

xcelnior^{MD} GNC

Votre solution de mobilité à faibles émissions.



Solutions de transport en commun écologiques.

Le déploiement de technologies à faibles émissions ou à émissions nulles est un élément essentiel de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Lancé sur le marché en 1994, l'autobus urbain lourd au GNC de New Flyer peut répondre dès aujourd'hui aux besoins de votre agence de transport en commun en matière de faibles émissions.

Faits.

Le gaz naturel comprimé (GNC) assure la cohérence en matière de fonctionnement et de conception à travers l'ensemble du secteur des transports en commun : tous les constructeurs d'autobus d'Amérique du Nord qui produisent des autobus au GNC utilisent la même technologie de réservoir de GNC.

Le GNC apporte des solutions directes à vos défis en matière de faibles émissions.

Grâce à une technologie propre, sécuritaire et facilement accessible, la propulsion au GNC **émet 90 % moins d'oxydes d'azote (NOx) que les moteurs diesel**, et respecte les niveaux de particules sans qu'un filtre soit requis.

A avantages du Xcelnior^{MD} au GNC.



Un air respirable

Les autobus au GNC n'émettent pratiquement aucune matière particulaire visible ni suie noire à l'échappement, donnant ainsi un air plus propre et plus respirable pour votre communauté.



Une transition en douceur

Grâce à une infrastructure moins exigeante que celle des autobus électriques à batterie, les autobus au GNC peuvent être rapidement déployés et mis à l'échelle, ce qui facilite la transition de vos parcs de véhicules vers des solutions à émission faible ou zéro.



Une autonomie étendue

Les autobus au GNC offrent une autonomie étendue de 350 à 400 milles, comparativement aux autobus à moteur diesel traditionnels.



À faible entretien

Les autobus au GNC sont plus faciles à entretenir que les autobus à moteur diesel traditionnels.



Rentable

Le prix du gaz naturel reste stable et moins élevé que celui du diesel.

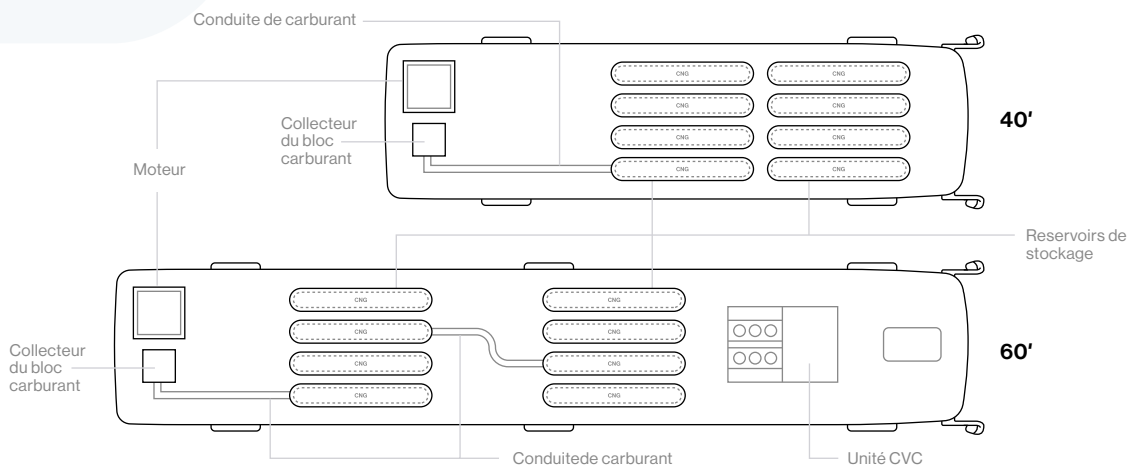


Sans filtre à particules

Le GNC élimine le besoin de filtres à particules et de cycles de régénération.

Le fonctionnement.

Le GNC est produit en comprimant du gaz naturel. Il est stocké dans des réservoirs cylindriques installés sur le toit, puis distribué par une conduite principale d'alimentation en carburant.



Le niveau de pression du gaz naturel est réduit à l'aide d'un régulateur de pression pour le rendre compatible avec le système d'injection de carburant du moteur. Le carburant est ensuite introduit dans le collecteur d'admission ou dans la chambre de combustion.

