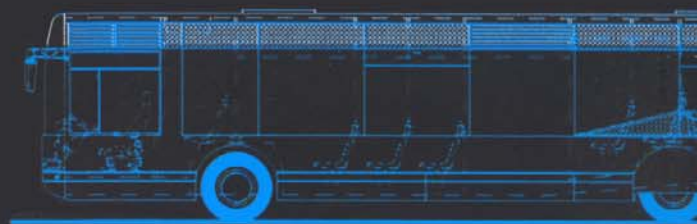


NEOPLAN CENTROLINER

**Quantensprung im Stadtbusverkehr.**



# EIN GENTLEMAN IM MASSANZUG.

## EIN BUS WIE GEMACHT FÜR DIE STADT.

Fortschritt, der nicht der Allgemeinheit dient, ist Selbstzweck. Nicht bei Neoplan: Seit über 60 Jahren dem Fortschritt in der Bustechnologie verschrieben, steht jede neue hauseigene Entwicklung im Zeichen von Sicherheit und Komfort, Ökologie und Ökonomie, Funktionalität und Design. Als Erfinder der Niederflurtechnologie hat Neoplan bereits Pionierarbeit geleistet – und viele Standards in puncto Fahrgastfreundlichkeit gesetzt zur Darstellung eines attraktiven, kundenorientierten ÖPNV. So auch beim jüngsten Sproß der Neoplan-Busfamilie: Technisch und optisch setzt der Centroliner neue Maß-

stäbe im Linienbusverkehr. Konzipiert als klassischer Linienbus für die extremen Belastungen des Stadtverkehrs, z. B. bei der 12-m-Version, laden wahlweise zwei oder drei doppelbreite Türen zum Einsteigen ein. Im Inneren wartet viel Revolutionäres auf Fahrgast und Fahrer – in jedem Fall Fortschritt, der überzeugt.

### **Attraktiver ÖPNV. Niedrige Life-Cycle-Costs. Weniger Aufwand.**

Leichter, luftiger, langlebiger: So könnte man die Eigenschaften des Centroliners in aller Kürze beschreiben. Dank seiner Leichtbauweise und der Verwendung von standardisierten Bauelementen wird nicht nur an Gewicht gespart, sondern auch die Reparatur- und Wartungsfreundlichkeit erhöht und damit die Life-Cycle-Costs (LCC) minimiert. Dafür sorgt

auch ein verbesserter Korrosionsschutz: So werden alle Centroliner-Modelle mit einer Edelstahl-Bodengruppe ausgeliefert – Korrosion hat keine Chance mehr. 2,55 m breit bietet das Fahrzeug eine größere Gangbreite und mehr Stehplatzfläche – bei der größten Innenstehhöhe seiner Klasse. Kurz: Der Centroliner beschert dem Fahrgast

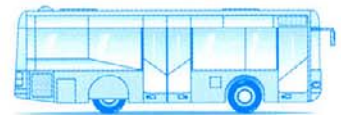
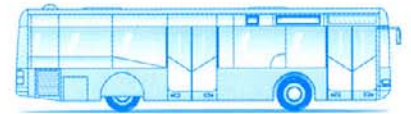
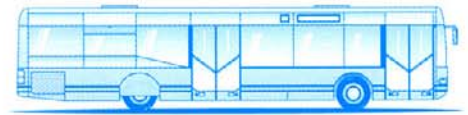
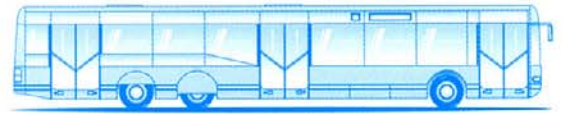
ein ganz anderes, luftiges Raumgefühl.

