

Neoplan Cityliner L

DER ERSTE OHNE AUSSENSPIEGEL



Er ist seit 2006 bekannt und einer der letzten Vertreter der alten Neoplan-Ära, ist er doch noch in Stuttgart-Möhringen entstanden. Jetzt darf der Cityliner L einer der ersten Reisebusse der Marke mit Traxon-Getriebe und ohne Außenspiegel werden. Besonders edel ist unser Testwagen für den Fahrbericht obendrein.

Während Setra schon vor Jahrzehnten mit der 300er Baureihe das Prädikat als Erfinder der insektenartigen, integrierten Außenspiegel verdient hat, gebührt Wettbewerber Neoplan seit 2004 ein weniger rühmliches Prädikat für seine neobarocken Spiegel, die zudem wegen der geteilten Frontscheibe so tief sitzen, dass so manche Beule von Fahrer oder Passagieren auf sein Konto gehen. Zwar zeigten schon frühe Skizzen des spektakulären Luxusbusses Starliner eine kleine, feine Kamera für die Rücksicht, um dem musku-

lösen „Sharp Cut-Body“ auch noch die anachronistischen Spiegel zu kappen, aber er sollte diese Zeitenwende nicht mehr erleben, wie wir wissen.

Nach mehrfachen Anläufen haben es die Münchener Ingenieure jetzt geschafft, den noch in Stuttgart-Möhringen entwickelten Wagen mit einem kamera-basierten Spiegelsatzsystem namens „Opti-View“ in die Moderne zu katapultieren, und das als erster Reisebus in Europa. Zu erkennen ist es von außen an den schnittigen, dem Neoplan Sharp Cut-

Design angepassten Kamera-gehäusen an optimierter Position. Zwar ist das System offiziell noch nicht zu kaufen, aber die Münchener wirbelten auf der IAA mit zwei gezeigten Bussen gehörig Staub auf. Dazu trägt aber neben den beiden neuen optischen Systemen auch das überarbeitete Traxon-Getriebe bei, das den ohnehin schon brillanten Antriebsstrang weiter optimiert. Um ihn soll es zuerst gehen, steht er doch im Fokus von Fahrer und Unternehmer. Schon seit jeher ist der Neoplan Cityliner mit seinem

soliden Fahrwerk und den kräftigen MAN-Motoren ein sehr fahraktiver Reisewagen – auch wir haben ihn schon als Benchmark in Sachen Agilität bezeichnet. Das optionale CDS-Fahrwerk war seinerzeit eine kleine Revolution, der leider viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Obwohl sicher viele Fahrer den Schalter im Armaturenbrett oft gedrückt haben, um den unterschiedlich eingestellten Kennlinien hinterher zuspüren mit dem Popometer. Und der große Wettbewerber aus Ulm und Mannheim verweigert sich dieser

↖ **Der Cityliner ist mit aktiv gelenkter Nachlaufachse unterwegs** Foto: MAN



↖ **Der erste seiner Klasse, der anstelle via Spiegel nun per Kameras das Geschehen hinten überwacht** Foto: MAN

elektronischen Segnung für den Reisebus beharrlich weiter. So kann Wettbewerb den Markt beleben. Auch der von uns bewegte, auf der IAA 2018 gezeigte Dreiachser mit aktiv gelenkter Nachlaufachse (sie zieht in ähnlicher Bauart gerade auch mit über zehnjähriger Verspätung in die MAN-Reisebusse ein) macht diesem Ruf alle Ehre. Zumal es sein 500-PS-Block im Heck mit satten 2 500 Nm Drehmoment zu keiner Zeit an Mumm fehlen lässt – mit Euro 6d werden im zweiten Halbjahr noch mal 100 Zähler an Drehmoment dazukommen und dann zusammen mit DAF den Thron des drehmomentstärksten Busmotors erklimmen. Trotz des BMC-Ausbaus bringt der lange Dreiachser nur 15 t auf die Waage – Cityliner waren schon mal pummeliger. Dabei gibt er sich als ebenso dezenter wie sparsamer Geselle; vor allem, seitdem MAN auch den prädiiktiven Tempomaten Efficient-Cruise nebst Eco-Roll – dem Freilauf zum „Segeln“ ohne Schub vom Motor – bieten kann. MAN spricht von bis zu 5 % Einsparung mit der Standard

Hyterese (Differenz der maximalen Geschwindigkeitsgrenzen nach unten und oben, die die Automatik nutzen kann). Wir haben mit Zweiaxsern in vergleichbaren Tests, bei denen solche Systeme bis zum Letzten ausgereizt wurden, sogar schon bis zu 15 % auf einer optimalen Autobahnstrecke herausgefahren.

