



Setra S 416 GT-HD/2

Weniger ist mehr

Ein 13 Meter langer Zweiachser von Setra? Für den Auftritt in der Nische musste der verlängerte Comfortclass-Typ ordentlich Federn lassen. Doch der GT-HD/2 ist mehr als ein Lückenfüller.

Mehr Plätze und mehr Komfort zu günstigen Konditionen verspricht der gewichtsoptimierte neue Bus. Und macht auch vor den laufenden Betriebskosten nicht Halt. Im 13-m-Hochdecker muss sonst stets eine dritte Achse ran, der GT-HD Strich Zwei – so heißt er – kommt nur mit zweien aus. Eigentlich ist er ja für 19-Tonnen-Märkte wie Frankreich konzipiert, wo er besonders wirtschaftlich mit bis zu 63 Fahrgästen unterwegs sein kann. Was dort gilt, spart auch hier bare Münze, meint Setra und bietet den langen Zweiachser mit 4-Sterne-Bestuhlung auch in Deutschland an. Zwei Achsen sparen Gewicht, Kraftstoff und in vielen europäischen Ländern auch teure Autobahn-Maut. Grundsätz-

lich sind wir bei dieser Informationslage erstmal skeptisch und fahren zur Waage. Man möchte es nicht glauben: Fahrfertig, mit vollem Tank plus Fahrer, zeigt das Display erstaunliche 13.580 kg, gemessen ist gemessen. Ein Topwert, der sogar das offizielle Leergewicht (13.900 kg) in den Fahrzeugpapieren schlägt und der auch vielen 12-m-Reisebussen zur Ehre reichen würde. Selbst der superleichte Bova Futura FHD 13 dürfte mit Euro-4-Motor heute nur unwesentlich leichter sein. 4.420 kg legale Nutzlast reichen für mehr als 90 kg pro Fahrgast, addiert man einen Reiseleiter dazu – eine Marke, die im Alltag meist ausreicht.

Auf 13 m Länge finden hier zu Lande 48 Fahrgäste Platz, die mit Viersterne-

Komfort verwöhnt werden. Der stattliche Setra zielt genau auf diese Nische, die bisher ausschließlich von den Niederländern trefflich bedient wurde. Dazu wird ein riesiger Kofferraum von echten 10,6 m³ gereicht, den der Setra seinem verlängerten Radstand verdankt. Für das Resultat musste die ohnehin nicht schwere Comfortclass weiter abgespeckt werden. Dennoch mussten die Techniker nicht besonders tief in die Trickkiste greifen. Etwa 100 kg steuern die polierten Alcoa-Aluräder bei, die dem Zweiachser vortrefflich stehen und so gar nicht nach Sparmobil aussehen. Schnell kommen weitere 100 kg bei den Sitzen dazu. Die Top-Sitze (so heißt der Typ) mit Nimbus-Polsterung laden nicht nur optisch zum



oben: Strich Zwei mit echten 10,6 m³ Kofferraum, einer mehr als im 13-m-Dreiechser.

links: Rechts eine Klappe mehr – die Proportionen stimmen auch mit langem Radstand.

rechts: Gute Raumökonomie, freundlich heller Innenraum mit schlichter Decke



Relaxen ein, sie bieten Seitenhalt und atmungsaktive Lederbezüge mit Mikrofasereinfassung. Gewicht und Kosten werden auch mit einfachen Klappstischen und fehlenden Armlehnen an den Außenseiten gespart. Bei den Kofferklappen empfiehlt Setra den oberen Anschlag mit einfachen Scharnieren – die aufwändige Kinematik der Parallelklappen kostet gut und gerne weitere 50 kg. Mit Blick auf die Reichweite des 18-Tonnners verzichtet der Hersteller auf kleinere Tanks – mit 490 l Kraftstoff und 59 l Adblue muss der Setra nur selten fernab der Betriebstankstelle nachfüllen.

Selbst der superleichte Bova Futura FHD 13 dürfte mit Euro-4-Motor nur unwesentlich leichter sein.