**3 Türen. 1000 Vorteile.** Die dreitürige Version des N 4416 ist ein 12-m-Vollniederflur-Dreitürer mit stehend eingebautem Motor. Die »Turmbauweise« macht's möglich: Stufenloser dritter Einstieg, ohne Stufe im Mittelgang, Niederflur-Technik bis in den hin-



*Technik und Design im Einklang: der Neoplan N 4416.*

Die ganze Welt des Nahverkehrs – abgedeckt durch alle Varianten der Centroliner-Familie.



teren Bereich. Auf den täglichen harten Einsatz ist der Centroliner bestens vorbereitet, die Zugänglichkeit der Aggregate ist beim Tower-einbau optimal bei Wartung und Reparatur. Die tragenden Strukturbauteile im Front- und Heckmodul des Centroliners bestehen aus Faserverbundwerkstoff-

fen. Die Bauweise mit Integralfront und -heck erhöht auch die Sicherheit für den Fahrer erheblich.



**W**ILLKOMMEN IN DER FAMILIE.

**W**ILLKOMMEN AN BORD.



*Centroliner N 4416*



*Centroliner N 4407  
mitte: Centroliner N 4426/3 L*



*Centroliner N 4421*



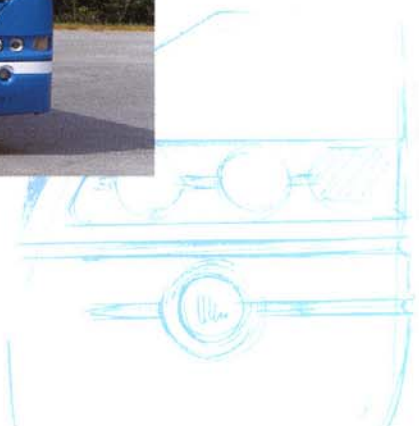
Centroliner N 4420



Centroliner N 4411



Centroliner N 4421



# DIE NEUE GROSSZÜGIKEIT.

## DAS NEUE INNENRAUMDESIGN.

### **Auf die inneren Werte kommt es an.**

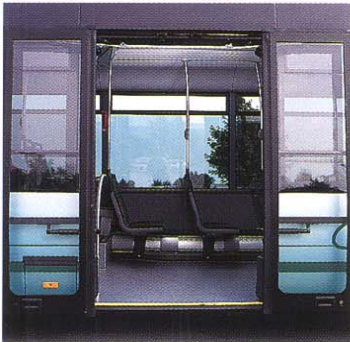
Auch das Innere des Centroliners hält, was sein Äußeres verspricht. Der Innenraum besticht durch seine freundliche Farbgebung und durch das fantastische Raumangebot. Breiter, höher, luftiger – hier können es sich auch große Menschen so

richtig bequem machen. Durch die tief nach unten gezogene Rundum-Verglasung bietet sich sowohl stehenden als auch sitzenden Passagieren ein herrlicher Panorama-Ausblick. Die Venus-Verglasung in grauer Tönung absorbiert Wärme und gibt ein elegantes Design. Sogar der Blick nach vorne bleibt – dank der großzügigen

Verglasung hinter dem Fahrersitz – für die Fahrgäste erhalten, im Stadtverkehr keine Selbstverständlichkeit. Integrierte Deckenleuchten tauchen den Bus in ein angenehmes Licht.

### **Funktion in Bestform.**

An Seitenwandschienen angebracht, ist die Cantilever-Aufhängung



*Einstieg ohne Hürden: die stufenlose mittlere Tür des Centroliners.*



*Der Innenraum: breiter, höher, luftiger dank freundlicher Farbgebung und fantastischem Raumangebot.*

*Praktisch: die Cantilever-Aufhängung der Sitze, an Seitenwandschienen angebracht.*

