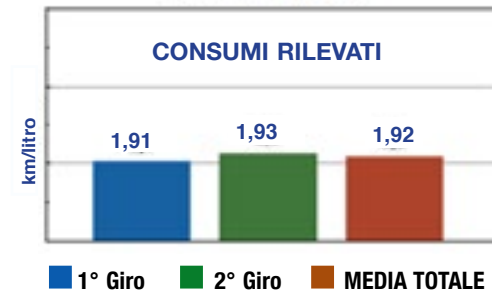


OTOKAR - KENT C Euro VI



€ 210.000
Prezzo netto in Italia

Percorsi	km	km/h	km/litro
1° Giro in Milano	26	14,8	1,91
2° Giro in Milano	26	16	1,93
TOTALE	52	15,4	1,92



DIMENSIONI	
Lunghezza mm	12.000
Larghezza mm	2.540
Altezza con AC mm	3.145
Passo mm	5.900
Sbalzo anteriore mm	2.700
Sbalzo posteriore mm	3.400
Diametro di volta mm	21.900
Serbatoio gasolio litri	300
Serbatoio AdBlue litri	50
Peso in prova kg	14.794
Peso totale ammesso kg	18.000

C COME CITYBUS

DA oltre un anno li si è visti sfilare sui palcoscenici dei saloni internazionali, li si è visti aggiudicarsi gare importanti in tutti i Paesi europei, ma ben pochi se la sono sentita finora di sottoporsi ai test su strada delle riviste specializzate. Gli autobus urbani con le nuove motorizzazioni Euro VI sono stati tenuti gelosamente al riparo da valutazioni indipendenti, quasi che i loro tanto decantati pregi avessero ancora bisogno di messe a punto e conferme. Unica eccezione è stata Mercedes che il suo Citaro Euro VI lo ha dato in pasto alla stampa già alla fine del 2013 (vedi prova di *BusToCoach* del settembre 2013). A rompere gli indugi, ora si fa avanti Otokar con il suo Kent C, messo a disposizione dalla Mauri Bus System che rappresenta il costruttore turco sul mercato italiano. Il Kent C è un urbano da 12 metri di lunghezza, pavimento completamente ribassato

TEST

ZONA PASSEGGERI

Posti seduti+in piedi n.	29+1H+72
Altezza interna mm	2.360
Altezza pavimento mm	370
Larghezza corridoio mm	750 / 580
Larghezza ingressi mm	1.110

ZONA AUTISTA

Altezza da terra mm	610
Larghezza cockpit mm	1.090
Profondità cockpit mm	1.570
Altezza cockpit mm	2.020
Escursione sedile mm	180

COMFORT

Sedili passeggero	Kiel Ideo
Sedile autista	Grammer MSG 90
A.C.	Sütrak 39 kW
Riscaldamento	Eberspächer
Botole a tetto	2 elettriche
Illuminazione	neon
Pedana	manuale

Spazio a volontà

LE tre doppie porte si aprono su un padiglione che offre da subito una bella impressione di luminosità e spazio. Complici i rivestimenti interni in laminato plastico grigio chiaro e una disposizione dei sedili che sul veicolo in prova privilegia la possibilità di movimento dei passeggeri. Sul passaruota anteriore destro è montato un sedile jumbo che lascia libero un corridoio da 750 millimetri di larghezza e, nella parte centrale, allo spazio per la carrozzella sul lato sinistro si aggiunge quello a fianco della porta dove i tre sedili sono addossati alla parete. In totale sono 29 i posti a sedere, 16 dei quali su base rialzata nella parte posteriore dell'abitacolo e tre sotto al lunotto, di fianco

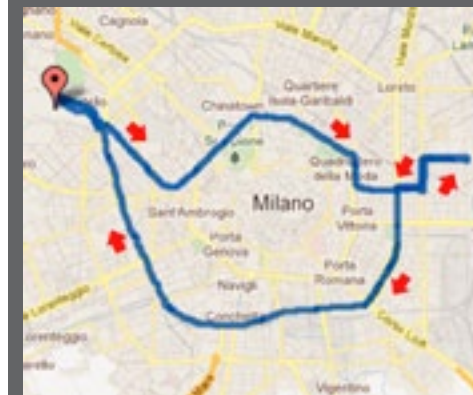


all'armadio motore in coda. Sono dei Kiel Ideo con cuscino su schienale e seduta, più maniglia superiore. Fino a 72 i passeggeri che trovano posto in piedi. Completano l'allestimento interno, i mancorrenti sagomati in tu-

bolare d'acciaio lucido, le numerose paretine in vetro davanti ai sedili esposti, piani di appoggio sui passaruote anteriori, luci a neon longitudinali a soffitto dove sono installate anche due botole elettriche e due telecamere per

tenere sotto controllo la seconda e terza porta. Per il clima interno c'è un impianto Sütrak da 39 kW più il riscaldatore Eberspächer da 30 kW. Ben protetta la postazione per l'autista.

IL PERCORSO DI PROVA



e tre porte a doppia anta per l'accesso dei passeggeri.

Sul mercato dal 2011 è stato protagonista di ordini importanti come quelli ricevuti lo scorso anno dalle città di Istanbul (750 autobus) e Izmir (100 autobus) a cui si aggiungono altri 50 veicoli venduti in Italia, Polonia, Spagna e Germania.

