



Das doppelte Lottchen

Dieser Bus, der Setra UL Business, ist schon seit ein paar Tagen unterwegs. Er gehört nämlich zu den ersten Setra-Bussen, die zwar äußerlich ihrem Vorgänger ähneln, aber dennoch mit einem Euro 6-Antrieb ausgestattet wurden. Dazu kommt, dass dieser Bus dem Mercedes-Benz Intouro verdammt ähnlich ist.



Dieser Bus ist neu. Zumindest im Hause Setra. Denn wer sich das Fahrzeug genau betrachtet, sowohl innen als auch außen, und einmal auf die technischen Daten schaut, dem werden Ähnlichkeiten mit dem Mercedes-Benz Intouro nicht verborgen bleiben. Das ist kein Zufall, denn im Grunde handelt es sich um Zwillinge und wie es nun einmal bei Zwillingen der Fall ist, werden beide

im türkischen Hoshdere produziert. Mit dem UL Business erweitert Setra seine Produktpalette um drei Fahrzeuge, die die MultiClass 400 nach unten beziehungsweise in Richtung absolute Wirtschaftlichkeit abrunden sollen. Das ist auch nötig, denn die „normale“ MultiClass musste sich in der Vergangenheit viel zu oft Mitbewerbern aus dem eigenen Haus wie dem Intouro oder Konkurrenten aus halb Europa

wie beispielsweise dem Iveco Crossway geschlagen geben. Zudem haben das Segment der preiswerten Überlandbusse auch andere Hersteller für sich entdeckt, die entweder mit neuen Produkten kurz vor der Markteinführung stehen (MAN Intercity) oder aber gerade äußerst erfolgreich Schlagzeilen machen (VDL). Warum es bei einem Überlandbus weniger auf Emotionen als auf Wirtschaftlichkeit



Im Heckbereich ist zum normalen UL so gut wie kein Unterschied festzustellen. Das linke Gitter ist ausschließlich aus optischen Gründen verbaut

ankommt, ist kein Geheimnis, deswegen auch der folgerichtige Schritt von Setra.

Und so stehen mittlerweile immerhin zehn Typen der MultiClass den Busunternehmern zur Verfügung. Die einen eignen sich perfekt als Doppelverdiener, die anderen sind reine Linienfahrzeuge. Generell gilt, man will so viele

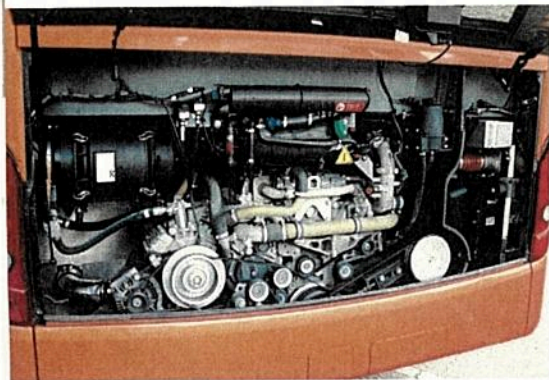
Kundenwünsche wie möglich erfüllen. gut lässt sich diese Philosophie zudem auch bei der ComfortClass erkennen, die ja erst kürzlich ebenfalls um sehr interessante Varianten erweitert wurde.

Mit nur 10,80 Metern Länge eignet sich der S 412 UL für den Linieneinsatz in topografisch schwierigen Regionen mit engen und steilen Pässen. Die weiteren Fahrzeuge der MultiClass 400 sind der 12,20 Meter lange S 415 UL, der S 417 UL mit 14,05 Metern Länge sowie der

SETRA HAT MITTLERWEILE FÜR JEDEN BEDARF UND AUCH FÜR FAST JEDEN GELDBEUTEL EIN FAHRZEUG IN SEINEM SORTIMENT

S 419 UL, der 14,98 Meter misst. Ausreichend Kofferräume, durchaus auch für längere Strecken geeignete Sitze und vielseitige Ausstattungsmöglichkeiten, zum Beispiel mit einer Bordküche, Toilette und Klimaanlage, lassen diese Busse vielseitig einsetzbar sein. Im Jahr

