



## Handfeste Talente

Kein Blender: Der verlängerte Zweiachser Setra S 415 GT ist ein Bus für alle Fälle, als Einstiegsmodell in die Comfort-Class komfortabel genug für lange Strecken und einsetzbar auf Überland-Linien.



**E**r ist der Nachzügler, auf den man warten musste. Erst ein Jahr nach seinen Hochdecker-Kollegen geht der GT ins Rennen. Ob der Markt auf ihn gewartet hat, wird sich weisen. Der Hochbodenbus aus Ulm trifft in diesem Segment auf heftigen Wettbewerb. Im Alltag geht es um die grundlegenden Talente und weniger um das Attribut „Premium-Anmutung“. Unter der Woche Berufs- und Schülerverkehr, an Wochenenden Vereinsausflüge – in der Klasse der ech-

ten Doppelverdiener hat der Premiumanspruch der Marke eine andere Bedeutung.

Dass man sich in Ulm damit auskennt, zeigt schon die Marktführerschaft bei den Überlandbussen. Neben den prestigeträchtigen Flaggschiffen für die Reise werden bei Setra auch die bodenständigen Produkte nicht vernachlässigt, die mehr mit handfesten Talenten glänzen.

Wie schon beim Vorgänger aus der Serie 300 trägt das Einstiegsmodell den Zu-

satz GT. Sportlich und glamourös wirkt der Zweiachser noch immer nicht, selbst seine gedrungen-flache Gestalt hat nichts, was an sportliche Coupés erinnert. Man gibt sich eher bescheiden und überlässt allen Glanz der Marke den edlen Top-Class-Mobilen. Allenfalls das freundlich-optimistische Gesicht gibt sich extrovertiert. Die planen Seitenflächen und das schlichte Heck wirken vor allem waschmaschinentauglich und gut beklebbar. Einziges Schmuckwerk sind die



**(oben links) Der Stadt-Land-Autobahn-Bus: das Hochboden-Modell Setra S 415 GT für zahlreiche Einsatzfälle. (unten links) Schlichtes Heck, praktische Anfahrrecken. (oben rechts) Auch mit 20 cm verlängertem vorderen Überhang harmonische Proportionen – die Klimaanlage in Dachmitte**

beidseitigen Alublenden mit dem typischen Comfort-Class-Höcker als unterer Abschluss der Seitenscheiben.

Doch der Zweckform-Setra weiß mit inneren Werten zu glänzen. Das beginnt beim soliden Rohbau in Ringspantentechnik. Der ist, wie bei allen Setras auch, dank KTL-Grundierung ziemlich korrosionsbeständig. Mit 12.820 kg Leergewicht zählt der Setra GT nicht zu den Fliegengewichten. Die Techniker haben dem Zweiachser 20 cm mehr als das klassi-

sche Zwölfmeter-Maß gegönnt. Davon profitieren die Fahrgäste mit einem breiteren vorderen Einstieg. Auch die Plattform neben dem Fahrer legt zu, nicht zuletzt auch das Cockpit. Das sammelt gute Noten am laufenden Band. Es ist wie in einem sportlichen Auto fahrerorientiert, wie es die Fachleute nennen. Dazu kommt eine Prise Fahrer-Appeal, die der sauber gefertigte Arbeitsplatz durchaus verströmt. Die gute Ergonomie ist wiederum markentypisch, Setrafahrer fin-



**(oben) Knapper Bauraum für den liegenden Reihensechszylinder DM 457 hLA mit 408 PS, darüber der motorfeste Klimakompressor (rechts) Für Fernreisen und Transferfahrten limitiert durch 6,7 m<sup>3</sup> Kofferraum**



den alles am gewohnten Platz. Vor allem ausgesprochene Langbeiner werden den verlängerten Verstellbereich des komfortablen Grammer-Sitzes zu schätzen wissen. Die Außenspiegel dienen nicht nur als Markenzeichen, sie bieten auch den besten Seitenblick. Sie stammen aus der noblen Top-Class und beleuchten rechts

zusätzlich den Einstiegsbereich. Weniger informationsstark ist der schmale Innen Spiegel, der zudem zu hoch sitzt.

