

ORLANDI: MODERNITÀ E TRADIZIONE

Fondata a Modena nel 1859, l'atelier Orlandi è una delle carrozzerie che hanno scritto la storia del trasporto persone: dai suoi cancelli è uscito, nel 1899, il primo omnibus a motore italiano. Da molti anni è il centro di riferimento per lo stile e la realizzazione degli autobus granturismo Iveco. Grazie alla cultura dell'allestimento artigianale "su misura", oggi al servizio della più avanzata industrializzazione, la carrozzeria Orlandi è in grado di rispondere a ogni esigenza con la più ampia scelta di personalizzazione.

EURO RIDER INTERURBANO DI LINEA



IRISBUS ITALIA SpA
SEDE DI MODENA
VIA EMILIA OVEST, 911
41100 MODENA - ITALY

<http://www.iveco.com> - <http://www.orlandiebus.com>
Iveco - Publication 145076008 - Printed in Italy - 11/00 - Stamperia Artistica Nazionale - Torino
Iveco opera nell'ottica di una continua evoluzione e si riserva di apportare modifiche al proprio prodotto senza preavviso.

ORLANDI IVECO

Ampio spazio per i bagagli a mano nelle cappelliere in materiale sintetico, con pulsanti di richiesta fermata integrati ai mancorrenti.



Dalla parte del passeggero.
Il buon viaggio è garantito a bordo di EuroRider Orlandi. Gli interni sono accoglienti e luminosi, a tinte tenui, con un'ottima visibilità verso l'esterno e temperature ideali in ogni condizione climatica anche nelle ore più affollate. L'aria condizionata di serie, con diffusione verso i finestrini e nella parte superiore del corridoio ha una capacità di 30.000 kcal/h ed è dotata di funzione di reheating. Per il riscaldamento un ulteriore impianto a termoconvettori lungo le fiancate, assicura una distribuzione uniforme del calore.



Postazione di guida funzionale con sedile a sospensione pneumatica completamente regolabile in altezza, inclinazione e posizione longitudinale, in tessuto coordinato con gli interni.

Dalla parte dell'azienda di trasporto.
Gli interni di EuroRider, ampiamente personalizzati, sono tanto robusti e facili da pulire da non temere la sfida del trasporto di linea. I sedili passeggeri, di tipo singolo con bracciolo ribaltabile, hanno rivestimenti sintetici antimacchia e antivandalo. L'assenza di spigoli vivi, i materiali ad assorbimento d'urto, le cinture su tutti i sedili, i mancorrenti sulle cappelliere, le maniglie sugli schienali lato corridoio, il pavimento e i gradini rivestiti in PVC antiscivolo attribuiscono la massima sicurezza in ogni momento del viaggio.

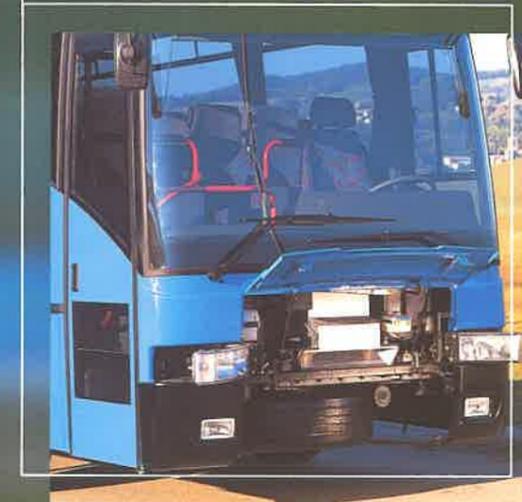
Vani bagagli: disponibili su entrambe le fiancate, con una capacità complessiva di 3 m³ per la versione da 12 m e 2,5 m³ per la versione da 10,8 m.

Accogliente per i passeggeri, rilassante per il conducente, efficiente nelle prestazioni, semplice nelle operazioni di manutenzione, decisamente competitivo nei costi di esercizio, disponibile nelle lunghezze da 10,8 e 12 m, EuroRider Orlandi è un investimento vantaggioso per ogni azienda di trasporto. Nato per conciliare standard di servizio sempre più elevati e redditività di gestione, è lo specialista del trasporto

di linea a corto raggio. Costruito dalla carrozzeria Orlandi di Modena su uno dei più apprezzati autotelai Iveco, mette finalmente d'accordo passeggeri e aziende di trasporto. Con scelte di confort, come l'aria condizionata di serie. Con un accesso agile, grazie ai soli 850 mm fra terra e pianale. Con la massima possibilità di personalizzazione degli interni, nella consolidata tradizione Orlandi.



Sportelli d'accesso: agli organi meccanici e agli impianti con apertura a compasso, al vano motore a pantografo, semplificano e accelerano le operazioni di manutenzione.



EuroRider Orlandi prevede un allestimento a due porte rototraslanti semplici e uno a porta semplice anteriore e doppia centrale, per i servizi di linea a forte intensità di utenza. La vetratura totale della porta anteriore permette all'autista di manovrare con maggior sicurezza, grazie alla completa visibilità di ostacoli e persone alle fermate.



La pedana elevatrice viene installata a richiesta, integrata nel gradino della porta centrale doppia. In corrispondenza di questa, sulla fiancata sinistra, è prevista l'apposita area con dispositivi di ancoraggio per sedia a rotelle.