*Extravagant: geschwungene Haltestangen und individuelle Dachschrägen.*

*Rundum gelungen:  
Die Rundum-Verglasung des  
Centroliners bietet einen  
herrlichen Panorama-Ausblick.*



der Sitze nicht nur hochmodern, sondern auch äußerst reinigungsfreundlich. Klar: Am Boden des Busses sind keinerlei Leisten oder Verschraubungen angebracht. Ein weiterer Pluspunkt für den Centroliner: Dank der fehlenden Podeste im Mittelgang bietet der Bus den Fahrgästen

nicht nur größtmögliche Bewegungsfreiheit, sondern auch genügend Platz für Kinderwagen, Rollstühle und Gepäckstücke. Auch bei der Gestaltung der Decke wurde das Angenehme mit dem Nützlichen verbunden: Speziell für den Centroliner entwickelt, präsentiert sich dem Fahrgast ein

optisches Zusammenspiel von geschwungenen Haltestangen, gerundeten Aluminium-Lochdeckenpaneelen und individuellen Dachschrägen. Bei verbesserter Schallisolation und geräuschfreier Belüftung genießt man eine ausgesprochen freundliche Atmosphäre. Und damit Passagiere und Fahrer

auch an kalten Tagen nicht ins Frösteln kommen, haben die neuen, speziell für das Fahrzeug entwickelten verschleißfreien Hochleistungs-Heizkonvektoren 20% mehr Wärmeleistung (800 W/m). Kurz: Ein Interieur, in dem man sich rundum wohlfühlt.



*Angenehm: integrierte  
Deckenleuchten, blendfrei für den Fahrer.*

**G**ANZ AUF IHRER LINIE:

**DER CENTROLINER ALS DOPPELDECKER.**

Mit der Centroliner-Familie erlebte der Stadtbusverkehr einen Quantensprung. Jetzt kann man Nachwuchs vermelden: Den Centroliner N 4426/3, mit dem Neoplan ein neues Doppelstock-Linienbuskonzept einführt. Er ist in zwei Varianten erhältlich, mit 12 m und 13,85 m Länge. Sein Äußeres, wie auch sein Inneres, fügt sich nahtlos in das Centroliner-Design ein. Übernommen wurden die Aluminiumlochblech-Verkleidungen, die breiten Zugangstüren (wahlweise einflügelig) und der standardisierte VDV-Fahrerarbeitsplatz. Ebenfalls bewährt haben sich der modulare Aufbau und der Einsatz der Edelstahl-Bodengruppe. Das Fahrwerk wurde optimiert, der Antriebsstrangeinbau standardisiert. Die elektronisch-hydraulisch gesteuerte Nachlaufachse wird aktiv gelenkt. Die starre Achse gewährleistet einen optimalen Federungskomfort. Apropos Komfort: Last but not



least sorgen Klimaanlage (optional) und Konvektorenheizung dafür, daß sich Fahrer

und Fahrgast im Centroliner rundum wohlfühlen.





Perfekt für den Einsatz als  
Stadt-Linienbus: der N 4426/3  
im bewährten Centroliner-  
Niederflur-Design.



