



Neoplan Jetliner

Interessante Alternative: Der neue Jetliner

Die Symbiose aus MAN-Basis und Neoplan-typischem Aufbau scheint bei der Wiedergeburt des Jetliners gut gelungen: Modern und mit sanften Antritt – so unser erster Eindruck vom Hochbodenbus aus Plauener Produktion.

Dass man schicke Kombibusse bauen kann, hatte MAN bereits mit dem flott gestylten Lion's Regio bewiesen. Dem steht die Schwesternmarke mit dem neuen Jetliner in nichts nach. Beide Baureihen basieren auf identischer Technik und haben – zumindest außen – die gleichen Maße. Allerdings verfügt der Jetliner über 192 mm mehr Bodenhöhe (1 064 mm) als der Lion's Regio (860 mm) und kann daher erheblich mehr Gepäck bunkern – was ihn auch reisefreundlicher macht. Somit füllt er eine Lücke im Programm beider Marken – wie sie der Wettbewerb schon länger erkannt und umgesetzt hat, als Beispiel seien nur die H-Busse aus

Setras MultiClass-Baureihe genannt. Die höheren Kombibusse werden zunehmend interessant, da die Förderung in Verbindung mit 860 mm Bodenhöhe schon länger nicht mehr bundesweit gewährt wird. Somit kommt es auf die jeweilige Genehmigungsbehörde bzw. den Auftraggeber an, welche Busse mit welchen Maßen man etwa im Überlandverkehr noch einsetzen darf. Was die diesbezügliche Ausstattung angeht, ist der Jetliner gut gerüstet. Neben Fahrtzielanzeigen und Kassensystemen – der Befestigungsdorn war im Testbus bereits vorhanden – kann

als Sonderausstattung ein automatisch ausfahrbarer Rollstuhllift von Hübner installiert werden. Voraussetzung ist allerdings die optionale doppelbreite Tür an Einstieg 2. Flache Stufen vorne wie mittig (17,5/16 mm) sind für den Linieneinsatz unabdinglich, bei Ausflugsfahrten oder Kurzreisen zudem für ältere Teilnehmer besonders angenehm. Übrigens ist der vordere Einstieg bis zum Podest wie beim Lion's Regio mit nur vier Stufen gestaltet.

Ein Lift von Hübner zählt zur Sonderausstattung

▲ **Macht optisch was her:** Der neue Jetliner von Neoplan. Markentypisch ist die Schräge an der B-Säule

Beim Übergang in den Fahrgastraum macht denn eine zusätzliche fünfte Stufe deutlich, dass der Jetliner auf einen größeren Gepäckraum ausgerichtet ist – der bei unserem Testbus trotz Bordtoilette immer noch 6 m³ misst. An Tür 2 gleicht eine fünfte Stufe den Höhenunterschied zum „Regio“ aus. Die innenliegenden Türführungen machen deutlich, dass der Jetliner auch für den Wintereinsatz gut gerüstet ist und der Fahrer beim Kontakt mit Schneehalden keine Schäden an der Türmechanik fürchten muss.

Signalknöpfe für Haltewünsche sind unterhalb der Gepäckablagen installiert, zusätzlich an der Oberkante der Bordtoilette und – gegebenenfalls – am Rollstuhlplatz. Sicheren Halt bieten die durchgehenden Griffleisten an den Ablagen, zudem die kräftigen Griffe seitlich und oben an den Sitzen. Die komfortable Bestuhlung verfügt gangseitig über klappbare Armlehnen und sogar herausziehbare Sitze – wobei sich diese Funktion für den Linieneinsatz durch

Auch Seite und Heckpartie bilden eine gelungene Ansicht. Heckfenster und Leuchten entsprechen den weiteren Reisebussen der Marke Neoplan ▶



einen Nippel deaktivieren lässt. Die Gestaltung um die Gepäckablagen wirkt auf uns wie ein Kompromiss: Service-sets mit LED-Lampen und Düsenbelüftung (als Walzen gestaltet) gibt es nur längs des Klimakanals an der Fensterseite. Die Ablagen hängen zudem relativ niedrig, was beim Aufstehen zu unerwünschter „Kopfnuss“ führen kann. Die Stehhöhe im Mittelgang ist mit knapp zwei Metern völlig in Ordnung und kann auch auf das mögliche Stehperron (bei doppelbreiter Tür) ausgedehnt werden. Dann entfallen in diesem Bereich die Ablagen, wobei Luftkanäle und Leselampen erhalten bleiben und zusätzliche senkrechte Haltestangen

