

UN CHOIX INTELLIGENT ET RATIONNEL

UPGRADE
your Business



FR

 KARSAN

ATAK

ATAK

La vie est faite de changements, ATAK est l'héritage du passé adapté aux besoins d'un secteur constamment en mouvement.

ATAK est un véhicule de nouvelle génération conçu pour répondre aux dernières exigences du transport, brisant toutes les barrières architecturales afin d'assurer un service optimal, pour tous les utilisateurs.

Lors de la conception de l'ATAK, KARSAN a souhaité respecter certaines caractéristiques : sécurité, confort, respect de l'environnement, qualité, fiabilité et gestion des coûts.

ATAK est la solution qui répond aux attentes du transport public d'aujourd'hui et de demain.



ATAK est un véhicule conçu pour le transport public. Sa taille, sa faible consommation, ses coûts de gestion contenus, des composants conçus rigoureusement et de haute qualité, le système de bus CAN, une excellente visibilité et la position de conduite ergonomique, permettent à Atak de devenir le partenaire idéal des exploitants du secteur.

ATAK est la solution idéale pour les personnes qui utilisent le bus pour tous leurs déplacements. La surface de plancher bas, le système ECAS, l'abaissement de suspension, et les configurations spécifiques dédiées, en particulier, aux personnes à mobilité réduite feront du voyage avec ATAK une expérience agréable et confortable.

Afin d'améliorer la vie à bord, nous avons conçu et développé de nouvelles solutions intégrées au véhicule grâce à des systèmes embarqués qui rendent l'expérience du voyage avec ATAK unique.

Né pour les transports publics

ATAK est la solution performante, efficace, confortable et sûre pour les transports publics.

Ses caractéristiques permettent une grande capacité de passagers; le plancher bas facilite l'accessibilité. Sa configuration est conçue pour offrir un confort et une facilité d'utilisation unique aux passagers handicapés.

La suspension indépendante à l'avant et le moteur arrière offrent un confort sonore unique dans cette gamme, tout en conservant des performances élevées et une faible consommation de carburant.







