

Temsas Safari 13 HD

Auf Kapazität getrimmt

Der Reisehochdecker Safari ist seit zwölf Jahren im Programm von Temsa und zählt zu den bewährten Produkten des türkischen Herstellers. Mit Edelstahlkonstruktion und praxisrelevanter Ausstattung gab der Zweiachser auf der **BUSMAGAZIN-Testrunde** eine beachtenswerte Vorstellung ab.

Temsa bietet derzeit ausschließlich Zweiachser an. Die Baureihe Safari umfasst die 3,61 m hohen Reisehochdecker HD 12 (12,28 m) und HD 13 (13,08 m) sowie die „Allzwecklösung“ RD 12 bzw. RD 13 – um 19 cm niedriger gebaut,

Das Design ist unauffällig, jedoch ansprechend, mit gängigem Bogen vom seitlichen Bug bis hinauf an die Fensterbrüstung. Einzelne Rundleuchten an Front und Heck sowie Sicken oberhalb der Radkästen sind dezente

duelle Aufmachung mittels Folienmotiven. Der Safari ist als reisefertiger Bus von der Stange kalkuliert. Über den relativ günstigen Preis hinaus zeigen sich seine Werte erst nach genauer Erkundung.

Die beginnt für uns im Cockpit, das mit guter Sitzposition (Isri-Sitz) und übersichtlicher, funktioneller Ausstattung einschließlich einem zentralen Infodisplay überzeugt. Im Trend liegt der Starter-Knopf, Geschmacksache ist das einfache Lenkrad, das künftig ansprechender gestaltet sein soll. Natürlich lässt sich die Lenksäule zwecks optimaler Bedienung an die Körpergröße anpassen. Ablagen sind ausreichend vorhanden, zudem gibt es einen Tresor in der Stufe zum Mittelgang und zwei große abschließbare Klappfächer über dem Cockpit (und ein



mit entsprechend geringerem Gepäckraum. Ein 2011 zur Busworld gezeigter Dreiachser (HD 14) soll erst mit Umsetzung der Euro-6-Varianten angeboten werden. Unser 13-m-Testbus war mit 49 Fahrgastsitzen im 4-Sterne-Abstand eingerichtet und laut Temsa für den Einsatz als Reisebus oder komfortabler Fernlinienbus vorgesehen.

Maßnahmen an den überwiegend glatten Flächen. Keine „La Linea“ oder sonstigen Kniffe, mit der die bustypisch lange Karosserie aufgelockert wird. Wer den Safari optisch aufwerten möchte, erreicht dies am besten durch eine indivi-

▲ **Im Test: der schneeweiße Temsa HD 13. Der Wendekreis des Zweiachsters beträgt 25 m, was am langen Radstand liegt**

weiteres über dem Mitteleinstieg). Trotz etwas kürzerer Spiegelarme als gewöhnlich ist die Rundumsicht gut. Es stört lediglich der mittig in der Frontscheibe platzierte Innenspiegel, der weiter oben sicherlich ebenso gut funktionieren würde.

Die Bedienung für das AS-Tronic-Getriebe befindet

sich an traditioneller Stelle rechts neben dem Fahrersitz, wodurch

der Zugang etwas knapp ausfällt. Zudem registrierten wir dankbar ein elektrisch ausfahrbares Sonnenrollo, dass wir wegen der tief ste-

hen Sonne öfter betätigen mussten. Auch das Fahrerfenster lässt sich per Knopfdruck öffnen. Dagegen sind die beiden Dachluken manuell zu bedienen.

Nur bei der 13-m-Variante ergänzen serienmäßig Parksensoren die Bilder der Rückfahrkamera. GPS-Navigation, auf die 19-Zoll-Monitore

vorne und über dem WC übertragbar, sowie eine

Multimediaanlage sind ebenfalls vorhanden, zudem eine MP3-Buchse und Mikrofone für das Cockpit-Team. Die Klappe der ansonsten großen

Kühlbox in der Frontkonsole

Der Safari ist als reisefertiger Bus von der Stange kalkuliert



ist unserem Empfinden nach zu schmal ausgelegt. Üblichem Standard mit knappen Platzverhältnissen entspricht der Beifahrersitz.

