

Nie jest to tuzinkowy autobus, a wręcz użytkowe dzieło sztuki na kołach



Irizar i6 – non stop uśmiech

12,2-metrowy Irizar i6 to sympatyczny zawodnik. Jest bez przerwy uśmiechnięty, zarządzając dobrym humorem kierowcę i pasażerów. Jeden z następców gamy Century posiada wiele atutów.

Już na pierwszy rzut oka widać, że stylisty nie zrezygnowali z charakterystycznych dla Irizara akcentów. Lekko zaprojektowane nadwozie rzuca się w oczy. Ale przede wszystkim widać go na ulicy. Nie jest to bowiem tuzinkowy autobus, a wręcz użytkowe dzieło sztuki na kołach. Dlatego trudno obok tego autobusu przejść, aby choć na chwilę nie rzucić okiem w kierunku samodzielnego nadwozia.

W oko rzucają się solidne wsporniki lusterek, kryjące szkła o dużej powierzchni (w tym paraboliczne), świetnie sprawdzające się podczas manewrów w trasie i na parkingu. Solidne lusterka płynnie uzupełniają pracę kamery cofania, co kierowcy docenią podczas parkowania tyłem.

Coś dla pasażerów

Do wnętrza Irizara i6 pasażerowie wchodzą przez dwoje drzwi Masats, otwieranych pneumatycznie i sterowanych z miejsca kierowcy. Przekrój otworu drzwiowego jest szeroki, tak samo jak stopnice schodów. Pomocna osobom starszym czy mniej sprawnym jest łatwo dostępna poręcz, która pozwala na wygodny uchwyt. Schody są wyłożone antypoślizgową wykładziną, która zdaje egzamin w każdych warunkach.

W środku królują pastelowe, miłe dla oka kolory. Do zajęcia miejsca zapraszają szerokie i wygodne fotele wyposażone w trzypunktowe pasy. Tapicerka jest miękka i „ciepła” w dotyku. Regulowane podnóżki pozwalają przetrwać nawet najdłuższe trasy, zaś o rozrywkę dba system audio i video firmy Blaupunkt.

Po zajęciu miejsca każdy z pasażerów ma swój integralny nawiew i lampkę do czytania na panelu sterującym, który jest wzorowany na rozwiązaniach znanych z samolotów. Podróżnik sam może zadbać o intensywność wymiany powietrza czy oświetlenie, gdy zechce czytać po zmroku. O klimat dbają także przyciemniane, atermiczne szyby panoramiczne.

Półki nad głowami pasażerów nie są zamknięte na kształt luków, ale oferują otwartą przestrzeń. Są jednak na tyle obszerne, że bez problemu mieszczą podręczny bagaż. Na pokładzie jest także WC oraz automat do ciepłych napojów.

W lukach bagażowych o pojemności 4,8 metra sześciennego można bez większych ceregieli umieścić walizki pasażerów. Dostęp do bagażników jest łatwy, a duże pokrywy otwierają się bez walki.

Ocena wnętrza Irizarar i6 z perspektywy pasażera wypada celująco. Pojazd jest funkcjonalny, wykończony dobrymi materiałami, miłymi w dotyku i ciepłymi dla oka. Fotele są wygodne, pozwolą komfortowo przetrwać nawet bardzo długie trasy.

A co na to kierowca?

Zmiana generacji nie obyła się bez poprawy jakości montażu. Widać to od razu właśnie w strefie pracy kierowcy. Lepsza jakość

wykonania aluminiowych przełączników, teraz w formie wytłoczek, od razu rzuca się w oczy. Kolejna dostrzegalna zmiana, to lokalizacja ekranu kamery cofania oraz nawigacji, które teraz umieszczono na desce rozdzielczej, po lewej stronie kierownicy. Lokalizacja ekranu jest przemyślana, bo kierowca intuicyjnie kontroluje wskazania nawigacji czy kamery cofania, bez nadmiernego odrywania wzroku.

Panel boczny nie uległ większym zmianom. Natomiast ciekawym rozwiązaniem jest lokalizacja ekranu wyświetlacza komputerowego w centralnym punkcie deski wytwarzanej przez VDO. Ten „mały sztab” dostarcza niezbędnych informacji o funkcjach życiowych Irizarar i6. Kierowca za jego pośrednictwem może monitorować temperaturę oraz stan opon (odpowiednie kapitałnie zmniejszając opory toczenia, a w efekcie konsumpcję paliwa), chwilowe i średnie zużycie „ropy”, dystans do przeglądu, itd...

Po prawej stronie znajduje się zespolony przełącznik do obsługi retardera i skrzyni. Natomiast na kokpicie jest przełącznik obrotowy służący do wyboru trybu pracy skrzyni. Ciekawostką jest ikonka „zółwia”. Po jej wybraniu autobus przechodzi w tryb pracy na półsprzęgle, obroty silnika są ograniczone do 1000. To rozwiązanie znacznie ułatwia precyzyjne manewry 12-metrowcem.

Dane techniczne: Irizar i6

Wymiary zewnętrzne: długość 12200 mm, szerokość 2550 mm, wysokość 3734 mm; zwis przedni i tylny: 2810 mm i 3420 mm; rozstaw osi 6160 mm; średnica zawracania 25000 mm.

Układ napędowy: silnik 6-cylindrowy R6 Paccar MX 300 Euro 5 o momencie 2000 Nm od 1000 do 1400 obr./min, mocy 410 KM z intercoolerem i systemem oczyszczania spalin SCR; automatyczna skrzynia biegów ZF 12 AS 2701 dwunastobiegowa z AS Tronic.