Was kann nun das neue TipMatic-Getriebe mit dem Zusatz „Coach“ besser als das bisher verbaute? Beide kommen ja unverändert von den

Experten aus Friedrichshafen und bieten zwölf automatisierte Gänge: Neue Hardware bringt schnellere und vor allem leisere Gangwechsel. Viel neue Software sorgt für mehr Intelligenz und Effizienz der Box, die es ja auch optional mit einem Hybridmodul gibt. Einstweilen halten sich die Hersteller hier aber noch zurück, der Leidensdruck der Kunden ist wohl noch nicht groß genug. Man darf gespannt sein, wer sich als erster aus der Deckung wagt – Zeit wird es. Das neue Getriebe, das bis zu 2 800 Nm Eingangsmoment verträgt, macht seine Arbeit

Das neue Getriebe verträgt bis zu 2 800 Nm Eingangsmoment

erwartungsgemäß hervorragend. Auch der neue Intarder 3 packt schon dann kraftvoll und anhaltend zu, wo der Voith-Wasserretarder der Konkurrenz erst noch ein wenig zu rechnen scheint. Und wo es früher noch, gerade beim Herunterschalten, hinten fröhlich klackerte beim Wechseln der Gänge, vernimmt man heute aus dem Heck fast keine Rückmeldung. Der in Würde an den Schläfen ergraute Neoplan mit neu aufgelegtem Lidschatten um die LED-Scheinwerfer befließigt sich also richtig feiner Sitten. Da kann man gern vernachlässigen, dass auch diese Box nicht jederzeit

Es dürfte eine Frage der Zeit sein, bis MAN das manuelle 6-Ganggetriebe streicht

mern wie diesem Dreiachser am Berg haben, muss man nicht weiter vertiefen, es ist einfach nur logisch. Manuelles Eingreifen verbietet sich gerade mit der neuen Software mit ihren extrem kurzen Schaltpausen letztendlich von selbst. Es dürfte eine Frage der Zeit sein, bis MAN und Neoplan in dieser Klasse das manuelle Sechsganggetriebe streichen, wie es VDL kürzlich vorge-macht hat. Angesichts der modernen Effizienz- und Assistenzsysteme haben diese Boxen ihre Daseinsberechtigung einfach verloren. Aber nun schnell zur zweiten spannenden Neuheit dieses Cityliner, den die Kollegen im Plauener BMC zu einem



↖ **368 kW bzw. 500 PS an Leistung stellt der Heckmotor bei 1 800 min⁻¹ bereit** Foto: MAN

unfehlbar ist und im Kreisverkehr oder an einer T-Kreuzung in seltenen Fällen nicht auf den allerersten Versuch den perfekten Anschluss findet. Immerhin legt das Traxon dank eines neuen Steigungssensors schon beim Anfahren den passenden Gang vor. Das kann durchaus schon mal der dritte sein. Und welche Vorteile zwölf fein abgestimmte Gänge gerade bei schweren Brum-

Luxusliner erster Güte veredelt haben, der dem Label „Neoplan Individual“ alle Ehre macht. (Das BMC feiert im April 100 Jahre Busbau im Vogtland, damals noch mit der Marke VOMAG.)

STARK Mobile oder hängende BUS-WASCHANLAGE

- Selbstfahrende Waschanlagen mit Wasserartik
- Einzigartige Konstruktion und Handhabung
- Akku oder Dieselmotor
- Leasing 99 und Altgeräte-Rücknahme-Aktion anfragen
- siehe Filme auf unserer Internetseite

Neue Modelle **STARK**

Tel.: 07967 328 • www.st-stark.de

Preise für den überbordenden Luxus will man weder in München noch Plauen nennen. So wie der Passagier, dem der

Innenraum ein wenig den Atem raubt, fühlt sich auch der Fahrer, der nun auf zwei, nein, gleich drei hochauf-

lösende Monitore blicken kann – auch wenn das Cockpit an sich einer Erneuerung bedürfte. Änderungen der

europäischen Gesetzgebung (ECE R10 und R46) machen den Einsatz der „Spiegelerersatzsysteme“ seit einiger Zeit möglich. Neoplan macht seinem traditionellen Ruf als innovativer Premiummarke hiermit also endlich mal wieder alle Ehre – Glückwunsch! Neben dem „normalen“ Opti-ViewSystem zur Sicht nach hinten inklusive eines sehr großen Weitwinkelbereichs (er reicht bis auf die optische Achse des Fahrers)

