



**Temsa Opalin 9**

# Innen größer als außen

Der Midi von Temsa macht nicht nur optisch eine gute Figur. Der Opalin 9 mit MAN-Sechszylinder bietet fürs Format und fürs Geld viel Nutzwert - er fährt gut und mit passablem Komfort.



**Oben: ein ansehnlicher Midi für überschaubares Geld – der Temsa Opalin 9  
Unten: Komplettausstattung mit 16-kW-Dachklimaanlage**

**F**ür das Geld bekommen Sie woanders gerade einen gut ausgebauten Sprinter“, wirft Jean-Jacques Meyer in die Gesprächsrunde. Der Key-Account-Manager von Temsa Deutschland spricht von 153.000 Euro für seinen komplett ausgestatteten Midibus. Für sein gutes Geld bekommt der Kunde bereits erwachsene, langlebige Antriebsaggregate – einen MAN-Sechszylinder mit 240 PS, dazu paaren die Temsa-Techniker eine Sechsgang-Vollautomatik von Allison, das hat nicht jeder Wettbewerber. Der kleine Temsa reicht für eine gesamte Schulklasse samt Betreuer – auf einer Länge von 8,40 m finden bei maximaler Bestuhlung bis zu 35 Fahrgäste Platz. Unser Proband spielt eine andere Rolle – mit 28 Sitzen, Hecktoilette plus Bordküche gibt er den Clubbus, der mit vielfältigen Talenten glänzen darf.

Seit 2002 wird er auf den internationalen Märkten angeboten, doch der Auftritt des Opalin trägt noch immer jugendlich frische Züge. Seine Proportionen stim-

men eben, vielleicht auch, weil er kein beschnittenes Derivat eines großen Bruders ist – da passt der Radstand zu den Überhängen, die Höhe zu Länge und Breite, die 17,5er-Räder füllen die Radhäuser satt aus. Eine große, nach hinten fliehende Frontscheibe, darunter ein gefräßiger Kühlergrill, fließende Linien ziehen sich von der Front über die glatten Seitenwände nach hinten. Der Aufbau kommt ohne großen Zierrat aus – nur die B-Säule inszeniert eine silberne Schwinge, die der kleine Temsa wie eine Brosche trägt. Der Midi aus Adana braucht sich vor der teuren Konkurrenz nicht zu verstecken, sein Design stammt von Bob Lee, gewiss ein Gütezeichen in der Branche.

Wie sieht es mit den handfesten Qualitäten aus? „Ein Bus ist dann ein Bus, wenn er seinen Motor hinten trägt“, meinen provokant viele Fuhrparkpraktiker – der Opalin passt nicht in dieses Raster, er wird von einem Frontmotor befeuert. Der kleine MAN-Sechszylinder sitzt leicht seitlich versetzt links über der Vorderach-



**Bequemer Zustieg vorn**

se und belastet zusammen mit dem Allison-Automaten beide Achsen gleichmäßig. Nicht ohne Raumvorteile: So wird das Heck zum zusätzlichen Kofferraum, ohne Toilette sogar mit geräumigem Format. Eine Kehrseite des Konzepts mag der er-

## Willkommen in der Welt von Van Hool Eleganz in Transport

### Neue 2-Achser



**T9 Alicron LT**  
Ein Luxus Reisebus mit maximaler Bestuhlung und großem Gepäckraum.

**T9 Atlon**  
Ein echter Doppelverdiener mit dem Luxus, Look und Komfort eines Reisebuses und mit Bodenhöhe 1.060 mm.

Van Hool NV • Bernard Van Hoolstraat 58, BE-2500 Lier (Koningshooikt), Belgien • tel. +32 3 420 20 20 • fax +32 3 482 30 68 • www.vanhool.be

**VANHOOL**

#### Gebietsvertreter

Nord	Ost	Mitte	Süd-West	Bayern	Baden-Württemberg
Gerhard Kühl tel. 0431-64 74 765 mob. 0172-409 48 56 busnord@aol.com	Uwe Dahlitz tel. 035327-218 mob. 0172-352 89 89 info@omnibusvertrieb-ost.de	Manfred Gerster tel. 06129-51 31 74 mob. 0173-66 60 647 manfredgerster@aol.com	Rainer Gangolf tel. 06580-12 08 mob. 0172-290 30 47 info@omnibusvertrieb-west.de	Hans Pöllath tel. 09664-902 10 21 mob. 0151-120 16 151 hans.poellath@omnibusvertrieb-bayern.de	Dirk Rademacher tel. 0761-58539525 mob. 0151-12477067 dirk.rademacher-vanhool@t-online.de



