

Der Ulyso T vorm Radom in Wachtberg, das der Weltraumüberwachung dient. Die Qualität der Radarabbildungen von Weltraumobjekten ist mit einer Auflösung von 6,3 cm die weltweit höchste



Otokar Ulyso T

AUF AUSFLUG

Der Ulyso T ist laut Otokar ein idealer Bus für Touren, Ausflüge und Gelegenheitsverkehr. Jetzt versucht man, auch mit diesem Midicoach in Deutschland und Österreich zu punkten. Der wendige Kleine – Wendekreis 9,5 m – kann in der Reisevariante mit ebenerdiger Bordtoilette bis zu 34 Fahrgäste aufnehmen.

Vor dem Radom Wachtberg, einer Radarkugel in der kleinen Gemeinde Wachtberg (20 000 Einwohner) bei Bonn, steht dieses Mal ein Otokar Ulyso T. Ein Reisewagen der 10-m-Klasse aus dem Hause Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş., ein Fahrzeugbauer in der türkischen Provinz Sakarya. Otokar ist nicht ohne Erfolg in Deutschland und Österreich unterwegs. Gut 100 Busse dieser Firma rollen hier auf den Straßen, allerdings kaum Reisebusse. Denn 80 % davon sind im ÖPNV im Einsatz. Werfen wir einen kurzen Blick auf sein Äußeres: Die Fahrzeugfront ist zu Dreiviertel verglast. Die Konstrukteure gönnten dem Wagen ein leicht verschmitztes „Lächeln“, die Frontlampen sind auffällig schmal gestaltet. Unter dem Namenszug Otokar im Zentrum der Front verdeckt ein weniger schönes

graues Kunststofftrapez die vorderen Sensoren für die Verkehrsraumüberwachung (Notbrems- u. Spurhalteassistent). Der Notbremsassistent arbeitet dabei optisch sowie mit Radar und stammt von Knorr.

Die Frontmaske ist im unteren Bereich zweiteilig. Die obere Klappe entblößt die Sensorik, die untere gibt das Ersatzrad frei.

An den Flanken ist dagegen das obere Drittel nahezu durchgängig verglast. Am Heck existiert nur ein schmales Scheibenband weit oberhalb der Motorraumklappe mit ihrer Lochmaske.

Hinter dieser Klappe sitzt ein Sechszylinder von Cummins mit 6,7 l Hubraum. Aus diesem schöpft er 235 kW / 320 PS

Leistung bei 2 300 min⁻¹. Das max. Drehmoment mit 1 182 Nm gibt's zwischen 1 150 und 1 400 min⁻¹. Der Euro-6-Motor ist dabei stehend verbaut. Eine Feuerlöschanlage sichert übrigens den Motor vor Bränden.

Die 320 Pferdestärken reichen, um den „Kleinwagen“ zügig vorwärts vom Radom zu einer Spritztour ins Ahrtal und in die Eifel zu bewegen. Allerdings waren wir auch nur zu sechst

an Bord und ohne Gepäck unterwegs. Zwei Außenschwingtüren erlauben den Zustieg. Der Fahrerarbeitsplatz bietet ausreichend Raum. Der Chauffeur nimmt auf einem luftgefederten und beheizbaren Sitz von Grammer Platz. Das Lenkrad vor ihm ist noch kein

Der Fahrerarbeitsplatz bietet ausreichend Raum

Multifunktionslenkrad, aber das tut auch keine Not. Seine Füße bedienen stehende Pedale, das ist vielleicht nicht jedermanns Sache. Ein ZF-Ecolife-Getriebe mit sechs Vorwärtsgängen bringt die Pferdestärken an die Räder. Die Schaltknöpfe für die Automatik sitzen rechts neben dem Fahrer in einer eigenen ovalen Box. Bergab bremsen ein fünfstufiger Retarder, bedient durch einen Hebel an der Lenksäule, ausreichend gut ab. Rund um den Fahrer und das zentrale Display sind alle notwendigen Schalter bequem zu erreichen. Neben dem Fahrerdisplay ist rechts der Bildschirm für die

Kameras im Armaturenbrett verbaut, links neben dem Display sitzt wiederum der Tachograf. Die digitalen Anzeigen im Display – das System stammt von Actia – wirken allerdings aus der Zeit gefallen. Sie sind zwar schon in Farbe aber sehr pixelig. Die Menüdaten werden über sechs kleine Druckknöpfe unter dem Display abgerufen. Anschluss an die Jetztzeit findet der Busfahrer aber trotzdem: Rechts von ihm existiert eine kleine Ablage (für Handy usw.) mit eigener USB-Schnittstelle.

