



# Made in Germany war gestern

Jetzt schickt auch die Daimler-Premiummarke knapp kalkulierte Regionalbusse ins Rennen. Drei Zweiachser mit Formaten bis 13,38 m tragen die Bezeichnung „Business“ und werden im türkischen Mercedes-Werk Hossdere gebaut.

**N**och immer sieht die Statistik den Regionalbus-Anbieter Setra europaweit als Marktführer, der Marktanteil soll bei 33 Prozent liegen. Doch der Hersteller sieht seinen Vorsprung schwinden. Mit Macht drängen andere Anbieter nach vorn. Beispielsweise Iveco Bus mit seinem Bestseller Crossway, der in Tschechien gefertigt wird. Der mittlerweile mit mehr als 10.000 Einheiten meistverkaufte Überlandbus des franko-italienischen Herstellers gilt als robust, ausreichend komfortabel und vor allem scharf kalkuliert. Der Marktführer Daimler stellt sich jetzt darauf ein. Zum einen stellt er sein Erfolgsmodell Mercedes Intouro jetzt auch in West- und Mitteleuropa dagegen, und das mit raschem Erfolg: Der in der Türkei gefertigte Überlandbus konnte schon

mehr als 6.000-mal platziert werden. Und jetzt legt die Schwestermarke Setra nach und stellt ihre Multiclass 400 Business ins Schaufenster.

Die Neu-Ulmer sind im Regionalbusgeschäft seit jeher breit aufgestellt. Vom einfachen Linienfahrzeug bis zum Doppelverdiener, der Kunde bekommt die Ausstattung, die er möchte. Das soll auch so bleiben – und dennoch ändern sich die Zeiten. „Weniger ist mehr“, behaupten jetzt die Verkaufsstrategen, und „made in Germany“ war gestern. Weniger Ausstattung soll mehr Gewinn in die Kassen der Omnibusbetreiber spülen, die zweiachsigen Business-Überlandbusse werden auf die wichtigsten Komponenten reduziert. Und gefertigt werden die Setras für scharfe Rechner neuerdings im kostengünstigen Omnibuswerk in der Türkei

Typisch Setra Euro 6: die Motorhaube mit ihren Lüftungsgittern



Optional mit doppeltbreiter Mitteltür und Handicap-Lift



Einfach gehaltener Innenraum mit 49 „Transit“-Sitzen und gutem Grundkomfort.



## Technik in Kürze: Setra S 418 UL Business

### Motor:

Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 936, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Katalysator und DPF  
 Hubraum  
 7.698 cm<sup>3</sup>  
 Nennleistung  
 220 kW/299 PS bei 2.200/min  
 Maximales Drehmoment  
 1.200 Nm bei 1.200–1.600/min

### Kraftübertragung

Sechsgang-Getriebeautomat ZF Ecolife, Übersetzungen  $i = 3,43 - 0,59$ ; einfach untersetzte Hinterachse.

### Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung; Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E; hinten starre Antriebsachse MB RO 440. Reifen 295/80 R 22,5.

### Bremsanlage

EBS-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen plus ABS und ASR; ins Getriebe integrierter Primär-Retarder.

### Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098.

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe  
 12.200/2.550/3.175 mm  
 Radstand  
 6.080 mm  
 Kofferraumvolumen  
 max. 4,5 m<sup>3</sup>  
 Kraftstofftank  
 340 l  
 Zulässiges Gesamtgewicht  
 18.000 kg

### Fahrgastkapazität

Sitzplätze  
 49 + 1

– eine Premiere. Konstruktiv greifen die Entwickler auf den bewährten Intouro der Schwestermarke zurück. Die Designer verpassen ihm das typische Familiengesicht der Neu-Ulmer, das die Businessmodelle deutlich schicker als seine Konzernkollegen aussehen lässt.

Bei den Formaten geht Setra neue Wege: Standardmaß ist der S 415 UL Business mit 12,2 m und bis zu 51 Sitzplätzen. Neu ist die Länge mit 12,7 m für bis zu 55 Fahrgäste, mit 13,38 m sehr lang gerät der Zweiachser für bis zu 59 Passagiere. Der zielt wohl vorzugsweise auf Märkte wie Frankreich, wo Zweiachser bis zu 19 Tonnen wiegen dürfen.

