



Alternative in der Schwachlastzone: Der Low-Entry-Midi von Temsa ist kompakt und wendig, kann aber bis zu 70 Fahrgäste befördern.

Kompakt, günstig, rustikal

Wenn ein vollformatiger Stadtbus zu groß ist und ein Kleinbus nicht reicht, spielt sich der Temsa-Midi in den Vordergrund. Auf nicht mal 10 m Länge bietet er Platz für 70 Fahrgäste und ordentlichen Fahrkomfort.

Im städtischen Revier macht sich die Marke Temsa rar, nach Anfangserfolgen konnten sich die Avenue-Stadtbuse im deutschen Markt nicht behaupten. Eine Hausnummer kleiner, in der Nische der kleinen Linienbuse, bietet Temsa allerdings weiter fleißig mit. Das Produkt heißt MD9 LE und gilt schon seit Jahren als Geheimtipp für enge Innenstädte und kleinere Kommunen. Der Midibus mit Low-Entry-Einstieg aus dem Temsa-Werk Adana ist der Bestseller der Marke. Weil Fuhrparks auch kleinere Fahrzeuge benötigen, die wendiger

und vielleicht auch sparsamer fahren. Genau das wollen wir wissen. Wie schlägt sich der knuffige Temsa auf dem Stadtkurs, wie macht er sich in der Umlandanbindung?

Zuerst die harten Fakten

Der Linien-Midi misst in der Länge 9,50 m und kommt seinen Fahrgästen bis zur Hinterachse stufenlos niederflurig entgegen. Zulassungsfähig ist er nach Klasse 1 und 2, mit Gurten an den Sitzen darf er 100 km/h schnell fahren. Auch die Gewichtsbilanz des Temsa LE kennt keinen Makel. Als 14,4-Tonner darf er je nach Ausstattung bis zu 70 Personen aufnehmen. Auf die Waage bringt der Temsa gut 12.300 kg, testfertig ballastiert und vollgetankt. Was nominell eine 68-prozentige Auslastung bedeutet – in unserem konkreten Fall wären es 89 Prozent, der weiße MD9 LE ist für 53 Personen zugelassen, die der stämmige 14-Tonner quasi mit links packt.

Sein Wettbewerbsumfeld ist mittlerweile stark besetzt, der Low-Entry tritt gegen die kurzen Großbuse von Mercedes, MAN, Solaris und Iveco an. Die sind alle ein wenig länger, breiter, teurer, auch schwerer. Noch etwas leichter dürfte nur der neue 9,9 m lange Citea LLE von VDL sein. Und nur zum Vergleich: In



der gleichen Preislige spielt der dreiachsige Niederflermidi Sprinter 77, der allerdings nur für maximal 40 Fahrgäste befördert.

Optisch bietet der kompakte Temsa keine Überraschungen. Er tritt solide auf - mit glatten Oberflächen, bündigen Scheiben und stimmigen Proportionen weist er sich noch immer als moderner Omnibus aus. Vielleicht auch, weil die Designer sich eher einer konventionellen Handschrift befleißigten, altert der MD9 nur wenig. Rechts im Heck die Klappe, ein Bruch in der Linienführung, das könnte man besser machen. Und gegen die einteilige Verblechung auf der linken Seite sprechen teure Anfahrtschäden, wir würden zu einer Segmentierung raten. Aber an der Solidität gibt es keine Zweifel, der aus rostfreiem Stahl gebaute MD9 LE fühlt sich so fest wie eine Burg an.

Kein Mut zur Farbe

Eine schlanke Tür vorn und ein breites Portal mittschiffs geben den Weg ohne Stufen frei in den Fahrgastraum. Natürlich mit Klapprampe, die Stehplatzinsel bietet auch Befestigungspunkte für Rollstuhlfahrer. Die Aussicht durch



Schlichtes Cockpit, einfache Bedienung, viel Platz für Langbeiner

ANZEIGE



große Seitenscheiben ist prima, bei Low-Entries keine Selbstverständlichkeit. Durchaus strapazierfähig sieht der Innenraum aus, alles etwas altbacken in Grautönen, etwas Mut zu Farbe könnte hier Wunder wirken. Mit 29 Sitzen plus drei Klappstühlen ist unser Testkandidat reichlich bestuhlt, die bequemen Optima-Sitze von Inova bieten sogar verstellbare Rückenlehnen und 3-Punktgurte. Ist der

Omnibus mal voll besetzt, mangelt es an Haltemöglichkeiten. Nur wenige senkrechte Haltestangen, die Handläufe liegen zu hoch und zu weit außen. Wer sich an die zahlreichen Halteschlaufen klammert, fuchelt mit seinen Armen vor den Köpfen der sitzenden Mitfahrer - das sollte man schleunigst ändern. Zwei moderate Stufen führen ins voll bestuhlte Heck, erst vor der letzten Reihe wird die Stehhöhe knapp. Der Mittelgang fällt etwas knapper aus, schließlich misst der MD9 in der Breite nur 2,40 m.

