



Z Hannoveru do Stodůlek

Ani ve snu by mě nenapadlo, že jen pár dnů poté, co jsem si na IAA prohlédl prohlédl turecký městský autobus Isuzu Citiport 12 Hyper, se v něm svezu. A ještě navíc v Praze. A zkušenost to byla více než zajímavá.

V Česku jsou turecké autobusy Isuzu reprezentovány především minibusy Novo, Turquoise a Visigo, nicméně turecký výrobce patřící do skupiny Anadolu Group má ve svém portfoliu kompletní nabídku městských, meziměstských i turistických autobusů. Na IAA v Hannoveru představil hned pět modelů, z toho hned dva modernizované zástupce řady Citiport Hyper. Vedle 18m kloubového i 12metrový, který se objevil v sídle společnost Turancar v pražských Stodůlkách.

Vypadá skvěle

Citiport je klasický městský autobus dlouhý 12 030 mm a vysoký 3 136 mm. Už v Hannoveru se mi zamlouval, na denním světle vypadá ještě lépe. Dost tomu pomáhají zatmavená skla i atraktivně zalomená spodní linie oken.

Mezi přístroji je velký digitální displej



zalomaná spodní linie oken.

Také vnitřek autobusu vypadá velmi dobře, a to třeba i díky dřevěné podlaze. Citiport je plně nízkopodlažní, jen v oblasti zadní nápravy se podlaha lehce zvedá, aby zase klesla. Velmi netradičně vykouslý je motorový tunel. V interiéru je 32 pevných sedadel s příjemným textilním čalouněním plus čtyři sklápěcí v místě pro invalidní vozíček nebo kočárek. Do autobusu se vejde až 70 stojících cestujících. Pro sedící jsou připraveny USB porty. Cestující o zastávkách informují tři velké displeje.

Přístrojová deska pochází od firmy Actia



Sedadlo řidiče si nezádá s coachem



Parkovací brzda je skvěle po ruce

Citiport vypadá velmi elegantně

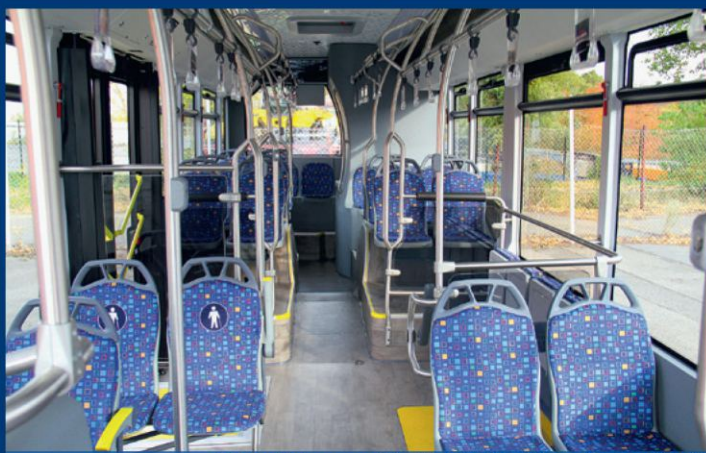




Délka Isuzu je 12 030 mm



Výhled šikmo doleva není moc optimální



Díky velkému prosklení je interiér příjemně prosvětlený



Uvnitř je 32 pevných sedadel



Na místě pro vozíček či kočárek jsou čtyři sklopná sedadla

Dobře známá

Sedadlo řidiče je pohodlné a nabízí standardní možnosti nastavení. Přístrojová deska pochází od firmy Actia, kterou dobře známe třeba z Iveca Crossway LE. Volant se nastavuje s celou přístrojovkou, což u tohoto autobusu bylo fyzicky dost náročné. Mechanismus byl evidentně ještě nechozený. Samotný přístrojový štít je přehledný a má kla-

sické rozvržení s rychloměrem vlevo a otáčkoměrem vpravo. Uprostřed se nachází velký barevný displej palubního počítače.

