



Mit 12,8 m Länge, 57 Fahrgastsitzen und gutem Fahrkomfort bietet der verlängerte Temsa Safari Intercity einen hohen Nutzwert im Regionalverkehr.

Mit Volldampf in die Nische

Der türkische Hersteller Temsa macht Ernst – mit deutlich mehr Markt-Know-how drängt er jetzt auf den deutschen Markt. Eine neue Kreation ist der 12,8 m lange Überland-Linienbus Safari Intercity, mit dem man Setra und Co. Kunden abjagen möchte.



Die Dachklimaanlage wurde zu Gunsten der Hinterachslast nach vorne verlegt, die Seitenscheiben sind doppelverglast.

So schnell kann ein Außenseiter zum ernsthaften Wettbewerber werden: Mit dem Zuschlag der österreichischen Postbus AG für 59 Zwölfmeter-Safaris ging ein Raunen durch die europäische Omnibusszene. So ganz hatte man Temsa noch nicht auf der Rechnung, wenn es um Großaufträge von Renommierkunden ging. Die Entscheidung zu Gunsten von Temsa erklärte Postbus-Vorstand Werner Ott mit den günstigsten Beschaffungs- und Life-Cycle-Kosten. Wobei die Life-Cycle-Kosten von den Herstellern garantiert werden müssen – Temsa präsentierte den Österreichern dafür eine Bankbürgschaft.

Offensiv werden die Türken auf breiter Front. In Frankreich rollen mehr als 200 Temsa-Fahrzeuge zur Zufriedenheit ihrer Betreiber – meist als spartanische Schulbusse, die in Frankreich günstig und genügsam sein müssen. In Brüssel wurde eine Vertriebszentrale zur Koordi-

Als technischen Berater konnte Temsa mit Bob Lee einen kompetenten Designer und Produktentwickler gewinnen.

nation der europäischen Vertriebsaktivitäten gegründet. Als technischen Berater konnten die Türken mit Bob Lee einen kompetenten Designer und Produktentwickler gewinnen. Gleichzeitig weiteten die Temsa-Leute ihre Safari-Produktpalette aus – der Safari ist jetzt in den Längen 10,66 m, 12 m und 12,8 m zu bekommen, auch an eine bezuschungsfähige Bodenfläche von 860 mm hat man dabei gedacht. Noch immer setzt man für die westeuropäischen Märkte auf die technische Kompetenz des Lieferanten MAN, der die Fahrwerkskomponenten und den Antriebsstrang beisteuert und für den Service der Busse sorgen soll.

Unser Testfahrzeug ist nicht der erste Vertreter seiner Marke, der bei der Busfahrt zu einer ausgiebigen Erprobung antrat – bereits im Herbst letzten Jahres hatten wir mit einem 10,66 m langen Temsa Safari die Ehre. Damals sahen wir Licht und Schatten, das Produkt passte in Ausstattung und Größe nicht so recht zu den gängigen Kriterien in Deutschland und entsprach noch nicht den hohen Anforderungen deutscher Kunden. Umso kritischer näherten wir uns jetzt dem aktuellen Probanden.

Mit seiner Länge trifft er den Ruf der Unternehmer nach mehr Nutzwert, mit

57 bequemen Fahrgastplätzen, Sicherheitsgurten auf allen Sitzen und einem demontierbaren Stehperron in Fahrzeugmitte hat der Safari Intercity 12,8 alles, was die langen Zweiachser des Wettbewerbs bieten können. Ein breiter Mitteleinstieg mit zweiflügliger Außenschwingtür bietet einen bequemen Aufstieg auf 860 mm im Mittelgang. Die Stehhöhe innen reicht selbst für die größten Mitfahrer, der große Luftraum hält selbst im Hochsommer die Innentemperaturen erträglich. Unser Fahrzeug stellt der diesjährige Rekordsommer vor kein Problem – die im heißen Süden erprobte Klimaanlage kühlt das in der Sonne aufgeheizte Fahrzeug schnell auf moderate 25°C ab. Die lautstarke Kaltluftdusche aus den Düsen über den Sitzen, die wir im letzten Test noch monierten, ist einer vernünftigen Luftverteilung und deutlich leiseren Gebläsen gewichen. Wie in Wettbewerbsprodukten tritt die gekühlte Luft über den Seitenscheiben und im Gepäckfach aus. Auf Wunsch kann für kalte Regionen auch eine Dachheizung zusätzlich zu den Seitenwandkonvektoren installiert werden. Der deutsche Importeur verzichtet hier auf die billigeren Untersitz-Heizgeräte, die gegen Minderpreis aber lieferbar sind.

