

Im BusBlickpunkt-Test: Temsa MD9 LE Zehnmeter-Bus dreht fast auf der Stelle

Ist ein vollformatiger Stadtbus zu groß und ein Mini zu klein, liefert der Low-Entry-Midi von Temsa gute Argumente. Auf nicht einmal 10 Meter Länge bietet er Platz für 70 Fahrgäste und ordentlichen Fahrkomfort.

12

Das Kompaktformat mit Low-Entry-Einstieg aus dem Temsa-Werk Adana zählt zu den Bestsellern der Marke. Weil Fuhrparks auch kleinere Fahrzeuge benötigen, die wendiger und vielleicht auch sparsamer fahren. Das Produkt heißt MD9 LE und gilt schon seit Jahren als Geheimtipp für enge Innenstädte und kleinere Kommunen. Aber wie schlägt sich der Midi auf dem Stadtkurs, wie macht er sich in der Umlandanbindung?

Das muss man wissen

Der kurze Temsa ist gerade mal 9,50 Meter lang und bis zur Hinterachse stufenlos niederflurig. 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 Mangel. Als 14,4-Tonner darf er je nach Ausstattung bis zu 70 Personen aufnehmen. 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 Großbusse von Mercedes, MAN, Solaris und Iveco an. Die sind alle ein wenig länger, breiter und teurer. Zum Vergleich: In der gleichen Preislige spielt der dreischsige Niederflurmidi Sprinter 77, der allerdings nicht mehr als 40 Fahrgäste packt. Optisch bietet der kompakte Temsa keine Überraschungen.

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. Gegen die einteilige Verblechung auf der linken Seite sprechen teure Anfahrtschäden, wir würden dringend zu einer Segmentierung raten. An der Solidität gibt es keine Zweifel, der aus rostfreiem Stahl gebaute MD9 LE fühlt sich fest an wie eine Burg.

Bitte mehr Haltestangen

Eine schlanke Tür vorn und ein breites Portal mittschiffs geben den Weg ohne Stufen frei in den Fahrgastraum. Natürlich mit Klapprampe, die Stehplatzinsel bietet Befestigungspunkte für Rollstuhlfahrer. Die Aussicht durch große Seitenscheiben ist prima, bei Low-Entry-Bussen keine Selbstverständlichkeit. Durchaus strapazierfähig aber grau sieht der Innenraum aus, wie wäre es mit etwas Mut zur Farbe? Mit 29 Sitzen plus drei Klappstühlen ist unser Testkandidat reichlich bestuhlt. Die bequemen Optima-Sitze von Inova bieten sogar verstellbare Rückenlehnen und Drei-Punktgurt. Ist der Omnibus mal voll besetzt, mangelt es an Haltmöglichkeiten. Es gibt nur wenige senkrechte Haltestangen, die Handläufe liegen zu hoch und zu weit außen. Wer



Alternative in der Schwachlastzone: Der flinke Temsa MD9 LE kann, wenn es darauf ankommt, bis zu 70 Fahrgäste befördern

sich an die zahlreichen Halteschlaufen klammert, fuchtelte mit seinen Armen vor den Köpfen der sitzenden Mitfahrer. Zur Standardausstattung zählt eine automatische Klimaanlage von Safkar, die ziemlich kräftig und lautstark in den Raum pustet. Der Klimakompressor ist motorfest montiert, so werden die Vibrationen von den aufwändigen Motorlagern eliminiert. Die türkischen Techniker geben dem kleinen Sechszylinder von Cummins den Vorzug, der auch in anderen Produkten des Hauses Verwendung findet. Im MD9 LE leistet er 250 PS bei 2.100 Touren, knapp 1.000 Newtonmeter Drehmoment müssen hier reichen. 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 mit langen Übersetzungen zu kämpfen, bei Tempo 60 im sechsten Gang kurbelt der Sechszylinder mit gerademal 1.000 Touren.

