



OMNIBUS
S P I E G E L
Verkehr und Umwelt

OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **PREMIERE:** Scania Interlink HD ■ **BUSMESSE:** Transports Publics Paris
- **FERNBUS:** Ausführliches Update - Betreiber - Busbahnhöfe
- **TESTS:** Reisedoppeldecker im IBC-Vergleichstest ■ Ayats Eclipse
- **BUSPORTRÄT:** Neoplan Jumbocruiser ■ **OLDTIMER:** MB/Faka LAO 328



Auf der IAA 1975 sorgte Neoplan mit dem Doppelstock-Gelenkzug Jumbocruiser für Furore. Bei der ersten Ausfahrt des Prototyps im Sommer 1975 entstand diese Aufnahme. Zu diesem Zeitpunkt trug er bereits die Lackierung seines späteren Besitzers Globus-Reisen. Fotos, soweit nicht anders gekennzeichnet: Lothar Bleck/Sammlung Schneider, Eberhard Schaa, Andreas Schneider, Sammlung Schneider, Archiv Neoplan

GIGANT DER STRAÙE

NEOPLAN N 138/4 JUMBOCRUISER

Er war zu seiner Zeit der größte für den allgemeinen Straßenverkehr zugelassene Omnibus, denn er schöpfte die damals gültigen Höchstwerte bei Abmessungen und Gewicht voll aus: der Neoplan Doppeldeck-Gelenkzug Jumbocruiser. Er war eine einzigartige Visitenkarte für seinen Eigentümer und ist immer noch ein beeindruckender Blickfang, wie nicht zuletzt das Neoplan XXL-Treffen im vergangenen August in Pilsting betätigte. Daher ist es an der Zeit, einmal die Jumbocruiser-Chronik nachzuzeichnen.

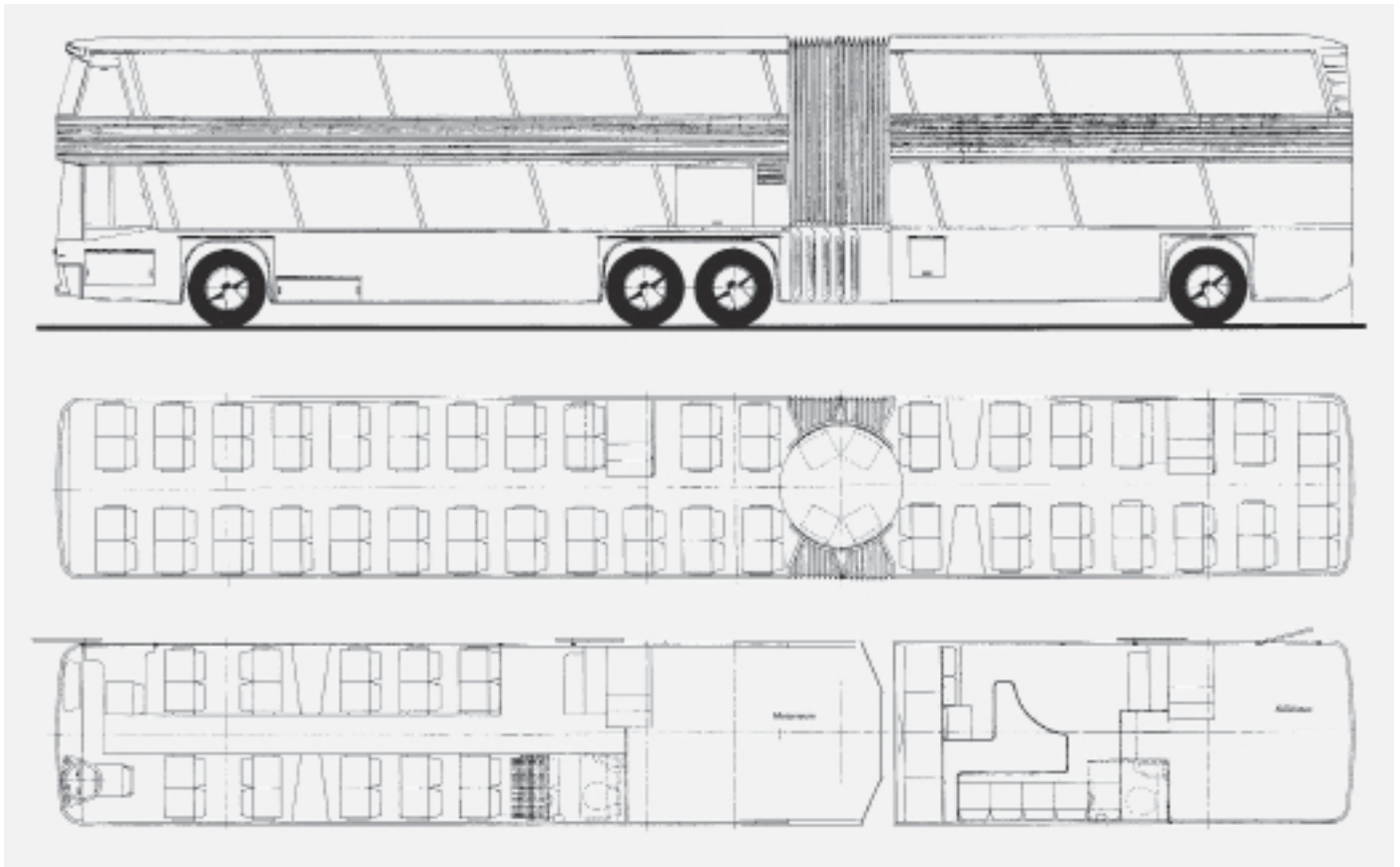
Dieses Fahrzeug passte bestens in die Zeit, denn die Ferienzielverkehre - vor allem nach Spanien und später Jugoslawien - boomten. Billigflieger gab es damals auf dem europäischen Festland praktisch nicht, vielmehr taten sich die etablierten Airlines gegenseitig kaum weh. Vor diesem Hintergrund schlug die große Stunde des Reisebusses im Pendelverkehr zu den beliebten Urlaubsdestinationen.

