

Komfort für den Buspiloten. Die Sicht nach vorne und über die Spiegelsysteme – Setra hatte die genialen „Käferfühler mit der Baureihe 300 vor zwei Jahrzehnten im Bus eingeführt – ist ausgezeichnet. Nicht störend im Blickfeld, da mittig unten an der Frontscheibe installiert, sitzt die Videokamera für den SPA, wogegen das Radar für ART und ABA unter der Frontabdeckung seinen Platz hat.

Unser auf 24 t zugelassener Dreiachser war mit dem 455 PS starken Reihensechszylinder OM 457 LA, übrigens in EEV-Ausführung, für alle Einsätze bestens gerüstet. Das automatisierte 8-Gang-Schaltgetriebe PowerShift rundet den Antrieb gelungen ab. Es bietet dem Fahrer echte Entlastung, wenn viele Schaltungen anstehen, wie es in Städten oder auf anspruchsvollen Strecken über Land oft vorkommt. Da wir auch eine Verbrauchsmessung geplant hatten, war der Testbus werksseitig entsprechend der 48 Sitzplätze praxistgerecht ausgelastet worden. Macht vollgetankt und inklusive Fahrer 21,2 Tonnen aus, wobei wir im Team und damit noch etwas schwerer losfahren.

Gute Verbrauchswerte

Es war eine Freude, mit dem Bus die Region zu erkunden und das Getriebe entsprechend seiner Programmierung walten und schalten zu lassen, was auch auf den kräftigen Steigungen der Eifel erwartungsgemäß gut funktionierte. Dabei hatten wir uns konsequent auf die Programmierung verlassen und auf das mögliche manuelle Schalten völlig verzichtet. Dies galt auch für die Autobahn von der Raststätte Brohlthal West bis zum Moseltaldreieck und zurück – diesmal wegen der Verkehrslage nur bis zur Abfahrt Eltztal. Die erzielten Verbrauchswerte sind durchweg günstig:

- Überland (57 Kilometer) Ø 31,9 Liter bei Ø 66 km/h
- Autobahn (A 61 / A 48, 207 Kilometer) Ø 26,9 Liter bei Ø 95 km/h
- Teilstrecke „leichte Autobahn“ Ø 23 Liter bei exakt Tempo 100
- insgesamt Ø 28,0 Liter bei Ø 87 km/h (77 % Autobahnanteil)

Hinzuzufügen ist, dass die Schaltstufen sieben und acht im PowerShift-System als Overdrive ausgelegt sind. Dies ergibt bei Tempo 80/100 im achten Gang günstige 1038/1297 Umdrehungen. Niedrige Drehzahlen – entsprechend der maximalen Drehmomente – liegen im Trend und wer-

+ Durch die um sechs Zentimeter parallel versetzte Bestuhlung haben nebeneinander sitzende Personen mehr Ellbogenfreiheit. Ausprobieren, es wirkt!



Der S 416 HDH als Jubiläums-Edition: Tradition und moderne Technik miteinander verknüpft

+ Satter Sound durch vier unter den Sitzen verteilte Subwoofer



+ Mehrfach verstellbar und komplett ausgerüstet: Voyage Plus-Bestuhlung, die hier Bestandteil der Special Edition ist.



+ Da möchte man direkt losschrauben: Aufgeräumte Werkzeugschublade in einem Stauraum des Busses



+ Branddetektoren gehören bei vielen Busherstellern zur Serienausstattung. Setra sichert damit den Motor- und Gepäckraum.



+ Jeden Freiraum konsequent genutzt: Zusätzliches Staufach über der Vorderachse

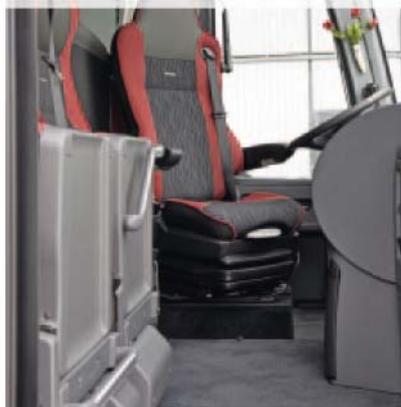


+ Drei mal Friedhelm Gierse, Setras Testbusbetreuer: Dank Bordkamera kann der Fahrer auch die Gäste auf den hinteren Reihen persönlich begrüßen.

+ Trägt zur hervorragenden Wendigkeit des Dreiachlers 416 HDH entscheidend bei: Die aktiv mitlenkende Nachlaufachse



+ Bei einem Frontalunfall lässt sich die Fahrersitz-Plattform um einige – womöglich entscheidende – Zentimeter nach hinten verschieben.



+ Modern und hell: Der Fahrgastraum der getesteten TopClass HDH 416, hier mit der komfortablen Voyage Plus-Bestuhlung.



+ Kräftig und wirtschaftlich: Reihensechszylinder OM 457 LA mit 455 PS – in Kombination mit dem PowerShift-Getriebe ein besonders komfortabler Antrieb



+ Ansprechend und komfortabel gestaltet: Das Fahrercockpit. An der Frontscheibe gut zu sehen: Regensensor und Videokamera (re.) für Spurassistent und Abstandsregeltempomat