



Für den Reiseleiter auf Dauer etwas eng:
der Temsa Safari



TEMSA SAFARI 10,6 M Mit der Messepremiere des Temsa Safari wollte der türkische Hersteller Temsa das Interesse deutscher Busunternehmer auf sich ziehen. Zusätzlich ergänzte Temsa sein Safari-Programm um eine preisgünstige 10,6 m lange Variante.

Viel Omnibus fürs Geld

Werden die Zeiten schlechter, wird gespart. Gute Zeiten für türkische Omnibushersteller, denn auf dem Prüfstand der Unternehmer stehen auch die Anschaffungskosten für ihre Fahrzeuge.

Omnibusse aus der Türkei genießen mittlerweile in Europa einen guten Ruf. Die Grundlage dafür haben Mercedes-Benz und MAN gelegt - mit soliden Produkten

made in Turkey zu günstigen Konditionen. In manchen Ländern, dort wo Unternehmer immer schon mit spitzer Feder zu rechnen hatten, wuchsen die Zulassungszahlen der Fahrzeuge aus türkischer Produktion in den vergangenen Jahren stetig. In Frankreich beispielsweise entwickelt sich der Safari von Temsa mit mehr als 200 verkauften Einheiten zum achtbaren Nischenprodukt. Moti-

viert von diesem Verkaufserfolg planen die Temsa-Strategen jetzt, den deutschen Omnibus-Markt schrittweise für sich zu erschließen.

Der Preis ist heiß

Worüber andere Hersteller nicht so gerne reden, hier gehört es zum Programm. Unser Kandidat wird für 168.000 Euro feilgeboten. Für den selben Betrag



Charme der 70er-Jahre: Armaturenbrett. Der Motor ist ein wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder D2866 LOH.

kann der Unternehmer auch den 12-Meter-Wagen mit identischer Ausstattung beziehen.

Ein verlockendes Angebot für beide Produkte, denn für den Preis erhält der Kunde einen Reisebus mit modernem

MAN-Fahrwerk und vielen hochwertigen Komponenten international bekannter Markenhersteller.

Moderne Technik kommt auch in der Fahrzeugfertigung zum Einsatz, ein Indiz dafür sind die bündig in die Seitenwände

geklebten Scheiben, glatte Außenflächen und gut schließende Türen und Seitenklappen.

Als Hochboden-Fahrzeug steht der Safari im Wettbewerb zu den Kombibussen auf dem Markt, als günstiger und ➤

Go west

Der türkische Omnibushersteller Temsa ist ein neuer Akteur auf dem deutschen Markt und dennoch kein Unbekannter. Waren bislang einzelne Produkte unter der Marke Liberty Bus in Deutschland vertrieben worden, so tritt man jetzt selbstbewusst unter dem eigenem Label auf. Hinter den fünf Buchstaben Temsa verbirgt sich ein Unternehmen der Sabanci-Holding, die mit über 74 Firmen global tätig ist. Die Geschäftszweige umfassen so unterschiedliche Bereiche wie die Herstellung von chemischen Produkten, Lebensmitteln und Automobilen. Mit über 32.000 Mitarbeitern zählt die Holding zu den großen Unternehmen des Landes.

Temsa wurde 1968 gegründet, 1987 begann das Unternehmen, mit dem Modell „Marathon“ Omnibusse zu bauen. Für den türkischen Markt waren es vor allem Fahrzeuge auf Mitsubishi-Basis, die den heimischen Erfolg der Marke begründeten. Bis

robuster Alleskönner ist er für den Schulbusbetrieb gewiss nicht zu schade. Die Höhe des Innenbodens erlaubt mit etwa 1.200 mm keine öffentliche Bebuschung, bietet dafür aber 6 m³ Kofferraum. Unser Testbus ist mit 10,66 m Länge ein kleiner „Großer“, denn er verfügt über das Fahrgestell seines 12 m großen Bruders. Somit kann er wie dieser vollbela-



Blick in die Temsa-Produktion. Für den Vertrieb in Deutschland ist der elsässische Händler Dietrich Carebus verantwortlich, sein Partner ist Schultz in Herxheim.

heute wurden etwa 6.000 Omnibusse produziert. Die Gesamtkapazität der Temsa-Produktion beträgt pro Jahr etwa 1.000 Omnibusse und 2.000 Midibusse.

Grundlage der Exportaktivitäten war die Entwicklung des Modells Safari. Auf der Basis von MAN- und neuerdings Volvo-Komponenten werden Standard-Fahrzeuge in

den zwei Längen 12 m und 10,66 m gebaut. Diese Fahrzeuge sind in den meisten europäischen Ländern homologiert, so auch in Deutschland. Für den Vertrieb in Deutschland ist derzeit der elsässische Omnibushändler Dietrich Carebus verantwortlich, Vertriebspartner von Carebus ist der Omnibushandel Schultz in Herxheim.

den 18 t wiegen, ohne diese Reserve mit 41+1+1 Sitzen je zu benötigen.