Für die Fahrgäste ist die Welt in Ordnung. Der Innenraum ist freundlich eingekleidet, man zeigt hier Mut zur Farbe – mit zweifarbigen Vorhängen an den Fensterholmen, blauen Stoffverkleidungen an

stellen auch 26 Stehplätze, für die Steh­gäste gibt es links einen gelb gekennzeichneten Handlauf entlang der Gepäckablagen.

Besteigt man den Setra GT im Winter, wird man von wohliger Wärme empfangen. Geheizt wird mit Seitenwand-Konvektoren und durch Wärmetauscher in den Dachkanälen. Auf dem Dach sitzt eine leistungsstarke Klimaanlage, die schnell und in Wagenmitte nicht ganz leise für Frischluft sorgt. Kein echter Mangel vielleicht – wie auch die etwas dominanten Windgeräusche hinter der Windschutzscheibe, denn sonst erweist sich der GT als Musterknabe. Allenfalls die Passagiere im Heck vernehmen die Lebensäußerungen des Antriebs deutlicher. Bei Tempo 100 liegen unter Teillast 71 Dezibel an, sicher kein schlechter Wert, auch wenn wir von den Setra-Hochdeckern verwöhnt sind. Der liegende Motor hat eben weniger Bauraum und Dämmung nach oben.

Auf der Straße gibt sich der Setra keine Blöße. Auf kurvigen Strecken ist der

Die üppige 408-PS-Motorisierung vermittelt Spaß an der Arbeit. Die nächst kleinere Variante tut's auch.

den Seitenwänden und einem geschmackssicher in grau-ocker gehaltenem Plafond. Den ganz besonderen Setra-Anspruch bemerkt man oft an den Details. Wo andere mit kaltem Neonlicht arbeiten, setzen die Setra-Techniker Warmton-Birnen für das Innenlicht ein. Die hauseigenen Travel-Sitze sind erwartungsgemäß straff gepolstert, haben verstellbare Rückenlehnen, Gepäcknetze und klappbare Armstützen – sie reichen auch für längere Fahrten. Für Linieneinsätze, der S 415 GT ist nach Klasse 2 auch als Linienbus zugelassen, können zwei Doppelsitze gegenüber Tür 2 geklappt werden, um für einen Kinderwagen Platz zu schaffen. Neben den 51 Fahrgast-Sitzen bietet der GT bei vollen Halte-

nur 3,35 m hohe S 415 GT in seinem Element. Ohne große Seitenneigung und Untersteuern zirkelt der 18-Tonner um enge und schnelle Kurven, wellige Fahrbahnen weiß das aufwändige Reisebus-Fahrwerk ohne Aufbauschwankungen wegzu­stecken. Allerdings kommen Querfugen und Kanaldeckel jetzt deutlich spürbarer durch, der GT reagiert hier spröder als seine komfortableren Markenbrüder. Hinter dem Steuer aber kommt Freude am Fahren auf, der Kurvenkünstler folgt der reaktionsschnellen, aber wenig nervösen Lenkung unmittelbar. Nur beim Rangieren muss man ein wenig kräftiger zupacken, hier dürften die Techniker ihrer Lenkung ruhig etwas mehr Servounterstützung zugestehen.



**(links) Mut zur Farbe – bequeme Sitze aus konzerneigener Fertigung, ein breiter Mittelgang mit gutem Zugang zum Handgepäck. (rechts) Comfort-Class-Cockpit mit viel Platz – sauber verarbeitetes Armaturenbrett mit betont sachlicher Note, Joystick-Schaltung**

Spaß an der Arbeit vermittelt die üppige Motorisierung im Heck. 408 PS braucht gewiss nicht jeder, mit der nächst kleineren Leistungsvariante, einem 354 PS starken Sechszylinder mit 1.750 Nm