Le niveau de pression du gaz naturel est réduit à l'aide d'un régulateur de pression pour le rendre compatible avec le système d'injection de carburant du moteur. Le carburant est ensuite introduit dans le collecteur d'admission ou dans la chambre de combustion.

Plus de 25 ans d'innovation en technologie de GNC.

New Flyer a livré plus de 14 000 autobus au GNC à des agences de transport en commun aux États-Unis et au Canada. Aujourd'hui, sa technologie de GNC est intégrée au modèle d'autobus urbain Xcelsior^{MD}.

Un engagement envers un transport en commun propre, sécuritaire et durable

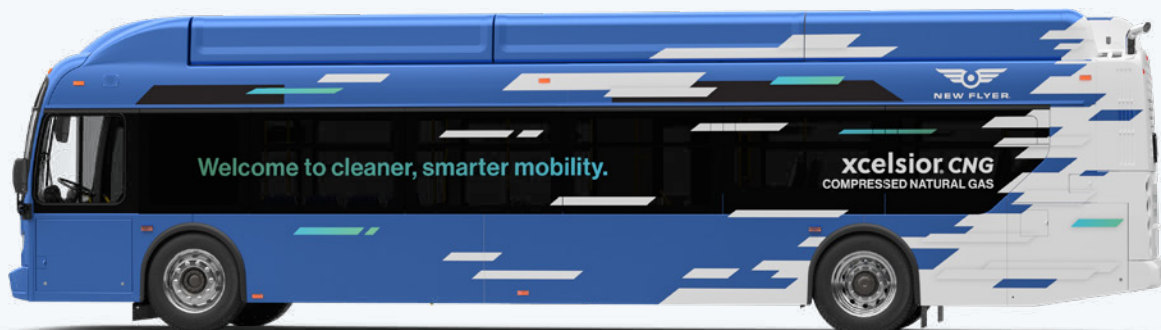
Chaque jour, les autobus New Flyer transportent des millions de personnes vers leur destination — une responsabilité que nous prenons très au sérieux. En collaboration avec les plus grandes agences de transport en commun, nous sommes fiers d'offrir des solutions de mobilité sécuritaires et à faibles émissions aux communautés partout en Amérique du Nord.

Une conception et des performances éprouvées

New Flyer a déjà livré plus de 22 000 autobus urbains lourds du modèle Xcelsior^{MD}, qui ont parcouru au total plus d'un milliard de milles en service payant.

Une sécurité inégalée

New Flyer s'appuie continuellement sur des mesures de sécurité reconnues dans l'industrie et les intègre à son processus de fabrication, notamment les recommandations de la Federal Motor Carrier Safety Administration (« FMCSA ») et de la National Fire Protection Association (« NFPA »), toutes deux considérées comme des références en matière de sécurité industrielle.



Dimensions

	35pi <small>XN35</small>	40pi <small>XN40</small>	60pi <small>XN60</small>
Longueur	36 pi 3 po (11,05m) au-dessus des pare-chocs; 35 pi 5 po (10,80m) au-dessus de la carrosserie	41' 0 po (12,50m) au-dessus des pare-chocs; 40' 2 po (12,24m) au-dessus de la carrosserie	60' 10 po (18,54m) au-dessus des pare-chocs; 60' 0 po (18,29m) au-dessus de la carrosserie
Largeur	102 po (2,6m)	102 po (2,6m)	102 po (2,6m)
Hauteur du toit	11 pi 1 po (3,3 m) rails de recharge aérienne	11 pi 1 po (3,3 m) rails de recharge aérienne	11 pi 1 po (3,3 m) rails de recharge aérienne
Hauteur de marche	14 po (356mm)	14 po (356mm)	14 po (356mm)
Hauteur de la marche avant (inclinaison)	10 po (254mm)	10 po (254mm)	10 po (254mm)
Hauteur intérieure – du sol au plafond	79 po (2m) au-dessus de l'essieu avant et arrière; 95 po (2,4m) au milieu de la caisse	79 po (2m) au-dessus de l'essieu avant et arrière; 95 po (2,4m) au milieu de la caisse	79 po (2m) au-dessus de l'essieu avant et arrière; 95 po (2,4m) au milieu de la caisse
Taille des pneus	305/70R22.5	305/70R22.5	305/70R22.5
Largeur de l'allée	de 22 à 24 po (559 à 610mm) (varie selon le modèle de siège)	22 po (559mm) à 610mm (varie selon le modèle de siège)	22 po (559mm) à 610mm (varie selon le modèle de siège)
Empattement	226,75 po (5,8m)	283,75 po (7,2m)	229 po (5,8m) avant / 293 po (7,4m) arrière

