Mercedes-Benz představil velkokapacitní autobus CapaCity L

Tisková Informace

15. ledna 2015

• Prostor pro 191 cestujících při délce 21 m

Kontakt: Zuzana Schneyderová-Kubaniková

[Zuzana.schneyderova.kubanikova@daimler.com](file:///\\sevof058005.bus.corpintra.net\winhome$\TVRDONJ\Data\My%20Documents\Evobus%20Marketing\PR\Citaro%20Budapest\Zuzana.schneyderova.kubanikova@daimler.com)

• Překvapivě obratný navzdory své délce

• Nová úroveň jízdních vlastností a bezpečnosti

• Unikátní systém ATC (Articulation Turntable Controller) autobusu

• Výkonný a vysoce efektivní: motor autobusu CapaCity L

Stuttgart / Mannheim - Nový Mercedes-Benz CapaCity L může v základním provedení pojmout až 191 cestujících. Tento velkokapacitní kloubový autobus byl vyvinut pro mimořádně vytížené trasy v přeplněných městských oblastech. CapaCity L je překvapivě hbitý – nabízí vynikající manévrovací schopnosti, a to navzdory své výjimečné délce 21 m. Nový CapaCity L je rovněž skvělý v extrémních jízdních situacích: jeho nový ATC systém a důmyslné řízení čtvrté nápravy nastavují laťku vzhledem k bezpečnosti a manipulaci. Autobus má také skvělé ekonomické parametry v důsledku nízkých nákladů: CapaCity L je založen na modulárním systému nejprodávanějšího modelu Mercedes-Benz Citaro. Jeho účinný systém pohonu zajišťuje, že spotřeba paliva a emise jsou udržovány na nízké úrovni: žádný jiný městský autobus s dieselovým pohonem nespotřebuje méně paliva v přepočtu na prostor pro cestující.

**Rostoucí poptávka po velkokapacitních městských linkových autobusech**

„Velký“ někdy neznamená dost velký. To platí zejména v případě vytížených městských autobusových linek během dopravní špičky a specializovaných systémů BRT (Bus Rapid Transit), které využívají vyhrazené jízdní pruhy.

Všichni dopravci ve velkých městech a městských aglomeracích registrují nárůst počtu cestujících. Tato skutečnost sice ulehčuje situaci v ulicích města, avšak současně platí, že stávající dopravní systémy jsou přetíženy, téměř na limitu svých možnosti. V některých případech dostupné autobusy již zcela nedostačující, přičemž neexistuje možnost doplnit do jízdního řádu další služby, protože by to způsobilo jen hromadění autobusů na zastávkách a semaforech. Odpovědí na tento problém je Mercedes-Benz CapaCity L, který představuje součást řešení dopravních problémů městského centra.

**Od modelu Mercedes-Benz CapaCity k novému CapaCity L**

První volbou pro zákazníky v Evropě, kteří vyžadují vysokou kapacitu pro přepravu cestujících, je již sedm let osvědčený Mercedes-Benz CapaCity ve své verzi Euro V. Tento čtyřnápravový velkokapacitní kloubový autobus představuje špičku v mnoha ohledech: zhruba 350 autobusů CapaCity je používáno asi v deseti městech od Istanbulu v Turecku po Německo, což z tohoto modelu činí nejúspěšnější velkokapacitní autobus v Evropě.

Jeho nástupce, nový Mercedes-Benz CapaCity L, byl na popud dopravců dále zvětšen: s délkou přesně 20 995 mm je nový Mercedes-Benz CapaCity L přibližně o 1,5 m delší než jeho předchůdce a o 2,9 m delší než model Citaro G. To znamená, že nový CapaCity L je nejdelším městským linkovým autobusem v Evropě s jedním kloubem. Standardní verze nového CapaCity L může pojmout až 191 cestujících; pro srovnání – model CapaCity Euro V může přepravit 186 cestujících, a kloubový autobus Citaro G s motorem OM936h, nedávno uvedený na trh, může přepravit 163 cestujících.