2007 stellte Setra den S 416 UL vor, mit dem das Produktangebot der MultiClass 400 durch eine neue Fahrzeuglänge ergänzt wurde. Der Radstand des 13,04 Meter langen S 416 UL wurde gegenüber dem S 415 UL mit 6.080 Millimeter auf insgesamt 6.920 Millimeter vergrößert. Das schafft Platz für noch mehr Kofferraumvolumen, das nun 5,5 Kubikmeter beträgt. Mit der Weltpremiere S 415 H und S 416 H präsentierte Setra 2009 einen neuen Hochbodenbus als klassischen Doppelverdiener. Er wird als 12,02- und als 13,04-Meter-Variante mit zwei Achsen angeboten. Der Vorteil dieser neuen Überlandbusse: Der Mittelgang befindet sich zirka 1.040 Millimeter über der Fahrbahn, sodass das Fahrzeug mit einem Kofferraumvolumen von bis zu 7,9 Kubikmeter ausgelegt ist. Im Herbst 2013 erweiterte Setra das Produktprogramm und präsentierte mit dem 12,2 Meter langen S 415 UL Business, dem S 416 UL Business mit 12,7 Metern Länge und dem 13,38 Meter messenden S 417 UL Business drei UL-Varianten, über die Till



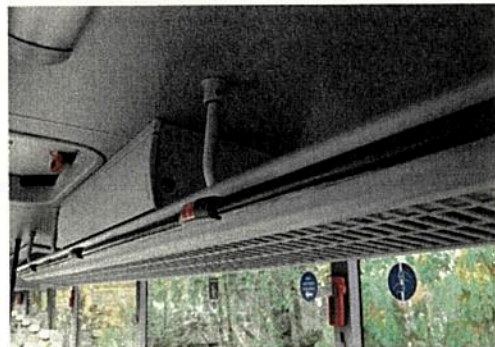
Der stehend eingebaute OM 936 hier in der stärkeren Version



Einfaches, aber funktionelles Cockpit



Einige kleine Ablagen gibt es für den Fahrer



Die Gepäckablagen sind aus Kunststoff

Oberwörter, Leiter Marketing, Vertrieb & After-sales bei Daimler Buses, sagt: „Bei den neuen Setra-Überlandbussen ‚UL Business‘ stimmen Preis und Leistung bei Anschaffung, Nutzung und Wartung zu 100 Prozent.“

Viel entscheidender ist, ob sich solch ein Bus rechnet und auch gegen seine starken Marktbegleiter bestehen kann. Da wäre zum einen der Preis. Rund 200.000 Euro kostet der S 415 UL Business. Der S 416 UL Business kostet etwa 11.000 Euro mehr. Für das gute Geld gibt es erst einmal einen Setra, dem man spontan seine Veränderungen nicht ansieht. Wobei, an den Spiegeln wird man ihn erkennen, denn die gibt es nur an einem Metallarm. Zwar lassen sie sich auch elektrisch verstellen, doch auf eine hübsche Verkleidung muss man verzichten. Und auch eine Reisebusfront ist nicht vorgesehen. Im Fahrgastraum haben Intourenkenner ein Déjà-vu-Erlebnis. So kennt man beispielsweise die Gepäckablagen aus Kunststoff von eben diesem Bus. Und hier ist ein weiterer Unterschied zur etwas teureren Mul-



Der Fahrgastraum wirkt freundlich und sachlich, gesessen wird auf „Transit“-Stühlen

tiClass ohne den Zusatz „Business“: Service-Sets sind nicht zu haben. Weniger ist mehr, so lautet das Motto des UL Business. Das betrifft aber ausschließlich die Ausstattung. Also Toilette, Küche, Wechsellpodest und so weiter sind nicht vorgesehen, es sei denn, ein Auftrag entsprechender Größenordnung erfordert individuelle Anpassungen.

Ansonsten ist es ein Bus von der Stange, das kennt man mittlerweile auch von anderen Herstellern. Worauf aber nicht verzichtet wird, ist die Vielfalt in anderen Dingen. Beispiel Getriebe. Gleich vier Varianten sind zu haben: die beiden Wandler-Getriebe ZF Ecolife und Voith Diwa, das automatisierte Schaltgetriebe