Der Fahrerarbeitsplatz entspricht dem des Lion's Regio

(mit Tastern) die nötige Standsicherheit gewähren. Der höhere Boden mit Sitzpodesten in Verbindung mit der Gesamthöhe von nur 3400 mm erfordert eben eine gewisse Flexibilität bei der Raumgestaltung, die der Hersteller auch bietet. Was den Reisekomfort angeht: Die installierte Bordtoilette ist ausreichend groß und vor allem leicht erreichbar – auch hier spielen die niedrigen Stufen eine positive Rolle. Die im Testbus installierte Frenzelküche entspricht ebenso wie die Kühlbox im vorderen Eingangsbereich einem guten Standard. Als Entertainmentsystem waren Radio und CD-Player samt MP3-Anschluss eingerichtet. Das Klimasystem verrichtete



▲ Angenehmes Ambiente: Unser Testbus war mit komfortablen Kielsitzen, Gardinen und Stoff an den Wänden ausgestattet. Die offenen Ablagen sind durchgehend bis ins Heck. Lüftungsdüsen und Leselampen befinden sich jeweils nur an der Fensterseite

seine Aufgabe unauffällig und zuverlässig – wir waren während der „Hundstage“ bei entsprechenden Temperaturen unterwegs. Der Kunde hat übrigens die Wahl zwischen Spheros oder Kon-

vekta, der Preis bleibt gleich. Der leicht erhöhte Fahrerarbeitsplatz mit bewährter „MAN-Pille“ (so wird die oval geformte Armaturentafel auch firmenintern genannt) entspricht – wen

WELT Kommunikation



busworld® kortrijk

18 - 23. 10. 2013

upcoming exhibitions

Turkey 2014

Latin America 2014

Eastern Europe 2014

Asia 2014

follow us



www.busworld.org

Neoplan Jetliner Technische Daten

Motor

MAN D 2066 LUH 48, Reihensechszylinder, Common Rail-Direkteinspritzung, Partikelfilter mit Sintermetalleinsatz (Abgasstufe Euro 5/EEV)
 Hubraum: 10 518 cm³
 Nennleistung: 265 kW/360 PS bei 1 900 min⁻¹
 Max. Drehmoment: 1 800 Nm bei 1 000 bis 1 400 min⁻¹

Getriebe

MAN TipMatic, automatisiertes 12-Ganggetriebe mit Rangiermodus und Anfahrhilfe „EasyStart“ sowie ZF-Retarder Übersetzungen: 1. bis 12. Gangstufe $i = 12,33 - 0,78$

Fahrwerk

Vorne: MAN Vorderachse VOS-08-B-01, Einzelradaufhängung mit Stabilisator, max. Radeinschlag 56 °
 Hinten: MAN Hypoidachse HY-1336-B mit vier Achsführungslenkern, Achsübersetzung: $i = 3,36$
 Federung: Rollballluftfederung mit integrierter elastischer Hubbegrenzung, elektronisch geregelte Fahrwerksregulierung (ECAS), VA/HA 2/4 Luftbälge, 2/4 Stoßdämpfer
 Lenkung: ZF-Hydraulische Servocom 8098, variabel übersetzt, Lenkrad vertikal und horizontal verstellbar
 Bereifung: 295/80 R 22,5 auf Stahlfelgen 22,5 x 8,25

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Wabco-Scheibenbremsen, Verschleißanzeige, ABS, ASR, ESP, Bremsassistent, Bremsomat mit Getriebe gekoppelt, Retarderfunktion über Betriebsbremse und Lenkstockhebel

Elektrik

24-Volt-Anlage mit zwei Batterien (je 12 V, 225 Ah) und zwei Drehstromlichtmaschinen (je 28,5 V, 120 A). Anlasser mit 5,5 kW Nennleistung

Karosserie/Aufbau

Selbsttragende Gerippekonstruktion aus korrosionsbeständigem Stahl mit Überrollbügel vorne und hinten, Erfüllung der Umsturrichtlinie ECE R66, Rohbau KTL-beschichtet. Bug- und Heckmodule aus GFK, seitliche Beplankung und Dach aus Stahlblech, Aluminiumklappen. Seitenscheiben doppelt verglast, pneumatisch angetriebene Türen

Heizung/Klima/Lüftung

Elektronisch geregelte Aufdachklimaanlage (33/32 kW Kälte-/Heizleistung), Lufteintritt über Schlitze zu den Seitenfenstern sowie verstellbaren Düsen, Konvektorenheizung, Einstiegsheizer an Tür 1, Umluftgebläse an Tür 2, zwei elektrische betätigte Dachlüfter, Fahrerplatz mit Frontbox (16,6 kW Heizleistung) und – optional – Klimatisierung mittels separaten Verdampfer (5 kW Kälteleistung)

Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 300/2 550/3 400 mm
 Radstand: 6 120 mm
 Überhang vorne/hinten: 2 780/3 550 mm
 Böschungswinkel v/h: 8/8°
 Bodenhöhe Mittelgang: 1 064 mm
 Einstieg 1. Stufe v/h: 350/350
 Stehhöhe: 1 980 mm
 Wendekreis: 21 026 mm
 Leergewicht/Testgewicht: 12 500 kg / 14 890 kg
 Zul. GG: 18 000 kg
 Tankvolumen: 300 l
 Kofferraum: 6 m³ (ohne WC 7 m³)
 Bestuhlung: 14/10 Reihen mit 49 (+1+1) Sitzplätzen, Typ Bonito (Kiel Avance), 3-Sterne-Abstand

Preis

Testbus: 230 000 €

wundert es – weitgehend dem Lion's Regio. Warum auch neu entwickeln, was sich im Konzern bewährt hat? Eine zweite Farbe im unteren Bereich der Konsole sowie die ansprechender gestylte Einheit mit Rückfahrmonitor und Funktionstasten für den Fahrgastraum machen den kleinen Unterschied aus. Zudem hatten wir das griffige Multifunktionslenkrad an Bord, wie es in Reisebussen beider Konzernmarken verwendet wird.

Die rechten Tasten sind für die Temporegelung, die linken dienen der Kommunikation plus Steuerung des

zentralen Infodisplays. Alles sehr praxisgerecht und schnell erlernbar. Allerdings sitzt an den beiden oberen Speichen jeweils eine Taste zu nah am Lenkkranz, denn man kann mit dem Handballen versehentlich eine Funktion auslösen.

Der mehrfach verstellbare Isri-Sitz gibt guten Halt. Sowohl die Sicht nach vorn als auch über die Spiegel ist ausgezeichnet, ebenso erweitern sich Mitteleinstiegs- und Rückfahrkamera als hilfreich. Funktionstasten und Hebel sind durchweg gut positioniert und schlüssig aufgeteilt. Als Antrieb haben wir den bewährten 10,5 l großen D20-Motor mit 265 kW (360 PS) Leistung an Bord, allerdings

noch in EEV-Ausführung. Da MAN auch bisher schon mit gekühlter Abgasrückführung (AGR) arbeitet, kommt in der Euro-6-Variante im Prinzip nur noch die SCR-Technik für die Abgasnachbehandlung hinzu – an den Leistungsdaten ändert sich somit nichts. Das System einschließlich AdBlue-Einspritzung ist dann mit Katalysator und Partikelfilter in einer kompakten Einheit zusammengefasst. Die Kraftübertragung erfolgt über das automatisierte TipMatic-Getriebe, eine von MAN abgestimmte

Die AS-Tronic schaltet sanft

Variante der ZF AS-Tronic. Anfahren

und Schaltungen erfolgen stets harmonisch und mit passender Gangwahl. Anders lässt es die Programmierung auch gar nicht zu, selbst bei gewollt flottem Anfahren oder der vorhandenen Kickdown-Funktion: Die Elektronik schaltet nämlich grundsätzlich nur im Rahmen der erlaubten Drehzahlen. Da kann es eben passieren, dass bei plötzlich kräftigem Gasgeben der Bus unbeeindruckt weiter fährt oder erst der Reihe nach einige Schaltstufen heruntergeschaltet werden. Ein Kickdown erfordert demnach etwas Übung.

Der extra anwählbare Rangiermodus arbeitet ausgesprochen fein. Dank niedriger



▲ Vielfach bewährt: Das Cockpit im neuen Jetliner, wie es mit weitgehend baugleicher Basis aus dem Lion's Regio übernommen wurde

Drehzahlen – in diesem Modus auf 1200 Touren begrenzt – und schnell schließender Kupplung soll ein zusätzlicher Verschleiß durch „Schleifen“ ausgeschlossen sein. Der Wechsel in den normalen Betrieb geschieht fließend.

Wer diesen Antrieb ruhig und wirtschaftlich nutzt – so soll es ja auch sein – ist damit gut bedient. Kraftreserven sind ausreichend vorhanden, zudem gibt es für zusätzliche 3200 € noch die 294-kW-Variante (400 PS). Der Aufpreis zwischen manueller Sechsgangschaltung und TipMatic liegt bei 4550 €, ebenso viel kostet der alternativ angebotene Wandlerautomat ZF EcoLife.

In Sachen Fahrkomfort zeigt sich der Jetliner sehr ausgeglichen. Um ein gewisses Neoplan-Feeling zu erreichen, hat man nämlich die Achsstabilisatoren verkürzt, wodurch die Abstimmung etwas weicher wurde – ohne jedoch in Kurven ins Schwanken zu geraten. Festzuhalten bleibt zudem, dass die Geräuschkulisse im Jetliner durchweg angenehm ruhig ist. Der Antrieb beschränkt sich auf ein sonores Geräusch, das selbst beim Beschleunigen nicht als laut empfunden wird.