Wenn man große Passagierzahlen von A nach B bringen will, wird das umso wirtschaftlicher, je weniger Personal man pro Fahrgast einset-

zen muss. Daraus ergibt sich beinahe zwangsläufig ein Trend zu Fahrzeugen mit möglichst hoher Kapazität, auf den Neoplan mit einem neuen Konzept antwortete: dem Reisedoppeldecker. Er ist eine der Neoplan-Innovationen schlechthin, bereits im April 1967 verließ der erste - damals noch zweiaxsig - Skyliner das Stammwerk in Stuttgart-Möhringen. Schon wenige Monate später feierte im Herbst desselben Jahres auf der IAA in Frankfurt die dreiachsige Skyliner-Ausführung Premiere, damit war der Reisedoppeldecker heutiger Prägung geboren.

Das Konzept

Doch der innovationsfreudige Neoplan-Chefkonstrukteur Bob Lee dachte schon einen Schritt weiter und skizzierte im Juni 1967 parallel zur Umsetzung des dreiachsigen Skyliner auch einen Doppelstock-Gelenkbus, damals als Super-Skyliner bezeichnet. Es sollte dann allerdings noch gut acht Jahre dauern, ehe die Schwaben ihr Angebot mit einem entsprechenden Modell krönten und den Koloss auf die Straße brachten. Zwischenzeitlich hatte man sich auch einen neuen Namen überlegt, in Anlehnung an den



Diese Risszeichnung zeigt einen Jumbocruiser aus den Produktionsjahren 1976/77.



Gerippe des Prototyp-Vorderwagens im Hof des Neoplan-Werks Stuttgart. Am Heck des Unterdecks erkennt man das Gerippeteil, das später den Motor aufnehmen wird.



Hier ist nun die Vorderwagen-Heckpartie mit bereits eingebautem Motor und Nachläuferanbindung zu sehen.

bekanntem Boeing-Großraumjet nannte man den Gelenkzug nun Jumbocruiser. Die Entwicklungsleitung lag in den Händen von Chef-Ingenieur Manfred Wenger.

Auf der IAA 1975 in Frankfurt war es dann soweit, der Jumbocruiser ging an den Start. Zusätzlich zum Namen erhielt er wie üblich auch eine Typenbezeichnung nach der bekannten Neoplan-Systematik: N 138/4.

Darin stehen N für Neoplan, die 1 für Luxusreisebus (Baureihe 100), die 38 für die maximal mögliche Sitzreihenanzahl (einschließlich Fahrer) und die nachgestellte 4 für die Zahl der Achsen.

Der Jumbocruiser nutzte als erster und einziger Omnibus mit seinen Abmessungen das damals zulässige Maximum in allen drei Dimensionen voll aus: Länge 18,00 m, Brei-

te 2,50 m, Höhe 4,00 m und zulässiges Gesamtgewicht 28.000 kg. Der Antrieb erfolgte auf die zweite Achse, die dritte war wie beim Skyliner einfach bereift und selbstspurend. Sie verfügte wie auch die Vorderachse über die bereits 1957 vorgestellte Neoplan Einzelradaufhängung. Die Nachläuferachse war ebenfalls einfach bereift, sie wurde über eine zweifach umgelenkte Schubstan-



Mangels Platz für eine Teststrecke innerhalb des Werksgeländes in Stuttgart-Möhringen fand die erste Probefahrt des im Bau befindlichen Prototyps auf der vor der Produktionsstätte vorbeiführenden Vaihinger Straße statt. Immerhin trug das Gefährt ein ordnungsgemäßes Überführungskennzeichen. Im Hintergrund erkennt man das Neoplan-Stammhaus



Die nächste Probefahrt des Prototyps fand dann immerhin schon in verblechtem Zustand statt.



