



Midi, Maxi, Mitteldecker

Daimlers Edelmarke Setra gibt weiter Gas, vier neue Reisebusse erweitern die Volumensbaureihe Comfortclass – die man auf der IAA nur statisch begutachten konnte. Wir haben bereits erste Runden gedreht – hier unsere Eindrücke.

Das hier noch nachgelegt wird, war jedem Omnibusexperten klar. Die Marke Setra steht für ein eng gestaffeltes Modellprogramm, hier werden auch sehr spezielle Kundenwünsche erfüllt. Das soll auch zu Euro-6-Zeiten so bleiben. Noch hatten manche Kunden einige Typen vermisst. Beispielsweise den Nachfolger für den elitären Midi S 411 HD mit gut 10 m Länge, einen Hochbodenbus fürs tagtägliche Geschäft, einige sogar den 15 m langen Truppentransporter. Die Neu-Ulmer bleiben bei ihrer Strategie, auch in der Nische lässt sich gutes Geld verdienen. Die konsequente Baukastenpolitik macht die große Varianz erst beherrschbar, die Volu-

menbaureihe Comfortclass wächst auf acht Modelle an. Mit den teils neuen Konzepten kommt der Hersteller den Busunternehmen entgegen, die auf der Suche nach einsatz-

spezifischen Fahrzeugen nach besonders effizienten Lösungen fahnden. Die neuen Mitteldecker, die von den Setra-Produktmanagern jetzt propagiert werden, sind so ein Fall. „Weniger ist mehr“, sagen sie und

führen Anschaffungs- und Kraftstoffkosten ins Feld. In eine andere Richtung zielt der S 519 HD, das längste Setra-Modell überhaupt. Aber wie kommt man mit so einem Reisebus auf engen burgenländischen Straßen zurecht?

Anzeige

An advertisement for Bustown. It features a stylized blue and white bus icon above the text 'BUSTOWN' in a bold, sans-serif font. Below this, it says 'Alles was ein Bus braucht!' and 'Boeckels'. To the right, there is a phone icon followed by the number '021 54/9580-0' and the website 'www.boeckels.de'. The background is dark blue with white circular patterns.



**Eng gestaffeltes Modellprogramm:
Setra Comfortclass**

71 Sitze auf 15 Meter Länge

Zuerst also der Maximalist, der knapp 15 m lange Hochdecker kann gemäß Setra-Nomenklatur auf 19 Reihen bis zu 71 Fahrgäste befördern. Dafür bemühen andere Hersteller bereits einen Doppeldecker, der ganz andere Kosten verursacht. Der Kofferraum schluckt riesige Mengen Gepäck - bis zu 12,4 m³ finden hinter den Schwenklappen Platz. Dazu natürlich die passenden Nutzlastreserven, dem stattlichen Dreiachser gesteht der Hersteller maximal 25 t Gesamtgewicht zu. Die natürlich standesgemäß bewegt werden wollen: Im Heck werkt ein 12,8 l großer OM-471-Sechszylinder, der mit 476 PS und 2.300 Nm gut im Futter steht. Ein Fall für Fernlinien, gerade in Spanien ist die Marke Setra mit 15-m-Bussen bei den Fernlinienbetreibern gut im Geschäft.

15 m im Stück sind natürlich eine Herausforderung für jeden Fahrer. Mehr als 7 m Radstand zur Antriebsachse, nochmal 1,60 m bis zur Nachlaufachse, diese Maße erfordern große Umsicht, wenn es eng wird. Gegenüber dem Vorgängermodell (S 419 GT-HD) wurde

der Radstand verlängert, Front- und Heckmodule werden bei den vollformatigen Comfortclass-Kollegen baugleich verwendet. Der Wendekreis von 23,6 m spricht Bände, vor jeder Kurve muss der Fahrer auf rechtzeitiges Ausholen achten. Und bitte nicht den hinteren Überhang vergessen, der weit zur Seite schwenkt.

