

Mit Verwöhnaroma

Die Qualitäten einer Luxuslimousine und eines wirtschaftlichen Verkehrsmittels kombiniert der 27-sitzige Clubbus Setra S 411 HD.

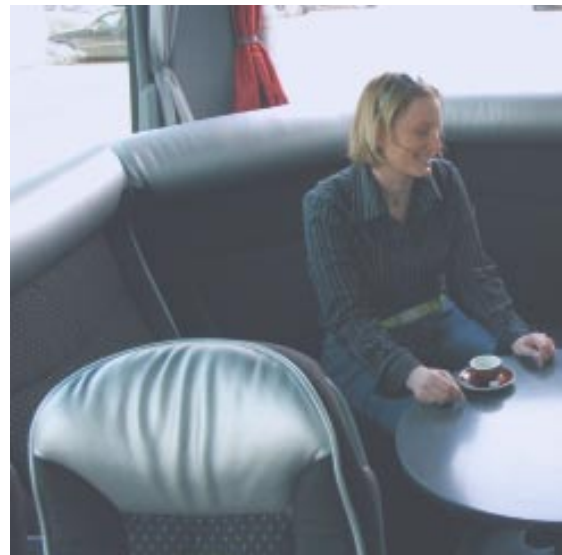
Wettbewerb und geringe Margen lassen Omnibusunternehmern nur wenige Spielräume für Träume. Dennoch gibt es einen Markt für wahrhaft exklusive Omnibusse. Für deren Grundauslastung könnte ein renommierter Sportverein sorgen. Oder denken

wir an eine Dienstreise der Top 20 eines Konzerns. Während sich das schwere Fahrzeug mit angemessener Geschwindigkeit dem Zielort nähert, tagen die Entscheidungsträger, völlig losgelöst vom aktuellen Verkehrsgeschehen. Die Kommunikationseinrichtungen tragen dazu bei, dass auch Informationen aus der Zentrale und den Filialen im Fahrzeug weiterverarbeitet werden können. Die verschiedenen Sitzkombinationen und der großzügige Raum ermöglichen gleichzeitig die Arbeit von mehreren Gesprächskreisen. Selbstverständlich ist die Bordküche für einen exzellenten Service gerüstet. Während für Geschäftsreisen stets frisch gebrühter Kaffee zur Verfügung steht, kann im Bedarfsfall auch eine kleine Champagnerparty ausgerichtet werden.

Ein Fall, wie geschaffen für den Setra S 411 HD? Doch Vorsicht, ein Sonderangebot oder Schnäppchen ist unser Testkandidat gewiss nicht, dazu ist er zu teuer. Um 27 Fahrgäste von A nach B zu



schippern, gibt es sicher billigere Angebote. Doch die bearbeiten ihre Fahrgäste dann mit schmalspurigen Fahrwerken, starren Vorderachsen und vergleichsweise schwächlichen und lärmigen Motoren.





Eine Sonderrolle nimmt hier der kurze Setra ein, die Techniker setzen für den 18-Tonner – großzügig wie eh und je – auf die ausgewachsenen Antriebs- und Fahrwerkskomponenten der großen Dick-

schiffe. Damit kommt auch der kurze Hochdecker in den Genuss zeitgemäßer Fahrwerk-Technik, die im Sicherheitspaket das Stabilitätsprogramm ESP enthält. Im Heck sitzt ein üppiger Sechszylinder, der dem kurzgeschnittenen Setra mit 12 Tonnen Leergewicht beinahe sportlich Beine macht. Das Fahrzeug-Konzept der „kleinen Großen“ hat Tradition in Ulm und fand auch stets seine Nachfrage. Sie reicht bis zum erfolgreichen und heute kultigen S 6 „Baby“-Setra aus den 50er Jahren zurück.

