



Tamsa MD 9

Ein Midi mit umfangreicher Serienausstattung

Im Midibussegment hat sich der MD 9 von Tamsa zu einem Reisebus entwickelt, den man als Flottenbetreiber mit Fokus auf kleine Gruppen nicht ignorieren kann. Der 9-m-Bus überzeugte bei unserer Testfahrt gerade in den engen Straßen an der Ahr durch seine Wendigkeit. Pluspunkte sammelte der Mididecker auch in puncto Kofferraumvolumen.

Es bereitet immer wieder ein besonderes Vergnügen, mit einem Reisebus durch eine traumhaftschöne Region zu fahren. So auch bei unserer Testfahrt rund um die Ahr, Eifel und Mosel – eine anspruchsvolle Teststrecke mit ordentlichen Serpentinaugen sowie beachtlichem Gefälle und Steigungen. Am markantesten war bei dieser Tour sicherlich die sich steil von den Eifelhöhen bergabwindende Landstraße bis zu unserem Wendepunkt Cochem an der Mosel. Auch die 9%-Steigung bei Barweiler im Landkreis Ahrweiler forderte unsere Fahrkunst bzw. die Leistungs-

fähigkeit des Midi heraus. Wir starteten mit unserem Testfahrzeug, ein Tamsa MD 9, in Wachtberg bei Bonn. Die Strecke führte uns durch das Ahrtal hoch über die Eifel bis zur Moselstadt Cochem. Umgeben von Eifelhöhen, dem Ahr- sowie Moseltal bekamen wir nicht nur einen guten Eindruck von dem kleinen, aber vollwertigen Reisebus, sondern konnten uns entlang der Teststrecke auch ein Bild vom touristischen Potenzial dieser Region machen (siehe Kasten S. 15). Gerade die Strecke über Ahrweiler durch das Ahrtal – links und rechts die Wein- hänge und teils schroffen

Felsen – ist eine wunderbare Partie. Unser Testfahrzeug schlug sich über die Höhen der Eifel und die teils scharfen Serpentinaugen dort hinauf gut durch. An dieser Stelle ist allerdings einschränkend anzumerken, dass der Mididecker nicht beladen war. Mit gerade einmal sechs Passagieren ohne Gepäck an Bord, fällt der Auf- und Abstieg in dem Mittelgebirge vergleichsweise leicht... Gerade einmal 2 171,5 km hatte der „Neuwagen“ auf dem Buckel, als wir losfahren. An dem Fahrer Arbeitsplatz des MD 9 gibt es nichts zu beanstanden: Schalter und Bedienelemente sind über-

sichtlich gestaltet und angeordnet. Auch als „Tamsa-Neuling“ findet man sich schnell zurecht. Sicherlich erfreut es die Fahrer eines solchen Fahrzeugs, dass die Tamsa-Konstrukteure den Fahrer Arbeitsplatz mit ausreichend Ablagen und Staufächern ausgestattet haben. Gut einsehbar und in angenehmer Reichweite befinden sich der Tachograf und die Schalter des Klimacenters. Ein Pluspunkt ist die beheizbare Windschutzscheibe. Die Lenkung hingegen war für unseren Geschmack zu leichtgängig, deshalb täte ihr ein wenig Lenkwiderstand ganz gut. Zu spüren war

◀ **Der gut 9 m lange Temsa erweist sich als recht wendiger Wagen. Ein Vorteil, der Passagen durch enge und sehr verkehrsreiche Eifelörtchen erleichtert** Foto: Bulut

das insbesondere bei kurvenreichen Strecken, wo die leichtgehende Lenkung ein schwammiges Gefühl aufkommen ließ.

Die Serienausstattung bei unserem Testfahrzeug war recht umfangreich. Temsa hat sich sichtlich Mühe gegeben. Unser Fahrzeug in der Variante MD 9 „full spec“ war ausgestattet mit 32+1+1-Bestuhlung, Xenon-Scheinwerfern, Parksensoren, Nato-Steckdose, Kühlschrank am Fahrerarbeitsplatz, Klappstischen, verstellbaren Fußstützen, Hecktoilette, Frenzel-Bordküche, Teppichboden (allerdings nur angenoppt) und einem Notfallspiegel. Mit an Bord ist auch eine Rückfahrkamera mit Ton. Zur Serienausstattung gehören außerdem Doppelverglasung, Gardinen, Klimaanlage, Standheizung, elektrisch betriebene Sonnenblende, Reisebegleitsitz, CD-Radio, MP3- und DVD-Player, 19-Zoll-LCD-Monitor, Mikrofon, Kühlbox und elektrisch betriebenes Fahrerfenster. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch verstellen und sind zudem beheizbar. Und wenn eine Fahrt in die Waschstraße ansteht, lassen sich die Spiegel einklappen.

