



Noch ein ungewöhntes Bild: ein Citiport von Anadolu Isuzu an einer deutschen Haltestelle. Doch mit Hilfe des erfahrenen Generalimporteurs Omnicar aus Bühl könnte der Sprung auf den hiesigen Markt gelingen. Hübsch beim Citiport ist die umlaufende Fahrtzielanzeige von der Front bis zum Abschluss von Tür 1. Es kann aber auch eine herkömmliche Lawo-Anzeige geordert werden. Fotos: Kirsten Krämer, Dirk Sanne

ANADOLU ISUZU CITIPOINT

Wer auf der Suche nach einem preisgünstigen, aber robusten Stadtbuss ist, könnte künftig beim Citiport von Anadolu Isuzu fündig werden. Mit Omnicar gibt es seit einem knappen Jahr einen Generalimporteur für den deutschsprachigen Raum. Wir testeten den dreitürigen 12-Meter-Wagen auf den Straßen Bonns und checkten ihn auch auf der Untersuchungsgrube.

Deutschland ist ein schwieriger Markt, das wissen die Busimporteure seit jeher. Denn zwei Platzhirsche teilen sich den Kuchen weitgehend auf. Die Kundschaft ist verwöhnt, erwartet nahe Servicestützpunkte und im Wartungsfall eine umgehende Ersatzteilversorgung - auch von den Importeuren. Das weiß man natürlich bei Anadolu Isuzu, dem Busbauer mit Sitz bei Istanbul, an dem der japanische Nutzfahrzeugriese Isuzu mit 17 % beteiligt ist. Deswegen hat man sich im Dezember 2016 mit der erfahrenen Vertriebsmannschaft von Omnicar im badischen Bühl einen versierten Partner für den deutschsprachigen

Raum ins Boot geholt.

Natürlich muss auch die Produktpalette für Mitteleuropa passen. Neben einer Reihe von Mini- und Midibussen für Reise-, Überland- und Stadtverkehr hat Anadolu Isuzu mit dem Citiport einen ausgewachsenen Niederflurwagen im Portfolio, der unser Interesse besonders geweckt hat. Dabei stellte sich vor allem die Frage, ob die Fahrzeugtechnik mitteleuropäischen Ansprüchen standhalten kann. Um das herauszufinden, fuhrten wir den Stadtbuss zunächst über die Grube und unterzogen ihn zusammen mit der Werkstattcrew von den Stadtwerken Bonn (SWB) einem ausgiebigen Check.

Werkstattcheck

Unser erster Eindruck: Die Struktur des Fahrzeugs wirkt aufgeräumt und bietet gute Zugänglichkeit zu Aggregaten und Komponenten. Eine Ausnahme bilden lediglich die Prüfanschlüsse, von denen einige nur aus der Grube heraus erreichbar sind und die besser zentral zusammengefasst wären. Rolf Trimborn, Prüfer in der SWB-Prüfgruppe, bescheinigte dem Citiport eine insgesamt saubere Verarbeitung und lobte, dass Rußfilter, Lenkhilfpumpe und andere Aggregate allesamt gut erreicht werden könnten. Auch die Triebwerksanordnung und die gute Zugänglichkeit des Motor-



Gut gelauntes Omnica-Vertriebsteam bei unserer Testfahrt mit dem Anadolu Isuzu Citiport: v.l.n.r. Geschäftsführer Eyad Alterzi, sein Bruder Haitham sowie Vertriebsmitarbeiter Jürgen Stobbe.

raums gefielen dem SWB-Werkstattsteam.

Natürlich wären wir keine Bustester, wenn wir nicht trotzdem noch nach einem Haar in der Suppe suchen würden. Und wir wurden auch fündig: So öffnet die Motorklappe nur bis in eine waagerechte Position, was Wartungsarbeiten erschweren könnte. Und wenn auch der Gitterrohrrahmen mit Vierkantprofilen die Antriebseinheit im Heck gut schützt und mittels vieler Klappen einen Zugriff rundum ermöglicht, so könnte bei aufwändigeren Reparaturen z.B. am Getriebe diese Struktur störend sein. Ein wenig befremdlich wirkt zudem der mächtige und aufwändige Dämpfer für den Klimakompressor. Fraglich ist auch, ob die Verkleidungen rund um das mittig am oberen Heckabschluss angebrachte Auspuffrohr auf Dauer Abgastemperaturen von bis zu 600°C aushalten.

