



Novo Citi Life

FÜR ENGE VERHÄLTNISSSE

Der Novo Citi Life ist ein kompakter Midi für die Stadt. Mit ihm will Anadolu Isuzu jetzt seine Nische auf dem deutschen Markt finden. BUSMAGAZIN testete den Kleinen im Bonner Stadtverkehr.

Das Erfolgskonzept des Novo Citi Life: Klein, wendig und sehr günstig. Keine 8 m lang (7 863 mm) ist der Stadtwagen, in welchen maximal 60 Fahrgäste passen und welcher der Redaktion als unbeladener Testwagen vor kurzem zur Verfügung stand. Ihn kann man für 125 000 € sein Eigen nennen, wenn man will. Inklusiv aller geplanten Anpassungen für den deutschen Markt. Also bestückt mit Komponenten auch hierzulande bekannter Zulieferer. Das war bei unserem Vorführer noch nicht in allen Details der Fall. Der Isuzu-Bus stammt aus dem Kooperationsunternehmen Anadolu Isuzu mit Sitz in Gebze Şekerpınar (Türkei). Seit 1984 fertigt dieser Hersteller Nutzfahrzeuge in Kleinasien. An dem Joint Venture halten die türkische Holding Anadolu Grubu ca. 55 % und die japanischen Partner Isuzu Motors 17 % sowie Itochu Shoji mit etwa 13 % die Masse der Anteile. Mit dem Novo Citi Life will der türkisch-japanische Fahrzeugbauer nun

auch auf dem deutschen Markt punkten und sich eine Absatznische erarbeiten. Der Novo Citi Life wurde entwickelt, um den „gehobenen“ Interessen und Ansprüchen des europäischen Marktes in puncto Innenstadtverkehre zu genügen. Erstmals der europäischen Öffentlichkeit präsentiert wurde der Wagen auf der Busworld 2017 in Kortrijk. Dem Nutzfahrzeughersteller vom Bosphorus ist es dabei durchaus bewusst, dass der deutsche Markt, den man beackern will, zu den schwierigsten in Europa zählt. Und, dass man weit mehr braucht als nur ein praktisches und preiswertes Auto. Das „Drumrum“ zählt, spricht man benötigt einen funktionierenden After-Sales-Bereich. Den wollen die Türken im Gespräch gegenüber **BUSMAGAZIN** auch aufbauen. Einen ersten Versuch den deutschen Markt via dem Fahrzeughändler Omnicar (Bühl bei Baden-Baden) zu errei-

chen, habe man aufgegeben. Jetzt, so die Aussage von Anadolu Isuzu, ist der Aufbau eines eigenen Tochterunternehmens für Deutschland sowie ein europäisches Zentrallager, möglichst in Deutschland, geplant. In Sachen Service/Wartung will man dabei mit freien Partnern zusammenarbeiten. Vorstellbar sei auch die Kooperation mit Isuzu Deutschland GmbH, also jenem eigenständigen Unternehmen, das hierzulande die Pkw und leichten Nutzfahrzeuge der Marke Isuzu vertreibt. Wenn das alles so klappt, wie

Der Novo Citi Life ist ein robuster Midi

geplant, dann hoffen die Türken auf einen Absatz von 70-100 Bussen im Jahr. Wohl gemerkt aller Typen, die bei diesem Industrieunternehmen im Regal stehen, nicht nur vom Novo Citi Life. Dieses Ziel wollen die Optimisten unter den Fahrzeugbauern in drei Jahren erreicht sehen.

