



Tamsa MD 9

Vielseitiger Reisemidi aus der Türkei

Gut neun Meter lang und bis zu 39 Sitzplätze: Der MD 9 von Tamsa ist eine interessante Lösung, wenn man angesichts kleinerer Gruppen eine wirtschaftliche Alternative für den Fuhrpark sucht. In unserem Praxistest überzeugt er mit einem guten Fahreindruck und einer umfangreichen Serienausstattung.

Schade: Da fährt ein schmucker Reisemidi zur Testfahrt vor, und es regnet in Strömen. Dennoch sollte unser „Gast“, der in der südtürkischen Millionenstadt Adana gebaut wird und somit eine weite Reise hinter sich hat – die Eifel kennenlernen; selbst wenn sie sich diesmal von ihrer rauen Seite zeigt.

Davon lässt sich der MD 9 nicht beeindrucken und präsentiert sich einladend, mit großem Sitzabstand, Küche und sogar Toilette im Heck. 32 Passagiere lassen sich damit komfortabel befördern, zumal auch die technische Ausstattung gutem Standard entspricht. Dazu gehören Euro 5-Motor von MAN, Automatikgetriebe, Voll-

klimatisierung, Einzelradaufhängung vorn und das elektronische Stabilitätsprogramm ESP – das längst noch nicht bei jedem Bus mit an Bord ist. Dank Heckantrieb und Hochboden haben wir zudem einen „richtigen“ Kofferraum zwischen den Achsen – mit 5 m³ ausreichend groß für den Midi.

Tamsa hat für den MD 9 – das Kürzel steht für Midi-Decker in neun Meter Länge – einen individuellen Fahrerarbeitsplatz geschaffen, der anderen Reisebussen in Form und Funktion nicht nachsteht. Schalter, Hebel und Armaturen sind übersichtlich gestaltet und angeordnet. Auch die nötigen

Ablagen einschließlich Getränkehalter wurden berücksichtigt. Erfreulich: Den digitalen Tachografen haben die Tamsa-Konstrukteure benutzerfreundlich direkt in den Armaturenträger integriert – links vom Lenkrad, unterhalb der Klimasteuerung. Rechtshänder hätten das Gerät vermutlich gerne auf der anderen Seite gesehen. Doch die wenigen

Der Arbeitsplatz ist funktionell und individuell gestaltet

Eingaben kann man auch mit der falschen“ Hand erledigen, und zwar ohne sich bücken zu müssen, wie in manch anderem Bus. Mit an Bord ist als aufgesetztes kleines Display ein Parkassistent, der den Abstand zu mög-

lichen Hindernissen detailliert anzeigt.

Sitz (Isri) und Lenkrad eingestellt, Spiegel justiert, und los geht unsere Eifeltour. Die Allison-Automatik wird über den üblichen Wahlschalter mit „D“, „N“ und „R“ bedient. In Verbindung mit dem 250 PS starken MAN-Motor sorgt das Wandlergetriebe für zügiges Anfahren und harmonische Schaltvorgänge. Ab dem Eifelörtchen Dümpelfeld – Motorsportfreaks vielleicht noch durch das einstige Bergrennen bekannt, das hinauf ins Naturschutzgebiet Teufelsley führte – lassen wir die Ahr beiseite und peilen den Nürburgring an. Ab Ortsende Adenau führt unsere Route über die kurvenreiche L10 gut 400 m hinauf

◀ Optisch gelungen und gut ausgestattet: der Midibus Temsa MD 9

zur Hohen Acht. Diese und weitere Steigungen in der Region um den Nürburgring packt der MD 9 zwar, lässt mitunter jedoch den Wunsch nach mehr Leistung aufkommen, wobei

wir nur zu dritt und ohne Auslastung unterwegs waren.

Allerdings ist trotz komfortabel ausgelegter Programmierung des Getriebes jederzeit ein Kickdown möglich, mit dem zum schnellen Beschleunigen sofort heruntergeschaltet wird.

