

Im Bus-Blickpunkt-Test: Neoplan Jetliner Das Multitalent für jeden Tag

Sein Name stand einst für Komfort, Zuverlässigkeit und eine Prise Avantgarde. Heute tritt der Neoplan Jetliner als Allzweckfahrzeug gegen Setras Multiclass & Co an. Im Einsatz macht er eine gute Figur, wie unsere Proberunde zeigt.

14

Es gibt sie noch, die klangvollen Marken von einst. Wie den Jetliner von Neoplan, der jetzt das Produktprogramm der Premiummarke als Einstiegsmodell verstärkt. Den Namen haben viele Betriebe und ihre Entscheidungsträger noch in guter Erinnerung. Stand er doch für einen modernen aber unkapriziösen Reisebus, der immer schick daherkam und sich für keinen Job zu schade war. In diese Rolle soll der Neue aus dem Neoplan-Werk Plauen schlüpfen. Ein zweischichtiger Hochboden-Bus in zwei Längen - mit dynamischem Outfit, der kurze Reisen abwickelt, aber auch den Werksverkehr und das Überlandgeschäft beherrscht. Eben ein Multitalent für alle Fälle, das bereits in einigen namhaften Fuhrparks rollt - das mit einem Einstandspreis von rund 220.000 Euro auch nicht zu teuer kommen soll. Kann der neue Jetliner seinem prominenten Namenspender das Wasser reichen?

Einen richtigen Doppelverdiener führte man im Programm des MAN-Konzerns schon länger nicht mehr. Jetzt soll der Jetliner viereckiges Terrain zurückgewinnen, das man früher bereitwillig preisgab - nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Märkten. Sein Konzept mit maßvoll hohem Innenboden, der für bequemen Einstieg und dennoch für ausreichend Kofferraum sorgt, ist international wieder angesagt. Für die nötige Attraktivität sollen seriöse MAN-Omnibustechnik gepaart mit dynamischer Neoplan-Optik sorgen. Markentypisch ist sein Auftritt, mit nach vorn geneigter B-Säule, die sich bei näherem Hinsehen als Deko entpuppt. Der Jetliner trägt scharf geschnittene Scheinwerferaugen und die Klimaanlage auf dem Vorderwagen, diese geschickt kaschiert hinter Verkleidungen. Das muskulöse Heck trägt die Züge der jüngsten Neoplan-Produkte, eine

Prise Cityliner ist hier nicht zu übersehen. Dass der Jetliner dem vor Jahren aus dem Neoplan-Programm gestrichenen Trendliner ähnelt, ist mehr als ein Zufall - jetzt hat MAN ihn als Jetliner wiederbelebt.

Technik aus dem Konzernbaukasten

Unter der Designer-Karosserie registriert der Experte die Gene des MAN Lion's Regio. Allerdings hier mit 210 Millimeter höherem Mittelgang und den dazugehörigen Seitenwänden - der Jetliner positioniert sich als Hochboden-Reisebus. Einen Hauch Linienbus bringen beispielsweise die breiten Gummieinfassungen der Türen ins Spiel, sie schließen allerdings satt. Und die Tür 1 sammelt sofort Sympathiepunkte: das Türblatt vorn wird jetzt innen geführt, so kann man die Führungstange nicht schieffahren, wenn der Vorderwagen über einen Schneehaufen schwenkt. Gerade ältere Fahrgäste werden die Einstiege loben, die mit breiten und bemerkenswert flachen Stufen in den Innenraum führen. Wahlweise bekommt der Kunde mittschiffs auch Doppeltür und Wechselladung fürs Liniengeschäft. Oder den Reiseleiter-Klappstuhl, der den Fahrgastfluss nicht mehr behindert. Die Entwickler haben ihn geschickt nach hinten gerückt, ohne die Beinfreiheit vorn rechts gravierend zu beschneiden. Fürs Reisegeschäft stehen als Optionspaket Toilette und Küche parat, der Kühlschrank vorn, die Servicesets und die Klimaanlage sind obligatorisch. Diese ist mit 33 Kilowatt Kälteleistung ziemlich üppig dimensioniert und heizt bei Bedarf den Dachbereich. Die Fahrgastplätze Typ Bonitto mit verstellbaren Lehnen steuert der Haus- und Hoflieferant Kiel bei - der Jetliner ist immer ein Reisebus, auch wenn er seine Regionalbusabstammung nicht leugnen kann. Für den Linienbetrieb gibt es

