

► Mercedes Benz Citaro G et Sprinter City 65

Deux étoiles pour la ville



Mercedes a une fois de plus démontré qu'il était à la pointe dans le domaine des urbains. Nous avons testé sur notre circuit la version longue du Citaro, le 18-mètres articulé, baptisé « G » et, à l'opposé, le mini Sprinter City 65 d'une longueur de 7,71 m.

Ils sont tous deux des urbains qui se complètent, l'un en grande capacité, le Citaro G de 152 places (dont 33 places assises incluant le conducteur) et l'autre, le Sprinter City 65, conçu pour les petites lignes ou les compléments. Il est capable de transporter jusqu'à 26 passagers (dont 14 places assises incluant le chauffeur).

Côté motorisation, ils ont en commun le fait de répondre aux nouvelles normes antipollution et sur le plan de l'accessibilité, une montée/descente du trottoir au plancher (et inversement) sans aucun effort, y compris pour une personne en fauteuil rou-

lant. Des rampes ont été prévues lorsque la configuration de la voie publique est inégale et ne permet pas un accostage parallèle à l'arrêt ou que la hauteur des trottoirs n'est pas conforme. Nous les avons fait rouler sur notre circuit urbain et périurbain.

Citaro grande capacité

Long de 18,12 m, le Citaro G reprend les caractéristiques du modèle standard de 12 m avec une face avant comportant un grand pare-brise et au-dessus de la calandre une partie peinte en noir pour camoufler les essuies-glaces, deux blocs optiques intégrant les clignotants et les



Photos Gilbert

Le Citaro articulé dispose d'un poste de conduite royal !

Ci-contre : placé à l'entrée, un rangement pour la boîte de secours et le triangle de sécurité.



feux nuit/jour et, en partie supérieure, des rétros peints en gris.

Sa carrosserie de couleur jaune est visible partout. D'ailleurs, au début de circuit traversant le 16^e arrondissement jusqu'au Trocadéro, les têtes des passants se tournent avec cette interrogation : « S'agirait-il du prochain bus de la RATP ? ».

Cette version articulée n'a aucun problème pour manœuvrer dans les rues parisiennes, notamment lorsque nous tournons avenue Albert de Mun (de l'avenue du Président Wilson) le rayon de braquage (trottoir à trottoir) n'est que de 9 580 mm ! Entre la partie avant et arrière (l'ensemble étant relié



L'accès au radiateur est possible grâce à ce panneau qui s'ouvre comme une porte.



Pour son Citaro G, Mercedes a donné la priorité aux places assises.

par un soufflet transparent) l'angle atteint 54°.

Pour le reste, le Citaro est équipé de quatre doubles portes (toutes à ouverture de type métro), d'une rampe manuelle capable de résister jusqu'à 350 kg, de grandes baies vitrées assurant clarté à l'intérieur et vue panoramique vers l'extérieur...

Le poste de conduite, positionné en hauteur donne ainsi une bonne vue sur la circulation. De nombreux appareils sont placés juste au-dessus du conducteur (dont un écran branché sur une des 3 caméras de surveillance dans l'habitacle), ainsi qu'une barre

inférieure à droite où sont alignées exclusivement les touches de commandes des portes, le conducteur dispose d'une grande variété de rangements et de confort : grand compartiment intégré dans la porte de la cabine pour y placer une sacoche, en plus d'autres rangements... Et ce n'est pas tout : cintre situé derrière le siège (ce dernier est également pivotant), double porte-gobelets monté dans la paroi de la cabine...

Emplacements techniques astucieux

Autre emplacement discret mais bien utile : en montant par la première porte,



Fiche technique

Longueur : 18,12 m

Largeur : 2,55 m

Hauteur : 3,12 m

Capacité véhicule testé : 152 places (soit 32 assises + conducteur + 119 debout)

Porte-à-faux avant : 2 805 mm ; arrière : 3 430 mm

Empattement : essieu avant - essieu médian - arrière 5 900 mm / 5 990 mm

Charge maxi essieu avant : 7 500 kg ; milieu : 10 000 kg ; arrière : 11 500 kg

Poids à vide : 17 t ; PTAC : 28 t

Moteur Mercedes OM 470 6 cylindres de 10,6 l de 394 ch, implanté verticalement

Boîte ZF Ecolife 6 AP 2000 à 6 rapports

Essieux avant et arrière : ZF

Suspension avant et arrière pneumatique (à roues indépendantes à l'avant), amortisseurs avant Sachs à réglage électrique, arrière ZF Sachs

Freins à disques, ralentisseur intégré à la boîte, ASR

Rayon de braquage (entre trottoirs) : 19,16 m

Clim : Spheros ou Konvekta de 36 kW

Pneumatiques : Michelin 265R/70 R 22,5

Réservoirs : gazole 300 l ; circuit d'huile 30 l environ ; AdBlue 32 l ; lave-glace : 20 l.

Par le biais du pare-chocs, on peut accéder au réservoir du lave-glace et changer aisément une ampoule si nécessaire.

nement. A l'avant, la calandre s'ouvre en sa partie supérieure pour accéder au réservoir de lave-glace ou permettre de remplacer une ampoule. Les batteries ont été aménagées côté droit (portes) dans un des coffres prévus à cet effet près du soufflet.

Autre exemple : à l'arrière gauche, pour faciliter l'intervention des techniciens, Mercedes a aménagé une porte donnant accès au système de ventilation (le moteur étant positionné à gauche et le pot catalytique à droite). Ainsi, moteur et différents équipements sont accessibles via trois grands panneaux.

