

# Bus-Blickpunkt-Test: Otokar Vectio T Nicepreis-Midi mit Wohlfühlfaktor

Noch kennt ihn nicht jeder, doch als Insidertipp wird der Reise-Midi Vectio T des türkischen Herstellers Otokar bereits gehandelt. Denn seine starken Seiten sind beachtlich – für kleines Geld gibt es jedenfalls einen stattlichen Midibus.

24

In der Midiklasse herrscht seit jeher ein Hauen und Stechen. Nicht so in Deutschland, wo der Markt bislang von Mercedes, Setra und wenigen Karosiers beackert wurde. Aber jetzt ist Schluss mit lustig, jetzt drängen richtige Midi-Spezialisten auf den Markt, die in diesem Segment über viele Jahre Erfahrungen vorhalten. Der Anbieter Otokar aus der Türkei hat diese Kompetenz. Als ältester türkischer Omnibushersteller bedient er den türkischen Omnibusmarkt alljährlich mit einigen hundert Midibussen. In Westeuropa hat er bereits Fuß gefasst, in Frankreich zählt er mittlerweile zu den renommierten Marken. Da darf Deutschland natürlich nicht zurückstehen, deshalb drehen die rührigen Otokar-Verantwortlichen hierzulande an vielen Stellschrauben. Der international erfolgreiche Reisemidi Vectio T bildet als Produkt die Vorhut – was darf der Kunde von ihm erwarten?

## Sachlich schlicht

Mit seinem Format zielt der Vectio T auf den Tourino von Mercedes-Benz. Der, wie man in der Branche weiß, bald einen Nachfolger erhält. Mit 10 Meter Länge überragt der Otokar-Midi den Tourino um einen knappen Meter, in der Breite und Höhe gleicht er dem deutschen Original fast auf den Zentimeter. Etwas mehr Länge reicht für eine zusätzliche Sitzreihe, das kann eine Kaufentscheidung nur fördern. Ohnehin spricht vieles für den Newcomer, schließlich findet das Midiformat auch in Deutschland zunehmend Zuspruch. „Runter mit den Anschaffungs- und Betriebskosten“, fordern die Controller. Und haben dabei die Gruppenstärken im Blick, die immer kleiner werden. Ein ansehnlicher Midi mit gutem Komfort könnte es richten, nicht umsonst fokussieren einige Hersteller auf den kleinen Mercedes. Der Vectio T kann sich in diesem Umfeld se-



5 m<sup>3</sup> Kofferraum hat der Vectio T, gut zu beladen.

hen lassen. Seine kühne Schwinge an der B-Säule betont messerscharf das Personal- abteil als Kopf des Busses – ob hier La Linea von Setra als Designvorlage diente? Die stämmigen 19,5er-Räder füllen breitbeinig die Radhäuser, die schwarze Blende im Bug streckt die Frontscheibe optisch nach unten. Auch bei den Standards wird nicht gepatzt: Die Klappen schließen dicht, die Spaltmaße stimmen – was will der Kunde mehr? Jedenfalls zeugen die Details von kundiger Hand und einer routinierten Fertigung.

Aber wie steht es um den Wohlfühlfaktor der Fahrgäste? Der kompakte Otokar spart innen zwar mit Farbe, präsentiert sich hier eher schlicht in grau und beige. Geschmacklich ist kein Fehltritt zu beanstanden, der Vectio ist nicht ungemütlich ausgestattet. Auf jeden Fall handwerklich solide, mit 34 zwar hochwertigen aber schmal geschnittenen Sitzen (Kiel Türkei), mit Hecktür trägt der Vectio die Toilette achtern, aus Platzgründen statt rechts hier aber links positioniert. Zur Arbeitsweise der 24-kW-Klimaanlage (Sütrak) können wir angesichts niedriger Temperaturen nur wenig sagen. Einen eigenen Wärmetauscher für den Fahrer und eine Dachheizung gibt es erst, wenn Euro 6-Motoren einziehen.