Handläufe entlang der knapp bemessenen Gepäckablagen mit integrierter Innenbeleuchtung, die ihr Licht indirekt über den Plafond abgibt - grad wie im Lion's Regio. Die Stehhöhe im Mittelgang ist freilich knapper bemessen, aber mit zwei Metern noch immer ausreichend. Schade, dass der Jetliner auf verglaste Dachlücken verzichten muss, gerade in der dunklen Jahreszeit könnte der Innenraum etwas mehr Tageslicht vertragen. Zumindest leuchtet der Fahrgastsalon in Neoplan-blau und sandgelb und mutet deutlich hübscher an als der des MAN-Kollegen. Markentypisch auch die Walzenlüfter und die Servicesets, die man bereits aus dem Cityliner kennt. Und nicht zu verachten ist der Kofferraum, der hinter soliden Metallpendelklappen bis zu sieben Kubikmeter fasst und für die alltäglichen Transfers und Kurzreisen reicht.

Träge Tipmatic, lebhafter Motor

Wie im Linienbus sitzt der Fahrer hinter dem ellipsoiden MAN-Armaturenräger, der für einfache Bedienung und mangelnde Ablagen steht. Wohin also mit einer Trinkflasche, wohin mit dem alltäglichen Krimskrams des Fahrers? Optional bekommt man ein Staufach rechts neben dem Fahrersitz, das aber mehr einschränkt als nutzt. An der Übersichtlichkeit des Jetliners ist freilich nicht zu rütteln und die Ergonomie im Cockpit lässt nur wenig zu wünschen übrig - wenn man vom gewöhnungsbedürftigen Tipmatic für die Retarder-Bedienung absieht, auch der Digitacho könnte besser positioniert sein. Wie es sich für einen Neoplan gehört, wird der Fahrer mit eigener Klima- und Heizregulierung verwöhnt. Ans Fahrerrohr dringen übrigens nur dezente Windgeräusche, die für eine ausgefeilte Aerodynamik sprechen und dem kultivierten Jetliner gut zu Gesicht stehen.

Das Eigengewicht ist immer ein Reizthema, schon weil jedes Kilogramm beschleunigt werden will und Kraftstoff kostet. Der reisebereite 49-Sitzer aus Plauen setzt laut Fahrzeugschein leer und ohne Ersatzrad mit beachtlichen 12.500 Kilogramm ein Ausrufezeichen. Zu unserem Treffen bringt er mit Ballast 15.190 Kilogramm auf die Waage, was im Alltag einer Belegung mit 39 Fahrgästen entspricht. Mehr Eigengewicht bringt der Jetliner mit Euro 6-Maschine auf die Waage, die Techniker kalkulieren für die neue Abgasnachbehandlung mit SCR-Kat plus Adblue-Behälter rund 200 Kilogramm. Im Heck unseres Testkandidaten sitzt noch eine EEV-Maschine, die allerdings gleiche Leistungsdaten und die gleiche Charakteristik ihres Nachfolgeaggregats aufweisen soll. Mit seinen 360



Der neue Jetliner: Baukastenprodukt mit vielfältigen Talenten und frischer Optik - die technische Plattform spendet der Lion's Regio von MAN



Neoplan-blauer Fahrgastsalon, Regio-Handläufe mit integrierter Innenbeleuchtung

Pferdestärken hat der D20-Sechszylinder wenig Mühe, knapp 16 Tonnen in Schwung zu bringen. Zumal die leistungsschwächere Ausführung des 10,5-Liter-Diesels mit 1.800 Newtonmetern Drehmoment nur über 100 weniger als die 400-PS-Variante verfügt. Dem relativ kräftigen Reihensechser geht eine 12-stufige Tipmatic (ZF AS-Tronic) zur Hand, die mit der langen Reisebus-Achse gut zurecht kommt. Zumindest auf flachem Gelände und auf der Autobahn - geht es allerdings über Bergstraßen, hemmt die eher träge und dem Komfort verpflichtete Schaltarbeit den Vorwärtsschub. Am Motor selbst liegt

