

# NEOMAN Bus Gruppe

Presse Information



Transport worldwide. Powered by MAN.

## Neuaufgabe eines Evergreens – der neue NEOPLAN Cityliner am Start

NEOPLAN, eine Marke der NEOMAN Bus Gruppe, stellt auf der IAA Nutzfahrzeuge 2006 als Weltpremiere den von Grund auf neu entwickelten Reisebus NEOPLAN Cityliner vor. Optisch und technisch setzt der neue Cityliner Maßstäbe in seiner Klasse und führt so die lange NEOPLAN-Tradition fort, Busse nicht nur funktionell, sondern auch ausgesprochen attraktiv zu gestalten. Der Oberklasse-Reisebus wird auf der IAA als zweiachsiger Hochdecker mit 12,24 m Länge zu sehen sein (Cityliner HD). Weitere Version mit drei Achsen sind zunächst in einer Länge von 12,9 Meter (Cityliner HDC), später auch mit 13,9 Meter Länge (Cityliner HDL) lieferbar. Der neue Cityliner wird ausschließlich in einer Höhe von 3,70 Meter angeboten. Mit dieser völlig neu entwickelten Reisebus-Generation schreibt NEOPLAN ein weiteres Kapitel in der 35-jährigen Geschichte des Cityliners, der anlässlich der Internationalen Buswoche in Monaco 1971 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt wurde und seither mehr als 7.000 Mal in alle Welt verkauft wurde.

### Design und Ausstattung – Elegant in jeder Hinsicht

Der neue NEOPLAN Cityliner verkörpert Busdesign in seiner schönsten Form: Seine Linienführung strahlt eine schlichte Eleganz aus, bei der die dynamische Formgebung und die weitläufigen, in sich geschlossenen Glas- und Lackflächen den Gesamteindruck prägen. Auf optischen Zierrat und gestalterische Schnörkel hat NEOPLAN-Designer Michael Streicher ganz bewusst verzichtet. Gerade dadurch gelingt es, dem NEOPLAN Cityliner ein neues, modernes Gesicht zu verleihen und durch eine behutsame Weiterentwicklung der typischen Gestaltungselemente gleichzeitig den Charakter des traditionsreichen Reisebusklassikers zu erhalten. Dass das Gesicht des Neuen trotz aller Traditionspflege und Markenbeständigkeit deutlich moderner und prägnanter in die Welt blickt

Salzgitter, Juli 2006

#### NEOMAN Bus GmbH

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Heinrich-Büssing-Str. 1  
D-38239 Salzgitter

#### Büro Stuttgart:

Vaihinger Str. 118-122  
70567 Stuttgart

#### Bei Rückfragen:

Jan de Haas  
Tel. +49 5341 282050  
[Jan.de\\_Haas@neoman.de](mailto:Jan.de_Haas@neoman.de)

Thorsten Wagner  
Tel. +49 5341.28-2268  
[Thorsten.Wagner@neoman.de](mailto:Thorsten.Wagner@neoman.de)

Simone Setka  
Tel. +49 711.7835-464  
[Simone.Setka@neoman.de](mailto:Simone.Setka@neoman.de)

[www.neoman.de](http://www.neoman.de)

als beim Vorgänger, ist einigen gestalterischen Kniffen und nicht zuletzt der formalen Verwandtschaft zum Premium-Superhochdecker NEOPLAN Starliner zu verdanken. Während Gestaltungsmerkmale wie der „Diamantschliff“ an der Dachkante über den Seitenscheiben oder die weit nach hinten geführten Fahrerfenster, welche die typische „Kanzel-Optik“ der Front zusätzlich betonen, dem Bus seinen unverwechselbaren Charakter verleihen, sorgen erprobte Bauteile aus dem NEOPLAN Starliner wie Bugschürze, Heckklappe, Klappengriffe oder Seitenscheiben für eine hohe Serienqualität von Anfang an. Hinter den oben angeschlagenen Kofferklappen, die auf Wunsch auch als Parallelschwenklappen zu haben sind, finden von rund 9,4 bis 11,4 Kubikmeter (Cityliner HD/HDL) Gepäck ihren Platz. Über den Radläufen sind nunmehr schon beim Hochdecker zusätzliche, von außen zugängliche Stauräume verfügbar, ebenso im Sondernutzungsraum hinter dem Fahrer.

