

Ein Midi kommt selten allein

Die Zeichen für Midibusse stehen nicht schlecht. Hier haben die zwei Wettbewerber Otokar und Temsa mit ihren Modellen Vectio und MD9 heiße Eisen im Feuer. Von wegen türkische Billigware: Unter den schlichten Blechkleidern steckt hochwertige Omnibustechnik.

Auch in der Nische sind gute Geschäfte zu machen. Professionelle Omnibusfuhrparks setzen auf Midis, um kleine Gruppen in intimer Atmosphäre und mit standesgemäßem Komfort zu befördern. Und was spricht sonst für kleinere Fahrzeuge? Die geringeren Margen, die heute im Anmiet- und Gelegenheitsverkehr winken – also runter mit den Anschaffungs- und Kraftstoffkosten. Das gilt freilich nicht für jeden Anbieter, hier bestätigen Ausnahmen die Regel. Aber ein richtiger Omnibus wäre willkommen – einer, der einladend schick aussieht und seinen Motor an der richtigen Stelle trägt. So mancher Fuhrpark liebäugelt mit

einem kleinen Setra, so ein 511er wäre schon recht. Der Controller sagt nein, er verweist auf die erheblichen Anschaffungskosten. Als Alternative kämen die Reiseumidibusse von Temsa und Otokar in Betracht, die bei näherem Hinsehen sogar ordentlichen Omnibuskomfort versprechen.

Direkter Wettbewerb

Beide stammen aus der Türkei und sind bei ihren Herstellern wesentlicher Teil des Produktportfolios. Beide Anbieter verfügen über ein breites Angebot an Midis, vom einfachen blattgefederten Frontmotor-Bus bis zum Topmodell mit omnibusfeinem Komfort. Und damit sind

wir bei unseren Kandidaten. Im Format sind sie fast gleich, rund 10 m lang und 2,40 m breit und mit Klimagerät fast auf gleicher Höhe. Beide Hersteller orientierten sich mit ihren Konzepten am Mercedes-Midi Tourino, der aus dem Daimler-Busprogramm längst wieder verschwunden ist. Beide bieten 34 Sitzplätze, Heckeinstieg und knappen Kofferraum, aber bei der Zuladung knausern die beiden 14-Tonner nicht. Auf den Dächern sitzen leistungsstarke Klimaanlage, für südliche Reiseziele sind die Probanden gut gerüstet. Auch die Fahrwerke präsentieren sich topaktuell. Da wie dort ist rundum Luftfederung Pflicht. Die Vorderachsen werden einzelradgeführt, Retarder, EBS-Bremsen und ein ESP-Schleuderschutz gehören zur Grundausstattung.

Beide Hersteller setzen in der 10-m-Klasse auf Heckmotoren, es darf hier schon ein richtiger Nutzfahrzeug-Diesel sein. Sowohl Temsa als auch Otokar ver-

wenden hier einen mittelgroßen Sechszylinder von MAN, der nicht mit Nennleistung spart. Wobei es weniger auf die imageträchtige PS-Zahl ankommt, weit mehr zählt das Drehmoment, auf dieses Thema kommen wir gleich noch zurück. Denn sowohl der Temsa als auch Otokar gehen mit Automatikgetrieben an den Start – keine automatisierten Schaltgetriebe – nein, hier versehen Wandler-Lastschaltgetriebe ihren Dienst. Damit kommen kleinere Turbodiesel besser aus den Startlöchern, wir werden ja sehen.

Zu einem richtigen Vergleichstest, wie wir ihn verstehen, hat es nicht gereicht, zu unterschiedlich waren die Bedingungen. Und dennoch wagen wir einen Vergleich der Konzepte, auch wenn sich die Testkandidaten von Temsa und Otokar mit ihren Eigenschaften separat präsentieren.

Teil 1 (Temsa) finden Sie in der Bus-Fahrt 12/2015.



Erstklassige Fahreigenschaften: Der Otokar-Midi fährt und federt wie ein großer Bus bester Machart.

Fahreigenschaften wie ein Großer

Test Otokar Vectio T. Er ist nicht mehr der Jüngste, man sieht es ihm an. Aber der Vectio T punktet mit einer Sitzreihe mehr ohne Komfortabstriche, auch sein Fahrwerk ist erste Klasse.

Unsere letzten Erfahrungen mit dem Reisemidi von Otokar stammen aus dem Sommer 2013. Es galt, die Modellpflagemassnahmen zu begutachten, die dem aufgefrischten Kandidaten durchaus gut bekamen. Zwei Jahre später befeuert ein Euro-6-Triebwerk den 10,10 m langen Midi, auch der Hersteller Otokar hat auf die neuen MAN-Motoren unerfreulich lange warten müssen. Ob es nur daran lag, dass die Marke hierzulande ihren anfänglichen Schwung verlor? Der Hersteller macht jetzt Nägel mit Köpfen und besitzt in Deutschland eine eigene Dependance, die ihre Händler betreut und das Aftersales-Geschäft absichert. Die rührigen Otokar-Strategen planen gar, bei den großen Stadtlinienbussen mitzumischen. Das wesentliche Standbein bleibt allerdings das

Midi-Programm, hier eilt Otokar international ein guter Ruf voraus.

