

► Prise en main du Mercedes Sprinter City 77

Maxi-capacité

Le Mercedes Sprinter City 77 n'est pas un minibus ordinaire. Pour ce maxi-capacité de 40 places, de 8,66 m de long, un troisième essieu a été rajouté !

Après le Sprinter City 35 (6,94 m, 22 places), le 65 (7,70 m, 28 places), le Sprinter City 77 est le dernier-né de la gamme urbaine du constructeur à l'étoile. Long de 8,66 m, l'arrière du véhicule est rallongé. Il repose sur 2 essieux et permet d'offrir aux passagers encore plus de places assises et debout. Il dispose par ailleurs d'une large double-porte à l'avant et à l'arrière pour faciliter la montée et la descente.

Il est par ailleurs doté d'un Mercedes CDI 4-cylindres, bi-turbo double-étage. Ce 2,15 l développe 163 ch ; la boîte de vitesses Mercedes est automatique et à 5 rapports.

Le « petit bus » idéal

Mercedes estime que son City 77 a toute sa place dans un réseau urbain. Il a en effet un grand avantage par rapport aux 12-mètres et plus : il peut passer partout compte tenu de son petit gabarit. À noter que les roues des essieux arrière ne sont pas directionnelles !

Notre prise en main entre Paris et Versailles nous avait donné rendez-vous sur le rond-point porte



Le conducteur bénéficie d'un siège à suspension pneumatique avec accoudoirs. Sympa.

Maillot. Après être monté, nous prenons la direction du Trocadéro.

Lesté de sacs de sable pour une mise en situation optimale, nous constatons que le véhicule maintient une bonne tenue de route, due à la position des essieux arrière (avec suspension pneumatique et agenouillement latéral) et l'excellent rapport poids/puissance.

Malgré la hauteur importante du véhicule (2,84 m avec la clim de toit), le Sprinter City 77 fait preuve d'une grande stabilité. Il faut dire que ce véhicule testé est équipé du correcteur électronique de trajectoire prenant en compte la répartition des charges (baptisé « Adaptive ESP »).

Étant donné sa longueur, un petit coup d'œil dans



Photos Gilbert

On aperçoit ci-dessus le bi-turbo double-étage (avec un petit turbo pour les plages de régime inférieures et un plus gros pour les supérieures). Cette technique de suralimentation permet de bénéficier d'une montée en pression rapide garantissant un couple élevé et des temps de réponse rapides dès les bas régimes.

les rétros est toujours nécessaire, particulièrement à Paris, où il faut faire davantage attention dans les virages.

Ce Sprinter n'a aucun mal à grimper la côte de la fameuse Route des gardes de Meudon (D181). La descente se fait en douceur, le ralentisseur Telma (l'AF30-35) jouant pleinement son rôle.

Fiche technique

MOTORISATION

Mercedes OM 651 DE22 LA, Euro 5-EEV ; 4-cylindres, de 2,15 l, développant 163 ch à 3 800 tr/min.

BOÎTE

Mercedes automatique à 5 rapports.

SUSPENSION

AV : suspension à roues indépendantes ; AR : suspension pneumatique avec agenouillement latéral ; barres anti-roules AV et AR ; correcteur électronique de trajectoire Adaptive ESP.

FREINAGE à disques ; dispositifs ABS, ASR ; ralentisseur Telma AF30-35.

PNEUMATIQUES

205/75 R 16 C ; pas de roue de secours.

DIMENSIONS

- Longueur : 8,66 m
- Largeur : 2,15 m
- Hauteur incluant clim de toit : 2,84 m
- Hauteurs intérieures : 2,26 m (entrée AV), 2,15 m (milieu), 2,09 m (entrée AR)
- Empattement : 4,10 m, entre 1^{er} et 2^e essieu AR : 99 cm ; porte-à-faux AV : 1 m ; AR : 2,56 m
- PTAC : 6,8 t.
- Porte conducteur.
- Capacité : 10 places + 1 assises, 2 emplacements pour usagers en fauteuil roulant (de série) ; 5 sièges à assise rabattable (en option) ; total : 40 avec places debout.

RÉSERVOIR

Carburant gazole : 100 l

Le poste de conduite est impressionnant. Sa position est haute grâce à un plancher surélevé. Derrière le volant, on a une vue comme sur un car.

Le conducteur bénéficie d'autre part d'un siège à suspension pneumatique à multiples réglages.

Le tableau de bord et la planche sont les mêmes que sur le Sprinter ver-



Les double-portes de type métro rendent l'accès aisé. Les personnes en fauteuil peuvent accéder à l'avant ou à l'arrière grâce à une rampe manuelle. Le Sprinter City 77 dispose de 2 places pour usager en fauteuil roulant.

Équipements de série

- Fermeture centralisée, vitres électriques et rétros électriques et dégivrants.
- Climatisation d'une puissance de 18 kW (conducteur : 7 kW ; passagers arrière : 11 kW) ; chauffage additionnel à eau chaude : 5 kW.
- Siège conducteur à suspension pneumatique + accoudoirs
- Coffret technique (avec alimentation, 12 ou 24 V) avec rangements conducteur et extincteur intégré
- Rails d'ancrage au sol pour siège UFR (entrée AR) + ceinture
- Pack micro conducteur + prise 12 V au niveau du caisson de siège conducteur

En option

- Ralentisseur Telma
- Caméra de recul avec écran au tableau de bord
- Chauffage additionnel à eau chaude 10 kW.
- Prédiposition téléphone kit mains-libres
- Trappes de toit à commande électrique
- Chrono numérique
- Prédiposition billettique avec barre de fixation et câblage



Le plancher est bas et plat. Seuls les sièges reposent sur des podestés.

sion fourgon dont il est décliné. À droite du siège du conducteur, un gros caisson permet au transporteur d'aménager, s'il le souhaite, un équipement de billettique et dessous, divers objets ; il s'avère aussi un emplacement pratique pour le conducteur...

Le rétro côté gauche a été spécialement conçu pour

le City 77 avec 3 petits miroirs pour les angles morts.

Miroirs bien placés

À l'avant droite, les manœuvres lors des arrêts pour les montées et descentes sont facilitées par 2 miroirs : l'un à l'extérieur en partie supérieure et l'autre, plus bas, situé près de la vitre.

Enfin, le poste de conduite est séparé du reste de l'habitacle par une vitre.

Les passagers peuvent monter à bord ou descendre via 2 doubles-portes de 1,25 m de large à ouverture de type métro. Au sol, au niveau de l'entrée de chacune des portes, deux panneaux peuvent se soulever : il s'agit des rampes manuelles, facilement manipulables par le conducteur. Il y a 2 places pour des personnes en fauteuil roulant : à l'avant et à l'arrière. Bien vu.

Du volume, de l'espace

Les passagers peuvent se déplacer aisément dans le véhicule, grâce au plancher bas et plat mais attention à certains endroits, la marche peut surprendre : 8 des 10 sièges sont en effet placés sur des podestés, (type strapontins), situés sur l'emplacement réservé aux personnes en fauteuil roulant (face à la double-porte avant).

Mains courantes, éclairage au pavillon et grandes baies vitrées complètent le City 77, paré pour desservir n'importe quel type de ligne urbaine et/ou périurbaine.

La prise en main arrive à sa fin : nous arrivons à notre point final, le parking du château de Versailles, après environ 2 heures de trajet et plusieurs arrêts simulant ceux d'un bus. ◀

François GILBERT