



Vectio C



AGILITÄT ist sein GRÖSSTER TRUMPF

Berlin ist mithin für seine großen gelben Doppeldecker bekannt. Jetzt kann man aber auch seltene Midi-Stadtbuse in der Hauptstadt bewundern und benutzen. Gebaut hat sie Otokar in der Türkei. Ein Fahrbericht.

In Zeiten der Standardisierung auch im Busbereich sind Busse unter 10,50 m sehr selten geworden. Vor allem deutsche Hersteller haben sich auf dieses Mittelmaß eingeschossen, und bieten ansonsten nur Van-Aufbauten, die nicht mit einem Großbus vergleichbar sind. Mit Otokar geht nun ein türkischer Automobil- und Rüstungskonzern (die Türken bauen auch Panzer) ins Rennen um die Berliner Kunden, der zwar einen ebenso starken Fokus auf das Mini- und Midibus-Geschäft legt, aber sich bisher eher auf den türkischen Heimatmarkt konzentriert, auch wenn der gerade kollabiert ist (und gerade deshalb die Auslandsmärkte so wichtig werden). Trotzdem fahren seit Ende 2018 bereits fünf Ausgaben des Modells Vectio C mit einer kompakten Länge von 9,26 m und

einer seltenen Breite von 2,35 m durch die östlichen Bezirke der Stadt bis nach Grünau, bzw. auf einer anderen Linie in Spandau.

Aber der Betreiber ist nicht, wie erwartet, die Berliner BVG: „Wir brauchen einfach wendige Busse, die auch mal in engen Wendehämmern in einem Wohngebiet drehen können,“ erläutert Geschäftsführer Christian

Herrmann, der kein Unbekannter in der Omnibusszene ist und das 1990 gegründete Unternehmen (Dr. Hermann Gruppe) seines Vaters heute fortführt. „Eine ganze Zeit lang wurde ich von der Presse gerne als jüngster Busunternehmer Deutschlands gehandelt.“ Nach der Wende von seinem

Vater Dr. Richard Herrmann als kleine Fahrschule mit einem gebrauchten Pkw Typ „Shiguli“ gegründet, hat sich das Unternehmen heute zu einem beachtlichen Allroundbetrieb mit 260 Mitarbeitern, bis zu 70 Bussen aller Größen und einem Angebotsportfolio gemauert, das so manchen größeren Mittelständler

blass aussehen lässt: „Mit dem Sagert-Tachodienst auf dem Hof können wir

Überragend ist der Wendekreis des Midis

sogar Unternehmen helfen, die noch mit alten analogen Tachografen mit Scheibe fahren.“

Omnibusmietverkehr und Busfahrer-ausbildung ist da schon beinahe eine Selbstverständlichkeit – ebenso wie die kleine „Mitropa-Imbisskantine“ mit



einer ausgewanderten Hessin als Chefköchin. Den eigenen Reiseverkehr dagegen fährt Herrmann sukzessive herunter: „Hier noch Geld zu verdienen wird von Tag zu Tag unmöglicher,“ sagt er. Also hat er sich auf den ÖPNV verlegt.

„Seit 1992 fahren wir für die BVG verschiedene Linien, das hat sich also seit Jahren gut etabliert. Unsere Verträge wurden vor kurzem bis 2021 verlängert, deshalb haben wir auch in moderne Midibusse investiert. Mit den alten Göppel-Bussen waren wir zuletzt nicht mehr glücklich,“ erläutert der heute 40-jährige Vollblut-Busunternehmer. So kam Otokar auf die Menükarte: „Auf der IAA 2016 bin ich über die Kollegen gestolpert und fand das Konzept mit den kompakten Bussen einfach interessant. Die Technik ist robust und nicht anfällig, sowas will man haben für den täglichen Einsatz.“ Auch bei den Kunden kämen die neuen Busse gut an. Besonders das Fahrverhalten und die gute Innenraumheizung über drei gut platzierte Heizlüfter würden immer wieder zu positiven Rückmeldungen führen.

