



Als letzter Vertreter der Setra Comfort-Class 400 wurde kürzlich ein S 415 GT ausgeliefert, stolzer Empfänger war das mittelständische Privatunternehmen Teinachtal-Reisen (Maier) aus Neubulach im Kreis Calw. In der rund zehnjährigen Produktionszeit wurden gut 6.550 Exemplare der Comfort-Class 400 gebaut. Den mit Abstand größten Anteil daran hält mit gut 2.600 Einheiten oder knapp 40% der S 415 GT-HD. Insgesamt umfasste die Baureihe sieben Varianten, zwei Hochbodenmodelle und fünf Hochdecker, davon drei auf drei Achsen. In der Comfort-Class 500 gibt es zurzeit nur drei Modelle.

> Fotos: Daimler, Kirsten Krämer

THEMA MIT VARIATIONEN

WEITERE MODELLVARIANTEN BEI SETRA

Die stückzahlträchtigen Grundmodelle der Setra Comfort-Class 500 sind mittlerweile voll in Produktion, nun können sich die Daimler-Reisebuskonstrukteure auch den Sonderversionen widmen. Parallel dazu wird die Multi-Class 400 mit zusätzlichen Varianten aufgewertet.

Mit einem erweiterten und in manchen Details veränderten Marktanforderungen angepassten Produktportfolio wird die Marke Setra in jüngster Zeit deutlich gestärkt. Die Evobus-Vertriebsverantwortlichen mit Till Oberwörder an der Spitze haben offensichtlich erkannt, dass die Setra-Verkäufer nach wie vor über unersetzbare Kundenzugänge verfügen, diese will man jetzt mit einer Nachjustierung der Angebotspalette noch

besser nutzen. Ein ausgezeichnetes Beispiel dafür ist der UL Business (siehe OS 13-10), ein Budget-Setra aus der Türkei wäre vor wenigen Jahren noch absolut undenkbar gewesen. Damit wird der Markenkern ein Stück weit neu definiert: Setra ist nicht mehr ausschließlich ein Synonym für exklusive (und teure) Premiumprodukte, sondern daneben auch ein Begriff für privatkundengerechte Lösungen zum Geld verdienen.

Mit 500 voran

Zur Setra Show im vergangenen November wurde der erste Vertreter der Comfort-Class 500 mit 2+1-Bestuhlung und ebenem Fußboden vorgestellt. Dazu wird der Mittelgang auf das Niveau der Podeste angehoben, dem entsprechend reduziert sich die Stehhöhe um 15 cm auf 1,95 m. Außerdem muss man vom Fahrerplatz bei diesem Modell drei anstatt der sonst üblichen zwei Stufen



Nun ist die Setra Comfort-Class 500 auch mit ebenem Boden und 2+1-Bestuhlung lieferbar, hier ein S 515 HD.



Bei der Comfort-Class 500 mit ebenem Boden erwarten die Passagiere am Mitteleinstieg fünf hohe Stufen.



In der Ausführung mit ebenem Boden führen bei der Comfort-Class 500 drei Stufen vom Fahrerplatzniveau zum Innenraum.



Um den ebenen Boden darstellen zu können, wurde der Mittelgang um 150 mm auf das Niveau der Podeste angehoben. Nicht verändert hat man die Gepäckablage, eigentlich müsste sie über den Einzelsitzen schmaler sein.



Bei einer komfortablen 2+1-Bestuhlung gehören Mittelarmlehnen zwischen den Sitzen zum Standard.



Die Setra-Skibox ist in das aerodynamische Konzept der 500er Reisebusse eingebunden. Primär für Wintersportgeräte konzipiert, kann sie aber ganzjährig genutzt werden, um das Gepäckraumvolumen zu erhöhen. Die Skibox wird nach oben geöffnet und ist schwenkbar, sodass der Zugang zur Motorklappe mit wenigen Handgriffen freigegeben werden kann.

zum Passagierraum bewältigen. Auch der Mitteleinstieg wird wegen der größeren Fußbodenhöhe steiler.

Diese hochwertige Ausstattung bei einer Comfort-Class untermauert einmal mehr deren deutliche Aufwertung. Eigentlich fehlt ihr jetzt nur noch ein ähnlich opulentes Glasdach wie bei der Top-Class, dann könnte sie es mühelos mit jedem Premium-Konkurrenzprodukt aufnehmen.

Durch den Wind - das ist die neue Setra-Skibox für Reisebusse der Baureihe 500: Um unerwünschte Luftverwirbelungen im Heckbereich zu vermeiden, wurde der Grundkörper der Skibox anhand eines 1:5-Modells im Daimler-Windkanal zusammen mit den Fahrzeugkonturen gestaltet und so in das aerodynamische Gesamtkonzept eingebunden.

