



Setra S 415 UL - MAN Lion's Regio

Duell der Kurvenkünstler

Auf den neuen 400er-Überlandspezialisten von Setra haben die Kunden lange gewartet. Die Gunst der Stunde konnte der frisch konzipierte Lion's Regio von MAN für eine Reihe von Orders nutzen. Jetzt werden die Karten neu gemischt - wer der neue König der Landstraße ist, sagt Ihnen unser Überland-Vergleichstest.

Beim Namen für ihr Überlandprogramm trafen die MAN-Verantwortlichen bei der Neuauflage voll ins Schwarze - statt A01 heißt er jetzt Lion's Regio und gibt klar und deutlich seine Kernkompetenz zu erkennen. Bei den 400er-Setras bleibt alles beim Alten - wie schon immer zielt die übliche Nomenklatur die Fahrzeuge. Die Baureihe heißt wie gehabt Multiclass und will es jedem recht machen. Damit

sind auch schon die Rollen verteilt. Der Setra wartet mit seinem bewährten Erfolgsrezept auf, das Qualität und hohen technischen Aufwand mit zurückhaltender Optik beinhaltet. Ganz anders der MAN, der in diesem Wettbewerb den Marktführer herausfordert. Sein dynamischer Charakterkopf kündigt von Innovation und Fernweh - und von neuen Zeiten bei MAN. Die gut proportionierte Form kombiniert gewagte Rundungen

mit einer großzügigen Verglasung. Besonders seitlich, hier reichen die Seitenfenster bis an die Kofferklappen, was eine seitliche Verblechung ersetzt und eine Verwandtschaft mit den Marken-Brüdern von der Stadtlinie signalisiert. Wer allerdings im MAN von innen nach außen blickt, ist von der gebotenen Transparenz ein wenig enttäuscht - und bevorzugt den üppigen Ausblick aus den hochgesetzten Setra-Seitenscheiben.



Unterwegs auf engen Radien – mit viel Übersicht, spurgenaue Fahrwerken und präzisen Lenkungen.



Die erste Bestandsaufnahme. Einsatzzweck der Testfahrzeuge ist die Mobilität in der Fläche, weite Haltestellen-Abstände und Schwachlastanteile bestimmen den Alltag. Gerade so, wie es unser Testpartner RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH) vorgibt – die Fahrzeuge sollen ebenso gut Zubringerdienste zu Werksstandorten leisten wie auch Schulbusverkehre über Land abwickeln. Zusätzlich das Saisongeschäft – im Sommer mit Touristen rund um die Sehenswürdigkeiten des Voralpenlands, im Win-

ter mit Skifahrern durchs Berchtesgadener Land. Die beiden Kandidaten erfüllen die in diesem Geschäft üblichen Ausschreibungskriterien – mit einer Länge von etwa 12 m, 18 t Gesamtgewicht, einer fahrgastfreundlichen Bodenhöhe von 860 mm und einer kräftigen Euro-4-Motorisierung von 350 bis 360 PS. Sowohl MAN als auch Setra haben ihr Platzangebot im Innenraum durch eine Verlängerung auf 12,25 m und 12,20 m erweitert, MAN durch mehr Radstand, Setra durch eine Streckung des Vorderwagens. Ge-

Deutlich bessere Noten verdient der Fahrer Arbeitsplatz des MAN dank seiner Übersicht und Ergonomie.

meinsamer Vorteil sind wirklich opulente Einstiege vorn und bequeme Platzverhältnisse im Cockpit. Doch damit enden die Gemeinsamkeiten. Mit klarer Raumaufteilung und praxisgerechter Einrichtung geht der Setra in Führung. Seine neue Sitzgeneration „Transit“ punktet mit leichtem Ein- und Ausstieg, für längere Fahrten ist das Gestühl freilich zu hart gepolstert. Einen breiten Mittelgang und genug Stehhöhe hat auch der MAN zu bieten, doch seine Gepäckablagen sitzen zu hoch und sind vom Fahrpersonal schlecht einzusehen. Die Vogel-Reisebe-



Seitenansichten – mit großen Glasflächen der MAN, klassisch mit hoher Fensterbrüstung der Setra.

