



Langer Zweiachser ohne Sparoptik – die richtige Farbwahl macht's.

Setra S 416 GT-HD/2

Nischengeschäfte

Jetzt gibt es bei Setra wieder Hochdecker, die ihre zweite Tür im Heck tragen. Der 13 Meter lange Comfortclass-Zweiachser gewinnt dadurch immensen Stauraum.



Die Hecktür – eine clevere Lösung, vielleicht nicht für jeden.



Gewaltiger Stauraum – 12,6 m³ reichen für großes Equipment



Auf 13,02 m Länge 42 Sitze – ohne Einbauten werden es 48 mit 4-Sternekomfort.

Ein einheitlichen Trend können wir nicht feststellen: Die einen dampfen ihre Produktpalette ein, indem sie stückzahlsschwache Typen ausmustern – andere Hersteller suchen nach machbaren Projekten und stoßen dabei auch in Nischen vor. Eine davon heißt Hecktür, die bei Hochdeckern schon so gut wie verschwunden war. Dabei verspricht gerade diese ein großes Kofferraumangebot, bequem beladbar von beiden Seiten. Bei Setra gibt es neben Hochbodenfahrzeugen jetzt auch einen Hochdecker, der diese Wünsche erfüllt. Klar, dass er aus der Comfortclass kommt, die mit einer Gewichtsdiät das passende Kampfgewicht aufweist. Im internen Jargon heißt das 416er-Grundmodell GT-HD Strich Zwei, die Namensergänzung markiert den Zweiachser. Schließlich führen die Ulmer auch einen 13 Meter langen Dreiachser im Portfolio. Dass die langen Zweiachser vor allem für 19-Tonnen-Märkte wie Frankreich konzipiert sind, bestreitet bei Setra niemand. Hierzulande ergänzen diese Typen das breite Reisebusprogramm aus Ulm, die Comfortclass ist jetzt in sieben Grundvarianten zu haben.

Der erste Auftritt beeindruckt. Die Farbwahl, „Dragon grün metallic“ mit hochglanzpolierten Alcoa-Felgen, weckt Assoziationen an edle Limousinen britischer Provenience und ist dem zurückhaltenden Ulmer wie auf den Leib geschnitten. Statt der möglichen 48 Nimbusbus-Sitze kommen auf 13 Meter Länge diesmal nur 42. Ohne Zweifel ist unser Testkandidat ein Fahrzeug für besondere Fälle, mit großer Stehküche im Heck, Toilette und Dos-à-Dos-Sitzgruppe spricht

er anspruchsvolle Kunden an. Passend zur schlicht grauen Verkleidung gibt es Polsterbezüge in „Jaguar drew green“, die Mikrofaser wird durch kieselgraue Lederlätze und Keder eingefasst. Nicht ganz so elitär ist die Bestückung mit kleinen 15-Zoll-Flachbildschirmen – vielleicht auch eine Frage des Gewichts.

Deshalb führt unser Weg auch auf die Waage. Unbestechlich zeigt sie vollgetankt und mit Fahrer 13.480 kg an, auch wenn das Frontfach fürs Reserverad dabei leer bleibt. Auch das Tankvolumen musste Federn lassen. „370 Liter reichen angesichts der geringeren Kraftstoffverbräuche“, kommentiert der Setra-Vertrieb. Etwa 100 kg sparen die Leichtmetallräder, weitere 100 kg steuern die Sitze bei, die mit einfachen Klappentischen und fehlenden Armlehnen an den Außenseiten auskommen müssen. Weitere 50 kg gehen auf das Konto der Kofferklappen, die nach oben schwenken – Parallelhubklappen sind für diesen Typ nicht zu haben.

Stauraum satt. Faustdick hat es der Hecktür-Hochdecker hinter den Klappen. Gewaltige 12,6 m³, sonst nur bei 14-Meter-Boliden zu haben, stehen fürs Gepäck zur Verfügung. Das reicht für die Instrumente ganzer Kapellen oder für Transferfahrten mit Ski- oder Eishockeyteams, ein Großteil der Ladung kann man von rechts verstauen. An Bord muss man auf den gewohnten Setra-Komfort nicht verzichten. 32 kW Kälteleistung sorgen auch im Hochsommer für die nötige Frische, geheizt wird wie üblich mit Seitenwand-Konvektoren und Dachkanälen. Auch auf der Straße hat der Strich-Zwei



Geräumig und gut zugänglich – das WC



40-Tassen-Kaffeemaschine, 8,5-l-Wurstkocher, 5-l-Boiler



Besonderheit mit Aufpreis – Stehküche im Heck plus Toilette

seine Qualitäten: Er rollt sogar noch ein wenig ruhiger als seine 12-Meter-Kollegen, der 6,9 Meter lange Radstand eliminiert auch den letzten Rest von Nickschwingungen. Dafür muss der Fahrer für enge Kurven weiter ausholen, um nicht mit der Hinterachse über Randsteine zu poltern. Aber grundsätzlich bereitet der Setra hinter dem Steuer wenig Stress. Über seine einfache und intuitive Bedienung noch viele Worte zu verlieren, erübrigt sich. Vielleicht nur soviel: der flinke Lange bereitet seinen Steuermännern und -frauen Freude am Fahren.

Dynamik und Lärm. Das liegt nicht zuletzt an der Motorisierung, die es auf 428 PS und 2.100 Nm Drehmoment bringt. Der Reihensechszylinder, der jetzt als Universalmotor alle Konzernreisebusse betreibt, tritt spontan aus dem Drehzahlkeller kräftig an und begnügt sich durchwegs mit niedrigen Drehzahlen. Sein raues Wesen hält er nach innen geheim, unsere Messungen sprechen von mustergültigen Werten. Außen ist er schon im Leerlauf recht lärmig – ob man sich damit an Haltestellen Freunde macht? Aber in Sachen Verbrauch dürfte der Zweiachser punkten – weniger Ei-

gengewicht und eine Achse weniger sparen Liter für Liter, das bei jedem gefahrenen Meter.

Nicht gespart wird bei der Sicherheit, die es auch für den gewichtsoptimierten Zweiachser gibt. EBS, ESP und BA – die Kürzel stehen für ein hochmodernes elektronisches Bremssystem samt Stabilitätsprogramm und Bremsassistent. Gegen Aufpreis gibt es den unbedingt empfehlenswerten Abstandsregeltempomaten (ART), der das Tempomatfahren erst sicher macht, nicht zu vernachlässigen ist der Spurassistent, der das unge-

wollte Abweichen von der Fahrspur überwacht.

Freilich ist der GT-HD/2 mit Hecktür und Küche kein Schnäppchen, die Ulmer rufen für ihn satte 330.000 Euro auf. Doch dafür gibt es erprobte Technik und lange Serviceintervalle (90.000 km). Ein ganzes Paket an Servicedienstleistungen unterstützt den Setra-Kunden im Alltag. Auch ein Argument, das zählt: Das Werkstatt-Netz ist dichter als das vieler Wettbewerber, auch wenn man es nicht freudig in Anspruch nimmt.

WOLFGANG TSCHAKERT



Allzeit willig und antrittstark – Reihensechszylinder OM 457 LA mit 428 PS und 2.100 Nm