## Fahrwerk mit Komfortnote

Der Vectio-Antrieb sitzt gut gekapselt dort, wo er hingehört: im Heck – allein damit verdient sich der Otokar-Midi erste Sympathien bei den Betreibern. Und erst recht die der Fahrgäste, die sich von Motor und Getriebe nur wenig gestört fühlen. Nicht gerade lästig, aber wahrnehmbar ist die latente Brummfrequenz, die vom Achsantrieb herrührt. Otokar setzt auf eine DANA-Achse, die hier keine omnibusfeinen Manieren an den Tag legt. Aber ihre aufwändige Federung stimmt versöhnlich, auch die Heckpassagiere werden mit feinem Abrollkomfort verwöhnt. Über-



Modellpflege in der Midi-Nische: Otokar rückt gleich mit zwei Vectio T-Testfahrzeugen an, um die Produktqualität zu demonstrieren



Handwerklich solider Innenraum mit gedeckter Farbgebung: hier klappert und knistert nichts

haupt verdient das Fahrwerk eine besondere Würdigung, hier haben die Otokar-Techniker Nägel mit Köpfen gemacht. Der lange Radstand stabilisiert den Geradeauslauf, die breite Spur stützt den 10-Meter-Midi bei schneller Kurvenfahrt. Trotz kleiner Räder fällt der Vectio nicht in jedes Schlagloch, die Einzelradführung vorn steckt wohlkomponiert mit langen Federwegen Schlechtwegstrecken gut weg. So zieht der Otokar-Reisemidi mit der Gelassenheit großer Fahrzeuge seine Bahn, wedelt ziemlich behände durch Wechselkurven und um engste Radien. Alles paletti? Der Fahrer würde sich allerdings mehr Rückmeldung der sehr leichtgängigen Lenkung wünschen – ob es am Zusammenspiel der Voith-Vorderachse mit der ZF-Lenkung liegt? Nur ein Haar in der Suppe, denn grundsätzlich verdient sich der Vectio als komfortabler und sicherer Omnibus Applaus. Seine EBS-Scheibenbremsen verzögern standfest, die Telma-Dauerbremse ver-

sieht den Job der Geschwindigkeitsanpassungen fast bis zum Stillstand. Was noch fehlt, wird mit der Einführung der Euro 6-Motoren nachgereicht: dann erhält der Vectio den unverzichtbaren Schleuder- und Kippschutz ESP.

Auch der Fahrer lernt seinen Reisemidi schnell schätzen. Nach vorn und zur Seite ist er ziemlich übersichtlich und geht flink zur Hand. Die leichtgängige Lenkung steuert präzise, da mag auch das gut schaltbare Sechsgang-Getriebe von ZF nicht zurückstehen. Gleich zu Anfang ärgert der schwergängige Knebelverschluss der Lenksäulenverstellung, die ein paar Zentimeter mehr Höhe vertragen könnte. Schade, dass es an Ablagen fehlt – wohin mit Unterlagen, Telefon oder Ladekabeln? Lobenswert, dass der Digitacho jetzt prominent im Sichtfeld des Fahrers thront, die Türschalter sollten freilich in Kontrastfarbe rot gekennzeichnet sein. Und natürlich würden wir uns statt der altertümlichen Bremstrittplatte ein feines modernes Bremspedal wünschen. Aber grundsätzlich stimmt die Richtung. Nach wenigen Augenblicken der Orientierung kommt jedermann mit dem Vectio gut zurecht.

## Leistungsfreudig und sparsam

Das mag zum Teil am leistungsfreudigen Triebwerk liegen. Hier baut Otokar auf einen guten Bekannten aus dem MAN-Regal. Für die nötige Dynamik sorgt der 6,9 Liter große D08-Sechszylinder mit 290 PS, der immerhin 1.100 Newtonmeter auf die Kurbelwelle stemmt. Gewiss liebt er die Drehzahl, kommt aber dann auch kräftig zur Sache. Die Fahrleistungen des 14-Tonnners stehen dem eines hochmotorisierten Superhochdecker nicht nach – in 47 Sekunden beschleunigt er aus dem Stand auf Autobahntempo 100. Das flink schaltbare Sechsgang-Getriebe reicht fürs rasche Fortkommen, mit 1.800 Umdrehungen im 6. Gang cruist der Vectio gelassen bei Tempo 100 und hat ohne zu Schalten noch Schmackes genug für leichte Steigungen. Und auf ebenen Landstraßen kann der Fahrer den 6. Gang durchaus benutzen, der MAN-Sechszylinder tritt dann völlig in den Hin-

tergrund. Wer konsequent große Gänge wählt, kommt dennoch zügig voran. Und spart aktiv Kraftstoff, wie unsere Testfahrt beweist: Nur 19 Liter auf 100 Kilometer zieht der MAN-Sechszylinder durch seine Einspritzdüsen, gewiss nicht durch Schleichfahrt erkaufte. Aber ganz ohne das Additiv Adblue, das sich der Otokar-Kunde heute noch erspart – zu Euro 6-Zeiten wird sich das ändern.

