

# Consommations et dépollution des Autocars

## Consommation de carburant nettement inférieure avec la Setra ComfortClass 500 Euro VI.

Durant le "Record Run Buses 2012", la nouvelle génération d'autocars de tourisme Euro VI Setra, la ComfortClass 500, a démontré que deux objectifs apparemment contradictoires peuvent être atteints en même temps. En effet, il est désormais possible de réduire la consommation de carburant ainsi que les émissions de gaz tout en respectant la nouvelle norme Euro VI. Les autocars de la nouvelle ComfortClass 500 sont conformes à la norme Euro VI et assurent donc une baisse allant jusqu'à 80 % des émissions d'oxydes d'azote. Ces tests en conditions réelles supervisés par DEKRA ont prouvé que la toute nouvelle génération de véhicules Euro VI consomme **8,2 % de gazole de moins** que ceux de la série précédente. Un avantage primordial prouvé lors du "Record Run Buses 2012" : la technologie Euro VI de série sur la nouvelle ComfortClass 500 est très rentable pour les autocaristes.



Des mesures méticuleuses effectuées par DEKRA.

Les véhicules du test et leurs missions ont été contrôlés par DEKRA, un organisme d'expertise indépendant. Le 17 octobre 2012, soit plusieurs jours avant le départ officiel, un employé de DEKRA a procédé au contrôle de tous les véhicules.

Il a apposé des scellés afin d'exclure toute possibilité de frauder en rajoutant du carburant ou en réduisant la charge du véhicule. Outre le ravitaillement en carburant et en AdBlue, l'expert de DEKRA était également chargé de la surveillance complète pour le test de comparaison de la consommation. Toutes les étapes ont également été prises en photo.



Informés en permanence : grâce aux services télématiques de FleetBoard.

Lors du test comparatif, il n'y avait pas que DEKRA qui avait tout sous contrôle. Même à distance, l'expert en télématique Armin Schuster, chez Daimler, avait un œil sur tous les paramètres. À partir du centre de localisation basé à Leipzig, il pouvait voir sur son ordinateur où se trouvaient les autocars et quels conducteurs étaient au volant. Il était également en mesure d'observer « en direct » des données telles que le kilométrage parcouru, les messages émis par le système de diagnostic intégré du véhicule ainsi que le style de conduite. Le centre de localisation jouait aussi le rôle de point d'information central pour tous les participants.



ComfortClass 400  
avec Euro V



22,9 l  
/100 km

ComfortClass 500  
avec Euro VI



21,0 l  
/100 km

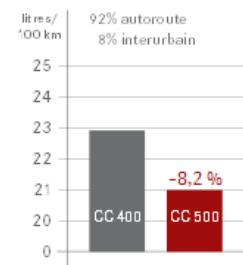
-8,2 %

Les valeurs absolues mesurées sur 7 000 km sont époustouflantes. Les deux autocars réalisent des économies qui ne manqueront pas d'intéresser les exploitants d'autocars.

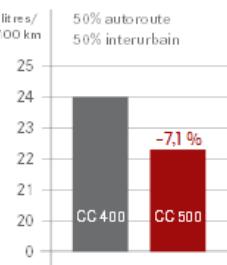
de gazole, le besoin d'AdBlue est également considérablement réduit sur la nouvelle ComfortClass 500. Dans la version Euro V, la consommation était d'environ 23,0 l/100 km, tandis que 21,0 l/100 km suffisent pour la nouvelle version Euro VI.

Les tendances de consommation de ces véhicules de série, sont une orientation fiable des seuils qui sont accessibles en exploitation courante pour des véhicules de transport de personnes 50 places et plus. Ces chiffres doivent permettre aux commanditaires d'études comparatives entre rail et route d'actualiser les simulations qui encore font état de 32 litres aux 100 kilomètres en moyenne.

A ce saut technologique favorable à l'exploitant, il faut ajouter que le bus se décline en gammes moyennes et en petits véhicules offrant une possibilité d'adapter les moyens et donc les consommations à la fréquentation des lignes. 23 litres de consommation pour un bus de 50 places est de loin une performance inégalable avec les autocars les plus légers.



Les économies résultant de notre test comparatif sont basées sur le rapport 92 % autoroute/8 % route.



Si le pourcentage de trajet sur route passe à 50 %, les économies restent, après calcul, à un niveau impressionnant de 7,1 %.