



Gentleman im Overall

Der Setra fürs „Gewöhnliche“ – bis zu 53 Fahrgäste inklusive AC/WC finden auf 13 m Länge Platz.

Zurückhaltend gibt sich der 13-m-Dreiachser aus der Comfort-Class. Er übernimmt die weniger glamourösen Aufgaben im Omnibusgeschäft.

Größere Stückzahlen baut, wer alle Marktnischen abdeckt - wirtschaftlicher Erfolg stellt sich aber nur ein, wenn es dafür im Hintergrund einen genialen Produktbaukasten gibt. „Wie es Euch gefällt“, sagt Setra und präsentiert zusätzlich zum 13 m langen Top-Class-Dreiachser jetzt einen zweiten 13-m-Hochdecker. „Wozu der Aufwand?“, fragt sich der unbedarfte Betrachter angesichts knapper Margen. Doch die Ulmer wollen auch bei den preisgünstigen Fahrzeugen kräftig mitmischen und geben ihren Comfort-Class-Produkten ganz eigenständige Qualitäten mit auf den Weg. Beim

Outfit griffen die Evobus-Designer nicht nach den Sternen, das Erscheinungsbild kann mit den teuren Top-Class-Bussen nicht mithalten. Zwar sieht die Front mit großen Scheinwerferaugen freundlich und breit lächelnd in die Welt, doch die Seitenwände sind betont einfach gestaltet. Einziger Zierrat ist die gebürstete Aluleiste unter dem Scheibenrand, die bei einem höckerähnlichen Bürzel hinter der B-Säule beginnt. Sonst herrschen nur horizontale und vertikale Linien vor, einzig die typischen Setra-Spiegel und die ange deutete Schwinge verleihen dem Setra fürs Gewöhnliche ein wenig Pep. Der S



Sachliches Cockpit mit viel Platz

Economy im Heck – doch die Fahrleistungen des 422 PS starken Sechszylinders reichen für jeden Fall.

416 GT-HD wirkt eher zeitlos, er passt zu gestern, heute und morgen und lässt auch seinen Vorgänger aus der 300er-Serie nicht alt aussehen. Er polarisiert nur wenig, seine Proportionen sind ausgewogen und erlauben eine lange Produktlaufzeit. Praktisch im Alltag: Die wenig konturrierten Oberflächen machen sich vor allem in Waschanlagen gut.

Während der teurere 13-m-HDH mit bis zu 55 Fahrgästen unterwegs sein kann, hat der etwa 20 cm niedrigere GT-HD in jeder Bestuhlungsvariante zwei Sitzplätze weniger. Auch beim Kofferraum zieht der Comfort-Class-Dreiaxser den Kürzeren, den 13,3 m³ des fast 3,90 m hohen Top-Class-Fahrzeugs kann unser Testwagen nur 9,6 m³ Volumen entgegenhalten. Die Ursache liegt im kurzen Radstand, der aus dem Zweiachser stammt. Statt mehr Radstand gibt es mehr Platz für den vorderen Einstieg und den Fahrerplatz. Dafür profitiert der Kunde von der sagenhaften Wendigkeit: Der nicht gerade kleine Dreiaxser zirkelt um enge Kurvenradien, die so mancher Zweiachser nicht nachvollziehen kann.

Im Innenraum herrscht Ordnung, die Anmutung ist technisch nüchtern, ohne lieblos zu wirken. Eher großzügig ist das Raumgefühl, die niedrige Fensterbrüstung verleiht dem Innenraum eine Transparenz, die man dem Setra von



außen nicht ansieht. Wie überhaupt die Stärken des GT-HD mehr in den inneren Werten liegen – nicht umsonst hat das Setra-Marketing, ganz im Gegensatz zum üblichen Understatement, alle installier-

ten Goodies auf die Heckscheibe gepinselt. In Sachen Langstreckenkomfort steht unser Testwagen den teuren Top-Class-Fahrzeugen nur wenig nach. Das beginnt beim einheitlichen Fahrwerk, es

In Sachen Ausstattung hat der Kunde freie Wahl – nichts ist unmöglich.

