

Wer beim Kauf eines Reisebusses auf die Marke Setra setzt, hat stets die Wahl zwischen Mittelklasse und Premiumsegment: Comfort- oder TopClass. Die jeweilige Entscheidung kann bei den Investitionskosten schnell eine Differenz von mehreren 10 000 € ausmachen. Schließlich gibt es neben dem markanten Design durch den schicken Silberstreifen an den Flanken ja auch praxisrelevante Argumente pro TopClass. Dazu zählen bestimmte Ausstattungsdetails wie die TopAir-Klimatisierung als Alleinstellungsmerkmal und bedeutend mehr Kofferraumvolumen bei den Superhochdeckern (HDH). Zudem gibt es den Doppeldecker als Krönung der Baureihe. Dagegen ist die ComfortClass auf Hochdecker ausgerichtet und damit sogar in der 15-m-Klasse präsent, die beispielsweise im Fernlinienverkehr eine interessante Variante darstellen kann. Darüber hinaus gibt es das 13-m-Maß direkt doppelt: Als Drei- und Zweiachser. Die Idee eines längeren Zweiachsers war zuvor erfolgreich durch VDL mit der Baureihe Futura umgesetzt worden. Der niederländische Hersteller hatte nämlich schon lange auf Leichtbauweise gesetzt und kam auch mit einem Meter über der Standardlänge auf ein akzeptables Leergewicht. Doch auch bei Setra – im Verbund mit der Konzernschwester Mercedes-Benz – wurde der Fokus stärker darauf ausgerichtet, durch Konstruktion und neue Materialien Gewicht einzusparen. Was übrigens zunehmend an Bedeutung gewinnt, da jede neue Euro-Norm auch mehr Gewicht durch das erweiterte Abgas- und Kühlsystem mit sich bringt. Setras Baureihe GT-HD hatte mit der Produkterneuerung



Setra 416 GT-HD/2

Der „Golf“ unter den Bussen

2009 eine weitere Diät absolviert, unter anderem durch Verwendung leichterer Achskomponenten und Klappen. Dies kam besonders den Zweiachsern zugute, speziell der 13-m-Variante. Dennoch kann man die möglichen 55 Sitzplätze in 3-Sterne-

18-t-Limit: Das Plus an Länge lässt sich in mehr Komfort umsetzen

Ausstattung für die meisten Länder ausklammern; diese Bestuhlung ist für Frankreich oder Großbritannien vorgesehen, wo das zulässige Gesamtgewicht 19 t beträgt. Daher bietet es sich an, in Ländern mit 18-t-Limit aus der Not eine Tugend zu

machen. So lässt sich das Plus an Länge hervorragend in mehr Komfort umsetzen. Wie bei unserem Testbus, der mit HeckEinstieg und 42 Voyage-Plus-Sitzen ausgerüstet war. Durch den Verzicht auf die Mitteltür ergibt sich fast von selbst ein Layout mit überflurig eingerichteter Bordküche nebst WC im Heck. Vorteil: Reisende und Service müssen



Die Baureihe GT-HD repräsentiert quasi den Kompakten unter den Reisebussen aus Neu-Ulm: In vielen Ausführungen verfügbar, passt er von seiner Wirkung her immer und lässt sich auch prima weiter verkaufen. Eine interessante Variante stellt die 13-m-Version mit nur zwei Achsen dar, die wir einem Praxistest unterzogen haben.

während der Fahrt keine Stufen steigen, die Arbeit in der gut ausgestatteten Küche ist angenehmer. Zudem steht zwischen den Achsen ein riesiger Kofferraum von 11,8 m³ zur Verfügung.

Das Leergewicht unseres Testbusses, vollgetankt und inklusive Fahrer, lag laut Wiegeschein bei 13,7 t. Unseren Vorgaben entsprechend,

war das Fahrzeug derart ausgelastet worden, dass wir mit 17,7 t zur Verbrauchsmessung starten konnten.

Dies deckt sich mit der Regel, wonach pro Sitzplatz 71 kg zuzüglich 100 kg je m³ Kofferraum zu berücksichtigen sind.