Für die Fahrgäste ist der lange Setra dann eher ein Gedicht. Er läuft überragend ruhig





Die neuen Modelle der Setra-Baureihe Comfortclass 500

Modell/Typ	Länge x Breite x Höhe	Radstand/Wendekreis	Kapazität	Motorisierung
S 511 HD 4x2	10,46 x 2,55 x 3,77 m	5,00 m/17,47 m	Max. 38 Pass.	OM 470 LA
S 515 MD 4x2	12,30 x 2,55 x 3,56 m	6,09 m/21,26 m	Max. 49 Pass.	OM 936 LA
				OM 470 LA
S 516 MD 4x2	13,12 x 2,55 x 3,56 m	6,91 m/23,35 m	Max. 53 Pass.	OM 936 LA
				OM 470 LA
S 519 HD 6x2	14,94 x 2,55 x 3,77 m	7,14 m + 23,66 m	Max. 71 Pass.	OM 471 LA



– stößt und nickt kein bisschen –, so lässt es sich auf langen Strecken bestens reisen. Dazu passt der Tonfall, der aus dem Untergeschoss nach oben dringt: dezent und moderat, fast wie ein Schiffsdiesel. Der große Sechszylinder-Diesel muss auch keine hohen Drehzahlen mobilisieren, um die Kräfte zu aktivieren, die ein so großes Fahrzeug braucht. Weil das automatisierte Powershift-Getriebe seine Gänge gekonnt selbst wählt und schaltet, kann sich der geforderte Fahrer auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren.

Neupositionierung in der Comfortclass

Szenewechsel – der Umstieg in den kurzen 511er könnte nicht krasser sein. Von 15 m Länge auf 10,5, da fühlt sich der Omnibusfahrer doch gleich sportlich inspiriert. Der beinahe legendäre Vorgänger hatte seine treuen Kunden in Europa und darüber hinaus. Sein Nachfolger wächst um maßvolle 30 cm und ist nicht mehr so elitär positioniert, er wird statt wie bisher in der Topclass jetzt in der Comfortclass angesiedelt. Beim grundsätzlichen Konzept bleibt es aber, der neue Clubbus ist ein Hochdecker. Wie sein Vorgänger rollt er als nomineller 18-Tonner auf einem erwachsenen Omnibus-Fahrgestell, das er mit seinen längeren Baureihenkollegen gemein hat. Und im Heck sitzt ein starker Sechszylinder-Diesel, der aus 10,7 l Hubraum 394 PS und 1.900 Nm Drehmoment schöpft. Kein kurzbauender V6, hier kommt der OM-470-Reihensechser zum Einsatz, der dennoch im leicht verkürzten Heck Platz findet. Und endlich gibt es für den sportlichen Midi ein passendes automatisches Schaltgetriebe, auch für den 511er ist das Achtgang-Powershiftgetriebe lieferbar.

Mit 5 m Radstand ist der kurze Setra natürlich ein Kurvenkünstler, der auf den winkligen Passstraßen des burgenländischen Leitha-Gebirges gerade recht kommt. Sein Wendekreis beträgt nur 17,5 m. Der Sport-



36 Sitzplätze im Setra S 511 HD: ein Fall für kleine und feine Reisegruppen. Oben: Für den Setra MD auf Kundenwunsch: gut zugängliche Hecktoilette und kompakte Stehküche

wagen unter den Omnibussen, der Fahrer sollte allerdings vor lauter Fahrspaß seine Passagiere nicht vergraulen. Ein toller Antriebsstrang mit ordentlich Dampf im Heck, dazu gibt es ein präzises Fahrwerk, das sich sportlich straff gibt. Nur mit der Lenkung, die in der Mittellage mit etwas Reibung irritiert, können wir uns nicht anfreunden. 36 Fahrgastsitze hat unser Proband, der Kunde kann sein Fahrzeug nach seinem Gusto planen. Mit Mittel- oder neuerdings Hecktür für mehr Kofferraum. Konsequenterweise werden dazu eine Hecktoilette und eine große Stehküche daneben empfohlen – oder großer Sitzkomfort mit nur drei Sitzen pro Reihe.