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	13.020 mm
Gesamtbreite.....	2.550 mm
Gesamthöhe	3.620 mm
vorderer Überhang	2.820 mm
hinterer Überhang	2.770 mm
Wendekreis	20.680 mm
Böschungswinkel vorn.....	7,65 °
Böschungswinkel hinten	8,3 °
Fußbodenhöhe.....	1.470 mm
Kofferraumvolumen	max. 9,6 m ³
Tankvolumen	475 l
Leergewicht (lt. Hersteller).....	14.720 kg
Testgewicht.....	19.880 kg
zGG	24.000 kg
Fahrgastkapazität	48 + 1 + 2
Nettopreis Testwagen	€ 315.000,-

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 457 LA, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 3; Hubraum 11.967 cm³, Bohrung x Hub 128 x 155 mm, Nenleistung 310 kW/422 PS bei 2.000/min, maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung: Automatisierte Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 430; automatisiertes Zwölfgang-Getriebe ZF 12 AS 2300 B, Übersetzungen von 12,33 bis 0,78; einfach untersetzte Hinterachse i = 3,154, Tempo 100 bei 1.288/min

Fahrwerk

Federung: Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfer und Stabilisator, maximale Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, maximale Achslast 13 t; mit RAS aktiv gelenkte Nachlaufachse ZF RL-75/A, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer

Bremsanlage: Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an alles Achsen Scheibenbremsen (Knorr-Bremse) mit Belagverschleißharmonisierung; Dauerbremse ZF Intarder; ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP

Lenkung: ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 22,2 bis 26,2 : 1; maximaler Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58 °, Nachlaufachse maximal 21 °; pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung

Reifen: 295/80 R 22,5

Heizung/Lüftung/Klima

Vollautomatisch geregelte kombinierte Heizungs-/Lüftungs-/Klimaanlage Com-Air, Kälteleistung Serie 32 kW, optional 35 oder 39 kW; Konvektoren-Warmwasserheizung; Standheizung Webasto 30 kW; Belüftung mit Frisch- und Umluft



Freundliches Gesicht mit großen Lithronic-Scheinwerferaugen
Das Kofferraum-Volumen ist nicht berauschend – für die große Fahrt könnte ein Skikoffer im Heck zusätzlichen Stauraum bieten.

stammt aus dem modularen Evobus-Baukasten und wird sowohl in der Top-Class als auch im Travego verbaut. Während man sich in dem Superhochdecker wie in Watte gepackt fühlt, geht es im GT-HD etwas bodenständiger zu – vor allem harte Querfugen werden direkter an die Insassen weitergereicht. Dafür macht es die geringe Wankneigung leicht, auf kurvenreichen Landstraßen schnell und fahrgastfreundlich zu fahren. Der Fahrer sitzt tiefer und fühlt noch besser, wie sein S 416 GT-HD auf die Fahrbefehle reagiert. Der

13,02 m lange 16-Reiher zeigt sich noch kurvenwilliger als die Zweiachser des Programms – die präzise und nicht zu leichtgängigen Lenkung, gepaart mit einem mächtigen Einschlagwinkel der Vorderräder und einer aktiv gelenkten RAS-Nachlaufachse, lässt den schweren Omnibus flink und leichtfüßig erscheinen.

Lange Aufenthalte an Bord können strapazieren, doch im GT-HD sitzt man gut auf hauseigenen Top-Travel-Stühlen, zumal wenn sie im Viersterne-Abstand montiert sind. Mit einem schnellen Griff



**Ein großzügiges Raumgefühl in sachlich nüchterner Atmosphäre – hoher Sitzkomfort in den Top-Travel-Stühlen
Genug Platz in den hohen und breiten Gepäckablagen.
Was der Bus seinen Fahrgästen bietet, steht auf dem streng geometrischen Heck.**

nach oben können in neuen Servicesets die Leselampen aktiviert oder zusätzlich Frischluft zugeleitet werden. Um dicke Luft auf jeden Fall zu vermeiden, ist die Klimaanlage mit 39 kW Kühlleistung ziemlich kräftig dimensioniert. Zwar muss die Comfort-Class ohne Querstrombelüftung und Split-Anlage auskommen, doch das System funktioniert

einwandfrei. Nur die Gebläsegeräusche in der Fahrzeugmitte schwingen sich bei voller Leistung zu einem starken Rauschen auf. Dafür unterbleiben weitere Lärmbelästigungen, weder der Motor noch andere Antriebsaggregate übertragen störende Resonanzen in den Innenraum.

