



Schlichtes Design ohne Akzente –
der Temsa Safari fällt im Verkehr nicht auf.

Temsa Safari HD 13

Knapp kalkuliert in Edelstahl

Den Temsa-Hochdecker Safari gibt es jetzt als 13 Meter langen Zweiachser, der mit günstiger Gewichtsbilanz überrascht. Der türkische Hersteller setzt vertrauensbildend auf Edelstahl und einen 410 PS starken DAF-Sechszylinder.



Dank Edelstahlbauweise
hat der Safari-Kunde keine
Korrosionsprobleme zu erwarten.

Ob es an der überwiegend konservativen Haltung der Omnibusunternehmer liegt? Ausländische Produkte haben es schwer in Deutschland – sie treten gegen übermächtige Konkurrenz aus dem eigenen Land an, die zudem flächendeckende Servicenetze für die Kunden unterhalten. So kommt auch die Marke Temsa nur zögerlich voran. Befragt man Temsa-Kunden, bekommt man vielfältige Klagen zu hören. Lieferversögerungen, ausbleibende Ersatzteile, aber auch große Probleme bei Garantie- und Kulanzfragen schrecken die Interessenten. Jetzt soll alles besser werden, die europäische Importeurszentrale arbeitet mit Hochdruck an einem großen Service- und Werkstättenverbund.

Die grundsätzliche Frage, ob es heute auch ein Fahrzeug aus der Türkei sein darf, beantwortet sich von selbst. Ein Mercedes Tourismo verkauft sich in Deutschland wie geschnittenes Brot, alle MAN-Reisebusse werden in der Türkei gebaut. Da sollte es dem türkischen Hersteller Temsa nicht schwer fallen, die eigenen Produkte zu platzieren. Denn an deren Qualitäten sollte es nicht liegen – sagen jedenfalls die Marketingstrategen der Marke. Deren Omnibusse wurden nach europäischen Kundenanforderungen stetig weiterentwickelt und neue Modelle ins Programm gehievt. Jetzt stellte sich der Hochdecker Safari der Busfahrt-Kritik – aber lesen Sie selbst.

Wer bietet mehr? Worum reden, bei Temsa gehört es zum Programm. Der 13-Meter-Safari wird mit Edelstahl-Body für verhandelbare 223.000 Euro feilgeboten – dafür gibt es anderswo noch keinen Zwölfmeter-Bus. Konzeptionell spricht einiges für den verlängerten Safari. Attraktiv macht ihn sein Leichtbau, er bringt fahrfertig (ohne Fahrer) 13.520 Kilogramm auf die Waage und ist leichter als so mancher 12-Meter-Universalist. Samt Dreisternebestuhlung mit 55+1+1 Sitzplätzen und WC bleiben pro Fahrgast noch 80 Kilogramm Nutzlast. Zwischen den Achsen bleiben 11 Kubikmeter Kofferraum – mehr als bei jedem Dreiaxser seiner Klasse –, der lange Radstand von fast sieben Metern schafft Raum trotz maßvoller Höhe.

Ein verlockendes Angebot ist der Safari HD 13 allemal, das ein hochwertiges Fahrwerk von ZF und einen leistungsfähigen Euro-5-Antrieb von DAF mit einschließt. Wo sonst bekommt man einen Zweiaxser, der Platz und Nutzlast für 55 Fahrgäste bei ansprechendem Komfort



Ab Werk mit reichhaltigem Werkzeug und den nötigsten Ersatzteilen



...auch hinten breite und regelmäßige Stufen

bietet? Der lange Futura von Bova möglicherweise, doch der gerät mit mageren 360 Pferdestärken schnell ins Hintertreffen – oder der GTHD/2 von Setra als Premiumofferte mit Platz und Reserven, der aber preislich nicht mithält.

Das Outfit des Safari macht freilich nur bedingt neugierig. Der Standard-Hochdecker der Türken, der erst jüngst eine Neuauflage erfuhr, gehört zu den Allwelterscheinungen des Marktes, die weder auffallen noch Emotionen wecken. Hören wir, was die Marketingstrategen dazu sagen: „Modernste Technik mit einem zeitgemäßen Design ...“ – mehr ist dazu auch nicht zu sagen.

Mit verlängertem Vorbau stimmen die Proportionen, die Klimaanlage auf dem Dach ist harmonisch integriert, und der schwarze Farbkeil im Bug zieht die Fensterlinie im Bug dynamisch nach unten. Nur das zerklüftete, althergebrachte Schiebefenster für den Fahrer will nicht zur glattflächigen Optik des Safari passen.