↪ **Das Revier des durchaus anschaulichen Isuzu ist überall dort, wo es eng wird** Foto: Sanne

Für den Novo Citi Life fanden sich seit seiner Vorstellung 2017 bis heute gut 500 Käufer. 300 Busse nahm der türkische Markt auf; die restlichen 200 gingen vor allem an Kunden in Osteuropa. Interessenten in Deutschland müssen aktuell mit einer Lieferzeit von vier Monaten rechnen. Das Revier, des durchaus anschaulichen Isuzu ist überall dort, wo es eng wird. Hier kann der Kleine (2435 mm Breite, 14520 mm Wendekreis) gegenüber den Großen punkten. Sein zweites Vorteil: Er braucht auf dem deutschen Markt kaum Konkurrenz fürchten – zumindest oberhalb der Liga der Sprinter. Der Bus ist, wie es sich für einen Stadtwagen gehört, in weiten Teilen als Niederflrswagen ausgelegt. Der Motor sitzt im Heck. Hier schließt eine steile „Theaterbestuhlung“ mit zwei Sitzreihen den Innenraum ab und begrenzt nach hinten den Niederflrteil. Hinter den letzten Sitzen ist sogar noch ein wenig Raum, der als Ablage genutzt werden kann. Eine klappbare Rampe an Tür zwei erlaubt auch Rollstühlen und Kinderwagen einen einfacheren Zugang. Bestuhlt ist der Isuzu mit Grammer-Sitzen. Im Bereich für Kinderwagen und Co.

sind vier Klappsitze montiert. Dass die Türken durchaus in puncto Interieur auf der Höhe der Zeit sind, zeigen die vielen verbauten USB-Schnittstellen an den Wänden bzw. Haltestangen. Hier kann der Fahrgast seine mobilen Endgeräte während der Fahrt wieder aufladen. Zwei weitere USB-Anschlüsse gibt es darüber hinaus noch beim Fahrer. Die Haltestangen und die Sitzfixierung hinterlassen einen sehr stabilen Eindruck. Die Deckenverschalung unter der sich u. a. die Kabel durch den Bus ziehen, besteht aus einem Stück und reicht durch den ganzen Innenraum. Im hinteren Bereich gewähren Schiebefenster frischer Luft Einlass, wenn man sie denn aufgeschoben bekommt. Sie, ebenso wie das beim Fahrer, erwies sich zumindest im Testauto als schwergängig. Ein Vierzylindermotor (Euro 6) aus dem Hause Fiat treibt den Midi voran. Er liefert 137 kW / 186 PS Leistung bei 2500 min⁻¹. Das maximale Drehmoment von 680 Nm gibt's bei 1400 min⁻¹. Das reicht durchaus für die Bonner Verhältnisse: die

500 Novo Citi Life rollten mittlerweile durch Europa



Foto: Sanne

↪ **Zwei hochgesetzte Sitzreihen beenden den Niederflrbereich**

Fahrleistung und das Fahrverhalten des Wagen gehen also völlig in Ordnung. Auch an den Steigungen im Siebengebirge bzw. im Stadtgebiet blieb der Novo Citi Life in Schwung. Allerdings waren nur sechs Personen an Bord. Klar, wenn der Wagen arbeiten muss, dann quitiert der Vierzylinder das im Heck hörbar aber nicht übertrieben laut. Die Motorleistung ist nicht zu kritisieren, aber die Abstimmung beim Gangwechsel im Automatikgetriebe von Allison (3270R XFE, 6 Gänge). Vor allem der Wechsel vom ersten auf den zweiten Gang ist ungewöhnlich – freundlich gesagt. Der Motor dreht im Ersten erst sehr langsam hoch. Allerdings bis 1700 Umdrehungen und fällt nach dem Wechsel in den Zweiten schlagartig auf ca. 1200 Umdrehungen. Simpel gesagt, springt der ganze Wagen unangenehm vom Ersten in den Zweiten. Auch die Wechsel von Drei nach Vier sind nicht wirklich fließend zu nennen. Ist die Schaltdynamik sprunghaft, so ist die Fußbremse durchaus bissig und hellwach. Daran muss man sich gewöhnen, wenn man vorher Busse mit längeren Pedal-

