



Bequeme Einstiege vorn und hinten.
Unten: 5 m³ Kofferraum, gut zu beladen.

Midi-Newcomer im Travego-Look

Noch macht er sich in Deutschland rar, aber das könnte sich rasch ändern. Der Reise-Midi Vectio T von Otokar zeigt ausgesprochene Stärken, die manchem Wettbewerber zu denken geben.



So mancher kennt ihn bisher von Ausstellungen und Messen, aber so richtig angekommen im deutschen Markt ist er noch nicht. Das muss nicht so bleiben, denn die rührigen Otokar-Verantwortlichen drehen an allen Stellschrauben. Das Händlernetz steht weitgehend, hier haben sich die Türken namhafte Omnibuspartner gesichert. Das Service-netz wurde gar vorausseilend installiert, hier greift die Marke auf renommierte Werkstätten zurück. Und ein solider Ersatzteilstock steht in Deutschland parat, weitere Teile werden aus Frankreich bezogen. Denn dort verkauft Otokar seine Midis schon wie geschnitten Brot – und das bereits seit Jahren.

Die Zeichen der Zeit sprechen für Otokar, auch in Deutschland finden Midis zunehmend Zuspruch. Runter mit den Anschaffungs- und Betriebskosten, heißt das Credo. Schließlich sind die Gruppenstärken auch nicht mehr das, was sie waren. Und auf Reisen sorgt ein schnuckeliger Midi für überschaubare und familiäre Verhältnisse an Bord, wenn die Komfortnote an Bord stimmt. Einen solchen hat Otokar mit seinem 10 Meter langen Vectio T zu bieten. Rank und schlank kommt er daher. Eine kühne Schwinge trennt messerscharf das Personalabteil hin zum Fahrgastraum – ein Schelm, der da gleich an den Travego von Mercedes denkt. Die stämmigen 19,5er-Räder fül-

len die Radhäuser satt, die schwarze Blende im Bug streckt die Frontscheibe optisch nach unten. Die Spaltmaße stimmen, die Klappen schließen dicht – die Details zeugen von einer routinierten Fertigung. Ist ja kein Wunder, der Anbieter Otokar zählt zu den wichtigsten Omnibusherstellern der Türkei. Nach eigenen Aussagen sind sie die Größten, wer schon die Türkei bereist hat, kennt auch die unzähligen Mini- und Midibusse, die über die Straßen Kleinasiens wuseln. Ein Gutteil trägt den Namen Otokar, der Hersteller gilt in diesem Segment als unbestrittener Marktführer. Seine Kapazität beträgt rund 5.000 Einheiten, die sich jetzt die europäischen Märkte erobern sollen. Freilich gegen den Widerstand hartnäckigen Wettbewerbs – heftiger Gegenwind ist beispielsweise von Tamsas neuem MD9 zu erwarten, der modernste Technik mit günstigen Konditionen paart.



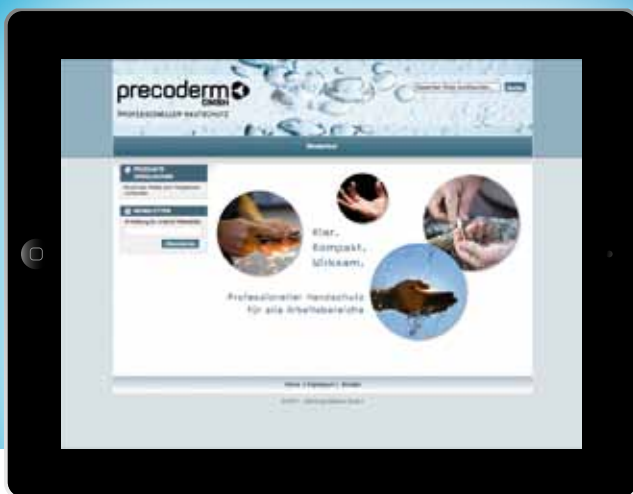
MAN-Triebwerk im Heck: Der D08-Sechszylinder ist jetzt mit 290 PS zu haben

