



Setra S 415 HD

Die Souveränität in Person

Im Testmarathon der Bus-Fahrt überzeugte der zweiachsige S 415 HD mit außerordentlichen Fahrleistungen und beeindruckendem Komfort.

Die Ulmer meinen es gut mit uns – präsentieren einen Zweiachser, mit 456 Pferdestärken ungewöhnlich stark motorisiert. Sinn oder Unsinn? Mit hochgesteckten Erwartungen geht die Testcrew an den Start. Technisch beschlagene Leser werden es wissen: Motoren mit höherer spezifischer Leistung arbei-

ten wirtschaftlicher. Hier setzen die Setra-Techniker an. Der bewährte Reihensechszylinder OM 457 LA erhält neuerdings eine Leistungsspritze von 28 PS und 100 Newtonmeter, der Daimlers beste Busse beflügeln soll. Die Leistungsdaten unseres 18-Tonnners können sich sehen lassen – seine 25,3 PS pro Tonne

machen sich vor allem dort nützlich, wo man ihnen Auslauf gewährt.

Ein Zweiachser vom Schlage einer Topclass muss alle Disziplinen beherrschen – ein Fall für den Bus-Fahrt-Testmarathon. Klimatisiert geht es nach Stadtrundfahrt und Tagesausflug in der Region auf die Langstrecke – wie im rich-

Klassischer Allrounder im 12-m-Format – Setra S 415 HD, besonders leichtfüßig mit 456 PS



tigen Omnibus-Leben. Wo liegen die besonderen Stärken der Daimler-Premiumware? Getestet wird mit vollbesetztem Fahrzeug, wobei diesmal 40 Wasserpumpen mit je 75 kg für den praxisgerechten Schwerpunkt der Ladung sorgen. Toiletten und Wassertanks sind befüllt, nur die Kaffeemaschine kann nicht in Betrieb genommen werden. Sie leckt, im Reisealltag ärgerlich – Mängel des Lieferanten bleiben in der Regel am Fahrzeughersteller hängen. Sorgsam nachgetankt wird vor dem Start der Ad-Blue-Vorrat an Bord. Bluetec heißt die SCR-Abgasnachbehandlung der Setra-Motoren, die allesamt aus dem Mercedes-Regal stammen. Damit auch diese Verbrauchskosten Niederschlag finden, wird der anteilige Ad-Blue-Konsum (beim Testkandidaten vier Pro-

zent des Kraftstoffs) mit 50 Prozent dem Dieserverbrauch zugeschlagen.

Im schlicht gehaltenen Innenraum entschädigen die feinen Sitze der Marke Nimbus.

Nur Eingeweihte sind in der Lage, die neue Topclass von ihren Vorgängern zu unterscheiden. Wer näher hinsieht, findet im Bug eine geklebte Windschutzscheibe vor, der Gummirand entfällt. Die glattflächige Front verbessert laut Hersteller die Aerodynamik, für die hässliche

Fuge unten am Scheibenrand sollte es bessere Lösungen geben – sie wird mit Silikon notdürftig zuglekleistert. Auch die Bugschürze trägt etwas mehr Profil zur Schau. Sonst tritt der Zweiaxser auf wie immer – schlicht und doch elegant –, Understatement pur in der schmutzempfindlichen Lackierung muschelgrau metallic.

Dass sich die Proportionen verändern, fällt nicht weiter auf. Mit 20 cm verlängertem Vorbau zieht die Topclass mit den Setra-Kollegen von der Comfortclass gleich. Darunter steckt der Front Collision Guard – eine ausgeklügelte Unterbaustruktur, die im Falle eines Frontalaufpralls Energie abbaut, den Fahrer und den Reiseleiter schützt. Die Waage zeigt vollbesetzt exakt 17.965 kg, leer werden es inklusive Reserverad und 490 l Kraftstoff knapp 14 t. Schon mit einer Viersterne-Bestuhlung streift man das Limit – wer mit 48 Fahrgästen plant, sollte bei der Ausstattung geizen. Obwohl man bei Setra von einem Prozent Gewichtseinsparung spricht – trotz der Zusatzkilos, die der Front Collision Guard mit sich bringt. Die Diät umfasst zwei statt drei Kofferklappen links, abgemagerte Rückenlehnen, eine federleichte Motorklappe und einige Pfunde aus dem Plafond.

