

Testování s novým autobusem Isuzu

První oficiální představení inovovaného modelu malokapacitního autobusu ISUZU NEW NOVO Ultra v ČR dopravcům a médiím se uskutečnilo koncem června v Loděnici u Berouna.

Naše redakce měla možnost otestovat nové NOVO Ultra krátce poté.

Malé autobusy Isuzu Novo se objevily na trhu v Čechách a na Slovensku poprvé v roce 2010. Rychlé uvedení na trh bylo odpovědí na požadavky dopravců na malý, jednoduchý, levný a ekonomicky nenáročný autobus střední třídy. Koncepce NOVO vychází z původního osvědčeného modelu Turquoise, Novo má ale daleko subtilnější, lehčí konstrukci s menšími koly, sice s menší přepravní kapacitou (maximální počet míst 29 + 1), ale také s výrazně nižší cenou.

Nové designové vnímání oblých tvarů

Nové Novo 2013 se oproti svému předchůdci na první pohled výrazně liší novým faceliftem, který designem zapadá do sjednocené firemní

linie ostatních modelů Isuzu. Zaoblením tvarů předního panelu vznikla esteticky líbivá krea-ce, která jednoznačně změnila původní strohý vzhled. Podélné linky siluety bočního pohledu dodávají autobusu mimořádně elegantní tvarové uspořádání. Autobus je bez nadbytečných pro-lisů a lišt, tím si udržuje čisté linie. Na základě zkušeností designerů dochází i ke změnám v in-teriéru. Za povšimnutí stojí nová tvarová ergono-mie konstrukce sedadel, přepracovaný systém interiérového LED osvětlení a nově navržený odkládací panel pro řidiče a stevarda.

Využití a přednosti inovovaného Novo Ultra

Autobus je mimo jiné vhodný k individuálnímu podnikání v autobusové dopravě bez zvláštního

zázemí. Dnes existuje mnoho příkladů, kdy auto-busy Novo svým majitelům přinášejí nejen dobrý zdroj obživy, ale jsou pro ně i potěšením a rados-tí. Autobusy Isuzu je možné vidět jak u velkých dopravních společností, tak i u malých živnostní-ků. Novo je nutně ovšem stále chápat pouze jako minibus, který nebude využíván na extrémně dlouhých trasách, přestože nemá žádný problém dojet kamkoliv. Autobusů je nejvíce využíváno k incomingové turistice, kde ho cestovní kance-láře používají k transferům turistů z letiště do ho-telů a k výletům v rámci České republiky a okol-ních států. Novo je však také dobře použitelné i na dopravu zaměstnanců, jako školní autobus, případně jako skibus. Novo je použitelné všu-de tam, kde je zapotřebí malý, obratný autobus s nízkými provozními náklady. Za přednost lze

Elegantní malý autobus Isuzu Novo Ultra





Čistá linie tvarů Novo Ultra

považovat výšku autobusu (3,3 m) a vysoké boční prosklení, díky kterým je cestujícím příjemněn výhled, důležitý pro turistické cesty. K dobré pohodě cestování přispívá až překvapivě vzdušný a prostorný interiér, což u minibusů nebývá vždy obvyklé. Řidiči určitě ocení obratnost tohoto „prcka“ při manévrování v úzkých uličkách a také velký rejď, díky kterému jsou schopni zaparkovat prakticky kdekoliv.

Jednoduchá konstrukce autobusu Novo

Konstrukce je od prvopočátku navržena jako autobusový speciál a nevychází z univerzálního podvozku pro ostatní užitková vozidla. Základ

podvozku tvoří poměrně robustní rám s umístěním motoru pod podlahou v místě za přední nápravou. Přední náprava je tuhá s odpružením půl eliptickými péry s dobře nastavenými vlastnostmi měkkého, plynulého pérování. Zadní náprava s pneumatickým pérováním disponuje čtyřmi měchy. Karoserie je tvořena kompaktní ocelovou svařenou klecí z uzavřených profilů, je potažena ocelovým plechem s ošetřením v katarforézní lázni do jedné poloviny výšky autobusu. Přední i zadní čelo a skořepinu celé střechy tvoří plastové díly z pryskyřice tvrzené skelnými vlákny. Víka zavazadlových schrán jsou vyrobená z hliníkových plechů. Boční zasklení v základ-



