

Unser Testwagen ist mit nur 48 Luxussitzen ein ganz besonders komfortabler Reisewagen, der zudem die Sonderausstattung der Jubiläumsedition anlässlich 60 Jahre Setra mit an Bord hatte: u. a. mit „K“-Logos und dem legendären Blumenwäschen im Cockpit sowie „versetzten Sitze“.

Der Unterschied zur üblichen Sitzanordnung besteht darin, dass die gangseitigen Plätze parallel um sechs Zentimeter versetzt montiert worden sind. Dies verhindert tatsächlich, dass Ellenbogen direkt aufeinander stoßen – besonders, wenn etwas füllige Personen beisammen sitzen. Darüber hinaus ist die Voyage Plus-Bestuhlung in jeder Hinsicht bequem. Der Kontrast der Bezüge mit hellen und dunklen Flächen rundet das Sitzdesign gelungen ab, während die ledernen Kopfteile den hochwertigen Eindruck unterstreichen. Für Multimedia im Bus stehen drei 19-Zoll-Flachbildschirme und ein Soundsystem mit vier Subwoofern. Darüber hinaus hat der Superhochdecker W-LAN an Bord, was zumindest von jüngeren Reisenden oder

Setra S 416 HDH

Komfortabel und sicher unterwegs

Es gibt wohl keinen Setra, der besser auf der Straße liegt als der 13,2 m lange S 416 HDH der Baureihe TopClass 400 – und gleichzeitig so wendig ist wie ein Zweiachser. Wir fahren den komfortablen Reisebus, der auch durch günstige Verbrauchswerten überzeugte.

Geschäftsleuten zunehmend gefragt wird. Doch über den eigenen Laptop hinaus kann der Blick auch nach oben schweifen, getönte Glasfelder über dem Mittelgang erlauben nämlich ungewöhnliche Aussichten auf Gipfel, Kirchtürme oder auch Wolkenkratzer. Nicht ganz so hoch nach oben wie bei den Passagieren sollte der Blick des Fahrers wandern, der vom drehbaren Sitz aus den Komfort

seines Setra ganz anders empfindet: Übersichtliche Armaturen, griffgünstige Instrumente einschließlich Multifunktionslenkrad und beste Rundumsicht. Das mit

Der S 416 HDH verfügt serienmäßig über ein beachtliches Sicherheitspaket

Einführung der Baureihe 300 vorgestellte Spiegelsystem wurde zwar im Detail noch verbessert, stellt jedoch nach wie vor die optimale Lösung dar – wenn man nicht eben jeden Tag durch enge Gassen kreuzen muss, wo es für die heraus-

ragenden Spiegelarme zwangsläufig eng werden kann.

Irgendwann übernehmen deren Job vermutlich kompakte Kamerasysteme, wie es im Heck schon gängig ist. In diese Richtung geht bereits der Spurassistent, dessen Videoauge unübersehbar rechts über der Konsole am Frontfenster klebt. Den Abstand zur Seitenlinie unter Kontrolle, aktiviert er den „Popometer“ – eine Vibrationswarnung im Sitz –, falls der Bus von der Spur abzukommen droht. Dies geschieht allerdings erst ab 70 km/h, um unnötige Reaktionen beispielsweise auf engen Baustellenpassagen zu vermeiden.

Ebenfalls mit an Bord ist der radargesteuerte Abstandsregeltempomat, eine komfortable Hilfe, die durch angepasstes Bremsensystem vorgegebene Mindestabstände einhält. Zur Serienausstattung aller TopClass-Busse gehören Active Brake Assist (ABA) und Front Collision Guard (FCG). ABA leitet notfalls Vollbremsungen ein, wenn eine Kollision droht



▲ Im Test: der Setra-Superhochdecker S 416 HDH als Jubiläumsedition



▲ Das komfortabel ausgestattete Cockpit im S 416 HDH. An der Frontscheibe kleben Regensensor und die Videokamera für den Spurassistenten

Der Fahrgastraum wirkt hochwertig und komfortabel. Drei Monitore gewährleisten gute Videobilder auf allen Plätzen, über die Cockpitkamera auch Kontakt zum Fahrer ►

und der Fahrer auf Warnmeldungen nicht reagiert. Dies funktioniert im Bus noch nicht bei stehenden Hindernissen, wird allerdings mit ABA 2 in absehbarer Zeit folgen.

Der FCG schützt nicht nur durch Crashelemente; vielmehr lässt sich bei einer Kollision der gesamte Fahrerarbeitsplatz um einige Zentimeter nach hinten schieben und baut damit gezielt Aufprallenergie ab. ESP reagiert immer ausgefeilter und ist ein außerordentlich wichtiges Assistenzsystem, das durch gezieltes Bremsen einzelner Räder Schleudersituationen verhindern kann. Ebenfalls zur Serienausstattung gehört die Brandmeldeanlage mit Detektoren im Motor- und Kofferraum. Insgesamt ein beachtliches Sicherheitspaket, das der Betreiber mit passender Ansprache durchaus in seine Werbung positiv mit einbauen kann.

