



Otokar Vectio 290 T

Verbesserter Reisemidi mit Potenzial

Der Reisemidi Otokar Vectio T hat mit gutem Gesamtpaket und attraktivem Preis das Zeug dazu, auch auf dem mitteleuropäischen Markt erfolgreich zu sein. Eine Reihe von Kinderkrankheiten haben die Türken nun beseitigt – und die Euro-6-Version steht auch schon in den Startlöchern.

Das Segment der 9 bis 11 m langen Reisemidis ist attraktiv und verfügt durchaus über Wachstumspotenzial in Mitteleuropa. Denn zum einen sinken die Gruppengrößen tendenziell, zum anderen ist die Kundschaft der Hersteller preissensibler geworden. Der Tourino von Mercedes-Benz beispielsweise startet erst bei einem üppigen Basispreis von 210 000 €. Außerdem wird er demnächst durch einen etwas größeren Nachfolger ersetzt. Anderen Herstellern und Aufbauern fehlt es am notwendigen Servicenetz nördlich der Alpen.

Dieses und die entsprechenden kostengünstigen Fahrzeuge können zwei türkische Busproduzenten anbieten: Temsa mit dem MD 9 und Otokar mit dem Vectio T – das „T“ steht für Tourism, es gibt die Modellreihe auch in Low-Entry- und Überlandausführung. Doch trotz eines ansprechenden Konzepts mit modernem Design, solider Technik und vollwertiger Ausstattung besaß der seit 2008 auf dem Markt erhältliche Reisemidi einige unschöne Kinderkrankheiten. Deshalb hat Otokar nachgebessert und im Rahmen einer mittlerweile abgeschlossenen Retro-Fit-Aktion die rund 20 auf dem deutschen Markt laufenden Einheiten in jeweils zwei bis drei Tagen umgerüstet – auf Kulanz und mit vorübergehendem Ersatz durch ein Austauschfahrzeug.

Die Liste der Korrekturen umfasst rund 30 Punkte. Eine Reihe davon betrifft den Arbeitsbereich des Fahrers. Ihm wurde eine Sitzheizung ebenso spendiert wie ein Schwanenhalsmikrofon und ein Ablagenetz linksseitig vom Sitz. Per Zeitschaltuhr

kann er jetzt bequem die Standheizung einstellen. Die Sicherheit erhöht die Beheizung der Frontscheibe im Sichtbereich des Fahrers. Das gilt auch für die neuen Außenspiegel, die jetzt der EU-Norm 2003/97/EC für die Gruppen 5 (Nahbereichs-



Fotos Böttner, Kirsten Krämer/Omnibusspiegel

▲ Die kitschigen Wurzelmimitate im Cockpit sind beim „neuen“ Vectio verschwunden, viel mehr Wert wurde dagegen auf die ergonomische Gestaltung der Armaturen gelegt

STARK Mobile Waschanlage

* NEU * Selbstfahrend mit Wassertank
 Batterie * Benzin * Diesel * Strom
 X Altgeräterücknahme bis 2500 €
 Neue Modelle * Polierbürsten X
 Tel: 07967 328 * www.st-stark.de

◀ Modernes Auftreten und solide Technik

kennzeichnen den Vectio T von Otokar in der Reiseversion

oder Anfahrtaußenspiegel) und 6 (Frontspiegel) entsprechen. Den Schaltkomfort soll der überarbeitete zentrale hydraulische Schaltzylinder verbessern, dessen Durchmesser von 19 auf 22 mm stieg. Vor allem aber wurde das Armaturenbrett überarbeitet. Die kitschigen Wurzelholzimitate verschwanden, und als besonders wichtige Maßnahme erhielten Tachograf, Radio und Rückfahrkamera neue, ergonomischere Positionen. Zudem gab es einige Komfortverbesserungen für die Fahrgäste: 22"- statt 15"-Monitore erfreuen auch Menschen mit Sehschwäche. Außerdem ist jetzt eine leistungsstärkere 24-kW-Klimaanlage verbaut, sorgt ein zusätzliches Heizgerät im HeckEinstieg für ein angenehmeres Temperaturlevel im hinteren Passagierbereich. Doppelverglasung an Front- und Hecktüre gewährleisten, dass die Wärme auch im Bus bleibt. Nicht hineingelangen sollen ins Businnere dagegen Geräuschentwicklungen von Motor und Fahrwerk. Dies-

bezügliche Nachbesserungen zählten zu den wichtigsten Maßnahmen der Retro-Fit-Aktion. Für ein niedrigeres Geräuschlevel sollen Isolierungen im Heck mit Holzpaneelen auf Blech ebenso sorgen wie verstärkter Immissionsschutz im Toilettenbereich. Zusätzlich wurde auch die WC-Belüftung verändert. Vor allen Dingen sollte

