



Kompakt in der Nische

Der Zielschildkasten ist obligatorisch, die Fühler- Spiegel lassen sich zum Waschen anklappen.

Als moderner Midibus macht sich der Temsa MD9 auch im Regionalverkehr nützlich. 35 Sitzplätze reichen auch für die Klassenfahrt. Mit ihm kann man sich sehen lassen, auf der Straße zeigt er gute Manieren.

Schon sein Vorgänger Opalin verkaufte sich gut – ein Midi für kleines Geld, für das man woanders noch keinen Sprinter-Mini bekam. Der trug seinen lärmigen Motor noch vorn, gleich hinter der Vorderachse. Und die war noch starr, schmalspurig, aber immerhin luftgefedert. All das ist Geschichte, jetzt weht in der Midiklasse ein ganz anderer Wind. Der bläst aus Richtung Temsa, der türkische Hersteller hat mit seinem Midi MD9 ein ganz heißes Eisen im Feuer. Eine Neuentwicklung, bei der die türkischen Techniker mit dem berühmten weißen Blatt begannen – der kompakte Alleskönner bekam alles, was gut und erstrebenswert schien. Auf der IAA im Herbst 2010 galt er noch als Hoffnungsträger – heute, knapp zwei Jahre später, liefert die deutsche

Verkaufsorganisation schon bald die Nummer 100 an ihre Kunden aus.

Subjektiv und objektiv

Er tritt solide auf – mit glatten Oberflächen, bündigen Scheiben und stimmigen Proportionen macht er sich sofort als moderner Omnibus bemerkbar. Eleganz möchte man ihm nicht absprechen, die Designer haben Temsas Kleinsten wohlthuend zurückhaltend gezeichnet. Mit leicht ausgestellten Radhäusern, die von breiten 265er-Reifen gut ausgefüllt werden, präsentiert er sich selbstbewusst sportlich stämmig und braucht sich vor großen Vollformat-Reisebussen nicht zu verstecken. Nur die mokkabraune Lackierung ist nicht jedermanns Sache.

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Kompletanlagen
- Riemen u. Spannrollen

 **KONVEKTA**®

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 Telefax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de

Irisbus gibt beim Kauf eines neuen Reise- oder Überland-Buses über die 2-jährige Herstellergarantie hinaus weitere 2 Jahre Garantie kostenlos! *
 info@irisbus.de

2+2
 Unsere Garantie Ihre Sicherheit!



* Diese Anschlussgarantie gilt für das dritte und vierte Betriebsjahr bzw. bis zu einer Laufleistung 80.000 km / Jahr also Gesamt von 320.000 km, je nachdem, was zuerst eintritt. Alle Mängel in Werkstoff und Werkarbeit am werksseitigen Lieferumfang des Fahrzeugs sind damit abgedeckt. Verschleißbedingte Reparaturen sind von dieser Anschlussgarantie ausgeschlossen. Gültig bis Ende 2012

**IVECO
 IRISBUS**

Mit seinem Format zielt der neue Midi haargenau auf den Tourino von Mercedes. In der Länge gleicht er dem Mercedes fast auf den Zentimeter, ebenso in Breite, Höhe, auch in den Maßen der Überhänge. Beim zulässigen Gesamtgewicht hat der türkische Newcomer mit standesgemäßen 14,4 t die Nase vorn, dafür soll das Leergewicht deutlich unter dem des deutsch-portugiesischen Wettwerbers liegen. Achim Leis, zuständig für den Verkaufsbereich Ost, rechnet vor und kommt zum Ergebnis: „... trotz Daimler-Hinterachse 1 t Nutzlast mehr als der Tourino“, in der Welt der Midibusse reicht das schon in die nächste Dimension. Auch der Kofferraum, der jetzt 5 m³ fasst, ist größer als der seines Vorbilds – aber kleiner als der des Opalin, dessen antriebsloses Heck eine große Menge Koffer schluckte. Unser 9,34 m langer MD9 kann, konzipiert für den Überland-Linienbetrieb, bis zu 47 Fahrgäste aufnehmen – 35 sitzende und 12 stehende Mitfahrer. Die müssen beim Einsteigen freilich hoch hinauf – die magische Zahl „860 mm“ wird weit verfehlt. Der im Reiseverkehr so vorteilhafte ebene Innenboden bewährt sich hier weniger, die Fahrgäste stehen und sitzen auf gemessenen 1,15 m Bodenhöhe.

