

Koła 19,5"		Koła 22,5"	
1) Masa			
Mniejsza masa nieresorowana		Większa masa nieresorowana	
Masa nieresorowana wpływa istotnie na komfort podróżowania oraz ma niemały wpływ na żywotność elementów zawieszenia			
wartość masy nieresorowanej wpływa na zawieszenie, a co za tym idzie — na wstrząsy przedostające się do nadwozia, a w efekcie komfort podróżowania. Gdy przejeżdża się przez jakąkolwiek nierówność, koło i reszta elementów masy nieresorowanej wprawiane są w ruch pionowy. Przemieszczenie tej masy prowadzi do ugięcia się zawieszenia, co powoduje pracę elementów sprężystych – zwiększenie ich napięcia. Odpowiedzią na zwiększoną siłę napięcia elementów zawieszenia jest przemieszczenie się masy resorowanej – nadwozia autobusu. Ma to zatem wpływ na komfort podróżujących.			
Mniejsza masa własna MW		Większa masa własna MW	
Autobus o długości 8,6 m = ~10 000 kg		Autobus o długości 10,5 m = ~12000 kg	
Autobus o długości 10 m = ~10 800 kg		Autobus o długości 12,0 m = ~13 000 kg	
Ilość pasażerów od 65 do 83		Ilość pasażerów od 80 do 85	
Przy dopuszczalnej masie całkowitej = 16 700 kg		Przy dopuszczalnej masie całkowitej = 19 000 kg	
Autobus o długości 10 metrów na kołach 19,5" przewozi taką samą ilość pasażerów przy DMC mniejszej o ponad 2 tony. Konsekwencją tego jest:			
1 – mniejsze zużycie energii			
2 – możliwość przejechania tej samej odległości na mniejszej ilości baterii (niższa cena autobusu i co ważne niższa cena wymiany baterii w przyszłości)			
3 – możliwość ładowania mniejszym prądem lub w krótszym czasie			
2) Gabaryty			
Mniejsze gabaryty		Większe gabaryty	
Mniejsza długość i szerokość autobusu ~2,45 cm		~2,55 cm	
Krótszy, a szczególnie węższy autobus umożliwia lepsze manewrowanie, szczególnie w wąskich ulicach centrów miast			
Zajmuje mniej miejsca na zajeźdni			
Wygodniejszy w obsłudze (mniej obchodzenia)			
Krótsze zwisy		Dłuższe zwisy	
1 - Krótsze zwisy, to mniejsze kolizje nadwozia przy przejeżdżaniu przez krótkie podjazdy wyrównujące poziomy dróg na skrzyżowaniach lub wyjazdach z dróg podporządkowanych. Ma to szczególne znaczenie na drogach lokalnych, o złym stanie nawierzchni. Krótki zwis tylny chroni tył autobusu przed kolizją z gruntem przy zjeżdżaniu na niżej położoną drogę.			
2 - Krótki zwis poprawia manewrowość autobusu			
3 – Możliwość wjechania do hali (warsztatu) pod większym kątem			
3) Koła			
Koła 19,5"		Koła 22,5"	
Tańsze koszty eksploatacji			
1 - Tańsze opony,			
2 - mniejsze zużycie części zawieszenia ze względu na mniejsze obciążenie masą nieresorowaną			
3 – tańsze części zamienne zawieszenia (drugi reakcyjne, hamulce itp.)			

Opracował: Tomasz Woźniak
Kierownik Przygotowania Produkcji
p.o. Dyrektor ds. Produkcji