

stop

auto-moto **revue**

Ročník XVIII. ● 5 Kčs

5

1988

**Obchodovanie
s automobilkami**



**NOVÝ KLBOVÝ
IKARUS**

Hliník ako palivo?



Najpohodlnejší linkový autobus

NOVÝ KLBOVÝ IKARUS

Začiatkom januára sa v uliciach Bratislavy objavilo nezvyčajne sivostrieborné vozidlo. Kĺbový autobus nového typu, ktorý sa veľmi líši od ostatných ikarusov, čo už niekoľko rokov prevádzajú Bratislavčanov z jedného konca mesta na druhý. Na jeho maske bol tiež nápis Ikarus, no s typovým označením 435. Bol to autobus celkom novej generácie, jediný prototyp maďarského výrobcu. Vozidlo koncom minulého roku prevkúpilo aj návštevníkov Frankfurtského autosalónu.

Vystriehli sme ho pred obchodným domom Prior. V ten deň premával na linke číslo 104 do Dúbravky, aby sa overili jeho vlastnosti pri jazde do stúpania na Pražskej ceste. Prišiel presne. Vodič dal pokyn pomocnému pneumatickému motoru na otvorenie dverí. Fungovali bezhlučne. Ľudia s obdivom nastupovali. Najmä deti. Po skončení vyučovania sa predhánali, ktoré z nich urobí čo najviac jázd v novom autobuse. Vraj čo sa páči deťom, je naozaj pekné. Dizajn nového ikarusa v ničom nezaostáva za podobnými úspešnými vozidlami iných zahraničných výrobcov. Nastúpili sme s kolegom. Vodič s autobusom jemne a ticho vyrazil. Nízke schodíky si pochvalovali najmä starší. Hoci autobus celý deň prevážal ľudí, vnútri bol čistý. Na podlahe neboli nijaké

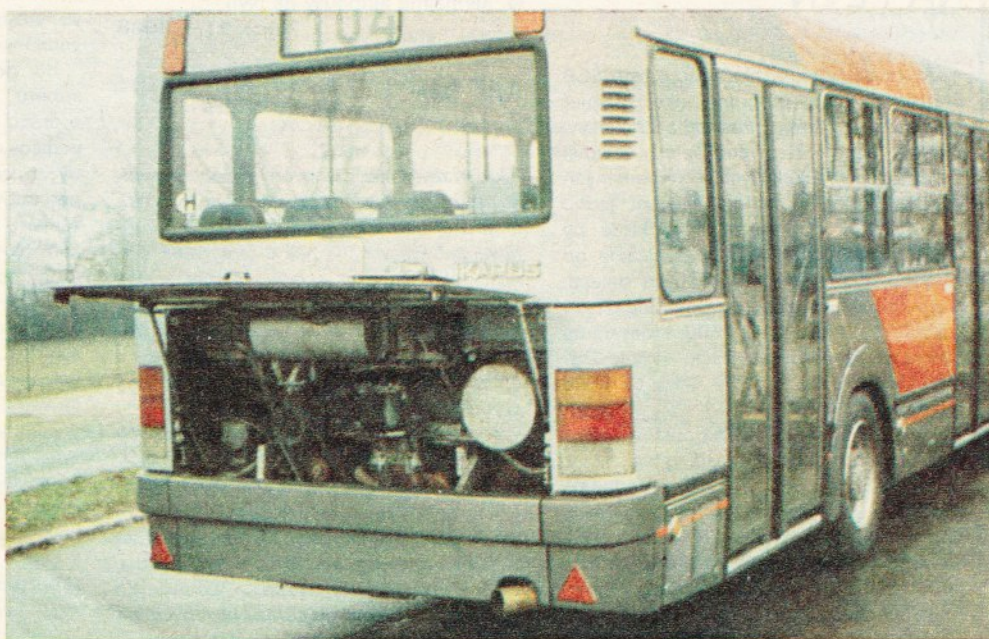
smeti. Jedna cestujúca vravela, že v takomto peknom autobuse by sa človek neodvážil odhodiť ani vlas.

Cestujúci má všade po ruke držadlá. Schodíky stredných dverí nič nedelí. Sú určené pre nastupovanie s kočíkmi. Výhľad z autobusa je vynikajúci. Odsúvacie vetracie okná sú veľké, takže počas letných horúčav prispievajú k pohode cestujúcich. V strope sú štyri veľké vetráky s elektrickým ventilátorom na odsávanie vzduchu. Ich otvory možno uzavrieť. V chladnom počasi zase účinný vyhrievací systém s tromi radiátormi na vodu a štyrmi teplovzdušnými vodnými radiátormi

s elektrickým dúchadlom zabezpečia vo vozidle dostatočnú teplotu. Bolo nám príjemne.