Côté motorisation, on retiendra que le Citaro articulé est doté du moteur OM 936 de 7,7 l et l'OM 471 de 10,7 l. Le premier dit « compact et puissant » offre 299 ou 354 ch. Le deuxième, « léger mais puissant » développe 360 ou 394 ch.

la planche de bord abrite un coffre renfermant deux boîtes de premier secours ainsi que le triangle de sécurité en cas de panne.

Qui dit autobus, dit trousseilles pour y caser de nombreux équipements veillant à son bon fonction-

D'après les tests réalisés par le constructeur, en comparaison avec Euro 5, la baisse de consommation atteint jusqu'à 8,5 % pour les nouveaux moteurs Euro 6. Le montant du carburant économisé peut atteindre de 800 à 1 400 € par an environ, estime Mercedes.



Photos Gilbert

Pas de gros changements dans le poste de conduite par rapport à la version fourgon du Sprinter, qui reste néanmoins confortable et fonctionnel.

Fiche technique

- Longueur** : 7,71 m
- Largeur** : 2,42 m (avec rétros, 1,99 m sans)
- Hauteur** : 2,90 m (avec clim)
- Capacité véhicule testé** : 23 places (soit 13 assises + 1 + 1 UFR + 9 debout)
- Porte-à-faux** avant : 1 020 mm ; arrière : 2 371 m
- Empattement** : 4 325 mm
- Charge maxi essieu** avant : 2 000 kg ; arrière : 3 800 kg
- PTAC** : 5,6 t
- Moteur** Mercedes OM 651 4 cylindres de 2,15 l de 163 ch
- Boîte** Mercedes 7G-Tronic Plus automatique à 7 rapports + ralentisseur Telma
- Suspension** avant amortisseurs hydrauliques, arrière pneumatique
- Freins** à disques, ABS, Break Assist, ASR et ESP
- Rayon de braquage** (entre trottoirs) : 15,30 m
- Clim** : Carrier Süttrak de 11 kW
- Pneumatiques** : Michelin 205/70 R 16 C
- Réservoir** : gazole 75 l ; circuit d'huile 11 l environ ; lave-glace : 7 l.

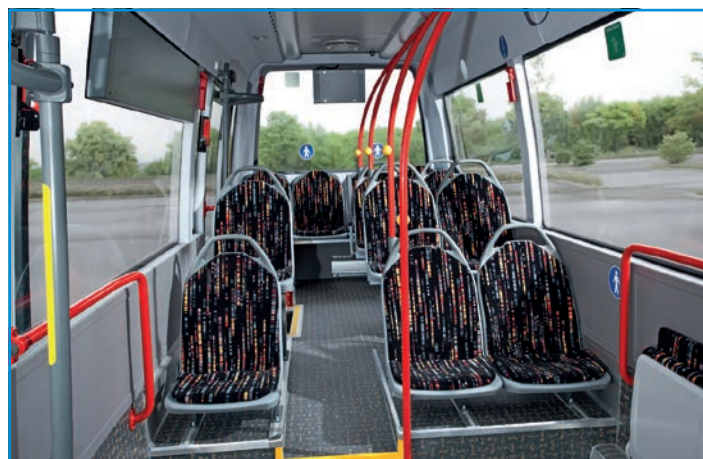
Sprinter City 65

Le Sprinter est disponible dans une gamme composée de trois modèles et destinée à la desserte urbaine. La version compacte est le Sprinter 35 d'une longueur de 6,96 m en 22 places (dont 10 assises) et la version longue, le Sprinter 65 (7,71 m de long) avec une capacité de 26 places (ou 23 places + un fauteuil roulant). Il y a également une version en 3 essieux baptisée Sprinter City 77 (8,70 m, capacité jusqu'à 40 personnes).

Le Sprinter City 65 que nous avons testé (aménagé en 13 sièges + conducteur) est doté d'une porte à doubles battants à l'avant (l'entrée est large de 1 250 mm), comme dans les bus, assurant ainsi un accès aisé pour les usagers et une descente rapide.

Mercedes a choisi, comme ses concurrents, un plancher bas et plat à l'entrée. La raison est simple : une personne en fauteuil roulant peut prendre place dans un espace réservé situé juste derrière le conducteur.

Les passagers peuvent prendre place dans les sièges aménagés à l'ar-



La partie haute à l'arrière a été aménagée avec des sièges. L'accès est aisé pour un fauteuil roulant (photo à droite).

rière (au nombre de 13, soit 1 rangée de 4 sièges au fond du véhicule et 3 rangées de 2 sièges + 1). Le modèle testé était doté de 4 assises rabattables.

Il se faufile partout

On retiendra de ce superbe véhicule, des vitres latérales teintées venant se positionner très bas (pour avoir le même effet que sur les bus soit une visibilité importante sur l'extérieur), une hauteur intérieure gigantesque (2,26 m au niveau de l'entrée), un poste de conduite vaste et complet et de nombreux équipements comme la suspension pneumatique arrière ou le pare-brise panoramique.



Le Sprinter City, du fait de son empattement de seulement 4,32 m, peut se faufiler partout ce qui a pu être vérifié dans les rues de la capitale et celles de Versailles.

Il est propulsé par le moteur Mercedes 4 cylindres

OM 651 de 2,15 l développant 163 ch. Il est associé à la boîte de vitesses automatique Mercedes 7G-Tronic Plus qui a été plus qu'efficace dans les montées ou les descentes le véhicule bénéficiant également du ralentisseur Telma.

François GILBERT