



Temsa HD 12

Schnäppchen im Brot-und-Butter-Segment

Temsa hat seine HD-Baureihe einem leichten Facelift unterzogen. Manches ist schöner, vieles funktionaler geworden. Doch können die Türken mit diesem Modell im heißumkämpften Economy-Segment unter Mitteleuropas Reisehochdeckern bestehen? Dieser Frage gingen wir bei unserem Fahrtstest mit dem kürzeren der beiden HD-Varianten nach.

Der Platzhirsch im Brot-und-Butter-Segment der „Reisearbeitstiere“ heißt in Deutschland natürlich Mercedes-Benz Tourismo. Und weitere starke Mitbewerber wie der MAN Lion’s Coach, der VDL Futura oder – wenn’s ein bisschen mehr kosten darf – die Setra ComfortClass lassen erahnen, dass der Weg für Temsa kein leichter werden dürfte, in diese stramme Phalanx einzubrechen. Nun, ein gutes Argument können die Türken bereits vorab in die Waagschale werfen: den Preis. Auch wenn der Vergleich von Hersteller zu Hersteller aufgrund der unterschiedlichen Ausstattungsvielfalt und -qualität nicht leicht zu ziehen ist, sind die 214 000 € für unser gut ausgestattetes Testfahrzeug schon ein Pfund, mit dem sich wuchern lässt. Zweidecker des Wettbewerbs in

dieser Fahrzeugklasse kommen in der Regel auf Anschaffungskosten von 250 000 bis 260 000 €, die ComfortClass liegt mit 295 000 bis 315 000 € noch deutlich darüber. Preislich nur leicht oberhalb des HD 12 liegt der 13 076 mm lange HD 13 mit 219 000 € (jeweils netto). Der HD als Nachfolger des erfolgreichen Safari und Exportmodell der in der Türkei Saphir genannten Hochdeckerbaureihe kam 2014/2015 auf den europäischen Markt. Trotz des kurzen seitdem verflossenen Zeitraums unterzog der Busbauer aus dem südtürkischen Adana den HD bereits einem ersten Facelift. Offensichtlich hat der Vertrieb in Europa im Kundenkontakt Nachbesserungsbedarf für die erste Version ausgemacht. Es zeigt aber auch die Flexibilität und Schnelligkeit, mit der Temsa auf die speziellen mittel-

europäischen Kundenbedürfnisse und -geschmäcker einzugehen vermag. Letzteren geschuldet ist sicherlich der Austausch der bislang runden Frontscheinwerfer und Rückfahrcheinwerfer. In einer Glaseinheit zusammen-



Als etwas zu durstig erwies sich der türkische Hochdecker auf unserer Testrunde

Optisch eher unauffällig besticht der HD eher durch innere Werte

gefasste Lichter in einer für Europa gängigeren Optik ersetzen sie. Ein gestalterischer Zugewinn ist sicherlich auch die unterhalb der Fensterreihe über die ganze Fahrzeugseite bis zur Tür 1 verlaufene Aluminiumspange und das optische Kaschieren der bislang wuchtig wirkenden B-Säule. Die meisten weiteren Änderungen sind eher praktischer Natur. Dreiteilig konzipierte Front- und Heckmasken reduzieren die Kosten nach leichten Karambolagen. Die Rückfahrcheinwerfer können durch Öffnen der Klappen nach links bzw. rechts nun besser bedient werden. Neu hinzugekommen sind die beiden Blinker hoch oben im Heck. Nach Umklappen der Bugmaske ist nun auch das Reserverad leichter als bislang zu entnehmen. Zu den weiteren Neuerungen zählen die doppel- statt einfachverglaste Rückscheibe und die um 150 mm weiter öffnende Tür 2. Den engen Einstieg hatten auch wir bei unserem im November 2014 erfolgten

Dreiteilig konzipierte Front- und Heckmasken reduzieren die Kosten nach Karambolagen



↑ **Unspektakulär, aber angenehm und weitestgehend gut verarbeitet: der Passagierbereich** Fotos: Bünnagel

Besuch des Werks Adana mit Testfahrten rund um die 1,7-Mio.-Einwohner-Metropole bemängelt (vgl. **BUSMAGAZIN** 3/2015). Der Komfortgewinn gerade für ältere Fahrgäste durch diese Maßnahme ist beträchtlich. Nicht nur an die Passagiere, sondern auch an den Fahrer wurde beim Facelift gedacht. Dank neuem Armaturenbrett ist nun 50 mm mehr Abstand zwischen Fahrersitz und Lenksäule mit dem neuen

