

Fahraktiv, sicher und bärenstark: der lange Neoplan Skyliner mit 530 PS und aktiv gelenkter Nachlaufachse.



## Kann denn Leistung Sünde sein?



Klassische Heckansicht mit LED-Positionsleuchten.

Bei Neoplan bekommt man jetzt den stärksten Doppeldecker aller Zeiten. Mit 530 PS im Heck sind hohe Fahrleistungen vorprogrammiert. Sinn oder Unsinn? Die Bus-Fahrt hat das Flaggschiff aus Stuttgart über 1.000 Kilometer Testdistanz auf Herz und Nieren geprüft.

**U**ngläubiges Raunen geht durch die Branche – so viel Leistung im Doppeldecker? Wo dieses Fahrzeug-Konzept in der Öffentlichkeit ohnehin kritisch beäugt wird. Spielen die Stuttgarter hier mit dem Feuer? „Keineswegs“, sagen die Techniker, „die hohe Motorleistung

sorgt für hohen Antriebskomfort und souveränes Fahren.“ Das ist die eine Seite der Medaille, doch wie sieht es mit dem Verbrauch aus? Nicht nur der Antrieb ist neu – ein Blick in die Daten offenbart, dass der Skyliner auch in Sachen Sicherheit zugelegt hat. Jetzt wird er serienmäßig

mit ESP ausgeliefert. Die dritte Achse lenkt aktiv mit, was dem Handling in engen Innenstädten geschuldet ist. Grund genug, den Skyliner zu durchleuchten. Auf 1.000 Kilometer.

Der Bus ist voll besetzt, Wasserpuppen auf fast allen Sitzen ersetzen die Fahrgä-



*(von links oben nach rechts unten)*

**Clubbus-Atmosphäre im Unterdeck – knappe Gepäckablagen und ein Blendschutz-Vorhang für Nachtfahrten.**

**Vollbesetzt im hellen Oberdeck – Ballastpuppen stellen einen praxisgerechten Fahrzeugschwerpunkt sicher. Bedienungsfreundliches Cockpit mit Fahrer-Appeal – ins Lenkrad integriert die Audiobedienung.**

ste. Auch der Gepäckraum wird mit Ballast beladen, pro Platz 100 kg. Die Kaffeemaschinen laufen auf Hochtouren, Toilette und die Wassertanks sind befüllt. Das erste Rollout führt auf die Waage – 25.680 kg zeigt die Digitalanzeige, wir bewegen uns im grünen Bereich. Vor dem Start wird der Doppeldecker bis zum Einfüllstutzen betankt, um jeglichen Luftabschluss im Tank zu vermeiden. An definierten Messpunkten werden Fahrzeit und Verbrauch festgehalten, nichts wird dem Zufall überlassen. In der Spezialwertung „Fahrndynamik“ wird der schwere Dreiaxser zum Sprint gefordert. Gefragt ist das Beschleunigungsvermögen, das unter Aufbietung aller technischen Möglichkeiten erzielbar ist. Am Ende noch der Zwischenspur von Tempo 80 bis 100 km/h im größten Gang, jetzt wissen wir, wie gut die Antriebsaggregate zusammenarbeiten. Bei der Überprüfung der Innengeräusche messen wir auf wenig befahrenen Autobahnabschnitten. An kritischen Stellen überprüfen wir die Fahrzeugmaße, zur Meinungsbildung trägt auch die statische Inaugenscheinnahme bei.

Bereits letzten Herbst war er auf der Neoplan-Hausmesse zu bewundern. Ein Hochglanz-Flaggschiff mit 30 PS mehr als der stärkste Wettbewerber, wozu? mag sich mancher gedacht haben. Skeptisch sind die Freunde großen Hubraums, sie schielen ins Evobus-Lager, wo es einen famosen V8 gibt, der mit knapp 16 l aus

***Ein Hochglanz-Flaggschiff mit 30 PS mehr als der stärkste Wettbewerber. Wozu? mag sich mancher gedacht haben.***

dem Vollen schöpft. Doch gemacht, noch ist der 12,8 l große Reihensechszylinder ein Geheimtipp mit speziellen Qualitäten. Mit 530 PS steht er an der Spitze der MAN-Motorisierungen und hat es in der Regel mit 40-Tonnern zu tun. Er hängt spontan am Gas, eine Common-Rail-Einspritzung mit bis zu 1.600 bar Raildruck sorgt im Vierventiler für standesgemäße Zylinderfüllungen. Vor allem seine Lauf-

kultur verleiht dem Spitzenathleten seine Busqualitäten. Im Stand kein Unterschied zu seinem schwächeren Bruder, der Reihensechszylinder läuft im Leerlauf ohne jegliche Vibration, leise und im Innenraum kaum hörbar. Aber auch unter Vollast bleibt der konzerneigene Turbodiesel dezent im Hintergrund. Auch wie er seine Leistung erbringt, erstaunt den Zeitgenossen. Ohne überflüssige Kraftgebärden tritt der Muskel-MAN an und schiebt den schweren Doppeldecker zügig und mit Nachdruck voran.

