

# BusBlickpunkt-Test Neoplan Tourliner Kein Kurvenkünstler, fährt aber vorzüglich leise

Neoplan hat ein neues kostengünstiges Einstiegsmodell. Der taufische Tourliner soll für Stückzahlen sorgen. Seine technische Basis – wie gehabt der MAN Lion's Coach, aber der neue. Ist er so gut, oder sogar besser?

16

Treue Neoplan-Kunden sind in Sorge um ihre bevorzugte Fahrzeugmarke. Zuletzt gab's ja nur noch den Cityliner – wenn man den Doppeldecker Skyliner mal beiseite nimmt. Und der „City“ ist schon etwas in die Jahre gekommen, den edlen Starliner und den Jetliner haben die Konzernstrategen wegen zu geringer Stückzahlen ersatzlos vom Markt genommen. War's das dann mit der glanzvollen Marke von einst?

Nein, das Einstiegsmodell Tourliner soll wieder für Zulauf sorgen. Keine einfache Aufgabe für den Neoplan-Newcomer, weil ja zeitgleich der neue Lion's Coach der Schwestermarke von sich reden macht. Die technische Plattform soll vergleichbar sein, „im Auftritt und in der Ausstattung hebt sich der Tourliner von seinen Wettbewerbern ab“, erklärt das Marketing. Formal hat das Einstiegsmodell deutlich zugelegt: Ein markttypisches Gesicht und das stämmige Heck signalisieren Familienzugehörigkeit, der dynamische Zuschnitt der Radhäuser und die gegen die Fahrtrichtung geneigte B-Säule verleihen dem Tourliner noch bessere Handläufe wünschen. Der Fahrgastraum ist attraktiv. Das Farbklima in grau/beige, der helle Plafond und appetitliche Kiel-Sitzen schaffen eine behaglich-schicke Atmosphäre. Der ebene Boden – wie im Flugzeug – wirkt einfach großzügiger. Die Sitzprobe offenbart einen knappen Zuschnitt, zu kurze Sitzlehnen und recht straffe Polster. Wenn 44 Fahrgastplätze reichen, bekommt der Passagier im Tourliner fürstliche Beinfreiheit geboten. In der ersten Sitzreihe sieht der Fahrgast nur wenig zur Seite. Die geneigte B-Säule verstellt den Blick, das wird so Manchen stören. Eine Beanstandung verdienen die scharfkantigen Halter der USB-Steckdosen im Fußraum, auch die Sitzbefestigung an der Außenseite trägt noch eine Glättung. Und hier stimmt die Qualität: Der Plafond und die Innenbe-

**Einsatzgewicht:**  
13.550 Kilo

Unter dem Blech ist der Tourliner ein MAN, er wird im Werk Ankara Seite an Seite mit dem neuen Lion's Coach gefertigt. Für beide musste eine neue Aufbaustruktur her, um die neue Festigkeitsnorm ECE R 66.02 zu erfüllen. Und nicht nur die, das neue Motorenreglement (Euro 6c) forderte auch einige Veränderungen. Schaut man genau hin, unterscheiden sich die Konzernkollegen vor allem optisch und höchstwahrscheinlich mit unterschiedlichen Ausstattungspaketen. Etwas leichter geworden ist er auch, der neue Tourliner. Laut

Hersteller bringt er mit 44 Sitzplätzen und 400 Liter Diesel 13.550 Kilogramm auf die Waage. Ohne Reserverad und mit Aluminiumrädern wird der 12-Meter-Hochdecker noch für 18 Tonnen Gesamtgewicht zugelassen. Unser Testfahrzeug bringt nur 16.765 Kilogramm auf die Waage, die Testbegleiter entschuldigen das Mindergewicht mit fehlendem Ballast. „Zu viele Versuchsfahrzeuge in der Erprobung“, sagen sie und zucken die Achseln. Minus 1,2 Tonnen, da kann man die erfahrenen Testwerte nicht mehr auf die Goldwaage legen. Doch die Gelegenheit, den Tourliner zu testen, die lassen wir uns nicht entgehen.