Links neben dem Fahrerarbeitsplatz finden sich mehrere Notausschalter sowie zwei baugleiche Schalter zur Bedienung der beiden elektrischen Dachfenster. Eine zweiteilige elektrische Sonnenblende schützt vor zu viel Licht, sollte der Fahrer mal ohne Sonnenbrille unterwegs sein. Das Seitenrollo wird dagegen manuell bewegt. Während es sich auf dem Platz des Chauffeurs durchaus leben und arbeiten lässt, sitzt der Begleitoffizier der Reisegruppe definitiv am Katzentisch. Vor dem Beifahrer ist wie üblich die Kühlbox (42 l) platziert. Direkt neben ihm an der B-Säule ist zudem ein Wasserkocher des

türkischen Herstellers Starcool montiert.

Der eigentliche Platz für den Reiseleiter selbst lässt mehr als zu wünschen übrig. Der Sitz selbst ließ sich nicht arretieren und verfügt über keinerlei Seitenhalt. Der aus dem Cockpit ausgeschnittene Fußraum ist viel zu schmal ausgefallen. Zudem stößt man mit dem rechten Arm beständig an die Aufstiegshilfe neben der Tür 1. Wer länger mit dem Wagen auf Tour geht, sollte sich als Reiseleiter unbedingt die erste Sitzbank reservieren.

Die im Bus verbauten 34 Fahrgastplätze stammen von FKT Koltuk Sistemleri A.Ş., einer türkischen Kiel-Tochter. Im Heck schließen zwei Einzelsitze den Innenraum hinter der Frischwassertoilette ab, die genau gegenüber dem Einstieg 2 platziert ist.

die die meisten Modelle, wenn sie nicht zu den ganz breiten Handys gehören, passen. USB-Schnittstellen lassen sich an jedem Sitz finden und die kleinen Klapptische an den Lehnen verfügen über eine Vertiefung, so dass I-Pads sich vor einem sicher

Der Kofferraum verfügt über 5,5 m³ an Volumen



Der große Radwinkel macht den Midi sehr wendig

Zwischen ihr und dem Fahrzeugheck ist zurzeit noch ein offenes Staufach. Hier soll bei den Fahrzeugen für den deutsch-österreichischen Markt noch ein Schrank platziert werden, der auch der Geräuschdämmung dienen wird. Denn der Motor ist auf den hinteren Plätzen gut vernehmbar; er mahlt unangenehm. Hier wünscht man sich nicht für längere Zeit platziert zu sein. Alle Sitzlehnen besitzen stabile Handy-Steckfächer, in

platzieren lassen. Hier geht der Ulyso T eindeutig mit der Zeit. Über den Köpfen ist beidseitig ein schmales Ablagefach für die Jacken montiert, das bis zur Toilette bzw. Tür 2 reicht. Das Serviceset oberhalb der Sitze leuchtet in blauem Licht, wenn man die Knöpfe betätigt, wechselt es die Farbe und erleuchtet in Rot. Der Fahrgastraum wird durch LED-Leuchtbänder erhellt, blaue LED schmücken die Stufen. Eine einflügelige Tür gibt den Heckeneinstieg frei. Die dortigen fünf Stufen führen direkt zur Toilette hoch. Links und rechts hilft ein Geländer beim Aufstieg. Das rechte kann durch einen extra separat mitgelieferten kürzeren Haltegriff ersetzt werden. Der Hintergrund für dieses serienmäßige Zubehör: Die zurückgeklappten Lehnen der Sitzreihe vor der Treppe stoßen gegen die lange Steighilfe. Eine zweiteilige Klimaanlage (2x Kondensator, 2x Verdampfer) sorgt für die Fahrgäste



Bis zu 34 Passagiere kann der 10-m-Bus aus türkischer Produktion aufnehmen. Die Sitze verfügen über Handy-Steckfächer und USB-Schnittstellen (rechts) Fotos: Sanne



für eine angenehme Raumtemperatur. Die Zusatzheizung ist eine Eberspächer Hydronic mit 24 kW. Fürs Gepäck ist entsprechend der Fahrzeuggröße Platz. Der Kofferraum bietet 5,5 m³. Positiv hervorzuheben ist die Plastikumkleidung, die im Kofferraum die Klappenhydraulik schützt.

