SETRA

Auf die harte Tour.

Die ComfortClass 500 fährt um die Welt.

Freiburg · Almaty · Shanghai · Anchorage · San Diego · Panama City · Beagle Canal · Freiburg

Vom Produktionsanlauf direkt auf die härtesten Straßen der Erde.

Die Baureihe 500 ist die sechste Generation von Reisebussen der Marke Setra. Sie stellt einen Quantensprung in der technischen Entwicklung von Reisebussen dar. Alle wesentlichen Elemente wurden nach dem absoluten Stand der Technik neu konstruiert.

Kaum auf dem Markt, stellt sich die ComfortClass 500 einem Härtetest, den es so noch nie gegeben hat. Die Firma Avanti Busreisen, bekannt für außergewöhnliche Reisen, plante die größtmögliche Herausforderung: die erste kommerzielle Weltreise mit einem Bus.

Für den Bus heißt das: Bedingungslose Zuverlässigkeit und Robustheit sind zwingend notwendig. Nicht jeder Busunternehmer würde dabei auf ein Fahrzeugmodell zurückgreifen, dessen Produktion gerade angelaufen ist. Entsprechend stolz waren wir von Setra, als Hans-Peter Christoph die Reise mit der neuen Baureihe 500 plante: „Normalerweise würde ich nie mit dem Bus einer neuen Modellreihe auf so eine Tour gehen, aber mit einem Setra schon.“

Fünf Klimazonen, ein Bus, und 1.000 Herausforderungen.

Die Fahrt mit dem Reisebus Setra S 515 HD führt auf der Seidenstraße und der Panamericana praktisch einmal um die Welt. Von Anfang April bis Mitte Juni 2013 geht es von Europa in den Orient und entlang der Seidenstraße quer durch Asien bis nach Shanghai. Dann, nach einer kurzen Schiffspassage, bewältigt der Bus von Juli bis Dezember auf der Panamericana von Alaska bis Feuerland den gesamten amerikanischen Kontinent.

Die Reiseform ist das Besondere. Reisegäste erfahren die wahren Distanzen, die Veränderungen von Landschaften, Kulturen und deren Menschen jeden Tag aufs Neue. Ein einmaliges Erlebnis, das die Herzen von Busfans höherschlagen lässt. Anatoli Reklin, Service-Techniker von OMNI*plus*, kennt aber auch die Herausforderungen eines solchen Abenteuers: „Uns erwarten allein auf der ersten Etappe bis Shanghai 4.000 Kilometer Schotterpiste, drei Pässe über 2.500 Meter Höhe, Temperaturen von 40 °C und eine Luftfeuchtigkeit wie in der Sauna. Von schlechter Spritqualität und Schlaglöchern ganz zu schweigen.“

Hans-Peter Christoph, Avanti Busreisen

„Die Welt ist viel zu schön, um einfach nur darüber hinwegzufliegen.“

Großer Busbahnhof in Freiburg: Die rote ComfortClass 500 von Avanti Reisen beim Start zur ersten kommerziellen Busreise um die Welt.

Jeder moderne Omnibusunternehmer braucht ein gut durchdachtes, zeitgemäßes Geschäftsmodell. So wahrt er seine Chancen, um im umkämpften Busreisemarkt erfolgreich agieren zu können. Für Hans-Peter Christoph bedeutet dies, seiner eigenen Einstellung zu folgen, getreu dem Motto: „Die Welt ist viel zu schön, um einfach nur darüber hinwegzufliegen.“

Um diese Schönheit Avanti Kunden möglichst nahezubringen, entwickelt er zusammen mit seinen Mitarbeitern immer wieder attraktive Reisekonzepte, deren Mehrwert auch darin besteht, höchsten Reisekomfort mit ökologischem Denken zu verbinden. Umweltfreundlich, da der Reisebus nachweislich das klimaschonendste Verkehrsmittel ist. Luxuriös, weil Setra Reisebusse mit einer Luxusaustattung der 5-Sterne-Kategorie zum Einsatz kommen. Bei diesem Projekt freute er sich besonders über den erstmaligen Einsatz seiner neuen ComfortClass 500: „Bei unserem Geschäftsmodell muss man seine Kunden immer wieder neu überzeugen, um erfolgreich zu sein. Dieser Bus hilft mir dabei.“

Stefan Reif, Busfahrer

„Wer von seinem Chef in die Wüste geschickt wird, sollte gut vorbereitet sein.“

Stefan Reif ist bereits zum zweiten Mal auf der Seidenstraße unterwegs.