**Obr na kolech s koncepcí šitou na míru**

Pouhá velikost pro koncepci velkokapacitního autobusu nestačí. U tohoto obra na kolech musí být zvažováno vše – rozměry, uspořádání náprav, řízení, pohonná jednotka, uspořádání dveří, jakož i provedení prostoru pro cestující. Klíčovými faktory jsou ovladatelnost a jízdní vlastnosti, praktičnost a bezpečnost na silnici, a v neposlední řadě i hospodárnost provozu.

Požadavky z hlediska ovladatelnosti jsou zřejmé. Další podstatné faktory však zahrnují podrobnosti, jako je například úhel přiblížení/vychýlení mezi přední a zadní částí (článkem); toto je důležité například při jízdě v oblastech, které obsahují prvky pro zklidnění dopravy, například zpomalovací ostrůvky. Mezi další faktory, zvláště důležité pro dopravce, patří snadná údržba a opravy, motory s nižší spotřebou paliva, nezbytná tažná síla a bezpečnost za kritických jízdních podmínek. S ohledem na kupní cenu je klíčovým faktorem rovněž spolehlivost v náročném pravidelném provozu, a to včetně dostupnosti náhradních dílů.

Nový Mercedes-Benz CapaCity L přináší všechny tyto prvky společně v jednom soudržném celku, který je vizuálně i technicky založen na již tisíckrát prověřené platformě nejprodávanějšího modelu Citaro G. Pohonný systém, včetně uspořádání jednotlivých sestav, je odvozen ze stejného zdroje, takže zajišťuje výjimečně snadné údržby a opravy. Použití jediného kloubového spoje k tomu přispívá – jedná se o významný nákladový faktor vzhledem k poměrně obvyklé životnosti deseti nebo více let. V neposlední řadě platí, že řidiči CapaCity se nemusí příliš přizpůsobovat: kokpit je stejný jako u zavedeného modelu Citaro, přičemž CapaCity L je téměř stejně hbitý jako Citaro G. Manévrování a couvání je stejně snadné jako u jakékoliv jiného autobusu s jedním kloubovým spojem.

**Velkokapacitní autobus založený na modulárním systému**

Pohled na technické údaje zdůrazňuje úzký vztah mezi novým CapaCity L a Citaro G: přední část až ke střední nápravě stejná, jak je vidět z rozměrů pro rozvor a přední převis. Zadní převis rovněž odpovídá známému městskému autobusu.

CapaCity L se od kloubového autobusu Citaro G liší především dalším segmentem přidaným k přední části, jakož i značně rozšířenou zadní části obsahující čtvrtou nápravu. Tím je zajištěno harmonické rozložení hmotnosti. Tyto přidané úseky také vysvětlují větší délku v porovnání s předchozím modelem. Tato větší délka je dána hlavně dodatečným segmentem s délkou 610 mm, který je vložen za druhou nápravou přední části, a druhým segmentem (660 mm) před hnací nápravou v zadní části.

Rámová konstrukce CapaCity L v zásadě rovněž vychází z modelu Citaro. Model CapaCity L je založen na modulárním systému, ať se jedná o použitou osvědčenou technologii prstencového rámu nebo o tzv. jílcové elementy v místech, kde se rámové prvky protínají. Nosná konstrukce CapaCity L byla posílena jen o tolik, aby bylo kompenzováno vyšší zatížení z důvodu větší délky, přítomnosti čtvrté nápravy a celkové přípustné hmotnosti vozidla 32 t (pro srovnání pro Citaro G činí 28 t).

Ve fázi vývoje využili inženýři pozitivní zkušenosti získané v průběhu mnoha let s první generací CapaCity. Nasazení tohoto modelu je reprezentováno 250 autobusy provozovanými na známé lince Metrobüs v Istanbulu, která představuje páteř zdejšího systému městské hromadné dopravy. Tuto linku denně využívá asi 800 000 cestujících – tento skutečný vytrvalostní test absolvovaly autobusy CapaCity mimořádně úspěšně.

