


Neoplan

DIESER TOURLINER GIBT DEN TON AN

Fotos: Olaf Forster

Der Neoplan Tourliner wurde auf der IAA 2017 in seiner zweiten Generation vom Stapel gelassen. Mit neuen Motoren in 6d-Qualität und einem spannenden musikalischen Sponsoring läuft er damit zur vorläufigen Hochform auf und kann im Straßentest ordentlich punkten.

Mit Zwillingen ist es immer so eine Sache – vor allem, je ähnlicher sie sich sehen. Allzu heftig wird zuweilen der verständliche Drang, sich von seinem alter ego abzusetzen und eigene Wege zu gehen. Sei es bei den persönlichen Leistungen aller Couleur oder alleine in der Stylistik des Auftritts. Aber an dieses familiäre Spiel hat sich der Neoplan Tourliner und damit auch seine Nutzer längst gewöhnt, gehört er doch seit 2003 als eines der ersten gemeinsamen Produkte zur MAN-Familie. Rein äußerlich ist der vom MAN Lion's Coach abgeleitete Reisebus, den man fast einen SHD nennen könnte, da er etwas höher ist als ein Cityliner, mittlerweile sehr

eigenständig und durchaus attraktiv geworden. Das konnte man von der ersten Generation nicht unbedingt sagen, die noch sehr dem Möhringer Rundaugen-Barock verschrieben war. Die neuen, schwarz unterlegten Scheinwerfer aus den anderen Neoplan Modellen Cityliner und Skyliner, das deutlich geschärfte Heck sowie die eigenständige Seitengrafik im Vorderwagen, die im Dachbereich von einem dynamischen, Z-artigen Gegen-schwung gekennzeichnet ist (intern auch „Kometenschweif“ genannt).

Ansehnlich ist auch der Innenraum geworden

Diese gelungene optische Mischung lässt den Tourliner durchaus proper in die leider immer kleiner werdende Neoplan-Welt hinausrollen. Neuerlich hat das MAN-Designteam sich ein Herz gefasst und das Motto „form follows function“ noch deutlicher umgesetzt: Im vorwärts gerichteten Designelement hinter der B-Säule wurde auf vielfachen Kundenwunsch ein Durchbruch realisiert, die der generell bevorrechtigten ersten Reihe, die immerhin bei Flixbus teurer verkauft wird. Dieser kommt zwar reichlich spät und nach dem Face-



➔ Der Tourliner entspricht der seit Sep. 2019 gültigen Emissionsnorm Euro 6d



➔ Auch der Innenraum wurde frischer gestaltet

lift (Ups – das war das böse Wort, dass in München gar nicht gerne gehört wird), aber er wurde doch recht ansehnlich umgesetzt. Ansehnlich ist auch der Innenraum gelungen, der in der ersten Generation doch sehr taubenblau und plastikartig daherkam. Diese Zeiten sind endgültig vorbei: Edle Braun- und Schwarztöne sowie hochwertige Materialien zeichnen den Innenraum aus, der auch von der neuen Sitzgeneration der Münchner profitiert. Besonders gelungen sind die neuen, vom Doppeldecker Skyliner abgeleiteten Servicesets, die immer noch durchgehend und sehr schlank gestaltet sind. Sie haben so gar nichts mehr vom Lego-Baustein-Charme der ehemaligen

Walzendüsen, und das ist auch gut so. Kurz gesagt: Das Äußere des derzeit Dienstältesten Reisebusses von Neoplan (wir ignorieren hier ganz frech das Facelift) ist jetzt durchaus wieder auf dem Premium-Niveau angekommen, das man eigentlich mit der Marke Neoplan verbindet. Wermutstropfen dieser deutlichen Aufwertung: Die MAN-Strategen setzen sich selbst massiv unter Zugzwang, den eigentlich höher positionierten Cityliner, der seit 2006 fast unverändert läuft, endlich zu erneuern bzw. einen echten SHD zur Seite zu stellen, der die zugegebenermaßen kleine Lücke schließt, die der frühe Tod der Designkone Starliner gerissen hat. Doch das ist noch Zukunftsmusik,