In Sachen Innenraumgestaltung wünschen wir den Temsa-Designern etwas mehr Mut zu Formen und Farbe, so viel schon vorweg. Betont schmucklos, fast düster präsentiert sich unser Testkandidat innen in steingrauen und rauchbraunen Tönen – er sieht neu wie gebraucht aus und hält innen nicht, was der kecke Auftritt verspricht. Das Gesagte gilt auch für die objektiv komfortable Bestuhlung. Typ Optima stammt von Innova, die schmalen 41er-Sitze mit verstellbarer Lehne haben Ausflugsqualität, aber einladend sehen sie nicht aus. Dabei wäre es doch so einfach – ein paar mutige Farbleckse könnten die Stimmung der Fahrgäste sofort heben. Aber

über Geschmack wollen wir nicht streiten, denn die handwerkliche Qualität des MD9 ist tadellos – bei der statischen Inspektion, auch auf der Straße, wo der MD9 weder klappert noch knistert. Die Stehplatzinsel mittschiffs und die doppelflügelige Tür sind für einen Regionalbus obligatorisch, die Optionsliste sieht hier einen elektrohydraulischen Behindertenlift vor. Zur Standardausstattung ohne Aufpreis zählt die vollautomatische 24-kW-Klimaanlage. Sie stammt von Spheros, lässt sich einfach regeln und versieht ihren Dienst betont unauffällig.

Der Motor sitzt im Heck

Das wichtigste Argument, das für den Temsa spricht, ist die richtige Positionierung der Maschine. „Ein Bus ist erst dann ein Bus, wenn er seinen Antrieb im Heck trägt“, sagen altgediente Omnibusunternehmer, die sich mit Frontmotorbussen nicht anfreunden können.



Stehplatzinsel mit 4 Klappsitzen – aber immerhin besser als Stehen.



Kein Hingucker im Innenraum: schlichte Anmutung, ebener Boden, bequeme Sitze



Technische Daten Temsa MD9

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe
9.340 x 2.400 x 3.330 mm
(mit Klimaanlage)
Radstand
4.600 mm
Überhang vorn/hinten
1.900/2.840 mm
Innenraumhöhe
1.920 mm
Fußbodenhöhe über Fahrbahn
1.150 mm
Zul. Gesamtgewicht
14.400 kg
Kraftstofftank
280 l

Fahrwerk

Voith-Vorderachse IFS TJ5t0-195 mit Einzelradaufhängung und 2-Balgfederung, Stabilisator; Starre Hinterachse MB HO4 mit 4-Balg-Luftfederung. Bereifung 265/70 R 19,5

Kraftübertragung

Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6S1010 B0, Übersetzungen $i = 6,75 - 0,78$, einfach übersetzte Hypoidachse $i = 4,3$

Motor

MAN-Sechszylinder-Diesel D0836 LOH mit Doppelturbo und Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkt-einspritzung, abgasarm nach Euro 5 mit AGR, Hubraum 6.871 cm³, Leistung 184 kW/250 PS bei 2.300 U/min, Maximales Drehmoment 1.000 Nm bei 1.400 – 1.750 U/min

Lenkung

Servo-Zahnstangen-Lenkung ZF 8098 Servocom

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluft-Bremssystem EBS inklusive ABS und ASR, Scheibenbremsen an beiden Achsen, Dauerbremse hydraulischer Primärretarder. ESP als Option

Fahrgastkapazität

Sitz-/Stehplätze:
35/12 + 1

Preis

Testfahrzeug
155.000 Euro

Der kurze Temsa trägt sein Herz am richtigen Fleck – einen Euro-5-Sechszylinder von MAN, der aus 6,8 l Hubraum 250 PS und maximal 1.000 Nm Drehmoment holt. Ihm zur Hand geht ein Sechsgang-Schaltgetriebe von ZF. Der Kunde kann sich auch für eine sechsstufige Allison-Automatik entscheiden, die fürs gleiche Geld zu haben ist.

