



Neoplan Cityliner

Reise als Test:
Der Cityliner
macht unterwegs
eine gute Figur.

Lichtgestalt mit leichten Schatten

Auf 700 Kilometern nach Südtirol und zurück zeigt der Premium-Reisebus Cityliner ausgesprochen starke Seiten und wenige Schwächen. Sein Fahrwerk begeistert, während der Antrieb einig schuldig bleibt.

Wir wollen es diesmal genau wissen, die Praxis soll es zeigen. Nicht simuliert, sondern im Echtversuch, statt einer keimfreien Messfahrt mit Ballast und Messgeräten wird eine richtige Reise zum Testfall. Wir fragen beim Busunternehmen Watzinger nach - und können die Münchner schnell

als professionellen Reisepartner gewinnen. Eine ausgeschriebene Kurzreise nach Südtirol mit zwei erfahrenen Buspiloten soll die Erfahrungen und Testergebnisse liefern.

Als Prüfling soll es ein Neoplan Cityliner sein, ein Modell, über das hier schon viele Worte verloren wurden. Auch MAN

Truck & Bus Deutschland, die deutsche Vertriebs Tochter der Münchner, möchte es wissen. Sie stellt sich dem Test mit einem 46-sitzigen Neoplan Cityliner des Baujahrs 09/2008, der noch keine 15.000 Kilometer auf der Uhr hat. Auf dem Watzinger-Betriebshof steht kein hoch motorisiertes Testfahrzeug mit Best-of-



Keine Handicaps auf Passstraßen – der Cityliner umrundet wieselflink enge Radien.

Ausstattung, sondern ein Vorführfahrzeug von der Stange mit 400 PS. Um den Vorschriften genüge zu tun, wird der zweiachsige Neoplan per Unternehmerkarte im Watzinger-Fuhrpark registriert.

Stauraum ist knapp. Der Fremdkörper im Fuhrpark wird von den Watzinger-Kollegen aufmerksam gemustert – trotz der zweijährigen Serienfertigung sorgt der Auftritt des weißen Neoplan für erhöhte Aufmerksamkeit. Beim Beladen mit Getränken und Bewirtungsutensilien hat der Spaß ein Ende – hier wird definitiv zu wenig Stauraum geboten. Die überbaute Toilette schafft zwar Platz für zwei Sitze, doch ein zweiter Kühlschrank im Heck fehlt. Wie auch ein Schränkchen für das nötige Kleinzeug, der kleine Stauraum unter der Küche ist schon mit dem Getränkevorrat voll ausgelastet. An der Betriebsstankstelle verdient sich der Neoplan grundsätzlich Sympathien – er ist von beiden Seiten betankbar und kommt ohne das Additiv Adblue aus.

An den Einstiegsstellen steigen 44 neugierige Fahrgäste zu, der Bus ist jetzt (zusammen mit dem Servicepersonal) bis auf den letzten Platz besetzt. Der Cityliner bietet Viersterne-Sitzabstand, die Passagiere nehmen erwartungsfroh Platz. Beim Laden des Reisegepäcks muss schon gestapelt werden, schließlich packt der zweiachsige Cityliner hinter seinen Schwenklappen gerade 8,75 m³.

Voll besetzt geht es Richtung Österreich, ein kurzer Videoclip informiert über die Anschnallpflicht, die Handhabe der Sitze und der Komforteinrichtungen. Auf der Autobahn macht sich das hohe

Gewicht bemerkbar. Satt wie eine schwere Limousine rollt der Neoplan über die teilweise ondulierte Fahrbahnoberfläche und schluckt unbeeindruckt alle Bodenwellen.

Die Klimaanlage hat mit 30 kW Kälteleistung bei moderaten Außentemperaturen leichtes Spiel, gefällt auch mit leisem Gebläserauschen. Mittlerweile wabert feiner Kaffeeduft durch den Innenraum, ein kleiner Imbiss gefällig? Stewardess Regina sorgt mit Würstchen, warmen und kalten Getränken für das Wohlergehen an Bord. Die Entsorgungsaufgabe übernimmt die recht kleine untergebaute WC-Kabine, die den Zugang erschwert, aber sonst ziemlich perfekt arbeitet.