Ina Jander, Reisebegleiterin

„Diese Reise ist keine Fahrt ins Blaue, sondern gute Planung und Erfahrung.“

Reisevorbereiterin und Reisebegleiterin in einem: Ina Jander von Avanti Busreisen.

Die Idee dieser Reise kam von einem Fahrgast auf einer früheren Fahrt nach Shanghai: „Hans-Peter, fahr doch mal die Panamericana, dann bin ich mit dabei.“ Diese Herausforderung war natürlich zu verlockend, um sie zu ignorieren. „Wo ein schwerer Lkw Grenzen überqueren kann und wo es möglich ist, zu tanken und Abwasser zu entsorgen, da können wir das auch mit unserem Bus!“, so die pragmatische Einstellung des Avanti Chefs. Endlose Recherchen waren die Folge: Welche Etappen bieten sich an? Was ist in welchen Ländern zu beachten? Welche Einreisebedingungen gibt es – für Bus, Fahrer und Fahrgäste? Im Fokus weiterer Vorbereitungen standen auch das Wohl und die Gesundheit seiner Fahrgäste, angefangen vom Einholen von Impfempfehlungen, die Christoph von Tropenärzten erhielt und an seine Fahrgäste weitergab. Darin enthalten waren eine Typhusimpfung für den asiatischen Raum und der Hinweis, dass Gelbfieberimpfungen in Mittel- und Südamerika Pflicht sind.

Am Ende aller Rücksprachen und Erkundigungen standen schlussendlich die Etappenziele und Reisezeiten fest. Auch wurden sicherheitshalber Pufferzeiten für die Einreise in manche Staaten eingeplant, was sich auch dieses Mal wieder bewährt hat. Doch trotz bester Vorbereitung ist auf einer solchen Reise nicht alles planbar, und das ist auch gut so. Denn so waren der Reiz des Unbekannten und der täglich neue Erlebnischarakter für alle Fahrgäste ständiger Begleiter auf dieser Tour. Dass dank Hans-Peter Christoph so eine Reise überhaupt möglich wurde, machte den Spirit dieser Reise letztendlich aus – und für alle Teilnehmer zu einem unvergesslichen Abenteuer.

Vor der Einreise nach China muss der Bus neu zugelassen werden und erhält neue Kennzeichen. Und nicht nur das, auch die Fahrer bekommen chinesische Führerscheine.

Anatoli Reklin, Service-Techniker OMNI*plus*

„Ich stelle sicher, dass alles läuft.“

Neben zwei Fahrern und der Reiseleitung ist auf dieser Fahrt auch ein Mitarbeiter des Aftersales an Bord: Anatoli Reklin, von Haus aus Service-Techniker bei OMNI*plus*. Man kann ihn mit Fug und Recht als Fernreise-Profi bezeichnen, denn es ist immerhin schon die dritte Abenteuerfahrt, an der er teilnimmt. Seine Aufgabe ist es, die beiden Fahrer bei den täglichen Wartungsarbeiten zu unterstützen. Anatoli Reklin achtet u. a. auf den festen Sitz und Verspannung wichtiger Befestigungen, kümmert sich um den Filterwechsel und die Fahrzeugpflege, was unter den extremen Bedingungen dieser Reise häufiger vonnöten sein kann. Auch muss er ab und zu mal aufgrund der schlechten Dieselqualität den Katalysator ausbrennen. Auch wenn wegen der ausgereiften Serienqualität der ComfortClass 500 keine größeren Reparaturen zu erwarten sind, ist es auf jeden Fall ein beruhigendes Gefühl so einen Fachmann mit an Bord zu haben. Und wenn es doch einmal Probleme geben sollte – OMNI*plus* liefert jedes erforderliche Ersatzteil innerhalb kürzester Zeit bis in den entlegensten Winkel der Welt.

