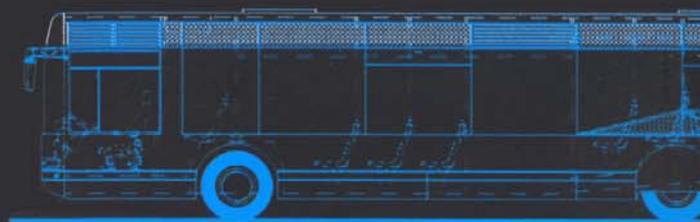


NEOPLAN CENTROLINER

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

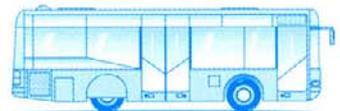
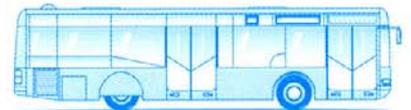
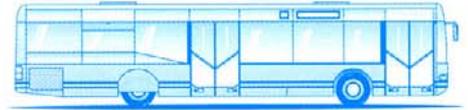
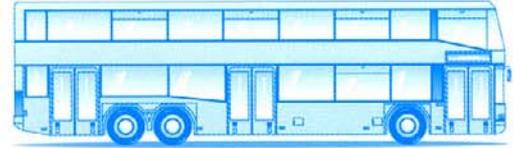
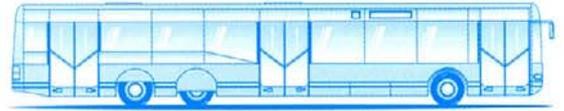
ein ganz anderes, luftiges Raumgefühl.

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.



WILLKOMMEN IN DER FAMILIE.

WILLKOMMEN AN BORD.



Centroliner N 4416



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



Centroliner N 4421



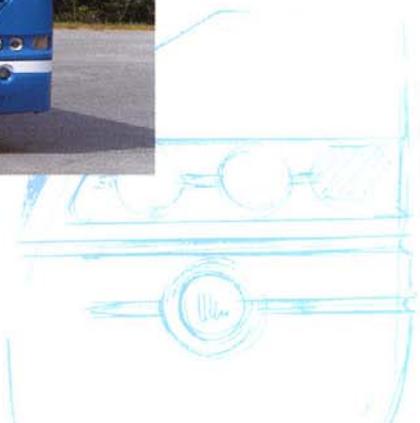
Centroliner N 4420



Centroliner N 4411



Centroliner N 4421



DIE NEUE GROSSZÜGIKEIT.

DAS NEUE INNENRAUMDESIGN.

Auf die inneren Werte kommt es an.

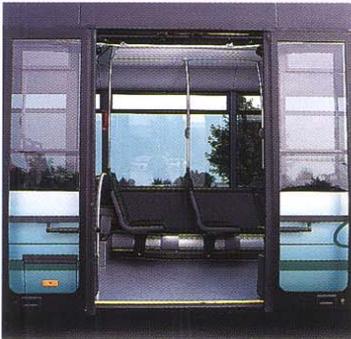
Auch das Innere des Centroliners hält, was sein Äußeres verspricht. Der Innenraum besticht durch seine freundliche Farbgebung und durch das fantastische Raumangebot. Breiter, höher, luftiger – hier können es sich auch große Menschen so

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 Dachsträgen.

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

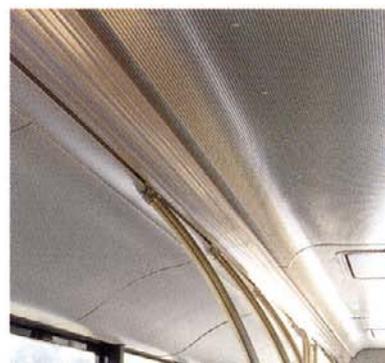


der Sitze nicht nur hochmodern, sondern auch äußerst reinigungsfreundlich. Klar: Am Boden des Busses sind keinerlei Leisten oder Verschraubungen angebracht. Ein weiterer Pluspunkt für den Centroliner: Dank der fehlenden Podeste im Mittelgang bietet der Bus den Fahrgästen

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.*

GANZ 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

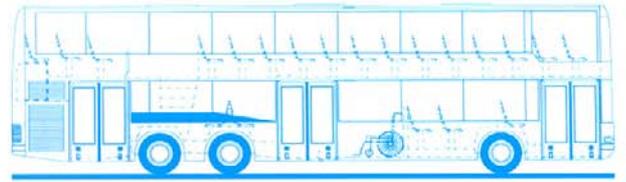


least sorgen Klimaanlage (optional) und Konvektorenheizung dafür, daß sich Fahrer

und Fahrgast im Centroliner rundum wohlfühlen.



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



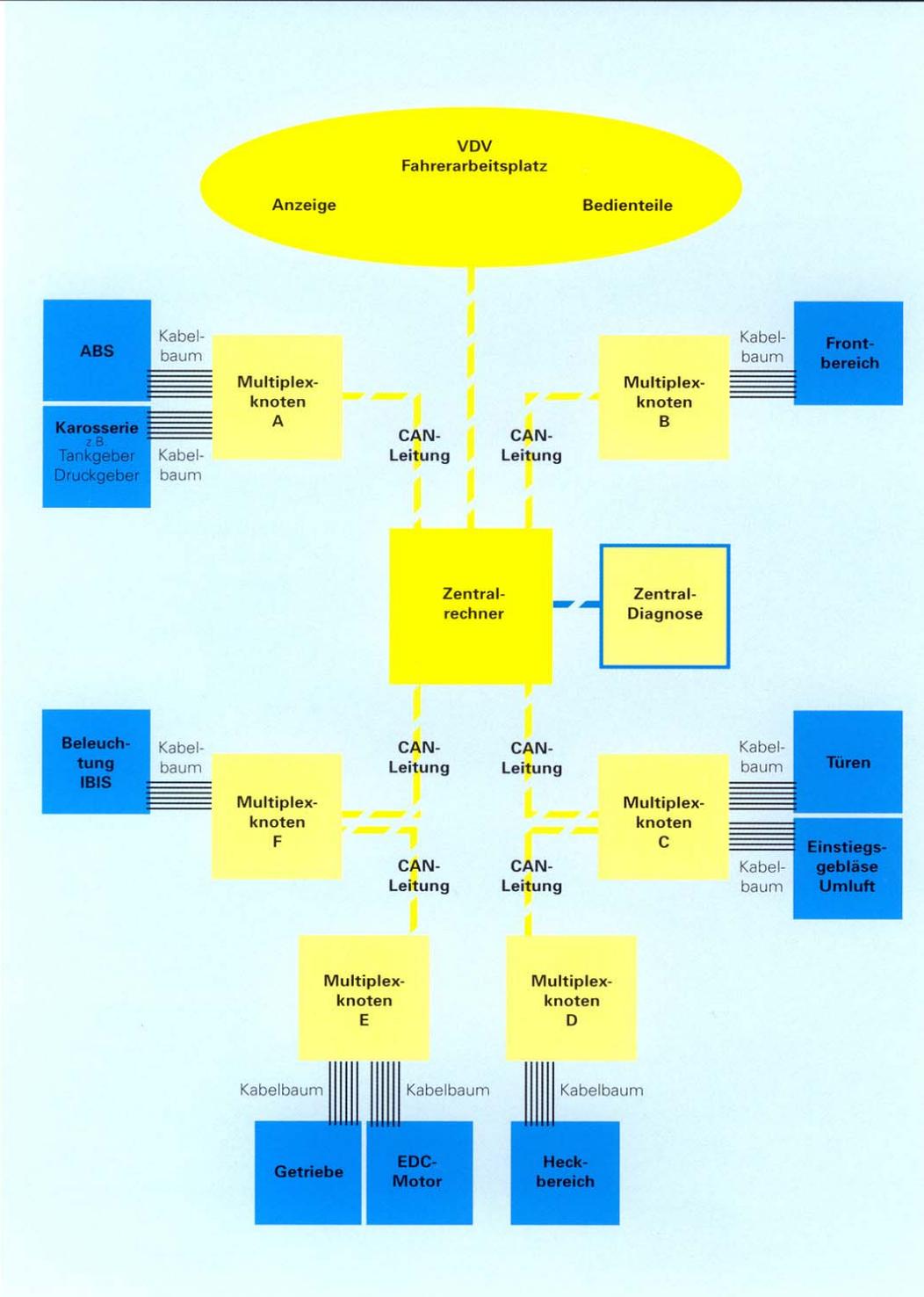
Willkommen an Bord...



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

DIE REVOLUTION IN DER FAHRZEUGELEKTRIK.

DIE REVOLUTION AM STEUER.



Kabel sind out.

NeoCan ist in.

Control 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 Zentralsdiagnose 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.



DENKEN SIE AUCH MAL AN MORGEN.

STEIGEN SIE NOCH HEUTE UM.

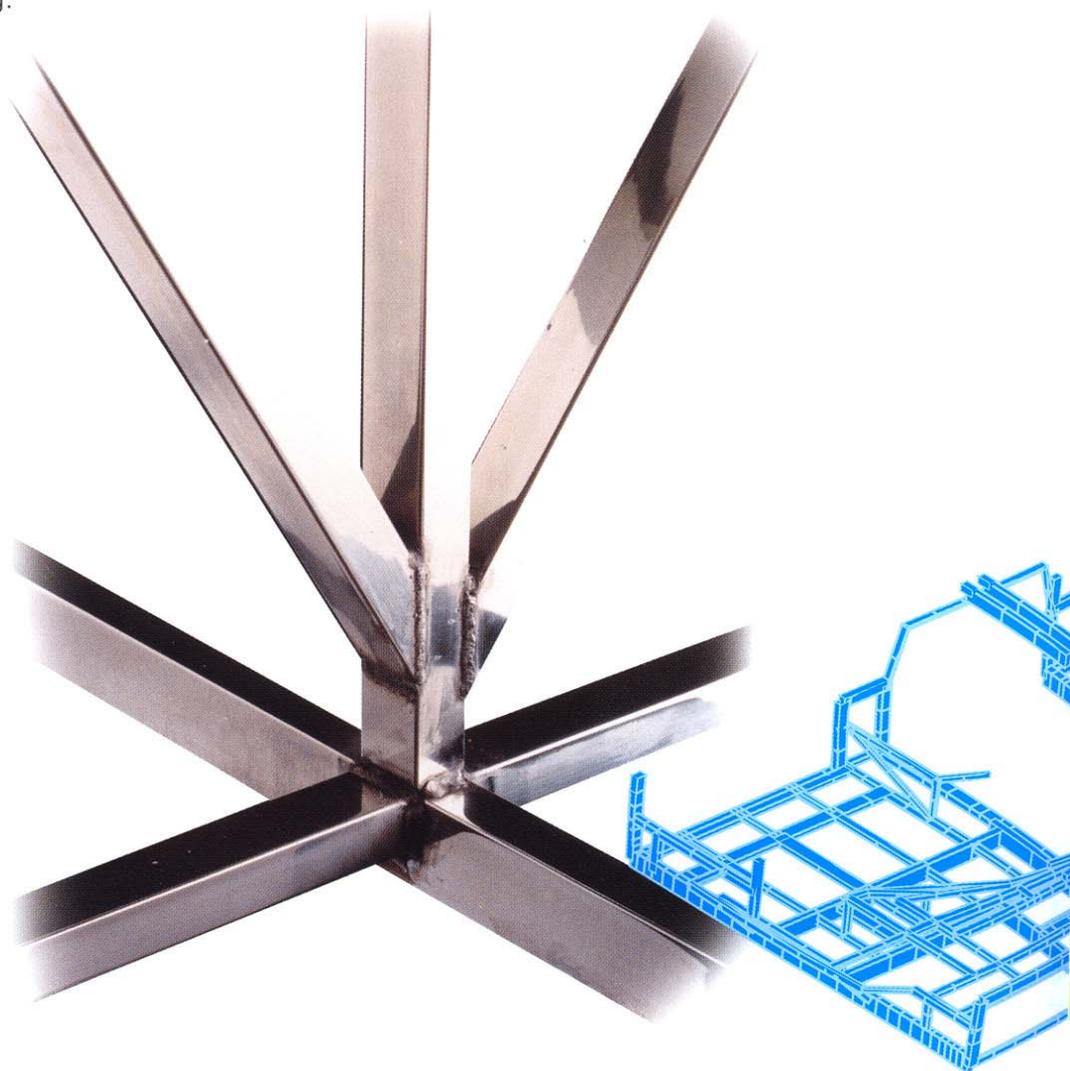
**Langlebigkeit
mit System.**

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-

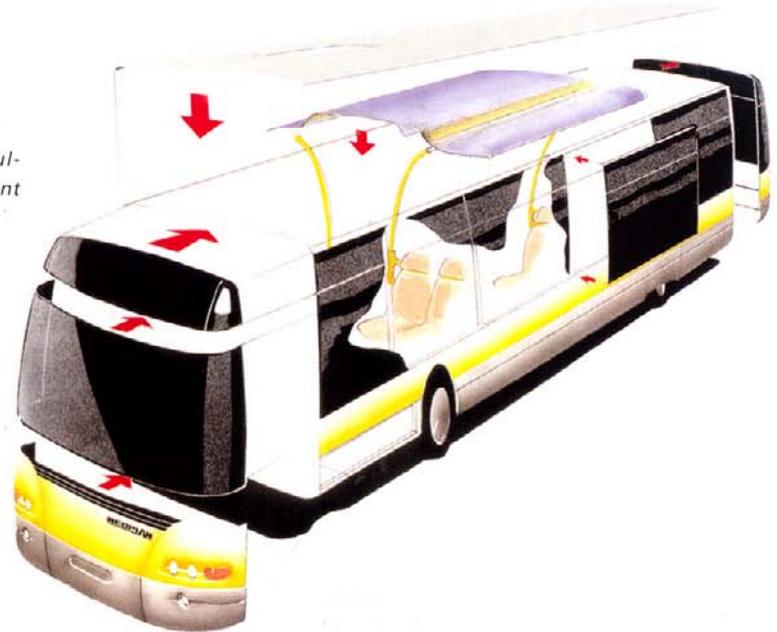
stahl-Bodengruppe ausgerüstet. Korrosion am Unterboden hat also keine Chance mehr: Deshalb gewährt Neoplan auch für alle Edelstahlbusse eine 12jährige Garantie gegen Durchrostung – unser glänzender Beitrag zu Korrosionsschutz und Werterhaltung.

Vorteile durch Modulbauweise.

