

Der Setra S 315 HD zählt zu den begehrten Reisebus-Modellen auf dem Gebrauchtwagenmarkt.



Auch der Fahrer hat gut lachen: Er sitzt auf ordentlichem Recaro-Gestühl.



## Hochwertig auch im zweiten Leben

Der Hochdecker aus der 300er-Serie ist auch gebraucht noch ein begehrtes Fahrzeug. Seine besonderen Stärken liegen in anerkannt guten Fahreigenschaften, einer guten Verarbeitung und einem hohen Wiederverkaufswert.

**V**or nicht allzu fernen Zeiten galt er als Perle unter den Reisebussen, ein Schmuckstück für jeden Fuhrpark. Zurückhaltend elegant, wie es nun mal die Art des Ulmer Hauses ist, stahl der S 315 HD den Typen von Mercedes, MAN und Neoplan die Schau. Von Anfang

an konnte der Ulmer Reisebus Auszeichnungen wie den Award Coach of the Year im Jahr 1993 anhäufen – als besonders innovativ galten die neuen Integralspiegel, die sich heute bei jedem Reisebus finden. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten, die 300er und da vor allem die Hoch-

decker verkauften sich über viele Jahre in Europa sehr gut. Setra erklimmte in Deutschland, der Erfolgsbaureihe sei Dank, sogar ungefährdet den Spitzenrang des Marktführers unter den Reisebussen. Verständlich, denn mit der Optik traf man den Durchschnittsgeschmack der Unter-



**(links)** Beim Kofferraum knausert der S 315 HD nicht, ein Blick in die Ecken lohnt sich für den Gebrauchtbuss-Interessenten. **(rechts)** Zu den Schwachstellen zählt die Heckpartie früher Jahrgänge. Von Interesse ist, ob sie bereits saniert ist.

nehmer und deren Reisegäste. In technischen Dingen setzten die Ulmer Maßstäbe: Mit Druckluft-Scheibenbremsen vorn, ABS und ASR serienmäßig, einem sicheren Fahrwerk und einem hochwertigen

Klimatisierungssystem. Zum Bus-Fahrt-Test tritt, stellvertretend für die Baureihe 300, ein ganz gewöhnlicher Hochdecker mit 3,42 m Höhe und 44 Vier-Sterne-Sitzen an. Das Volumen-Modell also, von

dem immerhin 3.064 Einheiten von den Fertigungsbändern in Neu-Ulm zu den stolzen Besitzern rollten. Zwei Vorbesitzer stehen im Fahrzeugbrief des acht Jahre alten Setra, der Tacho zeigt die für das

# TEST Setra S 315 HD



*(von oben links nach unten rechts)*

**Heute noch kein ernsthafter Mangel, sollte aber Beachtung finden: beginnende Korrosion links hinten im Heck an einer Strebe der Rahmenkonstruktion**

**Die Achsschenkel-Bolzen der Vorderachse sollten, wie bei unserem Probanden, kein Spiel haben.**

**Weisen auf eine aufmerksame Werkstatt hin: Neue Lager für den hinteren Querstabilisator Gut in Form präsentiert sich der Antrieb mit dem großen V8.**

**Ein Eintrag als Mangel – die schadhafte Hitzeabdeckung hinter den Auspuff-Krümmern**

***Der V8 zeigt nicht nur beim Beschleunigen seine Muskeln: Autobahnsteigungen werden lässig genommen.***

Alter eher geringe Laufleistung von 441.850 km. Auf den ersten Blick präsentiert er sich gepflegt – die Lackierung wurde aufpoliert, der ordentlich gereinigte Innenraum wirkt noch nicht abgewohnt. Gewiss erfuhr der Hochdecker eine ordentliche Pflege, denn bis auf ein ab-

gegriffenes Lenkrad weisen nur wenige Details auf das Alter hin.

