

Auf einer ersten Fahrt in unbeladenem Zustand durch Dänemark machten wir an einem See halt



**Neoplan Tourliner**

# Zurück im Geschäft

**Das legendäre Neoplan-Design lässt auch heute noch die Herzen von Bus-Enthusiasten höher schlagen. Kann der neue Tourliner für solche Emotionen sorgen? Und ist die Baureihe auch in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht für die Zukunft gewappnet? Diesen Fragen gingen wir in unserem Test nach.**

**T**erminator Arnold Schwarzenegger nimmt man ab, dass er irgendwann wie angekündigt zurückkehrt („I’ll be back“) – spätestens, wenn nach einigen Jahren mal wieder die Kinokassen klingeln sollen. Bei den Bussen im MAN-Konzern kann man sich da nicht so sicher sein. Zu wenig stringent zeigte sich die Modellpolitik über die Jahre. Während der Starliner die Euro-6-Umstellung nun nicht mehr erlebt hat, tat sich zur letztjährigen IAA am anderen Ende der Neoplan-Reisebuspalette etwas: Das Economy-Modell Tourliner ist zurück – und zwar in leicht aufgewerteter und aufpolierter Form. Die Hürde, ein modifiziertes Modell auf den Markt zu bringen, setzt aktuell die Regelung zum Überschlagschutz ECE

R66.02. Sie bedingt einen strukturellen Eingriff ins Gerippe und Versteifungen im Dachbereich, die das Fahrzeug zudem schwerer machen. Daher überlegt jeder Bushersteller derzeit genau, diesen Aufwand zu betreiben, und wägt die künftigen Marktchancen eines Modells genau ab – selbst wenn es sich um renommierte Baureihen handelt. Im Hause MAN-Neoplan wird es wegen der neuen Norm den Lion’s Regio und den Jetliner „erwischen“, die ab Oktober nicht mehr gebaut werden. Beim Tourliner dagegen sah man in München offenbar Potenziale. Denn natürlich ist es für die Marke Neoplan

wichtig, unterhalb des Cityliners ein Volumenmodell im Sortiment zu haben, um den Wettbewerbern angefangen von Tamsa und Otokar bis hin zu einem Scania Touring etwas Entsprechendes entgegenzusetzen. Mit der leichten Höherpositionierung kommt man darüber hinaus gerade dem mitteleuropäischen Kundenkreis entgegen, der mit dem Vorgänger seit Markteinführung 2003 nicht wirklich warm geworden ist. Schon wenige Monate nach Verkaufstart hatte man damals die Ausstattung ein wenig nachgebessert – ein Zugestandnis an die verwöhnte und murrende Neoplan-Kundschaft. Diesen Fehler wollte man offensichtlich kein zweites Mal begehen.

Gebaut wird der Tourliner im MAN-Werk in Akyurt bei Ankara. Mehr noch, Teile des Engineerings wurden ebenfalls in die Türkei verlagert. Ziel ist es, Entwicklung und Produktion am gleichen Standort zu konzentrieren. Das ist ein Effekt

**Ein umfassend ausgestatteter Tourliner kostet 275 000 €**

höherer technischer Anforderungen moderner Busse, aber auch des zunehmenden Preisdrucks in der Branche. Der von uns getestete Zweiachser liegt mit 275 000 € rund 10 % über einem vergleichbar ausgestatteten „alten“

Mercedes-Benz Tourismo, dessen neueste Version ja unlängst in Brüssel vorgestellt wurde. Der Tourliner muss daher gute Argumente mitbringen, um dem Platzhirsch im europäischen Economy-Reisebussegment die Stirn bieten zu können.

Was also kann der Tourliner einem potenziellen Käufer bieten? Zum einen ein geschärftes Design gegenüber dem Vorgänger, der ja vor rund 15 Jahren auf Basis des MAN Lion's Coach entstand und Ähnlichkeiten nicht verleugnen konnte. Er wirkt nun etwas kan-

**Das Leergewicht ist im Vergleich zum Vorgänger sogar leicht gesunken**

tiger, klarer und reiht sich mit den typischen schwungvollen Formelementen an Front und Heck wie etwa die schräg stehende Scheinwerferreihe – allerdings lediglich mit Bi-Xenon-Hauptscheinwerfern – nahtlos in die Neoplan-Reisebusphalanx ein.