Noch auf der Steigung, aber auch danach auf ebener Route, verschluckt sich die Getriebe-steuerung insgesamt drei Mal und schaltet nur mit einem spürbaren Ruck. Auf unsere Anfrage verweist Temsa auf die Lernfähigkeit der Elektronik und dass derlei Probleme mit Allison-Komponenten bisher nicht aufgetreten seien. Eine erneute Kalibrierung würde nur wenige Stunden benötigen, darüber hinaus könnte die Steuerungssoftware neu geladen und angepasst werden.

Stets von besonderer Bedeutung ist die Funktion der

Bremsen, besonders auf den Gefällstrecken, die während unserer Schleife zurück in Richtung Ahrtal für kräftigen Schub sorgen. Wie heute üblich, ist auch der zum Allison-Getriebe gehörende Retarder der Betriebsbremse vorgeschaltet, was den Verschleiß der Bremsbeläge

reduziert und weniger routinierten Fahrern entgegenkommt.

Ergänzend kann die Betätigung über den Lenkstockhebel erfolgen. So oder so, die Funktion ist jederzeit zuverlässig und kalkulierbar. Dazu der Hinweis, dass in Verbindung mit dem optionalen Schaltgetriebe ZF 6S1010 BO ein elektromagnetischer Retarder von Telma zum Einsatz kommt.

Zeitweise auf der Autobahn A 61 unterwegs, notieren wir die Drehzahlen in der höchsten Schaltstufe 6: Bei Tempo 100 werden 1 600 Touren angezeigt, bei 80 km/h sind es 1 400. Dies entspricht der Leistungskurve des kompakten 6,9 l Motors, dessen maximales Drehmoment zwischen 1 400 und 1 750 Umdrehungen verläuft. Somit könnte selbst ein Kickdown – zumindest entsprechend der Motor-kurve – noch im grünen Bereich erfolgen.

Am Berg dürfte es etwas mehr Leistung sein



Nach einem Fahrerwechsel an der Raststätte Brohltal messen wir – bei gutem Straßenzustand mit Tempo 100 – die Betriebsgeräusche, die im Cockpit und im Fahrgastraum bei 65 dBA liegen, direkt im Heck zwischen 67 und 68 dBA pendeln. Dies entspricht dem subjektiven Eindruck. Störend ist mitunter ein Quietschen an den Türen, vermutlich durch die Gummidichtungen entstanden. Eine Kontrolle, gegebenenfalls mit Justierung des Türmechanismus, dürfte hier Abhilfe schaffen.

Nun ist auch Gelegenheit, den MD 9 als Fahrgast kennenzulernen. Ausreichend komfortabel

zeigen sich die Sitze aus türkischer Produktion (Innova), zumal alle gängigen Verstellmöglichkeiten sowie ein Sitzabstand von überwiegend 760 mm gegeben sind. Eine Ausnahme bilden die beiden Plätze an der WC-Wand und direkt

im Heck, mit leicht eingeschränkter Verstellbarkeit des Sitzrückens.

Servicesets und Gepäckablagen runden den üblichen Komfort von Reisebussen ab. Der WC-Raum ist großzügig angelegt und mit einem breiten Wandschrank ausgestattet. Übliches Format hatte die TM-Küche im hinteren Einstieg.

Insgesamt hinterlässt unser Midi während der Tagestour einen guten Fahreindruck. Dass er bei einer Fahrzeugbreite von 2 400 mm zwangsläufig eine geringere Spurweite als etwa 12-m-Busse aufweist, zeigt sich mitunter durch ein schwammiges

Gefühl auf ausgefahrenen Fahrspuren –

darin lässt sich bei diesem Konzept nichts ändern.