Gesamtwertung

Motor und Getriebe (max. 250 Punkte)	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Anfahrverhalten (20)	16	15
Fahrleistungen (40)	25	24
Nutzbarer Drehzahlbereich (20)	18	16
Tempomat (10)	10	10
Onboard-Diagnose (10)	8	8
Laufkultur/Geräusche (20)	16	9
Getriebe: Schaltkräfte (20)	20	12
Schaltwege, Bedienung (20)	20	16
Abstufung, Antriebsstrang (40)	32	32
Testverbrauch (20)	12	20
Konstantverbrauch (20)	14	20
Summe (250)	191	182

Karosserie (max. 250 Punkte)	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Raumaufteilung, -ökonomie (20)	15	18
Raumgefühl (20)	14	18
Kofferraum (20)	11	10
Nutzlast (30)	25	25
Verarbeitung/Qualität (40)	25	33
Türen (20)	12	18
Fahrerplatz/Cockpit		
Verstellbereich (30)	28	26
Bedienung/Ergonomie (40)	30	35
Sichtverhältnisse Fahrer		
Spiegel (20)	16	15
Summe (250)	176	198

Fahreigenschaften/ Fahrsicherheit (max. 250 Punkte)	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Fahrsicherheit (40)	35	30
Sicherheitsausstattung aktiv (40)	35	20
Lenkung (30)	26	30
Geradeauslauf (20)	17	17
Handling (30)	24	27
Wendekreis (20)	18	18
Bremsleistung (50)	48	37
Dosierbarkeit/Pedalgefühl (20)	18	12
Summe (250)	221	191

Fahrgastkomfort (max. 200 Punkte)	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Federungskomfort (50)	35	33
Fahrgastsitze (50)	35	36
Klimatisierung (50)	33	31
Innengeräusch Messwerte (50)	36	30
Summe (200)	139	130
Eigenschaftswertung (950)	727	701

Kosten/ Wirtschaftlichkeit (max. 300 Punkte)	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Grundpreis (50)	35	31
Aufpreisgestaltung (20)	14	18
Wiederverkaufswert (50)	28	40
Wartungskosten/Ersatzteile (80)	45	52
Kraftstoffverbrauch (80)	52	65
Garantie/Gewährleistung (20)	18	16
Summe (300)	192	222
Gesamtwertung (1.250)	919	923



Mehr als ein Designer-Gag – die ovale Instrumentenlandschaft des MAN überzeugt mit guter Ergonomie.

Setra-Cockpit mit Driver-Appeal – griffgünstig die Feststellbremse, viele Schalter in verstreuter Lage.

stuhlung ist zwar langstreckentauglich, doch die Gurtschlösser der knapp geschnittenen Sitze drücken dann in den Allerwertesten.

Deutlich bessere Noten verdient der Fahrerarbeitsplatz des MAN mit großer Übersicht nach allen Seiten und einer ausgefeilten Ergonomie. Schalter und Instrumente sind auf das Wesentliche beschränkt, nur die beiden Hebel für Retarder und Tempomat rechts an der Lenksäule verlangen Gewöhnung. Den opulenten NTS-Sitz von Isri lässt sich jeder Fahrer gerne gefallen, er bietet Fahrern aller Staturen Seitenführung und überzeugt mit mustergültigem Sitzkomfort. Das Cockpit des Setra, sonst stets als Maß aller Dinge gesehen, muss sich im Vergleich Detailkritik gefallen lassen. Das beginnt beim Grammer-Sitz des Setra, der ohne Schulterabstützung und mit einer weniger ausgewogenen Dämpfung auskommen muss. Die Testfahrer monieren die vielen verstreuten Schalter und nicht zuletzt den linken Außenspiegel, der bei ungünstigem Lichteinfall durch Spiegelungen nur schlecht eingesehen



