

FECHA DEL TEST

28
ABRIL
2021

ISUZU NOVOCITI VOLT

LA CAJA MÁGICA

Mobilitybus, importador en España de Isuzu, ha presentado en nuestro país el modelo NovoCITI VOLT basado en el NovoCITI que conocíamos pero, en esta ocasión, con propulsión eléctrica. Un sistema de propulsión en el que cada vez entran más fabricantes y que, a día de hoy, se presenta como la alternativa más fuerte a la propulsión con combustibles de origen fósil.

Por José Manuel González Juárez

Esta pequeña "caja" sorprende por lo bien aprovechado que está interiormente y por las diferentes posibilidades de configuración que ofrece. Comparativamente a los turismos, en el segmento de los autobuses se puede decir que es un pequeño utilitario biplaza que por sus dimensiones le acercan más a un furgón que a un autobús y que dinámicamente tiene sus ventajas y sus inconvenientes.

Sea como sea, en muchos casos, supone la única alternativa a la movilidad con las actuales y futuras restricciones.

EXTERIOR FUTURISTA EN SU JUSTA MEDIDA.

El NovoCITI VOLT tiene un diseño futurista sin llegar a la estridencia, que por su tamaño le da un toque simpático. En su delantera incorpora unos faros que, en el caso de los intermitentes, cuando





A DESTACAR

- + Excelente maniobrabilidad
- + Prestaciones
- + Accesibilidad y habitabilidad interior
- + Puesto de conducción
- + Accesibilidad mecánica
- + Autonomía

MARGEN DE MEJORA

- Visibilidad por los espejos retrovisores
- Suspensión excesivamente dura
- Calidad aparente de algunos mandos
- El cuadro de instrumentos ofrece una información muy completa y de fácil lectura

funcionan produce un efecto espectacular visualmente. La trasera, igualmente, tiene una estética que no desentona con el resto del vehículo, donde se ha combinado muy bien la practicidad y la estética, con un acceso excelente a los órganos mecánicos. En este NovoCITI VOLT no sucede como en otros modelos, que por tener un diseño rompedor se penaliza la accesibilidad a la mecánica.

Lateralmente, la línea inferior de los cristales late- >

CONSUMOS

Distancia	Temperatura	Tiempo	Velocidad media Km/h	Consumo Kwh/100Km
Urbano Parla				
21 Km	18°	1h 9´	18,2	58,09
Autonomía máxima, agotando por completo las baterías			363 Km	
Autonomía máxima, dejando el 10% de reserva			326 Km	



Exterior de diseño atractivo.

► Esta pequeña “caja” sorprende por lo bien aprovechado que está interiormente

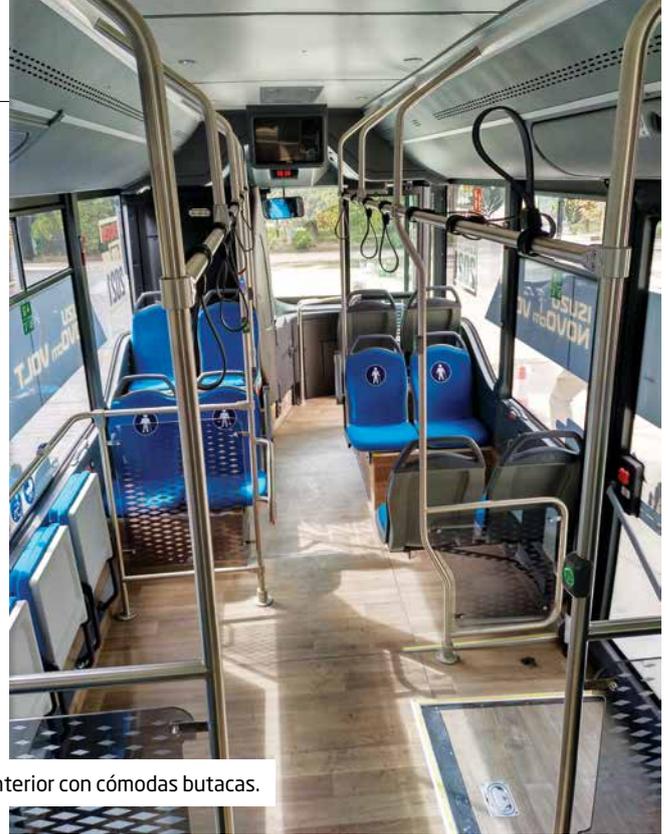
rales le dan un toque deportivo que rompe con la frialdad de un lateral con líneas rectas totalmente. En conjunto, si damos una vuelta alrededor del vehículo vemos que es un diseño que anticipa muy bien las líneas del futuro de la automoción y que ha conseguido un equilibrio muy bueno en ese aspecto.

