



# Popelářský autobus

Mercedesu-Benz Econic ve společnosti AVE, kde ho používají pro svoz odpadu, říkají autobus. Jakmile jsem do něj usedl, konkrétně do třínápravové verze na CNG, okamžitě jsem pochopil proč. Za jeho volantem jsem vyvezl odpadky půlce Vršovic.

Když mi vedoucí technického servisu společnosti AVE Marek Livora oznámil, že budu jezdit s autobusem, myslel jsem si, že jsem asi špatně slyšel. S Davidem Chlebounem z Mercedes-Benz Trucks Česká republika jsem se totiž domlouval na svezení s popelářským Econicem. Původně jsem chtěl napsat krátké jízdní dojmy, jenže celý den se vyvrtil úplně jinak, že to vydalo na reportáž.

Páka ruční brzdy je optimálně po ruce.



## Vymyšlený pro město

Kamera usnadňuje manévrování.



Automat se ovládá tlačítky.



Mercedes-Benz Econic je distribuční vozidlo s velmi nízkým nástupem, díky kterému se uplatňuje především ve městě. U nás se nejvíc používá v komunálních službách s nástavbami pro svoz odpadu či s hákem, kontejnerem a hydraulickou rukou. Firma AVE používá hned několik Econiců, a to dvou – i třínápravových. Oba jsou k dispozici s pěti rozvory a dvěma výškami kabiny. Třínápravový model se nabízí ve třech konfiguracích 6x4, 6x2/4 leader axle s říditelnou druhou nápravou, nebo námi testovaný 6x2/4 ENA s říditelnou třetí nápravou. K pohonu slouží šestiválec OM 936 s výkony od 220 do 260 kW, verze NGT na plyn má výkon 222 kW a ve standardu spolupracuje s šestistupňovým automatem Allison. Nově lze objednat automatizovanou převodovku PowerShift.

## Nejprve natankovat

V provozovně AVE v Dolních Měcholupech jsem v dohodnutých 4:45, kde fasuji firemní vestu a čekám na svou posádku vedenou řidičem Petrem Konstantidinisem. Ten u AVE pracuje již sedm let a ze stupačky se vypracoval až za volant. A to všechno v 25 letech. Z depa vyrážíme zatím jenom ve dvou lehce před půl šestou doplnit zásobníky na CNG, které mají kapacitu 700 l. Sice nás nečeká moc kilometrů, páteční trasa měří asi 60 km, jenže průměrná spotřeba se u tohoto typu pohybuje od 90 do 100 kg CNG na 100 km. „Auto pořád zastavuje a rozjíždějí se,“

Hlavní předností Econicu je nízký nástup. Pravé dveře jsou jako u autobusu.



Uvnitř Econicu si člověk připadá skutečně jako v autobuse.



Co svazek klíčů, to část trasy.

vysvětlil mi jeden z dispečerů pan Křemel. U dvouosých CNG vozidel je to 50 až 60 kg/100 km. U naftových motorů je to podobné.

## Už vím proč

Jakmile sednu za volant, už vím, proč mu říkají autobus. Pominu-li již vyčtený fakt, že se sedí výrazně níž, což usnadňuje nastupování a vystupování, je kabina mnohem víc prosklená. Je z ní tak skvělý výhled, což výrazně přispívá k bezpečnosti pohybování po městě. A to i díky proskleným pravým dveřím, které jsou navíc skládací. Skutečně si připadám jako za volantem autobusu. To umocňuje i skutečnost, že řídicí kola jsou až za kabinou. „Díky natáčecí zadní nápravě se sice auto otočí na pětiku, vzadu máš ale ještě další kus nástavby, který dost vybočuje,“ varuje mě Petr, abych při zatáčení nevezl nějaké auto. Pomáhá i velký displej, která promítá obraz ze zadní kamery.

## Hurá na odpadky

„Zapni čerpadlo pomocného pohonu,“ říká mi Petr, když zastavuji u prvních popelnic. V záplavě tlačítek se marně snažím najít to správné a když místo toho otevřu boční dveře, udělá to raději sám. Rozsvítí mi i zadní reflektory, která osvětlují pracovní prostor a ještě mi pomáhají odhadnout konec auta. „Hranou světlého kužele zastav u popelnice, zabrzdí a zařad' neutrál. Tím automaticky zapneš hydrauliku a lis,“ vysvětluje mi Petr. A takhle je to při každém zastavení. Petr se telefonem domlouvá s dalšími členy posádky Štefanem Linhartem, Karolem Mikolajem a Františkem Sivákem, aby zatím vyndali z domů popelnice, že tam přijedeme za deset minut, a sám vyprázdní popelnice. Vždy mi dopředu řekne, kam mám jet a u kterých popelnic zastavit. Některé popelnice jsou od konkurence, jiné s nápisem AVE se vyvážejí v jiné dny. „Za ty roky už jsem se naučil, kterou popelnici mám vyvézt,“ čte mi myšlenky Petr.