Das Infotainment-Angebot, heute sicher ein wichtiger Faktor, wirkt im Cityliner etwas angestaubt. Zumindest die zwei 15-Zöller-Minimonitore, die rustikal verschraubt DVD-Spielfilme, Clips oder die Navi-Karte übertragen – der hintere ragt so weit in den Einstieg 2, dass größere Naturen sich den Kopf stoßen. Und vorweg genommen, diese Kritik der Fahrgäste muss sich nicht nur Neoplan zu Herzen nehmen: Die vermeintlich großzügige Beinfreiheit und die Avance-Sitze von Kiel finden nur verhaltenen Beifall, wie die Fahrgäste am Ende protokollieren. Groß gewachsene Fahrgäste kommen mit der Beinfreiheit zurecht – nicht mehr –, zum Premium-Anspruch fehlen ein paar Zentimeter. Und die viel gelobten Kiel-Sitze finden weder die Kleinen noch die Großen wirklich behaglich.

Rollender Salon. Dass sich der Cityliner stetig fortbewegt, wird nur so nebenbei



wahrgenommen, unser Reisebus erledigt seinen Job mit Bravour. Der Diesel im Heck versieht seinen Dienst auf großer Fahrt betont unauffällig – selbst die Fahrgäste im Heck empfinden seine Tonalität nicht als störend. Er beschleunigt eher zurückhaltend auf Reisegeschwindigkeit, die er auch zu halten vermag. Mit knapp 1.400 Umdrehungen bei Tempo 100 stemmt er bei Bedarf 1.900 Nm auf die Kurbelwelle – er ist beileibe kein Durchzugsriese.

Die Schaltarbeit übernimmt die Tipmatic, Bus-Fahrt-Leser wissen: Bei den Omnibussen des MAN-Konzerns findet das zwölfstufige automatisierte AS-Tronic-Getriebe mit spezieller MAN-Software Verwendung. Watzinger-Testfahrer Hans Kolß kann sich damit nicht ausnahmslos anfreunden. Er kritisiert das träge Anfahrverhalten, der Getrieberechner kappt dem Motor bei der Beschleunigung aus dem Stand das Drehmoment. Der Fahrer gibt manuell den Anfahrang vor, kommt

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder D2066 LOH07, stehend, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, Euro 4

Bohrung/Hub 120/155 mm

Hubraum 10.518 cm³

Verdichtung 20,5:1

Nennleistung 294 kW/400 PS bei 1.900 U/min

Max. Drehmoment 1.900 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe MAN Tipmatic mit 12 Gängen (i = 12,33–0,78), Rangiermodus, Easy Start-Anfahrhilfe, einfach unteretzte Hinterachse (i = 3,36)

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B 01) mit Ecas-Luftfederung, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, maximaler Rad-einschlag 56/50 Grad

Hinten starre Antriebsachse (HY-1336-B), Führung an Längslenker und aufgelöstem Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer; elektronisch geregeltes Dämpfersystem CDS (Comfort Drive Suspension); Bereifung 295/80 R 22,5

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS 2, Scheibenbremsen, elektronischer Bremsassistent, elektronischer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, serienmäßig mit ESP, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC (Maximum Speed Control), optional mit Abstandstempomat ACC, Spurwächter LGS

Heizung/Lüftung/Klima

Vollautomatisch geregelte Aufdach-Klimaanlage mit integrierter Dachheizung, Kälteleistung 30 kW, Heizleistung 34 kW; Lufttritt über Dachkanäle mit Ausströmern über den Fenstern, verstellbare Walzenlüfter; separate Fahrerplatzklimatisierung, Kälteleistung 6 kW, Heizleistung 13,3 kW, Warmluftkonvektoren; Standheizung Webasto, Leistung 35 kW

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 12.240/2.550/3.680 mm

Radstand 6.060 mm

Vorderer Überhang 2.920 mm

Hinterer Überhang 3.260 mm

Stehhöhe 2.066 mm

Wendekreis 21.154 mm

Kofferraumvolumen ca. 8,75 m³

Tankvolumen 480 l

Zul.Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze (4*) 46 + 1 + 1



Nur wer rechtzeitig stapelt, bekommt auch alles rein.

man plötzlich in einer Steigung zum Stehen, passt er nicht zur aktuellen Fahr-situation. Aber im steten Verkehrsfluss macht das Getriebe eine gute Figur, schaltet sanft und ausreichend schnell. Doch wie der folgende Test auf Seite B 12 zeigt, gibt es bei MAN schon die nächste Entwicklungsstufe.