**Der Lion's Regio – mit Reisebestuhlung (noch ohne Ballast) und recht hoher Gepäckablage
Freundlich aufgeräumt der Setra-Innenraum – die Glasflächen sorgen für gute Sicht nach außen.**

werden kann. Punktabzug hat der MAN durch die vordere Türanlenkung hinzunehmen, die schadensanfällig im Aufsitzbereich des Vorderwagens montiert ist. Richtige Kufen in den Karosserie-Überhängen haben weder MAN noch Setra zu bieten, die tiefreichende Bugschürze des MAN kann im Winter schnell durch Schnee und Eis beschädigt werden. Sonderpunkte verdient sich der gut verarbeitete Setra durch die aufwändige KTL-Versiegelung seines Aufbaus, wer

wie der RVO vier Monate Winterbetrieb fährt, schätzt den Korrosionsschutz doppelt. Der Regio erfährt im MAN-Werk Ankara eine konventionelle Hohlraumversiegelung des Gerippes und eine Mehrschicht-Grundierung. Die Außenhaut samt Kofferklappen aus pultrodiertem Kunststoff ist rostfrei.

AGR oder SCR. In der Motorenfrage kommt es zum ernsthaften Showdown: Erstmals in einem Omnibus-Vergleichs-

test messen sich MAN und Setra mit unterschiedlichen Motorsystemen – Abgasrückführung plus PM-Kat oder SCR-Kat – wer schlägt sich im schweren Überland-einsatz besser? Während der Setra auf den bekannten 12-l-Diesel mit 354 PS und SCR-Katalysator vertraut, setzt MAN auf seinen neuen D20-Sechszylinder mit Abgasrückführung und ein offenes Filtersystem. Der MAN-Motor hat zwar nur

Die Lenkung des Setra, hier sind sich alle einig, verdient sich mit ihrer Präzision ein paar Extrapunkte.

10,5 l Hubraum und 350 PS, weist aber laut Papierform mit 1.750 Nm Drehmomentbestwert erkleckliche 150 Nm mehr Mumm auf als der OM 457 hLA des Setra. Auf der Straße belegt er dann, dass er kein Papiertiger ist – zwar besteht in den gemessenen Fahrleistungen kaum ein Unterschied, doch der kleine MAN-Sechszylinder geht auf allen Etappen souveräner und deutlich kultivierter zu Werke. Sein Partner in der Kraftübertragung ist ein Sechsgang-Getriebeautomat von ZF, der mit schnellen und komfortablen Schaltungen viele Punkte einfährt. Die lange Auslegung des Antriebs kann sich der MAN leisten, selbst auf langen Zehnprozent-Steigungen hat der automatische MAN die Nase knapp vorn.

Beim kaum schwächeren Setra beanstanden die Testfahrer vor allem die etwas hakelige und schwergängige Joystick-Schaltung des Sechsganggetriebes, die sich gegen eine schnelle und flüssige Bedienung stemmt. Wer den Setra kennt, verzichtet auf so manche Schaltung und vertraut auf die große Elastizität des großvolumigen Reihensechszylinders. Der packt auch mit geringen Drehzahlen noch an und wuchtet den 18-Tonner im großen Gang um Kurven. Erhebliche Punktabzüge muss der Ulmer allerdings durch die unangemessene Lautstärke des Motors und Vibrationen im Heck hinnehmen.

Kehrseite der Medaille ist dann wieder erhöhte Kraftstoffverbrauch des Lion's Regio, der zum einen durch den Wandlerschlupf des Getriebeautomaten und

Messwerte

Testbedingungen: 29 bis 36°C, trocken, teilweise windig. Gefahrene Kilometer: 604. Anmerkung: Die Setra-Kraftstoffwerte enthalten den anteiligen Ad-Blue-Verbrauch – getankt wurden 9,3 l/5,22 Prozent des Kraftstoffs, bewertet zu 40 Prozent des Kraftstoffpreises.