OB ÜBERROLLFESTIGKEIT NACH ECE-R66, ELEKTRONISCHES STABILITÄTSPROGRAMM ODER BREMSASSISTENT – SICHERHEIT IM UL

Powershift GO 250-8 aus eigener Fertigung sowie ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe. So viel Auswahl gibt es nicht häufig. Angetrieben werden die Omnibusse vom OM 936. Die Leistung des stehend im Heck eingebauten Reihen-Sechszylinders mit 7,7 Litern Hubraum beläuft sich wahlweise auf 220 kW (299 PS) beziehungsweise 260 kW (354 PS). Das entsprechende Drehmoment beträgt 1.200 Nm beziehungsweise 1.400 Nm. Der Testbus war mit der stärkeren Motorenvariante ausgestattet und besaß damit auch das Power-Boost-System. Hierbei pumpt das System Druckluft aus der serienmäßigen Druckluftanlage des Omnibusses in den Ansaugtrakt des Motors. Der damit erzielte größere Luftdurchsatz erhöht

kurzfristig durch einen höheren Ladedruck das Anfahrtdrehmoment im unteren Bereich der Drehmomentkurve. Das soll das Anfahren an Steigungen erleichtern. Darüber hinaus verfügt der Motor über eine Common-Rail-Einspritzung mit Hochdruckpumpe und überzeugt durch ein hohes Drehmoment bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen. Dass man ein Power-Boost-System an Bord hat, war während der Testfahrt beim Anfahren besonders an steilen Etappen durchaus zu spüren, auch wenn man recht genau aufpassen muss, um diesen „kraftvollen“ Moment auch zu spüren. Das Zusammenspiel des gesamten Antriebsstranges war nämlich ausgezeichnet und entsprechend unauffällig gestaltet.

Beim UL Business ist der OM 936 stehend verbaut. Im Gegensatz zum neuen Citaro, dort findet man das Aggregat in der liegenden Variante, erkennbar am Zusatzbuchstaben „h“.

Anders bei der MultiClass, hier musste man vom bisher liegenden OM 470 die gesamte Antriebskonfiguration ändern in die stehende Variante. Im Innenraum lässt sich das gut erkennen, denn der Boden steigt hinter dem Mittelgang leicht nach oben an, da der stehende Motor einen erhöhten Platzbedarf im Vergleich zum Vorgänger hat. Ab der Mitteltür sind übrigens die Podeste etwas höher als im vorderen Teil des Busses. Das hat zur Folge, dass sich die beiden vorderen Radkästen recht unangenehm in den Fußraum der dort sitzenden Fahrgäste stemmen. So etwas kennt man sonst eigentlich nur aus einem Stadtbuss. Allerdings ist bequemes Sitzen auch hier sicherlich eine Frage der Bestuhlung.



Standard-Beleuchtung beim UL Business, die reicht aber vollkommen aus



Der Fahrgastraum wird neutral und hell ausgeleuchtet



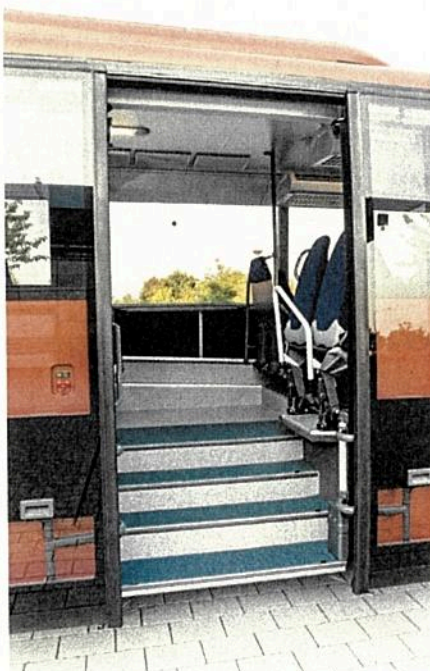
Die Spiegelungen in der Front sind erträglich

Das maximale Drehmoment von 1.400 Nm steht schon bei einer Drehzahl von 1.200 U/min zur Verfügung. Das Testfahrzeug war mit dem Sechsgang-Automatikgetriebe ZF Ecolife AP ausgestattet. Die Hinterachsübersetzung von $i = 5,222$ lässt den Euro 6-Motor bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h im sechsten Gang mit einer Drehzahl von rund 1.700 min⁻¹ drehen. Das ist für einen Reisebus recht hoch, für einen Überlandbus aber im Bereich dessen, was in Ordnung geht.