die die kommende Zeit wohl komponieren wird. Aufwendig komponiert haben die Experten allerdings schon neue Motoren in der Emissionsstufe Euro 6d, die seit 1. Sep. 2019 für alle Neuzulassungen vorgegeben ist. Deren Anforderungen besteht zwar nicht in höheren Grenzwerten, die es zu erfüllen gäbe. Auch die gefürchteten Stickoxide, die auch MAN seit Euro 6 nun auch mit SCR-Katalysatoren bekämpft, bleiben auf dem gleichen niedrigen Niveau. Geändert wurden vor allem

die Bedingungen der On-Board-Überwachung (OBD) sowie die Kaltstartbedingungen beim aufwändigen PEMS-Test auf der Straße, der seit Euro 6 Einführung im Januar 2014 beim Nutzfahrzeug Standard ist und der Branche aller Wahrscheinlichkeit nach einen ähnlichen Dieselskandal wie beim Pkw erspart hat. Die Leistungsschwelle der „In Use Conformity“ (ISC) wurde zudem von 20 auf 10 % abgesenkt, erfasst also mehr Teillastfahrbereiche. Alles in allem keine große

Das Äußere des Neoplan ist jetzt wieder auf Premium-Niveau angekommen



↪ **346 kW (470 PS) bei 1800 min⁻¹ an Leistung stellt das Triebwerk zur Verfügung**

Mankos aber erledigen, man darf gespannt sein, wie das genau aussehen wird. Welche Änderungen sind es nun genau, die den alten Bekannten D26 mit 12,4 l Hubraum so besonders sauber machen? Die Eingriffe sind ziemlich massiv, gerade was die Abgasanlage betrifft. Sieht man einmal auch von kleinen Nachschärfungen wie die Verwendung von Leichtlauföl mit einem Intervall von 140 000 km ab. Der dynamische Wartungsrechner ist bereits ab Euro 6c schon an Bord.

Da wäre zuerst einmal die Abkehr vom zweistufigen Turbolader, die auch den D20 schon in seiner stehenden

Variante 2017 erwischt hat. Diese Leistungsbeschleuniger sind emp-

findsame Gesellen, daher ist ein robustes Bauteil besser als deren zwei. Ebenso vom D20 übernommen wurden schon zu Euro-6c-Zeiten bedarfsgeregelte Wasserpumpe und Lüfter.

Neu sind dagegen die drei bedarfsgeregelten LIN-Lichtmaschinen, die nur dann mitlaufen, wenn wirklich Strom benötigt wird. Folge sind geringere Riementrieb-Verluste und eine längere Lebensdauer

der Generatoren sowie eine gesteigerte Effizienz. Ans Eingemachte geht es dann aber bei der Abgasanlage: Es fängt an mit einer geänderten Strecke der Abgasrückführung, eine luftlose AdBlue-Eindüsung in Verbindung mit einem auf 60 l vergrößerten Tank sowie einer vom Lkw übernommenen Endschalldämpferanlage auf der rechten Seite. Gegenüber auf der linken Fahrzeugseite schmiegt sich der Kühler jetzt schlanker in die Flanke, Verrohrung und Hersteller sind neu, das Herausklappen geht noch besser von der Hand. Zu guter Letzt entfällt der gute alte Sepa-Filter mit Schauglas. Er wird wegen des neuen zweistufigen Kraftstofffilters schlicht nutzlos. Auch das Vierkreisschutzventil der Luftanlage kann sich dank über CAN geregeltes Luftmanagement mit einstufigem Luftpresser auf das Altenteil verabschieden. Ganz schön viel konstruktiver Aufwand für ein bisschen mehr OBD und ISC mag man meinen. Aber wer weiß, vielleicht sind die Münchener Busbauer doch schon näher an einer Elektrifizierung ihrer Reisebusse als man vermutet und dies sind die letzten Schritte, um im nächsten Step das automatisierte ZF Traxon mit dem vorhandenen