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



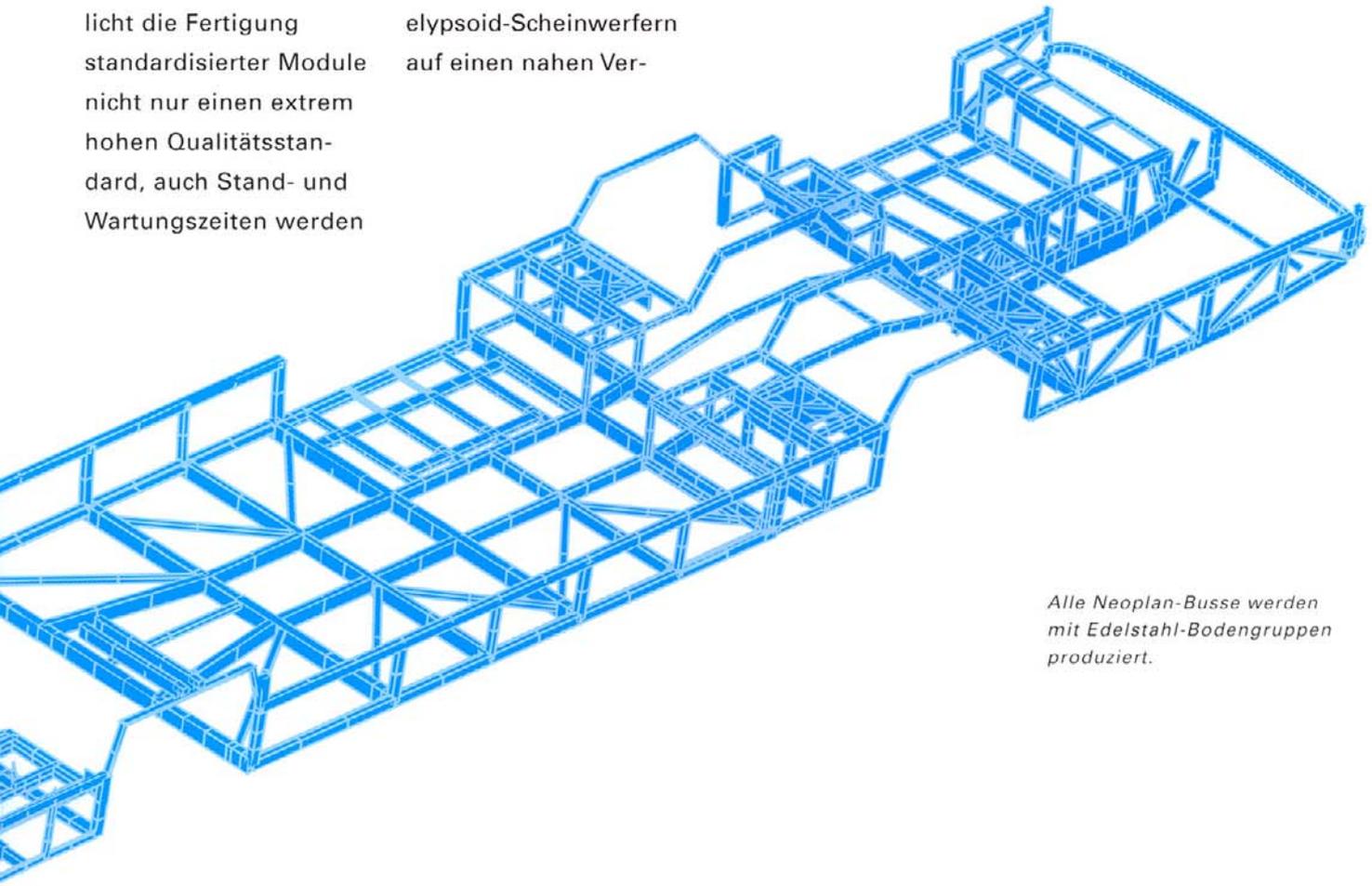
Unbegrenzte Flexibilität und Sicherheit: die Modulbauweise mit Integralfront und -heck.



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 Polyeyploid-Scheinwerfern auf einen nahen Ver-

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

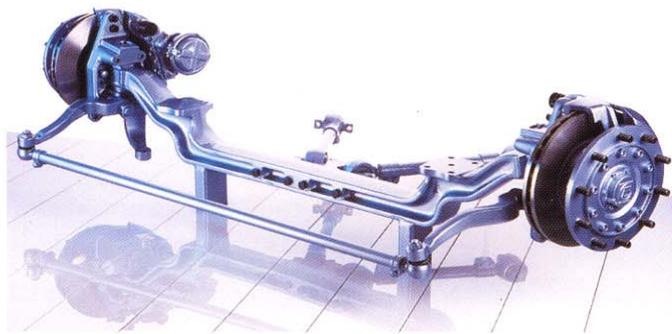
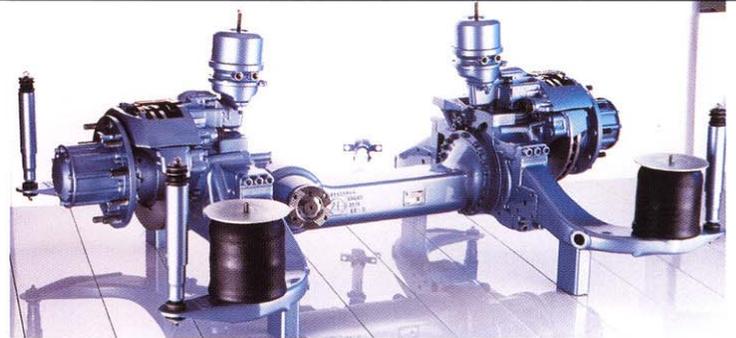


Alle Neoplan-Busse werden mit Edelstahl-Bodengruppen produziert.

MOTOREN FÜR ALLE FÄLLE.

VORTEILE FÜR ALLE BETEILIGTEN.

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



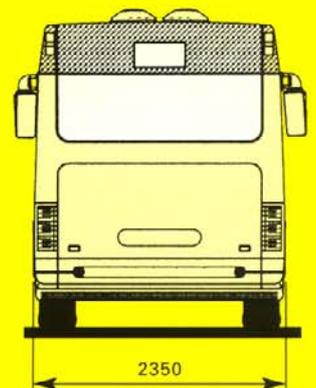
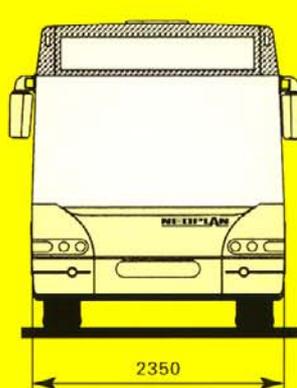
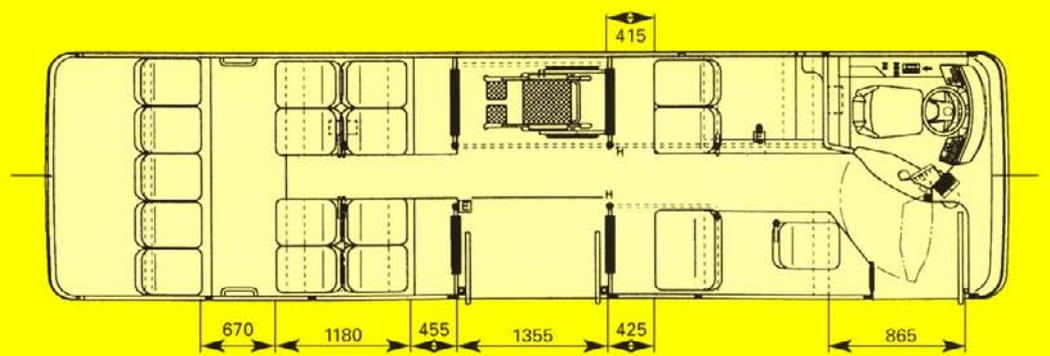
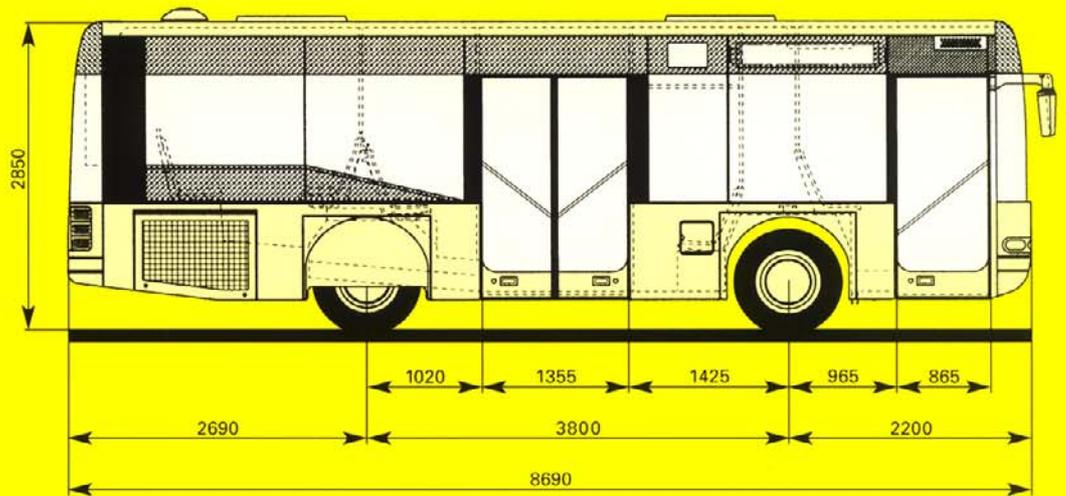
Towerbauweise: Weil der Motor stehend eingebaut wird, ist der Fahrgastraum stufenlos und podestfrei an allen Türen – 100 % Niederflur.



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4407.

Neoplan Centroliner N 4407 – 8,6 m Midibus

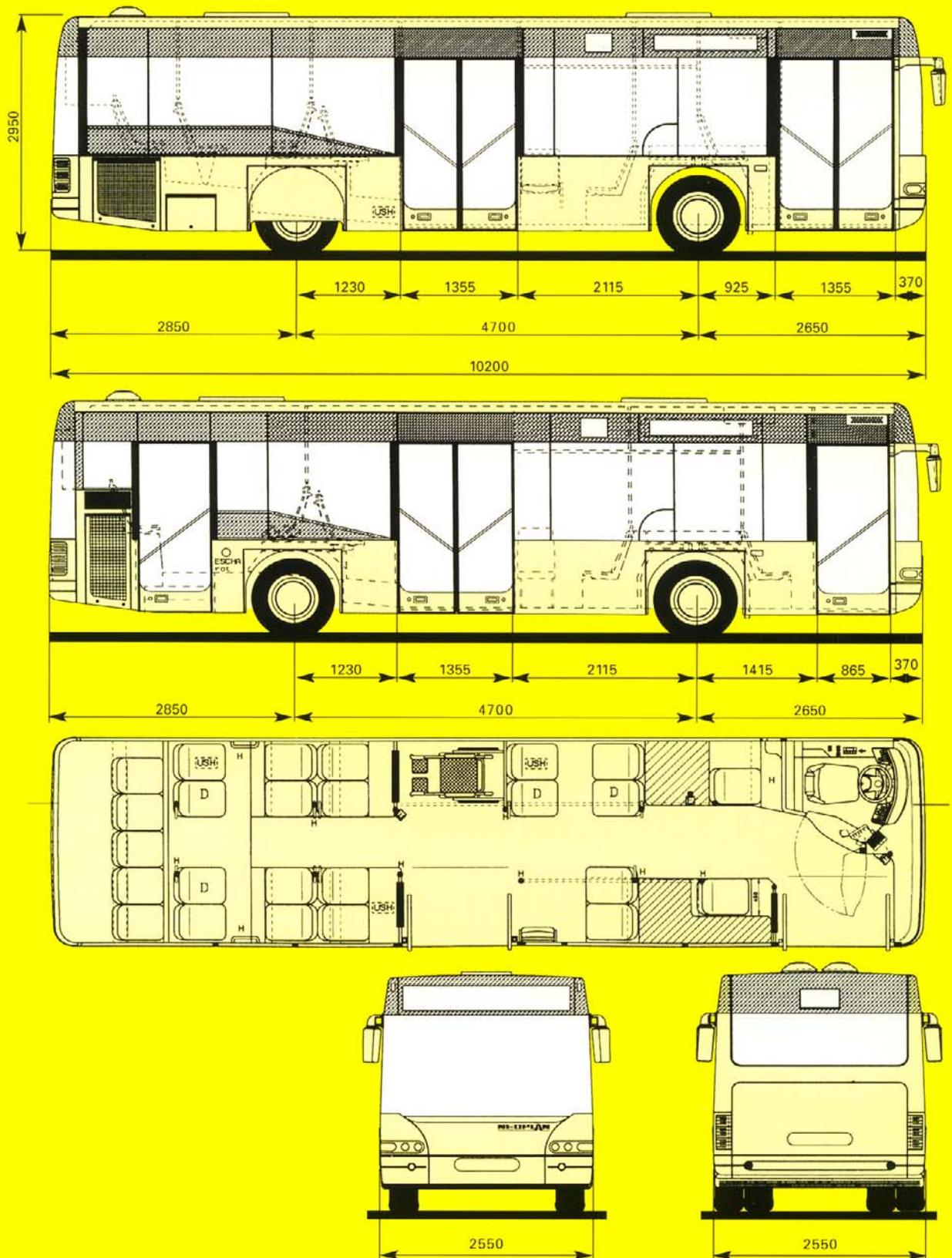
Hauptabmessungen	Länge: 8.690 mm, Breite: 2.350 mm, Höhe über alles: 2.850 mm, Radstand: 3.800 mm, Überhang vorn: 2.200 mm, Überhang hinten: 2.690 mm, Stehhöhe: 2.450 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: 320 mm, Böschungswinkel vorn: 8° Grad, Böschungswinkel hinten: 7,5° Grad, Wendekreis: 14.600 mm, Reifengröße: vorn: 275/70 R 22,5", hinten: 315/60 R 22,5", Sitzplatzanordnung gemäß Projektzeichnung, Tankvolumen: ca. 180 Ltr., Single-Bereifung
Personenplätze	Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: 17, Stehplätze: max. 29, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 47
Türen	Vorn: Einflügelige Innenschwenktür 865 mm, Mitte: Zweiflügelige Innenschwenk- oder Außenschwingtüren
Gewichte	max. Vorderachslast: 4.500 kg, max. Hinterachslast: 7.500 kg, max. Gesamtgewicht: 11.500 kg
Motor	6-Zylinder Reihen-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. Antrieb im Heck stehend angeordnet. Motorvarianten: DC OM 906 LA 170 kW/231 PS EURO II Drehmoment 900 Nm bei 1.300 U/min.; MAN D 0826 LOH 162 kW/220 PS EURO II Drehmoment 850 Nm bei 1.600 U/min. Euro 3 Motoren auf Anfrage
Getriebe	5-Gang Automatikgetriebe mit integr. Retarder, ZF 5 HP 500 , 4-Gang mit integr. Retarder, Voith D 851.3
Fahrwerk	Bremsen: Zwei-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS/ASR, 600 ccm Luftkompressor, Lufttrockner und zentrale Prüfanschlüsse, Feststell- und Haltestellenbremse, Lenkung: ZF-Servocom-Hydrolenkung Typ 8098 mit pneumatischer Verstelleinrichtung der Lenksäule in Höhe und Neigung, Achsen: vorn: Starrachse VN 6 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten: Portal-Hypoid-Achse ZF AV 132/90° mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalgluftfederung mit integr. Hubbegrenzung, Niveauregelventilen und Stoßdämpfern, auf Wunsch Kneeling in Verbindung mit ECAS, Bereifung: 10-Loch Monolex-Scheibenräder 4-fach, vorn: 7,5 x 22,5 Reifen 275/70 R 22,5", hinten: 9 x 22,5 Reifen 315/60 R 22,5"
Aufbau	Gerippe: Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Frontteil: Faserverbundwerkstoff als tragendes Bauteil (Integralfront), Heckteil: GFK-Kunststoff, verklebt (Integralheck)
Fahrgastraum	Verglasung: Einteilige, sphärisch gewölbte Windschutzscheibe, plane Seitenscheiben aus besonders wärmedämmendem Sicherheitsglas »Venus«, Doppelglas auf Wunsch, Heizung: Dreistufiges Bugheizgerät, entlang den Seitenwänden geräuschlose Hochleistungskonvektoren Thermal THK 800 mit 800 W/m, zwei Zusatzheizgeräte unter Sitz oder im Podest eingebaut, Vorwärmgerät Webasto Thermo 230 (23 kW), Steuerung über Neoplan Kontrollcenter, auf Wunsch integrierte Einrichtung zur Scheibenklarung mit 2 Dachkanalheizgeräten oder Fahrgastraum-Klimatisierung, Lüftung: 2 elektrische Hebedächer, 2 Klappfenster, 2 Dachlüfter, Sitze: Neoplan SKA NV 200, Leichtbausitze mit »Cantilever« Sitzbefestigung, auf Wunsch Neoplan Kiel Centra, auf Anfrage weitere Fabrikate, Innenausstattung: Neues Stadtbuss-Innenraumdesign »CityTop«, integrierte Lichtbänder mit Transistorröhren.
Fahrerplatz	Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph, Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahlstischständer und Fahrergeschränk, Fahrersitz ISRI 6800/338, auf Wunsch andere Fabrikate, auf Wunsch beheizte Windschutzscheibe, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektrisch beheizte und verstellbare Außenspiegel.
Elektrik	Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 140 A mit Transistorregler, NeoCan 2000 CAN-BUS System- Batterie: 2 x 200 A, Information und Kommunikation: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon und 4 Lautsprechern. Ausreichende Einbauträume für Bordinformationssysteme (IBIS) mit vorbereiteten Schnittstellen für Wagenbus und Datenfunktauglichkeit. Fahrziel- und Nummernanzeige nach VDV-SL II-Norm in Vollmatrix oder LCD Ausführung (SA)