CONDICIONES DE LA PRUEBA		
Temperatura °C	Nubes	Viento
18°C	Sí	No
Sol	Lluvia	Tráfico
Sí	No	Urbano, fluido

ACCESOS MUY AMPLIOS E INTERIORES SORPRENDENTES. Entrar al NovoCITI VOLT resulta muy cómodo. En la parte delantera tiene una puerta de una hoja y en la trasera de dos hojas. La altura a salvar es pequeña y, a mayores, tenemos el sistema de arrodillamiento con lo que la altura se reduce aún más. En la puerta trasera disponemos



Excelente aprovechamiento interior con cómodas butacas.



Buena accesibilidad.



de una rampa manual, aunque también se puede solicitar una automática.

Una vez dentro nos sorprende lo bien aprovechado que está el espacio. Hasta el eje trasero el piso es plano y en esa zona hay un escalón que nos sube un nivel y accedemos a otra zona igualmente plana completamente que, en esta unidad, venía con una disposición de asientos que hace que parezca más grande de lo que realmente es. En esta parte, la altura con el techo es más que suficiente y una persona alta no tendría problemas de golpear su cabeza con el techo.

Las grandes superficies acristaladas contribuyen

► En general, destaca lo bien acabado que está y el ajuste de los diferentes paneles

a dar sensación de amplitud interior por la gran cantidad de luz que entra, si bien los cristales oscurecidos nos protegen del sol.

En la parte central de nuestro vehículo de pruebas disponía de una zona "mixta" con cuatro asientos plegables donde se pueden alojar cuatro pasajeros, o bien una silla de ruedas.





FICHA TÉCNICA

MOTOR

Modelo	TM4 Sumo MD
Posición	Trasero, directo al eje
Potencia máxima	255 Kw
Par máximo	2355 Nm de pico máximo
Emisiones CO₂	0 g/km

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera
-----------------	---------

DIRECCIÓN

Dirección	Hidráulica con asistencia eléctrica
------------------	-------------------------------------

NEUMÁTICOS

Neumáticos	245/70R17,5
-------------------	-------------

SUSPENSIÓN

Delantera	Neumática, dos fuelles y dos amortiguadores
Trasera	Neumática, dos fuelles y dos amortiguadores

FRENOS

Delanteros/Traseros	De disco, neumáticos con control electrónico
Sistema de regeneración	Si

CAPACIDAD DE BATERÍA

ión litio	211 Kw o 269 Kw
------------------	-----------------

DIMENSIONES Y PESOS

Longitud	7957 mm
Altura	3260 mm
Anchura	2463 mm
Batalla	4259 mm
Voladizo delantero	1947 mm
Voladizo trasero	1753 mm
PMA	11600 Kg
Número de plazas	44(25 sentadas + 19 de pie)

Cómodo y ergonómico puesto de conducción.

EQUIPAMIENTO PRINCIPAL (de serie u opcional)

Llantas de aleación	
Suspensión neumática	
Climatizador	
Rampa y zona PMR	
2 puertas laterales eléctricas	
Sistema de arrodillamiento	
Faros LED	
Espejos eléctricos	
Cristales tintados	
Conectores USB	
Asistente de arranque en pendiente	
Asiento de conductor de suspensión neumática	
Volante regulable en altura e inclinación	
Mampara de seguridad	
Cámara de marcha atrás	
Sistema de extinción de incendios	
Espejos calefactados	

CONSUMO MEDIO EN PRUEBA

58,09 Kw/100km

La iluminación interior es buena y se realiza por mediante luces led. Destaca en general lo bien acabado que está y el ajuste de los diferentes paneles interiores que durante nuestro recorrido de pruebas por Parla, sometidos a pasar sin miramientos por los típicos reductores de velocidad, no se oyó en ningún momento los ruidos típicos de mala calidad de fabricación y que todos hemos sentido alguna vez y hemos dicho "esto se desmonta".

CÓMODO PARA CONDUCIR. El puesto de conducción es bueno. El volante se regula en altura e inclinación y la visibilidad es buena en todas direcciones. El asiento permite múltiples regulaciones con lo que conseguimos una posición de conducción que nos permite hacer nuestro trabajo sin que nos aparezca el cansancio de forma prematura. Disponemos de espacio suficiente para conductores de elevada estatura y corpulencia, así como de espacio para dejar nuestra mochila. El cuadro de instrumentos ofrece una información muy completa y de fácil lectura. A través de los me-



Brazo del espejo derecho de diseño particular que resta visibilidad.



Accesibilidad mecánica total.



Rampa PMR manual que facilita el acceso.



Molestos reflejos en el espejo retrovisor izquierdo.



Conectores USB en diferentes puntos del NovoCITI VOLT.

► Los frenos, potentes y contundentes, responden muy bien

nús podemos acceder a los parámetros de configuración y otros datos del vehículo.

Un punto a mejorar son las botoneras. Son de goma y por su estética se integran muy bien en el diseño del tablero. Además, tienen un tacto agradable y un tamaño correcto, pero su diseño da que pensar que pasado un tiempo no muy largo este material se va a agrietar y romper.