Das Ganze gibt's für 175 000 € zu kaufen. Damit wäre eigentlich die Geschichte erzählt. Ein wendiger Midi mit akzeptablen Komfort und Leistung für vergleichsweise kleines Geld. Wenn da nicht die vielen teils beschämenden Kleinigkeiten wären, die bei ein bisschen mehr Sorgfalt in der Produk-

Otokar Ulyso T Technische Daten



Antrieb

Motor: Cummins ISB6.7E6S320, 6-Zylinder, Euro 6
Hubraum: 6,7 l
Leistung: 235 kW/320 PS bei 2 300 min⁻¹
Max. Drehmoment: 1 182 Nm bei 1 150-1 400 min⁻¹
Getriebe: ZF Ecolife

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 10 100/2 410/3 255 mm
Stehhöhe: 1 986 mm
Wendekreis: 9 500 mm
Radstand: 5 000 mm
Überhang (v/h): 2 208/2 892 mm
Leergewicht: 10 890 kg
Zul. GG: 14 440 kg
Tank/AdBlue: 350/30 l
Kofferraum: 5,5 m³
Sitzplätze: 34

Klimatisierung

Klimaanlage: Sürtrak AC 343, 24 kW
Zusatzheizung: Eberspächer Hydronic L-II HL2-24, 24 kW

Preis

Testwagen: 175 000 €

← Klar strukturiert ist der Arbeitsplatz

tion nicht notwendig wären. Dass sich die Spaltmaße und Passgenauigkeit im Innenraum zwischen linker und rechter Seite teils deutlich unterscheiden, nimmt man vielleicht noch hin. Dass bei der Verschraubung der Sitze unterschiedliche Schrauben verwendet wurden, fällt unter Kuriosum. Die unterschiedlich langen Lichtreihen an der Innenraumdecke vorne, verraten, dass eine bei der Produktion bzw. beim Einbau schlicht zu kurzgekommen ist. Das ist dann schon weniger schön. Dass sich das Zierband um die Toilettenbox bei einem Neuwagen mit 3 000 km auf der Uhr schon löst, weil

schlecht verklebt, ist gar nicht mehr fein. Das Licht oberhalb der Klotür ist so locker in die Halterung geklemmt, dass sich die Lampe spielend leicht herausziehen lässt. Da die Lampen vorne im Cockpit wesentlich besser sitzen, kommt hier der Verdacht auf, dass die Toilettenanlage von einem Zulieferer stammt, der mit anderen Qualitätsmaßstäben arbeitet. Auch der Kunststoffabschluss an der Hutablage ist lose. Die Mikrofonhalterung an der rechten B-Säule wirkt, obwohl neu, schon jetzt sehr labil. Die Stufen und der Gang sind mit Teppichboden aus-



↑ Der Ulyso T überwacht den Verkehrsraum noch mit Spiegeln. Die Einführung von Kamera-Monitor-Systemen ist noch nicht geplant

gelegt; verbunden durch Klettbänder – verklebt am Boden, vernäht mit dem Teppich. Doch dieser Teil ist so mäßig vernäht, dass sich beim Anheben des Teppichs die Nähte schon reihenweise gelöst hatten.

Die Sicherheitsgurte erwiesen sich zum Teil als schwergängig und rollten sich nicht immer auf... Es gibt eben leider viele unnötige Kleinigkeiten, die schon bei diesem Neuwagen darauf hinweisen, worüber man sich zukünftig ärgern wird.

Am Schluss sei noch erwähnt: Die Sensoren, bzw. ihre akustische Warnung (z. B. Spurhalteassistent) schallen laut durch den gesamten Bus und wecken selbst den müdesten Passagier erschrocken auf. Eine haptische Warnung im Sitz gibt's nicht. Deswegen gibt es in der B-Note ordentliche Abzüge. Übrigens: Das deutsche Otokar-Vertriebsteam, die Market Access Set-Up GmbH aus Schwaig bei Nürnberg, rund um den Geschäftsführer Martin Scharrer kennt die Schwächen des Ulyso T und will diese bei den Fahrzeugen für den deutsch-österreichischen Markt soweit wie möglich noch abstellen.

Eine zweiteilige Klimaanlage sorgt für eine angenehme Raumtemperatur



↑ Die Bugmaske ist zweiteilig und gibt sowohl die Sensorik als auch den Reservereifen frei

DS ■