



Setra S 415 NF

# Ein Charmeur für die Linie

Nach der Premiere in Hannover rollen jetzt die ersten Niederflur-Setras der 400er-Serie auf der Straße. Hier unsere Eindrücke nach ersten Probekilometern.

**E**iner hatte noch gefehlt in der Baureihe 400, und die Ulmer hatten die Geduld ihrer Kunden auf eine harte Probe gestellt. Bis zum fünften Jahr nach Einführung der ersten 400er verkaufte Setra noch letzte 300er. Die waren zuletzt allerdings noch heiß begehrt. Schließlich kamen diese NF-Typen (NF steht für Niederflur) noch ohne digitalen Tachograph und Adblue-Abgastechologie aus. Das Niederflur-Konzept für den Überlandverkehr kommt an – insgesamt spricht der Hersteller für den Zeitraum von 1996 bis

2006 von 3.100 abgesetzten NF-Fahrzeugen in Europa. Gleichzeitig spricht Erwin Dangel, der Setra-Verkaufsleiter ÖPNV, von schwierigen Zeiten. Das Überlandgeschäft verzeichnete in den letzten vier Jahren einen Absatzrückgang von 30 Prozent, der natürlich dem Marktführer besonders zu schaffen macht.

So wird das neue Niederflurprogramm von großen Erwartungen begleitet. Es basiert technisch weitgehend auf dem neuen Citaro – ein Grund mehr für die lange Wartezeit. Doch optisch erin-

tert nichts an den Stückzahlbringer von Mercedes. Der NF ist ein Setra und kein Badge-Engineering-Produkt – wie immer mit zurückhaltendem Charme, aber immer freundlich und großzügig. Von vorn strahlt er optimistisch mit großen Scheinwerfer-Augen in die Runde – besonders beeindruckt die große Panorama-Scheibe, die den Fahrer bis weit in die Ecken schauen lässt. Dahinter fein säuberlich integriert die Fahrzielanzeige.

Wegen der reduzierten Toleranzen im Gerippebau konnte bei der Frontscheibe auf Gummileisten verzichtet werden. Die großzügige Verglasung mit tiefer Fensterbrüstung an den Seiten und dazu vollflächig verglaste Türen verleihen dem Innenraum die Transparenz, die Fahrgäste so schätzen. Der sympathische NF eignet sich mit seinen glatten Flächen als 1a-Werbeträger und bietet den Waschanlagen nur wenige Ecken und Kanten. Im Innenraum zeigt er sich lebhaft und gepflegt – mit makellos verklebten Böden, Haltestangen in Signalfarbe, pfliffigen Transit-Sitzen, dazu farblich abgestimmt die seitlichen Verkleidungen. Normalkost bietet die Deckenlandschaft aus dem UL, die wie dort von den schwungvollen Gepäckablagen mit Lochraster deutlich



*oben:* Das Heck im typisch sachlichen Setra-Stil

*links:* Links liegend der Sechszylinder OM 457 hLA nach Euro 4-Reinheitsgebot

*rechts:* NF-Setra mit Rollstuhlrampe gemäß 2001/85EG.

aufgewertet wird. Der gesamte Innenraum präsentiert sich, wie es sich für eine Premiummarke gehört, mit Liebe zum Detail verarbeitet. Die Folge: Man wird auch auf Schlechtwegstrecken nicht von klapprigen Einbauten oder typischen Verwindungsgeräuschen belästigt, die man vielfach in Niederflurbussen erlebt.



**Einer für jeden Fall?** Schon hören wir die kritischen Stimmen unserer Leser: „Qualität hat vor allem mit Zuverlässigkeit und Langzeit-Haltbarkeit zu tun.“ Auch hier hat der Newcomer Einiges zu bieten. Der Niederflur-Setra profitiert von der Gleichteile-Strategie mit bewährten Komponenten aus der Großserie, der Citaro lässt schön grüßen. Der Knowhow-Transfer von Mannheim nach Ulm verhilft dem neuem Setra auf Antrieb zu professionel-

**Der Neue und sein Vor-Vorgänger: Galt der S125 von 40 Jahren mit 192 PS und einstufigem Einstieg als State of the Art, müssen es im stufenlosen Niederflerbus S 415 NF mindestens 286 PS sein.**



**Gediegen verarbeitetes Passagierabteil, neue Transit-Bestuhlung, auf Wunsch gerne farbenfroh.**



**Das VDV-Cockpit mit K im Lenkrad – der neue Standard im Setra NF**

ler Qualität – bis hin zu einer guten Ersatzteile-Versorgung. Die Elektrozentrale sitzt gut zugänglich hinter dem Fahrer. Die gesamte Elektronik der Multiclass 400 baut auf die Verknüpfung konventioneller Schaltsysteme mit einer flexiblen programmierten Steuerung (FPS), deren Module wiederum über einen CAN-Datenbus vernetzt sind. Auf Wunsch werden die Fahrzeuge mit der bewährten Setra-Klimatechnik ausgestattet, für Wärme sorgen Bodenheizgeräte mit Doppelradialgebläse.