Struttura portante: tubi e profili d'acciaio scatolato ad alta resistenza, saldati elettricamente tra loro, formano una struttura chiusa completa collaborante col telaio. Rivestimenti esterni: scelta di materiali esenti da ossidazione. Padiglione e fiancate in acciaio inox, incollate alla struttura; testate anteriore e posteriore in resina sintetica; porte e passeruote

in lamiera di alluminio e acciaio inox; accessi esterni alle parti meccaniche, al bagagliaio e al vano motore in lega leggera. Rivestimenti interni: padiglione e fiancate in laminato plastico; corridoio, sottosedili e pedane di salita in PVC antiscivolo, di facile pulizia. Fiancate, pavimento e padiglione isolati con materiali termo e fonoassorbenti.

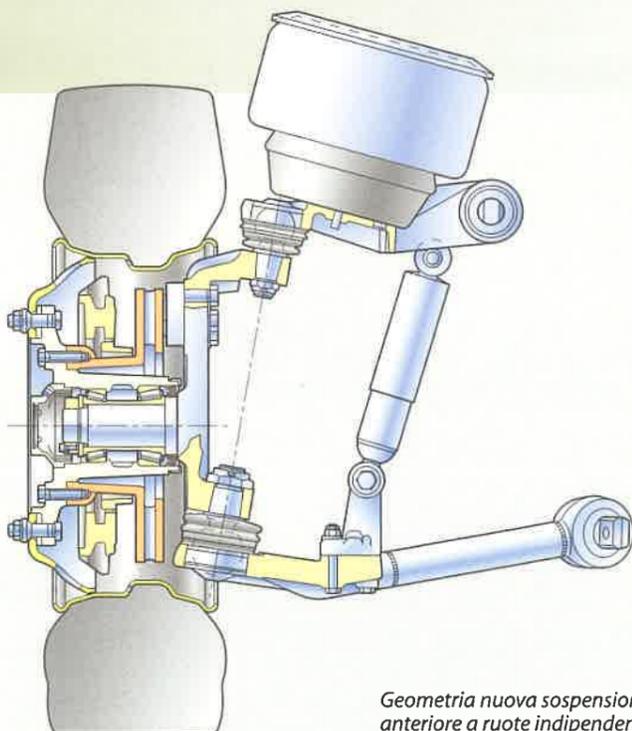
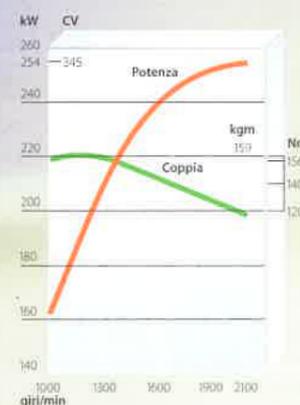
Impianto elettrico: 2 batterie da 12V, 180 Ah senza manutenzione, montate su cestello a scorrimento. Alternatore da 28 V-120 A. Motorino d'avviamento da 5,4 kW.



Motore Iveco 8460.41R



Motore Iveco 8460.41S



Geometria nuova sospensione anteriore a ruote indipendenti.

Pronto ad affrontare qualsiasi percorso interurbano, EuroRider Orlandi adotta soluzioni meccaniche di grande semplicità costruttiva, che riducono gli interventi di manutenzione e garantiscono aspetti prestazionali competitivi. Le sospensioni anteriori sono, a scelta del cliente, a ruote indipendenti oppure ad assale rigido. Anche le sospensioni pneumatiche, con molle ad aria molto spostate verso l'esterno, contribuiscono all'eccellente stabilità di EuroRider Orlandi. Il sistema frenante sceglie dischi anteriori e tamburi posteriori. Impianto ABS/ASR di serie.

	10,8 m	12 m
Lunghezza (mm)	10800	12000
Larghezza (mm)	2500	2500
Passo (mm)	5250	6150
Altezza massima (mm)	3300	3300
Sbalzo anteriore (mm)	2200	2500
Sbalzo posteriore (mm)	3350	3340
Portata passeggeri		
Porta posteriore semplice		
Seduti	45	55
In piedi	20	29
Porta posteriore doppia		
Seduti	43	53
In piedi	20	28
Motore		
Tipo	8460.41 da 6 cilindri	
Cilindrata	9500 cc.	
Potenza	345 CV (254 kW) /2100 giri/min - 291 CV (214 kW) /2100 giri/min	
Coppia	1560 Nm (159 kgm) a 1200 giri/min - 1305 Nm (133 kgm) a 1200 giri/min	
Cambio		
Cambio meccanico	ZF 8S 180 (8V) per 345 CV - ZF 6S 85 (6V) per 290 CV	
Cambio automatico	ZF 5HP 600	
Asse anteriore	assale rigido	a scelta: a ruote indipendenti/assale rigido
Ponte	portante a semplice riduzione	
Sospensioni	pneumatiche integrali con correttore di assetto a 3 valvole livellatrici	
Sospensioni anteriori	2 molle aria e 2 ammortizzatori	
Sospensioni posteriori	4 molle aria e ammortizzatori a barra stabilizzatrice	
Freni		
Sistema	pneumatico (pneumoidraulico su versione con assale anteriore rigido)	
Freni anteriori	a disco (bidisco su versione con assale rigido)	
Freni posteriori	a tamburo	
Rallentatore	Voith (optional Telma)	
Impianto di climatizzazione	Impianto automatico a controllo elettronico con funzione di reheating Capacità di 30000 kcal/h. Impianto di riscaldamento integrato. Ulteriore impianto di riscaldamento a termoconvettori alla base delle fiancate della capacità di 501 W/m.	

