

MAN Lion’s Intercity nově ve verzi LE

05.10 2021 23:05, Libor Hinčica, Matěj Stach, Autobusy

Na veletrhu IAA v Mnichově se v polovině září 2021 představil MAN Lion’s Intercity v částečně nízkopodlažním provedení. Nový model, jež jako poslední autobus naskočil alespoň částečně na vlnu Smart Edge designu propojujícího posledních 5 let portfolio MANu, postupně nabude mnoha podob a nahradí stávající produkci LE vozů postavenou na základech městských autobusů. Do výroby bude od základů proměněný „lev“ vpuštěn v příštím roce.

Středněpodlažní model Intercity se v produktovém portfoliu koncernu MAN Truck & Bus objevil poprvé v roce 2015 jako volné pokračování řady Lion’s Classic – v té době už 6 let stažené z výroby. Komorní premiéru si odbyl během březnových Bus Days ve výrobním závodě v turecké Ankaře a následně ještě v září 2015 na veletrhu Busworld v Belgii. V nabídce se Intercity zařadilo po bok vozů Lion’s Regio jakožto jejich cenově dostupnější alternativa, po roce 2017 pak ve své kategorii osiřelo.



Pohled do interiéru vozu. Ze snímku je dobře patrná stupňovitost jednotlivých řad sedadel směrem k zádi vozu. (foto: MAN Truck & Bus)

MAN nabídl v Turecku vyráběný autobus postupně ve třech délkách – od počátku produkce modelu byla na výběr základní varianta s podvozkem R60 a délkou 12,28 m a také prodloužená verze C o délce 13,05 m využívající podvozek R61. Až na zářijovém IAA 2016 konaném v Hannoveru poté ke dvěma jmenovaným přibyla druhá modifikace provedení C o délce 13,25 m (R62). Zatímco už zmíněný nepřímý předchůdce Lion's Classic byl na půdě České republiky poměrně úspěšný, autobusy řady Intercity křižuji české silnice jen ve dvou exemplářích. Zaprvé jde o původem předváděcí vůz z roku 2015, který zároveň patří mezi první zhotovené kusy vůbec. Po konci testovacího turné trvajícího od října 2015 se v červnu 2016 přesunul k dopravci DATA AUTOTRANS, pod jehož hlavičkou se vyskytuje na lince k čestlickému Aquapalace. Druhé tuzemské Lion's Intercity náleží od léta 2019 dopravci LIGNETA z Karlovarského kraje, přičemž v tomto případě jde o vůz v základní prodloužené variantně C o délce 13,05 m.

Když jsme v roce 2016 publikovali v tištěném časopise (3/2016) článek věnující se tehdy novému autobusu Intercity, pozastavovali jsme se nad tím, že MAN vozidlo nepředstavil také v částečně nízkopodlažní verzi, která již tehdy v segmentu linkových autobusů napříč Evropou dominovala. Výrobce však nadále pokrýval poptávku po low entry autobusech jen nabídkou upravené městské verze MAN Lion's City, u níž však z hlediska provozu a údržby nepřinášelo řešení s vyvýšenou podlahou v zadní části vozu prakticky žádné benefity. I když se všeobecně očekávalo, že low entry Intercity na trh přece jen přijde, bylo čekání v délce pěti let poněkud dlouhé. MAN představil svou novinku teprve na podzim letošního roku, a to na veletrhu IAA v Mnichově, přičemž v rámci prezentace bylo vypuštěno do éteru jen minimum informací. Na obsáhlejší tiskovou zprávu, která vedle už (bohužel) tradičního nánosu celé řady naprosto nepodstatných informací přinesla i několik zajímavostí, si musela veřejnost počkat až do 5. října 2021.



Detail provedení otevřených polic na zavazadla. (foto: MAN Truck & Bus)

Pojďme se nyní společně na model MAN Lion’s Intercity LE podívat blíže. Podle očekávání konstruktéři spojili při vývoji nového autobusu přední část městského modelu Lion’s City, tedy nízkopodlažní část s přední nezávisle zavěšenou nápravou, se zadní částí modelu Lion’s Intercity s jednodušší hypoidní nápravu (typu MAN HY-1350-B-03). Ostatně podobně se na trhu zrodila v minulosti celá řada low entry autobusů, včetně hegemona evropského trhu – modelu Iveco Crossway LE (ten využívá přední nápravy Citelisu, později Urbanwaye). Informace o spojení dvou existujících modelů je však nutno brát vždy poněkud s rezervou a jako značné zjednodušení ze strany výrobců. Ostatně ve své tiskové zprávě sám MAN prozrazuje, kolik vylepšení bylo na vozidle provedeno v porovnání s šest let vyráběným Intercity, takže je zřejmé, že reálná dědičnost prvků zde bude značně omezená.