Der Fahrgast im GT-HD/2 merkt nichts von alledem – er reist mit allen Annehmlichkeiten, die ein Setra heute bieten kann. Das beginnt bei mustergültigen Einstiegen, die das Comfortclass-Fahrzeug seinen edlen Topclass-Brüdern voraus hat. Die konventionelle Klimaanlage auf dem Dach sorgt mit 32 kW Kühlleistung für frische Luft und einen kühlen

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Reihensechszylinder OM 457 LA, stehend im Heck, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, Euro 4 mit SCR-Abgasnachbehandlung. Hubraum 11.967 cm³, Nennleistung 315 kW/428 PS bei 1.900 U/min, max. Drehmoment 2.100 Nm bei 1.100 U/min. **Kupplung:** Einscheiben-Trockenkupplung MFZ 430 **Getriebe:** manuelles Sechsgang-Getriebe ZF GO 210, einfach untersetzte Hinterachse i=3,154

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektrisch geregelter Fahrwerksregulierung durch Wegsensoren; vorn Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, maximale Achslast 7,1 t, hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, maximale Achslast 11,5 t. **Bremsen:** elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), ABS und ASR integriert, ESP, vorn und hinten Scheibenbremsen mit Belagverschleißharmonisierung, Dauerbremse Voith-Retarder VR 115E, optional Abstandsregeltempomat. **Lenkung:** ZF-Kugelmutterlenkung Servocom 8098.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	13.020/2.550/3.620 mm
Radstand	6.900 mm
Überhang v/h	2.820/3.300 mm
Wendekreis	23.160 mm
Kofferraumvolumen	10,6 m ³
Leergewicht/zGG	13.580 kg/18.000
Sitzplätze	48+1+1



Bestbesetzung im Heck: antrittsstarker Sechszylinder OM 457 LA mit 428 PS und 2.100 Nm

Kopf, geheizt wird wie in allen Setras über Seitenwand-Konvektoren und Dachkanäle. Natürlich darf in einem deutschen Reisebus auch die Bordküche mit 40-Tassen-Kaffeemaschine, Wurstkocher



Das Cockpit für den Setra-Piloten mit viel Platz hinter dem Volant.



Endlich ohne Schwanenhals – das Mikro sitzt jetzt am Fahrersitz.



Gute Sicht auf den Klappmonitor – mäßige Sicht durch den kleinen Innenspiegel

und 5-l-Boiler nicht fehlen. Infotainment mit zwei 15-Zoll-Flachbildschirmen, von Blaupunkt die unentbehrliche Audio-/Videoanlage Coach Professional Line samt DVD-Player – für die Fahrgäste wird das volle Programm geboten. Die Straße und der Alltag bleiben außerhalb, sobald sich die Türen des GT-HD/2 hinter den Passagieren schließen. Der Strich Zwei geht mit seinen Mitreisenden so pfleglich wie nur wenige in seiner Klasse um. Schlaglöcher oder harte Querfugen steckt das Fahrwerk weg, ohne sie an die Insassen weiter zu reichen. Leise ist der Neue wie alle Setras, selbst bei voller Beschleunigung

erhebt der Diesel im Heck nur dezent seine Stimme – die gemessenen 70 dB(A) sprechen für ein gehöriges Geräuschdämpfungspaket. Wer so leise ist, bekommt plötzlich Probleme mit ungewünschten Nebengeräuschen: mal schnarrt der Monitor in der Mitte, mal schwingt die lange linke Dachablage mit Vibrationsgeräuschen. Die Testbegleiter schwören Abhilfe in der Serie, unser Testkandidat ist schließlich der erste seines Typs.

Die Perle im Heck. Der erstarkte Reihensechszylinder, seit der Euro-4-Ein-



Sparmobil oder Flaggschiff? Der Strich-Zwei von Setra macht auch vor renommierten Adressen eine gute Figur.

führung im Setra Heck, ist von kerniger Natur. Kein Wunder: Aus 12 l Hubraum holt der überarbeitete OM 457 LA mit hohen Verbrennungsdrücken im Bedarfsfall 428 PS und stämmige 2.100 Nm Drehmoment und macht dem soft aufgeladenen V8-Diesel mächtig Konkurrenz. Die stärkste Ausgabe des Universalmotors von Mercedes, der in beinahe allen Evobus-Produkten seinen Dienst versieht, zählt zu den besonders souveränen Motoren der Branche. Mehr Pferdestärken? Braucht es nicht, was zählt, ist das verfügbare Drehmoment. Der Sechszylinder überrascht mit raschem Gaswechsel – der Fahrer merkt es bei der spontanen Gasannahme.

Höhere Drehzahlen braucht er nur selten, auch wenn er drehen kann – etwa 1.000 Umdrehungen garantieren mehr als 2.000 Nm, bei 1.400 Umdrehungen kann der Fahrer bereits 408 PS abrufen. Da macht auch das Sechsgang-Getriebe GO 210 eine gute Figur, wenngleich es wie immer mit etwas Nachdruck behan-

delt werden möchte. Dass der GT-HD/2 stets einen Schluck Kraftstoff weniger als seine dreiachsigen Konzernkollegen konsumiert, halten wir jede Wette – auch wenn erst ein richtiger Test die Frage klären kann. Der Strich Zwei-Zweiachser ist ein Fahrzeugkonzept, das in die Zeit knapper Ressourcen passt.