Ein Meter mehr

Fragt man den bayerischen Omnibusunternehmer Sittener nach seiner Investitionsentscheidung, rechnet der uns vor: „Ein Meter länger als der Wettbewerb bringt mir vier

Sitzplätze mehr, 37 Sitzplätze reichen in jedem Fall für eine Klassenfahrt – da brauche ich jetzt keinen großen Omnibus mehr.“ Der Vectio soll ja auch deutlich weniger Diesel verbrauchen, der Praktiker spricht von mindestens fünf Litern weniger. Reisefertig bringt

▶ ONLINE-PRODUKTBERATER für Arbeitsschutz



- ▶ Produkte für Ihre Anforderungen von diversen Herstellern vergleichen
- ▶ Produktsuche für ausgewählte Branchen
- ▶ Umfangreiche Produktbeschreibungen
- ▶ Produktdaten mobil abrufbar (z.B iPad)



JETZT VERGLEICHEN UNTER:
www.arbeitsschutz-online.de

Wir bieten Ihnen die Online-Produktberatung an:





Schicker Arbeitsplatz, nur das Lenkrad sitzt zu tief.

Technische Daten Otokar Vectio T

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
Kofferraum:
5,5 m³
Kraftstofftank:
210 l
Leergewicht
(lt. Kraftfahrzeugschein)
8.977 kg
Zul. Gesamtgewicht
14.000 kg
Kapazität:
37 Fahrgastsitze

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.

Motor

MAN-Sechszylinder Typ D0836 LOH, 4 Ventile pro Zylinder, stehend montiert, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Einspritzung, abgasarm nach Euro 5.

Hubraum:

6.871 cm³

Nennleistung:

213 kW/290 PS bei 2.300/min

Max. Drehmoment:

1.100 Nm bei 1.200 bis 1.750/min

Antrieb:

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

der Midi etwa 9 Tonnen auf die Waage, von knapper Nutzlastreserve kann keine Rede sein. Denn der Otokar darf voll besetzt und mit 5 m³ Gepäck bis zu 14 Tonnen wiegen – in dieser Fahrzeugklasse ist das schon eine Ansage. Wenn das nicht reicht, gibt es ja immer noch eine Anhängerkupplung, die 3.500 kg verträgt.

Aber zuerst müssen sich die Fahrgäste wohlfühlen – der kompakte Otokar ist innen zwar schlicht in Grau und Beige, aber nicht ungemütlich ausgestattet. Auf jeden Fall handwerklich solide, mit hochwertigen, schmal geschnittenen Sitzen (Kiel Türkei), mit Hecktür trägt der Vectio die Toilette achtern, statt rechts hier aber links positioniert. Der Vectio-Antrieb sitzt gut gekapselt hinten – allein damit verdient sich der Midi die ersten Sympathien der Betreiber. Und erst recht die der Fahrgäste, die sich von Motor und Getriebe nur wenig gestört fühlen.

Umso mehr ärgert die lästige Brummfrequenz, die vom Achsantrieb herrührt – je schneller der Bus fährt, desto heftiger rumort die Dana-Achse und macht den sonst so erfreulichen Komforteindruck wett. Hier ist das letzte Wort noch nicht gesprochen, man würde ja gerne auf ein anderes Aggregat umsteigen. Vielleicht lohnt ein Blick über den Tellerrand: Weil es bei ZF in dieser Klasse nichts Passendes gibt, setzt der Wettbewerber Temsa hier auf eine Daimler-Achse und fährt gut damit – die stünde auch dem Vectio gut zu Gesicht.

Hinter dem Steuer ärgert zuerst die schwergängige Verstellung des Lenkrads per Knebelverschluss, an der Höhenverstellung fehlen groß gewachsenen Fahrern ein paar Zentimeter mehr. Die wenigen großen Schalter könnten noch etwas Ordnung vertragen, der Digitacho in der Mittelkonsole sitzt viel zu tief. Und natürlich würden wir uns statt der Bremstrittplatte ein feines hängendes Bremspedal wünschen. Aber genug gemeckert, grundsätzlich stimmt die Richtung. Hat man sich eingearbeitet, kommt man mit dem ziemlich übersichtlichen Vectio gut zurecht.