DER NEOPLAN CENTROLINER N 44 11.

Neoplan Centroliner N 44 11 – 10 m Solobus

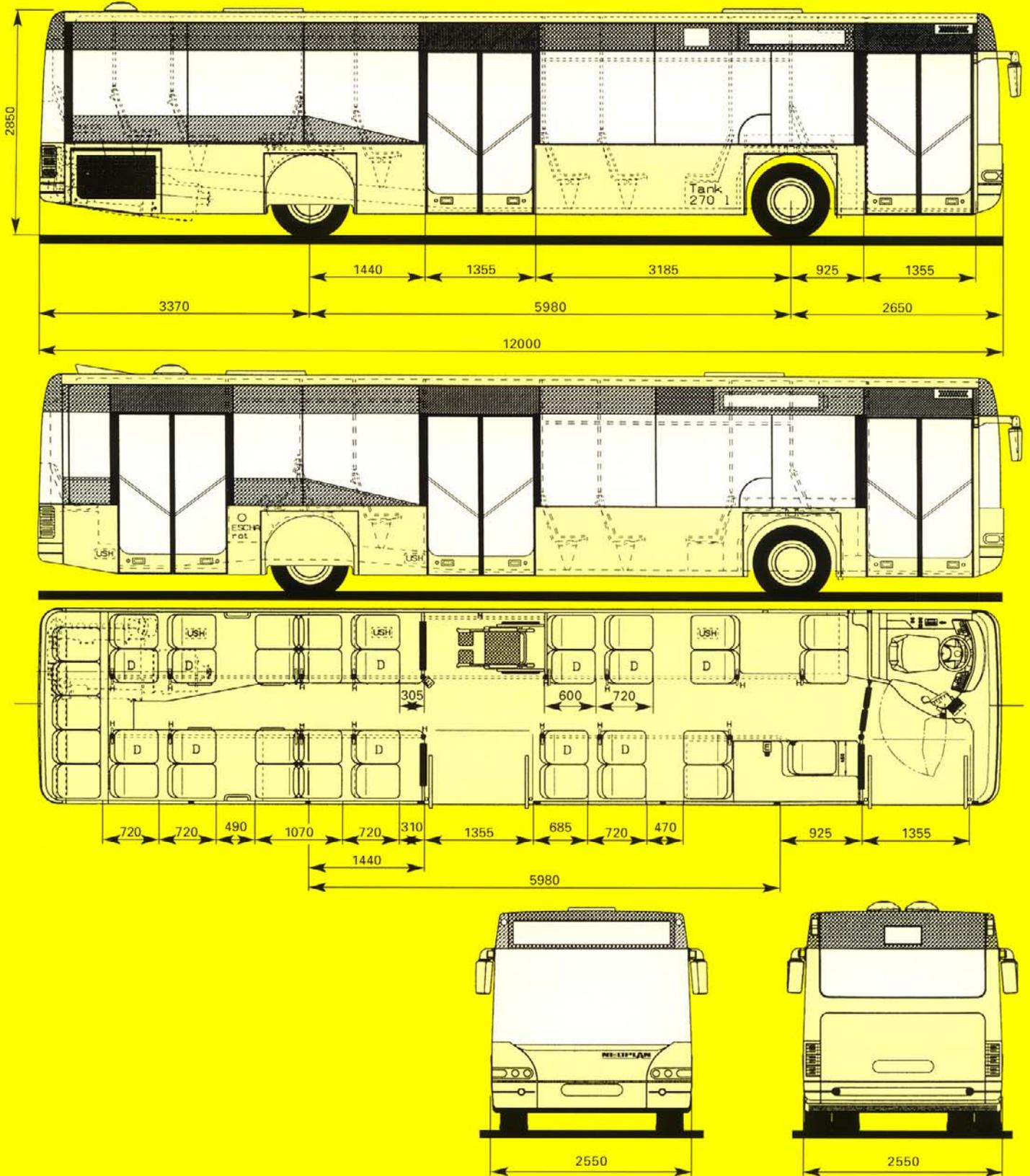
Hauptabmessungen	<i>Länge: 10.200 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe über alles: 2.950 mm, Radstand: 4.700 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, Überhang hinten: 2.850 mm, Stehhöhe: 2.450 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: Tür I: 320 mm, Tür II: 320 mm, Böschungswinkel vorn: 8° Grad, Böschungswinkel hinten: 7,5° Grad, Wendekreis: 18.300 mm, Reifengröße: 275/70 R 22,5", Sitzplatzanordnung gemäß Projektzeichnung, Tankvolumen: ca. 270 Ltr.</i>
Personenplätze	<i>Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: 25, Stehplätze: ca. 40, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 66</i>
Türen	<i>Vorn und Mitte: Zweiflügelige Innenschwenk- oder Außenschwingtüren 1355 mm, auf Wunsch Einbau einer einflügeligen Tür 3. Alternativ Tür II als Außenschwenkschiebetüren (SA)</i>
Gewichte	<i>max. Vorderachslast: 7.000 kg, max. Hinterachslast: 8.165 kg, max. Gesamtgewicht: 14.000 kg</i>
Motor	<i>6-Zylinder Reihen-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. Antrieb im Heck stehend angeordnet, Motorvarianten: DC OM 906 LA 170 kW/231 PS, EURO II, Drehmoment 900 Nm bei 1.300 U/min; MAN D 0826 LOH 162 kW/220 PS, EURO II, Drehmoment 850 Nm bei 1.600 U/min. Euro 3 Motoren auf Anfrage</i>
Getriebe	<i>5-Gang Automatikgetriebe mit integr. Retarder, Fabr. ZF 5 HP 502, 3-Gang mit integr. Retarder, Fabr. Voith 851.3</i>
Fahrwerk	<i>Bremsen: Zwei-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS/ASR, 600 ccm Luftkompressor, Lufttrockner und zentrale Prüfanschlüsse, Feststell- und Haltestellenbremse, Lenkung: ZF-Servocom-Hydraulenlenkung Typ 8098 mit pneumatischer Verstellereinrichtung der Lenksäule in Höhe und Neigung, Achsen: vorn: Starrachse VN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten: Portal-Hypoid-Achse ZF AV 132/90° mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalgluftfederung mit integr. Hubbegrenzung, Niveauregelventil und Stoßdämpfern, auf Wunsch Kneeling in Verbindung mit ECAS, Bereifung: 10-Loch Monolex-Scheibenräder, 6-fach 7,5 x 22,5 Reifen 275/70 R 22,5"</i>
Aufbau	<i>Gerippe: Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Frontteil: Faserverbundwerkstoff als tragendes Bauteil (Integralfront), Heckteil: GFK-Kunststoff, verklebt (Integralheck)</i>
Fahrgastraum	<i>Verglasung: Einteilige, sphärisch gewölbte Windschutzscheibe, plane Seitenscheiben aus besonders wärmedämmendem Sicherheitsglas »Venus«, Doppelglas auf Wunsch, Heizung: Dreistufiges Bugheizgerät, entlang den Seitenwänden geräuschlose Hochleistungskonvektoren Thermal THK 800, mit 800 W/m zwei Zusatzheizgeräte unter Sitz oder im Podest eingebaut, Vorwärmgerät Webasto Thermo 300 (30 kW), Steuerung über Neoplan Kontrollcenter, auf Wunsch integrierte Einrichtung zur Scheibenklarung mit 2 Dachkanalheizgeräten oder Fahrgastraum-Klimatisierung, Lüftung: 2 elektrische Hebedächer, 2 Klappfenster, 2 Dachlüfter, Sitze: Neoplan SKA NV 200, Leichtbausitze mit »Cantilever« Sitzbefestigung, auf Wunsch Neoplan Kiel Centra, auf Anfrage weitere Fabrikate, Innenausstattung: Neues Stadtbus-Innenraumdesign »City Top«, integrierte Lichtbänder mit Transistorröhren</i>
Fahrerplatz	<i>Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph, Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahltschänder und Fahrergereschränk, Fahrersitz ISRI 6800/338, auf Wunsch andere Fabrikate, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektrisch beheizte und verstellbare Außenspiegel.</i>
Elektrik	<i>Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 140 A mit Transistorregler, NeoCan 2000 CAN-BUS System-Batterie: 2 x 200 A, Information und Kommunikation: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon und 6 Lautsprechern. Ausreichende Einbauräume für Bordinformationssysteme (IBIS) mit vorbereiteten Schnittstellen für Wagenbus und Datenfunktauglichkeit. Fahrziel- und Nummernanzeige nach SL II Norm in Vollmatrix oder LCD-Ausführung (SA)</i>



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4416.