## To neprojedu

Z hlavní ulice odbočujeme do vedlejší, která je z obou stran plná zaparkovaných aut. Můžu si hlavu vykrotit, jak koukám střídavě do levého a pravého zrcátka. K tomu se musím soustředit, abych zastavil správně u popelnice. Což se mi ne vždy podaří. Mezera mezi mnou a zaparkovanými auty se povážlivě tenčí, takže spoléhám víc na kameru. Jenže to se zase bojím, abych se nevychýlil z přímého směru. Abych vůbec projel, kluci u aut sklápějí zrcátka. Dokud jedu



Testovaný Eonic byl vybavený popelářskou nástavbou do firmy Zoeller.



Plynový motor je ekologičtější a tišší, což jistě lidé po ránu ocení.

bol a podle kontrolky na displeji vidím, že jsem nikoho neztratil. Šlapu na plyn, omezovače mi ale nedovolí jet víc než 30 km/h.

S rozedněním houstne doprava a v uličkách přibývá nervózních řidičů, kteří se mě snaží všemožně objíždět. Někteří i troubí: „Nenech se vzrušovat, děláš jen svoji práci. Samozřejmě pokud to jde, snaž se vždy najet co nejvíc ke kraji,“ říká mi Petr. Jenže většinou není kam. Přistihuji se, že mám skoro až škodolibou radost, že troubícímu autu nemohu uhnout. Jenže pak si vzpomenu, kolikrát jsem se rozčiloval, že zrovna když spěchám do práce, musejí vyvážet popelnice.

### Neznalost neomlouvá

Když máme vyvezenou oblast kolem Vysočanského nádraží, ze Sokolovské odbočuji doprava do dvouproude Freyovy ulice. Pravý pruh je ale ucpaný autobusy, které čekají, až se uvolní zastávka. Najíždím tak do levého pruhu a jedu souběžně s jedním z autobusů, který vyjel ze zastávky. Vozovka se ale náhle zužuje, tak kopíruji krajnici. Jenže v tom někdo v autě zařve Pozor!, ale už je pozdě. Ozve se rána. V první chvíli vůbec nevím, co se děje. Ale tuším, že je něco špatně. „Jede ten autobus za námi? Ne? Stojí. Tak to je blbý. Zastav u krajnice,“ nařizuje mi Petr.

„Jak můžeš předjíždět v tomhle místě, tam se bojím jet vedle autobusu i v osobáku,“ oboří se na mě řidič autobusu. Ten má prasklá dvě okna, která se ale naštěstí nevysypala, takže nikdo z cestujících se nezranil. Eonic měl odřený držák zrcátka, z nichž jedno prasklo.

### Jedeme dál

To zúžení mě zaskočilo. Viník jsem byl já, takže jsme zavolali nehadovkě Dopravních podniků, sepsali protokol a za 40 minut pokračovali po trase. „Tohle bohužel vzniklo z neznalosti místa a tvých nezkušeností,“ snaží se mě uklidnit Petr. Snažím se na to nemyslet a soustředím se znovu na to, abych něco neodřel. Čekají mě další úzké uličky plné zaparkovaných aut. Někde mě Petr raději střídá za volantem, protože je to tam hodně úzké a on už ví, jak správně najet. Musím se přiznat, že jsem toho za těch šest hodin za volantem měl opravdu dost.

Moje parta (zleva): Karol Mikolaj, František Sivák, Štefan Linhart a Petr Konstantinidis.



rovně, ještě to jde. Jenže pak přichází ostrá levá a já blbě najíždím, takže nemůžu dopředu ani dozadu. Je to milimetrová záležitost a já jsem vděčný, jak citlivě umí Allison popojíždět. Nakonec se za pomoci všech z této pasti osvobodím, ale jsem zpocený. Dva kluci si vlezou do auta, zbylí dva na stupačku dozadu. „Ten retardér přejed' opatrně, ať ti vzadu neodletí,“ varuje mě Petr. „Už jsem zažil ošklivé pády.“ Přejíždím hr-

Byla to skutečná maturita z řízení. „Vysočany jsou tak středně náročné, opravdové peklo je Žižkov,“ vyvádí mě Petr z omylu, že už to nemůže být horší.

Michal Štengl,  
foto autor



# easycargo

Plánujte nakládku efektivně



## Software pro plánování nakládky kamionů a kontejnerů

10 dní  
zdarma

Získáte na  
[www.easycargo.cz](http://www.easycargo.cz)