



1.000 km mit dem Setra S 415 GT-HD

Mehr als genug

Der Setra-Hochdecker aus der ComfortClass – mit neuem EBS, Front Collision Guard, Notbremsassistent und einem Cockpit, das kleine Schwächen offenbart

Die Distanz zur teuren TopClass wird kleiner – jetzt gibt es den Setra GT-HD mit vielen Goodies, die ehemals den teuren Markenkollegen vorbehalten blieben. Stark und schnell ist der 12-m-Zweiachser mit 456 PS, dabei so sicher wie noch nie.

Man erkennt ihn nicht wieder – was Farbe und eine gekonnte Lackierung doch aus einem eher nüchternen Nutzfahrzeug machen können. Der zweiachsige Vernunft-Setra jedenfalls strahlt in Flieder-Metallic um die Wette mit seinen hochglanzpolierten Alcoa-Rädern. Dabei zählt der Zweiachser mit 49 Sitzplätzen auf 12,2 m Länge zur gewöhnlichen Kaste der Reisebusse – nur das Datenblatt verrät die etwas abgehobene Motorleistung. Der allseits bekannte

Universaldieselmotor OM 457 LA im Heck ist für 456 PS und 2.200 Nm gut. Und er arbeitet einem neuen Sechsgang-Handschaltgetriebe zu, das mit einer langen Overdrive-Übersetzung die Reisedrehzahlen senken soll. Sonst muss man schon genau hinsehen, um alle Details der Produktpflege zu identifizieren, die den ComfortClass-Reisebus näher an die Setra-Elite rücken lässt. Ein Blick hinter die Bugschürze zeigt, dass der GT-HD sein Personal mit einem Front Collision

Guard schützt. Das Radarauge weist auf ART (Abstandsregeltempomat) und ABA (Active Brake Assist) hin, der Setra-Hochdecker bremst, wenn es am Stauende eng wird, sogar selbsttätig. Das statische Kurvenlicht leuchtet besonders nachts beim Rangieren die Randbereiche aus.

Ambitionen aufs Oberhaus. So gut die Modellpflege dem GT-HD auch bekommt, so bedenklich nah rückt er mit seinem



Was der Tester sagt



Antrieb



- kräftiger Sechszylinder-Dieselmotor
- sauber abgestimmter Antriebsstrang
- souveräne Fahrleistungen auf höchstem Niveau



- hakelige Schaltung

Fahreigenschaften



- leichtfüßig sicheres Fahrverhalten



- leichte Schwächen im Abrollkomfort

Sicherheit



- moderne Bremsanlage
- bärenstarker, feinfühlig regelbarer Retarder
- vorbildliche Sicherheit mit ESP, Bremsassistent und DBL serienmäßig, lieferbar mit ART, ABA (Notbremsassistent) und SPA



- Xenon-Licht nicht lieferbar

Fahrkomfort



- guter Fahrgastkomfort (Sitze, Heizung/Lüftung/Klima, 19-Zoll-Bildschirme)



- knappe Bildfreiheit

Fahrerarbeitsplatz



- übersichtlich modernes Cockpit mit gutem Bedienungskomfort



- stehende Pedale
- tief sitzender Digitaltacho

Preis nach oben. Mehr als 300.000 Euro sind kein Pappenstiel für einen Zweiachsler, auf der anderen Seite hält der GT-HD noch gute 30.000 Euro Abstand zum vergleichbaren HD-Zweiachsler aus der Top-Class. Allerdings wittern die Wettbewerber Morgenluft, auch sie streben mit modernisiertem Angebot Richtung Premiumqualität. Nach der ersten Kontrolltanksung, mit befüllter Toilette und vollen Wassertanks führt der Weg auf die Waage. Der Setra-Hochdecker geht mit 17.700 kg auf die 1.000-km-Reise, das Leergewicht beziffert der Hersteller mit 13.500 kg. Macht trotz Gewichtsdiät mit Alurädern und abgespecktem Gerippe bei Vollausslastung nur 88 kg statt 100 pro Sitzplatz, rechnet man Fahrer und Reiseleiter mit ein. Der Kofferraum fasst schlanke 8,4 m³. Bei der Tankgröße wird nicht gespart, der Ulmer führt knapp 500 l mit sich, genug für knapp 2.000 km Reichweite. Denn zu den Kernkompetenzen des Setra zählt die Langstrecke, so viel ist sicher.