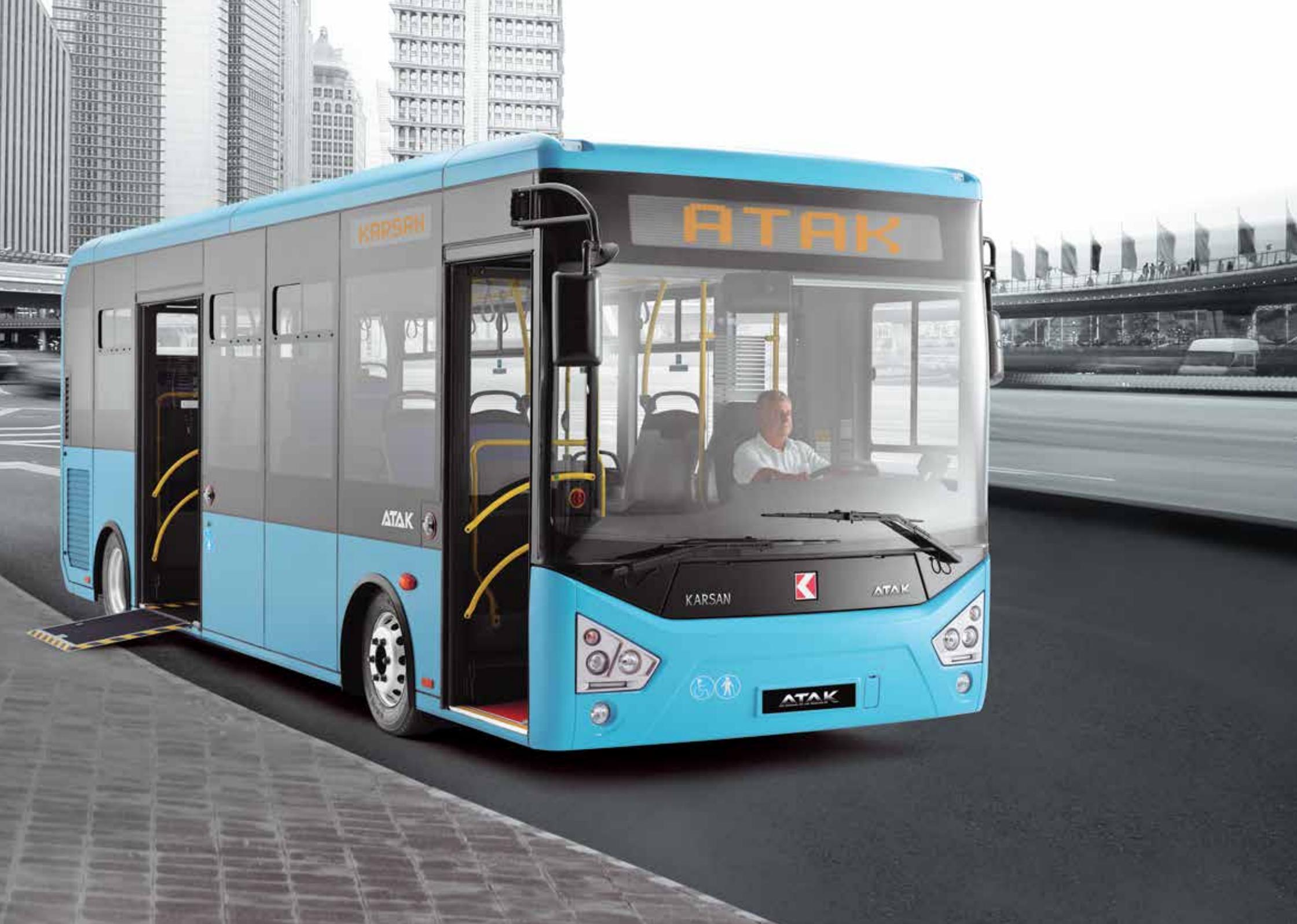
SPACE IS RESERVED FOR A WHEELCHAIR
PLEASE FACE REARWARDS SEATING
FOR BEST SUPPORT OF PASSENGERS WITH THE



16:23

STOP

STOP



Design et **simplicité**

ATAK est conçu pour fournir un accès facile pour tous les usagers: pas d'obstacle à l'accès, un plancher abaissé pour une mobilité interne libre et des configurations adaptées aux différents types de transport, le tout enveloppé dans un design avant-gardiste.

Pour faciliter davantage l'entrée et la sortie des passagers, ATAK adopte l'ECAS et l'abaissement de suspension.

Le bus sans barrières

L'architecture interne a été conçue pour permettre une totale liberté de mouvement.

Une nouvelle rampe de pliage pratique facilite la manipulation des passagers à mobilité réduite ou des poussettes.





THIS SPACE IS RESERVED FOR A WHEELCHAIR
RULERS BE PLACED FACING FORWARD LEAVING
SEATED THE SEATBELT OR BELT FOR THE
WHEELER ON.





La sécurité alliée au **plaisir de conduite**

Une vue dégagée est synonyme de sécurité.

ATAK offre une position de conduite et une visibilité idéales pour le conducteur.

Tout est conçu pour rendre la conduite confortable et sûre, même dans la circulation dense.



Sécurité et technologie au plus haut niveau

**Les fonctions EBS sont intégrées dans l'unité de contrôle électronique (ECU).
Des fonctions supplémentaires peuvent être ajoutées aux fonctions standards de l'EBS.
Les principales fonctions sont les suivantes:**

EBC

Contrôle électronique de freinage

Le système prend en compte la pression de freinage du conducteur. Le système enregistre les paramètres et agit sur le freinage en tenant compte de la charge sur les essieux de telle sorte que la demande de freinage soit indépendante de l'état de charge du véhicule et agisse de la façon la plus efficace possible. La caractéristique de la pédale de frein peut être réglée par des paramètres EoL.

