



Einer für alles – mit seinen vielfältigen Talenten ist der preisgünstige Setra ein echter Allrounder.

## Fahren und sparen

Als Universalkraft für jeden Fuhrpark zeigt sich Setras zweiachsiger Comfortclass-Hochdecker von seiner besten Seite. Mit einem ungewöhnlich sparsamen Antriebsstrang kann er manchen Wettbewerber das Wasser reichen.

**W**er Setra fährt, gilt in der Branche als etablierte Kraft. Jedenfalls sind es stets einige tausend Euros mehr, die der Kunde hinblättert, um als Mitglied der Setra-Familie geführt zu werden. Wer sich aber kein TopClass-Flagschiff auf den Hof stellen kann oder mag, kann jetzt zur günstigeren Comfort-Class greifen. Setra fahren und sparen scheint zunehmend attraktiv zu sein, auch wenn die Comfort-Class nicht gera-

de billig ist. Die im Vergleich zur Top-Class etwa sieben Prozent günstigere Baureihe verkauft sich jedenfalls wie geschnittenes Brot - seit der Präsentation im Frühjahr 2004 konnten schon mehr als eintausend Fahrzeuge an den Mann oder die Frau gebracht werden.

Als Vertreter in der 12-Meter-Klasse hat der zweiachsige Setra-Hochdecker ganz eigene Qualitäten. Mit 48 Fahrgästen auf 12,2 m Länge erfüllt er die 3-Ster-

ne-Kriterien, der Hersteller attestiert dem S 415 GT HD ein fahrfertiges Leergewicht von 13.560 Kilogramm. Damit zählt der Comfort-Class-Zweiachser zu den leichten Reisebussen, bei voller Besetzung bleiben pro Person noch immerhin 89 Kilogramm. Das reicht für die meisten Einsatzfälle, man spart sich die teure dritte Achse und kann für spezielle Anforderungen einen Gepäckanhänger mitführen. Der Zweiachser ist ein wendiger



Was er zu bieten hat, verrät der Setra nur auf der Heckscheibe.

Die Handläufe führen ohne Lücken nach oben.

Allrounder mit vielen Talenten, komfortabel genug für die Langstrecke, mit Haltestangen erhält er eine Linienzulassung und ist sich auch als Schulbus nicht zu schade. Dazu passt auch das Outfit, das an der Einstiegsstelle keinen großen Auftritt hinlegt. Der GT HD ist ein schlichter Zeitgenosse, sieht man von der trendigen Lackierung in „Steppengrün Metallic“ einmal ab.

Nur wenige Reisebusse lassen sich so einfach über kurvenreiche Kurse treiben.

Der introvertierte Typ aus Ulm hat es aber faustdick unter seinem korrosionsbeständigen Blechkleid, wie seine teuren Top-Class-Markengefährten auch bietet er ein sensationelles Sicherheitspaket –

hinter den Kürzeln EBS, ESP, ART und DBL steckt modernste Technik, die so mancher Wettbewerber selbst in seinem Topmodell nicht zu bieten hat. Im Mittelpunkt des Interesses steht natürlich das ESP-Fahrdynamikprogramm, das so manche kritische Fahrsituation entschärfen kann. Es greift erst bei handfesten Fahrfehlern ein, dann aber mit einer resoluten Einzelradbremsung. Die bringt das Fahrzeug sofort wieder auf Kurs. Wer dabei vor allem an Wintereinsätze, Glatt-eis und Schnee denkt, dem sei ganz dringend zu einem Sicherheitstraining zu raten. Dort zeigt sich schnell die hilfreiche Wirkung, doch selbst mit ESP erreicht der Omnibus mit abnehmenden Reifen-Haftwerten seine Grenzen. Die segensreiche Arbeit der elektronischen Heinzelmännchen schließt auch den neuen ART-Tempomaten mit ein, der das entscheidende Quäntchen Sicherheit mehr bietet. Mit reichlich eingestelltem Abstand zum Vordermann fährt es sich gelassener, für

# TEST Setra S 415 GT HD

## Maße und Gewichte

Gesamtlänge .....	12.200 mm
Gesamtbreite .....	2.550 mm
Gesamthöhe .....	3.620 mm
Radstand .....	6.080 mm
Wendekreisdurchmesser .....	21.070 mm
zul. Gesamtgewicht .....	18.000 kg
Leergewicht .....	13.560 kg
Kofferraumvolumen .....	max. 9,6 m <sup>3</sup>
Sitzplätze .....	48+1+1

## Antriebsstrang

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 457 LA, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 128 x 155 mm, Nennleistung 310 kW/422 PS bei 2.000/min, maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100/min

**Kraftübertragung:** Automatisierte Kupplung, automatisches Zwölfgang-Getriebe ZF AS-Tronic, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78, einfach untersetzte Hinterachse  $i = 3,154$

## Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, max. Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 13 t

**Bremsen:** Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an beiden Achsen Scheibenbremsen (Knorr-Bremse) mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse VR 115E, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP und Bremsassistent, abstand geregelter Tempomat ART, Dauerbremslimiter DBL

**Lenkung:** ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0 bis 21,9:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58°

**Reifen:** 295/80 R 22,5

## Nettopreis

**Testwagen:** € 297.000,-



Die Außenspiegel sind spitze, auf Wunsch gibt es Rückfahrwarner und Beleuchtung.