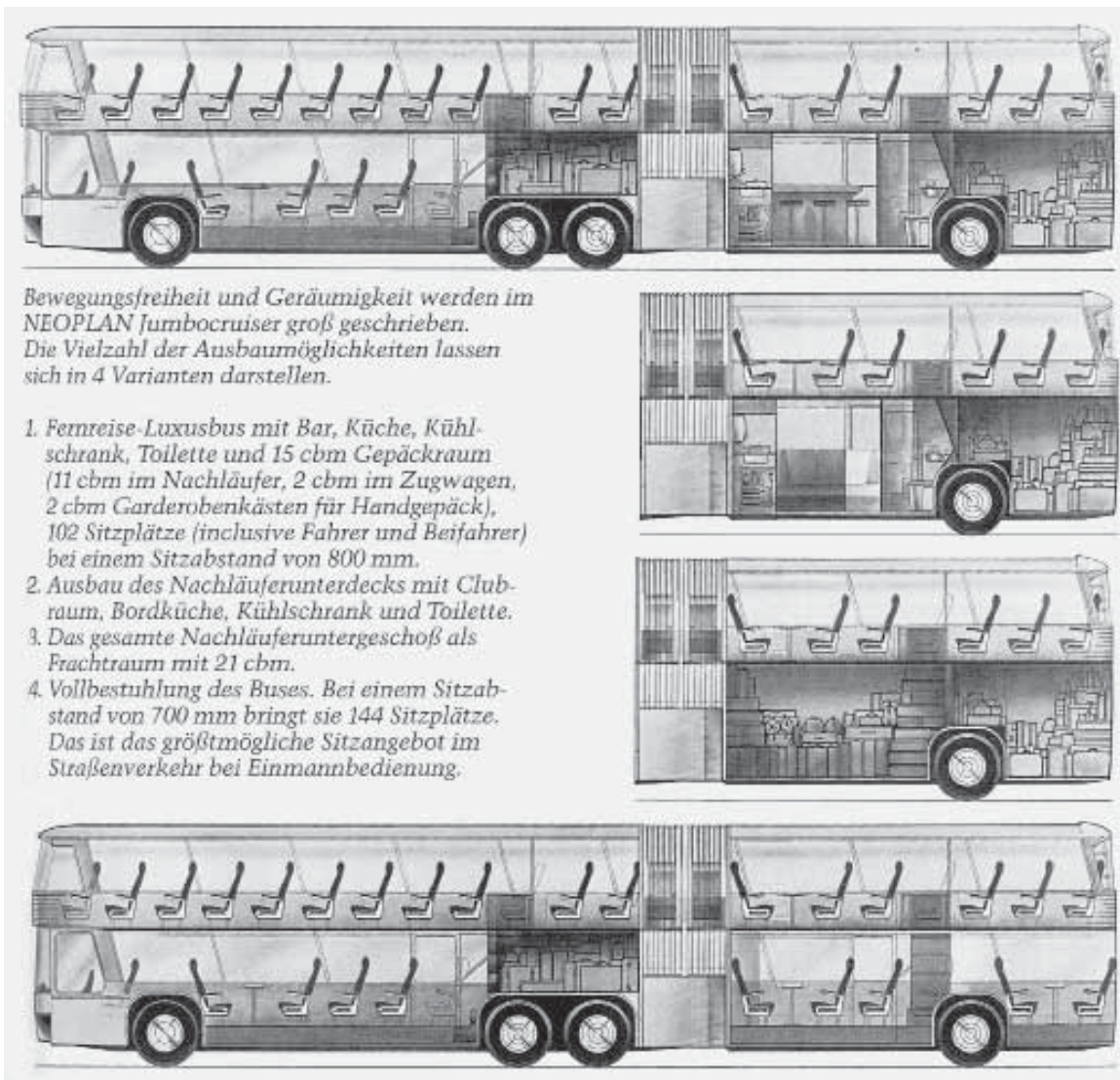
Der Jumbocruiser-Prototyp wurde ausgiebig erprobt. Auf einer speziellen Teststrecke im Werk Pilsting unternahm man auch Knickversuche, um die Beweglichkeit des Gelenks in die verschiedenen Richtungen zu überprüfen. Dabei wurden die Ergebnisse aus den Berechnungen bestätigt, durch die Anbringung des Drehkranzes auf Höhe des Oberdeck-Fußbodens ergab sich ein großer Freiheitsgrad bei Nickbewegungen.



Das Oberdeck wurde in der Regel voll bestuhlt, hier gezeigt am Beispiel des 1976 ausgelieferten zweiten Jumbocruiser.



Im Nachläufer-Unterdeck befanden sich außer Gepäckraum meist auch die Komforteinbauten wie Toilette, Küche und Bar. Die Aufnahme entstand im dritten Jumbocruiser, der ebenfalls 1976 das Werk verließ.



Bewegungsfreiheit und Geräumigkeit werden im NEOPLAN Jumbocruiser groß geschrieben. Die Vielzahl der Ausbaumöglichkeiten lassen sich in 4 Varianten darstellen.

1. Fernreise-Luxusbus mit Bar, Küche, Kühlschrank, Toilette und 15 cbm Gepäckraum (11 cbm im Nachläufer, 2 cbm im Zugwagen, 2 cbm Garderobenkästen für Handgepäck), 102 Sitzplätze (inclusive Fahrer und Beifahrer) bei einem Sitzabstand von 800 mm.
2. Ausbau des Nachläuferunterdecks mit Clubraum, Bordküche, Kühlschrank und Toilette.
3. Das gesamte Nachläuferuntergeschoß als Frachtraum mit 21 cbm.
4. Vollbestuhlung des Buses. Bei einem Sitzabstand von 700 mm bringt sie 144 Sitzplätze. Das ist das größtmögliche Sitzangebot im Straßenverkehr bei Einmannbedienung.

