

# Elektrický štírek

Autobusy Isuzu se u nás etablovaly především díky zájezdovým minibusům. Nicméně pandemie covidu donutila společnost Turancar, dovozce této značky do Česka, hledat na trhu nové možnosti. A to se jí podařilo s městským minibusem NovoCiti Life. Ten se nabízí i v elektrické verzi Volt, kterou jsme si krátce vyzkoušeli v pražských ulicích.



Baterie jsou umístěné na střeše blíže zádi



Pracoviště řidiče není zbytečně komplikované



Tři tlačítka ovládání převodovky doplňuje nastavení jízdních režimů



Maximální kapacita je až 52 cestujících



Hnací řetězec umožňuje volbu tří režimů

**P**lně nízkopodlažní NovoCiti Life je díky svým kompaktním rozměrům určené pro přepravu cestujících zejména v centrech historických měst. Tyto autobusy u nás zajišťují pravidelnou přepravu například ve Znojmě, Kolíně nebo v Pelhřimově. Elektrická verze k tomu přidává i bezemisní a tichý provoz.

## Poznáte ho na první pohled

Přestože je na první pohled patrné, že elektrický model Volt patří do rodiny NovoCiti, od konvenčního modelu se odlišuje. Má zcela unikátní čelní partii s dělenými předními světlými a dynamickými směrovkami, stejně tak zadní část má odlišný design ve stylu elektrických autobusů Isuzu. Poslední diferencí jsou boční spoilery na střeše zakrývající trakční baterie, uložené na její zadní části. Vpředu je totiž jednotka klimatizace s výkonem 21,5 kW, topení má výkon 15 kW.

## Překvapivý dojezd v základu

Pro NovoCiti Volt jsou k dispozici tři velikosti trakčních baterií typu LFP (lithium-železo-fosfát) – 142, 211 a 269 kWh. Poněkud nestandardní ovšem je,

že v základu dostanete prostřední baterii, nejmenší a největší jsou opce. Baterie nabízejí garantovaný dojezd 180, 300, resp. 350 km, což jsou na tak malý autobus vynikající parametry. Autobus umí pomalé (AC) i rychlé nabíjení (DC) s výkonem až 150 kW. Střídavým proudem trvá nabíjení podle velikosti baterie 6; 8,5 nebo 11 hodin, při stejnosměrném proudu si počkáte 1; 2 a 2,5 hodiny. Dobíjecí konektor CCS2 je umístěný na levém boku za zadním podběhem. Výrobce dává na baterii osmiletou garanci.

## Bez omezení kapacity

Interiér NovoCiti Volt se neliší od provedení Life, zákazník má na výběr dvě konfigurace sedadel – 19 nebo 21 pevných plus čtyři sklopná, nechybí ani prostor pro invalidní vozík. Počet stojících cestujících se pohybuje od 26 do 32, najednou může Volt převážet maximálně 48 až 52 pasažérů.

## Vlažný rozjezd

Podobně jako u jiných elektrobusech chvíli trvá, než dojde k oživení všech systémů. Během toho hraje přístrojovka všemi barvami. Jednostupňová převodovka se ovládá třemi tlačítky, dopřednou i zpětnou rychlost lze zařadit až po uvolnění parkovací

TECHNICKÁ DATA		ISUZU
Motor:	elektromotor TM4 Sumo MD	
Maximální/stálý výkon:	189/270 kW (257/367 k)	
Maximální/stálý točivý moment:	990/2500 Nm	
Převodovka:	A1	
Počet míst k sezení/stání:	21+4/29	
Celková hmotnost:	11 500 kg	
Rozměry d × š × v:	8010 × 2463 × 3250 mm	
Rozvor:	4259 mm	
Kapacita baterie:	211 kWh	
Maximální dojezd:	300 km	

brzdy. Jakmile ji „zatáhnete“, automaticky se zařadí neutrální. Malý a „lehký“ (myšleno v poměru ke klasickým 12m autobusům, protože váží 11 600 kg) Volt pohání elektromotor se stálým výkonem 189 kW (257 k), resp. špičkovým 270 kW (367 k) a se stálým točivým momentem 990, resp. nejvyšším 2500 Nm. Vzhledem k těmto parametrům mě ale překvapily vlažnější rozjezdy. Mezi přidáním plynu a svižnějším pohybem autobusu kupředu uplynou skoro tři sekundy, výkon totiž graduje s rostoucími otáčkami motoru, což není pro elektromotor úplně typická charakteristika. Dobu prodlevy příliš nezkrátí ani přepnutí hnacího řetězce do režimu Power, to přinese ještě prudší zrychlení ve střední pasáži. Za jízdy je uvnitř slyšet bzučení výkonové elektroniky, která podle rychlosti autobusu občas předvádí hotovou symfonii.

## Pohodlné brzdění

Co naopak musím pochválit, je komfortní zastavování do zastávek. A to díky čtyřstupňové rekuperaci s optimálním odstupňováním. S brzdovým pedálem to chce zpočátku trochu jemnější práci, protože přechod mezi účinkem rekuperace a klasických brzd je poměrně ostrý.

Text: Michal Štengl, foto: autor

