



Unterwegs in Bonn:
der Isuzu Citiport

Isuzu Citiport

Die robuste Alternative für die City

Omnicar (Bühl) versucht seit kurzem, mit Bussen aus dem Hause Anadolu Isuzu in Deutschland Fuß zu fassen. Wir haben uns aus dem Portfolio des türkischen Fahrzeugbauers den Isuzu Citiport für eine erste Testrunde ausgeliehen – und unser Eindruck ist durchweg positiv.

Omnibusse von Anadolu Isuzu sind hierzulande seltene Anblicke. Und der Isuzu Citiport erst recht. Sein Revier, neben dem Heimatmarkt Türkei, sind eher Länder wie Aserbaidschan und Tadschikistan, Israel oder die Balkanstaaten Bulgarien und Rumänien. Vom Citiport orderte z. B. kürzlich die nordostrumänische Stadt Lasi 88 Stück. Selbst bei unseren Nachbarn Frankreich findet man einige der Omnibusse aus der Fertigung Anadolu Isuzu. Hierher verkaufen die japanisch beeinflussten Türken ca. 150 Isuzu-Omnibusse (alle Typen) im Jahr. Denn neben der türkischen Anadolu Group sind Isuzu Motors Limited und Itochu Corporation aus Japan Teilhaber an dem Joint-Venture. Nun soll auch Deutschland ein erfolgreicher Markt für die Busse von Anadolu Isuzu werden. Dieses Ziel verfolgt zumindest seit gut drei Monaten die Omnicar GmbH in Bühl (Baden-Würt-

temberg) als Generalimporteur. Zurzeit bearbeitet man den Markt mit vier Verkäufern, weitere Verkaufskollegen sollen aber für den angestrebten Erfolg noch eingestellt werden. Wir hatten jetzt die Möglichkeit, mit dem Stadtbus Citiport einen ersten Fahrereindruck auf heimischer Strecke, hier in Bonn, zu gewinnen. Unser Citiport ist ein 3-Türer, es gibt ihn aber auch mit einer Tür weniger. Er kommt auf 12 m Länge und kann in dieser Variante bis zu 102 Fahrgäste durch die City kutschieren. Unser erster Blick auf den ungewohnten Wagen und seine Verarbeitung fällt gut aus. Der gesamte Aufbau und Innenausbau macht im positiven Sinn einen sehr robusten Eindruck: klar durchdacht, zweckmäßig und stabil. Nur wer auf Details, wie

ein möglichst exaktes Spaltmaß Wert legt, wird hier zu leichten Punktabzügen neigen.

Interessant ist dabei übrigens, dass die Fahrzeugbeplankung des Isuzu teils aus GFK-, teils aus Alu-Platten besteht. Aus Kunststoffen bestehen z. B. die Radkästen oder die Frontpartie. Angetrieben wird der 12-m-Bus durch einen 6,7 l großen Cummins-Motor, hergestellt in Großbritannien. Der Sechszylinder bietet maximal 300 PS Leistung, die per ZF-Automatikgetriebe (6 Gänge) auf die Antriebsachse kommen. Beim Fahren kann der Citiport ebenfalls überzeugen. Motor und Getriebe harmonisieren. Auch die Qualität der Luftfederung geht für einen Stadtbus völlig in Ordnung. Als unangenehme Geräuschquelle erwies sich allein der vorne montierte Feuerlöscher, der jede Bodenwelle mit feistem Quietschen kommentierte. Und das Brummen des stehend verbauten Triebwerkes auf der letzten Dreierbank (und nur da) klang unschön. Hier könnte eine andere Fixierung der Löschhilfe und eine bessere Dämmung der inneren Zugangsklappen zum Motor leicht Abhilfe schaffen. Insgesamt wirkt der Motorraum sehr aufgeräumt und ist aufgrund von reichlich Platz und vielen Außenklappen gut zugänglich. Allein die Hauptklappe könnte gerne weiter aufgehen. Ihr größter Ausstellwinkel liegt nur knapp über der Horizontalen.

Ungewöhnlich ist darüber hinaus die Abgasführung. Der Auspuff entlässt nämlich seine Emissionen oben mittig am Heckdach.

Zurück zum Fahrereindruck: Eine unfeine Schwachstelle hat der Citiport. Als größtes Manko erwies sich der niedrig an der A-Säule hängende Außenspiegel bzw. exakter das Fahrerfenster mit



Auffahrkufen vorne kennt der Citiport nicht

seinen breiten Heizdrähten. Diese behindern spürbar die Sicht; zudem ist das

Glas nicht ganz blendfrei. Darüber hinaus ergibt sich durch Außenspiegel und A-Säule ein recht großer toter Winkel nach vorne links.