**Zuerst die statische Begehung**

Der Tourliner legt um elf Zentimeter Länge zu, vorn wächst der Überhang um fünf Zentimeter. Davon profitiert der vordere Einstieg, der vormals recht knapp ausfiel. In Fahrzeugmitte ist er breit und ebenmäßig, hier würden wir dem Tourliner noch bessere Handläufe wünschen. Der Fahrgastraum ist attraktiv. Das Farbklima in grau/beige, der helle Plafond und appetitliche Kiel-Sitzen schaffen eine behaglich-schicke Atmosphäre. Der ebene Boden – wie im Flugzeug – wirkt einfach großzügiger. Die Sitzprobe offenbart einen knappen Zuschnitt, zu kurze Sitzlehnen und recht straffe Polster. Wenn 44 Fahrgastplätze reichen, bekommt der Passagier im Tourliner fürstliche Beinfreiheit geboten. In der ersten Sitzreihe sieht der Fahrgast nur wenig zur Seite. Die geneigte B-Säule verstellt den Blick, das wird so Manchen stören. Eine Beanstandung verdienen die scharfkantigen Halter der USB-Steckdosen im Fußraum, auch die Sitzbefestigung an der Außenseite trägt noch eine Glättung. Und hier stimmt die Qualität: Der Plafond und die Innenbe-

leuchtung sind recht ansehnlich gestaltet. Die grazile Innendecke neigt selbst auf ondulierten Straßen nicht zum Schwingen. Und gleich noch ein Kompliment: Der Tourliner fährt vorzüglich leise und zeigt frühe Reife, hier klappert, knarzt oder wimmert nichts.

**Kein Kurvenkünstler**

Bei der ersten Ausfahrt mit dem neuen Tourliner hatte uns noch der unstete Geradeauslauf gestört. Das können wir jetzt korrigieren. Mit der etablierten Conti-Coach-Bereifung und korrektem Luftdruck läuft der Zweiachser sauber geradeaus, die präzise Lenkung lässt das nötige Gefühl nicht vermissen. Dennoch hat uns das Fahrwerk-Setup nicht vollends überzeugt. Mit einem Stabilisator nur an der Vorderachse ist der 12-Meter-Hochdecker kein Kurvenkünstler. Er rollt feinfühlig ab, bietet grundsätzlich ordentlichen Federungskomfort. Aber auf langen und tiefen Bodenwellen und auch beim Bremsen taucht er tief ein und neigt zum Pumpen. Doch Abhilfe ist schon in Sicht, hier sprechen die Techniker von neuen PCV-Stoßdämpfern für den Reisebus.

Auch der Triebstrang des Neoplan weist einige Veränderungen auf. Der D26-Sechszylinder von MAN ist mit Euro 6c-Spezifikation weiter gereift. Die kleinste Leistungsstufe mit 420 PS genügt für den Zweiachser, und nicht nur im Flachland. Der kultivierte Reihensechszylinder hängt willig am Gas, kennt keine Anfahrschwäche. Auch sein Durchzugsvermögen ist beachtlich, wenngleich sein Temperament durch eine sehr lange Gesamtübersetzung domestiziert wird. Auf der Autobahn rollt der Tourliner mit weniger als 1.100 U/min und weniger als 1.100 U/min. Dann spart man weniger Kraftstoff, bleibt aber stets auf der sicheren Seite. Und hier hat der Tourliner einiges zu bieten. Die gesetzlichen Vorgaben für den Notbremsassistenten übertrifft der EBA (Emergency Brake Assist), so sagt man bei MAN,

**Wieder mit Motorbremse**

Das Motordrehmoment wird vom bekannt-bewährten Tipmatic-Getriebe alias ZF AS-Tronic verarbeitet, jetzt setzt MAN auf die nächste Entwicklungsstufe. Sie macht auch keine schlechte Figur, sieht man vom etwas zögerlichen Anfahrverhalten ab. Die Schaltbox bemüht zu viele Gänge und schaltet zu häufig, vielleicht auch, weil sie noch ohne Neigungssensor auskommen muss. Kommt der Tourliner in Fahrt, klappt der Gangwechsel recht ordentlich. Die Schnellschaltfunktion sorgt in den Gängen 10, 11 und 12 für rasche und fast unmerkliche Schaltungen. Fürs Schnellschalten hat MAN den Omnimotoren wieder eine Motorbremse verpasst. Die bringt



Neoplan für Einsteiger: Die typisch nach vorn geneigte B-Säule prägt das Bild, der Tourliner trägt das bekannte Familiengesicht

den Diesel schnell runter von den Drehzahlen, nebenbei verzögert sie gerade an steilen Abfahrten wirksam mit. Gemeinsam mit dem verstärkten Intarder hat der Tourliner ziemlich viel Dauerbremsleistung an Bord.

