



Setra S 416 HDH

Welt hinter Glas

Setra präsentierte in der kalten Jahreszeit einen dreiachsigen Superhochdecker mit Glasdach, ART und einer ungewöhnlich kompletten Kommunikationsanlage.

Im Frühstart zu Berge – das erste Licht eines trüben Wintertages macht nicht eben Lust aufs Panorama. Dabei ist heute ein freier Blick auf die Alpen fest versprochen, unser Superhochdecker vom Typ S 416 HDH bietet hier mehr als die meisten seiner Wettbewerber. Freie Sicht nach vorn ist jetzt auch für Hinterbänkler im Setra kein leeres Gerede, auch wenn sich die Topclass keine von vorn nach hinten ansteigende Theaterbestuhlung leistet. Wer blauen Himmel, Bergspitzen oder Kirchtürme schätzt, wirft einfach einen Blick durchs Glastach des Mittelgangs.

Hat die trendige Welle der Cabrios oder Glastach-Autos jetzt auch die Omnibuswelt erfasst? Das ist nicht von der Hand zu weisen, wer heute noch Auto fährt, sitzt vielleicht morgen schon in einem Reisebus. Dabei ist die Idee der großen Dachtransparenz beileibe nicht neu – wie alte Fahrensmänner und Archivaufnahmen aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts bestätigen können. Doch das Sicherheitsbedürfnis der Moderne machte den Omnibus-Schiebedächern und den filigranen Glasaufbauten bald den Garaus. Gelegentliche Dachundichtheiten bei beginnender Alters-

schwäche mögen ihren Anteil daran gehabt haben.

Mehr Licht. Speziell die Ulmer gingen mit dem Thema Glastach schon lange schwanger. Auf der Suche nach neuen USP's (Unique Selling Points) für ihre Topprodukte wurde auch an einem Schaltach mit Flüssigkeitskristallen experimentiert und entwickelt, das je nach Lichteinfall mehr oder weniger Strahlung durchläßt. Schließlich entschied man sich im Evobus-Entwicklungszentrum Reisebusse – wahrscheinlich aus Kostengründen – für einfaches dunkel getöntes Sicherheitsglas im Bereich des Mittelgangs, das nur durch die umlaufenden Ringspannen im Dach unterbrochen wird. Das Mehrgewicht von etwa 40 kg hält sich dabei in engen Grenzen. Ein klarer Fall für südliche Sonne, das Glas filtert nach Art von Gletscherbrillen bis zu 98 Prozent der Sonnenstrahlung, bringt dann aber mehr Licht in den Innenraum. Fahrten bei trübem Wetter bringen die Vorzüge des Konzepts dagegen nur wenig zur Geltung. Nicht nur im Bereich der Topclass-Karosserie gibt es Innovatives, auch das Fahrgestell unseres Probanden hat es in sich – den Fahrer unterstützt ein Ab-

standsregel-Tempomat, der den Versuchsstatus abgelegt hat und optional lieferbar ist. „Erst mit dem Abstandsradar wird der Tempomat sicher“, sind sich Sicherheitsexperten einig. Eine runde Fahrweise ergibt sich vor allem bei reichlich eingestelltem Sicherheitsabstand, der das Fahrzeug frühzeitig auf das Tempo des Vordermanns verzögert. Bei Überholvorgängen überspielt der Fahrer den rechnerüberwachten Prozess einfach per Gasbefehl.



Standesgemäß auch vor noblen Adressen – nach fünf Jahren Bauzeit beeindruckt der große Superhochdecker immer noch mit zurückhaltender Eleganz.



Infotainment im Bus – pro zwei Sitzreihen ein Monitor



Helle Verkleidungen verstärken das Raumgefühl, die üppige 4-Sterne-Bestuhlung bietet Langstrecken-Komfort.



Blendfreie Eleganz – die indirekte Beleuchtung schafft heimelige Atmosphäre.