Die Schnittzeichnungen veranschaulichen Beispiele für einige der möglichen Ausstattungsvarianten. Ein auch im Nachläufer-Unterdeck durchbestuhlter Jumbocruiser wurde allerdings nie gebaut.

Technische Daten Neoplan N 138/4 Jumbocruiser

Modell	1976
Länge	18.000 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	4.00 mm
Radstand I	5.800 mm
Radstand II	1.230 mm
Radstand III	6.570 mm
Überhang vorne	2.360 mm
Überhang hinten	2.040 mm
Sitzplätze	102 + 1 + 1
bei Sitzabstand	800 mm
Motor	Mercedes-Benz OM 404
Bauart	V-12-Saugmotor
Zylinder	12
Hubraum	19.140 cm ³
Leistung	294 kW (400 PS)
bei Drehzahl	2.400 min ⁻¹
Drehmoment	1.285 Nm
bei Drehzahl	1.600 min ⁻¹
Getriebe	Allison HT 750 CRD
Bauart	5-Gang-Automat
Vorderachse	Neoplan-Daimler VO 4/11 DL 7
Art	Einzelrad
Lenkung	ZF Hydrolenkung 8065
Triebachse	Daimler HO 7/8 DL 10
Schleppachse	Neoplan-Daimler VO 4/11 DL 7
Nachläuferachse	Neoplan-Daimler VO 4/11 DL 7
Bereifung rundum	315/80R22,5
zul. Gesamtgewicht	28.000 kg
Preis 1976	500.000 DM

ge in Abhängigkeit vom Knickwinkel zwangsgelenkt. Beim Prototyp kam hier noch eine Komponente der bergischen Achsenfabrik zum Einsatz, ab Fahrzeug Nr. 2 verwendete man auch für den Nachläufer die bewährte Neoplan-Einzelradaufhängung.

Ein besonderer Clou war die Anordnung des Motors: Er saß am Heck des Vorderwagens und ragte in den Gelenkbereich hinein. Um das zu ermöglichen, hatte man den Drehkranz wesentlich weiter oben angeordnet als sonst im Gelenkbusbau üblich: Er befand sich auf Höhe des Oberdeck-Fußbodens, was dem Fahrzeug eine enorme Beweglichkeit in vertikaler Richtung verlieh; Bodenwellen und Kuppen stellten für den Jumbocruiser keinerlei Problem dar. Auf der anderen Seite implizierte diese Bauweise jedoch, dass der Durchgang zwischen Vorder- und Hinterwagen nur im Oberdeck möglich war.

Die zum Bewegen des Giganten erforderliche Motorleistung lieferte zunächst ein V-12-Triebwerk von Mercedes-Benz, der OM 404 mit 19,14 l Hubraum und anfangs 294 kW (400 PS). Ab 1979 stand der Diesel dann mit auf 309 kW (420 PS) gesteigerter Leistung zur Verfügung. Die Kraftübertragung übernahm eine Allison-Automatik, da zu jener Zeit keine für eine so hohe Leistung ausgelegten Omnibus-Schaltgetriebe verfügbar waren und es ja noch keine automatisierten Schaltgetriebe gab.

Bei der Innenausstattung boten sich dem Kunden verschiedene Möglichkeiten. Wenn man sich für eine Vollbestuhlung mit dem relativ geringen Sitzabstand von 700 mm entschied, kam der Jumbocruiser auf bis zu 144 Plätze. Gängiger war jedoch die Variante mit mehr Beinfreiheit sowie mit Bar, Küche, Toilette und Garderobe im Nachläufer-Unterdeck, dann lag die Sitzzahl bei 102. Außerdem befanden sich im Unterdeck noch Gepäckräume. Über je eine Treppe an Mittel- und Hintertür gelangte man in die obere Etage, die in der Regel vollbestuhlt war. Auf Wunsch konnte man zusätzlich zwei Längsbänke auf dem Gelenkdrehkranz erhalten, dieser Bereich wurde dann als Treffpunkt bezeichnet.

Über einen unerwarteten Nachteil der Ausstattung mit Bar berichtete man uns seitens des Vestischen Reisedienstes in Haltern: Bei einer Vereinsfahrt mit überwiegend männlichen Passagieren hätten sich nahezu alle in bzw. vor der Bar versammelt, was die für 6 t Traglast ausgelegte Hinterachse auf Dauer nicht verkraften konnte, sodass es zu einem Achsbruch kam.

Schritt für Schritt

Der erste Jumbocruiser wurde wie bereits erwähnt im Herbst 1975 auf der IAA in Frankfurt ausgestellt und Ende September zugelassen. Als Pilotkunden hatte Neoplan Globus-Reisen gewinnen können, das Unternehmen der Familie Grein. Globus war im Reiseverkehr einer der Platzhirsche im Raum Köln-Bonn-Leverkusen. Gleichzeitig war Seniorchef Josef Grein - wie später auch sein Sohn Norbert - im RDA-Vorstand engagiert und lenkte viele Jahre lang als Präsident die Geschicke dieses Bustouristik-Verbandes.