Andererseits glänzt der MD 9 mit einem Wendekreis von nur 16,5 m, mit dem er sich fast spielend durch enge Kurven und Gassen manövrieren

Auch die Fahrgäste sind komfortabel unterwegs

Baureihe MD 9 Drei Ausführungen

Der MD 9 ersetzt auf dem westeuropäischen Markt den kürzeren Midibus Opalin. Zwar hatte man dessen Chassis umgemodelt und den ursprünglichen Frontmotor etwas zurück auf die Vorderachse versetzt, um einen komfortablen Einstieg und ein ruhigeres Cockpit umsetzen zu können, doch insgesamt wirkte er einfacher „gestrickt“. Der mit Heckantrieb konstruierte MD 9 steht mittlerweile in drei Ausführungen im Programm. So gibt es über den Reisebus hinaus die Variante „IC“, die auf Intercity-Verkehre ausgerichtet ist. Sie verfügt über eine große Doppeltür in der Mitte und einen Rollstuhlflift. Die Kapazität beträgt 47 Fahrgäste (35 Sitz- und 12 Stehplätze). Im Oktober 2011 zur Busworld folgte die Low-Entry-Ausführung, mit Klapprampe an der Mitteltür und einer Kapazität bis zu 72 Fahrgästen – je nach Auslegung der Sitzplätze. Die Gesamtlänge von 9,34 m ist durchweg identisch.



▲ Im übersichtlich gestalteten Cockpit des Midibusses, der im türkischen Adana gebaut wird, stimmen Ergonomie und Funktion

Fotos: Cöglner



▲ Fahrgastraum mit ansprechender Atmosphäre: Die Bestuhlung von Innova ist komfortabel und voll verstellbar



▲ 5 m³ Kofferraum sind nicht schlecht. Wer noch mehr Platz benötigt kann darüber hinaus einen Heckkoffer montieren

Tamsa MD 9 Technische Daten

Motor und Getriebe

MAN D 0836 LOH 65, stehend im Heck eingebauter Reihen-sechszylinder, zweistufiger Turbolader, Common-Rail-Einspritzung, Abgasrückführung, Oxy-Kat, Euro 5 (EEV Option)
 Hubraum: 6 871 cm³
 Nennleistung: 184/250 kW/PS bei 2 300 min⁻¹
 Max. Drehmoment: 1 000 Nm bei 1 400-1 750 min⁻¹
 Getriebe: Sechsstufiger Wandlerautomat Allison T280 R, Übersetzungen = 3,49 – 0,65; Achsübersetzung i = 3,9

Fahrwerk

Vorderachse: Voith Einzelradaufhängung IFS Tj 50-195, Hinterachse: Starr Hypoidachse MB HO 4, Federung: Luftdruckanlage, v/h 2/4 Luftbälge, v/h 2/4 Stoßdämpfer; Kneelingfunktion über 100 mm; Bereifung: 265/70 R 19,5

Bremsanlage/Sicherungssysteme

Zweikreis-Druckluftsystem, Scheiben an allen Rädern, automatische Nachstellung, elektronisches Bremssystem EBS inklusive ABS, ASR, ESP, Retarder, Motorbremse

Konstruktion

Integrale Bauweise, Edelstahlrahmen, Beplankung aus verzinktem Stahlblech, Stoßelemente vorn und hinten aus stoßabsorbierendem GFK, zentralverriegelte Gepäckraumklappen aus Aluminium, zwei Integral-Außenspiegeleinheiten (elektrisch verstellbar, beheizbar, klappbar). Hohlraumversiegelung und Unterbodenwachs als weitere Rostvorsorge

Heizung/Klima/Lüftung

Defroster zum Heizen und Kühlen des Fahrerarbeitsplatzes und zum Enteisen der Windschutzscheibe; vollautomatisiertes Konvektorensystem im Fahrgastraum, 24 kW Spheros-Dachklimaanlage

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 9 340/2 400/3 330 mm
 Boden-/Stehhöhe Mittelgang: 1 200/1 910 mm
 Antritt/Stufenhöhen vorn/hinten: 350/330 mm
 Radstand: 4 600 mm
 Überhang vorn/hinten: 1 900/2 840 mm
 Radeinschlag: max. 54°
 Wendekreis: 16 500 mm
 Leergewicht Testbus: 9 250 kg (betankt)
 Zul. GG: 14 000 kg
 Kofferraum: 5 m³
 Tankvolumen: 280 l Diesel
 Sitzplätze: 32 (4*) +1+1

Preis

Testbus 185 000 €

lässt. Hier hat er die Nase auch im Vergleich zum Wettbewerb vorn.