ABS

Système de freinage actif - Système de freinage antiblocage

L'objectif de la fonction ABS est d'empêcher le blocage des roues lors du freinage pour maintenir le contrôle et la stabilité du véhicule en réduisant la distance d'arrêt. L'ABS intervient lors d'un freinage quand le frottement disponible entre la route et le pneu est inférieur à la force de freinage appliquée risquant le blocage. En évitant le blocage le véhicule s'arrête plus rapidement et maintient le contrôle de la trajectoire

ATC

Automatic Traction Control - Pas de Spinning

L'objectif de la fonction de l'ATC est d'empêcher la rotation (et le glissement) des roues motrices pour maintenir la stabilité du véhicule lors de la conduite et pour augmenter la force de traction pendant l'accélération. ATC peut être divisé en deux sous-fonctions: moteur de commande et de contrôle de frein.

DTC

Torque Control - Anti-Friction

L'objectif de la fonction DTC (Contrôle des roues motrices) est d'éviter la tendance du blocage des roues motrices provoquées par l'inertie du moteur sur une surface à faible adhérence. Si la vitesse moyenne des roues motrices indique le blocage à cause d'une faible adhérence, le DTC demande une certaine quantité de couple aux roues motrices pour obtenir la rotation.

BA

Assistant au freinage

Il a été démontré que le mouvement de la pédale du conducteur est assez rapide uniquement au début d'un freinage d'urgence, celui-ci n'utilisant pas les freins complètement. L'objectif de cette fonction est d'aider le conducteur à réduire le temps de réaction précieux dans les premiers instants d'un freinage d'urgence. Sur la base de la pression exercée sur la pédale de frein par le conducteur et la vitesse de réaction de la pédale, le système calcule instantanément et agit sur la pression de freinage pour l'augmenter et assurer le freinage le plus efficace possible en réduisant la distance d'arrêt.

LWDC

Indicateur et contrôle d'usure

Les capteurs d'usure de frein peuvent être connectés directement sur les modulateurs (EPM) à proximité des essieux. L'EPM lit la valeur du capteur et envoie l'information au calculateur ECU; il envoie les valeurs d'usure tampon sur CANBUS (En rendant l'information disponible pour le conducteur) pour un diagnostic complet. L'EBS peut également détecter les valeurs du capteur

et modifier la répartition de la force de freinage de chaque roue synchronisant le freinage entre les essieux. En cas de détection d'une usure anormale des plaquettes, l'EBS alerte le conducteur afin qu'il s'occupe de leur remplacement ou de la réparation.

RI Ralentisseur intégré

Ce système permet de réduire la charge des freins par le remplacement de la force de freinage avec le disque de frein auxiliaire. Les freins auxiliaires (qui peuvent être un système de freinage électronique à contrôle moteur et ralentisseur primaire ou secondaire) sont automatiquement activés par EBS si la pédale de frein est activée

CFC Contrôle de la force de couplage

Le but de la fonction "contrôle de la force de couplage" est de prévoir une répartition de freinage entre le véhicule tracteur et le véhicule remorqué.

BSBF Bus Stop : Fonction de frein d'arrêt

La fonction BSB a été spécialement conçue pour les autobus urbains. L'objectif est d'aider le conducteur à maintenir le véhicule à l'arrêt sans utiliser la pédale de frein ou le frein de stationnement lorsque le moteur est en marche.

DLI Blocage de différentiel

L'alimentation électrique du dispositif de verrouillage différentiel est fournie par EBS. Il contrôle la différence de vitesse entre les roues motrices, si cette valeur dépasse une certaine limite, l'EBS coupe l'alimentation en activant le blocage du différentiel afin d'éviter le dérapage.

HSA Aide au démarrage en côte

Le système HSA-Hill Start Aid facilite les démarrages en côte en agissant sur les freins notamment en retardant la libération du frein de service pour fournir un délai supplémentaire au conducteur pour les manœuvres de départ. Cette fonction n'est pas destinée à être utilisée comme un frein de stationnement.

SAC Logiciel Anti-Compound

Dans le cas où le signal du frein de parking est activé, L'EBS limite la pression sur le frein lorsque le frein de stationnement est engagé.

