



Gebaut aus Highlights – Der neue NEOPLAN Skyliner

Köln, 26.07.2011

- **Exklusives Sharp Cut-Design**
- **SkyLights-Konzept für mehr Licht und beste Aussicht**
- **Neu entwickelte Dual-Zone-Klimaanlage**
- **Umfassendes Sicherheitskonzept mit aktivem Fahrwerk in Serie**
- **Effizienter Antriebstrang**

MAN Truck & Bus AG
Communications
Dachauer Str. 667
80995 München

Bei Rückfragen:
Dr. Detlef Hug
Tel. +49-89-1580-2001
Detlef.Hug@man.eu

Mit dem neuen Skyliner schreibt NEOPLAN die mehr als 40-jährige Erfolgsgeschichte des Reise-Doppeldeckers fort. Als Begründer der Reisedoppeldecker-Klasse im Jahr 1967 kann der Skyliner nicht nur auf eine lange Tradition, sondern auch auf regen Kundenzuspruch zurückblicken – mehr als 4.000 Skyliner rollten bis heute weltweit auf die Straßen und eröffneten den Passagieren eine einzigartige Dimension der luxuriösen Busreise. Dynamisch, exklusiv und voller Innovationen: mit dem neuen NEOPLAN Skyliner, der ab Anfang 2012 lieferbar ist, knüpft die exklusive Premiummarke der MAN Truck & Bus AG an die erfolgreiche Vergangenheit des Reise-Doppeldeckers an.

www.mantruckandbus.com

Im vergangenen Jahr, rechtzeitig zum 75. Geburtstag der Marke NEOPLAN, präsentierte sich auf der IAA in Hannover erstmals der neue Skyliner als Preview dem internationalen Publikum. Die Reaktionen auf die 5. Generation des modernen Reise-Doppeldeckers waren ausgezeichnet. In diesem Jahr wurden die ersten fünf Fahrzeuge an ausgewählte Busbetreiber in Deutschland und Dänemark zur Kundenerprobung übergeben. Auf der Messe Busworld in Kortrijk (Belgien) im Oktober dieses Jahres schließlich wird der NEOPLAN Skyliner seine offizielle Weltpremiere feiern – dies ist zugleich der Verkaufsstart. Die ersten Busse werden ab Anfang 2012 ausgeliefert. Bereits heute liegen zahlreiche Bestellungen für das neue Highlight in der Reisebus-Königsklasse vor.

Exklusives Skyliner-Design – Perfekter Dreiklang von Form, Funktion und Ergonomie

Das NEOPLAN-Design ist legendär und wurde in der Vergangenheit vielfach mit international renommierten Preisen ausgezeichnet. Entsprechend hoch war der Anspruch an Stephan Schönherr, MAN Chefdesigner Bus und sein erfahrenes Designteam bei der Gestaltung der 5. Skyliner-Generation. Der Reise-Doppeldecker stellt für die Bus-Designer die größte Herausforderung dar: es gilt, einem knapp 14 m langen, 2,55 m breiten und 4 m hohen Fahrzeugkörper ästhetische Leichtigkeit sowie Dynamik zu verleihen und dabei zugleich einen perfekten Dreiklang von Form, Funktion und Ergonomie zu erreichen. Mehr als drei Jahre arbeiteten Stephan Schönherr und sein Gestalter-Team, dem auch der bekannte NEOPLAN-Designer Michael Streicher angehörte, an der Formvollendung des Exterieurs, Interieurs sowie der Auswahl von Farben, Materialien und Oberflächen für den Innenraum. Das Ergebnis ist eine überzeugende und innovative ästhetische Weiterentwicklung des NEOPLAN Skyliner, der im Jahre 1967 die Klasse der Reise-Doppeldecker begründete und seitdem über vier Generationen die Entwicklung dieser Bus-Kategorie maßgeblich beeinflusst hat.