**Oben: das fahrerorientierte Cockpit mit alten MAN-Komponenten – nicht der neueste Schrei  
Unten: schlichter Innenraum mit einfachen Bezügen – die Kunststoffoberflächen mit Mängeln**

schwerte Zugang zum Motor sein – muss der Opalin in die Werkstatt, wird der Antrieb eben freigelegt. Die Sorge der Überladung, die in diesem Segment stets mitfährt, muss den Opalin-Kunden jedenfalls nicht belasten. Fahrfertig bringt der Integralbus 8.460 kg auf die Waage – die Reserven des 12-Tonnners (12,5 t zGG) reichen für alle denkbaren Betriebszustände. Das hat er auch dem rund 60.000

Euro teuren Tourino von Mercedes voraus, der mit einem Chassis leben muss – allerdings misst der auch 10 cm mehr Breite und 90 cm mehr Länge.

**Auf den Leib geschneidert.** Der schlichte Innenraum erweist sich als bemerkenswert geräumig. Die breiten Kiel-Sitze bieten guten Reisekomfort, nur der enge Mittelgang zeigt, dass man auch in Adana

nicht zaubern kann. 28 Fahrgäste finden gut Platz, die vier Plätze neben der Hecktoilette sind vielleicht weniger begehrt. Doch der Einbau in der rechten hinteren Ecke ist prima gelöst, die Rundung spart ohnehin knappen Platz. Die Restriktionen der Controller werden an eher preisgünstigen als hochwertigen Kunststoff-Oberflächen sichtbar, der Opalin ist eher Nutzfahrzeug als große Limousine – es hat halt alles seinen Preis. Auf der anderen Seite bietet der Opalin alles, was der Kunde von einem vielseitigen Midi erwartet: Er heizt gut mit Konvektoren plus Dachheizung (Option) und kühlt im Sommer mit einer 16 kW starken Dachklimaanlage.

**Bewährte Fahrzeugtechnik.** Bei den technischen Komponenten des Opalin greift man bei Tamsa nach wie vor auf gute Bekannte aus dem MAN-Regal zurück. Die starre Vorderachse trägt die MAN-Bezeichnung VOK 05, die Hypoidachse das Kürzel MAN HY 0925 – für die nötige Dynamik sorgt der für das Format stämmige D08-Sechszylinder mit 240 PS. Sein Antritt ist kräftig, fast fulminant, fordert der Fahrer die knapp 1.000 Nm des Reihensechlers. Dann klingt der Sechszylinder rau und zornig, die Fahrgäste erleben ihn fast dominant. Doch der bewährte Euro-4-Diesel aus Nürnberg kann auch anders, wenn die natürliche Gangart eines Reisebusses gepflegt wird. Darauf übt die in Deutschland serienmäßige Allison-Automatik einen segensreichen Einfluss aus, sie ist dem Komfort verpflichtet. Die Schaltungen erfolgen kaum merkbar, bei wenig Druck aufs Fahrpedal auch bei moderaten Drehzahlen. Bei Tempo 100 dreht die Kurbelwelle des Diesel nur 1.850 mal in der Minute, im sechsten Gang bei 80 km/h gerade 1.500 mal. Eine gute Wahl, wie wir meinen, zumal Motor und Getriebe ein kongeniales Zusammenspiel pflegen.

Der leichtfüßigen Dynamik seines Antriebs ist das Fahrwerk jederzeit gewachsen. Trotz kleiner Räder und starrer Vorderachse rollt der Opalin sauber geradeaus und folgt den Lenkbefehlen mit ziemlicher Präzision. Dank der Stabilisatoren an beiden Achsen umrundet er Kurven mit geringer Seitenneigung, schiebt erst spät über seine Vorderräder

- erstaunlich gut und harmonisch. Samt seinen Starrachsen federt er passabel, selbst wenn es leer über Land geht. Den Federungskomfort eines Mercedes Tourino hat aber er nicht zu bieten, auch wenn er rundum auf Luftbälgen rollt. Die Vorderachse wippt bei Leerfahrt etwas überdämpft, auf der Hinterhand ist der Opalin eher etwas ruppig unterwegs.