Lenkrad. Auch die Position der Pedale wurde verändert: Sie rückten ihrerseits 50 mm nach vorne, was ein angenehmeres Fahren ermöglicht. Als ergonomischer erweist sich zudem die veränderte Schalterbelegung der Switchbox. Das Zenec-Multimediasystem Z-N720 mit integrierter Navigation ersetzt Boschs Professional Line. Last but not least ist die Schlafkabine, so sie denn geordert wird, nun besser isoliert. Nach dem ersten Check wollten wir natürlich die Fahreigenschaften und die Wirtschaftlichkeit des Hochdeckers unter die Lupe neh-



↑ **Macht wenig Sinn: die Sitzanordnung in der letzten Reihe**

men. Unsere anspruchsvolle, knapp 300 km lange Testrunde führte uns wie immer auf Autobahnen zwischen Rhein und Mosel, auf die bergigen Überlandstrecken der Eifel zwischen Cochem und Bonn sowie mitten hinein in die ehemalige Hauptstadt der Republik. Alles in allem ein Kurs mit vielen mittelschweren und schweren Etappen, auf dem Fahrwerk und Antriebsstrang mitunter harte Arbeit verrichten müssen. Gerade die kurvigen und profilierten Strecken rund um den Nürburgring forderten Chassis und Triebwerk besonders. Alle Aufgaben bewältigte der HD 12 jedoch souverän und ohne größere Schwächen. Einziger größter Kritikpunkt: Die AS-

Was Sie heute über Fahrzeugfenster wissen sollten ...



Unser Anspruch: Komfort und Sicherheit

Moderne Fenster können mehr:

Von ihnen erwartet man das richtige Licht und ein optimales Klima. Sie verfügen über Flush-Window-, Klapp-, Schwenk- und weitere – bei Bedarf auch elektromechanische – Technik. Sie isolieren und schützen: Für perfekten Komfort und ein Höchstmaß an Sicherheit. Das Unternehmen Cleff stellt diese Funktionen mit einem eigenen Prüfcenter unter Beweis.

Damit Fenster nicht nur gut aussehen, sondern hochfunktionell und sicher sind.

Carl Wilhelm Cleff GmbH & Co. KG

Vor der Beule 25 | 42277 Wuppertal
Tel. +49(0)202/64799-0 | marketing@cleff-wpt.de
www.cleff-wpt.de






Tronic-Abstimmung erwies sich als nicht optimal, die Zugkraftunterbrechungen waren mitunter zu lang.

Gerade auf der kurzen, aber knackigen Bergstrecke von Cochem auf die Moselhöhe reagierte das ZF-Getriebe mit

hektischem Betrieb – eine bekannte Schwäche dieses Getriebes. Michael Bauer vom Temsa-Vertrieb und