Doch nicht nur unser 315er besitzt einen soliden und gut verarbeiteten Innenraum, wissen die Experten. Selten klappern Sitze oder Einbauten. Undichtheiten oder blinde Doppelscheiben zählen nicht

zu den Problemfeldern. Wenig Ärger gibt es mit Heizung und Lüftung, zu achten ist nur auf die Sauberkeit der Ansaugfilter. Begehrte bei den Käufern sind vor allem die Exklusiv-Systeme für Heizung, Lüftung und Klimaanlage, die über die zugfreie und sehr leise Querstrombelüftung



**Gebündelte Kompetenz für den Gebrauchtwagen-Test der Bus-Fahrt: Fahrzeug-Tester Wolfgang Tschakert (rechts), Gebrauchtwagen-Experte Rex Knorr von Knorr Omnibus in Sonnewalde und die Sachverständigen-Organisation Dekra**

## Gebrauchte Omnibusse in der Bus-Fahrt

So mancher Omnibus-Unternehmer kalkuliert mit spitzer Feder – nicht jede Auftragslage rechtfertigt den Kauf eines Neufahrzeugs. So entscheidet man sich hier und da für einen Gebrauchten. Doch welcher Typ ist empfehlenswert, wo liegen die Pferdefüße der Second-Hand-Fahrzeuge? Licht ins Dunkel bringt der Bus-Fahrt-Gebrauchtwagentest – künftig werden nicht nur neue Modelle unter die Lupe genommen, sondern auch die wichtigsten Typen des Marktes. Beantwortet wird, ob der Bus noch den heute geforderten Standards entspricht, welche Typen, Ausstattungen und Baujahre besonders empfehlenswert sind und auf welche Schwachstellen zu achten ist. Mit von der Partie sind KFZ-Sachverständige der Dekra, die jeden Prüfling sorgfältig begutachten – am Ende jeder Untersuchung fällt die Entscheidung, ob die begehrte HU-Plakette verliehen wird. Mit Rex Knorr aus Sonnewalde steht der Bus-Fahrt auch ein erfahrener Gebrauchtwagen-Profi beratend zur Seite, der nicht zuletzt über das aktuelle Preisniveau Auskunft gibt.

und eine leistungsstarke Split-Klimaanlage verfügen. Wie in vielen Neufahrzeugen muss nur die Temperatur eingestellt werden, den Rest erledigt die Elektronik. Doch keine Angst: Hier und bei der gesamten Elektrik gibt sich der gebrauchte 300er-Setra keine Blöße. Wie beim Gebrauchtwagenkauf auch ist unsere aus-

führliche Probefahrt obligatorisch. Nur sie verrät wesentliche Informationen über den Fahrzeugzustand. Wie steht es beispielsweise um Fahrwerk und Lenkung? Gibt es Lastwechselschläge, die auf ein verschlissenes Differenzial hinweisen? Wie steht es um die Bremsen? Unser acht Jahre alter Test-Setra vermittelt auf

der Straße ein völlig unspektakuläres Bild. Das Fahrzeug spurt sauber geradeaus und zeigt sich mit einem Lenkeinschlagwinkel von 56 Grad sehr wendig. In Kurven fällt die geringe Seitenneigung auf, das Fahrzeug ist straff gedämpft und rollt bei langsamer Fahrt etwas steifbeinig über Querrinnen oder Kanaldeckel.

## Gebrauchtbusse von Setra

Der Hersteller vertreibt nicht nur seine Neufahrzeuge, sondern auch verkauft in Eigenregie etwa 400 Gebrauchte. Der Interessent findet bei Setra vor allem Hochwertiges, die Internetseite des Gebrauchtwagenvertriebs enthält eine große Fülle Reise- oder Überlandbusse, zum größten Teil sind es Produkte des Hauses. Grundsätzlich kann



**Kann grundsätzlich rund 40 bis 60 Fahrzeuge anbieten: H. Weinstock, Leiter des Gebrauchtwagenvertriebs in Ulm**

der Vertrieb etwa 40 bis 60 Fahrzeuge anbieten, die mehr oder weniger aus Rücknahmen bei Neuwagen-Geschäften stammen. Die Ulmer arbeiten auch mit den Evo-bus-Konzernkollegen in Europas größtem Verbund für gebrauchte Busse zusammen.

