



Langer Lulatsch von Neoplan

Er gehört zu den ganz besonderen Niederflurbussen, der **Centroliner N 4522** von Neoplan. Obwohl eigentlich offensichtlich, fällt der kleine Unterschied den meisten sicherlich kaum auf.

Dabei gibt es nicht allzu viele Busse, die mit fünf Fahrgasttüren angeben können. Sieht man einmal von den Sonderlösungen bei Van Hool oder Irisbus ab, haben

es sich die Neoplaner nicht nehmen lassen, mit ihrer attraktiven Entwicklung ein absolut alltagstaugliches Fahrzeug auf die Räder zu stellen, das ohne spezielle Streckenanforderungen auf so ziemlich

allen Linien, die heute schon mit herkömmlichen Gelenkbussen bedient werden können, eingesetzt werden kann.

Erstmals auf der Nutzfahrzeug-IAA 2002 in Hannover vorgestellt, hat die Ausfahrt

eines Omnibusses begonnen, der als Novum in der Gelenkbus-Szene bezeichnet werden kann.

Mit 18,75 m nutzt Neoplan die durch die Richtlinie „97/27/EG, Zulassung Maße und

Abmessungen“ erlaubte neue Länge von maximal 18,75 m für Gelenkbusse mit einem Gelenk voll aus. Um es bereits vorwegzunehmen: Dabei bleibt der 4522 handlich und bekommt auch in Innenstädten kaum

Probleme. Erreicht wird die gute Wendigkeit durch die Radstände, die lediglich im Bereich des Vorderwagens auf 5.815 mm vergrößert wurden. Das ist exakt der Radstand des Solowagens.



DA KOMMT LANGE Der 4522 ist nicht nur unglaublich praktisch, er sieht auch noch unverschämt gut aus

Im Vergleich zum 18-m-Gelenkbus erhöht sich der Wendekreis um einen Meter auf 24,4 m. Im praktischen Fahrbetrieb ist allerdings zu beachten, dass man beim engen Rechtsabbiegen weiter ausholen muss, damit die dritte Achse um die Kurve kommt. Hier wird man nicht umhinkommen, weiter links anzusetzen, im Zweifelsfall also zwei Spuren zu nutzen. Während der Testfahrt fiel außerdem auf, dass normale Haltestellenbuchten extrem bewusst angefahren werden müssen, damit das gesamte Fahrzeug gestreckt und nicht eingeknickt zum Stehen kommt. Zwar verfügt der Bus an allen

Türen über den obligatorisch vorgeschriebenen Tür-Einklemmschutz, eine Sichtkontrolle durch den Fahreraußenspiegel ersetzt diese jedoch auf keinen Fall. Eine umfassende Einweisung auf dem Centroliner XXL gehört also unbedingt dazu. Denkbar wäre zudem eine auf der rechten Seite angebrachte Außenkamera, die den hinteren Wagenteil auf einem beim Fahrer montierten Monitor zeigt.

Dieser Bus basiert auf einem MAN

Das Ausfahren aus einer Haltestellenbucht wiederum

klappt problemlos, beim Testfahrzeug arbeitete eine direkt und nicht zu leichtgängige Lenkung.

Der Fahrerarbeitsplatz ist vorbildlich, hier wurde auch ein VDV-Cockpit verbaut. Doch noch über den VDV-Komfort hinaus haben sich die Neoplan-Ingenieure einiges einfallen lassen. So ist rechts hinter dem Fahrer eine kleine Scheibe angebracht, die diesen besonders bei voll besetztem Bus vor allzu direktem Kontakt mit Fahrgästen schützt. Die Fahrerbelüftung erfolgt sowohl von vorn als auch von seitlich hinten, was sich besonders in der kalten Jahreszeit

als positiv erweisen wird. Die Sicht durch die Spiegel ist Centroliner-typisch gut, wenngleich die beachtliche Länge eine erhöhte Aufmerksamkeit verlangt. Besonders im Innenbereich hat man als Fahrer keine Chance, den hinteren Teil vernünftig einzusehen. Vorbildlich sind die Staufächer für Taschen und Wertgegenstände. Hier passen auch große Pilotenkoffer problemlos hinein.