Temsa HD 12 Technische Daten

Motor 	Reihensechszylinder DAF MX 11 (Euro 6), Common-Rail-Einspritzsystem mit integrierten Kraftstoffpumpen (max. 2500 bar Einspritzdruck), Bohrung x Hub 123 x 152 mm, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung (Intercooling), Turbolader mit variabler Geometrie (VTG), Ladeluftkühler aus Aluminium in Einfachrohrbauweise, integrierte, elektronisch geregelte, hydraulisch betriebene Kompressionsbremse, AGR, aktiver DPF, geregelter Katalysator mit SCR Hubraum: 10 800 cm ³ Nennleistung: 320 kW/435 PS bei 1 450 bis 1 700 min ⁻¹ Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 1 000 bis 1 450 min ⁻¹
Kraftübertragung	Getriebe: Automatisiertes Zwölfanggetriebe ZF 12 AS Tronic 2301 BO (Eingangsdrehmoment 2 300 Nm) mit Intarder, Übersetzungsbereich $i = 12,33 - 0,78$, $r = 11,41$ Antrieb: auf die Hinterachse, $i = 3,230$
Fahrwerk	Vorderachse: ZF RL 75 E mit Einzelradaufhängung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer Hinterachse: Hypooidtriebtriebachse ZF A 132, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer, Stabilisator (Serie) Felgen/Bereifung: Speedline-Aluminium-Felgen 22,5" x 8,25"/Bridgestone 295/80 R 22,5 (M+S), Wabco-Reifendrucküberwachung OptiTire mit Reifendruckanzeige im Display
Bremsanlage	EBS 3 (Wabco) mit ABS und ASR, ESP, Knorr-Scheibenbremsen SN7, Notbremsassistent AEBS, Spurhalteassistent LDWS, Abstandsregeltempomat ACC, Intarderfunktion aufs Bremspedal geschaltet, Berganfahrhilfe
Lenkung	Hydraulische Kugelmutterhydrolenkung Hema 8098, variabel übersetzt
Aufbau/Ausstattung 	Aufbau aus Qualitätsstahl St 44, dreiteilige Front- und Heckmaske, Hebe- und Senkanlage, Xenon-Scheinwerfer, Halogen-Aufblendlicht und -Nebelscheinwerfer, LED-Lichter: Standlicht, Seitenmarkierungsleuchten, Nebelschlussleuchte, Bremslicht, Rückscheinwerfer, komplette Innenbeleuchtung, Kofferraumklappen mit Schwenkinematik zentral verriegelbar, Skikofferhalter, Mekra-Außenspiegel, einflügelige, pneumatische Türen (vorne/Mitte), vorne mit Doppelverglasung, doppelverglaste Seitenfenster, beheizbare Windschutzscheibe, zwei elektrische Sonnenrollos, Heckscheibe getönt und mit Doppelverglasung, beheizbarer Fahrersitz Isri 875 NTS 2 mit Schwanenhalsmikrofon, Fahrgastsitze Inova Agile 4540 mit Epengle-Sitzbezug, WC, Bordküche Frenzel FOB 580 mit 40-Tassenkaffeemaschine, 50-l-Kühlschrank, 6-l-Wurstkocher und 35-l-Frischwassertank, Rückfahrkamera, Zenec-Multimediasystem Z-N720 mit integrierter Navigation, USB-Anschluss und Bluetooth, 19"-Monitore (Front elektrisch klappbar, über dem WC fest eingebaut), Brandmelde- und -löschanlage im Motorraum vom Typ Firetrace
Heizung/Klima/Lüftung	Aufdachklimaanlage Spheros Revo Global 400 mit 39 kW Kälte- und 40 kW Heizleistung (Volumenstrom 6 900 m ³ /h), klimatisierte Frontbox, Konvektorenheizung an den Seitenwänden, Stufenheizgebläse an Tür 1 und 2, zwei manuell betätigte Dachluken, Standheizung Spheros Thermo E 320 (32 kW Heizleistung)
Maße und Gewichte 	Länge/Breite/Höhe (mit Dachklimaanlage): 12 276/2 548/3 644 mm Radstand: 6 120 mm Überhang v/h: 2 720/3 380 mm Wendekreis: 22 348 mm Ringkreis: 18 456 mm Einstiegshöhe (v/Mitte): 388 mm Bodenhöhe (über Fahrbahn): 1 529 mm Stehhöhe: 1 998 mm Leergewicht: 13 400 kg Zul. Achslasten VA/HA: 7 100/11 500 kg Zul. Gesamtgewicht: 18 000/19 000 kg Testgewicht (vollgetankt, mit Fahrer): 17 430 kg Tankvolumen: Diesel/AdBlue: 583/40 l Fahrgastkapazität: 50+1+1 Sitzplätze Kofferraumvolumen: 9 m ³
Preis	Testfahrzeug: 214 000 € (netto)



⬆️ **Hinter der per Hebel abklappbaren Bugmaske ist das Reserve-
rad nun besser erreichbar**

Kundendienstler Michael Landgraf versprochen aber Abhilfe für die Zukunft und wollen das Problem nun zusammen mit den ZF-Technikern angehen. Ansonsten gab es für uns Tester aber wenig zu meckern. Der Hochdecker lag satt auf der Straße, das Fahrwerk erfüllte brav alle ihm gestellten Anforderungen. Manchem mag die Federung an der Vorderachse zu weich sein, aber das ist Geschmacks- und Abstimmungssache. Insgesamt macht es viel Spaß, den HD 12 gerade durch anspruchsvolles Terrain zu bewegen. Das liegt auch an der Motorisierung in Form des Reihensechszylinders DAF MX 11 mit 320 kW / 435 PS und einem maximalen Drehmoment von 2 100 Nm. Selbst bei hoher Ausladung und wie in unserem Fall einem Testgewicht von 17 430 kg ist der Antrieb stets auf der



⬆️ **Autsch: Tür 2 kann beim Schwenk mit der geöffneten Klappe dahinter kollidieren**

Höhe. Ohne Geschwindigkeitsverlust nahmen wir die langen Eifelsteigungen auf der A48 oder beschleunigten kraftvoll aus engen Kurven während der Überlandetappen. In Sachen Wirtschaftlichkeit muss Temsa mit dem HD 12 allerdings manchen Wettbewerber ziehen lassen. Angesichts eines Testverbrauchs von 30,41 l/100 km schnitt er nur im unteren Mittelfeld ab. Gerade auf den Überlandetappen erwies sich der Dieselsonsum des Reisebusses als zu hoch. Ob das Defiziten im Antriebsstrang oder dem Fahrzeugdesign geschuldet ist, sei dahingestellt.