So überzeugend schön sich die Karosserie des neuen NEOPLAN Cityliner präsentiert, so zeitlos elegant ist den Designern das Interieur gelungen. Schon allein die hohen, frei hängenden Gepäckablagen vermitteln den Eindruck von Großzügigkeit und Eleganz. Sie gehören mit 215 Millimetern lichter Höhe zu den größten in dieser Klasse. Aber auch so pfiffige Details wie die zu den Seitenfenstern hin nach oben gewölbte Decke, die dadurch ein größeres Sichtfeld frei gibt, sind typisch für die neue Cityliner-Generation. Dieser Reisebus ist nicht einfach Vehikel sondern vielmehr Lebensraum, der die Lebensfreude seiner Fahrgäste widerspiegelt und so das Reisen zum Vergnügen macht. In der 12,24 Meter langen Zweiachsversion Cityliner HD finden minimal zwischen 46 (4-Sterne-Version) und 51 (3-Sterne-Version) Fahrgäste Platz. Der Dreiachser mit 12,99 Meter Länge (Cityliner HDC) verfügt dagegen über 50 beziehungsweise 55 Fahrgastplätze, beim langen Dreiachser Cityliner HDL sind es 54 bzw. 59 Plätze (alle Werte mit überbauter Toilette).

Ein gelungenes Zusammenspiel von ansprechendem Design und Kundennutzen findet sich auch im Cockpit wieder. Dieses besticht nicht nur durch ein enormes Platzangebot für den Fahrer, sondern vor allem durch eine außergewöhnlich praxisgerechte Gestaltung. So kann der Fahrer über das edel gestaltete Multifunktionslenkrad (optional in Leder) die wichtigsten Fahr- und Bordfunktionen steuern, ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Die cockpitartig geformte Instrumententafel

entspricht modernsten ergonomischen Erkenntnissen und schafft so die Grundlage für ein sicheres, entspanntes Fahren. In den reichlich vorhandenen und vorbildlich groß dimensionierten Ablagen finden alle Utensilien und Reiseunterlagen für Fahrer und Begleiter bequem Platz.

Für ein angenehmes Reiseklima sorgt im neuen NEOPLAN Cityliner eine im Heck positionierte Aufdach-Klimaanlage mit 30 kW Kälteleistung, eine Heißlandanlage mit 36 kW ist gerade für die beiden Dreiachsversionen ebenfalls erhältlich. Durch eine ausgefeilte Technik baut die Standardanlage nicht nur erheblich leichter (rund 70 Kilogramm), sie benötigt auch nur etwa halb so viel Kältemittel wie herkömmliche Aufdachanlagen. Serienmäßig erhält der Fahrer eine separat zu regelnde Frontbox für den Kanzelbereich. Über die aus dem Starliner der ersten Generation bekannten walzenartigen Belüftungsdüsen, die sich als schmales Band unter den Gepäckablagen entlang ziehen, lässt sich der Luftstrom von jedem Passagier individuell einstellen. Durchgehende Seitenwand-Konvektoren sorgen für eine gleichmäßige Temperierung im Heizbetrieb.

### **Der Aufbau – Stabile Grundlage für ein Busleben**

Dass die Busdesigner in der gefälligen Formgebung Sicherheitsaspekte wie die steifer gestalteten Überrollbügel vorn und hinten nicht über Gebühr betont haben, zeugt vom sicherheitstechnischen Selbstverständnis der NEOPLAN-Mannschaft: Bussicherheit nach höchsten Maßstäben ist in NEOPLAN-Bussen eben selbstverständlich. Um der Buskarosse insgesamt eine steifere Form zu geben, setzen die Konstrukteure im neuen NEOPLAN Cityliner auf die bewährte Ringspantentechnik aus dem Starliner, bei der sich die Querstreben wie im Schiffsbau einmal rings um den gesamten Aufbau spannen. An den besonders beanspruchten Knotenpunkten der Verbindung zwischen Unterbau, Fußboden und Dachaufbau sind die Ringspanten in einer speziellen Innenrohrtechnik ohne Schweißnähte gefertigt und mit stabilen Knotenblechen zusätzlich stabilisiert. Außerdem wird ein neuer Stahl, der eine höhere Festigkeit besitzt, für den Rohbau eingesetzt.

