

Týden testování v České republice

Autobus Isuzu Citibus LE brázdil celý týden české silnice a hlavním účelem testovací cesty bylo představit novinku v dopravních společnostech.

Vyrobce shromažďuje informace v evropských zemích, které se týkají názorů na technické uspořádání podvozkové skupiny, jízdní vlastnosti a možnost uplatnění Citibusů u dopravců v jednotlivých zemích. Česká část turné byla koncipována tak, aby obsahovala návštěvy nejen velkých dopravních firem, ale menších regionálních dopravců. Jeden den byl také plně věnován novinářům, k tomuto účelu se podařilo bezezbytku využít plochy letiště v Panenském Týnci. S ohledem na málo času se však další návštěvy omezily pouze na Prahu, střední Čechy, Plzeň a Karlovy Vary.

První ohlasy jsou převážně pozitivní. Nový lehký Citibus se sníženou podlahou ve 2/3 délky (low entry) si svými vlastnostmi zachovává charakter klasického midibusu, ovšem délkou devět a půl metru a místem pro sedmdesát cestujících se blíží již do kategorie velkých autobusů. Všichni zainteresovaní se shodují, že se jedná o další nový, perspektivní rozměr autobusu, který má své opodstatnění a šanci se uplatnit. Dotazy na zástupce Isuzu se týkaly nejčastěji efektivity provozu, spotřeby a pořizovací ceny. Měření spotřeby během testů u autobusu se pohybovala lehce pod hranici dvacet dva litrů, v měst-

ském provozu při plném zatížení bude spotřeba patrně významně odlišná. Cena autobusu pro jednotlivé dodávky v základním vybavení, bez klimatizace a automatické převodovky je v počátku stanovena na 2 900 000 Kč bez DPH. Skutečná cena bude však uveřejněna až po případném uvedení autobusu na český trh.

Autobus s výrobním číslem 04, který je k dispozici pro evropské turné není ještě v sériovém provedení a pochází z vývojové dílny v Anadolui. Nejlépe hodnoceny byly jízdní vlastnosti a správná volba kombinace motoru Isuzu s au-

Minibus Citibus již svými rozměry patří mezi velké autobusy





Třídveřové uspořádání pro pohodlný nástup a výstup

tomatickou převodovkou Allison. Krátká charakteristika vyplývá z převážné části vyslovených názorů: dobrý výkon motoru ve všech režimech jízdy, jak na dálnici, tak i v hustém městském provozu i při plném obsazení. Jednoznačně plynulé řazení bez jakýchkoliv rušivých rázů. Kotoučové brzdy ve spojení s retardérem extrémně účinné, s možností dobře regulovat intenzitu a plynulost brzdění. Správně volená ergonomie ovládacích prvků na jednoduchém přístrojovém panelu. Moderní účelný a nápadný design, interiér prostorný, vzdušný s vysokým bočním zasklením, připomínají prostor „dospělých“ městských autobusů. Dobré, účinné, „plavné“ pérování, přední nápravy. Malý poloměr otáčení, výborné manévrovací schopnosti na úzkých silnicích. Zajímavé efektní provedení elektronického informačního transparentu, otázkou však je, zda bude kontabilní s našimi domácími sys-



Prostorný interiér



Příjemný design i zadní části



Motor Isuzu

VYBRANÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

Technická specifikace Isuzu Citibus

Délka/šířka/výška	9515/2409/3117 mm
Rozvor	4435 mm
Přední/zadní převis	2135/2945 mm
Pohotovostní/celková hmotnost	7800– 8200/14 000 kg
Nosnost př./z.nápravy	5000/4440 kg
Motor	Isuzu 4HK1E5S
Emisní norma	EURO 5 EEV
Typ	Common-Rail Turbo diesel s Intercoolerem
Válce/objem	4/5193 cm ³
Výkon	204 kW/2600 ot/min ⁻¹
Krouticí moment	637 Nm/1600 – 2600 ot/min ⁻¹
Spojka	hydraulicky ovládaná
Převodovka	MZW 6F
Počet přev. Stupňů	6+1
Pneumatiky	265/70 R19.5
Poloměr otáčení	6960cm
Stoupavost	38,6 % (manuál. převodovka)/30,3 % (aut. převodovka)
Přední odpružení	2 pneumatické měchy
Zadní odpružení	4 pneumatické měchy
Brzdy přední/zadní	kotoučové
Zavazadlový prostor	0,15 m ³
Palivová nádrž	215 l
Obsaditelnost	74 včetně stojících pasažerů
Alternátor	24 V 120 A
Akumulátor	2 x 12V 125 Ah
Startér	24 V 4.5 kW

Výbava

Standardní výbava. A/C Saifkar 28400 kcal, střešní nouzový východ/ventilační otvor, imobilizér, ABS/ASR, 3 x boční dveře/přední jednokřídlé, střední a zadní dvoukřídlé/, dálkové ovládání předních dveří, rampa pro hendikepované, sluneční clona, vyhřívání boční řidičovy okna, jednoduché zasklení, signalizace zpětného chodu, látkové potahy sedadel, lampička řidiče, LED osvětlení interiéru, STOP lampička pro cestující, rohový digitální ukazatel cílové destinace, RMG + CD, digitální hodiny, digitální tachograf.