Die Fahrgäste schätzen die ruhige und gelassene Art des Antriebs. Vor allem der Schub aus dem tiefen Drehzahlkeller lässt Fahrerherzen höher schlagen. Mit konstanten 1.200 Umdrehungen im 12. Gang schiebt der Reihensechszylinder bei Autobahntempo 100 voran. Drehmoment hat er mit 2.400 Nm mehr als reichlich, handelsübliche Autobahnsteigungen werden kaum noch registriert. Auf Landstraßen rollt der Skyliner bei 80 km/h mit 1.300 im 11. Gang, bei 60 mit 1.200 Umdrehungen im 10. Gang dahin. Dabei ist der starke Motor kein Krawallbruder für Ampelstarts. Gut domestiziert und diszi-



## Maße und Gewichte

Länge/Höhe/Breite .....	13.790/2.550/4.000 mm
Radstand .....	6.900/1.300 mm
Überhang v/h .....	2.615/2.975 mm
Wendekreis .....	24.100 mm
Innenstehhöhe unten/oben ...	1.800/1.680 mm
zGG .....	26.000 kg
Leergewicht .....	18.840 kg
Kofferraumvolumen .....	9,2 m³
Sitzplätze .....	78+1+1

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder D 2876 LOH 21 mit Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung; Hubraum 12.816 cm³, Bohrung/Hub 128/166 mm, Nennleistung 390 kW/530 PS bei 1.900/min, max. Drehmoment 2.400 Nm bei 1.000 – 1.400/min **Kraftübertragung:** Automatisierte Einscheibentrockenkupplung MFZ 430, automatisches Zwölfgang-Getriebe ZF 12 AS 2.301 B, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78, einfach unteretzte Hinterachse i = 3,123,

## Fahrwerk

Ecas-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerksregulierung; vorne Einzelradaufhängung Neoplan VN9 mit doppelten Dreiecklenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern, hinten Neoplan-Fahrschemel mit starrer Antriebsachse ZF A 132/S91 PP, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, Nachlaufachse mit Einzelradaufhängung Neoplan NN7 mit elektronisch-hydraulischer EHLA-Lenkung, entlastbar, zwei Luftbälge, Reifen 315/80 R 22,5.

**Bremsen:** Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS) von Knorr-Bremse, rundum Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanlage, Dauerbremse ZF-Intarder mit Bremsomat, ABS und ASR in EBS integriert, ESP. **Lenkung:** ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocomtronic, Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch arretiert.

## Elektrische Anlage

Bordspannung 24 V, drei Drehstromlichtmaschinen 28 V mit 140 A, zwei Batterien 12 V/220 Ah

## Nettopreis

**Testwagen:** € 410.000,-; Aufpreis 530 PS brutto: € 5.000



**(oben) Raumökonomie im Skyliner-Heck: Kompakte Kühlereinheit, davor der Luftfilter – über dem Motor der Klimablock.**

**(unten) Reihensechszylinder D2876 mit Common Rail: 530 PS aus 12,8 Litern Hubraum – hohe spezifische Leistung für genügsamen Umgang mit Kraftstoff.**

pliniert hängt er den schwächeren 480er im Standardsprint um glatte sieben Sekunden ab. Etwa 50 Sekunden von Null auf 100 entsprechen auch den Werten, die Wettbewerber wie der Setra S 431 DT erzielen. Beeindruckend und rekordverdächtig der Zwischenspur, wenn der Doppeldecker im großen Gang Autobahn-Baustellen hinter sich lässt. Gewaltig, wie er steile Bergstraßen erklimmt.

Auch die zwölfstufige AS-Tronic trägt Verantwortung für die große Vorstellung des starken Skyliners. Flüssig und ruck-

frei teilt der Getrieberechner dem Motor die passenden Gangstufen zu, ganz omnibuslike werden die Anfahrgänge schnell durchgeilt, um mit großen Gängen in Fahrt zu kommen. Idealbedingungen für den starken Diesel bietet die lange Übersetzung der Antriebsachse – so kann der 530er fast immer mit 1.200 bis 1.400 Umdrehungen werken.