Anfang 1976 lud Josef Grein interessierte Busunternehmer und die Fachpresse zu einer Jumbocruiser-Reise nach Spanien ein. Dabei zeigte sich laut einem Bericht von «Lastauto-Omnibus», dass Fahr- und Federungskomfort im Nachläufer noch nicht optimal waren. Dies dürfte nicht zuletzt an der Starrachse gelegen haben, die man im Prototyp verbaut hatte. Der ebenfalls mitgereiste Neoplan-Chefkonstrukteur Bob Lee versprach jedenfalls umgehende Abhilfe, alle folgenden Jumbocruiser erhielten auch im Nachläufer die Neoplan-Einzelradaufhängung.

Die beiden nächsten Jumbocruiser wurden dann im März 1976 ausgeliefert, sie gingen ebenfalls an renommierte Unternehmen der Bustouristik: TRD Reisen Fischer in Dortmund und Hallo-Reisen in Essen.

Das Jahr 1977 brachte dann einen Absatz von drei Exemplaren, die sich allesamt in der Motorisierung von den bisherigen Fahrzeugen unterschieden: Zwei verfügten über einen Mercedes-Benz V 10 des Typs OM 403 mit 15,95 l Hubraum und 235 kW (320 PS), was für ein Fahrzeug dieser Größenordnung nicht nur aus heutiger Sicht doch etwas untermotorisiert erscheint. Der dritte Bus war der erste und einzige Jumbocruiser mit MAN-Maschine, der V 10 leistete 294 kW (400 PS).

Damit war die kurze Blütezeit des Jumbocruiser schon fast vorbei. In der Folge wurden nur noch Einzelstücke für den Export sowie für solche Kunden gefertigt, die bereits einen Jumbocruiser in ihrem Fuhrpark hatten und über die Erfahrung verfügten, diese Busse wirtschaftlich zu betreiben. Als Verkaufsbremse erwies sich nicht zuletzt das 1980 in Kraft tretende Durchfahrverbot für Gelenkbusse in Frankreich, denn dadurch waren auf dem Landweg Fahrten nach Spanien und Portugal nicht mehr möglich. Man hätte mit dem Jumbocruiser allenfalls von Italien aus per Fähre auf die iberische Halbinsel kommen können, was aber weder zeitlich noch wirtschaftlich attraktiv war.

Bei den Triebwerken kehrte man wieder zu Mercedes-Benz zurück, beide V-Motoren waren mittlerweile in ihrer Leistung gesteigert worden: Der V 10 brachte jetzt 251 kW (342 PS)

Die Neoplan Jumbocruiser im Einzelnen

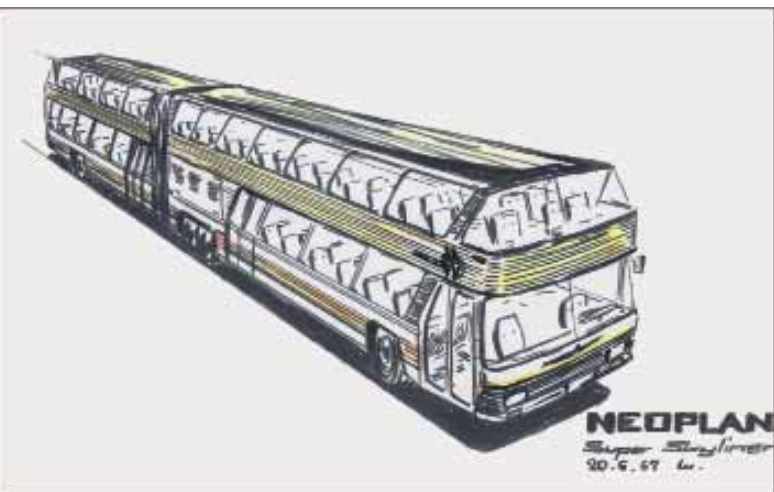
Lfd. Nr.	Bj.	Auslieferung	Erstbesitzer	weitere Besitzer	Verbleib
1.	1975	11.1975	Globus, Leverkusen	Cura Werbung, Stuttgart; Mooslechner, Flachau/A; Heuberger, Peuerbach/A; 2 Private	Röttgen, Untersteinach
2.	1976	03.1976	TRD Fischer, Dortmund	Kelly Family	Technik Museum Speyer/Sinsheim (Leihgabe Kelly Family)
3.	1976	03.1976	Hallo-Reisen, Essen	Weku-Reisen Kulik, Reinbek; Adam, Saarbrücken; Lövenich, Düren; Seger, Münnerstadt	Lücke, Dülmen
4.	1977	03.1977	Mundstock, Peine	Vestischer Reisedienst, Haltern; Nordisk, Flensburg; Röttgen, Stadtsteinach; Ziegler, Marbach; Hadersdorfer, Moosburg	Treberhilfe, Dresden
5.	1977	09.1977	TRD Fischer, Dortmund	RWFK, Wuppertal; Meyta/Russland	U-Boot-Museum Peenemünde
6.	1977	05.1978	Nauta, Hilversum/NL (Car-O-Tel)	Ausstellungsstück in USA	Wohnmobil in USA
7.	1979	05.1979	Hallo-Reisen, Essen	Schulz, Ratingen; Holiday International, Berlin	1986 Verschrottung nach Brandschaden
8.	1982	06.1982	Sola Ruten, Stavanger/N	Resetjänst, tPerstorp/S; Nilsson, Ängelholm/S; Sali Hasanof/S	Verschrottung nach Brückenkollision
9.	1983	07.1983	Chuo Kanko Bus, Osaka/J		unbekannt
10.	1986	04.1986	TRD Fischer, Dortmund	Steve Lee, Seaton/GB (Eventbus)	Smart Moving Media, London/GB (Eventbus)
11.	1991	06.1992	Best-Tours, Wemmel/B	Steve Lee, Seaton/GB (Eventbus)	Privat, Berlin