Deshalb wird aus dem Topclass-HD aber noch lange kein Spartaner. Breit und bequem kommt der vordere Einstieg seinen Fahrgästen entgegen, der schmale hintere muss mit ungleichen Stufen leben. Im schlicht gehaltenen Innenraum entschädigen die feinen Sitze Marke Nimbus, die mit anschmiegsamer Extrapolsterung an den Flanken glänzen. Etwas fürs Auge ist der Laminatboden unter den Sitzen – die dunkle Edelholzoptik harmoniert mit den Bezugstoffen und verlangt bei der Pflege keinen Extraaufwand. Sonst bleibt alles wie gehabt, und das ist gut so. Die zugfreie Belüftung nach dem Querstromprinzip arbeitet leise und effektiv, auch die leistungsstarke Top-Air-Klimaanlage (37 kW Kälteleistung) mit Kaltwassertechnik zeigt sich wie immer von der besten Seite. Der Chauffeur regelt sein Binnenklima separat, für die Personalplattform steht ein eigenes, fein justierbares Klimagerät zur Verfügung. Nach wie vor präsentieren sich die Gepäckablagen offen und knapp dimension-

niert - Assoziationen an eine hippe Flugreise kommen erst gar nicht auf. Andererseits werden die Mitfahrer nicht mit Klapper- oder Knarzgeräuschen aus dem Dachgebälk belästigt.

Kernkompetenz Langstrecke. Vor dem Start dann die erste Tankung - der Setra-Hochdecker kann von beiden Seiten betankt werden. Etwas Mühe bereitet unterwegs die Befüllung des Additivtanks per Kanister, Zapfstellen an Tankstellen sind noch immer selten. Besser also eine Befüllung am Betriebshof, wo man sich mit Arbeitskleidung vor Ad-Blue-Flecken schützen kann. 490 l Kraftstoff an Bord ergeben mehr als 2.000 km Reichweite, um dann wieder günstigen Diesel an der Betriebstankstelle auszufassen.

Auch sonst sprechen die Gene des Setra HD für den Langstreckeneinsatz. Die überlegene Motorleistung von 456 PS, die vor allem schwere Dreiachser befeuern soll, macht hier hohe Reisedurchschnitte

Kein Motor, der unter Volllast dröhnt, kein Klimagebläse, das lautstark in den Innenraum faucht.

müheless möglich, was der erzielte Autobahn-Schnitt von 98,9 km/h auch belegt. Für Tempo 100 reichen 1.300 Umdrehungen - sparsam für die Langstrecke und genug Reserven für sanfte Autobahnhü-

gel. Für die lässt der elastische Sechszylinder bei fallenden Drehzahlen seine Muskeln spielen und kommt meist ohne Schaltarbeit aus. Wobei es darauf gewiss nicht ankommt, die Schaltarbeit überlässt der Setra-Chauffeur seinem automatischen Powershift-Getriebe. Mit nur wenigen Schaltunterbrechungen rollt der 18-Tonner dynamisch in Zielrichtung - und spart Kraftstoff. Geringfügig mehr als 22 l Diesel konsumiert der schnelle Setra, der sich damit als ein genügsamer Weggefährte erweist. Was wiederum beweist, dass Leistung, mit Verstand eingesetzt, keine Sünde sein muss. Ein halber Liter pro Sitzplatz - das sollten auch die Fahrgäste erfahren. So umweltverträglich reist es sich im zweiachsigen Setra-HD, dabei aber mit bestem Komfort.

Selbst in der letzten Reihe bleibt es sensationell ruhig, die gemessenen Werte belegen ein Geräuschniveau, das die kleinteilige Entwicklungsarbeit in Neu-Ulm belohnt. Kein Motor, der unter Volllast dröhnt, kein Klimagebläse, das lautstark in den Innenraum faucht - hinter der steilen Frontscheibe bleiben die Windgeräusche auch bei Gegenwind stets dezent. So freut man sich über die Infotainmentanlage, deren drei große 19-Zoll-Monitore auf allen Plätzen gut gesehen werden. Von der Straße nimmt der Passagier nur das Nötigste wahr.

