



# IL CAPACITY SI ALLUNGA

DIMENSIONI	CAPACITY L
Lunghezza mm	20.995
Larghezza mm	2.550
Altezza con A.C. mm	3.120
Passo mm	5.900+7.260+1.600
Sbalzo anteriore mm	2.805
Sbalzo posteriore mm	3.430
Diametro di volta mm	24.466
Peso totale kg	32.000
Posti n.	45+146+1
Motore	OM 470
Cilindrata cc	10.700
Potenza kW (cv)	265 (360) o 290 (394)
Coppia Nm	1.700 o 1.900
Cambio automatico	ZF o Voith

**E**sce allo scoperto il nuovo CapaCity. Presentato alla stampa internazionale all'inizio dello scorso dicembre, entrerà a breve in esercizio presso l'azienda di trasporto Hamburger Hochbahn per un test di due settimane in condizioni reali. Come da prassi ormai consolidata da parte di Mercedes-Benz per la messa a punto dei nuovi progetti, il CapaCity è stato preventivamente sottoposto a una

21 metri di lunghezza per 191 passeggeri. Queste le cifre del nuovo CapaCity L per i servizi di trasporto ad alta capacità. E tanta tecnologia

intensiva serie di prove di funzionamento e test pratici, compresa la sperimentazione in condizioni invernali in Scandinavia. Il nuovo CapaCity si presenta subito con le ca-

ratteristiche più conformi per rispondere alle necessità di aumentare la capacità di trasporto sia nelle linee di autobus a frequenza elevata sia nei sistemi BRT (Bus Rapid Transit).



A differenza del precedente CapaCity Euro V, il nuovo CapaCity prende il suffisso 'L' e si allunga a 21 metri (1,5 in più del precedente) per una capacità totale di 191 passeggeri (5 in più), 45 dei quali seduti. In un secondo tempo verrà realizzata anche una versione più compatta da 19,7 metri mentre per ora si può sempre contare sull'autosnodato Citaro G da 18,1 metri (163 passeggeri).

I 21 metri del CapaCity L sono stati ottenuti allungando principalmente la distanza tra il secondo e il terzo asse (più 1.270 millimetri). Tutto il resto della struttura portante è derivata dal Citaro G, del quale vengono mantenute le misure del passo sulla prima cassa, degli sbalzi anteriore e posteriore e dell'altezza. Il concetto costruttivo modulare è stato ovviamente integrato dai nuovi parametri di resistenza per far fronte alle maggiori sollecitazioni dovute alla maggiore lunghezza, alla presenza del quarto asse e al maggiore carico ammesso (32 tonnellate).

Nonostante la sua maxi-lunghezza, il CapaCity L mantiene buone caratteristiche di guidabilità, grazie a un diametro di volta contenuto in 24,47 metri e una superficie anulare (larghezza minima della carreggiata per poter



effettuare la svolta) di soli 7,1 metri invece dei precedenti 7,48. Ridotto anche da 1,64 a 1,49 metri il valore dello scodamento laterale alla massima sterzata.

In fase di partenza dalle fermate, il sistema sterzante del quarto asse consente inoltre di evitare il contatto della ruota con il marciapiede e lo spostamento della coda.

Va sottolineato che sul nuovo CapaCity L l'asse posteriore aggiunto è ora con sospensioni a ruote indipendenti e sistema ASA (Additional Steering Axle) di comando elettroidraulico della sterzata. In base ai parametri di marcia, il siste-

ma calcola l'angolo ideale di sterzata dell'asse aggiunto e se quello effettivo non coincide, interviene automaticamente attraverso un cilindro di regolazione. Analogamente, per velocità superiori ai 40 km/h lo sterzo dell'asse aggiunto viene centrato automaticamente.

Altro punto qualificante del CapaCity L è il suo sistema di articolazione con angolo massimo di chiusura di 54,5 gradi e dispositivo antiflessione ATC (Articulated Turntable Controller).

Sviluppato da Mercedes-Benz, l'ATC è un sistema di regolazione dinamica che dosa lo smorzamento idraulico dello snodo in modo rapido e soprattutto secondo necessità, in base tra l'altro all'angolo di sterzata, all'angolo di flessione, alla velocità e al carico.

Oltre ad ottimizzare sia il comportamento in curva che l'azione sterzante, l'ATC riduce la tendenza al sottosterzo (con conseguente usura degli pneumatici) e stabilizza con estrema

rapidità il veicolo anche in situazioni critiche (fondo stradale scivoloso) evitando pericolosi sbandamenti del modulo posteriore.

Il funzionamento del dispositivo ATC e di altri sistemi di sicurezza presuppone la nuova piattaforma elettronica B2E (Bus Electronic/Electric Architecture), attualmente in corso di introduzione in tutta la famiglia di modelli Citaro.

La nuova architettura elettronica porta con sé una diversa plancia con un nuovo volante multifunzione e relative leve di comando dello sterzo, nuovi strumenti dotati di display, tasti modificati e un nuovo quadro comandi per il riscaldamento, la ventilazione e la climatizzazione derivato dagli autobus da turismo. Il sistema di trazione del CapaCity L adotta gli stessi componenti collaudati del Citaro G: motore OM 470 Euro VI da 265 kW (360 cavalli) o 290 kW (394 cavalli), abbinato ai cambi automatici ZF o Voith.