Tento autobus byl vybaven dvěma dvoukřídlými dveřmi, takže se hodí spíš na příměstskou dopravu. Jako řidič bych uvítal možnost zablokovat si vpředu jedno křídlo dveří kvůli úniku tepla v zimním počasí. Žádné podobné tlačítko, jaké znám z Crossway, jsem zde nenašel. Předpokládám ale, že lze tuto funkci objednat.

Chytrá kamera

Vedle standardní couvací kamery a dvou kamer nade dveřmi byl Citiport vybaven další umístěnou na čelním skle jako u dálkových autobusů. Tato kamera je základem celé řady asistenčních systémů, hlídá jízdní pruhy, měří vzdálenost vozidel před autobusem a varuje před stojícími objekty. Dokonce přečte i některé do-



U každých sedáček jsou USB konektory

pravní značky. Informace se zobrazují na malém kruhovém displeji uchytceném na A-sloupku.

Zatímco výhled na pravé zpětné zrcátko je bezproblémový, ve výhledu na levé trochu překážel rám bočního posuvného okna. Příliš dobrý výhled jsem neměl ani do interiéru na cestující, protože vnitřní zrcátko nešlo nastavit. Nebo se mi nepodařilo přijít na to, kde se to dělá.



Na displeji se zobrazují informace z kamery na čelním skle

Sázka na jistotu

Isuzu Citiport 12 Hyper pohání naftový šestiválec Cummins o objemu 8,9l, který produkuje 247 kW/340 k a 1485 Nm. A to je na městský, resp. příměstský autobus naprosto dostačující. Pravda, jezdil jsem prázdný, nicméně autobus jsem vyzkoušel na kopcovité trase směrem do Kralup nad Vltavou, kde občas jezdím jako brigádník. A to i s prázdným autobusem, takže o dynamiku opravdu nemám starost. Motor spolupracuje s u nás ne úplně obvyklým čtyřstupňovým automatem Voith DIWA. Ten má celkem čtyři strategie řazení Power, Normal, Eco a Super Eco, které se liší otáčkami, kdy řadí. Vyzkoušel jsem si je všechny a nakonec jsem tam nechal Power. Převodovka řadí krásně hladce, v 80 km/h točí motor na čtyřku 1800 otáček. Motor ale není prakticky vůbec slyšet. Pochválit musím účinnou motorovou brzdu, která ve spolupráci s retardérem umožňuje plynulé dobrzdění do zastávky.

Milé překvapení

Přiznám se, že jsem k autobusu přistupoval s určitým despektem. O to víc jsem ale byl z něho překvapený. Isuzu Citiport je autobus evropského stříhu, se kterým se řidič velmi rychle sžije. Líbí se mi komfort pérování, který - jak nevybočuje ze standardů konkurenčních nízkopodlažních městských autobusů. Během krátkého svezení jsem si do poznámek zapsal dvě věci, na které bych se chtěl zaměřit při delším používání. Vedle již zmíněného horšího výhledu šikmo vlevo se mi zdálo, že má horší rejď. A chvíli jsem si také zvykal na poněkud neobvyklé vyosení plynového pedálu.

Michal Štengl,
foto archiv a autor

TECHNICKÉ ÚDAJE

Isuzu Citiport 12 Hyper		ISUZU
Motor:	Ř6/vznětový přeplňovaný (CUMMINS L9E6C340B)	
Zdvihový objem:	8900 cm ³	
Maximální výkon:	247 kW (340 k) /2100 min ⁻¹	
Maxi. točivý moment:	1485 Nm/1200 min ⁻¹	
Převodovka:	A4 (Voith DIWA 6)	
Počet míst k sezení/ celková kapacita:	36+70	
Maximální hmotnost:	18 340 kg	
Rozměry d/š/v:	12 030 x 2550 x 3136 mm	
Rozvor:	5850 mm	
Kapacita nádrží:	300 l	