



Do Česka dorazil elektrický midibus Isuzu NovoCiti Volt

10.06 2026 18:55, Libor Hinčica, Autobusy

Na zhruba dva týdny zavítal do České republiky elektrobuses Isuzu NovoCiti Volt, jenž představuje malý částečně nízkopodlažní midibus o délce 8 m, který může být provozován v městské (třída I) i příměstské (třída II) dopravě. V Praze se vůz objevil u místního prodejního zastoupení, společnosti Turancar CZ. Ta vůz prezentovala (a v nadcházejících dnech ještě prezentovat bude) vybraným zákazníkům. Jde už o druhou prezentaci elektrického NovoCiti Volt u nás. Ta první se odehrála v listopadu na výstavě Czechbus 2022.

Turecký výrobce Anadolu Isuzu představil poprvé elektrobuses s názvem NovoCiti Volt na veletrhu Busworld v Belgii v říjnu 2019. Tehdy šlo o verzi odvozenou designově z diesellového modelu, jež nabízela baterie o kapacitě elektrické energie 200 kWh.

První známý exportní případ se datuje na podzim 2021, kdy zamířil jeden vůz k francouzské skupině Keolis. Tento elektrobuses byl již vyhotoven v novém designovém provedení, které si přitom oficiálně veletržní premiéru odbylo až na jaře 2022 v Berlíně na veletrhu Bus2Bus. Elektrobuses tehdy získal nejen nový facelift, ale také modernější interiér, odlišnou architekturu elektrické části a kapacitnější baterie. Základní verze pracovala nově s 211 kWh elektrické energie, opčně si bylo možné pořídit i provedení s 268 kWh elektrické energie.[\[1\]](#) V obou případech jsou baterie umístěny výhradně na střeše vozidla.



Elektrobus Isuzu NovoCiti Volt na smyčce Stodůlky-Bavorská. (foto: Vojtěch Povolný)

Baterie jsou v provedení LFP (lithium-železo-fosfát), což je aktuálně (s ohledem na dominantní čínskou produkci) nejrozšířenější typ trakčních baterií pro elektrobusy, u nějž je vyzdvihována vysoká bezpečnost a nízká míra použití vzácných kovů. Dojezd výrobce udává v délce až 320 km (u výchozí verze), resp. 400 km u provedení s vyšší kapacitou baterií (oněch 268 kWh). Zajímavostí je, že Anadolu Isuzu jako jeden z mála výrobců uvádí dvojici parametrů dojezdu - při použití klimatizace a topení a bez něj, což je vůči zákazníkům férový přístup. Dojezd přitom klesá s použitím klimatizace znatelně - na 170 km (při 211 kWh), resp. 220 km (při 268 kWh). Pro nabíjení se předpokládá využití standardizované koncovky CCS2, přičemž elektrobus může být opcí vybaven i palubní nabíječkou (pak stačí zajistit pouhé připojení ze sítě), anebo se počítá s použitím nabíječky externí. Nabíjecí výkon může činit až 150 kWh, takže nabít baterie do 100 % vyžaduje zhruba 2 až 2,5 hodiny. Záruka na baterie je poskytována v délce 8 let.

V případě elektrobusu, jenž se objevil na skok v České republice, byly použity baterie o kapacitě elektrické energie 211 kWh, bez nabíječky na palubě. Elektrobus byl vybaven účinnou klimatizační jednotkou, která tvoří součást standardní výbavy. V rámci zkušební jízdy, kterou jsme měli možné s vozem absolvovat, bylo nutné ocenit, jak rychle klimatizační jednotka zvládla interiér příjemně vychladit na stanovenou teplotu, výrobce by měl ale ještě zapracovat na udržování teploty. Jakmile totiž klimatizace dosáhla stanoveného limitu, došlo k jejímu ztlumení a teplota začala zvolna stoupat. Pasažéři tento rozdíl sotva zaznamenají, problém je to pro řidiče, který nemá vlastní klimatizační jednotku a je odkázán na identické nastavení teploty, jako je v salónu. Velkorysé zasklení, poskytující jinak řidiči dobrý výhled, ovšem začne fungovat jako skleník, takže řidiči je po chvíli opravdu horko. Na druhé straně se nejedná o problém, který by nebyl softwarově neřešitelný.



