



Doppeldecker sind gefragt im Fernliniengeschäft: Der Neoplan Skyliner soll den Wettbewerbern von Setra und Van Hool Paroli bieten



Blick auf die Straße aus der ersten Sitzreihe im Obergeschoß: der beste Fahrgastplatz im Neoplan Skyliner



Fahrerplatz: Das Skyliner-Cockpit mutet optisch schick und ergonomisch einwandfrei an

## Doppeldecker wird in Ankara gebaut Neoplan Skyliner mit hoher Laufkultur

Jetzt mit dem dritten Anlauf soll es klappen. Der große Reisedoppeldecker von Neoplan wird komplett bei MAN in Ankara gebaut. Vor Produktionsbeginn wurden noch einige Verbesserungen vorgenommen, soviel schon vorweg: Die erste Skyliner-Kostprobe in Ankara macht Appetit nach mehr.

„Höchste Zeit“, raunen die Omnibusverkäufer des Münchner Konzerns. Sonst bedienen andere die hohe Nachfrage nach Doppeldeckern. Das boomende Fernbusgeschäft lässt beim Zweimarken-Konzern MAN die Hoffnung nach guten Geschäften keimen, nicht zuletzt weil die Wettbewerber ausgelastete Produktionskapazitäten melden. Da kommt der erneute Produktionsanlauf des Skyliners gerade recht. Das Neoplan-Flaggschiff hatte ja keinen guten Start hingelegt. Denn seine Premiere gab er bereits 2010 zur IAA, damals wur-

den auch einige handverlesene Feldversuchskunden damit beliefert. Die atemberaubenden Busse wurden bei Vison entwickelt und gebaut. Nach der Insolvenz der Niederbayern zog der Doppeldecker nach Plauen weiter und jetzt nach der Werksschließung im Vogtland ist Schluss mit „made in Germany“. Der Skyliner und überhaupt alle Neoplan-Produkte werden in der türkischen Hauptstadt Ankara gebaut. Inklusive einer gründlichen Modellpflege, mittlerweile sind bereits die ersten Flaggschiffe vom Stapel gelaufen.



Im MAN-Werk in Ankara wird nach „VW-Standard“ gearbeitet

## Das Zauberwort heißt „VW-Standard“ MAN produziert alle Busse im Ausland

Keiner spricht mehr von „Made in Germany“, wenn es um die Omnibusse des MAN-Konzerns geht. Die Stadtbusse werden im polnischen Werk Stacharowice gebaut, alle Reisebus-Derivate im MAN-Werk Ankara. Inklusive aller Neoplan-Produkte, die deutschen Werke der Marke sind jetzt Geschichte.

„Der Kunde muss aber keine Nachteile befürchten“, sagt Vertriebschef Rudi Kuchta, „wir haben große Anstrengungen unternommen, um die Qualität zu verbessern.“ An allen Ecken und Enden blitzt der Begriff „VW-Standard“ durch. Das einst eher rustikale Omnibus- und Lkw-Werk mutiert jetzt zu einem modernen Automobil-Werk, das eben große Autos baut. 1.600 Mitarbeiter bauen etwa 1.600 Omnibusse, die Lkw-Fertigung für den türkischen Markt wurde eingestellt. Über nur eine Produktionslinie laufen mehr als 20 Typen und Modelle der Marken MAN und Neoplan, normal wird im Einschichtbetrieb gearbeitet. Auffällig ist der hohe Automatisierungsgrad: Die unentbehrliche KTL-Anlage taucht

sogar die riesigen Doppeldecker-Rohbauten, im Stahlbau herrscht Präzision und Sauberkeit. Und überall durchlaufen die Zwischenprodukte sogenannte Quality-Gates, damit sich keine Fehler einschleichen. Pro Woche wird ein Omnibus im Zufallsverfahren ausgewählt und dann auditiert. Hier wird jeder Produktionsmangel registriert, der zuständige Bereich muss die Korrektur ausführen. Die ersten Neoplan-Fahrzeuge made in Turkey glänzen dann auch mit perfektem Finish, die letzten Fahrzeuge eines Großauftrags über 200 Cityliner-Fahrzeuge nach Aserbeidschan stehen zur Auslieferung bereit. Made by MAN nach den hohen Fertigungsstandards von Volkswagen, wenn das kein Qualitätsversprechen ist.