Hell und üppig. Aber ein Setra ist zuallererst ein Setra, der unserem Falle schon an der Einstiegsstelle etwas hermacht. Mit 3,86 m Höhe kratzt das 13-Meter-Flaggschiff schon knapp an der Viermeter-Marke. Das luftig-hohe Passagierdeck schafft Prestige, aber auch große Staumöglichkeiten für das Reisegepäck. Nicht nur die schiere Größe überzeugt, auch die praktischen Zwischenböden zeigen das Wissen um den Reisealltag. Aufgrund der Fahrzeughöhe sind die Einstiege hoch, aber nicht beschwerlich. Der Fronteinstieg der Topclass ist allerdings etwas schmal und macht im Vergleich zur Comfortclass keine glückliche Figur. Was fehlt, sind etwa 20 cm im vorderen Überhang, die auch dem Arbeitsplatz des Fah-

zers zugute kämen. Die werden wohl schon zur kommenden IAA nachgelegt, wenn mit der Einführung der Euro-4-Motoren auch weitere Produktpflegemaßnahmen fällig werden.

Oben im Passagierabteil angekommen, herrscht wieder eine gediegene Atmosphäre. Helle Bezugstoffe mit Unterfütterung rundum verstärkt das Raumgefühl. Die dunkle „Top“-Bestuhlung mit üppiger Ambiente-Polsterung und hellem Lederlätz lädt zum Sitzen ein und hält auch, was sie verspricht. Noch Lust auf weitere 400 Kilometer? Aber gerne, einfach entspannen und die Aufmerksamkeit auf einen der vielen Monitore lenken – oder der aufwändigen Soundanlage mit sechs Subwoofern und einzeln regelba-

ren Lautsprechern lauschen. Die Fahrgeräusche bleiben dabei dezent im Hintergrund – selbst bei voller Beschleunigung erweist sich der HDH als Leisetreter. Seinen Gästen gegenüber zeigt sich der Setra großzügig, ohne sich Nachlässigkeiten herauszunehmen. Nichts klappert oder zirpt, selbst die freien Stühle bleiben auf schlechten Straßen ohne Vibrationen. Einziges Manko ist das knappe Fassungsvermögen der immer noch offenen Gepäckablage – wer zu viel oder zu

großes Handgepäck mit an Bord nimmt, muss es eventuell unter dem Sitz verstauen.

Mehr Laufkultur. Zu den Fahrwerksqualitäten des Dreiachlers sind nicht mehr viele Worte zu verlieren. Er rollt gut, sanft und leise und auf Autobahnen unbeirrbar geradeaus. Geht es über kurvige Landstraßen, freut sich der Fahrer – der große und dennoch flinke Dreiachser zeigt hier so manchem Wettbewerber die Rückleuchten. Gebremst wird mit EBS-Bremsen, im Notfall helfen ein Bremsassistent oder das ESP-Stabilitätssystem. Mehr aktive Sicherheit kann derzeit kein Serien-Omnibus bieten. Auch bei der Motorleistung legt der Superhochdecker keine Bescheidenheit an den Tag. Für die Kunden kommt nichts anderes als das V8-Spitzentriebwerk mit üppig eingeschenkten 16 Litern in Betracht. Es mögen wohl seine feinen Laufeigenschaften sein, die es zum Favoriten der Fahrer macht. Obwohl der großvolumige PLD-Diesel (Pumpe-Leitung-Düse-Einspritzung) mit 2.100 Nm Drehmoment und 476 PS nicht zu den Stärksten im Revier zählt – der Mercedes-



Von wegen anonymer Fahrer: Wenn er ins Mikro spricht, werden die Monitore zugeschaltet.



Lässt Fahrerherzen höher schlagen – das Topclass-Cockpit mit guter Ergonomie
Die Spiegel als Markenzeichen – der Spot im Arm leuchtet den Einstieg aus.

Achtzylinder baut seine Leistung linear auf und braucht stets etwas Drehzahl – dafür schiebt er an keinem Punkt des Drehzahlfeldes mit nachhaltigem Druck an.