↑ **Der größte Vorteil des Kleinen ist seine Wendigkeit**

Auch das Low-Entry-Konzept mit einer relativ hohen Sitzplatzzahl von 23 Sitzen und 46 Stehplätzen (rein rechnerisch bei 15 t zul. GG) sowie einer üppigen Gangbreite von rund 500 mm im Heck, kann fast schon mit einem modernen 12-m-Elektrobus mithalten.

Grund genug also, sich die fünf „Kleinen Gelben“ einmal näher anzuschauen. Das Design der Midis gefällt durch für Otokar mittlerweile typische Klarheit und Modernität. Fast schon keck schauen die Einzelscheinwerfer in Kunststofffassung in die Berliner Stadtwelt.



↑ **Geschäftsführer Christian Herrmann: „Unsere BVG-Verträge wurden vor kurzem bis 2021 verlängert, deshalb haben wir auch in moderne Midibusse investiert“** Fotos: Olaf Forster

Eng geht es im Innenraum dabei nie zu – eher gemütlich. Schließlich haben Omnibusse auch eine soziale Funktion zu erfüllen, was leider allzu oft vergessen wird!

Durch eine optisch weit nach unten verlängerte Frontscheibe entsteht eine elegante und gleichzeitig wenig gedrungene Frontansicht. Was da vorfährt an der Haltestelle

RDA

**GROUP TRAVEL
EXPO**

DIE REISEMESSE DER BUS- UND
GRUPPENTOURISTIK

living culture

**Köln
09.+10. Juli 2019**

rda-expo.de/tickets



kommt also beinahe wie ein voll ausgewachsener Stadtbus daher. Die kleinen Räder der Dimension 275/70 R19,5 fallen weder dem Fahrgast noch dem Fahrer negativ ins Auge oder dem „Popometer“ auf. Das Fahrwerk des Kleinen gibt sich mit der neuen ZF RL82 EC Einzelradaufhängung durchaus gesittet. Die Berliner Straßen sind ja durchaus nicht immer die besten, auch das eine Binsenweisheit! Nebeneffekt der teuren Achse vom Bodensee: Der Vorderwagen ist sehr ruhig und nervt kaum mit ungebührlichem Klappern und Scheppern der Plastikteile, was man früher von türkischen Produkten eher kannte.



⬆ **Der Armaturenräger von Actia ist nicht vollkommen den VDV-Normen angepasst und daher auf den ersten Blick für den Fahrer gewöhnungsbedürftig**

Otokar Vectio C Technische Daten



Motor

Stehend eingebauter Reihensechszylinder Cummins ISB6.7 CE6 280 B, Euro 6c mit AGR/SCR/DPF
 Hubraum: 6 700 cm³
 Leistung: 204 kW (277 PS) bei 2 100 min⁻¹
 Drehmoment: 1 082 Nm bei 1 200-1 700 min⁻¹

Kraftübertragung

Viergang-Automatgetriebe Voith DIWA854.6 mit hydrodynamischem Wandlerbereich und integriertem Retarder.

Fahrwerk

VA: Einzelradaufhängung ZF RL 82 EC (Achslast 5 t), HA: DANA 10.24 R (Achslast 10 t), Lenkung Hema 8098

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 9 265/2 350/3 146 mm
 Radstand: 4 271 mm
 Wendekreis: 13 800 mm
 Überhang vorn/hinten: 2 116/2 878 mm
 Einstiegshöhe vorn/hinten: 330/340 mm
 Innenstehhöhe: 1 947 bis 2 480 mm
 Tankvolumen Diesel: 200 l
 Leer-/Zul. Gesamtgewicht: 9 100/15 000 kg

Sitz-/Stehplätze

Testwagen: 23/46 (verlängerte Kabine)

