

Härtetest bei der ersten  
Ausfahrt – die neue Multi-Class  
zeigt bei Schlechtwetter ihre  
starken Seiten.



## Frühe Reife

Der neue Platzhirsch im Regionalverkehr soll wieder von Setra kommen. Nach seiner späten Präsentation im letzten Herbst gehen jetzt die ersten Multi-Class-400er zu den Kunden. Höchste Zeit auch für eine Spritztour mit Setras Jüngstem.



**Die Farbe macht's – bequem freundliche Sitze, schwungvolle Luftkanäle und saubere Verarbeitung. Betont fahrerbezogen: Setra-Cockpit mit Charme und vorbildlichem Bedienkonzept.**



**A**n der Aral-Tankstelle ernten wir auf unsere Frage nach Ad Blue nur Unverständnis. „Was soll das denn sein?“, fragt die Fachkraft hinter dem Tresen und verweist auf das Ölregal. Selbst an diesem gut frequentierten Truck- und Busstop gibt es die blaue wässrige Harnstofflösung weder zu tanken noch in einem Mitnahme-Behälter. Für uns aber kein Problem: Der Test-Setra mit Euro-4-Motor ist bereits werksseitig randvoll mit diesem Additiv betankt. Der Behälter rechts neben dem Kraftstofftank fasst 44 Liter und reicht für mehr als 3.000 Kilometer. Die Waage zeigt übrigens fahrfertige 12.540 Kilogramm für den 53-Sitzer, mit seinem Leichtbaukonzept schöpft der neue UL-

Setra ganz legal seine Gesamtkapazität von 72 Personen aus. Wo wir bereits beim Rechnen sind: Die Betriebswirte werden die Anspruchslosigkeit in Sachen Kraftstoff und Ölqualität sowie die langen Service-Intervalle zu schätzen wissen.

Unser UL 400 ist neu, doch selbst auf Busbahnhöfen verdreht kein Fahrer den Kopf. Zu nah steht Setras Jüngster seinen Comfort-Class-Brüdern von der Reise. 2005 im herbstlichen Kortrijk stand er voll im Rampenlicht - neben einem Top-Class-Doppeldecker hatte es der Ulmer Hoffnungsträger natürlich nicht leicht, die Busworld-Besucher zu überschwänglichen Komplimenten zu verleiten. „Bürgerlich brav“, meinten einige, die es wissen müssen. „Nur keine Experimente“,

**Maße und Gewichte**

Gesamtlänge .....	12.200 mm
Gesamtbreite .....	2.550 mm
Gesamthöhe .....	3.175 mm
Radstand .....	6.080 mm
Wendekreisdurchmesser .....	21.070 mm
zul. Gesamtgewicht .....	18.000 kg
Leergewicht .....	12.540 kg
Kofferraumvolumen .....	max. 4,5 m <sup>3</sup>
Kraftstofftank .....	350 l
SCR--Additiv .....	44 l
Sitzplätze .....	53/49
Stehplätze .....	19/23

**Antriebsstrang**

**Motor:** Wassergekühlter Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 457 hLA, liegend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Katalysator; Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Bohrung/Hub 128 x 155 mm, Nennleistung 260 kW/354 PS bei 1.900/min, maximales Drehmoment 1.600 Nm bei 1.100/min

**Kraftübertragung:** Vierstufige Wandler-Automatik Voith Diwa 864.3, Übersetzungen  $i = 4,9 - 0,73$ , einfach untersetzte Hinterachse  $i = 4,3$ ; optional 5,22 und 5,88.

**Fahrwerk**

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, max. Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 11,5 t

**Bremsen:** Zweikreis-Druckluftbremsanlage, an beiden Achsen Scheibenbremsen plus ABS und ASR; Dauerbremse Primärretarder, ins Getriebe integriert. Optional mit EBS, ESP und Bremsassistent.

**Lenkung:** ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0 bis 21,9:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58°

**Reifen:** 295/80 R 22,5

**Nettopreis**

**Testwagen:** € 230.000,-

**FAHRBERICHT Setra S 415 UL**

dern ähneln. Das Gesicht des neuen Setra wirkt wie immer vertrauenserweckend freundlich offen, die Ulmer Allzweckwaffe schaut mit großen Scheinwerferaugen optimistisch lächelnd in die Zukunft. Die tiefgezogene gerade Frontscheibe vermittelt auch eine beachtliche Übersicht nach vorn – wer möchte, bekommt seinen UL auch mit der geeigneten Reisebus-Scheibe der Comfort-Class.

