



Scharfe Spitze

Atemberaubend komponiert, dynamisch und exklusiv – sein Auftritt macht ihn an den touristischen Destinationen zum Tagesgespräch.

Das neue Topmodell aus Stuttgart weist mit frischen Linien in die Zukunft. Das Raumgefühl ist einzigartig, die Ausstattung wahrhaft exklusiv. Darunter arbeitet ein modifiziertes Großserien-Fahrgestell, aufgewertet mit den neuesten Innovationen.

Selten hat ein Omnibus in den letzten Jahren die Gemüter so erhitzt wie der neue Starliner. Sein erster Auftritt machte ihn zum unumstrittenen Star der letzten IAA 2004 im frühherbstlichen Hannover. Sein Design – messerscharf und radikal – zeigte die Wiederauferstehung alter Neoplan-Tugenden an, selbst die wichtigsten Wettbewerber sparten nicht mit anerkennenden Komplimenten. Jetzt, neun Monate später, gehen die ersten Fahrzeuge zu handverlesenen Kunden – Zeit auch für uns, den Neuen mal unter die Lupe zu nehmen.

Für einen richtigen Test hat es noch nicht gereicht, dazu ist der Starliner noch zu frisch. Er trägt die vielversprechende

Fahrgestell-Nummer 007 der Vorserie, die bei einem so komplexen Fahrzeugsystem noch etwas Verständnis erfordert. Da und dort gibt es für die Techniker noch

Etwas Adrenalin ist bei der ersten Begegnung mit dem knapp 14 Meter langen Flaggschiff schon im Spiel.

Handlungsbedarf, einige Details entsprechen noch nicht den hohen Ansprüchen des Hauses. Schließlich hatte Gerhard Stangl, der technische Direktor von Neo-

man, bei der Vorstellung des Starliners gelobt, schon vom Serienstart weg mit Spitzenqualität aufzuwarten.

Etwas Adrenalin ist bei der ersten Begegnung mit dem knapp 14 Meter langen Flaggschiff schon im Spiel. Doch bevor wir Hand anlegen, lassen wir uns von den verschiedenen Ansichten des Superhochdeckers beeindrucken. Vorn tief geduckt besieht der neue Neoplan seine Umwelt kritisch mit hochgezogenen Augenbrauen. „Extrem bissig“, meint ein interessierter Passant, der damit voll ins Schwarze trifft. Scharf gezogene Lichtkanten nehmen dem monumentalen Fahrzeugkörper Größe und Wucht, obwohl der Starliner ja nur unwesentlich



Großzügigkeit dominiert auch beim Stauraum: Der neue Neoplan Starliner fasst bis zu 14 m³ Gepäck.

kleiner ist als der doppelstöckige Skyliner. Typisch Neoplan die fliehende Stirn, mittig in der dunkel getönten Glaskuppel sitzt ein riesiger Scheibenwischer, der den Entwicklern anfangs erhebliche Kopfzerbrechen bereitet haben soll. Die glatten Seitenflächen sind reinigungsfreundlich wie eh und je, wie man allerdings unterwegs die stark geneigte Glasfläche putzen soll, ist den Busfahrern un-

ter den Betrachtern nicht so klar. Einigkeit herrscht dagegen beim Heck, das dem athletischen Starliner ein prachtvollknackiges Hinterteil beschert. Die Qualität des Designs überzeugt auch kritische Geister – die klaren ineinander fließenden Linien und Flächen kommen bis auf das schmucke Starliner-Emblem zwischen B- und C-Säule ohne Chromzierat aus.



Echte Innovation: Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, die einfachen Außenspiegel überzeugen weniger.

„Form follows function“ – die Linien und Gestaltungselemente teilen das Fahrzeug in Funktionsbereiche. Unter der riesigen verglasten Front sitzt das Personal, gut geschützt vor Sonneneinstrahlung durch die dunkle Tönung des Glases. Bewehrt durch den massiven Überroll-Bügel an der C-Säule finden die Fahrgäste Platz. Der Unterflurbereich unterhalb der seitlichen Sicke gehört dem Gepäck, mit



Das Heck als Monument der Kraft – der Starliner hat mehr als eine Schokoladenseite.