Der Bus muss glänzen: das Team bei der Fahrzeugpflege.

Hans-Peter Christoph, Avanti Busreisen

„Ob Kamel in der kasachischen Steppe oder schleichender Camper auf der Autobahn. Vorbei müssen Sie an beiden.“

Besonders auf den gut ausgebauten Autobahnen in China ermöglicht der Abstands-Regel-Tempomat (ART) in Verbindung mit ABA2 ein bequemes und sicheres Vorankommen.

Wer auf den Straßen der Welt unterwegs ist, sollte eine Menge von dem vergessen, was er über geregelten Autoverkehr gelernt hat. Hinter jedem Hügel, nach jeder Kurve ungeahnte Überraschungen. So werden Fahrbahnen plötzlich deutlich schmaler oder ein oder mehrere Schlaglöcher beträchtlicher Tiefe warten auf spontanen Besuch. Auch trifft man nicht selten auf echte Hindernisse: abgestellte, unbeleuchtete Fahrzeuge oder Landbewohner wie Huhn, Schaf, Esel, Kuh oder Kamel. Hans-Peter Christoph kann ein Lied davon singen: „ABA2 ist fantastisch, wenn einem in China im Kreisel ein Auto entgegenkommt oder ein Lkw auf eine Schnellstraße einbiegt, und zwar bei 20 km/h direkt auf die Überholspur ...“
Da ist es beruhigend, dass die ComfortClass 500 so viele passive und aktive Sicherheitssysteme an Bord hat. Der Spur-Assistent misst permanent den seitlichen Abstand zu den Fahrbahnmarkierungen und warnt durch Vibration, wenn man vom richtigen Weg abkommt. Der neue Aktive Brake Assist 2 reagiert jetzt auch auf stehende Hindernisse und leitet eine Teilbremsung ein – ein Novum in der Omnibusbranche, das Unfallrisiken deutlich minimiert. Der Attention Assist empfiehlt nach Müdigkeitserkennung beim Fahrer die fällige Pause und ein Abstands-Regel-Tempomat hält mögliche Gefahren rechtzeitig auf Distanz. Und wenn man so unbeschadet die nächste Stadt erreicht hat, macht es auch wieder Freude, den zwölf Meter langen Zweiachser mit präzisem Lenkverhalten und feinfühlig dosierbarer Bremsanlage durch schmalste Gassen zu manövrieren oder auf engstem Raum zu wenden.

Andreas Dingler, Versuchsleiter

„Es gibt keine Fahrsituation, die wir nicht schon vorher in unseren Tests geprobt haben.“

Andreas Dingler wirkte völlig entspannt, als er erfuhr, dass die neue ComfortClass 500 um die Welt reisen soll. Und das, obwohl die Setra Baureihe gerade erst vor ein paar Monaten frisch auf den Markt gekommen war. Denn sein 120-köpfiges Expertenteam hatte während der gesamten Testphase absolut nichts dem Zufall überlassen. Sind die Anforderungen für einen Bus auf Weltreise auch noch so hoch, die Testrealität war härter.

Bereits drei Jahre vor Markteinführung begann für die neue ComfortClass 500 ein Busleben in Zeitraffer. Am Ende hatten 45 Testfahrzeuge mit einer gefahrenen Strecke von insgesamt 1,5 Mio. Kilometern eine Härteprüfung absolviert, die kaum zu toppen ist. Unter extremen Hitze- und Kältebedingungen – im Sommer bei über 40 °C in bis zu 2.500 Metern Höhe und im Winter teilweise auf schneeglatten Strecken bei bis zu minus 40 °C. Auf Straßenbelägen, die manchmal nicht einmal ansatzweise diese Bezeichnung verdient hatten.