Sache mag man denken, schließlich bleibt der Bus von den CO₂-Regelungen des Trucks noch einige Jahre weitgehend unbehelligt, wahrscheinlich bis 2030. Trotzdem hat MAN diese neue Norm zum Anlass genommen, kräftig am Antriebsstrang zu schrauben. Nachdem mit Euro 6 die kompakten, stehenden D20-Motoren ausgemustert wurden, ist unser Testwagen mit dem jetzt serienmäßigen D26 ausgerüstet und mit dem Wandler-Automatikgetriebe „ZF Ecolife Coach“ gepaart. Da dieses in seiner ersten Generation nur bis zu 2300 Nm Eingangsdrehmoment verträgt, kann der 6d-Motor die ansonsten fällige Erhöhung um 100 Nm nicht mitmachen. Er wird daher elektronisch etwas gekappt. Das ist jedoch mitnichten ein Unglück – sind 2300 Nm doch ein Wert, der bis vor ein paar Jahren noch den Spitzenmotorisierungen aller Hersteller mit auf den Weg gegeben wurde. Er ist also mehr als ausreichend – die zehn PS fällige Mehrleistung darf die Maschine aber mitnehmen. Zudem gehört es zu den wesentlichen Eigenarten des Wandlergetriebes, dass es keine Schaltpausen gibt, bei denen der Kraftfluss entkoppelt würde. Es geht also stetig und kraftvoll voran. Bisher zwar ohne die topografische Prädiktionsoftware „Efficient-Cruise“, auch als PPC in der Branche bekannt. Allerdings steuert

die Box ihre sechs Gänge mit langem Overdrive im Sechsten mit dem bekannten TopoDyn, also einer lastabhängigen Steuerung, die ähnliche Effekte wie ein PPC erreichen kann. Schließlich hat ein vergleichbarer Testwagen mit 420-PS-Aggregat und „MAN TipMatic“ 2017 im Test sehr gute Verbrauchswerte herausgeholt. Die dürften mit der massiven Overdrive-Auslegung des Getriebes (Endübersetzung $i = 0,62$) bei relativ langer Achse auch machbar sein, wenn die Auslegung der Box auch nicht optimal für lange Autobahnstrecken ist. Hierfür ist die Drehzahl bei 100 km/h mit 1220 min⁻¹ doch etwas zu hoch. Mit der Einführung der zweiten Generation des Automatikgetriebes im Reisebus Ende 2020 sollten sich die kleinen

Die Verzögerung des Wagens gelingt nachdrücklich und homogen



↪ **Zwei Busse mit auffälliger Beklebung sponserte MAN dem „Hans Zimmer Orchester“ aus Kiew**

Hybridmodul zu koppeln. Zeit würde es immerhin! Bis dahin widmen wir uns dem Fahrindruck des Tourliner, der mit zwei gesponserten Bussen für das „Hans Zimmer Orchester“ aus Kiew, die schon Filme wie Gladiator und Interstellar musikalisch grandios untermalt haben (wir empfehlen den Mitschnitt „Live in Prague“ von 2017!) auch auf der kulturellen Bühne endlich wieder in der VIP Class fährt. Dabei ist der Wagen durchaus eher von der leisen Sorte,

Wer seine Reisen aber hauptsächlich auf die Berge konzentriert, sollte eventuell über die kurze 4,1er Achse nachdenken. Auch die Verzögerung des Wagens, die systembedingt nicht drehzahlabhängig ist, gelingt nachdrücklich und dabei homogen. Die überarbeitete Motorbremse, derer sich MAN im Bus erst mit Euro 6c wieder erinnert hat, wird dabei erst als sechste Stufe nach dem Intarder zugeschaltet, beim Traxon ist es genau umgekehrt. Tadellos