Vorerst noch mit Adhäsionslenkung – künftig wird es für die Nachlaufachse eine elektro-hydraulische Lösung geben.

Maße und Gewichte

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| Länge | 13.990 mm |
| Breite | 2.550 mm |
| Höhe..... | 3.970 mm |
| Radstand | 6.550/1.470 mm |
| Vorderer Überhang | 2.920 mm |
| Hintere Überhang | 3.050 mm |
| Wendekreis | 22.354 mm |
| Min. Innenstehhöhe | 2.005 mm |
| Kofferraumvolumen | ca. 14,0 m ³ |
| Tankvolumen | 500 l |
| Leergewicht | 16.560 kg |
| Zul.Gesamtgewicht | 25.100 kg |
| Fahrgastplätze (4 Sterne) | 54 + 1 + 1 |
| Nettopreis Testwagen | 365.000 Euro |

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder D2876 LOH 20, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, abgasarm nach Euro 3. Hubraum 12.816 cm³, Bohrung/Hub 128/166 mm, Nennleistung 353 kW/480 PS bei 1.900 U/min, Maximales Drehmoment 2.300 Nm bei 1.000 – 1.300 U/min

Kraftübertragung: Automatisierte Einscheibentrockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe MAN TipMatic mit 12 Gängen (i = 0,78 – 12,33), Rangiermodus, Easy-Start-Anfahrhilfe, einfach unteretzte Hinterachse (i = 3,36)

Fahrwerk

ECAS-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren. Alle Radlager gekapselt und wartungsfrei, Reifen 295/80 R 22,5

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B 01) mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, Einschlagwinkel max. 56 Grad, max. Achslast 7,1 t

Hinterachsen: starre Antriebsachse (HY-1336-B), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, max. Achslast 11,5 t; adhäsiionsgelenkte starre Nachlaufachse MAN NOL-06-B-01, Einschlagwinkel max. 16 Grad, Achslast 6,0 t

Bremsanlage: Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS 2, an allen Rädern Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, elektronischer Bremsassistent, elektronischer Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, elektronisches Stabilitätsprogramm ESP, Abstandsregeltempomat ACC, Spurführungssystem LGS, Dauerbremse ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, ABS und abschaltbare ASR

Lenkung: Hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocomtronic 8098 mit Prüfanschluss und Wegfahrsperrung, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung

FAHRBERICHT Neoplan Starliner L

Löwenherz im Heck: mit 480 PS und maximal 2.300 Nm ist der Starliner standesgemäß unterwegs.

14 Kubikmetern Fassungsvermögen neigt der 54-Sitzer auch hier nicht zum Knausern. Der darf ohne Sorgenfalten voll gepackt werden, denn der elitäre Superhochdecker aus Stuttgart ist von Haus aus kein Schwergewicht. Voll getankt und reisefertig mit Fahrer bringt er 16.560 Kilogramm auf die Waage. Mit zulässigen

den Sitzreihen kann man noch stehen.

Nach Art des Hauses überwiegen etwas unterkühlt Blautöne, grau und silber. Wie schon im Vorgänger wird das Handgepäck wie im Flugzeug hinter großzügigen Klappen über den Sitzen verstaut. Die bequem geformten und straff gepolsterten Sitzmöbel mit Leder-Seitenwangen (von Vogel) warten jetzt auch mit einer einstellbaren Lordosenstütze auf. Einmal Platz genommen genießt man den unvergleichlichen Rundumblick von Panoramabussen – zu beiden Seiten, schräg nach oben mit Blick auf Bergsilhouetten oder nach vorn durch die verglaste Front in Richtung Reiseziel.

Surface-Soundsystem:
Das Feuerwerk an Neuheiten macht auch vor der Multimedia-Ausstattung nicht halt.

8.500 kg Nutzlast kann der dreiaxsiges Starliner problemlos auch mit einer großen Stehküche bestückt werden. Drei Achsen sind für das Spitzenmodell obligatorisch, einen Starliner-Zweiachser wird es aus Gewichtsgründen nicht mehr geben.

