

# SOLUZIONI PER LA MOBILITÀ

All'UITP di Milano, Daimler Buses metterà in scena la propria visione del trasporto pubblico con novità di prodotto come il CapaCity L da 21 metri e il motore a gas Euro VI per la serie dei Mercedes Citaro. Ma anche strategie per la propulsione degli autobus urbani del futuro e piattaforme innovative per la mobilità integrata



**A** tutto campo le proposte che Daimler Buses porterà al Congresso UITP 2015 di Milano all'inizio di giugno. Dalle soluzioni per i trasporti pubblici ad alta capacità, alle motorizzazioni eco-compatibili e ai sistemi di trazione alternativi al diesel, fino allo sviluppo di servizi per la mobilità integrata. In primo piano si potrà vedere il nuovo Capa-

City L (vedi articolo su *BusToCoach Magazine* di gennaio/febbraio 2015), nella versione a cinque porte. Un maxi-autobus da 21 metri di lunghezza distribuiti su quattro assi e a snodo singolo, in grado di trasportare fino a 191 passeggeri e quindi adatto sia per le linee urbane ad alta frequenza sia per i sistemi BRT (Bus Rapid Transit). Nonostante le sue dimensio-

ni, riesce a muoversi agevolmente nel traffico grazie ad un diametro di volta contenuto in 24,47 metri (7,1 metri la fascia d'ingombro) ad opera dell'innovativo sistema di comando ASA (Additional Steering Axle) dello sterzo elettroidraulico del quarto asse. Al tempo

stesso, l'esclusivo dispositivo antiflessione ATC (Articulated Turntable Controller) di nuova concezione garantisce la massima sicurezza attiva.

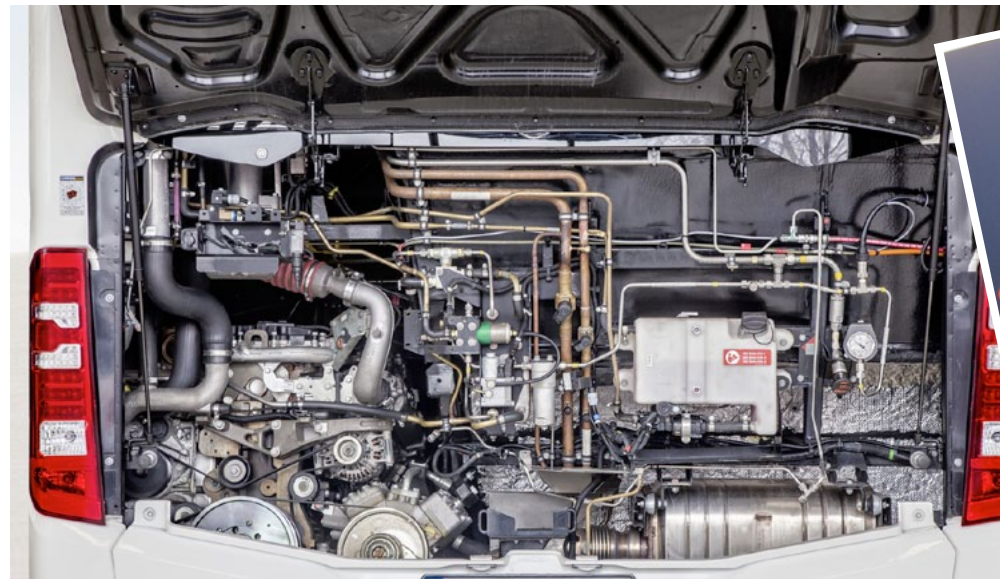
All'UITP lo si vedrà nella veste estetica stan-



dard derivata dal Citaro ma sono possibili innumerevoli personalizzazioni (pacchetti design Metro o Tram) con diversi rivestimenti laterali e del tetto, soffietti colorati e molto altro ancora.

Sul fronte dei motori eco-compatibili, debutterà all'UITP anche l'M 936 G a gas metano che verrà montato sui Mercedes Citaro NGT a partire dal prossimo autunno. Con una cilindrata di 7,7 litri, offre una potenza di 222 kW (302 CV) e una coppia di 1200 Nm a 1200-1600 giri. Derivato dalla versione diesel, ne mantiene solo il monoblocco e la testata cilindri a quattro valvole, adattando l'alimentazione al sistema di combustione a Ciclo Otto con miscela stechiometrica aria-gas (rapporto Lambda = 1), la più adatta ad garantire basse emissioni e alte prestazioni. I limiti Euro VI sono ottenuti attraverso il sistema di ricircolo dei gas di scarico raffreddati e di un catalizzatore a tre vie. Ne discende anche un ecobilancio di CO<sub>2</sub> migliorato di oltre il 20% rispetto a quello di un motore diesel o addirittura un ecobilancio di CO<sub>2</sub> quasi neutrale se si impiega biogas.