Folge all dieser Maßnahmen sind eine hohe Steifigkeit, extrem niedrige Fahrgeräusche und somit höchster Fahrkomfort. Durch den Einsatz von modularen Komponenten aus dem NEOMAN Fertigungsverbund, etwa

beim Triebstrang, sind optimale Ersatzteilverfügbarkeit und eine hohe Serienqualität von Anfang an gewährleistet.

## **Antrieb und Fahrwerk – Kraftvoll und dynamisch**

Der neue NEOPLAN Cityliner HD wird serienmäßig vom 10,5 Liter großen Reihen-Sechszylinder-Turbodiesel MAN D 2066 LOH 03/04 Common Rail angetrieben. Damit verfügt der Cityliner über neueste EURO 4-Technologie, die auch weiterhin auf den aufwendigen und komplizierten Einsatz von Harnstoff verzichten kann. Mit dem patentierten MAN PM-KAT<sup>®</sup> hat der Bus sogar einen offenen Partikelfilter serienmäßig an Bord. In der Serienversion leistet der stehend im Heck eingebaute Motor für den zweiachsigen Cityliner HD 400 PS, eine Version mit 440 PS ist auf Wunsch verfügbar. Für die längere Dreiachsversion des Cityliner bietet sich neben der hier serienmäßigen 440 PS-Variante besonders der 480 PS starke MAN D 2676 LOH 02 CR mit 12,4 Liter Hubraum an, der grundsätzlich in Verbindung mit einem TipMatic-Getriebe zu haben sein wird. Allen Motoren gemein ist die moderne Common Rail-Einspritzung, die enorme Drehmomente von 1.900 Nm (440 PS: 2.100 Nm/ 480 PS: 2.300 Nm) über ein breites Drehzahlband von 1.000-1.400 Umdrehungen in der Minute zur Verfügung stellt.

Ein Sechsgang-Schaltgetriebe, das über eine komfortable, Seilzugschaltung bedient wird, gibt die Kraft an die Antriebsachse weiter. Das Fahrwerk mit der bewährten Einzelradaufhängung vorne und der mehrfach geführten Hypoidachse hinten basiert auf ausgereifter MAN-Technologie und wird grundsätzlich mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) ausgestattet, das in kritischen Situationen durch einen Motor- oder Bremsengriff zu einer Stabilisierung des Fahrzeuges beiträgt. Das elektronisch geregelte Dämpfersystem CDS (Comfort Drive Suspension), das in jeder Fahrsituation stets für optimalen Fahrkomfort sowie ein verbessertes Fahrzeughandling und größere Fahrzeugsicherheit sorgt, ist auf Wunsch ebenfalls erhältlich.

## **Elektronik und Assistenzsysteme – Moderne Helfer an Bord**

Zur Sicherheit tragen darüber hinaus die vielen elektronischen Helfer, wie etwa der serienmäßige Bremsassistent oder der

Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer, bei. Der Bremsassistent erkennt aufgrund von Bremspedalweg und Pedalbeschleunigung eine Notbremsung schon im Ansatz und baut sofort den größtmöglichen Bremsdruck auf. Der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzer (MSC, Maximum Speed Control) ist ein Bestandteil der integrierten Geschwindigkeitsregelanlage und verhindert durch Motorbrems- oder Retarder-Eingriff ein Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit auch bei Bergabfahrt. Zusätzlich sind im neuen NEOPLAN Cityliner die neuesten Fahrerassistenzsysteme wie der abstandsregelnde Tempomat ACC oder das Spurüberwachungssystem LGS optional verfügbar. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist das neuartige Lichtkonzept des Cityliner, der als erster Bus seiner Klasse serienmäßig mit einem Kurvenlicht ausgestattet wird, das durch einen vergrößerten Lichtkegel die Sicht in engen Kurven und beim Abbiegen wesentlich verbessert. Auf Wunsch lassen sich die modular aufgebauten Scheinwerfer auch mit Bi-Xenon-Licht ausrüsten.