**Různé možnosti designu**

Design nového CapaCity L rovněž jasně vypovídá o tom, že je přímo odvozen od nejprodávanější řady městských autobusů Citaro. Tento velkokapacitní autobus nabízí cestujícím přátelské uvítání již při nástupu. Velké skleněné plochy dodávají vozidlu přitažlivý, lehký a vzdušný zevnějšek, a to navzdory jeho impozantním rozměrům. Tvarované podběhy kol a rozpětí bočních oken propůjčují modelu CapaCity L moderní a zároveň dynamický vzhled.

Nový CapaCity L, stejně jako jeho předchůdce, je rovněž nabízen v alternativě standardního provedení s možností individuální stylizace. Design Metro zahrnuje boční obložení zakrývající různé střešní struktury autobusu, jako je například klimatizační systém.

Design Tram obsahuje střešní obložení po celé délce vozidla, a to i nad vlnovcem kloubového spoje. Vlnovec je navíc k dispozici v celé řadě různých barev a průsvitných materiálů. Stejně jako model Citaro může být i CapaCity L volitelně osazen hladkým předním křídlem, vizuálně rozšířenou skupinou zadních světel nebo panely zakrývajícími neřízená kola. Všechny tyto prvky lze navzájem individuálně kombinovat, což vede k velké rozmanitosti modelů.

**Překvapivě obratný navzdory své délce**

I přes svoji značnou celkovou délku je nový CapaCity L snadno ovladatelný; vyhovuje předpisům silničního provozu včetně definovaných požadavků na schopnost otáčení, a to díky maximálnímu úhlu rejdu (natočení kola vzhledem k podélné ose vozidla) předního vnitřního kola při zatáčení 42 stupňů a řízené čtvrté nápravě.

Průměr kruhu otáčení autobusu CapaCity L činí 24,47 m, přičemž minimální dráha otáčení v rámci kruhu otáčení je 7,1 m. Navzdory své délce 21 m proto CapaCity L nevyžaduje žádnou zvláštní výjimku ve vztahu ke kruhu otáčení. Stejně tak není omezeno jeho využití na určitých definovaných trasách.

Jediná výjimka potřebná v případě tohoto velkokapacitního autobusu souvisí – stejně jako v případě jeho předchůdce – s jeho výjimečnou délkou; nový CapaCity L s celkovou délkou 21 m jasně překračuje maximální zákonem povolenou délku 18,75 m pro soupravy vozidel.

**Nová úroveň jízdních vlastností a bezpečnosti pro velkokapacitní autobusy**

Ovladatelnost a jízdní vlastnosti jsou u velkokapacitních autobusů velmi důležitými faktory. CapaCity L nastavuje nový standard těchto kritérií. Charakteristickým rysem tohoto velkokapacitního autobusu je jeho čtvrtá náprava, která poskytuje především oporu pro zvýšenou povolenou celkovou hmotnost 32 tun (Citaro G 28 t) a zajišťuje rovnoměrně vyvážené rozložení hmotnosti. Tato čtvrtá náprava je současně prvkem, který autobusu CapaCity L dodává vynikající vlastnosti při zatáčení.

Nová řiditelná vlečená náprava se liší od verze používané u předchozího modelu tím, že představuje individuální zavěšení kola. Tato vlečená náprava se již osvědčila u zájezdových autobusů, jako je Mercedes-Benz Travego M a Travego L. Vlečená náprava kombinuje výjimečné odpružení s vynikajícími jízdními vlastnostmi a nízkým opotřebením pneumatik. V neposlední řadě rovněž přispívá k nízké spotřebě paliva modelu CapaCity L. CapaCity L může být volitelně vybaven řídicím systémem podélného a příčného náklonu. Tento elektronický systém dále zlepšuje stabilitu vozidla tím, že automaticky upravuje charakteristiky tlumiče v závislosti na jízdní situaci a zatížení vozidla.

