

Ob Autobahn oder Landstraße, ob Stadt und Land – der Setra HDH macht eine blende Figur.



FAHRBERICHT SETRA S 416 HDH

Darf's ein bisschen mehr sein?

Er ist der Typ für den Reisekatalog-Titel und beeindruckt Fahrgäste wie Fahrer. Der modellgepflegte Setra-Superhochdecker vereint Eleganz und Komfort der Sonderklasse mit technischer Brillanz und zählt weltweit zu den sichersten Omnibussen.

Geht es noch besser? Die Frage muss doch erlaubt sein. Schließlich muss der Kunde jede Menge Geld in die Hand nehmen, um mit einem Setra S 416 HDH vorzufahren. Rund 415.000 Euro rufen die Setra-Verkäufer für den metallic-roten Boliden aus Neu-Ulm auf, dafür

bekommt man woanders fast zwei Hochdecker oder zumindest einen Kleinbus obendrauf. Aber schon der erste Auftritt des Roten beschleunigt den Puls – ganz gewiss zählt diese Probefahrt eher zur Kür als zum Pflichtprogramm des Testers.

Fragt man die Fahrerkollegen, gibt es nur einhellige Meinungen. Wer einen fährt, will keinen anderen. Aber fahren möchten ihn alle, sofort auch tauschen. Anerkennende Blicke begleiten uns auch nach neun Jahren Bauzeit auf allen Wegen – der Busfahrergruß fällt heute noch

ausführlicher aus. Warum das so ist: Der HDH gilt als das Adelsprädikat der Branche, wer ihn hat, hat es geschafft. Nur dass der Premium-Dienstwagen jetzt ein Setra-Dreiachser ist, tiefrot, mit dunklen Scheiben und polierten Aluminiumrädern. Die typische Alu-Schwinge, La Linea nennt sie der Hersteller, hebt sich blitzend ab – es sind die dunklen Farben, die dem großen Setra am besten zu Gesicht stehen. Die Eleganz bleibt so klassisch schlicht wie ehemals – der Superhochdecker der Baureihe 400 geht ohne billige Designeffekte in seinen letzten Lebensabschnitt. Pünktlich mit Einführung der Euro 6-Motoren wird der Nachfolger übernehmen – an der Baureihe 500 soll schon fleißig gearbeitet werden.

Mehr Platz, mehr Sicherheit. Doch noch ist es nicht an der Zeit, die Topclass 400 zum alten Eisen zu schieben. Aber höchste Zeit, den Dreiachser genauer unter die Lupe zu nehmen. Auf den ersten Blick ist alles wie gehabt, nur der Kenner entdeckt die handfesten Vorzüge der aktuellen Top-Class-Generation. Von der Seite betrachtet ist es der verlängerte Überhang vorn, den die preisgünstigeren Comfortclass-Busse ihren teuren TC-Kollegen voraus



Großer Kofferraum mit Einlegeböden, das Gepäck des Personals bleibt separat.

hatten. Die Fahrgäste profitieren von einem großzügigeren Einstieg an Tür 1, zwanzig Zentimeter sind hier eine ganze Welt. Ganz nebenbei kommt der Fahrer in den Genuss längerer Sitzschienen – ganz sicher ein Gebot der Stunde, der Durchschnittsmensch, also auch der Fahrer, wird immer größer. Unter dem Vorbau verbirgt sich eine komplizierte Struktur, die bei Frontalunfällen dem Fahrpersonal mehr Sicherheit bietet. Front Collision Guard heißt die Crashbox, die das Überrollen von PKW verhindert und bei Kollisionen mit Schwerfahrzeugen den kompletten Fahrersitz nach hinten zieht.

Ganz vorn im Bug sitzt das Radarauge, das den Tempomaten überwacht – Tag und Nacht. ART, der Abstandsregeltempo-

mat, regelt den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und verzögert selbstständig, wenn dieser unbeabsichtigt schmilzt. ABA gibt es als kostenfreie Zugabe – der Active Brake Assist bremsst gar bis zum Stillstand, zuletzt sogar mit voller Bremsleistung, um einen Aufprall zu verhindern oder die Folgen zu mindern. Den teuren Setra sichert das volle Programm: ESP sowieso – dazu der Spurassistent, der seiner Tätigkeit jetzt mit mehr Souveränität nachgeht und nicht schon beim ersten Linienkontakt vibriert. Dazu der Dauerbremslimiter (DBL), der das Fahrzeug bergab vor großen Geschwindigkeitsspitzen bewahrt. Der Retarder hält den Dreiachser auf 103 km/h, die Überschwinger halten sich in Grenzen – wer die Über-

Safari HD – für unvergessliche Reisen

Der Safari HD ist für Langstrecken konzipiert. Sein Edelstahl-Aufbau ist nicht nur extrem langlebig, sondern auch leichtgewichtig und Kraftstoff sparend. Dank der Verwendung von Verbundmaterial ist der Safari HD sogar eines der leichtesten Fahrzeuge in seinem Segment.

