

→ ISUZU CITIMARK

Horká novinka do města

Poslední novinkou z produkce společnosti Isuzu je devítimetrový městský autobus Citimark, který pojme až 72 cestujících. V české premiéře byl představen na letošním veletrhu Autotec v Brně.

Veškeré autobusy Isuzu včetně Citimarku se vyrábějí v závodě v tureckém Goebze, což je na periferii Istanbulu. Závod má kapacitu 21 tisíc vyráběných jednotek ročně, přičemž ještě donedávna byl vytěžován průměrným ročním výstupem 16 tisíc vozidel. V goebzském výrobním závodě probíhá výroba nejen všech modelů malokapacitních autobusů Isuzu, ale zároveň však též výroba lehkých nákladních vozidel Isuzu N-série a v neposlední řadě též pick-upů Isuzu D-max. Výroba probíhá na základě objednávek, takže poměr výroby jednotlivých produktů se nedá přesně předpovědět. V současnosti zůstává nejnámějším pojmem v oblasti malokapacitních autobusů Isuzu model Turquoise, jehož výroba započala již v roce 2000. Zbývající dva modely, respektive 3 modely – včetně inovovaného New Turquoise – byly představeny na podzim

roku 2009 v belgickém Kortrijku. V České republice byly tyto modely představeny v polovině letošního roku. Znamená to tedy, že novinky – Citimark a Novo začínají jezdit po českých silnicích a seznamovat potenciální zákazníky se svými přednostmi. Isuzu Citimark se začal být vyvíjen v roce 2008. První prototypy začaly vyjíždět ještě s motory Euro 3 neboť se jednalo o testovací provoz nové série. Následně v roce 2009 vyjela první série menší jak 10 kusů, která měla za úkol najíždět kilometry na testovací trase ve Španělsku, a též ve zhoršených podmínkách rumunských cest. Od roku 2009 se autobusy Citimark prodávají s motory Euro 4 na tureckém trhu. Počínaje 1. polovinou letošního roku se tyto autobusy dostávají na evropský trh.

V ČR je výhradním prodejcem autobusů Isuzu pražská firma Turancar a v současnosti je u nás registrováno okolo 75 autobusů Isuzu. Typ Isuzu Citimark je stále v režimu zápůjček, což znamená že se s novým autobusem seznamuje každý týden jiná firma. Tímto provozem Turancar předvádí vozidlo po celé ČR a zároveň nabízí možnost zákazníkům osahat a vyzkoušet nový model nezávazně, a v neposlední řadě se spolu s nabývanými kilometry seznamuje s kvalitou a zpracováním nových modelů Euro 5. Podle slov zástupce firmy Turancar, Wiesnera, lze potvrdit převážně kladné ohlasy na model Citimark. Zákazníci zaujal líbivý design, oblíbená klasická koncepce s motorem vzadu, výborná obsaditelnost a především cena, kterou lze označit za nejnižší možnou v daném sektoru vozidel na českém trhu. Z negativ lze zmínit výtka zákazníků na tužší od-

Líbivý design Isuzu Citimark





Řidič má dokonalý přehled o dění před a vedle vozidla



Délka Citimarku je 9 metrů

pružení autobusu. V tureckém závodě již probíhá vývoj nového modelu na platformě Citimark, který by byl vybaven též zavazadlovými prostory, a v ten okamžik by mohl sloužit jako meziměstská verze na delší vzdálenosti, či též ve variantě bez stojících pasažérů jako zájezdový model.