Wird es eng auf den Straßen, ist der 8,40 m kleine Türke in seinem Element: Er fährt sich handlich und wendig, wenn gleich der Durchmesser seines Wendekreises fast 2 m größer als der des Tourino ausfällt. Durchschnittliche Kost wird geboten, wenn es um die Stopper geht. Pluspunkte verdient sich der integrierte Primär-Retarder des Allison-Getriebes, der viele Verzögerungen übernimmt, ohne die Radbremsen zu fordern. Diese arbeiten noch rein druckluftbetätigt, nicht unbedingt schlecht, aber ohne die letzte elektronische Finesse eines modernen EBS-Systems. ESP - Fehlanzeige, dazu fehlen noch entscheidende Schritte. Und weil es um den Komfort der Fahrgäste geht, monieren wir an der Hinterachse auch die Abrollgeräusche der Regional-Traffic-Bereifung (Typ LDR von Continental).

**Mit einem Hauch Nostalgie.** Die nicht mehr ganz taufrische Konzeption des Opalin offenbart sich am Fahrer Arbeitsplatz. Altgediente MAN-Fahrer finden sich auf Anhieb zurecht - mit zwei handteller großen Rändelschrauben wird das riesige Lenkrad (aus dem MAN-Regal) in Höhe und Neigung justiert, es sitzt bei großen Fahrern fast immer zu tief. Von der preiswerten Sorte ist der Fahrersitz, sein Gurt klemmt schon nach wenigen Kilometern. Der übersichtliche Armaturenräger stammt wie Hebel und Schalter noch aus einem betagten LKW-Modell der Münchner - nicht unbedingt ein Nachteil.



**Wendig und handlich - doch 19 m Wendekreis sind nicht so wenig.**

Ein kleiner Schönheitsfehler: Der Tempomatschalter neueren Datums ist noch ohne Funktion. Bei Elektrik und Elektronik halten die TEMA-Techniker den Ball flach - nur der Antrieb wird über einen CAN-Bus gesteuert. Die Kunden wird es kaum stören, einfache Ausfälle werden mit altbewährter Prüflampentechnik aufgespürt.

Wer den Opalin heute neu bestellt, bekommt ihn mit 250 PS starkem MAN-Sechszylinder, der die strenge EEV-Norm erfüllt. Die Linienzulassung gibt es auf Wunsch, der Opalin ist mit passender Bestuhlung auch im Intercity-Bereich einsetzbar. Mit 5 m<sup>3</sup> Kofferraum kann er größeren Kollegen das Wasser reichen, die seitlichen Kofferklappen öffnen Platz sparend parallel. Eine feine Einzelradaufhängung für die Vorderachse, im Gespräch ist die T-Joint-Konstruktion von Voith, ist auf die nächste Opalin-Generation verschoben, auch das EBS-Bremssystem

samt ESC (so heißt der ESP-Schleuderschutz bei TEMA) muss noch warten. **Unser Fazit.** Optisch taugt der TEMA Opalin 9 zum Pulsbeschleuniger, er ist auch nach Jahren noch prächtig in Form. Wenn das Argument nicht verfängt, kann der Opalin mit handfesten Argumenten punkten. Er ist ein gebrauchstüchtiger und fahraktiver Midi ohne Schnickschnack und Glamour, der mit bewährten Komponenten knapp kalkuliert für viele Kilometer gut ist. Reparieren und warten kann ihn jede halbwegs begabte Werkstatt, wenn die Ersatzteilversorgung klappt. Daran - und an der Termintreue der Fahrzeugauslieferung muss sich die TEMA-Organisation messen lassen, wenn sie in Deutschland Erfolg haben will.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)**

## **A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH - ET-Vertriebspartner für Omnibusse**

- Anlasser u. Lichtmaschinen • Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen • Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile • Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31  
 Telefon 03529/5743-0 · Fax -28  
[www.busfachhandel.de](http://www.busfachhandel.de) · [info@busfachhandel.de](mailto:info@busfachhandel.de)  
 D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81  
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683