

DALLA REALTÀ AL SOGNO

Al Salone di Hannover le nuove proposte per la gamma degli autobus Mercedes e Setra.

Ma il pezzo forte sarà il Future Bus, un prototipo di autobus urbano a guida autonoma CityPilot frutto dell'esperienza maturata da Mercedes nel settore dei truck. Avveniristico anche nel design esterno e nell'allestimento degli interni



Innovazioni per il presente e per il futuro nello spazio Daimler alla IAA di Hannover. Disponibile da subito il motore da 10,7 litri OM 470 con minori consumi e maggiori prestazioni grazie alle innovazioni portate in dote dal fratello maggiore OM 471. Quindi, una salita molto ripida dei valori di coppia e potenza ai medi regimi, unita a una discesa del

regime nominale da 1800 giri/min a 1600 giri/min. E si aggiunge una nuova variante da 335 kW (456 cavalli) con 2.200 Nm di coppia, disponibile a richiesta per i Setra ComfortClass. Debutto internazionale all'IAA per il Mercedes Citaro NGT (già presentato da *BusToCoach* sul numero di giugno), mentre per gli Sprinter si annuncia l'ampliamento della gam-

ma con la variante da 5,5 tonnellate di peso, motori più potenti e un nuovo retarder per il modello City 65.

Sempre ad Hannover debuttano in pubblico i fari a Led integrati negli autobus Mercedes e Setra (vedi articolo su *BusToCoach* di Aprile 2016), a cui si aggiungono la disponibilità del nuovo Coach MediaRouter, dei poggia-

testa Comfort e i rivestimenti Composition per i turistici. Per il Marchio Mercedes, verrà consegnato l'Intouro numero 10.000 e verrà festeggiato il decimo compleanno del Turismo. Nello spazio Setra si potrà vedere il nuovo S 418 LE business da 14,6 metri per i servizi extraurbani e un lussuoso TopClass S 516 HDH con disposizione dei sedili 1+1.





Si potrà invece cominciare a sognare, guardando da vicino il Future Bus di Mercedes-Benz. Un autobus urbano a guida parzialmente automatizzata con CityPilot, che prefigura il trasporto pubblico locale del futuro: più sicuro, efficiente e confortevole rispetto agli autobus tradizionali.

La tecnica del CityPilot deriva fondamentalmente da quella adottata sull'autocarro a guida autonoma Actros Mercedes-Benz con Highway Pilot presentato due anni fa, pur essendo stata decisamente perfezionata e integrata con numerose funzioni per soddisfare le esigenze di impiego specifiche di un autobus urbano. Di conseguenza, ad esempio, il CityPilot può riconoscere i semafori, comunicare con essi e attraversare con sicurezza gli incroci semaforici. Inoltre è in grado di rilevare la presenza di ostacoli e soprattutto di pedoni sulla carreggiata, frenando autonomamente. In più si accosta automaticamente alle fermate, sia aprendo che chiudendo le porte da solo e infine, ma non meno importante, percorre anche le gallerie.

Una decina di telecamere - tra cui le 'mirror

cam' al posto dei retrovisori esterni - scansiona la carreggiata e l'ambiente circostante. Ben quattro sensori radar a corto raggio montati sul veicolo - due nel frontale e due agli angoli anteriori della carrozzeria - sorvegliano l'area antistante l'autobus fino a distanze comprese fra 50 centimetri e 10 metri. In più due telecamere stereoscopiche con una portata fino a 50 metri consentono una percezione spaziale, rilevando la presenza di eventuali ostacoli e pedoni. A tutto ciò si aggiunge un sistema GPS. Tutti questi dati insieme, attraverso un processo di fusione, forniscono un'immagine estremamente precisa e consentono di posizionare l'autobus esattamente al centimetro. Il Future Bus con CityPilot è stato messo alla prova nei Paesi Bassi, su un tratto di 20 km

della linea BRT (Bus rapid Transit) che collega l'aeroporto di Amsterdam Schiphol con la città di Haarlem. Un percorso con molte curve, gallerie e diversi incroci semaforici. Pur essendo derivato dall'urbano Citaro da 12 metri, il Future Bus ne rivoluziona completamente l'estetica, caratterizzata da linee asimmetriche per il profilo del tetto, i rivestimenti delle fiancate laterali (con due porte centrali sul fianco destro), il frontale e la testata posteriore. Da notare i due listelli luminosi a fianco della Stella Mercedes sotto al parabrezza, che si illuminano di bianco quando la guida è manuale e in blu quando è parzialmente automatizzata. Lo stesso accade alle strisce tra i gruppi ottici posteriori.

Anche per il vano passeggeri, estetica e utiliz-

zo degli spazi è completamente nuovo. Si può parlare di un 'open space' suddiviso in tre parti: 'Service' vicina al conducente, 'Express' al centro con concentrazione di posti in piedi e 'Luonge' posteriore per permanenze a bordo più lunghe. Rivestimenti cromatici, sedili a guscio disposti longitudinalmente alle pareti, mancorrenti a rami d'albero con illuminazione a 'foglie' sul soffitto e due monitor incassati da 43 pollici completano l'allestimento degli interni.

Futuristica anche la postazione dell'autista che fa a meno della classica separazione dal resto dell'abitacolo anche grazie all'assenza della porta anteriore. Al posto delle tradizionali strumentazioni viene utilizzato un display informativo da 12,3 pollici ricco di informazioni specifiche. Ma mentre i dati che riguardano le funzioni del veicolo sono ridotti all'essenziale, quelli che riguardano il percorso al contrario risultano notevolmente ampliati.

Il Future Bus monta il motore diesel OM 936 ma può affidarsi anche alla versione a metano o, dal 2018, alla trazione full electric.