

ISUZU NOVO

PARA UN ROTO Y PARA UN DESCOSIDO

El Novo es el modelo de Isuzu con capacidad hasta 29 plazas en 7,3 metros de largo, ideal para servicios turísticos de no más de dos o tres horas de duración aunque, si fuese necesario, podemos hacer viajes más largos.

Por José Manuel González Juárez

La gran baza de este modelo es su tamaño compacto y su practicidad, ya que pese a su apariencia de vehículo pequeño, su habitabilidad interior es muy buena y no tiene nada que envidiar a vehículos de mayor tamaño. Por su condición, el Isuzu Novo puede acceder a lugares donde un vehículo de 12 ó 13 metros, o más, no puede, con lo que el servicio que daremos a nuestros clientes será mucho mejor.

ESTILO SENCILLO, ATRACTIVO Y FUNCIONAL. Desde fuera vemos que su diseño no entra en formas ni soluciones de estilo complejas que, por lo general, nos impactan en un primer momento, pero luego con el paso del tiempo notamos que se pasa de moda o que nos cansa. Muchas veces estas soluciones de estilo impiden el acceso a órganos mecánicos, con lo que las operaciones de mantenimiento básicas como sustituir una bombilla de un faro se alargan y no es recomendable de cara a la rentabilidad de nuestra empresa. En el Novo, todos los órganos mecánicos están accesibles y se encuentran situados de forma

que podamos solucionarlo rápidamente ante cualquier imprevisto.

Los maleteros tienen una capacidad de tres metros cúbicos, que ocupan dife-

CONSUMO MEDIO EN CARRETERA
20,8L/100km

Puesto de conducción sencillo y funcional.



rentes partes del vehículo como suele ser habitual en vehículos de este tipo. Uno se encuentra en la parte trasera compartido con la rueda de repuesto, pero que apenas le resta espacio. Los otros maleteros se encuentran ubicados en los laterales, de tamaño más reducido que el trasero, pero de fácil accesibilidad y de formas muy regulares para un aprovechamiento mejor del espacio.

PEQUEÑO POR FUERA, GRANDE POR DENTRO. Al subirse al Novo, la primera sensación es



Con el Novo podemos llegar a zonas muy concretas de ciudades.



Desarrollo en última marcha

VELOCIDAD	REVOLUCIONES
100 Km/h	2500 rpm
95 Km/h	2375 rpm
90 Km/h	2200 rpm

A DESTACAR

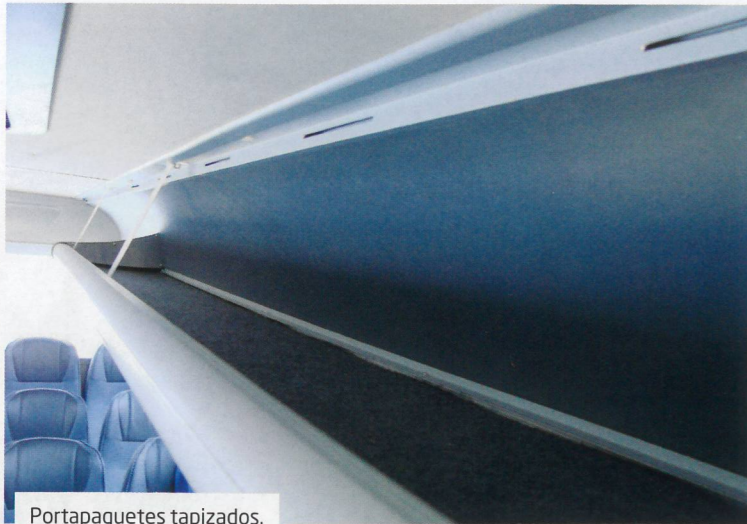
- + Maniobrabilidad
- + Agrado de conducción
- + Accesibilidad y amplitud interior
- + Aislamiento acústico y térmico