Eher beschaulich geht es im Innenraum zu. Viele Ausstattungskomponenten stammen aus türkischer Produktion – am Bosphorus wird der Tourliner ja schließlich bereits seit seinem Anbeginn gebaut. Alles macht durchweg einen soliden Eindruck, wenn man von der wartungsanfällig wirkenden Düsenverstellung an den ansonsten schicken neuen Service-Sets absieht. Der Boden ist vom Heck bis zur zweiten Sitzreihe podestlos. Nach vorne fällt er aber leicht ab, so dass in Höhe der ersten Reihe ein ca. 8 cm hoher Absatz entsteht – womöglich eine leichte Stolperfalle.

Neben ästhetischen Fragen stehen für Busreiseveranstalter aber natürlich ganz handfeste Faktoren beim Fahrzeugkauf im Vordergrund – vor allem wirtschaftliche und fahrzeugtechnische. Beide haben wir auf unserer anspruchsvollen Teststrecke unter die Lupe

genommen. Zunächst dabei im Fokus: der Fahrkomfort des Tourliners. Aufgefallen waren uns bei einer ersten Runde durch Dänemark mit unbeladenem Fahrzeug einige Wochen zuvor Probleme im Wank- und Nickverhalten und beim Geradeauslauf, die fortlaufende Lenkkorrekturen nötig machten. Das war nun mit 3,34 t Ballast an Bord besser. Allerdings muss bemerkt werden, dass MAN aus terminlichen Gründen statt dem üblichen Mix aus Wasser-

puppen auf den Sitzen und Sandsäcken im Kofferraum nur

letztere zur Beschwerung mitgeführt hatte. Dementsprechend tief lag der Schwerpunkt des Busses. So gesehen ist es für uns schwierig, letztendlich zu beurteilen, wie sich beispielsweise die Maßnahmen im Rahmen der Erfüllung von ECE R66.02 auf das Handling des Tourliners auswirken. Denn die zusätzlichen Verstärkungen mittels Rohr-in-Rohr-Technik im Bereich der B-Säule und dem Heck verlagern den Schwerpunkt per se ja schon nach oben – mit rund 300 kg lassen sie sich beziffern.

Dafür wurden im übrigen Fahrzeug Kilos reduziert, z. B. bei den neuen Klappen, so dass am Ende sogar eine Gewichtsersparnis herausrang. In der Konfiguration des Testwagens mit tiefem Schwerpunkt jedenfalls war das Fahrverhalten insgesamt in Ordnung, wenn auch nicht überragend. Auf CDS, also elektronisch gesteuerte Stoßdämpfer wie im Cityliner, muss man im Tourliner jedenfalls verzichten. Gut tun würden dem Fahrzeug sicherlich ein Stabilisator an der Hinterachse ebenso wie das hydraulische PCV-Dämpfungssystem von ZF, das laut MAN zeit-



⬆ Je nach Windstärke und -richtung kann es im Cockpitbereich schon einmal lauter zugehen



⬆ Angenehm, aber unspektakulär: die Innenraumgestaltung





⬆ Ausreichend bemessen ist der Kofferraum mit der als Stauraum nutzbaren Fahrerschlaflkabine (r.). Manko für die Testprozedur: MAN musste aus Zeitgründen auf Wasserdummys auf den Sitzen verzichten, so dass der komplette Ballast hinter den Klappen tief unten im Fahrzeug verteilt war



⬆ Die Frontpartie des Tourliners lässt die klare Verwandtschaft zum großen Bruder Skyliner erkennen Fotos: Bünnagel



