



Machte beim Test  
eine gute Figur:  
Otokar Vectio T

# Kleine Modellpflege, große Wirkung

Jetzt bessert der türkische Hersteller Otokar bei seinem Reisemidi Vectio T nach und schickt gleich zwei Testfahrzeuge zum Test. Ein Modell mit neuester Technik soll den Fortschritt nachweisen, den er seinem Vorgänger voraus hat.

Unsere ersten Live-Erfahrungen mit dem Vectio T stammen aus dem letzten Herbst, wo uns kurzfristig ein Kundenfahrzeug zur Verfügung stand. Schon damals attestierten wir dem kompakten Reisebus des türkischen Marktführers eine gelungene Vorstellung. Allerdings mit einigen Eigenheiten, die uns weniger gefielen. Grund genug für Otokar, noch einmal Hand an den Vectio zu legen. Denn der anspruchsvolle deutsche Omnibusmarkt gilt nun mal als internationale Referenz – wer hier erfolgreich verkauft, schafft es überall.

Im deutschsprachigen Raum konzentriert sich die Marke vor allem auf den Vectio. Der soll in die Lücke stoßen, die der Tourino von Mercedes hinterlässt. Denn der soll schon demnächst einem Nachfolger weichen, der eine Nummer größer baut. Natürlich bekommt es der Vectio auch mit dem MD 9 von Temsa zu tun, der ebenfalls in diese Lücke sticht. Im Vergleich zu diesem weist der Otokar-Midi einen knappen Meter mehr Länge auf, die dem Kunden eine Sitzreihe mehr beschert. Bis zu 37 Sitzplätze, die locker für eine ganze Schulklasse reichen, oder eben 34 wie unser



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



**Zeitgemäßer Arbeitsplatz mit tief sitzendem Lenkrad und stehenden Pedalen.**

Testkandidat, der mit feinem Sitzkomfort und Beinfreiheit aufwartet. Und weil das Gewicht gerade in dieser Fahrzeugklasse ein heikles Thema ist: Der Otokar-Midi bringt leer weniger als 10 t auf die Waage, wenn man dem Fahrzeugschein glauben darf. Bezüglich des Gesamtgewichts irritieren zwei differierende Angaben: Die technischen Daten sprechen von 13,5 t, während die Fahrzeugplakette glatte 14 t benennt. Aber in jedem Fall reichen die Nutzlastreserven für 100 kg pro Fahrgast plus die Stützlast eines Anhängers.

### **Wohlkomponiertes Fahrwerk**

Erste Sympathiepunkte bei eingefleischtem Omnibus-Experten verdient der Vectio mit seinem Motor im Heck, dort „wo ein Omnibus-Motor hingehört“, wie altgediente Fahrerleute zu sagen pflegen. Im Midi-Bereich eher eine Seltenheit, sieht man von Premium-Lösungen vom Schlage eines 411er-Setra ab. Die Fahrgäste werden sich im Vectio von Motor und

Getriebe nur wenig gestört fühlen. Und sein Fahrwerk nimmt den oft zitierten schlechten Fahrbahnoberflächen ihre Schrecken, selbst die Heckpassagiere werden mit feinem Abrollkomfort verwöhnt.

Überhaupt 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-m-Midi bei schneller Kurvenfahrt. Trotz kleiner Räder fällt der Vectio nicht in jedes Schlagloch, die Einzelradführung vorn steckt wohlkomponiert mit langen Federwegen tiefe Bodenwellen und fiese Querschläger gut weg. So zieht der Otokar-Reisemidi mit der Gelassenheit großer Fahrzeuge seine Bahn, wedelt ziemlich behände durch Wechselkurven und um engste Radien. Also alles paletti? Auch die ärgerliche Brummfrequenz im Vorgänger-Modell, die vom Antrieb der Dana-Hinterachse herrührt, konnte deutlich reduziert werden. Sie ist frei-



**Bequemer Einstieg vorn, vorbildlich mit sicherem Handlauf und LED-Beleuchtung**

# Fakten kompakt Otokar Vectio T



Euro-5-Triebwerk von MAN: mit 290 PS ist der 14-Tonner gut motorisiert.