Wenngleich der Centroliner N 4522 als typischer Neoplan daherkommt, ist er doch eines der ersten Kinder, die nach der Hochzeit mit MAN das Licht der Welt erblickten. So basiert das Fahrzeug auf MAN-Lini-

enbuskomponenten wie Fahrwerk, Antriebseinheit oder auch den meisten Aufbauteilen. Der positive Nebeneffekt ist die Möglichkeit des modularen

Ordentliche Verarbeitung

Aufbaus, was eine erhebliche Reduzierung der Teile und der Fertigungskosten mit sich bringt. Plattformstrategie heißt das Zauberwort, das Kosten senken und die Qualität steigern soll.

Sehen lassen kann sich die Verarbeitung. Während der Testfahrt störten keine Klappergeräusche das fast lautlose

N 4522

FAHRERPLATZ UND FAHRZEUG



STANDARD Der Arbeitsplatz wirkt auch um das VDV-genormte Cockpit aufgeräumt

PRAKTISCH Durch den drehbaren Sitz lässt es sich bequem ein- und aussteigen



SCHWACH Die Arretierung, bzw. der Verschluss der Tür zum Fahrerplatz ist sehr empfindlich

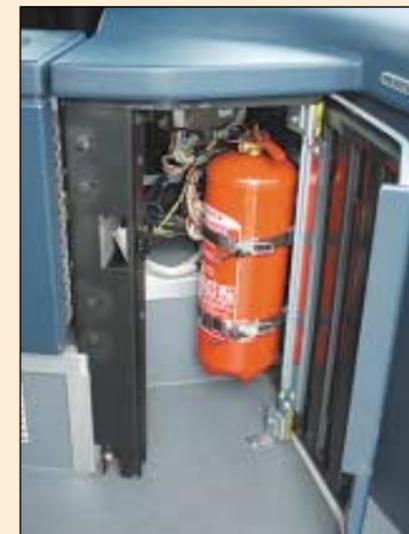


BREIT Die Einstiege sind breit genug, um zwei Fahrgäste gleichzeitig hindurchzulassen



ZUGANG Die Prüfanschlüsse befinden sich außen unter dem Fahrerfenster

PLATZSPAREND Der Feuerlöscher verschwindet hinter dieser Klappe



WECHSEL Die Leuchtmittel der Scheinwerfer lassen sich einfach nach Herausklappen der Einheit wechseln

GESCHÜTZT Die Bordelektrik befindet sich in Fächern, die klappbar unter dem Dach im Innenraum untergebracht wurden



TESTÜBERBLICK N 4522



HERSTELLER	NEOPLAN
Modell	Centroliner N 4522
Länge	18.750 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	2.880 mm
Überhang vorn/hinten	2.700 mm/3.375 mm
Radstand 1-2/2-3	5.875 mm/6.770 mm
Wendekreis	24.450 mm
Gewicht unbeladen/max.	16.500/28.000 kg
Nutzlast	9.500 kg
Elektrik	Diagnoseschnittstelle für MAN-Cats
Fahrgastkapazität total/Sitze	152/46 + Fahrer
Motor	MAN D 2866 LUH 25 Euro 3, 360 PS (3.265 kW) bei 1.900 U/min, 1.700 Nm bei 1.000 - 1.300 U/min
Getriebe	Voith D 864.3, Hinterachsübersetzung: i=5,74
Retarder	Integriert
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, Mittelachse mit lastabhängiger Bremskraftregelung
Vorderachse	Starre Gussrohrachse
Mittelachse	MAN ZF Portalachse HONP-1300
Antriebsachse	MAN ZF Portalachse HONP-13100
Lenkung	ZF-Hydrolenkung Servocomtronic 8098
Reifen	275/70 R 22,5
Preis	520.000 Euro

