

Die letzte Etappe

Kurz vor Bauende zeigt sich die ComfortClass von Setra noch einmal mit all ihren Qualitäten. Als Strich-2-Zweiachser bietet der Reisebus aus Neu-Ulm Individualität und hohen Fernreisekomfort.

42 Sitze auf 13 m Länge versprechen Reisekomfort der Extraklasse, so viel Beinfreiheit bekommt der Fahrgast im ICE nicht mal in der Ersten Klasse.

Jetzt wissen es nicht nur die Experten. Letzten Herbst zur Busworld konnte man eine „Final Edition“ bewundern, Klartext sprach auch der Markensprecher Lothar Holder. Zur IAA in Hannover fällt der Startschuss zur Setra-Generation 500, das Recht der großen Premierenbühne steht diesmal der ComfortClass zu, den Setras für den Normalverbraucher. Die Neuen, die man rund ums Neu-Ulmer Werk als getarnte Prototypen fahren sieht, erhalten brandneue Euro-6-Motoren aus der Weltmotoren-Riege des Konzerns. Und auch sonst wird mächtig Hand angelegt. Aber heute steht ein Testkandidat vor uns, der nicht zum alten Eisen gehören möchte – mit 13 m Länge und riesigen 7 m Radstand, dazu eine Hecktür, die nicht jeder hat. Sein betont schmuckloser Auftritt signalisiert aber, dass die Evobus-Strategen hier Handlungsbedarf sehen.

Praktischer Quader

Die Schokoladenseite der ComfortClass ist die beachtliche Front. Das Setra-Familiengesicht: Die riesige Frontscheibe flankieren zwei Fühlerspiegel, bündig dazu die glattflächige Bugschürze mit zwei freundlichen Scheinwerferaugen. Sonst gilt: Quaderförmig und praktisch, in Sachen Optik muss der Setra fürs Gewöhnliche hinter seinen Konzernkollegen und Wettbewerbern zurückstehen. Wobei unser langer Testkandidat in Karibikblau-Metallic durchaus auffällt. Umso mehr, wenn er die Türen öffnet: Der Bodenbelag, ein türkisfarbener Kunstrasen, könnte auch aus dem Orient stammen – oder aus China. Hat man sich mit der ungewöhnlichen Farbwahl versöhnt, nimmt

der Setra seine Mitfahrer mit einer hochwertigen Sitzgarnitur für sich ein. Voyage plus heißt sie – ihr Name ist Programm. 42 Sitze auf 13 m Länge versprechen Reisekomfort der Extraklasse, so viel Beinfreiheit bekommt der Fahrgast im ICE nicht mal in der Ersten Klasse. Für das im Normalfall lautere Heck gibt es eine attraktive Stehküche mit vielen Stau- und Ausstattungsmöglichkeiten. Und rechts im Heck sitzt eine geräumige, seniorenrechtliche Toilette. Eine Dachklimaanlage mit 35 kW Kälteleistung reicht selbst für südliche Temperaturen, wer gut temperiert sitzt, fährt einfach besser. Das unentbehrliche Infotainment kommt bei den Fahrgästen mit hochwertigen Lautsprechern und zwei 19-Zoll-Flachbildschirmen an – bei Setra längst eine Selbstverständlichkeit. Die Vollausrüstung hat freilich Konsequenzen auf der Waage. Der lange Zweiachser wiegt leer bereits 13.700 kg, für eine Vollbestuhlung (3 Sterne) mit 52 Plätzen bleibt nicht genug Luft nach oben. Das sollte sich auch der Fahrer hinter die Ohren schreiben, wenn er den riesigen Kofferraum belädt. Das Fahrzeugkonzept mit Hecktür macht bis zu 11,8 m³ möglich, Fernlinienfahrer reiben sich hier die Hände. Das gespart werden muss, signalisiert schon das Tankvolumen: 370 Liter reichen aber für rund 1.300 km, in der Regel kommt man mit einem Tank noch nach Hause. Wer es gern üppiger hätte, bekommt bei Setra auch einen gleichlangen Dreiachser, der keine Gewichtsprobleme kennt.

