

Autobus urbani

**470**

Lunghezza 10 e 12 metri  
Potenza DIN 149 kW (203 CV)

**FIAT**  
veicoli industriali



**IVECO**

# Chi vive in città deve muoversi presto e bene

Per migliorare l'efficienza del trasporto collettivo e soddisfare i passeggeri, l'autobus deve muoversi bene nel traffico cittadino e devono muoversi bene i passeggeri sull'autobus.

La nostra ricerca si è perciò concentrata sulla intera concezione del mezzo ed è nato così il 470: un autobus nuovo per prestazioni, nuovo per il disegno e la distribuzione degli spazi, nuovo per tutti gli standard di qualità.

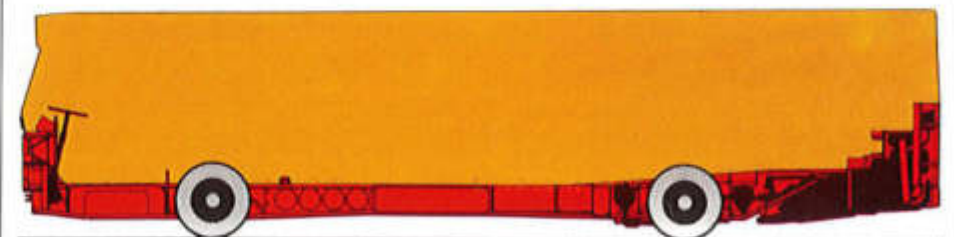
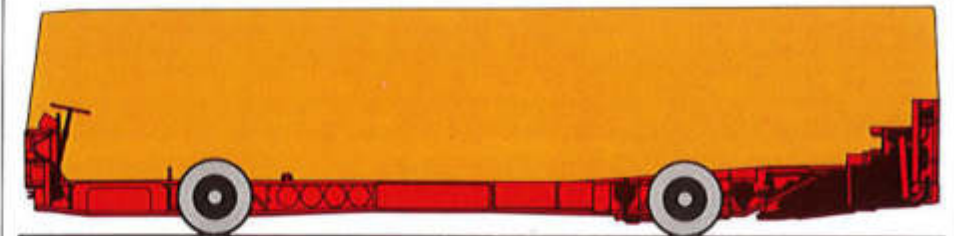
Alla progettazione del 470, con gli specialisti dell'Iveco, hanno collaborato i tecnici delle aziende di trasporto portando le idee e le molteplici esigenze di chi affronta

tutti i giorni problemi di traffico, di viabilità, di urbanistica in città piccole e grandi. Il progetto dell'autobus 470 corrisponde ad una formula europea in fatto di trasporto urbano: è l'autobus realizzato secondo le indagini, le necessità, le legislazioni espresse dalle città d'Europa. Il 470 è disponibile nelle versioni da 10 e 12 metri con tre porte (4 a richiesta sul 12 metri).

È stato omologato secondo il Decreto Ministeriale 18.4.1977, che recepisce le norme ECE-ONU (Commissione Economica per l'Europa).



Parabrezza a profilo piano:  
a richiesta è disponibile anche quello a sperone.



Il basso pianale e la disposizione della meccanica consentono la più razionale utilizzazione dello spazio.

# Confort e sicurezza dei passeggeri

Il 470 può trasportare un gran numero di passeggeri e consente agli utenti di ogni età di salire e scendere agevolmente per la facilità dell'accesso, l'ampiezza e il numero delle porte, il basso pianale.

## Salire e scendere presto e bene

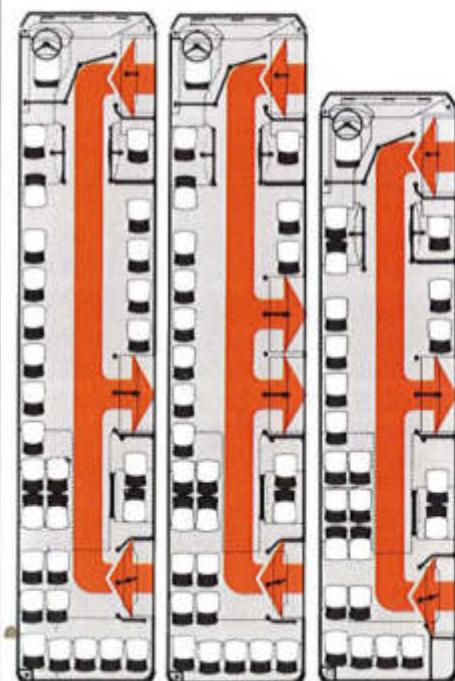
I vantaggi di avere 3 doppie porte a libro (o 4 a richiesta sul 12 metri) di cui due sugli sbalzi, tutte apribili verso l'interno: flusso dei passeggeri più rapido, minori spostamenti per raggiungere l'uscita, tempi di sosta più brevi.