Gute Noten verdient sich der Hoch-

decker auch mit einem wahrhaft vorbildlichen vorderen Einstieg. Mit breiten maßvollen Stufen betritt man das Fahrzeug, von soliden Handläufen begleitet. Nicht einmal die beiden Reiseleiter-Stühle behindern einsteigende Passagiere. Das Bild ändert sich an der zweiten Tür, hier schränken die Toilette und der Einstieg in die Schlafkabine den Stufenbe-



**Wahrhaft vorbildlich im vorderen Einstieg: viel Platz, bequeme Stufen, sichere Handläufe
Kühlschrank mit großem Fassungsvermögen – perfekt im Bugschrank eingepasst**

reich von beiden Seiten ein. In Sachen Ausstattung hat der Kunde die freie Wahl – nichts ist unmöglich, meint hier der Hersteller. Während der eine seinen Comfort-Class-Hochdecker zum unauffälligen Luxus-Bus hochrüstet, bescheidet sich der nächste mit einer pflegeleichten Allerweltsausstattung. Nur wenige Wahlmöglichkeiten lässt Setra beim Antriebsstrang. Als Triebwerk im Heck des 13-m-

Hochdeckers sitzt stets ein Reihensechszylinder mit 422 PS. Wer, was wir nicht empfehlen, weniger Pferdestärken möchte, kann auch 354 PS bekommen. Mehr Leistung gibt es selbst für Geld und gute Worte nicht – wer einen Achtzylinder schätzt, muss dazu einen Top-Class-HDH nehmen oder bei Mercedes fremdgehen. Doch so zwingend, wie es scheint, ist mehr Motorleistung nicht. Ein Blick auf die gemessenen Werte zeigt, dass der 20-Tonner durchaus flott unterwegs ist. Selbst an langen Steigungen wie dem Zehnprozenter unserer Bergwertung verliert der Dreiaxser nicht den Anschluss

an wesentlich stärkere Wettbewerber. Das Geheimnis liegt in der gekonnten Komposition des Antriebsstrangs – mit zwölf Gängen des automatisierten AS-Tronic-Getriebes und der passgenauen 3,154er-Hinterachs-Übersetzung.

Bei Tempo 100 dreht die Kurbelwelle des kultivierte OM 457 LA mit 1.288 Umdrehungen, der Motor kann im Bedarfs-

Bei 422 PS ist Schluss; mehr Leistung gibt es selbst für Geld und gute Worte nicht.

fall jetzt mehr als 360 PS mobilisieren und hat an längeren Autobahnsteigungen das Durchhaltevermögen von mehr als 1.800 Nm Drehmoment. Selbst bei 80 km/h reicht noch der 12. Gang, um gemächlich dahin zu rollen. Die anfallende Schaltarbeit – beim Sechszylinder ist sie mit Sicherheit umfangreicher – steuern und erledigen ohnehin der Getrieberechner und seine pneumatischen Erfüllungsgehilfen. Und zwar so perfekt, wie sie ein Busfahrer an einem langen Arbeitstag nicht durchgehend zu leisten vermag. Auch das Vorurteil der zu langsamen Schaltgeschwindigkeit gilt nicht mehr. Tritt der Fahrer das Gaspedal voll durch, hat die Beschleunigung erste Priorität – mit Kickdown lässt der Getrieberechner höhere Drehzahlen zu und reduziert die Schaltzeit.