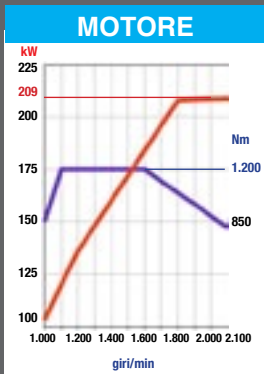
Il passaggio all'Euro VI ha visto il passaggio dal motore Deutz da 290 cavalli (213 kW) al Cummins ISB da 6,7 litri, con potenza massima di 285 cavalli (209 kW) e coppia di 1.200 Nm, come in precedenza. Invariato anche l'abbinamento al cambio automatico Voith.

In questa configurazione si è presentato alla prova di esercizio simulato sulle strade di Milano, con un peso complessivo di 14.794 chili (zavorra pari a circa la metà del carico utile). Viaggiando sempre con impianto di riscaldamento acceso (attorno ai 9 gradi la temperatura esterna), il



Kent C ha percorso i due giri in città da 26 chilometri l'uno, con fermate simulate ogni 500 metri, consumando in media un litro di gasolio ogni 1,92 chilometri. Viaggiando alla media dei 15,4 chilometri all'ora.

Risultati leggermente inferiori a quanto ottenuto sullo stesso percorso dal Citaro di Mercedes che aveva fatto i 2,04 km/litro tenendo



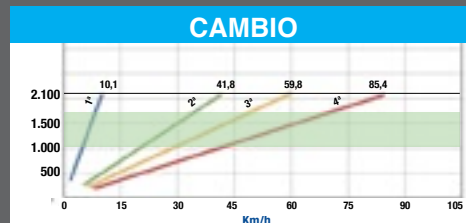
MOTORE: Cummins ISB 6.7
 Cilindrata cc 6.690
 Alesaggio/corsa 107/124
 Geometria verticale 6 in linea
 Posizione posteriore, longitudinale
 Potenza 285 cv (209 kW)/2.100 giri
 Coppia Nm 1.200 a 1.050-1.650 giri
 Iniezione Common rail
 Rapporto di compressione 17,3:1
 Coppa olio litri 26
 Classe d'inquinamento Euro VI
 Trattamento gas EGR+SCR+DPF
 Vita veicolo in prova km 758

PNEUMATICI
 Continental Conti Urban HA3 M+S
 275/70 R 22,5 150/145J

SOSPENSIONI
 Pneumatiche integrali con controllo elettronico del livello e kneeling. Sospensioni a ruote indipendenti sull'asse anteriore ZF. Asse posteriore ZF AV132.

FRENI
 Impianto pneumatico a controllo elettronico EBS con ABS, ASR e Retarder idraulico.

SICUREZZA
 Telecamere per controllo porte centrale e posteriore.



TRASMISSIONE
 Il veicolo in prova monta il cambio automatico Voith Diwa 6.854 a quattro marce più retro con retarder idraulico integrato.
 Rapporto di trasmissione 6,22
 Accelerazione 0-50 km/h sec. 13,9

Cummins Euro VI

CON il passaggio all'Euro VI, il Kent C abbandona il motore Deutz in favore del Cummins ISB da 6,7 litri di cilindrata con prestazioni analoghe: 285 cavalli di potenza (209 kW) e 1.200 Nm di coppia massima disponibile tra 1.050 e 1.650 giri. Praticamente sempre quando si viaggia in città. Il sei cilindri Cummins adotta iniezione common rail, turbina a geometria variabile e, per la riduzione delle emissioni inquinanti, un mix di ricircolo dei gas di scarico (EGR), riduzione catalitica (SCR) e filtro per il particolato (DPF).

Posizionato nell'angolo sinistro in coda, il motore o tutti gli organi collegati, sono accessibili oltre che dal portellone posteriore (più fascia paraurti ribaltabile), dallo sportello esterno sul fianco sinistro e dall'armadio interno all'abitacolo. Il cambio è l'automatico Voi-



th Diwa 6.854 a quattro marce con retarder idraulico integrato e la trasmissione all'asse posteriore ZF è in linea. Ottima l'accessibilità a tutti gli apparati tecnici. In coda al fianco destro c'è il vano per il

serbatoio dell'AdBlue, sulla fiancata sinistra, davanti al secondo asse le batterie su slitta estraibile e dietro il frontale l'accesso al liquido lavavetri, al front box e all'ingrassatore automatico Groeneveld.

una media dei 16 km/h. La spiegazione di questa differenza la possiamo individuare nel diverso stato di rodaggio degli organi meccanici: il Kent C era praticamente appena uscito dalla fabbrica, con soli 758 chilometri di vita mentre il Citaro ne aveva già percorsi oltre 31mila. Quindi minori attriti per il Citaro e penalizzazione dei consumi per il Kent. È infatti risaputo che valori attendibili di consumo si ottengono con veicoli che abbiano già percorso tra i 10 e i 50 mila chilometri. Quindi per il Kent C non potranno che migliorare.

Altro fattore da tenere presente nel valutare i consumi rilevati, ma questo vale per tutti, è la pesantezza della viabilità a Milano: strade strette disseminate di semafori e automobili in gran quantità. Lo testimoniano i valori della velocità media riscontrata: 15,4 chilometri all'ora per il Kent C e 16 per il Citaro, nonostante il percorso di prova in città preveda un buon 40% su corsie riservate agli autobus (ma anche ai molti taxi e veicoli autorizzati).

Per tutto il resto, il Kent C si dimostra un buon prodotto, curato negli allestimenti interni, silenzioso e con un ottimo comportamento di marcia anche grazie alle sospensioni indipendenti sull'asse anteriore.



CITYBUS: 2 ASSI A CONFRONTO				
Modello		km/h	km/litro	Indice
Otokar Kent C	E6	15,4	1,92	6,57
Mercedes Citaro	E6	16	2,04	7,25

Altri articoli su Otokar:
www.bustocoach.com/it/node/5734/articoli-costruttore-italia