Als Wagen 106 tat der allererste Jumbocruiser rund fünf Jahre lang Dienst bei Globus-Reisen. Bei der im Text erwähnten Spanienfahrt nach Lloret de Mar Anfang 1976 wurde der Bus auf den Namen Loredo getauft. Hier nimmt er im Januar 1977 in Solingen am Graf-Wilhelm-Platz sonnenhungrige Urlauber auf.



Üblicherweise wies der Jumbocruiser drei Fahrgasttüren auf, zwei im Vorderwagen und eine im Nachläufer. Außerdem befand sich ganz hinten noch eine Schlagtür als Zugang zum Gepäckraum.



0. 1967 Erster Entwurf
Bereits im Juni 1967 skizzierte Bob Lee diesen Doppelstock-Gelenkbus, seinerzeit noch oben und unten durchbestuhlt. Das Design entspricht dem Skyliner jener Zeit.



1. 1975 Globus
Der Jumbocruiser-Prototyp ging nach ausgiebigen Tests und der Vorstellung auf der IAA im November 1975 an Globus-Reisen.



4. 1977 Mundstock
Als alternative Motorisierung war ab 1977 der Mercedes-Benz OM 403 verfügbar, ein V 10 mit 235 kW (320 PS), er kam auch im Mundstock-Wagen zum Einsatz. Foto: Archiv Fa. Mundstock



5. 1977 TRD II
Einziger Jumbocruiser mit MAN-Motor war das zweite TRD-Fahrzeug, welches das Dortmunder Unternehmen im September 1977 in Betrieb nahm.



8. 1982 Sola Ruten
Die nächste Designstufe mit wieder durchgehendem Überrollbügel, versenkten Scheibenwischern und schwarzem GFK-Stoßfänger verkörpert der norwegische Jumbocruiser.



9. 1983 Chuo Kanko
Nach Osaka in Japan wurde 1983 dieser nur 3,80 m hohe, rechtsgelenkte Jumbocruiser geliefert.



2. 1976 TRD I

Der zweite Jumbocruiser ging im März 1976 an TRD-Reisen Fritz Fischer in Dortmund. Mit insgesamt drei Exemplaren nahm TRD mehr als ein Viertel der gesamten Jumbocruiser-Produktion ab.



3. 1976 Hallo I

Ein weiteres namhaftes Bustouristikunternehmen jener Zeit war Hallo-Reisen in Essen, das ebenfalls 1976 einen Jumbocruiser in Dienst stellte.



6. 1977 Car-0-Tel

Dieses rollende Hotel bot Zweibettkabinen mit jeweils eigener Dusche und Toilette. Es ist außerdem der einzige Jumbocruiser mit Fahrertür.



7. 1979 Hallo II

Ein Vertreter eines Übergangsdesigns mit zwischen Ober- und Unterdeck versetztem Überrollbügel war der zweite Hallo-Jumbocruiser.



10. 1986 TRD III

Als letzter Jumbocruiser mit Antrieb im Vorderwagen wurde im April 1986 dieses Fahrzeug an TRD Fischer in Dortmund ausgeliefert.



11. 1991 Best-Tours

Auf der Neoplan Autobus-Ausstellung 1991 überraschten die Stuttgarter mit einer Schubvariante des Jumbocruiser; es blieb bei diesem einen Exemplar.



Hier wollen wir nun einmal die Entwicklung des Heckdesigns der Jumbocruiser Revue passieren lassen. Den Anfang macht der Prototyp nach Verkauf an Cura-Werbung, die Lackierung erinnert noch an Globus. Die Eckpfosten im Oberdeck bestehen aus nicht strukturierten GFK-Elementen.



Auch wenn dort kein Triebwerk platziert war, besaß Jumbocruiser Nr. 3 eine Heckklappe, die einer Skyliner-Motorklappe entsprach. Die Eckpfosten bestanden nun aus strukturierten GFK-Elementen. Bei dem Adam-Wagen handelt es sich um den ehemaligen Hallo-Jumbocruiser.



Der 1977 gebaute zweite TRD-Jumbocruiser besaß die so genannten Ohren zur Luftansaugung für den Innenraum. Charakteristisch für die Neoplan-Hecks jener Zeit waren auch die senkrecht stehenden Dreikammerleuchten.



Der 1983 nach Japan gelieferte Jumbocruiser steht für das 1981er Design. Im ansonsten völlig geschlossenen Heck befand sich eine Nottür, die auf dem Bild nur anhand der Gummieinfassung zu erahnen ist.