Auch die komfortable und komplett ausgestattete Fahrerkabine macht Langstreckenfahrten zu einem Vergnügen. Die Passagiere verfügen über jeden Komfort, einschließlich ausreichend Gepäckstauraum.

Der Safari HD – ein unvergessliches Erlebnis.

www.temsas.com



Hr. Göktas, Vertriebsleiter
Handy: 0162 285 7409
Mail: mehmet.goektas@temsaglobal.com

Hr. Zerhouni (Nord Rhein Westfalen)
Handy: 0162 285 7430
Mail: chafek.zerhouni@temsaglobal.com

Hr. Henkel (Hessen)
Handy: 0162 285 7432
Mail: karlheinz.henkel@temsaglobal.com

Hr. Spies (Rheinland Pfalz, Saarland)
Handy: 0162 285 7405
Mail: hans.spies@temsaglobal.com

Hr. Nied (Baden Württemberg)
Handy: 0162 285 7404
Mail: roland.nied@temsaglobal.com

Hr. Schmidt (Thüringen, Sachsen)
Handy: 0162 285 7408
Mail: frank.schmidt@temsaglobal.com

Hr. König (Berlin, Brandenburg)
Handy: 0162 285 7413
Mail: thomas.koenig@temsaglobal.com

TECHNISCHE DATEN

Motor

Reihensechszylinder Mercedes OM 457 LA, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Abgastechnik.

Hubraum 11.967 cm³

Nennleistung 335 kW/456 PS bei 2.000 /min

Maximales Drehmoment 2.200 Nm bei 1.100 /min

Kraftübertragung

Automatisierte Kupplung, automatisches Achtgang-Getriebe MB GO 240-8 Powershift, Übersetzungen von 6,57 – 0,63, einfach unteretzte Hinterachse i = 3,91

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 11,5 t; mit RAS aktiv gelenkte Nachlaufachse ZF RL-75 EC, zwei Luftbälge, zwei Stoßdämpfer. Reifen 295/80 R 22,5

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), Scheibenbremsen mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse Voith-Retarder, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP, BA, DBL, ART, ABA optional

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 22,2 – 26,2 : 1, pneumatische Lenkradverstellung in Höhe und Neigung

Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe 13.190/2.550/3.860 mm
 Radstände 6.250/1.350 mm
 Vorderer Überhang 2.820 mm
 Hinterer Überhang 2.770 mm
 Wendekreis 21.300 mm
 Kofferraumvolumen mit WC 11,5 m³
 Leergewicht 16.600 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 24.000 kg
 Testgewicht 33.320 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 50 + 1 + 1

Preis

Testwagen 415.000,00 Euro



Breiter Einstieg ohne Hindernisse – Premiumoptik für den Buspiloten

kurz. Auch wenn anstelle des Achtzylinders jetzt ein Sechszylinder anschiebt, zählt der schwere Setra-Dreiachser zu den flinken Gesellen. Statt 476 Pferdestärken sind es zwar nur noch 456, dafür aber stemmt der aufgepeppte OM 457 LA 100 Newtonmeter mehr auf die Kurbelwelle als der hubraumstarke V8 in seinem Bestpunkt. Bei omnibusgerechten Drehzahlen hat der Reihensechser mehr Mumm, serviert schon knapp über der Leerlaufdrehzahl verwertbare Leistung. Er nimmt sauber Gas an und lässt sich in großem Gang um Kehren scheuchen – ohne zu rütteln und brummen. Er ist der ideale Partner für eine entspannte Fahrweise mit niedrigen Drehzahlen, die sich mit dem neuen Powershift-Getriebe ganz von allein einstellt. Denn auch bei Setra setzt man auf die konzerneigene Getriebekreation aus dem Daimler-Werk Rastatt. Vereint mit dem kräftigen Sechszylinder nimmt der Superhochdecker schnell Fahrt auf, der Getrieberechner legt unmerklich Gang für Gang nach. Dem Komfort verpflichtet schaltet er auch sanft zurück, wenn der Fahrer per Kickdown-Befehl mehr Leistung fordert. Rollt der Setra an Kreuzungen, hält er den großen Gang und beschleunigt kurz vor Stillstand noch mit schleifender Kupplung – keine optimale Lösung.