das mahelnde Geräusch im Antriebsstrang unter Last im vierten bis sechsten Gang, meist bei 1 600 bis 1 700 Umdrehungen, verschwinden. „Es entwickelte sich im Buskörper wie bei einer Gitarre und konnte auch nicht durch zusätzliche Isolierungen gestoppt werden“, erklärte Otokar-Consultant **Martin Scharrer**. Als Übeltäter wurde der Einbauwinkel der Kardanwelle ausgemacht. Im modifizierten Fahrzeug ist der Motor nun minimal abgesenkt, so dass sich bei einem Effekt



von 2 cm der Winkel der Antriebswelle um rund 3 % verkleinert. Wie sich gerade diese auf den ersten Blick geringe, in der Praxis aber doch gravierende Veränderung auswirkt, wollten wir im direkten Vergleich an knackigen Eifelsteigungen erproben und führen ein noch nicht überarbeitetes Fahrzeug gegen den „gepimpten“ Vectio T. Und tatsächlich: Während bei der Schallpegelmessung im Bereich der Hinterachse beim „Alten“ der Wert je nach Lastanforderung zwischen 70 und 74 dB(A) schwankte, lag er in der Beschleunigung beim Nachfolger meist zwischen 68 und 70 dB(A) – ein Komfortplus von 2 bis 4 dB(A), das die Fahrgäste danken. Natürlich stand auch eine Verbrauchsmessung auf dem Testplan. Auf unserer schweren Testrunde mit anspruchsvollen Autobahn- und Überlandstrecken schlug sich der Vectio 290 T bei einer Auslastung von rund zwei Dritteln dabei wacker. Nach der Autobahnrunde stand am Ende ein Wert von 21,7 l/100 km, wobei auf dem kurzen topfebenen Abschnitt bei einem Durchschnittstempo mit 19,5 l/100 km die

Rund 30 Änderungen hat Otokar umgesetzt

Verbrauch Otokar Vectio 290 T

Strecken: Autobahn A61/A48 (263,97 km), Überland B258/412 (99,20 km, mit Berg- und Gefällemessung)

Wetter-/Straßenbedingungen: 20-26°C, sonnig bis leicht bewölkt, trockene Fahrbahn

	Ø-Tempo (km/h)	Verbrauch (in l/100 km)
Autobahn		
Leicht (20 km)	97,50	19,50
Mittelschwer bis schwer (243,97 km)	88,18	21,89
Autobahn gesamt (263,97 km)	88,83	21,70
Überland		
Mittelschwer bis schwer (92,90 km)	56,30	26,70
Bergstrecke (Berg- und Talfahrt, 6,30 km)	23,63	34,92
Überland gesamt (99,20 km)	51,76	27,22
Test gesamt (363,17 km)	74,29	23,21

Einladung zur großen Deutschlandpremiere



am 31.10.2013
in Ulm

Wir laden Sie herzlich in unser deutsches Fiat Industrial Competence Center nach Ulm ein.

- Erleben Sie unsere neuen Modelle bei einer Probefahrt
- Besuchen Sie unsere Fachseminare
- Erfahren Sie alles rund um die Motorentechnologie EURO VI SCR (ohne Abgasrückführung)
- Sprechen Sie mit unseren Fachberatern
- Informieren Sie sich auf unserem großen Gebrauchtfahrzeugmarkt
- Erhalten Sie einen Überblick über die Leistungskompetenz der Fiat Industrial Gruppe
- genießen Sie das umfangreiche Rahmenprogramm

Wir informieren Sie in Kürze über weitere Inhalte und Anmeldeöglichkeiten auf unserem Internetportal, über unsere Vertriebsmitarbeiter und in Fachzeitschriften.

Wir freuen uns auf Sie!

20-l-Marke geknackt werden konnte. Auch auf der Landstraße zeigte sich der türkische Midi als nicht allzu durstig und erzielte ein Mittel von 27,22 l/100 km, wobei der Wert ohne die

steile Bergstrecke bei 26,7 l/100 km lag.

Insgesamt korrespondiert das Verbrauchsergebnis mit dem eines vergleichbaren Temsa MD 9 der Rau Touristik GmbH in Dannstadt, die



▲ Schöpf-Bezüge in variablen Mustern gehören nun zur Ausstattung

Otokar Vectio 290 T Standard Technische Daten

Motor

MAN D 0836 LOH 65, stehend im Heck eingebauter Reihensechszylinder, zweistufiger Turbolader, Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxy-Kat, Euro 5
Hubraum: 6 871 cm³
Nennleistung: 213/290 kW/PS bei 2 300 min⁻¹
Max. Drehmoment: 1 100 Nm bei 1 200 bis 1 750 min⁻¹

