



Fahraktiver Setra S 316 UL:  
Gute Übersicht nach vorn,  
Integralspiegel und  
Scheinwerfer, die den  
Fahrweg gut ausleuchten

## Länge läuft

**Das Multiclass-Programm von Setra hat zugelegt - mit einem neuen Typ, zweiachsig mit 87 cm mehr Länge und in der Optik mit einer Angleichung an das neue Familiengesicht der 4er-Serie. Wir haben den S 316 UL für Sie gründlich angesehen und ausführlich Probe gefahren.**



**A**uf den ersten Blick ist er ein guter Bekannter, viele aus seiner Produktfamilie bedienen die Regionalverkehre dieser Republik. Dennoch ist er neu und trägt stolz im Zielschildkasten das Prädikat „Weltpremiere“. Was dahinter steckt, erfährt man erst bei näherem Hinsehen. Setra hat sich noch rasch zur IAA 2002 die Lockerung der Längenvorschriften zu Nutze gemacht, um als erste interessierten Verkehrsbetrieben ein längenoptimiertes Verkehrsmittel anbieten zu können. Kurzerhand verlängerten die Evobus-Techniker das Gerippe um 87 cm - zu sehen an den bündig geklebten Seitenfenstern, die jetzt ungleiche Fenstermaße aufweisen. Was bringt dem Kunden die Verlängerung? Vor allem eine Sitzreihe mit vier Fahrgastplätzen mehr. Die Marketingstrategen von Setra sprechen hier von einem sitzplatzoptimierten Konzept, für das der Kunde 10.000 Euro be-rappen muss.

### Langzeit-Qualität

Wenn ein Unternehmer auf einen Fahrzeugtyp setzt, der in die Jahre gekommen ist, schätzt er vor allem die Reife des Produkts. Nichts nervt mehr als Kinderkrankheiten und unnötige Standzeiten - hier kann der neue Setra UL mit der ganzen Seriösität der Marke dagegen halten. Alles scheint für ein langes Fahrzeugleben gemacht, und die Praxistauglichkeit wird dem Designanspruch nicht geopfert. Dennoch sieht das Fahrzeug innen wie außen nicht altbacken aus. Die klassisch-kubische Form mit großen Fensterflächen wurde an der Front dem



(von links oben nach links unten)

**Der letzte Mohikaner:** Der in der Länge gestreckte Überlandbus, zur IAA 2002 frisch renoviert, rollt noch auf der Fahrwerksbasis der 3er-Serie.

Mit 5,3 m<sup>3</sup> ausreichend Kofferraum für den Ausflugsverkehr, mit Tempo 100-Ausstattung und Reisebusbestuhlung tauglich für die große Fahrt

Gut zugänglich und sauber verarbeitet – die Fahrzeugbatterien belasten die Vorderachse.

neuen Familiengesicht der Topclass 400-Generation angepasst, mit neuen Nebelscheinwerfern im nun einheitlichen Stoßfänger und dem flachen Lüftungsgitter im Heck. Im Innenraum auf den Podesten stehen stabile SC-Sitzmöbel aus eigener Fertigung, bequem gepolsterte und in Jeans-Look bezogene Liniensitze mit Eckhandgriffen, die sich auch für eine Stunde Fahrt im Setra UL eignen. Die in

Signalfarbe Gelb lackierten Haltestangen und Handläufe sind kräftig dimensioniert und ergonomisch richtig positioniert. Qualität atmet auch das Laufgeräusch unseres Testfahrzeugs. Klappern und Knistern liegt dem Setra fern und die Geräuschkulisse von 69,8 Dezibel bei Tempo 100 zeigt, wie gut der Überlandbus schalldämmt ist.

## Eine Frage des Gewichts

Das alles ist natürlich nicht zum Nulltarif zu bekommen. Die Waage zeigt für unser leeres Testfahrzeug, vollgetankt und mit Fahrer, ein Gewicht von exakt 13.000 kg an. Natürlich geht einiges davon auf das Konto der Komfortausstattung, die das längere Fahrzeug für seinen IAA-Messeauftritt mit bekam. Dazu zählen die Dachklimaanlage, ein Frontkühlschrank und ein Tankvolumen von 395 l. Bei 18.000 kg zulässigem Gesamtgewicht bleiben für die möglichen 61 sitzenden Fahrgäste (plus einige Mitfahrer auf den Stehplätzen) 82 kg Nutzlast, die für den Regionalverkehr zwar ausreichen, für einen Linieneinsatz zur Hauptverkehrszeit aber knapp werden. Für Flexibilität im Einsatz sorgt das demontierbare Stehperron gegenüber dem hinteren Einstieg, damit können vier Sitzplätze gegen einen Kinderwagen-Parkplatz oder einige Stehplätze getauscht werden.