wegen gefahren ist. Auch einen Retarder gibt es an Bord. Der reagiert aber erst spürbar in Stufe drei. Er lässt sich per Schalter auch auf die Fußbremse zu- bzw. vorschalten. Ebenfalls muss die Haltestellenbremse über einen Kippschalter aktiviert und wieder deaktiviert werden. Sie löst sich nicht allein durchs Anfahren, wie es bei anderen Herstellern möglich ist. Man kann nicht alles für diesen niedrigen Preis haben bzw. bekommen und das merkt man dem Wagen in gewissen Punkten durchaus an. Es sind vielfach eben nicht Highend-Produkte verbaut, die den Arbeitsalltag eines Fahrers erleichtern, sondern Bauteile älterer Generation. Alles ist durchaus völlig funktionsfähig aber nicht mehr State of the Art und Design. Der Charme des Cockpits und des Fahrerarbeitsplatzes ist daher altbackend und wenig ansprechend. Das fängt schon bei der Rückwand aus schlichtem Hartplastik hinter dem Fahrersitz (Isri) an und setzt sich bei mit Magneten fixierten bzw. aufgesteckten ebenso schlichten Abdeckungen fort. Das Cockpit bietet dem Fahrer zudem nur wenig Stauraum. Etwas Platz für Kleinteile findet er links von und hinter sich. Zumindest



↪ **Ein Vierzylindermotor (Euro 6) aus dem Hause Fiat treibt den Midi mit maximal 186 PS Leistung voran** Foto: Sanne

Isuzu Novo Citi Life Technische Daten

Foto: Sanne



Motor

FPT NEFA (Fiat Powertrain), 4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6
 Hubraum: 4,5 l
 Leistung: 137 kW/186 PS bei 2500 min⁻¹
 Drehmoment: 680 Nm bei 1400 min⁻¹

Kraftübertragung

Automatikgetriebe Allison 3270R XFE (opt. inkl. Intrader), alternativ Allison 2100, ZF6S1010 BO (manuell)

Bereifung

V225/75 R 17,5

Bremsen

Scheibenbremsen, Haltestellenbremse, ABS, ASR, ESC (Option)

Maße und Gewichte

W/B/H: 7 863-8 010/2 435/3 184 mm
 Radstand: 4 259 mm
 Leergewicht: 6 860 kg
 Zul. GG.: 10 755 kg

Tank

Diesel/AdBlue 130/30 l

Sitzplätze

21 Sitze + 4 Klappsitze/30-39 Stehplätze

Preis

Inkl. geplanter Modifikationen für den deutschen Markt: 125 000 €

wiederum mittels eines einfachen Druckschalterfeldes links neben der Lenksäule gesteuert. Die optische Anzeige auf dem Armaturenbrett für Haltewunsch, offene Türen usw. ist ebenfalls etwas aus der Zeit gefallen. Keine Frage, das funktioniert alles und erschließt sich dem Bediener auch alles sofort. Aber das ist natürlich noch meilenweit entfernt von zeitgemäßer Technologie und Bedienphilosophie des iPad-Zeitalters.

In Sachen Fahrsicherheit setzt Anadolu Isuzu auf Produkte von mobileye

In Sachen Fahrsicherheit greift Anadolu Isuzu vernünftigerweise auf die Produkte des renommierten Unternehmens mobileye zurück. Das Unfallpräventionssystem des israelischen Spezialisten warnt im Isuzu u. a. vor Geschwindigkeits-



Ein rundes Display an der A-Säule warnt optisch vor Gefahren Foto: Sanne

einschränkungen, vorausfahrende Fahrzeuge und potenzieller Fußgängerkollision. Das geschieht optisch über entsprechende Piktogramme in einem kleinen, kreisrunden Display (5 cm), das in diesem Fall an der A-Säule montiert war (Kundenwunsch). Und gleichzeitig durch einen Warnton. Der allerdings schrillt gleich

Foto: Sanne



gibt's einen Haken für die Jacke seitlich hinter seinem Arbeitsplatz. Auch das eigentlich Fahr- und Bedienequipment ist funktionsfähig aber schmucklos.