Klare Linien und scharfe Kanten in Glas und Blech sind dabei mit einer kompromisslosen Aerodynamik kombiniert, die neue Maßstäbe in der Königsklasse der Reisebusse setzt. Die konsequente Linienführung, das preisgekrönte „Sharp Cut“-Design von NEOPLAN bildete die Basis der Skyliner-Gestaltung und weist den Reise-Doppeldecker als Mitglied der aktuellen NEOPLAN-Familie aus. Im Rahmen dieser Neuinterpretation werden traditionelle Design-Merkmale wie die nach vorn strebenden Fensterholme mit neuen Stilelementen wie dem Diamantschliff an der oberen Fensterkante, modellierten Einzügen beider Seiten im Heckbereich sowie einer markanten Bugmaske harmonisch verbunden. Das „Gesicht“ des Skyliner ist geprägt von der klassisch großen, horizontal geteilten Frontscheibe sowie der NEOPLAN-typischen Bugschürze mit den scharf angeschnittenen Scheinwerfern in Klarglas-Optik. Serienmäßig ist der Skyliner mit LED-Tagfahrlicht und Kurvenlicht ausgestattet, Bi-Xenon-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht sind auf Wunsch erhältlich. Blinker und Nebelscheinwerfer sind separat in der Bugschürze untergebracht. Größere Bugeckradien und Wölbungen der Scheibe vor den A-Säulen, konsequente Verrundungen und flächenbündige Oberflächen sowie eine um ca. 25 Grad geneigte obere Frontscheibe tragen zu aerodynamischen Bestwerten des neuen Skyliner bei.

Die A-Säulen sind so schlank wie nötig ausgeführt: dadurch wird die Rundumsicht des Fahrers so wenig wie möglich gestört und – dank der dunklen Einfärbung der Holme – eine nach außen hin ununterbrochene Fenstergrafik erreicht. Die üppig dimensionierte, dreidimensional gewölbte und weit nach

hinten geneigte Panoramasscheibe verleiht dem Skyliner eine unverwechselbare Optik und eröffnet den Reisenden im Oberdeck einen einzigartigen Ausblick. Im seitlichen Anschluss verbindet sich die Panoramasscheibe optisch mit dem Fensterband des Unterdecks. Hierdurch wird die physische Trennung von Ober- und Unterdeck grafisch aufgehoben und die typische Visier-Optik der Skyliner-Front betont.

Der Skyliner zeugt von Designqualität und optischer Finesse – wie jeder Reisebus von NEOPLAN seit den 50er Jahren. In der Seitengrafik besticht der Skyliner durch die neuen Proportionen der Fensterflächen, die die Karosserie optisch strecken und ihr ästhetische Leichtigkeit verleihen. Der Reise-Doppeldecker wirkt aus keiner Perspektive klobig oder schwerfällig, sondern vielmehr wendig und kompakt. Die weit ins Dach laufenden Glasscheiben des Oberdecks mit dem charakteristischen Diamantschliff der transparenten Dachrandverglasung unterstreichen die Exklusivität des Skyliner zusätzlich. Die angeschrägten Radläufe des Dreiachsers betonen den dynamischen Charakter des Skyliner. Dank einer klaren und konsequenten Linienführung und den markentypisch akzentuierten Designelementen können die Gestalter auf modischen Zierrat verzichten, der dem Ziel einer NEOPLAN-Linie und zeitlosen Eleganz widersprochen hätte.

Das athletische Heck des Skyliner bilden die sich nach unten verjüngende Heckscheibe, die verchromte Blende mit NEOPLAN-Schriftzug – mit integrierter Rückfahrkamera –, die markanten Kühlrippen sowie die bereits vom Starliner und Cityliner bekannten schwungvollen Rückleuchten. Ein elegant gestalteter Stoßfänger bildet den robust wirkenden Heckabschluss. Die seitlichen Dachvouten-Einzüge in Form der *SkyLights* sowie der Spoiler-artige Dachabschluss tragen außerdem zur Reduzierung des Luftwiderstandes bei. In aufwendigen Simulationen und dank zahlreicher Entwicklungsstunden im Windkanal konnte eine konkurrenzlose Aerodynamik der Skyliner-Karosserie erreicht werden. Die großen Bugradien und die angeschrägte Panoramasscheibe, die glatte Karosserie mit bündig eingelassenen Türen und Luken sowie das aerodynamisch optimierte Heck sorgen für einen Luftwiderstandsbeiwert (c_w) von lediglich 0,41 – ein für Reise-Doppeldecker bislang unerreichter Bestwert, der auf dem Niveau eines modernen Mittelklasse-Vans liegt. Die ausgezeichnete Aerodynamik des Skyliner zahlt sich für den Busunternehmer in Form niedriger Kraftstoffverbräuche und -kosten aus, während die Reisenden von den weiter reduzierten Fahrtwindgeräuschen profitieren. Für die Umwelt bedeutet das einen der niedrigsten CO₂-Emissionswerte pro Personenkilometer, die aktuell kein anderes marktgängiges Verkehrsmittel erreichen kann.

