

Miditurysta z Turcji



Zdjęcia:

Tureccy wytwórcy autobusów są obecni w Polsce od 20 lat. Przez ten okres nie udało im się jednak na trwałe zająć mocniejszej pozycji na naszym rynku.

Taka sytuacja nie wynika ze słabości ich wyrobów, lecz często z tego, że nie mieli oni wizji sprzedaży i zbytnio nie pomagali krajowemu reprezentantowi. W 1989 roku Orbis zakupił kilkadziesiąt sztuk wysokopokładowych autokarów turystycznych Otomarsan, w połowie lat 90. w sprzedaży pojawił się zaś IVECO-Otoyol z, bazującym na podwoziu ciężarówki, modelem klasy midi, dostępnym w czterech wersjach: dwóch miejskich – 6,3-metrowej M24 i 6,9-metrowej M50 oraz 6,3-metrowej kombi M23 i 7,2-metrowej turystycznej M29. Pojazdy te cieszyły się nawet umiarkowanym powodzeniem, ale ich import dość szybko ustał, gdyż w 1999 roku produkcja została przeniesiona do Samarkandy w Uzbekistanie.

Po raz kolejny niezależni tureccy wytwórcy autobusów na poważnie zainteresowali się sprzedażą w naszym kraju 3-4

lata temu. M.in. na początku 2006 roku odbyło się pierwsze spotkanie przedstawicieli firmy Temsa i przedsiębiorstwa CMS Auto, zajmującego się zabudową minibusów i obecnie mieszczącego się w Sulejówku pod Warszawą. Ponieważ obu stronom zależało na szybkim zawarciu umowy, stosowne porozumienie dotyczące reprezentacji podpisano w pierwszym kwartale 2007 roku. Przy czym przedstawicielem formalnie nie jest CMS Auto, lecz specjalnie w tym celu powołana spółka CMS Bus.

CMS Bus teoretycznie proponuje pełną paletę wyrobów Temsy, przy czym w standardowej ofercie znajdują się głównie te warianty, na które istnieje satysfakcjonujący popyt. W pierwszym rzędzie kwestia dotyczy turystycznej odmiany klasy midi, nazwanej Opalin 9, i nabytej do tej pory u nas w ilości kilku egzemplarzy. Oczywiście z perspekty-

wy całego rynku jest to wielkość wręcz mikroskopijna, ale trzeba pamiętać, że Opalin, jak niegdyś IVECO-Otoyol, należy do grupy produktów niszowych, bez wielu odpowiedników. Został on bowiem zoptymalizowany pod kątem wykorzystania na trasach o średniej długości, terenach wiejskich oraz w miastach, gdzie niewielka szerokość okazuje się niezwykle pomocna, gdy trzeba zaparkować, przecisnąć się między źle stojącymi autami czy zawracać na ograniczonej przestrzeni.

Pod względem filozofii budowy omawiany pojazd, podobnie jak inne wyroby Temsy i szerzej – tureckiego przemysłu motoryzacyjnego, stanowi kompilację podzespołów wytwarzanych na miejscu oraz kluczowych komponentów (osie, mosty napędowe, silniki, skrzynie biegów, elementy układów hamulcowego czy kierowniczego) kupowanych od renomowanych, zachodnich dostawców. Do tego dochodzą nowoczesne techniki wytwórcze, konkurencyjna pod względem kosztów siła robocza i dość ciekawe wzornictwo. W rezultacie autobusy stanowią interesującą propozycję, jeśli uwzględni się relację koszt/efekt, a wykorzystanie zagranicznych części ułatwia ekspansję na inne rynki oraz usprawnia późniejszą obsługę serwisową.

Generalnie Opalin to pojazd miły dla oka, pozbawiony fajerwerków stylistycznych i technologicznych, niezawodny, zapewniający podróżnym niezły komfort i przede wszystkim konkurencyjny cenowo. Stylistyka nadwozia należy więc do stonowanych. Z przodu dominuje znacznych rozmiarów szyba mocno wyciągnięta do góry, u dołu zaś można znaleźć kilka ciekawych akcentów wizualnych, w tym dolną kratę wlotu powietrza i charakterystyczną, srebrno-metaliczną listwę, mieszczącą reflektory oraz kierunkowskazy i poprowadzoną na boki, aż do linii dachu. Równie spokojny wygląd mają gładkie boki, urozmaicone tylko przez wspomnianą listwę oraz wyprowadzone ze słupka A dość duże, przypominające owadzie czułki ramiona, mieszczące lusterka boczne. W takim razie jedynie tył wydaje się znacznie ciekawszy, gdyż „dynamizuje” sylwetkę lampami zgrupowanymi pod wspólną osłoną w kształcie trójkąta czy szybą u dołu przypominającą odwrócony trapez. Do wnętrza prowadzi dwoje jednoskrzydłowych drzwi, które w zupełności wystarczą, by zapewnić sprawne przemieszczanie się maksymal-