Die auf die jeweilige Fahrzeugfarbe angeglichene schwenkbare Box ist 750 mm lang, 2.375 mm breit und 2.220 mm hoch. Sie wiegt ohne Ablagesystem 180 kg, Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 500 kg. Ein flexibles System mit sechs verschiedenen Beladungsmöglichkeiten erlaubt den Einsatz nicht nur im Winter, sondern auch zu anderen Jahreszeiten zwecks schnöder Erhöhung des Gepäckraumvolumens; die Skibox bietet immerhin rund 3 m³ zusätzlich.

Top of Multi-Class

Während die Zunahme von Modifikationen und Zubehör bei der Comfort-Class 500 mehr oder minder erwartbar war, stellen die neuen Varianten bei der Multi-Class 400 eine Überraschung dar. Die H-Typen, die bislang ausschließlich mit gerader Front und Linienfahrerplatz lieferbar waren und so die Spitzenmodelle der Multi-Class 400 bildeten, gibt es seit



Bereits seit mehr als einem Jahr gibt es den S 415 H in einer Euro-6-Ausführung. Er wird vom stehenden Daimler-Reihensechszylinder OM 470 angetrieben, der aus 10,7 l Hubraum in der Grundauführung 265 kW (360 PS) holt. Bislang war die gerade Front ein unabdingbares Muss bei den H-Wagen.



Zur Setra-Show im vergangenen November überraschte die Ulmer Traditionsmarke nicht nur mit dem UL Business, sondern auch mit einer neuen Variante in der H-Baureihe: Sie ist jetzt optional auch mit der bislang den GT-Typen vorbehaltenen schrägen Front lieferbar, was dann auch einen Reisebus-Fahrerplatz zur Folge hat.



Das standardmäßig in den H-Wagen verbaute Armaturenbrett weist eine enge Verwandtschaft zu dem der UL-Fahrzeuge auf.

Kurzem auch mit GT-Attributen, also schräger Front und Reisebuscockpit. H- und GT-Wagen sind ohnehin konstruktiv gleich, die Unterschiede bestehen in den optischen Merkmalen.

Die H-Typen gibt es nur als Zweiaxser, im Angebot sind S 415 H mit 12,20 m Gesamtlänge bei einem Achsabstand von 6,08 m sowie der 13,04 m lange S 416 H (Radstand 6,92 m). Am Mitteleinstieg kann eine Toilette installiert werden. Die Fußbodenhöhe von 1.040 mm gestattet einerseits einen bequemen Zugang über flache Stufen, lässt andererseits aber auch ein akzeptables Kofferraumvolumen zu. Beim S 415 H sind es in der Grundausführung (schmale Mitteltür, keine Toilette) 6,7 m³. Die Mitteltür kann auf Wunsch doppeltbreit ausgeführt werden, dann lässt sich dort ein Lift einbauen - die einfachste und kostengünstigste Lösung für die Beförderung von Rollstuhlfahrern.

Zeitgleich mit der Erweiterung der H-Palette lief die Produktion der GT-Versionen der 400er Baureihe Ende 2013 aus, sie sollen Platz für ihre Nachfolger machen.

Weitere Zuwächse im Setra-Programm sind bereits auf die Spur gesetzt: Zur IAA im September kommt neben dem Low Entry (siehe OS 13-10) auch eine niedrigere Variante der Comfort-Class 500, quasi ein S 515 GT. Er soll das Kunststück fertigbringen, sich einerseits deutlich vom S 415 H mit schräger Front und Reisebuscockpit abzuheben, andererseits aber auch noch eine gewisse Distanz zu den HD-Modellen zu wahren. Das gilt für die Positionierung am Markt ebenso wie für den Preis. Und dann steht ja auch noch die Erneuerung des Clubbusses an, der Nachfolger des S 411 HD wird aus der Comfort-Class 500 kommen. Mittelfristig dürfte zudem die stilistische Angleichung des Doppeldeckers an die Baureihe 500 auf der Agenda stehen, ohne ihn allerdings von Grund auf neu zu konstruieren. Die Setra-Neuheiten-schau wird also noch geraume Zeit mit wohldosierten Häppchen weitergehen. << DH/KK



Gekoppelt an die Ausstattung mit schräger Front ist bei den H-Modellen ein Reisebuscockpit.



An die Stelle des liegenden Triebwerks bei den Vorgängermodellen tritt in der Euro-6-Ausführung der H-Wagen der stehend eingebaute Daimler OM 470. Mit diesem 10,7-Liter-Triebwerk hebt sich die H-Ausführung deutlich von den anderen Modellen der Comfort-Class 500 ab, die mit dem OM 936 mit 7,7 l Hubraum bestückt sind.