Mehr Image. Das V8-Genussfahren hat natürlich seinen Preis, bekennende Achtzylinder-Freunde rechnen mit durchschnittlich 3 bis 5 Litern Mehrverbrauch zu vergleichbaren Motoren. Für Rechner gibt es spätestens ab Oktober die etwas sparsamere Euro-4-Ausgabe mit vorverlegtem Einspritzbeginn – und einen neuen Euro-4-Reihensechszylinder, der auch im Dreiachser eine gute Figur abgeben und dem V8 einige Käufer abjagen dürfte. Schon die Papierform ist vielversprechend, der verstärkte 12-Liter-Mo-

tor OM 457 LA ist für 428 PS und 2.100 Nm gut. Die Abgasreinigung übernimmt eine adbluegespeiste SCR-Anlage. Weil das Fahren so entspannt und flüssig verläuft, verliert man kaum einen Gedanken an das fabelhafte AS-Tronic-Getriebe. Manuelle Eingriffe? Die kann man sich sparen, der Fahrer lenkt, und der Getriebe-rechner denkt. Und steuert mit 12 Gangstufen zu jeder geforderten Fahrgeschwindigkeit die richtige Motordrehzahl bei.

Für den Chauffeur ist die Setra-Welt in Ordnung, wenn er mit einer Topclass unterwegs ist. Doch es ist nicht nur das Image und das Erscheinungsbild – wer Setra fährt, gibt vor seinen Fahrgästen eine gute Figur ab. Das beginnt beim gut geordneten und ansehnlichen Cockpit, das zu einer einfachen und zuverlässigen Bedienung beiträgt. Die Lenkung – absolut exakt und ausreichend leichtgängig, keine Schaltarbeit, die Ergonomie nur wenig zu toppen – so wird Omnibusfahren zum Vergnügen. Nur die zu tief sitzende Feststellbremse sollten die Evobus-Entwick-

ler nicht vergessen, wenn es um die Produktpflege geht. Rollt das Fahrzeug, wird sie nicht häufig gebraucht, an verkehrsbedingten Stopps hält die Haltestellenbremse das Fahrzeug auf Knopfdruck, und löst beim Anfahren mit ansteigendem Motordrehmoment.

Mehr Erlebnis. An vielen Kleinigkeiten macht sich die Kompetenz der Marke bemerkbar. Für Spiegelschäden hält Setra einen einfach zu montierenden Allzweck-Reservehalter mit Spiegel bereit. Die Elektrozentrale über der Nachlaufachse sitzt gut erreichbar auf der rechten Seite. Auch die Werkstatt schätzt den Boliden aus Ulm. Die längsten Service-Intervalle im Wettbewerb schlagen sich positiv auf der Gesamtrechnung nieder. Auftretende Fehler werden zielsicher per „Star“-Analyse aus dem Bordrechner ausgelesen. Alle Bremscheiben rundum sind baugleich, und der Motor und seine Nebenggregate sind prima zugänglich. Auch beim Korrosionsschutz bleibt der Setra vorbildlich – die KTL-Grundierung garantiert Langzeitqualität ohne Rostsortgen. Wer über den Tag hinaus kalkuliert, kann mit dem teuren Topclass-Setra durchaus glücklich werden.

Kalkulatorisch betrachtet wird die Luft bei einem Preis von 394.000 Euro für einen 50-Sitzer schon dünn. Als reiner Roadrunner ist er zu teuer, obwohl er auch diese Disziplin exzellent beherrscht. Doch der Topclass-Dreiachser ist eher einer gediegenen Mobilität verpflichtet, die von einem komfortbewussten Publikum verlangt wird. Das 8.000 Euro teure Glasdach empfiehlt sich vor allem für den Doppeldecker, das Oberdeck wird auf diese Weise zur Aussichtsplattform. Gleichzeitig kaschiert der verglaste Mittelgang so die niedrige Deckenhöhe.

Auch nach fünf Jahren Bauzeit beeindruckt der Topclass-Superhochdecker mit Eleganz und vornehmem Understatement. Für die Fahrgäste ist eine Fahrt noch immer ein Erlebnis, sie schätzen den Komfort und das Ambiente der Fahrzeuge. Für die Herausforderung, neue anspruchsvolle Reisegäste für sich zu gewinnen, besitzt die Topclass alle Talente.

WOLFGANG TSCHAKERT

Die längsten Service-Intervalle im Wettbewerb schlagen sich positiv auf der Gesamtrechnung nieder.

Alle Tests auch online: www.busfahrt.com