50 PS für brutto 5.000 Euro mehr sind kein Pappenstiel. So mancher Unternehmer wird hier zurückzucken und lieber mit Komfortausstattungen aufrüsten. Gerne möchten wir hier dagegen halten, schließlich trägt der Kraftstoffkonsum die Hauptlast der lebenslangen Kosten. Der Stärkste ist der Sparsamste – auch wenn Praktiker gegenüber Testwerten skeptisch sind. Immer blieb der Durchschnittswert des Skyliners unter der magischen 30-l-Marke. Weder Wetter, Wind noch Verkehr meinten es besonders gut mit uns, neben regennasser Straße und Sonne waren wir auch gegen stockenden Verkehr in Ortschaften nicht gefeit. Nachgetankte Menge und gefahrene Kilometer, eine einfache Rechnung, die jeder Unternehmer vornimmt – ergibt 28 l/100 km. Gefahren mit Klimaanlage, Kaffeemaschine und nicht zuletzt mit einem Autobahnschnitt von mehr als 97 km/h.

Müheles folgt der Skyliner auch dem Tross stark motorisierter Hochdecker, ohne sich zu besonderen Risiken verleiten zu lassen. Man hat es eben nicht nötig, bergab mit mehr als 100 km/h Schwung zu holen. Die eher seltenen Überholmanöver auf Bundesstraßen werden sicher und ohne großen Anlauf absolviert.

Für den überarbeiteten Skyliner spricht auch die erweiterte Sicherheitsausstattung. ESP serienmäßig, eine elektronische Bremsanlage mit kräftig zu packenden Scheibenbremsen und eine aktiv mitlenkende Nachlaufachse hat der Skyliner jetzt zu bieten. Nicht zu vernachlässigen die neue Elektronikplattform, die mit so manchem Vorurteil gegenüber den Stuttgartern aufräumen dürfte. Doch der Skyliner hat mehr zu bieten und uns auf der ganzen Linie überrascht, näheres Hinsehen lohnt sich.

Stops an Autobahnraststätten bestätigen unsere Meinung – ein Skyliner zieht noch immer bei den Kunden. Fahrgäste benachbarter Fahrzeuge drücken sich die Nase platt, um einen Blick ins Innere zu erhaschen. Von außen beeindruckt die mächtige B-Säule, die wie ein überdimensionierter Überrollbügel massive Sicherheit signalisiert. Wie eine riesige Glaswand wirken die Verglasungen beider Decks – geschickt verbunden die



**Wendig und präzise: Die Nachlaufachse lenkt vorwärts wie rückwärts aktiv mit.**

schwarze Hochglanzlackierung der Zwischenverblechung. Breite Türen vorn und in der Mitte nehmen die Passagiere aufstufenlos führt der Weg zu den Sitzen des Erdgeschosses oder über nur eine Treppe ins Oberdeck. Sie windet sich platzsparend nach oben und bietet ausreichend

Breite, doch schon aus Sicherheitsgründen empfiehlt sich ein zweiter Ausgang.

Das Unterdeck verbreitet die eher intime Atmosphäre eines Clubbusses, man hat fast alles in Griffnähe. Sei es der Blick zum Fahrer, die Küche, der Kühlschrank oder die Toilette. Bequem und kommuni-

## TESTERGEBNIS

### Autobahn

leicht/mittelschwer

Verbrauch Ø ..... 26,6 l/100 km

Geschwindigkeit Ø ..... 97,1 km/h

### Landstraße

gefahrte km ..... 70,4 km

Verbrauch ..... 31,0 l/100 km

Geschwindigkeit Ø ..... 67,5 km/h

### Bergwertung

Steigung 10 %

Verbrauch Ø ..... 213,3 l/100 km

Geschwindigkeit Ø ..... 45,1 km/h

### Fahrdynamik

Beschleunigung

0-69/80/100 km/h ..... 23,7/34,7/50,5 s

Elastizität

80-100km/h, 12. Gang ..... 19,5 s

### Innengeräusche

Unterdeck/Oberdeck 80 km/h in dB(A)

Vorn ..... 69,8/62,6

Mitte ..... 68,3/60,8

Heck ..... 68,3/60,9

Unterdeck/Oberdeck 100 km/h in dB(A)