Am Strich-Zwei-Volant. Keine Sorge, der Fahrer wird den allseits geliebten Achtzylinder nicht vermissen. Er sitzt an gewohnt guter Position und genießt die großzügigen Platzverhältnisse der Comfortclass. Seine Tasche findet selbst dann bequem hinter dem Sitz Platz, wenn er seinen Stuhl ganz nach hinten rückt. Der stammt von Grammer und muss ohne verstellbare Schulterstütze auskommen. Dafür trägt er jetzt das Mikro an der Kopfstütze, Setra sagt dem Schwanenhals ade. Einzig das dünne Kunststofflenkrad macht uns stutzig, sonst werden Setra-Testwagen mit geschmeidigen Ledervolants pilotiert. Darf der im-



Breiter Einstieg in der Mitte – sauber verarbeitete Einbauten.

links: Attraktive Top-Sitze mit gutem Sitzkomfort, atmungsaktive Leder-Mikrofaser-Bezüge

merhin 3,62 m hohe Zweiachser rollen, ist er in seinem Element. Dann überzeugt der lange Strich Zwei auf der Autobahn mit stoischer Ruhe – der beinahe 7 m lange Radstand garantiert einen Geradeauslauf, wie er sonst nur im 15-m-Segment zu finden ist. Klar, ein wenig Umsicht ist in engen Kreisverkehren schon angebracht.

Hier ist einfach ein wenig mehr Lenkarbeit gefragt, schon gerät man mit der Hinterachse nicht mehr den Randstein. Mit etwas mehr als 23 m Wendekreis packt der Profi am Steuer so gut wie alle Kurven. Wobei der GT-HD/2 gewohnt präzise einlenkt und auch schnelle Wechselkurven mit Bravour nimmt. Sonderpunkte verdient er auf welligen Fahrbahnen, wo der Hochdecker dank langem Radstand so ruhig wie nur wenige rollt.

An Sicherheit wird nicht gespart. Wenn wir über Sicherheit reden, lehnen sich die Setra-Testbegleiter entspannt zurück. Sie

haben ihre Hausaufgaben erledigt, der Strich Zwei zählt zu den Sichersten in der Branche. Jeder Setra-Reisebus rollt mit moderner EBS-Bremsanlage und hochwirksamen Scheibenbremsen zum Kunden. Ein Bremsassistent, der jede Vollbremsung schon im Ansatz erkennt, steuert sofort vollen Bremsdruck an die Bremszylinder und spart so wertvolle Bremszeit. ESP gibt es serienmäßig und das ist auch gut so – wer den Schleuder- und Kippschutz einmal gebraucht hat, weiß um seinen Wert. Mit dem aufpreispflichtigen Abstandsregeltempomaten (ART) wird Tempomat-Fahren endlich sicher – wer hier spart, spart an der verkehrten Stelle. Wobei die Hersteller mahnen: der Abstandsradar darf nicht für Blindflüge im Nebel missbraucht werden. Für schlechte Sicht empfiehlt Setra maßvolle Geschwindigkeit und lichtstarke Lithronic-Scheinwerfer, die anderswo die Bezeichnung Xenon-Licht tragen. Zum Safety Coach fehlt nur der Spurassi-

stent, der den Fahrer bei unabsichtlichen Spurwechseln warnt – wer lange Nachtfahrten unternimmt, sollte sich und den Fahrgästen dieses Sicherheitsplus gönnen.

Wer seinen Kunden unterwegs mehr Komfort bieten möchte, musste bislang für einen Dreiaxser tief in die Tasche greifen oder Bova fahren. Die Alternative kommt von Setra und wartet mit einem attraktiven Preis-Leistungsverhältnis auf. Der Alleskönner Strich Zwei ist ein Baukastenprodukt, das es in sich hat: Er bietet maßgenau Komfort für 48 Fahrgäste und spart dort, wo es künftig weh tut – beim Kraftstoff. Faire 305.000 Euro verlangt Setra für den verlängerten Zweiachser fällig, etwa 10.000 Euro spart der Kunde, verzichtet er auf die dritte Achse.

WOLFGANG TSCHAKERT



Alle Tests, alle Fahrberichte
www.busfahrt.com