A mejorar también la ubicación y el conjunto en sí del espejo retrovisor exterior derecho. Sobresale mucho de la carrocería y su brazo tiene una



Desde cualquier ángulo resulta atractivo.



forma “extraña” que hace que reste visibilidad. Con el espejo exterior izquierdo sucede lo mismo que en todos los vehículos que llevan el retrovisor en la ventanilla lateral: los reflejos nos impiden ver según en qué situación. Se debe estudiar la colocación de una visera parasol para eliminar este problema.

MECÁNICA. Integrado en un monocasco autoportante, encontramos una suspensión neumática integral con cojines y amortiguadores hidráulicos con sistema kneeling de arrodillamiento, dirección hidráulica con asistencia eléctrica y unos frenos de disco en todas las ruedas con accionamiento neumático y control electrónico.

El motor entrega 255 KW (346 CV) y 2.355 Nm de pico de par máximo, que para un vehículo de sus dimensiones es mucho más que suficiente y asegura, al menos sobre el papel, unas prestaciones interesantes. Podemos elegir una batería de 211 Kwh o una de 269 Kwh que nos permite llegar muy lejos y cubrir la jornada sin problemas de quedarnos tira-

dos. Para estas baterías, uno de los puntos que más asustan de un vehículo eléctrico, el fabricante nos garantiza el 80% de su capacidad durante 500.000 kilómetros u ocho años. Su red eléctrica funciona a 600 V y para su carga se puede usar una red de corriente continua donde nos llevaría dos horas de tiempo su recarga completa o a través de una red de corriente alterna de hasta 22 Kw donde emplearíamos 8,5 horas. A modo de emergencia, podemos utilizar un cargador de 150 Kw de potencia para en 10 minutos de tiempo tener una carga suficiente con la que recorrer 30 kilómetros.

El NovoCITI VOLT puede incorporar todos los sistemas de gestión de flotas y conectividad con el fin de analizar datos y establecer las medidas encaminadas a optimizar la eficiencia.

UN KART PARA EL TRANSPORTE URBANO

Tal y como se presumía al ver los datos técnicos, el movimiento es muy ágil. Como todos los eléctricos tiene una aceleración excelente, pero en éste se ha tirado la casa por la ventana, lo que redundaría en unas prestaciones “de carreras”. Hemos de ser muy cuidadosos con el pedal del acelerador, porque como llevemos pasajeros de pie, pueden acabar en el suelo sin remedio. Del mismo modo, aunque no vayan de pie, una conducción “deportiva” les puede incomodar. La suspensión neumática es firme y hasta un poco dura y seca, necesaria para contrarrestar el efecto del elevado peso en el techo que produciría excesivos balanceos. Aún así, se notan ligeramente. Del mismo modo, esta dureza de suspensión provoca que notemos en exceso las irregularidades de la carretera.

Los giros cerrados no suponen un problema tanto por el tamaño como por el reducido radio de giro. La dirección es bastante directa, por lo que deberemos mover el volante con suavidad, ya que es tentador,



Puesto de conducción cómodo y luminoso.



El NovocITI se adapta a todas las circunstancias.

► Sorprende por lo bien construido que está y la ausencia de ruidos interiores

dadas las sensaciones que transmite, dejarse llevar y olvidar que llevamos un autobús.

Los frenos responden muy bien, potentes y contundentes. Debemos extremar las precauciones, ya que si la carretera está mojada las ruedas tienen tendencia a bloquearse. El ABS hace su trabajo correctamente y en ningún momento nos pone en riesgo, pero, cuanto menos, es interesante estar sobre aviso. Un punto muy a su favor es el mando situado a la derecha de la columna de dirección, que podríamos decir que es un retarder, pero no lo es. Lo que hace este mando es accionar el modo regenerativo del motor eléctrico. Es decir, se maneja como si de un retarder o freno eléctrico se tratase y, a medida que utilizamos el motor como generador de corriente, cuanta más intensidad demandamos, más par resistente tenemos y, por consiguiente, más potencia de frenado. Con ello conseguimos que prácticamente no usemos los frenos de servicio, con lo que el gasto de pastillas de frenos es mínimo y también contribuimos a recargar la batería para ganar autonomía.

UN CANDIDATO PARA QUEDARSE CON MÁS MERCADO.

Las primeras unidades en versión diésel de este modelo ya han llegado a nuestro país y la versión eléctrica, según nos comentó Ismael Gómez, responsable de la marca en España, llegará a final de año.

Después de lo visto en la prueba, es un modelo con mucho potencial, que sorprende por lo bien construido que está y la ausencia de ruidos interiores. Tiene la opción de dos capacidades de batería, por lo que, según el uso que se le vaya a dar, podemos elegir la de 211 KW de nuestra unidad de pruebas, que en las condiciones que rodamos, sin lastre y sin el climatizador encendido, nos daría una autonomía sobre los 400 kilómetros. En condiciones reales, estaríamos sobre los 300 kilómetros. En el caso de equipar la batería opcional de 269 KW, nos acercaríamos a los 350 kilómetros también en condiciones reales. Si a estos datos se une la extensa garantía de la batería anteriormente comentada, sin duda que tenemos un atractivo importante con este modelo. ■