Der sanft nach hinten ansteigende Fahrgastraum ist mit komfortablen Sitzen (Agile 4540) des türkischen Herstellers Inova ausgestattet. Auffallend sind die großen Ohrenbacken an den mit Leder bezogenen Kopfteilen, die spürbaren Halt bieten – was sicherlich ein Vorteil ist, wenn man als Reisender unterwegs mal einnickt. Über den Sitzen sind stabil wirkende, glattflächige Servicesets eingelassen. Die durchgehenden Ablagen nehmen leichtes Handgepäck sowie kleine Rucksäcke auf. Eine Frenzeltüche vom Typ FOB 580 befindet sich im Mitteleinstieg gegenüber dem Bord-

WC. Mit 40-Tassen-Kaffeemaschine, Wurstkocher und 50-l-Kühlschrank wird sie den meisten Ansprüchen gerecht.

Fast eine Zumutung ist jedoch der tiefe, durch die unteren Stufen eingeebte Zugang zum Bord-WC.

Die Kabine geht noch in eine angesetzte Kassette über, die 8 cm tiefer aus

dem Fahrzeugboden herausragt und beim

Überfahren hoher Bordsteinkanten zumindest die nötige Umsicht erfordert. Dies ist schon eine sehr spezielle Lösung, um im Fahrgastraum die Verstellbarkeit der nächsten Rückenlehne am Mitteleinstieg zu gewährleisten. Überhaupt gilt es bei den

langen Zweiachsern – markenübergreifend – Kapazitäten und Gewichte zu beachten. Mit einem Leergewicht von 13 800 kg (vollgetankt inkl.

Fahrer) bewegt sich unser Bus nämlich schon im Bereich des Toleranzwertes: Die Formel lautet immer noch 71 kg pro Person zuzüglich 100 kg je m³ Gepäckraum.

Daher dürfte es fraglich sein, ob die alternative Ausführung mit 55 (+1+1) Sitzen im 3-Sterne-Abstand überhaupt sinnvoll ist. Die konsequente Nutzung hinsichtlich viel Kapazität mag ja für Länder mit 19 t zulässigem Gesamtgewicht (Frankreich, Großbritannien) interessant sein, jedoch nicht für Deutschland und andere EU-Staaten, wo für die gleichen Fahrzeuge immer noch das 18-t-Limit gilt.

Beim anschließenden Rundgang heimste das eben gescholtene Bord-WC dann wieder einen Pluspunkt ein: Es gibt nämlich eine Fernsteuerung am Auslassventil. Dadurch kann Abstand gehalten werden, was unliebsame Spritzer – etwa auf die Schuhe – vermeiden hilft.

Lob erntet auch die beidseitig von außen und über den Mitteleinstieg zugängliche Schlafkabine, die neben Heizung, Telefon, Beleuchtung und Lautsprecher auch mit einer richtig hohen Matratze ausgestattet ist. Hinter der vorletzten Klappe zum Heck hin sind ausziehbare Batterien

sowie eine sorgfältig beschriftete Schalttafel unterge-

bracht. Und dann die nächste Überraschung: Zwei Zähler(!) zeigen die Betriebsstunden von Klimaanlage und Standheizung an. Dies erleichtert erheblich das Verfahren zur Erstattung der Energiesteuer. Der aufgeräumt wirkende Motorraum zeigt sich für praktisch alle Aggregate gut zugänglich. Hinter der linken Heckkante verbirgt sich ein Löschmittelbehälter für die serienmäßige Brandmelde-

Der Fahrgastraum ist mit komfortablen Inova-Sitzen ausgestattet

und Feuerlöschanlage. Die Kühlrippen der Motorkühlung – ebenfalls an der linken Fahrzeugseite – lassen sich nicht ausklappen, haben

jedoch ausreichenden Abstand für eine Dampfstrahlerreinigung. Ein Fach weiter vorn beherbergt Werkzeuge und Brems-

keile. Kräftige Halterungen und Dämpfer stützen die Klappen für den Gepäckraum. Wir registrieren einen sorgfältig aufgetragenen Rostschutz und erfahren, dass die Gitterkonstruktion des Safari aus hochwertigem Edelstahl besteht. Stahlbleche und Verbundstoffe finden sich dagegen in der Beplankung, den Klappen sowie den Front- und Heckmodulen. Temsa wirbt mit der Nachhaltigkeit seiner Produkte. So soll das Material des Safari zu 85 % recyclingfähig und zu 99 % wiederverwertbar sein.

Im Gepäckraum befindet sich auch die Hauptschaltafel, die vorbildlich mit Sicherheitsautomaten ausgerüstet ist. Schmelzsicherungen stecken zwar auch drin, jedoch nur als Ersatz für den Notfall. Ein Notspiegel ist nicht an Bord, kostet jedoch nur 160 € und ist auf jeden Fall empfehlenswert. Für einen komplett neuen Spiegelarm berechnet Temsa übrigens 680 €. Beide Spiegel lassen sich – etwa für die Waschanlage oder das Rangieren auf engem Raum – nach vorne einklappen.