Fürs Anfahren am Berg gibt es die

elektrische Haltestellenbremse als Rückrollsperrre. Nur das Rückwärtsrangieren zählt nicht zu den Paradedisziplinen des Setra. Der Aufpreis von 4.900 Euro für das ZF-Getriebe ist zwar kein kleiner Happen, doch unter dem Strich fährt der Zwölfgang-GT-HD die günstigeren Life-Cycle-Kosten ein. So errechnen sich am Ende der ziemlich schnellen Testfahrt günstige Verbrauchswerte – flache Autobahnen lassen sich mit etwas mehr als 20 l/100 km bewältigen, ein maßvoller Gasfuß auf Bundesstraßen zahlt sich gar mit Verbräuchen unterhalb dieser Marke aus. Kraftstoff wird durch das günstige Leergewicht, aber auch

durch die kleinere Stirnfläche gespart.

Der Comfort-Class-Fahrer kann sich zwar nicht mit einem imagerächtigen Top-Class-Superhochdecker schmücken. Dennoch hält sein Setra einige handfeste Vorteile für ihn parat. Zum Beispiel ein großzügigeres Platzangebot hinter dem Lenkrad, die Sitzschienen sind auch lang genug für ausgesprochen große Setra-Piloten. Das rund um den Fahrer kontruierte Cockpit ist einfach zu bedienen, jeder Schalter und jedes Bedienelement sitzt gut erreichbar im ergonomisch einwandfreien Armaturenbrett. Gut zur Hand geht auch der Knauf der Feststellbremse links neben dem Seitenfenster. Zwar gibt es keine elektrischen Sonnenblenden, dafür dämpft die neue Solar-Plus-Windschutzscheibe die UV-Bestrahlung des Sonnenlichts. Als Option gibt es das gut in die Armaturentafel integrierte VDO-Dayton-Navigationssystem, auch im GT-HD muss man auf diese Orientierungshilfe nicht verzichten.

Der Unternehmer kauft bei Setra „made in Germany“, der KTL-grundierte Rohbau wird in Mannheim gefertigt, in Ulm wird daraus ein Premium-Reisebus. Für die passive Sicherheit ist gesorgt – auch die Comfort-Class besitzt die Ringspannten-Konstruktion mit umlaufenden Holmen und einen Vorbau mit zurückgezogenem Lenkgetriebe. Die Bremsanlage unseres Testfahrzeugs zeigt sich den hohen Fahrleistungen jederzeit gewachsen, jetzt leitet ein Bremsassistent eine beab-

Unser Fazit: Setra S 416 GT-HD

Der Slogan „Linie der Vernunft“ scheint dem GT-HD-Dreiaxser auf den Leib geschrieben, eine schlanke Lösung, die dort spart, wo es nicht kneift. Wer einen Alleskönner sucht und keinen Blender, findet im „gewöhnlichen“ Setra-Hochdecker eine durchaus seriöse Lösung. Das Format ist marktgerecht – mit 13 m Länge für 48 Passagiere. Der Bus kann mühelos innerstädtisch bewegt werden, bietet aber auch ein vernünftiges

Maß an Komfort für einen langen Aufenthalt an Bord. Auch wenn so mancher Wettbewerber billiger ist, mehr aktive und passive Sicherheit bietet keiner. Auch der maßvolle Antrieb stellt zufrieden, vor allem, wenn man die steigenden Kraftstoffpreise in Betracht zieht.



Testet Omnibusse für die Bus-Fahrt:
Wolfgang Tschakert

sichtigte Vollbremsung schon frühzeitig ein und spart so wertvolle Sekundenbruchteile. Das beste Stück heißt aber ESP und zählt auch im GT-HD-Hochdecker zur Standardausstattung. Denn die Fahrdynamikregelung reagiert auch dann richtig, wenn sich der Fahrer überschätzt. Im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten verhilft eine selbsttätige Einzelradbremsung dem schweren Dreiaxser wieder zu fahrstabilen Verhältnissen.

WOLFGANG TSCHAKERT

MESSWERTE

Beschleunigung

0–60 km/h	19 s
0–80 km/h	31 s
0–100 km/h	48 s

Innengeräusche

80 km/h	67/66/63 dB(A)
100 km/h	70/67/69 dB(A)

(Front/Mitte/Heck)

Kraftstoffverbrauch

Autobahn	23,8 l/100 km
Landstraße	26,5 l/100 km
Bergwertung	159,46 l/100 km

Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	27,4 l/100 km
-------------------	---------------

(356 km gefahren)
Ø = Durchschnitt