Sorgfältig verarbeitet

Das kommt nicht von ungefähr, was auch unser Testfahrzeug aufzeigt. Die sorgfältige Verarbeitung zeugt von einem hohen Reifegrad. Alle Klappen schließen satt, hier wackelt und klappert nichts. Dafür nimmt der Kunde eine etwas altbackene Optik in Kauf, auch wenn die Otokar-Designer ihrem Vectio zuletzt noch ein Facelift verpasst hatten. Seinem jüngeren Wettbewerber hat er freilich die clevere Nutzung des 10-m-Formats voraus. 70 cm mehr Länge für eine Sitzreihe mehr, mehr als 40 Sitzplätze sind möglich. Damit fährt der Otokar schon in der nächstgrößeren Liga mit. Und kein Problem mit



Mehr Überhang vorn – der Einstieg vorn ist breiter und bequemer.

knapper Nutzlast: Der 14-Tonner wiegt als 34-Sitzer leer 10,5 t, aber immerhin 800 Kilo mehr als der Temsa.

Wir attestieren dem Vectio T auch die besseren Einstiege, sie sind breiter und unverstellt. Der Innenraum präsentiert sich nüchtern in Grau-, Ocker- und Brauntönen – nicht ungemütlich und ohne geschmackliche Fehlritte. Die Sege-Sitze





In die Jahre gekommen: Das Vectio-Cockpit verdient eine große Überarbeitung.

mit Lederlätzen sehen appetitlich aus, fallen aber mit 40er-Breite schmal aus. Mit Hecktür trägt der Vectio seine Toilette hinten links (in Fahrtrichtung) statt rechts, beim Temsa MD9 lässt sich der verbleibende Raum besser nutzen. Nicht überzeugt hat uns die Klimaanlage (von Sütrak), die zwar mit reichlicher Kühlleistung punktet, aber nicht omnibusfein re-



Handwerklich solider Innenraum: gedeckte Farben, pflegeleichte Oberflächen

gelt. Ständig wechselnde Temperaturen, mal wärmer, mal kälter, auch nicht durchgehend über die gesamte Länge – das funktioniert im Temsa besser. Immerhin gibt es jetzt eine Dachheizung und den

eigenen Wärmetauscher für den Fahrer, wie es der Temsa von Anfang an hat.

Cockpit ohne Fahrerappeal

Der Arbeitsplatz für Fahrer ist auch nicht mehr tafrisch. Sofort ärgert man sich über den schwergängigen Knebelverschluss der Lenksäulenverstellung, als mittelgroßer Fahrer möchte man das Lenkrad einige Zentimeter höher haben – wobei die Sitzschienen auch für Langbeiner reichen. Ablagen fehlen: wohin mit Unterlagen, mit Telefon und Ladekabeln? Freie Kunststoffflächen, wohin man schaut – aber der Monitor für die Navigation sitzt als Nachrüstlösung extra. Immerhin wurde der Digitacho im Sichtfeld des Fahrers platziert, auch die roten Türschalter heben sich in der Schalterklaviatur wohltuend ab. Aber die stehenden Pedale sind von gestern und lassen sich nicht wirklich gut bedienen.

Aber kommt man ins Rollen, zaubert der Vectio T seinem Fahrer schnell ein Lächeln ins Gesicht. Das Fahrwerk ist von allerbesten Güte. Der lange Radstand stabilisiert den Geradeauslauf, die breite Federspur stützt den 10-m-Midi bei schneller Kurvenfahrt. Trotz kleiner 19,5er-Räder fällt der Vectio nicht in jedes Schlagloch, die feinfühlig-e Einzelradaufhängung (ex-Voith) steckt wohlkomponiert mit langen Federwegen tiefe Bodenwellen und fiese Querschläger weg. So zieht der mittelgroße Otokar mit der Gelassenheit großer Fahrzeuge seine Bahn und wedelt ziemlich behände durch Wechselkurven und engste Radien. Wie der serienmäßige Schleuderschutz arbeitet, können wir

Technik in Kürze: Otokar Vectio T

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	10.100 x 2.410 x 3.255 mm
Radstand	5.000 mm
Überhang vorn/hinten	2.208/2.892 mm
Innenraumhöhe	1.986 mm
Kofferraum	5,5 m³
Kraftstofftank	210 l
Zul. Achslasten VA/HA	5.000/9.000 kg
Leergewicht (lt. KFZ-Schein)	10.540 kg
Zul. Gesamtgewicht	14.400 kg
Kapazität	34 + 1 +
Testgewicht	13.605 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	14.000 kg

Motor

MAN-Sechszylinder Typ D0836 LOH, 4 Ventile pro Zylinder, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, gekühlte Abgasrückführung, Common-Rail-Einspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit Partikelfilter und SCR-Kat.