Neoplan Centroliner N 4416 – 12 m Solobus

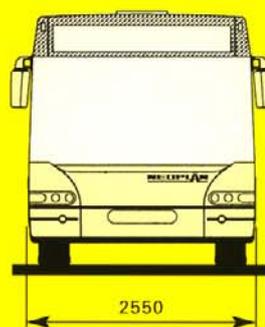
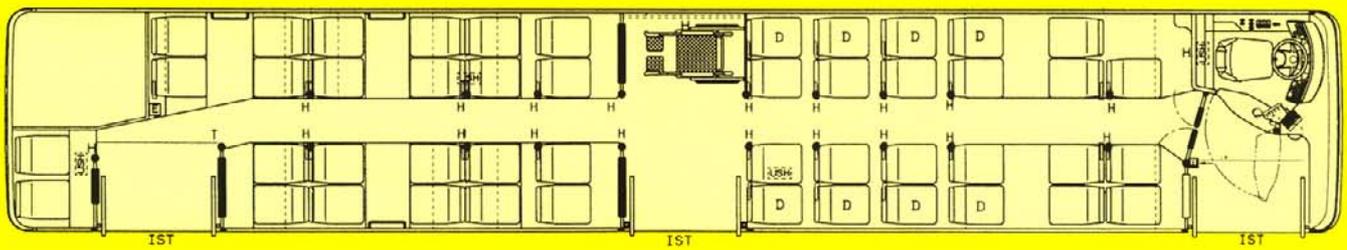
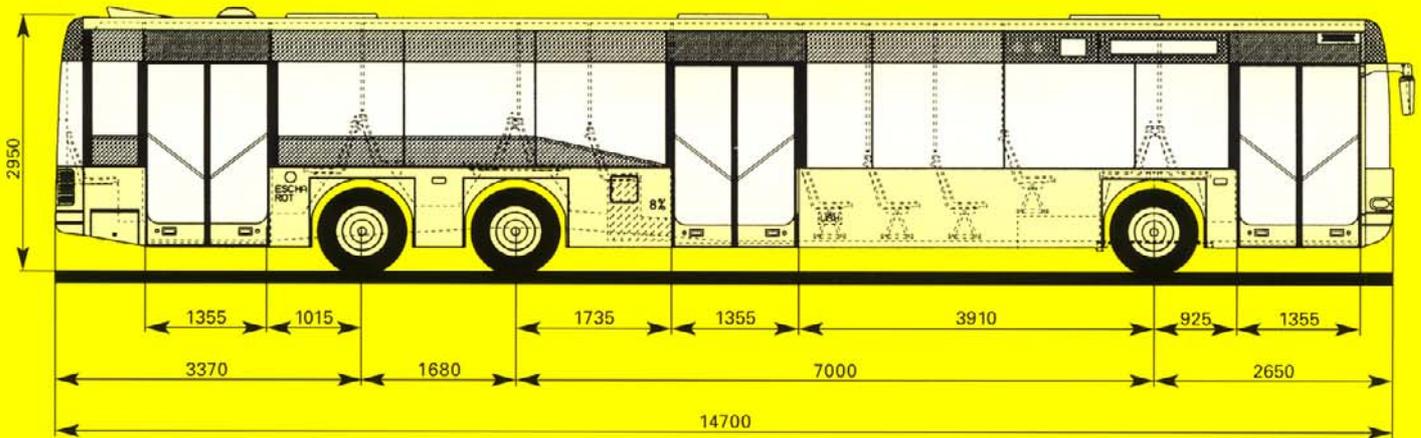
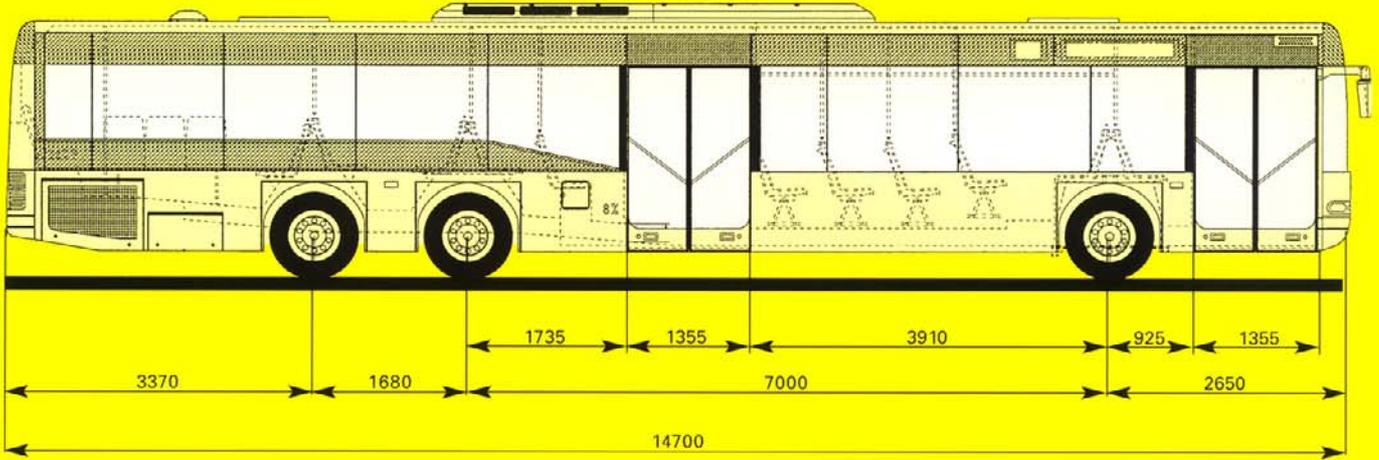
Hauptabmessungen	<i>Länge: 12.000 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe über alles: 2.850 mm, Radstand: 5.980 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, Überhang hinten: 3.370 mm, Stehhöhe: 2.450 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: Tür I: 320 mm, Tür II: 320 mm, Böschungswinkel vorn: 8° Grad, Böschungswinkel hinten: 7,5° Grad, Wendekreis: 21.500 mm, Reifengröße: 275/70 R 22,5"; Sitzplatzanordnung gemäß Projektzeichnung, Tankvolumen: ca. 270 Ltr.</i>
Personenplätze	<i>Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: 40, Stehplätze: ca. 63, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 104</i>
Türen	<i>Vorn und Mitte: Zweiflügelige Innenschwenk- oder Außenschwingtüren 1.355 mm, auf Wunsch Einbau einer Tür 3 ohne Stufe. Alternativ Tür II und III als Außenschwenkschiebetüren (SA)</i>
Gewichte	<i>max. Vorderachslast: 7.100 kg, max. Hinterachslast: 11.500 kg, max. Gesamtgewicht: 18.000 kg</i>
Motor	<i>6-Zylinder Reihen-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. T-Antrieb im Heck Unterflur angeordnet, bei Einbau einer 3. Tür, Einbau »Turmbau«-Version (Towereinbau). Motorvarianten: MAN D 0826 LUH 162 kW/220 PS, EURO II, Drehmoment 850 Nm bei 1.600 U/Min.; MAN D 2866 LUH 191 kW/260 PS, EURO II, Drehmoment 1.050 Nm bei 1.000-1.500 U/min.; DC OM 457 hLA 185 kW/252 PS, EURO II, Drehmoment 1.100 Nm bei 1.100 U/min. Andere Motorvarianten und Euro 3 Motoren auf Anfrage</i>
Getriebe	<i>5-Gang Automatikgetr., integr. Retarder, ZF 5 HP 502. 4-Gang Automatikgetr., integr. Retarder, Voith 854.3/864.3</i>
Fahrwerk	<i>Bremsen: Zwei-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS/ASR, 600 ccm Luftkompressor, Lufttrockner und zentrale Prüfanschlüsse, Feststell- und Haltestellenbremse. Lenkung: ZF-Servocom-Hydraulenlenkung Typ 8098 mit pneumatischer Verstellvorrichtung der Lenksäule in Höhe und Neigung, Achsen: vorn: Starrachse VN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten: Portal-Hypoid-Achse ZF AV 132/90° mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalgluftfederung mit integr. Hubbegrenzung, Niveauregelventilen und Stoßdämpfern, auf Wunsch Kneeling in Verbindung mit ECAS, Bereifung: 10-Loch Monolex-Scheibenräder, 6-fach 7,5 x 22,5 Reifen 275/70 R 22,5"</i>
Aufbau	<i>Gerippe: Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Frontteil: Faserverbundwerkstoff als tragendes Bauteil (Integralfront), Heckteil: GFK-Kunststoff, verklebt (Integralheck)</i>
Fahrgastraum	<i>Verglasung: Einteilige, sphärisch gewölbte Windschutzscheibe, plane Seitenscheiben aus bes. wärmedämmendem Sicherheitsglas »Venus«, Doppelglas auf Wunsch, Heizung: Dreistufiges Bugheizgerät, entlang den Seitenwänden geräuschlose Hochleistungskonvektoren Thermal THK 800 mit 800 W/m, zwei Zusatzheizgeräte unter Sitz oder im Podest eingebaut, Vorwärmgerät Webasto Thermo 300 (30kW), Steuerung über Neoplan Kontrollcenter, auf Wunsch integr. Einrichtung zur Scheibenklarung mit 2 Dachkanalheizgeräten oder Fahrgastraum-Klimatisierung, Lüftung: 2 elektrische Hebedächer, 2 Klappfenster, 2 Dachlüfter, Sitze: Neoplan SKA NV 200, Leichtbausitze mit »Cantilever« Sitzbefestigung, auf Wunsch Neoplan Kiel Centra, auf Anfrage weitere Fabrikate, Innenausstattung: Neues Stadtbus-Innenraumdesign »City Top«, integrierte Lichtbänder mit Transistorröhren</i>
Fahrerplatz	<i>Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Neue Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, mit Informationsdisplay, autom. Tachograph, Instrumententafel mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahlentischständer und Fahrergerätschrank, Fahrersitz ISRI 6800/338 auf Wunsch andere Fabrikate, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektr. beheizte und verstellbare Außenspiegel.</i>
Elektrik	<i>Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 140 A mit Transistorregler, NeoCan 2000 CAN-BUS System, Batterie: 2x200 A, Information und Kommunikation: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon und 6 Lautsprechern. Ausreichende Einbauräume für Bordinformationssysteme (IBIS) mit vorbereiteten Schnittstellen für Wagenbus und Datenfunktauglichkeit. Fahrziel- und Nummernanzeige nach VDV-SL II-Norm in Vollmatrix oder LCD Ausführung (SA)</i>



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4420.

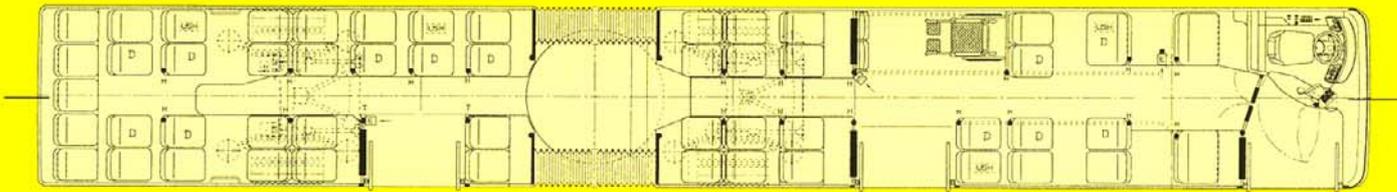
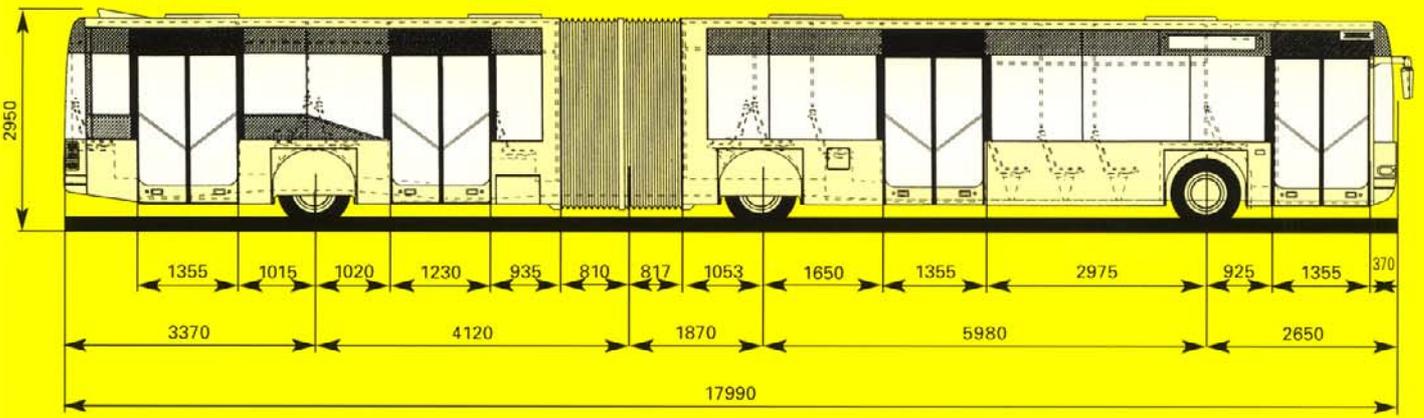
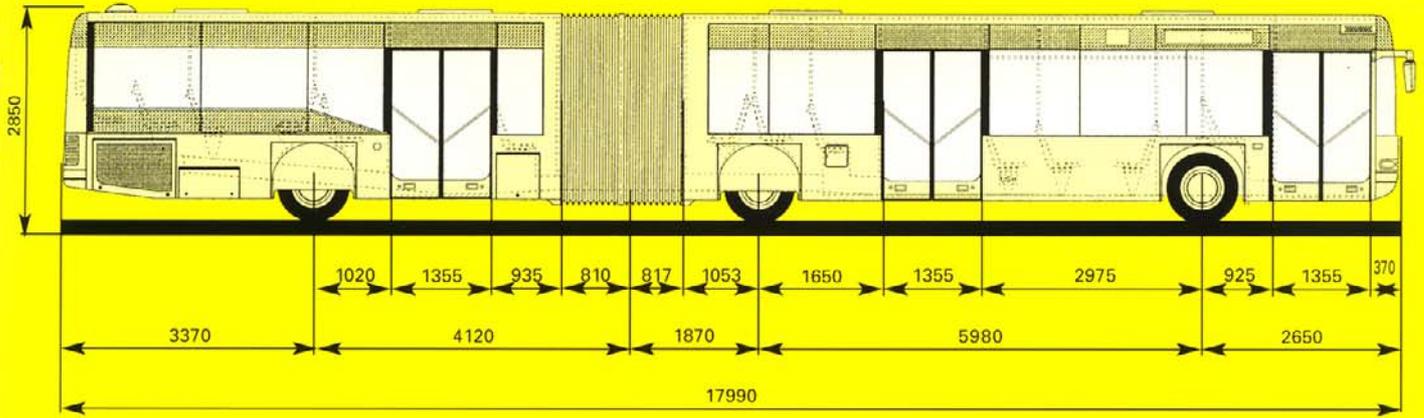
Neoplan Centroliner N4420 – 15 m Solobus

