



Isuzu Harmony – kleiner Hochdecker (3,30 m hoch) mit Komplettausstattung zum Nicepreis

## Isuzu Harmony

# Fahren und sparen

Für wenig Geld gibt es den in der Türkei gefertigten Midi Isuzu Harmony – einen richtigen Omnibus mit kompakten Maßen, der mit MAN-Antrieb auch ordentliche Fahrleistungen bietet.

**E**s kommt wohl auf die Perspektive an. Von schräg unten besehen stehen zuerst die kleinen 17,5er-Rä-

der ins Auge, die sich schmalspurig in die Radkästen schmiegen. Darüber sitzt ein vollformatiger Omnibus-Aufbau, der

größer aussieht, als er ist. Dass kein namhafter Designer an ihn Hand angelegt hat, mag ihm verziehen werden – man kann für weniger als 100.000 Euro nicht mehr erwarten. Immerhin bietet der Harmony 26 Passagieren Platz, so viel wie es in anderen Midis auch gibt. Die Sitze sind bequem gepolstert und ein wenig schmal geschnitten. Schließlich ist der Harmony nur 2,30 m breit, auch der Tourino von Mercedes hat hier nicht mehr zu bieten. Die Inneneinrichtung ist schlicht, aber handwerklich sauber verarbeitet. Nur für schmale Handtaschen und kleines Gepäck eignen sich die Dachablagen. Dafür kann sich die Komplettausstattung sehen lassen – zum Grundpreis gibt es Klima, Küche, Servicesets und Klapptische.

**Zwei pneumatische Türen, bündig verklebte Scheiben, Heck und Front in GFK.**





**Ansehnliches Cockpit mit guter Ergonomie**



**26-Sitzer mit einfach gehaltenem Innenraum, routinierte Verarbeitung**

**Powered by MAN.** Über zwei pneumatische Außenschwenktüren geht es nach innen und nach oben. Der Innenboden liegt hoch – der Harmony ist ein kleiner Hochdecker. Die Bauart ist konzeptbedingt. Knapp hinter der Vorderachse sitzt der stehende MAN-Vierzylinder, der nur über die Klappen im Boden zugänglich ist. Mit seinen 180 PS und 650 Nm Drehmoment hat der ausgewachsene LKW-Diesel mit 7.160 kg Leergewicht keine Mühe. Im Leerlauf klingt er etwas lärmig, beim Anlassen nagelt er außen wie eine Landmaschine. Unterwegs kehrt schnell Ruhe ein, die Revisionsklappe schließt dicht und der Motor zeigt unter Drehzahlen seine vertretbare Laufkultur. Die gewählte Übersetzung ist lang, bei Tempo

100 dreht die Kurbelwelle weniger als 2.000 Touren. Unterwegs auf Landstraßen reicht meist der sechste Gang des ZF-Getriebes (6S 700 BO), bei 80 km/h rollt der Harmony mit 1.600 Umdrehungen. Auch wenn im Isuzu kein Heckmotor werkt, bleibt es im Innenraum beschaulich ruhig. Einzig das Zirpen und Klappern Abdeckgitter über den Konvektoren stört, wenn es von Fahrzeugschwingungen angeregt wird.

**Auf der Stelle drehen.** Leicht und spielerisch geht es auf die ersten Meter Stadtverkehr. Das unscheinbare Lenkrad, das aus einem Transporter-Baukasten stammt, lässt sich mit zwei Fingern drehen. Fantastisch ist der unglaubliche

Wendekreis – den Durchmesser von 8.100 mm schaffen viele PKW nicht. Dafür vermittelt die indirekte Lenkung bei schneller Fahrt nur wenig Fahrbahnkontakt. Eigene Vorurteile gegenüber Rustikalfahrwerken werden allerdings nicht bestätigt. Der mit einem 3.815 mm kurzen Radstand gesegnete Harmony rollt auf luftgefederten Meritor-Achsen, die durchaus Omnibus-Feeling aufkommen lassen. Wobei die starre Vorderachse ein wenig ungehobelter als die Hinterachse arbeitet. Mit Fahrgästen an Bord wird es besser, in Sachen Federungskomfort kann der Harmony hier einem Teamstar durchaus das Wasser reichen. Ausreichend richtungsstabil läuft der Midi auf Autobahnen, auf engen kurvenreichen Landstraßen schlägt er sich wacker – vor allem hier vermisst der Fahrer eine exaktere Lenkung.



**Vollwert-Vierzylinder mit 180 PS – schlecht zugänglich über die Bodenklappe (Foto 1.); leistungsfähig und wendig – als Schulbus in der Region nicht zu schade (Foto u.)**





**Kofferräume auch seitlich, eingeschränkt durch den Leiterrahmen**



**Seitlich und im Heck sind 4 m<sup>3</sup> Stauvolumen verfügbar.**

Mehr Licht als Schatten bei der Bremsanlage, obwohl weder EBS noch ESP geboten werden. Gebremst wird nach alter Väter Sitte mit Trommelbremsen, wo gibt es das heute noch? Doch die groß dimensionierten Trommeln werden dem leichten Midi jederzeit Herr. Sie bleiben unauffällig im Hintergrund, sprechen aber bei Bedarf kräftig oder feinfühlig an. Die Druckluftanlage ist gut abgestimmt und bietet ABS und ASR. Ihren Beitrag zum rundum positiven Bild leistet die Telma-Dauerbremse, die bei Geschwindigkeitsanpassungen und bergab mit guter Wirkung glänzt. Wer vorausschauend fährt, kann sich so manchen Tritt aufs Bremspedal sparen – die Telma verzögert kräftig bis zum Stillstand.

Sein Herkunftsland verrät die Klimaanlage, die mit 14 kW Kälteleistung den kompakten Innenraum kräftig durchpustet. Da bleibt es nicht aus, dass es bei sommerlichen Temperaturen im Heckbereich laut wird. Geheizt wird mit Konvektoren, die Standheizung dazu gibt es optional. Heizung und Lüftung sind einfach einzustellen, nur sitzt das Bedienteil zu tief. Sonst weiß das Cockpit zu gefallen, nichts fehlt und die Ergonomie stimmt weitgehend. Gut zur Hand geht auch der nach einer kräftigen Hand verlangende Schalthebel, wenngleich die Schaltwege ein wenig lang ausfallen.

**Fazit.** Der Isuzu kommt gerade recht für Unternehmer, die ihrem Midibus keine hohen Kilometerleistungen abverlangen.

Der ein wenig rustikale Harmony wird beim renommierten Hersteller Anadolu Isuzu in der Türkei gebaut. Der 26-Sitzer eignet sich für den Schulbus in der Region, Transfers und gelegentliche Ausflüge. Auf Bergstraßen ist der Midi mit seiner starken Motorisierung und dem wendigen Fahrwerk zu Hause. Sein Preis ist heiß – mit 95.000 Euro inklusive Komplettausstattung. Auf die Basiskomponenten kann man vertrauen, sie stammen aus guten Häusern. Für den Service kann der Unternehmer das MAN-Netzwerk nutzen, Karosseriearbeiten können in jeder guten Omnibuswerkstatt erledigt werden.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte online unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)