Ônibus

**Informação à Imprensa**

29 de agosto de 2023

Novos ônibus rodoviários Mercedes-Benz O 500 economizam até 10% de combustível nas elevadas altitudes dos Andes

* Resultado foi obtido em testes sob condições severas a mais de 4.000 metros de altitude no Peru
* Além da economia no consumo, o motor OM 460 LA e a transmissão automatizada ZF Traxon reafirmaram sua força, robustez e resistência, chegando a operar em subida constante por 3 a 4 horas nos testes da região andina
* Avançadas tecnologias dos modernos ônibus O 500 oferecem alto padrão de conforto e segurança para os passageiros e o motorista
* Novos O 500 para regiões andinas e outros países da América Latina também foram testados no Brasil, Chile e México

Lançados no último mês de julho, os novos chassis de ônibus rodoviários Mercedes-Benz para países da região andina e da América Latina – O 500 RSD 2448 6x2 de 478 cv e O 500 RS 1945 4x2 de 448 cv Euro 5 – chegaram ao mercado após um intenso programa de testes sob condições severas em grandes altitudes de estradas peruanas, a mais de 4.000 metros, a fim de avaliar performance, consumo, robustez e segurança.

“Os testes na Cordilheira dos Andes no Peru nos trouxeram um excelente resultado: os novos ônibus O 500, mais potentes, chegaram a economizar até 10% de combustível, em comparação ao portfólio atual, conforme as condições da estrada e o estilo de condução do motorista. Isso se deve à harmonia do trem de força, que se destaca pelo novo motor Mercedes-Benz OM 460 LA, pela transmissão automatizada ZF Traxon, eixos traseiros robustos e gerenciamento eletrônico”, afirma Jens Burger, diretor geral do Centro Regional Daimler América Latina. “Nos testes da região andina peruana, este conjunto motriz reafirmou sua robustez e resistência, chegando a operar com folga em subida constante por 3 a 4 horas condição comum nessa topografia~~.~~ Além disso, é importante destacar que as avançadas tecnologias dos modernos ônibus O 500 oferecem alto padrão de conforto e segurança para os passageiros e de condução para o motorista”.

**O 500 foi testado em trajetos severos e condições extremas**

Os testes no Peru, em condições similares às operações regulares dos ônibus O 500 em grandes altitudes, envolveram trajetos muito severos, com várias adversidades, estradas em boas condições e também algumas não pavimentadas, inclinações acentuadas e temperaturas baixas.

Antes da etapa peruana, os novos ônibus foram submetidos a testes de durabilidade e performance no Brasil e no México, onde atualmente já estão com mais de 400.000km. No Chile, foram realizados ajustes finos do trem de força e análises de partida em frio e saídas em rampas.

“Esses veículos foram testados nas mais rigorosas condições de altitude e temperatura. O desenvolvimento foi pensado em atender principalmente às operações de transporte rodoviário de passageiros na região andina, como de fretamento no segmento da mineração e turismo”, ressalta Mauricio Yamamoto, Managing Director de Ônibus para a América Latina. “No Peru, alguns testes contaram com a participação de motoristas instrutores de empresas clientes, que puderam experimentar o desempenho do novo O 500 em primeira mão e verificar a economia no consumo além de conhecer detalhes das tecnologias de segurança e de auxílio à condução”.

**O 500 são produzidos pela Mercedes-Benz do Brasil**

Os novos O 500 são produzidos pela Mercedes-Benz do Brasil em sua fábrica de São Bernardo do Campo, na Região Metropolitana de São Paulo. A linha de produção desses veículos é a mais avançada do setor no País, utilizando conceitos da Indústria 4.0.

Tanto o O 500 RSD 2448 6x2 de 478 [cv@1.800](mailto:cv@1.800) rpm e torque de 2.300 [Nm@1.100](mailto:Nm@1.100) rpm, “El más potente”, como o O 500 RS 1945 4x2 de 448 [cv@1.800](mailto:cv@1.800) rpm e torque de 2.200 [Nm@1.100](mailto:Nm@1.100) rpm, são equipados com o motor Mercedes-Benz OM 460 de 6 cilindros e 12,9 litros, similar à versão consagrada no caminhão extrapesado Mercedes-Benz Actros. Os veículos atendem às legislações locais de emissões com a consagrada tecnologia Euro 5.

