



Meistert Regionalverkehr
oder längere Distanzen
mit bis zu 61 Fahrgästen:
Setra S 417 UL

Ambitionen im Linienverkehr

Der schlichte 14-m-Dreiachser für den regionalen Liniendienst fährt mit schräger Reisebusfront vor. Er glänzt vor allem mit inneren Werten, sein Fahrgastkomfort qualifiziert ihn für den anspruchsvollen Intercity-Verkehr.

Jenseits des Hypes um die neue 500er-Generation mühen sich die Multiclass-Überlandbusse redlich um Aufmerksamkeit. Sie rollen nach wie vor mit altbekannter Setra-Tracht vom Hof, im Heck werkt rau, aber herzlich der Reihensechszylinder OM 457 mit gewohnten Qualitäten. Aber kein Mensch dreht sich nach ihm um, wenn wir mit dem Dreiachser vorfahren. Erst recht nicht, wenn er gut getarnt in Oriongrau auftritt – er hebt sich, zwar wenig schmutzempfindlich, vom Straßenbelag kaum noch ab. Alles Geschmacksfragen, die zu einer ernsthaften Beurteilung nichts beitragen können. Die andere Seite der Medaille: Wenn ein Unternehmer auf einen Fahrzeugtyp setzt, der bereits in die Jahre gekommen ist, dann schätzt er vor allem die Reife des Produkts. Nichts nervt mehr als Kinderkrank-

ANZEIGE

Boeckels
damit Sie willkommen
Ihr Partner für jeden Omnibus
☎ 021 54/9580-0 · www.boeckels.de

heiten und unnötige Standzeiten – hier kann der seit sechs Jahren gebaute Setra UL mit der ganzen Seriosität der Marke dagegen halten. Alles scheint für ein langes Fahrzeugleben gemacht, die Praxistauglichkeit wird keinem Designanspruch geopfert.

Wobei sich der Innenraum vom äußeren Anschein gewohnt adrett abhebt: die haus-eigenen Sitze Typ Setra Route mit schicken

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz
Mersch

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de

zweifarbigen Lederlatzen, passend dazu ein marsroter Kunststoffboden mit perfekter Verarbeitung – der farbenfrohe Nützing spendiert seinen Fahrgästen etwas Lebensfreude im Alltag, eine gekonnte Farbauswahl muss nicht mehr kosten. Sonst zeigt sich der Setra vor allem professionell: Die Handläufe an der großen Gepäckablage sind gut zu greifen, die breiten Einstiege sind mit Haltemöglichkeiten gut gesichert. Und nichts klappert oder knistert, Lärm im Innenraum liegt dem Setra fern. Selbst im Klimabetrieb wird es im Heck nicht lauter als 69,8 dB(A), der Setra kann sich mit den Besten messen.

Keine Frage des Gewichts

Das alles ist natürlich nicht zum Nulltarif zu bekommen. Mit 61 Stühlen und vollen Tanks bringt der fahrbereite Dreiachser 15.160 kg auf die Waage, der Fahrzeugschein weist 240 kg mehr aus – was in der Praxis nur selten passiert. Die Nutzlastbilanz erlaubt neben 61 sitzenden Mitfahrern (theoretisch) noch 65 stehende Fahrgäste während der Rushhour, tatsächlich werden es nur 26. Aber die Reserven reichen noch für einen Skiträger oder einen Anhänger mit reichlich Stützlast. Hohe Flexibilität im Einsatz bringt ein demontierbares Stehperron gegenüber dem Mitteleinstieg. Obligatorisch ist der hydraulische Lift hinter der Stufe zwei, der den Hochboden-Setra behindertentauglich macht.