Die Serienausstattung ist umfangreich

Den MD 9 bietet der türkische Bushersteller auch in abgespeckter Variante, u. a. ohne WC und Küche („basic spec“) sowie als „mid-spec“ ohne Küche und Fußstützen an. Mit der full-spec-Ausstattung liegt das Fahrzeug bei 169 000 €. Die basic-spec-Variante (39+1+1-Bestuhlung) kostet 159 000 € mit Automatikgetriebe und 154 000 € mit Schaltgetriebe. Dagegen beträgt der Preis der mid-spec-Variante (34+1+1-Bestuhlung) 165 000 € mit Automatikgetriebe und 160 000 € als Schaltwagen – Nettopreise versteht sich.

Wir waren mit unserem Testfahrzeug ohne Auslastung und Messgeräte unterwegs, daher konnten wir keine aussagekräftige Verbrauchsmessung vornehmen. Bei einer Strecke von 241 km und einen Verbrauch laut Zapfsäule von 52,7 l kommen wir auf einen Durchschnitt von 21,9 l/100 km (Leerfahrt!). Deshalb haben wir beim Busunternehmen „Reisestudio SiM“ aus Trier nachgefragt, das seit März 2015 einen vergleichbaren MD 9 in Betrieb hat. Demnach soll der MD 9 auf 100 km etwa 22 l verbrauchen. Für kleine Gruppen sei der Midi von Temsa durchaus eine gute



▲ **Die Sitze stammen vom türkischen Hersteller Inova. Die Toilette im Heck bietet überraschend viel Platz** Foto: Bulut

wirtschaftliche Alternative, das bestätigte uns Hermann Wener, Geschäftsführer von Reisestudio SiM. Hermann Wener hat seinen MD 9 mit zwei Vis-à-vis-Tischen (8 Sitzplätze) und einer Clubküche in der Fahrzeugmitte ausgestattet. Ausschlaggebend für die Anschaffung sei das gute Preis-Leistungs-Verhältnis gewesen. Durchgehend im Einsatz auf Gruppenreisen, Vereins- und Klassenfahrten sowie Tagungsreisen habe der Mididecker – Stand September 2015 – über 28 000 km zurückgelegt. Besonders positiv hervorgehoben hat der Busreiseveranstalter den Kofferraum des MD 9 (Volumen 5 m³). Der Gepäckraum sei für ein solches Fahrzeug ungewöhnlich groß und wesentlich für die Kaufentscheidung gewesen. Denn bei vergleichbaren Midibussen sei dies nicht selbstverständlich, erklärte Hermann Wener. Dieses kleine „Platzwunder“ verdankt der Midi seinem geschickt verbauten Heckantrieb und seiner Hochbodenbauweise. Ein Lob verdiene auch die geräumige Hecktoilette des MD 9. Das haben auch wir bei unserem Testfahrzeug festgestellt. Ebenfalls positiv bewertet Hermann Wener, dass die Temsa-Ingenieure im WC an Ablageflächen

gedacht haben. Ein Manko: Die Toilette ist nur mit Wasserspülung erhältlich; eine Chemietoilette als Option wird bisher nicht angeboten. Außerdem sind sowohl der Abwasser- als auch der Frischwassertank etwas zu klein geraten. Der Fahrgastraum wirkt recht einladend. Die Dreiersterne-Bestuhlung mit Sitzen aus türkischer Produktion (Inova) erweist sich als ausreichend komfortabel. Die Sitze verfügen über alle gängigen Verstellmöglichkeiten. Der Reiseleiter muss auf dem für ihn vorgesehenen Frontsitz allerdings die Beine etwas anziehen, da hier an Stellplatz für Füße gespart wurde. Selbst für eine kleine Person wie mich (1,60 m) wurde es nach einer Weile unbequem. Im Heck sitzt ein 290 PS starker Euro-6-Motor von MAN mit 6-Gang-Allison-Automatikgetriebe. Die Berg- und Talfahrt auf einer topografisch anspruchsvollen Strecke meisterte der MD 9 mit seinen paar Passagieren



▲ **Der Fahrerarbeitsplatz ist klar strukturiert: Klimasystem und Tachograf sitzen links, Radio und CD-Spieler rechts neben dem Lenkrad**

Sie können nur gewinnen!

Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!

Rufen Sie an: ☎ 02736 44440

www. **UNI BUS** .de

EDV für Busreiseveranstalter



an Bord souverän. Vollbeladen würde das Ganze sicherlich etwas anders ausfallen (PS/Leergewicht = 30 PS/t; PS/Zul. GG. = 20 PS/t). Im Getriebe ist der Retarder integriert und der Betriebsbremse vorgeschaltet. Die

Temsa MD 9 (full spec) Technische Daten

Motor und Getriebe

MAN D0836 LOH72 Euro 6, Reihensechszylinder, Common-Rail-Einspritzung
Hubraum: 6 871 cm³
Leistung: 213 kW/290 PS bei 2 300 min⁻¹
Max. Drehmoment: 1 100 Nm bei 1 200-1 700 min⁻¹
Getriebe: Sechsstufiger Wandlerautomat Allison T325R
Achsenübersetzung i = 3,9

Fahrwerk

Vorderachse: ZF RL 55 EC Einzelradaufhängung
Hinterachse: Starr Hypoidachse MB HO 4
Bereifung: 265/70 R 19,5

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Zweikreisdruckluftsystem, Scheibenbremsen an allen Rädern, Elektronisches Bremssystem EBS inklusive ABS, ASR, ESP, Retarder, Motorbremse

Konstruktion

Integrale Bauweise, Edelstahlrahmen, Bepunktung aus verzinktem Stahlblech, Stoßelemente vorn und hinten aus stoßabsorbierendem GFK, zentralverriegelte Gepäckraumklappen aus Aluminium, zwei Integral-Außenspiegeleinheiten (elektrisch verstellbar, beheizbar, klappbar)

Elektrik

24-Volt-Anlage, drei Drehstromgeneratoren à 150 A (Bosch), zwei Batterien à 225 Ah Leistung

Heizung/Klima/Lüftung

Vollautomatisiertes Konvektorensystem im Fahrgastraum, 24-kW-Spheros-Dachklimaanlage, Spheros-Standheizung

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 9 380/2 400/3 330 mm
Radstand: 4 600 mm
Überhang v/h: 1 900/2 880 mm
Wendekreis: 16 950 mm
Leergewicht Testbus: 9 670 kg (betankt)
Zul. GG: 14 400 kg
Kofferraum: 5 m³
Tankvolumen: 280 l Diesel
Sitzplätze (3*): 32+1+1

Preis

Testbus: 169 000 €

◀ Insgesamt lässt sich der MD 9 recht entspannt fahren

Foto: Sanne

Betätigung des Retarders kann aber auch separat über den Lenkstockhebel erfolgen. Zur technischen Ausstattung gehören außerdem eine Einzelradaufhängung vorn, ESP und Vollklimatisierung. Unterwegs auf den Autobahnen A 61 und A 48 notieren wir bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h und in der höchsten Schaltstufe 6 eine Drehzahl von 1 600 Umdrehungen. Bei 80 km/h zeigt uns der Drehzahlmesser 1 400 Touren an. Mit einer Länge von 9 m und einem Wendekreis von 16,95 m lässt sich der Midi aus der Türkei mit Leichtigkeit durch enge Kurven und Gassen manövrieren.

Und was verbirgt sich alles unter den Klappen? Gute Frage, denn was die Frontmaske angeht, ließ sich diese Frage einfach nicht beantworten. Beim Versuch die Bugklappe abzunehmen, stellten wir fest, dass sich diese auch zu zweit sehr schwer lösen lässt. Der Fahrer alleine hätte hierbei erhebliche Probleme. Umständlich wird es für den Chauffeur auch, wenn er das Pech hat, eine Birne wechseln zu müssen. Denn sowohl im Heck als auch in der Front

kommt man sehr schwer an die Verschlusschrauben der Scheinwerferabdeckung ran. Apropos Licht: Der Motorraum ist beleuchtet. Neben einer Steckdose ist auch ein Schlauchanschluss für die Spülung der Hecktoilette vorhanden. Eine Feuerwarnanlage gehört allerdings nicht zur Serienausstattung dazu, kann aber als Sonderausstattung eingebaut werden. Positiv aufgefallen sind uns die Skikofferhalterungen, die standardmäßig mit dabei sind. Das gibt dem Unternehmer etwas mehr Spielraum und Flexibilität bei spontanen Anfragen, wo die Notwendigkeit eines Gepäckkoffers entscheidend sein könnte. Nicht optimal platziert ist der AdBlue-Tankstutzen. Man kommt nicht ganz so einfach an diesen ran, da er zu weit hinten und zu weit oben unter dem Chassisblech sitzt.