Bei dem 1986 an TRD gelieferten Fahrzeug hatte natürlich das 1985er Styling Einzug gehalten. Als einziger Jumbocruiser für einen europäischen Kunden besaß auch er eine Nottür im Heck. Die Hubklappe ist flacher als eine Skyliner-Motorklappe.



Bei dem Schubgelenk-Jumbocruiser konnte man das Heck analog zum Skyliner gestalten, die senkrecht übereinander stehenden Leuchten waren 1989 eingeführt worden. Oberhalb des über eine Schwenklappe zugänglichen Motorraums ist die Klimaanlage untergebracht.

Jumbocruiser Nr. 4 wurde ursprünglich mit Beschriftung der Firma Werner in Gifhorn und ihrer Marke Land-to-Sea gebaut, kam dort aber nie zum Einsatz und wurde auch nicht auf das Unternehmen zugelassen. Stattdessen übernahm ihn die Firma Mundstock in Peine. Die Aufnahme zeigt den Wagen im August 1979 an der Bundesgartenschau in Bonn.



Omnibusunternehmer Kurt Seger aus Münnerstadt in Franken war etliche Jahre lang Besitzer des Jumbocruiser Nr. 3, der ursprünglich an Hallo-Reisen in Essen gegangen war. Zwischenzeitlich hatte der Bus ein geändertes Frontdesign erhalten. Auch in hohem Alter kam der Gelenkzug bei Bedarf noch im Schienenersatzverkehr für die Deutsche Bahn zum Einsatz und konnte dort mehr Fahrgäste komfortabel zum Ziel bringen als jeder andere Omnibus. Für diesen Zweck installierte Seger im Nachläufer-Unterdeck zusätzliche Sitze anstelle der Komforteinbauten. Hier ist der Wagen allerdings im Oldtimereinsatz zu sehen. Foto: Rosi Madelung

Auch ein fahrbares Hotel entstand auf Jumbocruiser-Basis, der niederländische Kunde Nauta nannte es Car-0-Tel. Das Fahrzeug wich nicht nur hinsichtlich der Ausstattung, sondern auch bei der Optik von den normalen Jumbocruiser-Ausführungen ab. Besonders augenfällig ist die Gestaltung der Seitenscheiben. Die leicht veränderte Bugpartie entspricht dagegen der Normalversion des 1978er Skyliner, hier hatte einfach die Weiterentwicklung des Designs Einzug gehalten. Das Foto wurde in Stuttgart am SI-Zentrum aufgenommen, das sich ganz in der Nähe des Neoplan-Stammwerks befindet.





Sogar nach Japan wurde ein Jumbocruiser verkauft, natürlich mit Rechtslenkung. Gemäß den dortigen Vorschriften war er außerdem nur 3,80 m hoch. Im Wesentlichen besaß der im Juli 1983 ausgelieferte Gelenkzug das zeittypische Neoplan-Design, allerdings waren seine Scheibenwischer nicht versenkt. Auf der rechten Fahrzeugseite befand sich vor der zweiten Achse eine Nottür.

Seinen dritten Jumbocruiser erhielt der Dortmunder Omnibusunternehmer Fritz Fischer (TRD) im April 1986. Seine Jungfernfahrt unternahm der Bus anschließend nach Crikvenica zur AMI (Autobus-Meeting International), wo diese Aufnahme entstand. Der Wagen verkörpert das 1985 im Rahmen des fünfzigjährigen Neoplan-Jubiläums eingeführte überarbeitete Design.
Foto: Rainer Maffei



mit, der V 12 wie oben bereits ausgeführt 309 kW (420 PS). Mit ihm erfüllte man also exakt die Mindestanforderung für Tempo 100, nämlich 15 PS (11 kW) pro Tonne (420 PS für 28 t).

Das Styling des Jumbocruiser war eng mit dem des Skyliner verwandt, das gilt auch für die jeweiligen Modifikationen. Natürlich hielten die entsprechenden Designschritte nur dann Einzug beim Jumbocruiser, wenn in der jeweiligen Periode auch ein entsprechendes Fahrzeug gebaut wurde.

Zur IAA im Herbst 1977 wurde die Skyliner-Front dynamischer gestaltet, indem das kleine trapezförmige Fenster vorne im Oberdeck eine

leicht nach vorne abfallende Unterkante erhielt. Ende 1979 musste die wuchtige Edelstahl-Stoßstange einem schwarzen GFK-Stoßfänger mit Rippenstruktur Platz machen, der vom Spaceliner übernommen wurde. Ein Jahr später glich man dann auch die komplette Oberdeck-Verglasung dem Spaceliner an. Gleichzeitig erhielt die untere Windschutzscheibe eine Neigung nach vorne, die in Kombination mit der nach hinten geneigten oberen Frontscheibe die Keilform des Bugs betonte. Zur IAA 1981 rundete man das neue Design ab, indem man die Scheibenwischer hinter einer Blende versenkte.

Anlässlich des 50jährigen Firmen-

jubiläums im Sommer 1985 erhielten alle Neoplan Reisebusse eine erneut modifizierte, strömungsgünstigere Bugpartie mit neuer Stoßstange. Auch dieses Design wurde bei einem Jumbocruiser umgesetzt, der im Frühjahr 1986 an TRD Fischer in Dortmund ausgeliefert wurde.