**Ovládání pomocí ASA optimalizuje manévrovací schopnosti**

Ovládání elektro-hydraulického řízení čtvrté nápravy probíhá pomocí systému ASA (Additional Steering Axle). Ovládací jednotka systému využívá k výpočtu požadovaného úhlu natočení kol pro vlečenou nápravu celou řadu parametrů. Mezi tyto parametry patří úhel kloubového spoje, úhel natočení přední nápravy a rychlost autobusu, jakož i mnoho dalších klíčových proměnných. Pokud se aktuální úhel natočení kol liší od požadovaného úhlu, pak válec posilovače automaticky natočí čtvrtou nápravu v potřebném směru.

Při jízdní rychlosti vyšší než 40 km/hod je vlečená náprava automaticky centrována. To dále zlepšuje stabilitu v přímém směru a tím i jízdní vlastnosti CapaCity L při vyšších rychlostech. Proces centrování probíhá postupně a pro řidiče je nepostřehnutelný.

Mezi hlavní výhody CapaCity L v porovnání s ostatními velkokapacitními autobusy patří jeho neomezená schopnost manévrování při couvání. I v tomto případě je čtvrtá náprava aktivně řízena, stejně jako během jízdy vpřed při nízkých rychlostech. Úhel natočení kol je řízen úhlem kloubového spoje.

**Vynikající hodnoty pro kruh otáčení, dráhu otáčení a vychýlení**

Dobré chování nového CapaCity L při zatáčení je výsledkem náročné a podrobné výpočetní práce, jakož i rozsáhlých silničních testů. Vzhledem ke své délce vykazuje autobus CapaCity L působivě malý kruh otáčení s průměrem 24,47 m.

Další výhodou je minimální dráha otáčení v délce 7,10 m (dříve 7,48 m). Dráha otáčení je termín používaný k určení minimální šířky silnice, kterou vozidlo potřebuje pro svůj pohyb při zatáčení nebo otáčení – v praxi je toto číslo stejně důležité jako kruh otáčení.

Ve srovnání s předcházejícím modelem byla hodnota vychýlení snížena na 1,49 m (dříve 1,64 m). Tento údaj udává, jak dalece se zadní konec vychýlí, je-li volant plně otočen.

Důmyslný systém řízení čtvrté nápravy rovněž zmenšuje vychýlení zadní části vozidla při odjezdu z autobusové zastávky: systém řízení čtvrté nápravy v této situaci reaguje tak, že aplikuje předem definované zpoždění vzhledem k úhlu natočení přední nápravy. Tato chytrá koncepce znamená, že při odjezdu z autobusové zastávky se vlečená náprava vzdaluje od obrubníku (okraje chodníku) ještě před první plnou otáčkou volantu. Je-li to nezbytné (například při plném otočení volantu bezprostředně po rozjezdu), může řidič rovněž stisknout tlačítko pro vycentrování vlečené nápravy („funkce autobusová zastávka“). V obou případech je zabráněno dotyku kola a okraje chodníku a vychýlení zadního konce nad chodník autobusové zastávky.

Mezi další výhody CapaCity L patří harmonické rozložení hmotnosti v důsledku uložení motoru vzadu a dvojité nápravy v zadní části. Toto řešení zároveň zajišťuje mimořádné jízdní vlastnosti, jakož i vynikající trakci. Ta může být v případě potřeby dále zlepšena krátkým odlehčením vlečené nápravy, čímž se automaticky zvýší zatížení na hnací nápravu.

**Unikátní systém ATC (Articulation Turntable Controller) autobusu CapaCity L (systém** **zabraňující sevření částí kloubového vozidla)**

Jedním z klíčových prvků velkokapacitního autobusu CapaCity L je jeho kloubový spoj. Jedná se o standardizovanou kloubovou platformu používanou po celém světě, která je rovněž použita v modelu Citaro G. Maximální úhel kloubu při plně otočeném volantu je v obou případech 54,5 stupňů.