Hauptabmessungen	Länge: 14.700 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe über alles: 2.950 mm, Radstand: 7.000/1.680 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, hinten: 3.370 mm, Stehhöhe: 2.450 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: Tür I: 320 mm, Tür II: 320 mm, Tür III: 350 mm, Böschungswinkel vorn: 8° Grad, hinten: 7,5° Grad, Wendekreis: 23.500 mm, Reifengröße: vorn: 275/70 R 22,5", hinten: 275/70 R 22,5", Sitzplatzanordnung gemäß Projektzeichnung, Tankvolumen: 320 Ltr.
Personenplätze	Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: 42, Stehplätze: ca. 80, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 123
Türen	Vorn, Mitte und Hinten: Drei zweiflügelige Innenschwenk- oder Außenschwingtüren 1355 mm, auf Wunsch Tür II + III als Außenschwenkschiebetüren (SA), Entfall Tür 3 (SA)
Gewichte	max. Vorderachslast: 7.500 kg, max Hinterachslast: 11.500/6.000 kg, max. Gesamtgewicht: 25.000 kg
Motor	6-Zylinder Reihen-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. Antrieb im Heck stehend »Turm« (Towereinbau) oder Unterflur angeordnet. Motorvarianten: MAN D 2866 LOH 228 kW/310 PS, EURO II, Drehmoment 1.250 Nm bei 800-1.600 U/min.; DC OM 457 hLA 220 kW/299 PS, EURO II, Drehmoment 1.250 Nm bei 1.100 U/min. Andere Motorvarianten und Euro 3 Motoren auf Anfrage
Getriebe	5-Gang Automatikgetriebe mit integr. Retarder, ZF 5 HP 592 , 4-Gang mit integr. Retarder, Voith 864.3
Fahrwerk	Bremsen: Zwei-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS/ASR, 600 ccm Luftkompressor, Lufttrockner und zentrale Prüfanschlüsse, Feststell- und Haltestellenbremse, Lenkung: ZF-Servocom-Hydraulenkung Typ 8098 mit pneumatischer Verstellrichtung der Lenksäule in Höhe und Neigung, Achsen: vorn: Starrachse VN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, mitte: Portal-Hypoid-Achse ZF AV 132/90° mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten: Nachlaufachse NN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Hinterachslenkung: Elektronisch-hydraulisch gesteuerte Nachlaufachse (EHLA Standard), auf Wunsch elektronisch-hydraulisch gesteuerte Achse II und III (EHLA Optimal), Federung: siehe N 4416, Bereifung: 10-Loch Monolex-Scheibenräder, 8-fach, vorn: 275/70 R 22,5 – 8,25 x 22,5, hinten: 275/70 R 22,5 – 7,5 x 22,5/8,25 x 22,5.
Aufbau	Gerippe: Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Frontteil: Faserverbundwerkstoff als tragendes Bauteil (Integralfront), Heckteil: GFK-Kunststoff, verklebt (Integralheck)
Fahrgastraum	Verglasung: Einteilige, sphärisch gewölbte Windschutzscheibe, plane Seitenscheiben aus besonders wärmedämmendem Sicherheitsglas »Venus«, Doppelglas auf Wunsch, Heizung: Dreistufiges Bugheizgerät, entlang den Seitenwänden geräuschlose Hochleistungskonvektoren ThermalTKV 800 mit 800 W/m, zwei Zusatzheizgeräte unter Sitz oder im Podest eingebaut, Vorwärmgerät Webasto Thermo 300 (30 kW), Steuerung über Neoplan Kontrollcenter, auf Wunsch integrierte Einrichtung zur Scheibenklarung mit 4 Dachkanalheizgeräten oder Fahrgastraum-Klimatisierung, Lüftung: 3 elektrische Hebedächer, 2 Klappfenster, 2 Dachlüfter, Sitze: Neoplan SKA NV 200, Leichtbausitze mit »Cantilever« Sitzbefestigung, auf Wunsch Neoplan Kiel Centra, auf Anfrage weitere Fabrikate, Innenausstattung: Neues Stadtbuss-Innenraumdesign »City Top«, integrierte Lichtbänder mit Transistorröhren
Fahrerplatz	Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph. Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahlentischständer und Fahrergeschränk, Fahrersitze ISRI 6800/338, auf Wunsch andere Fabrikate, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektrisch beheizte und verstellbare Außenspiegel
Elektrik	Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 140 A mit Transistorregler, NeoCan 2000 CAN-BUS System, Batterie: 2x200A, Information und Kommunikation: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon und 6 Lautsprechern. Ausreichende Einbauräume für Bordinformationssysteme (IBIS) mit vorber. Schnittstellen für Wagenbus und Datenfunktauglichkeit. Fahrziel- und Nummernanzeige nach VDV-SL II Norm in Vollmatrix oder LCD Ausführung (SA)



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4421.

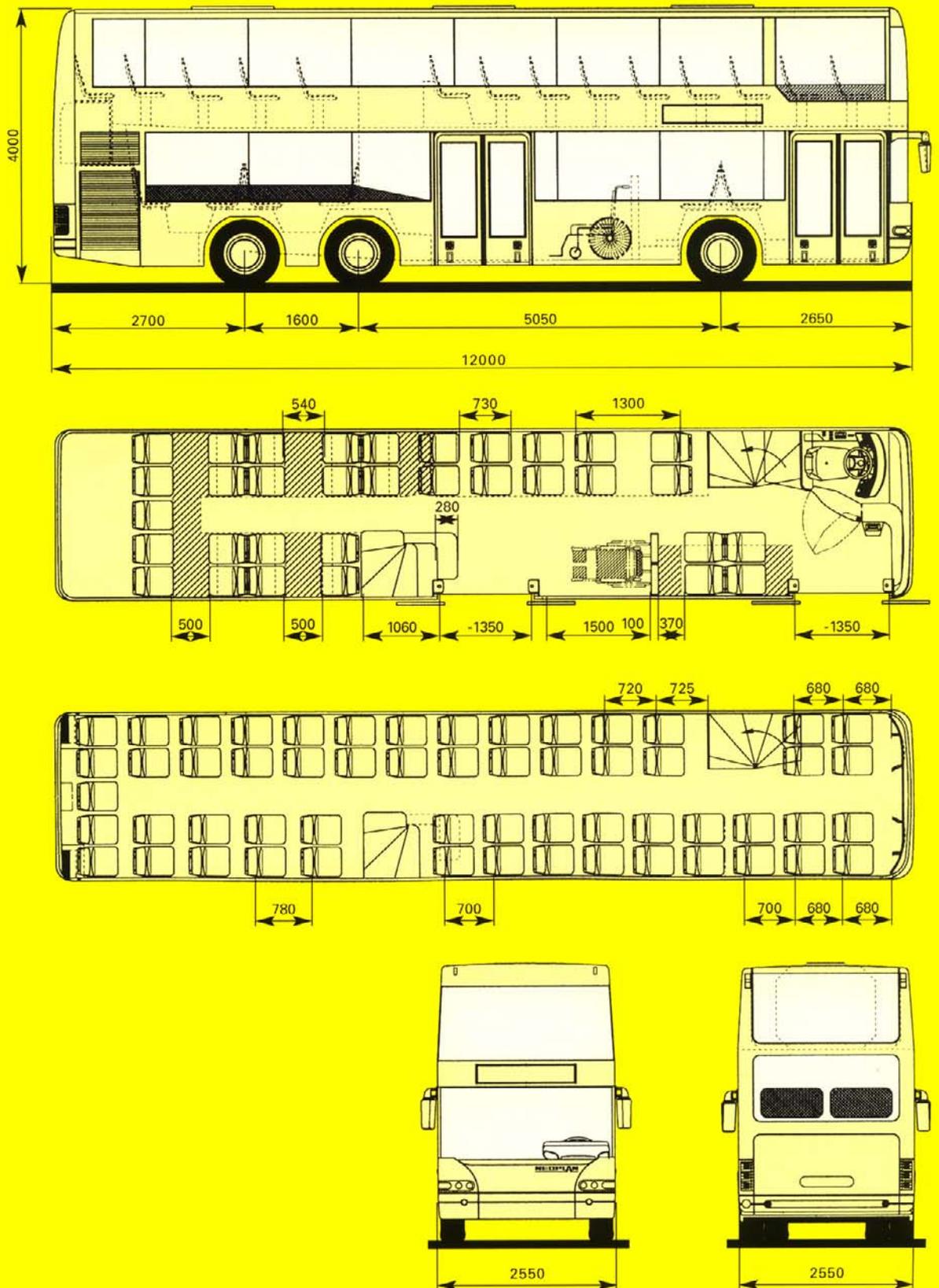
	Neoplan Centroliner N4421 – 18 m Gelenkzug
Hauptabmessungen	Länge: 17.990 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe über alles: 2.850 mm, Radstand: 5.980/5.990 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, Überhang hinten: 3.370 mm, Stehhöhe: 2.450 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: Tür I: 320 mm, Tür II: 320 mm, Tür III: 320 mm, Tür IV: 320 mm, Böschungswinkel vorn: 8° Grad, hinten: 7,5° Grad, Wendekreis: 23.600 mm, Reifengröße: 275/70 R 22,5", Sitzplatzanordnung gemäß Projektzeichnung, Tankvolumen: 320 Ltr.
Personenplätze	Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: 55, Stehplätze: ca. 100, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 155
Türen	Vorn, Mitte und Hinten: Drei zweiflügelige Innenschwenk- oder Außenschwingtüren 1355 mm, auf Wunsch Einbau einer Tür 4. Tür II, III und IV als Außenschwenkschiebetüren (SA)
Gewichte	max. Vorderachslast: 7.500 kg, max. Hinterachslast: 11.500/6.000 kg, max. Gesamtgewicht: 28.000 kg
Motor	6-Zylinder Reihen-Dieselmotoren mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. T-Antrieb im Heck Unterflur angeordnet. Motorvarianten: MAN D 2866 LUH 228 kW/310 PS EURO II Drehmoment 1.250 Nm bei 800-1.600 U/min.; DC OM 457 hLA 220 kW/299 PS EURO II Drehmoment 1.250 Nm bei 1.100 U/min. Andere Motorvarianten und Euro 3 Motoren auf Anfrage
Getriebe	5-Gang Automatikgetriebe mit integr. Retarder, ZF 5 HP 592. 4-Gang mit integr. Retarder, Voith 864.3
Fahrwerk	Bremsen: Zwei-Kreis-Druckluft-Bremsanlage mit ABS/ASR, 600 ccm Luftkompressor, Lufttrockner und zentrale Prüfanschlüsse, Feststell- und Haltestellenbremse und integrierter Retarder, Lenkung: ZF-Servo-com-Hydraulenlenkung Typ 8098 mit pneumatischer Verstellvorrichtung der Lenksäule in Höhe und Neigung, Achsen: vorn: Starrachse VN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, mitte: ZF AVN 132 mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten: Portal-Hypoid-Achse ZF AV 132/90° mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalg-Luftfederung mit integrierter Hubbegrenzung, Niveauregelventilen und Stoßdämpfern, auf Wunsch Kneeling in Verbindung mit ECAS, Bereifung: 10-Loch Monolex-Scheibenräder, 10-fach 8,25 x 22,5 Reifen 275/70 R 22,5"
Aufbau	Gerippe: Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Frontteil: Faserverbundwerkstoff als tragendes Bauteil (Integralfront), Heckteil: GFK-Kunststoff, verklebt (Integralheck)
Fahrgastraum	Verglasung: Einteilige, sphärisch gewölbte Windschutzscheibe, plane Seitenscheiben aus besonders wärmedämmendem Sicherheitsglas »Venus«, Doppelglas auf Wunsch, Heizung: Dreistufiges Bugheizgerät, entlang den Seitenwänden geräuschlose Hochleistungskonvektoren TKV 800 mit 800 W/m, drei Zusatzheizgeräte unter Sitz oder im Podest eingebaut, Vorwärmgerät Webasto Thermo 300 (30 kW), Steuerung über Neoplan Kontrollcenter, auf Wunsch integrierte Einrichtung zur Scheibenklarung mit 4 Dachkanalheizgeräten oder Fahrgastraum-Klimatisierung, Lüftung: 3 elektrische Hebedächer, 4 Klappfenster, 2 Dachlüfter, Sitze: Neoplan SKA NV 200, Leichtbausitze mit »Cantilever« Sitzbefestigung, auf Wunsch Neoplan Kiel Centra, auf Anfrage weitere Fabrikate, Innenausstattung: Neues Stadtbus-Innenraumdesign »CityTop«, integrierte Lichtbänder mit Transistorröhren
Fahrerplatz	Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph. Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahlstischständer und Fahrergeschränk, Fahrersitze ISRI 6800/338 auf Wunsch andere Fabrikate, auf Wunsch beheizte Windschutzscheibe, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektr. beheizte und verstellbare Außenspiegel
Elektrik	Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 140 A mit Transistorregler, NeoCan 2000 CAN-BUS System, Batterie: 2x200 A, Information und Kommunikation: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon und 8 Lautsprechern. Ausreichende Einbauräume für Bordinformationssysteme (IBIS) mit vorher. Schnittstellen für Wagenbus und Datenfunktauglichkeit. Fahrziel- und Nummernanzeige nach VDV-SL II Norm in Vollmatrix oder LCD Ausführung (SA)



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4426/3.