MARGEN DE MEJORA

- Accionamiento del freno motor
- Visibilidad por el espejo retrovisor izquierdo

de amplitud y de que nos estamos subiendo a un vehículo de 2,55 metros de ancho pese a que en realidad tiene 2,28 metros. Las formas limpias y regulares y hasta podemos decir de estilo minimalista, que no falto de equipamiento y detalles, contribuyen a crear esta impresión. Los tonos suaves pastel crean un ambiente de relajación que, sin duda, nos predispone a que disfrutemos del viaje y a eliminar el rechazo que muchos viajeros tienen cuando llegamos a recogerles y ven un vehículo pequeño. Los escalones de acceso son de medidas

regulares, primero tres hasta llegar a la plataforma delantera y uno más para subir a la zona de pasajeros de piso plano. El pasillo central permite el tránsito de pasajeros perfectamente y el hecho de no llevar bordillos contribuye a que los asientos estén más bajos, por lo que desaparece el gesto instintivo de ponerse de perfil para andar por el interior del autocar. El acceso por la puerta trasera se realiza a través de cuatro peldaños prácticamente iguales, con el primero de ellos nada más acceder al vehículo un poco más alto que el resto, >



Portapaquetes tapizados.



Calefacción por convectores opcional.



Acceso PMR cuya plataforma apenas roba espacio.



Accesos cómodos y amplios.



Las excursiones de un día son su terreno ideal.

CONDICIONES DE LA PRUEBA		
Temperatura °C	Nubes	Viento
ND	No	No
Sol	Lluvia	Tráfico
Si	No	Fluido

La visibilidad a través de los retrovisores es buena. El del lado izquierdo, tal vez un poco más bajo sería perfecto y, al verse a través de la ventanilla, en ciertas situaciones se producen molestos reflejos. Un parasol en el pilar soluciona este problema. El espejo derecho, con los dos angulares, nos permite controlar la zona delantera derecha sin problema. A mayores, la ventanilla de la puerta delantera derecha es bastante grande y llega bastante abajo, lo que evita los molestos golpes en maniobras y las situaciones de riesgo con peatones o ciclistas. La instrumentación es clara y sencilla, y dispone de botoneras tanto en la consola central como en la consola izquierda. Otros detalles son unos portabotellas o portatalas para días de mucho calor, así como dos conectores USB para cargar el móvil.

UN MOTOR ÁGIL. El Novo equipa un motor Isuzu de cuatro cilindros de 5,2 litros que rinde 190 CV a 2600 rpm con un par máximo de 510 Nm a 1600 rpm. Está unido a una caja de cambios automatizada Ness de seis marchas con overdrive de funcionamiento muy suave. El conjunto motor y caja de cambios se encuentran ubicados justo sobre el eje delantero.

Los portapaquetes son abiertos, de un tamaño correcto para llevar nuestra mochila de mano y van tapizados por su cara interior para evitar que los objetos que hayamos depositado se desplacen o hagan ruido.

PUESTO DE CONDUCCIÓN CON LO NECESARIO. El puesto de conducción es cómodo, el asiento y el volante se regulan y podemos encontrar una posición cómoda. La visibilidad es buena tanto hacia adelante como hacia los lados, si bien sería perfecto que el borde inferior de la ventanilla en el lado del conductor si estuviese un poco más bajo.

pero en ningún caso nos crea sensación de inseguridad, sobre todo al bajar.

La anchura de las puertas es buena y los agarra-deros laterales se encuentran bien situados, por lo que tanto para bajar como para subir reducimos el riesgo de caída. La altura de la puerta trasera es más que suficiente para no golpear con la cabeza en el dintel, aunque se tenga una estatura, digamos, por encima de la media. Dejando de lado el aspecto de la accesibilidad para los pasajeros, un punto a favor es que al abrir la puerta delantera se superpone con la rueda delantera derecha, pero podemos estar tranquilos porque aunque tengamos la dirección girada hacia la derecha, no van a chocar.

La unidad cedida para la prueba equipaba preinstalación de plataforma PMR, que lleva en su interior los raíles de su-

jeción de las sillas de ruedas, así como asientos de fijación rápida para retirarlos fácilmente cuando sea necesario. En caso de equipar la plataforma, la ubicación de la misma reduce al mínimo el espacio de uno de los maleteros laterales, lo que demuestra un excelente trabajo realizado en este sentido.

Los asientos son cómodos, sencillos, con un tapizado funcional que permite una limpieza fácil en caso de que se ensucien o bien por el uso vayan cogiendo un aspecto de deterioro. La distancia entre los mismos permite ir con comodidad y estirar las piernas.