“Para obter mais potência e eficiência, lançamos o motor OM 460 para os veículos O 500 que atendem aos países andinos e outros mercados latino-americanos, o qual possui o aumento da capacidade volumétrica para 12,9 litros, novo turbocompressor com pressão de 2.4 bar e nova pressão de injeção de diesel de max de 2.200 bar para garantir uma melhor pulverização do combustível e queima mais efetiva”, diz Jens Burger. “Além disso, passou a ser equipado com novo módulo de controle do motor, nova arquitetura eletrônica, nova unidade de processamento de ar eletrônica eAPU e eVisco controle inteligente de acionamento do ventilador do radiador”.

**Transmissão automatizada ZF Traxon, robusta e econômica**

O trem de força desses novos ônibus rodoviários O 500 conta com a robusta transmissão automatizada ZF Traxon de 12 marchas, com opção de Over Drive e Direct Drive e com possibilidade de receber Intarder, sistema de freio auxiliar Retarder.

“Entre as principais características da Traxon destacam-se uma estratégia de mudanças de marcha que prioriza a economia de combustível, funcionamento silencioso, alto torque de entrada, menor volume de óleo lubrificante e menor custo de manutenção”, afirma Jens Burger.

Essa transmissão vem equipada ainda com EcoMode (maior eficiência no consumo de combustível), EcoRoll (utiliza a inércia do veículo para economizar combustível), PowerMode (mudanças de marcha em rotações mais altas que asseguram maior agilidade nas subidas e nas ultrapassagens) e Holder (sistema de auxílio de partidas em rampas).

**Referência em avançadas tecnologias de segurança**

A Mercedes-Benz do Brasil tem consolidado os ônibus O 500 rodoviários como os sistemas mais completos e tecnológicos de segurança no mercado. Entre os seus destaques incluem-se o ABA 5, quinta geração do sistema de frenagem de emergência ativa, assistente de ponto cego e o controle inteligente do farol alto, além dos mais de 20 itens de segurança já conhecidos pelo mercado.

O **sistema de frenagem de emergência (ABA 5)** intervém em caso de colisão iminente com veículos em movimento ou parados na via, além de reconhecer ciclistas e pedestres, que é a grande novidade dessa tecnologia. Primeiramente, o ABA 5 emite um alerta visual e sonoro para o motorista. Se não há reação, o sistema automaticamente realiza uma leve intervenção nos freios ou pode chegar até a uma frenagem de emergência completa, se for o caso. Isso reduz o risco de colisões e minimiza efeitos de um eventual acidente. Além disso, os freios permanecerão acionados após a parada total do ônibus, até que o motorista efetue algum comando no pedal de freio ou acelerador.

No caso do assistente de ponto cego (SGA), o sistema identifica o que acontece do lado direito do ônibus, local onde se faz necessário maior atenção do motorista, detectando pedestres, ciclistas e automóveis na via, parados ou em movimento. A atuação do SGA resulta em mais segurança nas vias e mais tranquilidade para o motorista.

Segurança e comodidade para o condutor do ônibus também são garantidas pelo controle inteligente de farol alto (IHC). O sistema opera de forma autônoma, reduzindo o farol alto quando a câmera detecta luminosidade contrária e assim o motorista pode se concentrar ainda mais na via e no tráfego. O sistema utiliza a câmera frontal do LDWS, possibilitando total integração com o farol do encarroçador.

**Mais itens de segurança disponíveis para chassis de ônibus O 500 rodoviários:**

* ESS – sinalização de parada de emergência
* LDWS (Lane Departure Warning System) – sistema de aviso de faixa
* Assistente de Atenção – monitora o nível de atenção do motorista durante a condução do veículo
* ACC (Active Cruise Control) – piloto automático adaptativo
* TPMS (Tyre Pressure Monitoring System) – sistema de monitoramento da pressão e temperatura dos pneus
* Piloto automático de velocidade
* Sistema de auxílio em rampa
* Top-Brake – sistema auxiliar de freio
* Sistema anti-tombamento
* EBS – sistema eletrônico de freios
* ECAS – suspensão pneumática controlada eletronicamente
* ESP – controle eletrônico de estabilidade
* Freio a disco ou tambor

Assessoria de Imprensa Mercedes-Benz Caminhões & Ônibus:

E-mail: [pool-id.mercedes-benz\_press@daimlertruck.com](mailto:pool-id.mercedes-benz_press@daimlertruck.com)

Mais informações sobre a Mercedes-Benz estão disponíveis na internet em:

[https://www.mercedes-benz-trucks.com.br/institucional/imprensa/releases](https://www.mercedes-benz-trucks.com.br/institucional/imprensa/release#s)