Zur Standardausstattung zählt eine automatische Klimaanlage, die ziemlich kräftig und lautstark in den Raum pustet. Sie stammt, im Gegensatz zur Spheros-Anlage im MD9 Coach, vom türkischen Lieferanten Safkar. Der Klimakompressor ist motorfest montiert, so werden die Vibrationen von den aufwändigen Motorlagern eliminiert. Der Euro-6-Diesel im Heck stammt von Cummins, die türkischen Techniker haben dem 6,7 l kleinen Sechszylind-



Schmalere Einstieg vorn, bedingt durch den knappen vorderen Überhang.

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 · info@busfachhandel.de
D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683

Technische Daten: Temsa MD9 LE



Was unser Tester sagt

Wolfgang Tschakert

Antrieb

- + ausreichend kräftiger Sechszylinder-Diesel
- + kultivierte Laufeigenschaften
- + ausreichende Fahrleistungen
- + günstiger Kraftstoffverbrauch
- überflüssige Schaltvorgänge

Fahreigenschaften

- + leichtfüßig sicheres Fahrverhalten
- + stabiler Geradeauslauf
- + vorbildliche Federung
- + standfeste Bremsanlage

Fahrgastkomfort

- + guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung)
- + - kräftige, aber laute Klimaanlage
- + leise Antriebsgeräusche im Heck
- laute Reifenlaufgeräusche
- Mitteltür schließt mangelhaft
- wenige Haltestangen, Handläufe und Halteschlaufen falsch platziert

Fahrerarbeitsplatz

- + einfache Fahrzeugbedienung
- + viel Platz im Cockpit
- altertümliche Pedale
- mäßige Verarbeitung



Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe (mit Klimaanlage)	9.496 x 2.400 x 3.132 mm
Radstände	4.600 mm
Vorderer/hinterer Überhang	2.890/3.315 mm
Wendekreis	16.600 mm
Kraftstofftank	200 l
Adbluetank	38 l
Zul. Achslasten VA/HA	5.000/9.400 kg
Zul. Gesamtgewicht	8.970 kg
Leergewicht lt. Hersteller	18.000 kg
Testgewicht	12.325 kg

Motor

Cummins-Sechszylinder-Diesel ISBe6,7, Turbolader und Ladeluftkühler, elektronisch geregelte Common-Rail-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und DPF

Hubraum	6.700 cm ³
Lesitung	187 kW/254 PS bei 2.100 U/min
Drehmoment	982 Nm bei 1.200 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Automatikgetriebe Allison Typ T280R, einfach übersetzte Hypoidachse, Übersetzung i = 4,3.

Fahrwerk

Luftfederung mit Kneelingfunktion, ZF-Vorderachse RL 55 EC mit Einzelradaufhängung, starre Hinterachse MB HO4. Bereifung 265/70 R 19,5

Lenkung

Hydraulische Lenkung ZF 8098 Servocom.



Gut gefülltes Midi-Heck: Cummins-Sechszylinder mit 250 PS, motorfester Klimakompressor, Lüfterantrieb mit Kardanwelle und Viscokupplung.

Bremsanlage

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

Heizung/Klima

Gebläseheizung, Standheizung Spheros Thermo E-320 mit 32 kW; Dachklimaanlage von Safkar, 24 kW Kälteleistung, klimatisierte Frontbox.

Fahrgastkapazität

Sitz-/Stehplätze 29 + 3/21

Preis

Testwagen 145.000 Euro

Die Messwerte

Testbedingungen:

22°C, trocken

Gefahrene Kilometer:

147,1 km

Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch

29,13 l/100 km

Kraftstoffverbrauch

Konstantverbrauch bei 50 km/h
16,13 l/100 km

Konstantverbrauch bei 60 km/h
17,71 l/100 km

Stadtlinienkurs

38,91 l/100 km
bei Durchschnittsgeschwindigkeit 21,54 km/h

Überlandlinie

24,50 l/100 km
bei Durchschnittsgeschwindigkeit 42,56 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung 0-30/40/50/60/80 km/h
6,5/10,1/14,5/20,7/35,1 s

Innengeräusche in dB(A)
50 km/h Front/Mitte/Heck
58,8/65,5/66,6
60 km/h
67,1/70,0/67,9
80 km/h
71,3/78,9/68,7

Niederflurzone bis zur Fahrzeugmitte: genügend Platz für 21 stehende Fahrgäste

der, der auch in anderen Produkten des Hauses Verwendung findet, den Vorzug gegeben. Im MD9 LE leistet er 250 PS bei 2.100 Touren, knapp 1.000 Nm Drehmoment nehmen sich vielleicht etwas bescheiden aus. Aber in der Praxis macht der Sechszylinder keine schlechte Figur, zumal ihm die Allison-Automatik im Anfahrbereich mit dem Wandler zu Hilfe eilt. Der Antritt ist ausreichend kräftig, mit seinen Beschleunigungswerten bleibt der kompakte Temsa eher Kaltblut als Rennpferd. Er hat ja auch mit langen Übersetzungen zu kämpfen, bei Tempo 60 im sechsten Gang kurbelt der Sechszylinder mit gerademal tausend Touren. Das dämpft das Temperament, macht sich aber mit genügsamen Kraftstoffverbräuchen bemerkbar, über die abschließend noch zu reden ist.