Dalším důvtipným řešením v CapaCity L je unikátní systém ATC (Articulated Turntable Controller) nově vyvinutý společností Mercedes-Benz. ATC nastavuje nový standard jízdních vlastností a bezpečnosti kloubových autobusů: dynamický řídicí systém ATC pracuje rychle a především přesně podle potřeb regulace hydraulického tlumení spoje v závislosti na faktorech, jako jsou úhel natočení kol, úhel kloubu, rychlost a zatížení. ATC přitom využívá data z datové sběrnice CAN.

Efekt: Zatímco jinde obvyklá vysoká základní úroveň tlumení kloubu může vyvolat zřetelnou tendenci k nedotáčivosti v zatáčkách a ke zvýšenému opotřebení pneumatik na přední nápravě, kloub CapaCity L funguje během normálních, stabilních provozních podmínek prakticky volně a je tlumen pouze třením mezi jednotlivými prvky. To optimalizuje schopnost ohýbání a sílu vynakládanou na řízení, což vede k tomu, že síly potřebné k ovládání volantu a reakce kloubového autobusu jsou prakticky stejné jako u rigidního (neohebného) vozidla. Snížená tendence k nedotáčivosti minimalizuje opotřebení pneumatik na přední nápravě.

Pokud se vozidlo dostane do nestabilní situace (například na kluzké silnici), pak se tlumení spoje podle potřeby rychle změní. Kloubový autobus se tak v rámci fyzikálních zákonů může velmi rychle stabilizovat, takže nedochází k rozhoupání zadní části ani k obávanému sevření přední a zadní části. Nový ATC systém je tedy jediný systém svého druhu, který má podobný efekt jako systém elektronického řízení stability (ESP).

To představuje úplně novou úroveň bezpečnosti kloubových autobusů. S přechodem na novou B2E elektronickou platformu bude ATC rovněž použit u modelu Citaro G.

**Nová elektronická platforma B2E**

Předpokladem pro ATC a další bezpečnostní systémy je nová elektronická struktura B2E (Bus Electronic / Electric Architecture), která je v současné době zaváděna v celé rodině modelů Citaro. B2E je systém zdokonalovaný od samého počátku, protože i když byla tato technologie nakonfigurována pro autobusy, je v zásadě odvozena ze systému použitého v nákladních automobilech Mercedes-Benz. S přechodem na Euro VI byla B2E navíc vyzkoušena a testována, mimo jiné, u autobusů Mercedes-Benz Travego.

Tato nová elektronická / elektrická architektura zavádí nové řídicí jednotky a jiný operační systém, avšak zároveň přináší zlepšení kvality. Například je nyní k dispozici diagnostický protokol prostřednictvím datové sběrnice CAN.

Autobusy s novou strukturou elektroniky se vyznačují modifikovanou přístrojovou deskou, novým multifunkčním volantem a pákami na sloupku řízení, novými přístroji s displejem, modifikovanými ovládacími tlačítky a novou řídící jednotkou systémů vytápění, větrání a klimatizace převzatých z modelů zájezdových autobusů. V CapaCity L se zapalování nyní nachází na konzole mezi řidičem a bočním oknem, tj. jako u modelu Citaro.

Řidiči ocení volant s rozšířeným rozsahem nastavení. Novinkou v městském linkovém autobusu je nastavení pro přestávky řidiče: volant je možné sklopit směrem dopředu do vertikální polohy, což umožňuje velmi snadný přístup k pracovní stanici řidiče.

**Přechod na nový model je pro řidiče snadný**

S výjimkou změn v kokpitu v rámci zavádění B2E toho není mnoho, na co si řidič při přechodu z modelu Citaro G na CapaCity L musí zvykat. V obou autobusech řidič sedí na vyvýšeném podstavci, takže jeho oči jsou ve stejné úrovni jako očí cestujících. Pracovní místo řidiče je rozměrné a ve všech ohledech ergonomicky navržené. Výšku a úhel přístrojové desky lze spolu s volantem nastavit obvyklým způsobem tak, aby sezení bylo dokonalé.