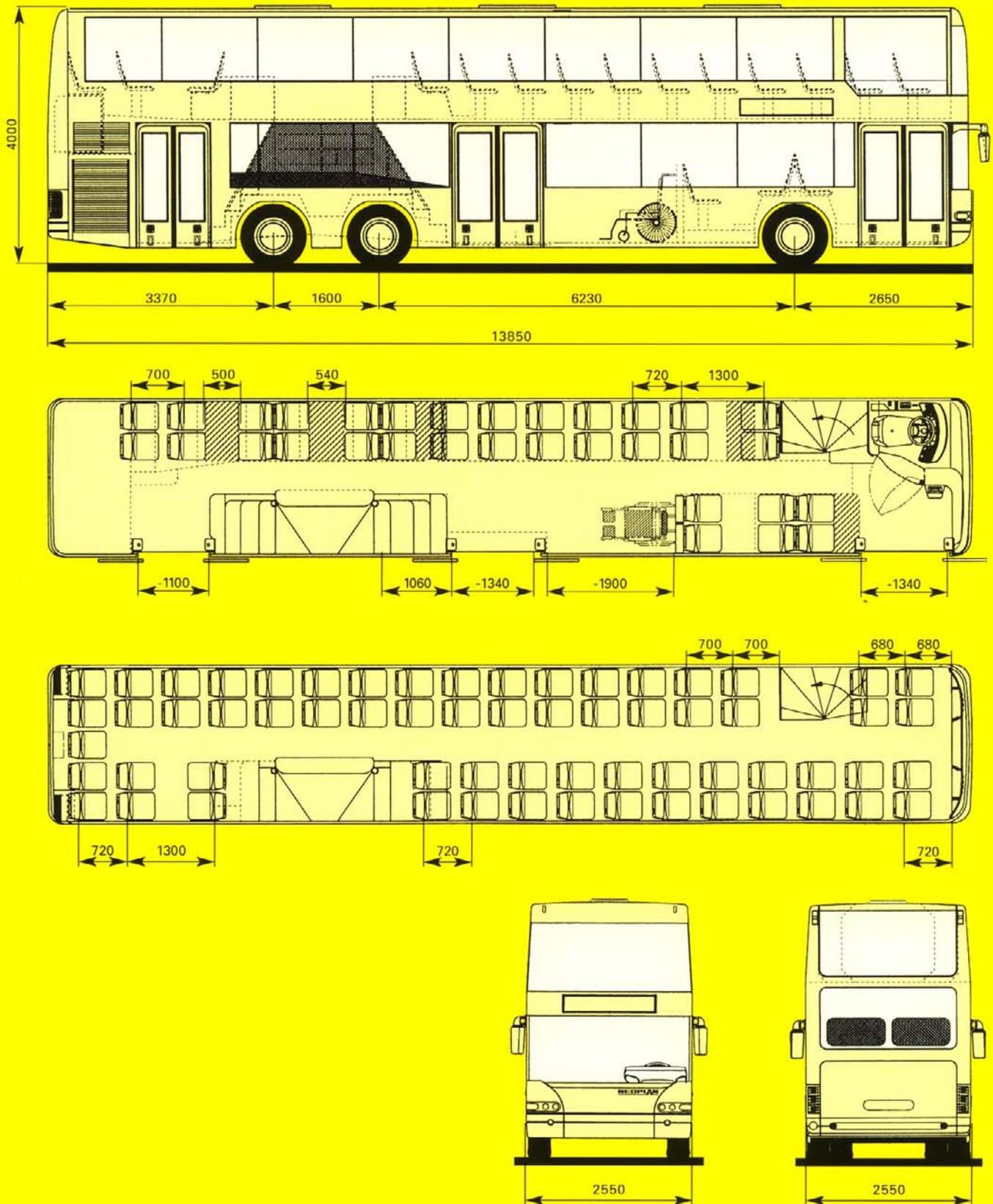
	Neoplan Centroliner N 4426/3
Hauptabmessungen	Länge: 12.000 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe: 4.000 mm, Radstand: 5.050/1.600 mm, Wendekreis: ca. 20.000 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, Überhang hinten: 2.700 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: 320 mm, Min. Stehhöhen: 1.800/1.680 mm, Tankvolumen: ca. 380 Ltr.
Personenplätze	Fassungsvermögen bei Grundausstattung: Sitzplätze: ca. 92, Stehplätze: ca. 30, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 123
Türen	Türen: 2 Außenschwingtüren druckluft- oder elektrisch betätigt mit Reversiereinrichtung und Hubverriegelung, zweiflügelig 1.350 mm, 2 Treppenaufgänge zum Oberdeck
Motor	V6-Zylinder DC OM 501 LA EURO 2* , wassergekühlter Dieselmotor mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, Hubraum 11,95 l, 260 kW (354 PS) bei 1800 U/min, max. Drehmoment 1.730 Nm bei 1.080 U/min, Motorkapselung zur Geräuschkämpfung, Antrieb im Heck stehend eingebaut
Getriebe	ZF 5 HP 602 mit Retarder, Leistungsreduzierung 1. und 2. Gang
Fahrwerk	Bremsen: 2-Kreis Druckluftanlage mit ABS/ASR, 2x300 cm ³ Luftkompressor, Lufttrockner und zentralen Prüfanschlüssen, Lenkung: ZF Typ 8098, in Höhe und Neigung verstellbare Lenksäule, Nachlaufachse: aktiv gelenkt mit EHLA Standard, Achsen: vorn – VN 8 NF-S Starrachse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, mitte – ZF AV 132/90° Hypoid-Portalachse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten – elektronisch-hydraulisch gelenkte Nachlaufachse NN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalg-Luftfederung mit integrierter elastischer Hubbegrenzung, Niveauregelventilen und Stoßdämpfern, WABCO ECAS, Bereifung: 8-fach 8.25x22.5 10-Loch Stahl-Scheibenräder, Reifen: vorn 315/60 R 22.5, 9x22.5, mitte/hinten 275/70 R 22,5
Gerippe	Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Hohlraumkonservierung und Unterbodenschutz – Leichtbauweise
Aufbau	Seiten-, Bug-, Heck- und Dachgerippe aus Vierkantrohren. Beplankung und Seitenwände durchgehend aus sendzimier-verzinktem Stahlblech. Heck- und Bugverkleidung in GFK
Fahrgastraum mit Podesten	Verglasung: Einteilige Frontscheibe aus Verbundglas, Seiten-, Tür- und Heckscheiben aus Einscheibensicherheitsglas »Venus«, seitliches Fahrerfenster beheizt, Heizung: VDV-Fahrerplatzheizgerät, Konvektoren, Untersitzheizer, Vorwärmgerät Webasto Thermo 350 mit 35 kW, Heizung thermostatisch gesteuert, Lüftung: 6 Dachlüfter, saugend im Oberdeck, Entlüftungsklappen im Unterdeck, 2 Notdächer 500x800 mm, Klimatisierung (optional) nur bei zweitüriger Variante: Einschubklimaanlage im Heck kühlen/heizen, Sitze: Sitz- und Rückenauflagen gepolstert, Linienbus-Einzelsitz NEOPLAN SKA NV 200, Innenverkleidung: Seitenwände aus Kunststoffplatten, Boden aus Pegulan, Sonstiges: Rollstuhlplatz rechts vor Tür 2 mit Tank linke Fahrzeugseite (Inhalt ca. 380 ltr.) oder Rollstuhlplatz gegenüber Tür 2 mit Tank rechte Fahrzeugseite (Inhalt ca. 380 ltr.)
Fahrerplatz	Neuer VDV II Fahrer Arbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph. Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahlischständer und Fahrergeschränk, Fahrersitze ISRI 6800/338, auf Wunsch andere Fabrikate, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektrisch beheizte und verstellbare Außenspiegel, Abschrankung hinter dem Fahrer mit Plexiglasscheibe und seitlich durch Abschrankungstür mit integriertem Zahlischständer
Elektrik	CAN-Bus: NEOPLAN CAN-BUS-System NEOCAN 2000, Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 2 x 140 A mit Transistorregler, Sicherheitsautomaten, Batterien: 2 x 200 Ah, Sonstiges: Sprechanlage mit Schwanenhalsmikrofon, 6 Lautsprecher, Transistorleuchten, Außenspiegel beheizt, Zielanzeige: Einbau von Vollmatrixanlage und Haltestelleninnenanzeigen (SA)

* Bei 12 m Fahrzeugen nur Motor DC OM 501 LA und Getriebe ZF 5 HP 600 möglich.



DER NEOPLAN CENTROLINER N 4426/3 L.

	Neoplan Centroliner N 4426/3 L
Hauptabmessungen	Länge: 13.850 mm, Breite: 2.550 mm, Höhe: 4.000 mm, Radstand: 6.230/1.600 mm, Wendekreis: ca. 23.800 mm, Überhang vorn: 2.650 mm, Überhang hinten: 3.370 mm, Fußbodenhöhe: 350 mm, Einstiegshöhe: 320 mm, Min. Stehhöhen: 1.800/1.680 mm, Tankvolumen: ca. 380 Ltr.
Personenplätze	Fassungsv.: (bei 2 Treppen-Variante) Sitzplätze: ca. 98, Stehplätze: ca. 46, Fahrer: 1, Gesamt: ca. 145
Türen	Türen: 3 Außenschwingtüren elektrisch- oder druckluftbetätigt mit Reversiereinrichtung und Hubverriegelung – zweiflügelig 1.350 mm, 2 Treppenaufgänge zum Oberdeck, auf Wunsch 3 Treppenaufgänge (SA)
Motor	6-Zylinder MAN D 2866 LUH EURO 2 , wassergekühlter Dieselmotor mit Direkteinspritzung, Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung, Hubraum 11,97 l, 257 kW (350 PS) bei 2000 U/min, max. Drehmoment 1.500 Nm bei 800 – 1.600 U/min, DC OM 501 LA EURO 2 , 260 kW/354 PS bei 1.800 U/min, max. Drehmoment 1.730 Nm bei 1.080 U/min, Kühlung mit hydrostatischem Lüfterantrieb, Motorkapselung zur Geräuschkämpfung, Antrieb im Heck als Unterflurmotor eingebaut
Getriebe	ZF 5 HP 602 mit Retarder, Leistungsbegrenzung 1. und 2. Gang
Fahrwerk	Bremsen: 2-Kreis Druckluftanlage mit ABS/ASR, 2x300 cm ³ Luftkompressor, Lufttrockner und zentralen Prüfanschlüssen, Lenkung: ZF Typ 8098, in Höhe und Neigung verstellbare Lenksäule, Nachlaufachse: aktiv gelenkt mit EHLA Standard, Achsen: vorn – VN 8 NF-S Starrachse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, mitte – ZF AV 132/90° Hypoid-Portalachse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, hinten – elektronisch-hydraulisch gelenkte Nachlaufachse NN 8 NF-S mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, Federung: Rollbalg-Luftfederung mit integrierter elastischer Hubbegrenzung, Niveauregelventilen und Stoßdämpfern, WABCO ECAS, Bereifung: 8-fach 8,25x22,5 10-Loch Stahl – Scheibenräder, Reifen: vorn 315/60 R 22.5, 9.00x22.5, mitte/hinten 275/70 R 22.5
Gerippe	Selbsttragende Gitterbauweise, Gerippe und Niederflurplattform aus großvolumigen Vierkantrohren und Winkelprofilen, hochwertiger Korrosionsschutz, Hohlraumkonservierung und Unterbodenschutz – Leichtbauweise, hochwertiger Korrosionsschutz, Hohlraumkonservierung und Unterbodenschutz – Leichtbauweise
Aufbau	Seiten-, Bug-, Heck- und Dachgerippe aus Vierkantrohren. Beplankung und Seitenwände durchgehend aus sendzimmervverzinktem Stahlblech. Heck- und Bugverkleidung in GFK
Fahrgastraum mit Podesten	Verglasung: einteilige Frontscheiben aus Verbundglas, Seiten-, Tür- und Heckscheiben aus Einscheibensicherheitsglas »Venus«, seitliches Fahrerfenster beheizt, Heizung: VDV-Fahrerplatzheizgerät, Konvektoren, Untersitzheizer, Vorwärmgerät Webasto Thermo 350 mit 35 kW, Heizung thermostatisch gesteuert, Lüftung: 6 Dachlüfter, saugend im Oberdeck, Entlüftungsklappen im Unterdeck, 2 Notdächer 500x800 mm, Klimatisierung (optional) nur bei zweitüriger Variante: Einschubklimaanlage im Heck kühlen/heizen, Sitze: Sitz- und Rückenauflagen gepolstert, Linienbus-Einzelsitz NEOPLAN SKA NV 200, Innenverkleidung: Seitenwände aus Kunststoffplatten, Boden mit Kunststoffbelag, Sonstiges: Rollstuhlplatz rechts vor Tür 2 mit Tank linke Fahrzeugseite (Inhalt ca. 380 ltr.), Rollstuhlplatz gegenüber Tür 2 mit Tank rechte Fahrzeugseite (Inhalt ca. 380 ltr.)
Fahrerplatz	Neuer VDV II Fahrerarbeitsplatz: Mit neuer Fahrerkabine, ergonomisch optimal angeordnete Sitz- und Instrumententafelposition, Informationsdisplay, autom. Tachograph. Instrumententafel ist mit der Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar. Zahltischständer und Fahrergereschränk, Fahrersitze ISRI 6800/338, auf Wunsch andere Fabrikate, 3-stufiges Bugheizgerät, Fahrerplatzklimatisierung (SA) – elektrisch beheizte und verstellbare Außenspiegel, Abschränkung hinter dem Fahrer mit Plexiglasscheibe und seitlich durch Abschränkungstür mit integriertem Zahltischständer
Elektrik	CAN-Bus: NEOPLAN CAN-BUS-System NEOCAN 2000, Bordnetz: Nennspannung 24 V, Generator 2x140 A m. Transistorregler, Sicherheitsautomaten, Batterien: 2 x 200 Ah, Sonstiges: Sprechanl. m. Schwanenhalsmikro, 6 Lautsprecher, Außensp. beheizt, Zielanzeige: Einbau v. Vollmatrixanl. u. Haltestelleninnenanzeigen (SA)



KOMFORT SERIENMÄSSIG.

LUXUS AUF WUNSCH.

Centroliner Serien- und Sonderausstattung	N 4407	N 4411	N 4416	N 4420	N 4421	N 4426/3	N 4426/3I
Fahrwerk/Bremsen							
ABS (Anti-Blockier-System)	●	●	●	●	●	●	●
ASR (Anti-Schlupf-Regelung)	●	●	●	●	●	●	●
EBS (Elektronisches Bremssystem)	○	○	○	○	○	○	○
Kneeling in Verbindung mit ECAS	○	○	○	○	○	○	○
Luftkompressor 600 ccm	●	●	●	●	●	●	●
Fahrzeugaufbau							
Hebedächer elektrisch betätigt	●	●	●	●	●	—	—
Außenspiegel elektrisch verstellbar	●	●	●	●	●	●	●
Einscheiben-Sicherheitsglas (ESG) »Venus« getönt	●	●	●	●	●	●	●
Doppelverglasung	○	○	○	○	○	○	○
Vollverglaste Türflügel	●	●	●	●	●	●	●
Fahrerplatz							
Neuer VDV-Fahrer Arbeitsplatz nach VDV-Schrift 234	●	●	●	●	●	●	●
Frontbox (Bug- und Fahrerplatzheizgerät)	●	●	●	●	●	●	●
Fahrerplatzklimatisierung	○	○	○	○	○	○	○
Fahrersitz ISRI 6800/338 für neuen Fahrer Arbeitsplatz	●	●	●	●	●	●	●
Fahrersitz Recaro RNC-P	○	○	○	○	○	○	○
Heizung/Lüftung/Klima							
Hochleistungskonvektoren entlang den Seitenwänden	●	●	●	●	●	●	●
Unterpodest- bzw. Untersitzheizgeräte	●	●	●	●	●	●	●
Wasservorwärmgerät Webasto Thermo	●	●	●	●	●	●	●
Einrichtung zur Scheibenklarung mit Dachkanalheizgeräten	○	○	○	○	○	—	—
Heck-Kompakt-Klimakonsole	—	—	—	—	—	○	○
Dachklimaanlage	○	○	○	○	○	—	—
Fahrgastraum/Sitze							
Fahrgastabschrankung im Fußber. vor den Türen in Alulochblech	●	●	●	●	●	●	●
Stadtbus-Einzelsitze Neoplan SKA NV 200	●	●	●	●	●	●	●
Andere Bestuhlungen auf Anfrage	○	○	○	○	○	○	○
Sitze wandhängend (= Cantilever-Aufhängung)	●	●	●	●	●	—	—
Elektrik							
NeoCan 2000 (= Neoplan-CAN-Bus-System mit Multiplexknoten)	●	●	●	●	●	●	●
IBIS-Grundverkabelung mit Sternpunktverteiler	●	●	●	●	●	●	●
Weitere Sonderausstattungen auf Anfrage	○	○	○	○	○	○	○

● Serienausstattung ○ Sonderausstattung (Mehrpreis)

ANTRIEB BEDEUTET LEISTUNG.

LEISTUNG BEDEUTET FORTSCHRITT.