In der Stadt, über Land

Im städtischen Fahrbetrieb kann man dem Temsa nur schwerlich am Zeug flicken. Auch wenn der Fahrer ohne VDV-Cockpit auskommen muss, ist er mit dem MD9 schnell auf Du. Die Funktionen sind schnell erlernt, vielmehr erleichtert die gute Übersicht den Fahrerjob. Die flinke Lenkung geht gut zur Hand, nur die altertümlich schwergängige Lenkradverstellung, auch die stehenden Pedale fallen wieder unangenehm auf. Dafür fährt das ungewöhnlich gut komponierte Fahrwerk Sympathiepunkte ein, nicht nur beim Fahrpersonal. Sehr präzise folgt der Temsa den Lenkbefehlen, die neue Midi-Vorderachse (Einzelradaufhängung!!) von ZF präsentiert sich in Bestform. Und die exakt geführte Antriebsachse, die ungewöhnlich aufwändig mit vier Federbälgen federt, wird nach wie vor bei Daimler beschafft. Kleine, große

oder tiefe Bodenwellen steckt der MD9 LE elegant weg, das kann kein großer Bus besser. In der Stadt verblüffend: Der Zehnmeter-Bus dreht fast auf der Stelle. Nicht so toll, aber Einstellungssache: Die Innenschwenktür in Fahrzeugmitte schließt nur mangelhaft.

Der Fahrer freut sich, endlich mit dem flinken Temsa ein paar Kilometer weiter fahren zu dürfen. Man muss sich auch nicht scheuen, Temsa-Fahrgästen längere Umlandkurse zuzumuten. Mit ansprechendem Federungskomfort, guten Sitzen und angenehmer Geräuschkulisse erledigt der kleine LE den Job ohne Beanstandung. Der MD9 LE ist schnell genug dafür, wie seine Fahrleistungen nachweisen. Die Bremsanlage ist hohen Geschwindigkeiten jederzeit gewachsen, ESP ist serienmäßig an Bord. Im Innenraum trägt der Temsa Gepäckablagen (optional), gelochte natürlich, sie fassen Rucksäcke, gern auch größere Taschen. Für den alpinen Raum, wo er gute Dienste leistet, ist der Anbau eines Skiträgers schon vorbereitet.

Fazit

An der Tankstelle steigt die Spannung. Auf der Stadtlinie, die genügsamen 12-m-Bussen heute rund 45 l/100 km abverlangt, nimmt der vergleichsweise preiswerte MD9 (mit 48 Fahrgästen) nur 39 l/100 km zu sich. Auf lange Sicht lohnt es sich, auf Schwachlastkursen kleinere Busse fahren zu lassen. Das gilt erst recht für Umlandverkehre: Hier hält der kompakte Temsa die größeren Kollegen energisch auf Distanz, fast 20 Prozent weniger Kraftstoff bei gleichen Umlaufgeschwindigkeiten. Schon bei der Beschaffung punktet der kleine Low-Entry aus der Türkei mit günstigen Konditionen, lauert da nicht irgendwo ein Pferdefuß? Es geht nur um Details: So haben wir offene Verkabelung im Fahrerfußraum gefunden, unschöne Schweißnähte und billige Verschraubungen. An dieser Stelle noch ein Tipp: nicht die serienmäßige Bridgestone-Bereifung wählen, die heult bei höheren Temperaturen unheimlich. Wir meinen: Nach sechs Jahren Bauzeit hätten der MD9 und auch der LE eine Modellpflege verdient. Wer aber eine gute Temsa-Werkstatt an seiner Seite weiß, ist mit dem Temsa Low-Entry gut bedient.

Wolfgang Tschakert



Die Bus-Fahrt auf Ihrem Tablet

Lesen Sie ab sofort die Bus-Fahrt auch auf Ihrem Smartphone oder Tablet! Wir bieten Ihnen eine App, die für alle Smartphones und Tablets mit iOS- und Android-Systemen optimiert ist. Sie können die App kostenfrei im Apple App-Store oder im Google Play Store herunterladen. Anschließend können Sie die digitalen Ausgaben in der Kiosk-App freischalten oder kaufen!

Nutzen Sie die Vorteile der Magazin-App

- Gesamtes Heft auf Ihrem Tablet
- Feedback- und Empfehlungsfunktionen
- Archiv
- Seitenvorschau
- Lesezeichen
- Inhaltsverzeichnis
- Offline-Magazin



JETZT
BIS ZUM 31.1.2017
GRATIS TESTEN!

Freischaltcode:
Bus-Fahrt-Winter-
2017