Auch beim Thema Sicherheit lässt der UL Business nichts anbrennen. Die Fahrzeuge sind serienmäßig mit dem Antiblockiersystem (ABS), der Antriebsschlupfregelung (ASR), dem Elektronischen Bremssystem (EBS) sowie mit dem Bremsassistent (BAS) ausgerüstet und gewährleisten zudem die Überrollfestigkeit nach ECE-R66. Auf Wunsch ist auch für die UL Business-Typen das Elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) erhältlich. Der Testbus hatte dieses System natürlich an Bord und es konnte entsprechend getestet werden. So machte ESP auf der Lkw-Kreisbahn seine Sache sehr ordentlich und regelte den Bus sauber bei etwa Tempo 40 ein. In Sachen Fahrkomfort machte der Testbus seine Sache gut. Kein Klappern, kein Knarzen, keine sichtbaren Unsauberkeiten bei der Verarbeitung. Und in schnell durchfahrenen Kurven blieb der Aufbau angenehm stabil.

Der Bus war bestuhlt mit 51 Fahrgastsitzen „Transit“. Die waren mit dem Polsterstoff „Petota“ in Dunkelblau-orange bezogen. Für die Linienfahrt eine bequeme Sache, für weitere Strecken sicher nicht, aber dafür sind sie auch nicht gedacht. Der Einstieg erfolgt vorne durch eine pneumatisch angetriebene einflügelige 900 Millimeter breite Schwenktür, die im unteren Bereich verglast ist. Vor der Hinterachse ist eine zweiflügelige pneumatische Außenschwingtür mit einer Breite von insgesamt 1.380 Millimetern eingebaut. Zusätzlich gibt es aber auch Extras wie einen Lift, der platzsparend in der Mittelstufe verbaut wird. In der Basis wird der Bus mit Einfachverglasung bei den Seitenscheiben geliefert. Bei einem Setra ist das ungewöhnlich, also heißt es, ein wenig auf-

passen bei der Bestellung. Dafür ist die Kompletterglasung von Tür 1 serienmäßig. Dennoch bleibt der S 415 UL Business auch mit einigen Extras wie der doppelbreiten Tür, dem Behindertenlift und den Gepäckablagen mit seinen rund 200.000 Euro eine echte Ansage. Wenn man sich den Intouro als indirekten Vergleichskandidaten nimmt, dann lassen sich aufgrund zahlreicher Gleichteile bei Aufbau und Co. auch durchaus Schlüsse auf die längerfristige Qualität im harten Einsatz ziehen und die dürfte sehr ordentlich sein. Im Rahmen der Testfahrt der OMNIBUSREVUE jedenfalls erlaubte sich der Bus keine Schwäche. Im Gegenteil, auf der Überlandlinie sorgte das Fahrzeug für so manch anerkennenden Blick. *sab*



In den Mitteleinstieg passt auch ein Lift

MEINE MEINUNG

Der Setra S 415 UL Business ist ein einfaches, solides und ehrliches Fahrzeug. Und obwohl sich im Segment der Überlandbusse bereits zahlreiche Anbieter tummeln, wird auch dieser Bus seine Anhänger und Käufer finden. Denn das Gesamtkonzept ist stimmig, die Qualität ebenfalls und in Sachen Sicherheit lässt sich dieses Fahrzeug nicht die Butter vom Brot nehmen. Der verbaute OM 936 hat längst bewiesen, dass er ein sparsamer und zugleich zupackender Geselle ist, das bestätigte sich auch im Test. Ob man nun letztlich zum Bus mit dem „K“ oder zum Bus mit dem Stern greift, diese Entscheidung muss dann jeder für sich treffen.



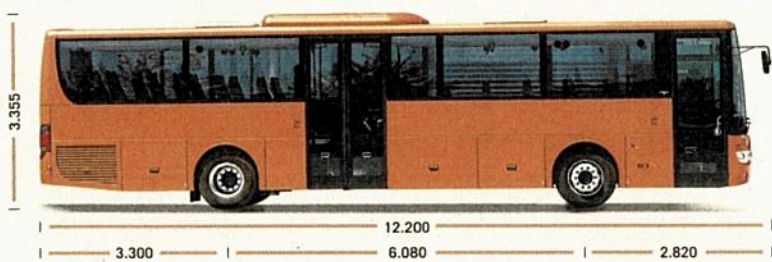
© Daimler (r. l.) Sascha Röhnke (3. o.)