Eine Kühlbox im Bugschrank, welche ein Luxus für den Linienbus, wird vom Fahrpersonal und vom Betreiber geschätzt. Denn der lange Setra hat durchaus das Talent für Ausflugsfahrten und verdient eine Zulassung für den Gelegenheitsverkehr. Zumal der gut beladbare Kofferraum bis zu 5,4 m³ fasst, Ablagen fürs Handgepäck ins Serienpaket gehören und eine optionale Auswahl an Komforteinrichtungen dazu bestellt werden kann. Absolut empfehlenswert ist die mit 35 kW Kälteleistung groß dimensionierte Dachklimaanlage von Spheros, über die der Fahrgastraum angenehm und komfortabel klimatisiert wird. Gekühlt wird in zwei Zonen, der Fahrgastraum und der Fahrer Arbeitsplatz. Die elektronische Steuerung sorgt unabhängig von der herrschenden Witterung für ein Wohlfühlklima. Der große Innenraum wird über Wandheizkörper mit Querstromgebläsen geheizt, für den Fahrer sitzt ein Wärmetauscher im Bugschrank.

Länge läuft

Gut 14 m Länge wollen umsichtig bewegt werden, obwohl der moderate Radstand für einen



Das lange Heck schert aus: Die lenkbare Nachlaufachse verlängert in engen Radien den Überhang.

günstigen Wendekreis sorgt. Aber das Heck schwenkt in engen Kehren kräftig aus, weil die mitlenkende Nachlaufachse den hinteren Überhang faktisch verlängert. Also beim Abbiegen besser Abstand zur Nachbarspur halten und den nötigen Einschlag kalkulieren. In der Höhe bleibt der Regional-Setra mit knapp 3,40 m (inklusive Klimagerät) recht bescheiden, so manch limitierte Unterführung wird so passierbar.

Rußpartikelfilter • Das rechnet sich!



TEHAG
DIESEL EMISSION MANAGEMENT











- **Rußpartikelfilternachrüstung für Reise-, Überland- und Stadtbusse ab Euro 1**
- **Grüne Plakette für freie Fahrt in alle Umweltzonen**
- **Zulassung für LEZ-London und weitere europäische Umweltzonen**
- **Genehmigung mit ABE 17170**
- **Vor-Ort-Montage- und Wartungsservice deutschlandweit**

Tehag Deutschland GmbH
Gutenbergstr. 42
D-47443 Moers

Tel.: +49 28 41 88 785-0
www.tehag.com
info@tehag.de

Fakten kompakt Setra S 417 UL



Großer Bus mit kleinem Kofferraum – 5,4 m³ reichen nur für kleines Gepäck.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
14.050/2.550/3.175 mm
Radstand
6.330/1.600 mm
Vorderer Überhang
2.820 mm
Hinterer Überhang
3.300 mm
Wendekreis
21.685 mm
Kofferraumvolumen
max. 5,4 m³
Kraftstofftank
340 l
SCR-Additiv
45 l
Leergewicht
15.160 kg
Zulässiges Gesamtgewicht
24.000 kg

Motor

Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 457 hLA, liegend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 4 mit SCR-Katalysator.
Hubraum
11.967 cm³
Nennleistung
300 kW/408 PS bei 1.900/min
Maximales Drehmoment
1.900 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Automatisierte Trockenkupplung, automatisiertes Achtgang-Getriebe GO 240-8 MPS, einfach unteretzte Hinterachse, i = 3,909

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; 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; hydraulisch gelenkte Nachlaufachse mit Einzelradführung, max. Achslast 5.750 kg; Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluftbremsanlage, an allen Achsen Scheibenbremsen

plus ABS und ASR; Dauerbremse Primärretarder, ins Getriebe integriert. Optional mit EBS, ESP und Bremsassistent.

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel i= 22,2–26,2, max. Radeinschlag kurveninneres Vorderrad 58 Grad.