► **Tenemos que coger "con pinzas" los datos de consumo mostrados, puesto que el vehículo contaba con poco más de 500 kilómetros**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Modelo	ISUZU 4HK1E6D Euro VI OBD-E
Posición	Delantero longitudinal
Potencia máxima	190 CV a 2600 rpm
Par máximo	510 Nm a 1600 rpm
Emisiones CO2	ND
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	NESS-6F-AMT
DIRECCIÓN	
Dirección	Hidráulica asistida eléctrica
NEUMÁTICOS	
Neumáticos	Lassa Maxiways 1005 215/75R17,5 126/124H
SUSPENSIÓN	
Delantera	Ballestas parabólicas
Trasera	Ballestas parabólicas
FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados
Traseros	Discos ventilados
DIMENSIONES Y PESOS	
Longitud	7305 mm
Altura	3350 mm
Anchura	2282 mm
Batalla	3385 mm
Vía delantera	1904 mm
Vía trasera	1650 mm
Voladizo delantero	1650 mm
Voladizo trasero	2270 mm
Diámetro de giro	ND
Altura interior	ND
Masa de la unidad probada	9100 kg
Carga útil	ND
MMA	ND
Volumen de carga	Hasta 3 m3 según la configuración
Número de plazas	Unidad probada 27+1+1, homologadas 29+1+1



Interior sencillo y confortable.



Railes para fijación de sillas de ruedas.



Asientos reclinables muy cómodos.

La combinación es acertada para este vehículo, ya que tiene un funcionamiento suave y los pasos por las marchas se realizan de forma casi imperceptible. Podemos actuar sobre el cambio de forma manual-secuencial desplazando la pequeña palanca tipo joystick hacia un lado y anticiparnos a las situaciones del tráfico o de la orografía para evitar quedarnos "clavados". Las suspensiones, tanto delanteras como traseras,



La visión del espejo izquierdo no es mala, pero se puede retocar un poco.



Por los espejos de la derecha controlamos perfectamente los ángulos muertos.

► El Novo es un vehículo muy bien aprovechado interiormente y muy compacto exteriormente

CONSUMOS	Distancia	Temperatura	Tiempo		Velocidad media Km/h		Consumo l/100Km	
			Parcial	Total	Parcial	Total	Parcial	Total
A6-Madrid-Guadarrama								
	45	ND	35'01''		77,1		21,3	
Guadarrama-Alto de los Leones								
	9	ND	16'07''	51'08''	33,5	69,7	46,6	25,4
Alto de los Leones-San Rafael								
	6	ND	10'24''	1h1'32''	34,6	66,3	3,4	23,3
San Rafael-Segovia								
	32	ND	29'25''	1h30'59''	65,2	65,9	17,3	21,2
Resumen Madrid-Segovia								
	92			1h30'59''		65,9		21,2
Segovia-San Rafael								
	32	ND	31'12''		61,5		21,6	
San Rafael-Alto de los Leones								
	6	ND	12'22''	43'34''	29,1	56,3	40,7	24,2
Alto de los Leones-Guadarrama								
	9	ND	15'15''	58'49''	35,4	52,3	3,5	20,5
Guadarrama-Madrid								
	45	ND	39'21''	1h28'10''	68,6	59	16,2	20,4
Resumen Segovia-Madrid								
	92			1h28'10''		59		20,4
Resumen Madrid-Segovia-Madrid								
	184			2h59'09''		62,4		20,8

son de ballestas parabólicas y los frenos son de disco a las cuatro ruedas con ABS, doble circuito y accionamiento electrónico. Como sistema secundario de ayuda incorpora freno motor por vacío y freno eléctrico.

DINÁMICAMENTE ESTABLE. Si miramos al Novo nos da la sensación, por sus proporciones, de que se balanceará mucho. Sus ruedas de 17,5

pulgadas y 215 de sección con un perfil de 75, montadas en una carrocería de 3,35 metros de altura, cuanto menos, nos crea dudas. La realidad es que podemos estar seguros y tranquilos que no nos va a poner en apuros. Todo su peso va en la parte baja, por lo que su centro de gravedad no es elevado, lo que se traduce en un comportamiento bueno. No se observan balanceos exagerados más allá de los que un vehículo de estas características tiene.



Maletero trasero de buena capacidad.



Maletero lateral muy aprovechable.



Accesibilidad a algunos órganos mecánicos.