Vorn ..... 72,6/65,9

Mitte ..... 68,6/60,9

Heck ..... 68,6/66,4

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km ..... 1.012 km

Verbrauch Ø ..... 28 l/100 km

### Wetter

starker Regen, starker Wind 18°

Ø = Durchschnitt



Es wird Nacht im Skyliner-Cockpit – auffallend das miserabel eingestellte Fahrlicht.

kativ sind die beiden Vierer-Sitzgruppen hinter der Vorderachse, jeweils ein Tisch erleichtert Essen und Trinken. Stimmt die Marge des Unternehmers, kann hier ein Bistro für zusätzlichen Umsatz sorgen. Allerdings wird der Fahrgast hier über Fahrgeschwindigkeit und Motordrehzahlen nicht in Unklarem gelassen. Auch wenn noch guter Geräuschkomfort geboten wird, im Oberhaus bekommt man von alledem nur noch wenig mit. Dort sitzen die Freunde exzellenter Aussichten, die gerne auch mal über Zäune und Mauern sehen. Oder durch die Glasschiebedächer himmelwärts blicken. Wie im Unterdeck auch sitzt man mit Viersterne-Komfort auf den Avance-Sitzen sehr bequem. Nur ganz dezent dringen Antriebs- oder Windgeräusche an das Fahrgastohr. Wir

empfehlen die Plätze in Fahrzeugmitte, hier kann sich das Oberdeck selbst bei Tempo 100 mit den besten Limousinen des Marktes messen. Allerdings kann die Stehhöhe konzeptbedingt nicht mit dem Untergeschoss mithalten – mit 1,68 m hält der Skyliner aber die europäischen Doppeldecker-Vorschriften ein.

Reisen im Skyliner ist angenehm, man sitzt gut und wird von Lärm nur wenig belästigt. Auch die Bordklimatisierung trägt zum Wohlbefinden bei. Die Temperatur einmal eingestellt, werden Ober- und Untergeschoss ohne Zutun des Fahrers separat geregelt. Allerdings kann er in Extremfällen korrigierend eingreifen. Im Mittelpunkt steht eine leistungsstarke Split-Klimaanlage. Über die Dachheizung wird zugeheizt, Frischluft zugeführt oder die Innenluft gekühlt. Die Grundlast der Heizung übernehmen Seitenwandkonvektoren, die den Innenraum geräuschlos erwärmen. Nur an manchen Stellen stören dominierende Gebläsegeräusche, so im Frontbereich des Obergeschosses und am Mitteleinstieg.

Optisch präsentiert sich unser Testkandidat im Innenraum nüchtern und sachlich. Doch nichts Wesentliches fehlt – weder Kaffee-Maschinen, eine blendfreie indirekte Beleuchtung noch eine ausreichende Anzahl von Monitoren. Für die störenden Bildschirmkästen an der Dos-à-Dos-Bestuhlung dürfte es allerdings eine bessere Platzierung geben. Gewöhnungsbedürftig bei voller Besetzung sind die nach außen verlegten Service-Sets von Neoplan, die man von den Mit-

telsitzen aus nur schwer zu erreichen.

Wer einen Skyliner fährt, gilt in der Branche als erfahrener Profi. Das sollte er auch sein, denn er hat in unserem Falle 78 Fahrgäste an Bord. Bei 6,9 m Radstand ist schon etwas Umsicht gefragt, ebenso bei den erforderlichen Durchfahrthöhen. Ein Buch mit sieben Siegeln für wenig erfahrene Busfahrer sind auch die vielen Bedienelemente und Details, die jeder Doppeldecker-Fahrer kennen muss.

Am Cockpit wird die Einarbeitung auf dem Skyliner nicht scheitern, es ist klar und nur mit den notwendigen Instrumenten, Schaltern und Bedienfeldern ausgestattet. Hinter dem pneumatisch verstellbaren Lenkrad findet man rundum Platz, Ablagen und Cupholder. Auf dem NTS-Sitz von Isri findet man die optimale Position und kann sie von Zeit zu Zeit im Rückenbereich verändern. Eine freundlich bunte Welt präsentieren die ellipsoid eingefassten Rundinstrumente, die auch bei Nacht einwandfrei abzulesen sind. Rechts daneben lenkt ein großer Monitor den Blick zur Seite – er überträgt das Navigationssystem und das Kamerabild fürs Obergeschoss, die Front- und Heckkamera. Wenig Freude bereitet der linke Außenspiegel. Nachts spiegeln sich die Armaturen in der Seitenscheibe, so dass man schon zweimal hinsehen muss, um sich zu orientieren. Zudem verschmutzt er bei Schmuttelwetter zusehends.