Bei der Gestaltung des Skyliner griffen die Designer bewusst auf Komponenten zurück, die auch beim NEOPLAN Starliner bzw. Cityliner Verwendung finden wie zum Beispiel Rückleuchten, Scheinwerfer, Klappen oder Glasscheiben. Damit wird die Variantenvielfalt innerhalb der NEOPLAN-Modellfamilie begrenzt – zum Vorteil des Kunden. Der Einsatz von Gleichteilen erhöht die Sicherheit bei der Ersatzteilversorgung und senkt zugleich die Folgekosten im Falle von Unfallschäden.

Reisen auf höchstem Niveau – das exklusive Interieur des neuen Skyliner

Das Äußere des neuen Skyliner weckt hohe Erwartungen bei den Reisenden, die in den neuen Reise-Doppeldecker einsteigen. Zwei breite Türen und eine niedrige Einstiegshöhe von weniger als 36 cm ermöglichen den bequemen Zugang zu einer neuen Dimension des Reisens mit dem Bus. Dank zahlreicher Innovationen und klugen Gestaltungsideen ist den Skyliner-Entwicklern ein Innenraum gelungen, der bei einer erweiterten Sitzplatzkapazität jedem einzelnen Fahrgast maximale Bewegungsfreiheit, beste Aussicht sowie höchsten Sitzkomfort beschert.

Bis zu 83 Sitzplätze (plus Fahrer und Begleitperson) bietet der neue Skyliner. Mit 13,99 m ist er um 20 cm gegenüber seinem Vorgänger (Skyliner L) in der Länge gewachsen. Dies kommt dem Passagier- und Gepäckraum gleichermaßen zugute. Das Unterdeck des neuen Skyliner ist als „Aktionszone“ gestaltet: hier wird der bequeme und zügige Ein- und Durchstieg der Passagiere ins Oberdeck gewährleistet, hier sind die Vis-à-vis Sitze mit großzügigen Tischen, die Bordküche und eine stufenlos erreichbare Toilette untergebracht. Mit einer Stehhöhe von 1,81 m und einem breiten Durchgang bietet das Unterdeck beste Voraussetzungen für „Action“. Die großzügige Verglasung wirkt dem bei anderen Reise-Doppeldeckern anzutreffenden „Höhlencharakter“ des Unterdecks mit viel Licht von außen wirksam entgegen. Die gute Zugänglichkeit der Sitzgruppen, die frei schwingenden Gepäckablagen sowie die NEOPLAN-typischen Service-Sets an jedem Platz mit walzenförmigen, drehbaren Lüftungsdüsen, individuell einstellbaren LED-Leselampen sowie dem integrierten Hostess-Ruf sorgen für hohen Fahrgastkomfort. Über zwei 10,5 Zoll große LCD-Monitore können die Fahrgäste im Unterdeck entweder die Fahrt auf der Straße miterleben (via Kamera im Armaturenbrett) oder einen vom DVD-Player eingespielten Film anschauen – unabhängig davon, ob sie gerade in oder entgegen der Fahrtrichtung sitzen.

Vom Unterdeck führen zwei bequeme Aufgänge zum Oberdeck – der luxuriösen Ruhezone des neuen Skyliner mit einer Stehhöhe von 1680 mm (plus 30 mm gegenüber dem Vorgängermodell). Dreiecksfenster auf der Fahrerseite beziehungsweise hinter der Tür 2 sowie transparente Treppenverkleidungen lassen möglichst viel Tageslicht zu den Aufgängen – die Helligkeit lädt die Passagiere zum Aufstieg geradezu ein.

Oben erwartet die Passagiere ein Licht durchfluteter Aufenthaltsbereich, der im Markt der Reise-Doppeldecker seinesgleichen sucht. Mit den nach oben ins Dach laufenden Seitenscheiben, dem neuartigen Bugkuppelfenster oberhalb der ersten Sitzreihe und den serienmäßig verglasten Notausstiegen wird eine besonders helle Atmosphäre im Oberdeck geschaffen – wir nennen dieses Konzept „SkyLights“. Erstmals im NEOPLAN Starliner im Jahr 2004 gezeigt, sind diese verglasten Oberlichter zum Dach hin eine deutliche Reminiszenz an die typischen Dachrandverglasung bei NEOPLAN-Bussen der 40er und 50er Jahre. Da der Skyliner-Passagier, anders als im Starliner, direkt unterhalb der SkyLights sitzt, wird der Raumeindruck im Oberdeck nochmals deutlich erweitert. Besonders von den äußeren Sitzplätzen aus ist es dank eines Blickwinkels von ca. 40 Grad möglich, fast senkrecht nach oben zu schauen – auf Berg- und Stadtpanoramen zum Beispiel. Zusätzlich dankt es der außen sitzende Fahrgast mit deutlich mehr Kopffreiheit als bisher. Ein Bonbon für die Fahrgäste in der ersten Reihe stellt neben der gewölbten Panoramasteibe das große SkyLight in der Bugkuppel dar – die knapp 0,5 qm große Scheibe verwandelt die vordere Sitzreihe in eine mobile Aussichtsterrasse. Wer zusätzlich zu den drei serienmäßigen Notausstiegen aus Glas zwei weitere bestellt, erhält ein nahezu durchgängiges Glasdach.