K redakčnímu testu jsme získali autobus Citimark s motorem Isuzu splňující normu Euro 5 – EEV. Jde o autobus střední velikosti a s vysokou užitečnou hodnotou s úspornými provozními náklady, nízkou pořizovací cenou a zajímavým elegantním designem. Turecký výrobce Anadolu Isuzu předal na trh konstrukčně povedený autobus, který je svými parametry plně srovnatelný s evropským standardem. K dobrým vychytávkám patří i nově navržená konstrukce s motorem vzadu, takže autobus má optimální rovnoměrné rozložení celkové váhy. Při porovnání s konkurencí má autobus Citimark stejnou nebo dokonce nižší pohotovostní hmotnost, ale větší povolené technické zatížení, takže může pojmout až 75 cestu-



Pohodlný a prostorný interiér



Nástup předními dveřmi

jících. Testovací jízdy na nekvalitních rumunských silnicích potvrdily, že konstrukce podvozku počítá i s provozem na špatných komunikacích a velkou pevností a vysokou životností podvozku zaručuje nezníčitelný, odolný a robustní rám.

Při délce devíti metrů má Isuzu i na pohled velká kola, která dodávají autobusu sebevědomý vzhled, a přinášejí i dobré, jízdní vlastnosti. Pětilitrový motor Isuzu o maximálním výkonu 150 kW je velmi dynamický, a jako tahoun se chová i při plně zatíženém vozidle. Karoserie je navržena pro městský provoz, s nízkou úrovní podlahy v celé první třetině vozu. Vstup je zajištěn druhými dveřmi s dvojnásobnou šířkou, které jsou vybaveny rampou pro nájždění invalidních vozíků. Nástupní hranu dveří lze ještě snížit pomocí pneumatického zařízení. Konstruktoři při návrhu interiéru vsadili na osvědčenou praktickou jednoduchost s logickým uspořádáním sedadel, záchytných tyčí a osvětlení.

Autobus Isuzu Citimark si určitě najde své zákazníky u dopravců i provozovatelů autobusových linek z obcí a měst. Výhody tohoto autobusu a jeho praktického využití v místních podmínkách jsou jasné. Autobus s daleko nižšími náklady lze provozovat všude tam, kde není možné dosáhnout vyšší obsaditelnost pro autobusy velkých parametrů. Je také možné ho provozovat na linkách, kde není zajištěné sto procentní vyřízení velkých vozů. A jak jsme již zmínili, Citimark je vzhledem ke své robustní konstrukci využitelný i pro nekvalitní a rozbité silnice. Na městských i příměstských linkách zajišťuje přepravu invalidních i méně pohyblivých občanů a osob s kočárky. Takže majitel může nákupem flotily autobusů Citimark ušetřit značné náklady.

Standardní výbava – nezávislé topení s konvektorovými radiátory, imobilizér, hasící přístroje, dálkový ovladač předních dveří, 3. brzdové světlo, přední mlhové reflektory, zvuková signalizace