Die abgestrippten Multiclass-Fahrzeuge sind lupenreine Linienfahrzeuge und für große Fuhrparks konzipiert – ihre Ausstattung wird von den Ausschreibungen der Auftraggeber definiert. Der Serienumfang ist begrenzt, auch die Optionsliste hält nur wenige Positionen bereit. Gewiss, eine Klimaanlage, Gepäckablagen und Doppelverglasung sind zu haben, den Behindertenlift und einen Stellplatz für Rollstühle schreibt die Ausschreibung vor. Aber Toiletten oder Küchen gibt es nicht, in Sachen Infotainment belässt es der Business-Setra beim Radio. Im Heck sitzt immer der 7,7 Liter große Reihensechszylinder aus der neuen Baureihe OM 936 mit wahlweise 299 oder 354 PS, das gleiche Euro-6-Triebwerk ist auch in den hochpreisigen UL-Varianten aus Neu-Ulm zu finden. Gleichstand auch in der Getriebefrage: Je nach Vorliebe oder Budget montiert der Hersteller Sechsgang-Handschatgetriebe, das automatisierte Achtgang-Powershift-Getriebe oder ein automatisches Lastschaltgetriebe von Voith oder ZF.

### ESP gegen Aufpreis

Schon die Einstiegsmotorisierung erweist sich gepaart mit Ecolife-Automatik als quicklebendiger Antrieb. Der kleine Motor hängt sauber am Gas, dreht willig aus und setzt Drehzahlen um die 1.000 Touren ohne Murren in Fortbewegung. Der Sechsgang-Getriebeautomat führt den Taktstock, schaltet flink in höhere Gänge, lässt den Motor auch mal ziehen. Die Lenkung und das komfortable Fahrwerk kennt man aus dem Reisebusprogramm, beide verdienen sich auf Antrieb gute Noten. Bemerkenswert, wie handlich und kurvenwillig das Fahrzeug über Landstraßen eilt.

Der Business-Regionalbus verzögert feinfühlig mit modernen EBS-Scheibenbremsen, die althergebrachte Druckluftbremse ist jetzt Schnee von gestern. Nur die ältlichen Pedale erinnern noch an frühere Omnibustage, doch damit müssen auch noch die höherpreisigen Tra-

vegos oder Integros auskommen. Schade, dass ESP bislang nur gegen Aufpreis gibt, um den Grundpreis optisch zu schönen – aber wenn ein Bus ESP braucht, dann der Regionalbus, der bei jedem Wind und Wetter fahren muss.

### Low-Entry statt NF

Fürs nächste Jahr dürfen Setra-Fans und Regionalbus-Betreiber mit einem weiteren neuen Setra-Modell rechnen. Ein neues Low-Entry-Modell wird die Setra-Palette verstärken und zu kommenden Euro-6-Zeiten das bisherige Niederflurmodell NF ersetzen. Die Neu-Ulmer greifen auf eine bekannte Konzern-Plattform zurück, die Entwurfsskizze zeigt nicht nur optisch ein anderes Konzept. Die über der Hinterachse ansteigende Fensterlinie wird betont, nach oben schließt eine elegant durchgehende Dachlinie ab. Und mit diesen technischen Details ist zu rechnen: barrierefreier Einstieg an beiden Türen, das Fahrwerk mit einzelradgeführter Vorderachse und einfach übersetzter Reisebus-Antriebsachse, auch hier steht ein 7,7-l-Triebwerk mittig im Heck. Die stärkere Variante (354 PS) hält ein besonderes Schmankehl bereit. Die sechs Zylinder des kleinvolumigen Diesels werden während des Anfahrvor-



gangs mit bordeigener Druckluft beatmet, ein Power-Boost-System erhöht so mit kurzfristig höherem Ladedruck das Anfahrmoment. Das dem Setra-Überlandbus in anspruchsvollen Topografien durchaus zugutekommt, wenn er aus Haltestellen in Steigungen beschleunigen muss. Das Tuningpaket gibt es allerdings nur in Verbindung mit einem Getriebeautomaten, der im Liniengeschäft sowieso erste Wahl ist.

**Wolfgang Tschakert**

**Neuheit zur nächsten IAA, Einsatztermin 2014: Der neue Setra-Überlandbus LE mit barrierefreiem Einstieg ersetzt den bereits eingestellten NF-Niederflurbus.**

BESUCHEN SIE  
UNS AUF UNSEREN  
REGIONALE HAUSMESSEN  
25./26. JANUAR 2014  
ABSTATT  
MEHR DETAILS UNTER  
WWW.OTOKAR.-BUS.DE

**Otokar**



UNSERE **TOURING BUSSE**

**GENAUER HINSEHEN**

LOHNT SICH

**WC**

**Länge**  
von 7100 mm  
bis 10100 mm

von 3 m<sup>3</sup>  
bis 5,5 m<sup>3</sup>

**EURO 6**

Kontaktieren Sie Ihren Generalvertreter unter [www.otokar-bus.de/verkauf](http://www.otokar-bus.de/verkauf)

[www.otokar.com](http://www.otokar.com)