Im Innenraum herrschen Blautöne vor, die von den signalgelben Handläufen an der Gepäckablage und senkrechten Haltestangen kontrastiert werden. Auch die Einstiegsstufen vorn und hinten sind mit gelbem Antirutschbelag bezogen. Die Hochlehner-Sitze mit starren Rückenlehnen stammen aus türkischer Kiel-Produktion und vermitteln einen bequemen und stabilen Eindruck. Der nachgemessene

MESSWERTE

Verbrauch

Autobahn	
bei Ø 97,2 km/h	28,7 l/100 km
Landstraße	
bei Ø 64,9 km/h	38,2 l/100 km
Bergwertung (Ø 10 % Steigung)	
bei Ø 42,2 km/h	221,1 l/100 km

Testverbrauch gesamt

gefahrte km	356 km
Verbrauch Ø	35,5 l/100 km

Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	22,1 s
0 – 80 km/h	36,0 s
0 – 100 km/h	50,4 s
Elastizität	
80 – 100 km/h, 12. Gang	23,42 s

Innengeräusche

Unterdeck/Oberdeck

bei 80 km/h	
Front	65,7/62,2 dB(A)
Mitte	63,9/58,6 dB(A)
Heck	63,6/62,0 dB(A)
bei 100 km/h	
Front	68,7/65,8 dB(A)
Mitte	66,3/58,5 dB(A)
Heck	66,3/63,9 dB(A)

Wetter

30° C, sonnig, starker Wind

Ø = Durchschnitt

sene Sitzteiler bewegt sich zwischen minimal 690 und 703 mm und lässt auch Normaleuropäern genug Beinraum. Während man im Vorderwagen uneingeschränkt gut sitzt und fährt, stellen wir im Heck noch immer starke Antriebsgeräusche und eine Aufheizung des Fahrzeugbodens fest. Im Winter kann man mit der Fußbodenheizung gut leben, im Sommer wird es aber zur Belastung.

Von außen betrachtet zählt der Temsa Safari zu den zeitlosen Erscheinungen, die zwar gefällig sind, aber kaum Emotionen wecken. Die Proportionen stimmen trotz Radstandsverlängerung, auffällig ist allein die Dachklimaanlage, die zur Entlastung der Hinterachse ➤



Das Armaturenbrett des Safari setzt kein Glanzlicht, das große Lenkrad stammt aus dem F2000-Baukasten von MAN.



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	12.800 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe	3.460 mm
Radstand	6.850 mm
Überhang vorn/hinten	2.720/3.230 mm
Leergewicht	13.660 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastplätze	57+1+1
Preis	185.000 €

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter MAN-Reihensechszylinder Typ D2866 LOH28, mit externer und gekühlter Abgasrückführung, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 11.967 cm³, Nennleistung 265 kW (360 PS) bei 1.900 U/min, max. Drehmoment 1.700 Nm bei 1.000 bis 1.400 U/min.

Kupplung:

manuelles Schaltgetriebe ZF 6 S 1600, einfach übersetzte Hypoidachse, Achsübersetzung 3,70

Fahrwerk

vorne MAN-Einzelradaufhängung V9-82 SL, zwei Luftfederbälge und zwei Stoßdämpfer Stabilisator; hinten starre MAN-Hypoidachse HOY 1175-02, vier Luftbälge, vier Stoßdämpfer.