## Uno spazio tutto per i passeggeri

Un migliore sfruttamento dello spazio, la razionale disposizione dei sedili permettono una elevata capacità di trasporto per entrambe le versioni.

Versione	10 metri	12 metri
Posti a sedere	20	28
Posti di servizio	1	1
Posti in piedi	82	89
Totale posti	103	118



## Assorbimento dei sobbalzi

Le sospensioni pneumatiche integrali, e indipendenti sulle ruote anteriori, consentono le migliori prestazioni nelle diverse condizioni di impiego. Il moderno sistema adottato sul 470 è composto da 6 molle ad aria (2 anteriori e 4 posteriori) e 6 ammortizzatori (2 anteriori e 4 posteriori). Tutte le manovre nel traffico: accelerazioni, frenate, sterzate, giungono molto smorzate all'interno dell'autobus, dove le condizioni di marcia sono di tutto riposo.



## Stabilità dei passeggeri in piedi

A questo particolare scopo ubbidisce il correttore di assetto con due valvole livellatrici sulla sospensione anteriore ed una sulla sospensione posteriore agenti sulla pressione delle molle ad aria. Questo organo mantiene il piano di calpestio in posizione orizzontale.

## Partenze e rallentamenti dolci

Il cambio automatico con 3 marce meccaniche (4 a richiesta)