Neuer Ansatz

Bisher waren alle Jumbocruiser mit Antrieb im Vorderwagen ausgestattet, der Nachläufer wurde gezogen. Auf Wunsch eines belgischen Kunden entstand 1991 dann aber eine Schubvariante mit Heckmotor. Diese Lösung hatte den Charme, dass es eine höhere Anzahl von Gleichteilen



Bei der Schubgelenkvariante des Jumbocruiser war der Vorderwagen deutlich kürzer, der nun zweiachsige Nachläufer wurde entsprechend länger. Daraus ergeben sich Radstände von 5,80 m zwischen erster und zweiter sowie von 6,77 m zur dritten Achse. Der Abstand zur selbstspurenden Nachlaufachse betrug weiterhin 1,23 m. Hier steht der Schubgelenk-Jumbocruiser vor dem Neoplan-Werk Stuttgart.

mit dem Skyliner gab. Der Vorderwagen war kürzer und nur noch zweiachsig, dafür verfügte der Hinterwagen nun ebenfalls über zwei Achsen. Wie beim Skyliner war die vordere von ihnen angetrieben, die hintere eine selbstspurende, einfach bereifte Schleppachse. Erste und vierte Achse (Neoplan VN 8) waren in Tieffrahmenbauweise ausgeführt und verfügten über eine Einzerradaufhängung, die beiden anderen Achsen waren zwillingsbereift und kamen von ZF (A 131). Im Laufe des Jahres 1992 wurde aus Stabilitätsgründen die vierte Achse auf nicht lenkbare Zwillingsbereifung umgestellt. Im Heck arbeitete der Mercedes-Benz V-8-Diesel OM 442 LA mit Turbolader und Ladeluftkühlung, er leistete 361 kW (492 PS). Zur Kraftübertragung hatte man diesmal das ZF 8 S-180 AVS gewählt, ein Achtganggetriebe mit automatischer Vorwählschaltung. Dabei handelte es sich um eine halbautomatisierte Schaltung, also einen Vorläufer von ZF AS-Tronic und Traxon. Zum Triebstrang gehörte auch ein Retarder vom Typ Telma Focal. Bei der Innenausstattung setzte man dagegen auf Bewährtes und behielt das Grundkonzept bei.

Der Schubgelenkbus wurde 1991 gebaut und bereits zum Jahresende im Rahmen der Hausmesse Neoplan Autobus-Ausstellung (NAA) vorgestellt. Die Übergabe an Best-Tours aus dem belgischen Wemmel erfolgte aber erst im Juni 1992. Die Typenbezeichnung des neuen Modells lautete wie bei seinen Brüdern mit konventionellem Antrieb N 138/4.

Dieser erste Doppeldeck-Schubgelenkbus war gleichzeitig auch der letzte Jumbocruiser, den Neoplan baute. Das Ende dieses Giganten der Straße läuteten die

Stuttgarter Omnibusbauer selbst ein: Mit dem vierachsigen 15-Meter-Doppeldecker Megaliner lancierten sie 1992 ein Konzept, das nur geringfügig weniger Fahrgastplätze bot, aber deutlich wirtschaftlicher war und zudem eine höhere Fahrstabilität aufwies. Unfreiwillig unterstützt wurde diese Argumentation durch einen bedauerlichen Unfall des Heckmotor-Jumbocruiser, bei dem es im August 1993 auf kurvenreicher Straße zu einem Aus-

brechen des Hinterwagens kam. Der Grund hierfür ist allerdings umstritten, es soll aber kein grundsätzlicher konstruktiver Mangel sein. Wie dem auch sei, die Verkaufszahlen des Megaliner kletterten jedenfalls auf gut das Zehnfache des Jumbocruiser-Absatzes.

Doch auch der Megaliner konnte sich nicht dauerhaft am Markt behaupten. Inzwischen haben ihn knapp 14 m lange dreiachsige Doppeldecker abgelöst, die technisch weniger aufwändig und damit kostengünstiger sind und mit nur vier Plätzen weniger fast die gleiche Beförderungskapazität bieten. Auch hier waren die Stuttgarter Busbauer wieder einmal Vorreiter.

Auf jeden Fall hat Neoplan mit dem Jumbocruiser aber ein beeindruckendes Monument geschaffen, das auch heute noch auf den Straßen an die Glanzzeit des Omnibusbaus in Stuttgart-Möhringen erinnert.

Maßgeblich mit Informationen und Bildern unterstützt hat uns bei der Vorbereitung dieser Chronik Andreas Schneider, wofür wir uns herzlich bedanken. >> DH/ES

Quellen:

- Lastauto-Omnibus, verschiedene Ausgaben
- Neoplan aktuell (Kundenzeitschrift), verschiedene Ausgaben
- Omnibusspiegel, verschiedene Ausgaben
- Neoplan-Prospekte, Datenblätter, Bauzeugnisse
- Archivunterlagen Andreas Schneider
- Eigene Recherchen und Unterlagen



So könnte ein Jumbocruiser aus den 2000er Jahren aussehen: Der Schubgelenkbus von 1991 erhielt in Belgien ein Redesign, das an das 2002 eingeführte Skyliner-Styling angelehnt ist.