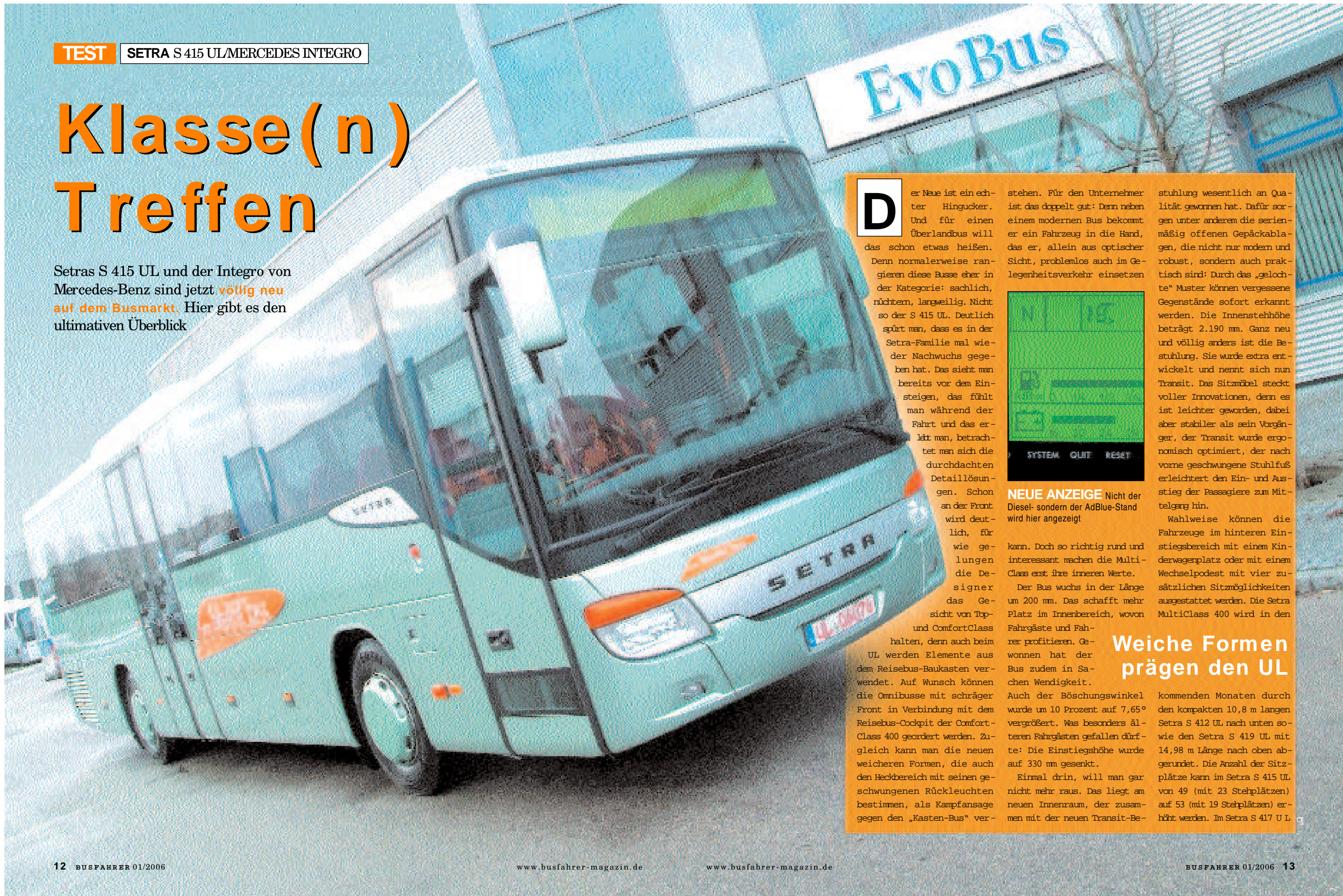


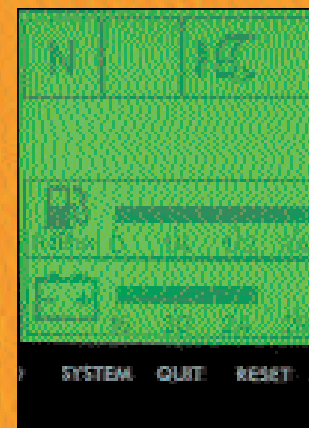
Klasse(n) Treffen

Setras S 415 UL und der Integro von Mercedes-Benz sind jetzt **völlig neu auf dem Busmarkt**. Hier gibt es den ultimativen Überblick



Der Neue ist ein echter Hingucker. Und für einen Überlandbus will das schon etwas heißen. Denn normalerweise rangieren diese Busse eher in der Kategorie: sachlich, nüchtern, langweilig. Nicht so der S 415 UL. Deutlich spürt man, dass es in der Setra-Familie mal wieder Nachwuchs gegeben hat. Das sieht man bereits vor dem Einsteigen, das fühlt man während der Fahrt und das erlebte man, betrachtet man sich die durchdachten Detaillösungen. Schon an der Front wird deutlich, für wie gelungen die Designer das Gesicht von Top- und ComfortClass halten, denn auch beim UL werden Elemente aus dem Reisebus-Baukasten verwendet. Auf Wunsch können die Omnibusse mit schräger Front in Verbindung mit dem Reisebus-Cockpit der ComfortClass 400 geordert werden. Zugleich kann man die neuen weicheren Formen, die auch den Heckbereich mit seinen geschwungenen Rückleuchten bestimmen, als Kampfansage gegen den „Kasten-Bus“ ver-

stehen. Für den Unternehmer ist das doppelt gut: Denn neben einem modernen Bus bekommt er ein Fahrzeug in die Hand, das er, allein aus optischer Sicht, problemlos auch im Gelegenheitsverkehr einsetzen



