

TURANCAR

ISUZU

importér a výhradní dovozce autobusů značky ISUZU do České republiky



Zatímco ve velkých zájezdových autobusech je automatická převodovka běžná, v malých se jí zákazníci tak trochu brání. Přitom kdo jednou zkusí, obvykle nechce jinak. Stoprocentně to platí o automatu Niesetronic v Isuzu Novo Ultra.

Novo Ultra, který je homologovaný jako autobus třídy II, tedy příměstský, je nejoblíbenější model značky Isuzu u nás. Při délce 7270 mm nabízí kapacitu 27 až 29 sedadel (+1 průvodce) a k tomu jako „bonus“ i místo pro čtyři stojící cestující. To vysvětluje, proč jsou na některých sedadlech madla. Velkou výhodou je platforma z coache, díky které má zadní nápravu na vzduchu. To přináší výrazně lepší komfort hlavně při popojíždění po městě bez lidí, protože rozdíl proti konvenčnímu pérování je opravdu znát.

Právě i díky komfortnímu pérování má Novo Ultra poměrně široké využití. Pravda, čínské nebo americké turisty byste jím asi neohromili, pro ty je určený třeba Turquoise ve VIP provedení v kůži. Nicméně díky výkonné klimatizaci, dvojitým zatmaveným oknům a pohodlným sedadlům s dostatkem prostoru pro kolena spolehlivě o víkendů poslouží jako zájezdový autobus. Byť kvůli Euro 6 a systému SCR přišel skoro o třetinu objemu zavazadlového prostoru, litrů nabízí pořád dost. Přes týden pak může vozit děti do školy nebo na plavání, nadprůměrný cestovní komfort nabídne i coby pravidelný svozový autobus pro zaměstnance.





Jednoduché, ale funkční

Slušně postaráno je i o řidiče, o což se v první řadě stará pohodlné sedadlo. Přístrojová deska sice není vzorem elegance a nápaditosti, z hlediska obsluhy jí ale nelze nic vytknout. Řidič se v ní totiž velmi rychle zorientuje a nejdůležitější ovladače nikde nehledá. Asi bych si jenom přelepil varovné samolepky s maximální rychlostí a výškou karoserie jinam než doprostřed hlavních budíků. Tady jsou sice dobře na očích, mě ale trochu rušily při sledování provozních údajů. Smířit se musím i s tím, že výhled doleva mi „narušuje“ vnější zrcátko a dělené boční sklo, takže se musím dost vyklonit. S tím už jsem se ale setkal i u mnohem dražších a většinou dražších linkových autobusů.



Jako v osobáku

Jestli má někdo averzi vůči automatu v autobuse, obzvláště v kategorii minibusů, měl by se svést v Novo Ultra s Niesetronicem. Jeho základem je klasická manuální šestistupňová skříň osazená jednotkou automatizovaného řazení. Je úžasně blbuvzdorná o trlá vůči nešetrnému zacházení ze strany řidiče. Když se jí něco nelíbí, ohradí se varovným pípáním. Pokud ji chcete vysloveně ublížit, třeba špatnou volbou režimu za jízdy, prostě neposlechne. Hlavně k tomu ale přidává ještě vyšší úroveň uhlazenosti řazení a plynulých rozjezdů. O ty se starají v oleji uložené spojky spínané tlakem oleje, který vytváří hydrodynamický měnič. Ten zde nefunguje jako spojka, ale coby čerpadlo. Osobně jsem se v autobuse nesetkal s příjemněji fungující automatizovanou převodovkou, Niesetronic překonává i některé osobní nebo užitkové vozy. Řidič má sice možnost řadit ručně, ale ruku na srdce, proč by to měl dělat, když elektronika funguje rozumně a chytře.



Pohoda v ceně

V Novu Ultra si motor, převodovka, karoserie a podvozek opravdu sedly a fungují neskutečně sladně. Troufám si tvrdit, že Niesetronic zvyšuje kvalitu Novo Ultra o třídu výš. Obzvláště s vědomím, že stojí jen 60 000 korun. A když si objednáte skladový kus, kterých má pražský Turancar ještě pár, dostanete automat jako bonus v ceně autobusu, který se prodává za 2,2 milionu bez DPH.



Michal Štengl
Transport a logistika
foto archiv a autor



Technické údaje Isuzu Novo Ultra

Motor:	Ř4/vznětový přeplňovaný (Isuzu 4HK1E6C)
Zdvihový objem:	5193 cm ³
Maximální výkon:	140 kW (190 k) při 2600 ot./min.
Maximální točivý moment:	513 Nm při 1600-2800 ot./min
Převodovka:	A6 (Niesetronic)
Počet míst k sezení:	28+1+1
Maximální hmotnost:	9800 kg
Rozměry d/š/v:	7270 x 2270 x 3375 mm
Rozvor:	3385 mm
Objem zavazadlového prostoru:	3 m ³
Objem palivové nádrže:	160 l
Maximální rychlost:	100 km/h