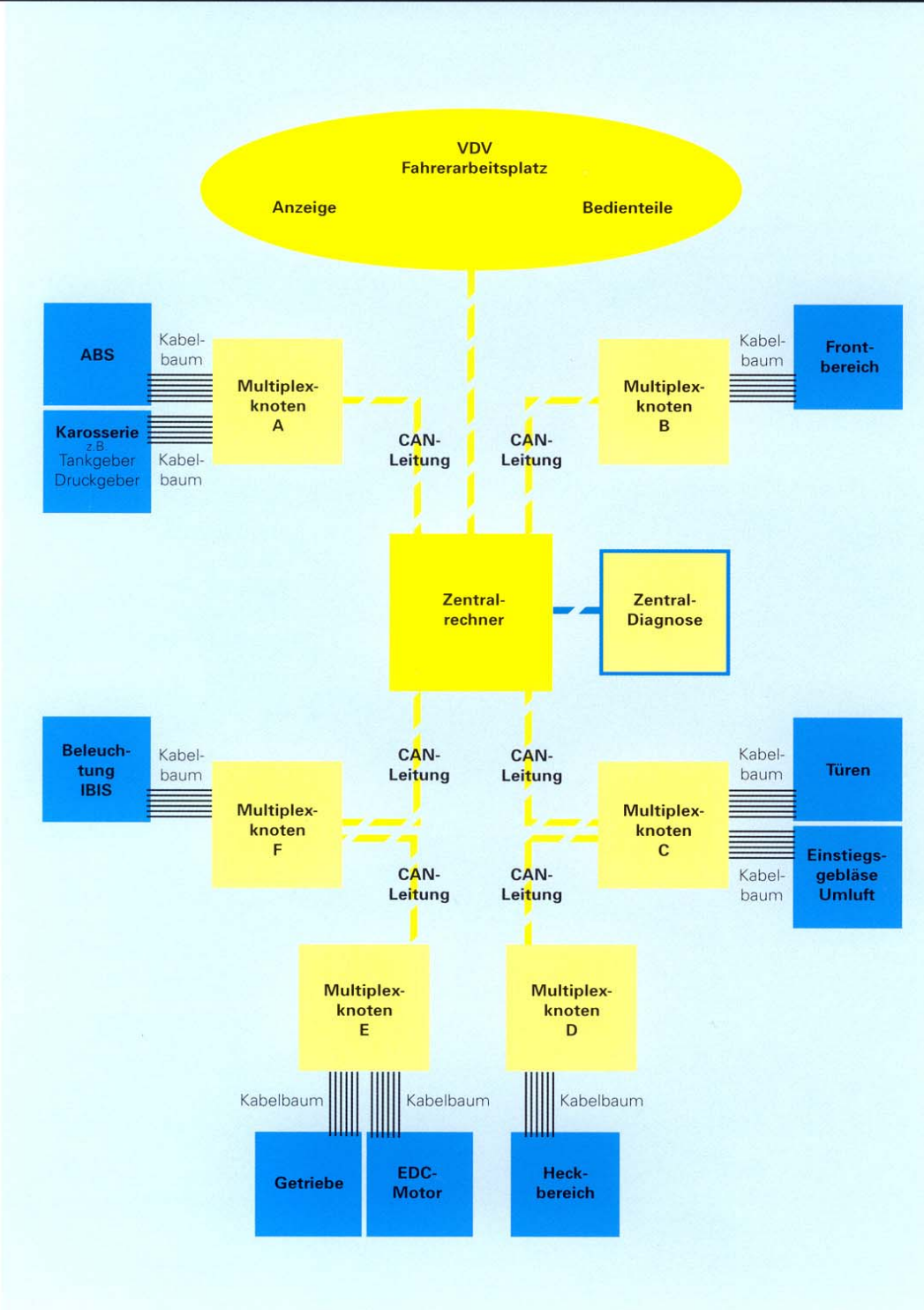
Willkommen an Bord...



... optimal gestaltet, bietet  
das Oberdeck ein Maximum  
an Sitzplätzen.

# DIE REVOLUTION IN DER FAHRZEUGELEKTRIK.

## DIE REVOLUTION AM STEUER.



**Kabel sind out.**

**NeoCan ist in.**

Controler Area Network – CAN: Drei Buchstaben, die eine Revolution in der Fahrzeugelektrik bedeuten. Von Neoplan für den Einsatz im Bus weiterentwickelt, arbeitet das CAN-System über einen elektronischen Impulstransfer (Digitale Datenübertragung). Der Unterschied zur herkömmlichen Zentral-Elektrik: Der schwere und platzraubende Hauptkabelstrang wird überflüssig, per Zentraldiagnose aller Ein- und Ausgänge werden die Fehlersuche, Instandhaltung und Instandsetzung des Systems stark vereinfacht.

Schluß mit dem Kabelsalat: So funktioniert das NeoCan-Bordelektronik-System.

