



Mercedes-Benz

Tiedotusvälineille 21.9.2016

Julkaistavissa heti

Daimler linja-autot Hannoverin IAA 2016 -näyttelyssä:

Mercedes-Benz Future Bus osoittaa robotiikan mahdollisuudet tulevaisuuden linja-autoliikenteessä

- Mercedes-Benz Future Bus with CityPilot: Robotti astuu joukkoliikenteeseen
- Tehokkuus: Entistä taloudellisemmat, puhtaammat ja voimakkaammat moottorit
- Mercedes-Benz Citaro NGT: Kaasulla entistä hiljaisemmin ja puhtaammin
- Ajaminen: Led-ajovalot parantavat turvallisuutta ja pienentävät käyttökuluja

Mercedes-Benz Future Bus with CityPilot: Robotti astuu joukkoliikenteeseen

Puoliautonominen Mercedes-Benz Future Bus with CityPilot osoittaa konkreettisesti, millaiseksi tulevaisuuden paikallisliikenne voi muuttua. Konseptimalli perustuu yhteistoiminnallisuuteen sekä kamera- ja tutkateknologiaan sekä Mercedes-Benz Actros Highway Pilot -konseptiautoon, joka nähtiin IAA-näyttelyssä kaksi vuotta sitten.

CityPilot-järjestelmä tunnistaa liikennevalot, kommunikoi niiden kanssa ja osaa ajaa turvallisesti läpi liikennevaloristeyksistä. Se havaitsee myös tiellä olevat esteet, ennen kaikkea jalankulkijat, ja jarruttaa automaattisesti estettä lähestyessään. Mercedes-Benz Future Bus with CityPilot ajaa bussipysäkeille sekä avaa ovet ja sulkee ne täysin automaattisesti. Prototyyppi kykenee myös ajamaan turvallisesti tunneleissa. Järjestelmän perustana on noin tusina kameroita sekä lyhyen ja pitkän kantaman tutkat, jotka skannaavat edessä olevaa tietä ja havainnoivat auton ympäristöä. Järjestelmä käyttää paikannukseen GPS-signaalia, ja kun kaikki tieto kerätään yhteen, auto osaa paikallistaa itsensä kartalla jopa senttien tarkkuudella.

Mercedes-Benz Future Bus with CityPilot suoritti ensimmäisen julkisen koeajonsa heinäkuussa Hollannissa Amsterdamin Schipholin lentokentän ja Haarlemin kaupungin välisessä liikenteessä. Lähes 20 kilometrin reitillä bussin nopeus oli maantiellä noin 70 km/h, ja auto osasi tunnistaa tien esteet ja jalankulkijat luotettavasti. Kuljettajan ei tarvinnut kertaakaan reitin aikana koskea jarru- tai kaasupolkimiin, mutta vastaantulevan liikenteen aikana hänen kätensä olivat ohjauspyörällä tieliikennesäädösten mukaisesti. Käytännössä kuljettaja voi kuitenkin koska tahansa puuttua peliin ja ottaa bussin hallinnan kokonaan itselleen.

Tehokkuus: Entistä taloudellisemmat, puhtaammat ja voimakkaammat moottorit

Daimler linja-autot esittelee IAA-näyttelyssä viimeisimmän kehitysversiona kuusisylinterisestä OM 470 -rivimoottorista, jonka iskutilavuus on 10,7 litraa. Sen uusia ominaispiirteitä ovat huomattavasti aikaisempaa suurempi ruiskutuspaine, uudet ruiskutussuuttimet, palotilan uusittu muotoilu ja entistä kovempi ahtopaine. Moottorissa hyödynnetään myös pakokaasujen takaisinkierätystä (EGR), epäsymmetristä ruiskutusta sekä uutta, Daimlerin itse kehittämä turboahdinta polttoaineenkulutuksen optimoimiseksi. Moottorin toimintatapaa on yksinkertaistettu luopumalla muun muassa hukkaportista ja EGR-anturista.