Bereifung: 295/80 R 22,5.

Bremsen: Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage, Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse, ABS und ASR, ZF-Intarder, Servocom-Lenkung ZF 8098.

Sonderausstattungen

Beifahrersitz mit Schnellverschluss	650 €
Konvektorenheizung mit zusätzlichen Heizgebläsen	2.000 €
Tempomat	700 €
Rollstuhlrampe, klappbar	850 €
Rollstuhlhebelift	8.750 €
Seitliche Verstellung der Sitze	1.600 €

nach vorne verlegt wurde. Mit bündig geklebten Scheiben wirkt der Temsa rundum glatt und waschanlagenfreundlich.

Auch wenn der lange Safari kein ausgesprochenes Beau ist, kann er in der Praxis mit seinem hohen Nutzwert glänzen. Mit 6 m³ Gepäckraum ist der Safari Intercity 12,8 schon tauglich für Flughafenstransfers. Auch der gelegentliche Ausflug am Wochenende stellt den langen Temsa vor kein unlösbares Problem. Voll klimatisiert, mit einem optionalen Reiseleitersitz und kleinem Frontkühlschrank ausgestattet, geht es in Richtung

Nichts steht im Wege, und schon gar nicht das Fahrwerk. Es zählt nämlich zu den absoluten Schokoladeseiten des Temsa, der auf 6,85 m verlängerte Radstand lässt ihn bei hohen Autobahngeschwindigkeiten noch ruhiger auf der Straße liegen als seine kleineren Brüder.

Berge oder zu Sportveranstaltungen. Nichts steht im Wege, und schon gar nicht das Fahrwerk. Es zählt nämlich zu den absoluten Schokoladeseiten des Temsa, der auf 6,85 m verlängerte Radstand lässt ihn bei hohen Autobahngeschwindigkeiten noch ruhiger auf der Straße liegen als seine kleineren Brüder. Die Einzelradaufhängung der Vorderachse glänzt mit einem mustergültigen Abrollkomfort und präziser Radführung. Auch über der gut ausbalancierten Hinterachse ist der Fahrgast gut untergebracht. Enge Kehren auf Bergstraßen wollen aufgrund des langen Radstands mit etwas Bedacht angegangen werden, um lästige Rangiermanöver zu vermeiden. Uneingeschränkt kann aber gelten: Die Ziele, die mit einem Zwölfmeter-Bus angefahren werden, sind auch mit dem langen Temsa erreichbar.

Was für das Fahrwerk gilt, möchten wir auch dem Antrieb bescheinigen. Verunftgeprägt ist die Entscheidung für den 360 PS starken Reihensechszylinder von MAN, der mit 1.700 Nm maximalem Drehmoment zu den starken Antrieben seiner Klasse zählt. Im Antritt zeigt sich der 12-Liter-Motor ausgesprochen kräftig, mit der vollen Wucht der 1.700 Nm schiebt der kultivierte Euro-3-Diesel schon bei 1.000 Umdrehungen an, bei 1.400 Umdrehungen kann er schon mit 326 PS Leistung dienen. Und so sind hohe Drehzahlen nur selten nötig, um selbst mit vollem Klimabetrieb gute Fahrleistungen zu erzielen.

Passend zu Motor und Einsatzzweck abgestimmt zeigt sich auch das sechsstu-



Pneumatische Türen, an der Front mit einem Türblatt, in der Mitte zweiflügelig

fige ZF-Schaltgetriebe 6 S-1.600, das zwar über einen langen Schaltstock bedient wird, dafür aber ausgesprochen leichtgängig und flink zur Hand geht. Bei Tempo 100 werden im sechsten 1.700 Motordrehungen nötig, bei 80 km/h noch 1.400 und bei 60 km/h noch 1.100 Kurbelwellen-Umdrehungen. Damit ist es möglich, große Teile des Fahrprogramms im größten Gang zu absolvieren. Das schlägt natürlich positiv auf den Kraftstoffverbrauch und den Verschleiß nieder, was die Kostenrechnung schön.