Neuer Trend: Mitteldecker

Die Comfortclass bekommt auch ein neues Einstiegsmodell, das die Bezeichnung S 515 MD tragen soll. Das Kürzel MD bedeutet „Mitteldecker“, diese Zweiachser gehen 20 cm niedriger als die Hochdeckerkollegen an den Start. Konkret sind es 3.560 mm Höhe inklusive Dachklimaanlage, frühere Setra-Hochdecker waren auch nicht höher. Die neuen Setra-Mitteldecker sind in zwei Längen zu haben: 12,3 m Länge für bis zu 49 Sitze, der 13,12 m lange S 516 MD ist für 53 Fahrgäste gut.

Die Erwartungen des Herstellers sind hochgesteckt, dreistellige Verkaufszahlen jährlich gelten als gesichert. Für die MD-Fahrzeuge spricht ihre Flexibilität, sie können nach Kundenwunsch üppig oder entfeinert konfiguriert werden. Das Raumangebot des Fahrgastabteils entspricht vollumfänglich dem der Hochdeckermodelle, wie die Produktmanager betonen. 2.100 mm Stehhöhe, mehr kann auch der HD-Fahrgast nicht erwarten. Für besonders scharfe Rechner bringen die Neu-Ulmer den 7,7 l kleinen Reihensechszylinder OM 936 ins Gespräch. 400 kg weniger Gewicht im Heck und etwa fünf Prozent Preisnachlass sind schließlich nicht zu verachten. Kleine Abstriche bei den Fahrleistungen wiegen vielleicht nicht so schwer. Der kleine Diesel kommt jedenfalls in der pannonischen Tiefebene des Burgenlandes nicht in Verlegenheit. Trotz Sechsgang-Handschaltgetriebe geht es flott voran und für den Fahrer gar nicht mal übel, eine kürzere Antriebsachse macht dem MD wohlthuend Beine. Sitzt man im Heck, freut man sich umso mehr. Der kleine Sechszylinder läuft wie ein Glöckerl – turbinenhaft vibrationsfrei und stets kultiviert leise.

Nicht ganz so dezent, aber deutlich kräftiger präsentiert sich der nächstgrößere OM-470-Diesel mit 10,7 l Hubraum, der im MD durchwegs weniger Drehzahlen verlangt und



**Bis zu 71 Sitzplätze im 519er:
Andere Hersteller bemühen da
schon einen Doppeldecker.**

den 13 m langen Mitteldecker sehr souverän befeuert. Ein Fahrzeug, das die Setra-Strategen auch den Fernlinienbetreibern ans Herz legen möchten. Sein Kraftstoffverbrauch soll gegenüber vergleichbaren Hochdeckern nochmals 2,5 Prozent niedriger liegen, am Fahrgastkomfort wird freilich nicht gespart. Nur der Kofferraum ist kleiner, statt 8 finden hier nur 6 m³ Gepäck Platz. Alternativ wählt man statt Mitteltür den Heckeinstieg, dann finden ganze 9,7 m³ Platz – mehr haben auch handelsübliche Hochdecker nicht zu bieten.

Bei den Fahreigenschaften attestieren wir den neuen Mitteldeckern einen ausgewogenen Kompromiss aus hoher Komfortnote und sicherer Straßenlage. Wobei der Hersteller die unbedingte Sicherheit in den Vordergrund stellt. Der Notbremsassistent ABA (Active Brake Assist) ist immer an Bord, fürs nächste Jahr hat der Hersteller das neueste System ABA 3 angekündigt. Ein Abstandsregeltempomat macht das Tempomatenfahren sicher, der Spurassistent wird Standard und hält Fahrer und Omnibus auf Kurs. Mit ESP fahren die Setra-Busse schon lange, jetzt wird es zur Pflicht. An der Marke Setra führt kaum ein Weg vorbei. Jetzt noch mehr als früher, heute haben die Neu-Ulmer ihre Nasen ganz vorn.

Wolfgang Tschakert

Der kleine Sechszylinder läuft wie ein Glöckerl – turbinenhaft vibrationsfrei und stets kultiviert leise.

Sie können nur gewinnen!
Fordern Sie eine kostenlose, unverbindliche Beratung und Präsentation in Ihrem Hause!
Rufen Sie an: ☎ 02736 44440
www.UNIBUS.de
EDV für Busreiseveranstalter