## Neoplan Tourliner Technische Daten

<b>Motor</b> 	Stehender Reihensechszylinder MAN D2676 LOH mit Common-Rail-Einspritzung, drehzahl geregelter Kühllüfter, geregelte Wasserpumpe, Motorbremse EVBec, AGR und SCR-Katalysator, Abgasnorm Euro 6 Hubraum: 12 419 cm <sup>3</sup> Nennleistung: 309 kW/420 PS bei 1 800 min <sup>-1</sup> Maximales Drehmoment: 2 100 Nm bei 930 bis 1 350 min <sup>-1</sup>
<b>Kraftübertragung</b>	Automatisiertes 12-Gang-Getriebe MAN TipMatic mit Easy-Start-Anfahrlilfe, Zweimassenschwungrad, ZF-Intarder IT 3 Power Bus, Idle-Speed-Driving für die Gänge 1-6, Speed Shifting für die Gänge 10-12 Antrieb: auf die Hinterachse, i = 2,730
<b>Fahrwerk</b>	Vorderachse: MAN VOS-08-B-01 mit Einzelradaufhängung, ECAS-Rollbalg-Luftfederung mit Hubbegrenzung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator Hinterachse: MAN HY-1350-B-03, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer Reifen: 295/80 R 22,5
<b>Bremsanlage/ Assistenzsysteme</b>	EBS mit ABS, ASR und Bremsverschleißanzeige, Scheibenbremsen rundum, Tempomat mit ACC, Notbremsassistent EBA, ESP, LGS, Müdigkeitswarner MAN AttentionGuard, MAN EfficientCruise mit EfficientRoll, Reifendrucküberwachung, Regen-Licht-Sensor
<b>Lenkung</b>	ZF-Kugelmutterlenkung Servocom 8098 mit variabler Übersetzung
<b>Ausstattung Testwagen</b>	Aufbau erfüllt ECE R 66.02, Außenschwingtüren mit pneumatischem Antrieb, Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit Abbiegelicht, LED-Tagfahrlicht, automatische Feuerlöschanlage im Motorraum, Rauchmelder im WC, im Kofferraum, im Motorraum, im Bereich der Zusatzheizung und der Hauptschalttafel, Rückfahr- und Fahrersichtkamera Tür-2-Überwachung, Diebstahlsicherung und Meldung im Zentraldisplay, Bestuhlung MAN Dorado von Brusa, Fahrersitz Isri ProActive 2 Pro mit Sitzheizung und -klimatisierung, WLAN, USB-Steckdosen an jedem Sitz, zwei 19"-Fahrgastmonitore, Radio-Navigations-Anlage Multimedia Coach (MMC) Advanced mit DAB+, 7"-Touchscreen, Sprachsteuerung, Video-Play-Funktion, Darstellung Navigationskarte auf den Fahrgastmonitoren, TM-Miniküche, MAN Wartungsrechner Bus, Fahrerruheraum mit Schlafliège, 56-l-Kühlfach im Bugbereich, zusätzlicher Kühlschrank über WC
<b>Heizung/Klima/ Lüftung</b>	Konvekta-Dachklimaanlage mit Heizfunktion, max. Kälte-/Heizleistung 33/38 kW, Aurora-Frontbox, Konvektorenheizung im Passagierbereich, Kühlwasservorwärmgerät Spheros Thermo 350 als Zusatzheizung, zwei elektrisch betätigte Notausstiegsluken
<b>Maße und Gewichte</b> 	Länge/Breite/Höhe (mit Dachklimaanlage): 12 113/2 550/3 840 mm Radstand: 6 060 mm Überhang v/h: 2 755/3 298 mm Böschungswinkel v/h: 8° Wendekreis 21 020 mm Einstiegshöhe: 349 mm Einstiegsbreite Tür 1/2: 850/880 mm Fußbodenhöhe Mittelgang: 1 494 mm Stehhöhe: 2 000 mm Leergewicht: 13 550 kg Zu. Achslasten VA/HA: 7 100/12 600 kg Testgewicht (mit Fahrer, vollgetankt): 16 890 kg Zulässiges Gesamtgewicht: 19 500 kg Fahrgastkapazität: 44+1+1 Kofferraumvolumen: max. 9,7 m <sup>3</sup> Tankvolumen Diesel/AdBlue: 400/35 l
<b>Preis</b>	Testfahrzeug: 275 000 € (netto)