Bedienung und Sicht waren größtenteils in Ordnung. „Größtenteils“ deshalb, weil der Weitwinkelbereich der Außenspiegel kaum Sicht auf die Frontpartie gewährt und der Innenspiegel sich nicht optimal für den Blick in den Fahrgastraum einstellen lässt. Nicht in jeder Hinsicht zufriedenstellend ist der Platz für den Reiseleiter, zwar mit gutem Sitz, jedoch knapper Stellfläche für die Füße.

Abschließend der Rundgang mit Blick hinter die Klappen. Im Kofferraum fällt uns die ordentlich installierte Schalttafel mit verständlicher Beschriftung auch in deutscher Sprache auf. Ebenso ist das Batteriefach mit Hauptschalter erläutert. Das Typenschild im vorderen Einstieg führt neben dem Farbton der Karosserie sogar den Lackhersteller auf. Nur umständlich abnehmen lässt sich die Frontmaske, was noch verbessert werden soll, wie Horst Woitschig erläutert, der als Verkaufsberater NRW den Testwagen betreut.

Übrigens muss man für das Ersatzrad nicht die Front öffnen, da es durch einen Kurbelmechanismus neben dem Fahrerplatz unter den Bugbereich herabgelassen werden kann. Die Kurbel

befindet sich an der Stirnseite im Gepäckraum. Dass die Radkästen sich nicht aufklappen lassen, spielt vermutlich keine Rolle, da der Radwechsel durch die großzügig bemessenen Ausschnitte problemlos funktioniert. Dennoch lassen sich die Verkleidungen abschrauben, um an bestimmte Stellen – wie den Vorratsbehälter für die Luftdruckbremse – leichter heranzukommen. Ein Blick unter die Front zeigt kräftige Kufen, die vor Schäden bei Aufsetzern schützen sollen. Im Motorraum finden wir neben den üblichen Komponenten Lampe, Steckdose und einen Schlauchanschluss für die Spülung der Hecktoilette. Ein Rauchmelder – vor einigen Jahren von allen



▲ Die kräftige Kufe vorne schützt bei Aufsetzern vor Schäden an Front und Einstieg. Dahinter ist das Ersatzrad verstaut, das sich herunterkurbeln lässt und sich Rollen ausgestattet ist

Mehr Bilder von unserem Test finden Sie im Internet unter www.busmagazin.de/bildergalerien.html

Busherstellern versprochen – fehlt, soll jedoch für alle Neufahrzeuge nachgerüstet werden. Darüber hinaus sind Befestigungen für einen Gepäckkoffer vorhanden und die tragenden Teile unter dem Heck für eine Anhängerkupplung vorbereitet.

Die Serienausstattung ist umfangreich. Dazu gehören auch Doppelverglasung, Gardinen, Klimaanlage, Standheizung, elektrisch betriebene Sonnenblende, Reisebegleitsitz, CD-Radio, MP3- und DVD-Player, 19 Zoll LCD-Monitor, Mikrofon, Kühlbox, Xenonscheinwerfer, elektrisch betriebenes Fahrerfenster und die 3-Sterne-Sitz-

Temsa hat Versäumnisse der Vergangenheit korrigiert

Konfiguration. Die beiden Außenspiegel sind elektrisch verstell- und beheizbar, lassen sich zudem wegklappen. Ein Notspiegel für die exponierten „Käferfühler“ kann laut Temsa für netto 75 € hinzugekauft werden. Unser Fazit: Temsa hat bei Konstruktion und Ausstattung des MD 9 nicht gespart und viele praxisrelevante Details berücksichtigt. Dazu zählt auch die Verwendung von Edelstahl und Aluminium für rostgefährdete Bereiche. Was wir in diesem Beitrag kritisch angemerkt haben, dürfte sich ohne große Probleme beheben lassen. Verbesserungen sind mit Bezug auf den Prototypen der IAA 2010 bereits umgesetzt worden, so auch die Ausstattung mit einem „Käferfühler“ für die Fahrerseite.