Am anderen Ende des Fahrzeugs haben wir Kufen als Aufsetzschutz vermisst. Die SWB-Mitarbeiter würden sich zusätzlich zu den beiden 12-Volt-Batterien auf einem Schlitten vor der Hinterachse noch zwei Startbatterien wünschen.

Im hellen Innenraum gibt es im übertragenen Sinn viel Licht und ein wenig Schatten. Auch hier wirkt die Verar-



Hinsichtlich Design und Konstruktion braucht sich der japanische Türke nicht vor der mitteleuropäischen Konkurrenz zu verstecken. Das Stahlgerippe ist zur Rostprävention KTL-beschichtet, die Seitenbeplankung besteht aus Aluminium, Front, Heck und Radkästen aus GFK.

beitung solide, von wenigen unsauberen Abschlüssen und Klebekanten abgesehen. Gut gefällt das Cockpit mit seinen vielen Ablagen inklusive einer kleinen Kiste hinter dem Fahrersitz. Zur Ausstattung des Fahrer Arbeitsplatzes zählen ferner ein Kleiderbügel wie auch ein Netz mit Flaschenhalter und ein Fach für Unterlagen in der Cockpittür. Die Verstellwege für den Sitz und das Platzangebot insgesamt sind relativ üppig, und auch das serienmäßige elektrische Rollo gefällt.

Das Gleiche gilt für den an der Lenksäule befestigten, sinnvoll strukturierten Armaturenräger in VDV-Ausführung. Alle Schalter und Knöpfe sind gut für den Fahrer erreichbar und

fast intuitiv zu bedienen. Rechts oben am Träger befindet sich ein Monitor, auf den je nach Fahrsituation die Aufnahmen von insgesamt nicht weniger als acht im Fahrzeug und außen am Heck verteilten Kameras aufgespielt werden.

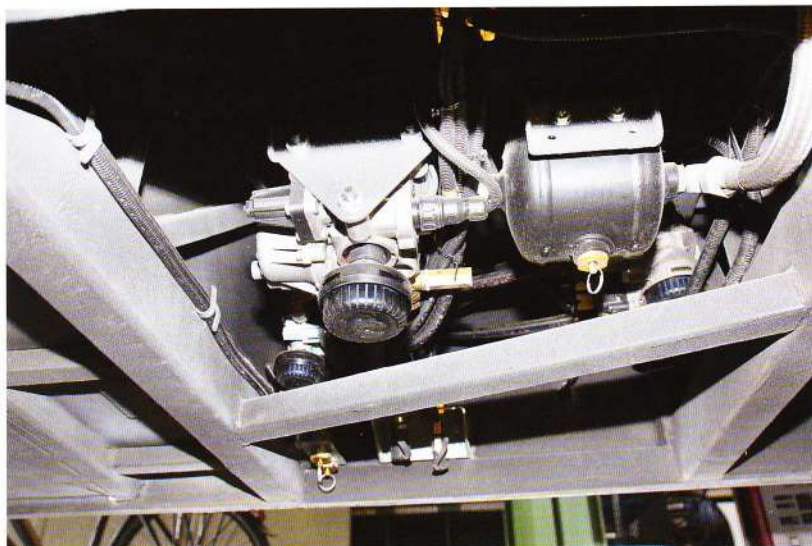
Schön sind auch andere Details im Innenraum, z.B. die Form des Fußes des Rollstuhlprallschutzes, der auf diese Weise nicht störend hervorsteht. Auch die serienmäßige LED-Beleuchtung im Innenraum fällt als weiterer Pluspunkt auf. Die Scheinwerfereinheit besteht dagegen überwiegend auf H7-Glühlampen, nur Tagfahrlicht und Rückleuchten sind in LED ausgeführt.



Nach Öffnen der Klappen sind viele Antriebskomponenten gut zu erreichen, z.B. der Kraftstofffilter vorne links. Bei größeren Reparaturen wie etwa einer Getriebeüberholung könnte die Gitterrohrstruktur womöglich jedoch hinderlich sein.



Aus der Grube in der SWB-Werkstatt konnten wir dem Citiport unter sein Kleid schauen. Der aufwändig ausgeführte Dämpfer für den Klimakompressor wirkt ungewöhnlich.