Va in questo senso la visione strategica di Daimler che affida ai motori a gas un ruolo di integrazione a fianco delle trazioni diesel. Più in generale, lo scenario delineato per la propulsione degli autobus urbani del futuro vede a parità d'importanza l'ulteriore perfezionamento dei motori diesel e dall'altro l'elettrificazione, con i futuri modelli Citaro E-CELL a trazione esclusivamente elettrica e Citaro F-CELL con trazione ibrida a pile di

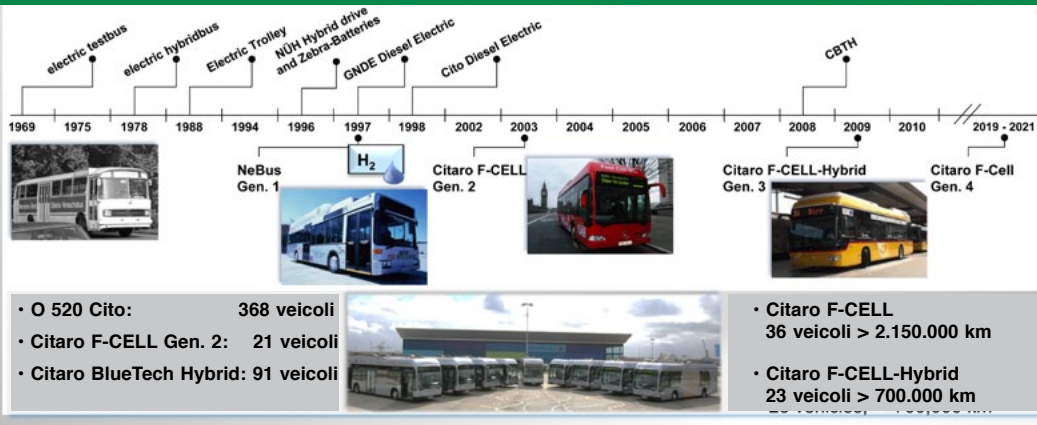


combustibile, che verrà attuata entro il 2020 sulla base di una piattaforma modulare. Possono sembrare tempi piuttosto lunghi, ma secondo Daimler oggi il grado di maturità tecnologica ed economica della trazione elettrica non è ancora sufficiente per poter sostituire i motori diesel a bordo degli autobus urbani. Autonomia, capacità passeggeri e costi non raggiungono ancora i livelli dei veicoli alimentati a gasolio. E questo viene affermato sulla base di una esperienza di decenni nella sperimentazione e sviluppo di ogni tipo di

propulsione. Discorso a parte per la trazione ibrida, vista non come passo intermedio verso l'elettrificazione ma come sistema di supporto per una maggiore efficienza dei motori diesel. La soluzione Daimler è quindi un Compact Hybrid ottimizzato in termini di costi ossia in grado di ammortizzare l'investimento iniziale in pochi anni. All'UITP, Daimler presenterà anche la propria piattaforma di servizi innovativi per la mobilità attraverso l'affiliata moovel GmbH, già

oggi leader mondiale con il marchio car2go nel segmento del car sharing flessibile. Con una apposita app per smartphone, disponibile gratuitamente per i dispositivi Android e IOS, sarà possibile confrontare diverse offerte di mobilità (trasporti pubblici a breve e lungo raggio, car sharing, bike sharing, taxi o car pooling) e trovare così il modo ottimale per spostarsi da A a B. L'applicazione moovel è disponibile in tutta la Germania e spesso integra già le funzioni di prenotazione e pagamento. Tutto da toccare con mano dall'8 al 10 giugno a Milano.

## OLTRE 40 ANNI DI MOBILITÀ ELETTRICA DAIMLER BUSES



## SOLUZIONI INNOVATIVE PER LA MOBILITÀ

### Due nuove idee per come muoversi in città



### car2go e moovel una cooperazione per il futuro

- **car2go**  
Car Sharing Program come utile completamente al trasporto pubblico
- **moovel**  
Autobus, taxi e altri modi
- 'moovel' trova il modo più veloce per spostarsi da A a B