Auch die Schallpegelmessung brachte nur mittelmäßige Werte hervor. Bereits für das menschliche Ohr störend war



↑ **Schwachstelle: die Gummilippen an den Fensterbrüstungen**

das häufige Quietschen an Tür 2. Es kann wohl mit Schmieren beseitigt werden, dennoch ließe sich dieser zusätzliche Aufwand für Fahrer oder Werkstatt sicherlich vermeiden. Überhaupt fanden wir einige Verarbeitungsmängel oder Schönheitsfehler gerade im Fahrzeug. Die Gummilippen an den Fensterbrüstungen lassen sich leicht mit den Fingern abziehen – ein gefundenes Fressen gerade für reisende Jugendgruppen, um sich daran zu Schaffen zu machen. Auch macht die

Fahrtest Messdaten		
Streckenbedingungen: trockene Fahrbahn, sonnig, 26 bis 36°C		
Fahrtstrecke: Bonn (Stadt) – Köln (A555) – Bad Neuenahr-Ahrweiler (A565/A61) – Koblenz (A61) – Ulmen (A48) – Cochem (B259) – Nürburgring (B259/B257) – Bonn (B257/A565/Landstraße), 297,4 km		
Verbrauchsmessung	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
Autobahn (166,8 km):	28,58 l/100 km	88,57 km/h
– Leicht (40,6 km):	23,85 l/100 km	85,47 km/h
– Mittelschwer (34,4 km):	28,90 l/100 km	84,25 km/h
– Schwer (91,8 km):	30,54 l/100 km	91,80 km/h
Überland (114,3 km):	32,86 l/100 km	50,80 km/h
– Mittelschwer (94,2 km):	28,31 l/100 km	54,87 km/h
– Schwer (12,0 km)	34,32 l/100 km	34,29 km/h
– Bergstrecke (8,1 km)	79,56 l/100 km	42,26 km/h
Stadt (17,3 km):	30,16 l/100 km	32,19 km/h
Gesamt (297,4 km)	30,41 l/100 km	63,73 km/h
Innengeräusche: 100 km/h (vorne/Mitte/hinten): 69,5/68,5/68,5 dB(A)		
Außengeräusche: 2 m hinter Heck, stehendes Fahrzeug: 73,0 dB(A)		
Temperaturmessung (nach Testfahrt): Motorblock: 85°C, Räder AA: 51 bis 58°C		

Klappenhalterung am Fach hinter dem Joystick nicht den stabilsten Eindruck – ebenso wie die Führungsstange an Tür 1. Aufgefallen ist uns außerdem, dass die letzten 10 cm der Sitzgurte sich nicht automatisch aufrollen und das Sitzlayout der letzten Reihe im Heck eigenartig wirkt. Wenn schon keine fünf Sitze in der Breite passen, dann wäre es sicherlich angebrachter, die vier Gestühle so in der Reihe auszurichten, dass ein Komfortabstand zwischen ihnen entsteht. Einige wenige Minuspunkte gibt es auch in Sachen Wartungsfreundlichkeit aufzuführen. So sind die Stützen zum Einfüllen von Scheibenwischwasser und Kühlflüssigkeit schwer zu erreichen. Und die manuell zu bedienende Haltestange für die Klappe linksseitig vom Motorraum ist nach längerer Fahrzeugbewegung sehr heiß, kühlt nur langsam ab und ist deshalb nur mit Handschuhen zu bedienen. Natürlich ist es unser Job als Tester, solche Details kritisch anzusprechen. Das sollte aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Temsa alles in allem mit der HD-Baureihe sehr solide, ansprechende Fahrzeuge mit guten Fahreigenschaften auf

die Straße gestellt hat. Sie können sich problemlos mit anderen „Arbeitspferden“ im Economy-Segment messen und besitzen darüber hinaus auch noch einen attraktiven Preisvorteil.

Das Ziel des Temsa-Vertriebs, bis Mitte 2017 rund 40 Einheiten in der D-A-CH-Region abzusetzen, erscheint daher als nicht zu hoch gegriffen.

CB ■

Bordküche Multi Plus 2G

- Einfache Bedienung durch Touch-Display
- Extrem leichte Bauweise
- In unterschiedlichen Ausführungen erhältlich

TM
Technik in Bestform



Besuchen Sie uns auf der IAA in Hannover vom 22.09. – 29.09.2016 Halle 11 Stand E08

Mehr auf www.tmtech.de

TM Technischer Gerätebau GmbH
Böttgerstraße 13 | 89231 Neu-Ulm | www.tmtech.de

IAA WEGWEISER

Temsa
Halle 11 Stand E33