

## Neoplan Starliner SHD im ITR-Bustest

# Bühne frei für komfortables Reisen

Komfort, Sound und viel fürs Auge: Der Starliner glänzt mit vielen Talenten. Grund genug für uns von der ITR das Raumwunder noch einmal ausgiebig Probe zu fahren. Diesmal allerdings die kürzere 13 Meter-Variante mit 48 +1+1 Sitzplätzen.

**E**s ist das Charisma, der Charme und natürlich das souveräne Auftreten, das einen Star ausmacht. Von all dem hat das Top-Modell der NEOMAN Bus Gruppe mehr als genug.

Schon von außen ist der Starliner unverwechselbar. Die Linienführung setzt Maßstäbe und folgt eigentlich keinem Trend. Vielmehr kreiert das „Sharp-Cut“-Design eine eigenständige Formensprache. Herausragendstes Designelement ist sicher die riesige, gewölbte Frontscheibe. Sie ist die größte, die jemals in einem Bus verbaut wurde. Um darüber hinaus den Anspruch an einen typischen Neoplan gerecht zu werden, musste die gesamte Frontpartie bei der Entwicklung berücksichtigt werden. Einmal mehr ist es hier gelungen, das markante Neoplan-Gesicht auf überraschend neue Art und Weise futuristisch aber durchaus zeitlos schön zu interpretieren. Die harmonische Front mit den markanten Scheinwer-

fern wird dabei durch nichts gestört. Denn die Scheibenwischer verschwinden etwa, wenn sie nicht in Betrieb sind, hinter der pneumatisch betätigten Bugklappe. Die Klappe öffnet sich beim Betätigen des Scheibenwischerhebels automatisch.

Sanft ins Dach übergehende Seitenscheiben und nach vorne geneigte Fensterholme greifen ein charakteristisches Gestaltungsmerkmal legendärer Vorgängermodelle auf und interpretieren es neu. Sein knackiges Heck mit den dynamisch geschwungenen Rücklichtern macht den Eindruck perfekt.

### Galavorstellung des Wohlbefindens

Wie komfortabel und erlebnisreich das Busreisen heute für den Fahrgast sein kann, zeigt sich im Innenraum des Starliners. Die markante Linienführung im Einstiegsbereich dient der



Die Nachlaufachse lenkt elektrohydraulisch mit.

deutlichen Trennung von Fahrerarbeitsplatz und dem Wohlfühlbereich der Fahrgäste. Der erwünschte Effekt für den Passagier: Einsteigen und rundum Wohlfühlen. Optisch formvollendet integrierte Handläufe im Cockpitbereich sowie der Treppenwanne sollen den Linienfluss unterstreichen und die einzelnen Bereiche funktional miteinander verbinden. Beeindruckend ist die Stehhöhe: Selbst mit einer Körpergröße von 1,93 Meter kann man auch vor den fensterseitigen Sitzen ohne Probleme stehen. Möglich wird dies durch eine V-förmige Gestaltung der Überkopf-Gepäckfächer.

Die dunkel getönten Panoramafenster, die übrigens leicht schräg nach innen stehen, verstärken den Eindruck des weit öffnenden Raums und erinnern an die große Zeit des Busreisens in den 50er- und 60er-Jahren mit den legendären Dachrandverglasungen, freilich in die Moderne übersetzt. Auf Wunsch macht der Starliner aber auch die Nacht zum Tag: Wenn die Sonne untergeht, sorgt die Beleuchtung in der Fensterwölbung dafür, dass das Licht auch weiterhin aus derselben Richtung kommt – so ist der Innenraum immer natürlich ausgeleuchtet.

Die Service-Sets mit LED-Leseleuchten in der Innendecke wecken Assoziationen mit in den Bus geholten Sternen. Auch hier findet sich wieder die Längsbetonung der Formelemente: die fünf LEDs für jeden Sitzplatz sind in einer Reihe angeordnet und in ein drehbares Walzenelement integriert, was eine Verstellung der Leuchtrichtung quer zur Fahrtrichtung ermöglicht.

Die Bedienung der Leseleuchten erfolgt über eine Touch-Funktion der mittleren LED: das bloße Berühren der Streuscheibe genügt, um das Leselicht an- bzw. ausgehen zu lassen. Funktionsgleich wird der Hostess-Ruf in der Mitte eines jeden Leseleuchten-Paars nach Berührung des roten Rings gut sichtbar erleuchtet.

Eine weitere Besonderheit ist das Surface-Sound-System im Starliner. Es bietet ein schier unvergleichliches

Schon von außen ist der Starliner unverwechselbar. Die Linienführung setzt Maßstäbe und folgt eigentlich keinem Trend.