Preis

Testwagen ca. 178 000 €

Ebenso dem Wohlbefinden und der Gesundheit des Fahrers zuträglich ist eine Verlängerung der Kabine nebst um 150 mm weiter nach hinten verschiebbarem Fahrersitz. „Die Position des Arbeitsplatzes war der einzige wirkliche Kritikpunkt, den wir ändern mussten. Aber hier haben wir sehr gut mit Otokar kooperiert, das war problemlos,“ so Herrmann. Der Armaturenräger von Actia ist zwar nicht vollkommen den VDV-Normen angepasst und auf

den ersten Blick gewöhnungsbedürftig. Aber ist das Gewöhnen mal passiert, kommt man sehr gut zurecht und hat auch genug Ablagen für die tägliche Arbeit in Reichweite. Alles in allem kann sich der Fahrer rundum wohlfühlen, was in einem Stadtbus ja ein wesentliches Kriterium ist. Der Fahrereindruck, den wir im Berliner Umland gewinnen konnten, ist denn auch durchaus positiv ausgefallen, auch wenn der kompakte Cummins ISB6.7 Sechszylinder nicht gerade ein Ausbund

Bei den Kunden kommen die neuen Busse gut an



⬆ **204 kW/277 PS stellt der Cummins-Sechszylinder zur Verfügung**

an Kraftentfaltung ist. 277 PS und 1 080 Newtonmeter maximales Drehmoment müssen reichen, um den leer 9,1 t leichten Türken in Schwung zu bringen. Das gelingt auch mit ordentlicher Dynamik, die für den Stadtverkehr durchaus ausreichend ist. Der Verbrauch ist für den kleinen Motor angemessen, und belaufe sich im Winter auf rund 30 l, so Matthias Lamprecht, Disponent bei Dr. Herrmann. „Das sind rund 10 l weniger als unsere 12-m-Busse. Wir waren da sehr positiv überrascht.“

Robustheit und einfache Wartung seien laut Christian Herrmann weitere Pluspunkte des Maschinens, extreme Leisetreterei gehört aber eher nicht dazu. Was auch an der Kombination mit einer Hypoidachse vom amerikanischen

Hersteller Dana liegen mag, die immer beliebter werden und bei Midis besonders sinnvollem Low-Entry Konzept natürlich bestens passt. Und gerade bei längeren Linien in Großstädten sitzen viele Passagiere gerne etwas höher und genießen die Übersicht über ihre Stadt – hier also kein Problem! Die Achsübersetzung von $i = 4,3$ harmoniert hier recht gut mit dem Voith Diwa 6 mit Endübersetzung von $i = 0,7$, auch wenn Christian Herrmann lieber ein Ecolife-Sechsgang-Getriebe geordert hätte. Übertreffend ist natürlich der Wendekreis des Midis, der mit 13,80 m beinahe Pkw Niveau erreicht. Kein Wunder, bei einem Radstand von äußerst knappen 4,27 m. Da schmelzen gefürchtete Wendehämmer zur tiefenentspannten Ruhezone hinter dem Steuer. Und mit der kompakten Breite von 2,35 m sind auch verwinkelte Innen-

Robustheit und einfache Wartung sind weitere Pluspunkte



↑ Mit dem Vectio C bedient die Dr. Hermann Gruppe bereits seit Ende des vergangenen Jahres ÖPNV-Linien in Berlin

stadtgassen und Fußgängerzonen keine unüberwindbare Hürde mehr für Großbusse.