Ein Kühlschrank im Bugschrank, welcher ein Luxus für den Linienbus, wir haben ihn während unserer langen Testfahrt sehr geschätzt. Der lange Setra hat durchaus das Talent für Ausflugsfahrten

und verdient eine Zulassung für den Gelegenheitsverkehr. Zumal der gut beladbare Kofferraum bis zu 5,3 Kubikmeter fasst, Ablagen für das Handgepäck ins Serienpaket gehören und eine optionale Auswahl an Komforteinrichtungen dazu bestellt werden können. Empfehlenswert ist die mit 30 kW Kälteleistung großdimensionierte Dachklimaanlage, über die der Fahrgastraum mit ausreichend temperierbarer Frischluft versorgt wird. Gekühlt werden die zwei Zonen - der Innenraum und der Fahrerarbeitsplatz - getrennt, die elektronische Steuerung sorgt unabhängig von der herrschenden Witterung für ein Wohlfühlklima im Fahrzeuginneren. Beheizt wird der große Innenraum über fünf Wandheizkörper mit Querstromgebläsen, für den Fahrer sitzt ein Wärmetauscher im Bugschrank.

*Der lange Setra hat das Talent für Ausflugsfahrten und verdient eine Zulassung für den Gelegenheitsverkehr.*

Die Multiclass-Fahrzeuge rollen noch auf der Basis der 3er-Generation von Setra. Ein Grund mehr, unser Testfahrzeug kritisch zu beäugen. Kann das Fahrwerk den zweifelsohne gewachsenen Anforderungen noch gerecht werden? Stimmt das Alltagshandling, und wie sieht es ➤

## Die letzten Mohikaner

Die Multiclass-Fahrzeuge rollen noch auf der Basis der 3er-Generation von Setra. Ein Grund mehr, unser Testfahrzeug kritisch zu beäugen. Kann das Fahrwerk den zweifelsohne gewachsenen Anforderungen noch gerecht werden? Stimmt das Alltagshandling, und wie sieht es ➤





## TECHNISCHE DATEN

### Maße/Gewichte/Preis

Gesamtlänge	12.870 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe (mit Dachklimaanlage)	3.345 mm
Radstand	6.950 mm
Wendekreisdurchmesser	23.820 mm
Überhang vorne	2.620 mm
Überhang hinten	3.300 mm
Leergewicht (vollgetankt, Fahrer)	13.000 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Tankinhalt	395 l
Kofferraumvolumen	5,3 m <sup>3</sup>
Durchschnittspreis	€ 225.000,-

### Antriebsstrang

#### Motor:

wassergekühlter Mercedes-Benz-Reihensechszylinder (Typ OM 457 hLA) liegend im Heck montiert, PLD-Einspritzsystem, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, vier Ventile pro Zylinder, nasse Zylinderlaufbuchsen, Abgasgrenzwerte nach Euro 3. Bohrung/Hub 128/155 mm, Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 260 kW (345 PS) bei 2.000 U/min, max. Drehmoment 1.600 Nm bei 1.100 U/min.

#### Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, manuelles MB-Schaltgetriebe GO 190, Übersetzung 8,170 bis 1,00, einfach übersetzte Hypoidachse,  $i = 3,154$ .

### Fahrwerk

#### Federung/Reifen:

vorne Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, 2 Luftfeder-Dämpfer-Elemente, Stabilisator, Hinterachse MB H06 mit 4 Luftfederbälgen und 4 Stoßdämpfern; Reifengröße 295/80 R 22,5.

