

Ein Bus für alle Fälle

Zur letzten IAA gab er seinen Einstand, jetzt stellt sich der neue Jetliner von Neoplan einer ersten Probefahrt. Als Allzweckfahrzeug für multiple Einsatzzwecke macht er eine gute Figur, lässt aber noch Luft nach oben.

Den Namen Jetliner haben viele Betriebe in guter Erinnerung. Stand er doch für einen modernen, aber unkapriziösen Reisebus, der immer schick daherkam und sich für keinen Job zu schade war. In diese Rolle soll der Neue aus dem Neoplan-Werk Plauen schlüpfen. Ein zweiachsiger Hochboden-Bus in zwei Längen - mit dynamischem Outfit, der kurze Reisen abwickelt, aber auch Werksverkehr und Überlandgeschäft beherrscht. Eben ein Bus für alle Fälle, der mit einem Einstandspreis von 220.000 Euro und mehr auch nicht zu teuer kommen soll. Kann der neue Jetliner seinem prominenten Namensspender das Wasser reichen? Höchste Zeit für die erste ausführliche Probefahrt mit dem Neoplan-Einstiegsmodell, die uns tiefe Einblicke liefert.

Einen richtigen Doppelverdiener gab's bei Neoplan und im MAN-Konzern schon seit Jahren nicht mehr. Jetzt soll der Jetliner verlorenes Terrain zurückgewinnen, nicht nur in Deutschland. Sein Konzept mit maßvoll hohem Innenboden, der für bequemen Einstieg und dennoch ausreichend Kofferraum sorgt, ist international wieder en vogue. Seriöse MAN-Omnibustechnik gepaart mit dynamischer Neoplan-Optik soll für die nötige Attraktivität sorgen. Der markentypische Auftritt leistet seinen Teil dazu, mit nach vorn geneigter B-Säule, die sich allerdings gleich als Deko entpuppt. Der Jetliner trägt scharf geschnittene Scheinwerferaugen und die Klimaanlage auf dem Vorderwagen, allerdings geschickt kaschiert. Das muskulöse Heck trägt die Züge



Hochbodenbusse haben wieder Konjunktur - es muss nicht immer ein Hochdecker sein.

der jüngsten Neoplan-Produkte, die Handschrift von Michael Streicher und seiner Kollegen ist nicht zu übersehen. Dass der Jetliner dem vor Jahren aus dem Neoplan-Programm gestrichenen Trendliner ähnelt, ist mehr als ein Zufall – jetzt hat MAN ihn als Jetliner wieder reanimiert.

Aus dem Regio-Baukasten

Unter dem Designer-Kleid trägt der Jetliner Lion's-Regio-Gene. Allerdings mit 210 mm höherem Boden und den dazugehörigen Seitenwänden – neudeutsch würde man von einem Crossover-Produkt sprechen. Typisch Linienebus sind beispielsweise die breiten Gummieinfassungen der Türen, die allerdings satt schließen. Und prima, dass das Türblatt vorn jetzt innen geführt wird. So kann man die Stange nicht schieffahren, wenn der Vorderwagen über einen Schneehaufen schwenkt. Gerade ältere Fahrgäste werden die Einstiege loben, die mit breiten und bemerkenswert fla-



Typisch Neoplan: der blaue Fahrgastsalon, von MAN die Handläufe mit integrierter Innenbeleuchtung

chen Stufen in den Innenraum führen. Wahlweise bekommt der Kunde mittschiffs auch Doppeltür und Wechsellpodest fürs Liniengeschäft. Oder den Reiseleiter-Klappstuhl, der den Fahrgastfluss nicht mehr behindert. Die Entwickler haben ihn geschickt nach hinten gerückt, ohne die Beinfreiheit vorn rechts gra-



Technik in Kürze Neoplan Jetliner

Motor

Wassergekühlter D2066-Reihensechszylinder im Heck liegend, Common-Rail-Einspritzsystem, zweistufige Turboaufladung mit Zwischenkühlung der Ladeluft, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5/EEV mit Abgasrückführung plus Partikelfilter.

Hubraum

10.518 cm³

Leistung

265 kW (360 PS) bei 1.900 U/min

Maximales Drehmoment

1.800 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Getriebe MAN Tipmatic/ZF AS-Tronic, Übersetzungen $i = 12,33-0,78$; einfach übersetzte Hypoidachse, $i = 3,36$.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung MAN VOS-08-B-01 mit Stabilisator. Starre Antriebsachse HY-1336-B an 4 Achsführungslenkern, 4 Luftfederbälge und 4 Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsen/Lenkung

Pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit EBS-Regelung, ABS und ASR, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse ZF-Retarder, Bremsomat-Funktion, ESP. Servocom-Lenkung ZF 8098.