Ein Wort noch zur Lautstärke, die wir im letzten Safari-Test noch zu beanstanden hatten. Der Antrieb hält sich mit seiner Geräuschkulisse weitgehend im Hintergrund. Bis 60 km/h ist der Temsa



Wenig spektakulär ist der Innenraum mit hoch/festen Sitzen – das Zirpen der Haltestangen und Gepäckablagen verrät Vibrationen, die auf die Karosseriestruktur übertragen werden.



Im Mitteleinstieg 1.250 mm Breite und 340 mm Einstiegshöhe, signalgelber Antirutschbelag auf den Stufen

sogar ausgesprochen leise, legt aber bei höheren Geschwindigkeiten kräftig zu. Mit verantwortlich dafür ist die relativ starre Motorlagerung, die selbst die Vibrationen des Klimakompressors im Fahrzeug spürbar überträgt.

Beim Thema Sicherheit ist der Temsa Safari kein Vorreiter. Er brems mit pneumatischen Scheibenbremsen an allen Rädern nicht besser und nicht schlechter als die meisten seiner Wettbewerber. Ein elektronisches Bremssystem (EBS) wird weder für Geld noch gute Worte geboten, ebenfalls kein ESP.

Wie bei anderen Wettbewerbsprodukten auch liegt der Entwicklungszeitpunkt des Safari schon Jahre zurück. Damit fehlen noch wichtige Grundvoraussetzungen wie eine CAN-Bus-vernetzte Elektronikstruktur, über die aber die nächste Fahrzeuggeneration bereits verfügen soll. Wie die Fahrgäste ist auch der Fahrer im zweckorientierten Temsa vernünftig untergebracht. Der Fahrersitz ist nicht opulent geschnitten, bietet aber einen integrierten Sicherheitsgurt. Das antiquiert große Lenkrad lässt sich in Höhe und Neigung verstellen, der Kraft- und Zeitaufwand für die beiden Verstellhandräder ist aber beträchtlich. Dafür lässt sich der lange Temsa einfach lenken, auf schnellen Passagen exakt und mit wenigen Korrekturen, im Stadtbereich und bei Rangierarbeiten leichtgängig und ausreichend di-

rekt. Der Armaturenräger samt Instrumente stammt von MAN und gibt keine Rätsel auf. Funktional stellen wir jedenfalls keine Mängel fest, vielleicht läuft der Safari dem Zeitgeschmack etwas hinterher. Wenig attraktiv ist die Ablagensituation für den Fahrer und die verschraubte Blechblende rechts neben dem Armaturenbrett, wo im Reisebus die Audioanlage sitzt. Jenseits aller Ästhetik aber würde auf unserer Wunschliste ein eigener Klima-Wärmetauscher für den Fahrer stehen.

Ist der aufgewertete Temsa Safari das Fahrzeug, auf das die Unternehmer in Zeiten schwindender Erlöse warten? Mit einem Einstandspreis von 185.000 Euro kann der lange Temsa seine direkten Wettbewerber um etwa 40.000 Euro unterbieten. Die Ausstattung ist komplett, für ein dichtes Servicenetz sorgt der Lieferant MAN. Die Serviceintervalle liegen mit 45.000 Kilometern im Linienverkehr (bei Einsatz von Synthetiköl) im oberen Bereich der Anbieter. Sind die Betriebskosten auch günstig zu kalkulieren, so bleibt doch der Wertverlust der Fahrzeuge eine schwer zu rechnende Größe. So empfiehlt sich der sitzplatzoptimierte Safari Intercity 12,8 als robustes Fahrzeug für den regionalen Einsatz, im Berufsverkehr und als Schulbus. Wer ihn länger fährt, hat mehr davon.

WOLFGANG TSCHAKERT