OM 470 -moottorin tehokkain versio tuottaa **335 kW** (456 hv) tehon ja 2200 Nm:n väännön. Moottori on saatavana Setra ComfortClass 500 -sarjan S 515 HD-, S 516 HD/2-, S 516 HD- ja S 517 HD -malleihin. Voimansiirrosta vastaa joko uusi kuusivaihteinen GO 230 -vaihteisto (vakiovaruste) tai GO 250-8- automaattivaihteisto. Kaikki Mercedes-Benzin linja-autot ovat nyt myös yhteensopivia prEN 15940 -standardin mukaisten vaihtoehtoisten nestemäisten polttoaineiden kanssa.

Mercedes-Benz Citaro NGT: Kaasulla entistä hiljaisemmin ja puhtaammin

Yksi IAA-näyttelyn uutuuksista on Mercedes-Benz Citaro NGT, jonka M 936 G -moottori käyttää maa- ja biokaasua. Kompakti ja kevyt 7,7-litrainen moottori vastaa suorituskäytöltään dieselmoottoria, mutta sen melu- ja päästöarvot ovat omassa luokassaan. Turboahdettu moottori perustuu moderniin OM 936 -dieselmoottoriin ja on asennettu keulalle pitkittäin. Teho on 222 kW (302 hv) ja huippuväntö on käytettävissä 1200–1600 kierroksen alueella. Eräissä suhteissa kaasukäyttöinen moottori jopa alittaa Euro VI -päästönormit huomattavasti. Voimansiirtoon käytetään momentinmuuntimella varustettua automaattivaihteistoa.

Mercedes-Benz Citaro NGT:n uudet kaasusäiliöt ja moottorin kompakti koko ovat omiaan pienentämään linja-auton lisäpainoa dieselkäyttöisiin kilpailijoihin verrattuna. Lisäpainoa kertyy näin ainoastaan 485 kiloa. Citaro NGT:n perusmallin kuljetuskapasiteetti on 96 ja pidemmän Citaro G NGT:n 153 matkustajaa.

Ajaminen: Led-ajovalot parantavat turvallisuutta ja pienentävät käyttökuluja

Mercedes-Benz ja Setra esittelevät IAA-näyttelyssä ensi kertaa maailmassa linja-auton led-ajovalot, jotka lisäävät sekä kuljettajan ja matkustajien että muun liikenteen turvallisuutta. Koska led-valojen värilämpötila muistuttaa päivänvaloa, ne rasittavat kuljettajan silmiä aikaisempaa vähemmän. Myös led-valojen valoteho säilyy lähes muuttumattomana koko niiden käyttöajan ajan. Huolto- ja vaihtotarve on huomattavasti pienempi kuin halogeeni- ja ksenon-valoilla, joten pitkäikäiset ledit vähentävät korjaamokäyntejä ja säästävät huoltokuluja.

Mercedes-Benzin ja Setran led-valoratkaisussa sekä lyhyet että pitkät ajovalot on sijoitettu yhteen saman valoumpion sisään. Lyhyillä valoilla ajettaessa palaa viisi lediä, ja pitkille vaihdettaessa ledejä sytty kolme lisää. Kaksoisledit saa Setra TopClass 500 ja ComfortClass 500 -linja-autoihin sekä Mercedes-Benz Citaroon.

Tiedotteeseen liittyviä lisätietoja:

Veho-konsernin media-arkisto, tiedotteet ja pienet kuvat löytyvät osoitteesta

<http://news.cision.com/fi/veho-oy-ab>

Lisätietoja myös www.veho.fi ja www.mercedes-benz.fi ja <http://media.daimler.com/>.

Isot kuvat tehtaan sivuilta <http://media.daimler.com/>

Lisätietoja:

Antti Puolakkainen, myyntijohtaja, Veho Hyötyajoneuvot, puh. 050-5511951, antti.puolakkainen@veho.fi

Nina Uschanov, markkinointi- ja PR-päällikkö, Veho Hyötyajoneuvot, puh. 050 4421 522,
nina.uschanov@veho.fi