Wer bei Setra kauft, kommt mit hohen Erwartungen. Jedes Fahrzeug aus Setra-Hand erfährt einen technischen Check und verfügt

über eine aktuelle HU-Plakette. Je nach Wunsch kann das Fahrzeug aufbereitet werden, der angeschlossene Werkstatt-Betrieb übernimmt selbst die Lackierung in Hausfarben oder eine Beschriftung. Allerdings gewährt der Hersteller keine Gebrauchtwagen-Garantie, gekauft wird wie besichtigt und probegefahren. Probleme sind dennoch nicht zu befürchten. „Wenn ein verdeckter Mangel vorliegt, helfen wir schon mit Kulanzleistungen“, versichert H. Weinstock, der Leiter des Gebrauchtwagenvertriebs in Ulm.



**(links) Gegenstand der Untersuchung: die Festigkeit der Einbauten und Sitze, lose Teile werden beanstandet, ebenso klemmende Dachklappen. (rechts) Nicht zuletzt das Fahrlicht wird geprüft.**



Doch bei großer Fahrt und Sitzbelegung kann sich der Federungskomfort heute noch sehen lassen. Im Vorderwagen genießt der Fahrgast auch bei Tempo 100 guten Reisebus-Komfort, im Heck wird es etwas lauter, hier singen Achse und Getriebe, und der Motor brummt kräftig. Dafür zeigt der große V8 nicht nur beim Beschleunigen seine Muskeln, mit 381 PS nimmt er lässig jede Autobahnsteigung ohne viel Schaltarbeit. Die Bremsen verlangen mehr Feingefühl als heutige EBS-Anlagen, anfangs stellt sich nur eine ge-

ringe Wirkung ein, mit mehr Pedalweg verzögern die Stopper umso vehementer. Sind die Radbremsen bei guter Kondition, ist prinzipiell nichts gegen sie einzuwenden.

Experten empfehlen, auf Baujahre ab 1995 zurückzugreifen. Zum einen sollte der solidere (und stärkere) Achtzylinder gewählt werden. Der Mercedes-V6 mit 340 PS, der als Standardausstattung angeboten wurde, genießt den zweifelhaften Ruf eines rappeligen Gesellen. Ein wesentliches Problem der frühen Jahrgänge

**Bei der Klimatisierung sowie der gesamten Elektrik gibt sich der gebrauchte 300er-Setra keine Blöße.**

## Der Experte urteilt

➔ Grundsätzlich erfreuen sich die letzten Modelle der 315er-Serie sehr großer Beliebtheit im In- und Ausland. Sie gelten als unkompliziert, ausgereift und zuverlässig, sind solide verarbeitet und glänzen mit guten Fahr- und Alltagseigenschaften. Typische Kunden sind kleinere und mittelständische Betriebe. Im Hinblick auf den Wiederverkaufwert ist eine Vollausstattung mit

3-Sterne-Bestuhlung und das Exklusiv-Klimasystem zu bevorzugen. Der S 315 HD zählt zu den wertstabilsten Fahrzeugen auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Für die ersten Modelle aus dem Jahr 1992 liegt der Preis bei etwa 60.000 Euro und steigt entsprechend mit den Baujahren. Die letzten Fahrzeuge vor dem Modellwechsel 2001 kosten heute etwa 195.000 Euro. **REX KNORR**

war die Korrosion, die vor allem im Heck zuschlug. Gravierend sind die Schraubverbindungen, wo Aluminium und Zink in Verbindung kommen. Experte Rex Knorr rät hier zu einem besonderen Augenmerk, verräterische Rostspuren im Bereich der Heckscheibe weisen auf einen wesentlichen Mangel hin.

Wesentlicher Bestandteil des Busfahrt-Tests ist die Hauptuntersuchung bei der Dekra, schließlich weisen laut Statistik 13,9 Prozent der untersuchten Bus-

## Die 300er-Reisebusse – Eine Modellgeschichte –

**Juli 1991** Vorstellung der neuen Baureihe mit den Typen S 315 HD und HDH mit den Saugmotoren OM 442 mit 296 PS und den Turbomotoren OM 442 A mit 366 PS; etwas später folgen die Modelle S 309 HD und S 312 HD mit Mercedes-V6.