ZA VOLANTOM

Nepáčilo sa nám, že vodič má z polovice otvorenú kabínu. Na našich trolejbusoch novej generácie je vodičovo pracovisko uzavreté, čo považujeme za správnejšie riešenie. Prístrojový panel hýri modernosťou. Nijaké páky, iba prepínače a kontrolné svetlá. Samočinná prevodovka sa tiež ovláda tlačidlami. Otváranie dverí je s predvoľbou, ktorá blokuje pohyb vozidla počas ich otvorenia. Prekvapil nás i malý vnútorný



Zadnú nápravu vozidla poháňa motor s výkonom 260 kW

hluk. Vlastimil Havlíček, vodič, to vysvetlil: „Motor je umiestnený celkom vzadu. Tam ho trochu počuť, ale tu je príjemne, menej unavujúce. Aj cestujúcim sa to páči. Najviac otázok dostávam, kedy bude takýchto autobusov dostatok.“

V ZÁVODE AUTOBUSOVEJ DOPRAVY

Po praktických skúsenostiach z jazdy sme zašli do závodu autobusovej dopravy, kde nás prijal Ladislav Egri, technický zástupca riaditeľa.

Bolo pol deviatej ráno a ikarus, predmet nášho záujmu, sa práve objavil na dvore. „Nechcete si ho vyskúšať?“ spýtal sa Ján Roško, vodič. Pozvanie za volant sme si, prirodzene, želali. Sedadlo so vzduchovým ovládaním polohy možno nastaviť podľa individuálnych požiadaviek vodiča. Chod motora prezrádzalo iba jemné chvenie volantu a kontrolné svetlo. Po stlačení tlačidla predvolby prevodového stupňa sa autobus ticho pomaly pohol. Pedál akcelerácie šiel sice tuho, ale vraj je to len otázka zvyku. Motor reagoval na jeho stlačenie citlivo, autobus netrhal, plynulo zrýchľoval. No s brzdovým pedálom sa musí zaobchádzať opatrne, pretože brzdy reagujú už na nepatrný dotyk nohou o pedál. Sú jemné, no zakrátko ani manipulácia s týmto prvkom obsluhy nám nerobila problémy.

Pomocný motor riadenia je vari ten najväčší pomocník vodiča. Volant so sympaticky hrubým vencom sa aj pri stojacom vozidle dá otáčať prstom jednej ruky. Riadenie citlivo reagovalo na otáčanie. Trochu nezvyčajné bolo zatočiť do pravouhlej zákruty s týmto kolosom. Aj keď výhľad dozadu v zrkadlách je perfektný a naozaj dobre vidieť až na zadnú časť autobusu. Bolo treba viac nadbiehať, aby kĺbová časť plynu- le sledovala predné kolesá. Motor totiž poháňa kolesá zadnej ná- pravy, a teda ide o tlačný pohon, čo niekedy pri prázdnom vozidle na klzkej ceste môže spôsobovať vychyľovanie predných kolies. No konštruktéri nového ikarusu mysleli aj na takéto podmienky jazdy a aby predišli prípadným

problémom pri brzdení, do brzdového systému zaradili protibloko- vacie zariadenia kolies, systém zvaný ABS, čo sa na našich vo- zidlách ešte nevyskytuje. ABS sa zaraďuje stlačením tlačidla.

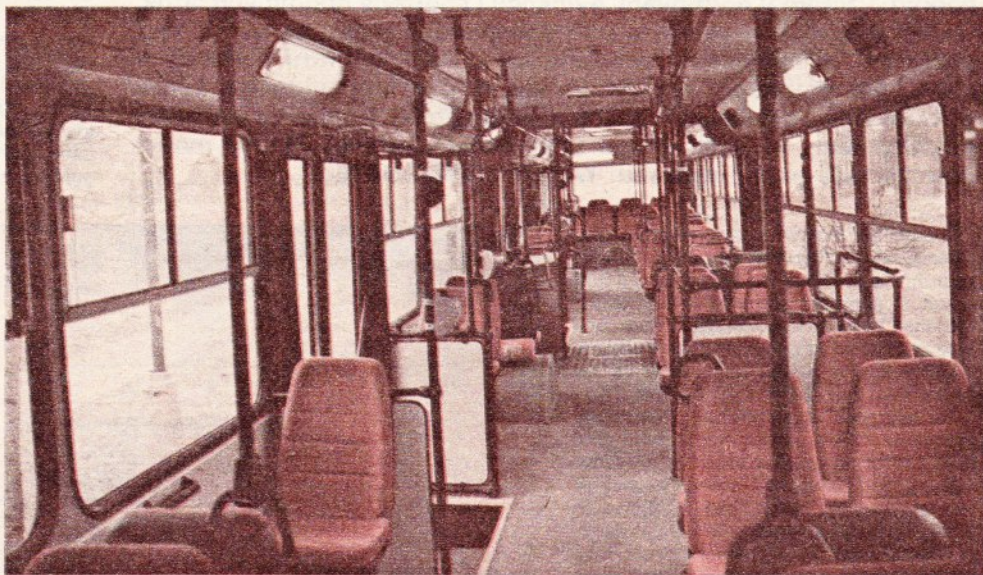
Po krátkej „skúšobnej“ jazde a overení si manévrovacích schopností vozidla na dvore závo- du sme si ikarus podrobnejšie prezreli so sprievodným slovom jeho dvoch vodičov Ladislava Za- hradníka a Jána Rošku. Obaja boli jeho hlavnými opatrovníkmi a vodičmi.

