Übersetzungen – schon öfter gefahren. Die aktuelle Konstellation mit mittlerer Achsübersetzung i= 5,222 (alternativ und je nach Getriebe sind Übersetzungen von 5,875 beziehungsweise 4,778 möglich) war geradezu perfekt für unsere anspruchsvollen Autobahn- und Überlandstrecken ausgelegt. Denn über den günstigen Verbrauch hinaus überzeugten auch die Fahrleistungen: Der Bus ließ sich trotz Auslastung zügig beschleunigen – wie man es für einen Motor mit nur 7,7 l Hubraum nicht unbedingt erwarten würde. Dazu trägt das sogenannte „Power-Boost System“ (PBS) bei, dass dem OM 936 bereits bei Drehzahlen ab 800 U/min richtig Dampf macht. Seitens Daimler vergleicht man das optimierte Anfahrverhalten sogar mit dem stärksten Busmotor „OM 457“ (12 l). Schade, dass PBS nur für die 260 kW starke Motorvariante und nur in Verbindung mit den Automatikgetrieben angeboten wird.

Turbo-Boost: Power von unten raus

Bei mittlerer und hoher Geschwindigkeit tritt der Boost-Effekt zwangsläufig nicht auf, da die Programmierung der Getriebe auf das maximale Drehmoment von 1.400 Nm im Bereich zwischen 1.200 und 1.600 U/min ausgelegt ist. So erreichten wir mit Schaltstufe 6 Tempo 80 bei 1.358 U/min, Tempo 100 bei 1.698 U/min – wo das maximale Drehmoment nur geringfügig abfällt und somit alles noch weitgehend im grünen Bereich liegt.

Zu erwähnen bleibt die stets korrekte Schaltarbeit des harmonisch arbeitenden „EcoLife“-Getriebes, das im Zusammenwirken mit dem Motor belegt, dass moderne Wandlerautomaten längst nicht mehr zwangsläufig mit hohen Verbräuchen verknüpft sind. Einmal mehr her-

busplaner TEST

+ Im Bereich von Einstieg zwei ist – in Verbindung mit der im Testbus vorhandenen zweiflügeligen Türvariante – optional der Einbau eines Kassettenlifts möglich.

Die nierenförmigen Lüftungsgitter in der Motorklappe – wovon das linke nur dem Design dient – wurden mit Modifizierung der Baureihe 400 auf die Abgasnorm Euro 6 eingeführt. Im Heckbereich unterscheiden sich UL-Business und das Original aus deutscher Fertigung überhaupt nicht.

+ Das vielfach bewährte UL-Cockpit kombiniert gute Sitzposition, Sicht und Bedienung. Für den Linieneinsatz ist die schnelle Montage einer Kasse bereits vorgesehen.

+ − Über eine Klappe im vorderen Einstieg können Wischwasser nachgefüllt und defekte Lampen ausgetauscht werden. Die Lüftungsschlitze wirken etwas simpel eingelassen.

+ Lüftungsschlitze und Lampen ergänzen sich in ihrer Wirkung auf die Optik des Busses.

+ Mittels Wasserkanister auf den Sitzen betrug das Testgewicht des Zweiachsers 15,5 t – Voraussetzung für eine praxisrelevante Verbrauchsmessung.

web

www.busplaner.de

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Setra S 415 UL Business finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie ältere Bustests (seit 2002) abrufen.

+ In den Türen des UL Business sind unten Sichtfenster freigehalten – wie es international oft vorgeschrieben ist. Die Stufen fallen dank der Bodenhöhe von 860 mm relativ niedrig aus.

+ Die Batterien sind auf der rechten Fahrzeugseite zwischen Kühler und Hinterachse sicher untergebracht. Davor, sauber abgetrennt, die Spheros-Zusatzheizung, darüber Schaltkästen für die Fahrzeugelektronik.

+ − Gegenüber der Mitteltür befindet sich das übliche Podest – hier mit Klappstühlen, jedoch nicht mit Rollstuhlbefestigung (optional) ausgerüstet. Auf der rechten Seite ragt die Sitzreihe leicht in den Einstiegsbereich und kann daher bei Nichtgebrauch nach vorn geklappt werden.

+ Ersatzrad und Abschleppstange sind hinter der Frontklappe sehr gut zugänglich. Die seitlich aufklappbaren Scheinwerfereinheiten gibt es bereits seit Einführung der Baureihe 400 nicht mehr.

+ Branddetektoren sind bei Setra serienmäßig vorhanden.

+ Die elektrisch verstellbaren Spiegel bieten beidseitig eine gute Sicht. Die Ausführung ist einfach, jedoch funktionell.