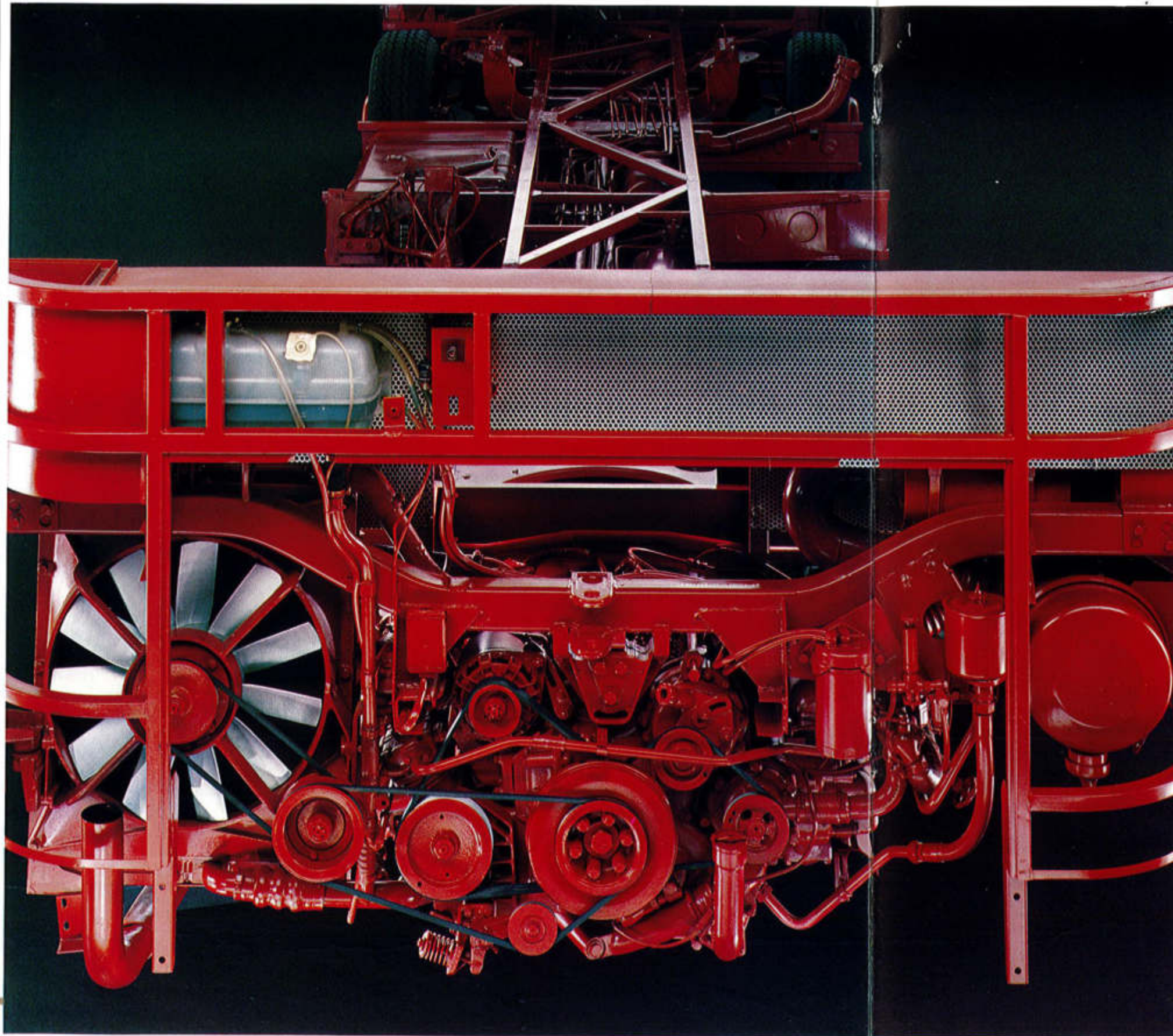


è provvisto di un rallentatore idraulico incorporato che entra in azione premendo il pedale del freno.

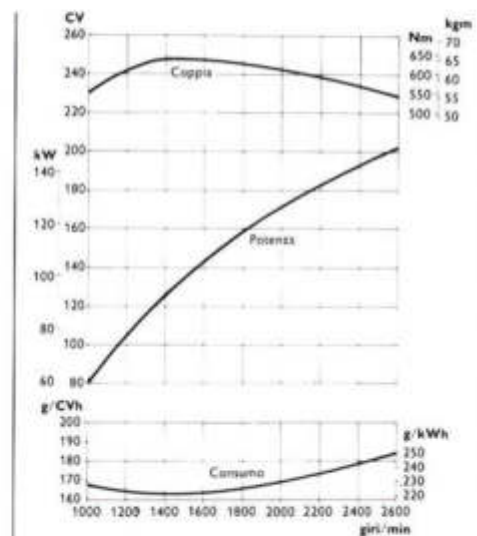
Consente di graduare nel modo più soddisfacente i rapporti di velocità, in modo da ridurre al minimo le brusche accelerazioni ed i rallentamenti improvvisi.



# Se l'autobus viaggia spedito contribuisce a trasportare più passeggeri



I pronti disimpegni nelle partenze sono merito del motore Fiat da 203 CV (149 kW), dotato di un'ottima ripresa. Una coppia massima di 65 kgm a 1500 giri al minuto consente di spuntare a pieno carico anche su forti pendenze. Motore di elevate prestazioni è un diesel a 6 cilindri in linea orizzontale, ad iniezione diretta. Con i suoi 9572 cm<sup>3</sup> di cilindrata, è stato dimensionato per avere un contenuto regime massimo di rotazione. Questa formula tecnica è alla base dell'ottimo rendimento in termini di consumo, dell'affidabilità e della durata.



## Nel rispetto dell'ambiente

La particolare taratura di 203 CV è stata studiata per ottenere una migliore combustione del carburante, ridurre così la fumosità ed aumentare la silenziosità.

Il posizionamento posteriore del motore e il moderno sistema di isolamento contribuiscono a ridurre ulteriormente il già basso quoziente di rumorosità a livelli minimi per un autobus urbano. Un insieme di accorgimenti di isolamento acustico limita anche i rumori del funzionamento degli asservimenti idraulici, pneumatici e meccanici.



# Strutture solide e componenti affidabili per una gestione efficiente

La regolarità di esercizio e l'economia della gestione del veicolo dipendono, oltre che dal consumo, dall'affidabilità dei gruppi di componenti e dai costi di manutenzione. E l'affidabilità vuol sempre dire lunga durata. Nella componentistica la specializzazione produttiva degli stabilimenti Iveco ha permesso di elevare a nuovi standard di qualità la già collaudata tradizione della Fiat nel settore autobus.

Il telaio robusto, a traliccio di tipo reticolare, è costituito da tubi in acciaio a sezione rettangolare e lamiere profilate. Assicura una lunga durata all'intera struttura e alla carrozzeria.

La carrozzeria ha un'ossatura in profilati di acciaio collegati fra loro con «nodi» muniti di speciali rinforzi. Saldata elettricamente al telaio forma con questo una robusta struttura portante.

