

Evolution oder

Konventionelle Eleganz, gewürzt mit einem Schuss Avantgarde: hier der neue Setra S 517 HD aus der ComfortClass-Baureihe 500



Der erste Rundgang macht neugierig – diese eigenwillige Seitenwandoptik mit nach hinten abgesenkter Fensterlinie hat es in und um Ulm noch nie gegeben. Die neuen Seiten polarisieren, weit konventioneller mutet die Front an, die es aber in sich hat: mit der riesigen dreidimensional gewölbten Frontscheibe, die sich stärker als gewohnt um die A-Säulen wölbt und großen Scheinwerferaugen, die recht ungläubig in die Welt blicken. Und die Heckpartie mit Einzug trägt eine deutliche Kontur, sie soll den Löwenanteil zur vorbildlichen Aerodynamik beitragen. 0,33 soll der Cw-Wert betragen, sensationell in der Welt der Nutzfahrzeuge. Denn deren Techniker können nicht so, wie sie gern möchten. Der Nutzwert, im Falle

Omnibus das Platzangebot, stellt sich quer – jeder Omnibus ist auf das typische Quadermaß festgelegt. Ein feines Designerhändchen plus akribische Arbeit im Windkanal sind gefragt, um den neuen Setra zu fünf Prozent weniger Kraftstoffkonsum zu befähigen. Von Feinarbeit zeugen die neuen Spiegelarme, die Frontscheibe ist bündig geklebt, auf die Regenleisten entlang der A-Säulen wird jetzt verzichtet. Enger schmiegen sich jetzt die Türen an die Seitenwand, neue Dichtungen tragen nicht mehr so dick auf. Selbstverständlich wird die Klimaanlage auf dem Dach strömungsgünstig verkleidet. Sogar die Scheibenwischer wurden optimiert, der Hersteller verweist auf seine neuen bügellosen Scheibenwischer, die enger anliegen.

Revolution?

In Hannover zogen sie die Aufmerksamkeit der gesamten Omnibusszene auf sich, jetzt stellen sich die ersten Baumuster der neuen ComfortClass unseren Fahrversuchen. Fest steht: Die Messlatte liegt höher, der Wettbewerb muss sich sputen.



Ganz so wollen das die Techniker aber nicht stehen lassen. Schließlich wiegen die neuen CC-Fahrzeuge rund 200 kg weniger als ihre Vorgänger-Typen, trotz gewichtstreibender Euro-6-Antriebstechnik und eines 15 cm höheren Aufbaus. Mit den neuen Motoren fährt die ComfortClass nicht nur sparsamer, sondern auch sauberer – wer ins Auspuffrohr fasst, holt sich keine schwarzen Finger.

Genug gesehen, auf der Straße liegt die Wahrheit. Der neue Setra soll ja alles besser

können als sein Vorgänger. Also starten wir die Maschine. Und zwar mit einem elektronischen Schlüssel, wie ihn jeder Mercedes-Fahrer kennt – vom C-Klasse-PKW bis zum Supertruck Actros. Zweimal den Startknopf gedrückt, dann erwacht die Maschine im Heck, am Fahrerplatz kann man sie nur erahnen. Die Fahrstufe „D“ am Lenkstockhebel gewählt, die Feststellbremse gelöst, jetzt kann es losgehen. Die prima Übersicht nach vorn und zu den Seiten vermittelt sofort ein gutes Gefühl, die großen Spiegel

Neues Cockpit mit verbesserter Ergonomie und raffinierten Bordmenüs

Gerne werden die hauseigenen Sitze mit attraktiven Farben und verschiedenen Bezügen geliefert



Ausreichend Platz auch für Langbeiner, das Lenkrad ist für jede Fahrer-Vorliebe feinjustierbar.