Bewährter Antriebsstrang

Der Fahrgast wird im Strich-Zweier mit muntergültigen Einstiegen verwöhnt, hier muss sich nichts ändern. Markentypisch hält sich auch die Geräuschbelastung der Mitfahrer in Grenzen, unser kultivierter Zweiachser macht hier keine Ausnahme. Bei Tempo 100 nur 65 Dezibel im Heck, wo sich der Motor nur unter Volllast bemerkbar macht. Dort sitzt er, der bewährte OM 457 LA, der Universal-Reihensechszylinder für jeden Einsatzzweck. Für unseren Zweiachser mobilisiert er bis zu 428 Pferdestärken und 2.100 Nm Drehmoment, genug für 18 t. Sein rascher Gaswechsel überrascht, grundsätzlich hängt er quicklebendig am Gas. Nur beim Anfahren kommt er nur langsam aus dem Puschen, das automatisierte Powershift-Getriebe greift hier restriktiv ein. Höher Drehzahlen sind nur selten gefragt,

Sparmobil oder Flaggschiff? Der Strich-Zwei-Hochdecker macht auf allen Straßen eine gute Figur.



Die Schokoladenseite der ComfortClass ist die beachtliche Front. Die riesige Scheibe flankieren zwei Fühlerspiegel, bündig dazu die glattflächige Bugschürze mit zwei freundlichen Scheinwerferaugen.

Die Front, das optische Highlight der ComfortClass 400





Der Innenraum – mit 19-Zoll-Monitoren, Voyage-plus-Bestuhlung und Stehküche



Auf langen Bodenwellen verdient sich der Testkandidat Extrapunkte, harte Querfugen und Kanaldeckel werden trocken weitergereicht.

rund 1.000 Touren garantieren schon mehr als 2.000 Nm. Und bei 1.400 Umdrehungen kann der Fahrer bereits 408 PS abrufen, was will man mehr?

Das achtstufige Powershift-Getriebe geht mit dem kräftigen 12-l-Motor eine innige Allianz ein, beide kommen auch mit spritsparenden langen Achsübersetzungen klar. Wobei das Schaltprogramm dem Komfort verpflichtet ist, ruckfrei geht vor Schnelligkeit. Aber nur dort, wo es richtig steil wird, sollte der Fahrer nachhelfen. Sonst bleiben die Hände am

Steuer, der Fahrer lenkt, der Getrieberechner denkt, der Kupplungsfuß hat Ruh.

Wer allerdings viel und intensiv rangiert, lernt auch die Powershift-Schattenseite kennen. Mit schleifender Kupplung lässt es sich zwar vortrefflich rückwärtsfahren, aber schon bald meldet sich der Bordrechner mit der Warnung „Kupplung überlastet“. Auch die Bedienung per Joystick ist nicht wirklich intuitiv – per Lenkstockhebel schalten und walten geht besser, der 500er-Nachfolger wird es haben. Unter der Heckklappe wird dann wohl der neue Reihensechszylinder mit 10,6 l Hubraum werkeln, der dank Common-Rail-Einspritzung deutlich kultivierter läuft.

Attraktives Cockpit, keine intuitive Bedienung



Priorität: Fahrsicherheit

Der Setra-Fahrer schätzt das 457er-Raubein im Heck nach wie vor als zuverlässigen Begleiter, er hört ihn ja kaum. In der neuen Generation sitzt er in einem Cockpit, das dann mit deutlich besserer Ordnung aufwartet. Wobei wir hier auf hohem Niveau klagen: Der Fahrerarbeitsplatz der ComfortClass bietet Fahrerappeal und reichlich Platz, ein attraktives Funktionslenkrad mit feinem Lederbezug, aber eine diffuse Schalterordnung. Der Grammer-Sitz ist noch vom alten Schlag, der Fahrer muss ohne Schulteranpassung auskommen. Den neuen Setra-Fahrersitz kennen wir bereits aus dem



Heute Reisebus, morgen VIP-Shuttle.

Tag für Tag besser unterwegs. Mit dem komfortablen Sprinter Travel.