Selbstverständlich sind die großen Glasflächen des neuen Skyliner mit einem starken UV-Schutz ausgestattet, so dass sich selbst bei intensiver Sonneneinstrahlung der Innenraum nicht über Gebühr aufheizt und die maximale Leistung der Klimaanlage nicht vollumfänglich abgerufen werden muss.

Bei Nachtfahrt sorgt eine angenehme Ambiente-Beleuchtung dafür, dass sich Personal und Passagiere im Innern des Skyliner orientieren und bewegen können: harmonisch eingefügte LED-Lichtleisten am Boden, an den Stufen der Aufgänge sowie an den offenen Ablagen sorgen für dezente Beleuchtung, stören andererseits nicht die Sicht nach außen beziehungsweise den Schlaf der Fahrgäste. Individuell einstellbare LED-Leuchten an jedem Sitzplatz sorgen bei

Bedarf für Licht zum Lesen. Darüber hinaus ist der Skyliner im Oberdeck serienmäßig mit zwei 19 Zoll großen Monitoren ausgestattet.

Prima Klima – neu entwickelte Dual-Zone-Klimaanlage für mehr Komfort

Reise-Doppeldecker stellen besondere Anforderungen an die Klimatisierung. Für die 5. Skyliner-Generation wurde diese komplett neu entwickelt. So ist die konventionelle Klimaanlage im Heck des Busses nunmehr ausschließlich für die Klimatisierung des Oberdecks verantwortlich, während das Unterdeck nun über zwei eigene Verdampfer (so genannten Klimatoren) mit jeweils neun Kilowatt Leistung verfügt. Der Fahrer kann dank der Dual-Zone-Klimaanlage die Temperaturen für das Ober- und Unterdeck noch besser als bisher unabhängig voneinander regeln.

Zugleich steigt die Leistung der Klimaanlage deutlich an: im neuen Skyliner stehen maximal 56 kW Kühlleistung zur Verfügung, das sind fast 40 Prozent mehr als beim Vorgänger. Aufgrund einer geänderten Deckenkonstruktion mit größer dimensionierten Luftkanälen wurde darüber hinaus der Luftdurchsatz gegenüber dem Vorgängermodell um 25 Prozent erhöht. Für die Passagiere ergibt sich dadurch eine noch wirkungsvollere, dabei zugfreie Belüftung. Gleichzeitig konnte die Geräuscentwicklung der Belüftung weiter reduziert werden. Die Gesamtluftleistung im neuen Skyliner beträgt stolze 14.700 m³/h, die maximale Heizleistung liegt bei 96,6 kW.

Weg mit dem Gepäck – Skyliner-Kofferraum bietet mehr Volumen

Mehr Platz bietet der neue Skyliner nicht nur für Personal und Passagiere, sondern auch für deren Gepäck. Der Kofferraum profitiert von dem größeren Fahrzeugüberhang hinten sowie von dem neuen Klimatisierungskonzept: aufgrund der getrennten Klimaanlagen für Ober- und Unterdeck entfallen beim neuen Skyliner die Luftschächte, die beim Vorgänger die kühle Luft von der Heckklimaanlage in das Unterdeck leiten mussten. So konnte der Stauraum beim neuen Skyliner auf bis zu elf Kubikmeter erweitert werden – ein Bestwert im Wettbewerbsumfeld. Der Kofferraum ist zudem von beiden Fahrzeugseiten über große Luken sowie einer Tür auf der linken Fahrzeugseite – und auf Wunsch auch von der Bordküche aus – sehr gut zugänglich und präsentiert sich weitgehend frei von Zerklüftungen.