Neoplan Cityliner L Technische Daten

Foto: MAN



Das 360-Grad-Bird-View-System zeigt den Bus von oben

vom französischen Hersteller Vision Systems ist im Cityliner auch ein 360-Grad-Bird-View-System als Prototyp verbaut, das den Bus in seiner Umgebung von oben zeigt. Für Dreiaxser ein Segen – gerade in Kurven und Kreisverkehren. Hierzu sind insgesamt sechs Kameras an den beiden Seiten des Busses montiert. Nur der stehende Monitor auf dem Armaturenbrett will ergonomisch noch nicht recht gefallen. Bis zur Serie solle hierzu aber noch viel passieren, sagt MAN.

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder-Dieselmotor MAN D 2676 LOH 30, stehend eingebaut, zweistufige Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung per Common Rail. Vier Ventile pro Zylinder. Abgasstandard Euro 6c mit AGR, SCR und Partikelfilter.
Bohrung/Hub: 126/166 mm
Hubraum: 12 419 cm³
Verdichtung: 17:1
Leistung: 368 kW (500 PS) bei 1 800 min⁻¹
Maximales Drehmoment: 2 500 Nm bei 930-1 350 min⁻¹

Kraftübertragung

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung, Durchmesser 430 mm. Getriebe: automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe MAN TipMatic Coach (ZF Traxon 12 TX 2811 BO) mit integriertem Intarder 3 und EasyStart Anfahrhilfe und prädiktivem Schaltprogramm MAN EfficientCruise.
Getriebe-Übersetzungen:
1. Gang 12,92 / 12. Gang 0,77 / Rückwärtsgang 12,03 / Achsübersetzung 2,73 (Alternativ 3,15)

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte pneumatische Zweikreis-Bremsanlage, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, ESP, ABS, ASR, BA, Zusatzbremse ZF Intarder, Abbiegelicht, Notbremsassistent EBA 2 (inkl. Vollbremsung auf stehende Hindernisse), LGS (alles Serie), ACC, LED-Scheinwerfer/Tagfahrlicht, Reifendruckkontrolle (als Option enthalten), Kamerabasiertes Spiegelerersatzsystem Opti-View inkl. Weitwinkelbereich mit Heizung in HD-Auflösung, Bird-View-System mit Umfeldbeobachtung durch 6 Kameras (Prototyp); Feuerlöschanlage ab Q2/2019 Serie.

Heizung/Lüftung/Klima

Vollautomatisch geregelte Aufbau-Klimaanlage mit integrierter Dachheizung, Kälteleistung 38,5 kW, Heizleistung 38 kW. Lufteintritt über Dachkanäle mit Ausströmern über den Fenstern und Gepäckablagen, verstellbare Walzenbelüftung. Separate Fahrerplatzklimatisierung, Kälteleistung 5,9 kW, Heizleistung 17,6 kW. Warmluftkonvektoren. Standheizung Spheros Thermo, Leistung 35 kW.

Maße und Gewichte

Wendekreis: 22 354 mm
Leer-/Zul. GG.: 15 095 kg/23 920 kg
Gepäckraum (o. Schlafkabine): 11,4 m³
Volumen Kraftstofftank: 480 l
Volumen AdBlue Tank: 35 l
Länge/Breite/Höhe: 13 990/2 550/3 745 mm
Überhang vorn/hinten: 2 920/3 050 mm
Radstand: 6 550 mm
Stehhöhe: 2 066 mm
Einstiegshöhe vorn/hinten: 350/350 mm
Fußbodenhöhe: 1 346 mm

Fahrgastplätze

Sitzplätze (fünf Sterne, inkl. VIP-Heckloung und 2x Vis-à-Vis-Sitze): 31 + 1 + 1

Preis

Grundpreis (ohne Zusatzausstattung): 325 000 €



Foto: MAN



Der Neoplan erweist sich als ein sparsamer Geselle – auch weil ihn MAN nun mit dem prädiktiven Tempomaten Efficient-Cruise nebst Eco-Roll anbieten kann Foto: Olaf Forster