Zawieszenie: przednia oś – ZF niezależne, wahacze poprzeczne, 2 miechy ECAS, 2 amortyzatory i stabilizator; tylna oś – sztywne most napędowy ZFA 132 t, 4 miechy i amortyzatory; przyklek prawej strony pojazdu (opcja).

Układ hamulcowy: pneumatyczny EBS, ASP, ESP, ASR; tarcze na wszystkich kołach, retarder ZF Intarder, hamulec wydechowy (klapowy).

Kabina kierowcy: fotel ISRI 6860 z pełną regulacją i ogrzewaniem, kierownica regulowana w dwóch płaszczyznach, opuszczana elektrycznie szyba boczna, opuszczane elektrycznie rolety przeciwsłoneczne, tempomat, mikrofon, lampka, kamera cofania.

Kabina pasażerska: 51 + 1 +1 miejsc, fotele Vega z bezwładnościowymi pasami trzypunktowymi lub biodrowymi, tapicerka foteli tekstylna, tekstylno-skórzana lub skórzana, uchylnie oparcia, podnóżki, siatki na prasę, uchwyty na kubki, podłokietniki od strony przejścia, indywidualne nawiewy i oświetlenie; toaleta, kuchnia pokładowa z lodówką; szyby przyciemniane; drzwi w układzie 1-1-0 sterowane pilotem lub z miejsca kierowcy, otwierane pneumatycznie; pojemność bagażnika głównego 4,18 m sześć. + WC; odtwarzacz CD, DVD, radio, wzmacniacz, monitory LCD (całość Blaupunkt); klimatyzacja dwustrefowa Hispacold o mocy 38 kW; ogrzewanie postojowe Webasto DW300.





Przekrój otworu drzwiowego jest szeroki, tak samo jak stopnice schodów



Fotel jest wygodny, obsługa ergonomiczna i intuicyjna, zaś umieszczenie ekranów nawigacji i wyświetlacza komputera – przemysłane.

Oceniając miejsce pracy kierowcy należy stwierdzić, że jest lepiej niż dobrze. Fotel jest wygodny, obsługa ergonomiczna i intuicyjna, zaś umieszczenie ekranów nawigacji i wyświetlacza komputera – przemysłane. Duże lustra zapewniają świetną widoczność. Irizar i6 to kumpel kierowcy.

Czas DAF-a

Tym razem Irizar postawił na napęd DAF. MX 300 obdarowany 410 koniami mocy pracuje niezwykle aksamitnie. Autobus przyspiesza płynnie, nie szarpiąc. Prędkości przelotowe, czyli 70 i 100 km/h, osiąga bez najmniejszego wysiłku. Doskonale wyciszenie pionowo ustawionej jednostki napędowej sprawia, że komfort akustyczny jest wyrównany do wysokiego poziomu.

Rzędowa szóstka ochoczo wchodzi na obroty, jest także bardzo elastyczna. Jej gotowość do pracy można odczuć po zastosowaniu funkcji kick-down, wówczas obrotomierz żwawo wdrapuje się po skali, a autobus z werwą przyspiesza. Z pewnością w sytuacjach kryzysowych, oby ich nigdy nie było, kierowca doceni ten walor Irizara. W tym 12,9-litrowym silniku drzemią spore rezer-

wy, które kierowca w razie potrzeby może bez przeszkód wykorzystać.

Wracając jednak do jazdy. Kierowca ma do dyspozycji 2000 Nm momentu w zakresie od 1000 do 1400 obr./min. Prędkość autostradowa 100 km/h jest osiągana przy 1200 obr./min. Ta proporcja sprzyja ekonomice. Podobnie jak opony Michelin XZA2 o obniżonych oporach toczenia (wymiary 295/80 R22,5).

Ta ogromna wartość momentu jest zarządzana przez 12-biegową automatyczną skrzynię ZF z AS Tronic. Tak gęsto zestopniowana skrzynia (raczej bliższa ciągnikowi siodłowemu) świetnie także sprawdza się w autobusie i pozwala optymalnie dobierać bieg do potrzeb. A to idealnie sprawdza się podczas jazdy, a szczególnie w górach czy na trudnych trasach bocznych. Natomiast ostatni, 12. bieg, wręcz wybornie obniża obroty (typowa funkcja nadbiegu) podczas szybkich przelotów po autostradach. Wówczas czuć, jak elastyczny silnik daje sobie radę z ważącym 13400 kilogramów pojazdem.

Geny wciąż odczuwalne

Irizar i6 jest jednak niezaprzeczalnym dzie-

kiem marki. Dość ciężki pojazd na łukach wychyla się z nobliwością godną marki, ale nie na tyle, aby wzbudzić niepożądane emocje. Nie ma także mowy o nieprzyjemnym dla błędnika kołysaniu na nierównościach. W końcu stabilny tor jazdy kontroluje aż 6 amortyzatorów, w tym 4 na tylnej osi. Prawie 13,5 tonowy pojazd nie boi się także nierówności, zachowując spokój podczas przejazdu po dziurawych nawierzchniach.

Na słowa pochwały zasługuje także układ kierowniczy. Jest czuły i precyzyjny. Podobnie jak hamulce, które zaskoczyły nas wydajnością i płynnym dozowaniem siły hamowania. W razie potrzeby kierowca ma hamulec silnikowy i górski, które są bajecznie proste w obsłudze i niezwykle wydajne.

Podsumowanie

Czy warto zainwestować w Irizara i6? Wbrew pozorom łatwo odpowiedź na to pytanie. Autobus jest estetyczny, oszczędny, mocny, dobrze wykończony i łatwy w prowadzeniu. Kolejnym argumentem jest sieć serwisowa firmy Wanicki, czołowego dealera DAF w Polsce. A zatem, olee...

Zbigniew Witamborski