Nový autobus má 41 miest na sedenie a 113 na státie. Skúsili

sme si sedadlá pre cestujúcich. Sedelo sa v nich príjemne. Majú anatomický tvar, no obťahnuté sú textilom, čo sa nám nevidelo priveľmi praktické. Obaja vodiči si pochvaľovali najmä to, že stu- dený interiér autobusa sa po päť- nástich minútach od spustenia motora celkom dobre vyhreje. V časoch mrazov sa výborne osvedčili vonkajšie spätné elek- tricky vyhrievané zrkadlá. Vodiči si tiež pochvaľovali ľahký prístup k tým častiam motora, ktoré vy- žadujú pravidelný servis. Vraj len nalievacie hrdlo oleja do motora mohlo byť o 20 cm vyššie.

sprostredkovalo stretnutie zá- stupcov výrobcov Ikarus a Karosa a z nich vyplynula dohoda o ich vzájomnej spolupráci. ČSSR sa bude podieľať na výrobe ikarusov tak, že dodá do nich predné ná- pravy, motory a prevodovky. Do- konca sa už uzavrela dohoda o spoločnej výrobe luxusného au- tobusa na podvozku Karosa so spoločným pomenovaním Ika- rus—Karosa 435.

Dohoda o výrobe kĺbového au- tobusa v takejto kooperácii zatiaľ Interiér vozidla je riešený účelne, sedadlá pre cestujú- cich majú anatomický tvar



ešte nie je uzavretá. Podľa pred- bežného dohovoru by technici n. p. Karosa riešili projekt kĺbové- ho autobusa predmestskej do- pravy a maďarský partner zase projekt mestského vozidla také- hoto typu. Rokovania zatiaľ pre- biehajú na úrovni riaditeľov pod- nikov.

Pre bratislavský koncern Do- pravných podnikov poskytla Ka- rosa päť prototypov kĺbových au- tobusov a podnik Ikarus dodal na mesačnú skúšku svoj jediný pro- totyp kĺbového autobusa, ktorý predstavujeme. Vodiči z Bratisla- vy preveria vlastnosti oboch vozidiel a poskytnú ich výrobcam poznatky, skúsenosti a pripo- mienky z prevádzky.

Je to príklad dobrej medziná- rodnej spolupráce v zmysle pre- stavby hospodárstva socialistic- kých krajín. Jej prvé výsledky zaiste nedajú na seba dlho čakať. Veď sa nechceme iba prepravo- vať, ale chceme cestovať na patri- čnej úrovni. K tomu by mal prispieť spoločný českosloven- sko-maďarský projekt, ktorý má v rodnom liste miesto narodenia Bratislava.

Pracovisko vodiča je moderne vybavené

PREČO PRAVE BRATISLAVA?

ČSSR má s podnikom Ikarus veľmi dobré obchodné vzťahy. Pritom zo všetkých miest u nás je najviac ikarusov v Bratislave. Vý- robca tu má dokonca i svojho zástupcu, a tak dobré kontakty medzi Bratislavou a výrobným podnikom Ikarus viedli napokon k tomu, že vedenie koncernu Do- pravných podnikov Bratislavy

Hlavné technické údaje kĺbového autobusu Ikarus 435

Motor: RABA MAN D 11 UT v úprave rakúskej firmy LIST. Radový šesťvalcový vznetrový štvortakový s priamym vstrekaním paliva preplňaný turbodúchadlom umiestnený v zadnej časti vozidla. Zdvihový objem valcov 11 050 cm³, výkon 260 kW (353 k) pri otáčkach 2 200 min⁻¹, maximálny krútiaci moment 1 118 Nm pri otáčkach 1 500 min⁻¹.

Prevodovka: samočinná, WOITH

Maximálna rýchlosť: 68,4 km/h, spotreba paliva 40 až 45 l/100 km Rozmery: Objem palivovej nádrže 400 litrov, rozmery pneumatík 275/80 R 22,5, dĺžka 17,85 m, šírka 2,5 m, výška 3,07 m.

Počet miest na sedenie 41, na státie 113.

Ing. Stano Cvengroš
Snímky: Dr. Peter Hargaš