Die Fahreigenschaften überraschen bereits auf den ersten Metern – der Skyliner präsentiert sich jetzt ungeahnt fahraktiv. Der Doppeldecker gewinnt vor



allem durch die neue aktiv gelenkte Nachlaufachse. Willig und beinahe behände folgt der schwere Dreiachser jedem Lenkbefehl der variablen Servocomtronic-Lenkung. Geht es geradeaus, folgt der 26-Tonner unbeirrbar dem vorgegebenen Weg, die ab 40 km/h gesperrte dritte Achse stabilisiert zusätzlich die Richtungsstabilität. Die Lenkung selbst arbeitet innerstädtisch ausgesprochen leichtgängig, bei hohen Tempi mit nachlassender Servounterstützung. Gleichbleibend am Volant: der hohe Grad der Rückmeldung. Auch beim Rückwärtsrangieren ein Plus: Hier reduziert die elektronisch-hydraulisch gelenkte EHLA-Nachlaufachse den benötigten Verkehrsraum.

Bei hohen Geschwindigkeiten überzeugt das Fahrwerk mit gutem Abrollkomfort und lässt allenfalls grobe Querrillen durchkommen. Bei Langsamfahrt kann die Fahrwerkabstimmung nicht ganz dem Komfortanspruch gerecht werden. Vor allem die straffe Dämpfung der Vorderachse, notwendig für die Fahrstabilität, lässt den Skyliner laut und heftig über Querfugen und Kanaldeckel poltern. Unauffällig und schluckfreudig dagegen die schwere Hinterachse, die mit separatem Fahrschemel alle Anregungen der Straße gelassen nimmt. In puncto Fahrstabilität gibt es keine Beanstandungen. Die Federung ist schluckfreudig,

## Unser Fazit: Neoplan Skyliner 122/3

Wer eine Investition in einen Doppeldecker plant, wird auch den Neoplan Skyliner in seine Kalkulationen einbeziehen - ein Fahrzeug mit Charme und Know how, eben vom Erfinder dieser Fahrzeuggattung. Das Sicherheitspaket ist wohl geschnürt und der Langstreckenkomfort kann befriedigen, sieht man von der polternden Vorderachse ab. Wer mit einem langen Skyliner liebäugelt, ist mit dem starken Motor sicher gut bedient, der mit souveränen Fahrleistungen und sehr günstigen Kraftstoff-Verbräuchen glänzt.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:  
Wolfgang Tschakert**

doch der Skyliner legt sich schnell gefahrenen Kurven längst nicht mehr so deftig zur Seite. Der schwere Dreiachser schiebt in schnell gefahrenen Kurven wie alle Fahrzeuge seiner Bauart über die Vorderachse. Wird es bedrohlich, greift ESP mit gezielten Einzelradbremsungen ein.

Ohne Fehl und Tadel ist die EBS-Bremsanlage, die auch längere Beibremssungen im Gefälle ohne Hitzeprobleme übersteht. Das Bremspedal vermittelt ein PKW-ähnliches lineares Gefühl, jederzeit die passende Bremsleistung abfordern zu können. Die Befehle werden von großen innenbelüfteten Brems scheiben prompt umgesetzt. Die Sicherheitsreserven liegen auf hohem Niveau, in der Regel wird die Geschwindigkeit über den gut abgestimmten Retarder angepasst. Auch mit einer Rückroll Sperre kann der Skyliner dienen. Im Stand das Bremspedal getre-

ten, hält das Bremssystem den eingesteuerten Druck weiter vor, mit dem Druck aufs Gaspedal löst sich die Bremse wieder. Das System heißt Easystart und erleichtert vor allem das Anfahren am Berg. Doch Vorsicht, nach nur wenigen Sekunden öffnen die Bremsventile selbsttätig, und das schwere Fahrzeug rollt rückwärts. Wir meinen, hier ist noch Handlungsbedarf angesagt. Sicherheitshalber sollte man vorerst lieber die Feststellbremse nutzen.

Natürlich wird der Fahrer auch seinen Spaß an der hohen Motorleistung haben. Vor allem die nachdrückliche Macht des Durchzugs fasziniert. Von 80 auf 100 unter 20 Sekunden, da haben viele Transporter Probleme zu folgen. Dass diese Kraftakte durchaus sinnvoll sind, lehrt die Kunst wirtschaftlichen Fahrens - im größtmöglichen Gang schnell Fahrt auf-