Von der Seite besehen macht der Überlandbus eher auf Reisebus. Die Fensterlinie ist hoch und der Unterflur-Kofferraum fasst immerhin 4,5 m<sup>3</sup>. Typisch Multi-Class sind breite und bequeme Einstiege, vorne jetzt mit 20 Extra-Zentimetern, hinten doppelt breit mit ebenmäßigen Stufen. Als echtes Multitalent soll der Setra eben allen Lebenslagen gerecht werden – Wind und Wetter auf der Linie trotzen, auf Ausflügen oder Transferfahrten gute Manieren zeigen und die nötige Robustheit für den Schulbusverkehr mitbringen. Dass es daran nicht fehlen soll, demonstrieren die Ulmer schon an den Einstiegen mit klobig-kräftigen Handläufen. Im Innenraum heißt es dagegen

erleichtern neuerdings das Einfädeln mit den Beinen und das Aufstehen. Wer öfters Schulkinder fährt, wird die Rückseiten mit einer unzerstörbaren Antivandalismus-Schale bestellen. Durch die schlanken Sitze und 5 cm mehr Breite gewinnt auch der Mittelgang, der hier deutlich geräumiger als in Reisewagen wirkt. Für warme Füße erklären sich die vier seitlichen Gebläseheizer zuständig, die mit jeweils vier Kilowatt den Fahrgastbereich schnell erwärmen. Als Komfort-Plus wirkt eine Aufdach-Klimaanlage mit kräftigem Gebläserauschen dicker Luft entgegen und sorgt vollautomatisch für eine gleichmäßige Temperatur-Verteilung. Das nicht nur zur Sommerzeit – wenn nasse Fahrgäste im Winter die Scheiben zum Beschlagen bringen, freuen sich die Fahrgäste und der Fahrer über die segensreiche Reheat-Funktion. Sie baut die zu hohe Luftfeuchtigkeit rasch

**Gut gefüllter Motorraum: Liegender Reihensechszylinder mit 12 Liter Hubraum und 354 PS, vorn stehend Öl- und Kraftstoff-Filter für einfachen Service.**



hieße es bei den Designern, Bestseller sollen nicht polarisieren, müssen jedem gefallen. Und ein Erfolg muss der Neue werden, mit etwa 30 Prozent Anteil im Modellmix verkaufte sich der Vorgänger bis zuletzt wie geschnittenes Brot. Aus Kostengründen müssen die neu aufgelegten UL-Modelle in den modularen Baukasten passen, schon deshalb werden sie nicht zufällig ihren etwas älteren Konzernbrü-

„schöner wohnen“. Der Innenraum zeigt sich hell, luftig und freundlich, die schwungvolle „S“-Linie in der Luftkanal-Ablage-Kombination zeigt, dass nicht alles bei Setra rechtwinklig zugehen muss. Gekonnte farbliche Akzente setzen neue gewichtsoptimierte Sitze der „Transit“-Generation. Sie sind knapp geschnitten und ausreichend bequem gepolstert – flott nach vorn geschwungene Sitzbeine

ab und beseitigt dabei auch den muffig feuchten Geruch nasser Textilien. Setra baut auch das Regionalbus-Programm mit bewährten Komponenten. Wesentlicher Organspender für die Technik ist die ausgereifte Baureihe Comfort-Class. Die Karosserie mit auf 860 Millimeter abgesenktem Innenboden weist die neue Setra-Länge von 12.200 mm auf und wird nach Art des Hauses mit KTL-Tauch-



**Breite Türöffnung,  
gleich gegenüber die  
Wechselplattform für  
den Stehperron.**



grundierung gegen Korrosion geschützt. Schon die Papierform des Fahrwerks verspricht hohe Qualität. Auf den ersten Metern überzeugt die überragende Wendigkeit, der recht übersichtliche Überlandbus lässt sich spielend einfach durch die engsten Winkel zirkeln. Die Ergonomie für den Fahrer stimmt und die Lenkung geht dabei exakt zu Werke - sie könnte allerdings bei Langsamfahrt etwas mehr

Servo-Unterstützung vertragen. Auf Landstraßen minderer Ordnung und Qualität fühlt sich der UL wie zuhause. Exzellent der Geradeauslauf, der weitgehend ohne Korrekturen auskommt - der Setra schluckt straff gedämpft auch arg ondulierte Fahrbahnen, ohne die Fahrgäste mit Rollbewegungen und Nickschwingungen zu belasten.