## Technische Daten

### Motor

MAN-Sechszylinder Typ D0836  
LOH, 4 Ventile pro Zylinder, stehend  
im Heck montiert, zweistufige  
Turboaufladung mit Ladeluftküh-  
lung, gekühlte Abgasrückführung,  
Common-Rail-Einspritzung, abgas-  
arm nach Euro 5/EEV mit offenem  
PartikelfilterPM-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 über-  
setzte Hinterachse, Übersetzung  
i = 3,73.

### Fahrwerk

Vorderachse mit Einzelradführung  
Typ Voith IFS TJ81-225, 2 Luftfeder-

bälge, 2 Stoßdämpfer; starre Hinter-  
achse Typ Dana 826293,  
4 Luftfederbälge, 4 Stoßdämpfer.  
Bereifung: 265/70 R 19,5

### Lenkung und Bremsen

Hydraulische Lenkung HEMA 8046,  
EBS-Bremsanlage mit Scheiben-  
bremsen 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  
4.500/9.000 kg  
Leergewicht (lt. KFZ-Schein)  
9.880 kg

Testgewicht

13.580 kg

Zul. Gesamtgewicht

13.500 kg

### Fahrgastkapazität

34 +1 +1 Sitze

### Preis Testfahrzeug

152.000 Euro

## Messwerte

Testbedingungen:

12°C, trocken, Wind

Gefahrene Kilometer: 252 km

Durchschnittlicher Kraftstoffver-  
brauch 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

100 km/h Front/Mitte/Heck:

66,9/68,2/69,9 in dB(A)



## Was unser Tester sagt

### Antrieb

- + kultivierter Sechszylinder-Diesel
- + gut schaltbares Sechsgang-Getriebe
- + ordentliche Fahrleistungen
- + günstiger Kraftstoffverbrauch

### Fahreigenschaften

- + wendig und flink in allen Gassen
- + hohe Fahrstabilität bis in den Grenzbereich

### Sicherheit

- + moderne Bremsanlage
- + feinfühlig regelbare Telma-Bremse
- ESP erst ab Euro 6 lieferbar

### Fahrgastkomfort

- + guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung/Klima)
- + sehr leise in dieser Klasse: Motor und Getriebe
- + feinfühliges Abroll- und Federungskomfort
- lästige Brummfrequenz der Antriebsachse

### Fahrerarbeitsplatz

- fehlende Ablagen im Cockpit
- knapper Sitzverstellbereich, Lenkrad sitzt zu tief.
- stehende Pedale

lich noch wahrnehmbar, aber längst nicht mehr so penetrant wie in früheren Vectio-Typen.

Was den Fahrer angeht, wird sich der mehr Rückmeldung an seiner sehr leichtgängigen Lenkung wünschen – an Präzision mangelt es ihr nicht. Grundsätzlich sammelt der kompakte Otokar als komfortabler und sicherer Midi weitere Punkte. Seine EBS-Scheibenbremsen verzögern standfest, die Telma-Dauerbremse übernimmt alle Geschwindigkeitsanpassungen fast bis zum Stillstand. Nur ESP hat der Vectio noch nicht. Es soll erst mit der Einführung der Euro-6-Motoren zum Einsatz kommen.

### Wohlfühlfaktoren

Weil Fahrgäste gern in einen richtigen Omnibus einsteigen, entscheidet auch die Optik über den Erfolg. Der Vectio T ist ein kompaktes Fahrzeug mit stimmigen Proportionen. Nicht futuristisch, eher konservativ zurückhaltend, aber mit Zitaten aus dem etablierten Fahrzeuglager. Die silberne Schwinge à la La Linea an der B-Säule betont messerscharf das Personalabteil als Kopf des Busses. Die stämmigen 19,5er-Räder füllen breitbeinig die Radhäuser. Und 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. Und für den kleinen Service an den Scheinwerfern kann man den Bug demaskieren, überhaupt zeugen zahlreiche Details von kundigen Entwicklungsingenieuren und einer routinierter Fertigung.