Fünf Sterne für den Unfallschutz – im Skyliner ist Sicherheit Serie

Die Rohbaustruktur des neuen Skyliner wurde den gestiegenen Sicherheitsanforderungen entsprechend weiter verbessert. Gewichtsoptimierte Rohre aus hochfesten Stählen und mit einem größeren Querschnitt bilden das tragende Grundgerippe, das mit Hilfe der so genannten kathodischen Tauchlackierung zuverlässig vor Korrosion geschützt ist. Umlaufende Ringspannten sowie ein massiver Überrollbügel vorn bilden gemeinsam eine hochstabile Fahrgastzelle, die besten Schutz der Passagiere im Falle eines Unfalles bietet. Der Vorderwagen des neuen Skyliner wurde nach dem Vorbild von Starliner und Cityliner mit einer verstärkten Frontstruktur ausgestattet, die gegenüber derjenigen des Vorgängermodells eine wesentliche höhere Energieaufnahme bei einem Auffahrunfall gewährleistet.

Damit die passiven Sicherheitselemente des Skyliner gar nicht erst zum Einsatz kommen müssen, sind für den neuen Reise-Doppeldecker alle derzeit von MAN lieferbaren Fahrerassistenzsysteme verfügbar: für eine sichere Verzögerung sorgen das elektronische Bremssystem EBS mit Antiblockiersystem (ABS) und Bremsassistent (BA). Die Antriebsschlupfregelung (ASR), das Electronic Stability Program (ESP) mit integrierter Roll-Over-Prevention sorgen gemeinsam durch das gezielte Abbremsen einzelner Räder beziehungsweise durch eine automatische Motormomentreduzierung dafür, dass der neue Skyliner auch in kritischen Fahrsituationen in der Spur und auf der Straße bleibt. Maximum Speed Control (MSC), Adaptiv Cruise Control (ACC) und das Lane Guard System (LGS) wiederum unterstützen den Fahrer bei seiner verantwortungsvollen Fahraufgabe und können erwiesenermaßen das Unfallrisiko deutlich senken. Last but not least schützt das Reifendruck-Kontrollsystem (TPM = Tyre Pressure Monitoring) zuverlässig vor Reifenpannen sowie kritischen Fahrsituationen auf Grund eines plötzlichen Druckabfalls in einem Reifen. So kann im Rahmen des Tyre Managements sogar auf das Mitführen eines Ersatzrades verzichtet und der Stauraum im Unterdeck anderweitig genutzt werden.

Zwei-Punkt-Gurte an allen Sitzen (Drei-Punkt-Gurte auf Wunsch) und eine Brandmeldeanlage, die Motorraum und Zusatzheizung mit Hilfe thermischer Sensoren, Kofferraum, Toilette und Hauptschalttafel mit optischen Sensoren überwacht, runden das umfassende Sicherheitsprogramm des neuen Skyliner ab und machen ihn zum sichersten Reisebus in seiner Klasse – für Busbetreiber ein wichtiges Argument im Wettbewerb um Fahrgäste.

Skyliner serienmäßig mit aktivem Fahrwerk (CDS) – einmalig in der Klasse der Reise-Doppeldecker

Erstmals in einem Reise-Doppeldecker kommt beim neuen NEOPLAN Skyliner das aktive, elektronisch gesteuerte Federungssystem CDS (Comfort Drive Suspension) serienmäßig zum Einsatz. Dabei wird durch eine stufenlose elektronische Regelung der Stoßdämpferhärte ein optimaler Dämpfungsgrad für sicheres Fahrverhalten und maximalen Fahrkomfort erzielt. Eine umfangreiche Sensorik ermittelt die jeweils aktuelle Fahrbahnbeschaffenheit, die Fahreraktivität, Beladung und Fahrverhalten des Fahrzeugs und stellt innerhalb von Millisekunden jeden Dämpfer optimal ein. Gerade bei einem Reise-Doppeldecker mit seinem relativ hohen Schwerpunkt kann CDS seine Vorteile voll ausspielen: die Fahrstabilität und -sicherheit wird durch CDS deutlich erhöht, die Belastung und damit der Verschleiß von Reifen und weiteren Fahrzeugkomponenten erheblich reduziert. Und auch die Skyliner-Passagiere werden die Vorteile durch CDS zu schätzen wissen: das aktive Fahrwerk reduziert die Wank- und Nickbewegungen des Aufbaus deutlich.