Wir schauen aufs Fahrzeugbug: Mit einem roten Griff im Fach unter dem Fahrerfenster

Die Schlafkabine ist von außen und über den Mitteleinstieg zugänglich

kann das untere Frontmodul samt integrierter Lampen problemlos geöffnet werden. Dahinter werden die Abschleppöse sowie das Ersatzrad sichtbar, das allerdings von innen per Schraube gelöst werden muss, damit es herunterfallen kann. Per T-Stück lässt sich das Rad wieder hochziehen und arretieren. Dies funktioniert einwandfrei, wobei wir die Variante mit nach vorn auf Rollen herausziehbarem Reserverad praktischer finden. Leider ist die Front an den stoßgefährdeten Kanten



Fotos: Goglier

▲ Komfortable Sitze mit Ledereinlagen und Ohrenbacken. Hier die vorderste Reihe mit Feuerlöscher

nicht weiter unterteilt, weshalb nach Schäden gegebenenfalls die ganze Breite ausgetauscht werden muss. Allerdings hat Temsa an kräftige Kufen gedacht, die bei Aufsetzern vor Schäden schützen.

Das Herz unseres Testbusses bildet der 12,9 l-Motor MX 300 von DAF. Der Reihensechszylinder leistet 300 kW (408 PS) bei einem Drehmoment von 2000 Nm im Bereich zwischen

1000 und 1410 Touren. Die Abgasstufe Euro 5 wird mittels SCR-Technik (Additiv AdBlue) eingehalten. Für die – optionale – EEV-Variante ergänzt ein offener Partikelfilter das System.

Standard ist die manuelle Sechsgangschaltung ZF 6 S 1900, wir sind dagegen mit der automatisierten 12-Gangschaltung ZF AS-Tronic unterwegs. Als Achsübersetzung hat man die mittlere Stufe mit $i = 3,23$ gewählt (alternativ $i = 2,93$ oder $3,54$). Zwecks Verbrauchsmessung ist der Testbus mit Wasser-



▲ Die Einstiegsstufen vorne konnten entsprechend dem 1245 mm hohen Boden relativ flach gehalten werden. Chromglänzende Haltestangen geben den nötigen Halt



▲ Schlicht, funktionell und übersichtlich: das Safari-Cockpit. Die Platzverhältnisse sind nicht üppig, reichen jedoch aus

tanks und Sandsäcken mit 3 360 kg Ballast beladen worden, wie es auch ein Dokument des TÜV Süd dokumentiert. Weitere 100 kg ergeben sich – einschließlich Fotoausrüstung – für die zweite Person an Bord, womit wir auf 17 160 kg kommen. Etwas weniger, als es die Kapazitäten zulassen, dafür im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben und für den Test allemal ausreichend.

Wie stets fahren wir ab der Tankstelle Brohltal West. Dort wird randvoll getankt, um nach Rückkehr den Verbrauch exakt zu ermitteln. Die beidseitigen Tanks bzw. Füllstutzen am Bug erleichtern den Ablauf. Die Klimaanlage ist bei -2°C Außentemperatur auf 22°C eingestellt, es herrscht leichter Wind. Selbstverständlich sind wir mit Winterbereifung auf der Hinterachse ausgerüstet.

Die Route führt zunächst über die A61/A48 in Richtung Moseltaldreieck und wieder zurück, wobei wir nach Möglichkeit Höchst-



▲ Durch die tief eingebaute Toilette soll die angrenzende Sitzreihe in ihren Funktionen nicht eingeschränkt werden. Jedoch wurde dadurch der Zugang zum WC sehr eng



▲ Vertragen auch kräftige Stupser: halbrunde Kufen beidseitig am Bug

tempo 100 einhalten. Ohne Störungen ergibt sich für die 268 km lange Autobahnstrecke ein Verbrauch von durchschnittlich 25,6 l Diesel (bei einer Durchschnitts-

geschwindigkeit von 96,3 km/h). Unauffällig verläuft auch

die zweite Etappe, die mit zahlreichen Steigungen über Land am Nürburgring vorbeiführt. Wegen möglicher Glätte müssen wir an schattigen Stellen mitunter vorsorglich das Gas wegnehmen, was in der Folge einige wenige zusätzliche Beschleunigungen erfordert. Nach insgesamt 93 km kommen wir auf einen – nach unserer Erfahrung – günstigen Schnitt von 27,4 l (bei 64,9 km/h).