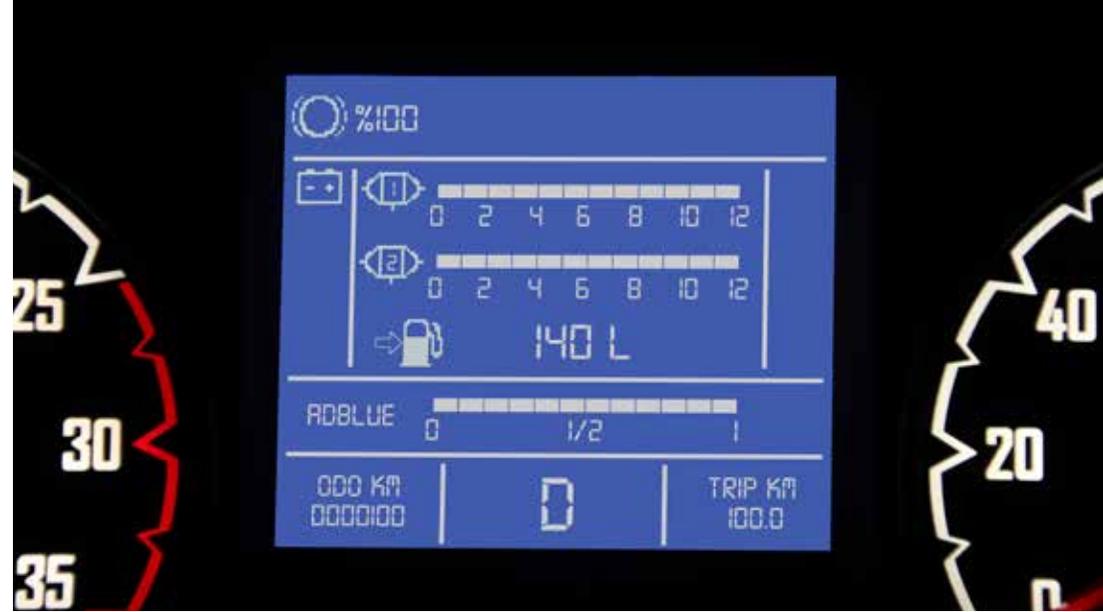
DID Système d'information et de diagnostic

L'affichage d'alerte et d'information est destiné aux différentes applications selon l'équipement électronique du véhicule : L'interface de communication principal EBS, pour la visualisation et les alertes et la ligne de l'interface de communication CANBUS pour le diagnostic (KWP sur CAN).



Protection totale

ATAK, est également disponible avec une carrosserie en acier inoxydable en option. Cela signifie des coûts réduits de maintenance ainsi qu'une garantie de qualité et de durabilité.



Faible consommation Hautes Performances

Afin de préserver l'environnement, ATAK est équipé d'un moteur puissant produisant de faibles émissions.

La gestion du moteur par un contrôle électronique précis de chaque phase du cycle de combustion assure une excellente économie de carburant et de faibles émissions.

La puissance du moteur, sa position à l'arrière du véhicule, combinées avec une isolation optimum, permettent aux passagers de profiter d'une expérience de voyage agréable dans un confort total.

UPGRADE
your Business





KARSAN



ATAK

ATAK

Boîte de vitesses en option

Pour une conduite plus confortable et pour optimiser les performances des entreprises de transport, ATAK offre deux alternatives, la boîte de vitesses robotisée ou la version «complète automatique».

Les deux solutions sont parfaitement adaptées aux différents types de trajets, pour l'utilisation du véhicule tant sur des routes suburbaines que sur des routes exclusivement urbaines.

En maximisant l'efficacité et l'optimisation des coûts et en rendant la conduite encore plus fluide, agréable et détendue, ATAK se positionne au sommet de sa catégorie.