**Alle reden von Arbeitsplätzen. Wir haben die sichersten.**

Die Fäden des NeoCan-Bussystems laufen in dem neu entwickelten Cockpit zusammen. Nach ergonomischen und wirtschaftlichen Aspekten entwickelt,



*Weniger ist mehr: das neue Cockpit im Centroliner.*

bietet es ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit. Die Idee bei der Armaturengestaltung: Nur so viel Information wie nötig, so wenig Ablenkung wie möglich. Ob Reise- oder Linienbus, die standardisierte Zentralinformationsanzeige, mit dem nach Prioritätsstufen geordneten Display, hält den Fahrer auf dem laufenden. Übersichtlich, ergonomisch, großzügig, sicher – wer möchte da nicht Busfahrer sein?



*Nehmen Sie Platz: der ISRI-Fahrersitz 6800/338 wurde nach den ergonomischen Gesichtspunkten und den Richtlinien »neuer Fahrer-arbeitsplatz« entwickelt.*



**D**ENKEN SIE AUCH MAL AN MORGEN.

**STEIGEN SIE NOCH HEUTE UM.**

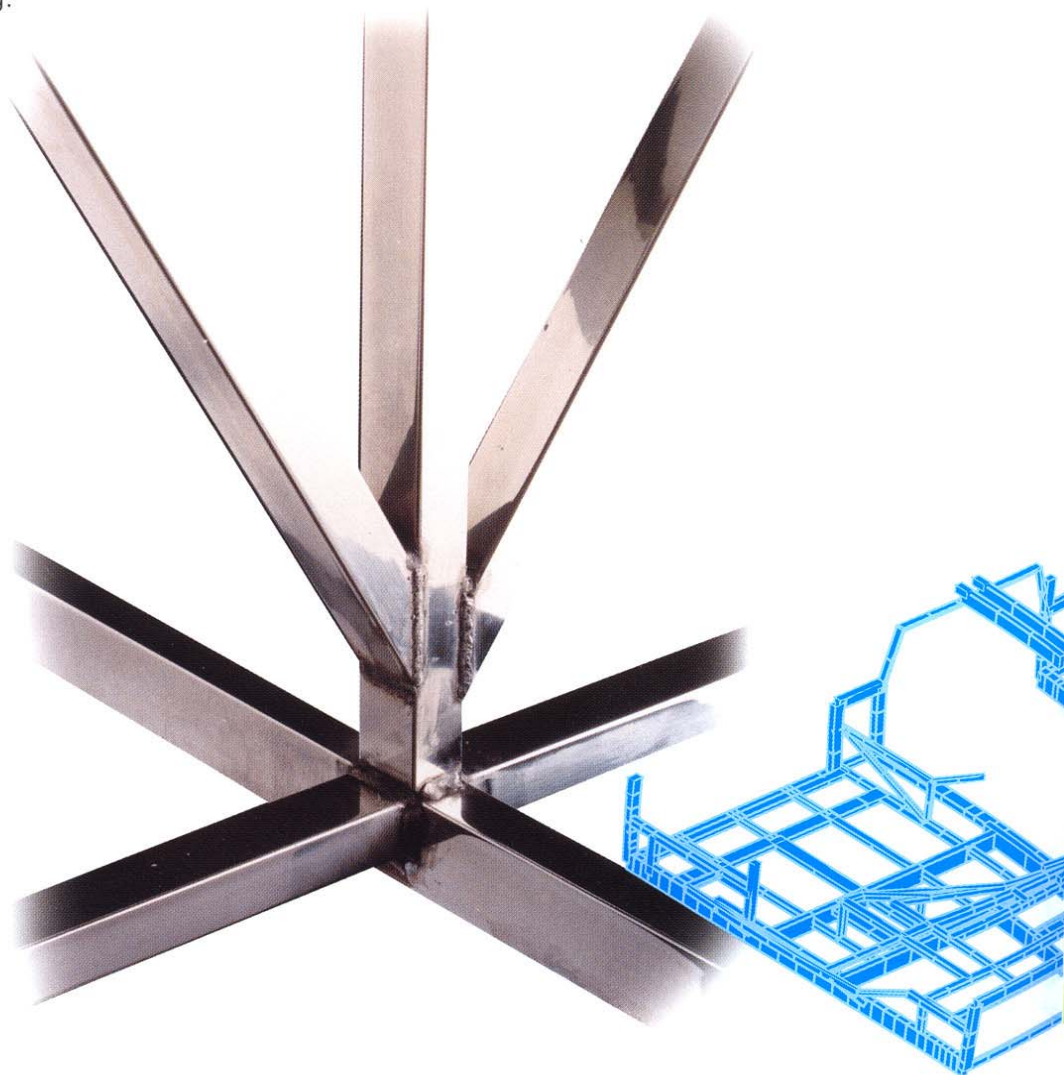
**Langlebigkeit  
mit System.**

In der Produktion beim Centroliner kommt ein besonderes Metall zum Einsatz, dessen Bedeutung für den Omnibusbau in den kommenden Jahren noch deutlich zunehmen wird: Edelstahl. Alle Neoplan Centroliner sind mit einer Edel-

stahl-Bodengruppe ausgerüstet. Korrosion am Unterboden hat also keine Chance mehr: Deshalb gewährt Neoplan auch für alle Edelstahlbusse eine 12jährige Garantie gegen Durchrostung – unser glänzender Beitrag zu Korrosionsschutz und Werterhaltung.

**Vorteile durch Modulbauweise.**

Das herausragende Konstruktionsmerkmal beim Centroliner ist sicher die Modulbauweise. Aus Faser-verbundwerkstoffen hergestellt, werden Integralfront und -heck



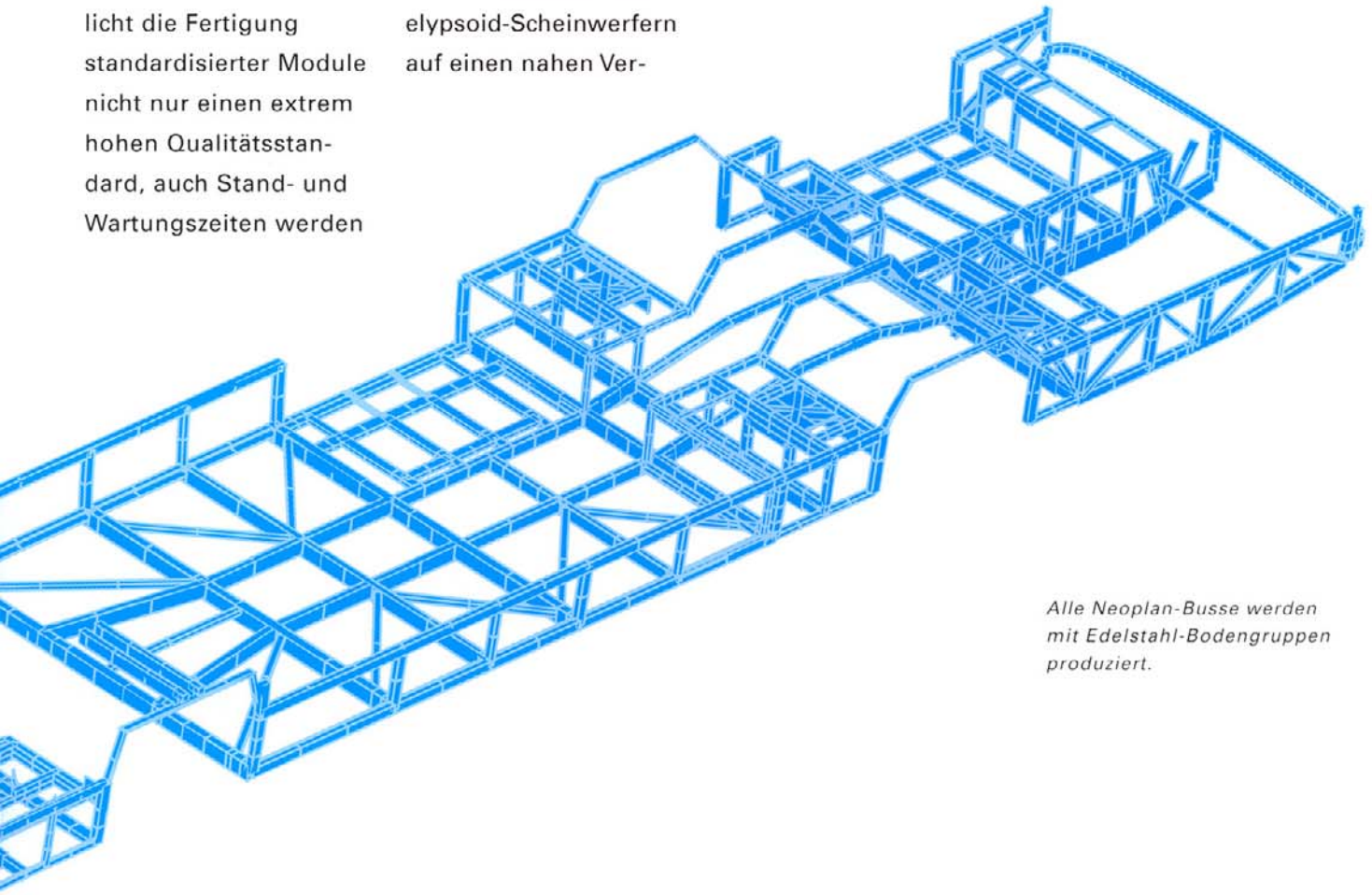
*Unbegrenzte Flexibilität und Sicherheit: die Modulbauweise mit Integralfront und -heck.*