Also wirklich kein Problem für Sie, Herr Dingler, wenn Ihre ComfortClass 500 jetzt um die Welt fährt? „Soll sie doch!“, meint der Versuchsleiter mit einem breiten Grinsen, „das Härteste hat sie doch mit unserem Testprogramm bereits hinter sich.“

Die Testdaten im Detail:

- Testzeitraum: mehr als 3 Jahre
- Testteam: 120 Mitarbeiter
- Teststrecke: 1.500.000 Kilometer
- Testfahrzeuge: 45
- Hitzeerprobung bei über 40 °C
- Kälteerprobung bei unter -40 °C
- Höhenerprobung bei über 2.500 Meter
- Fahrten auf Glatteis

Peter Schumacher, Projektleiter Euro VI

„2.100 Newtonmeter bei niedrigen Drehzahlen nehmen 10 % Steigung den Schrecken.“

15.000 Kilometer durch zehn Länder beträgt die Strecke, die im Bus auf dem Landweg von Freiburg quer durch Asien nach Shanghai inklusive aller Ausflüge und Stadtrundfahrten zurückgelegt werden musste. Auch einige Pässe von über 2.500 Meter Höhe versperren der Reisegruppe dabei den Weg, müssen erklommen und auf der anderen Seite wieder mittels leistungsfähiger Motorbremse und dem konditionsstarken Sekundär-Wasser-Retarder sicher runtergebremst werden. Für den Reihensechszylinder der neuen Baureihe OM 470 ein Kinderspiel. 428 PS Leistung bringt der neue Motor des Setra S 515 HD auf die Straße, auch wenn diese teilweise mehr einem Kletterparcours gleicht. Dabei kommt er auf ein maximales Drehmoment von 2.100 Newtonmetern aus nur 10,7 Litern Hubraum.

Peter Schumacher, Projektleiter Euro VI bei Daimler Buses, überwacht per Telematiksystem FleetBoard im heimischen Stuttgart die astreine Performance des BlueEffiency-Triebwerks: „Die volle Zugkraft bringt er auch schon bei sehr niedrigen Drehzahlen. All das macht den Bus dazu auch noch extrem sparsam.“
Die Auswertung von FleetBoard ergibt auf dieser anspruchsvollen Passage einen Durst auf Diesel von 24 Litern und 0,7 Liter AdBlue.

Zur Sommerzeit in Zentralasien weit verbreitet: Wiesen übersät mit Klatschmohn.

Anatoli Reklin, Service-Techniker OMNI*plus*

„Eine garantierte Motorlebensdauer von 1,2 Mio. Kilometern wirkt im iranischen Hochland schon beruhigend.“

In der ComfortClass 500 kommt ein völlig neu entwickelter BlueEfficiency Euro VI Power-Motor zum Einsatz. Eindrucksvoll bewährt hat sich diese Technologie bereits über einen längeren Zeitraum im Lkw-Bereich von Mercedes-Benz. Die Abgasrückführungs-Technologie ist seit Jahren in nordamerikanischen Setra Bussen erfolgreich im Einsatz. Geringer Schadstoffausstoß und maximale Leistungssteigerung ergänzen sich mit handfesten wirtschaftlichen Vorteilen. So wurde die B 10-Lebensdauer* auf bis zu 1,2 Millionen Kilometer ausgedehnt und auch die Wartungsintervalle erhöhten sich von 90.000 auf bis zu 120.000 Kilometer, also dreimal um die Welt.
Das nützt einem aber rein gar nichts, wenn man keinen Diesel mehr hat, denn auch der sparsamste Omnibus muss irgendwann mal tanken. Anatoli Reklin: „Eine Tankstelle zu finden, ist nicht das Entscheidende, sie sollte aber auch über Kraftstoff verfügen. Wenn das nicht der Fall ist, muss man zwar nicht nach Öl bohren, aber einen Hinterhof suchen, in dem Diesel schwarz verkauft wird. Der Begriff Diesel ist zwar manchmal qualitativ etwas übertrieben, aber unser Bus ist auch in diesem Punkt hart im Nehmen.“

*B10 bedeutet, dass bezogen auf die Laufstrecke davon ausgegangen wird, dass nur für 10% aller Motoren eine Grundüberholung oder ein Austauschmotor erforderlich sein wird.