Klangerlebnis. Für Technikfreaks: Es besitzt keine Lautsprecher im herkömmlichen Sinn, sondern nutzt über so genannte Exciter die gesamte Decke des Busses als Resonanzkörper. Es entsteht eine Akustik wie in einem Konzertsaal. Im Starliner wird so die Fahrt zu einer Reise für die Sinne.

Im Bereich der zweiten Türe wurde die Einstiegssituation gegenüber dem Vorgängermodell deutlich verbessert. Durch die zum Treppenbereich hin um 150 mm abgesenkte Lauffläche des Mittelganges konnte eine besonders breite unterste Trittstufe realisiert werden, die einen sehr bequemen Zugang zu der unterflurig eingebauten Toilette ermöglicht.

### Bewährter Antrieb mit viel Power

Hinter der imposanten Heckklappe des Starliners verbirgt sich (noch) altbekannte MAN-Technik. In unserem Testfahrzeug war der bewährte D28 Sechszylinder-Reihenmotor mit 12 Liter Hubraum eingebaut. Das EURO 3-Triebwerk liefert 480 PS bei 1.900 U/min. Er liefert ein maximales Drehmoment von 2.300 Nm und sorgt damit für souveränen Durchzug schon aus dem Drehzahlkeller. Mit 29,1 Liter Verbrauch auf unserer ITR-Teststrecke gab er sich bei regnerischem Wetter durchschnittlich, Sonnenschein und trockenes Wetter lassen den Verbrauch aber mit Sicherheit um 1,5 Liter auf 100 km sinken. Das Testfahrzeug war mit wassergefüllten Personen-Attrappen auf den Sitzen sowie Gewichten im Gepäckraum voll ausgeladen und 21,2 Tonnen voll getankt inkl. Fahrer. Ab Herbst dieses Jahres soll dann der D2676 LOH 02 Motor mit 12,4 Liter Hubraum zum Einsatz kommen. Er schafft mit EGR EURO 4 und verfügt ebenfalls über 480 PS.

Die Kraftübertragung erfolgt im Starliner mittels automatisiertem Schaltgetriebe MAN TipMatic mit 12 Gängen. Dank dem aus dem Lkw-Bereich übernommenen, feinfühligem Rangiermodus verlieren auch schwierige Einparkmanöver ihren Schrecken. Die serienmäßige Rückfahrkamera gibt einen Einblick über die Situation hinter dem Bus und erleichtert das Zurücksetzen enorm. Ebenfalls als sehr hilfreich haben wir die Rückrollsperrung EasyStart empfunden, die ein Zurückrollen am Berg beim Anfahren zuverlässig verhindert, während die Elektronik selbsttätig einkuppelt. Tempomat und Bremsomat sind obligatorisch, die Bedienung vom TGA her bekannt.

Die Vorderachse ist eine Mehrlenkerachse vom Typ VOS-08-B01 mit Einzelradaufhängung. Als Antriebsachse

kommt die bewährte Hypoidachse HY-1336-B ( $i = 3,36$ ) mit vier Achsführungslenkern zum Einsatz. Bei der Nachlaufachse kommt eine elektrohydraulisch gelenkte Achse vom Typ MAN NOLS-08-B01 mit Einzelradaufhängung zum Einsatz. Die Achse sperrt automatisch beim Zurücksetzen.

Die Federung erfolgt über eine elektronisch geregelte Luftfederung mit elastischer Einfederungsbegrenzung innerhalb der Luftbälge. ZF lieferte bei unserem Testfahrzeug darüber hinaus auch ein CDC (Continuous Damping Control) System zur Anpassung an unterschiedliche Ladezustände, Fahrzustände und Fahrbahngegebenheiten. Zwei Dämpfungsstufen sollen sich dabei einstellen lassen. Im Testbetrieb war aber kein fühlbarer Unterschied zwischen den beiden Stufen bemerkbar. Wankbewegungen sind dem Starliner sowieso fremd. ◀

*Der Arbeitsplatz des Fahrers ist nach modernsten Erkenntnissen der Ergonomie gestaltet, elektronische Helfer erleichtern die Arbeit.*



*Hinter der imposanten Heckklappe des Starliners verbirgt sich (noch) altbekannte MAN-Technik. In unserem Testfahrzeug war der D28 Sechszylinder-Reihenmotor mit 12 Liter Hubraum eingebaut.*



*Einmal mehr ist es gelungen, das markante Neoplan-Gesicht auf überraschend neue Art und Weise zu interpretieren.*



*Einladendes Entree: Beleuchtete Trittstufen führen in den Innenraum.*

*Gepäckablagen wie im Flugzeug.*



*Die Bedienung der Leseleuchten erfolgt über eine Touch-Funktion der mittleren LED.*

