

Leidenschaft aus Schwaben

Schwaben haben viele Tugenden. Eine davon ist ihr Sinn für das Außergewöhnliche. Deutlich wird das im Automobilbau. **Legenden von Mercedes und Porsche sind unerreicht.** Beim Omnibus sorgt Neoplan seit Jahrzehnten für Herzklopfen.

Ein Porsche neben einem Omnibus – passt das zusammen? Klar, es ist schließlich nicht irgendein Bus, es ist ein Starliner. Und zwar der Neue aus dem Hause Neoplan. Ruft der kleine Rote hier links im Bild Herzrasen bei allen Sportwagenfans hervor, dürfte der große Blaue rechts daneben für ungläubiges Staunen und neidische Blicke sorgen. Neoplan hat wieder einmal mit einem kräftigen Paukenschlag auf sich aufmerksam gemacht. Nach dem Motto: Wir sind noch da! fährt ein Bus vor, den man zweifelsohne als echte Innovation bezeichnen kann. Während der Tourliner und der Trendliner Gemeinschaftsprodukte von MAN und Neoplan sind, bei denen eher die Vernunft als die Leidenschaft die Entwicklung diktiert, steht der neue Starliner auf



GRANDIOS Die Decke scheint zu schweben, die großen Glasflächen ziehen den Blick nach draußen



eigenen Rädern. Auch wenn natürlich zahlreiche Teile aus dem MAN-Baukasten verwendet wurden. Doch das ist gut so, denn ohne ein vernünftiges Kostenmanagement wäre der Starliner nichts als eine Eintagsfliege.

Vor dem Einsteigen kommt der Blick. Dem Chef muss ein Bus gefallen, der Fahrer muss sich mit seinem Neuen identifizieren können und der Fahrgast muss ein gutes Gefühl haben. Allen drei Zielgruppen wird der Bus gerecht. Doch er setzt überall noch eines drauf. Schnell wird klar, das Design wird auch noch in zehn Jahren aktuell wirken. Es setzt Maßstäbe, auch wenn noch nicht alles optimal gelöst wirkt.

Richtig und wichtig sind große Glasflächen. Ein Reisebus soll die Reise zeigen, den Blick aus dem Inneren grandios auf die vorbeiziehende Landschaft lenken. Das funktioniert in diesem Starliner ohne Frage besser als in einem Irizar PB.

Die Decke schwebt förmlich

Doch wo Licht ist, sind auch Insekten – und die wollen erstmal von der riesigen Glaskuppel in der Front geschrubbt werden. Ohne Leiter geht da gar nichts. Doch ein echter Starliner-Fahrer kennt keinen Schmerz, er weiß, was er fährt. Wer nun glaubt, der Starliner ist mehr Schein als Sein, der

irrt, denn ein tiefer Blick hinter die extrem dunkel getönten Scheiben verrät die inneren Werte. Bereits das Einsteigen ist ein Erlebnis. Man betritt nicht einfach den Bus, man geht an Bord! Ob man will oder nicht, bereits kurz nach dem Eintauchen in den Fahrgastraum umschmeichelt einen das intelligente Innenraumkonzept. Geschickt hat man es beim neuen Starliner verstanden, der Decke ihre Masse zu nehmen. Sie schwebt nun gleichermaßen zwischen den Oberfenstern.

Außerdem haben auch hinten sitzende Fahrgäste endlich eine ähnlich gute Aussicht wie die Passagiere der ersten Reihe. Möglich ist das durch die enor-

me Glaskuppel der Front. Ob allerdings die Gletscherbrillentönung die Sommerhitze wirksam draußen lässt, wird der Sommer zeigen. Während der Testfahrt wirkte die Tönung zudem extrem dunkel, was sich an Schlechtwettertagen und in der Nacht bemerkbar macht. Doch hier wird laut Hersteller bereits kräftig weiterentwickelt. Aus dem Vorgängermodell bekannt sind die Gepäckablagen über den Sitzen. Sie sind abgeschlossen konstruiert und sollen auch noch nach langem Einsatz gut funktionieren.

Vollkommen neu ist das Soundsystem. Es nennt sich Surface-Sound-System und beeindruckt durch das Nichtvorhandensein von herkömm-

lichen Lautsprechern. Der Klang wird einfach über die Oberflächen der Decke weiterverbreitet. Über 20 Exciter (das sind Membranen) wird der Schall von innen an die großen Flächen der Deckenmitte und die Wölbungen vor den Fenstern gebracht.

Herkömmliche Lautsprecher fehlen

Dadurch beginnt die Decke zu schwingen. Der Vorteil: Der Sound kommt nicht mehr aus einzelnen Lautsprechern sondern erfüllt den gesamten Raum gleichmäßig, für den Fahrgast nicht mehr ortbar. Als hoher Hochdecker weist der Bus eine beeindruckende



KLAPPENWUNDER
Jeder Platz wurde genutzt und ist für den Fahrer unterschiedlichst nutzbar

STARLINER

FAHRERPLATZ UND FAHRZEUG



COCKPIT Rund um den Fahrer sind die Bedienelemente angeordnet



HOCH Stehhöhe auch am Fensterplatz. Das schafft ein besseres Raumgefühl



RADAR Hinter der Bugklappe steckt die Radarkeule für den Abstandsregelpomaten



STAURAU Die Klappen öffnen parallel nach oben, riesig ist die Schlafkabine



WASSER Die Anschlüsse hierfür stecken im Kofferraum hinter einer Klappe

TANK 500 Liter passen in den Tank, der sich hinter der Vorderachse befindet



KRAFTPAKET 480 PS bringt der MAN Common-Rail auf die Straße. Dazu ist er noch extrem leise

