

sie fast gleich, rund 10 m lang und 2,40 m breit und mit Klimagerät fast auf gleicher Höhe. Beide Hersteller orientierten sich mit ihren Konzepten am Mercedes-Midi Tourino, der aus dem Daimler-Busprogramm längst wieder verschwunden ist. Beide bieten 34 Sitzplätze, HeckEinstieg und knappen Kofferraum, aber bei der Zuladung knausern die beiden 14-Tonner nicht. Auf den Dächern sitzen leistungsstarke Klimaanlage, für südliche Reiseziele sind die Probanden gut gerüstet. Auch die Fahrwerke präsentieren sich topaktuell. Da wie dort ist rundum Luftfederung Pflicht. Die Vorderachsen werden einzelradgeführt, Retarder, EBS-Bremsen und ein ESP-Schleuderschutz gehören zur Grundausstattung.

ANZEIGE



Der Motor sitzt im Heck

Beide Hersteller setzen in der 10-m-Klasse auf Heckmotoren, es darf hier schon ein richtiger Nutzfahrzeug-Diesel sein. Sowohl Temsa als auch Otokar verwenden hier einen mittelgroßen Sechszylinder von MAN, der nicht mit Nennleistung spart. Wobei es weniger auf die image-trächtige PS-Zahl ankommt, weit mehr zählt das Drehmoment, auf dieses Thema kommen wir gleich noch zurück. Denn sowohl der Temsa als auch Otokar gehen mit Automatikgetrieben an den Start – keine automatisierten Schaltgetriebe – nein, hier versehen Wandler-Lastschaltgetriebe ihren Dienst. Damit kommen kleinere Turbodiesel besser aus den Startlöchern, wir werden ja sehen.

Zu einem richtigen Vergleichstest, wie wir ihn verstehen, hat es nicht gereicht, zu unterschiedlich waren die Bedingungen. Und dennoch wagen wir einen Vergleich der Konzepte, auch wenn sich die Testkandidaten von Temsa und Otokar mit ihren Eigenschaften separat präsentieren.

Fahrbericht Temsa MD9

Das beste Pferd im Stall

Mit Euro-6-Motor geht das Kompaktformat von Temsa in die zweite Runde. Der sorgfältig konzipierte MD9 ist ein preiswertes Konfektionsfahrzeug, das mit sehr guten Fahreigenschaften und ordentlichem Fahrgastkomfort aufwartet.

Er tritt solide auf – mit glatten Oberflächen, bündigen Scheiben und stimmigen Proportionen zeigt sich der Temsa-Midi als moderner Omnibus. Eleganz möchte man ihm nicht absprechen, die Designer haben den kompakten Temsa wohl tuend zurückhaltend gezeichnet. Auch nach fünf Jahren Produktionszeit und neuen Motoren bleibt es beim bekannten Outfit mit leicht ausgestellten Radhäusern, die von breiten 265er-Reifen gut ausgefüllt werden. Mittlerweile gilt er als Maßstab seiner Klasse, die er sich mit nur wenigen Konkurrenten teilt. Inländische Anbieter sind nicht mehr im Spiel, ein paar Karossiers und eben Otokar, der türkische Wettbewerber, bearbeiten den Markt. Der Temsa-Erfolg könnte weitaus größer ausfallen, zuletzt hatte eine große Umorganisation für Unruhe gesorgt. Auch die neuen Euro-6-Motoren des Lieferanten MAN ließen lang auf sich warten und brachten das Angebot zum Stocken. Aber jetzt scheint die Temsa-Welt wieder in Ordnung zu sein, wie unsere Gespräche in Kortrijk ergaben.

Kein Mut zur Farbe

Der hiesige Temsa-Bestseller heißt MD9. Er misst in der Länge genau 9,34 m, wird ab Werk als Reisebus, als Intercity-Variante und als Low-Entry-Citybus gehandelt. Sein Leergewicht von 9.700 kg (fahrfertig gewogen) zeigt an, dass mit Einbauten, Gepäck und einem Skiträger nicht geknausert werden muss. Bis zu 14,4 t sind zulässig, das reicht locker für 32 oder mehr Fahrgäste – hier kann man dem MD9 nicht an den Karren fahren. Auch sonst nur wenig: Der kompakte



Gute Fahreigenschaften, guter Preis: Temsa MD9

Temsa ist sorgfältig konzipiert und verlangt nur wenige Kompromisse. Nicht beim Raumangebot, auch die Einstiege sind bequem. Die Fahrgastsitze (von Inova) sind 44 cm breit, dennoch wird es im Mittelgang nicht knapp. Ein ebener Boden ohne Stolperfallen hat auch bei kleineren Fahrzeugen Charme – der Innenraum wirkt einfach großzügiger, und wer eine 2+1-Bestuhlung möchte, bekommt sie kostengünstig ohne großen Umbau.