TESTERGEBNISSE

Verbrauch	
Verbrauch Stadt-Test/Stadt-Eco (28 km)	60/46,4 (Liter pro 100 km)
Verbrauch gesamt	44,8
Testdistanz	90,6 km
Innengeräusch	
60 km/h vorn/Mitte/hinten	70/71/78 dB (A)
80 km/h vorn/Mitte/hinten	72/73/80 dB (A)
Beschleunigung	
auf 20/40/60/80 km/h	4,6/11,5/22,7/38,3 Sekunden

Dahingleiten (der 18 m weiter hinten sitzende MAN D 2866 LUH 25 mit 360 PS macht's möglich), noch fielen Passungenauigkeiten bei Klappen oder Innenverkleidung auf.

Bis zu 152 Fahrgäste kann der „Lange“ übrigens transportieren, das sind im Vergleich zum 18-m-Bus 14 Stehplätze oder 4 Sitz- und 3 Stehplätze beziehungsweise 3 Sitz- und 5 Stehplätze mehr. Ein Fahrgastwechsel kann zügig erfolgen, durch die doppelt breiten Türen passen bequem zwei Personen gleichzeitig.

Lediglich ganz hinten ein Podest verbaut

Optimal ist auch die durchgängige Niederflurigkeit. Treppe steigen ist lediglich im hinteren Bereich über dem Motor angesagt, was jedoch nicht weiter tragisch ist, gehört dieser Teil von jeher zu den beliebten Plätzen jugendlicher Mitfahrer. Wer Wert auf absoluten Fahrkomfort legt, sollte sowieso lieber im Vorderwagen mitfahren, mit einem Schallpegel von knapp 80 Dezibel bei Tempo 60 gehörte zumindest der Testbus nicht gerade zu den Leisetretern.

Noch einmal zum Thema Handling: Der Testwagen war mit Dummys beladen und kam so auf ein Gewicht von rund 26 Tonnen. Es ist beeindruckend, wie leichtfüßig sich das Fahrzeug auch unter voller Beladung steuern ließ. Keinerlei spürbare Nick- oder Schwingbewegungen, wie sie bei vergleichbaren Produkten durchaus auftreten können. Das Fahrwerk kann getrost als ausgereift bezeichnet werden.

Der BUSFAHRER fährt beim Stadtbus-Test die Run-



ENTZÜCKEND Das Heck ist eines der modernsten überhaupt im europäischen Design-Vergleich

de zwei Mal. Einmal wird der Bus nach Testbedingungen bewegt, also sehr zügig und unter höchstmöglicher Belastung des Fahrzeuges und ein zweites Mal unter Eco-Bedingungen, also bewusst Dieselsparend. Dadurch ist es möglich, auch später bei Fahrzeugen anderer Hersteller einen direkten Vergleich zu erhalten.

Sehr sparsamer Wagen in der Stadt

Beim langen Centroliner betrug der Unterschied auf der knapp 30 Kilometer langen Testrunde sage und schreibe 13,6 Liter! Und wir waren beim Eco-Fahren sogar noch 10 Minuten schneller, bei gleicher Stoppzahl. Verbrauch im dichten Münchner Stadtverkehr also 46,4 Liter/100 km. Wer also Wert auf ein betriebswirtschaftlich stimmiges Gesamtkonzept legt, ist hier richtig. **sab**

FAZIT

TEST-REDAKTEUR	SASCHA BÖHNKE
Insgesamt bietet Neoplan mit dem 18,75 m langen Centroliner ein modernes Fahrzeug, das sich seinen festen Platz erobern kann. Obwohl er deutlich länger als seine Geschwister ist, bleibt der Centroliner wendig und braucht nicht auf ausgewiesenen Spezialstrecken eingesetzt zu werden.	

Foto: Sascha Böhnke