Mezi další charakteristiky patří vynikající výhled směrem dopředu a do strany, jednoduché a intuitivní ovládání, jakož i řada praktických odkládacích přihrádek. CapaCity L může být stejně jako Citaro vybaven kterýmikoliv dveřmi ze širokého sortimentu ochranných dveří řidiče. Nezávislé zavěšení předních kol zajišťuje vynikající jízdní komfort, zatímco integrovaný chránič proti čelní srážce poskytuje optimální bezpečnost pro řidiče v případě nehody.

Jedním ze zásadních a náročných předpokladů pro bezpečné řízení velkokapacitního autobusu je dokonalý přehled o okolí, zejména v oblasti kolem zadní části. Design CapaCity L tento problém viditelnosti zjednodušuje již tím, že autobus má jen jeden kloub. Kromě toho má dvě vnější kamery na pravé a levé zadní části, což řidiči

umožňuje sledovat, co se v okolí zadní části děje. Stejně jako v případě konvenčního kloubového autobusu jsou dveře ovládány automaticky. V případě potřeby může řidič monitorovat interiér pomocí kamer.

**Výkonný a vysoce efektivní: motor autobusu CapaCity L**

CapaCity L spoléhá na osvědčené pohonné komponenty modelu Citaro G, které již byly oceněny pro svoji výjimečnou účinnost. Na levé straně zadní části je vertikální šestiválcový motor Mercedes-Benz OM 470 o objemu 10,7 litrů. Tato jednotka splňuje standardní emise Euro VI a je k dispozici ve dvou výkonových kategoriích – 265 kW (360 k) s točivým momentem 1700 Nm a 290 kW (394 k) s točivým momentem 1900 Nm; tyto motory zaručují silný tah bez ohledu na okolnosti. Ty by mohly zahrnovat náročný terén plus plný počet cestujících, kdy autobus využívá povolenou celkovou hmotnost 32 tun.

Přenos výkonu je výhradně záležitostí osvědčených automatických převodovek s měničem točivého momentu od ZF a Voith používaných v modelu Citaro. Nový CapaCity L je vybaven vysoce pokročilou a hospodárnou technologii, která se již osvědčila v modelu Citaro Euro VI. Společnost Mercedes-Benz předpovídá totéž pro nový CapaCity L: žádný městský autobus s dieselovým pohonem nespotřebuje méně paliva na jednoho cestujícího než tento nový velkokapacitní autobus.

Při vývoji této nové generace městských autobusů byla zvláštní pozornost věnována zajištění hospodárnosti pomocných spotřebičů. V případě městských linkových autobusů tyto spotřebiče spotřebují zhruba čtvrtinu paliva. Řízené alternátory fungují úsporněji a mají proto podstatně delší životnost. Nízké vstupy zkracují čas a snižují množství stlačeného vzduchu potřebného pro funkci „kneeling“ na zastávkách. Dvoustupňový vzduchový kompresor pracuje hospodárněji a má delší životnost. Efektivněji pracuje i chladicí ventilátor s řízeným čerpadlem.

Za zmínku stojí i jedinečný rekuperační modul, který spolu s palubními bateriemi slouží pro dodatečné krátkodobé akumulování energie: Superkondenzátory akumulují energii generovanou během jízdy vozidla na neutrál (při uvolněném akceleračním pedálu) a vrací ji zpět do systému pro větší podporu rozjezdu nebo jízdy do svahu. Během těchto fází s vysokou spotřebou proto motor CapaCity L nemusí napájet alternátory, aby generovaly napětí.