Das unmittelbare und beruhigende Gefühl der Sicherheit mag den Fahrer hin und wieder zu einer forcierten Gangart verführen, wir können es ihm jedenfalls nicht verdenken. Denn im Heck sitzt ein kräftiger Geselle mit 1.600 Nm und 354 PS, der den 18-Tonner mit kerniger Stimmlage anschiebt. Wie kräftig und wie sparsam, wird erst unter korrekten Testbedingungen zu klären sein. Aber der hubraumstarke Euro 4-Sechszylinder tritt schon aus dem Leerlauf stämmig an und rollt bei 80 km/h auf Landstraßen mit lässigen 1.300 Umdrehungen souverän dahin. Wirksam assistiert dabei der nicht ganz billige Diwa-Viergang-Getriebeautomat von Voith, der schnell unser Vorurteil - „vier Gänge reichen im Überlandverkehr nie“ - schnell entkräftet. Er schaltet stets ohne Zugkraftverluste schnell und ruckfrei. Selbst bei Tempo

100 mit genau 1.646 Kurbelwellenumdrehungen reicht die Übersetzung für eine kraftstoffsparende Motordrehzahl. Nur auf langen und im Winter rutschigen Gefällen vermissen wir bei niedrigen Geschwindigkeiten das Motorschleppmo-

## Unser Fazit: Setra S 415 UL

Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Auch der Setra fürs Grobe ist ein Setra – kein bisschen billig, aber hochwertig in den Komponenten und in der untadeligen Verarbeitung. Sein Outfit, gewiss kein Pulsbeschleuniger, ist alltäglich wie seine Aufgaben. Doch die Betreiber werden die Langzeitqualität zu schätzen wissen, die Fahrer und Fahrgäste den gebotenen Komfort und die Fahreigenschaften. In Sachen Sicherheit sollte das letzte Wort nicht gesprochen sein – wer die sichersten Reisebusse baut, sollte bei den Bussen für den Alltag nicht sparen. Der erste Auftritt der Multi-Class war bemerkenswert stark, aber nobody is perfect. Mit etwas Feinarbeit hat der UL das Zeug zu einer großen Karriere.



**Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt: Wolfgang Tschakert**

ment – wer sich auf verschneiten Gebirgsstraßen bergab tasten muss, sollte besser auf ein manuelles Schaltgetriebe vertrauen. Oder auf das automatisierte Sechsgang-Getriebe EPS 3 aus konzern-eigener Fertigung warten, das im Laufe dieses Jahres in der Serie Einzug hält.

Weniger Komplimente verdient die serienmäßige Bremsen-Grundausstattung. Zwar reichen im Alltag auch die Verzögerungswerte der druckluftbetätigten Scheibenbremsen. EBS und ESP gibt es für die Multi-Class nur auf Kundenwunsch gegen Aufpreis. Aber wer seit

Jahren mit der hohen Sicherheit von EBS-Bremsen wirbt und jeden Reisebus standardmäßig mit ESP ausrüstet, sollte hier keine Kostenkompromisse schließen. Ein Überlandbus wie der Setra S 415 UL muss auch bei widrigsten Verhältnissen rollen, wenn andere Verkehrsträger längst ihre Dienste einstellen, Beispiel Schienenersatzverkehr – schon deshalb sollten moderne Regionalbusse über maximale Sicherheit verfügen. Auch bei der eigentlich famosen Haltestellenbremse auf Knopfdruck besteht noch etwas Abstimmungsbedarf. In Verbindung mit der Voith-Automatik reagiert die Einsteuerung des Drucks verzögert. Erst wenn das Getriebe in den Freilauf übergeht, nimmt die Elektronik den Befehl an. Ohne Knopfdruck funktioniert es dagegen problemfrei, wenn die Türen geöffnet werden. Für die muss man noch etwas Geduld aufbringen, eilige Fahrer werden



**Sauber gezeichnetes Heck mit praktischen auswechselbaren Anfahreckern.**

durch das Zeitlupentempo der Türen verärgert.

Uneingeschränktes Lob verdient der Fahrerarbeitsplatz. Es gibt einen opulenten Fahrersitz mit langen Sitzschienen, dazu ein multijustierbares Lenkrad. Das Bedienungskonzept hat Vorbildcharakter, schon die Schalter und Bedienelemente sitzen dort, wo man sie erwartet. Inklusiv der Feststellbremse, die jetzt ohne Bückling und blindes Tasten bedient werden kann. Verbesserungsfähig: der linke Außenspiegel, der eng anliegt und nur eine knappe Rücksicht preisgibt. Wer nachts fährt, wird sich beim Blick nach hinten auch an den Spiegelungen in der Seitenscheibe stören.

**WOLFGANG TSCHAKERT**