	MAN Lion's Regio	Setra S 415 UL
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch	33,81 l/100 km	31,32 l/100 km
Konstantverbrauch bei 80 km/h	16,18 l/100 km	16,34 l/100 km
Konstantverbrauch bei 100 km/h	24,86 l/100 km	22,34 l/100 km
Etappenwerte		
Autobahn bei 94,13 km/h		
Durchschnittsgeschwindigkeit	26,75 l/100 km	21,81 l/100 km
Landstraße bei 61,49 km/h		
Durchschnittsgeschwindigkeit	32,50 l/100 km	30,12 l/100 km
Bergwertung bei 40,22 km/h		
Durchschnittsgeschwindigkeit	161,25 l/100 km	143,83 l/100 km
Fahrdynamik		
Beschleunigung 0–50/60/80/100 km/h	13,1/16,9/27,3/41,8 sec	13,3/16,9/28,8/43,4 sec
Elastizität 60–80 km/h, 6. Gang	18,2 sec	17,9 sec
Innengeräusche in dB(A)		
80 km/h/Front/Mitte/Heck	66,3/66,1/66,3	65,0/68,3/70,2
100 km/h/Front/Mitte/Heck	69,9/69,2/69,4	69,0/71,5/74,0



Hinter der entblätterten Front das Reserverad und gut zugängliche Scheinwerfer.

Klappe auf fürs Reserverad – die Scheinwerferbirnen werden von innen gewechselt.



Regio mit D20-Sechszylinder und 350 PS – stark und kultiviert, aber wenig wartungsfreundliche Einbaulage.

Servicefreundlicher MB-Sechszylinder mit 354 PS im Setra-Heck, schneller Zugriff auf alle Wartungspunkte.

dessen zwei Overdrive-Gänge resultiert. Doch damit allein ist der Mehrverbrauch des MAN nicht erklärt. Wird Leistung abgefordert, steigt der Dieselkonsum des MAN deutlich (siehe Bergwertung in der Verbrauchstabelle) über das Maß des Setra. Mit zunehmenden Abgasrückführraten leidet die Effizienz des Motors, die nur bei geringer Last (siehe Konstantverbrauch 80 km/h) dem Setra Paroli bieten kann. Das schlägt sich natürlich in den Wertungen für den Antrieb und die Gesamtwirtschaftlichkeit nieder.

Mit Komfort auf Überlandkurs. Schon das Fahrzeugkonzept der Beiden lässt hohen Fahrkomfort vermuten. Auf dem Dach tragen MAN und Setra leistungsstarke Klimaanlage, die mit 30 und 32 kW Kälteleistung auch für den heißen Sommer 2006 gut gewappnet sind. Fahrwerksseitig tragen sie die Gene ihrer Reisebus-Brüder, die den Fahrgästen auch auf minder gepflegten Pisten ordentlichen Fahrkomfort garantieren sollen. Beide sind gleichermaßen wendig, mit großem Einschlag bewältigen beide fast auf den Zentimeter gleiche Wendekreise.

Komfort ist die besondere Stärke des Regio, der die sportliche Härte der ersten Probefahrten gänzlich abgelegt hat. Dabei liegt ihm exaktes Zirkeln auf engem, winkeligem Parcours ebenso wie die schnelle Fahrt unter widrigen Umständen. Die schluckfreudige Fahrwerksabstimmung des MAN trägt beinahe französische Züge. Lange Bodenwellen nimmt der MAN-Regionalexpress ohne tiefe Nickschwingungen, heftige Querfugen feinfühlig ohne Schlag ins Gebälk. Dem Fahrgast gefällt die Art der Fortbewegung, der Fahrer wird zu einer gelassenen Art der Fortbewegung erzogen.