Unter Test-Skyliner, noch in Plauen gefertigt, zieht noch immer alle Blicke auf sich. In der Türkei, aber sicher auch in vielen Märkten Europas: Schon seine Maße sind gewaltig, aber erst sein Auftritt macht den Skyliner zur Ausnahmeerscheinung. Sein Markenzeichen ist die dynamisch geneigte Frontscheibe im Obergeschoß, ganz im Stil des leider eingestellten Überfliegers Starliner, so zitiert er seine Ahnen.

Klare Linien und scharfen Kanten in Glas und Metall prägen das Bild. Die Energie der Seitenflächen spiegelt auch das typische Neoplan-Gesicht wider, das der aktualisierte Doppeldecker mit seinen Markenkollegen teilt.

Genug der Augenweide, auf der Straße liegt die Wahrheit. Hinter dem Steuer ist alles vertraut, am Funktionslenkrad klickt man das Bordmenü durch, bedient den Tempomat und regelt die Audioanlage. Kein großer Schalterwirrwarr, selbst Neoplan-Novizen finden sich schnell zurecht. Nicht mehr der neueste Schrei: Der Drehschalter fürs Tipmatic-Getriebe, der Reismaxi aus Ankara ist nur mit automatisierter Zwölfgang-Schaltung zu ordern. Der Motor wird wie bisher mit einer Start-Stopp-Taste gestartet, wer den Motor abstellt, macht den Skyliner

nicht stromlos. Der Sechszylinder im Heck heißt jetzt D26 Common Rail und erfüllt natürlich die Euro 6-Abgaslimits. Aus 12,4 Liter Hubraum generiert er momentan 505 PS und maximal 2.300 Newtonmeter Drehmoment, das muss nicht so bleiben. Luft nach oben signalisiert der maximale Einspritzdruck von 1.800 bar, beim größeren Lkw-Diesel D38 wird der Kraftstoff bereits mit 2.500 bar eingedüst. Die eigentliche Stärke des modernen D26-Sechszylinders ist freilich seine Laufkultur. Schon knapp über Leerlaufdrehzahl kommt er zur Sache, selbst unter Volllast tönt er nicht laut. Nicht im Untergeschoß und erst recht nicht im ersten Stock, wo sich der Fahrgast völlig losgelöst unterwegs auf einem fliegenden Teppich fühlt. Oben und ganz vorn ist die Aussicht am schönsten, aber auch weiter hinten wähnt man sich nicht auf billigen Plätzen. Glasdach und Dachrandverglasung veredeln den Aufenthalt und machen Appetit auf mehr, aber uns drängt jetzt wieder hinter Lenkrad.

### Aktives Fahrwerk für großen Komfort

Das Dienstabteil des Fahrpersonals ist durch eine Glasstür getrennt, das wird die Fernbuspiloten freuen. Man muss natür-

## Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Zuletzt haben selbst treue Neoplan-Kunden an einer Wiedererweckung gezweifelt. Zu viele

Probleme hatten sich rund um den Skyliner gehäuft, der 2010 mit so vielen Vorschusslorbeeren seine Weltpremiere gefeiert hat. Jetzt ist endlich der Startschuss gefallen, die Omnibusentwickler haben dem Skyliner vorab noch eine Modellpflege gegönnt. Damit der Neoplan-Doppeldecker so fährt wie er aussieht, fortschrittlich, sicher und fernlinientauglich. Schon demnächst soll es auch bei MAN Euro-6-Motoren der zweiten Generation geben, mit mehr Drehmoment und weniger Treibstoffverbrauch – für den Doppeldecker kommen sie gerade recht.

lich mit dem Fahrzeugformat und sieben Meter Radstand klarkommen, aber die Nachlaufachse lenkt hier aktiv mit, der Skyliner fährt sich einfacher als erwartet. Auf der Autobahn lenkt auf kurvigem Kurs präzise ein und lässt den Chauffeur schnell die Größe des Fahrzeuges vergessen. Sein aktives Fahrwerk bringt variable CDC-Stoßdämpfer ins Spiel, die großen Fahrkomfort versprechen.

standsregeltempomat und einen Meter Radstand hatte er bereits vom Start weg, jetzt ist auch der EBA2-Notbremsassistent an Bord. Das System, das mit Abstandsradar und optischen Signalen arbeitet, löst im Gefahrenfall zuerst eine Warnkaskade für den Fahrer aus und bremsst dann auch vor stehenden Hindernissen, um bestenfalls eine Kollision zu vermeiden. Ganz profan schauen wir zuletzt noch ins Heck: Über



Getrenntes Dienstabteil fürs Fahrpersonal, das Untergeschoß mit mehr Stehhöhe und Versorgungsausstattung.