Darüber hinaus hat der türkische Bushersteller Versäumnisse der Vergangenheit korrigiert, dabei vor allem

sein Qualitätsmanagement und den Service ausgebaut. Die getestete Variante kostet netto 185 000 €. Ohne Toilette und Küche, jedoch mit 39 Sitzplätzen, sind es gut 10 000 € weniger. Automatik oder manuelle Schaltung bleiben preisneutral. Zudem bietet Temsa einen Garantievertrag über zwei Jahre an, der ab Erstzulassung bis 200 000 km gilt.

Die Konkurrenz in der 9-m-Klasse ist überschaubar und besteht auf dem hiesigen Markt nur aus dem Mercedes-Benz Tourino und neuerdings dem Vectio von Otokar. Bis Ende 2011 wurde der MD 9 europaweit bereits 115 Mal ausgeliefert, davon 39 Einheiten in Deutschland. Man darf gespannt sein, wie sich der Absatz in dieser Längen-

variante weiter entwickelt. Eines steht jedenfalls

fest: Die Preisspirale beim Mineralöl dreht sich unaufhörlich weiter – somit werden sich unterschiedliche Formate für verschiedene Gruppengrößen zunehmend rechnen. Zu den Verbrauchswerten des MD 9 hatten wir Sascha Rau befragt, Junior-Chef der Rau Touristik GmbH in Dannstadt. Im August 2011 war dort ein baugleicher MD 9 als Neufahrzeug angeschafft worden. Das viel eingesetzte Fahrzeug lag im gemischten Einsatz bei Ø 24 l, inklusive Klimaanlage im Sommer und Standheizung im Winter. Zu guter Letzt: Künftig soll für den MD 9 eine stärkere Variante des MAN-Triebwerks mit dann 213 kW / 290 PS Leistung angeboten werden. Zumindest für den überwiegenden Einsatz auf anspruchsvoller Topografie wäre das Plus an Power unsere Empfehlung.

Jürgen Görgler ■



Foto: Görgler

Irisbus-Iveco

Neue Struktur für Irisbus Deutschland

Irisbus Deutschland, auch verantwortlich für den Busvertrieb in Österreich und der Schweiz, wird in die Organisation des Iveco-Nutzfahrzeugbereichs integriert. Dies soll Vorteile für die Entwicklungs- und Produktionsprozesse bringen.

Trotz gemeinsamen Auftritts wird der Busvertrieb weiterhin separat geführt. Gleichzeitig sollen Verkaufsorganisation und Servicequalität ausgebaut bzw. optimiert werden.

Damit einher geht eine Reduzierung der Buswerkstätten von derzeit 80 auf künftig 40, die dann als Bus-Kompetenzcenter präsent sind. Darüber hinaus will man künftig in Deutschland stärker als Komplettbusanbieter auftreten. Damit soll über die erfolgreich vertriebenen Low-Entry- und Überlandvarianten Crossway und Arway hinaus der Absatz von Stadt- und Reisebussen (Citelis, Evadys, Magelys) forciert werden.

Gut im Rennen liegt Irisbus-Iveco zudem mit den Kleinbussen auf Basis der Transporter-Baureihe Daily. Noch in diesem Jahr soll zudem für alle Bustypen die Garantie auf vier Jahre angehoben werden. Ausgenommen bleiben Stadtbusse, deren Garantieregelungen üblicherweise im Rahmen von Ausschreibungen erfolgen.

Die Irisbus Deutschland GmbH war als besondere Regelung für Deutschland entstanden, während die Marke Irisbus in allen anderen Ländern Teil der Iveco-Organisation ist. Die formelle Löschung von Irisbus Deutschland erfolgt im April. Geschäftsführer Sascha Kaehne wird als Leiter des Busvertriebs bei Iveco weiterhin für den deutschsprachigen Raum Verantwortung übernehmen.

Irisbus hat 2010 – inklusive der Minibusse – 6 519 Busse aller Kategorien abgesetzt. Dagegen zeigen die Zulassungszahlen 2010 für Deutschland (231), Österreich (52) und die Schweiz (34) noch Potenzial nach oben.

Jürgen Görgler ■