Robuste Qualität

Der Temsa Safari wurde für den türkischen Markt konzipiert, entsprechend massiv ist auch sein technisches Rückgrat. Beim Gerippebau ist Temsa konservativ: Das Grundgerüst besteht aus Vier-

kantstahlrohr, das mit einer Beschichtung und Teroson-Hohlraumversiegelung gegen Korrosion geschützt ist. Die Seitenwände werden aus verzinktem Stahlblech gefertigt, die Klappen aus korrosionsfestem Aluminium. Die Gerippekonstruktion ist kein Leichtbau, dafür aber verwindungssteif.

Das belastbare Fahrwerk, vom MAN Lion's Coach übernommen, ist auch für Schlechtwegstrecken konzipiert. Und um auf diese besondere Qualität hinzuweisen, traten die Temsa-Techniker mit einem in Frankreich zugelassenen Safari an - mit 18.600 kg Testgewicht bei in Frankreich zulässigen 19 t Gesamtgewicht. Um es vorweg zu nehmen: Der Temsa schlug sich mit dem Übergewicht von mehr als 2.600 kg sowohl bei den Fahrleistungen als auch beim Kraftstoffverbrauch recht beachtlich. Doch würden wir dem Produkt und den Temsa-Vertriebsleuten einen Bärenienst erweisen, würden wir auf diese Zahlen Bezug nehmen.



Die aus der türkischen Grammer-Produktion stammenden Sitze bieten den Gästen ordentlichen Sitzkomfort.

Das Design

Die ansprechende Optik des Safari macht neugierig. Die Proportionen des Fahrzeugs stimmen, das Erscheinungsbild wirkt zeitgemäß, an der Front mit acht kleinen Elipsoid-Scheinwerfern und einer tief gezogenen Windschutzscheibe. Integralspiegel komplettieren das harmonische Bild, in das sich auch die geschickt verkleidete Dachklimaanlage und das zeitlose Heck fügen. Weniger ansprechend ist der Innenraum gestaltet. Die Armaturentafel mit ihren Bedienelementen, die Innenverkleidungen und auch die Einbauten wie die Hecktoilette verbreiten den Charme der späten 70er Jahre. Die schlichten Sitzmöbel stammen aus der türkischen Fertigung von Grammer, bieten den Fahrgästen aber ordentlichen Sitzkomfort. Einzig der Reiseleiter wird auf langen Strecken wenig Freude mit seinem Stuhl haben - die Lehne steht zu steil, die Bedienung ist wenig praxistauglich, und die Beinfreiheit taugt allenfalls für Personen bis 1,70 m Größe. Putzig ist der Kühlschrank vor dem Reiseleiterplatz, mit kleiner Eingriffsluke und Platz für vielleicht 30 Getränkedosen, die tiefkalt serviert werden.

Im Einsatz

Machen wir uns mit dem Fahrerarbeitsplatz des Safari vertraut: Dominant

ist das etwas antiquierte, flach stehende Zweispeichenlenkrad, die LKW-Armaturen stammen aus dem MAN-Teileregale, gewöhnungsbedürftig sind die verstreut liegenden Schalter und Bedienelemente wie auch die fehlenden Ablagemöglichkeiten für Fahrer und Reiseleiter. Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit kommt man aber am Steuer des Temsa gut zurecht. Lenkung, Schaltung und Bremsen funktionieren ohne Fehl und Tadel. Freude am Fahren kommt auf, wenn der Einsatz über kurvenreiche Landstraßen führt.

Flink wie ein Wiesel nimmt unser kurzer Safari alle Biegungen und Kehren, das aufwändige Fahrwerk steckt dabei auch gröbere Straßenunebenheiten weg, ohne Fahrgäste und Fahrer mit lästigen vertikalen Schwingungen zu belästigen. Der kurze Safari geht auch auf der Autobahn gut zur Hand, der beruhigende Geradeauslauf spricht für die exakte Führung der Vorderräder und die wenig nervöse Lenkung. Ausreichend direkt ausgelegt vermittelt sie guten Fahrbahnkontakt, ohne den Kraftaufwand für den Fahrer zu übertreiben. Dazu passend der Schub des MAN-Sechszylinders: Obwohl mit reichlich Übergewicht unterwegs, stimmen Beschleunigung und Durchzug. Bei 100 km/h auf der Autobahn hat der 12-Liter-Motor genügend Reserven - mit 1.500 Umdrehungen im sechsten ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Fahrzeuglänge	10.660 mm
Fahrzeugbreite	2.500 mm
Fahrzeughöhe mit Dachklimaanlage	3.465 mm
Radstand	5.300 mm
Überhang vorn	2.180 mm
Überhang hinten	3.180 mm
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder (Typ D2866 LOH) mit externer und gekühlter Abgasrückführung, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, Abgasgrenzwerte nach Euro 3. Hubraum: 11.967 cm³, Leistung 265 kW (360 PS) bei 1.900 U/min. Maximales Drehmoment: 1.700 Nm bei 1.000 - 1.400 U/min.