Der Skyliner – ein Top-Arbeitsplatz für jeden Busfahrer

Mehr Komfort und Sicherheit bietet der neue Skyliner auch für das Fahrpersonal; nur ausgeruhte und hoch motivierte Fahrer können ihrer verantwortungsvollen Aufgabe hundertprozentig nachkommen. Deshalb ist der neue Skyliner mit einem Fahrerarbeitsplatz ausgestattet, der kaum Wünsche offen lässt. Selbst groß gewachsene Fahrer finden hinter dem neuen Multifunktionslenkrad eine bequeme Sitzposition – an Platz ist kein Mangel im neuen Skyliner. Das neue Reisebus-Cockpit von NEOPLAN, das auch im Starliner und Cityliner zum Einsatz kommt, bietet beste Sicht auf die Rundinstrumente und das Fahrerinformations-Display; alle Tasten und Schalter sind übersichtlich und griffgünstig positioniert. Serienmäßig ist im Skyliner das TopLine-Multimediacenter mit Navigationssystem und 6,5-Zoll-Farbmonitor verbaut. Die Navigationsanzeige kann auf die Gästemonitore übertragen werden. Dank des Multifunktionslenkrades können vom Fahrer zentrale Funktionen für Audio, ACC etc. bedient werden, ohne dass er dafür die Hände vom Lenkrad nehmen muss. Neu ist für den Skyliner auch die in den Fahrzeugschlüssel integrierte Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung, mit der sich die beiden Türen separat öffnen und schließen lassen.

Zuverlässig und wirtschaftlich dank bewährter Großserientechnik

Reise-Doppeldecker sind exklusive Fahrzeuge – der europäische Gesamtmarkt belief sich im Jahr 2010 auf rund 220 Einheiten. Trotz dieser Exklusivität erwarten die Betreiber von Reise-Doppeldecker die hohe Qualität und Zuverlässigkeit, die sie von anderen Serienbussen kennen. Deshalb setzt NEOPLAN beim neuen Skyliner in den Bereichen Fahrwerk, Antrieb und Elektrik/Elektronik ganz bewusst auf vielfach erprobte und bewährte Systemkomponenten aus dem MAN-Baukasten.

Das Fahrwerk des neuen Skyliner setzt in punkto Dynamik, Komfort und Wendigkeit Maßstäbe in seiner Klasse. Vorn kommt die bekannte Einzelradaufhängung von MAN/NEOPLAN zum Einsatz, hinten werden die effiziente Hypoid-Antriebsachse ($i = 3,36$) sowie die elektrohydraulisch gelenkte EHLA-Nachlaufachse verbaut. Der Radstand beträgt $6.700 + 1.470$ mm, der Wendekreis des Skyliner misst 23,3 m. Das zulässige Gesamtgewicht des Dreiachсers beträgt knapp 26.000 kg, leer bringt der Skyliner – je nach Fahrzeugkonfiguration – zwischen 18.000 und 18.500 kg auf die Waage.

Für angemessenen Vortrieb sorgt der moderne und wirtschaftliche MAN D26 Common Rail-Motor mit 371 kW (505 PS) Leistung und einem maximalen Drehmoment von 2300 Nm, das zwischen 1.000 und 1.400 U/min^{-1} anliegt. Zum Verkaufsstart ist der Skyliner ausschließlich in der Abgaseinstufung EEV erhältlich. Bei der Entwicklung des neuen Skyliner wurde die kommende Abgasnorm EURO 6 bereits berücksichtigt, so dass der Reise-Doppeldecker zur gesetzlichen Einführung am 1.1.2014 in dieser Abgasnorm lieferbar ist. Die Motorleistung wird im Skyliner serienmäßig über ein automatisiertes Zwölf-Gang-Schaltgetriebe an die Hinterachse geleitet: die MAN TipMatic[®] Coach mit speziellem Rangiermodus und der Anfahrhilfe EasyStart schaltet schnell, präzise und äußerst komfortabel.

Selbstverständlich profitieren Skyliner-Betreiber von dem umfangreichen Dienstleistungsportfolio von MAN Truck & Bus, das es erlaubt, sich voll auf das eigene Kerngeschäft zu konzentrieren. Und sollte doch einmal der Skyliner in eine Werkstatt müssen, stehen dafür ein dicht geknüpftes Servicenetz mit rund 1.400 Stützpunkten in ganz Europa sowie der 2009 neu eingeführte MAN BusTOPService zur Verfügung.