So sehr uns die Raumökonomie gefällt, so wenig beeindruckt die Handschrift der Designer im Innenraum. Etwas mehr Mut zu Formen und vor allem Farbe wäre dem MD9 zu wünschen – mit einem freudlosen Plafond und Sitzbezügen im Stil der 80er-Jahre gewinnt man keine Blumentöpfe mehr. Die handwerkliche Qualität ist allerdings nicht zu beanstanden, weder bei der statischen Inspektion noch auf der Straße, wo der MD9 weder klappert noch knistert. Zur Standardausstattung zählt eine automatische 24-kW-Klimaanlage von Spheros. Die bayerischen Klimaexperten haben auch an den Luftkanälen mitgearbeitet, das Ergebnis kann sich sehen und fühlen lassen.

Formidable Anfahrschwäche

Der Klimakompressor ist motorfest montiert, so werden seine Vibrationen von den aufwändigen Motorlagern eliminiert. Die Euro-6-Sechszylinder im MD9-Heck stammen von MAN, der 6,9 l kleine Sechszylinder bleibt bei Temsa erste Wahl. Im Midi-Reisebus leistet er 290 PS bei hoher Nenndrehzahl, seine 1.100 Nm Drehmoment stehen bei 1.200 bis 1.700 Touren zur Verfügung. Papier ist geduldig, auf



der Straße macht sich trotz zweistufiger Aufladung eine formidable Anfahrschwäche bemerkbar, die auch die sechsstufige Wandlerautomatik nicht ganz kaschieren kann. Sie stammt von Allison und macht ihre Sache grundsätzlich gut. Auch wenn sie öfter als nötig den Wandler bemüht

und sicher nicht zu den Spargetrieben zählt. Bei Autobahntempo 100 kurbelt der Sechszylinder mit 1.600 Touren, so kommt man gut voran. Aber nicht ohne Überraschungen: Die (wohl falsche) Programmierung hat immer wieder genervt. Wer in Stellung D (an der Ampel) die Fest-

stellbremse einlegt und anschließend anfahren möchte, landet in Stellung N und weiß nicht, warum er steht.

Gute Fahreigenschaften

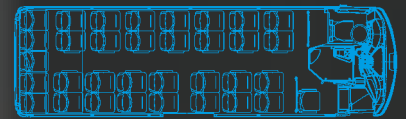
Das stärkste Argument pro MD9 liefern seine Fahreigenschaften, unter der schmucken Karosse wird kein Simpfahrfwerk verbaut. Hier haben die Tamsa-Techniker die bisherige Voith-Vorderachse gegen die neue Midi-Einzelradaufhängung von ZF getauscht. Die exakt geführte Antriebsachse, die mit vier Federbälgen federt, wird nach wie vor bei Daimler beschafft. Hier gibt es nur wenig zu beanstanden. Kleine, große oder tiefe Bodenwellen nimmt der MD9 elegant mit Contenance, auf welliger Fahrbahn lässt er sich nur wenig irritieren - auf tiefen Spurrillen schon eher. Und geht es über enge Landstraßen, kleine Radien oder knifflige Passkehren, ist der breitspurige kleine Tamsa in seinem Revier. Er folgt den Lenkbefehlen präzise, aber ohne Nervosität - der MD9 beeindruckt als ausge-