Unterwegs auf durchwegs guten Fahrbahnen wollen wir uns hier noch kein Urteil erlauben. Aber der neue GPS-Tempomat mit der Bezeichnung Effizient Cruise verdient sich eine gute Note, der Skyliner bekommt ihn für den Fernlinieneinsatz mit auf den Weg. Die Techniker versprechen heute bis zu drei Prozent Kraftstoffersparnis und später mehr. Dann soll der Skyliner mit einer Ecoroll-Funktion kostensparend segeln können, die Arbeit der Versuchsingenieure ist bereits weit gediehen.

Der Ehrgeiz ist groß, Aerodynamik-Bestwerte sollen den großen Neoplan beflügeln: Beim Kraftstoffverbrauch soll der Skyliner künftig alle Wettbewerber schlagen. Auch mit seinen Sicherheitssystemen ist der Neoplan-Doppeldecker jetzt State of the Art. ESP, Ab-

dem niedrig bauenden Antriebsstrang werden elf Kubikmeter Kofferraum geboten, so viel hat bisher kein Doppeldecker zu bieten. Wie er zu beladen ist? Sorry, die Zeit drängt und war einfach zu kurz, die nächsten Interessenten stehen bereits Schlange.

### Mit breiter Mitteltür und Rollstuhlrampe

Wer mag, kann den Skyliner schon jetzt bestellen. Für die Fernlinie wird er mit breiter Mitteltür und Rollstuhlrampe geliefert, fürs touristische Geschäft mit individueller Clubausstattung im Untergeschoß, nichts scheint unmöglich. Individuelle Sonderwünsche erfüllt neuerdings das Werk in Plauen, das sich auf Busmodifikation spezialisiert und den bekanntesten Fahrzeugausbauern Konkurrenz machen soll.

## Technische Daten Neoplan Skyliner

<b>Motor</b>	
Reihensechszylinder D26, stehend im Heck, zweistufige Turboaufladung und Ladeluftzwischenkühlung, elektronische Common-Rail-Einspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit gekühlter Abgasrückführung und SCRT-Technologie.	
Hubraum	12.419 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	371 kW/505 PS bei 1.800 U/min
Maximales Drehmoment	2.300 Nm bei 930 – 1.400 U/min
<b>Kraftübertragung</b>	
Automatisierte Einscheibentrockenkupplung, automatisiertes Schaltgetriebe MAN TipMatic mit 12 Gängen, Rangiermodus, EasyStart-Anfahrhilfe, einfach untersetzte Hinterachse (i = 3,15)	
<b>Fahrwerk</b>	
ECAS-Luftfederanlage, Vorderachse als Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung, hinten starre Antriebsachse, Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, EHLA-Nachlaufachse, aktiv gelenkt; variable CDC-Stoßdämpfer.	

<b>Bremsanlage</b>	
Elektronisch geregelte EBS-Druckluftbremsanlage, an allen Rädern Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, elektronischer Bremsassistent, Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer MSC, ESP, Abstandsregeltempomat ACC, Spurführungssystem LGS, Dauerbremse ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, ABS und abschaltbare ASR; Notbremsassistent EBA2.	
<b>Lenkung</b>	
Hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocomtronic 8098 mit Prüfanschluss und Wegfahrsperr, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung.	
<b>Maße und Gewichte</b>	
Länge/Breite/Höhe	14.000/2.550/4.000 mm
Kofferraumvolumen	ca. 11,0 m <sup>3</sup>
Tankvolumen	630 l
Zul.Gesamtgewicht	26.000 kg
<b>Fahrgastkapazität</b>	
Untergeschoß: Sitzplätze	12 + 2 Rollstuhlplätze
Obergeschoß: Sitzplätze	56