Drehmoment, wird der Allzweck-Setra noch lange nicht zum Asketen. Mit der starken Maschine schöpft der Fahrer stets aus dem Vollen, der Diesel mit PLD-Einspritzung reagiert spontan aufs Gas-

pedal. Auf Autobahnen oder auf Landstraßen wird der Fahrer nur wenig mit Schaltarbeit belastigt. Bei Tempo 100 rotiert die Kurbelwelle im sechsten Gang mit 1.480 Umdrehungen, bei 80 km/h mit 1.170 Umdrehungen. Hier hat der Motor noch richtig Mumm und Drehzahlreserven – über kleine Anstiege schafft er es auch ohne Griff zum Schalthebel. Das ist auch gut so. Zwar geht der Joystick der Seilzugschaltung gut zur Hand, doch das konzerneigene GO 190-Sechsgang-Getriebe lässt sich nur zäh und hakelig schalten und lässt an Exaktheit einiges zu wünschen übrig. Vielleicht fehlen noch ein paar Kilometer Laufleistung und eine korrekte Einstellung, jedenfalls haben wir bei Setra schon bessere Schaltungen gefahren. Der horizontal eingebaute Motor klingt kernig, doch nicht dröhnig, vernehmbar im hinteren Bereich ist auch ein moderates Singen der Hinterachse.

Eine Reklamation möchten wir noch unbedingt loswerden: In Zeiten von Euro 3 und 4 haben die Techniker zwar dem Motor das Rauchen abgewöhnt, nicht aber der Webasto-Zusatzheizung. Bei jeder Zuschaltung und besonders während des Abschaltvorgangs begleitet eine typisch bläuliche Rauchfahne unser Fahrzeug. Sie belastigt mit beißendem Geruch die Passanten; so kann man mit Unachtsamkeit das Ansehen einer ganzen Branche schädigen.

Bis hierher mögen einige Wettbewerber noch mithalten, doch spätestens beim Thema „Aktive Sicherheit“ zieht der bodenständige Setra fürs Gewöhnliche dem

## Unter dem Strich: Setra S 415 GT



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

Hinter der betont dezenten Karosserie verbirgt sich ein hochmoderner Bus mit vielen Talenten. Er kann je nach Ausstattung auch lange Strecken meistern, limitiert ist der GT nur durch seinen knappen Kofferraum. Dennoch muss der jüngste Setra bei der Linientauglichkeit nicht passen.

Der Doppelverdiener ist nicht billig, doch er hebt sich mit seiner vorbildlichen Sicherheitsausstattung von vielen Wettbewerbsprodukten ab, seine Serviceintervalle sind lang und das dichtmaschige Evobus-Werk-

stättenetz hilft im Pannenfall. Wer den Hochpreis-Kombi S 415 GT fährt, setzt auf Qualität und nicht zuletzt auf einen guten Wiederverkaufswert. Ein guter Name verpflichtet – mit weniger wird sich ein Setra-Kunde auch ungern zufrieden geben.

Feld seiner Konkurrenten davon. Der Premium-Bus im Alltagskleid bietet hier serienmäßig Hightech-Zutaten, die bei anderen nicht mal für gutes Geld zu ordern sind. Man kennt die Kürzel aus hochklassigen Limousinen – auch beim Setra GT werden EBS, ESP und Bremsassistent serienmäßig montiert, dahinter steckt ein hochmodernes elektronisches Bremssystem, das elektronische Stabilitätsprogramm und der ebenfalls elektronisch rechnende Bremsassistent. Der erkennt beabsichtigte Vollbremsungen schon im Ansatz und leitet selbsttätig eine optimale Bremsung ein. Wer je eine Notbremsung erlebt hat, weiß diese Technik zu schätzen. Die Arbeitsweise der Fahrdynamikregelung ESP wird man als Busfahrer gottlob nur selten erleben, schließlich fährt man vorausschauend und defensiv. Und doch kann sich das Technikpaket ESP schon in einer falsch eingeschätzten Autobahnausfahrt bezahlt machen: Zeigt die Sensorik eine überhöhte Querbesehleunigung an oder überschiebt der schwere Bus über die Vorderräder, verweigert der Setra sofort jegliche Leistungsanforderung. Reicht das nicht aus, bremst er einzelne Räder ohne Zutun des Fahrers. Spätestens dann tritt wieder eine stabile Fahrsituation ein. Der Setra bietet eine hohe Sicherheitsreserve, denn man muss es schon bunt treiben, um den schon grundsätzlich gut liegenden Kombibus zu einer Reaktion herauszufordern.

**WOLFGANG TSCHAKERT**