Es erinnert augenfällig an das Preiswert-Image der Marke; es ist nicht nur die Optik: Auf der Autobahn nervt der unterschwellige Pfeifton, wenn der Seitenwind von links vorne kommt. Die Testbetreuer von Temsa verteidigen ihre Billiglösung mit besserem Einbruchschutz, den die

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz Mersch

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de

TECHNISCHE DATEN

Motor

Stehender wassergekühlter DAF-Reihensechszylinder (Typ MX 300 S2) mit elektronisch geregelter Pumpe-Düse-Einspritzung, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 5 mit SCR-Kat.

Hubraum 12.900 cm³
 Leistung 300 kW (410 PS) bei 1.500–1.900 U/min
 Max. Drehmoment 2.000 Nm bei 1.000–1.400 U/min

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles 6-Gang-Schaltgetriebe Typ ZF 6S 1901, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung $i = 3,54$

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung ZF RL 75-E, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator, hinten starre Hypoidachse ZF A 132 mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern. Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsen, Lenkung

Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbremsen an beiden Achsen, ABS und ASR, Dauerbremse ZF-Intarder, hydraulische Servo-Lenkung RBL C 700V, maximaler Radeinschlag Vorderachse 58 Grad

Elektrische Anlage

Batterien 2x12 V mit 225 Ah, Lichtmaschinen 2x28 V, 140 A, Batterie-Trennschalter

Heizung, Lüftung, Klima

Konvektorenheizung mit Zusatzheizgerät am Miteinstieg, Dachheizung, Klimaanlage Webasto (30.000 kcal), vollautomatische Regelung

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe . . . 13.000/2.550/3.620 mm mit Dachklimaanlage
 Radstand 6.900 mm
 Überhang vorne/hinten 2.720/3.380 mm
 Wendekreis 24.800 mm
 Tankvolumen 560 l
 Adblue-Behälter 45 l
 Kofferraumvolumen 11 m³ (mit WC)
 Leergewicht 13.520 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastplätze, Preis

Sitzplätze 3*** 55+1+1
 Preis 223.000 Euro



Unterwegs mit Dreistern-Komfort – der Safari HD mit 55 Sitzen plus WC

beiden kleinen doppeltverglasten Scheiben angeblich bieten.

An Komfort fehlt es nicht. Außen macht der Temsa wenig Aufheben um sich, doch innen empfängt er seine Passagiere mit einem blauen Salon, dem man eine gewisse Eleganz nicht absprechen kann. Glatt und sauber verkleidet der konkav ausgeformte Plafond und die Dachkanäle, die indirekte Beleuchtung, sehr attraktiv, schafft ausreichend Licht, ohne zu blenden. Kein bisschen billig sieht auch die Kiel-Bestuhlung aus, die Seitenhalt und Sitzkomfort bietet, größeren Naturen allerdings die Gurtschlösser in den Allerwertesten drückt.

Heizung und Klimaanlage arbeiten, wie es sich gehört, thermostatisch geregelt – der Fahrer stellt am Steuergerät die gewünschten Temperaturen für Frontbox und Fond ein, die dann automatisch gehalten werden. Geheizt wird mit Seitenwandkonvektoren plus Dachheizung, belüftet wird über die Dachbox der Klimaanlage. An Entertainment an Bord darf es natürlich nicht fehlen, die Serienausstattung des Temsa umfasst eine Radio-CD-Player-Einheit von Blaupunkt mit MP3-Player. Die beiden 15-Zoll-Monitore, Relikte aus frühen Zeiten, wirken etwas mager und zeigen Handlungsbedarf. Wobei wir hier anmerken wollen: Schmalspurige Entertainment-Lösungen bekommt man auch woanders. Dafür entschädigt der Hochdecker mit unerwartet feinen Manieren. Er bleibt im Heck leise, wenn der Diesel gefordert wird –

knapp 69 dB(A) entsprechen der Klangkulisse eines guten Mittelklasse-PKW. Und das komfortabel abgestimmte Fahrwerk hält, was der Hersteller (ZF) verspricht.

Auch der Safari-Pilot wird nicht stiefmütterlich behandelt. Nicht jedermanns Geschmack treffen die Temsa-Entwickler mit ihrem etwas schwülstigen Armaturenräger, doch der weite Verstellbereich des Lenkrads und der bequeme Isri-Sitz versöhnen sofort.

Der Fahrer lernt die Qualitäten seines Safari unterwegs schnell zu schätzen.

Trotz der optischen Großzügigkeit ist das Umfeld des Fahrers knapp geschnitten, das Bedienkonzept stimmt aber weitgehend. Geordnete Schalter, gut erreichbar die Regler für Klima, Audio/Video und der Digitacho – man findet sich jedenfalls schnell zurecht. Moderne Elektronik suggeriert das Display mit seinem menügeführten Bordrechner – doch auf die meisten Elektronik-Goodies wie EBS oder ECAS müssen Fahrer und Betreiber verzichten. Altbackene Kost beanstanden wir auch bei den Pedalen – wie man sie allerdings bei den meisten Omnibustypen aus den besten Häusern findet.