Getriebe/Fahrwerk

ZF 6S 1010 BO, Sechsganggetriebe mit manueller Schaltung
Vorderachse: Voith IFS TJ 81-225 mit Einzelradaufhängung, je zwei Luftfederbälge und Stoßdämpfer
Hinterachse: Dana 826293, Achsübersetzung $i = 3,73$, je vier Luftfederbälge und Stoßdämpfer
Lenkung: Hema 8046, hydraulisch
Bereifung: Michelin 265/70 R 19,5 auf Stahl- oder Alux-Alufelgen (Option)

Bremsanlage/Elektrik

Druckluftbetätigte Scheibenbremsen, ABS, ASR, Telma-Retarder
24-Volt-Anlage mit zwei 180 Ah Batterien

Karosserie/Aufbau/Ausstattung

Selbsttragendes Gerippe aus galvanisiertem Stahl, Doppelverglasung der Seitenscheiben (getönt), Außenschwenktüren von Revar (Doppelverglasung, Tür I mit Fernbedienung), elektrische Dachluke, WC-Rauchmelder, Rauchmelder im Motor- und Kofferraum, Montagegewinde für Skikoffer im Gerippe, Abschlepphaken, Anhängerkupplung von Ringfeder oder Orlandi, Radio-, CD- und MP3-Spieler, 22"-LCD-Monitore, LED-Leuchtbänder (Beleuchtung), 4*-Bestuhlung, luftfederter Fahrersitz Grammer 90.6, Schwanenhalsmikrofon für Fahrer, TM-Miniküche mit Wasserkocher und Kaffeemaschine, 50-l-Kühlschrank am Einstieg vorne

Heizung/Lüftung/Klima

Aufdachklimaanlage Eberspächer Sütrak AC 343 A, Leistung 24 kW, individuelle AC-Düse für den Fahrer, Frontscheibe heizbar im Sichtbereich des Fahrers, Seitenscheiben und Vordertürscheibe heizbar, Frontbox mit Frontscheibenenteiser, Standheizung Eberspächer Hydronic 10, zusätzliches Heizgerät im HeckEinstieg

Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe (mit Klimaanlage): 10 000/2 410/3 255 mm
Radstand: 5 000 mm
Überhang v/h: 2 208/2 795 mm
Leergewicht: 9 940 kg
Testgewicht: 12 500 kg
Zul. GG: 13 500 kg
Zul. Achslasten v/h: 4 500/9 000 kg
Tankvolumen: 210 l Diesel
Bestuhlung (4*): 34+1+1 Sitzplätze

Preis

Testbus (inkl. WC): 153 000 € (netto)

damit im gemischten Einsatz einen Schnitt von 24 l/100 km über mehrere Monate erzielte.

Der sattsam bekannte MAN D 0836 LOH 65 im Vectio T verrichtet seine Aufgabe gewohnt zuverlässig, ohne in negativer wie positiver Hinsicht besonders aufzufallen. Minuspunkte sammelte dagegen neben der weiterhin hakeligen Schaltung die polternde Vorderachse von Voith, die trotz Einzelradaufhängung kein Komfortgefühl bei Fahrer und Passagieren aufkommen lässt. Der Grund liegt wohl in der Bauform des Achslenkers. Dieses Problem wird auch die Euro-6-Version des Reismidis nicht lösen können, die ab Januar 2014 ausgeliefert

Der MAN-Motor im Vectio arbeitet gewohnt zuverlässig

werden soll. Dafür bringt sie noch einmal eine Reihe interessanter neuer Detaillösungen. Statt einer Gebläse wird sie eine Dachkanalheizung besitzen mit einer getrennten Steuerung der Heiz- und Klimatisierungskreisläufe für Fahrer und Passagiere. Ersetzt wird auch die Dauerbremse von Telma durch einen Ölretarder von Voith. Und noch drei wichtige Veränderungen soll es geben.

So wird ESP Standard – ein wichtiger Sicherheitszugewinn. Wegen des größeren Lüfters für den Euro-6-Motor „wächst“ zudem das Heckmodul – jetzt mit LED-Leuchten – um 10 cm. Und schließlich ist nun auch ein Automatikgetriebe verfügbar. Dagegen gibt es keine kurzfristigen Alternativen zur Dana-Hinterachse und der Voith-Vorderachse. Die Motorleistung bleibt bei 290 PS. Doch ein Ausblick auf „mehr“ kann schon gewagt werden. Denn ab Ende 2014 soll es eine Version mit 340 PS geben.

Gespannt sein darf man, ob sich das Mehr auch wesentlich im Preis niederschlägt. Der liegt beim aktuellen Modell bei verführerischen 153 000 € (netto, inklusive WC) – in etwa auf dem Niveau des Temsa MD 9. Das ist sicherlich ein starkes Argument dafür, dass der Vectio T auch in Mitteleuropa seinen Durchbruch erlebt.

Claus Bünningel ■



▲ Gegenüber dem Heckeinstieg ist die Toilette platziert, wobei einige Zentimeter Raum relativ nutzlos verschenkt wurden