Der Motor erfüllt die EEV-Emissionsvorgaben durch SCR-Abgasnachbehandlung

Als Antrieb hatten wir den 428 PS starken Reihensechszylinder OM 457 LA (12 l) an Bord. Ein EEV-Motor, der die Emissionsvorgaben in Kombination aus SCR-Abgasnachbehandlung (AdBlue) und innermotorischen Maßnahmen erreicht –

◀ **Macht was her: Setras GT-HD/2, hier als Final Edition. Der 13 m lange Zweiachser bietet Ausbaumöglichkeiten**

mit Optimierungen an Einspritzdüse, Druckrohrstutzen und Zuleitung. Kombiniert war das Triebwerk mit dem automatisierten 8-Gang-Getriebe GO 240-0 PowerShift. Die Achsübersetzung betrug $i = 3,909$.

Wie stets, standen mit Startpunkt Tankstelle Brohltal-West zwei unterschiedliche Routen auf dem Programm: Autobahn A 61 / A 48 in Richtung Trier, über Land die Bundesstraßen B 412 / B 258 in der Region Nürburgring. Bei guten Wetterbedingungen erzielten wir bei einem Durchschnittstempo von 91 km/h auf der Autobahn einen äußerst günstigen Schnitt von nur 22,6 l.

Doch auch auf der direkt im Anschluss absolvierten Überlandstrecke zeigte sich unser Setra sparsam: Bei durchschnittlich 68 km/h ergab sich ein Verbrauch von durchschnittlich 28,5 l. Insgesamt betrug die Messstrecke 207 km mit einem Autobahnanteil von 60 %.

Der Durchschnittsverbrauch aus Autobahn und Überlandroute lag bei 25 l. Ergänzend sei hinzugefügt, dass wir die Automatikfunktion konsequent genutzt hatten, also nicht über den Bedienhebel in die Schaltfolge eingegriffen haben, was ja alle derartige Getriebe bei weiterhin automatischer Kupplung zulassen. Dieses Ergebnis belegt jedenfalls, dass mit steigenden Abgasstufen nicht immer automatisch ein Mehrverbrauch verknüpft ist. Zwar wird der eigentliche Energieaufwand für das jeweilige Verfahren immer größer, doch gleichzeitig fangen unzählige Detaillösungen diesen Nachteil wieder auf, beispielsweise durch

Fotos: Cöigler, Setra



▲ Der lange Radstand verlangt zwar besondere Beachtung hinsichtlich Ausschwenkmaß und Wendigkeit, was jedoch nicht grundsätzlich bedeutet, dass dem Setra enge Tore versperrt sind

hohe Drehmomente bereits bei niedrigen Drehzahlen. Seine Wirtschaftlichkeit hatte unser Testbus hinreichend unter Beweis gestellt. Doch welche Eindrücke hinterließen Bedienung und Fahrkomfort? Das Plus an Länge des 13,02 m langen Setra gegenüber dem 12,20 m langen Zweiachser ergibt sich allein durch den Radstand, der hier 6900 statt 6080 mm

misst. Folglich sind die Überhänge identisch, jedoch nicht

das Ausschwenkmaß und der Wendekreis, der beim 416 GT-HD/2 mit 23,16 m exakt 2,09 m größer ist als beim 415 GT-HD. Somit ist klar, dass das Ausschwenken des Hecks bei unserer Testfahrt besondere Beachtung fand. Dies galt vor allem an belebten Kreuzungen, besonders wenn beim Abbiegen auch noch eine Parallelspur vorhanden war. Die Setra-typisch sehr guten Spiegelsysteme sind hier sehr hilfreich. Im Gegensatz dazu bietet ein langer Radstand stets Vorteile hinsichtlich

Durch den langen Radstand vergrößert sich der Wendekreis um 2 m

Geradeauslauf und Laufruhe. Erfreulich, dass sich unser Testbus in jeder Hinsicht ruhig verhielt, also auch keine auffallenden Windgeräusche oder Knistern in Kunststoffteilen auftraten. Dies hatten wir bei einem ersten Test vor zwei Jahren mit einem gleichen Wagentyp ganz anders erlebt. Offenbar haben sich die Verbesserungen an der aktuellen Baureihe,

zu der auch bündig verklebte Scheiben gehören, in jeder

Hinsicht positiv ausgewirkt. Entsprechend fielen auch die Schallpegelmessungen bei Tempo 100 auf der Autobahn aus: vorne 62, mittig 58 und hinten 62 dBA. Die Werte entsprachen unserem subjektiven Eindruck.