Pluspunkte notieren wir auch dafür, dass keinerlei Knistern durch Kunststoffmodule oder gar Pfeifen durch nicht passende Türdichtungen aufgefallen war. Was die Sicherheit angeht: Der Jetliner verfügt serienmäßig über ein umfangreiches Paket an Assistenzsystemen: EBS, ABS, ASR und ESP, des weiteren Bremsassistent (BA), Geschwindigkeitsbegrenzer, Reifendruckkontrollsystem sowie Brandmeldeanlage. Die Optik spielt bei Neoplan-

Neoplan setzt optisch auf scharfe Kanten

Bussen stets eine besondere Rolle. Nicht anders beim neuen Jetliner, der durch geschickt eingelassene Designmerkmale seine Zugehörigkeit zur Traditionsmarke demonstriert. Die typische Formensprache wird in den aktuellen Baureihen durch den Begriff „Sharp Cut Design“ hervorgehoben, der in unserem Segment erstmals im Zusammenhang mit dem Premiumbus Starliner aufgetaucht ist. Klare Linien und scharfe Kanten sollen mit einer kompromisslosen Aerodynamik einhergehen, zudem die Modellreihen im Sinne einer „Corporate Identity“ verbinden.

Dies ist beim Jetliner gelungen, der dem nächst höheren Typen im Programm – dem Reisebus Tourliner – schon sehr nahe kommt. Gleich ist allen Neoplan-Baureihen die weit nach vorn geneigte B-Säule, deren Schräge sich durch die Brüstung im Türbereich spiegelt und

somit bis zur Kante der Frontscheibe ein stehendes Dreieck bildet. Die kräftigen Gummilippen an den Türen stören hier einerseits die Harmonie der ansonsten bündig verklebten Flächen; andererseits halten sie gut dicht. Die dunkel konturierten Fensterflächen gehen in schwarze Dachvouten über, wodurch die Scheiben größer wirken als sie sind und einen optisch gelungenen Übergang bilden. Dieser Effekt kommt besonders im vorderen Bereich zum Tragen, wo zudem die Dach-

klimaanlage schweiförmig verkleidet ist, was sehr geschickt umgesetzt wurde. In der Bugschürze finden sich schräg nach unten eingelassene Klarglasscheinwerfer mit integrierten Rundleuchten, wobei LED-

typisch – trapezförmigen Heckscheibe. Hier wurde auch noch die optionale Heckkamera dezent eingelassen. Ebenfalls charakteristisch ist die von Starliner und Cityliner bekannte Form der Rückleuchten, die zur Heckmitte hin abgeschragt sind. Kleine Stilelemente bilden zudem die Wabengitter seitlich im Heck, wovon nur das rechte auch tatsächlich eine Airbox (für die Luftansaugung) verdeckt. Der Jetliner-Schriftzug auf silbernem Untergrund in Brüstungshöhe der B-Säule ist zudem ein Muss.

Unser Fazit: Der Jetliner ergänzt die Liga der Kombibusse um eine interessante Variante, die durch Konzept und Ausstattung insgesamt überzeugt. Sicherlich setzt die Gesamthöhe von 3400 mm Grenzen, die je nach Einsatz Kompromisse erfordern. Andererseits sind die komfortablen Einstiege mit niedrigen Stufen auch gute Argumente für bestimmte Zielgruppen. Der Jetliner ist ab 210 000 € zu haben, unser gut ausgestatteter Testbus kostet 230 000 €.

Jürgen Görgler ■



▲ In Erding parken wir vor einem Jetliner N 216. Die damalige Baureihe lief Ende der 90er Jahre aus

Fotos: Görgler



▲ Bewährter Standard: Bordküche von Frenzel. Darunter ein Staufach mit abschließbarer Rolljalousie

Tagfahrlicht und Abbiegeleuchte zur Serienausstattung gehören. Bi-Xenon-Lampen für Abblend- und Fernlicht anstelle der Halogenlampen sind gegen Aufpreis zu haben. Eine Chromblende mit Neoplan-Schriftzug sitzt zwischen den Lampen, im Gegenzug dazu auch als Abschluss der – marken-

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD21
21,00m Breite, 40,50m Länge

- Traufe 5,10m, Firsthöhe 6,95m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- incl. Schiebetor 4,20m x 4,00m
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Aktionspreis € 69.900,-

ab Werk Buldern; zzgl. MwSt.

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 02590-600 · Infos kostenlos
Ausstellung · Fertigung · Verkauf in 48249 Dülmen-Buldern