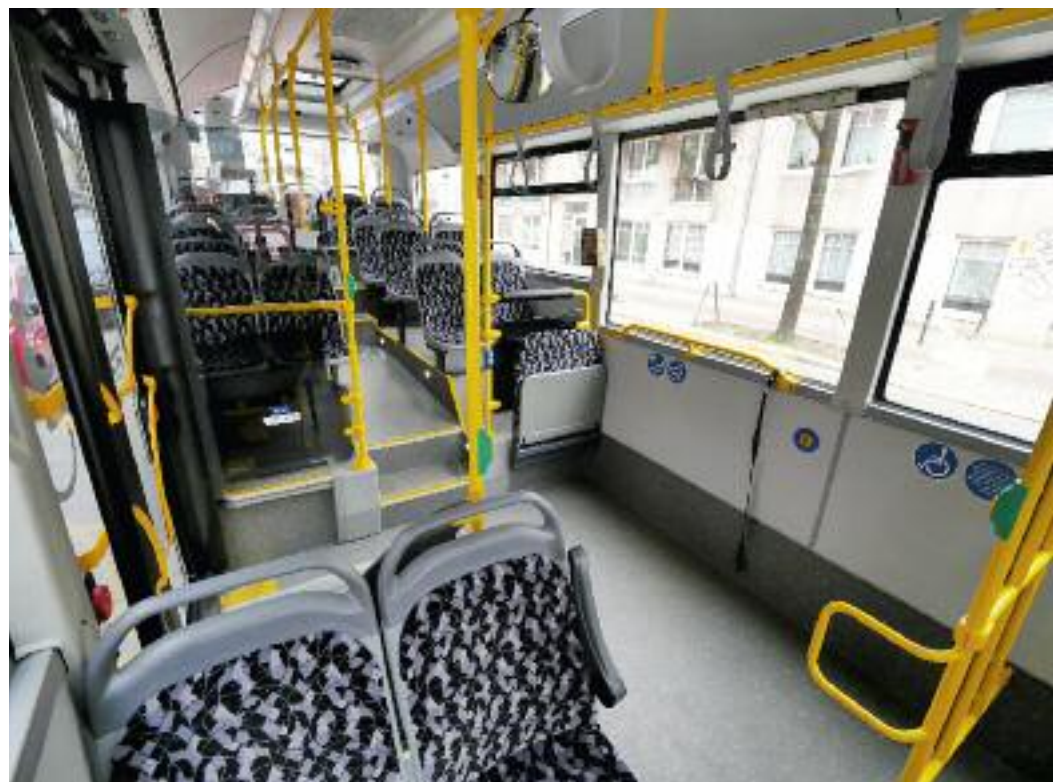
Hier spielt der Vectio C (könnte für City genauso wie für Compact stehen) seine türkischen Midi-Trümpfe eben voll aus. (Wer kennt nicht aus dem Türkei-Urlaub die kleinen Dolmuschs für

maximal 25 Personen, die fröhlich über den Asphalt hüpfen!).

Beim Thema Sicherheit gilt es die ECE R 66.01 positiv zu vermerken, die für den Stadtverkehr gar nicht explizit vorgeschrieben wäre. Schade jedoch, dass ein ESP fehlt, das zugegebenermaßen in der Stadt nicht absolut erforderlich ist, sich aber doch auch hier mittlerweile zum

Standard entwickelt hat. Auf moderne Zutaten wie Abbiegeassistent oder Kameraspiegel muss man allerdings noch verzichten. Dafür ist der Preis durchaus angemessen, und liegt mithin auf dem Niveau eines hochwertig ausgestatteten Sprinter-Modells. Bis der „Kleine Gelbe“ für Berlin allerdings zum Standard wird, könnte es bei der kleinen Stückzahl und der geringen Bekanntheit in Deutschland durchaus noch etwas dauern. Trotzdem denkt Christian Herrmann bereits über den großen Bruder, den Otokar „Kent“ als Low-Entry-Version mit 12 m für seinen Fuhrpark nach. Den könnte es dem Vernehmen nach auch bald als Elektrovariante geben. Vielleicht schaffen die beiden Busse es ja in Zukunft gemeinsam, die türkische Marke in deutschen Städten bekannter und auch beliebter zu machen. Berlin macht es als echte Busstadt einmal mehr vor.

Olaf Forster ■



↑ Das kann sich sehen lassen: Über 23 Sitze und 46 Stehplätze verfügt der Wagen