#### Bremsen/Lenkung:

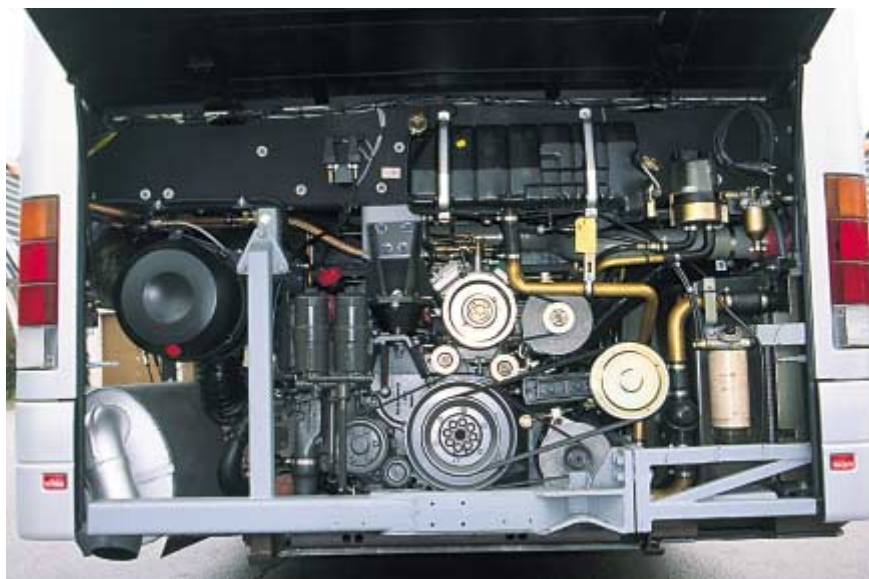
pneumatische Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit ABS und ASR, Scheibenbremsen an allen Rädern, Dauerbremse Voith Retarder R 115 E, Konstantdrossel-Motorbremse; Servocom-Lenkung ZF 8098.

### Lüftung/Heizung

Belüftung über Luftklappe in Dachklimaanlage, Abzug über Kofferraum und Stufen, Lufteinlass für Bugschrank nach B-Säule; Heizung über vier Gebläse-Wandheizkörper, thermostatisch geregelt, Standheizung Webasto, Klimaanlage mit 30 kW Kälteleistung.

mit der Fahrsicherheit aus? Um das Ergebnis schon mal vorwegzunehmen: Unsere Anfangskepsis hat sich nicht bestätigt.

Der Setra S 316 UL ist ein fahrsicherer Omnibus mit einem Fahrwerk, das auch



Ordentlich motorisiert mit liegendem Reihensechszylinder im Heck: OM 457 hLA mit 354 PS, 1.600 Nm Drehmoment

höheren Ansprüchen gerecht wird. Der beinahe 7 m lange Radstand trägt zu einem unbeeinträchtigten Geradeauslauf bei, selbst bei Spurrillen auf Autobahnen und welligen Landstraßen kann der Regionalbus ohne großen Lenkaufwand eine hohe Transportgeschwindigkeit erzielen. Weil wir gerade Lob verteilen: Die Fahrzeugfederung ist schluckfreudig und nimmt lange Bodenwellen wie kurze Querfugen gelassen hin, in puncto Abrollkomfort tragen die 80er-Reifen unseres Testfahrzeugs zum positiven Gesamtbild bei. Eine 70er-Bereifung mit geringerem Abroll-

*Der S 316 UL verwöhnt die Insassen mit einem Fahrwerk, das auch höheren Ansprüchen gerecht wird.*

umfang empfiehlt sich beim überwiegenden Kurzstreckeneinsatz und geringeren Laufleistungen, die Einstiegshöhe verringert sich dadurch um 40 mm.

Die Seiten- und Wankneigung in schnell gefahrenen Kurven bleibt gering, ebenso die Untersteuer-Neigung. Natürlich ist der lange Zweiachsler kein Wunder an Wendigkeit. Gemessen am Radstand kann am Ende selbst bei einem 56°-Einschlag der Vorderräder kein ge-

ringerer Wendekreis als 23,82 m stehen. Zum Vergleich der Wert des neuen 13 m langen Citaro-Überlandbusses MÜ mit Starrachse vorn und deutlich kürzerem Radstand: ein Wendekreis von 24,32 m.

Schon die Abstammung verrät, dass der neue Lange noch nicht über ein elektronisches Bremssystem (EBS) oder gar über feine Zutaten wie die Fahrdynamikregelung ESP verfügt. Im Setra S 316 UL greifen pneumatische Scheibenbremsen an vorder- und hinterachse zu und verhelfen dem 18-Tonner zu ordentlichen Bremsleistungen. Aber das gewöhnungsbedürftige Pedalgefühl erinnert an vergangene Zeiten – erst wenig Wirkung, dann aber mit Nachdruck! Mit EBS gebremste Fahrzeuge können es jedenfalls besser.

### Auf dem Fahrersitz

Der einfachen Bedienbarkeit kommt im Regionalbus große Bedeutung zu. Wechselndes Fahrpersonal und sich ständig ändernde Einsatzbedingungen erfordern einen optimalen Arbeitsplatz. Auch wenn der Klassiker unter den Überlandbussen nicht mehr zu den jüngsten Vertretern seiner Klasse zählt, kommt man mit ihm auf Anhieb gut zurecht. Die vielen Fahrer von privaten und öffentlichen Regionallinien werden diese Aussage bestätigen.