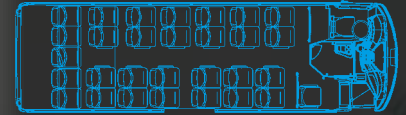
INDCAR



NEXT6201. 33 PL. + R + F



NEXT6203. 29 PL. + R + F



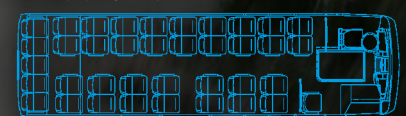
NEXT8701. 35 PL. + R + F



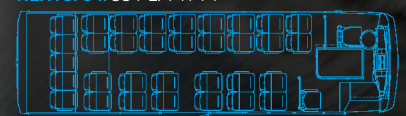
NEXT8703. 31 PL. + R + F




NEXT8702. 37 PL. + R + F



NEXT8704. 33 PL. + R + F



 Mercedes-Benz

MB ATEGO 1024 L4220
MB ATEGO 1224Lnr 4820

IVECO

IVECO CC100 4185
IVECO CC150 4815



MAN N14 4850

www.indcar.es



Ebener Boden, Hecktoilette rechts in Fahrrichtung. Modernes Cockpit mit guter Ergonomie, aber es wäre Zeit für eine bessere Pedalerie.

sprochen komfortabler und fahrsicherer Bus. In der Stadt verblüffend: Er dreht fast auf der Stelle, die fast zu leichtgängige Lenkung verlangt dem Fahrer dabei keinen Kraftaufwand ab. Sein übersichtlicher Arbeitsplatz bietet ausreichend Platz und ist wohlgeordnet.

Nicht mehr zeitgemäß ist die altertümlich schwergängige Lenkradverstellung, auch die stehenden Pedale sind nur semioptimal. Aber man muss nicht von Hand schalten, bei einem so drehzahlsensiblen Motor schätzt man das sehr. Für lange Distanzen ist der kurze Temsa

gut gerüstet. Wohl temperiert und mit angenehmer Geräuschkulisse lässt sich trefflich reisen. Das Tankvolumen reicht für mehr als 1.000 km. Die Standardausstattung ist reichhaltig: Spheros-Klima, WC im Heck, eine Frenzel-Bordküche, ein Atlas-2-Entertainment-System von Komtelsys – knapp kalkuliert für gut 170.000 Euro. Nur das (unentbehrliche) Reserve- rad passt nicht ins moderne Konzept. Im Pannenfall kommt man nicht dran, was haben sich die Konstrukteure dabei gedacht?

Technik in Kürze: Temsa MD9

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	9.380 x 2.400 x 3.330 mm (mit Klimaanlage)
Radstand	4.600 mm
Überhang vorn/hinten	1.900/2.880 mm
Innenraumhöhe	1.920 mm
Kofferraum	5,0 m ³
Kraftstofftank	280 l
Zul. Achslasten VA/HA	5.000/9.400 kg
Leergewicht	9.720 kg
Zul. Gesamtgewicht	14.400 kg
Kapazität	34 + 1 + 1 Leergewicht
Testgewicht	21.140 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	24.000 kg

Motor

MAN-Sechszylinder-Diesel D0836 LOH, 4 Ventile pro Zylinder, zweistufige Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, gekühlte Abgasrückführung, Common-Rail-Einspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit Partikelfilter und SCR-Kat.

Hubraum	6.871 cm ³
Leistung	213 kW/290 PS bei 2.300/min
Max. Drehm.	1.100 Nm bei 1.200–1.750 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Automatikgetriebe Allison TypT325R, einfach übersetzte Hypoidachse

Fahrwerk, Lenkung, Bremsen

ZF-Vorderachse RL 55 EC mit Einzelradaufhängung, starre Hinterachse MB HO4. Bereifung 265/70 R 19,5. Hydraulische Lenkung ZF 8098 Servocom. EBS-Druckluft-Bremssystem EBS inklusive ABS und ASR, Scheibenbremsen an beiden Achsen, Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, ESP Serie.

Kapazität

34 + 1 + 1

Preis Testfahrzeug

172.500 Euro

Und wie steht es um die Sicherheit?

Auf unserer Testrunde hat sich der Temsa MD9 seine Meriten verdient. Dass er in der Midi-Klasse zu den besonders fahrsichereren Fahrzeugen zählt, bestätigt seine Rolle als Benchmark. Doch das reicht heute nicht mehr. Der Schleuderschutz ESP ist jetzt obligatorisch, andere Systeme, wie sie seit November der Gesetzgeber fordert, hat unser Test-Temsa noch nicht an Bord. Ein Notbremsassistent, ESP und ein Spurwächter sind jetzt für alle Omnibusse mit mehr als 8 t Gesamtgewicht verbindlich - wer in Europa verkaufen will, muss die Spielregeln einhalten.

Wolfgang Tschakert

**In der nächsten Ausgabe:
der Otokar Vectio T**