



Der Tamsa HD12 zeigt Profil, sein omnibusfeines Fahrwerk hat die Tester überzeugt.

Die Übergangslösung

Die Testkandidaten: Tamsa HD12. Robust ist er, ein exzellentes Fahrwerk hat er, und im türkischen Fernliniengeschäft ist der Hersteller bestens aufgestellt. Aber der Fahrerarbeitsplatz und die Geräuschkulisse kosten Minuspunkte.

Wenn die 19,5 t Gesamtgewicht kommen, sehen wir gute Chancen“, sagt Frank Schmidt. Er betreut für Tamsa zahlreiche Fernbusunternehmen und erklärt das neue Fernlinienangebot seiner Marke. Aus seiner Sicht wäre der HD13 das ideale Fahrzeug für das Langstreckengeschäft, der lange Tamsa-Zweiachser ist mit voller Bestuhlung heute noch zu schwer. Im Test zeigt der HD12, der den bewährten Hochdecker

ersetzen soll, sozusagen als Platzhalter seine Qualitäten. Seine 50 Sitze reichen auf den meisten Fernlinien ohnehin aus.

„Ein niedriger Preis allein kann es nicht sein“, sagt Harald Baumann skeptisch und mustert den Tamsa-Hochdecker betont kritisch. Das sieht man auch beim Hersteller so und gruppiert um den attraktiven Preis noch drei Jahre Vollgarantie bis 900.000 Kilometer inklusive aller Verschleißteile. Selbst der Rückkaufwert

ist attraktiv, so weit geht bisher kein Hersteller. Doch wie schlägt sich die Hardware?

Robuste Konstruktion

In der Türkei spielt Tamsa mit 47 Prozent Marktanteil im Fernliniengeschäft eine dominante Rolle. Der HD12 ist wie sein türkisches Pendant Saphir robust gebaut, er klappert selbst auf schlechten Fahrbahnen kein bisschen. Das mag auch an seinem exzellenten Fahrwerk liegen, so sehen es jedenfalls die Testfahrer. Seine langhubige Federung pariert Bodenwellen, Schlaglöcher und Querfugen gekonnt. Obendrein fährt der Hochdecker sehr präzise und folgt den Lenkbefehlen des Fahrers ohne Toleranz. Geradezu souverän wirken die hohen Reserven auch in Extremsituationen, der Tamsa-Hochdecker wedelt dynamisch durch den Riesenslalom, dass es eine Art hat. Damit müsste der Tamsa bei den Chauffeuren



Mittlerrächtiger Sitzkomfort auf der Inova-Bestuhlung, der Sitzabstand ist knapp bemessen.

gute Noten einfahren, zumal auch der kräftige DAF-Diesel schön am Gas hängt und druckvoll agiert.

Aber der Fahrerarbeitsplatz ist viel zu eng geschnitten, und die altertümlichen Pedale für Gas und Bremse sitzen einfach falsch. Keiner der Testfahrer findet eine passende Sitzposition, wie soll das auf vielen Fernlinien-Kilometern funktionieren? Wir haben noch einige Fehlfunktionen gefunden, die jeden Fahrer stören. Der Tempomat regelt nicht sauber, das AS-Tronic-Getriebe geht mit wenig optimaler Schaltstrategie zu Werke. An Autobahnsteigungen lässt der Getrieberechner die Motordrehzahl viel zu weit sinken, bis er schaltet. Dann ist der schöne Schwung dahin und das Tempo im Keller. Und von wegen Tempo: Nur 97 km/h läuft der Temsa, der Tacho zeigt 100. Etwas mehr Präzision darf man von einem Omnibushersteller schon verlangen. Auch in Sachen Sicherheit: Hier bietet Temsa heute nur den ESP-Schlenderschutz, da muss schon in nächster Zukunft nachgelegt werden. Geradezu vorbildlich ist dagegen das Xenon-Fahrlicht, mit dem der Temsa seine Wettbewerber in den Schatten stellt.

ANZEIGE

Laut im Heck

Auch die Fahrgäste werden nicht verwöhnt, sagen unisono die Fahrgasttester von Mein Fernbus Flixbus. Es fehlt an Beinfreiheit, die Sitze sind eher spartanisch als komfortabel. Wenig einladend auch die Toilette im Mittelgang, in die man nur mit einem beherzten Schritt einsteigen kann. Sie bietet auch nur wenig Platz, selbst kleinere Fahrgäste bekommen eine Kopfnuss, wenn sie nicht aufpassen. Aber viel ärgerlicher ist die Lautstärke, die der Antrieb im Heck entfaltet, der Antriebsstrang verteilt Vibrationen bis in den Bug. Als Ursache machen wir die Motorlager aus, die geradezu nach einer Überarbeitung schreien. Und wenn dann noch der Klimakompressor motorfest montiert



Wird von allen Testfahrern kritisiert: Keiner findet eine langstreckentaugliche Sitzposition.

wäre, könnte man auch dessen Relativbewegungen eliminieren. Selbst die sehr leistungsstarke Spheros-Klimaanlage (39 kW) kommt nicht so gut weg. Für die eingestellten 22 Grad ist es zu kühl und im Heck sogar kalt.

Steckdosen für Laptop- oder Tablet-Nutzer sind verfügbar, der Temsa hatte ein elektronisches Entertainment-System von Komtelysys an Bord. Inklusiv W-Lan-Router, per App können Filme oder sogar

Reiseführer gestreamt werden. Dass der Temsa bei der Schlussstankung keine bessere Platzierung erreicht, ist wohl der fehlenden Feinabstimmung zuzuschreiben. Ein kleiner Importeur gegen die Platzhirsche der Branche, hier sehen wir noch Nachholbedarf. Gelegenheit dafür gibt es ja schon bald. Für den Herbst 2015 ist eine Neuvorstellung avisiert. Temsa präsentiert eine neue Reisebusfamilie, die sicher alles besser kann. **Wolfgang Tschakert**