Auch nach unten sind die Aggregate gut geschützt. Die Verarbeitung des Rahmens wirkt hochwertig, Leitungen sind sauber verlegt.

Fahreindrücke

Noch bevor der erste Meter gefahren ist, registrieren wir, dass die sehr dicken Heizdrähte des Fahrerfensters den Blick nach links und in den Außenspiegel erschweren. Die Position von Letzterem ist zudem nicht ideal, weil er einen relativ großen toten Winkel erzeugt. Und schließlich kommt es zu Spiegelungen im Fahrerfenster, das also nicht blendfrei ist.

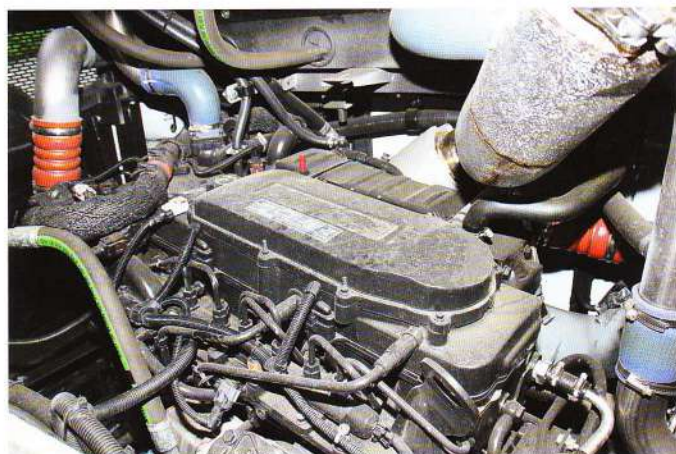
Will man das Fahrzeug in Bewegung setzen oder abbremsen, muss man dies mittels stehender Pedale tun. Das ist zwar nicht State-of-the-Art, kann aber dennoch mit recht komfortabler Bedienung punkten.

Das Fahrverhalten des Citiport gefällt vom ersten Moment an. Der altbekannte Cummins ISB 6.7 mit einem maximalen Drehmoment von 1.182 Nm und das ZF Ecolife harmonieren gut. Auch wenn wir leer unterwegs sind, erscheint die 220-kW-Motorisierung für die meisten Anforderungen des städtischen ÖPNV ausreichend.

Allerdings ist das Triebwerk des Testbusses in der letzten Sitzreihe deutlich zu vernehmen. Eine bessere Dämmung des ansonsten praktischen und großen inneren Zugangs über eine Klappe zum Motorraum könnte hier leicht Abhilfe schaffen.

Über den fünfstufigen Hebel lässt sich der Intarder aktivieren, wenn man nicht die bissig zugreifende Fußbremse bedienen will. Für starke Beschleunigung dagegen kann die Kickdown-Funktion genutzt werden. Grundsätzlich gibt es vier Fahrmodi: Power, Normal, Eco und SuperEco. Die beiden Letzteren dürften in flachem Terrain selbst bei hoher Zuladung in der Regel ausreichend sein, so unser Eindruck. Das ließe sich in einem späteren Test mit beladenem Fahrzeug sicherlich noch verifizieren.

Neben dem Antrieb weiß vor allem das Fahrwerk zu überzeugen. Die Federung an der Vorderachse mit Ein-



Über eine Klappe am Motorturm erhält man auch vom Businneren guten Zugriff auf einzelne Triebwerkskomponenten.



Eine gute Verarbeitung zeichnet auch den Innenraum aus - von einigen Nachlässigkeiten abgesehen.



Im Deckenbereich an der Front sowie rechtsseitig zwischen den Türen sind die Druckluftbehälter untergebracht - Alternativen dazu gibt es im Niederflerbus kaum.

zelradaufhängung erfüllt die Anforderungen stets zu voller Zufriedenheit. Ein Stabilisator an der Hinterachse



Lenkrad samt Armaturenträger sind stufenlos verstellbar. Letzterer besitzt einen Monitor für die Einspielung der Bilder von den acht verschiedenen Kameras.

unterstützt das insgesamt ruhige und souveräne Fahrverhalten des Citiport.