NEUE ANZEIGE Nicht der Diesel- sondern der AdBlue-Stand wird hier angezeigt

kann. Doch so richtig rund und interessant machen die MultiClass erst ihre inneren Werte.

Der Bus wuchs in der Länge um 200 mm. Das schafft mehr Platz im Innenbereich, wovon Fahrgäste und Fahrer profitieren. Gewonnen hat der Bus zudem in Sachen Wendigkeit. Auch der Böschungswinkel wurde um 10 Prozent auf 7,65° vergrößert. Was besonders älteren Fahrgästen gefallen dürfte: Die Einstiegshöhe wurde auf 330 mm gesenkt.

Einmal drin, will man gar nicht mehr raus. Das liegt am neuen Innenraum, der zusammen mit der neuen Transit-Be-

stuhlung wesentlich an Qualität gewonnen hat. Dafür sorgen unter anderem die serienmäßig offenen Gepäckablagen, die nicht nur modern und robust, sondern auch praktisch sind: Durch das „gelochte“ Muster können vergessene Gegenstände sofort erkannt werden. Die Innenstehhöhe beträgt 2.190 mm. Ganz neu und völlig anders ist die Bestuhlung. Sie wurde extra entwickelt und nennt sich nun Transit. Das Sitzmöbel steckt voller Innovationen, denn es ist leichter geworden, dabei aber stabiler als sein Vorgänger, der Transit wurde ergonomisch optimiert, der nach vorne geschwungene Stuhlfuß erleichtert den Ein- und Ausstieg der Passagiere zum Mittelgang hin.