**Opravy a údržba**

Vzhledem k době vlastnění městských linkových autobusů v délce deseti i více let se společnost Mercedes-Benz při vývoji nového CapaCity L zaměřovala zejména na to, aby údržba a opravy tohoto velkokapacitního autobusu byly co nejsnadnější – to pro dopravce představuje velké plus. V tomto ohledu opět zdůrazňujeme, že autobus CapaCity L využívá výhod modulárního systému modelu Citaro:

prakticky veškeré komponenty důležité pro údržbu jsou nejen identické, ale také se ve vozidle nachází na stejném místě. To zjednodušuje údržbu na dílně i vedení zásob náhradních dílů, což snižuje náklady. Rovněž palivo a AdBlue jsou doplňovány na stejných místech jako u modelu Citaro G.

**Důraz na hospodárnost**

Výjimečná hospodárnost CapaCity L je patrná i v jiných oblastech, nesouvisí jen s vysokým počtem cestujících. Rovněž pořizovací náklady na tento velkokapacitní autobus jsou při přepočtu na jednoho cestujícího výrazně nižší, než je tomu u běžného kloubového autobusu.

**Hodnotný vnitřek: interiér autobusu CapaCity L**

Délka prodloužená o 2,9 m ve srovnání s kloubovým autobusem Citaro G nebo o 1,5 m ve srovnání s předchozím modelem znamenala pro vývojáře další možnosti vzhledem k návrhu interiéru. V případě CapaCity L byly prioritou tři faktory: flexibilní design prostoru pro cestující umožňující zohlednit různá přání dopravců, uspořádání poskytující co nejvíce sedadel pro cestující a rychlý pohyb cestujících s ohledem na jejich velký počet.

Zatímco model CapaCity je až dosud k dispozici s možností výběru ze tří nebo čtyř dveří dvojité šířky, nový větší model CapaCity L v budoucnu nabídne možnost další pětidveřové verze se dvěma dveřmi mezi první a druhou nápravou, a to za účelem dalšího urychlení pohybu cestujících na mimořádně vytížených trasách.

**Flexibilní design prostoru pro cestující**

Různá uspořádání prostoru pro cestující dodávají novému CapaCity L velkou flexibilitu z hlediska plnění požadavků dopravců. Až ke druhé nápravě je vzezření interiéru naprosto stejné jako u modelu Citaro ve verzi sólo nebo kloubového autobusu. V přední části zadního článku se nachází další oblast pro stání naproti dveřím.

Základní uspořádání umožňuje mnoho různých obměn. Sklopná sedadla v oblastech pro stojící cestující přispívají k univerzálnosti autobusu. Oblast s jednotlivými sedadly za druhou nápravou lze rovněž nahradit místem ke stání, které lze volitelně vybavit sklopnými sedadly.

CapaCity L byl pro prvního zákazníka, provozovatele veřejné dopravy „Hamburger Hochbahn“, upraven pro 165 cestujících – 43 sedících a 122 stojících. To představuje nárůst o 12 míst pro cestující ve srovnání s předchozím modelem a o 39 míst ve srovnání s modelem Citaro G se srovnatelným uspořádáním a systémem pohonu. Tento CapaCity L demonstruje svoji obrovskou flexibilitu dalšími jedenácti sklopnými sedadly v prostoru pro stojící cestující. Základem pro tyto výpočty je realistická představa, že na jeden metr čtvereční připadá šest lidí. Z čistě početního hlediska platí, že při povolené úrovni osm lidí na metr čtvereční by se kapacita zvýšila o 14 míst na 179 cestujících.

**CapaCity L – ideální pro potřeby systémů BRT**

Celkově vzato, nový CapaCity L se perfektně hodí pro použití na frekventovaných trasách a v systémech BRT. Jeho nízkopodlažní koncepce po celé délce prostoru pro cestující podporuje přístupnost a je rovněž ideální pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace.

Příjemné a otevřené provedení prostoru pro cestující mu dodává přívětivý vzhled. Zakřivené a zřetelně umístěná držadla jsou nejen bezpečnostním faktorem, ale rovněž poskytují vizuální vodítko pro cestující při pohybu v autobuse. Horizontálně instalovaná držadla mají oválný průřez a jsou příjemná na dotek. Velkorysá výška ke stání okolo 2,3 m přispívá k pocitu příjemného a vzdušného prostoru, a to i při velkém počtu cestujících.

