



50 Jahre NEOPLAN Skyliner: Der längste Doppeldecker der Welt auf Sternentour

Exklusiv und wandelbar zugleich – so lässt sich der NEOPLAN Skyliner seit seiner Premiere 1967 beschreiben. Da überrascht es wenig, dass neben dem kürzesten auch der längste Doppeldecker der Welt ein Skyliner ist. Im Einsatz war er bei der NASA.

- **Weltrekord: NEOPLAN baute 1985 den längsten Doppeldecker der Welt**
- **NASA setzte 14 Super-Skyliner als Besucherbuse ein**
- **Extralange Skyliner führten zur Änderung der maximalen Länge für eingliedrige Busse in der StVZO**

Die NASA, richtungsweisend in Entwicklung und Technologie, stellt höchste Ansprüche an Mensch und Material. Für die Erforschung des Weltalls ist das Beste gerade gut genug. Um das auch auf der Erde zu demonstrieren, fiel die Wahl der Raumfahrtbehörde im Jahr 1985 auf den NEOPLAN Skyliner. Mehrere Jahre lang beförderten 14 „Earth Shuttles“ aus Stuttgart von Montag bis Sonntag rund um die Uhr Millionen von NASA-Besuchern über das beeindruckende Gelände der Raumfahrtbehörde. Dabei stellte NEOPLAN erneut einen Weltrekord auf: Nach dem kürzesten Doppeldecker der Welt für den japanischen Markt mit einer Länge von nur neun Metern, waren die zweistöckigen Busse für die NASA die weltweit längsten. Sie maßen stattliche 14,5 m in der Länge, 2,60 m in der Breite und 4,10 m in der Höhe.

Diese sogenannten Super-Skyliner boten auf vier Achsen 106 Sitzplätze. Im Ringverkehr fuhren die Busse alle Stationen des Besucherzentrums ab. Wie es sich für die NASA gehört, mit ganz genauem Timing: Waren die

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 9 Milliarden Euro Umsatz (2016). Das Produktportfolio umfasst Transporter, Lkw, Busse, Diesel- und Gasmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus ist ein Unternehmen der Volkswagen Truck & Bus GmbH und beschäftigt weltweit mehr als 35 000 Mitarbeiter.

08.09.2017

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
80995 München

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

Anne Katrin Wieser
Telefon: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
www.mantruckandbus.com/presse



Passagiere an einer Station ausgestiegen, fuhr der Bus weiter und der nächste nahm die Besucher wieder mit.

„Wir wissen nicht genau, wie die NASA auf uns aufmerksam wurde, aber für uns war das ein ungeheures Prestigeprojekt“ erinnert sich Bob Lee, ehemaliger Geschäftsführer und Ingenieur bei NEOPLAN. „Wir als kleine deutsche Firma hatten den Auftrag, Busse an die NASA zu liefern! Wir waren unendlich stolz.“ Für eine Zulassung auf dem amerikanischen Markt galt es allerdings noch einige Anpassungen vorzunehmen. „Es mussten zwei Klimaanlage rein. Das Kennedy Space Center befindet sich in Florida und die Hitze dort wäre für die Besucher unter den großen Fensterflächen nicht zum Aushalten gewesen“, so Lee weiter. Die Fenster selbst wurden als so genannte push-out-windows konstruiert – Fenster, die sich im Notfall nach außen drücken lassen. Des Weiteren wurden die Treppen verbreitert und Scheinwerfer mit 12 V Betriebsspannung eingebaut. Auch die Stoßstangen mussten einen Test bestehen. Bob Lee erinnert sich noch gut daran: „Bei einem Aufprall mit 4,8 km/h (3 mph) durfte keine Verformung erkennbar sein.“ Unter der Haube kamen Motoren aus Detroit und Allison-Automatikgetriebe zum Einsatz, sodass Wartungen und Service von nahezu jeder lokalen Werkstatt erledigt werden konnten. Albrecht Auwärter war außerdem regelmäßig persönlich in den US-Betrieben.

Ein weiterer Vorteil war es sicherlich, dass NEOPLAN zu diesem Zeitpunkt auf dem amerikanischen Kontinent bereits sehr erfolgreich tätig war. Bob Lee hatte zuvor 1981 das erste US-Werk mit aufgebaut. 1985 verfügte der Reisebushersteller nicht nur über zwei Produktionsstätten in den USA, sondern auch über eine eigene Vertriebsabteilung, die Neoplan Coach Sales Inc. Es gab damals bereits acht Vertrags-Servicepartner, die sich sowohl um die in Deutschland als auch um die in den US-Werken gefertigten Fahrzeuge kümmerten. Beste Voraussetzungen für eine optimale Zusammenarbeit.

Der längste Doppeldeckerbus der Welt war nicht nur bei der NASA im Einsatz. Auch in Argentinien, Chile oder Nordafrika wusste man die Super-Skyliner zu schätzen. Nur in Deutschland waren die Fahrzeuge nicht zugelassen. Sie überschritten die maximal zulässige Länge für eingliedrige



Busse und damit den maximal vorgegebenen Radius von 12,5 m. Für Albrecht Auwärter eine willkommene Herausforderung. Schließlich entwickelte man in Stuttgart ein Fahrwerk mit verringertem Achsabstand und erstmals vier lenkbaren Achsen. Damit konnte er die Behörden davon überzeugen, dass auch längere Busse den Maximalradius nicht überschreiten würden. Im April 1993 wurde schließlich die Maximallänge eingliedriger Busse in der StVZO auf 15 m erhöht. Ein weiteres Kapitel in der 50-jährigen Erfolgsgeschichte der NEOPLAN Skyliner.