Wahlweise können die Fahrzeuge im hinteren Einstiegsbereich mit einem Kinderwagenplatz oder mit einem Wechselpodest mit vier zusätzlichen Sitzmöglichkeiten ausgestattet werden. Die Setra MultiClass 400 wird in den

Weiche Formen prägen den UL

kommenden Monaten durch den kompakten 10,8 m langen Setra S 412 UL nach unten sowie den Setra S 419 UL mit 14,98 m Länge nach oben abgerundet. Die Anzahl der Sitzplätze kann im Setra S 415 UL von 49 (mit 23 Stehplätzen) auf 53 (mit 19 Stehplätzen) erhöht werden. Im Setra S 417 U L

TEST SETRA S 415 UL/MERCEDES INTEGRO

liegt die maximale Beförderungskapazität mit einer Vollbestuhlung bei 61 Sitzplätzen (plus 39 Stehplätzen) und mit Kinderwagenplatz bei 57 Passagieren (plus 47 Stehplätzen).

Den Fahrer erwartet im neuen Modell eine neue Welt. Es gibt mehr Platz. Denn die 200 mm Längenzuwachs kommen unmittelbar dem Fahrer zugute. Klarer Vorsprung zur TopClass, die bauartbedingt noch mit den alten Maßen leben muss. Das Cockpit sieht nicht nur gut aus,



MARKANT
Ganz klar, es ist ein Setra, typisch die Leuchten

es wurde auch rundherum praktisch gestaltet. In der Mitte befindet sich ein Zentraldisplay, das alle wesentlichen Anzeigen darstellt. Toll ist auch ein zusätzliches Sichtfenster in der Tür des vorderen Einstiegs,

200 mm mehr Platz für den Fahrer

durch das der Fahrer auch bei geschlossener Tür immer einen Überblick über den rechten Außenbereich seines Fahrzeuges hat. Neu ist die Joystick-Schaltung in der Serienausstattung, auf Wunsch können aber sowohl Wandler- als auch automatisierte Schaltgetriebe

verbaut werden. Optimiert wurde die Position der Feststellbremse, die nun in die Seitenverkleidung integriert ist. Im Bereich des vorderen Einstiegs kann zwischen dem Einbau eines Kühlschranks für den Fahrerbedarf oder eines einfachen Stauraumes gewählt werden.

Das Fahren des neuen UL ist problemlos. Der Bus liegt sicher, straff aber komfortabel auf der Straße. Sein niedriger Schwerpunkt sorgt für ein fehlerfreies Handling, die ausgebaute Vorderachse mit Einzel-

radaufhängung lässt Reisebusfeeling aufkommen.

Angetrieben wird der Bus vom liegend eingebauten

Sicheres Handling, starker Motor

Sechszylinder-Reihenmotor Mercedes-Benz OM 457 hLA. Der Euro-4-Motor leistet 220 kW/ 299 PS mit einem maximalen Drehmoment von 1.250 Nm. Auf Wunsch ist der Setra S 417 UL auch mit 260 kW (354 PS) lieferbar. Im Test-

bus war ein Wandlergetriebe verbaut. Damit fährt sich das Fahrzeug

sozusagen von allein, besonders auf Strecken mit häufigen Stopps ist ein Wandler eine sinnvolle Wahl. Alle Fahrzeuge erreichen die Abgasnorm Euro 4 und verfügen über die BlueTec-Dieselselbsttechnologie auf Basis der SCR (Selective Catalytic Reduction) mit nachgeschaltetem Katalysator. Bei BlueTec wird eine wässrige Harnstofflösung („AdBlue“) in den Abgasstrom eingedüst. Der dazugehörige Tank hat ein Fassungsvermögen von 44 Litern. In der Praxis kann AdBlue während des normalen Tank-

vorganges neben der Diesellostung eingefüllt werden. Dafür muss man lediglich eine Tankstelle finden, die das Mittel im Programm hat. Oder aber – und das wird anfangs sicherlich die Regel sein, das eigene Busunternehmen hat AdBlue in Kanistern oder einer eigenen Mini-Tankstelle auf dem Betriebshof vorzätig.

Alle Fahrzeuge erreichen Euro 4

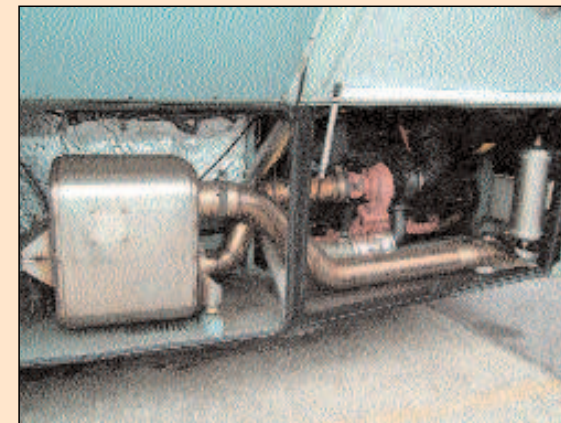
Ebenfalls völlig neu aus dem Hause EvoBus ist der Integro. Markant und typisch Mercedes-Benz die Front, die sich stark q

S 415 UL TECHNIK UND KOMFORT



AUFGERÄUMT Ein bekanntes Cockpit mit mehr Platz für den Fahrer

EURO 4 Die neue Abgasnorm erfordert zusätzliche Einbauten, auch an der Abgasanlage



NEUE SITZE
Transit heißen die Sitzmöbel mit mehr Halt

SYMPATHISCH Im S 415 UL geht es aufgeräumt und komfortabel auf die Linie



EINSTIEG Der hintere Einstieg überzeugt durch seine Breite und flache Trittstufen

GERÄUMIG Für einen Überlandbus bietet der UL üppigen Stauraum



FAHRZEUGÜBERBLICK S 415 UL / INTEGRO



HERSTELLER	SETRA
Modell	S 415 UL
Länge	12.200 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.175 mm
Heizung	4 Wandheizkörper
Kofferraumvolumen	4,5 m³ (415 UL) 5,4 m³ (417 UL)
Überhang vorn / hinten	2.820 mm / 3.300 mm
Radstand 1-2	6.080 mm
Wendekreis	21.070 mm
Fahrgastkapazität	53 Transitsitze + Fahrer
Motor	MB OM 457 hLA, 220kW/299 PS, Euro 4, maximales Drehmoment: 1.250 Nm (1.100 1/min), Sechszylinder-Reihenmotor
Getriebe	MB GO 190, servounterstützt, integriertes Elektroniksystem für Motor-Antriebs-Bremsmanagement
Retarder	integriert
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, ASR, ABS
Achsen	VA: Einzelradaufhängung, Stoßdämpfer, Stabilisator; HA: MB H06, Stoßdämpfer
Elektrik	CAN-Datenbus, FPS-flexibel programmierte Steuerung
Kraftstoffbehälter	350 Liter Diesel, Befüllung beidseitig, 44 Liter AdBlue
Klima/Lüftung	2 Dachlüfter inkl. Fahrerplatzheizung/Belüftung; auf Wunsch Aufdach-Klimaanlage, 32 kW inkl. Fahrerplatzklimatisierung
Sonderausstattung (Auswahl)	schräge Front in Verbindung mit dem Reisebus-Cockpit der ComfortClass 400, Service-Sets mit Lüftungsdüsen, individueller Sitzplatz-Beleuchtung

HERSTELLER	MERCEDES-BENZ
Modell	Integro
Länge	12.140 mm
Breite	2.500 mm
Höhe	3.350 mm
Bodenhöhe	860
Kofferraumvolumen	4,5m³
Radstand	6.080 mm
Zahl der Achsen	2
max. Sitz- / Stehplätze	53+1+1/19
Motor	MB OM 457 hLA, 220kW/299 PS, Euro 4, maximales Drehmoment: 1.250 Nm (1.100 1/min), Sechszylinder-Reihenmotor liegend, BlueTec
Getriebe/Gangzahl	Sechsgang-Schaltgetriebe GO 210,
Retarder	integriert
Federung vorne/hinten	Luft/Luft
Vorderachse	Doppelquerlenker-Einzelrad-Aufhängung
Hinterachse	Hypoidachse HO6
Bremsen	Scheibenbremsen an allen Rädern, ASR, ABS
Elektrik	CAN-Datenbus, FPS-flexibel programmierte Steuerung
Bereifung	12 R 22,5
Türen	2
Kraftstoffbehälter	350 Liter
Sonderausstattung (Auswahl)	voll ausgestattete Fahrerkabine mit rückseitiger Trennwand und Einstiegstür auf der Fahrerseite. Fahrertür verfügt auf Wunsch über eine Ablage für eine große Tasche, heizbare Frontscheibe.