Il sistema frenante è di tipo pneumatico, con due circuiti indipendenti, uno per l'asse anteriore e uno per l'asse posteriore. Grazie all'impiego di freni a cuneo a doppia avvolgenza, è esente da ogni tipo di vibrazione.

È stato realizzato un sistema di recupero automatico dei giochi che consente l'eliminazione delle frequenti regolazioni e una maggiore aderenza: una frenata



dunque efficace ed una ridotta necessità di manutenzione.

Il ponte di tipo portante, a doppia riduzione, è stato progettato specificatamente per questo veicolo.

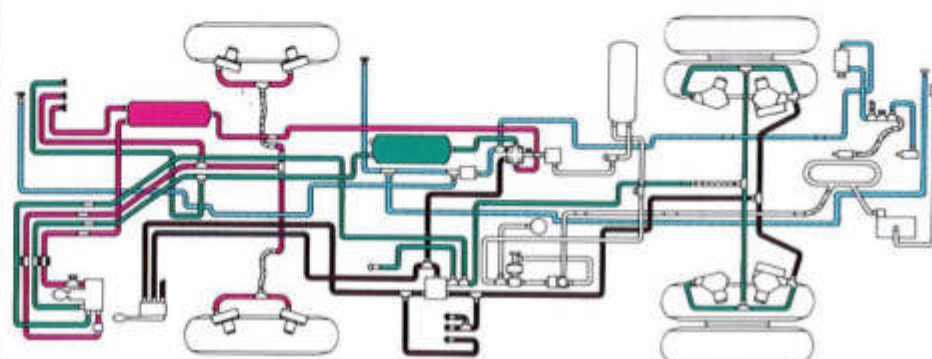
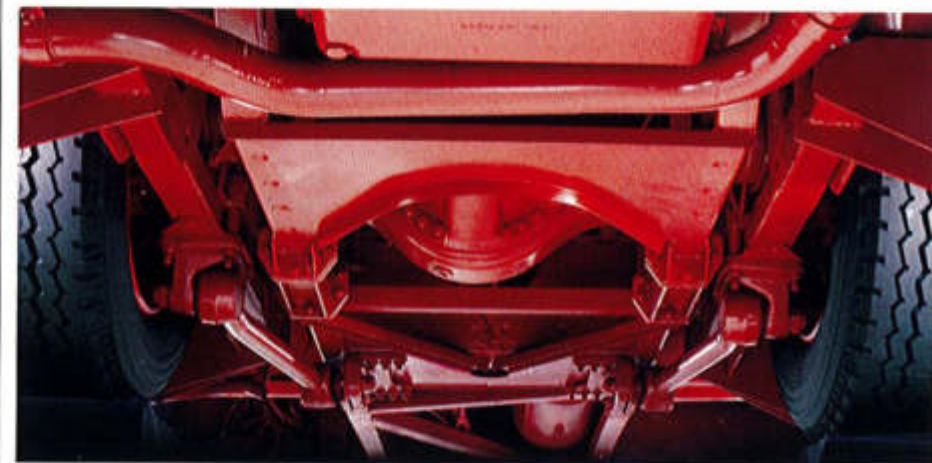
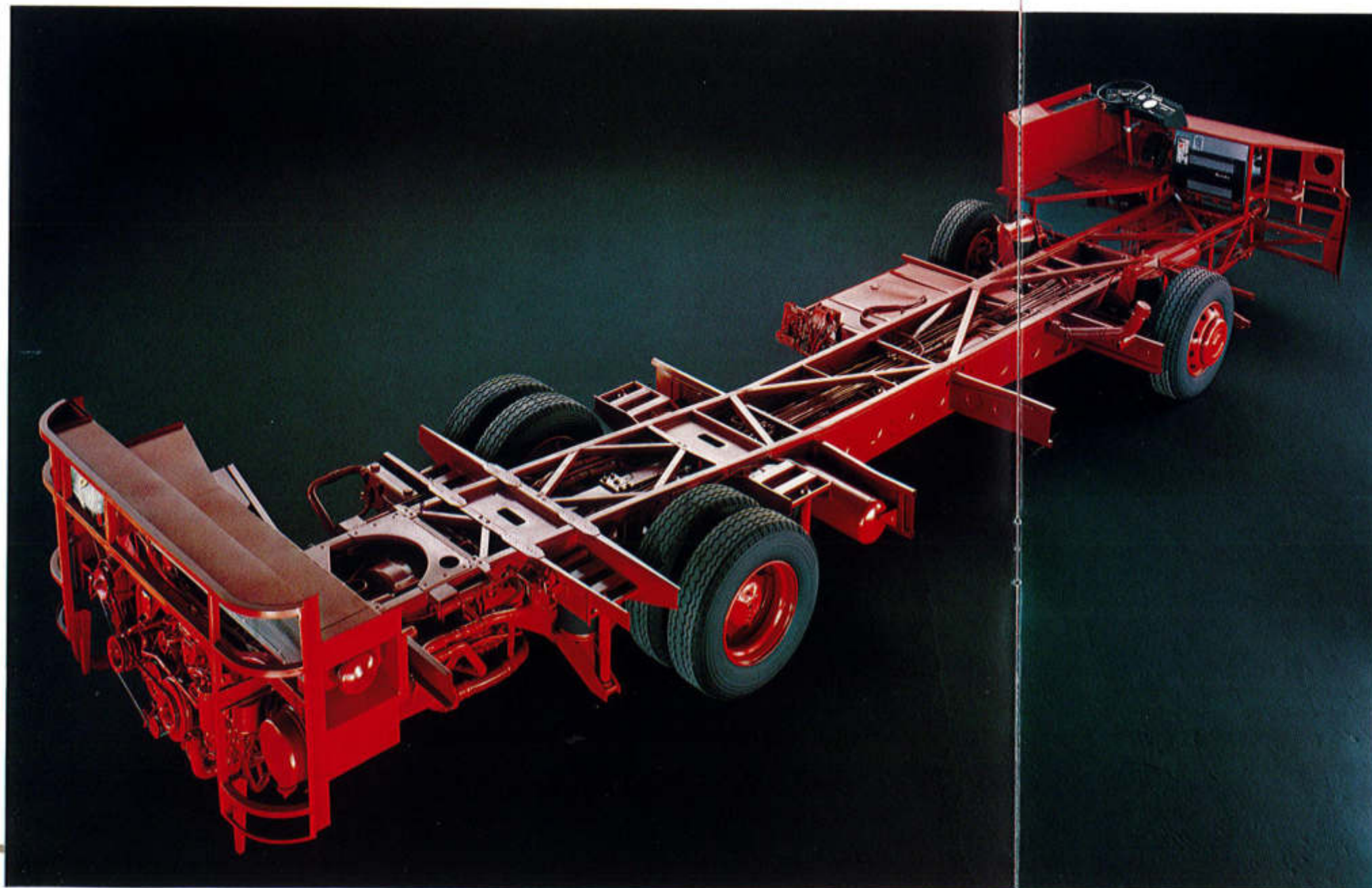
Consente prestazioni, in termini di ripresa e silenziosità, di standard elevato, tipiche dell'impiego per trasporto persone nelle aree urbane. Concepito in ottimale combinazione col