erleichtern das Rangieren auf knapper Fläche. Mit dem ersten Beschleunigungsmanöver wird klar: Trotz kleinerer Maschine (jetzt mit 10,7 statt 12 l Hubraum) wird der 12-m-Bus keinesfalls zur lahmen Ente. Der neue Sechszylinder hängt vorbildlich am Gas, das automatisierte Achtgang-Getriebe schaltet vorbildlich schnell und weich. Und noch besser: Selbst Drehzahlen unter 1.000 Umdrehungen macht der moderne Sechszylinder klaglos mit, kein Ton des Protests wird laut, keine unliebsamen Vibrationen belästigen die Mitfahrer. Das Zweimassenschwungrad, schon immer eine Spezialität der Setra-Techniker, eliminiert alle Schwingungen, die selbst ein moderner Nutzfahrzeugdiesel bei dieser lieblosen Behandlung offeriert. Wie der stärkere 12,8-l-Sechszylinder für die Dreiachser zu Werke geht, erfahren Sie auf Seite B 14, wo wir über unsere Erfahrungen mit dem starken Euro-6-Travego auf Fernfahrt berichten.

Enorme Einschlagswinkel: maximal 58 Grad vorn und 18 Grad für die Nachlaufachse



Ein Blick unter die Motorhaube offenbart da wie dort ein eigenwilliges Layout: Die Techniker positionieren den Kühler samt Lüfter von links nach rechts und trennen ihn mit einer Schottwand vom heißen Motor. Was den Kühlbedarf senken und den Lüfter entlasten soll – auch hier wird an der Leistungsschraube gedreht.

Serienmäßig findet wie gehabt ein Handschaltgetriebe mit sechs Gängen Verwendung, das bei den ersten Fahrversuchen noch ein wenig hakelt. Die Gangsprünge geraten recht lang, wenn der Kunde den Empfehlungen zu schnellen Achsübersetzungen folgt. Besser ist man zweifellos mit dem neuen automatisierten Powershift-Getriebe unterwegs. Mit acht Gängen wird die Motorkraft jeweils passend gereicht, so dass nie ein Leistungsmangel auftritt. Geschaltet wird weich und komfortabel, ein begabter Busfahrer kann es selbst nicht besser. Und die Bedienung per Lenkstockhebel – bekannt schon aus dem Mercedes Travego – flutscht ganz intuitiv, sofort von Anfang an, man muss kein bisschen nachdenken.

Ausgesprochen kurvenwillig

Auch an das Fahrwerk haben die Techniker Hand angelegt. Geändert wurden die Lager der vorderen Einzelradaufhängung, die jetzt geschmeidiger arbeiten sollen. Das optimale Ergebnis der Feinarbeit zeigt der neuere Dreiachser, der betont omnibusfein abrollt – die beiden Zweiachser zeigen noch Handlungsbedarf auf. Da wie dort arbeitet die Lenkung jetzt noch direkter, der neue Setra-Reisebus folgt den Lenkbefehlen stets aufs Wort. Aber nicht nervös und immer mitteilnehmend, immer handlich und kurvenwillig – auf schlechten Fahrbahnoberflächen und engen Straßen ein Gedicht. Der Wendekreis des 12,3 m langen Setra liegt bei 21 m, andere können es sicher nicht besser. Damit der Reisebus auch bei hohen Geschwindigkeiten maßvoll knapp am kostbaren Diesel nippt, duckt er sich ab Tempo 95 um zwei Zentimeter näher an die Fahrbahn. Verringerte Verwirbelungen unter dem Fahrzeug helfen Sparen, auch die Angriffsfläche für aggressiven Seitenwind wird verringert.

Mehr Sicherheit gibt es nirgendwo

Die Marke Setra verpflichtet – die Omnibus-Edelmarke des Daimler-Konzerns präsentiert ihr jüngstes Produkt mit einem Höchstmaß an Sicherheit. Während andere noch diskutieren, rüstet Setra seine Reisehochdecker mit dem vielgepriesenen Notbremsassistenten ABA (= Active Brake Assist) aus. Dabei galt schon das Vorgängermodell als Muster an Sicherheit – mit ESP als Grundausstattung, optional mit

Spurassistent und Abstandsregeltempomat leisteten die Setra-Hochdecker vergangener Tage wertvolle Schrittmacherdienste.