To vychází ostatně už z otázky designu. MAN Lion‘s Intercity byl svého času posledním autobusem s lvíčkem ve znaku, jehož design ještě korespondoval se staršími křivkami produktové řady MAN. Už o rok později výrobce vypustil na trh svůj nový zájezdový vůz MAN Lion’s Coach s tzv. Smart Edge designem, který se s ostrými moderními křivkami stal základem pro všechny další představené vozy. Totéž platí i pro nové low entry Intercity, jehož design se podařilo s ostatními autobusy MAN sjednotit, takže „černou ovcí“ vymykající se unifikovaným tvarům zůstane po definitivním opuštění produkce MAN Lion’s City původní generace nadále už jen středněpodlažní variace Intercity.



Rodina autobusů MAN, mezi nimiž vyčnívá designově odlišné středněpodlažní Intercity. (foto: MAN Truck & Bus)

Oproti Intercity má mít jeho částečně nízkopodlažní verze výrazně odlehčenou konstrukci – podle výrobce se podařilo díky úpravě ocelového rámu uspořit až 300 kg. Lehčí je rovněž střecha, která je vyrobena – stejně jako u městských vozů nové generace – z lehkých kompozitních materiálů, což má přinášet váhovou úsporu dalších 150 kg. Z městské verze lze rovněž převzít boční opláštění pomocí plastových dílů jednoduchých na výměnu a údržbu, toto řešení však MAN nabízí jako opci za příplatek. Cílová hmotnost vozidla o délce 12m má být 11,7 tun, v případě 13m varianty půjde o 12 tun. To by mělo být podle tiskové zprávy výrobce výrazně méně, než nabízejí konkurenti na trhu, s parametry vysokomýtského Crosswaye, jehož tržní podíl si bude chtít bezpochyby MAN alespoň částečně ukousnout pro sebe, jsou ale tyto hodnoty prakticky identické.

Když už jsme v souvislosti s váhou vozů nakousli délkové varianty, podívejme se na nabízená provedení blíže. Nový MAN Lion’s Intercity LE bude k dispozici v celkem 6 verzích a ve výrobním programu má nahradit tři starší typy, které všechny vycházejí ještě ze starší generace MAN Lion’s City. Konkrétně půjde o obě délkové modifikace modelu MAN Lion’s City Ü (100 % nízkopodlažní verze určené pro linkovou dopravu), alias A20, a verze MAN Lion’s City LE/Ü (neboli A 78). První dvě varianty se stanou minulostí ještě do konce letošního roku, low entry MAN Lion’s City se má stát minulostí do konce roku 2022. Tím by měla být udělána také tečka za úspěšnou starší generací městského „lva“, která byla (s několika dílčími úpravami) nabízená na trhu od roku 2006.



Pohled na stanoviště řidiče. To může být vyhotoveno ve verzi převzaté buďto ze středněpodlažního Intercity, anebo z městského vozu Lion’s City. (foto: MAN Truck & Bus)

Mluvíme-li o šesti verzích nového Intercity LE, je nutné si uvědomit, že autobus bude nabízený jak ve verzi pro městskou dopravu, tak ve verzi pro linkovou. Tím nám tedy vzniká poměrně vysoký počet nových typů. Základem však jsou tři délkové verze – Intercity LE 12 o délce 12,44 m, Intercity LE 13 o délce 13,14 m a Intercity LE 14 o délce 14,46 m (třínápravová verze, přičemž poslední náprava je elektrohydraulicky řiditelná, aby bylo sníženo opotřebení pneumatik a dosaženo lepších vlastností při průjezdu obloukem). V interním značení MAN jsou typy označovány jako 32C/42C, 33C/43C, 34C/44C, přičemž číslice tři na začátku značí městskou verzi a číslice čtyři linkové provedení. Dvounápravové linkové verze o délkách bezmála 12,5 m a 13,2 m budou do produkce zařazeny již počátkem roku 2022, městská má přijít až o rok později. V případě třínápravové varianty o délce takřka 14,5 m je nástup na trh plánován až na rok 2024, přičemž by u těchto vozů měla být již použita nová elektronická platforma.

