



Ukončete nástup!



Nabídka na řízení autobusu bez vyznačené skupiny D v řidičáku se neodmítá. Díky ní se můžeme podělit o zážitky z jednoho netradičního testu Světa motorů.

Na letištní plochu v Panenském Týnci jsme přijížděli s velkým očekáváním. Kdo za volantem autobusu sedí každý den, tomu bude asi připadat naše nadšení dětské. My jsme ale zvyklí při testech usedat na nižší sedadla a otáčet menšími volanty. Bude to tedy extra zážitek. Vyzkoušet si můžeme nový městský autobus japonské značky Isuzu i jeho sourozence pro delší výlety. Oba tu stojí připravené a jejich masky budí dojem, jako by se na nás usmívaly.

Řadit jako v osobáku

„Tak který chcete první? Manuál, nebo automat?“ ptá se Viktor Wiesner, jednatel firmy Turancar, která k nám autobusy vyráběné v Turecku dováží. „Pojďte do toho zlatého,“ nečeká na odpověď a zamíří k luxusněji vybavené

dálkové variantě. Jdeme za ním a vstupujeme předními dveřmi. „Je to verze pro třiatřicet cestujících s bohatou výbavou,“ upozorňuje a ukazuje interiér s vysokou střešou. My se ale hned zajímáme spíš o sedadlo za volantem. Letmým pohledem zjišťujeme, že jako první vyzkoušíme manuál. „Tak se posadte a nafoukněte si sedáčku,“ říká průvodce a ukazuje na páčku, po jejímž zatlačení řidiče neviditelná síla zvedne blíže k volant. Ted už jenom odbrzdí, zařadit rychlost a pomalu se rozjet. „Vůbec nekoukejte, co je na té páce nakreslené, a řaďte jako v osobáku,“ zní důležitá rada. Na místě jedničky klasického dvojitěho „háčka“ je dvojka a na tu se dá více než osmitunový kolos do pohybu.

„Teď byl podtočený!“ kritizuje Wiesner, když asi v sedmnácti stech



Už po pár kilometrech jsme se cítili za volantem jako doma

Foto: Jiří Káň



Ze zadních sedáček je krásný výhled, pokud ho ovšem nezastíní ostatní pasažéři. Vejde se jich sem až 74.



Podlaha v prostoru pro cestující se zvedá vzhůru jako v divadle, aby se pod zadní sedadla vešel pohodlně motor



U automatu chybí nejen spojka, ale i řadič páka. Pohyb vpřed nebo vzad se volá tlačítky na přístrojové desce.

otáček dojde k přeřazení o stupeň výše. „Optimální je motor trochu vytočit. Klidně až na dva a půl tisíce,“ dodává. Při dalším přeřazení už se nedá neposlechnout. Vjíždíme na dlouhou letištní plochu.

Na rovince už řadíme pětku a šestku jako mazáci.

Dlouhý tunel v zrcátku

Přichází příležitost trochu se rozhlédnout kolem sebe. Bohatě prosklená plocha nabízí neskutečný výhled na všechny strany. V panoramatickém vnitřním zpětném zrcátku vidíme dlouhý prostor za sebou a ustupující řady sedadel pro cestující. Teprve tehdy si člověk uvědomí, jaká hmota se mu za zády pohupuje. Nebýt toho, dalo by se ovládní autobusu přirovnat k řízení plně naloženého transitu. Po absolvování kolečka se po službě komunikaci letiště vracíme pomalu zpět.

Skromnější bratr

Následuje druhý zážitek – městský autobus s automatem. Musíme počkat, až se zasune plošina prostředních dveří pro najiždění invalidních vozíků. To právě předvádí Zdeněk Nesveda, druhý muž z Turancar. Po usednutí za volant už víme, kterou páčkou zvednout sedáčku a kterou uvolnit ruční brzdu. Pracoviště řidiče je o něco skromnější než u předchozí verze. „U městského autobusu se na výbavu tolik nehledí. Důležité je

přepřavit za rozumné náklady co nejvíce lidí,“ vysvětluje pan Nesveda.

Automat je nuda

Isuzu CitiBus pojme až 74 sedících i stojících cestujících. Řadič páka tu není. „děčko“ pro jízdu dopředu musíme navolit tlačítkem. Pak už stačí na dálku pozavírat všechny troje dveře, uvolnit sešlápnutou brzdu – a fialový expres se dá ochotně do pohybu. Je to jízda jako s jakýmkoli jiným automatem. Proti předchozí zkušenosti trochu nuda. Ani pohled do prostoru pro cestující už nás tolik nechvátá, začínáme si na rozměry zvykat. Jak naskakují na displeji rychlosti, říkáme si, že by to možná chtělo vyrazit si někam do městských ulic, kde není všude kolem tolik prostoru. Ale to už si asi věříme až příliš. Uvědomujeme si to, když je v cíli naší okružní cesty potřeba kousek zacouvat. Přestože máme k dispozici dvě velká zrcátka a obraz z kamery na zádi, zdánlivě nabytá jistota se rychle vytrácí.

Řídit autobus na letišti není nic moc těžkého. Nakonec ale uznáváme, že pro člověka zvyklého nanejvýš na rozměry dodávky je to jediné bezpečné místo pro podobný zážitek.



Motor se v Turecku nevyvrábí, dováží se přímo z Japonska.



Rampa pro hendikepované je součástí základní výbavy



Přitáhnutím kroužku a pohybem vpřed se autobus odbrzdí

Základní údaje

ISUZU CITIBUS MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vznětový přeplňovaný čtyřválec Isuzu 4HK1E5S common rail s intercoolerem. Emisní norma Euro 5/EEV. Zdvihový objem 5193cm³, výkon 142 kW při 2600 ot./min. Točivý moment 637 N.m při 1600-2600 ot./min. Spojka hydraulicky ovládaná, šestistupňová převodovka MZW 6F.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 4435 mm. Délka x šířka x výška 9515 x 2409 x 3117 mm. Pohotovostní/celková hmotnost 7800-8200/14000 kg. Objem palivové nádrže 215 l. Pneu a kola 265/70 R 19,5 ocelová. **Zavazadlový prostor 0,15 m³**
Obsaditelnost 74 pasažérů včetně stojících

PODVOZEK A BRZDY

Přední/zadní odpružení dvěma/čtyřmi pneumatickými měchy. Brzdy přední i zadní kotoučové.

STANDARDNÍ VÝBAVA

Klimatizace Saikar 28400 kcal, střešní nouzový východ/ventilační otvor, imobilizér, ABS/ASR, 3 x boční dveře (přední jednokřídlé, střední a zadní dvoukřídlé), dálkové ovládní předních dveří, rampa pro hendikepované, sluneční clona, vyhřívání řidičova bočního 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.

HODNOCENÍ

- + Výhled
- + Poloměr otáčení
- + Snadné ovládní
- Couvání

Diesel

Co je lepší? Tři, nebo čtyři válce?
Vše o dieslových motorech.
Zkáza jménem Euro 6.

