



Neoplan Tourliner

Erster Ausflug durch Schwedens Norden

Mit dem neuen Tourliner auf Spritztour in Schweden. Eine Vielzahl an Assistenten erleichtert den Fahrbetrieb erheblich und macht das Fahren sicherer, angenehmer und spritsparender.

Der neue Tourliner, der seine Premiere auf der IAA 2016 hatte, soll das Einstiegsmodell in das Premiumreisebussegment von MAN/Neoplan sein. Der Tourliner, so der Hersteller, sei ein „echter Allrounder“ und „wegweisend in Sachen Sicherheit“. Dazu später mehr. Auf dem Markt kommt der Tourliner grundsätzlich in drei Varianten: als 12-m-Zweiachser und als Dreiachser mit 13,4 m (Tourliner C) und 14 m (Tourliner L) Länge. Die Fahrzeugproduktion läuft zurzeit an. Wir, eine kleine Gruppe deutscher Fachjournalisten, konnten das 12-m-Modell – und zwar genau jenen Bus der auf der IAA in Hannover ausge-

stellt war – für eine längere Spritztour durch Schweden übernehmen. 740 km ging es mit diesem Tourliner und einem uns begleitenden Skyliner von Skelleftea an Nordschweden Küste in Richtung Süden über Sundsvall bis nach Stockholm. Hier übernahmen Kollegen aus Österreich und der Schweiz die Wagen für die nächste Etappe, während wir die Heimreise per Flieger antraten.

Mussten die Kollegen, die die Busse von Kopenhagen aus weiter übers dänische Festland fuhren, durch Sturm und Regen kämpfen, hatte die Schweden-Gruppe dauerhaft tolles Fahrwetter. Um Skelleftea lag noch ordentlich viel Schnee, bei gut -5 Grad. Darüber strahlte ein blauer Himmel – Wintermärchenwetter.

Die wichtigsten Straßen jedoch waren auch im hohen Norden bereits schneefrei. Je weiter wir nach Süden kamen, desto mehr verschwand der Schnee. Bereits auf halber Strecke in Sundsvall waren nur noch die Spitzen der umliegenden Hügel und die Skipisten weiß. Trotzdem war es auch hier immer noch kalt genug, dass in den Meeresbuchten

und Hafeneinfahrten noch große Eisschollen dümpelten.

An derartig frischen Tagen merkt man schnell, wie wichtig eine Klimaanlage ist, die auch ordentlich heizen kann. Im Neoplan übernahm dies eine Konvekta mit einer maximalen Kühlleistung von 33 kW und einer Heizleistung von 38 kW verbaut.

Schneefreie und trockene sowie zudem im Norden Schwedens wenig befahrene Fernstraßen ließen uns gut vorankommen. Abstandsregeltempomat einschalten, Marschgeschwindigkeit setzen und das Fahren eines 44-sitzigen Reisewagens wird ein Leichtes, wenn auch eine ganze Ecke langweiliger, als ohne die elektronischen Helferlein.

Akustisch überzeugte der Neuling durchaus. Sowohl die Wind-, als auch die Roll- und Motorengeräusche blieben absolut im Toleranzbereich.

Der Hersteller lobt in seinen Produktunterlagen insgesamt die „hervorragende Aerodynamik“ des neuen Tour-

60 kg leicht und 10 % weniger Kraftstoffverbrauch

liners; in punkto Geräuschminderung wohl nicht zu unrecht.

Diese gegenüber dem Vorgänger verbesserte Aerodynamik und ein Mindergewicht von ca. 60 kg sollen im Vergleich zu 10 % weniger Kraftstoffverbrauch führen – betont der Hersteller. In Sachen Design hat sich gegenüber der alten Serie einiges getan. U. a. ist die untere Frontpartie nun schwungvoller gestaltet. Optisch auffallend sind die neugeformten Scheinwerferpartien, die MAN etwas romantisierend als „Angel Eyes“ bezeichnet und die zukünftig alle Neoplan Busse schmücken sollen. Immerhin muss man zugeben, dass sich

Foto: Samme



↑ Das Interieur war bei dem ehemaligen IAA-Ausstellungsbus recht hochwertig

↶ In Nordschweden lag noch ordentlich Schnee. Die wichtigsten Straßen waren jedoch geräumt Foto: Sanne

Angel Eyes erkennbar an die Gestalt von Augenpartien anlehnt. Der Tourliner besitzt als Leuchtmittel momentan noch Bi-Xenon Hauptscheinwerfer mit Abbiegelicht. Das Tagfahrlicht ist dagegen bereits mit LED bestückt, die mittelfristig sicherlich auch die Xenon-Scheinwerfer bei Abblend- und Fernlicht ersetzen werden.

Auf den Seiten ist zudem die schrägsitzende A-Säule markanter herausgearbeitet. Sie setzt sich jetzt auch deutlicher als bisher in der Dachpartie fort. Insgesamt ist das Cockpit von den Flanken aus gesehen optisch wesentlich kantiger gestaltet. Auch das Heck zeigt deutlich mehr „Kante“ als es beim Vorgänger der Fall war.

Die schrägsitzende A-Säule samt dazugehöriger Beklebung bedeutet allerdings auch weiterhin, dass der Ausblick aus den Seitenscheiben auf der ersten Sitzreihe fast zu einem Drittel verdeckt wird.