➔ **Das Cockpit aus der Vogelperspektive: Es weiß dem Fahrer zu schmeicheln – MAN hat es in vielen Details optimiert**

die fehlenden Schaltvorgänge machen sich auch durch ein sehr harmonisches und geringes Fahrgeräusch sowie die weitgehende Abwesenheit von Vibrationen bemerkbar. Durch die geschickt gewählte Achsübersetzung reichen sechs Gänge auch für die Berge und die eine oder andere Autobahnfahrt, auch wenn selbst ZF zugibt, dass das Getriebe nicht zu 100 % für die Autobahn ausgelegt ist. Uns hat dies in keiner Weise den Fahrspaß verdorben, auch wenn wir leer mit dem rund 14 t schweren Wagen unterwegs waren. Den Spurt von 60 auf 80 km/h absolvierte der Wahl-Münchener in flotten sieben, von 80 auf 100 in zehn Sekunden. Da kann man kaum meckern.

geben sich Lenkung (viel Rückmeldung und wenig Synthetik-Feeling) und Federung, wenn auch nur die manuell adaptiven PCV Dämpfer an Bord sind und nicht wie in City- und Skyliner das elektrisch gesteuerte CDS-System. Das modernisierte Cockpit weiß dem Fahrer ebenso zu schmeicheln, wie die Passagierkabine den Fahrgästen. Alleine ein paar überkomme Marotten sollte man mal abschaffen: so der zu enge Durchgang für die Füße und das kleine Display zwischen Tacho und Drehzahlmesser. Und wo wir schon dabei sind: Der Mini Touch-

In Sachen Sicherheit kann dem Neoplan kaum einer etwas vormachen

screen des MMC Advanced Mediasystems lässt sich während der Fahrt nur schlecht bedienen. In Sachen Sicherheit kann dem Neoplan kaum ein Wettbewerber etwas vormachen, sieht man mal vom Frontalaufprallschutz und „Side Guard Assist“ von Daimler ab – hier musste MAN das Zulieferprodukt „Shield+“ von Mobiley zukaufen. Die seriemäßigen Systeme wie ACC,

ESP, LGS und EBA funktionieren tadellos. Der Aufmerksamkeitsassistent „Attention Guard“ zeigt sich sogar als eines der besten integrierten Systeme auf dem Markt und warnt zuverlässig, wenn man aus Müdigkeit oder Abgelenktheit zu oft die Begrenzungslinie touchiert. Wer weiß, vielleicht hat der Fahrer gerade zur Musik von Hans Zimmer dirigiert und die Hände kurz vom edlen Multifunktionslenkrad genommen um einen D-Dur Akkord zu steuern?

Olaf Forster ■

**Neoplan Tourliner
Technische Daten**



Motor
Wassergekühlter Reihensechszylinder-Dieselmotor MAN D 2676 LOH; Abgasstandard Euro 6d mit AGR, SCR und Partikelfilter
Hubraum: 12 419 cm³
Leistung: 346 kW (470 PS) bei 1 800 min⁻¹
Maximales Drehmoment: 2 300 Nm bei 930–1 350 min⁻¹

Kraftübertragung
Einscheiben-Trockenkupplung, Durchmesser 430 mm.
Getriebe: 6-Gang-Automatikgetriebe MAN Ecolife Coach (ZF 6 AP 2300) mit integriertem Intarder 3 und lastabhängigem Schaltprogramm TopoDYN

Bremsanlage/Sicherheitssysteme
Elektronisch geregelte pneumatische Zweikreis-Bremsanlage, innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, elektronisch geregelte Motorbremse EVBec; 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), Aufmerksamkeitsassistent, Feuerlöschanlage (Serie)

Maße und Gewichte
Wendekreis: 23 400 mm
Leer-/Zul. GG.: 13 995/19 500 kg
Gepäckraum (o. Schlafkabine): 11 m³
Volumen Kraftstofftank: 525 l
Volumen AdBlue Tank: 60 l
Länge/Breite/Höhe: 13 103/2 550/3 870 mm
Überhang vorn/hinten: 2 755/3 298 mm
Radstand: 7 050 mm
Stehhöhe: 2 000 mm
Einstieghöhe vorn/hinten: 350/350 mm
Fußbodenhöhe: 1 494 mm

Fahrgastsitze
Sitzplätze (vier Sterne): 48 + 1 + 1

Preis
Grundpreis (ohne Zusatzausstattung): 280 000 €