Kraftübertragung: Manuelles Schaltgetriebe Typ ZF 6 S1600, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung 3,70

Fahrwerk

Achsen: Vorn MAN-Einzelradaufhängung V9-82SL, 2 Luftfederbälge und 2 Stoßdämpfer, Stabilisator, hinten MAN-Starrachse HOY 1175-02 mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern, Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsen, Lenkung: Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbremsen an allen Rädern, ABS und ASR, ZF-Intarder, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Fahrgastplätze/Preis

Fahrgastplätze: 41+1+1

Preis Testwagen: 168.308 Euro

Gang stehen unter Vollast 347 PS und 97 Prozent des maximalen Drehmoments (1.700 Nm) zur Verfügung, die den Safari im größten Gang über handelsübliche Steigungen rollen lassen. Auf der Landstraße rollen wir spritsparend mit 1.200 Umdrehungen bei Tempo 80 im sechsten Gang.

Der Fahrgastkomfort

Während der geschmeidige Federungskomfort eindeutig auf der Habenseite des Safari steht, sollte der Temsa-Kunde in Sachen Klimatisierung und Akustik mit Abstrichen leben können. Geheizt wird mit vier Bodengebläsen und eine Warmluftverteilung über seitliche Bodenkanäle. Wie in den meisten Kombibussen auf dem Markt, fehlt auch im Temsa ein kostenintensives Be- und Entlüftungssystem.

Die auf unserem Testbus installierte Dachklimaanlage sorgte zwar lautstark für eine Kaltluftdusche im Vorderwagen, während sie im Fahrzeugheck gegen die Wärmeabstrahlung des Motors vergeblich ankämpfte. Belästigt werden die Passagiere im Safari-Heck auch durch laute

Kleines und Feines aus Linz

Das traditionsreiche Linzer Unternehmen Pucher ist seit 50 Jahren als Fahrzeugbauer und -ausstatter europaweit tätig. Die



Der Pucher Elite auf Basis eines Mercedes-Vario

großen öffentlichen Erfolge blieben zum Teil bislang im Verborgenen, weil Pucher in den letzten Jahrzehnten überwiegend

Ausstellungsfahrzeuge im Namen bekannter Markenhersteller im deutschsprachigen Raum produzierte. Seine eigenständige Fahrzeugpalette präsentierte Pucher erstmals auf der IAA 2000 in Frankfurt. Auf der diesjährigen IAA zeigte Pucher drei neue Bus-Modelle,

- den 17-Sitzer Pucher Elegance auf Basis Mercedes Sprinter;
- den Pucher Trendino, wahlweise mit 17 oder 20 Sitzen erhältlich auf Basis Iveco Daily (wie alle Modelle mit Panorama-Thermo-Scheiben und großem Einstieg mit elektrisch betätigten Außenschwingtüren ausgestattet);

- den Pucher Elite auf Basis eines Mercedes Vario mit 25 oder 29 bequemen Sitzplätzen.

Resonanzen der Antriebsaggregate. Schaltet der Motorlüfter bei Bergfahrten zu, schwillt in der letzten Sitzreihe der Lärmpegel unter Last auf bis zu 80 dB(A) an.

Ernste Ambitionen

Der Temsa-Auftritt auf dieser IAA unterstreicht die ernsthaften Absichten des türkischen Herstellers, sich in Deutschland Marktanteile zu erobern. „Das geht nur Schritt für Schritt“, meint Caner Yurtsever, der zuständige Area-Sales-Manager der Marke. Und für die ersten Gehversuche auf dem deutschen Markt hat sich Temsa die Beraterdienste von Bob Lee, dem ehemaligen Neoplan-Chef, gesichert.

Der Temsa Safari ist ein anspruchsvoller Ausflugsbus, der problemlos auch längere Transferfahrten absolviert. In der von uns gefahrenen kurzen Version überzeugt die Wendigkeit des Konzepts und

die Alltagstauglichkeit. Aufbau und Fahrgestell sind wartungsfreundlich, für den Service hier zu Lande soll das MAN-Netzwerk sorgen. Für sein Geld erhält der Unternehmer zwar kein Imageprodukt, aber ein Fahrzeug, mit dem er Geld verdienen kann.

Für einen nachhaltigen Erfolg auf dem deutschen Markt empfehlen wir ein wenig Produktpflege: fürs Auge Feinschliff bei der Innenausstattung und eine zeitgemäße Klimaanlage für das Wohlbefinden. Von elementarer Bedeutung ist aber eine bessere Isolierung des Innenraums gegen die Wärmeabstrahlung im Heck. Damit sollten die Techniker auch die Geräuschemissionen des Antriebs in Griff bekommen. Für die meisten Unternehmen wird wohl die längere 12-Meter-Variante des Safari von Interesse sein, die mit bis zu 59 Sitzplätzen „mehr Omnibus fürs gleiche Geld“ bietet.

WOLFGANG TSCHAKERT