Der Fahrerarbeitsplatz der Baureihe GT-HD bietet gute Platzverhältnisse und Funktionalität. Die Anzeigen der Armaturen und des farbigen Informationsdisplays lassen sich deutlich ablesen, Hebel und Schalter sind funktionsgerecht angeordnet. Rechterhand sitzen Radio, Disc- und DVD-Player sowie die elektronische Klimasteuerung, daneben die Funktionsschalter für Türsteuerung und Haltestellenbremse. Ganz rechts der Monitor für



▲ Voyage-Plus-Sitze mit verbesserter Verstellung der Sitzlehnen. Insgesamt handelt es sich im Testbus um eine komfortable Ausstattung mit ausgefallener Farbgebung

Navi und Rückfahrkamera. Unterhalb des kompakten Knauts für die PowerShift-Schaltung ist der digitale Fahrtenschreiber integriert, noch darunter drei weitere Schalter sowie ein 24-Volt-Anschluss einschließlich Zigarettenanzünder – wer

im Cockpit unbedingt rauchen will, kann sich auch bücken! Linkseitig vom Lenkrad sind der Licht-Drehkranz sowie weitere Funktionsschaltern für Innenraumbeleuchtung, Assistenzsysteme und Gepäckklappen funktionell angeordnet. Unterhalb des Fahrerfensters befinden sich Ablagen und Flaschenfach, darunter der etwas tief sitzende

Hebel für die Feststellbremse. Die gute Rundumsicht wird ergänzt durch die Kontrollfunktion der Videokamera über dem Heckeinstieg.

In Ordnung geht auch der Arbeitsplatz des Reiseleiters mit ausreichender

Das Cockpit überzeugt in Sachen Ergonomie

Beinfreiheit und Ablagen. Auch dieser Setra überzeugte durch seine ausgewogene Fahrwerksabstimmung. Schlechte Wegstrecken wurden gut weggesteckt, Querrillen schlugen nur gedämpft nach innen durch, ebenso lag das einfach zu bedienende Multifunktionslenkrad stets ruhig in der Hand. Das Zusammenspiel zwischen PowerShift-Schaltung und Motor, bereits



▲ Der Fahrerarbeitsplatz im Setra 416 GT-HD/2 überzeugt mit guten Platzverhältnissen und übersichtlicher Anordnung von Schaltern und Anzeigen. Rechts an der Scheibe die Messinstrumente für Spurassistent und Licht-/Regensensor

Mehr Bilder von unserem Test finden Sie im Internet unter www.busmagazin.de/bildergalerien.html



▲ Den Integro der Konzernschwester Mercedes-Benz (r.) lässt der GT-HD/2 gerne vorbeiziehen. Der attraktive Reisebus lässt sich vom hektischen Stadtverkehr nicht beeindrucken...

mehrfach mit guten Eindrücken getestet, überzeugte auch hier: Die Schaltelektronik leistete sich während unserer Testfahrt nicht einen Ausrutscher. Jederzeit genug Power stellte die 428 PS starke 12-l-Maschine zur Verfügung, so auch an den kräftigen Steigungen in der Umgebung des Nürburgrings. Der guten Beschleunigung entspricht auch das sanft ansprechende Bremssystem,

hier neben den serienmäßigen Funktionen

wie Elektronisches Bremssystem (EBS) und Bremsassistent noch ergänzt um Notbremsassistent (ABA), Abstandsregeltempomat, Spurassistent und Dauerbremslimiter. Hervorzuheben ist zudem, dass alle GT-HD-Varianten genau wie die TopClass mit einem Front Collision Guard (FCG) ausgerüstet sind. Der FCG

besteht aus in die Front integrierten Metallelementen, die Aufprallenergie absorbieren können und darüber hinaus dem Unfallgegner einen wirksamen Unterfahrerschutz bieten. Der eigentliche Clou dieses Sicherheitspakets ist, dass sich bei einem Aufprall der gesamte Fahrerarbeitsplatz um einige Zentimeter nach hinten aus der Gefahrenzone schieben lässt.