Der Antriebskomfort, der auf Autobahnen geschätzt wird, erschwert auf richtigen Passstraßen das Fortkommen. Durch die komfortorientiert betuliche Schaltarbeit des Rechners verliert der 18-Tonner bergauf und in Kehren immer wieder an Fahrt und kommt schließlich fast zum Stehen – der Fahrer arbeitet jetzt besser manuell mit. Im Gefälle gibt die verschleißlose Dauerbremse Intarder Anlass zur Verärgerung – auf eine konstante Bergabgeschwindigkeit geregelt bremsst sie, lässt laufen und bremsst wieder, in einem sägenden Rhythmus. Mit dem MAN-typischen Tipphelb des Retarders steht Hans Kolb auf Kriegsfuß. „Ein Hebel zum Ziehen ist feinfühler“, meint er.

Gleiten wie auf Wolke 7. Das Fahrwerk hält, was es verspricht. Mit variablen CDC-Stoßdämpfern, bei MAN heißt das Paket CDS-Fahrwerk, bewahrt der Cityliner die Tugenden von einst, ohne zu ausladenden Seitenauslagen zu tendieren. In der Komfortstufe rollt er feinfühler und komfortabel ab, taucht aber beim Bremsen nicht ein und unterdrückt bei schnell gefahrenen Kurven die Seitenneigung. Bei stürmischem Wetter durch die Alpen empfiehlt sich die härtere Ken-

nung. Mit Tempo 100 trotz der Neoplan ungerührt den tosenden Seitenwinden und weicht ohne Korrekturen keinen Zentimeter von der Fahrtroute. Die Fahrgäste bekommen von alledem nichts mit. Wie in einem Kokon sitzen sie bequem, sicher und ruhig – überwiegend beurteilen sie den gebotenen Federungskomfort mit „prima, sanftes Gleiten“.

Gute Noten verdient sich auch die Klimatisierung, die das eingestellte Temperaturniveau über die gesamte Fahrzeuglänge gleichmäßig hält. Nur die Fahrgäste der ersten Reihen monieren die forcierte Luftbewegung, die aus der Frontbox stammt – der Fahrer braucht sie, um bei Feuchtigkeit die Windschutzscheibe beschlagfrei zu halten, bei trockenem Wetter gibt es dagegen kaum Klagen. Geht es um Fahrergeräusche, sind wieder die ersten Sitzreihen benachteiligt – im Cityliner eine verkehrte Welt. Die Fahrgäste in der hinteren Hälfte genießen das unbehelligte Dahingleiten, das von einem unterschwellig sonoren Wummern des Sechszylinders untermalt wird. Vorne beschallt der Wind den Bug und pfeift auch gerne an den Spiegeln.

Impressionen am Steuer. Ein Fahrzeug, das wie der Cityliner gut bei den Kunden ankommt, schätzt auch sein Fahrer. Sein Arbeitsplatz beeindruckt mit toller Optik, die Ergonomie des Cockpits stimmt. Links und rechts der Uhren sind die beiden Bedienfelder griffsicher angeordnet. Wenn nur die Taster-Schalter nicht so reaktionsschwach wären, die gut und gerne



Voll besetzt nach Italien – für die Klimaanlage kein Problem



Cityliner-Cockpit mit Fahrer-Appeal

nach einem zweiten Handgriff verlangen. Über eine Dialoganzeige kontrolliert der Fahrer den Zustand der wichtigen Aggregate. Der Griff zum modischen Funktionslenkrad macht Laune, man fasst das beleuchtete Volant einfach gerne an. Zumal sich die Lenkung als Quell der Freude erweist, leichtgängig direkt beim Rangieren und zielgenau mit wenig Servounterstützung bei schneller Fahrt.