Beim Blick unter die Front des Midideckers sind die kräftigen Kufen nicht zu übersehen, die bei Aufsetzern vor Schäden an der Frontpartie des Fahrzeugs schützen sollen. Die Bordelektronik sitzt im Kofferraum. Die Schalttafeln sind ordentlich installiert und verständlich beschriftet – auch in deutscher Sprache. Ebenso ist

Der Blick unters Blech ist schwierig



▲ Keine Chance: Die Frontmaske ließ sich auch zu zweit nicht demontieren – ein klares Manko des Türken

Foto: Bulut

Reisetipp Ahrrotwein und Eifelvulkane



▲ Spätburgunder: Die Weinspezialität an der Ahr Foto: Pixelio/bergeist007

In der Region rund um das Ahrtal und der Eifel gibt es für Gruppen viel zu entdecken: Zerklüftete Felsen, leuchtende Weinberge, naturnahe Wälder und weitläufige Wiesen zwischen romantischen Kleinstädten und uralten Dörfern laden ein, facettenreiche Reise-

programme aufzulegen. Die Vielfältigkeit dieser Region mit ihren steilen Weinbergterrassen lässt sich am besten auf einer Wandertour oder aber bei einer Radtour auf dem Ahr-Radweg entdecken, wo man gleich durch drei Regionen fährt: dem Ahrtal selbst, der Eifel und dem Rheintal. Neben dem „Eifelsteig“, dem „Rotweinwanderweg“ und dem 2012 eröffneten „AhrSteig“ können Gruppen auf zahlreichen ausgewiesenen Wanderstrecken die Landschaften erkunden. Die Wandertouren führen teilweise direkt durch die Weinberge, wo die Gruppen direkt mit den Winzern ins Gespräch kommen, oder leiten in lebendige Orte mit einladender Gastronomie.

Eines der Highlights dieser Region ist zweifelsohne das Thema „Vulkan“. Alles rund um das Thema Eifelvulkanismus lernen Besucher auf der 280 km langen Ferien- und Erlebnisstraße „Deutsche Vulkanstraße“, die 39 geologische, kulturhistorische und industriegeschichtliche Sehenswürdigkeiten miteinander verbindet. Dabei tauchen die Besucher in die Welt der Maare, Schlackenkegel, Lavaströme, Höhlen und zahlreiche sprudelnde Quellen ein.

das Batteriefach mit Hauptschalter erläutert.

Fazit: Bei unserer Testfahrt hat der MD 9 insgesamt einen guten Eindruck hinterlassen. Seit der Markteinführung seines Midibusses MD 9 in 2011 hat der Busbauer aus der Türkei das Fahrzeug sukzessive optimiert und auf die Bedürfnisse des deutschen Markts ange-

passt. Hier und da sind zwar ein paar

Nachbesserungen sinnvoll, aber insgesamt ist der MD 9 ein solides Fahrzeug mit einer umfangreichen Serienausstattung und einem ansprechenden Preis-Leistungs-Verhältnis.

Der Bushersteller aus Adana hat inzwischen das Potenzial seines Fahrzeugs in diesem Segment erkannt und will sich auf dem deutschen

Markt in Zukunft verstärkt auf den MD 9 konzentrieren. Geplantes Ziel für 2015 ist es, insgesamt 80 Fahrzeuge in Deutschland zu verkaufen, wobei der Hersteller hier auch seinen Hochdecker (HD) mit einrechnet. Denn neben den MD 9 soll der Fokus in Deutschland auf den HD gelegt werden. Auf

der Busworld in Kortrijk vom

16. bis 21. Oktober 2015 soll die überarbeitete Version des Hochdeckers den Fachbesuchern vorgestellt werden. Auch seinen Service im After-Sales-Bereich hat Temsa umorganisiert. Derzeit arbeitet der Hersteller mit zwölf Servicepartnern deutschlandweit zusammen, die sich um Temsa-Fahrzeuge kümmern.

Askin Bulut ■

Im Fokus steht auch der Hochdecker

Spitzentechnik The Real Bus Wash Factory



SVG Superwash® Waschanlagen GmbH
Postfach 12 41 • 87682 Memmingen • Tel. (0 83 31) 857-400
Fax (0 83 31) 857-402 • vertrieb@svg-superwash.com
www.svg-superwash.com • www.christ-ag.com

SVG SUPER WASH®
Ein Unternehmen der Christ Gruppe

Christ
WASH SYSTEMS