Na popud dopravců věnovali vývojáři zvláštní pozornost zajištění místa pro stání pro velké množství cestujících. Autobus CapaCity L dosahuje mimořádně vysoké úrovně variability díky volitelným sklopným sedadlům v oblasti pro stání a samostatným sedadlům v zadní části předního článku.

**Důmyslná klimatizace velkokapacitního autobusu**

Elektrické radiátory na bočních stěnách a vysoce výkonný systém pomocného vytápění pracují rychle a efektivně, a udržují ve velkokapacitním autobuse správnou teplotu. Horní zavěšená okna, vzduchovody s větracími otvory, elektricky ovládané střešní poklopy a střešní ventilátory zajišťují efektivní proudění čerstvého vzduchu.

Za zmínku stojí také výkonný volitelný systém klimatizace CapaCity L s integrovaným střešním ohřívačem, který má chladicí výkon až 43 kW (pro srovnání: u modelu Citaro G je tento výkon 38 kW) a je tedy schopen uspokojit vysoké požadavky i v klimaticky náročných oblastech.

**CapaCity L následovaný kompaktnější verzí CapaCity**

I když velkokapacitní autobus CapaCity L poskytuje četné výhody, mnozí přepravci tuto obrovskou kapacitu nutně nepotřebují, a to ani ve špičkách. Rovněž požadovaná infrastruktura pro velkokapacitní autobus o délce 21 m v podobě autobusových zastávek, dílen a nádraží není všude k dispozici. Společnost Mercedes-Benz proto hodlá v patřičnou dobu rozšířit svou nabídku kloubových autobusů o další kompaktnější verzi modelu CapaCity.

Tento autobus CapaCity bude mít délku 19,7 m a zaplní mezeru mezi kloubovými autobusy Citaro G (18,1 m) a CapaCity L (21 m). Jediný technický rozdíl bude spočívat ve vynechání dvou segmentů v přední a zadní části CapaCity L. Všechny ostatní konstrukční prvky, včetně čtyřnápravového provedení a uspořádání dveří a hnacího ústrojí, zůstanou zachovány. Tímto krokem se rozvor mezi druhou a třetí nápravou zmenší od 7260 mm do 5990 mm. Průměr kruhu otáčení se současně sníží z 24,47 m na 22,93 m, což dále zlepší manévrovací schopnosti, a to zejména v úzkých ulicích.

**CapaCity L: rozsáhlý a důkladný zkušební program**

Při vývoji autobusu CapaCity L mohl vývojový tým těžit z rozsáhlých zkušeností s předchozím modelem a z postupného zavádění nové generace autobusů Citaro. Nicméně, i CapaCity L byl podroben řadě velmi důkladných funkčních testů a testů v podmínkách reálného provozu. Toto testování, stejně jako u nového modelu Citaro, zajišťuje vysokou kvalitu od samotného počátku sériové výroby. Klíčovou součástí tohoto programu bylo rozsáhlé zimní testování ve Skandinávii zaměřené na zavěšení kol, jízdní vlastnosti a topné systémy, jakož i komplexní praktické testování brzd, zkoušky řízení vlečené nápravy a elektronických/elektrických systémů. Dalším důležitým testem bude nadcházející zákaznický test v podmínkách reálného provozu na linkových trasách s cestujícími na palubě. Tento test bude proveden s modelem CapaCity L provozovatelem veřejné dopravy „Hamburger Hochbahn“ v Hamburku.

Toto zkušební období bude zpočátku trvat dva týdny. Pokračovat bude další etapou na jaře příštího roku, kdy proběhnou intenzivní zákaznické testy s dalšími vozidly. Toto testování v podmínkách reálného provozu umožní, aby nový Mercedes-Benz CapaCity L prokázal svou skutečnou velikost.

**Více informací naleznete na media.daimler.com nebo www.daimler.com**

****