Fahrgastplätze/ Preise

Sitzplätze
61/57
Stehplätze
26/36
+ 1 Rollstuhlfahrer





AK GmbH



Verschleißteile für Busse

Omnibusersatzteile für Profis

www.diebusprofis.de
Mail: m.kleemann@diebusprofis.de
Buchhorster Str.23
16567 Mühlenbeck bei Berlin

NEOPLAN · MAN · SETRA · MERCEDES · BOVA · SOLARIS · VOLVO

24H Notdienst ! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren.
Mobil: 01705522724 | 015117286006
Phone: +49 (0) 33056-2873 0
Fax: +49 (0) 33056-2873 23

Eine zügige Fahrweise ist mit dem fahraktiven Setra keine Hexerei. Der liegende Euro-5-Sechszylinder im Heck liefert mit 408 PS und 1.900 Nm souveräne Leistung ans automatisierte Powershift-Getriebe. Und hängt gut am Gas, ganz ohne Anfahrschwäche. Jede Schaltung sitzt, der kräftige Sechszylinder muss nur selten zu mehr als 1.600 Umdrehungen genötigt werden, ein ambitionierter Fahrer kann es nicht besser. Und die Hände bleiben am Lenkrad, gerade in kniffligen Situationen.

Dazu passend das Fahrwerk, das aus dem Reisebus-Programm stammt. Der lange Dreiachser läuft stabil geradeaus - Länge läuft eben, wie der Segler sagt. Aber dem Chauffeur geht alles prima zur Hand, die ausgezeichnete Lenkung vermittelt den direkten Kontakt zur Fahrbahn, der Setra setzt die Lenkbefehle mit höchster Präzision um. Ein Blick unters Blech verrät, dass zusätzlich zur Vorderachse auch die Antriebsachse (optional!) einen Stabilisator besitzt. Was zwar den Abrollkomfort etwas schmälert, aber das Kurvenhandling verbessert - die schluckfreudige Federung des Dreiachсers schont dennoch Fahrgäste und Personal weitgehend vor lästigen Schwingungen und Stößen. Der Fahrkomfort im Heck hat sich deutlich verbessert, als Nachlaufachse findet jetzt eine Einzelradaufhängung Verwendung.

ANZEIGE

EBS und ESP optional

Knapp kalkulierte Haltestellenzeiten verlangen nach Außenschwenktüren wie diesen: Sie reagieren auf Knopfdruck schnell und bediensicher. Der Setra-Chauffeur freut sich über ein attraktives Cockpit, weniger über den tiefsitzenden Digitacho und die schlecht einsehbare Bedienung des Zielschildsystems. Er muss auch noch mit dem stehenden Bremspedal leben, meist kennt er es nicht besser. Der Joystick fürs Powershift-Getriebe wird künftig wohl der besseren Lenkstockbedienung weichen, ob zur schon bald anstehenden Modellpflege die elektronische Bremsregelung samt ESP Serienstandard wird?

Noch muss man als Multiclass-Kunde dafür Aufpreis bezahlen, und so mancher Fuhrpark spart noch am falschen Fleck. Ab November



Attraktiver Fahrgastraum, 61 Sitzplätze ohne Stehperron



Klares Cockpitdesign mit kleinen Schwächen

2013 geht es nicht mehr ohne, der europäische Gesetzgeber schreibt für neue Omnibusmodelle ESP verbindlich vor. Ältere Baumuster müssen ESP ab 2015 haben.

Die Setra-Regionalbus-Baureihe Multiclass 400 dreht jetzt ihre letzten Runden, auf sie wartet eine umfassende Modellpflege. Im Mittelpunkt der fälligen Aktualisierung steht der Antrieb - ein neues Euro-6-Triebwerk, das nach einem Heckumbau verlangt. Der hochmoderne OM 470-Reihensechszylinder mit 10,7 l Hubraum wird zwar leichter und leiser, muss allerdings stehend montiert werden. Was der Setra-Überlandbus dann sonst noch auf den Weg bekommt, wissen wir erst im nächsten Jahr - letztlich entscheidet es der Kunde. Der schätzt in dieser Fahrzeugkategorie, wie man weiß, vor allem knappe Preise und viel Omnibus fürs Geld.

Wolfgang Tschakert



Ferngesteuerter Braun-Behindertentlift im Mitteleinstieg