Výbava na přání

přehřívavač topení Webasto, parkovací senzory, retardér Voith, vnitřní kamera, přehřívavač palivové soustavy, požární hlásič v motorovém prostoru, metalický lak, dvojitě zasklení, ozdobné plastové kryty kol, oddělené pracoviště řidiče, DVD/MP3, LCD + TV tuner, automatická převodovka Allison, vyhřívání zpětná zrcadla, elektricky ovládaná zpětná zrcadla.

SLOVO PROFESIONÁLA



Dá-li se o nějakém segmentu autobusů hovořit, že v něm nastává určitá renesance, napadají mě minibusy. Je o nich slyšet čím dál více. Přestože se pravděpodobně nikdy nedočkáme velkých sérií jednoho výrobce, poptávka po nich existuje. Měl jsem možnost za volantem vyzkoušet nový přírůstek – Isuzu s příznačným označením Citibus. Na každý pád se jedná o vůz, který je ve své konstrukční podstatě „dospělým“ autobusem – je vybaven automatickou převodovkou, odpružen pneumatickými měchy a pro dokreslení i více než 200 litrovou palivovou nádrží. Testovaný autobus byl skutečným prototypem (s výrobním číslem 4) a již měl něco „za sebou“. Předem jsem (kupodivu) neměl žádná očekávání a o voze jsem nevěděl (kromě toho, kde a kdo ho vyrábí) téměř nic. Tak jsem musel začít zjišťovat. Již na první pohled bylo patrné, že se jedná o exotický výrobek. Nápadným prvkem je čelně-boční orientace – patentovaný digitální panel s textem běžícím přes pravý horní roh karoserie. Zde je umístěno i pravé vnější zpětné zrcátko. Přestože je dostatečně dimenzované, zvláštní je provedení jeho držáku – těžko říci, co je účelem takového řešení. Citibus není žádným drobečkem. Vnější rozměry se limitně blíží „běžným“ autobusům kategorie M3. Pro případné splnění pravého poslání minibusu hovoří jak menší šířka (přes 2,4 m), tak koncepce tzv. low-entry. Díky ní je splněna podmínka nízkopodlažnosti a zároveň usnadněna konstrukce vozu. Daní - jako u všech low-entry - je nutnost překonání velké výšky při nástupu třetími dveřmi. U druhých dveří je samozřejmě k dispozici výklopná plošina. Strohé, ale přehledné je pracoviště řidiče. Je z něj patrná příbuznost s nákladními vozy, to však nalezneme i u mnohem renomovanějších vozů a v zásadě není na škodu. Praktickou a užitečnou součástí výbavy je přídavný monitor napojený na couvací kameru. Interiér (je schopen pojmut až 74 cestujících) i svým zpracováním v ničem nevybočuje ze zavedených standardů. Za velmi údernou lze nazvat pohonnou jednotku, která ve spojení s příplatkovou automatickou převodovkou Allison vytváří příjemné pohonné ústrojí. Řazení převodových stupňů nelze v podstatě nic vytýknout, pouze je nezvyklý způsob volby režimů převodovky. Brzdová soustava, jejíž základ tvoří kotoučové brzdy, je doplněn i o retardér a dokonce motorovou brzdou (ovládání obou zařízení vyžaduje notnou dávku citu, příp. změnu nastavení těchto komponentů). Mohu-li udělat malé srovnání s dříve testovaným Citymarkem, Citibus udělal pokrok; pro ilustraci vzpomínám například krkolomné řešení plošiny pro imobilní cestující. Zda se Citibus ocitne v oficiálním ceníku, bude záležet na mnoha faktorech, mimo jiné i zpětné vazbě od potenciálních zákazníků anebo například motoristických novinářů. Určitě by šlo o zpestření poměrně nudného segmentu, otázkou však zůstává případná výše pořizovací ceny.

Jan Baliček

autor je redaktorem časopisu Autodiesel a pravidelně řídí linkové autobusy dopravní firmy Martin Uher, s. r. o.



Pracoviště řidiče

těmy. Za nejslabší prvky je považováno provedení elektroinstalace na podvozkových částech, řešení vstupu do zadních třetích dveří a fixní provedení zpětných zrcátek, zvýšená hlučnost diferenciálu.

Autobus během české části ISUZU CITIBUS ROAD SHOW 2012 navštívili – ČSAD autobusy Karlovy Vary, Plzeňské městské dopravní podniky, Autobusovou dopravu, Miroslav Hrouda-Zbiroh, STENBUS - Praha, Autobusovou dopravu Martin Uher – Mníšek pod Brdy, ABOUT ME – Praha, Autobusová doprava Jaroslav Štěpánek – Praha, EXPRESCAR – Kladno, ČSAD autobusy Plzeň, Probo Bus – Beroun, Sdružení dopravních podniků ČR – zasedání v Plzni, Novinářský den – Panenský Týnec, Dopravní podnik hl. Prahy, kde byl autobus testován celý den.

-RED- ■



Dobře přístupné ovládací prvky



Plošina pro vozíčkáře



Pohodlné nastupování