Die ZF-Automatik im Citiport kennt vier programmierte Leistungsstufen von Eco über Normal und Power bis SuperEco. Für den Bonner Stadtverkehr reichten Eco und SuperEco völlig aus. Eine Kickdown-Funktion im stehend

verbauten Gaspedal erlaubt zudem eine verstärkte Beschleunigung. Der fünfstufige Intrader ist Standard und kann durch einen Hebel aktiviert werden. Zugleich ist er aber auch der Fußbremse vorgeschaltet. Der Intarder braucht einen Moment, bis er greift, dann greift er aber gut. Der kurze Moment zwischen Hebelbedienung und Bremsung bedeutet jedoch, dass man etwas vorausschauender als üblich fahren muss. Sprich, man muss den Verzögerungsvorgang vor roten Ampeln etwas frühzeitiger einleiten. Die Fußpedalbremse dagegen greift schneller und bisig zu und bremst dann den Wagen abrupt ab. Hier muss der Fahrer ein wenig Gespür entwickeln, um den Bus in seinem Lauf für die Fahrgäste angenehm abzufangen. Beides sind keine Mankos, sondern eine reine Gewöhnungssache, bis sich Fahrer und Fahrzeug auf einander eingespielt haben. Der Fahrerarbeitsplatz entspricht den VDV-Vorgaben. Der verbaute Armaturenräger stammt aus dem Hause Aktia. Das Lenkrad ist mit dem Träger festverbunden. Bei einer Höhenverstellung des Lenkrads bewegt sich also der gesamte Instrumententräger. Ablagemöglichkeiten gibt es hier vorne reichlich. In der Cockpittür befinden sich ein Fach für Unterlagen und ein Netzflaschenhalter. Links neben dem Fahrer gibt es nach hinten versetzt eine Ablagevertiefung. Hinter dem Fahrersitz an der verglasten Trennwand sind zudem eine Kiste und ein stabiler Kleiderbügel angebracht. Die meisten Schalter sind selbsterklärend und auch übersichtlich montiert. Seitlich neben dem Chauffeur

Isuzu Citiport Technische Daten	
Motor 	Cummins ISB6.7E6C 300B (Euro 6), Diesel AGR Turbolader Zylinder: 6 Hubraum: 6 700 cm ³ Leistung: 220 kW/ 300 PS bei 2 100 min ⁻¹ Maximal Drehmoment: 1 182 Nm bei 1 150–1 400 min ⁻¹
Kraftübertragung	ZF 6 AP 1200B (Automatik) Achübersetzung: 5.73 Zusatzbremse: Intarder
Aufbau/Ausstattung Testbus	Türen: 3, doppelflügelig, pneumatisch, Schwingung nach innen Anzahl Fahrgäste: 24 Sitzplätze + 3 Klappsitze, 75 Stehplätze (bei ungenutzten Klappsitzen), max. 102 Standheizung: Eberspächer 24 kW (Option) Klimaanlage: Konvekta 39 kW Reifen: 275/70 R 22,5
Maße und Gewichte 	Länge/Breite/Höhe (inkl. Dachklimaanlage): 12 030/2 550/3 136 mm Radstand: 5 850 mm Überhang v/h: 2 700/ 3 480 mm Wendekreis: 9 110 mm Zul. GG: 17 900 kg Leergewicht: 11 500 kg Zul. Achslasten v/h: 6 300/11 600 kg Tank Diesel/AdBlue: 300/48 l

finden sich u. a. Handbremse und Notfallschalter. Die restlichen sitzen auf beiden Seiten des Lenkrads. Ungewöhnlichster Knopf im Armaturenbrett ist sicherlich der „ABC-Schalter“. Damit aktiviert man nicht das Bord-Alphabet, wie man vielleicht vermuten würde, sondern die außen seitlich umlaufende Fahrzielanzeige. Die Bedienflächen für Klimatisierung und den Infobildschirm im Innenraum sitzen wiederum oberhalb des Fahrers links. Der Tachograf ist direkt oberhalb des Arbeitsplatzes montiert. Die Türen arbeiten pneumatisch und schwingen nach innen. An der Tür 2 gibt es

eine Klapprampe für Rollstuhlfahrer. Serienmäßig besitzt der Citiport übrigens einen Außenlautsprecher an Tür 1. Eine Kneeling-Funktion ist vorhanden; sie wird per Knopfdruck aktiviert. Der Bus lässt sich aber auch als Ganzes absenken bzw. anheben. Der Stadtbus ist mit immerhin acht Außen- bzw. Innenkameras ausgestattet, deren „Blick“ in ein zentrales Display eingespielt wird. Teilweise teilen sich dabei mehrere Kameras den Bildschirm, beispielsweise bei der Überwachung offener Türen. Gleichzeitig werden die Kameradaten im Testwagen aufgezeichnet und gespei-

chert, bis sie wieder im 48-Stundenrhythmus überspielt werden. Der Citiport verfügt über 24 Sitzplätze (Grammer) plus drei Klappsitze und 75 Stehplätze. Den Innenraum beleuchten LED. Aus LED sind des Weiteren die Heckleuchten. Das war es dann aber auch schon in Sachen moderner Lichttechnik, denn in den Frontscheinwerfern sitzen H-7-Birnen. Hierzu gibt es noch keine Alternative. Spannend wird es beim Kaufpreis. Diesen gibt der Importeur Omnicar mit 189 000 € an. Während der Markteinführung in Deutschland lässt sich der Citiport preisreduziert sogar für 169 000 € erwerben. Die Garantieleistungen gelten grundsätzlich für zwei Jahre oder für 100 000 km. Eine Garantieverlängerung auf bis zu sieben Jahre sei aber möglich, so Omnicar-Geschäftsführer Eyad Alterzi. Die Verträge werden dabei direkt mit Anadolu Isuzu geschlossen. Omnicar ist hier nur Vermittler, steuert aber für Deutschland die Ersatzteilversorgung. In Bühl baut der Importeur zurzeit daher ein Ersatzteillager mit den wichtigsten Fahrzeugkomponenten auf. DS

Acht Kameras überwachen den Bus



↗ 24 Sitzplätze plus 3 Klappsitze und 75 Stehplätze – so lauten die Daten zur Kapazität des Stadtbusses Fotos: Sanne