360-Grad-Bird-View-System erlaubt den Blick übers komplette Fahrzeug Foto: MAN



Auch die Position der beiden „Rückmonitore“ – ein Terminus, an den man sich besser schnell gewöhnen sollte – wird sich noch etwas ändern. Derzeit verdecken sie etwas die Sicht an den A-Säulen vorbei. Helligkeit und Kontrast der Darstellung werden automatisch der Umgebungshelligkeit angepasst. Fährt man tagsüber in einen Tunnel, wird das Bild also flugs aufgehellt. Nachts wiederum wird der Kontrast automatisch soweit angehoben und das Bild insgesamt verbessert, dass man bei den meisten Wetterverhältnissen deutlich mehr erkennen kann als mit herkömmlichen Spiegeln. Trotzdem muss man den Monitor auf seine bevorzugte Grundhelligkeit einstellen, er kann sonst schon mal etwas blenden im dunklen Cockpit. Nach kurzer Zeit hat sich der Fahrer an die neue Sichtweise gewöhnt. Er kann zudem besser rangieren, muss er doch nicht mehr mit den im Wortsinne herausragenden Spiegelgestängen nach vorn kalkulieren – ein echter Vorteil beim Rangieren gerade für Fahranfänger.

Das Heck ist zur VIP-Lounge mit Vis-à-Vis-Sitzen ausgebaut

Luxusliner mit wegweisenden Innovationen

Warum Neoplan im ersten Schritt vor der finalen Serie noch die sinnfällige Kombination mit einem veritablen Abbiegeassistenten mit Radarsensoren verkniffen hat, ist dagegen unlogisch. Zumal der politische Druck beinahe täglich wächst und der Wettbewerb hier ja gerade mit dem Sideguard Assist massiv vorgelegt hat. Und tatsächlich bietet der französische Hersteller auch schon eine in das System integrierte Lösung an.

Traxon Neues Getriebe für MAN und Neoplan

Traditionell benennt MAN die zwölfstufige ZF AS Tronic und jetzt das neue Traxon-Getriebe als MAN Tip-Matic, jetzt mit dem Zusatz „Coach“. Das automatisierte Getriebe, das sich immer mehr zum Standard für hochwertige und vor allem für dreiachsige Reisebusse entwickelt, bietet zwar ähnliche Grunddaten wie sein Vorgänger, ist jedoch in der Hard- und Software grundlegend überarbeitet. Das ist nicht zuletzt an der um 5 % verbesserten mechanischen



Foto: ZF

Effizienz zu erkennen, die nun bei satten 99,7 % liegt. Die Gangspreizung liegt immer noch bei 16,78, der zwölfte Overdrive-Gang ist mit 0,77 noch einen Hauch länger übersetzt und passt ideal zur superlangen Achse mit einer Übersetzung von $i = 2,73$. Auch das Leistungsgewicht ist mit 8,24 Nm/kg sehr gut; die Box kann bis zu 2 800 Nm vertragen. MAN kann also noch ein wenig weiter mit den Rekorden wuchern. Mit neuen, hochauflösenden Sensoren für die diversen Parameter und der verbesserten „Con-Act-Kupplung“ werden extrem schnelle Gangwechsel und eine an die Besonderheiten der niedrigen Drehzahlen angepasste Schaltstrategie sowie deutlich weniger Geräusche realisiert. Neben dem feinfühligem Rangieren bei geschlossener Kupplung stehen bergauf (und nicht mehr bergab, was öfters ein Ärgernis darstellte) auch ein Hill-Holder und ein Kriechmodus zur Verfügung, der gerade im Stau sehr angenehm ist.

Die zentrale Kupplungsaktuatorik ist jetzt verschleißfrei, wie beim Daimler Powershift-Achtgang-Getriebe. Insgesamt ist das Getriebe jetzt für 50 % mehr Schalt- und bis zu 66 % mehr Kupplungsvorgänge im Busleben ausgelegt. Auch die prädiktive Schaltstrategie Efficient-Cruise samt Eco-Roll hält mit dem Traxon finalen Einzug, arbeitet aber bisher nur mit Tempomat, also selten auf Landstraßen. Einen zusätzlichen Dynamik- oder Ecomodus bietet das Getriebe nicht an – das habe man bei der perfekten Abstimmung nicht nötig, so MAN.

Aber noch hat der gute Cityliner ja ein wenig Zeit, zu zeigen, was er so alles draufhat. Ein alter Mann ist eben kein D-Zug, wie man frech frötzeln könnte. Gerne aber mal ein moderner Luxusliner auf Rädern mit wegweisenden Innovationen.

Olaf Forster