► **Todo su peso va en la parte baja, por lo que su centro de gravedad no es elevado, lo que se traduce en un comportamiento bueno**

Transmite confianza en las carreteras con curvas y en autopistas y autovías se defiende muy bien. La dirección tiene una dureza justa para no tener que ir realizando correcciones constantemente y el radio de giro es reducido, lo que hace que su comportamiento en ciudad o en sitios estrechos sea como el de un ratón. Los frenos están dimensionados sobradamente y tanto el sistema de frenos principal que nos permite detener al Novo de forma segura y sin dudar, como los sistemas de frenado secundario nos ayudan en la bajada de puertos. Interesante solicitarlo con freno eléctrico, ya que uno de los puntos de operación importantes por las características de este Isuzu son las carreteras de montaña. Evidentemente, estas carreteras están llenas de fuertes pendientes donde nos servirá de ayuda.

VALORACIÓN FINAL: ANIMAL DE CORTO RECORRIDO. El Novo es un vehículo muy bien

aprovechado interiormente y muy compacto exteriormente. Para viajes de dos o tres horas de duración, es perfecto porque consume poco y permite acceder a muchos sitios que con otros modelos sería imposible. Un punto débil de estos modelos es la sonoridad y la temperatura en las primeras filas de asientos debido a que el motor se encuentra debajo. Este problema está muy bien resuelto en el Novo, ya que la sonoridad no es elevada y el sonido que nos llega tampoco es desagradable como sucede en algunos modelos que, si bien los decibelios no son altos, la forma del ruido hace que pasados unos kilómetros "nos zumben los oídos". Durante el tiempo que duró la prueba no percibimos esta circunstancia en ningún momento. Respecto a la temperatura tampoco, y eso que la prueba se realizó en plena ola de calor en el mes de julio y por un trazado con puerto de montaña que obliga al motor a emplearse a fondo y encima con el compresor de aire acondicionado funcionando. Con la mano en el suelo, no se nota un calor que podamos decir que sea molesto o que nos cree una sensación desagradable. ¿Qué le mejoraría a nivel de manejo? Pues la posición del mando del freno eléctrico y el accio-



No hay riesgo de daño en la puerta con la dirección girada.

► **En caso de equipar la plataforma, su ubicación reduce al mínimo el espacio de uno de los maleteros laterales**



Atractiva imagen desde cualquier ángulo.

ISUZU NOVO	
EQUIPAMIENTO BASE DESTACADO	
Climatizador para zona de pasajeros	
Climatizador para zona de conductor	
Cierre centralizado	
Cristales tintados	
Cortinillas interiores	
Suelo de vinilo	
Asientos reclinables	
Asiento del conductor con suspensión neumática	
Parktronic	
Precio base de la unidad probada €	ND

EQUIPAMIENTO OPCIONAL DE LA UNIDAD DE PRUEBAS	
Calefacción por convectores	
Conexiones USB	
Nevera en salpicadero	
Monitor LCD	
Reproductor DVD	
Doble luna	
Preinstalación PMR	
Asistente de frenada de emergencia AEBS	
Precio equipamiento opcional €	ND

Precio unidad probada (sin IVA) €	ND
-----------------------------------	----

PRECIO FINAL UNIDAD PROBADA € (sin ayudas ni campañas)	ND
---	-----------

namiento del freno motor. Este último se hace con una palanca situada en la columna de dirección al lado derecho, cerca de la del freno eléctrico. Nosotros estamos más acostumbrados al "pisón" y eso haría que sólo utilizásemos una palanca con la mano derecha y liberar un poco de trabajo ya que, si lo pedimos con la opción altamente recomendable del cambio automatizado, el pie izquierdo no lo vamos a utilizar y, por otra parte, nos resulta más familiar su manejo. Los datos de consumo mostrados de 20,8 l/100 kilómetros tenemos que cogerlos "con pinzas", puesto que el vehículo que nos cedió Mobilitybus, importador de la marca en España, contaba con poco más de 500 kilómetros en el momento que iniciamos la prueba y, como todos sabemos, un motor nuevo no es cuando mejor rendimiento da porque "está agarrado". Además, los consumos una vez "suavizados" los motores bajan en torno a un 10% o un 15%, por lo que rondarían los 17-18 l/100 kilómetros. ■