Sedadlo pro spolujezdce

ním provedení je jednoduché lepené s tónovanými okny, prodejce doporučuje dvojitě zasklení z výroby doplnit, z důvodu lepší tepelné stability v interiéru. Důležité je zmínit, že celková délka vozidla je pouhých 7 m, a to umožňuje získat povolení ke vjezdu do městských zón většiny evropských měst. Použitý motor Isuzu 4HK1E5C splňuje podmínky emisní normy Euro 5, (od nového roku bude standardní zástavba již připraveného, nového motoru ISUZU Euro VI) 140 kW zaručuje autobusu dostatečný výkon i při plném obsazení. Manuální řazení se šesti rychlostními stupni je přesné, krátké a přispívá celkově k jednoduchému ovládní a řízení. Kotoučové



Příjemný interiér



Charakteristické zaoblené tvary karoserie

SLOVO PROFESIONÁLA



Autobusy Isuzu jsem začal registrovat – ostatně pravděpodobně jako všichni ostatní – od začátku prodeje v ČR. Možná je to právě prapodivný a disproportionální vzhled, díky kterému ho znají i méně zdatní znalci motorismu, a pohlíží na Isuzu s despektem. Uběhlo několik let a Isuzu u nás není žádným exotem. Celkem běžně je k vidění u dopravních firem zajišťujících přepravu zahraničních turistů. Aby však mohl člověk opravdu kompetentně posoudit adekvátnost tohoto konkrétního modelu, musí se s vozem seznámit osobně a poměrně podrobně. Měl jsem to štěstí řídit před časem jeden z pilotních exemplářů (nikoliv testovaný, ten přišel na řadu později). Zatímco většina ostatních konkurentů testovaného Isuzu Novo Ultra je postavena na základě dodávkových vozidel, ke stavbě Novo Ultra byla použita koncepce a komponenty malého nákladního automobilu s motorem vpředu. Proto ta nápadně vysoká karoserie, jejíž výška si nic nezadá s klasickými autobusy. Pohnutkou k tomuto řešení je snaha vedoucí ke kompromisu: získat „dospělý“ autobus, avšak s minimálními výrobními náklady. Kromě toho, že musí řidič věnovat větší pozornost rozměrům vozidla, toto přináší z provozního hlediska výhody. Jednak je uvolněna zadní část autobusu zavazadlům, pro jejichž přepravu není místa nikdy dost, a jednak – a to je přednější – se cestující nemusí při cestě k jejich sedadlu tísnit pod nízkým stropem v úzké karoserii. Vezmeme-li v úvahu fakt, že určením autobusu není trhat dálkové rekordy, ale pouze a jenom provést skupinu turistů po hlavním městě, příp. zajistit jejich převoz na některý z nedalekých zámků, nabízí NovoUltra téměř ideální volbu. Pak jdou stranou takové projevy jako kolébající se karoserie na nerovnostech nebo pouze průměrné jízdní parametry. Obojí je v normě a plně dostačující v kontextu výše uvedeného. Je třeba počítat s absencí nejmodernějších prvků známých z prémiových vozidel autobusového segmentu, závdavkem za to však může být příznivá cena a fakt, že postupem času se Novo Ultra zlepšuje a jsou v rámci možnosti odstraňovány nedostatky.

Jan Balíček

autor pravidelně řídí linkové autobusy dopravní firmy Martin Uher, s. r. o.



Přehledná přístrojová deska

brzdy na všech kolech jsou standardně účinné, plně dostačující k dané váze a výkonu, je však možné je také doplnit elektrickým retardérem pro ještě větší bezpečnost. Vnitřní prostory jsou plně klimatizovány včetně kokpitu řidiče, za příplatek je možné vozidlo vybavit tropickou klimatizační

jednotkou s vysokou účinností. Prodejce doporučuje při zadávání do výroby doplnit systém vytápění o konvektorové radiátory a programovatelný předehřívač, které nejsou obsahem základní nabídky. Společnost Turancar CZ nabízí další širokou škálu dodatečného vybavení včetně výběru