Dass es auf kurvigem Terrain noch ein wenig forcierter geht, demonstriert der Setra. Mit der Straffheit angespannter Muskeln durchheilt er den Kurs, die stabilen Querstabilisatoren halten die Seitenneigung in recht engen Grenzen. Die Lenkung, hier sind sich alle Testfahrer einig, verdient sich mit ihrer Präzision schnell noch ein paar Extrapunkte. Schnell durchfahrene lange Bodenwellen werden an die Fahrgäste nicht weitergereicht, Kanaldeckel und harte Fahrbahnstöße werden eher steifbeinig genommen. Die dominante Klangwelt im Innenraum erreicht keine Setra-Reisebus-Qualität. Oh-

Von Profis für Profis getestet

Bereits am Start herrscht Spannung – die Teams der Hersteller treffen auf eine Test-Jury, die es in sich hat. Erstmals bei einem Bus-Fahrt-Test sitzen auch Berufskraftfahrer am Steuer, unterstützt durch ihre Techniker-Kollegen aus dem Hause RVO (Regionalverkehr Oberbayern GmbH). Der große Omnibus-Betreiber aus dem DB-Verbund möchte sich schließlich für künftige Beschaffungsentscheidungen informieren und schickt die Testkandidaten zum Werkstatt-Check auf die Grube. Daneben unterstützt der angestammte Testpartner Dekra mit technischem Sachverstand und einer Wirtschaftlichkeitsberechnung das Bus-Fahrt-Projekt. Der Bremsen-Spezialist Knorr-Bremse stellt für Bremsversuche und zum Fotografieren seine Versuchsstrecke zur Verfügung.

Wer sich die Siegerkrone des Bus-Fahrt-Tests aufsetzen möchte, muss sich schon einer gründlichen Prüfung unterziehen. Bevor der Startschuss zum Testmarathon fällt, werden die mit Ballast beladenen Fahrzeuge akribisch betankt (inklusive Ad Blue für den Setra), die Kraftstoff-Temperaturen gemessen. Die Testkandidaten rollen dann auf den Punkt ge-

nau (aktuelles Testgewicht 17.580 kg plus 4 Personen Testmannschaft) zur letzten Überprüfung auf die Waage. Während der einzelnen Mess-etappen herrscht hektische Betriebsamkeit an Bord. An den Messpunkten werden die gefahrene Distanz, Fahrzeiten und der Kraftstoffverbrauch per Messgerät festgehalten. Die separate Prüfung der Konstantverbräuche weist das Konsumverhalten unter Teillast ohne verkehrsbedingte Einflüsse nach. Wir erhalten in Summe Aufschluss über einen wesentlichen Teil der variablen Kosten, den Kraftstoffverbrauch – wir überprüfen, ob die Fahrzeiten und der Dieselsonsum im Verhältnis zueinander passen. In der Spezialprüfung „Fahrndynamik“ werden die 18-Tonner zum Sprint gebeten, gefragt sind Beschleunigungswerte und der Zwischenspur aus 60 auf 80 km/h. Auf einem wenig befahrenen Autobahnstück werden die Innengeräusche bei verschiedenen Geschwindigkeiten gemessen. Neuralgische Punkte des Fahrzeugs werden im Werkstattcheck untersucht, die Techniker legen besonderes Augenmerk auf die Service- und Reparaturfreundlichkeit der Kandidaten. Am Ende wird wieder exakt getankt und gemessen. Dann aber rechnet das Testteam und diskutiert die enorme Datenfülle, die letztlich in einem genormten Punktesystem bewertet wird.



(von links nach rechts)

**Profi am Steuer: Martin Summerer
Hartmut Schulz, Leiter Technik RVO
Berufskraftfahrer Alexander Ulrich
Franz Polland, RVO-Betriebsleiter Rosenheim**

ne ausreichend Dämmstoff unter dem niedrigen Boden lärmt der liegende Sechszylinder lautstark im Fahrzeug Heck, ergänzt durch die Lüftungsgebläse der Setra-Klimaanlage, die bei sommerlichen Temperaturen in Fahrzeugmitte lautstark rauschen. Wer dagegen im Regio reist, wird weitgehend von Lärm verschont. Der vibrationsarm laufende D20-

Sechszylinder arbeitet so leise, dass aufmerksame Passagiere jetzt auch die Geräusche von Getriebe und Hinterachse wahrnehmen. Moderat rauscht es von den Gebläsen der Klimaanlage – allein im Vorderwagen könnte der Regio noch leiser sein. Aus dem rechten Radhaus vorn hallen nämlich die Räder auf grobem Asphalt oder nasser Fahrbahn nach innen.