Steigt man ein, präsentiert sich der Innenraum nüchtern in grau und beige. Aber ohne geschmacklichen Fehltritt, der kleine Reisebus ist nicht ungemütlich ausgestattet. Auf jeden Fall handwerklich solide, mit 34 schmal geschnittenen, doch bequemen Sitzen von Kiel, die weder wackeln noch klappern. Mit Hecktür trägt der Vectio seine Toilette links hinten, die beiden Sitze daneben sind nur schwer zu vermitteln. Für angenehme Temperaturen und weitgehend zugfreie Lüftung sorgt eine 24-kW-Klimaanlage von Sütrak. Aber eine Dachheizung plus den eigenen Wärmetauscher für den Fahrer gibt es erst mit der Einführung der Euro-6-Motoren.

### Mit Leistungsreserven

Auf die, ebenfalls von Lieferanten MAN, muss der Interessent bis nächstes Jahr warten. Vorerst wird er mit einem guten Bekannten aus dem MAN-Regal bedient. Ein 6,9 l

großer D08-Sechszylinder mit Euro-5-Zertifikat und 290 PS sorgt für die nötige Dynamik, immerhin 1.100 Nm soll er auf die Kurbelwelle stemmen. Er lebt von der Drehzahl, kommt aber bei 1.500 Touren dann kräftig zur Sache. Mit seinen Fahrleistungen spielt der 14-Tonner bereits in der Elite-Liga. Er beschleunigt in 47 Sekunden aus dem Stand auf Autobahntempo 100. 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. Wenn nicht, reicht der Griff zur flink schaltbaren Sechsgang-Schaltung fürs rasche Fortkommen. Hatten wir den Vorgänger noch für seine hakelig-klemmende Handhabung gescholten, so ist der Fortschritt bei jedem Schaltvorgang spürbar. Jetzt kommt ein größerer Kupplungszyylinder zum Einsatz, der jeden Gangwechsel angemessen begleitet.

Auch sonst lernt der Fahrer seinen Reisemidi schnell schätzen. Nach vorn und zur Seite ist er ziemlich übersichtlich und geht flink zur Hand. Gleich zu Anfang ärgert der schwergängige Knebelverschluss der Lenksäulenverstellung, das Lenkrad könnte ein paar Zentimeter mehr Höhe vertragen. Die extrem leichtgängige Lenkung steuert dann präzise, super vor allem auf engem Terrain. 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 modernes hängendes Bremspedal wünschen. Aber grundsätzlich stimmt die Richtung. Und nach wenigen Augenblicken der Orientierung kommt jedermann mit dem Vectio gut zurecht.

Und fährt sparsam – selbst mit 80 km/h auf ebenen Landstraßen surft der Fahrer im 6. Gang und spart Drehzahlen, der MAN-Sechszylinder tritt dann völlig in den Hintergrund. Wer konsequent große Gänge wählt, kommt dennoch zügig voran. Und spart aktiv Kraftstoff, wie unsere Testfahrt beweist: Durchschnittlich 19 Liter auf 100 Kilometer zieht der MAN-Sechszylinder durch seine Einspritzdüsen, voll ausgelastet auf nicht einfacher Topografie und gewiss nicht durch Schleichfahrt erkaufte. Und noch gänzlich ohne das Additiv Adblue, das sich der Otokar-Kunde noch immer spart. Aber schon nächstes Jahr, mit Euro-6-Motoren, wird sich das ändern.

Wolfgang Tschakert



**Günstiger Kraftstoffverbrauch:**  
Voll ausgelastet konsumiert der Reisemidi nur 19 l/100 km.



**Kompakt im Heck:** Batterien und Peripherieaggregate.

## Unser Fazit

Mit Temsa und jetzt Otokar drängen richtige Midispezialisten auf den Markt. Mit modernen Fahrzeugkonzepten, die technisch nicht hinter den großen Omnibussen zurückstehen – aber zu Konditionen, für die man anderswo nur Sprinter-Minis bekommt. So präsentiert sich der modellgepflegte Vectio T als reichlich ausgestatteter Reisemidi zum knapp kalkulierten Preis – inklusive Klimaanlage, Infotainmentanlage, Tempomat, Einparkhilfe, Feuermelder in Motor- und Kofferraum und heizbarer Frontscheibe obendrein. Auch gibt's zwei Jahre echte Garantie, die wichtigsten Ersatzteile lagern schnell verfügbar in Deutschland. Den Vectio gibt es übrigens auch als pfiffigen Low-Entry-Stadtbuss – aber das ist schon eine andere Geschichte.