Den Gesamtverbrauch errechnen wir mit durchschnittlich 26,1 l, bei einem Autobahnanteil von 74 %; ein vergleichsweise guter Wert, zumal der Motor des neuen Busses nur wenige tausend Kilometer absolviert hat und im Prinzip noch nicht einmal richtig eingefahren ist. Auf die Messung des AdBlue-Verbrauchs, der erfahrungsgemäß nicht mehr als fünf Prozent mit Bezug auf den Dieserverbrauch ausmacht, verzichten wir, da bei dieser Kilometerleistung die

Menge zu gering für exakte Ergebnisse wäre. Angenehm empfinden wir Kurvenverhalten und Geradeauslauf, wozu die Einzelradaufhängung vorn ebenso wie der lange Radstand des 13-m-Busses positiv beiträgt. Verhalten ist die Geräuschentwicklung im Cockpit, offenbar stimmen Aerodyna-

mik und Türdichtungen. Die automatisierte Schaltung arbeitet stets zuverlässig, wobei sie allerdings selbst auf ebener Strecke bei 80 km/h grundsätzlich den 11. Gang einlegt, was die Drehzahlen von 1 000 auf 1 300 Touren scheinbar unnötig erhöht. Doch dies soll sich geben, denn die Programmierung ist lernfähig und passt sich mit der Zeit der individuellen Fahrweise des Chauffeurs an. Wie bei automatisierten Getrieben üblich, ist unser Safari mit einer Hillhold-Funktion ausgerüstet, die beim Anfahren an Steigungen für einige Sekunden das Rückrollen verhindert, was bei manuellen Schaltungen durch das Spiel mit dem Kupplungspedal vermieden wird. Bergab können wir Tempo 100 überschreiten, denn auf einen Tempolimiter

Innenausbau • Lack & Design • Technik

Heymann

PERFEKTION IN FORM UND FARBE



...Ihr Omnibus-Centrum.

...vom kleinen Snack bis zum vollständigen Menü.



- Komplettküchen
- Podestküchen
- Küchenerweiterung
- Mikrowelle
- Heißluftofen
- Kühlschrank

Geb. Heymann GmbH Industriestr. 10 56355 Nastätten Tel.: 06772-93780 Fax 8194

www.heyman.net info@heyman.net

Temsa Safari 13 HD Technische Daten

Motor

DAF MX-300 U4, stehend eingebauter Reihensechszylinder mit Direkteinspritzung (PLD), Abgasturbolader und Ladeluftkühler, SCR-Technik (AdBlue), Abgasstufe Euro 5 / EEV, Hubraum: 12 902 cm³, Nennleistung: 300/408 kW/PS bei 1 900 min⁻¹, max. Drehmoment: 2 000 Nm bei 1 000-1 410 min⁻¹

Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Getriebe ZF AS-Tronic 2001 BO, $i = 12,33-9,59-7,44-5,78-4,57-3,55-2,70-2,10-1,63-1,27-1,0-0,78$ (Rückw. 11,41), Achsübersetzung $i = 3,23$

Fahrwerk/Lenkung

Vorderachse: ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Antriebsachse: ZF A 132 S, Starrachse mit Längslenker und Dreiecklenker, Federung: v/m/h 2/4/2 Luftbälge, 2/4/2 Stoßdämpfer, Hebe- und Senkanlage, Bereifung: 295/80 R 22,5, inklusive Reifendruckkontrolle ZF Kugelmutterlenkung Servocom 8098, hydraulisch unterstützt, variable Übersetzung, Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar

Konstruktion/Aufbau

Integraler Aufbau mit Überrollfestigkeit entsprechend ECE-R66, Edelstahlgerippe, Bepankung Stahlbleche und GFK-Module, Klappen aus Aluminium, doppelverglaste, getönte Seitenscheiben, Windschutzscheibe beheizt und mit elektrisch ausfahrendem Sonnenrollo, Fahrerfenster elektrisch betätigt, einflügelige Außenschwenktüren, abnehmbare Anhängerkupplung, abnehmbare Kloben für Skihalter am Heck, Zentralverriegelung der Kofferklappen, zwei Notausstiegsluken (manuell), Schlafkabine vor Vorderachse, Toilette an Mittelür, automatisches Feuerlöschsystem für den Motorraum, intensive Rostvorsorge

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch (EBS) geregeltes Zweikreis-Druckluftbremssystem, Scheiben an allen Rädern, Feststellbremse, Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), Elektronische Stabilitätskontrolle (ESP), Intarderfunktion auf Bremspedal geschaltet, Auspuffklappenbremse, Bremsomat

Heizung/Klima/Lüftung

Dachklimaanlage Spheros 35 kW mit separater Regelung für den Fahrerplatz, Konvektorenheizung an den Seitenwänden, Standheizung Spheros Thermo E 320 (32 KW), Heizgebläse für Front und Mitte, Be- und Entlüftung über Düsen längs der Gepäckablagen, Warmluft für die untersten Einstiegsstufen

Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 13 084 / 2 550/3 610 mm
 Radstand: 6 900 mm
 Überhänge v/h: 2 720/3 464 mm
 Antritt Tür 1: 320 mm + 3 Stufen 240/240/220 + Podest 225 mm
 Antritt Tür 2: 330 mm + 4 Stufen 250/250/250/260 mm
 Bodenhöhe Fahrgastraum v/m: 1 245/1 340 mm
 Podesthöhe/Breite Mittelgang: 150/590 mm
 Stehhöhe Fahrgastraum v/h: 2 100/1 990 mm (- 250 mm vor Heckreihe)
 Wendekreis: 25 000 mm
 Zul. GG: 18 000 kg
 Leergewicht: 13 800 kg (vollgetankt inkl. Fahrer)
 Testgewicht: 17 260 (einschl. 2. Fahrer)
 Zul. Achslasten VA/AA: 7 100/11 500 kg
 Gepäckraum: 8,5 m³ (ohne WC und Ruheraum 11 m³)
 Tank: 560 l Diesel + 45 l AdBlue, beidseitig betankbar
 Sitzplätze: 49+1+1

Preis

Testfahrzeug inkl. Sonderausstattung: 235 000 €



▲ Dank der Zähluhren für die Laufzeit von Klimaanlage und Zusatzheizung lässt sich der Teilverbrauch von Diesel zwecks Erstattung der Energiesteuer einfacher belegen

hat Temsa verzichtet und setzt dagegen ganz auf die Verantwortung des Fahrers. Dieser kann allerdings über den Lenkstockhebel den Bremsomat aktivieren. Das elektronische Bremssystem regelt das Zusammenwirken von Betriebsbremse, vorgeschaltetem Intarder und Auspuffklappenbremse, darüber hinaus natürlich ABS und ESP. Die Bremsmanöver funktionieren jederzeit prompt und zuverlässig. Im aktuellen Safari lässt sich zudem – anders als früher – die Antriebsschlupfregelung (ASR) deaktivieren, was vorteilhaft sein kann, wenn man

Anders als früher lässt sich ASR im aktuellen Safari deaktivieren

den Bus im Schnee oder Matsch festgefahren hat. Reisende profitieren ebenso von der komfortbetonten Abstimmung und der guten Geräuschisolierung. Unser Schallpegel-Messgerät bestätigt das subjektive Empfinden: Bei Tempo 100 auf glatter Straßendecke zeigt es im Fahrgastraum nur 62 dBA an; im Heck beim Beschleunigen ergeben sich nur geringfügig höhere Werte. Unauffällig sind auch hier die Windgeräusche. Unser Fazit: Der Safari HD 13 beeindruckt durch gutes Fahrverhalten und Verbrauch sowie eine praxisbetonte Ausstattung – wenn man mal die ungünstig installierte Bordtoilette außen vorlässt. Darüber hinaus ist die tech-

nische Basis mit Komponenten namhafter Hersteller bestückt. Überzeugt hat auch die deutschsprachige Dokumentation zum Fahrzeug, die ordentlich verfasst und übersichtlich samt Wartungsintervallen zusammengestellt ist. So viel Gründlichkeit haben wir nicht erwartet, womit auch einige Vorurteile gegenüber „Exoten“ ausgeräumt worden sind. Temsa hat offenbar einiges getan, um das Vertrauen in die Marke aufzubauen. Dazu gehört auch der verbesserte Service mit Ersatzteilzentren in Deutschland, Österreich und Frankreich, ergänzt

durch eine europaweite Road-Assistance und das international gut aufgestellte Netz an DAF-Werkstätten. Temsa baut nur gängige Küchen, WC und Infotainment-Geräte ab Werk ein. Für Sonderausstattungen wird mit spezialisierten Partnern zusammengearbeitet. Deutsche Kunden bevorzugen die getestete 13-m-Variante. Der Preis für den Safari beginnt bei 215 000 €, wogegen unser Testbus inklusive Sonderausstattung mit 235 000 € aufgeführt wird. Euro-6-Antriebe sollen sukzessive angeboten werden und stehen derzeit – mangels Lieferung durch den Motorenhersteller – noch nicht im Programm.

Jürgen Görgler ■