Heizung/Lüftung/Klima

Automatisch geregelte, integrierte Dachklimaanlage mit integrierter Dachheizung, Kälteleistung 33 kW, Heizleistung 32 kW. Lufteintritt über Dachkanäle mit Ausströmern zum Mittelgang und zu den Seitenwänden. Seitenwandkonvektoren für den Fahrgastraum, Standheizung Spheros Thermo 350 mit 35 kW

Maße, Gewicht

Länge/Breite/Höhe

12.250 x 2.550 x 3.400 mm

Radstand

6.120 mm

Überhang vorne/hinten

2.780/3.550 mm

Wendekreisdurchmesser

21026 mm

Zulässiges Gesamtgewicht

18.000 kg

Leergewicht (lt. Hersteller)

12.500 kg

Testgewicht

15.190 kg

Fahrgastplätze

Sitzplätze/Stehplätze

49 + 1 + 1

Preis des Testwagens

245.000 Euro



Wie im Linienbus: der ellipsoide Armaturenräger von MAN ohne Ablagen, attraktiv beleadertes Funktionslenkrad für den Fahrer



Das Jetliner-Fahrerfenster: nett anzusehen, aber zu knapp geschnitten

Unser Fazit

Kein einfaches Geschäft für den Hersteller, dem man gute Arbeit attestieren kann. Der Jetliner ist ein Bus für Schulbusfahrten, für die Überlandlinie, für Ausflüge und Transfers. Er bietet vernünftigen Fahrgastkomfort, seine Ausstattung ist robust und pflegeleicht. Rosten soll er auch nicht mehr, er wird in KTL-Bäder getaucht. Und nicht zuletzt bleibt der Anschaffungspreis im Rahmen. Als Wiedergänger füllt der neue Jetliner „made in Germany“ die Fußstapfen seines historischen Vorgängers, ohne bereits mit Perfektion zu glänzen.

vierend zu beschneiden. Fürs Reisegeschäft stehen als Optionspaket Toilette und Küche parat, der Kühlschrank vorn, Servicesets und Klimaanlage sind obligatorisch. Diese ist mit 33 kW Kälteleistung ziemlich üppig dimensioniert und heizt bei Bedarf den Dachbereich. Die Fahrgastsitze Typ Bonitto mit verstellbaren Lehnen steuert der Haus- und Hoflieferant Kiel bei, der Jetliner ist immer ein Reisebus, auch wenn er seine Regionalbusabstammung nicht leugnen kann.

Für den Linienbus stehen die Handläufe entlang der knapp bemessenen Gepäckablagen mit integrierter Innenbeleuchtung, die ihr Licht indirekt über den Plafond abgibt – grad wie im Lion's Regio. Die Stehhöhe im Mittelgang ist freilich knapper bemessen, aber mit 2 m noch immer ausreichend. Schade, dass der Jetliner auf verglaste Dachluken verzichten muss, etwas Tageslicht könnte hier nicht schaden. Zumindest leuchtet der Fahrgastsalon in Neoplan-blau und Sandgelb und mutet deutlich hübscher an als der des MAN-Kollegen. Markentypisch auch die Walzenlüfter und die Servicesets, die man bereits aus dem Cityliner kennt. Und nicht zu verachten ist der Kofferraum, der hinter soliden Metallpendelklappen bis zu 7 m³ fasst und für die alltäglichen Transfers und Kurzreisen reicht.

Einfache Bedienung, mangelnde Ablagen

Der Fahrer sitzt wie im Linienbus hinter dem ellipsoiden MAN-Armaturenräger, der für einfache Bedienung und mangelnde Ablagen steht. Wohin also mit einer Trinkflasche, wohin mit dem alltäglichen Krimskrums des Fahrers? Optional gäbe es rechts neben dem Fahrersitz ein Staufach, das aber mehr stört als nutzt. An der Übersichtlichkeit des Jetliners ist freilich nicht zu rütteln, und die Ergono-

mie im Cockpit verdient Applaus – auch wenn die Bedienung des Retarder-Tippschalters zu wünschen übrig lässt und der Digitacho besser positioniert sein könnte. Wie es sich für einen Neoplan gehört, wird der Fahrer mit eigener Klima- und Heizregulierung verwöhnt. Ans Fahrerohr dringen übrigens nur dezente Windgeräusche, was für eine ausgefeilte Aerodynamik spricht und dem kultivierten Jetliner gut zu Gesicht steht.