VERSTAUT Feuerlöscher, Verbandskasten und Navigationssystem befinden sich hinter dem klappbaren Fahrersitz



TESTÜBERBLICK STARLINER



HERSTELLER	NEOPLAN
Modell	Starliner
Länge	13.990 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.970 mm
Überhang vorn/hinten	2.920 mm/3.050 mm
Radstand 1-2/2-3	6.550 mm/1.470 mm
Wendekreis	22.354 mm
Gewicht unbel./max. in kg/Testgew.	16.500/25.100/16.500
Fahrgastkapazität Sitze	49 + Fahrer
Motor	MAN D 2876 LOH 20 Euro 3, wassergekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihendieselmotor mit Direkteinspritzung per Common-Rail, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, 353 kW (480 PS) bei 1.900 U/min, 2.300 Nm bei 1.000 bis 1.300 U/min
Getriebe	MAN Tipmatic mit 12 Gängen integriert, Intarder, ZF
Retarder	
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, ESP, ABS, ASR
Lenkung	ZF-Hydraulenlenkung Servocom
Reifen	295/80 R 22,5
Tankinhalt	500 Liter
Verbrauch Teststrecke 400 km	35 Liter/100 km
Federung	Rollbalg-Luftfederung VA 2, HA 4, NA 2 Bälge, elektronisch geregelte Fahrwerksregulierung durch ECAS-Luftfederanlage
Preis	365.000 Euro

Höhe von knapp vier Metern auf. Sieht man ihm nicht an, sollte man aber nie vergessen, sonst kann es eng werden.

Den Fahrer erwartet ein ausgezeichneter Arbeitsplatz. Neoplan selbst beschreibt ihn als „Schaltzentrale der Leidenschaft“. Zugegeben, das ist typische Werbesprache, doch sie trifft in diesem Fall zu. Der

gesamte Arbeitsplatz ist noch deutlicher als im „alten“ Starliner als separate Einheit ausgebildet. Durch die Wendeltreppe am Einstieg wird der Fahrgast automatisch daran vorbeigeführt. Die Armaturen wurden in einem Halbkreis um den Fahrer herum angeordnet. Das ist ergonomisch perfekt, denn ohne größere Verren-

kungen können sämtliche Bedienelemente erreicht werden.

Der Clou am Ganzen ist aber das Lenkrad. Es ist mit zahlreichen Tasten versehen, die über eine Art CAN-Bus, den Lin-Bus, mit der Bordelektronik kommunizieren. So lassen sich die Display-Einstellungen per Lenkrad-Tasten konfigurieren. Mit einem herkömmlichen Lenkrad, das gerade mal über Radio-Verstellmöglichkeiten verfügt, hat dieses nichts mehr gemeinsam.

Das Lenkrad ist eine Neuentwicklung

Beeindruckend auch die Fahrleistungen und das Fahrverhalten. Der MAN D 2876 LOH 20 ist erfreulich leise. Aus 480 PS zaubert der Common-Rail-Sechszylinder sagenhafte 2.300 Nm hervor. Dieses Drehmoment erbringt der Motor bereits ab 1.000 U/min. Allerdings ist dieser Motor noch nicht der Weisheit letzter Schluss, denn für die Abgasnorm Euro 4 muss ein neues Aggregat her. Geschaltet wird über das automatisierte Schaltgetriebe MAN Tipmatic mit zwölf Gängen. Dabei handelt es sich eigentlich um die AS-Tronic von ZF. Die Fahrwerksabstimmung ist gelungen. Deutlich weicher als vergleichbare Busse, aber mit einem saten Gefühl klebt der Starliner förmlich auf der Straße. Der Schwerpunkt liegt erfreulich tief, die knapp vier Meter Höhe sind schnell vergessen. Zu zügig durchfahrene Kurven sind nicht möglich, hier bremst das serienmäßige ESP den Bus sanft, aber bestimmt ab. Eine



GELUNGEN Das Heck ist einmalig. Es versprüht Kraft und Eleganz

Besonderheit der Tipmatic sind der Rangiermodus für feinfühligere Rückwärtsfahrten und die automatische Rückroll Sperre Easy Start. Kommt der Bus an einer Steigung zum Stehen und betätigt der Fahrer die Betriebsbremse, bleibt der Bremsdruck zwei Sekunden bestehen, nachdem der Fahrer die Bremse gelöst hat.

Neben serienmäßigem ESP besitzt der Bus auf Wunsch die automatische Spurüberwachung Lane Guard System, die ein Abkommen von der Fahrbahn durch Vibrationsmotoren signalisiert. Ebenfalls erhältlich ist der abstandsgeregelte Tempomat ACC, der ein zu dichtes Auffahren auf den Vordermann verhindern soll. **sab**

FAZIT

TEST-REDAKTEUR SASCHA BÖHNKE

Fahren Sie noch Bus oder reisen Sie schon mit dem Starliner? Wer etwas Besonderes erwartet, wird hier nicht enttäuscht. Innen und außen überzeugt der neue Starliner mit Bestnoten. Die ersten Busse fahren im Praxistest, sie sind die Vorboten einer neuen Generation.

Fotos: Sascha Böhnke