Gern auch ein paar Kilometer mehr

Im städtischen Fahrbetrieb kann man dem Temsa 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. Sehr präzise folgt der Temsa den Lenkbefehlen, die neue Midi-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. 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 Brems-

anlage 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. Auf der Stadtlinie, die genügsamen 12-Meter-Bussen heute rund 45 Liter auf 100 Kilometer 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 zu beschäftigen. 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 wirbt der kleine Low-Entry aus der Türkei mit günstigen Konditionen, lauert da nicht irgendwo

ein Pferdefuß? Es geht nur um Details: Die offene Verkabelung im Fahrerfußraum, unschöne Schweißnähte und billige Verschraubungen. An dieser

Stelle noch ein Tipp: nicht die serienmäßige Bridgestone-Bereifung wählen, die heult bei höheren Temperaturen unheimlich.

TECHNISCHE DATEN

Temsa MD9 LE

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 cm³
Leistung 187 kW/254 PS bei 2.100 U/min
Maximales Drehmoment 982 Nm bei 1.200 U/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Automatikgetriebe Allison Typ T280R, einfach über-setzte 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

Bremsanlage

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

Lenkung

Hydraulische Lenkung ZF 8098 Servocom.

Heizung, Klima

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

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe	9.496 x 2.400 x 3.132 mm (mit Klima.)
Radstand	4.600 mm
Wendekreis	16.600 mm
Kraftstofftank	200 l
Adblue-Behälter	38 l
Zul. Achslasten VA/HA	5.000/9.400 kg
Zul. Gesamtgewicht	14.400 kg
Leergewicht lt. Hersteller	8.970 kg
Testgewicht	12.325 kg

Fahrgastkapazität

Sitz-/Stehplätze 29 +3/21

Preis

Testfahrzeug 145.000 Euro

RESÜMEE



Tester Wolfgang Tschakert

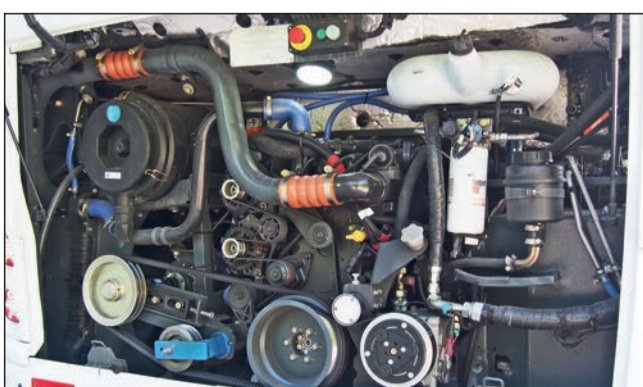
Viel spricht für und nur wenig gegen den kompakten Stadtbus von Temsa. Geht es um die Produkteigenschaften, glänzt er fleißig und mit Understatement, auch wenn er schon reif für eine Modellpflege wäre. Auf der Habenseite steht ein Fahrzeug- und Raumkonzept, das sich ideal für Nebenstrecken, auch für enge Innenstädte eignet. Kein kleiner Großer von der Stange und kein großer Mini, das MD9-Format passt haargenau für den Einsatzfall. Seine professionellen Komponenten – wie der Antrieb, Fahrwerk, Türen – versehen einen professionellen Job. Nur der Anbieter Temsa passt nicht so recht ins Beuteschema der ÖPNV-Kunden. Erwartet wird dort ein Sorgenfrei-Service, den die deutsche Temsa-Organisation nicht flächendeckend sicherstellen kann. Aber wer eine gute Temsa-Werkstatt an seiner Seite weiß, ist mit dem Temsa Low-Entry gut bedient.



Schlichtes Cockpit, einfache Bedienung, viel Platz für Langbeiner



Robuster Innenraum, bequeme Sitze – bei den Haltestangen und Handläufen besteht Handlungsbedarf



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