Leichtfüßige Dynamik

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 Nm auf die Kurbelwelle stemmt. Gewiss liebt er die Drehzahl, kommt aber dann auch kräftig zur Sache. Ein 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 – eine gute Wahl, wenn sich das Getriebe nur besser schalten ließe.

Man kennt den Fall auch beim Wettbewerb, wo man die ZF-Schaltbox gerne durch eine Allison-Automatik ersetzt. Die plausible Ursache liegt laut Otokar an einem Kupplungszyylinder mit zu kleinem Querschnitt – mit der Folge: Der Fahrer muss das Kupplungspedal peinlich genau bis zum Boden treten. Folgt er der Herstellerempfehlung nicht, klemmt die Schaltung, eine richtige Schaltung wird zur Glücksache. Ursache erkannt, sagen die Otokar-Techniker, künftig kommen größere Kupplungszyylinder zum Einsatz.

Der leichtfüßigen Dynamik seines Antriebs ist das Vectio-Fahrwerk jederzeit gewachsen. Trotz kleinerer Räder rollt der 10-Meter-Midi gepflegt geradeaus und folgt den Lenkbefehlen mit ziemlicher Präzision. Mit der Gelassenheit großer Fahrzeuge steckt er miese Fahrbahnen weg, wedelt aber ziemlich behände über engste Radien. Nur mit der Rückmeldung der Lenkung ist es nicht so weit her, ob die Ablösung der Voith-Vorderachse durch eine ZF-Komponente etwas verbessert? Wir kritisieren hier auf hohem Niveau, denn grundsätzlich verdient sich der Vectio als komfortabler und sicherer Omnibus Applaus. Seine EBS-Bremsen verzögern standfest, was noch fehlt, wird schon bald nachgereicht: der unverzichtbare Schleuder- und Kippenschutz ESP.

Nicht auf Kante genäht

Mit dem Otokar Vectio T lässt sich arbeiten, da bestehen kaum Zweifel, auch wenn da und dort noch Handlungsbedarf besteht. Der Midi mit starkem MAN-Diesel kann hochmotorisierten Reisebussen locker folgen und verlangt an der Tankstelle noch kein Adblue. Das mag sich aber bald ändern, wenn auch bei Otokar Euro-6-Motoren ihre Euro-5-Vorgänger ablösen. Reichlich dimensioniert präsentiert sich die 24-kW-Klimaanlage von Sütrak, der Vectio scheint nicht auf Kante genäht. Für den Mo-



Solider Innenraum; Hecktoilette links – die beiden Sitze daneben werden bei Sittenuaer nicht verkauft.

tor- und Kofferraum zählen Feuermelder zum Standard, für den Fahrer ein Tempomat und die Einparkhilfe mit akustischen Parksensoren. Preislich – und das ist elementar für einen erfolgreichen Start – orientiert sich Otokar am knapp kalkulierten Wettbewerb. Nicht als Billigheimer, aber mit viel Auto fürs Geld – das könnte sich für den Midi-Spezialisten auch hierzulande lohnen.

Wolfgang Tschakert

Der leichtfüßigen Dynamik seines Antriebs ist das Vectio-Fahrwerk jederzeit gewachsen. Trotz kleinerer Räder rollt der 10-Meter-Midi gepflegt geradeaus und folgt den Lenkbefehlen mit ziemlicher Präzision.



Ihr Fachmann für Omnibusinnenausstattung

Autosattlerei

Prettenthaler

*Neuer Start
in die Reisesaison
2013*

- Super Angebote u. Stoffauswahl
- Aktuelle Preise für neubeziehen Ihrer Omnibusbestuhlung
- Ein Anruf, der sich für Sie lohnt!

57518 Betzdorf/Scheuerfeld · Postfach 645 · Tel. (0 27 41) 2 31 14 · Fax (0 27 41) 32 29 · E-Mail prettenthaler-gbr@t-online.de