TECHNISCHE DATEN

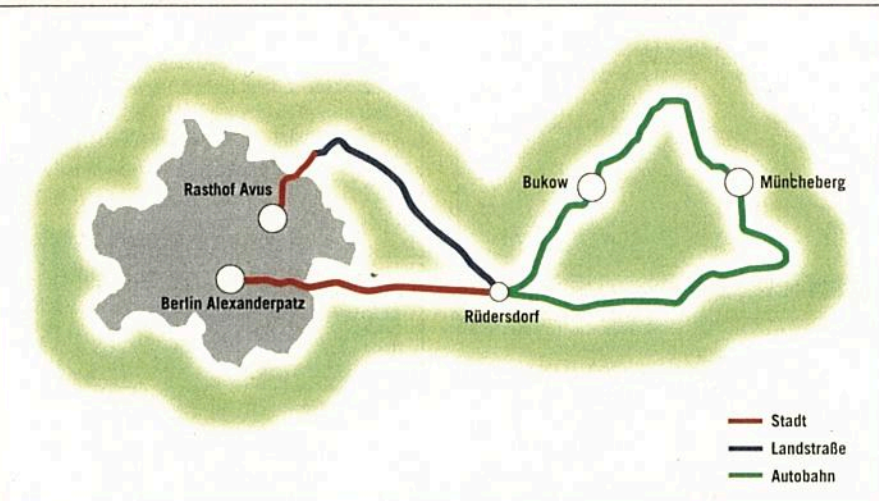
Setra S 415 UL Business

Länge	12.200 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.355 mm
Überhang vorn/hinten	2.820/3.300 mm
Radstand	6.080mm
Wendekreis	21.070 mm
Gewicht unbeladen/max./Test	11.822/18.000/15.630 kg
Fahrgastkapazität Sitze	51
Motor	OM 936, Euro 6, 7.698 ccm, 260 kW (354 PS), 1.400 Nm bei 1.200–1.600 U/min
Getriebe	Sechsgang-Automatikgetriebe ZF Ecolife AP
Retarder	ZF
Bremsen	Scheibenbremsen, ABS, EBS, ASR, ESP, BA
Achsen	VA: ZF Einzelradaufhängung HA: RO 440
Fahrzeugabnahme	Klasse 2 (gem. ECE R 107.02)
Reifen	285/80 R 22,5

ABMESSUNG



TESTRECKE



© Daimler

AUSSTATTUNG UND PREIS

Ausstattung (Auswahl)

- Automatikgetriebe ZF Ecolife
- Elektronisch geregelte Niveauregulierung
- 51 Sitze Transit
- Bodenbelag Jupiter Adraste Grau-blau
- Haltewunsch-Taster
- Gepäckablagen
- Aufdach-Klimaanlage EvoCool Basis, 32 kW
- Fahrerplatz-Klimatisierung
- Sonnenrollo
- Brandmeldeanlage Motorraum
- Elektrisch verstellbare Außenspiegel

Preis Testwagen: zirka 200.000 Euro

TESTERGEBNISSE

Verbrauchsmessung

Leider können wir in dieser Ausgabe keine Verbrauchsmessungen veröffentlichen, da es technische Probleme mit dem elektronischen Durchflussmessgerät gab. Dadurch ist es nicht möglich, die einzelnen Etappen seriös zu bewerten. Auch hat es unter diesen Voraussetzungen keinen Sinn, den getankten Gesamtverbrauch zu veröffentlichen, da sich dieser nur unter Berücksichtigung sämtlicher Etappenverbräuche sinnvoll einordnen ließe.

Testbedingungen

Am Testtag herrschten Temperaturen von zirka 8 bis 14 Grad. Am Morgen fiel leichter Nieselregen, im Laufe des Vormittags klarte es aber deutlich auf. Der Wind wehte an diesem Tag nur mäßig.

UNSER URTEIL



Das Gesamtkonzept ist stimmig. Großer Wert wurde auf Gleichteile und die Anwendung des Baukastenprinzips gelegt – das senkt die Fertigungskosten. Ebenso verzichtet man auf einen hohen Individualisierungsgrad, in diesem Segment ist das aber zu verschmerzen. Wichtiger ist da, dass nicht bei der Sicherheit und einer möglichst großen Variantenvielfalt gespart wurde. Hier kann man aus drei Längen, zwei Motorleistungen und vier Getriebearten wählen. Auch der Innenraum lässt sich in sinnvollen Bereichen anpassen, so gibt es zwei Fahrgastsitz-Typen, Gepäckablagen, eine doppelbreite Mitteltür und einen Lift samt Rollstuhlbereich. Der UL Business ist von Setra ein geschickter Schachzug.