Unser Setra besitzt ein ausgewogenes Busfahrwerk, kann Kurven flott nehmen, und reagiert auf schlechte Wegstrecken mit bestmöglichem Komfort.

Die Kombination aus dem 455 PS starken Reihensechszylinder OM 457 LA und dem automatisierten 8-Gang-Schaltgetriebe PowerShift ist für den 24-Tonner ausgezeichnet. Wie mag sich das im Verbrauch auswirken? Mit Setra abgesprochen war eine praxisgerechte Auslastung entsprechend der Kapazität. Somit hatten wir 48 stumme Begleiter an Bord, sitzgerecht geformte Wasser-

behälter, sorgfältig angegurtert. Dies ergab vollgetankt inklusive Fahrer 21,2 t testgewicht. Die wegen Baustellen diesmal nur 207 km lange Autobahnstrecke von Brohltal West (A 61) aus bis zur Abfahrt Eltztal (A 48) und zurück absolvierten wir mit Ø 26,9 l bei Ø 95 km/h. Die Teilmessung „leichte Autobahn“ bei exakt Tempo 100 ergab Ø 23 l. Über Land hinauf zum Nürburgring (57 km) fuhren wir mit Ø 31,9 l bei Ø 66 km/h. Für die gesamte Strecke kamen wir auf einem Schnitt von 28,0 l Diesel bei 87 km/h (77 % Autobahnanteil), ein sehr gutes Ergebnis. Der Verbrauch des Additivs AdBlue liegt bei 4 bis 5 % in Bezug zum Diesel, wie uns immer wieder bestätigt wird; nachmessen konnten wir dies wegen der geringen Menge nicht.

Zu erwähnen ist, dass die Schaltstufen 7 und 8 im PowerShift-Getriebe als Overdrive ausgelegt sind. Somit läuft der Setra bei Tempo 100 im 8. Gang mit nur 1 297 Touren. Niedrige

Drehzahlen bei gleichzeitig hohem Drehmoment wirken sich günstig auf den Verbrauch aus, wie hier im Test bestätigt – gleichzeitig aber auch günstig auf die Fahrgeräusche. Unsere Messwerte bei 100 km/h unterstreichen den subjektiven Eindruck: 62 dbA im Cockpit und 58 bis 62 dbA im Fahrgastraum. Die Wendigkeit des Setras ergibt sich durch den vorderen Radeinschlag von 58 °



Fotos: Görgler

und die aktiv mitlenkende dritte Achse. Rangieren ist problemlos, zumal die Rückfahrkamera assistiert und sich bei Bedarf auch noch die Spiegelarme elektrisch einklappen lassen. Wenn auch bei 13,2 m Länge nicht so gravierend, sollte das Ausschwenken des hinteren Überhangs stets beachtet werden.

Zu guter Letzt: Verarbeitung, Wartungsfreundlichkeit und Komfort des Testbusses entsprechen in jeder Hinsicht der Marke Setra. Hervorzuheben ist zudem der große Kofferraum, der trotz WC immer noch 11,4 m³ misst.

Mit an Bord ist aber auch jede Menge Hightech, die ein Optimum an aktiver und passiver Sicherheit gewährleistet. Insofern relativiert sich der hohe Listenpreis von satten 430 000 €, wobei die Jubiläumsausstattung und etliches an optionalem Zubehör mitgerechnet sind. Mit ein wenig Glück ist diese Sonderedition noch zu haben – womöglich die letzte vor der Einführung der neuen TopClass 500, die vermutlich zur IAA Nutzfahrzeuge 2012 in Euro-6-Ausstattung ihre Premiere haben wird.

Jürgen Görgler ■

Setra S 416 HDH Technische Daten

Motor und Getriebe

MB Reihensechszylinder OM 457 LA (12 l), Euro 5, SCR-Technik, 335/455 kW/PS bei 2 000 min⁻¹, max. Drehmoment: 2 200 Nm bei 1 100 min⁻¹

Getriebe: 8-Gang-Automatik GO 240-8 PowerShift

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, Antriebsachse: MB HO6-Achse, starr, Nachlaufachse: ZF RL 75 EC, aktiv gelenkt, elektronische Steuerung, Achsübersetzung: i= 3,91, Achslasten VA/AA/NA: 7,1/11,5/5,4 t
Lenkung: ZF-Kugelmutterlenkung Typ 8098 Servocom mit variabler Übersetzung, Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch gesteuerte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit Belagausgleich, Scheiben rundum, Voith-Retarder VR 115 E, ABS, ASR, ESP, DBL, ART, ABA und SPA

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 13 190/2 550/3 860 mm
Stehhöhe (Mittelgang): 2 100 mm
Antritt 1. Stufe Einstieg 1/2: 350/325 mm
Radstände VA-AA, AA-NA: 6 250/1 350 mm
Überhang v/h: 2 820/2 770 mm
Radeinschlag VA/Wendekreis: maximal 58°/21,3 m
Zul. GG 24 t, Leergewicht: 16,6 t, Testgewicht: 21,3 t
Gepäckraum: 11,4 m³ (inkl. WC)
Kraftstofftank/AdBlue: 564/62 l
Sitzplätze (4 Sterne): 48+1+1

Preis

430 000 €