Wer mit einem neuen Starliner reist, wird schon beim Empfang nicht enttäuscht. Bereits der Einstieg ist ein Erlebnis, wenn der Fahrgast über den lichten Bereich an Tür eins über breite Stufen stilvoll nach oben ins Business-Abteil geführt wird. Was im Starliner durchaus wörtlich zu nehmen ist – die Passagiere werden von einem großzügigen und eleganten Interieur empfangen. Generös wirkt der ebene Boden im Mittelgang mit mehr als zwei Metern Stehhöhe, selbst in



Bequem und breit – der Einstieg an Tür eins ist besonders zu empfehlen.



Viel Licht und Raum: Zu Gunsten der Dachrand-Verglasung verzichtet Neoplan auf die seitlichen Dachkanäle.



Sicht nach vorn nicht nur in der ersten Reihe: Die getönte Verglasung hält die Sonnenwärme weitgehend ab.

Auch die Rückseiten der Sitze wurden überarbeitet, alle harten Plastikteile haben die Designer aus dem Aufschlagbereich der Köpfe verbannt. Dafür gibt es neue Klappstische mit verschiedenen Funktionen. Nachts geben blaue Punktlichter entlang der Gepäckklappen und an den Fenstersäulen Orientierung. Volle Beleuchtung kommt blendfrei von Leuchtstoffröhren in den Querstreben der Seitenfenster, die den Raum über Reflektionsflächen bestrahlen.

Das Feuerwerk an Neuheiten macht auch vor der Multimedia-Ausstattung nicht halt. Ein besonderes Klangerlebnis bietet das Surface-Soundsystem mit zwei zusätzlichen Subwoofern, das durch eine diffuse Abstrahlung den ganzen Raum wie einen Konzertsaal beschallt. Da das System ohne feste Lautsprecher aus-

kommt, stören auch keine knarrenden oder knisternden Quälgeister im Plafond mehr den Musikgenuss.

Auch die Fahrgeräusche bleiben weitgehend außen vor, der Motor macht sich nur bei vollem Krafteinsatz deutlich bemerkbar. Unsere Rundum-Messung ergab, dass es in Fahrzeugmitte besonders leise zugeht. Die Neoplan-Techniker sehen hier und da noch Verbesserungspotenzial, um den Starliner auch in dieser Disziplin an die Spitze zu führen.

Betont unauffällig gibt sich die Fahrzeug-Klimatisierung. Mit dem Start des Motors beginnt die Arbeit der aufwändigen Lüftung – automatisch integriert arbeiten Heizung und Klimaanlage mit. Zugfrei und indirekt wird die Luft über den Dachaufbau ausgetauscht, zusätzlich kann der Fahrgast über drehbare Walzen

den Luftstrom auf sich lenken. Entlüftet wird ohne Gebläse über den Kofferraum, der das Gepäck der Fahrgäste ebenfalls temperiert lagert.

Auch die Fahrerherzen erobert der Starliner im Sturm; der Kapitän dieses Flaggschiffs fühlt sich als Star – mindestens weist er sich aber als versierter Vollprofi aus. Die Schaltstelle des Starliner-Piloten ist ein Platz an der Sonne, die ihm aber nie lästig auf den Pelz brennt. Selbst im sonnigen Süden macht es die dunkle Tönung möglich, ohne Kappe und Sonnenbrille zu anzutreten. Das Cockpit ist optisch ein Augenschmaus und leicht zu bedienen. Gerne fasst man auch ans lederbezogene Multifunktionslenkrad, das mit seinen vielen Tasten und Menüs noch ein wenig überfrachtet wirkt. Ein wenig enttäuscht sind wir von



Wie in einem – vernünftigen – Flugzeug: Die großen Klappen nehmen selbst größere Gepäckstücke unter Verschluss.



Zusammenarbeit mit Vogel – die neuen Sitze haben eine verstellbare Lordosenstütze.



Großzügigkeit auch am Arbeitsplatz – versenkbarer Monitor für die Navigation, das Multifunktionslenkrad ist mit feinem Leder bezogen.



Kein schweißtreibender Platz an der Sonne, der Fahrer braucht auch im Süden weder Kappe noch Sonnenbrille.

den Außenspiegeln, die dem Anspruch eines Premiumliners nicht gerecht werden. Dafür gibt es aber für die große Fahrt ein Sicherheitspaket, das es in sich hat: Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht, ESP plus Bremsassistent, einen Tempomaten mit Abstandsradar und das Spurführungssystem LGS (Lane Guard System).