Die neuen Setras rollen sanfter ab, ohne sänftenweich in der Luftfederung zu wiegen. Die Vorderachse spricht mit neuen Lagern an den Querlenkern jetzt deutlich geschmeidiger an, auch die Hinter-



Front Collision Guard im Bug - mit oder ohne Reserverad funktionsfähig



Leichter und einfacher beladbar - jetzt mit zwei Schwenkstatt drei Hubkofferklappen links

MESSWERTE

Verbrauch

Gefahrene km	1.036,6 km
Verbrauch	22,88l/100 km
Konstantverbrauch	
bei 80 km/h	14,57 l/100 km
bei 100 km/h	22,44 l/100 km
BAB bei 98,9 km/h	22,06 l/100 km
Landstraße bei 70,53 km/h	23,61 l/100 km
Bergwertung bei 52,86 km/h	143,35 l/100 km

Fahrdynamik

Beschleunigung	
0-50/60/80/100 km	14,2/19,6/28,9/40,1 sec
Elastizität	
80-100 km/h, 12. Gang	13,8 sec
Innengeräusche in dB(A)	
80 km/h Front/Mitte/Heck	61,5/60,4/61,7
100 km/h Front/Mitte/Heck	66,5/63,2/64,8

Wetter

trocken, windig, 18 bis 22°C

Ø = Durchschnitt



Dieses Winteridyll ist die Hölle für Busse.

Maßstab für Sicherheit: Mercedes-Benz Omnibusse.

Wenn's um Sicherheit geht, bleibt man bei Mercedes-Benz Omnibusse eiskalt. Nur was sich auch unter extremen Bedingungen bewährt, ist wirklich sicher. Verantwortung verpflichtet. www.mercedes-benz.de/omnibus

Mercedes-Benz



TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder OM 457 LA, stehend im Heck, Turbolader mit Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum: 11.967 cm³. Bohrung x Hub: 128x155 mm. Nennleistung: 335 kW/456 PS bei 1.900/min. Maximales Drehmoment: 1.900 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Automatisierte Einscheibentrockenkupplung, automatisiertes Achtgang-Schaltgetriebe GO 240-8 Powershift. Übersetzungen $i = 6,57-0,63$, einfach unteretzte Hinterachse, $i = 3,909$.

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, maximale Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, maximale Achslast 13 t; Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

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, Dauerbremse Voith-Retarder VR 115 E plus Motorbremse.

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0-21,0:1, maximaler Rad einschlag am kurveninneren Vorderrad 58°.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12.200/2.550/3.550 mm. Radstand: 6.080 mm. Überhang vorne/hinten: 2.820/3.300 mm. Wendekreis: 21.140 mm. Kofferraumvolumen: maximal 8,4 m³ (ohne Toilette). Kraftstofftank: 490 l. Ad-Blue-Tank: 56 l. Leergewicht: 13.980 kg. Zulässiges Gesamtgewicht: 18.000 kg. Sitzplätze: 44+1+1. Preis Testwagen: 340.000 Euro.



Schlicht-eleganter Innenraum ohne besondere Akzente, 44 Sitzplätze, offene Gepäckablagen

achse mit großem Luftvolumen federt ansprechend. Wie erwartet bereitet der korrekte Geradeauslauf dem Fahrer wenig Mühe, den Setra sauber auf Kurs zu halten. Autobahn-Cruisen wird mit Tempomat zur einfachen Fingerübung, mit dem Abstandsregeltempomaten ART eine sichere Sache. Der regelt den Abstand zum Vordermann selbständig, wenn es der Fahrer an Aufmerksamkeit missen lässt. Allerdings sinkt der Reisedurchschnitt schnell, wenn man mit 88 km/h hinter einem LKW herfährt – wer schnell sein will, muss bei der Sache bleiben.