Mit eigenwilliger Silhouette – der kleine Setra S 411 HD mit erwachsener Reisebus-Technik

Aktuell gibt es allerdings nur noch eine kurze Variante, der Hochdecker ist genau 10,10 m lang und misst 3,76 m Höhe. Unser Clubbus zählt zu den exklusiven Vertretern, statt der in Dreisterne-Komfort üblichen 37 Sitzplätze sind es hier nur 27. Optisch bleibt der Luxusliner eher unauffällig, doch das Cyberspace-Dekor der Metallic-Lackierung macht neugierig auf den Innenraum. Zwei breite Außenschwingtüren mit bequemen Aufgängen öffnen sich den Fahrgästen. Im Innenraum herrschen überschaubare Raumverhältnisse und großzügige 4-Sterne-Sitzabstände, während der breite Mittelgang seinen Passagieren reichlich Bewegungsfreiheit bietet. Der erste Blick bleibt sofort am schwarzen „Top“-Gestühl mit „Ambiente“-Zusatzpolsterung und silbergrauen Leder-Kopfteilen hängen. Kaffee-



von links oben nach unten rechts

Arbeitsplatz mit Stil – Fahrersitz mit Teillederbezug, Lederlenkrad, automatisierte Schaltung

Dezent eleganter Innenraum mit Top/Ambiente-Sitzen und indirekter Beleuchtung

NTS-Fahrersitz mit Schulterbereichsverstellung und Mikro am Sitz

Fünfsitzige Rundsitzcke im Heck



Mit WLAN-Router unterwegs mit Internet



Verpflegungszentrale in Fahrzeugmitte mit Warmluftofen und Espresso-Bar

duft aus der Fahrzeugmitte lenkt die Aufmerksamkeit auf das edle Bewirtungszentrum - Warmluftofen, Espressomaschine, Kühlschrank und Gläsertheke machen schon mal Appetit auf einen längeren Aufenthalt an Bord. Im Heck lädt eine fünfsitzige Rundsitzbank, stilvoll um einen Tisch gruppiert, zur diskreten Gesprächsrunde, zu Kartenspielen oder an-

deren gesellschaftlichen Anlässen ein. So untergebracht könnte man sich eine Reise wahrlich gut vorstellen. Oder unterwegs arbeiten: Mit dem mobilen Internetzugang über einen WLAN-Router, der vom Fahrer zugeschaltet werden kann, können handelsübliche Laptops auf allen Plätzen im Internet surfen und E-Mails versenden.

Auch die Basisqualitäten des Fahrzeugs sind recht beachtlich: Man sitzt gut und lärmarm im angenehm temperierten Fond, umfächert von zugfreier Frischluft. Auch der gebotene Federungskomfort setzt in dieser Klasse Maßstäbe, auch wenn die straffe Stoßdämpfer-Kennung den Abrollkomfort ein wenig schmälert. Dafür haben die Techniker die Nickschwingungen des großen Hecküberhangs ordentlich im Griff.

Auf der Autobahn rollt der kurze Setra brav geradeaus, ohne den Fahrer mit vielen Korrekturen zu fordern. Frischt starker Seitenwind auf, ist Aufmerksamkeit verlangt, ebenso auf den tiefen Spurrillen von LKW - die längeren Konzern-Brüder sind ihm hier überlegen. Auf engen und kurvenreichen Landstraßen macht ihm

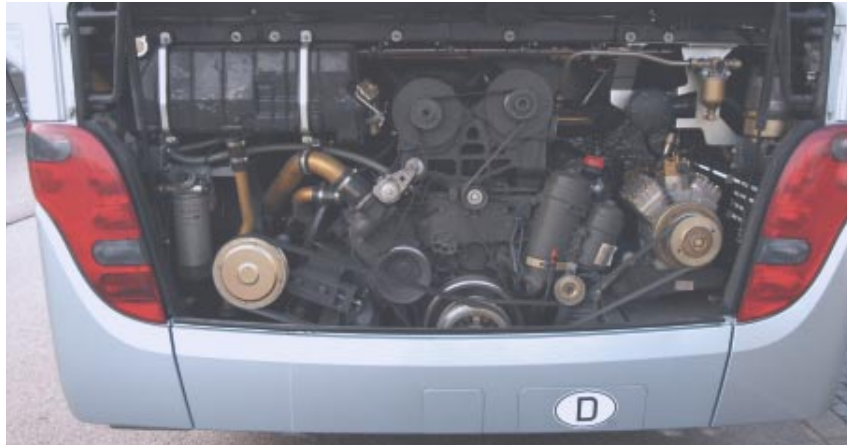
allerdings keiner was vor. Behände, fast sportlich lässt sich der Clubbus um enge Kehren und Altstadt-Sträßchen zirkeln. Gern greift man zum (optionalen) Lederlenkrad, das viel Gefühl für die Straße vermittelt, im Rangierbetrieb allerdings ein wenig Nachdruck verlangt. Allzeit willig und mit 408 PS Nennleistung gut bestückt präsentiert sich der 12-Liter-Die-