Auf Knopfdruck oder beim Schlüssel-dreh wird es spannend: Nach einigen An-lasserumdrehungen startet der in Euro 3-Abgasqualität einzig verfügbare MAN-Motor mit 480 PS. Wer jetzt nicht genau hinhört, wird ihn im Leerlauf nicht wahr-nehmen. Er behält auch seine Conte-nance, wenn er gefordert ist. Dann legt der Common-Rail-Motor ein fast stür-misches Naturell an den Tag. Reaktions-schnell und äußerst druckvoll hängt er

am E-Gas, mehr Leistung braucht keiner. Mit der Wucht von 2.300 Newtonmetern Drehmoment nimmt der Starliner fast spielerisch Fahrt auf, perfekt unterstützt von der 12-Gang-Tipmatic, die in der Re-gel frühzeitig schaltet und die enorme Elastizität des Reihensechszylinders nutzt. Eingriffe von Hand kann sich der Fahrer sparen, selbst wenn die Fahrt mal steil bergauf oder bergab führt.

Leicht zur Hand geht auch die Servo-comtronic-Lenkung, die vor allem Stadt-fahrten erleichtert. Auch wenn es nur Nuancen sind – auffällig dabei sind die geringen Rückstellkräfte, auf Land-straßen und Autobahnen vermissen wir in Mittellage die konkrete Rückmeldung. Dafür zeigt sich der Starliner – immerhin ein 14-Meter-Schiff mit fast vier Metern Höhe – auch auf kurvenreichen Land-

straßen als ungewöhnlich behändes Fahrzeug. Präzise und mit relativ gerin-ger Seitenneigung zieht er seine Runden, als typischer Untersteuerer signalisiert er früh den Grenzbereich. Treibt es der Fahrer zu bunt, unterbindet das serien-mäßige ESP-Fahrdynamikprogramm selbsttätig das wilde Treiben – zuerst mit Leistungsverweigerung, dann mit einem beherzten Bremseneingriff.

Auch die adhäsionsgelenkte Nach-laufachse ist daran beteiligt, sie stabili-siert das Fahrzeug durch eine sensorge-steuerte Neutralstellung. Mehr kann die aktive ELHA-Achse, die schon bald zum Einbau kommen soll. Elektronisch ange-steuert, permanent mitlenkend und mit größerem Einschlagwinkel verbessert sie die Fahreigenschaften mit geringerem Untersteuern, knapperen Wendekreisen und einfacherem Rangieren.

Raum für Verbesserungen gibt es auch beim Abrollkomfort. Zwar schlägt sich der Starliner bei hohen Geschwindig-keiten auf Autobahnen gut: Lange Boden-wellen werden mit gutem Federungs-komfort und langgezogene Kurven mit geringer Seitenneigung pariert. Nicht so feinfühlig rollt er bei Langsamfahrt auf schlechten Fahrbahnen, hier fehlt ihm noch die Geschmeidigkeit, wie wir sie von Neoplan-Bussen gewohnt sind. Abhilfe könnten die elektronischen CDC-Dämp-fer schaffen, die derzeit noch getestet werden und frühestens 2006 zur Verfügung stehen.

Fazit: Neoplan Starliner L

Wer Omnibusreisen als Markenartikel einkauft, findet bei Neoplan ein markantes Aushängeschild. Der exklusive Neoplan Starliner weiß sich unglaublich in Szene zu setzen – radikal von außen und innen kein bis-schen kleinlich. Das gelungene Raumkonzept macht Appetit auf Bus-reisen; viele Innovationen des Starliners haben Zukunft und werden künf-tig auch beim Wettbewerb zu finden sein. Beim grundsätzlich ordentli-chen Fahrwerk scheint man das letzte Setup noch nicht gefunden zu ha-ben, doch mit einer verbesserten Abstimmung der hochwertigen Kom-ponenten ist schon bald zu rechnen. Das Abenteuer Starliner bedeutet für den Betreiber kein großes Risiko mehr, Neoplan verwendet aufregend verpackte Großserientechnik. Zusätzliches Vertrauen vermitteln lange Service-Intervalle, ein vernünftiges Ersatzteilkonzept und mehr als 1.000 Werkstätten in Europa.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert

WOLFGANG TSCHAKERT