Boîte de vitesse totalement automatique



Boîte de vitesse robotisée



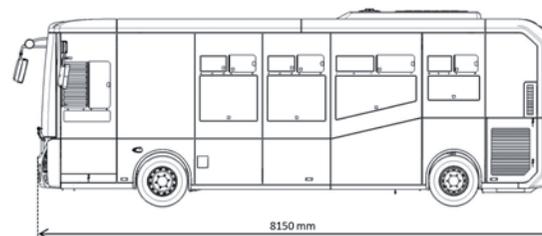
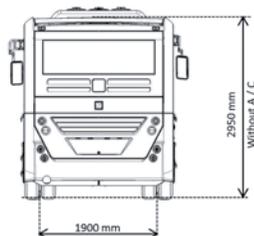
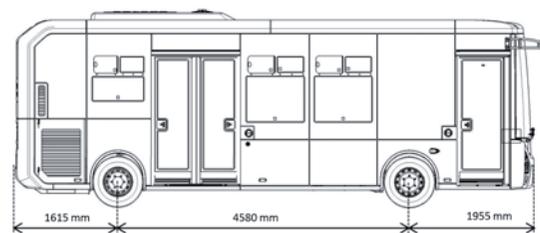
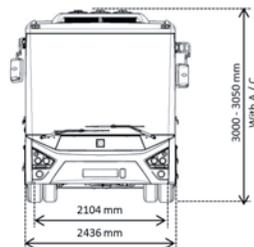
Faibles émissions

L'ATAK possède des moteurs de nouvelle génération avec des émissions bien inférieures aux limites de la législation Euro VI pour la préservation et la protection de l'environnement.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Type de Véhicule	Classe	Classe I																														
	Plate-forme	Urbain - (Low Floor) Plancher Plat																														
	Conduite	Conduite à Gauche - (LHD)																														
Dimensions (mm)	Longueur Totale	8.150																														
	Largeur Totale	2.436																														
	Hauteur Totale (avec A/C)	3.000 - 3050																														
	Hauteur Totale (sans A/C)	2.950																														
	Hauteur Interne Utile	2.370																														
	La Hauteur de la Marche Porte (Avant / Arrière)	325/330																														
Caractéristiques Moteur	Type de Moteur	Moteur FPT NEF4 - (Turbo Diesel Intercooler)																														
	Norme d'émission	Euro VI																														
	Nombre de Cylindres	4																														
	Cylindrée (cm³)	4.485																														
Valeurs Performance Moteur	Puissance Maximale (kW)	137																														
	Couple Maximal (Nm)	750																														
Pneus et Jantes	Dimensions	215/75 R17.5																														
Transmission		Allison automatique (6 vitesses)	ZF robotisée (6 vitesses)	Manuelle ZF (6 vitesses)																												
Capacité de Passagers		<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>Siege Escamotable</th> <th>Conducteur</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>23</td> <td>35</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td></td> <td>23</td> <td>31</td> <td>0</td> <td>2</td> <td>1</td> <td>57</td> </tr> <tr> <td></td> <td>23</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>52</td> </tr> </tbody> </table>							Siege Escamotable	Conducteur	TOTAL		23	35	0	0	1	59		23	31	0	2	1	57		23	27	1	0	1	52
				Siege Escamotable	Conducteur	TOTAL																										
	23	35	0	0	1	59																										
	23	31	0	2	1	57																										
	23	27	1	0	1	52																										
Capacité du Réservoir (lt)	Réservoir de Carburant	140																														
	Réservoir d'Ad-Blue	35																														
Système de Suspension	Essieu Avant	Suspension Avant à Roues Indépendantes - (avec coussins d'air)																														
	Essieu Arrière	Suspension Arrière Rigide - (avec coussins d'air)																														
Système de Freinage	Avant	Système de Freinage Électro-Pneumatique - (frein à disque)																														
	Arrière	Système de Freinage Électro-Pneumatique - (frein à disque)																														
Électricité	Batterie (Volt&Ah)	2 x 12V - 125Ah																														
	Alternateur (Volt&Ah)	2 x 28V - 90Ah																														
Rayon de Braquage (mm)		7.000																														



Distributeur Autorisé