Centroliner Antriebsstrang		N 4407	N 4411	N 4416 2-Türer	N 4420	N 4421 3-Türer	N 4426/3	N 4426/3L
Motoren (stehend)	Getriebe							
MAN D 0826 LOH 17 162 kW	ZF 5 HP 502/Voith 851.3	●	●					
DC OM 906 LA 170 kW	ZF 5 HP 502/Voith 851.3	●	●					
Motoren (unterflur liegend)	Getriebe							
MAN D 0826 LUH 12 162 kW	ZF 5 HP 502/Voith 854.3			●				
DC OM 906 hLA 170 kW	ZF 5 HP 502/Voith 854.3			●				
DC OM 457 hLA 185 kW	ZF 5 HP 502/Voith 864.3			●	●	●		
MAN D 0826 LUH 13 191 kW	ZF 5 HP 502/Voith 854.3			●				
MAN D 2866 LUH 22 191 kW	ZF 5 HP 502/Voith 864.3			●	●	●		
DC OM 906 hLA 205 kW	ZF 5 HP 502/Voith 864.3			●				
DC OM 457 hLA 220 kW	ZF 5 HP 592/Voith 864.3			●	●	●		
MAN D 2866 LUH 20 228 kW	ZF 5 HP 592/Voith 864.3			●	●	●		
MAN D 2866 LUH 21 257 kW	ZF 5 HP 602/Voith 864.3				●	●		
Centroliner Antriebsstrang		N 4407	N 4411	N 4416 3-Türer	N 4420	N 4421 4-Türer	N 4426/3	N 4426/3L
Motoren »Turmbau Version«	Getriebe*							
MAN D 0826 LOH 17 162 kW	ZF 5 HP 502			●				
DC OM 906 LA 170 kW	ZF 5 HP 502			●				
MAN D 0826 LOH 18 191 kW	ZF 5 HP 502			●	●			
DC OM 906 LA 205 kW	ZF 5 HP 502			●	●			
DC OM 441 LA 213 kW	ZF 5 HP 592			●	●			
MAN D 2866 LOH 25 228 kW	ZF 5 HP 592				●	●		
DC OM 441 LA 250 kW	ZF 5 HP 602					●		
Euro 3 Motoren auf Anfrage lieferbar								
DC OM 501 LA 260 kW	ZF 5 HP 602						●	●
DC OM 2866 LOH 250 kW	ZF 5 HP 602							●
* VOITH-Getriebe auf Anfrage alternativ lieferbar								

● lieferbare Motorvarianten

DAS ZIEL VOR AUGEN.

MOBILE FAHRGASTINFORMATION.



Mobile Fahrgast- Informationssysteme leiten, informieren und organisieren, damit sich die Fahrgäste in dichten Verkehrsnetzen besser zurechtfinden. Früher kurbelte der Busfahrer die Rollbänder vor und zurück. Heute stehen automatisch gesteuerte Matrix-Anlagen in Flip-Dot-Technik bis hin zu LCD-Informationsanzeigen im Mittelpunkt. Die Inhalte werden schnell und einfach erstellt oder geändert und über eine zentrale Ladebuchse oder per Chipkarte übertragen. Die Oberfläche der Matrix-



Flip-Dot mit LED
(Schema)

anzeigen erinnert an Bienenwaben. Im Zusammenspiel von Mechanik und modernster Elektronik erzeugen hunderte kleiner Plättchen, mit einem Durchmesser von 10 und 15 mm, Buchstaben, Symbole und Nummern. Die Breite der Anzeigenfläche ergibt sich aus den senkrechten Punktreihen (z.B. B=189, 126, 112, 84, 28, 23). Die Höhe baut sich zeilenförmig auf (z.B. G=7, 13, 16, 19, 24, 28). Je mehr Zeilen und Spalten, je besser die Auflösung und Lesbarkeit. **NEOPLAN bietet Systeme an, von Annax, Gorba, InfoSystems, Lawo Luminator und Transit-Media.**

Zwei aktive Anzeigen in einem Gerät. Während die LEDs im Regelfall als passive Lichtquelle dienen, wird bei der Transit-Media-Technologie der Kontrast dadurch gesteigert, daß 2 aktive Anzeigen miteinander verbunden werden. Flip-Dot-Matrix und Weitwinkel LEDs.

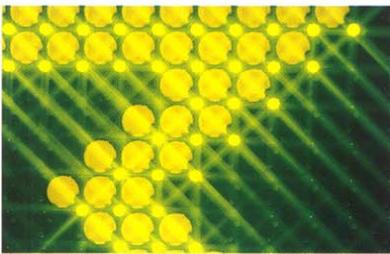


Abb. Info Systems

Vollmatrix-Fahrziel-Anzeigen für Stadtbusse (SL II)

Variante 1 (16-Punkt-Anzeige 1+2-zeilig)



Buganzeige: VDV-Sichtfeld SL II; 346x2.001 mm (HxB).
Anzeigenfläche: (HxB) 16 x 126 Punkte, Punktgröße 15 x 15 mm, (Ausf. Lawo)



Seite rechts: Nr. und Fahrziel geteilte Anzeige (Ausf. Lawo).
Sichtfeld: VDV-SL II 220 x 1.200 mm + 220 x 451 mm (HxB)
Nr. Anzeige: Anzeigenfl. (HxB) 13 x 28 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm
Fahrziel: Anzeigenfl. (HxB) 16 x 112 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm



Altern. Fahrziel: Anzeigenfl. (HxB) 16 x 84 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm



Heck Nr. und ww Seite links: Sichtfeld VDV-SL II-220 x 452 mm (HxB).
Anzeigenfläche (HxB) 13 x 28 Punkte, Punktgröße 15 x 15 mm

Vollmatrix-Fahrziel-Anzeigen für Stadtbusse (SL II)

Variante 2 (24-Punkt-Anzeige 1+2-zeilig)



Buganzeige: Sichtfeld VDV-SL II; 346 x 2.001 mm (HxB).
Anzeigenfläche: (HxB) 24 x 189 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm,



Seite rechts: Nr. und Fahrziel geteilte Anzeige (Ausf. Lawo).
Sichtfeld: VDV-SL II 220 x 1.200 mm + 220 x 451 mm (HxB)
Nr. Anzeige: Anzeigenfl. (HxB) 19 x 28 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm
Fahrziel: Anzeigenfl. (HxB) 19 x 112 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm



Heck Nr. und ww Seite links: Sichtfeld VDV-SL II-220 x 451 mm (HxB).
Anzeigenfläche (HxB) 19 x 28 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm (Ausf. Lawo).

Vollmatrix-Fahrziel-Anzeigen für Überlandbusse (STÜLB)
 Variante 1 (16-Punkt-Anzeige) 1+2-zeilig



Buganzeige: Sichtfeld B-VDV/Stülb; 220 x 1400 mm (H x B)
 Anzeigenfläche: (H x B) 7 x 84 Punkte, Punktgröße 15 x 15 mm, (Ausf. Lawo)



Seite rechts: Nr. und Fahrziel, durchgehende Anzeige
 Sichtfeld VDV-Stülb: 220 x 1400 mm (H x B), Anzeigenfläche und Punktgröße wie BUG



Heck Nr.: Sichtfeld VDV-Stülb; Anzeigenfläche (H x B) 7 x 23 Punkte
 Punktgröße 15 x 15 mm (Ausf. Lawo)

Vollmatrix-Fahrziel-Anzeigen für Überlandbusse (STÜLB)
 Variante 2 (16-Punkt-Anzeige) 1+2-zeilig



Buganzeige: Sichtfeld VDV/Stülb; 220 x 1400 mm (H x B)
 Anzeigenfläche: (H x B) 16 x 112 Punkte, Punktgröße 10 x 10 mm, (Ausf. Lawo)



Seite rechts: Nr. und Fahrziel, durchgehende Anzeige, Sichtfeld VDV-STÜLB:
 220 x 1400 mm (H x B), Anzeigenfläche und Punktgröße wie BUG



Heck Nr.: Sichtfeld VDV-Stülb; 220 x 451 mm, Anzeigenfläche (H x B)
 13 x 28 Punkte Punktgröße 15 x 15 mm (Ausf. Lawo)



Abb. Transit Media

Matrix-Fahrzielanzeigen mit LED Beleuchtung sind TOP.
 Jedem Kippelement ist eine LED-Leuchtdiode zugeordnet. Jedes Plättchen wird einzeln angestrahlt. Die bisher verwendeten, oftmals sehr störanfälligen Leuchtstoffröhren werden dadurch ersetzt. Die LEDs sind kleiner als Streichholzköpfe, aber super hell. Selbst in der Dämmerung oder bei schlechtem Wetter, erscheint die Darstellung sehr kontrastreich. Die LEDs sind sehr robust, stoßunempfindlich und damit wirtschaftlich. Sie brauchen wenig Strom und halten mehr als 14 Jahre.

Die LEDs sind sehr robust, stoßunempfindlich und damit wirtschaftlich. Sie brauchen wenig Strom und halten mehr als 14 Jahre.

Matrix-Anzeigen in LCD-Flüssigkristall-Ausführung. LCD steht für hohe Auflösung, für ein klares Schriftbild – von allen Seiten, bei direktem Sonnenlicht, diffusem Zwiellicht oder bei Nacht – sind wartungsfrei, da sie ohne mechanische Teile auskommen.



Abb. Meister Elektronik

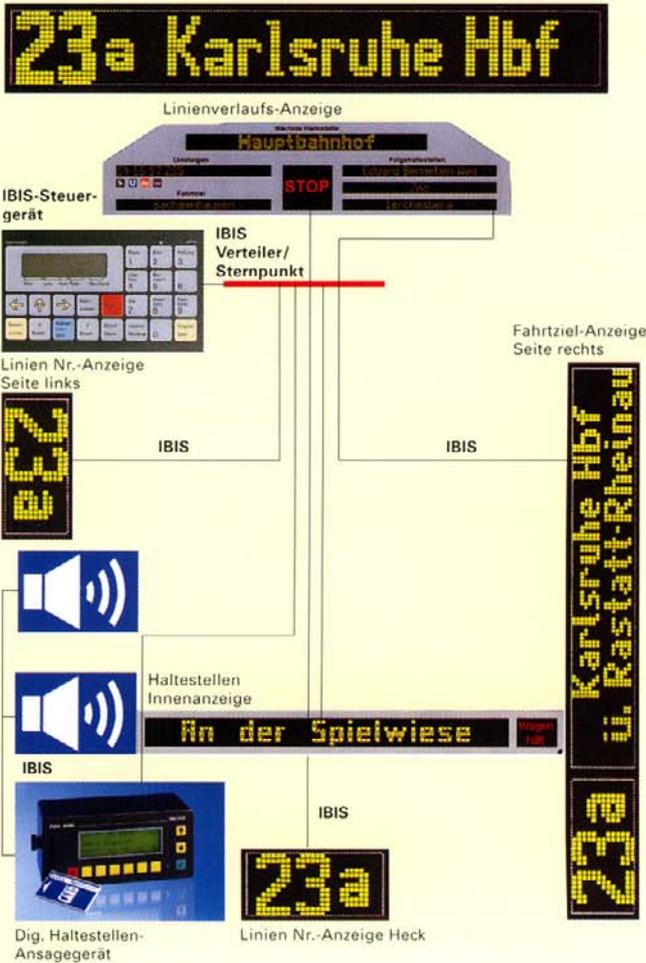
Die Module des LCD-Systems (Liquid-Crystal-Displays) bestehen jeweils aus zwei transflektiven Glasscheiben. Eine tausendstel Millimeter dünne flüssige Kristallschicht ist dazwischen. Die Moleküle werden durch Anlegen von Spannung umgepolt. Je nach Ansteuerung wird die Schicht lichtdurchlässig oder gesperrt.



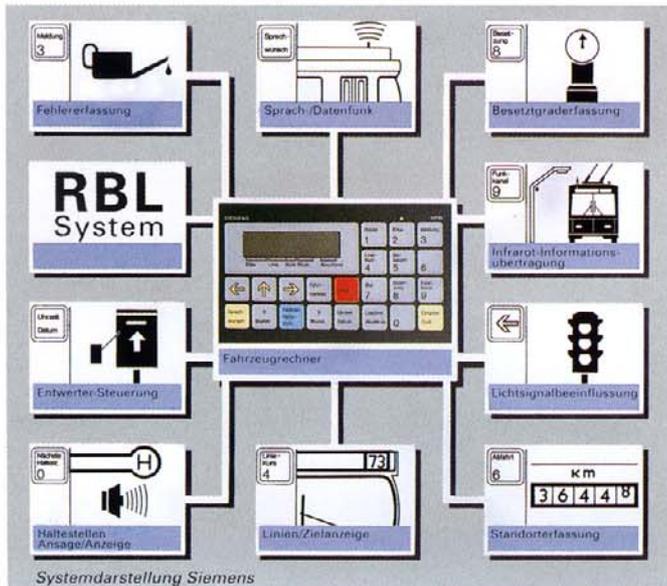
Abb. InfoSystems

Damit man die Darstellung sieht, wird das Glas ständig hinterleuchtet. Die Lichtquelle passt sich, durch Helligkeitssensoren gesteuert, kontrastreich dem Umgebungslicht an. Die Module können zu allen gebräuchlichen Standard-Anzeigegrößen zusammengeschaltet werden. Die hochwertigen LCD-Gläser stammen aus deutscher Produktion, sind wartungsfrei und höchst zuverlässig. Die Display-Fläche ist freizügig gestaltbar, in unterschiedlichen Schriftgrößen und -stärken, Symbolen, Piktogrammen, Groß- und Kleinschreibung sowie Umlauten. Je nach Typ bis zu 3 Zeilen. Die Anlagen sind mit einer Auflösung von 16 bis 18 Punkten, in kleiner (10 mm) und größer (15 mm) Punktgröße verfügbar. Lieferbar von Annax, Gorba, InfoSystems, Lawo-Luminator und Meister.

Fahrtziel-Anzeige Bug



IBIS-Integriertes-Bord-Informationssystem VDV-3005. Automatische Abläufe entlasten bei Routineaufgaben. Bei Fahrbeginn stellt der Fahrer per Knopfdruck seine Linie und den Kurs ein. Der IBIS Rechner kümmert sich automatisch um die richtige Einstellung der angeschlossenen Geräte. Z.B.: Ziel-, Linien- und Haltestellenanzeigen, Entwerter, Fahrscheindruckerk usw. Zur Kommunikation wird die **VDV Schnittstelle Wagen-BUS** verwendet. Dabei handelt es sich um eine 4-Draht Leitung an der diese Geräte angeschlossen, mit Datentelegrammen versorgt und verknüpft werden. Auch zusätzliche Funktionen, wie Ampel-



beeinflussung (LSA) sind steuerbar. Der schnelle Datenaustausch mit diesen externen Einrichtungen erfolgt über ein Datenfunk-Modem oder durch das **Infrarot IRIS-System**.