**Künftig mit LED-Licht**

Natürlich soll der Tourliner weniger Kraftstoff konsumieren. Dafür haben die Fahrzeugentwickler an vielen Ecken und Enden angepackt. Beispielsweise mit einem neuen Taumelscheiben-Klimakompressor: Er läuft im Bedarfsfall leichter an, läuft leiser und vibrationsärmer – und spart Gewicht. Auch der neue GPS-Tempomat mit der Bezeichnung „Efficient Cruise“ soll Kraftstoff sparen. Auf der Autobahn funktioniert die Segelpartie gut, wenn die Verkehrsdichte es zulässt. Die Standardeinstellung mit Hysterese von minus 6 und plus 5 km/h verlangt Geduld in der Steigung und eine mutwillige Überschreitung der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit. Man kann Efficient Cruise auch anders programmieren, mit weniger Spielraum nach unten und vor allem nach oben. Dann spart man weniger Kraftstoff, bleibt aber stets auf der sicheren Seite. Und hier hat der Tourliner einiges zu bieten. Die gesetzlichen Vorgaben für den Notbremsassistenten übertrifft der EBA (Emergency Brake Assist), so sagt man bei MAN,



Attraktive Brusa-Sitze mit weißen Kedern und Lätzen: Knapper Zuschnitt, ihren Rückenlehnen fehlt Länge

bei weitem. Er arbeitet mit Radar plus Kamera und einer Datenfusion, er bremst autonom bei stehenden Hindernissen und bringt die Fahre bei Tempo 60 ohne Kollision zum Stehen. Ein Spurassistent ist immer an Bord, die Reifendruckkontrolle ebenso. Und künftig werden die hellen Xenon-Scheinwerfer gegen LED-Fahrlicht getauscht.

## TECHNISCHE DATEN

### Neoplan Tourliner: Technische Daten

**Motor:** Reihensechszylinder D2676 LOH, stehend, vier Ventile pro Zylinder, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, gekühlte Abgasrückführung, SCR-Kat, Abgasstandard Euro 6c.  
Hubraum 12.419 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung 309 kW/420 PS bei 1.800 U/min  
Maximales Drehmoment 2.100 Nm bei 930 – 1.350 U/min

**Kraftübertragung:** Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe MAN Tipmatic Coach (ZF AS Tronic) GPS-Tempomat Efficient-Cruise, einfach unteretzte Antriebsachse (i = 2,73).

**Fahrwerk:** Vorderachse: Einzelradaufhängung Typ MAN VOS-08-B 01, Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t.  
Hinterachse: starre Antriebsachse Typ MAN HY-1350-B03, zul. Achslast 11,5 t. ECAS-Luftfederung, Bereifung 295/80 R 22,5.

**Lenkung:** Bosch-Hydrolenkung Typ Servotronic 8098 mit variabler Übersetzung.

**Bremsanlage/Sicherheitssysteme:** Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage EBS, Scheibenbremsen rundum, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion, serienmäßig mit ESP, Notbremsassistent EBA und Spurwächter LGS, optional mit Abstandstempomat ACC.

**Maße und Gewichte:**  
Länge/Breite/Höhe 12.113/2.550/3.840 mm  
Radstand 6.060 mm  
Überhang vorn/hinten 2.755/3.298 mm  
Kofferraumvolumen ca. 9,7 m<sup>3</sup>  
Tankvolumen 400 l  
Leergewicht 13.550 kg  
Zul. Gesamtgewicht 18.000 kg

**Fahrgastkapazität:**  
Sitzplätze 4\* 44 + 1 + 1

**Preis:**  
275.000 Euro

## BEWERTUNG

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

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



Neues Cockpit: Gute Ergonomie, genügend Ablagen



Klappen auf: Ausreichend Kofferraum mit 9,7 m<sup>3</sup>, die Batterien sitzen hinten links



Gut gefüllter Motorraum: Stehender D26-Sechszylinder mit wahlweise 420 oder 460 PS, motorfester Klimakompressor

## RESÜMEE



Wolfgang Tschakert

Die Premiummarke hat ihren Preis. Für den eleganten Auftritt des Tourliner sind 275.000 Euro zu bezahlen. Macht runde 20.000 mehr, die man beim fast baugleichen Lion's Coach spart. Die nächste Veränderung kündigt sich bereits an: Das neue Traxon-Getriebe von ZF schaltet und waltet ja bereits in den MAN-Lkw, die MAN-Sattelzugmaschinen werden mit Scania-Getrieben gefahren. In den Reisebussen, so sagen die Techniker, wird es wohl das Traxon-Getriebe werden – das Scania-Getriebe baut zu lang. Wann damit zu rechnen ist? Allzu lange wird es nicht mehr dauern.