**Charme von gestern:**  
Der Armatureträger  
des S 316 UL – mit vie-  
len Analoguhren, Kon-  
trollleuchten und  
Schaltern (*links*)  
Für den Einsatz im  
Gelegenheitsverkehr:  
großer Kühlschrank für  
Bordgetränke als  
Anbaulösung für den  
Bugschrank (*rechts*)

Das Cockpit mit seinen vielen analogen Uhren, Kontrolllämpchen und Schaltern wirkt nicht taufrisch, jüngere Wettbewerber haben hier mehr Bedienungskomfort zu bieten. Für die Feststellbremse links neben dem Fahrer möchten wir dagegen eine Lanze brechen: Endlich mal

ein Fahrzeug, das von seinem Steuermann keine Verbeugung verlangt! Das neue, pneumatisch verstellbare Lenkrad ist gottlob kleiner geworden, ohne die Funktion des Klemmbretts im Lenkradteller zu verlieren. Ablagen fehlen zwar, aber die Position des Fahrersitzes erlaubt

das Abstellen einer Fahrertasche links davon.

Dass der Überland-Setra als fahraktiver Omnibus gilt, hat er seiner Lenkung, einer vielfältig einstellbaren Sitzposition und seiner vorbildlichen Übersichtlichkeit zu verdanken. Die tiefgezogene ➤



(von links oben nach links unten) Der vordere Einstieg: Niedrige Stufen und griffgünstige Handläufe zum Festhalten. Breiter und bequemer Ausstieg durch die Doppeltür; der Innenboden liegt auf bezuschungsfähigen 860 mm Höhe. Pflegeleicht und komfortabel: die Linienbestuhlung in Jeans-Look – hohe Lehnen und Sicherheitsgurte für Tempo 100-Zulassung



Frontscheibe, zwei Integralspiegel und die beheizbare Fahrer-Seitenscheibe vermitteln bei jeder Witterung eine gute Rundumsicht. Weniger gefällt die Schaltung mit einem langen Schaltknüppel und ihrer knochig-trockenen, in den ein-

zelnen Gassen hakeligen Arbeitsweise. Wenig PKW-like ist auch die Trittplatte der Betriebsbremse.

Positiv punktet das Getriebe GO 190 mit seinen Übersetzungen, die hervorragend auf den kultivierten Reihensechszylinder abgestimmt sind. Der liegend montierte MB-Omnibusmotor OM 457

***Der Motor präsentiert sich anfahrstark und muss selten über 1.600 U/min bemüht werden.***

hLA muss selten über 1.600 Umdrehungen bemüht werden, wo er schon mit 340 PS und über 1.500 Nm Drehmoment voll im Saft steht. Das ist auch schon die Drehzahl bei Marschgeschwindigkeit 100 auf Autobahnen. Er präsentiert sich mit

1.600 Nm bei 1.000 Kurbelwellen-Umdrehungen ordentlich anfahrstark und kann bei 60 km/h im großen Gang die schwere Fuhre ohne Schütteln und Murren hochbeschleunigen. Wer vorwiegend schwere Topografie unter die Räder nimmt, kann eine langsamere Hinterachs-Übersetzung wählen, die für mehr Zugkraft und einen günstigen Kraftstoffverbrauch bei niedrigen Geschwindigkeiten sorgt.

## Unsere Meinung

Der lange Zweiachser von Setra, bezuschungsfähig mit einer Bodenhöhe von 860 mm, passt gut in die aktuelle Beförderungslandschaft. Zusätzlich verkaufte Sitze bringen Zusatzeinnahmen bei gleichbleibenden variablen Kosten, seine Eignung für den Gelegenheitsverkehr birgt die Chance für so manchen Extraeinsatz. Die Fahrbarkeit des Konzepts ist trotz des langen Radstands nur wenig eingeschränkt.

Erfahrbar ist auch bei diesem Produkt die produzierte Qualität der Marke, mit vorbildlichem Rostschutz durch KTL-Grundierung und langen Service-Intervallen von 90.000 km oder einmal im Jahr. Das Angebot des Premium-Herstellers ist reel und vielfach erprobt, wer hier mithalten will, muss mehr zu bieten haben.

WOLFGANG TSCHAKERT

## Kompakt: Setra S 316 UL

- ✚ Mit einer Bodenhöhe von 860 mm ist der Setra S 316 UL bezuschungsfähig.
- ✚ Trotz des langen Radstandes von 6.950 mm ist die Fahrbarkeit nur wenig eingeschränkt.

- ✚ Vorbildlicher Rostschutz dank KTL-Grundierung sowie lange Service-Intervalle
- ✚ Zusatzeinnahmen möglich dank zusätzlich verkaufter Sitze bei gleichbleibenden variablen Kosten