**Oktober 1993** Erweiterung der Modellpalette mit dem Doppeldecker S 328 DT, für die Modelle S 315 HD und HDH gibt es eine preisgünstigere „Compact“-Klimaanlage.

**Herbst 1995** Neue Euro-2-Motoren; umfangreiche Änderungen an Motoren und Kühlsystem

**1997** Einführung des S 316 HDS mit Unterflur-Cockpit; Vorstellung des dreiachsigen S 317 HDH mit 13,7 m Länge

**1998** Einführung des dreiachsigen S 315 HDH (12 m Länge)

**März 1999** Umstellung auf neue Sitzgeneration mit integrierten Sicherheitsgurten

**2000** Auf Sonderwunsch für die Dreiachser in Verbindung mit V8-Motoren: automatisiertes AS-Tronic-Getriebe von ZF mit 12 Gängen, Serienausstattung der GO 190/210-Getriebe von Mercedes mit Voith-Retarder VR 115E/VR 120

se erhebliche Mängel auf. Auf den Prüfständen und auf der Grube der Dekra-Niederlassung München-Nord schlägt die Stunde der Wahrheit. Doch davor werden Innenraum samt Einbauten auf Festigkeit überprüft, die Scheiben auf Schäden und die Qualität der Reifen inspiziert. Der Prüfling zeigt hier keine Schwachstelle. Beide Türen schließen gut und öffnen

prompt. Wenig kritisch auch der Luftverlust der pneumatischen Anlage, das Zweikreisssystem der Bremse ist untadelig wie am ersten Tag. Einzig beginnende Korrosion an tragenden Teilen notiert der Sachverständige linksseitig am Heck. Auch die Hitzeschutz-Verkleidung hinter den Auspuffkrümmern ist weitgehend verschliffen und sollte umgehend erneuert werden.

Die Inspektion von unten zeigt ein überholtes Fahrwerk mit neuen Stabilisatorlagern an der Hinterachse, neue Bremsbeläge vorn und geringes Spiel in

**Ein Fahrzeug von 1996 mit 450.000 km auf dem Buckel ist einem 99er-Modell mit 710.000 km vorzuziehen.**

allen Lagern. Motor, Getriebe und Achsen präsentieren sich sauber und trocken, die Stoßdämpfer sitzen trocken und ohne erkennbares Spiel in der Aufhängung. Nachdem auch die korrekt eingestellten H4-Scheinwerfer keine Schäden aufweisen, erhält der Setra abschließend die begehrte HU-Plakette mit geringen Mängeln.

Nach Expertenmeinung greift man besser zu einem S 315 HD mit dem Baujahr 1996 und etwa 450.000 km auf dem Buckel als zu einem 99er-Setra mit 710.000 km auf der Uhr. Auf den aktuellen Pflegezustand kommt es an, der – unabhängig vom Baujahr – stark auseinander driften kann und eine ganze Menge über Leiden und Leben des Gebrauchten erzählt. Unser voll reisefähiger Testkandidat, der neu für umgerechnet 293.000 Euro von einem brandenburgischen Unternehmer erworben wurde, geht jetzt für 126.000 Euro aus dem Bestand des Setra-



**(oben)** Der Dekra-Sachverständige Klaus Trapp prüft und schaltet alle sicherheitsrelevanten Funktionen im 300er-Cockpit, untersucht die Spiegel und vor allem die Windschutzscheibe auf Schäden.

**(unten)** Nach Abschluss der Hauptuntersuchung klebt der Dekra-Sachverständige die neue Plakette aufs Nummernschild.

Gebrauchtwagen-Vertriebs in die Hand des nächsten Kunden. Er wird ganz bestimmt noch gute Dienste leisten, große Einschränkungen im Einsatz sind bei diesem Probanden nicht zu befürchten. Seinen Wert wird der Setra S 315 HD im Gleichschritt mit der steuerlichen Abschreibung nur langsam verzehren.

**WOLFGANG TSCHAKERT**