Erst mal Platz nehmen hinter dem Steuer, das sich passend in Stellung bringen lässt. Für Kurzbeiner zumindest, Fahrer größer 1,80 m würden ihren Sitz gerne ein paar Zentimeter weiter nach hinten rücken. Die Cockpit-Optik trägt etwas auf, aber die objektiven Werte stimmen versöhnlich. Man hat alles im Blick und im Griff – die Schalter und Bedienelemente sind wohl geordnet, auch der Digitacho sitzt gut einsehbar an der richtigen Stelle. Wie Wildwuchs ragen die angeschraubten Zusatzanzeigen, Monitore und Handyhalter aus dem Cockpit, lauter Bastellösungen, hier fehlt eine ordnende Hand. Aber der kurze Schalthebel am Armaturenräger geht gut zur Hand, da gibt's nichts zu meckern. Umso mehr bei den stehenden Pedalen, die gewiss nicht state of the art sind. Das schwergängige Gaspedal verlangt viel Nachdruck, um den kleinen MAN-Sechszylinder bei Laune zu halten. Er läuft etwas rau und kommt trotz Doppelaufladung nicht so recht aus den Puschen – als Stimulanz braucht der stets ein paar Kurbelwellen-Umdrehungen mehr. Schon deshalb sollte die Achsübersetzung nicht zu lang ausfallen. Eine Alternative dazu wäre die Allison-Automatik, die dem MAN beim Anfahren etwas unter die Arme greift. Das Sechsgang-Handschaftgetriebe von ZF ist ohnehin kein Musterknabe – weder sehr exakt noch besonders leichtgängig zu schalten. Aber einmal auf Trab gebracht, marschieret der MD9 fleißig und nicht zu laut. Und lässt sich, ambitioniert gefahren, selbst von hochmotorisierten Reisebuskollegen nicht abhängen. Maßvolle 1.750 Umdrehungen im sechsten Gang für Tempo 100 signalisieren ein moderates Drehzahlniveau, schwieriger Topografien und volle Auslastung verlangen nach reichlichem Gebrauch des Schalthebels. Wird mehr Leistung verlangt, implantiert Temsa den 290 PS starken D08-Diesel mit 1.150 Nm – für den reinen Liniendienst ist der Kunde mit 250 PS gut bedient.

Serienmäßig mit ESP

Der Geradeauslauf auf der Autobahn ist nicht seine Stärke, tiefe Spurrillen fordern die Aufmerksamkeit des Fahrers. Biegt man ab auf kurvigem Terrain, ändert sich das Bild sofort: Hier ist der kurze Temsa zu Hause. Breitspu-

rig umrundet er spielend enge Radien und welliges Geläuf, sprintet Steigungen hinauf und dreht fast auf der Stelle. Das Fahrwerk präsentiert sich sportlich straff, aber nicht unangemessen hart. Der Kurvenkünstler nimmt kurze oder lange Bodenwellen mit Contenance, mit Auslastung wird er noch besser – wir kennen keinen Wettbewerber, der es hier besser macht. Etwas mehr Präzision wünschen wir uns von der Lenkung, die in der Mittellage das rechte Gefühl vermissen lässt. Liegt es an der Kombination ZF-Lenkung und Voith-Vorderachse? Die Temsa-Techniker geben künftig sowieso der ZF-Einzelradführung den Vorzug – die Maßnahme lässt hier Besserung erwarten. So oder so: Der MD9 outet sich als ausgesprochen komfortables und fahrsicheres Gefährt. Zumal er mit standfesten EBS-Bremsen (von Knorr-Bremse) verzögert, der Kunde bekommt ohne Aufpreis ein ESP-System mit auf den Weg. Dafür verdient sich der Temsa Extra-Applaus – auch in Sachen Sicherheit spielt der kompakte Midi in der ersten Liga.

Viel Omnibus fürs Geld

Da macht auch der MD9 IC keine Ausnahme. Das Tankvolumen (280 l) reicht für mehr als 1.000 km, der Regionalbus muss nur selten an die Zapfsäule. Der Pure-Diesel-Motor von MAN verlangt kein Additiv und spart so mehr als 100 kg Gewicht. Eine Feuerlöschanlage, sie heißt fire trace, überwacht Motor- und Kofferraum. Serienmäßig mit Klimaanlage, der Klimakompressor wird motorfest montiert, mit ESP, Automatik ohne Aufpreis – die Liste lässt sich fortsetzen. Der ambitionierte Hersteller



Neues Cockpit mit einfacher Bedienbarkeit: Die Sitzschienen dürften etwas länger ausfallen.

lässt mit seinen knapp kalkulierten 155.000 Euro aufhorchen – ein Schnäppchenpreis im Midisegment. Der Kunde muss keinen Pferdefuß fürchten. Die selbsttragende Karosserie wird in rostfreiem Edelstahl gefertigt, die Komponenten, auf die es ankommt, stammen von renommierten Lieferanten. Was noch fehlt, soll die Modellpflege bringen. Als Regionalbus bräuchte der MD9 einen abgesenkten Mittelgang – oder eine konsequente Hinwendung zum Low-Entry. Aber das ist schon eine andere Geschichte.

Wolfgang Tschakert

Der Kurvenkünstler nimmt kurze oder lange Bodenwellen mit Contenance, mit Auslastung wird er noch besser.



Erfolgskonzept: stimmige Proportionen und gute Raumökonomie