Das Lenkrad ist einfach gehalten und keinesfalls mit einem Multifunktionslenkrad zu verwechseln. Die Lenkradsäule bleibt unverkleidet. Das kleine, mit hellgrünem Licht hinterlegte digitale pixelige Display bzw. seine Menüpunkte werden noch über zwei Knöpfchen rechts am Rand der analogen Fahrtanzeigen bedient. Das Automatikgetriebe wird

Ein vierteiliger Monitor erleichtert dem Fahrer die Übersicht



↑ In Sachen Kabellage sollte Isuzu dringend nachbessern

laut durch den ganzen Bus. Ganz ausgereift bzw. an einen kleinen Stadtbus angepasst ist die Sensorik noch nicht. Bei Kurven- und Vorbeifahrten werden durchaus auch Personen auf den Bürgersteig detektiert und entsprechend vor ihnen gewarnt. Wer sich auf den Novo Citi Life einlässt, der bekommt

für sein Geld sicherlich einen robusten Kleinwagen, der seine Vorteile besonders in engen Gassen und auf schmalen sowie kurvenreichen Straßen ausspielen wird. Er bekommt zudem robuste Technik und eine ebenso robuste Konstruktion, die auf Dauerhaftigkeit ausgelegt zu sein scheint. Man sollte allerdings vor dem Kauf durchaus auch einen kritischen Blick auf die Verarbeitung im Innenraum werfen. Grobes Schnitzwerk beschreibt die Arbeit in und an den Details durchaus gut. Verzogene Deckeneinsätze mit sehr luftigen Spaltmaßen, unschöne Schnittkanten, unzureichend aufgesteckte Gummilippen, schlecht verklebtes Dämmmaterial. Man gewinnt einfach den Eindruck, als hätten die Mitarbeiter im Werk vielfach

nicht die Muße oder die Zeit, Liebe fürs Detail zu entwickeln. Damit mag man ja noch leben können, denn diese Schwächen stören vielleicht das Auge des Betrachters jedoch nicht den Fahrbetrieb. Grenzwertiger wird es da schon, wenn man feststellt, dass die Kameras oder der auf die Armatur aufgesetzte Monitor Störungen im Bild verzeichne oder zeitweilige komplette Aussetzer haben, wie es bei uns der Fall war. Definitiv in die Kritik gerät allerdings die Verlegung der Kabel im gesamten Bus. Besonders auffällig hinter den beiden Flügeltüren im Heck: Die Kabelstecker waren im Testauto schlecht vor Verschmutzung geschützt, die Kabel waren mäßig isoliert und ungünstig gewinkelt. Zudem waren



Foto: Samme

↑ Im ganzen Bus verteilt findet der Fahrgast USB-Schnittstellen

sie teils eingeklemmt und scheuerten u. a. sichtbar an andern Bauteilen. Hier sollte man vor dem Kauf besser genau hinschauen, bevor man sich im Nachgang über häufige Werkstattstopps ärgert.

DS ■

25.
EDITION



Wir ziehen um: von Kortrijk nach Brüssel

WELT

busworld®

EUROPE BRUSSELS

18. - 23. OKTOBER 2019

www.busworldeurope.org



DIE ANDEREN BUSWORLD AUSSTELLUNGEN

- TÜRKEI **ISTANBUL** | 5. - 7. MÄRZ 2020
- CHINA **SHANGHAI** | 17. - 19. MÄRZ 2020
- LATEINAMERIKA **BOGOTÁ** | 2020
- INDIEN **BENGALURU** | 2020
- RUSSLAND **MOSKAU** | 26. - 28. OKT 2020
- SÜDOSTASIEN **JAKARTA** | 24. - 26. MÄRZ 2021
- ZENTRALASIEN **ALMATY** | JUNI 2021