

Im BusBlickpunkt-Test: Otokar Ulyso T Geschärfte Optik und Hochwerttechnik

Neuerdings sorgt der neue Kompakthochdecker Ulyso von Otokar für Aufsehen. Sein Auftritt gerät kein bisschen bieder, das Datenblatt verspricht Technik vom Feinsten. Was er kann, zeigt er auf unserer Ausfahrt in Oberbayern.

14

Wir mussten uns über Wochen und Monate in Geduld fassen. Dass wir gleich nach dem ersten Messeauftritt um einen Testtermin nachgefragt haben, war ja nur selbstverständlich. Schließlich ließ der neue Reisemidi Ulyso T seine Otokar-Kollegen am Stand nicht mehr taufisch aussehen – er ist schon ein Blickfänger der besonderen Art. Doch zunächst waren die beflissenen deutschen Markenvertreter noch nicht mit der Leistungsentwicklung zufrieden. Wieso eigentlich? Schließlich hatten Otokar-Techniker ihrem Hochdecker-Midi satte 320 Cummins-PS und eine erstklassige ZF-Automatik spendiert. Das Warten hat sich aber ge-

mütterlich gezeichnet. Gerade die Proportionen tragen dazu bei, dass der Ulyso so topstichvorfährt. Etwas mehr als zehn Meter Länge und relativ kurze Überhänge, mit 3,25 Meter fällt die Höhe noch moderat aus. Und noch ein Aspekt trägt zur optischen Wohlgestalt bei: Der Ulyso T rollt auf einem stämmigen Fahrwerk, seine 19,5-Zoll-Räder füllen ihre Behausung bis zum Anschlag aus.

Sorgfältig konzipiert

Zuerst geht es auf die Waage: Fahrfertig vollgetankt mit 350 Litern zeigt das Display 10.780 Kilogramm an, der Otokar-Midi darf bis zu 14,4 Tonnen

leuchtung bringen etwas Pfiff in den Innenraum. Auch der ebene Boden mit podestfreien Sitzen verdient Sympathiepunkte, den haben auch die Wettbewerber von Temsa und Anadolu Isuzu. Knapp zwei Meter Stehhöhe reichen, die 40er-Sitze mit Leder-Kopflägen sehen zwar appetitlich aus, fallen aber schmal aus. Allerdings gibt es schon jetzt für jeden Sitz Dreipunktgurte und künftig eine opulente 2+1-Bestuhlung, so können wir uns den Ulyso T als exklusiven Clubbus gut vorstellen. Nur die Toilette in Fahrtrichtung links wird wohl noch oft kritisiert werden. Sie fällt sehr klein aus, die Gestalter verschonen unnötig Platz. Temsa verbaut sie rechts ins Heck, so lässt sich der Rückraum weit besser nutzen. Für eine Heck-Stehküche mit Anrichte beispielsweise, die Sitze neben der Toilette sind ohnehin nicht begehrt. Ebenso wenig hat uns die Klimaanlage (von Sütrak) überzeugt. Die Kühlung reicht auch für hochsommerliche Tage, kühlt aber besser im Bug als im Heck und der Fahrer wird mit eigener Klimatisierung verwöhnt.

Licht und Schatten

Jetzt aber los. Zuerst Sitz und Lenkrad einstellen, der altertümliche Knebelverschluss an der Lenksäule will nicht so recht zum modernen Fahrzeugkonzept passen. Auch die Justiermöglichkeiten des Volants reichen nur knapp für großgewachsene Fahrer, sie werden ein zu niedriges Lenkrad monieren. Ablagen und Flaschenhalter sind Mangelware, auch bei der Ergonomie des Cockpits sehen wir noch Luft nach oben. Verstreute Schalter und stehende Pedale, das Navigationsgerät als Add-on montiert – hier dürfen die Otokar-Techniker noch nachlegen, um den heutigen Automotive-Standard zu erfüllen. Mit dem ersten Schlüssel Drehmoment erachtet das starke Cummins-Herz im Heck, es lässt sich voller Vorfreude auf die Ausfahrt schon im Leerlauf übernehmen. Otokar klotzt mit einem 320 PS starken Cummins-Diesel und kombiniert ihn mit einer Ecolife-Automatik von ZF. Die stärkste Ausführung des 6,7 Liter großen Reihensechszylinders, man sollte allerdings wissen: Die kleine und nicht übermäßig kultivierte Maschine serviert maximal 1.182 Newtonmeter Drehmoment von 1.150 bis 1.400 Touren, sie lebt von der Drehzahl. Und die Sechsgangautomatik? Sie assistiert dem Diesel mit den Schaltprogrammen „Eco“ und „Power“, um einerseits Kraftstoff zu sparen und andererseits leistungsgerechte Dynamik zu entfalten. Klar, dass wir zuerst in „Eco“ fahren. Das Anfahren vollzieht sich geschmeidig, aber nicht schneidig, das Getriebe schaltet frühzeitig und komfortabel – aber gewiss nicht leistungsorientiert. Mit dem Wechsel auf „Power“ hat der Fahrer mehr Leistung zur Hand, jetzt darf der Cummins-Diesel über ein weiteres Drehzahlfeld kurbeln. Der Midi faucht nicht schneller in Schwung, harmonisch und fahrgastfreundlich ist diese Fahrweise aber nicht. Da hätten wir einen Vorschlag: Wie wär's mit einer Kickdown-Funktion, uns würde dazu die „Eco“-Funktion reichen. Auf den „Power“-Modus würden wir dann gern verzichten.



