



Modernes LD-Cockpit: Genug Platz für den Fahrer, moderner Ergonomiestandard



Eng bestuhlt ist der Mitteldecker LD von Temsa und bringt immerhin beachtliche 63 Sitzplätze auf 13 m Länge unter



Schnörkelloses Zweckdesign: Die beiden Längen (12,3 m + 13,05 m) variieren im Radstand

Bustest: Temsa LD13 und seine Kollegen Euro 6 steht! MD 9: Zeug zum Bestseller

Die Marke Temsa geht mit frischen Modellen in die Offensive. Universell und überraschend fahrtaktiv präsentiert sich der Mitteldecker LD, der Hochdecker HD löst die Safari-Baureihe ab. Der Midi MD9 fährt prima und hat das Zeug zum Bestseller seiner Klasse.

Die LD-Premiere im Herbst 2013 fiel etwas dürrig aus, die Marke Temsa teilte sich in Kortrijk mit dem Yutong-Importeur Dietrich erstmals eine Halle. Dann wurde es ruhig um die mittlere Temsa-Baureihe, erst zur IAA 2014 war sie wieder zu sehen. Jetzt, mit gesicherter Belieferung von Euro 6-Motoren, soll es auch in Deutschland wieder voran gehen. Zuletzt waren die Verkaufszahlen auf rund 50 Einheiten gesunken. Im Hintergrund hatte es kräftig rumort. Temsa Europe wurde zu einem neuen Geschäftsmodell umstrukturiert, die deutsche Temsa-Organisation zog nach Bad Rappenau um und wird jetzt von einer neuen Geschäftsführung verantwortet. In den letzten Monaten kursierten gar Gerüchte, die Inhaber-Familie Sabanci wäre an einem Verkauf von Temsa interessiert. Umut Kamay winkt ab: „Die Gerüchte gibt es schon länger,

sie werden von unseren Wettbewerber gestreut und am Leben erhalten“. Die Marke Temsa nimmt einen neuen Anlauf, erklärt der neue Temsa-Geschäftsführer in Deutschland. Der Omnibushersteller Temsa hat sich strategisch neu aufgestellt. Kein Grund zur Panik, in der Türkei sei Temsa Hauptdarsteller mit rund 29 Prozent Marktanteil, in Europa konnte man trotz widriger Umstände 3,4 Prozent der Omnibusnachfrage für sich behaupten. Und in Deutschland müsse der Fokus künftig verstärkt auf After-sales-Aktivitäten und das Marketing gerichtet werden, um bei den Unternehmen Vertrauen zu schaffen.

HD folgt auf Safari und legt ein paar Kilo zu

Für die erste Verkostung steht ein 12,3 Meter langer Saphir-Hochdecker bereit, ein Fahrzeug, das konzeptionell weitgehend baugleich mit dem



Die Temsa Deutschland Verantwortlichen v.l.: Bulkan Karsak, Vertrieb, Umut Kamay, Geschäftsführer, Mustafa Bolahatoglu, Leitung Technik

neuen HD daher kommt. Der Vorgänger Safari wurde speziell für Europa gebaut, mit einer Edelstahlstruktur und speziellen Komponenten. Jetzt wird vereinheitlicht. Sowohl der Saphir als auch der HD besitzen eine Schwarzstahl-Struktur, die tauchgründigt wird. „Wir haben ein paar Kilo zugelegt“, gesteht der Techniker Mustafa Bolahatoglu und sieht das nicht besonders kritisch. Er setzt ohnehin darauf, dass Zweiachser in Deutschland künftig für 19 Tonnen zugelassen werden. Der Hochdecker, kein optischer Aufreger, bietet solide Qualitäten. Der ebene Innenboden vermittelt eine gewisse Großzügigkeit, die Einrichtung wirkt pflegeleicht und handwerklich sauber gefertigt. Etwas eng ist der vordere Einstieg geschnitten, hier fehlen einige Zentimeter Überhang für ein bequemes Maß. Die fehlenden Zentimeter machen sich auch hinter dem Steuer bemerkbar, schon ein Otto Normalfahrer hat Probleme, im HD die Pedale feinfühlig zu bedienen. Das ergonomische Konzept stammt noch aus dem Vorgänger Safari, den wir an dieser Stelle schon kritisiert hatten. Aber kommt der Saphir-HD in Fahrt, schlägt er sich beachtlich. Sein Fahrwerk mit ZF-Vorder- und Hinterachse ist verlässlich und komfortabel, auch die Lenkung trägt die gleiche Marke und arbeitet ohne Fehl und Tadel. Und mit

dem MX11-Sechszylinder von DAF haben die Temsa-Techniker wohl alles richtig gemacht. Das hochmoderne 10,8-Liter-Triebwerk geht kraftvoll und zugleich kultiviert zu Werke und bietet mit 435 PS nicht zu viel und nicht zu wenig Leistung. Das neue Sechsgang-Handschaltgetriebe von ZF, eine persönliche Premiere, überrascht mit knappen, präzisen Schaltwegen und einer butterweichen Schalthebeführung – wenn schon schalten, dann so. Nicht ganz so toll finden wir das zerklüftete Fahrerfenster, das eine kundige Designerhand vertritt. Zwischendurch erfahren wir, dass es für den HD (vermutlich 2016) eine Neuaufgabe geben soll – spätestens dann werden die Schwachstellen nachgebessert.