motore ed il cambio, riduce al minimo le dispersioni di potenza lungo la catena cinematica contribuendo a contenere i consumi.

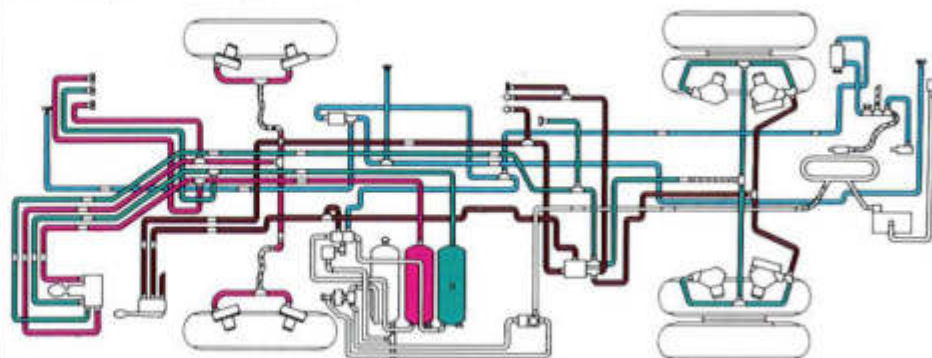
L'asse anteriore con sospensioni a ruote indipendenti con molle ad aria è stato studiato per un confort e una stabilità di tipo automobilistico.

Gli organi di direzione con il loro buon rendimento riducono gli sforzi del conducente.

Le tubazioni in rame dei collegamenti di tutte le apparecchiature idrauliche e pneumatiche garantiscono lunga durata e affidabilità a tutti gli organi di frenatura e di servizio.



Schema impianto frenante del 10 metri.



Schema impianto frenante del 12 metri.