Südländischer Charme in der Midiklasse: Der neue Anzug des Otokar Ulyso T sitzt perfekt



Bemühte Originalität rund ums Cockpit: Das Bedienungskonzept hat jedenfalls noch Luft nach oben



Ohne Kehrseite: Der Reisemidi kann sich von allen Seiten sehen lassen

lohnt. Schon wegen der Sonne, die Oberbayern am Testtag hochsommerlich bestrahlt. Das passt ja für den Test, da muss sich auch das Klimasystem beweisen. Aber zuerst die statische Musterung. Das neue Blechkleid mutet puristisch klassisch an, die gekonnte Linieneinführung betont die Urform ohne aber zur Schachtel zu mutieren – und kommt weitgehend ohne Zierrat aus. Die Biederkeit des Vorgängers Vectio ist Vergangenheit. Nur die Chromspange erinnert an ihn, sie umfasst seitlich die Fensterlinie und grenzt sie nach oben ab. Eine große Frontscheibe, darunter schmale LED-Lichtschlitze, auch die schlicht-elegante Heckpartie ist nicht stief-

wiegen. Was heißt: Gut 100 Kilo pro Person mit Fahrer und Reiseleiter für den 34-Sitzer mit Hecktoilette, auf die Gewichtsbilanz kann man sich verlassen. Bis zu 43 Fahrgäste packt der Ulyso mit anderer Möblierung, damit fährt der Midi schon in einer anderen Liga. Unser Testkandidat ist ein Fall für die Klassenfahrt oder für Clubbus-Einsätze, der Touristiker für kleine Gruppen. Der Ulyso ist sorgfältig konzipiert, beim Raumangebot, auch bei den Einstiegen, die nicht zu knapp ausfallen. Der schlichte Innenraum in nüchternen Grautönen könnte gut und gerne ein paar Farbakzente vertragen, nur der Plafond und die Innenbe-



Betont sachlich im Innenraum: Der Plafond und die indirekte Beleuchtung sind attraktive Details



Genug Kofferraum: Für dieses Fahrzeugformat reichen 5,5 m³, der Ulyso T lässt sich gut beladen



Das Datenblatt verspricht viel Leistung: Der kleine Cummins-Diesel ist aber kein Drehmomentriese und verlangt nach Drehzahl

Technische Daten

Otokar Ulyso T

Motor

Cummins-Sechszylinder Typ ISB6,7E6C320, 4 Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Common-Rail-Einspritzung, abgasarm nach Euro 6c mit AGR, Partikelfilter und SCR-Kat.
Hubraum: 6.700 cm³
Nennleistung: 235 kW/320 PS bei 2.300/min
Max. Drehmoment: 1.182 Nm bei 1.150 - 1.400/min

Antrieb

ZF 6-Gang-Automatik Ecolife, einfach übersetzte Hypoid-Hinterachse, Übersetzung i = 4,30.

Fahrwerk, Lenkung, Bremsen

Vorderachse mit Einzelradführung Typ ZF RL 55 EC; 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 Getriebetarder; ESP, Notbrems- und Spurassistent.

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe: 10.100 x 2.410 x 3.255 mm
Radstand: 5.000 mm
Überhang vorn/hinten: 2.208/2.892 mm
Innenstehhöhe: 1.986 mm
Kofferraum: 5,5 m³
Kraftstofftank: 350 l
Zul. Achslasten VA/HA: 5.000/9.440 kg
Leergewicht (lt. Kfz-Schein): 10.780 kg
Zul. Gesamtgewicht: 14.440 kg

Kapazität

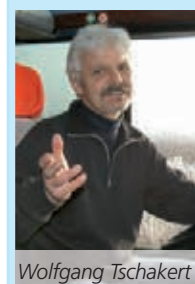
34 +1 +1 Sitze

Bewertung

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Disziplin	1	2	3	4	5
Antrieb					
Ausstattung					
Bedienung					
Fahrsicherheit					
Qualität					
Komfort					
Wirtschaftlichkeit					
Optik					

Resümee



Wolfgang Tschakert

Der Ulyso T ist eine Midi-Alternative, die auch anspruchsvolle Fuhrparks anspricht. Man kann sich mit ihm sehen lassen, dieser Kompakt-Hochdecker macht auch neben Premium-Reisebussen eine gute Figur. Das Fahrzeugkonzept ist stimmig, Antrieb und Fahrwerk verdienen grundsätzlich gute Noten. Die Kritiken sammeln unser Ulyso T, weil er noch zu den frühen Serienfahrzeugen zählt. Er verdient noch etwas Zuwendung und Feintuning, ein wenig beim Triebstrang und Bedienung, ganz sicher aber bei der Klimatisierung und bei den Innengeräuschen.