Hubraum	6.871 cm³
Leistung	213 kW/290 PS bei 2.300/min
Max. Drehm.	1.100 Nm bei 1.200–1.750/min

Antrieb

ZF-6-Gang-Automatik Ecolife, einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse

Fahrwerk, Lenkung, Bremsen

Vorderachse mit Einzelradführung Typ Voith IFS TJ81-225; starre Hinterachse Typ DANA 826293.

Bereifung: 265/70 R 19,5

Hydraulische Lenkung Hema 8098;

EBS-Bremsanlage mit Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR integriert, Dauerbremse Getrieberearder; ESP Serie

Kapazität

34 + 1 + 1

Preis Testfahrzeug

173.000 Euro

Die Messwerte

Testbedingungen:

16°C, trocken, Wind

Gefahrene Kilometer:

252 km

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch

21,40 l/100 km

Autobahn leicht

16,8 l/100 km bei 94,38 km/h

Landstraße schwer

32,47 l/100 km bei 54,38 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung 0–50/60/80/98 km/h

13,4/18,4/27,2/39,7 s

Innengeräusche in dB(A)

100 km/h Front/Mitte/Heck

67,7/69,9/72,1

in dB(A)

nicht beurteilen. Wir wissen nur: Er greift sehr spät ein, das fahraktive Vectio-Fahrwerk hat hohe Reserven.

Die Antriebsachse heult

Nicht so flink agiert der D08-Sechszylinder von MAN im Heck, der trotz versprochener 290 PS nicht so recht aus den Startlöchern kommt. Er lebt von der Drehzahl, erst ab 1.500 Touren geht die Post ab. Die sonst famose Ecolife-Automatik kann hier keine Wunder bewirken, auch wenn die Beschleunigungswerte hier kein Manko aufzeigen. Es fehlt an Harmonie, der Antrieb ist ziemlich lang übersetzt. Auf der Autobahn, mit 1.600 Umdrehungen im 6. Gang, ist die Welt in Ordnung. Hier cruist der Vectio gelassen 100 km/h und hat noch Reserven. Aber im Heck wird es laut, das haben weder Motor und Getriebe zu verantworten. Die Antriebsachse von Dana heult und vermasset die Geräuschmessung – hier ist durchaus Handlungsbedarf geboten. Nicht aber beim Kraftstoffverbrauch. Auf der Autobahn wird gespart, auch auf schwerer Landstraße, selbst wenn sich der kleine Sechszylinder hier schwer tut.

Ein letzter Blick rundum und hinter die Klappen, hier findet man Licht und Schatten. Topaktuell sind die anklappbaren Außenspiegel, aber im Elektrofach findet man noch Stecksicherungen und keine Automaten. „Die bekommen wir mit der nächsten Generation“, verrät



Ausreichend Kofferraum: Hinter den Parallelschwenklappen finden 5,5 m³ Gepäck Platz.

unser Otokar-Begleiter, auch einen Block mit allen Prüfanschlüssen soll es geben. Vielleicht auch Xenon-Licht, oder gar LED-Scheinwerfer?

Gute Noten fährt das gut zugängliche Reserverad im Omnibus ein, auch im Motorabteil geht es wohlgeordnet zu. Der Klimakompressor, fest am MAN-Sechszylinder montiert, überträgt keine Vibrationen auf die Karosserie. Gut zugänglich die Kühler und der teure Schalldämpfer samt SCR-Kat, die Batterien sitzen wohl verwahrt rechts hinten im Heck. Gleich darüber der Adblue-Behälter, beim Befüllen an der Tankstelle muss man noch mal rangieren.

Gerüchte zur nächsten Generation

Alles in allem macht der Vectio T einen guten Job. Und dennoch hat es schwer gegen seinen Wettbewerber. Auch wenn seine Vorteile nicht von der Hand zu weisen sind und eine umfangreiche Modellpflege ihm großartige Fahreigenschaften beschert. Gleichstand herrscht beim Antrieb, Vorteil Otokar mit dem besseren Getriebe, Temsa setzt auf eine Mercedes-Hypoidachse, die omnibusfein antreibt. Der nächste Entwicklungsschritt, über den man schon unverhohlen spricht, wird sicher größer ausfallen. Die Fahreigenschaften sollen aber bitte so bleiben wie sie sind.

Wolfgang Tschakert

+++ E-Ticketing +++ Integriertes Fahrgeldmanagement +++ Echtzeit-Fahrgastinformation +++ Software +++ Verkehrsmanagement +++ Sicherheitssysteme +++ Infotainmentsysteme +++ Kombiniertes Verkehr +++ und weitere +++

Jetzt Online-Ticket sichern & sparen!
*gültig bis 29.02.2016

1. – 3. März 2016
Messe Karlsruhe



IT-Lösungen im öffentlichen Personenverkehr

Partner



Powered by:

