

# Comfort wie auf Wolke 7

Wenn ein Hersteller seinen Bus von 12 auf 13,70 Meter verlängert, dann geht's um mehr Platz und ist eine große Sache. Wenn ein anderer Hersteller aber an alle Busse einer **Baureihe** gerade mal 20 Zentimeter anfügt, dann zeigt das wahre Größe.

**D**enn manchmal sind es eben gerade die kleinen Dinge, die Großes bringen. Setra, zu Recht bei Fahrerprofis als echter Titan unter den Busherstellern bekannt, hat eine Gesetzesänderung genutzt und baut den Nachfolger seiner erfolgreichen GT-Reihe um eben diese 200 mm länger. Ein 12-m-Bus ist nun also 12,20 m lang und die 13-m-Variante, der S 416, misst 13.020 mm. Was simpel klingt, hat handfeste Gründe. Um es schon einmal vorweg zu nehmen: Diesmal profitiert der Fahrer vom verlängerten Vorbau – tatsächlich und in erster Linie. In zweiter hat der Fahrgast etwas davon, denn auch der Platz am Einstieg ist beträchtlich gewachsen. Besonders Leute mit sperrigem Handgepäck kommen nun besser durch.

Doch der Reihe nach: BUSFahrer wollte genau wissen, wie sich der neue Kombibus aus Neu-Ulm im harten Supertest schlägt und schickte den flotten Alleskönner auf eine rund 800 km lange Test-

strecke. Diese führt durch die Stadt, über schwere Landstraßen, Bergwertungen sind enthalten ebenso wie Autobahnabschnitte und eine Nachtetappe.

Getestet wurde die dreiachsige Variante S 416 GT-HD.

## Der neue GT zeigt sich als echtes Setra-Familienmitglied

Bereits die Begegnung der ersten Art mit der neuen ComfortClass hat etwas Erhabenes. Nichts ist mehr zu spüren vom kantigen, spröden Charme der 3er GT-Vorgängerbaureihe. Der Bus ist deutlich runder geworden ohne verweicht zu wirken, seine Front wirkt sympathisch und vor allem individuell. Die Gefahr, ihn mit dem teuren Bruder aus eigenem Hause, der TopClass, zu verwechseln, besteht nicht, auch wenn zahlreiche Teile einem Baukasten entnommen wurden. Im Gegenteil, bewusst wurde darauf geachtet, GT-typische Elemente zu betonen. Die sanften Linien setzen sich konsequent bis zum Heck fort. Zugegeben, das Designelement hinter der B-Säule wirkt recht aufgesetzt, doch letztlich ist alles eine Frage der Gewöhnung. Was gleich auffällt, sind die großen, glattflächigen Seiten des Fahrzeuges. Hier bleiben weder das Auge noch der Abzieher nach der Wagenwäsche hängen.

Gefällig geht es im Innenraum weiter. Was sofort beeindruckt, ist der weite, lichte Eindruck, den man hat. Obwohl der Innenraum keine TopClass-Höhe hat, haben es die Designer geschickt verstanden, mit hellen Materialien ein großzügiges



**GROBRAUM** Keine Spur von Enge im neuen Innenraum des S 416 GT-HD



## IM TEST COMFORTCLASS

**Modell:** Setra S 416 GT-HD  
**Hubraum:** 11.716 cm<sup>3</sup>  
**PS (kW):** 422 (309) bei 1900/min  
**Gesamtgewicht:** 24 Tonnen  
**Preis:** 315.000 Euro ohne MwSt.



## SUPERTEST SETRA S 416 GT-HD

Raumgefühl zu kreieren. Gerade im Kombi-Reiseverkehr ist es wichtig, den Fahrgästen kein beengtes Gefühl zu bieten, schließlich spielt der „Wohlfühl-Faktor“ nicht nur im Reise- sondern zunehmend auch im Linienverkehr eine große Rolle. Die Gepäckablagen besitzen keine Klappen, was sich aber bei den ohnehin schmalen Räumen eher positiv niederschlägt. Und eine potenzielle Klapperquelle entfällt von Hause aus. Äußerst geschickt wurden Navigationsgerät, DVD-Rekorder und CD-Wechsler untergebracht. In einem Kombibus mit seinen von Natur aus geringeren Stauräumen muss jeder Platz geschickt genutzt werden. Setra nimmt dafür den Bereich über Fahrer- und Reiseleiterplatz an der Decke und verkleidet das Ganze modern mit gelochtem Aluminium. Schaffte es Setra mit der TopClass,



### KLASSISCH Bewährte Linien und Eigenständigkeit bilden ein Gesamtpaket

einen Fahrerarbeitsplatz zu entwickeln, der nach neuesten ergonomischen Gesichtspunkten gestaltet ist, toppt die ComfortClass diesen noch einmal. Der Trend vieler Bushersteller geht leider zu immer knapper gehaltenen Räumen für den Fahrer. Um den Preis möglichst vieler Sitzrei-

hen bekommen besonders große Fahrer immer mehr Probleme, da der Sitz nur ungenügend weit nach hinten verstellt werden kann. Anders bei Setras neuestem Wurf: Hier ist der Bugbereich um 6 cm länger als beim Vorgängermodell, durch weitere 14 cm haben die Ingenieure den Bereich des Fahrerplatzes verlängert. Platz satt lautet kurz und knapp das Ergebnis der Bemühungen, die zeigen, dass Fahrerwünsche mitunter auch ernst genommen werden. Was aber leider fehlt, sind

ausreichend Staufächer für Fahrerutensilien. Serienmäßig und ohne Aufpreis findet sich nicht ein einziges abschließbares Fach. Immerhin gibt es dieses auf Sonderwunsch. Zwar sind zahlreiche Ablagemöglichkeiten für Getränkedosen und Kleinteiliges vorhanden, doch das war's auch schon fast. Dafür ist der Platz zwischen Lenksäule und erster Sitzreihe derart großzügig bemessen, dass hinter dem Fahrersitz bequem ein Abfallkorb beziehungsweise ein Pilotenkoffer Platz findet.

Nichts zu meckern gibt es in Sachen Cockpit. Auch Setra-fremde Fahrer werden sich auf Antrieb zurechtfinden. Die Schalter sind an logischen Stellen angebracht und sowieso auf die wesentlichsten reduziert. Ebenso verhält es sich mit den Anzeigeelementen. Zwei große Rundinstrumente für Drehzahl und Geschwin-

## FAHRERMEINUNG

### Profis äußern ihre Meinung

**DURCHDACHTES KONZEPT** Wir wollen wissen, was Sie über die getesteten Fahrzeuge denken und haben diesmal befragt: **Frank Müller, seit 1986 Omnibusfahrer, derzeit beschäftigt bei Berlin Express.**

„In unserer Firma fahren wir nur Neoplan-Busse. Insofern ist dieser Setra schon etwas ganz Neues für mich. Was mir auf Anhieb auffällt ist, dass der Scheibenwischer die ganze Scheibe überwischt. Also auch den Bereich der Spiegel. Ist ein echtes Sicherheitsplus. Das ist nicht bei allen Bussen der Fall. Problematisch finde ich den Holm vorn links. Dieser Bereich ist

immer ein gewisser Risikobereich. Aber irgendwo muss ja die A-Säule sitzen. Skeptisch wäre ich bei der AS-Tronic. Da hörte man in der Vergangenheit ziemlich viele Geschichten drüber.

#### Niedrige Trittstufen

Etwas mehr Ablagemöglichkeiten für den Fahrer wären angebracht. Was ich aber noch wichtiger finde, ist eine

funktionierende Klima. Gut, dass dieser Bus eine extra Front-Box für den Fahrer besitzt. Und was mir im vorderen Einstiegsbereich auffällt, sind die niedrigen Trittstufen. Alles in allem gefällt mir die ComfortClass. Würde ich sofort nehmen!“



## BEDIENUNG

### ARBEITSPLATZ UND SERVICE



**BREIT** Mehr Platz bietet der Bus im vorderen Einstieg. Hier passen zwei Personen aneinander vorbei



**GESCHICKT** Die Unterhaltungselektronik verbirgt sich in schicken Ablagen

**ERGONOMISCH** Der Arbeitsplatz ist durchdacht konzipiert



**DURST-LÖSCHER** Die 40-Tassen-Kaffeemaschine ist ausreichend, der Rest bewährte Küchentechnik



**KRAFTPAKET** Der Sechszylinder-Diesel leistet 422 PS und bringt 1.900 Nm auf die Straße

**KASTIG** Kein Mangel an Stauräumen im S 416 GT-HD



**RIESIG** Nur noch zwei statt drei Klappen, keine Trennwände im Inneren und Platz satt kennzeichnen innere Größe

**FUNKTIONELL** Schalter, Bedienelemente und Armaturen sind logisch angeordnet, das Navi ist integriert



**STAUÄRÄUME** Auch über den Hinterachsen besitzt der Setra Klappen, hinter denen sich Werkzeug, persönliche Utensilien oder Reinigungsgerät verstauen lassen

**KRAFTAKT** Wie gewohnt steckt das Reserverad hinter der Frontschürze





digkeit umrahmen Pkw-like das Zentraldisplay, auf dem im Falle einer Störung oder auf Wunsch die erforderlichen Daten eingeblendet werden. Auch wenn dieser Spruch geklaut ist, hier passt er einfach: Reduce to the Max – hier funktioniert es perfekt.

**Dank AS-Tronic lässt sich der Bus butterweich bewegen**

Der Testbus war mit einem automatisierten Schaltgetriebe ausgestattet, der AS-Tronic von ZF. Um kein Missverständnis aufkommen zu lassen, es handelt sich nicht um eine Automatikschaltung, wie sie im Linienbus anzutreffen ist. In der ComfortClass arbeitet ein Zwölfgang-Schaltgetriebe, das allerdings mit Hilfe der Schaltelektronik bedient wird – ein Kupplungspedal fehlt. Waren solche Getriebe in ihren Anfangsjahren häufig Stein des Anstoßes, weil sie zu ruckhaft beziehungsweise unlogisch hoch- und herunterschalteten, sind diese Kinderkrankheiten mittlerweile gänzlich ausgeräumt. Das Fahrzeug beschleunigt sauber durch die Gänge nach oben und auch beim Abbremsen bleibt der Kaffee im Becher. Diesen sollten die Fahrgäste allerdings fest im Griff haben, wenn der Fahrer den Bus per Kick-down in

**NACHTFAHRT LICHTTEST**



**MEGAHELL 56 LED** pro Blinker stellen herkömmliche Leuchten in den Schatten

**LICHTGESTALT**  
Die ComfortClass ist auch von außen dank der Rundumbeleuchtung gut zu sehen



**WOHLFÜHLEN**  
Für die Fahrgäste hat sich Setra ein vollkommen neues Konzept einfallen lassen

**D**er Fahrgastraum überzeugt sowohl in Nachtbeleuchtung als auch in vollem Lichte. Geschickt werden die Träger der Gepäckablagen für den Einbau der Leuchtkörper genutzt und per großflächigen Glaselementen verteilt sich das Licht gleichmäßig in augenfreundlichem Ton über den gesamten Fahrgastbereich. Eine Besonderheit bieten die Leselampen. Diese lassen sich komplett vom Fahrer aus ein- und ausschalten, unabhängig davon, was der Fahrgast eingestellt hat.

**Blendfreier Arbeitsplatz**

Was beim Doppeldecker noch ein unangenehmes Thema war, nämlich die Blendung in der Frontscheibe durch einzelne Leuchtkörper, ist hier keines. Sowohl bei voller Passagierbeleuchtung als auch bei gedimmter stört keine Lichtquelle den ungetrübten Blick auf

die Straße. Gut gelöst ist auch die Armaturenbeleuchtung. Bei Schaltern und Bedienung findet man sich auf Antrieb zurecht. Die logische Anordnung und die durchdachte Ausleuchtung der Schalter lassen keine Wünsche offen.

**Leuchtdioden-Blinker**

Gute Sicht hat man auch in den Kofferräumen. Sollte ein Fahrgast nachts um drei etwas aus seinem Koffer benötigen – kein Problem, man sieht etwas. Auch der Motorraum bietet helle Einblicke, die zusätzlich durch eine Lampensteckdose an der Innenseite der Heckklappe komplettiert werden. Ein echtes Sicherheits-Highlight im wahrsten Wortsinne sind die großen Blinker vorn. Sie bestehen nicht aus herkömmlichen Blinkleuchten sondern aus jeweils 56 speziellen Leuchtdioden. Diese halten lebenslang.

**SICHER**  
Der Einstieg vorn ist durch einen Halogenspot gut beleuchtet



**GELÖST**  
Auch nachts ein perfektes Cockpit



**DATEN & FAKTEN** SETRA S 416 GT-HD

**MOTOR**

Stehend eingebauter Reihensechszylinder Dieselmotor mit Abgasturbolader, Ladeluftkühler und Vier-Takt-Diesel-Direkteinspritzung, Euro 3

**Typ** Mercedes OM 457 LA  
**Hubraum** 11.967 cm<sup>3</sup>  
**Nennleistung** 310 kW (422 PS) bei 2.000/min  
**max. Drehmoment** 1.900 Nm 1.100 1/min

**KRAFTÜBERTRAGUNG**

**Kupplung** neues Kupplungssystem, selbst nachstellende Druckplatte, B9605 (hochverschleißfestes Kupplungsmaterial)  
**Getriebe** ZF-AS Tronic 12-Gang

hohe Spreizung, dadurch gute Anfahrleistung und niedrige Drehzahl bei maximaler Geschwindigkeit, Hochleistungs-schrägverzahnung, dadurch niedriges Getriebegeräusch, maximales Eingangsdrehmoment: 2.300 Nm (**Ausführung mit Schaltgetriebe**) MB GO 190/GO 210, mechanisch geschaltetes Sechsgang-Getriebe voll synchronisiert, kugelgestrahlte Zahnräder für 1.900 Nm-Ausführung, maximales Eingangsdrehmoment: GO 190: 1.750/1.900 Nm; GO 210: 2.100 Nm, Joystick-Schaltung  
**Achsübersetzung** i=3,154

**FAHRWERK**

**Vorderachse** Einzelradaufhängung mit Dreiecklenkern, Verwendung von Großserienkomponenten (Actros Radkopf), zulässige Achslast 7.100 kg, Luftfederung  
**Antriebsachse** neu entwickelte Starrachse von MB-Kassel, einfach übersetzte Hypoidachse, zulässige Achslast 11.500 kg, Luftfederung  
**Nachlaufachse** zwangsgelenkte Nachlaufachse RAS, zulässige Achslast 5.400 kg, Luftfederung  
**Reifen** Michelin XZA 295/80 R 22,5

**BREMSANLAGE**

**Vorn** Betriebsbremse Knorr-Scheibenbremse SN 7000, kontinuierliche Verschleißüberwachung, Elektronisch geregeltes Bremssystem EBS, Bremsassistent BA, ESP, Scheibenbremsen rundum  
**Motorbremse** Auspuffklappe + Konstantdrossel  
**Retarder** ZF-Intarder

**LENKUNG**

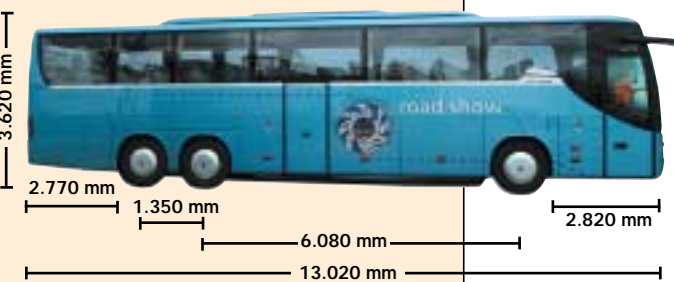
**Typ** ZF Servocom ZF 8090  
**Übersetzung** i= 22,2 - 26,2 (3-Achser)



**ELEKTRIK**

**Elektrische Anlage** flexibel programmierte Steuerung FPS, 24 Volt

**MASSE, GEWICHTE, TANK**



**Wendekreis** 20.680 mm  
**Böschungswinkel** vorn 7,65 ° hinten 8,3 °

**Gewicht** Leer/zul.Gesgew./Testgewicht in kg: 14.720/24.000/19.820  
**Tank** 400 l

**KOFFERRAUMVOLUMEN**

**Gesamt** 9,6 m<sup>3</sup>  
**mit WC** - 1,2 m<sup>3</sup>  
**mit Schlafkabine** - 1,4 m<sup>3</sup>

**ZUBEHÖR**

**Extra-Ausstattung**  
Klimaanlage 35 kw  
VideoAusrüstung  
Audio-Anlage mit CD-Wechsler  
Fahrsitz Recaro/Isri  
Begleitsitz einzeln/doppelt  
Navigationssystem VDO  
Küche Zwei-Kannensystem oder 40 Tassen  
Küche 11 am WC gangseitig

**PREIS (netto)**

**S 416 GT-HD, Testbus** 315.000,-

unglaublichen 42 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Auch wenn es in Fahrerkreisen andersartige Gerüchte geben mag: Solche Werte erreicht niemand per Handschaltung.

AS-Tronic ist Sonderausstattung, normalerweise wird der S 416 GT-HD mit einem Sechsgang-Getriebe aus eigenem DaimlerChrysler-Hause ausgeliefert.

**Schnell durchfahrene Kurven meistert der Bus bravourös**

Angetrieben wird der flotte Bursche von einem Reihensechszylinder-Diesel mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Im 416 ackern serienmäßig 422 PS und liefern satte 1.900 Nm Drehmoment. Das ist absolut ausreichend, mehr

gibt es sowieso nur in der höherwertigen TopClass. Erfreulich moderat erwies sich übrigens am Ende der Testrunde der Gesamtverbrauch. Rund 33 Liter auf 100 km benötigte der vollbeladene Wagen.

Das ist ein sehr guter Wert, wenn man bedenkt, dass hier sämtliche Beschleunigungs- und Bergmessungen einfließen.

Die Bergwertung absolvierte denn der Bus auch entsprechend zügig. Das macht insbesondere Spaß, da das Fahrzeug auch in schnell durchfahrenen Kurven wie angenagelt auf der Fahrbahn klebt. Das Geheimnis dieser Fahrstabilität ist in der mit Dreieckslenkern ausgestatteten Einzelradaufhängung mit Stabilisatoren vorn und einer optimierten Antriebsachse hinten begründet. Die dritte, zwangsgelenkte Nachlaufachse tut ihr Übriges für gute Straßenhaftung. Außerdem ist der gesamte Rohbau mit einer quer umlaufenden Ringspanntenkonstruktion versehen, die dem Bus eine hohe Torsionssteifigkeit verleiht. Um bei soviel Sportlichkeit nicht versehentlich auf Abwege zu geraten, liefert Setra das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP. Zusammen mit Partner Mercedes Benz bietet der Hersteller weltweit als erster dieses System serienmäßig in seinen Reisebussen an. Sollte der Bus nun zu schnell durch eine Kurve gefahren werden, greift die Elektronik ein und



**MESSWERTE** VERBRAUCH – GESCHWINDIGKEITEN – FAHRLEISTUNGEN

VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEITEN

TESTDATEN		GEWICHTE:	
Kilometerstand Beginn:	7281,8	Leergewicht:	14.720 kg
Kilometerstand Ende:	80575	Testgewicht:	19.820 kg
Verbrauchsmessgerät Beginn:	0	Zul.Gesgew.:	24.000 kg
Verbrauchsmessgerät Ende:	215,40 Liter		
Tatsächlich getankt:	212,61 Liter		
Abweichung:	2,79 Liter		

		l/100 km	km/h
<b>1. ETAPPE</b>	Stadt Münch. Nord – Ost – Südwest raus	17,3 km 33,03	31,45
<b>2. ETAPPE</b>	Leichte Autobahn kurz A95 München – Penzberg	42,1 km 24,56	93,5
<b>3. ETAPPE</b>	Berg sehr schwer B 11 Kochel – Urfeld	6,1 km 82,7	33,2
<b>4. ETAPPE</b>	Schwere Landstraße B11 – Innbr. – Achnps. – Tegernsee	176 km 33,5	50,2
<b>5. ETAPPE</b>	Mittelschwere Autobahn A9 Eching – Nürnberg – A9 Eching	260,2 km 22,7	95,5
<b>Gesamtteststrecke</b>		<b>775,7 km</b>	<b>27,7</b>

FAHRLEISTUNGEN IM VERGLEICH					
Beschleunigung in sec	0-20	0-40	0-60	0-80	0-100
ohne Kick-down	6,2	13,8	24,0	34,5	48,6
mit Kick-down	4,7	10,6	18,4	29,2	42,7

GERÄUSCHMESSUNG (EBENE STRECKE)			
km/h	Vorn	Mitte	Hinten
80	61,8 db(A)	58,5 db(A)	60 db(A)
100	66,5 db(A)	61,5 db(A)	62,5 db(A)

WERTUNG		SETRA S 416 GT-HD
<b>Motor</b>		Lenkung – direkt aber nicht unruhig, optimale Verzögerung des Intarders auch bei starkem Gefälle, intuitive „Bremsomatfunktion“ wäre wünschenswert
<b>Getriebe/Schaltung</b>		Fahrerarbeitsplatz übersichtliche Anordnung der meisten Bedienelemente, gute Sicht durch die Außenspiegel, zu wenig große Staufächer für Fahrer und Reiseleiter, saubere Verarbeitung, insgesamt aber sehr starke „Kunststoff“-Anmutung im Bugbereich, guter Nacharbeitsplatz, sehr viel Platz im Sitzbereich nach hinten
<b>Handling/Fahrverhalten</b>		Handlung/Fahrverhalten Lenkung – direkt aber nicht unruhig, optimale Verzögerung des Intarders auch bei starkem Gefälle, intuitive „Bremsomatfunktion“ wäre wünschenswert

bremst das Fahrzeug auf einen unkritischen Wert ab. Dies wird zusätzlich unterstützt durch Eingriffe in das Motormanagement.

Was dem Fahrer Recht ist, sollte dem Beifahrer – oder in diesem Fall dem Reiseleiter nur billig sein. In der Regel bietet man den Platz rechts neben dem Busfahrer nicht mal seiner (möglicherweise) ungeliebten Schwiegermutter an, doch in der Comfort-



**FAZIT**  
TEST-REDAKTEUR  
SASCHA BÖHNKE

Der S 416 GT-HD ist für einen reinen Einsatz im Linienverkehr fast zu schade. Setra hat tief in die Bustrickkiste gegriffen und präsentiert mit diesem Fahrzeug Omnibustechnik vom Allerfeinsten. Auch wenn noch nicht jedes Detail 100-prozentig stimmt, müssen sich die Mitbewerber warm anziehen. Der Motor zählt zu den ganz sparsamen und liefert dennoch die nötige Power für ein stressfreien Vorwärtskommen. Besonders für den Fahrer ist die Comfort-Class einmalig. Mehr Platz, übersichtliche Armaturen und ein sicheres Fahrwerk runden den guten Eindruck ab.

schrieben. Doch wo Licht ist, macht sich in der Regel auch Schatten breit. Der kommt im konkreten Fall in Form fehlender Ablagemöglichkeiten für Reiseleiterunterlagen (bei nur einem Platz kann laut Setra ein Schränkchen geordert werden) und einer nicht vorhandenen Schreibunterlage. Dafür wurde der Kühlschrank für moderne Busse erfreulich geräumig dimensioniert.

**Spezialfolie absorbiert Infrarot-Strahlung**

Einen kühlen Inhalt behalten nicht nur die Getränkeflaschen, für einen kühlen Kopf sorgt die Klimatisierung im S 416 GT-HD. Das beginnt schon bei der Frontscheibe, in die eine spezielle Folie integriert ist, die einen Großteil der unangenehmen Infrarot-Strahlung absorbiert. Bereits dadurch wird eine Halbierung des Wärmeempfindens um 50 Prozent erreicht.

Die Innenraumkühlung wird durch die ComAir Aufdachklimaanlage gewährleistet, die bei einer Kühlleistung von 39 kW die Klimaleistung noch einmal um 15 Prozent steigert.

Angenehm leise arbeitet die Anlage, wodurch der Wohlfühlfaktor im Innenraum noch einmal gesteigert wird. Neu sind über dem Fahrerplatz integrierte Ausströmdüsen, über die der Luftstrom nun auch für Fahrer und Beifahrer individuell eingestellt werden kann.

Class ist alles anders. Setra liefert im Normal-Pack einen – und auf Wunsch gleich zwei Begleitsitze mit Wohlfühlgarantie. Tatsächlich finden selbst zwei Personen nebeneinander ausreichend Platz, ohne sich unangenehm nahe zu kommen. Dass im S 416 GT-HD auch lange Beine noch überraschend viel Freiheit genießen ohne an der Front anzuecken, ist hier eigentlich nur der Vollständigkeit halber niederge-

**KONKURRENZ** ZWEI WETTBEWERBER



**MAN LION'S COACH**  
Motor **D 2876 LOH**  
Leistung **338 kW (460 PS)**  
Getriebe **Sechsgang-Schaltgetr.**  
Retarder **integriert**



**VOLVO 9700**  
Motor **Volvo DH12D420**  
Leistung **309 kW (420 PS)**  
Getriebe **I-Shift 12+4**  
Retarder **compact hydraulic**

Der Lion's Coach ist die preiswerte Alternative zum Lion's Star, basiert auf MAN-Plattformtechnologie mit CAN-Bus und neuem Fahrerarbeitsplatz.

Solider Schwede, der mit konventionellem Design aber viel fortschrittlicher Technik ausgestattet wurde. Besonders gut arbeitet die Schaltung.



**MARKANT** Unverwechselbar ist die neue ComfortClass von Setra