Cityliner-Fahrer haben stets den dominanten Querträger vor Augen, auch die Außenspiegel kommen aus Fahrersicht nicht gut dabei weg. Denn der linke Spiegel verdeckt mit der A-Säule ein weites Feld, bei Passkehren und in der Stadt ein Manko. Und der rechte Spiegel flattert, man sieht ohnehin nicht genug – das macht der Wettbewerb besser. Oder die beiden kurzen Scheibenwischer, die in der Mitte einen großen Wischkeil nicht reinigen – es sind nur Details, die Handlungsbedarf anzeigen.

Licht und Schatten findet sich auch bei der Beleuchtung: Beispielsweise das Fahrerlicht im Cockpit dimmt trübe vor sich hin – ein Formular kann man bei Nacht nicht ausfüllen. Die helle Freude dagegen verschaffen die Xenon-Scheinwerfer, ganz gewiss auch das Kurvenlicht, das den Radius ausleuchtet, in den der Vorderwagen einlenkt. Und bei offener Vordertür leuchtet es den Boden rundum aus und weist dem Fahrgast den Weg.

Die Bremsanlage, so viel steht fest, ist über jeden Zweifel erhaben. Der 18-Tonner verzögert zuverlässig, einzig die komfortgerechte Bremsung fordert die

Aufmerksamkeit des Fahrers. Woran es liegt? Wohl an der Abstimmung mit dem Retarder, der schon leichte Tritte aufs Pedal mit stürmischer Arbeit beantwortet. Gerne hätten wir unseren Fahrgästen auch die hochmodernen Assistenzsysteme im Einsatz erklärt, unser Testkandidat hatte sie jedoch leider nicht an Bord.

Gleite sanft: Wie in einem gefederten Kokon sitzen die Fahrgäste bequem, sicher und ruhig.

Aber der Fahrer fährt nicht nur, er pflegt und versorgt sein komplexes Arbeitsgerät. Und am Ende des Tages reinigt er sein Fahrzeug innen und außen. Auf die Mitnahme von Arbeitshandschuhen sollte er nicht verzichten, auch wenn der Cityliner-Fahrer keinen Reifenwechsel mehr vornimmt. Aus Gewichtsgründen bleibt das Reserverad zu Hause, im Notfall muss immer ein Reifendienst ran. Nein, für die Kontrolle des Motoröls braucht's noch den altbewährten Messstab. Wenngleich es durchaus von Vorteil sein kann, bei der Abfahrtskontrolle rund um das Fahrzeug zu gehen.

Trotz der hochmodernen Anmutung ist der Cityliner konventioneller als man denkt. Bevor die Rotationsbürsten ansetzen, müssen die Außenspiegel nach alter Väter Sitte ausgehängt werden. Die Reinigung der großen oberen Frontscheibe

geht außen (von Hand) und innen nicht gut von der Hand. Die Toilette dagegen funktioniert perfekt, hat man den Ablassknopf im abgesperrten Spiegelschrank gefunden. Und von Zeit zu Zeit sollte man einen starken Staubsauger zur Hand haben, um Schmutz und Abfall aus den gelochten Abdeckblechen der Konvektoren zu holen. Auch das Ergebnis an der Zapfsäule wollen wir nicht unterschlagen: Wir liegen mit 30,12 l/100 km knapp über der magischen 30-Liter-Marke – inklusive aller Rangierfahrten, mit Klimaanlage plus Küchenbetrieb. Der Kraftstoffverbrauch geht dennoch als vergleichsweise maßvoll durch – ein Südtirol-Trip wie dieser hat nun mal seinen Preis.

Fazit. Testfahrer Hans Kolb würde den Cityliner kaufen – der sieht exzellent aus, gefällt den Fahrgästen und fährt sich ausgezeichnet. Mit kleinen Einschränkungen vielleicht: Ein paar Pferdestärken mehr würden nicht schaden, wenn es über die Alpen geht. Auf jeden Fall sollte die automatische Zwölfgang-Box mit der neuesten Getriebe-Software arbeiten – beim Hersteller heißt sie jetzt Tipmatic Coach. Die restlichen Kritikpunkte sollten mit der kommenden Modellpflege erledigt sein – zu viel Zeit sollte sich MAN allerdings nicht nehmen.

WOLFGANG TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com