Mit dem Notbremsassistenten, der sich im Schwerlastwagen Actros schon auf 350 Millionen Kilometern bewährt haben soll, verbessert sich die Sicherheitslage entscheidend. Ungeheim beruhigend, dass unser Setra selbstständig bremsst, wenn wir als Fahrzeugführer die Bremslichter des Vordermanns übersehen und uns bedrohlich nähern. Nach verschiedenen Warnhinweisen leitet das System zumindest eine Teilbremsung ein, wenn der Fahrer nicht selbst reagiert. Auch bei der passiven Sicherheit wird nachgerüstet. Der Front Collision Guard (FCG), ein Crash-Element in der Fahrzeugfront, wurde weiter entwickelt - er soll im Falle des Frontalunfalls die Energie noch besser abbauen können. Der Fahrerplatz sitzt mit Lenkung, Pedalerie und Sitz auf einer Plattform, die sich bei einem schweren Einschlag komplett nach hinten zieht und so den Überlebensraum um wesentliche Zentimeter vergrößert. Solchen Schutz genießen bisher nur Fahrer von Daimler-Bussen, beim Wettbewerb sucht man solches vergebens.

Mehr Höhe, mehr Breite

Auch beim Fahrgastkomfort wurde nachgebessert. Zum Beispiel mit bequemeren Einstiegen und mehr Stehhöhe innen - die Sitzpolster der neuen Generation sind straff, bieten aber Langstreckenkomfort. Die Fahrgäste sehen mehr, zur Seite angeschrägte Luftkanäle sollen es richten. Die Stehhöhe innen nimmt auf 2,10 m zu, die Fahrgäste profitieren hier von der höheren Bauart. Keine Frage, auch von einem größeren Kofferraum - der Standard-Zweiachser packt bis zu 8,5 m³, der 14-m-Dreiachser schluckt bis zu 10,7 m³, selbstverständlich inklusive Bordtoilette im Mitteleinstieg.

Betont leise und wirkungsvoll arbeiten Klimaanlage und Heizung, jetzt getrennt in zwei Temperatur-Regelkreisen. Der Fahrer wählt die Temperatur, den Rest regelt Kollege Computer. Der Fahrer wird nach Art des Hauses nicht stiefmütterlich behandelt. Er kommt in den Genuss eines aufgeräumten Cockpits, das jetzt

Die neue Setra-Baureihe ComfortClass in vier Baumustern			
Modell/Typ	Länge x Breite x Höhe	Radstand + Wendekreis	Motorisierung
S 515 HD 4x2	12,03 x 2,55 x 3,77 m	6,09 m + 21,26 m	OM 470 LA
S 516 HD 4x2	13,12 x 2,55 x 3,77 m	6,91 m + 23,35 m	OM 470 LA
S 516 HD 6x2	13,12 x 2,55 x 3,77 m	6,09 m + 21,01 m	OM 470 LA/OM 471 LA
S 517 HD 6x2	13,94 x 2,55 x 3,77 m	6,91 m + 22,93 m	OM 470 LA/OM 471 LA



noch besser zur Hand geht. Größere besser geordnete Schalter, ein schickes Funktionslenkrad mit Tempomatregelung in der Lenkradspeiche - der Chauffeur wird seinen neuen Setra schätzen. Ein wesentlicher Fortschritt liegt freilich unter dem Armaturenräger. Statt auf die antiquiert stehende Bremsplatte des Vorgängermodells tritt man jetzt auf feine hängende Pedale - wie in jedem neuen Actros-Truck oder wie in einer S-Klasse-Limousine -, wer eine neue ComfortClass fährt, bekommt Premiumqualität und -technik serviert. Er soll auch nur moderat teurer als sein Vorgänger werden, sagt jedenfalls Projektleiter Thomas Fricke. Vom Start weg können zwei Zweiachser, mit 12,3 und 13,12 m geliefert werden, dazu zwei Dreiachser mit 13,12 und 13,94 m Länge. Die Luft darüber wird schon knapp, man darf gespannt sein auf die neue TopClass, die wir zum nächsten Herbst erwarten.

Wolfgang Tschakert

Während andere noch diskutieren, rüstet Setra seine Reisehochdecker mit dem vielgepriesenen Notbremsassistenten ABA (Active Brake Assist) aus.

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

- Anlasser u. Lichtmaschinen
- Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen
- Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile
- Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 · Fax -28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de
 D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683