Man sitzt gut im angenehm temperierten Fond, umfächert von zugfreier Frischluft. Auch der Federungskomfort setzt Maßstäbe.

sel im Heck, weil auf Grund der Baulänge kein Reihenmotor Platz findet, sitzt hier ein V6. Seiner Bauart mag man mit Skepsis begegnen, doch der Praxiseindruck belehrt uns eines Besseren - die Antriebsentwickler haben den einst ruppigen Gesellen mit einem Zweimassenschwungrad und reichlich Dämm-Material omnibusfein gemacht.



Vorsicht mit offener Vordertür - größere Lenkwinkel sind nur mit geschlossener Tür möglich.



Ein 230 V-Wechselrichter im Kofferraum für den großen Strombedarf des Warmluftofens.

Kurzer V6-Diesel mit 408 PS Nennleistung und 1.900 Nm Drehmomentbestwert im Heck

Auch mit WC ausreichend Kofferraum – 6,0 m³ stehen links und rechts zur Verfügung.

Für geringere Ansprüche steht auch eine Variante mit 354 PS und 1.730 Nm Drehmomentsspitze bereit. State of the Art ist auch das neue EPS 3-Getriebe, das unser Testfahrzeug schon mal spazieren führen durfte. Statt den Joystick per Seilzug durch die Gassen des manuellen GO 190-Getriebes zu schieben, übernehmen

das jetzt ein Steuergerät und Pneumatikzylinder. Auch der Kupplungsfuß wird arbeitslos, sämtliche Schalt- und Kuppelungsvorgänge werden elektropneumatisch umgesetzt. Das Zusammenwirken von Motorregelung, Fahrregelung und Getriebesteuerung überzeugt im Automatik-Modus, selbst an steilen Berg-

strecken stehen die passenden Übersetzungen und Motordrehzahlen zur Verfügung. Ein wenig Handlungsbedarf besteht noch im Detail, etwa die ruppige Kupplung beim Rangieren oder unnötige Zurückschaltungen beim Bremsen. Doch dies, so erklärten die Testbegleiter, sei bis zum Serienstart kein Thema mehr. Stimmt dann noch der geforderte Aufpreis, sollte auch diese GetriebeLösung ein Erfolgsmodell werden.

Genuss bietet unser kurzer Setra auch hinter dem Steuer. Sitzkomfort für jedes Maß bietet der NTS-Sitz mit verstellbarem Schulterbereich, selbst zum Mikro muss sich der Fahrer nicht strecken. Es kommt ihm integriert über das Kopfteil entgegen. Einzige Ergonomiesünde bleibt die Verbeugung zur Feststellbremse links neben dem Fahrersitz-Podest. Mehr als das Haar in der Suppe sind die Batterien über der Vorderachse, die wir aus Brandschutzgründen bei einem Frontalunfall beanstanden. Sonst aber kommt der kurze Setra einer perfekten Omnibus-Lösung mit Verwöhnaroma sehr nahe. Sicherheit wird großgeschrieben mit EBS-Bremsen, Bremsassistent und ESP. Auch im Detail bleiben nur wenige Wünsche offen – abschließend fordern wir ultimativ eine andere Aufhängung der Gläser, die auf schlechten Straßen das Klirren und Klappern verhindert.

WOLFGANG TSCHAKERT

Fazit: Setra S 411 HD

Fast alles spricht für den Omnibus. Wer einmal in den Genuss kam, gibt sich mit weniger Komfort kaum noch zufrieden. Auch ein teures Spitzenfahrzeug wie der kurze Setra-Hochdecker kann gutes Geld verdienen. Er operiert fernab von Fahr- und Flugplänen. Mit Blick aufs Incoming-Geschäft – gerade zahlenmäßig kleine Besuchergruppen aus dem asiatischen Raum sind mit hochwertigen Omnibussen zu begeistern, ein VIP-Fahrzeug kann ein Argument mehr für den eigenen Fuhrpark darstellen. Für den Geschäftserfolg sind neue Ideen gefragt – vielleicht mit etwas Luxus und neuen Marketingideen.



Testes Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert