

Hightech und eine Prise Nostalgie: Die Setra-Jubiläumsausführung „Special Edition“ gibt es für jedes TopClass-Modell.



Setra S 415 HD „Special Edition“

Nur echt mit Blumenvase

Zum 60-jährigen Jubiläum können Setra-Kunden ganz spezielle Reisebusse erwerben. Der Vorteil dabei: Die exklusive Editionsausstattung veredelt die TopClass-Fahrzeuge zu günstigen Konditionen. Nur 60 Einheiten werden gebaut – hier unsere Fahreindrücke von einem der raren Setras.



Attraktiver Fahrersitz: Wer möchte hier nicht Platz nehmen?

Nicht schon wieder Winterbilder“, stöhnt der Chefredakteur. Aber was hilft's denn, wenn es draußen stürmt und schneit. Und der Termin steht seit Wochen fest – keine Chance für einen Aufschub, der brandneue Setra steht nur für einen Tag zur Verfügung. Doch der schicke Zweiachser aus Neu-Ulm lockt mit fröhlich-netten Design-Details, die an die Wirtschaftswunderzeit erinnern, und schafft so gute Laune an einem trüben Wintertag.

Das Andenken an den Urahn von 1951 bewahrt die Blumenvase. Wie gehabt an der A-Säule sitzt sie und wartet täglich auf die Füllung mit frischen Röschen oder Nelken. Weil Busfahren eben Spaß macht, dem Fahrer und seinen Passagieren. Und mit einer Prise Nostalgie grüßt das Kässbohrer-K in blau-weiß-rot im Lenk-

rad und auf den Radkappen. Die TopClass macht sich fein fürs 60-jährige, das Menü ist appetitlich angerichtet. Der Lack in Weiß-Perlmutter hat es im Winter schwer, vollen Glanz zu zeigen. Die Bugkanzel und das Dach heben sich schwarz ab, scharf gezeichnet von La-Linea, der Aluzierleiste. Ob es den Fahrgästen auffällt?

Die Idee: Sechs Zentimeter Versatz

Die kuscheln sich lieber in die schicken Sitze der neuen Generation. Voyage-Plus heißt das Modell und seine Optik verspricht den ganz großen Komfort. Extra aufgepolsterte Seitenwangen in Schwarz, Lederkopfteil und rote Keder, der Mittelteil trägt Schwarzsilber gemustert. 44 Plätze hält der Zweiachser bereit, der Clou ist der Versatz von 6 cm, eigentlich keine neue Idee. Das gab es schon mal,



1951: Integralbusse für Stadt und Land

Weil der selbsttragende Fahrzeugbau bei den PKW längst Stand der Technik war, experimentierten die Techniker bei Kässbohrer in Ulm 1950 mit einer neuen Omnibusbauweise. 1951 wird der neue Setra vorgestellt, er heißt mit Nachnamen S8, weil er mit bis zu 8 Sitzreihen bestückt werden kann. Er spart auf Antrieb eine ganze Tonne Eigengewicht – eine Revolution im Omnibusbau. Jeder kennt das Bild aus der Kässbohrer-Werbung, in der sechs Werker das komplette Omnibusgerippe tragen. Raumaufteilung und Bodenhöhe können von nun an freier gestaltet werden, ohne Rücksicht auf ein konventionelles Lastwagenfahrgestell zu nehmen. Fast der gesamte Raum des 9,3 m langen S8 steht für 35 Fahrgäste zur Verfügung. Der Henschel-Sechszylinder mit anfänglich 95 PS sitzt im kecken Heck-Pürzel und ist für die Mechaniker von allen Seiten zugänglich. Er verlangt nicht mehr als 15 l Diesel auf 100 km, erfahren wir aus dem Firmenarchiv. Der Kühler des Heckmotors steht anfangs noch quer im Bug, nicht umsonst trägt der erste S8 noch seinen überdimensionalen Kühlergrill. Die Fahrgäste sitzen unter einer großen Glaskuppel und genießen die Aussicht. Die Blumen vase an der A-Säule aber ist der Stolz der Setra-Chauffeure, die sich jetzt zur Elite ihrer Zunft zählen.

zum Verstehen hier die genaue Beschreibung: Die gangseitigen Sitze werden weiter vorne montiert, die Fahrgäste sitzen nicht Schulter an Schultern. Und wenn es noch nicht reicht, darf der Gangsitz noch zur Mitte ausfahren. Die Fahrgäste in der Mitte haben es jetzt leichter, einen Blick nach draußen zu werfen. Sonst bleibt der Jubiläums-Setra eher gewöhnlich. Speis und Trank kommen

aus der Kompaktküche und dem Frontkühlschrank. Gewöhnlich hat ja auch seine guten Seiten: Heizung, Lüftung und Klimaanlage arbeiten auf hohem Niveau, kein Fahrgast moniert im HD „es zieht“. Und der Setra läuft vorbildlich leise – vorne, mittschiffs und im Heck.

Auch der Edition-Chauffeur kommt nicht zu kurz. Sein Arbeitsplatz, ohnehin nicht von schlechten Eltern, wird mit

mattiertem Vogelaugenahorn-Dekor aufgewertet. Der Sitz, ein Gedicht – er sieht nicht nur toll aus. Schalten muss der Fahrer ohnehin nicht, das erledigt das achtstufige Powershift-Getriebe für ihn. Rechnergesteuert natürlich, wir haben schon viele Seiten darüber geschrieben. Heute offenbart es keine Schwäche mehr, wir haben nicht ein Mal von Hand geschaltet. Nur der Knauf für die Feststell-

Ihre nächste Haltestelle ist in Düren!



CHR. SCHMITZ
Karosseriebau/Lackiererei

Ihr Omnibus-Spezialist!

Rurbenden · 52382 Niederzeir
Telefon (02428) 4035 · Fax 5983
www.Karosseriebau-Schmitz.de
Info@Karosserie-Schmitz.de



Geht nicht – gibt's nicht!

- Unfallreparaturen mit Garantie • Toiletteneinbau Chemie und Wasser
- Generalüberholungen • Lackierungen aller Art • Scheibeneinbau mit 24-Stunden-Service



Hochwertige Voyage-Plus-Bestuhlung – die gangseitigen Sitze werden nach vorn versetzt



bremse sitzt noch immer zu tief und die Schalterordnung will erlernt sein. Und das stehende Bremspedal – auch das kennen Sie schon, liebe Leser – ist ein Fall für die Nachfolger-Generation 500, auf das Thema kommen wir noch.

Harmonisch: 428 PS mit Powershift

Mit 428 PS für 18 t Gesamtgewicht können wir gut leben. Der übliche Reihensechszylinder mit Euro-5-Reinheitszertifikat hängt sauber am Gas und gönnt sich auch keine Anfahrschwäche. Mit maximal 2.100 Nm Drehmoment schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl steht er gut im Futter und nimmt handelsübliche Autobahnsteigungen ohne Schaltung. Tempo 100 werden mit einer Marschdrehzahl von 1.350 Umdrehungen gehalten, auf der Landstraße reichen 1.100 Touren zum Cruisen. Ein wichtiges Bauteil, das selten Aufmerksamkeit genießt, macht seine Sache heute richtig gut: Das Zweimassenschwungrad zwischen Motor und Getriebe eliminiert alle Motorschwingungen, wenn der Setra im großen Gang um enge Kurven zirkelt. Dann stemmt der Reihensechszylinder sein volles Drehmoment mit niedrigen

Drehzahlen auf die Getriebeeingangswelle, das geht gewöhnlich nicht ohne Vibrationen und Drehschwingungen ab. So fährt man souverän und sparsam, und komfortabel dazu. Und was die Fahreigenschaften angeht, gibt sich die Edition-TopClass keine Blöße – warum auch. Das bewährte Fahrwerk beherrscht alle Disziplinen mit Bravour, nur Kanaldeckel und harte Querfugen mag es weniger.

Bei aller Nostalgie in diesem Jahr wollen wir die gewohnte Setra-Sicherheit nicht missen. Das „Special-Edition“-Paket glänzt nicht nur mit Optik, sondern sorgt im Hintergrund für den hohen Sicherheitsstandard der Baureihe. Der Abstandsregeltempomat ART und der Notbremsassistent ABA sind selbstverständlich an Bord, das ESP-System reagiert auf winterglatten Straßen sensibel – greift, wenn wir etwas euphorisch die Kurven nehmen, sanft aber bestimmt ein. Hochwertige Xenon-Scheinwerfer (bei Setra heißen sie Lithronic) leuchten die Straße nachts ziemlich perfekt aus, wir möchten sie nicht missen. Die Nebelscheinwerfer als Abbiegelicht leisten dort gute Dienste, wo es im Dunklen enger hergeht.

Ende der Dienstfahrt

Nur 60 Einheiten der „Special Edition“ werden gebaut, vom kompakten 411er bis zum Doppeldecker S 431 DT, sagt der Hersteller. Interessenten sollten sich spüren, denn das geschnürte Paket kann sich sehen lassen. Zum „Normalpreis“ gibt es attraktive Extras, die sonst teuer zu stehen kommen.

Vielleicht noch ein Wort zum Thema Edition: Das Marketing-Handbuch empfiehlt Editionen zum Nicepreis, wenn das Ende der Produktlebenszeit naht und der Nachfolger schon erste Runden dreht. Die TopClass 400 hat mehr als 10 Jahre auf dem Rücken, vor drei Jahren wurde sie noch einmal aufgefrischt. Spätestens nächstes Jahr übernimmt der Nachfolger der Serie 500, mit Euro-6-Motor und vielen Neuheiten. Die Fußstapfen der „alten“ TopClass sind allerdings groß, ihr hoher Reifegrad macht sie heute und morgen begehrenswert. **WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Magnetkupplungen
- Komplettanlagen
- Gebläse, Lüfter
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA[®]
 D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 Telefax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de