Das Revier – die Langstrecke. Kein Zweifel, auf der Autobahn gibt er eine beeindruckende Vorstellung. Die Mischung aus bärenstarken 2.200 Nm, willigen 456 PS und der passenden Übersetzung formt aus dem 18-Tonner einen überlegenen Langstrecken-Kreuzer. Die hohe Motorleistung, die sonst schwere Dreiachsler auf Trab hält, beflügelt den Zweiachsler auf durchschnittlich mehr als 98 km/h auf 700 km Autobahn. Selbst an Steigungen

hält er das Tempo hoch, noch immer im sechsten Gang. Wir schalten auf der Autobahn nicht ein Mal, bei 70 km/h mit 900 Touren hat der Reihensechszylinder noch immer genügend Mumm. Mit der vollen Wucht packt der Setra handelsüb-

Modernes Cockpit – kleine Schwächen

Auch die günstigere ComfortClass um sorgt die Fahrer mit einem ansprechenden Cockpit. Platz und Sitzverstellung reichen für jedermann, die wichtigsten Grundelemente gehen prima zur Hand. Ein feines Lederlenkrad umschmeichelt den Fahrer, gegen Aufpreis gibt es den passenden beleuchteten Schalthebel dazu. Festzustehen scheint, dass die stehenden Pedale in der nächsten Generation durch bes-

sere hängende Pedale (aus dem Actros) ersetzt werden. Und noch etwas Kritik: Der Digitaltacho sitzt zu tief, der Schaltheranordnung fehlt auch nach Jahren der letzte Pfiff. An Stauraummöglichkeiten für den Fahrer herrscht kein Überfluss. Aber die Bordelektronik überwacht alle Systeme, Türen und Klappen. Vorbildlich die Kamera über Tür 2: Sie gibt besser als Spiegel Einsicht auf den kritischen Bereich.

TECHNISCHE DATEN

Motor

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

Hubraum 11.967 cm³
 Bohrung x Hub 128 x 155 mm
 Nennleistung 335 kW/456 PS bei 1.900 /min
 Maximales Drehmoment 1.900 Nm bei 1.100 /min

Kraftübertragung

Einscheibentrockenkupplung, Sechsgang-Schaltgetriebe GO 230-6, Übersetzungen i = 6,528 – 0,723, einfach untersetzte Hinterachse, i = 3,58.

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung durch Wegsensoren; vorne Einzerradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, max. Achslast 7,5 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 13 t; Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsen

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an beiden Achsen Scheibenbremsen (Knorr-Bremse) mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse VR 115E, ABS und ASR integriert, Serienausstattung mit ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) und Bremsassistent, Dauerbremse Voith-Retarder VR 115 E plus Motorbremse. Optional: Assistenzsysteme ART, ABA, SPA.

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0 – 21,0 : 1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58 Grad.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 12.200/2.550/3.620 mm
 Radstand 6.080 mm
 Vorderer Überhang 2.820 mm
 Hinterer Überhang 3.300 mm
 Wendekreis 21.140 mm
 Stehhöhe innen 2.010 mm
 Kofferraumvolumen max. 8,4 m³ (ohne Toilette)
 Kraftstofftank 490 l
 Adbluetank 59 l
 Leergewicht 13.500 kg
 Testgewicht 17.705 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastplätze, Preis

Sitzplätze 49 + 1 + 2
 Preis Testwagen 307.000 Euro

liche Autobahnanstiege (bis 4,7 Prozent). Für Tempo 100 reichen jetzt 1.380 Umdrehungen, das neue Sechsganggetriebe senkt die Reisedrehzahlen um einhundert Touren.

Damit bleibt der Setra schön sparsam und über die Gesamtdistanz deutlich unter der 23-l-Marke – ein neuer Bestwert, der auch den Adblue-Verbrauch berücksichtigt. Die Fahrgäste bekommen von der flotten Fahrt nur wenig mit, der Setra aus der ComfortClass bietet akustischen Komfort der Extraklasse. Ein sonores Wummern aus dem Unterdeck begleitet Vollastaktionen des Motors – aber selbst in den letzten Reihen wird es nicht unangenehm. Da mag auch das Fahrwerk nicht zurückstehen: Lange Wellen saugt das Fahrwerk unbeeindruckt in sich auf und stützt sich dank kräftiger Stabilisatoren in schnellen Kurven überzeugend ab. Dass das Ausharrvermögen der Passagiere an Bord trotz allem Komfort limitiert ist, ist allein der begrenzten Beinfreiheit zuzuschreiben – mit 3-Sterne-Ausstattung ist selbst ein Setra-Hochdecker kein Langstreckenfahrzeug mehr.

