

MAN Lion’s City Intercity LE i v městské verzi

23.11 2022 21:39, Libor Hinčica, Autobusy

Loňská novinka v nabídce výrobce MAN Truck & Bus, částečně nízkopodlažní autobus MAN Lion’s Intercity LE, je nově dostupný také v městském provedení. Model vyráběný v turecké Ankaře má ambici konkurovat na trhu například veleúspěšnému autobusu Crossway LE z vysokomýtského závodu Iveca, či Setře MultiClass LE řady 400. Výrobce již získal na vůz řadu kontraktů, z nichž ten nejvýznamnější byl podepsán s autobusovou divizí německých drah DB Regio. V jejím rámci je možné dodat do roku 2026 až 940 autobusů MAN Lion’s City a MAN Lion’s Intercity LE. Novinka se ovšem etablovala také na dalších trzích, například ve Španělsku, v Izraeli či v Maroku, a získala také některá ocenění, byť jejich význam nemá smysl vzhledem k široké paletě nejrůznějších žebříčků popularity a soutěží příliš přeceňovat.

Výchozí provedení MAN Lion’s Intercity ve středněpodlažní verzi bylo uvedeno na trh už v roce 2015, zejména coby připravovaná náhrada do té doby vyráběného „kombibusu“ MAN Lion’s Regio, který pro svou univerzálnost našel využití jak v linkové dopravě, tak v dálkové/zájezdové dopravě na kratší vzdálenosti. Jeho produkce běžela souběžně s Intercity v rámci dobíhajících obchodních případů až do roku 2017.

Nové Intercity nemělo pokrýt tak široké spektrum činností jako Lion‘s Regio a zamýšleno bylo především jako klasický linkový autobus, který se v porovnání s elegantním Lion’s Regiem vyznačoval výrazně zjednodušenými křivkami (nicméně i tak si autobus odnesl – pro mnohé překvapivě – populární cenu IF Gold Award za výrazný designový počin). Očekávalo se, že MAN s ohledem na vývoj trhu brzy doplní i částečně nízkopodlažní provedení, tento krok byl ale oddalován a nabídka low entry vozů byla nadále uspokojována jen upravenými městskými modely.



Rozdíly mezi městskou a meziměstskou modifikací jsou minimální a týkají se především interiéru vozu, kde je použit jiný typ sedadel (na výběr je z celkem čtyř městských typů). (foto: MAN Truck & Bus)

Teprve v říjnu 2021 se MAN pochlubil doplněním stávající produktové řady i o Intercity LE, které převzalo základní tvarové řešení vozů MAN Lion's City. Ostré hrany a výrazné světlomety začal MAN používat od roku 2017 a nazývá je jako design „Smart Edge". Poprvé byly použity na nové verzi dálkového modelu Lion's Coach, následně byly vyšperkovány na městské verzi, z níž se přesunuly kromě segmentu linkové dopravy nezvykle i na některé užitkové vozy z divize „Truck". Jediným autobusem, kterému zůstává starší design, tak zůstává v nabídce už jen klasické Intercity.

MAN Lion's Intercity LE byl v prvním roce své produkce nabízet jen v linkové verzi, koncem října letošního roku ovšem producent oznámil, že vůz má již i homologaci pro nasazení v městském provozu (M3, třída I) a z toho plynoucí úpravy. Autobus bude dostupný ve třech délkových verzích, konkrétně 12,44 m, 13,14 m a 14,46 m, z nichž poslední jmenovaná bude třínápravová. První dva modely nesoucí obchodní jména Lion's Intercity LE 12 (typ 32 C) a Lion's Intercity LE 13 (typ 33 C) začnou opouštět výrobní linku v metropoli Turecka od počátku roku 2023. Nejdelší verze bude analogicky pojmenována jako Lion's Intercity LE 14 (typ 34 C) a její výroba má být zahájena až v roce 2024, současně s linkovou modifikací (typ 44 C), na níž se dosud čeká.

Všechna uvedená provedení bude možné vybavit systémem MAN EfficientHybrid, tedy mild-hybridním modulem, jenž by měl přinést úsporu paliva a který – a to především – umožňuje v některých státech či spolkových zemích Německa považovat autobus vybavený tímto zařízením za plnohodnotný hybrid, což uspokojí kvóty EU na obnovu vozového parku ekologickými vozidly (a jako bonus je možné i čerpat dotace na jejich pořízení). Připomeňme, že MAN EfficientHybrid je relativně malým zařízením umístěným na střeše v zadní části vozidla, které využívá akumulovanou energii

z brždění (ta se ukládá do superkondenzátorů o kapacitě elektrické energie pouze 40 Wh) pro nastartování vozu, který využívá při zastavení režimu START-STOP.



Odkládací prostory na zavazadla mohou zůstat zachovány, standardně jsou pak sedačky u městské verze situovány v nízkopodlažní části bez podest. (foto: MAN Truck & Bus)

Pro nasazení do městského provozu prošel MAN Lion’s intercity LE některými úpravami. Viditelnou změnou jsou menší pneumatiky (275/70 R22.5; na linkové verzi jsou použity pneumatiky s rozměrem 295/80 R22.5), které umožňují snížit nástupní výšku vozidla na úroveň 320 mm nad povrchem silnice (u linkové verze jde o 380 mm). V interiéru je možné zvolit si ze tří druhů základných typů městských sedadel, navíc je k dispozici ještě příplatková verze MAN City Comfort (z produkce Kielu s dvoubodovým bezpečnostním pásem). V nízkopodlažní části jsou všechna sedadla (s výjimkou těch nad podběhy) dostupná přímo z úrovně podlahy, chybí tedy podesta používaná u většiny sedadel při nasazení v linkové dopravě. Určení pro městský provoz umožňuje upravit rozestupy sedadel a docílit vyššího počtu míst k sezení. Zatímco dvounápravový model o délce 13,14 m zvládne například v městské konfiguraci pojmout až 107 pasažérů, u linkové je počet o pět míst nižší.

Za základní uspořádání dveří je i u městské modifikace Intercity LE považováno 2-2-0, dokoupit si ale lze i provedení s třetími jednokřídlými dveřmi (pak je tedy uspořádání 2-2-1), což je ale opce dostupná i pro linkové provedení. Totéž platí i pro další opčně nabízené prvky (například klimatizační jednotky mají standardně výkon 32 nebo 33 kW, v nabídce jsou ale i klimatizace s chladicím výkonem 39 a 40 kW).

Stanoviště řidiče je osazeno palubní deskou VDV přejatou ze 100% nízkopodlažních vozů. Pohonné ústrojí je identické v městské i linkové modifikace a je tvořeno motorem D1556 LOH (devítilitrový šestiválec), který je v nabídce ve výkonových třídách 206 kW (280 koní), 243 kW (330 koní) a 265 kW (360 koní) s maximálním točivým momentem 1 200–1 600 Nm. Převodovka je buďto čtyřstupňová

(Voith DIWA.6), anebo šestistupňová (ZF Ecolife 2), v obou případech automatická.

Url: MAN Lion’s City Intercity LE i v městské verzi