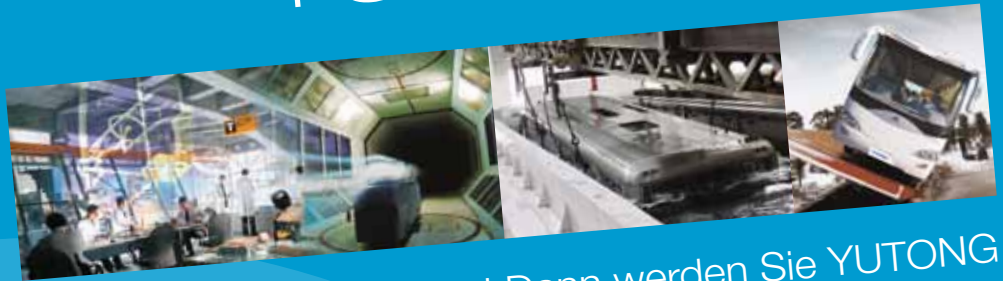
Das Eigengewicht ist immer ein Reizthema, schon weil jedes Kilo beschleunigt werden will und Kraftstoff kostet. Der reisebereite 49-Sitzer aus Plauen setzt laut Fahrzeugschein leer und ohne Ersatzrad mit beachtlichen 12.500 kg ein Ausrufezeichen – mit Euro-6-Maschine werden es sicher mehr. Zu unserem Treffen bringt er mit Ballast 15.190 kg auf die Waage, was im Alltag einer Belegung mit 39 Fahrgästen entspricht. Damit werden die 360 PS des D20-Sechszylinders locker fertig, zumal die leistungsschwächere Ausführung des 10,5-l-Diesels mit 1.800 Nm Drehmoment nur über 100 weniger als der 400er-Motor verfügt.

Dem relativ kräftigen Reihensechser geht eine 12-stufige Tipmatic (ZF AS-Tronic) zur Hand, die mit der langen Reisebus-Achse gut zurecht kommt. Zumindest auf flachem Gelände und auf der Autobahn – geht es allerdings über Bergstraßen, hemmt die eher träge und dem Komfort verpflichtete Schaltarbeit den Vorwärtsdrang. Am Motor selbst liegt es weniger, der hängt prima am Gas, klingt angenehm soft und läuft bis in höhere Drehzahlen kultiviert. Was sich auch im Innenraum positiv bemerkbar macht: Selbst auf der letzten Reihe lässt sich prima reisen. Was aber nur für die Beschallung gilt, mitnichten für die Umgebungstemperatur. Denn der Antrieb heizt den Heckbereich mächtig auf – im Vorderwagen ist es angenehm kühl, auf den letzten drei Reihen gibt es heiße Sohlen. Hier ist dringend Nachbesserung gefragt.

Nicht so beim Fahrwerk, das vor allem auf der Autobahn mit stoischem Geradeauslauf glänzt. Der Jetliner ist eher sanfter Gleiter als Kurvenkünstler, ein im Durchmesser reduzierter Stabilisator an der Vorderachse soll den Abrollkomfort verbessern. Hohe Kurvengeschwindigkeiten werden indes schon früh signalisiert, der Fahrer nimmt gern den Gasfuß zurück und fährt fahrgastfreundlich. Wer es übertreibt, wird vom serienmäßigen ESP rasch eingebremst – anfangs unmerklich sanft mit der Beschneidung des Drehmoments, wenn nötig unbarmherzig hart mit Einzelradbremsung.

Wolfgang Tschakert

YOU WANT YUTONG *new business
new opportunities*



Sie erwarten immer mehr! Dann werden Sie YUTONG regelrecht begehren!

Während der Busworldmesse 2013 präsentiert Ihnen YUTONG, weltweit führender Autobushersteller, seine brandneuen Fahrzeuge. Sie sind das Ergebnis des außergewöhnlichen Know-hows von YUTONG in puncto Forschung & Entwicklung, Design, Fertigungsqualität ... YUTONG. Entdecken Sie Fahrzeuge, die sich aufs Wesentliche konzentrieren: Ihre Effizienz.



Marke wird vertrieben durch



Sie möchten kostenlosen Eintritt? Gehen Sie auf: www.dietrichcarebus.fr

DIETRICH SIEGE FRANCE - 1 Route de Bitche - 67340 INGWILLER - Tél : 33 (0)3 88 89 40 16 - Fax : 33 (0)3 88 89 47 99 - service.clients@dgroup.fr