Beim Thema Korrosion setzt Setra wie gewohnt auf eine KTL-Beschichtung, die den Wert der Investition über lange Jah-

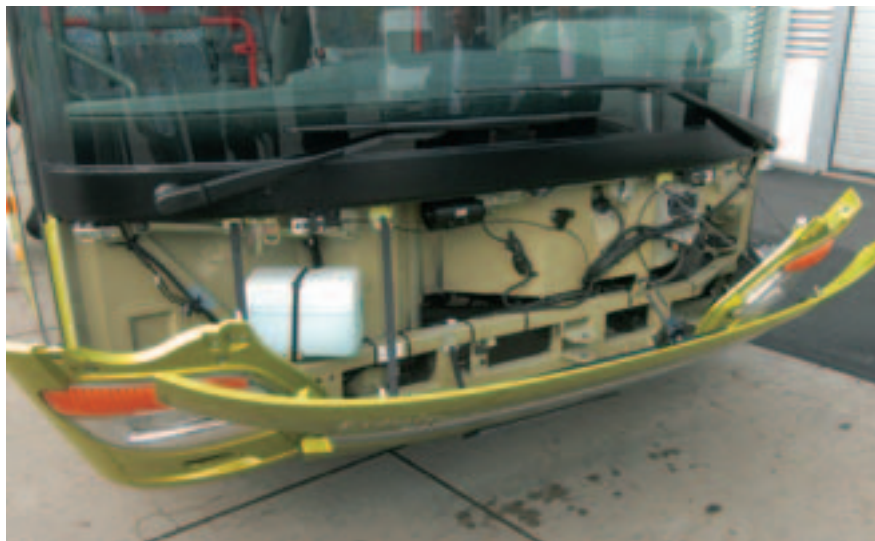
re erhält. Positiv sind die Anfahrecken vorn und hinten zu vermerken, die eine Reparatur kleiner Anfahrschäden wesentlich erleichtern. Doch den wesentlichen Unterschied macht sein Fahrwerk, das er (mit Ausnahme des Citaro) dem Wettbewerb voraus hat. Vorn federt und führt die sorgsam abgestimmte Einzelradaufhängung RL 75 EC von ZF den 18-Tonner ohne Fehl und Tadel. Pluspunkte sammelt sie mit mehr Achslast, mehr Federweg und größeren Einschlagwinkeln. Damit packt der 12-m-Bus einen Wende-



**Hinter einer verschraubt-gesteckten Verkleidung der SCR-Kat im Schalldämpfer**

kreis von 20,83 m, immerhin 70 cm weniger als der Vorgänger aus der 300er-Serie. Auch die aus dem Vorgänger übernommene ZF-Portalachse zeigt sich deutlich verbessert. Mit geänderten Luftballen und einer modifizierten elastokinetischen Auslegung harmoniert die schwere Antriebsachse auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten gut mit der modernen Vorderachse. Schon auf den ersten Metern verdient die Bremsanlage gute Noten – der Linien-Setra hat von Haus aus eine hochmoderne EBS-Bremsanlage, für die man beim Regionalbus UL extra bezahlen muss. Die 100-Prozent-Serienbereifung (Format 11 R 22,5) des NF zielt in Richtung Überlandverkehr, um einen Böschungswinkel von 8 Grad zu erreichen. Grundsätzlich können aber auch die Reifenformate 275/70 R 22,5 oder 295/80 R 22,5 montiert werden. Damit kann der NF-Setra auch zum Stadtlinienfahrzeug mutieren – ohne Dachgepäckablage, aber auf Wunsch mit Doppeltür vorn und geänderter Sitzlandschaft. Einer größeren Verbreiterung steht das reduzierte Angebot entgegen: NF-Fahrzeuge gibt es vorerst nur als Zweiachser in zwei Längen – als S 415 NF zwei- oder dreitürig mit 11,95 m Länge und als sitzplatzoptimierten Zweitürer S 416 NF mit 13 m Länge. Längere Varianten bleiben die Domäne des konzerneigenen Wettbewerbers Citaro. Einen langen Dreiachser à la S 319 NF soll es definitiv nicht geben, „über einen neuen Gelenkzug ist das letzte Wort noch nicht gesprochen“, sagt Erwin Dangel mit optimistischem Tonfall.