Technisch gesehen handelt es sich bei dem gefahrenen Neoplan Tourliner um einen Hochbodenbus mit einem MAN D2676 LOH als Triebwerk. Der Sechszylinderreihenmotor ist stehend verbaut und verfügt über 12 l Hubraum. Er stellt 309 kW

(420 PS) bei 1 800 min⁻¹ an Leistung zur Verfügung. Zwischen 930 bis 1 350 min⁻¹ liegt sein maximales Drehmoment von 2 100 Nm an. Mehr als genug Kraft für einen (fast) leeren Bus auf den leicht hügeligen Straßen, auf denen wir unterwegs waren.

Damit der Motor in jeder Lage optimal in Schwung kommt, hilft ihm dabei ein automatisiertes Zwölfanggetriebe (MAN TipMatic) mit Hochschaltunterstützung und Easy-Start-Anfahrhilfe. In den kleinen Gängen (1-6) setzt der Bus auf „Idle-Speed-Driving“. Diese Funktion ermöglicht ein komfortableres Fahren bei Leerlaufdrehzahl. Der Bus rollt dabei im automatisierten

Betrieb bei niedriger Leerlaufdrehzahl (ca. 600 min⁻¹) voran, ohne dass der Chauffeur das Gaspedal betätigen muss. Bei Bedarf schaltete die TipMatic selbstständig zurück. Für die Gänge 10-12 kennt die Schaltelektronik wiederum das „Speed Shifting“. Dahinter versteckt sich eine verbesserte Abstimmung zwischen Motor, Kupplungs- und Getriebesteuerung. Diese verkürzt die Zugkraft-

unterbrechung zwischen den Gängen und reduziert so – besonders am Berg – den Geschwindigkeitsabfall. Zu den weiteren sehr hilfreichen, weil spritsparenden Assistenzsystemen an Bord gehört das „MAN EfficientCruise mit EfficientRoll“. Ersteres ist ein GPS-gestützter Tempomat, der die aktuelle Strecken-Topografie kennt und vorausschauend fährt. Bei Berganstieg schaltet das Getriebe frühzeitig zurück, um Zugkraftunterbrechungen am Hang zu vermeiden. Falls das aktuelle Tempo ausreichend sein sollte, um eine vorausliegende Geländekuppe ohne Gangwechsel zu überrollen, so erkennt dies die Technik und das automatische



MAN AttentionGuard warnt vor Übermüdung

Herunterschalten unterbleibt. EfficientRoll bedeutet, dass die Elektronik bei Gefällstrecken automatisch das Getriebe in Leerlauf schaltet und so Schleppverluste (durch einen eingelekten Gang) verhindert. Das Ganze spielt sich zwischen im Tempomat gesetzte Geschwindigkeitsgrenzen (Hysterese) rund um die im Tempomat gewählte Marschgeschwindigkeit ab. Droht diese über- oder unter-



↶ Zwischen den Sitzplätzen gibt es jetzt USB-Schnittstellen. Beim Vorgänger saßen hier noch Steckdosen Foto: Bünnagel

schrritten zu werden, legt das System automatisch einen geeigneten Gang zum Bremsen bzw. fürs Beschleunigen ein. Zu den weiteren Sicherheitssystemen im gefahrenen Tourliner zählen Rauchwarner und Feuerlöschanlage im Motorraum, Abstandsregeltempomat (ACC), Notbremsassistent (EBA), Spurhalteassistent (LGS), Regen-Licht-Sensor, Reifendrucküberwachung und Müdigkeitswarner. Dieses „MAN AttentionGuard“ prüft anhand mehrerer Sensoren das Fahrverhalten des Chauffeurs. Mittels des LGS wertet die Elektronik vor allem die Anzahl der Fahrspurüberschreitungen in einem definierten Zeitfenster aus. Kommt die Analyse zu dem Urteil einer möglichen Unkonzentriertheit, so blendet im Display die Anzeige „Pause empfohlen“ auf und ein akustisches Signal macht zudem den Busfahrer auf die Empfehlung aufmerksam. So gesehen ist man mit einem so ausgerüsteten Tourliner durchaus sicher und auch „frisch“ unterwegs, vorausgesetzt der Fahrer hält sich an die Empfehlung zur Kaffeepause. DS ■

Neoplan Tourliner Technische Daten	
Motor 	MAN D2676 LOH Euro 6 Hubraum: 12 419 cm ³ Nennleistung: 309 kW/420 PS bei 1 800 min ⁻¹ Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 930 bis 1 350 min ⁻¹
Kraftübertragung	MAN TipMatic, 12 Gänge, Easy-Start-Anfahrhilfe, Idle-Speed-Driving (Gänge 1-6), Speed Shifting (Gänge 10-12)
Fahrwerk	Vorderachse: MAN VOS-08-B-01 mit Einzelradaufhängung, Stabilisator, Luftfederung, Reifen 295/80 R22,5 Hinterachse: MAN HY-1350-B-03, 4 Luftfederbälge, Reifen 295/80 R22,5 Achsenübersetzung i = 2,73
Maße und Gewichte 	Länge/Breite/Höhe: 12 113/2 550/3 840 mm, Radstand: 6 060 mm, Überhang v/h: 2 755/3 928 mm, Stehhöhe: 2 000 mm, Sitzplätze 44, Kofferraumvolumen: 9,7 m ³ , Leergewicht: 13 550 kg
Kraftstoffbehälter	Dieseltank: 400 l AdBlue: 35 l