Auf kurvigen Kursen zuhause. Nicht mehr ganz State of the Art ist die Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen,





Sauber gefertigte Einbauten – das Dritte-Welt-Ambiente früherer Tage hat ausgedient.



Was der Tester sagt



-  • kräftiger DAF-Diesel
 - stabiles und komfortables Fahrverhalten
 - wirtschaftliches Fahrzeugkonzept mit ausreichender Nutzlast
 - einfache Bedienung
 - deutlich verbesserte Verarbeitung
 - günstiger Preis
-
-  • optisch ohne Reize
 - nur konventionelle Bremsanlage
 - kein ESP und andere Assistenzsysteme erhältlich

die nach klassischer Manier arbeitet und am Pedal Feingefühl verlangt – ein echter Mangel ist die fehlende Abschaltbarkeit des ASR-Systems auf Schnee und Eis. Schwer wiegt auch der Verzicht auf ein ESP-Sicherheitssystem – das in Zeiten, in denen beinahe jeder Kleinwagen damit ausgerüstet wird.

Dennoch lernt der Fahrer die handfesten Qualitäten seines Safari unterwegs schnell zu schätzen. Der lange Hochdecker rollt unbeirrbar geradeaus, geht gut und willig zur Hand – ein Plus auf der Autobahn und bei welligen Landstraßen. Auch auf kurvigen Kursen ist er zuhause. Der lange Temsa folgt den Lenkbefehlen präzise, zeigt nur sanft untersteuernd seine Grenzen. Engwinkelige Passstraßen werden mit großen Einschlagwinkeln zur Kür – trotz langem Radstand fährt sich der 18-Tonner erstaunlich behände. Einen erheblichen Beitrag dazu leistet freilich der souveräne DAF-Diesel im Heck, der in jeder Lebenslage für ausreichenden Schub sorgt. Das Datenblatt zeigt zwar nur durchschnittliche 410 PS und maximal 2.000 Newtonmeter Drehmoment,

die allerdings bei ungewöhnlich niedrigen Drehzahlen anstehen.

Volle Nennleistung kann der Fahrer schon bei 1.500 Umdrehungen abfordern, die im sechsten Gang für Tempo 100 mehr als reichen. Denn für leichte Steigungen genügt der Druck aufs Fahrpedal, der großvolumige Euro-5-Sechszylinder mobilisiert dumpf grollend aber vibrationsfrei seine Kraftreserven, ohne je angestrengt zu klingen. Im großen Gang durch den Ort rollen – kein Problem für den Safari-Chauffeur: Bei 60 km/h stehen mit 1.200 Umdrehungen noch immer schlummernde Reserven zur Verfügung. Wenn dann doch geschaltet werden muss, hält sich die Freude in Grenzen. Der gut zur Hand gehende Schalthebel fordert Nachdruck und Führung, um für die gewünschten Übersetzungen schnell und komfortabel zu sorgen. Die bessere Lösung, eine zwölfstufige AS-Tronic anstelle des ZF-Sechsgang-Getriebes, kostet 6.000 Euro Aufpreis, zuviel für die Economy-Class.

Ziemlich untadelig präsentiert sich die Lenkung: Das Testprotokoll moniert nur

den erhöhten Kraftaufwand bei langsamer Rangierfahrt und das wohl deshalb recht große Volant, um den langen Temsa exakt zu dirigieren.

Fazit. Er ist eher schlicht als schön, für Designpreise wurde er nie nominiert. Doch sein Preis ist heiß und seine Argumente verfangen sich beim Kunden: zwei Sitzplätze mehr als der Wettbewerb, dazu der gekonnte Leichtbau, der nicht auf Kosten der Solidität geht. Ein gewichtiges Pfund in die Waagschale wirft der famose DAF-Antrieb, den es auch mit AS-Tronic-Getriebe geben soll. Langstreckeneinsatz wird mit Service-Intervallen von 90.000 Kilometern belohnt, bei kurzen Distanzen sind es nur 60.000 Kilometer – soweit zeitgemäß. Doch ein modernes Bremssystem samt ESP vermissen wir, hier fällt der Safari zurück. Die türkischen Techniker sollten rasch nachbessern, sonst fehlt nur wenig zum Glück.

W.TSCHAKERT

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

Die Busprofis

AK GmbH

Berliner Str.7a, 13127 Berlin
Tel: 030/911499-0 - Fax: 030/48626422

Omnibusersatz- und Zubehörteile vom Fachmann.
Wir reden nicht über Qualität wir liefern sie.

www.diebusprofis.de - info@diebusprofis.de