**Euro 4-Sechszylinder und Automatikgetriebe.** Dabei würde die Motorenpalette auch für größere Fahrzeugtypen reichen. Die NF-Fahrzeuge werden nämlich von einem liegenden Sechszylinder OM 457 hLA befeuert. Der 12 Liter große Standardmotor ist auf 299 PS eingestellt und dürfte auch im Überlandverkehr mit Tempo 100-Einsätzen die erste Wahl dar-



stellen. Der Euro 4-Diesel spricht spontan aufs Fahrpedal an und schiebt schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig an. Was den Fahrer freut und den Fahrgast im Heck nicht stört – trotz größerer Verbrennungsdrücke wird der Mercedes-Motor auch unter Volllast nicht über Gebühr laut. Deutlich mehr Mumm (plus 350 Nm) wuchtet die Leistungsvariante mit 354 PS auf die Kurbelwelle, während die Ulmer für den reinen Flachland- oder Citybetrieb auch den kleinen Mercedes-Sechszylinder OM 906 mit 285 PS (1.120 Nm) anbieten. Für die Kraftübertragung kommen ausschließlich Automatik-Getriebe zum Einsatz. In Serie werden vierstufige Voith-Diwa-Automatikgetriebe montiert, als Sonderausstattung können HP-Getriebeautomaten von ZF mit sechs Gängen geordert werden.

**Mit Lust auf Linie.** Die Bedienung leicht gemacht – der Setra NF rollt jetzt mit VDV-Arbeitsplatz zum Kunden. Der Fahrer hat´s gut im Setra. Alles geht wie erwartet prima zur Hand. Die Opticool-Frontscheibe filtert 10 Prozent der Infrarotstrahlung, selbst an ein Kühlfach für die Trinkflasche wurde gedacht. Auf dem Betriebshof kann Kraftstoff von beiden Seiten getankt werden, Adblue allerdings



**Scheinwerfer, Waschwasserbehälter, Wischergestänge gut zugänglich  
Gut zusammengefasst die Prüfanschlüsse, weniger gefällt die Unterbringung des Steuergeräts für die Klimaanlage im Gefahrenbereich.**

nur rechts. Keine Sorge, der 45 Liter fassende Additiv-Tank reicht für mehrere Tage. Mit 11.650 kg Leergewicht (Herstellerausgabe ohne Klimaanlage, ohne Doppelverglasung) wiegt der Setra NF trotz schwergewichtiger Bluetec-Abgastechnik 500 kg weniger als sein Vorgänger. Vielfahrer werden auf den Kraftstoffverbrauch achten, die Setra-Techniker zeigen sich hier optimistisch. Für den Überlandverkehr scheint man in Ulm wohl gerüstet. Ob der Setra auch ein Fall für die Stadtlinie ist, wird nicht nur in Ulm entschieden. Es wird wohl auf die Konditionen ankommen.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

## Hartz IV oder Konjunktiv II

Natürlich hängt für einen Berufskraftfahrer oder einen Disponenten das berufliche Schicksal nicht unbedingt vom Beherrschen des Konjunktivs ab. Auf der anderen Seite jedoch hat der Leiter der Dudenredaktion, Dr. Matthias Wermke, Recht, wenn er sagt: „Korrekte Rechtschreibung wird als Bildungsnachweis und als wichtige Voraussetzung für beruflichen Erfolg betrachtet.“ Kurzum: Ein Unternehmen sollte sich einen Duden leisten, ich schlage sogar vor: mindestens zwei.

Der neue Duden ist am 22. Juli 2006 in den Handel gekommen. Das Standardwerk „Die deutsche Rechtschreibung“ ist mit 130.000 Stichwörtern umfangreicher denn je ausgefallen. Premiere haben die „Duden-Empfehlungen“: „Saxofon“ oder „Saxophon“? In allen Fällen, in denen die neue Rechtschreibung für ein Wort mehrere Schreibweisen zulässt, gibt der neue Duden eine Empfehlung – in gelb. Alle neue Schreibungen und Worttrennungen sind zur besseren Übersicht weiterhin rot hervorgehoben. Allein 3.000 Wörter – wie „Sudoku“ oder „Publikumsjoker“ wurden neu aufgenommen. Auch den „Billigflieger“ finden wir jetzt.

Mein Lieblings-Duden ist Band 9 der Reihe „Der Duden in zwölf Bänden“: „Richtiges und gutes Deutsch. Wörterbuch der sprachlichen Zweifelsfälle“.



Hier erfahren wir, ob der Bustourist nach Verlassen des Hochdeckers Rad fährt oder radfährt, um dann anschließend *das* oder *den* Gulasch zu essen. Sollte jemand aus der Dudenredaktion diese Zeilen lesen: Warum, bitte schön, betont man die „Thematik“ oder die „Automatik“ auf der dritten Silbe (also auf dem „ma“), die blöde Mathematik aber auf der letzten, auf dem „tik“? Und, lieber Busunternehmer: Fragen Sie doch mal die Jungs vom Duden, ob die wissen, was der Name der Reisebusmarke Setra bedeutet. Sehen Sie, die kochen doch auch nur mit Wasser.

**GER**