Vor und nach dem Kauf

Im Hinblick auf die relativ umfangreiche Serienausstattung stellt sich natürlich die Gretchenfrage nach dem Preis. Und die Antwort fällt angesichts von 189.000 Euro überaus verlockend aus. Mehr noch: Während der Markteinführung in Deutschland gibt es den Citiport sogar für 169.000 Euro, zusammen mit einer Garantie über 100.000 km, die von üblicherweise zwei auf drei Jahre verlängert ist. Eine Garantieverlängerung auf bis zu sieben Jahre ist zudem möglich.

Kaufverträge werden direkt mit Anadolu Isuzu abgeschlossen. Ansprechpartner im Vertrieb ist aber die Omni-

car-Mannschaft mit Geschäftsführer Eyad Alterzi und seinem Bruder Haitham an der Spitze, die ihr vierköpfiges Verkäuferteam noch um zwei Mitarbeiter für Ost- und Süddeutschland ergänzen möchten. Per Roadshow wollen Alterzi & Co. ihre Produkte auch in Zukunft noch bekannter machen. Zehn Fahrzeugverkäufe haben sie für 2017 angepeilt. Ihre Kundschaft sehen sie vorerst bei kleineren, in der Regel privaten Busunternehmen. Die Teilnahme an Ausschreibungen großer Kommunalunternehmen ist daher in den ersten zwei Jahren nicht geplant.

Derzeit baut Omnica ein großes Ersatzteillager in Bühl auf. Es soll die wichtigsten Verschleißteile umfassen und Lieferzeiten von 24 Stunden ermöglichen. Alles andere muss aus der Türkei oder aus dem großen Depot bei Paris beschafft werden, was bis zu eine Woche beanspruchen kann.

Die Auslieferung von Fahrzeugen ab Bestellung dauert rund zwei Monate. Busunternehmen mit eigener Werkstatt oder beauftragte Instandsetzungsbetriebe können zudem Mitarbeiter in mehrtägigen Lehrgängen in der Türkei auf die Busse der Marke schulen lassen.

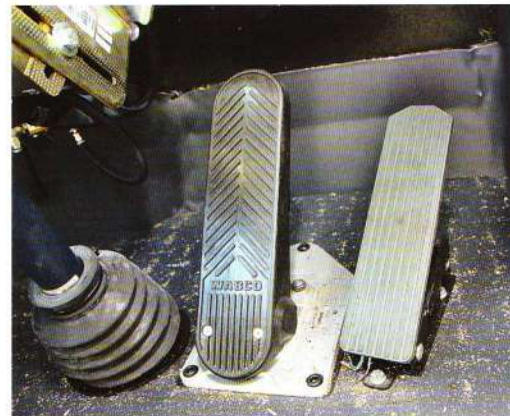
Insgesamt erhält man mit dem Kauf eines Citiport einen angemessenen Gegenwert. Wenn auch noch der Service so klappt wie versprochen, sollte dieser Niederflerbus hierzulande durchaus Chancen haben. KK

Technische Daten Anadolu Isuzu Citiport

Länge	12.030 mm
Breite	2.550 mm
Höhe mit Klimaanlage	3.136 mm
Radstand	5.850 mm
Überhang v/h	2.700/3.480 mm
Tankvolumen Diesel	300 l
Tankvolumen Adblue	48 l
Sitzplätze	24 + 3 Klapp
Stehplätze	78
Gesamtkapazität	102
Motor	Cummins ISB6.7E6C 300B
Zylinder	6 in Reihe
Hubraum	6.700 cm ³
Leistung	220 kW (299 PS)
Bei Drehzahl	2.100 min ⁻¹
Max. Drehmoment	1.182 Nm
Bei Drehzahl	1.150 - 1.400 min ⁻¹
Abgasreinigung	SCR, AGR, DPF
Getriebe	ZF 6 AP 1200 B Ecolife
Bauart	6-Gang-Automatik
Vorderachse	ZF RL 75 EC
Art	Einzelrad
Hinterachse	ZF AV 132
Übersetzung	i = 5,730
Bereifung	275/70 R 22,5 rundum
Leergewicht	10.850 kg
Zul. Gesamtgewicht	17.900 kg
Preis Testfahrzeug	189.000 Euro



Klarer Kritikpunkt: Die dicken Heizdrähte erschweren den Blick in den linken Außenspiegel.



Hängende Pedale wären sicherlich komfortabler für den Fahrer. Bemerkenswert ist aber auch hier die solide Verarbeitung, denn oft findet man im Fußraum freiliegende Kabel oder unsaubere Abschlüsse - hier nicht.