LD – das jüngste Produkt, ein Hochbodenbus

Jetzt wollen wir natürlich endlich den LD kennenlernen, der sich auf den ersten Blick sehr zurückhaltend gibt. Kein Schönling, kein Blender, eher quadratisch, praktisch – auch gut? Der Hochbodenbus soll sich als kostengünstiger Intercity (860 mm Bodenhöhe) gegen Crossway und Intouro behaupten. Es gibt ihn als eng bestuhlten kargen Schulbus, aber auch als bequeme Reisebusvariante, mit 1.080 mm Bodenhöhe fast ein Mitteldecker. Der Hersteller offeriert seinen LD mit 12,3 und 13 Metern

Länge, sein gewichtsoptimierter Unterbau wird in Edelstahl gefertigt.

Schon beim Einsteigen dann das erste Aha-Erlebnis: Ein paar Zentimeter mehr erleichtern den Zutritt, und das Cockpit fällt deutlich opulenter aus. Mehr als ausreichend Platz für die Beine, die den richtigen Zugang zur Pedalerie finden. Der Armaturenräger ist spürbar neueren Datums, alle Schalter und Bedienelemente sind da, wo man sie braucht und erwartet. Das Bordmenü und etliche Funktionen werden mit einem Dreh-Drück-Schalter (Spheros) bedient, selbst Flaschen- und Becherhalter für den Fahrer wurden nicht vergessen. Einzig die stehenden Pedale finden hier Kritik, dieses Cockpit wird wohl im Zuge einer Modellpflege in die anderen Baureihen einziehen.

Schon auf den ersten Metern spürt man den Fortschritt, der LD ist dem HD auch in der Disziplin Fahren überlegen. Im Heck sitzt der gleiche kultivierte DAF-Sechszylinder, wenn gleich mit 369 PS deutlich schwächer. Aber mit der Assistenz der sechsstufigen Ecolife-Automatik beschleunigt der Zweiachser aus dem Stand fast fulminant. Ohne Schaltpausen oder -rucke wird Gang für Gang serviert, der Temsa stürmt behände die küstennahen Bergstraßen von Adana hinauf. Mit der guten Übersicht und der sehr präzisen Lenkung macht das LD-Fahren Spaß, noch besser: weil das Fahrwerk die Schlechtwegstrecken einfach bügelt. Keine Rede von Härten, die gerade bei Leerfahrten gern auftreten. Semivariable Dämpfer von Koni toppen die gute Qualität des ZF-Fahrwerks, der Applaus des Testers ist den Temsa-Technikern sicher.

Die Fahrgäste (63) sitzen etwas engbestuhlt auf ordentlichen Inova-Stühlen, aber an den dezenten Innengeräuschen gibt

es nichts zu meckern. Der Antrieb hält sich vornehm zurück, das Fahrwerk fällt ohne Poltergeräusche positiv auf. Und an dieser Stelle möchten wir die handwerkliche Qualität loben, weder Sitze noch Einbauten klappern.

Richtig schick ist die indirekte Gangbeleuchtung, an den Service-Sets wurde nicht gespart. Für den Regionalbetrieb gibt es einen Rollstuhllift, leistungsstarke Klimaanlage (38 kW) sind immer an Bord.

Im Untergeschoß finden bis zu 6,5 Kubikmeter Gepäck Platz, genug selbst für einen Fernlinieneinsatz. Denn auch den trauen wir ihm zu, jetzt wo der LD mit ESP und Spurassistent zu haben ist. „Einen Notbremsassistenten wird es bei Temsa geben, wenn es der Gesetzgeber verlangt“, sagen die Temsa-Verkäufer.

Benchmark MD 9 und bald 12 Vertragswerkstätten

Zuletzt wollen wir noch wissen, wie es um die Qualitäten des MD 9-Midi steht. In Deutschland galt er zuletzt mit rund 30 Einheiten als Bestseller seiner Klasse, der Neunmeter-Bus wird in drei Varianten angeboten. Als Intercity mit doppelflügeliger Tür, als quirliger Low-Entry-Bus mit stufenlosen Einstiegen oder als Reisemidi, der jetzt den 290 PS starken D08-Sechszylinder von MAN erhält.

Der MD 9 bietet viel Omnibus fürs Geld, so lautet auch heute das Fazit. Mit modernem Fahrwerk, mit EBS-Bremsen und ESP und wahlweise sogar mit Automatik, der Aufbau wird in Edelstahl gefertigt. Jetzt kommt es auf die Betreuung an, das Omnibusgeschäft ist „people's business“ – nach dem Verkauf ist vor dem Verkauf.

Zwölf Vertragswerkstätten in Deutschland sollen künftig für eine bessere Servicequalität sorgen.

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Der Neustart kommt vielleicht etwas spät, eine Ursache ist auch in der verzögerten Integration der neuen Euro 6-Moto-

ren zu finden. Die Gerüchteküche hat ein Übriges dazu getan, jetzt ist es höchste Zeit für Temsa, dagegen zu steuern. Beispielsweise mit einer wirklich gelungenen LD-Baureihe, die schnörkellos daher kommt und viel mehr kann als es scheint. Für etliche Stückzahlen ist auch der Midi MD9 gut, der mit seinem Produkteigenschaften als Maßstab seiner Klasse gilt. Licht und Schatten finden wir beim Safari-Nachfolger HD, eine konsequente Modellpflege wäre angeraten. Beim Thema Stadtbuss hält sich Temsa hierzulande noch zurück, das richtige Packaging scheint noch nicht gefunden.



Neuanlauf mit aufgefrischter Modellpalette: Der Temsa HD/Saphir löst den Safari ab, der Midi MD9 bekommt eine stärkere Maschine



Schlicht-professionelles Ambiente im HD: der ebene Boden sorgt für bessere Beweglichkeit der Fahrgäste



Für Langbeiner ist das HD-Cockpit zu eng, der Fahrer findet keine passende Sitzposition