Für den Fahrer spielt das aber keine Rolle – sein Setra verwöhnt ihn mit einem Long-Distance-Cockpit von hoher Qualität. Er sitzt bequem, um sich alle Bedienelemente griffbereit. Mit dem Abstandstempomaten (ART) hält er das Tempo hoch, nach einer Bremsung mit dem (kräftigen) Voith-Retarder beschleunigt das System ohne Zutun wieder auf die eingestellte Geschwindigkeit – einfach praktisch. Der Zweiachser läuft ruhig geradeaus, er fährt spürbar sicher, seine Sicherheitssysteme halten sich dezent, aber eingriffbereit im Hintergrund. Wobei wir noch eine Lanze für den Spurassistenten brechen möchten: Gewiss, er ist manchmal lästig, aber er erzieht den Fahrer zum exakten und konzentrierten Fahren. Nur ein helles Xenon-Licht für Nachtfahrten fehlt im GT-HD – das bleibt der teuren TopClass vorbehalten.

Stadtrundfahrten oder Ausflüge. Selbst Setra-Novizen haben kaum Probleme, ein paar Minuten der Orientierung genügen, um kurze Strecken zu fahren. Heizung, Lüftung, Klima – alles regelt sich selbsttätig. Das Sechsganggetriebe arbeitet zwar mit kurzen Schaltwegen, aber hake-



lig und streng. Auch die Pedalerie verdient einen Seitenhieb, die stehenden Pedale sind gewiss nicht der letzte Schrei. Dagegen ist die ZF-Lenkung über jede Kritik erhaben. Sie arbeitet so, wie es je-

TESTERGEBNIS

Testbedingungen: 18 bis 20°C, trocken, windig
 Gefahrene Kilometer: 1.033,6 km,
 Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch 22,84 l/100 km

Kraftstoffverbrauch
 Konstantverbrauch bei 80 km/h . . . 16,01 l/100 km
 Konstantverbrauch bei 100 km/h . . . 21,34 l/100 km
 Autobahn leicht/mittelschwer 22,56 l/100 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 98,38 km/h
 Landstraße 24,61 l/100 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 77,30 km/h
 Bergwertung (durchschn. 10 % Steigung) 135,58 l/100 km, Durchschnittsgeschwindigkeit 56,06 km/h

Fahrdynamik
 Beschleunigung 0 – 50/60/80/100 km/h 10,8/14,6/23,3/33,3 s
 Elastizität 80 – 100 km/h, 12. Gang . . 12,7 s

Innengeräusche in dB(A)
 80 km/h Front/Mitte/Heck. 61,3/60,1/61,4
 100 km/h in dB(A) 65,1/62,4/63,8





Im Innern dominiert Lust auf Farbe. Oben: Einfach und schnell auf der Autobahn – mit Abstandstempomat und viel Leistung. Unten: Der Kofferraum fasst 8,4 m³.



der Fahrer schätzt, zielgenau und leichtgängig. Grundsätzlich fährt sich der stark motorisierte GT-HD einfach und souverän. Im großen Gang um enge Kehren, mit Volldampf bergauf, feinnervig schnell auf der Landstraße, der Setra ist für Kurzeinsätze zu haben, kaum einer kann es besser. Beeindruckend ist der Zwischenspur, wenn der 18-Tonner im großen Gang Autobahn-Baustellen hinter sich lässt. Der gewöhnliche Setra-Hochdecker ist keine Sänfte, sein Fahrwerk überrollt rüde Oberflächen noch komfortabel, schon etwas steifbeinig, vor allem der Sicherheit verpflichtet.

Es ist wohl eher der farbenfrohe Auftritt, der die Fahrgäste anlockt. Zwar

schränkt der enge Aufstieg mittschiffs den Fahrgastfluss ein, mit abgesenkter Luftfederung haben ältere Herrschaften beim ersten Schritt weniger Mühe. Doch dann steht dem Kurzreisegenuss nichts mehr im Wege. Man sitzt gut und wohl temperiert, gut informiert über hochwertige Monitore und Lautsprecher, für die Versorgung mit Getränken reicht das Bordausstattung allemal. Man reist entspannt, in wohlighochwertigem Ambiente, umsorgt von moderner Technik.

Unsere Meinung. Schnell und sicher ist der GT-HD, subjektiv wähnt man sich in einem Premium-Reisebus. Es muss nicht die teure TopClass sein, jedenfalls nicht

im 12-m-Format, das jedem Einsatzfall gerecht werden muss – für die Fernreise, Kurztransfers, Ausflüge oder Berufsverkehre. Der GT-HD ist ein Setra-Hochdecker, der alle Disziplinen beherrscht kann. So sicher, wie es nur wenige vermögen. Mit 3-Sterne-Bestuhlung stößt der Zweiachser freilich an Limits, jedenfalls mit hohem Ausstattungsniveau. Voll bestückt kommt er seinem TopClass-Bruder HD schon gefährlich nahe, für den nur noch wenig spricht. **W. TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.busfahrt.com

A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Anlasser u. Lichtmaschinen
- Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen
- Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile
- Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
 Telefon 03529/5743-0 · Fax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de
 D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
 Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683