nie 35 podróżnych oraz pilota i kierowcy. Wszyscy pasażerowie siedzą w komfortowych, rozsuwanych i odchylanych fotelach Kiel, które zapewniają znaczną ilość miejsca na nogi, są zaopatrzone w trójpunktowe pasy bezpieczeństwa i zamocowane na szynach tak, by można było przygotowywać aranżacje wnętrza dostosowane do potrzeb różnych odbiorców. Poza tym wysoki komfort na pokładzie gwarantują dostępne w standardzie klimatyzacja Saftar Klimatronic o mocy 16 kW i wydajności 14 000 kcal/h, z funkcją ogrzewania i chłodzenia, ogrzewanie niezależne Thermo 300 o mocy 30 kW, z zegarem sterującym ogrzewaniem, lodówka w tablicy rozdzielczej, podwójne szyby oraz DVD i LCD Blaupunkt z monitorem otwieranym automatycznie. Warto też zwrócić uwagę na znaczną pojemność podłogowych bagażników – tzn. luków bocznych i tylnego, wynoszącą aż 5,8 m³. Tak doskonały rezultat udało się uzyskać w wyniku umiejscowienia silnika nie z tyłu, lecz nad osią przednią. Taka lokalizacja przyczynia się także do lepszego rozkładu nacisku na osie i tym samym wpływa na zwiększenie stabilności – bezpieczeństwa jazdy.

Silniki w Opalinie nie są zbyt duże, ale cechują się niezłymi parametrami i pochodzą wyłącznie od MAN-a. Seryjnie (Opalin 9) występuje odmiana 6-cylindrowa, 6,871-litrowa, o maksymalnych 240 KM przy 2300 obr/min i 925 Nm w zakresie 1200-1800 obr/min. Alternatywę (Opalin 9E) stanowi wersja słabsza, 4-cylindrowa, 4,58-litrowa, osiągająca maksymalnie



Opalin to miły w wyglądzie midibus o zwartych wymiarach, co ułatwia jego eksploatację na wąskich ulicach.

206 KM i 830 Nm przy 1400 obr/min. Obie te jednostki mają rzędowy układ cylindrów, turbodoładowanie, chłodzenie powietrza doładowującego, system wtrysku common-rail, spełniają normę Euro 4 dzięki technologii EGR i współpracują z 6-biegową, mechaniczną skrzynią ZF 6S1000 BO. Układ napędowy dopełnia most MAN HY 0925. Również oś przednia typu VOK 05 pochodzi od MAN-a. Zarówno oś jak i most zawieszono są pneumatycznie, przy czym w zawieszeniu z przodu, oprócz poduszek powietrznych, zastosowano resory paraboliczne, amortyzatory teleskopowe i stabilizator, z kolei z tyłu drążek reakcyjny oraz ponownie amortyzatory teleskopowe i stabilizator. Jak podkreślają przedstawiciele Temsy, pełne zawieszenie pneumatyczne w tej klasie pojazdów stanowi rzadkość.

Opalin to jednak nie tylko autobus ładny i komfortowy. To też autobus bezpieczny, do czego przyczyniają się seryjne ABS, ASR, zsynchronizowany z pedałem hamulca retarder TELMA, tempomat, hamulec wydechowy oraz wytrzymała i jednocześnie lekka konstrukcja samonośna.

Jarosław Brach

OPALIN 9

Długość	8,393 m
Szerokość	2,3 m
Wysokość z klimatyzacją	3,286 m
Rozstaw osi	4,313 m
Dopuszczalna masa całkowita	12 500 kg
Naciski na osie	4800+8700 kg
Minimalny promień skrętu	9,6 m
Pojemność zbiornika paliwa	200 l
Układ kierowniczy – ZF (HEMA) z regulacją kolumny kierowniczej	



Autobusy, Minibusy, Zabudowy Produkcja i Sprzedaż



> MB Sprinter, VW Crafter
> Wersje Komfort, LUX i VIP



> Homologacja, TEMPO 100
> 2 lata gwarancji



CMS Auto - al. Piłsudskiego 67, 05-070 Sulejówek, tel. 022 615 26 71, 0-603 501 222

info@cms-auto.com.pl

www.cms-auto.com.pl