Im EfficientRoll-Modus schaltete die Elektronik das Getriebe bei Gefällstrecken automatisch in Leerlauf und verhinderte so Schleppverluste durch einen eingelegten Gang. Apropos Elektronik: Um die komplexe Steuerungsarchitektur realisieren zu können, arbeitet im neuen Tourliner nun ein 32-Bit-CAN-Bus-System – es ersetzt den 16-Bit-CAN-Bus des Vorgängers. Hilfreich ist auch das Speed Shifting für die Gänge zehn bis zwölf. Die verbesserte



↑ Gerade so ausreichend: der Fuß- und Beinbereich für den Reisebegleiter

Abstimmung zwischen Motor, Kupplungs- und Getriebesteuerung verkürzt die Zugkraftunterbrechung zwischen den Gängen und reduziert so – besonders am Berg – den Geschwindigkeitsabfall. Im Testzyklus für Reisebusse ist bei MAN übrigens der Vollautomat ZF TraXon. Ob er künftig auch im Tourliner zu finden sein wird, steht jedoch noch nicht fest. Insgesamt zeigte sich der Antriebsstrang mit dem Reihensechszylinder MAN D2676 LOH als Kernstück auch in der niedrigeren Motorisierung mit 420 PS – maximal möglich im Zweiaxser sind 460 PS – jederzeit auf der Höhe, selbst in teilweise knackigen Anstiegen

nah zur Verfügung stehen soll. Apropos Hinterachse: Die gibt es nun neben der bisherigen 3,15er-Auführung auch lang übersetzt mit 2,73 wie im Testbus. Einem möglichst optimierten Verbrauch kommt diese Variante sicherlich zugute. Das gilt auch für den GPS-gestützten Tempomaten MAN EfficientCruise mit EfficientRoll, der nun mit

an Bord ist. Dessen Funktionsweise ließ sich gut auf den Autobahntestabschnitten mit teilweise stark profiliertem Terrain nachvollziehen – auch durch die Anzeigen im Zentraldisplay. Bei Anstiegen schaltete das automatisierte Zwölfganggetriebe MAN TipMatic frühzeitig

zurück, um Zugkraftunterbrechungen am Hang zu vermeiden. Falls das aktuelle Tempo ausreichend war, um eine vorausliegende Geländekuppe ohne Gangwechsel zu überrollen, erkannte dies das System und verzichtete auf das automatische Herunterschalten.

**Im Testzyklus für Reisebusse ist bei MAN der Vollautomat ZF TraXon**

der Landstraßenabschnitte. Moderate 1 100 min<sup>-1</sup> lagen bei 100 km/h auf der Autobahn an. Final stand nach gut 400 km ein durchschnittlicher Dieselverbrauch von 25,53 l/100 km als Ergebnis – natürlich zuzüglich AdBlue-Konsum. Das ist ein guter, wenn auch nicht überragender Wert für unsere schwere Teststrecke. Unterhalb der 20-l-Marke waren wir nur auf dem knapp 100 km langen leichten Autobahnabschnitt mit 19,61 l/100 km unterwegs. Gut schlug sich der Tourliner auf unserer Berg- und Talstrecke bei Cochem mit 39,23 l/100 km. Wie nicht anders zu erwarten, liegen seine Stärken nicht im städtischen Gefilde (41,32 l/100 km). Unsere Testergebnisse decken sich auch mit jenen der Skandinavien-Runde zuvor, als auf den gemischten Landstraßen- und Autobahnabschnitten vom Nordpolarmeer bis nach Dänemark bei rund 1 500 km Fahrtstrecke ein durchschnittlicher Verbrauch von 23,4 l/100 km zu Buche schlug – mit nur gering beladenem Fahrzeug.