→ ISUZU CITIMARK

SLOVO PROFESIONÁLA



Při představení autobusu Isuzu na českém trhu jsem na ně pohledl s despektem. Na první pohled trochu disproportionální vzhled (především díky malému rozměru kol) a motor nad přední nápravou (jako pozůstatek po přibuznosti s nákladním vozem). Na druhou stranu se však na stejný první pohled nedal vozům upřít poměrně líbivý design, příjemné zpracování interiéru a především velice příznivá cena. Časem se k těmto vlastnostem přidala i provozní spolehlivost podpořená oblíbeností mezi dopravci. Před nedávnem jsem měl možnost otestovat novinku v nabídce společnosti Turancar – příměstský autobus Isuzu Citymark. Podle mě se jedná přesně o typ autobusu, který českému trhu chyběl, a po kterém je (a bude) poptávka – systémy integrované dopravy jsou totiž v současné době koncipovány tak, že páteřní linky jsou zajišťovány velkokapacitními autobusy a do přestupních bodů jsou z jednotlivých větví cestující přiváženi kapacitně dostačujícími menšími vozy. V tomto segmentu ani v současné době není přetlak konkurence a Isuzu přináší při přibližně shodných provozních nákladech větší kapacitu než mikrobusey. Vnější rozměry se nenápadně (ale přesto) Citymark blíží „dospělému“ autobusu – délkou přes 9 metrů, výškou přes 3 metry a (bohužel) i šířkou 2300 mm, která v určitých situacích může být malým handicapem zejména ve stísněných podmínkách provozu po silnicích nižších tříd. Jednoznačnou výhodou autobusu je jeho převážná nízkopodlažní část, která je u středních dveří doplněna o plošinu usnadňující nástup imobilních cestujících. Plošina není výklopná tak jako u naproste většiny nízkopodlažních vozů, ale výšvná zpod podlahy. Můj osobní názor je, že výklopné plošiny jsou vhodnější nejen na obsluhu, ale i případnou údržbu. Pracoviště řidiče je uspořádáno přehledně, na umístění některých ovládacích prvků je třeba si zvyknout. Jízda se Citymarkem je i v městském provozu příjemná nejen díky vnějším rozměrům, ale i motoru, který je pro danou hmotnostní kategorii zcela dostačující. Nezvyklé je převodování šestistupňové manuální převodovky – nízké rychlostní stupně jsou tak krátké, že na rovině není problémem rozjíždět se na 3. převodový stupeň, aniž by bylo slyšet trápení spojky. Vzhledem k tomu, že se jednalo o vůz z pilotní série, který cestoval přibližně rok mezi dopravci jako zkušební vozidlo, lze mu odpustit drobné nedodělky a malé mezery v dílenském zpracování, které dle zástupců společnosti budou (v tuto dobu již zřejmě jsou) odstraněny. Kontroverzní design je na posouzení každého – mě osobně nikterak nepohoršuje.

Jan Baliček

autor je redaktorem časopisu Autodiesel a pravidelně řídí linkové autobusy středočeské dopravní firmy Martin Uher, s. r. o.



Přehledná přístrojová deska



Výkonný motor vyhovuje normě Euro 5/EEV

zpětného chodu, stavitelný volant a sedák řidiče, digitální hodiny, CD přehrávač, stop tlačítka pro cestující, osvětlení schodů, protiskluzová podlaha, rampa pro najíždění invalidního vozíku/vytah pro nakládání vozíků.



Mechanická plošina umožňuje nástup i vozíčkářům

Opční výbava – tempomat, klimatizace, retardér, automatická převodovka, parkovací senzory v motorovém prostoru, metalický lak, oddělené pracoviště řidiče, odkládací schránka pro řidiče, LCD + DVD přehrávač.

JIRÍ ŠTĚPÁNEK ■

TECHNICKÉ ÚDAJE

Délka/šířka/výška	9016/2300/3121 mm
Rozvor	4150 mm
Přední/zadní převis	1980/2886 mm
Pohot./celková hmotnost	6860-7500/13 000 kg
Nosnost př./z. nápravy	5000/9000 kg
Motor	ISUZU 4HK1E5S
Emisní norma	EURO 5 EEV (EGR + DPD filtr)
Typ	Common-Rail Turbo diesel s intercoolerem
Válce / objem	4/5193 cm ³
Výkon	150kW/2600 r.p.m.
Krouticí moment	637 Nm/1600 - 2600 r.p.m.
Spojka	hydraulicky ovládaná
Převodovka	MZW 6F
Počet přev. stupňů	6 + 1, manuální řazení
Pneumatiky	265/70 R19.5, bezdušové
Poloměr otáčení	7150 cm
Stoupavost	42.1 %
Před. odpružení	listové pružiny nebo 2 pneu.měchy
Zad. odpružení	2 pneumatické měchy
Brzdy přední / zadní	kotoučové
Zavazadlový prostor	02 m ³
Palivová nádrž	190 l (2 x 95l)
Obsaditelnost	70, včetně stojících pasažérů
Alternátor	Bosch 24 V 100 A
Akumulátor	2 x 12 V 125 Ah
Startér	Hitachi 24 V 4.5 kW
ABS + ASR	Wabco