### **Wartung und Service – Rundum abgesichert**

Modernste Antriebskomponenten und eine große Anzahl wartungsfreier Bauteile verbinden sich im NEOPLAN Cityliner zum größtmöglichen Kundennutzen. So sorgen verbrauchsgünstige EURO 4-Motoren ebenso für eine hohe Wirtschaftlichkeit des Reisebusses wie die langen Wartungsintervalle von 120.000 Kilometer. Der NEOPLAN Cityliner wird in allen europäischen Ländern über das Verkaufsnetz der NEOMAN Bus GmbH vertrieben. So kann jeder Unternehmer bei Bedarf in vollem Umfang auf die gewohnte Kompetenz im Bereich des After-Sales-Dienstleistungen und der omnibusspezifischen Serviceangebote der MAN Nutzfahrzeuge AG zurückgreifen. Durch die Verwendung der integrierten TEPS® Bordelektronik kann die Elektrik in jeder Werkstatt mit dem MAN Cats II® Tool ausgelesen werden.

## Technische Daten NEOPLAN Cityliner

| Modell  | Cityliner<br>N 1216 HD  | Cityliner<br>N 1217 HDC  | Cityliner<br>N 1218 HDL  |
|---|---|--|--|
| Länge/Breite/Höhe,<br>mm  | 12 240  | 12 990   | 13 990   |
| Radstand, mm  | 6 060   | 6 200/1 470  | 6 550/1 470  |
| Überhang vorn/hinten,<br>mm                                     | 2 920/3 260   | 2 920/2 400  | 2 920/3 050  |
| Wendekreis, mm  | 21 154  | 21 494   | 22 354   |
| Sitzplätze 4 Sterne/<br>3 Sterne (bei über-<br>bauter Toilette) | 46/51   | 50/55  | 54/59  |
| Fußbodenhöhe, mm  | 1 346   | 1 346  | 1 346  |
| Stehhöhe, mm  | 2 066   | 2 066  | 2 066  |
| Gepäckraumvolumen,  | 9,4 m <sup>3</sup>  | 10,4 m <sup>3</sup>  | 11,4 m <sup>3</sup>  |
| Tankvolumen, l  | 480   | 480, altern.680  | 480, altern. 680   |
| Motorbauart   | MAN Reihensechszylinder, stehend, Common Rail-Einspritzung, Euro 4 mit gekühlter Abgasrückführung (AGR) und MAN PM-KAT®                       |  |  |
| Motor   | MAN D 2066 LOH, Hubraum 10.516 cm <sup>3</sup>  | MAN D 2066 LOH, Hubraum 10.516 cm <sup>3</sup> / MAN D2676 LOH, Hubraum 12.412 cm <sup>3</sup> | MAN D 2066 LOH, Hubraum 10.516 cm <sup>3</sup> / MAN D2676 LOH, Hubraum 12.412 cm <sup>3</sup> |
| Leistung/<br>Drehmoment   | 294 kW/400 PS, 1900 Nm<br>324 kW/440 PS, 2100 Nm  | 324 kW (440 PS) 2100 Nm /<br>363 kW (480 PS) 2300 Nm   | 324 kW (440 PS) 2100 Nm/<br>363 kW (480 PS) 2300 Nm  |
| Getriebe  | Manuelles Sechs-Gang-Getriebe ZF 6 S 1900/GO 210;<br>optional automatisiertes Zwölfganggetriebe TipMatic, Serie bei D2676 mit 353 kW (480 PS) |  |  |

|                        |  |        |        |
|------------------------|--|--------|--------|
| Achsen                 | Vorderachse: Mehrlenkerachse MAN VOS-08-B-01. Antriebsachse: Hypoidachse MAN HY-1336-B. Nachlaufachse: Mehrlenkerachse MAN NOLS-08-B-01, adhäsionsgelenkt, auf Wunsch elektrohydraulisch gelenkt (EHLA), ECAS-Luftfederung optional mit elektronisch geregelten Dämpfern (CDS) |        |        |
| Bremsen                | Innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, elektronisch geregelte Bremsanlage EBS, ZF Intarder, elektronisches Stabilitätsprogramm ESP   |        |        |
| Zul. Gesamtgewicht, kg | 18 000   | 25 800 | 25 800 |

NEOMAN Bus mit Sitz in Salzgitter ist der Geschäftsbereich Omnibus der MAN Nutzfahrzeuge Gruppe. Das Unternehmen entwickelt, produziert und vermarktet Omnibusse der Marken MAN und NEOPLAN. Im Geschäftsjahr 2005 erzielte die NEOMAN Bus Gruppe mit 8.000 Mitarbeitern und über 6.000 verkauften Bussen und Fahrgestellen einen Umsatz von rund 1,2 Milliarden Euro.