Rozdíly mezi městskou a linkovou verzí se týkající pochopitelně řešení interiéru (typ a rozestup sedadel), ale také použitého rozměru pneumatik. Standardně se u městských vozů počítá s užitím pneumatik 275/70 R22.5, které umožňují výšku podlahy ponechat na hladině 320 mm nad povrchem vozovky, zatímco u linkových vozů se předpokládá použití pneumatik 295/80 R22.5, čímž nástupní však vzroste na 380 mm. Dvounápravový model o délce 13,14 m má zvládnout pojmout až 107 pasažérů v případě městské verze a 102 pasažérů u linkové varianty. U třínápravového modelu má jít až o 121 cestujících v městské dopravě a 115 v linkové. Pro městské i linkové provedení je identické uspořádání sedadel v zadní části vozu v kombinaci 2+2 (tedy maximalizace počtu míst k sezení), přičemž sedadla se postupně společně s podlahou směrem k zádi stupňovitě navyšují. Toto řešení je známé především ze zájezdových autobusů.

U linkových autobusů se předpokládá užití polic na zavazadla, a to buďto v otevřené, anebo v uzavřené verzi (v případě druhé jmenované je do konstrukce polic zakomponován i servisní panel pro osvětlení a individuální výdechy klimatizace, což je opět typické spíše pro zájezdové vozy). Sedadla cestujících u linkové verze odpovídají modelu MAN Intercity Basic, který je možné vybavit i bezpečnostními pásy (dvou-, či tříbodovými). U městské verze je kopírována nabídka Lion'su City, takže je možné zvolit si ze tří základních druhů sedadel, případně opčně použít také sedadla „MAN City Comfort" od výrobce Kiel (které je rovněž k dispozici i s dvoubodovým bezpečnostním pásem).



Pohled zezadu na nové Intercity LE. (foto: MAN Truck & Bus)

Z hlediska uspořádání dveří je u verzí Intercity LE 12 a Intercity LE 13 předpokládáno, že budou standardně dodávány jen jako dvoudveřové, byť třetí úzké (jednokřídlé dveře) lze zvolit jako opci. Standardem budou třetí dveře pouze u třínápravového provedení Intercity LE 14. Městské vozy budou dodávány výhradně s prvními a druhými dveřmi dvoukřídlými (dovnitř se otevírajícími), u linkových vozů bude možné zvolit přední dveře i jednokřídlé, navíc se počítá s tím, že dveře budou vně výklopné. Odlišné může být také stanoviště řidiče – v nabídce je buďto verze převzatá ze středněpodlažního modelu Intercity, anebo typické městské stanoviště VDV převzaté naopak z městské verze Lion's City aktuální generace.

Intercity LE má být prozatím k dispozici pouze v naftové verzi, a to s devítilitrovým šestiválcovým motorem MAN D1556 LOH, který bude k dispozici ve výkonových hladinách 206, 243 a 265 kW (s max. otáčkami od 1 200 do 1 600 Nm). Od roku 2023 bude MAN nabízet Intercity i s modulem EfficientHybrid, což je řešení mild hybridu od MANu, jež pracuje se superkondenzátory o kapacitě elektrické energie 40 Wh coby zásobníkem elektrické energie. Převodovky budou k dispozici buďto od Voithu (DIWA.6; čtyřstupňová), anebo od ZF (EcoLife 2; šestistupňová), v obou případech však půjde o převodovky automatické. S manuální převodovkou MAN překvapivě vůbec nepočítá (tedy ani

pro linkovou verzi).

Nové Intercity LE pochopitelně odpovídá aktuálním bezpečnostním předpisům, jako je například norma na převrácení ECE R66.02 a je vybaveno všemi povinnými bezpečnostními systémy, navíc je možné některé systémy dokoupit tradičně opčně (asistenta jízdního pruhu, adaptivní tempomat, systém hlídání tlaku v pneumatikách atp.).

Výroba nového Intercity LE by měla probíhat v tureckém závodě MANu v Ankaře. Výrobce věří, že s novým modelem na trhu zaujme a že vytvořil skvělé řešení v poměru cena/kvalita. Jestli tomu tak skutečně je, ukáže až čas a zájem zákazníků.

Url: MAN Lion’s Intercity nově ve verzi LE