Verursacher ist die Gebläseheizung für den vorderen Einstieg.

Sicherheit für den Alltag. Schnelligkeit und hohe Sicherheitsreserven sind Trumpf, um auch unter widrigen Umständen knallharte Fahrpläne einhalten zu können. Die Tempo-100-Zulassung haben – keine Frage – beide Testkandidaten. Während man bei MAN die EBS-Bremsanlage 1:1 vom Lion's Coach übernimmt, setzt Setra in der Multiclass aus Kalkulationsgründen erstmal auf die konventionelle Druckluftbremse. „Selbstverständlich bekommt der Kunde eine moderne EBS-Bremsanlage auf Wunsch“, erklärt Setra-Vertriebschef Stokinger die Politik des Hauses. Ganze 1.100 Euro soll sie samt dem Stabilitätssystem ESP kosten, warum also hier an der falschen Stelle sparen? Auch bei MAN kostet ESP extra, der empfehlenswerte Schleuderschutz schlägt immerhin mit 1.500 Euro zu Buche. Im Test ist die Druckluftbremse des Setra der modernen MAN-Bremse klar unterlegen, ohne gleich zum Sicherheitsproblem zu werden. Der Regio verzö-



Der vordere Einstieg der Setra Multiclass gewinnt durch die Verlängerung des Vorderwagens.

Besonders reinigungsfreundlich ist der einteilige Kunststoff-Einstiegskasten des MAN.



Referenzwerte im Revier des RVO – MAN und Setra rüsten sich für die Bergwertung.

gert mit klar definiertem Pedalgefühl und überfordert den Fahrer auch bei Vollbremsungen nicht mit überhöhten Pedalkräften. Obendrein gibt es in Serie den Bremsassistenten, der die Absicht zur Vollbremsung schon im Ansatz erkennt und vollen Bremsdruck einsteuert. Kein Wunder also, dass der MAN hier die Si-

cherheitswertung für sich reklamiert – das Bessere ist des Guten Feind.

Mit der Kostenbrille gesehen. Gerade in den Zeiten versiegender Subvention liegen die Überlandbusse mit Hochboden höher im Kurs. Im Vergleich zu reinen Niederflurbussen schonen sie bereits bei

der Beschaffung die Budgets, sind zudem robuster und günstiger zu betreiben. Beide Kontrahenten gelten im Markt nicht als Billigheimer. Beim Einkauf geht erstmal der MAN in Führung, der für sich die Kostenvorteile der türkischen Fertigung verbucht. Beim Wiederverkauf allerdings hat der Setra aufgrund seiner vorbildli-

Technische Daten: MAN Lion's Regio Setra S 415 UL

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder D2066 LUH 13, horizontal im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, Euro 4. Hubraum 10.518 cm³; Bohrung/Hub 120/155 mm; Nennleistung 257 kW/350 PS bei 1.700 U/min; maximales Drehmoment 1.750 Nm bei 1.000–1.400 U/min.

Motor: Reihensechszylinder MB OM 457 hLA, liegend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Euro 4 mit SCR-Katalysator. Hubraum 11.967 cm³; Bohrung/Hub 128/155 mm; Nennleistung 260 kW/354 PS bei 1.900 U/min; maximales Drehmoment 1.600 Nm bei 1.100 U/min.

Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebeautomat ZF 6HP 604 C, Übersetzungen $i=3,43-0,59$; Hypoid-Hinterachse $i=4,63$.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe MB GO 190, Übersetzungen $i=8,173-1,0$, einfach untersetzte Hinterachse, $i=3,154$.

Fahrwerk: Ecas-Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung mit Mehrlenkerführung (VOS-8-B01) mit zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse (HY-1336-B), Achsführung durch Längslenker und Dreiecklenker, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Radlager gekapselt und wartungsfrei, Reifen 295/80 R 22,5.

Fahrwerk: Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage: elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse ZF-Primärretarder mit Brakematik-Funktion, ABS und abschaltbare ASR, optional ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm).