Von allen Seiten gut zugänglicher Motorraum – mittig der stehende Euro-3-Sechszylinder, rechts daneben motorfest der Klimakompressor.

Überholvorgänge lässt sich die Regelautomatik via Gaspedal überspielen. Eine leichte Übung ist das Mitschwimmen in Kolonnen – auch wenn das vorausfahrende Fahrzeug ständig beschleunigt und bremst, passt sich der Bus selbsttätig und weitgehend ruckfrei den gefahrenen Geschwindigkeiten an. Überwacht werden auch die gelegentlichen Unachtsamkeiten des Fahrers, wenn es bergab geht. Schiebt das voll ausgelastete Fahrzeug auf Autobahnen bergab mit überhöhter Geschwindigkeit, schaltet sich ab Tempo 104 der Dauerbrems-Limiter (DBL) per Tempomat ein und nimmt der potenziellen Gefahr die Spitze. Mag noch mancher Anbieter auf dem Markt die fehlenden ESP- oder ACC-Systeme mit der hohen Fahrsicherheit seiner Fahrzeuge argumentieren. Die Praxis zeigt: Doppelt genährt hält besser, schon beim ersten Eingriff der Systeme macht sich die Investition bezahlt.

Mehr als den Grundpreis muss der Kunde auch hinlegen, will er die Segnungen des wohl komponierten Antriebsstrangs unseres Test-Zweiachsers erfahren. Die Spezialisten des Herstellers versprechen hier einen besonders günstigen Kraftstoffverbrauch und hohe Fahrleistungen. Die passenden Zutaten dazu sind ein kraftvoller Motor, ein automatisiertes Zwölfgang-Getriebe und eine

ellenlange Hinterachse. Die gelungene Abstimmung aller Antriebsstrang-Komponenten gibt letztlich den Ausschlag für zufriedene Gesichter – am Ende der ambitionierten Testrunde werden durchschnittlich 25 l/100 Kilometer verbucht. Ein Mangel an Leistung ist dem 18-Tonner auch auf hügeligen Landstraßen nicht zu attestieren. Besondere Verdienste daran sind der zwölfstufigen AS-Tronic gutzuschreiben. In der Regel passen die Gangstufen stets zur Geschwindigkeitsanforderung – nur auf ausgesprochen steilen Bergstrecken gibt es minimale Punktabzüge für eine Pendelschaltung.

## MESSWERTE

### Beschleunigung

0–60 km/h .....	18,8 s
0–80 km/h .....	29,9 s
0–100 km/h .....	43,5 s

### Innengeräusche

80 km/h (Front/Mitte/Heck) 65,4/63,1/65,2 dB(A)
100 km/h (Front/Mitte/Heck) 67,7/64,5/66,5 dB(A)

### Kraftstoffverbrauch

Autobahn (Ø97,8 km/h) .....	22,4 l/100 km
Landstraße (Ø67,5 km/h) .....	24,2 l/100 km
Bergwertung (Ø49,3 km/h) .....	130,5 l/100 km

### Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø .....	25,0 l/100 km
-------------------	---------------

*(356 gefahrene Kilometer)*

Ø = Durchschnitt



Ausreichend Kofferraum mit einem Fassungsvermögen von maximal 9,6 m<sup>3</sup>



Klares Cockpit mit guter Ergonomie und einem Schuss Driver-Appeal

Unterbinden kann das der Fahrer, wenn er kurzerhand zum Joystick greift und den gewünschten Gang manuell einlegt. Seinen Anteil am erfreulichen Ergebnis hat auch der Euro-3-Sechszylinder, der sich stets willig und leistungsfreudig präsentiert. Er bleibt auch die nächsten Monate die erste Wahl, auch wenn bereits sein Euro-4-Nachfolger vorgestellt wurde – mit Euro 3 tankt der GT-HD-Fahrer nur Diesel, das ganze Adblue-Prozedere bleibt ihm noch erspart. Reichlich Leistung und Drehmoment verleihen dem Zweiachser Flügel – mit mehr als 1.500 Nm knapp über Leerlaufdrehzahl und 420 PS schon bei 1.600 Umdrehungen bleiben keine Wünsche offen. So be-

schleunigt der 18-Tonner automatisch mit durchgetretenem Gaspedal in wenig mehr als 40 Sekunden auf Tempo 100, wenn dem Reihensechszylinder über die Kickdown-Funktion höhere Drehzahlen erlaubt werden. Noch besser in Form zeigt sich der flinke Zweiachser mit seinen Elastizitätswerten, beschleunigt von 80 auf 100 km/h im 12. Gang vergehen keine 18 Sekunden.

