



Schrittmacherdienste in der Mittelklasse

Die neue Temsa-Modellpalette für den deutschen Markt: der Hochdecker HD12, der Hochbodenbus LD12/13 und der Midi MD9

Um die neuen Temsa-Typen kennenzulernen, haben wir uns auf den Weg ins Temsa-Werk Adana gemacht. Testareal waren die kurvigen Landstraßen in den küstennahen Toros-Bergen, so viel schon vorweg: Die neuen Modelle präsentierten sich betont fahraktiv.

Das besondere Augenmerk galt natürlich den LD-Fahrzeugen. Deren Premiere im Herbst 2013 in Kortrijk war ja recht dürftig ausgefallen. Und dann wurde es ruhig um die mittlere Temsa-Baureihe, zur IAA 2014 war sie zu sehen, aber für uns nicht fahrbar. Aber jetzt in Adana ist es soweit, ein Hochbodenmodell mit Reisebestuhlung soll unsere Neugier bedienen. Auf den ersten Blick gibt er sich eher spröde, er ist kein Schönling, gewiss kein Blender. Eher ein Quader, praktisch – ist er auch gut?

Der LD-Hochbodenbus soll sich als kostengünstiger Intercity (860 mm Bodenhöhe) gegen Crossway und Intouro behaupten. Es gibt ihn als eng bestuhlten kargen Schulbus, aber auch wie hier als bequeme Reisebusvariante, mit 1.080 mm Bodenhöhe fast schon ein Mit-

teldecker. Der Hersteller offeriert seinen LD mit 12,3 und 13 m Länge, sein gewichtsoptimierter Unterbau wird in Edelstahl gefertigt. Schon beim Einsteigen dann das erste Aha-Erlebnis: Ein paar Zentimeter mehr erleichtern den Zutritt, und das Platzangebot im Cockpit fällt opulent aus. Mehr als ausreichend Platz für die Beine, die den richtigen Zugang zur Pedalerie finden. Der Armaturenräger ist spürbar neueren Datums, alle Schalter und Bedienelemente sind da, wo man sie braucht und erwartet. Das Bordmenü und etliche Funktionen werden mit einem Dreh-Drück-Schalter (Spheros) bedient, selbst Flaschen- und Becherhalter für den Fahrer wurden nicht vergessen. Einzig die antiquiert stehenden Pedale finden hier Kritik, dieses Cockpit wird wohl im Zuge einer Modellpflege in die anderen Baureihen einziehen.



Beindruckend gut: die Fahrwerksabstimmung

Schon auf den ersten Metern spürt man den Fortschritt. Im Heck sitzt der kultivierte DAF-Sechszylinder, hier mit 369 PS und 1.600 Nm Drehmoment. Mit der Assistenz der sechsstufigen Ecolife-Automatik beschleunigt der Zweiachser aus dem Stand fast fulminant. Ohne Schaltpausen oder -Rucke wird Gang für Gang serviert, der Tamsa stürmt behände die küstennahen Bergstraßen von Adana hinauf,

ANZEIGE



der Instruktor mahnt vorsorglich zu langsamer Gangart. Mit exzellenter Übersicht und einer sehr präzisen Lenkung macht das LD-Fahren einfach Spaß. Und beeindruckend: Das Fahrwerk bügelt die Schlechtwegstrecken einfach weg. Keine Rede von Härten, die gerade

bei Leerfahrten gern auftreten. Semivariable Dämpfer von Koni toppen die gute Qualität des ZF-Fahrwerks, der Applaus des Testers ist den Tamsa-Technikern vollends sicher.

Die Fahrgäste (63) sitzen etwas engbestuhlt auf ordentlichen Inova-Stühlen, aber an den dezenten Innengeräuschen gibt es nichts zu meckern. Der Antrieb hält sich vornehm zurück, das Fahrwerk fällt ohne Poltergeräusche positiv auf. Und an dieser Stelle wollen wir ausdrücklich die handwerkliche Qualität loben, weder Sitze noch andere Einbauten klappern oder knarzen. Richtig schick ist die indirekte Gangbeleuchtung, an den Service-Sets wurde nicht gespart. Für den Regionalbetrieb gibt es einen Rollstuhlflift, leistungsstarke Klimaanlage von Spheros (38 kW) sind immer an Bord. Der Kofferraum im Untergeschoss reicht für bis zu 6,5 m³ Gepäck, er sollte auch für einen Fernlinieneinsatz reichen. Denn auch den trauen wir ihm zu, jetzt wo der LD mit ESP und Spurrassistent zu haben ist. „Einen Notbremsassistenten wird es bei Tamsa geben, wenn es der Gesetzgeber verlangt“, sagen die Tamsa-Verkäufer.

Dann wollen wir wissen, wie es jetzt um die Qualitäten des MD9-Midi steht. In Deutschland

Modernes LD-Cockpit: genug Platz für den Fahrer, moderner Ergonomie-Standard

Eng bestuhlter LD: maximal 63 Sitzplätze auf 13 m Länge

Zwei Neue für die Reise: Der Hochdecker HD löst den Safari ab, der Midi MD9 bekommt neue Euro 6-Motoren.

Mit exzellenter Übersicht und einer sehr präzisen Lenkung macht das LD-Fahren einfach Spaß. Und beeindruckend: Das Fahrwerk bügelt die Schlechtwegstrecken einfach weg.