Ein Stabilisator hätte der Hinterachse womöglich gut getan

Gut gefallen hat uns, dass MAN die Intarderleistung heraufgesetzt hat, so dass trotz der lang übersetzten Antriebsachse eine verbesserte Bremswirkung vorhanden ist. Ein gemischtes Bild hinterlässt das Geräuschniveau an Bord. So haben die Münchner im Vergleich zum Vorgängerfahrzeug zusätzliche Isolierungen im Bereich des Bodens eingezogen. Gerade im Heck macht sich diese Maßnahme sehr positiv bemerkbar. Allerdings ist die Frontpartie windanfällig, so

**Mit WC können 44 Sitze in Vier-Sterne-Konfiguration verbaut werden**

dass es bei Seiten- oder Gegenwind doch relativ geräuschvoll im Cockpitbereich zugehen kann. Außerdem sind uns störende Reifenabrollgeräusche im Bereich von Tür 2 aufgefallen. Nach außen hin ist der MAN dagegen vergleichsweise leise, wie wir bei unserer Messung am Heck bei stehendem Fahrzeug mit laufendem Motor feststellten: 70 dB(A) stellen einen herausragenden Wert dar. Abschließend noch einige Kennzahlen: 44 Sitze in Vier-

Sterne-Konfiguration waren im Testbus verbaut, maximal sind 49 mit Drei-Sterne-Abstand möglich, ohne WC jeweils zwei mehr. Mit 9,7 m<sup>3</sup> bei eingebauter Toilette ist der Kofferraum ausreichend groß, wobei allerdings in der Rechnung inbegriffen ist, die vorhandene Fahrerschlafkabine ebenfalls mit Gepäck zu bestücken. Ein Hublift beispielsweise für die Fernlinie kann hinter Tür 2 eingebaut werden, wobei MAN in der Regel auf Hübners Exeo III setzt. Unser Fazit: Der Tourliner ist ein solider Reisebus, der vielleicht nicht ganz die Erwartungen hält, die seine



Ältere Fahrgäste werden's danken: Der Einstieg 2 ist breit und mit gut erreichbaren Haltestangen ausgeführt

vielbeachtete Premiere auf der letztjährigen IAA geweckt hat. Aber mit seinem guten Preis-Leistungs-Verhältnis alles in allem dürfte er eine ernsthafte Option für viele Busunternehmen darstellen. Gespannt sein darf man auf den Herbst, wenn der Tourliner um die 13-m-Zweiachser-Version ergänzt werden soll.

CB ■

### Fahrttest Messdaten

**Streckenbedingungen:** trockene Fahrbahn, sonnig 21-24°C, leichter bis starker Wind  
**Fahrtstrecke:** Bad Neuenahr-Ahrweiler – Trier – Ulmen (A61/A48), Cochem – Meckenheim – Bonn, Köln – Bad Neuenahr-Ahrweiler (A565/A555/A61)

Verbrauchsmessung	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
<b>Autobahn (275,0 km)</b>	<b>23,41 l/100 km</b>	<b>90,66 km/h</b>
– davon leicht (97,7 km)	19,61 l/100 km	88,82 km/h
– davon mittel/schwer (177,3 km)	25,50 l/100 km	91,70 km/h
<b>Land-/Bundesstraßen (111,5 km)</b>	<b>28,63 l/100 km</b>	<b>57,18 km/h</b>
– davon leicht (16,5 km)	23,35 l/100 km	61,88 km/h
– davon mittel/schwer (83,0 km)	28,15 l/100 km	57,24 km/h
– davon Berg-/Talstrecke (12,0 km)	39,23 l/100 km	51,43 km/h
<b>Stadt (15,0 km):</b>	<b>41,32 l/100 km</b>	<b>23,08 km/h</b>
<b>Gesamt (401,5 km):</b>	<b>25,53 l/100 km</b>	<b>71,27 km/h</b>

### Geräuschmessung

Innengeräusche: 100 km/h (vorne/Mitte/hinten): 67,0/64,0/64,0 dB(A)

Außengeräusche: 2 m hinter Heck, stehendes Fahrzeug mit laufendem Motor: 70,0 dB(A)

**Drehzahlmessung (bei 100 km/h):** 1 100 min<sup>-1</sup>

**STARK Mobile oder hängende BUS-WASCHANLAGE**  
 NEU 2017  
 mit Panorama Dachwäsche + Sitz  
 – mit Wassertank und Akku selbstfahrend  
 – hängende Waschanlagen  
**Neue Modelle**  
 Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de