Système de propulsion

Transmission	Options Allison; Voith et ZF disponibles	Allison; Voith and ZF options available	Allison; Voith and ZF options available
Options de moteur	Cummins L9N GNC	Cummins L9N CNG	Cummins L9N CNG

Capacité de passagers

(Avec barrière de protection pour fauteuil roulant)

Sièges	Jusqu'à 32	Jusqu'à 40	Up to 61 (with one exit door)
Passagers debout	Jusqu'à 33	Jusqu'à 43	Up to 62 (with one exit door)

Accessibilité

Portes	2	2	2 or 3 (option for up to 5 doors)
Accessibilité aux fauteuils roulants	32 po (813 mm) de large, pente 1:6 Rampe NFIL ou SmartRider ^{MC} , porte avant	32 po (813 mm) de large, pente 1:6 Rampe NFIL ou SmartRider ^{MC} , porte avant	32 po (813 mm) de large, pente 1:6 Rampe NFIL ou SmartRider ^{MC} , porte avant
Emplacements pour fauteuils roulants	2 – Emplacement avant, emplacement arrière également disponible (autres options disponibles)	2 – Emplacement avant, emplacement arrière également disponible (autres options disponibles)	2 – Emplacement avant, emplacement arrière également disponible (autres options disponibles)

Angle d'approche

Angles d'approche/de départ/de crête	9°/9°/12°	9°/9°/9°	9°/9°/12° (avant) 9° (arrière)
---	-----------	----------	--------------------------------

Rayon de braquage

(Carrosserie, avec roues en aluminium; * varie selon le type de roue)

Rayon de braquage	39 pi (11,9 m)*	44 pi (13,4 m)*	44 pi (13,4 m)*
--------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

Composants principaux

Plancher	Composite au niveau du marchepied intérieur arrière; reste en contreplaqué traité à l'azole cuivre de type C (contreplaqué acoustique utilisé sur le pont supérieur). Gerflor, Altro	Composite au niveau du marchepied intérieur arrière; reste en contreplaqué traité à l'azole cuivre de type C (contreplaqué acoustique utilisé sur le pont supérieur). Gerflor, Altro	Composite au niveau du marchepied intérieur arrière; reste en contreplaqué traité à l'azole cuivre de type C (contreplaqué acoustique utilisé sur le pont supérieur). Gerflor, Altro
Système électrique	Parker Vansco	Parker Vansco	Parker Vansco
Refroidissement de la propulsion	Ventilateurs de refroidissement électriques (EMP, Modine)	Ventilateurs de refroidissement électriques (EMP, Modine)	Ventilateurs de refroidissement électriques (EMP, Modine)
Réservoir de carburant	Carburant pour véhicule au gaz naturel de type 4 Cylindre : pression de service de 3 300 pi ³ standard à 3 600 lb ²	Carburant pour véhicule au gaz naturel de type 4 Cylindre : pression de service de 3 300 pi ³ standard à 3 600 lb ²	Carburant pour véhicule au gaz naturel de type 4 Cylindre : pression de service de 3 300 pi ³ standard à 3 600 lb ²
CVC	Thermo King TE15 (arrière)	Thermo King TE15 (rear)	Thermo King RLFE (front) TE15 (rear)
Essieux	Freins à disque avant MAN VOK 07; Freins à disque arrière MAN HY-1350; Essieu à simple démultiplication	Freins à disque avant MAN VOK 07; Freins à disque arrière MAN HY-1350; Essieu à simple démultiplication	Freins à disque avant MAN VOK 07; Frein à disque central ZF AVN 132; Freins à disque arrière MAN HY-1350; Essieu à simple démultiplication

xcelstor^{MD} GNC

newflyer.com/fr/cng



VIC | CENTRE D'INNOVATION DES VÉHICULES

Apprenez-en davantage sur cette technologie au Vehicle Innovation Center (Centred'innovation des vehicules)
newflyer.com/fr/VIC