Bei Nachtfahrten schätzt man die Xenon-Scheinwerfer mit hoher Lichtausbeute, die bei Setra Lithronic heißen und jetzt mit Kurvenlicht geliefert werden. Mit ESP, Dauerbremslimiter und Spurassistent wird der Topclass-Fahrer unterstützt, aber nicht bevormundet. Denn diese elektronischen Sicherheitssysteme greifen erst ein, wenn der Fahrer überzieht – mutwillig oder in Notsituationen. Künftig sichert ein Notbremsassistent als letzte Reserve das teure Fahrzeug und seine Insassen. Der Setra brems selbsttätig, wenn sein Fahrzeugführer die Bremslichter des Vordermanns übersieht und sich bedrohlich nähert. Nach verschiedenen Warnhinweisen leitet das System eine Vollbremsung ein, wenn der Fahrer nicht selbst reagiert.

Ausflüge mit Niveau. Als klassischer Allrounder weist der 12-m-Zweiachser auch im Ausflugs geschäft seine besonderen Talente nach. Wenn schon Kurz- oder Tagesreise, dann aber mit Niveau – im Setra HD sind die Fahrgäste König.

Gut, dass der fahraktive Setra von einem quicklebendigen Antriebssatz befeuert wird – er kommt auch aus dem Stand schnell und dabei unspektakulär in Fahrt. Auch wenn es oft vernachlässigt wird: Wer auf Landstraßen unterwegs hinter Traktoren hängen bleibt, schätzt seinen „sportlich“ beschleunigenden Omnibus. Mit Kickdown nutzt der Reihensechszylinder seine Drehzahlreserven, 40 Sekunden von Null auf 100 sprechen eine eindeutige Sprache. Die Fahrgäste werden davon nur wenig beeinträchtigt – das Powershift-Getriebe schaltet bravourös und hektikfrei, wie es ein Fahrer in dieser Situation kaum vermag. So schnell der Setra unterwegs ist, so effektiv verzögert er auch. Meist reicht der Griff zum Retarderhebel, der ab der dritten Stufe zusätzlich die Motorbremse aktiviert. Dann schaltet auch das Powershift-Getriebe zurück, sorgt für zusätzliche Bremskraft und Kühlung. Auch das elektronische Bremssystem mit seinen Scheibenbremsen verdient sich gute Noten, auch wenn sie wenig auffällig ihren Dienst versehen.



Der OM 457 LA leistet gegen Aufpreis 456 PS.

Gelassen steckt der Fernreisebus nicht nur Autobahnen weg, sondern rollt und federt auch auf Straßen minderer Qualität mit Souveränität. Nur harsche Fahrbahnschäden werden noch weitergereicht, wir klagen hier auf hohem Niveau. Natürlich könnte die angekündigte Wank- und Nickregelung Abhilfe schaffen. Deren variables Dämpfersystem erlaubt ein sanfteres Ansprechen des Fahrwerks, stützt zusätzlich in scharf gefahrenen Kurven und verhindert das Eintauchen bei scharfem Bremsen.

Ob sich das Setra-Fahrwerk damit noch verbessern lässt? Denn auf kurvenreichen Straßen ist der HD in seinem Element. Die Techniker spendieren an beiden Achsen Stabilisatoren, damit umrundet der 18-Tonner Pass- und Spitzkehren mit messerscharfer Exaktheit und bewahrt dabei weitgehend Contenance. Bevor es richtig eng wird, greift ESP mit Einzelradbremsungen ein – sanft, aber mit Nachdruck. In diese Grenzbereiche stößt der Profi am Bussteuer vermutlich wissentlich kaum vor, doch ESP als stille Reserve beruhigt: Schon ein Eingriff kann sich bezahlt machen.