Pohled zezadu na předváděcí elektrické Isuzu. (foto: Vojtěch Povolný)

Pro pohon slouží elektromotor TM4 HV2200 o výkonu 189 kW, resp. s maximálním výkonem 270 kW. Ten propůjčuje vozidlu vskutku výborné dynamické vlastnosti. Isuzu nicméně motor softwarově přiškrcuje, takže rozjezdy z křižovatek či zastávek se mohou zdát pomalejší, ačkoli může být plynový pedál doslova na podlaze. S ohledem na životnost trakčního motoru, převodu a diferenciálu je takové nastavení ale více než žádoucí. Řidič si na přechod mezi „přiškrcenou“ a „dynamickou“ částí velmi rychle zvykne.

Základní rozměrové parametry - kromě výšky - jsou převzaty z diesellového provedení. Elektrické NovoCiti Volt má tedy délku 7 957 mm (opčně 8 010 mm, nicméně prodloužení je realizováno „přifouknutím“ nárazníku, nikoli tak, že by se projevilo v interiéru), šířka je zúžená na 2 463 mm a výška činí 3 250 mm. Rozvor má hodnotu 4 259 mm, takže se dá s autobusem bez problémů otáčet i na menších plochách. Hmotnost plně obsazeného vozu činí 11 600 kg.



Ještě jedno setkání s dieselovým SORem NB 18, tentokrát u stanice metra Nové Butovice. (foto: Vojtěch Povolný)

Obsaditelnost předváděcího vozu činila celkem 53 osob, z toho 21 sedících. Isuzu přitom uvádí, že pokud by byla cestujícími použita sklopná sedadla ve střední nízkopodlažní části, celkový počet stojících pasažérů by klesl jen o tři osoby na 29, zatímco cestující „na sklopkách“ by byli čtyři, takže v takovém případě by byla celková kapacita dokonce 54 osob.

Z hlediska provedení interiéru je zajímavé řešení v zadní vyvýšené části, kde je část sedadel otočena proti směru jízdy, což u low entry verzí nebývá právě obvyklé. Stanoviště řidiče je vyhotoveno v poněkud spartánském provedení. Veškeré ovládací prvky jsou dobře dostupné a snadno ovladatelné, bohužel ani elektrický předváděcí vůz nemá nastavitelnou sedačku řidiče, což je vozům řady NovoCiti (i v diesellové verzi) někdy vyčítáno.

Celkově ale převládaly při testovací jízdě z vozidla pozitivní dojmy. Interiér neklepal a vůz obstál i při jízdě po ne právě kvalitních pražských silnicích. Zde bude řada NovoCiti Volt vždy limitována skutečností, že podvozek pracuje pouze s malými koly (245/70; R 17,5), takže nedostatky uliční sítě se i přes vypružení do vozu zkrátka přenášejí. Přestože má s ohledem na těžké baterie na střeše vůz vysoko položené těžiště, je nutné říci, že i průjezdy zatáčkami zvládal bez jakýchkoli obtíží, na druhé straně se hodí dodat, že jsme neměli možnost provést testování s plně obsazeným vozidlem.



Baterie jsou umístěny na střeše vozidla. (foto: Vojtěch Povolný)

Malé midibusy jsou zpravidla nasazovány na linky s kratšími kilometrými nájezdy, nezdá se, že by v systémech menších městských doprav. Současný stupeň techniky bez problémů postačuje k tomu, aby mohly být právě tyto linky jednoduše elektrifikovány v režimu 1:1, bez nutnosti vynakládat vysoké částky za stavbu nabíjecí infrastruktury na konečných. Přesto u nás prozatím stojí tato kategorie vozidel v případě elektrifikace poněkud stranou zájmu a města upřednostňují vozidla naftová (některá kvůli tomu i cíleně obcházejí legislativu).

Elektrobusy NovoCiti Volt si už našly mj. cestu k zákazníkům ve Francii, v Rumunsku, v Severní Makedonii a od loňska jsou provozovány i na linkách MHD ve slovenském Pezinku. Vozidla byla zahrnuta i do rámcové smlouvy na nákup nových vozů pro DB Regio Bus, ale k čerpání smlouvy patrně ještě nedošlo. Na objednávku od českého zákazníka se prozatím čeká. Zastoupená je u nás poměrně široce (vzhledem k délkové kategorii) pouze dieselová verze, jejíž první vozy se dostaly k zákazníkům v roce 2019. Aktuálně je v ČR v provozu celkem 51 autobusů NovoCiti Life.

[1] K dispozici byla krátkodobě i verze s pouze 142 kWh elektrické energie v bateriích, ta ale byla z nabídky záhy vyřazena.

Url: [Do Česka dorazil elektrický midibus Isuzu NovoCiti Volt](#)