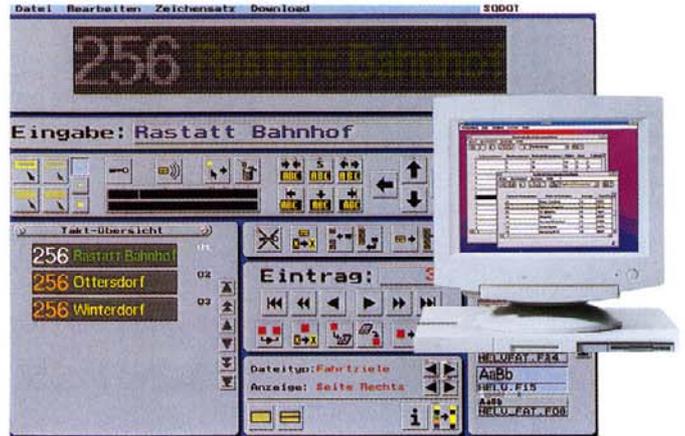


Abb.: LawoLuminator

Texterfassung und -änderungen sind einfach und schnell durchführbar. Früher waren diese Arbeiten zeitraubend und umständlich. Mit den grafischen Fahrziel-Editor-Programmen sind selbst komplexe Änderungen „ruck zuck“ durchführbar. Die Textlisten werden in RAMs oder EPROMs gespeichert oder im Down-Load-Verfahren direkt in die Anzeigen oder das IBIS-Zentralgerät überspielt.

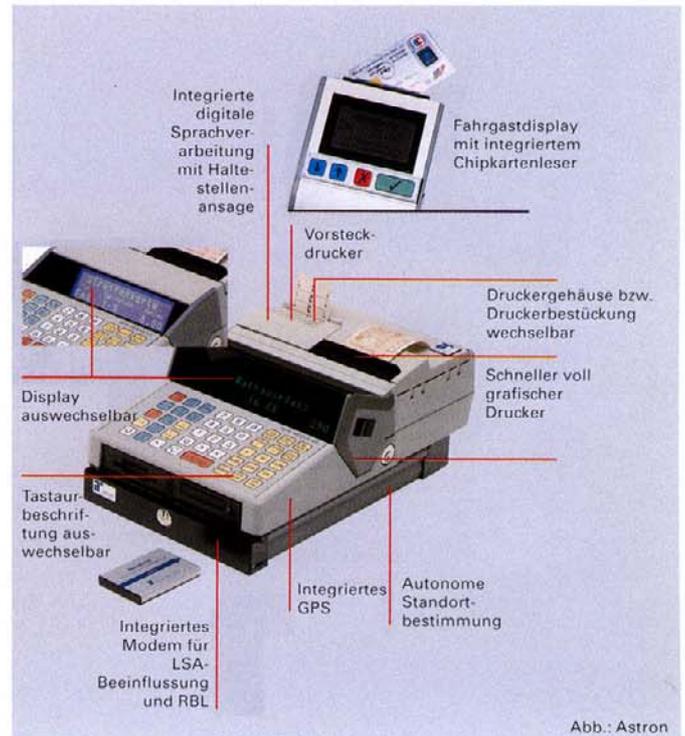


Abb.: Astron

RBL – Das Rechnergestützte Betriebsleitsystem. Intelligente Systeme erleichtern es, die Qualität im ÖPNV weiter zu verbessern. Das Rückgrat des RBL-Systems ist der IBIS Bordrechner. Seine Modularität ermöglicht viele bedarfsgerechte Lösungen. Durch diese intelligente Informationszentrale erhält der Fahrer viele wichtige Anhaltspunkte, z.B. mögliche Abweichungen vom Soll-Ist Fahrplan. Umgekehrt kann er, neben dem Sprechfunk, weitere Meldungen an die Fahrzentrale übermitteln. Außerdem kann der IBIS-Bordrechner automatisch, durch das integrierte Datenfunk-Modem, seine gesammelten Daten über Standort (GPS oder Ortbacken), Besetzungsgrad (Zählgeräte) usw. an die Leitstelle senden.



Concord 2050 – KIEL Centra

Design trifft auf Qualität

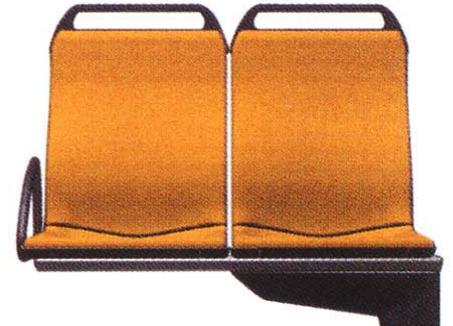
Moderner Stadtbus-Schalensitz. Selbsttragende Bauweise, optimale Formgebung, geringe Wandstärke, Sitzfläche mit einem Neigungswinkel von 1,5°, dadurch mehr Beinfreiheit. Sehr bequem: Sitzbreite 420 mm, Doppelsitz 870 mm. Sitz- und Lehnpolster mit Wollplüsch oder Dralon-Velour bezogen. Sitzpolster steckbar, schnell austauschbar. Integrierter Handgriff, gangseitiger Stützbügel bei Dos à dos-Sitzen.



Concord 2050 – KIEL Centra

Durchgefärbte Schale in 3 Farben

Die robuste Sitzschale gibt es als Einzel-, Doppel- und als „Mutter-Kind“-Sitz (1 1/2-Sitz). Die Oberfläche ist sehr glatt – wichtig beim Thema Vandalismus. Folgende Farben stehen zur Auswahl: **lichtgrau** (RAL 7035), **staubgrau** (RAL 7037) und **dunkelblau** (RAL 5011). Das Grundgestell besteht aus einem Aluminiumtrageprofil, ist leicht: Der Doppelsitz wiegt einbaufertig nur 13,5 kg. Justierbarer Haltestangenanschluss.



Bodenfreie Sitzbefestigung

Cantilever-Aufhängung beim CENTROLINER in Serie
Sie macht den Boden frei und erlaubt mehr Beinfreiheit. Wandseitig aufgehängt, mit optimaler Lastverteilung. Der Boden lässt sich dazu einfach reinigen.



Concord 3200 – SKA NV 200

Variabler Leichtbausitz als Standard

Formschöner Einzelsitz in Kunststoff- und Alubauweise. Einladender Sitzkomfort, auswechselbare Sitz- und Lehnpolster. Großer Kinnschutz-Haltegriff. Sitzbreite 430 mm, Doppelsitz 890 mm, Sitztiefe 420 mm. Mit 680 mm ist der „Mutter-Kind“-Sitz um 60% breiter als ein Einzelsitz. **Schalenfarben: silbergrau, aerograu.** Stoffe: Dralon-Velour und Wollplüsch. Sitzrückseite: Kunststoff, Antigrafittbeschichtung (SA). Keine sichtbare Verschraubung. Dos à dos-Sitz mit seitlichem Stützbügel, Stangenhalter.



Concord 1650 – VOGEL Typ 650

Der vielseitige Stadtbussitz

Selbsttragende Einzelkunststoff-Schale. Leichtbauweise in ALU, eingelassene Polster Elemente – damit guter Scheuerkantenschutz, einzeln austauschbar, integrierter Haltegriff. Mit der rückseitigen Schutzlackierung (Serie) lassen sich Graffiti leichter beseitigen. Rückseite: Nadelvlies (SA). **Schalenfarben: schiefergrau** (RAL 7015), **steingrau** (RAL 7030). Stoffe aus Dralon-Velour, Wollplüsch. Polsterstärke ca. 30 mm. Sitzbreite 420 mm, Doppelsitz 870 mm, Sitztiefe 415 mm.



Mehr als ein Doppelsitz

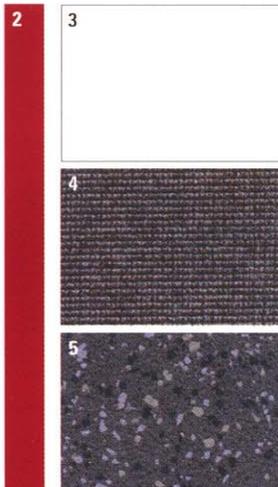
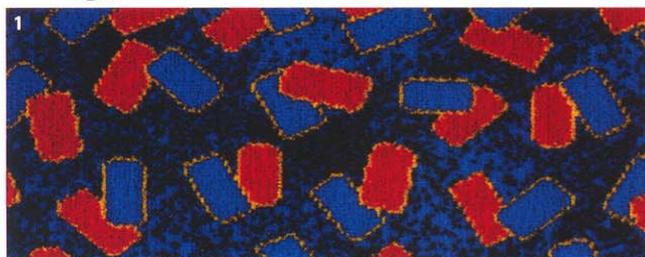
Die Abschrankungen am Stehperron oder Kinderwagenplatz können beim CENTROLINER für zusätzliche „Not“-Sitzplätze genutzt werden – ohne den Platz einzunengen. Mit 80 mm mehr Platz pro Abschrankung gibt es bis zu 4 Sitze zusätzlich. Eltern mit Kinderwagen können sitzen. Mehr Komfort im Stehplatzbereich, dazu entfällt die „Prallplatte“ für Rollstühle.



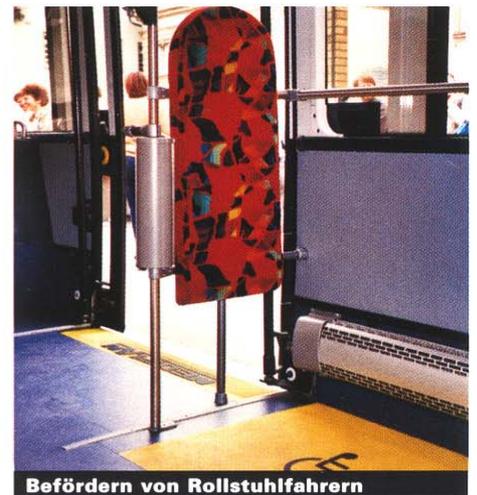
Eine große Auswahl hochwertiger Sitzbezüge, Beläge für Boden und Seitenwand. Die fachmännische Beratung erleichtert, das Äußere auch innen umzusetzen.

Ein Beispiel dazu:

- 1 **Sitzbezug** Joker 411/630 (Lantal)
- 2 **Haltestangen** RAL 3003 rubinrot
- 3 **Innendecke** RAL 7035 lichtgrau
- 4 **Seitenwand** Nadelvlies grau
- 5 **Bodenbelag** Altro Feag IM 2013



Design by meister: NEOPLAN Design Studio – SKY TOP



Befördern von Rollstuhlfahrern

Für die „Sondernutzungsfläche“, zum Abstellen der Rollstühle, wird häufig eine „Prallplatte“ gefordert. Sie wird am Perron angebaut und dient als zusätzliche Rückenstütze. Das Aufstellen des Rollstuhles entgegen der Fahrtrichtung ist zur persönlichen Sicherheit notwendig.



Concord 2040 – KIEL Regio

Neuer Vollpolstersitz für den Überlandverkehr
Komfortabel, mit hohem Sicherheits- und Qualitätsstandard. Hochfeste Ausführung, Sitz- und Rückenpolster tauschbar. Sitzbreite 420 mm, Doppelsitz 890 mm. Kunststoff-Rückenschale grau (Serie), Nadelvlies oder Antigrafitti-Lackierung (SA). Eckhaltgriff gangseitig bei Dos à dos-Sitzen mit Stützbügel (Serie). Zusätzlicher Handgriff am Sitzrücken, alle gangseitigen Sitze mit Stützbügel und Zeitungsnetze auf Sonderwunsch. Auf Wunsch mit Sicherheitsgurten.



Concord 3300 – SKA ÜL 300

Der ultraleichte Vollpolstersitz
Leichtbautechnik (Doppelsitz 19,5 kg) – Komfort (Sitzpolster besteht aus Zweizonenschäum). – Hoher Sicherheitsstandard (TÜV geprüft nach ECE R 14) sind wichtige Konstruktionsmerkmale. Die Sitzbreite beträgt 440 mm, beim Doppelsitz 900 mm. Eckhaltgriff und Stützbügel sind farblich passend zu den Haltestangen lieferbar. Der Sitz ist voll recyclingfähig. Stützbügel oder hochklappbare Armlehnen an den gangseitigen Sitzen sind Sonderwünsche. Für Gelegenheitsverkehre sind 2-Punkt-Sicherheitsgurte lieferbar.



Variable Sitzrücken

Mit ihnen kann der Komfortstandard gesteigert werden. Die Sitzrücken sind serienmäßig mit einer Kunststoff-Rückenschale ausgestattet. Nadelvlies oder Stoffbezüge, zusätzliche Haltegriffe, Zeitungsnetze oder spezielle Antigrafitti-Beschichtung sind Sonderwünsche.



Multifunktionale Lösung mit Klappsitzen

Für Kinderwagen und Rollstühle sind in unseren modernen Niederflerbussen Flächen zum „Parken“ vorgesehen. Damit Begleitpersonen in unmittelbarer Nähe Platz finden, wurden formschöne Klappsitze entwickelt.



Concord 1406 VOGEL Spot 400/6

Der attraktive Regio Vollpolstersitz
Komfortabel und vielseitig. Sind einzeln tauschbar, servicefreundlich. Die Sitz- und Rückenpolster tauschbar. Stoffe in Dralon-Velour oder Wollplüsch. Kunststoffrückenschale grau IC 189, Nadelvlies (SA) oder Antigrafitti-Lackierung (SA). Kinnschutzhaltegriff und Winkelabdeckung gangseitig. Sitzbreite und -tiefe 420 mm, Doppelsitz 880 mm. Dos à dos-Sitze gangseitig mit Stützbügel, hochklappbare Armlehnen (SA).



Concord 1406

Regionalbussitz in farbigem Look
Der Vollpolstersitz mit integrierter Dekorleiste (5 Farben), der Eckhaltgriff, die Winkelabdeckung, der Abweisbügel und die seitliche Dekorblende sind in den **Standardfarben** lieferbar: **bordeaux-violett** (RAL 4004), **erika-violett** (RAL 4003), **gelb** (RAL 1023), **grau** (RAL 7016), **grün** (RAL 6001).



Mehr Kommunikation, weniger Vandalismus

Ob im Stadt- oder Überlandbus, immer mehr Verkehrsbetriebe gestalten den Heckbereich mit einer **Rundumsitzgruppe**. Die Fahrer haben eine bessere Übersicht, die „Künstler“ weniger Malfläche, und andere lernen sich dadurch kennen. Ganze zwei Plätze gehen verloren, aber wir glauben, es lohnt sich.



Kontrastreiche Haltestangen

Nicht nur Sehbehinderte sind dafür dankbar; farbige Stangen machen den Innenraum lebendiger. **8 Standardfarben** stehen zur Auswahl: RAL 9006 – **weißaluminium**, RAL 1023 – **gelb**, in Edelstahl polierte Ausführung, RAL 3020 – **verkehrsrot**, RAL 6072 – **lichtgrün-mint**, RAL 4002 – **rotviolett**, RAL 5002 – **ultramarinblau**, RAL 7016 – **anthrazitgrau**.