als tragende Strukturbauteile eingesetzt. Der Vorteil: Eine nahezu unbegrenzte Flexibilität hinsichtlich Fahrzeuglänge, Türanordnung und Bestuhlung. Klar: Die zeitsparende und problemlose Modulbauweise ermöglicht es Neoplan, den Centroliner auf den jeweiligen Bedarf »zuzuschneiden«. Zudem ermöglicht die Fertigung standardisierter Module nicht nur einen extrem hohen Qualitätsstandard, auch Stand- und Wartungszeiten werden

auf ein Minimum reduziert, d.h. Minimierung der Life-Cycle-Costs. Optisch verweisen die abgedeckten Antriebsräder, die Außenspiegel und die Bugpartie mit ihren markanten Polyelypsoid-Scheinwerfern auf einen nahen Ver-

wandten – den Starliner, Luxus-Reisebus aus dem Hause Neoplan.

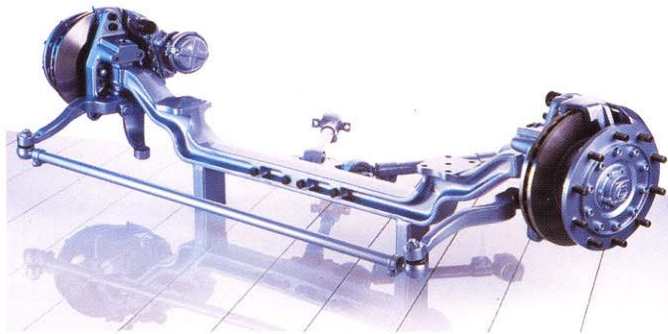
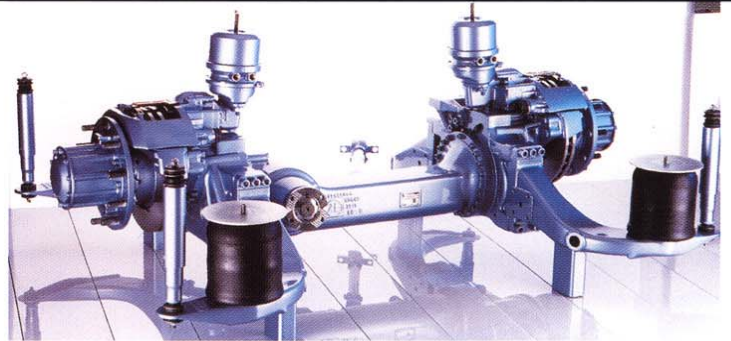