FREUNDLICH Innen geht es robust und sehr übersichtlich zu, geeignet für den Alltag



WICHTIG Problemlos kann ein Lift verbaut werden



TANKEN Links sitzt der AdBlue-Stutzen

an Travego orientiert. Erreicht wird dies mit der sehr plastisch wirkenden Frontblende sowie dem dreigeteilten Stoßfänger.

Bodentiefe Verglasung der Türen

Wenig Experimente bei der Seitenwand. Sie wurde ebenfalls überarbeitet und erfreut durch glatte Seitenbleche, in die große, fugenlose Fenster eingesetzt wurden. Ein Pluspunkt in Sachen Sicherheit ist die serienmäßig bodentiefe Verglasung sämtlicher Türen. Der Vorbau wurde beim Integro ebenfalls verlängert und zwar um 140 mm. Der Integro ist in drei Längen

von 12 m, 14 m über 12,98 m bis zu 14,92 m zu haben. Die Stehhöhe innen beträgt 2,01 m und gewinnt durch die neue Innendecke noch einmal an Weite. Komplet überarbeitet wurden die Gepäckablagen, die sich durchgängig über den Sitzentlangziehen. Gut anzusehen und auch noch robust sind die Aluminiumböden der Ablagen.

Die Sitze wurden für den Integro entwickelt. Die hochfesten „Inter-Star-Eco“-Sitze sind mit Rückenlehnen in unterschiedlichen Höhen lie-

ferbar und bieten einen angenehmen Seitenhalt. Wer viele Fahrgäste befördern will, benötigt auch ausreichend Kofferraum fürs Gepäck. Bereits der Standard-Integro mit rund 12 m Länge verfügt zwischen den Achsen mit 4,5 m³ über angenehm viel Stauraum. Durch den Entfall einer zusätzlichen Trennwand im Stauraum ist er außerdem komplett durchladbar.

Im Heck arbeiten Turbodiesel nach Euro-4-Norm. Verbaut wird der liegende Reihen-Sechszylinder Mercedes-Benz

OM 457 hLA. Er leistet 220 kW (299 PS) und verfügt über ein maximales Drehmoment von 1.250 Nm bei 1.100/min. Auf Wunsch kommt eine Variante mit 260 kW Leistung (354 PS) zum Einsatz.

Geschaltet wird manuell mit dem GO 210, ab Ende des Jahres wird es auf Wunsch eine kleine Schaltrevolution geben: Dann bietet Mercedes-Benz die hauseigenen automatisierten Sechsgang-Getriebe GO 190 beziehungsweise GO 210 an, die abhängig von der Motorleistung zur Verfügung stehen und unter der Bezeichnung EPS 3 angeboten werden. Das Getriebe ist deutlich leichter als die herkömmliche AS-Tronic.

sab

FAZIT

TEST-REDAKTEUR
SASCHA BÖHNKE

Beide Fahrzeuge sind ausgereifte und überzeugende Busse für den Überlandbereich. Wie so oft, wird es auch bei diesen Linien-Spezies eine Frage des persönlichen Geschmacks sein, wofür man sich entscheidet. UL und Integro sind zudem vollwertige Busse auch für Ausflugsfahrten.

Foto: Sascha Böhne, Kofax