Řešení předního reflektoru



Vstup zadními dveřmi

VYBRANÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

Isuzu Novo Ultra

Délka/šířka/výška	7270/2270/3375mm
Rozvor	3385 mm
Přední/zadní převis	1640/2245 mm
Pohotovostní/celková hmotnost	5700
	až 6450/9800 kg
Nosnost př./z. nápravy	3200/5600 kg
Motor	Isuzu 4HK1E5C
Emisní norma	Euro 5 EEV (EGR + DPD filtr)
Typ	Commonrail Turbo diesel s intercoolerem
Počet válců/objem	4/5193 cm ³
Výkon	140 kW/2600 r.p.m.
Krouticí moment	513 Nm/1600 – 2600 r.p.m.
Spojka	kotoučová, jedna lamela, hydraulicky ovládaná
Převodovka	MZZ 6F
Počet přev. stupňů	6+1, manuální řazení
Pneumatiky	215/75 R17.5
Stoupavost	45.4 %
Přední odpružení	pevná náprava, poloelyptické listové pružiny
Zadní odpružení	pevná náprava, pneumatické
Brzdy přední/zadní	kotoučové
Zavazadlový prostor	4 m ³
Palivová nádrž	160 l
Obsaditelnost	27 – 29 + 1 (možné varianty přepravy stojících osob)
Alternátor	Bosch 24 V 100 A
Akumulátor	2 x 12 V 125 Ah
Startér Hitachi	24V 4.5 kW
ABS + ASR	Wabco



Police pro příruční zavazadla

barvy a metalického lakování karoserie. Autobus je připraven na dodatečnou montáž zavazadlového boxu, případně tažného zařízení, které se výhradně montuje již ve výrobním závodě a je třeba ho zahrnout do specifikace při objednávce autobusu. Snahou konstruktérů bylo vytvořit co největší zavazadlové prostory, což je u minibusů vždy určitý problém. NOVO s maximálním využitím prostoru má celkový objem pro zavazadla 4 m³.

Společnost Turancar CZ, s. r. o., je dceřinou společností slovenského Turancaru, jejímž jediným vlastníkem je významný slovenský podnikatel v dopravě, opravárenství a obchodu s automobily značky Mercedes, Viliam Turan. V České republice je Turancar zaměřen výhradně na prodej



Nový autobus NOVO 2013 se liší oproti svému předchůdci novým faceliftem

a servis malokapacitních autobusů Isuzu od roku 2004. Koncern Isuzu se sídlem v Tokiu je jedním z největších producentů užitkových vozidel a dieselových motorů na světě. Nám známé autobusy se vyrábí v moderním závodě Isuzu v Turecku. Výrobní závod „Anadolu Isuzu Automotive In-

dustry & Trading Co.“ je jedním z předních výrobců středně velkých autobusů v Evropě, jehož hlavními akcionáři jsou skupina Anadolu Group z Turecka, skupiny Isuzu Motors a Itochu Co z Japonska.

-RED- ■

 **TimoCom** Doprava s budoucností!

 Volné vozy

**Hanka, speditérka:
vybírá si vždy jen to nejlepší.**



Burza nákladů Tracking Platforma výběrových řízení

Hanka ví, co chce: mít na výběr z co nejvíce nabídek. A tak není divu, že při své práci vsází na TimoCom, evropského lídra mezi burzami nákladů a volných vozů. Díky TC Truck & Cargo® se tato speditérka nejen vyhne drahým jízdám naprázdno, ale šetří tím i drahocenný čas a životní prostředí. A aby se Hanka při výběru nabídky nespálila, jsou pro ni všichni uživatelé TimoCom předem ověřeni.

Ne, to není sen – užívejte si denně až 300.000 nabídek z celé Evropy! Vyzkoušejte burzu nákladů TC Truck & Cargo® v reálném provozu 4 týdny zdarma. Zavolejte na: +800 10 20 30 90 [z pevné linky zdarma]* nebo stahujte přímo z www.timocom.cz

www.timocom.cz

*Pro hovory z pevné linky zpravidla zdarma. V závislosti na síti nebo tarifu používaného poskytovatele telekomunikačních služeb mohou být účtovány i jiné ceny.