Geschichte und Endwicklung des NEOPLAN Skyliner

- **1964 DO-BUS:** zweiachsiger Doppelstockbus für den Linienverkehr, Diplomarbeit von Konrad Auwärter
- **1965 DO-LUX:** zweiachsiger Sightseeing-Doppelstockbus im Styling der Reisebusse vom „Typ Hamburg“; der DO-LUX wurde für Berlin entwickelt, um den Touristen des West-Teils einen Blick über die Mauer in den Ost-Teil zu ermöglichen. Kunde Grein (Globus Reisen) in Köln führte mit seinem Fahrzeug bereits Fahrten nach Brüssel durch. Kunde Geissberger aus Zürich berichtete Chef-Designer Bob Lee, dass er mit seinem Do-Lux samt Anhänger über den Gotthard Pass nach Mailand gefahren ist, um dort mit seiner Gruppe ein Fußballspiel anzuschauen. Dies war für Auwärter und Lee die Initialzündung, einen „richtigen“ Reisedoppeldecker zu entwickeln.
- **1967 Skyliner – der erste Doppeldecker für Fernreisen:** Das erste Fahrzeug wird im April 1967 fertig gestellt. Höhe: 3,80 m; der Bus ist im Design der Reisebus-Reihe „Typ Hamburg“ gehalten, wird aber von Anfang an neben der Typbezeichnung ND/NH 22 auch als „Skyliner“ bezeichnet. Erstmals taucht für einen NEOPLAN Bustyp der Begriff „-liner“ (stammt aus der komfortablen Personenschiffahrt) auf. „Skyliner“ wird in den Folgejahren beinahe zum Synonym von NEOPLAN.
- **1967 Präsentation des ersten dreiachsigen Skyliner:** Vorstellung auf der IAA 1967; Höhe 3,90 m: der zweiachsige Skyliner bleibt weiter im Angebot.
- **1970 Skyliner mit durchgehender Bestuhlung:** statt Kofferraum, Bordküche und Toilette wird der erste oben wie unten komplett durchbestuhlte Skyliner gebaut.
- **1973 Skyliner in „JET“-Optik:** Mit dem Jetliner 1973 werden Cityliner und Skyliner dem neuen Typ angepasst. Alle Seitenscheiben sind geklebt, Frontscheiben und Seitenscheiben von Cityliner und Skyliner sind identisch. Die aktuellen Skyliner sind 4 m hoch und dreiachsig.
- **1974 Skyliner als Linienversion für Los Angeles:** Ende 1974 wird für die Stadtquerungs-Linien in Los Angeles ein Skyliner mit einer Höhe von 4,30 m beschafft. Nach dessen Bewährungsprobe folgen nach fünf Jahren 20 weitere Einheiten.
- **1975 Skyliner-Gelenkzug:** Aus dem NEOPLAN-Baukasten entsteht der Skyliner als Gelenkzug, genannt JUMBOCRUISER N 138/4. Der Motor ist unter dem Gelenk angeordnet, welches den dreiachsigen Vorderwagen mit dem einachsigen Nachläufer verbindet. Länge: 18 m.
- **1978 vierachsiger Super-Skyliner:** Für den Export nach Chile entsteht ein 14,36 m langer, vierachsiger Super-Skyliner. Ab 1980 werden aufgrund schwieriger Einfuhrbestimmungen nur noch vierachsige Bausätze von Stuttgart aus nach Chile geliefert. Die dort ansässige Firma Cametal baute die Wagen dann auf.
- **1979 Skyliner mit hoher Oberdeck-Frontscheibe:** Noch mehr Dynamik und eine verbesserte Sicht für die Fahrgäste im Oberdeck schafft die tief gezogene Frontscheibe im Oberdeck. Die Scheibe stammt aus dem Spaceliner und wird fortan bei Spaceliner und Skyliner verbaut. Bis heute sind die hohe Oberdeckfrontscheibe und die schräge

Unterkante des ersten Seitenfensters (Trapezfenster) charakteristisch für den Skyliner.