Stadtrundfahrten – Kurztransfers. Wo es eng wird, macht sich der Setra HD klein. Dann umrundet er Kehren und Kurven wie ein Kompakter, schafft einen Wendekreis von gut 21 m. Lenkung, Pedalerie, ja die gesamte Bedienung geht perfekt zur Hand – so wird der Fahrer schnell eins mit seinem Fahrzeug. Mit hoher Motorleistung und automatisierter Schaltung zieht der Setra auch im Stadtgetümmel mühelos seine Bahn – die Konzentration des Fahrers gehört ganz dem Verkehrsgeschehen. Dass der Motor spontan, fast bissig am Gas hängt, steigert die Lust am Omnibusfahren. Nur schade, dass der Reihensechszylinder nach außen das Raubein gibt und seine Nachbarschaft deftig beschallt.

Ohne Fehl und Tadel bleibt das Powershift-Getriebe, das stets den richtigen Gang serviert, schnell und ruckfrei schaltet. Und die Lenkung verdient dabei die Bestnote, bei aller Exaktheit fordert sie wenig Kraft und bleibt doch mitteilssam. Im überarbeiteten Cockpit, prestigeträchtig mit Alulook-Leder-Lenkrad, findet sich auch ein Aushilfsfahrer schnell zurecht.



Mehr Platz hinter dem Steuer – neue Instrumente, lederbezogenes Funktionslenkrad mit Aluoptik

Wenngleich wir die neuen chromumrandeten Uhren gerne gegen die klare Optik der alten eingetauscht hätten – sie waren eindeutig besser ablesbar. Schade auch, dass man sich zur Feststellbremse links unten noch immer verbeugen muss – wer mit der elektrischen Haltestellenbremse arbeitet, kann sich die Gymnastik weitgehend sparen.

Ein großes Plus verdienen natürlich die Außenspiegel, die sind einfach perfekt – der schmale Innenspiegel dagegen verdient seine Bezeichnung kaum. Vielleicht sollte man damit eine Kamera betrauen, auf eine mehr oder weniger kommt es nicht mehr an. Prima in der Stadt, ja ein Sicherheitsargument ist natürlich das Kurvenlicht, das mit den beiden Nebelscheinwerfern arbeitet und den Kurvenradius ausleuchtet.

Als Billigheimer galten die Ulmer noch nie. Doch bei einem Preis von rund 340.000 Euro wird die Luft bereits dünn. Zumal der 12,2 m lange Setra HD dann mit dreiachsigen Wettbewerbern konkurriert, die nicht von schlechten Eltern kommen. Für viel Geld erhält der Kunde ein einzigartiges Sicherheitspaket mit vielen hochwertigen Zutaten, die er nur noch bei der Konzernmarke Mercedes erhält. Bestellt der Kunde den Abstandstempomaten ART, bekommt er den Notbremsassistenten ohne Mehrkosten

obendrauf. Die Omnibusversicherung der Mercedes-Bank honoriert dies mit fünf Prozent Nachlass bei Haftpflicht- und Vollkasko-Verträgen. Nimmt der Kunde auch den Spurassistenten dazu, darf er mit 10 Prozent weniger rechnen.

Beim Antrieb ließe sich freilich sparen, mit dem 428 PS und 2.100 Nm starken Standarddiesel ist der HD noch immer ansprechend motorisiert. Ob der Kraftstoffverbrauch dabei sinkt, darf bezweifelt werden. Mit weniger als 23 l/100 km, eingefahren mit hohen Reiseschnitten plus Klimaanlage, setzt der Setra-Zweiachser die Messlatte hoch. Lange Serviceintervalle von 90.000 km sprechen für eine hohe Fahrzeugverfügbarkeit, zumal die Evobus-Werkstätten in der Branche einen ausgezeichneten Ruf genießen.

Fazit. Ein Hingucker oder Herzensbrecher ist er nicht, dazu ist der Setra S 415 HD zu normal. Doch fragt man die Fahrer, gibt es ein eindeutiges Votum. Warum das so ist? Die neue Topclass aus Neu-Ulm patzt in keiner Disziplin, kommt in funktionalen Dingen der Perfektion schon recht nahe. Der Fahrer hatte es noch nie so leicht, einen guten Job zu erledigen. Wer Daimlers beste Busse fährt, kommt mit Sicherheit an – auch bei den Kunden.

WOLFGANG TSCHAKERT