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

Lenkung: hydraulische ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servotronic 8098, pneumatische Verstellung in Höhe und Neigung, Radeinschlag Vorderachse max. 56 Grad.

Lenkung: ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Lenkrad in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar, maximaler Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58 Grad.

Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe: 12.250/2.550/3.400 mm. Radstand: 6.120 mm. Überhang vorn/hinten: 2.780/3.350 mm. Wendekreis: 21.026 mm. Fußbodenhöhe: 860 mm. Innenstehhöhe: 2.210 mm. Einstiegshöhe Tür 1/2: 350 mm. Kofferraumvolumen: circa 5,6 m³. Tankvolumen: 510 l. Leergewicht laut Hersteller: 12.440 kg. Testgewicht: 17.580 kg. Sitzplätze: 55+1. Stehplätze: 23.

Maße und Gewichte: Länge/Breite/Höhe: 12.200/2.550/3.175 mm. Radstand: 6.080 mm. Überhang vorn/hinten: 2.820/3.300 mm. Wendekreis: 21.070 mm. Fußbodenhöhe: 860 mm. Innenstehhöhe: 2.170 mm. Einstiegshöhe Tür 1/2: 350/358 mm. Kofferraumvolumen: maximal 4,5 m³. Tankvolumen: 350 l. SCR-Additiv: 44 l. Leergewicht laut Hersteller: 12.350 kg. Testgewicht: 17.580 kg. Sitzplätze: 49+1. Stehplätze: 31.

Preise/Gewährleistung: Preis Testwagen: 220.000 Euro. Klimaanlage: 10.000 Euro. ESP: 1.500 Euro. Aufpreis ZF 6HP 604 C: 8.000 Euro. AS-Tronic: 5.000 Euro. Rollstuhllift: 8.500 Euro. Frischölaufomatik: 300 Euro. Garantie: 12 Monate auf das Komplettfahrzeug, 24 Monate ohne km-Begrenzung auf den Antriebsstrang, gegen 2.500 Euro Aufpreis 24 Monate Garantie auf das Komplettfahrzeug.

Preise/Gewährleistung: Preis Testwagen: 230.000 Euro. ESP inklusive EBS: 1.100 Euro. Retarder: 6.200 Euro. ZF 6 HP 592: 4.500 Euro Xenon-Licht: 900 Euro. Garantie: 12 Monate auf das Komplettfahrzeug, 24 Monate oder maximal 200.000 km für den Antriebsstrang.



Beim Setra vorne links die Elektrozentrale, der hintere Stauraum ist durch den Stehperron eingeschränkt.

Mit leichtem Plus an Radstand bietet der MAN etwas mehr Kofferraum.

chen Korrosionsvorsorge die Nase vorn. In Sachen Wartung und Ersatzteile herrscht weitgehendes Patt, allerdings punktet der Ulmer hier mit den reparatur- und wartungsfreundlicheren Komponenten. In Summe kann der 415 UL mit handfesten Vorteilen im Kraftstoffverbrauch das Kostenthema für sich entscheiden, auch der MAN mit günstigeren Kapitalkosten dagegenhält.

Unter dem Strich. Beim Zieleinlauf des Tests sehen wir in erster Linie zwei Gewinner. Wer zu Beginn fest auf einen überlegenen Sieg des Platzhirschen Setra gesetzt hatte, muss seine Vorurteile revidieren. Das Ergebnis fällt denkbar knapp aus. Hauchdünn ist der Vorsprung des Setra, der seine Punkte vor allem mit den Disziplinen Karosserie und Wirtschaftlichkeit holt und ausgerechnet beim Thema Sicherheit noch patzt. Überraschend führt der MAN mit vielen Qualitäten die Eigenschaftswertung an, die er mit einem überzeugenden Antrieb, viel Komfort und beispielhafter Fahrsicherheit gewinnt. Wesentliche Punkte verspielt er beim Kapitel Kraftstoffverbrauch und letztlich auch den Sieg.

WOLFGANG TSCHAKERT