es weniger, der hängt prima am Gas, klingt angenehm soft und läuft bis in höhere Drehzahlen kultiviert. Was sich auch im Innenraum positiv bemerkbar macht: Selbst auf der letzten Reihe lässt sich prima reisen. Was aber nur für die Beschallung gilt, mitnichten für die Umgebungstemperatur. Denn der Antrieb heizt den Heckbereich mächtig auf - im Vorderwagen ist es angenehm kühl, auf den letzten drei Reihen gibt es heiße Sohlen. Das Fahrwerk des Jetliners weiß vor allem auf der Autobahn mit stoischem Gerade-

auslauf zu glänzen. Der Jetliner ist eher sanfter Gleiter als Kurvenkünstler, ein im Durchmesser reduzierter Stabilisator an der Vorderachse verbessert den Abrollkomfort nachhaltig. Hohe Kurvengeschwindigkeiten werden indes schon früh signalisiert, der Fahrer nimmt gern den Gasfuß zurück und fährt fahrgastfreundlich. Wer es überdreht, wird vom serienmäßigen ESP früh eingebremst - anfangs unmerklich sanft mit der Beschneidung des Drehmoments, wenn nötig unbarmherzig hart mit Einzelradbremsung.



Breiter Einstieg mit flachen Stufen, schlichte MAN-Ellipse für den Fahrer



Immer ein Hingucker: das maskuline Neoplan-Heck, hier kombiniert mit den MAN-Leuchteinheiten

Bewertung

Neoplan Jetliner

Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 32 erreicht.

Antrieb	●●●●●
Ausstattung	●●●●●
Bedienung	●●●●●
Fahrsicherheit	●●●●●
Komfort	●●●●●
Qualität	●●●●●
Wirtschaftlichkeit	●●●●●
Optik	●●●●●

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Ein Bus für jeden Fall ist für Hersteller ja kein einfaches Geschäft. Vielseitigkeit, guter Komfort und Sicherheit zu vernünftigen Konditionen, der Jetliner ist so einer. Als Fachkraft für Schulbusfahrten und die Überlandlinie überzeugt er auch auf Ausflügen und Transfers. Er bietet vernünftigen Fahrgastkomfort, seine Ausstattung ist robust und pflegeleicht. Rosten soll er auch nicht mehr, er wird in KTL-Bäder getaucht. Und nicht zuletzt bleibt der Anschaffungspreis im Rahmen. Als Wiedergänger füllt der neue Jetliner „made in Germany“ die Fußstapfen seines historischen Vorgängers, ohne bereits mit Perfektion zu glänzen.

Die technischen Daten

Neoplan Jetliner

Motor

Wassergekühlter D2066-Reihensechszylinder im Heck liegend, Common-Rail-Einspritzsystem, zweistufige Turboaufladung mit Zwischenkühlung der Ladeluft, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5/EEV mit Abgasrückführung plus Partikelfilter.

Hubraum	10.518 cm ³
Leistung	265 kW (360 PS) bei 1.900 U/min
Maximales Drehmoment	1.800 Nm bei 1.000 - 1.400 U/min

Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Getriebe MAN Tipmatic/ZF AS-Tronic, Übersetzungen $i = 12,33 - 0,78$; einfach übersetzte Hypoidachse, $i = 3,36$.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung MAN VOS-08-B-01 mit Stabilisator. Starre Antriebsachse HY-1336-B an 4 Achsführungslenkern, 4 Luftfederbälge und 4 Stoßdämpfer, Stabilisator; Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsanlage und Lenkung

Pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit EBS-Regelung, ABS und ASR, innenbelüftete Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse ZF-Retarder, Bremsomat-Funktion, ESP, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Klimaanlage/Lüftung/Klima

Automatisch geregelte, integrierte Dachklimaanlage mit integrierter Dachheizung, Kälteleistung 33 kW, Heizleistung 32 kW. Lufteintritt über Dachkanäle mit Ausströmern zum Mittelgang und zu den Seitenscheiben. Seitenwandkonvektoren für den Fahrgastraum, Standheizung Spheros Thermo 350 mit 35 kW

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	12.250 x 2.550 x 3.400 mm
Radstand	6.120 mm
Überhang vorne/hinten	2.780/3.550 mm
Wendekreisdurchmesser	21026 mm
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg
Leergewicht (lt. Hersteller)	12.500 kg
Testgewicht	15.190 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze/Stehplätze 49 + 1 + 1

Preis

Testfahrzeug 245.000 Euro