*Alle Neoplan-Busse werden mit Edelstahl-Bodengruppen produziert.*

# MOTOREN FÜR ALLE FÄLLE.

## VORTEILE FÜR ALLE BETEILIGTEN.

*Zuverlässig, sicher,  
wartungsfreundlich:  
Innenbelüftete Scheiben-  
bremsen an allen  
Achsen, die die Bremskraft  
optimal verteilen.*



### Die kluge Achse lenkt mit.

Ein moderner Bus wie der Centroliner muß sich auf großzügigen Autobahnen und über Land ebenso bewähren wie in engen, zugeparkten Einkaufsstraßen der Innenstädte. Seine hohe Manövrierfähigkeit erreicht der N 4420 durch die dritte Achse, die nicht wie gewohnt nachlaufgelenkt, sondern per elektrohydraulischer Lenkung arbeitet. Diese sogenannte EHLA-Standard verleiht dem Fahrzeug

eine Wendigkeit, die sich nur unwesentlich von der eines 12-m-Busses unterscheidet. Dabei muß der Fahrer trotz der höheren Manövrierfähigkeit des Busses keine zusätzlichen Kräfte für das Lenken der Hinter- und Nachlaufachse aufbringen. Diese Ausführung beinhaltet die Haltestellenautomatik (der Bus schwenkt beim Ausfahren weniger aus) sowie eine Minimierung des Wendekreises

unter 23,5 m (vom Gesetzgeber gefordert sind lediglich 25 m). Beim Rückwärtsfahren lenkt die Achse mit. Das moderne Achskonzept des Centroliners sieht – ob 2 oder 3 Achsen von 8,6 m bis 18 m – Scheibenbremsen an allen Achsen vor. So wird nicht nur die Bremskraft optimal verteilt, sondern

auch die Wartungsfreundlichkeit des Busses erhöht. Ein perfekt durchdachtes Konzept, auf das Sie sich verlassen können.

### Der Antrieb:

#### Eine runde Sache.

Wenig Verbrauch, kurze Wartungszeiten, viele Einsatzmöglichkeiten – Ansprüche, die ein moderner Bus erfüllen muß. Aus diesem Grund ist die neue Centroliner-Familie

mit einer Bandbreite leistungsstarker, verbrauchsoptimierter und die höchsten Umwelt-richtlinien erfüllenden EURO-II-Motoren – ab 2001 auch mit Euro 3-Motorvariationen – lieferbar. Leistungsmäßig perfekt auf die jeweilige Fahrzeuglänge abgestimmt und in Verbindung mit dem passenden Getriebe, bilden die Motoren der Neoplan-Partner MAN und DaimlerChrysler den optimalen Antrieb für jeden Einsatzzweck. Stehend eingebaut, ermöglichen sie die völlig stufenlose und podestfreie Gestaltung des Fahrgastraums an allen Türen – Towerbauweise. Bereits heute eine Investition in die Zukunft, da immer mehr Verkehrsbetriebe auf den Einsatz von 100%-Niederflurbussen setzen.



*Towerbauweise: Weil der Motor stehend eingebaut wird, ist der Fahrgastraum stufenlos und podestfrei an allen Türen – 100 % Niederflur.*