Vollkommene Entspannung, perfektes Klima, jede Menge Sehenswürdigkeiten. Und das schon auf der Hinreise. Bieten Sie Ihren Gästen nicht weniger als 100 % Mercedes-Benz. Verantwortung verpflichtet. www.mercedes-benz.de/omnibus



Mercedes-Benz



Technische Daten Setra S 416 GT-HD/2

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
13.020/2.550/3.620 mm
Radstand
6.900 mm
Vorderer Überhang
2.820 mm
Hinterer Überhang
3.300 mm
Wendekreis
23.160 mm
Kofferraumvolumen
11,8 m³
Tankvolumen
370 l
Adbluetank
59 l
Leergewicht
13.700 kg
Zulässiges Gesamtgewicht
18.000 kg
Sitzplatzanzahl
42 + 1 + 1

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 5/EEV mit SCR-Abgasnachbehandlung.
Hubraum
11.967 cm³
Nennleistung
315 kW/428 PS bei 1.900/min
Maximales Drehmoment
2.100 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Automatisierte Trockenkupplung, automatisiertes Achtgang-Getriebe GO 240-8 Powershift, einfach untersetzte Hinterachse i = 3,909.

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronischer Fahrwerkregulierung; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, max. Achslast 7,1 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 11,5 t. Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), ABS und ASR integriert, Bremsassistent plus Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), an beiden Achsen Scheibenbremsen (Knorr-Bremse) mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse Voith-Retarder VR 115E,

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58°.

Sicherheitssysteme

Abstandsregeltempomat ART, Notbremsassistent ABA, Spurassistent SPA, Front Collision Guard.

Preis Testfahrzeug

315.000 Euro

Actros-LKW – wir verraten es schon heute: man sitzt eine ganze Klasse besser.

Auf der Straße ist der lange Zweiachser dann in seinem Element. „Länge läuft“, sagen die Segler – der Geradeauslauf des Strich-Zweier profitiert von beinahe 7 m Radstand. Klar, ein wenig Umsicht ist in engen Kreisverkehren schon angebracht. Mit etwas mehr Lenkarbeit gerät man mit der Hinterachse nicht mehr an den Randstein. Mit gut 23 m Wendekreis packt der Profi am Steuer so gut wie alle Kurvenradien. Wobei der GTHD/2 gewohnt präzise einlenkt und schnelle Wechselkurven mit stärkerem Untersteuern nimmt. Auf langen Bodenwellen verdient er sich Extrapunkte, harte Querfugen und Kanaldeckel werden trocken weitergereicht. Das Fahrwerk des Hochdeckers ist eher sportlich straff abgestimmt, die Fahrsicherheit hat Priorität. Und hier lässt der Setra nichts anbrennen: Er bietet das volle Programm, von ESP bis ART (Abstandsregeltempomat) und Notbremsassistent ABA (Active Brake Assist), optional erhält der Kunde auch den Spurassistenten SPA. Unter dem Front schützt das Sicherheitselement Front Collision Guard, das im Falle eines Frontalunfalls kontrolliert Energie abbaut. So umfassend schützt kein der Wettbewerber, der schlichte Hochdecker zählt zu den sichersten Fahrzeugen im Markt.

Es fehlt einfach nichts im 315.000 Euro teuren Setra-Hochdecker, selbst Lithronic-Scheinwerfer, so heißt das Xenonlicht bei Evo-bus, beleuchten das nächtliche Dunkel. Allerdings sucht man ein Tagfahrlicht vergebens, ebenso Rücklichter mit LED. Weil Omnibusse, wenn sie in die Jahre kommen, auch mal in Brand geraten können, empfiehlt sich als Mindestausstattung die Brandmeldeanlage – für den Motorraum, erhältlich auch für den Kofferraum und die Toilette.

Kein altes Eisen

Gerade mal zehn Jahre wird er gebaut, im Busbau kein Alter. Doch technisch ist der praktische Setra noch immer topaktuell. Wer bietet schon Heckeinstieg, wer ein so umfassendes Sicherheitspaket? Der Kraftstoffverbrauch, vielfach getestet, ist konkurrenzfähig, der gebotene Fahrgastkomfort sowieso. Kein Grund also, mit der Investitionsentscheidung auf den Neuen zu warten – der muss erst in die großen Fußstapfen des bewährt-aktuellen Modells wachsen. Aber die Spannung steigt, wir erwarten für seinen Nachfolger zahlreiche Innovationen. Denn wer „best in Class“ propagiert, muss den Vorsprung wahren.

Wolfgang Tschakert