Crashversuche haben die Wirksamkeit dieser Funktion

überzeugend belegt. Das Fazit: Die Baureihe GT-HD lässt sich vielseitig ausstatten – u. a. als Doppelverdiener mit Zahlkasse – und bewegt sich zweifelsohne in der guten Mittelklasse. Der hier getestete GT-HD/2 stellt durch sein Konzept als langer Zweiachser mit HeckEinstieg eine in Deutschland eher selten



▲ Die offenen Klappen zeigen einen Vorteil des GT-HD/2: Fürs Gepäck stehen beeindruckende 11,8 m³ Kofferraum zur Verfügung

Setra 416 GT-HD/2 Technische Daten

Motor und Getriebe

Mercedes Benz OM 457 LA, stehend eingebauter Reihensechszylinder, Turbolader, PLD-Einspritzung (Pumpe-Leitung-Düse), Wasserkühlung, Euro 5/EEV, SCR-Technik (AdBlue)
Hubraum: 11 967 cm³
Nennleistung: 315/428 kW/PS
Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 1 100 min⁻¹
Automatisiertes 8-Gang-Schaltgetriebe G 240-8 PowerShift mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen = 6,57– 0,63, Achsübersetzung i = 3,909

Fahrwerk

Vorderachse: ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung mit doppelten Dreieckslenkern
Hinterachse: Starrachse MB HO 6, gewichts- und geräuschoptimiert, einfach untersetzt
Federung: Luftdruckanlage, v/h 2/4 Luftbälge, v/h 2/4 Stoßdämpfer
Bereifung: 295/80 R 22,5 auf Leichtmetallfelgen

Bremsanlage

Zweikreis-Druckluftbremssystem (Knorr), Scheiben an allen Rädern, automatische Nachstellung, Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregelung (ASR), elektronisches Bremssystem (EBS), elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Bremsassistent (BA), Abstandsregeltempomat ART und Active Brake Assist ABA (Option), Dauerbremslimiter (DBL), Motorbremse, Retarder Voith VR115 E – der Betriebsbremse vorgeschaltet (deaktivierbar)

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 13 020/2 550/3 620 mm
Stehhöhe Mittelgang: 2 010
Achslasten VA/AA: 7 100/11 500
Radstand: 6 900 mm
Überhang v/h: 2 820/3 300 mm
Radeinschlag: 58°
Böschungswinkel v/h: 7,65/8,3 Grad
Wendekreis: 23 160 mm
Leergewicht Testbus: 13,7 t
Testgewicht: 17,7 t
Zul. Gesamtgewicht: 18 t
Kofferraum: 11,8 m³
Tankvolumen: 370 l Diesel + 59 l AdBlue
Sitzplätze: 42 (4*) +1+1

Preis

315 000 €

vertretene Variante dar. Umfangreich ausgestattet, bekommt der Busreisende viel Platz und Komfort geboten. Darüber hinaus sind die flachen Stufen im vorderen Einstieg vorteilhaft für ältere Mitreisende. Fehlt es dann doch noch an Kapazität, wäre eher der Dreiachser mit seinen Gewichtsreserven die richtige Lösung – der durch die mitlenkende dritte Achse zudem wendiger ist. Allerdings müssten dann höhere Mautgebühren und Kraftstoffkosten einkalkuliert

werden. Der HeckEinstieg wie in unserem Testbus ist für alle GT-HD-Varianten mit langem hinterem Überhang (3 300 mm) Option. Dies umfasst die beiden Zweiachser und die 15-m-Variante GT-HD 419.

Jürgen Görgler ■