Doch der Setra kann nicht nur auf Autobahnen gut geradeaus laufen. Auch auf Landstraßen kann der Fahrer das Potenzial nutzen, die überlegene Straßenlage erlaubt auch hier hohe Reiseschnitte. Wenig Seitenneigung und geringe Untersteuerneigung werden allerdings mit ei-

ner gewissen Steifbeinigkeit über Querfugen erkaufte, während Top-Class-Fahrer wie in Watte gepackt über schlechte Fahrbahnen gleiten. Was bleibt, ist die Setra-typische Leichtigkeit des Fahrens, nur wenige Reisebusse am Markt lassen sich so einfach und sicher über kurvenreiche Kurse treiben.

Sonst ist der Comfort-Class-Setra ein braver Zeitgenosse, der sich in jedem Einsatz bewährt. Seine Einstiegsverhältnisse sind noch besser als die Zustiege der Top-Class, die Raumökonomie gewinnt auf Grund der 20 Zentimeter mehr. Die Fahrgäste fühlen sich auf den straffen Sitzen aus hauseigener Fertigung wohl – wer möchte, kann auch den Setra fürs Ge-



Setra-Fahrer unter sich – man grüßt sich auch auf Autobahnen.



Spricht der Fahrer ins Mikro, überträgt die Kamera sein Bild auf die Monitore.



**Die offene Gepäckablage mit guter Höhe und knapper Tiefe**



**Die straffen haus eigenen Sitze bieten guten Langstreckenkomfort.**

wöhnliche mit teuren Reisesesseln und besten Ausstattungen hochrüsten. Man ist vornehm leise unterwegs, nur vom dezenten Grummeln des Dieselmotors erinnert, im Bus zu sitzen. Effizient und nicht ganz so leise wie in der Top-Class arbeitet die leistungsfähige Klimatechnik, die ihre Frischluft über die Dachklimaanlage und nicht über das Querstromverfahren bezieht. Das muss kein Nachteil sein, der Mischkreislauf mit Frischluft plus Umluft sorgt stets für eine gleichmäßige Temperaturverteilung. Für das Infotainment gibt es die optionale DVD-Anlage, die ihre Bilder auf Flachmonitore überträgt. Diese informieren den Fahrgast mit Karten aus dem Navigationssystem, spricht der Fahrer übers Mikrofon, erscheint sein Bild auf dem Monitor. Kaum noch zu erwähnen ist dagegen die Frontkamera, die den hinten Sitzenden die Panorama-Sicht durch die Windschutzscheibe zeigt.

Auch der Comfort-Class-Fahrer wird Setra-like untergebracht. Vor allem genießt er an seinem Arbeitsplatz mehr Platz als ein Top-Class-Pilot. Das Cockpit

selbst ist beachtlich – die ergonomischen Verhältnisse sind ohne Fehl und Tadel. Selbst der Navigationsmonitor ist integriert und nicht nachträglich auf das Armaturenbrett montiert. Üppige Platzverhältnisse bietet der Grammer-Fahrersitz, allein seine unharmonische Dämpfung nervte auf Schlaglochpisten. Von Fortschritt kündigt das Mikro plus Telefon-Freisprecheinrichtung an der Kopfstütze, die althergebrachte Schwanenhals-Lösung hat über kurz oder lang ausgedient. Wer viel fährt, freut sich auch über das handschmeichelnde Lederlenkrad, das

wie immer eine Schreibplatte beherbergt. Erfreulich, dass der Griff zur Feststellbremse nach links keine Verbeugung fordert – die Taste für die Haltestellenbremse erweist sich sofort als ideale Rückrollsperrung beim Bergauf-Anfahren. Weil wir gerade loben, wollen wir auch die Außenspiegel nicht vergessen, die nach wie vor als Maßstab in der Branche gelten dürfen. Auf Kundenwunsch werden sie noch besser: dann verfügen sie über einen Beleuchtungspot nach unten und einem Rückfahrwarner im Spiegelbild.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Unser Fazit: Setra S 415 GT HD

Mit seinem schlichten Auftritt spielt er zwar keine Hauptrolle an Busbahnhöfen. Doch hinter seiner zurückhaltenden Fassade verbirgt sich einer der modernsten Busse Europas. Der Setra S 415 GT HD zeigt sich durchdacht bis ins Detail, mit seinem Sicherheitskonzept legt er die Messlatte sehr hoch. Er vereinigt Fahrkomfort mit Flexibilität, ohne die Wirtschaftlichkeit zu vernachlässigen. Er ist wohlfeil, wird auf lange Sicht in den Comfort-Class-Zweiachser investiert – auch wenn er kein Billigangebot ist.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:  
Wolfgang Tschakert**