## Bewertung MAN Lion's City Hybrid

Pro Disziplin sind 5 Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Komfort	●●●●○
Qualität	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○

## Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Mit dem Otokar Vectio T lässt sich arbeiten, da bestehen kaum Zweifel. Reisefertig bringt der Midi knapp zehn Tonnen auf die Waage, von knapper Nutzlastreserve kann keine Rede sein. Denn vollbesetzt darf der Otokar mit 5 Kubikmetern Gepäck 13,5 Tonnen wiegen. Der kräftige Midi kann hochmotorisierten Reisebussen locker folgen, spart gegenüber vollformatigen Bussen Kraftstoff und verlangt an der Tankstelle noch kein Adblue. Für 152.000 Euro Anschaffungskosten bekommt der Kunde eine 24 kW-Klimaanlage, Infotainmentanlage und heizbare Frontscheibe obendrein. Zwei Jahre echte Garantie sollen für Vertrauen sorgen, das ist elementar für den Start. Wie das Servicenetz, das schon vorausseilend installiert wurde, hier greift die Marke auf renommierte Omnibuswerkstätten zurück. In Deutschland steht ein solider Ersatzteilstock, weitere Teile werden aus Frankreich bezogen. Dort sitzt die Europa-Zentrale der Marke, dort verkauft sie ihre Fahrzeuge bereits wie geschnitten Brot.



Schicker Arbeitsplatz mit zu tief sitzendem Lenkrad

## Die technischen Daten

### Technische Daten: Otokar Vectio T

#### Motor

MAN-Sechszylinder Typ D0836 LOH, 4 Ventile pro Zylinder, stehend im Heck montiert, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, gekühlte Abgasrückführung, Common-Rail-Einspritzung, abgasarm nach Euro 5/EEV mit offenem Partikelfilter PM-Kat.

Hubraum: ..... 6.871 cm<sup>3</sup>  
Nennleistung: ..... 213 kW/290 PS bei 2.300/min  
Max. Drehmoment: ..... 1.100 Nm bei 1.200 – 1.750/min

#### Antrieb:

Handgeschaltetes 6-Gang-Getriebe Typ ZF 6S 1010 BO, einfach übersetzte Hinterachse, Übersetzung i = 3,73.

#### Fahrwerk, Lenkung, Bremsen

Vorderachse mit Einzelradführung Typ Voith IFS TJ81-225, 2 Luftfederbälge, 2 Stoßdämpfer; starre Hinterachse Typ DANA 826293, 4 Luftfederbälge, 4 Stoßdämpfer. Bereifung: 265/70 R 19,5 Hydraulische Lenkung HEMA 8046, EBS-Bremsanlage mit Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR integriert, Dauerbremse Telma-Retarder.

#### Maße und Gewichte:

Länge x Breite x Höhe: ..... 10.000 x 2.410 x 3.255 mm  
Radstand: ..... 5.000 mm  
Überhang vorn/hinten: ..... 2.208/2.795 mm  
Innenstehhöhe: ..... 1.986 mm  
Kofferraum: ..... 5,5 m<sup>3</sup>  
Kraftstofftank: ..... 210 l  
Zul. Achslasten VA/HA: ..... 4.500/9000 kg  
Leergewicht (lt. Kfz-Schein): ..... 9.880 kg  
Testgewicht: ..... 13.580 kg  
Zul. Gesamtgewicht: ..... 13.500 kg  
Kapazität: ..... 34 +1 +1 Sitze  
Preis Testfahrzeug: ..... 152.000 Euro

## Die Messwerte

Testbedingungen: ..... 12° C, trocken, Wind  
Gefahrzone Kilometer: ..... 252 km  
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch: ..... 19,09 l/100 km

#### Fahrdynamik

Beschleunigung 0 – 50/60/80/98 km/h ..... 19,0/24,0/32,8/47,2 s  
Elastizität 80 – 98 km/h, 12. Gang: ..... 16,1 s

#### Innengeräusche in dB(A)

100 km/h Front/Mitte/Heck ..... 66,9/68,2/69,9



MAN-Triebwerk im Heck: mit 290 PS ist der 14-Tonner gut motorisiert



Servicefreundliche Front: Reserverad und Scheinwerfer sind mit wenigen Handgriffen erreichbar