Temsa-Dreiaxser für den nordamerikanischen Markt: Der Kunde kann zwischen Detroit- oder Cummins-Diesel wählen.

Am Ende des Tages

Höchste Zeit für Temsa, der Neustart auf dem deutschen Markt kommt reichlich spät. Die Gerüchteküche setzt der Marke kräftig zu, Temsa tritt mit einer konsequenten Modellpflege dagegen an. Beispielsweise mit einer wirklich gelungenen LD-Baureihe, die mehr kann als es scheint. Für größere Stückzahlen wäre auch der Midi MD9 gut, der mit seinen Produkteigenschaften als Benchmark seiner Klasse gilt. Handlungsbedarf ist noch beim Safari-Nachfolger HD angezeigt, hier sprechen die Markenstrategen bereits von einem neuen Modell. Nur zum Stadtbus Avenue will man nichts sagen, hier möchte Temsa erst mal den türkischen Markt bedienen. Für den Export fehlt die passende Strategie, um im harten ÖPNV-Wettbewerb zu bestehen.

galt er zuletzt mit rund 30 Einheiten als Bestseller seiner Klasse, der 9-m-Bus wird in drei Varianten angeboten. Als Intercity mit doppel-flügeliger Tür, als quirliger Low-Entry-Bus mit stufenlosen Einstiegen oder als Reisemidi, der jetzt den 290 PS starken D08-Sechszylinder von MAN erhält. Der MD9 bietet viel Omnibus fürs Geld, so lautet auch heute das Fazit. Mit modernem Fahrwerk, mit EBS-Bremsen und ESP und wahlweise sogar mit Automatik, der Aufbau wird nach wie vor in Edelstahl gefertigt.

An den Produkten lag es nicht. Zuletzt waren die deutschen Verkaufszahlen auf rund 50 Einheiten gesunken. Im Hintergrund hatte es kräftig rumort. Temsa Europe wurde zu einem neuen Geschäftsmodell umstrukturiert, die deutsche Temsa-Organisation zog nach Bad Rappenau um und wird jetzt von einer neuen Geschäftsführung verantwortet. In den letzten Monaten kursierten gar Gerüchte, die Inhaber-Familie Sabanci wäre an einem Verkauf von Temsa interessiert.

Umut Kamay winkt ab: „Die Gerüchte gibt es schon länger, sie werden von unseren Wettbewerber gestreut und am Leben erhalten. Die Marke Temsa nimmt einen neuen Anlauf“, erklärt der neue Temsa-Geschäftsführer in Deutschland, auch dass sich der Omnibushersteller Temsa strategisch neu aufgestellt hat. Kein Grund für Pessimismus, in der Türkei spielt Temsa mit rund 29 Prozent Marktanteil seine Rolle als Hauptdarsteller, in Europa konnte man trotz widriger Umstände 3,4 Prozent der Omnibusnachfrage für sich behaupten. Und in Deutschland müsse der Fokus künftig verstärkt auf Aftersales-Aktivitäten und das Mar-

keting gerichtet werden, um bei den Unternehmen Vertrauen zu schaffen. Alles eine Frage der Betreuungsqualität, das Omnibusgeschäft ist „people's business“ – nach dem Verkauf ist vor dem Verkauf. Für eine bessere Servicequalität sollen künftig zwölf Vertragswerkstätten in Deutschland sorgen.

Neues Handschaltgetriebe

Zuletzt sehen wir uns noch den 12,3 m langen Saphir-Hochdecker an, der konzeptionell dem neuen Exportmodell HD ähnelt. Der Vorgänger Safari wurde speziell für Europa gebaut, mit einer Edelstahlstruktur und speziellen Komponenten. Jetzt wird vereinheitlicht. Sowohl der Saphir als auch der HD besitzen eine Schwarzstahl-Struktur, die tauchgrundiert wird. „Wir haben ein paar Kilo zugelegt“, gesteht der Techniker Mustafa Bolahatoglu und sieht das nicht besonders kritisch. Er setzt ohnehin darauf, dass Zweiaxser in Deutschland künftig für 19,5 t zugelassen werden. Der Hochdecker, kein optischer Aufreger, bietet solide Qualitäten. Die Einrichtung wirkt pflegeleicht und handwerklich sauber gefertigt, der ebene Saphier-

ANZEIGE

Innenboden ist für den HD nicht vorgesehen. Das ergonomische Konzept stammt noch aus dem Vorgänger Safari, den wir an dieser Stelle schon kritisiert hatten. Kommt der Saphir-HD in Fahrt, schlägt er sich beachtlich. Sein Fahrwerk mit ZF-Vorder- und Hinterachse ist verlässlich und komfortabel, auch die Lenkung trägt die gleiche Marke und arbeitet ohne Fehl und Tadel. Und mit dem MX11-Sechszylinder von DAF haben die Temsa-Techniker wohl alles richtig gemacht. Das hochmoderne 10,8-l-Triebwerk geht kraftvoll und zugleich kultiviert zu Werke und bietet mit 435 PS nicht zu viel und nicht zu wenig Leistung. Das neue Sechsgang-Handschaltgetriebe von ZF, eine persönliche Premiere, überrascht mit knappen, präzisen Schaltwegen und einer butterweiche Schalthelbführung – wenn schon schalten, dann so. Detaillierte Test-Erfahrungen mit dem Temsa HD sammeln wir übrigens während unseres IBC-Vergleichstests, wir berichten in der nächsten Ausgabe darüber.

Wolfgang Tschakert