Die Arbeit am Joystick, der jetzt zwei Knöpfe trägt, will geübt sein. Der rechte Knopf ist für die Neutralstellung, der linke für Automatik- oder Handschaltung, die sich aber nur bei extremen Fahrsituationen in den Bergen empfiehlt. Das Schaltprogramm des Rechners benötigt nur selten eine Korrektur, beispielsweise auf Landstraßen einen Klaps auf den Joystick, um Tempo 80 im Achten zu fahren. Damit lässt sich sparen, denn in der Ebene reichen 1.100 Umdrehungen mit wenig Gas.

Trotz seines Formats ist der 13-Meter-Koloss kein bisschen behäbig. Er folgt der direkten Lenkung aufs Wort, enge Kehren werden zur kleinen Fingerübung. Kein Wunder bei einem Wendekreis von nur 21,3 m, auch die famose Übersicht mit wirklich vorbildlichen Spiegeln trägt dazu bei. Das Fahrwerk hat noch mal zugelegt, mit der neuen Kinematik rollen die Vorderräder sanfter ab. Auch das schwere Heck kann es jetzt besser – die Räder der neuen Nachlaufachse federn einzeln ohne Achsrohr. Ungemein ruhig zieht der Dreiachser auf der Autobahn seine Bahn, spurt unbeirrbar geradeaus und hält bei schnellen Kurvenpassagen sauber seinen Kurs. Und wer sich auf engere Radien minderbemittelter Landstraßen wagt, registriert schnell das überragende Hand-

schreitung nicht gleich merkt, wird von seinem Digitacho mit einem Eintrag bestraft.

Sechs statt acht Töpfe. Bei aller Sicherheit kommt auch die Fahrfreude nicht zu



Beste Aussichten im Mittelgang – fein in Szene gesetzt mit Innenbeleuchtung

ling des großen Superhochdeckers, der hier so manchem Wettbewerber seine Rücklichter zeigt.

Fahren wie die Fußball-Götter. Bus ist Bus, diese Aussage ignoranter Omnibusverweigerer straft der ambitionierte Setra Lügen. In diesem Passagierabteil herrscht Business-Class-Atmosphäre. Lust auf 400 km oder mehr? Wohlühlmosphäre verbreiten fünfzig appetitliche Alcantarasitze in Schwarz, quer mit Leder abgesteppt, die Wangen in rotem Feingewebe – ein bisschen elitär und doch noch immer ein vernünftiges Beförderungsangebot für jeden Zweck. Dass sich der Fahrgast wohl fühlt, liegt an der Klangkulisse, denn ungewöhnlich leise 65 dB(A) auf der Heckbank markieren die Spitze. Gute

Setra-Show plus Boeckels-Geburtstag

Dass die diesjährige regionale Setra-Show für NRW beim Setra-Generalvertreter Theo Boeckels Nutzfahrzeuge in Willich-Schiefbahn stattfindet (17. und 18. April), hat einen besonderen Grund: Boeckels feiert in diesem Jahr 50-jähriges Firmenjubiläum.



Mehr als sparsam.

Ressourcen schonen. Emissionen verringern.

Verdichter von Bock sind mehr als sparsam - sie sind nachhaltig.

Neben einem äußerst effizienten Betrieb ist die lange Lebensdauer unserer Produkte ein wesentlicher Teil des Bock Konzepts.

Für einen aktiven Beitrag zum ökonomischen und ökologischen Umgang mit Ressourcen und Energien.

Bock. Mehr als Verdichter.

Nähere Informationen erhalten
Sie unter Telefon: 0 70 22 / 94 54 0
sowie im Internet unter www.bock.de



**Auch von hinten
kein großer Klotz –
die Heckscheibe
zeigt alle Zutaten.**

Luft, immer die richtige Temperatur – und keiner sagt, „es zieht“, was will man mehr? Das Kapitel Heizung, Lüftung, Klima ist derzeit nicht zu toppen.

Nicht neu, aber attraktiv ist das Glasdach, fein illuminiert durch das Innenlicht. Das Glas filtert das Sonnenlicht wie eine Gletscher-Brille. Echt premium-like sind die drei großen Bildschirme (19 Zoll), sie übertragen Sportschau, Filme und vielleicht auch die Präsentation des Reiseprogramms auf hohem Niveau. Auf Wunsch sorgt mobile W-Lan-Vernetzung für individuelles Internet. Der 220-Volt-Umformer ist kombiniert mit drei Steckdosen, ein Datentransfer vom Laptop zum DVD-Recorder ist jederzeit möglich. Toilette und Küche an der Mitteltür hat jeder, nicht aber die aufwändige Soundanlage mit sechs Subwoofern und einzeln regelbaren Lautsprechern.