- **1983 zweiachsiger Clubliner N 122/2:** Mit 10,7 m Länge und auf zwei Achsen findet der Skyliner als so genannter „Clubliner“ einige Liebhaber bei deutschen Reiseunternehmern.
- **1984 Skyliner in Kurzversion:** Albrecht Auwärter entdeckt, dass in Japan Omnibusse bis zu einer Länge von neun Meter leichter zugelassen werden; also verwirklicht man einen neun Meter langen, zweiachsigen Skyliner mit einer Höhe von 3,80 m (N 122/2).
- **1985 Prestige-Auftrag aus den USA:** Für ihre Besucher-Rundfahrten am Kennedy Space Center erhält die NASA 14 vierachsige Superskyliner N 128/4 aus Stuttgarter Produktion.
- **1991 Jumbocruiser als Schubgelenkzug N 138/4:** Der 18 m lange Skyliner-Gelenkzug besteht nun aus einem zweiachsigen Vorderwagen und einem direkt vom Skyliner übernommenen zweiachsigen Nachläufer mit Motor im Heck.
- **1992 Vierachsiger Megaliner N 128/4 auch in Deutschland:** Durch eine geschwindigkeitsabhängige Lenkung aller vier Achsen wird der BO-Kraftkreis voll erfüllt und die Zulassung eines 15 m langen Vierachs-Doppeldeckers ist auch in Deutschland möglich.
- **1995 Skyliner L mit 13,65 m Länge:** Für einen belgischen Kunden entsteht der erste N 122/3 L. Die ersten Fahrzeuge hatten lediglich einen verlängerten Radstand (8,5 m; vorderer und hinterer Überhang entsprachen exakt dem 12 m langen Skyliner. Für den deutschen Markt wurden die Überhänge verlängert, der Radstand dadurch verkürzt (6,8 m) und ein idealer Wendekreis erreicht.
- **2002 Neue Generation N 1122/3 C:** Auf der IAA 2002 feiert der neue Skyliner seine Premiere. Mit neuer Außenbreite von 2,55 m und einer neuen Länge von 12,44 m! Dieses Maß ergibt sich aus dem Baukasten: Radstand des „alten“ 12 m Wagens mit vorderem und hinterem Überhang des „alten“ 13,65 m-Skyliners. Besonders der Fußraum der ersten Sitzreihe im Unterdeck profitiert vom längeren vorderen Überhang.
- **2003 Neuer Skyliner 1122/3 L:** Zur IAA 2002 wurde nicht nur die L-Ausführung nochmals auf 13,79 m verlängert, sondern die gesamte Baureihe auf das moderne NEOPLAN Design umgestellt, welches noch heute für die Marke prägend ist.
- **2009 Einstellung der Baureihe N 1122/3:** Die Modelle N 1122/3 C und N 1122/3 L werden nicht mehr für die Aufnahme der neuen Motorengeneration Euro 5/EEV angepasst, da das Nachfolgemodell bereits in Planung ist. Ende 2009 werden die letzten Fahrzeuge gebaut.
- **2010 Premiere des neuen Skyliners auf der IAA:** Im September 2010 steht der neue Skyliner als „Preview“ auf der IAA in Hannover und wird der Publikumsmagnet des MAN Messestandes.
- **2011 Vorserienfahrzeuge in Kundenhand:** Im Frühjahr 2011 werden fünf Vorserienfahrzeuge in die Kundenerprobung gegeben.

Stückzahlen – NEOPLAN Reise-Doppeldecker

| | |
|------------------------------|----------------|
| NH/NB 22 (Typ Hamburg): | 100 Einheiten |
| N 122 /2 u. 3 (1973-2006): | 3000 Einheiten |
| N 1122/3 C u. L (2003-2009): | 350 Einheiten |
| N 138/4 (Jumbocruiser): | 11 Einheiten |
| N 128/4 (Megaliner): | 165 Einheiten |

26.893 Zeichen (inkl. Leerzeichen)

Für weitere Informationen:

www.mantruckandbus.com/presse

Das Transporteffizienz-Programm von MAN Truck & Bus

Das Transport- und Verkehrsaufkommen auf den europäischen Straßen nimmt weiter zu. Gleichzeitig machen die langfristig knapperen Energieressourcen Transporte teurer. Als einer der weltweit führenden Hersteller von Lkw und Bussen leistet MAN Truck & Bus einen wesentlichen Beitrag zur kontinuierlichen Steigerung der Transporteffizienz. MAN bietet dafür ein umfassendes Programm zur Senkung der Gesamtbetriebskosten (Total Costs of Ownership). Transporteffizienz, gebündelt in den Feldern Technologie, Service, Fahrer und Future Expertise, schont die Umwelt und ist ein Mehrwert für unsere Kunden.

KONSEQUENT EFFIZIENT 

Die MAN Truck & Bus AG mit Sitz in München (Deutschland) ist das größte Unternehmen der MAN Gruppe und einer der führenden internationalen Anbieter von effizienten Nutzfahrzeugen und innovativen Transportlösungen. Im Geschäftsjahr 2010 erzielte das Unternehmen mit rund 31.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und mehr als 55.000 verkauften Lastkraftwagen sowie über 5.400 verkauften Bussen und Busfahrgestellen der Marken MAN und NEOPLAN einen Umsatz von 7,4 Milliarden Euro.