Die drei Buchstaben HDH stehen bei Setra für die stattliche Höhe von 3,86 m. Und die fährt er nicht wegen der Optik spazieren: Unterflur wartet ein Kofferraum der Extraklasse, der mit fast 12 m³ Volumen selbst Überseekoffer nicht scheut. Feine Einlegböden machen die Höhe nutzbar, die saubere Verkleidung schützt teure Koffer, man spürt auch hier

die Liebe zum Detail. Ebenfalls gute Dienste leisten die kleinen Brandmelder (auch im Motorraum) – noch bevor sich ein Brand entwickeln kann, schlagen sie beim Fahrer Alarm. Die Stauklappen hinter der B-Säule, über den Radhäusern und hinter Tür 2 zählen nicht zum Kofferraum, hier schlichtet der Fahrer sein Reisegepäck, Getränkevorräte, das Werkzeug und sein Ersatzteilkpaket.

Arbeit macht Spaß. Der beste Platz ist vorne links – kein Fahrer würde tauschen. Jeder Fahrer findet seine höchst individuelle Fahrersitz-Lenkrad-Position, rasch ist man mit dem Setra auf Du. Auf den ersten Blick beeindruckt die Optik, auch wenn wir auf die Holzoptik und den Alu-Kunststoff-Kranz des Lenkrads gerne verzichten würden. Alle Bedienelemente sitzen parat, selbst der Digitacho verlangt keine Verbeugung. Stets im Blick und zur Hand geht die feine Klimaregelung, die nur wenig Einstellvermögen verlangt. Das reichhaltige Menü des Bordrechners wird mit den Tasten des Funktionslenkrads durchgeklickt – ein paar Stunden Einarbeitung inklusive Lektüre der Betriebsanleitung können hier nicht schaden. Weil der HDH dem Fahrer eine eigene Fahrer-

tür gewährt, sitzt der Knauf der Feststellbremse viel zu tief links neben dem Fahrersitz. Doch meist nimmt man die Dienste der Haltestellenbremse in Anspruch, die den 24-Tonner als eine Art Berganfahrhilfe auf Knopfdruck festhält. Das Leben kurz vor Feierabend erleichtern die elektrisch anklappbaren Spiegel, die den Aufstieg auf die Leiter sparen.

Unsere Meinung. Der Setra S 416 HDH ist noch immer ein Traumschiff, zurückhaltend elegant zwar, aber kein bisschen gewöhnlich. Keiner bietet mehr, jetzt nach der Modellpflege schon gar nicht auf dem Feld der Sicherheit. Premiumqualität hat allerdings ihren Preis – bei 415.000 Euro für einen 50-Sitzer wird die Luft schon dünn. Der Topclass-Dreiachser ist der gediegenen Mobilität verpflichtet – ein Fall für anspruchsvolle Fahrgäste. Für sie wird die Fahrt zum Erlebnis, sie schätzen Komfort und Ambiente. Der neue Euro-5-Antrieb spart Kraftstoff, das Fahrwerk rollt noch komfortabler. Die Modellpflege ist ein weiterer Schritt in Richtung Perfektion, aber die großen technologischen Herausforderungen warten schon – doch erst auf den Nachfolger.

W. TSCHAKERT

Mitmachen und gewinnen!

Wir suchen Deutschlands beliebtesten Busparkplatz



Eine Aktion der

mit freundlicher Unterstützung von



**Gewinnen Sie ein tolles
Erlebniswochenende in
der Siegerstadt!**

Name, Vorname

Firma

Funktion im Unternehmen

Adresse des Unternehmens (Straße, Hausnummer)

PLZ/Ort

Telefon/Telefax

E-Mail

Internet

Mein Lieblings-Busparkplatz (Stadt und Lage des Parkplatzes)

Kurze Begründung



Mit Ihrer Hilfe möchten wir den beliebtesten Busparkplatz Deutschlands ermitteln. Bis zum 15. Juni 2010 können Busunternehmen, Busfahrer und Mitarbeiter aus Busunternehmen aus ganz Europa ihre Stimme abgeben.

FAX 02151/5100-25118

Ansprechpartner:
Lutz Gerritzen,
Redaktion
Bus-Fahrt,
Tel.02151/5100-118
Teilnahme auch unter
**www.bester-
busparkplatz.de**