Auch schlechte Dieselqualität konnte die ComfortClass 500 nicht stoppen.

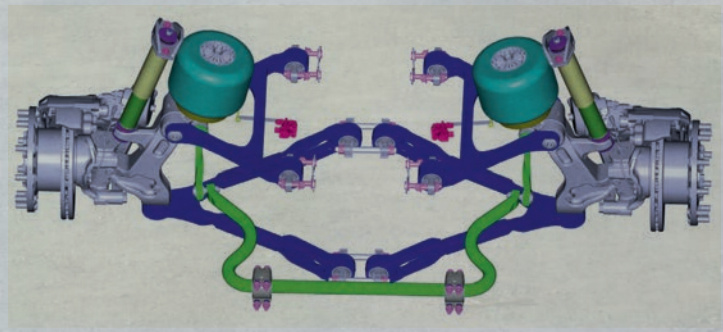
Helga Einsle, Fahrgast

„Jetzt weiß ich, wofür Setra steht: nichts klappert, super Sitze … entspanntes Reisen.“

Die Fahrgäste, wie Helga Einsle, haben während der Tour den Reisekomfort des S 515 HDs schätzen gelernt: „Vor der Reise war für mich Bus gleich Bus und Setra als Marke kein wirklicher Begriff. Das hat sich nach 65 Tagen und geschätzten sechs bis acht Stunden im Bus pro Etappe deutlich gewandelt. Es war für mich schon erstaunlich, beim Blick nach draußen die schlimmen Straßenverhältnisse zu sehen, aber innen nichts davon mitzubekommen. Nichts knarzte oder klapperte. Es herrschte eine himmlische Ruhe. Richtiggehend begeistert haben mich auch die komfortablen Sitze. Man kann sie einfach und ohne großen Kraftaufwand in die jeweils gewünschte Position schieben, der Abstand ist super. Von Freiburg bis Shanghai habe ich jede Teilstrecke genossen.“

Für den vorbildlichen Fahrkomfort des S 515 HD sorgt unter anderem eine weichgelagerte Stoßdämpferanbindung, die kurze, harte Stöße komfortabel abfängt. Und was dann noch zum Fahrgastraum durchkommt, federn die komfortablen Voyage-Reisebussitze locker weg. Die neuen Querlenker an der Vorderachse sind zudem mit komfortoptimierten Elastomerlagern ausgestattet. Darüber hinaus reduziert eine Stabilisatorform die Steifigkeit an der Vorderachse und verbessert so das Einfederungsverhalten des Omnibusses.

Reisebegleiterin Ina Jander: gut gelaunt unterwegs.



Dämpft Fahrbahnunebenheiten und nicht das Reisevergnügen: Die Doppelquerlenker-Einzelradaufhängung führt zu hoher Wankabstützung und Dämpfung.

Auch bei extremer Hitze

bewahrt die ComfortClass 500 einen kühlen Kopf.

Die Klimaanlage im Setra S 515 HD hat viel zu tun. Turfan ist der heißeste Ort Chinas, die Durchschnittstemperatur im Sommer liegt hier bei etwa 36 - 39 °C, in unserem Fall waren es sogar 41 °C. Dazu gibt es hier so extrem trockene Luft, dass beispielsweise aus 50 Tonnen zum Trocknen aufgehängte Weintrauben innerhalb von 20 Tagen ca. 5 Tonnen Rosinen werden.

Wer in einem Omnibus der ComfortClass 500 fährt, den können solche Verhältnisse getrost kalt lassen. Im Bus, egal wo man Platz nimmt, ist die Temperatur immer gleichmäßig verteilt und vollautomatisch geregelt. Ermöglicht wird dies durch einen vorderen und hinteren Bodenmischkreislauf, einer Trennung der Wasserkreisläufe und einer zonenbezogenen Sensierung und Gebläseregelung.

Die wartungs- und verbrauchsfreundlichen Anlagen sind mit einem leistungsoptimierten Verflüssigergebläse und vergrößerten Luftfiltern ausgestattet.

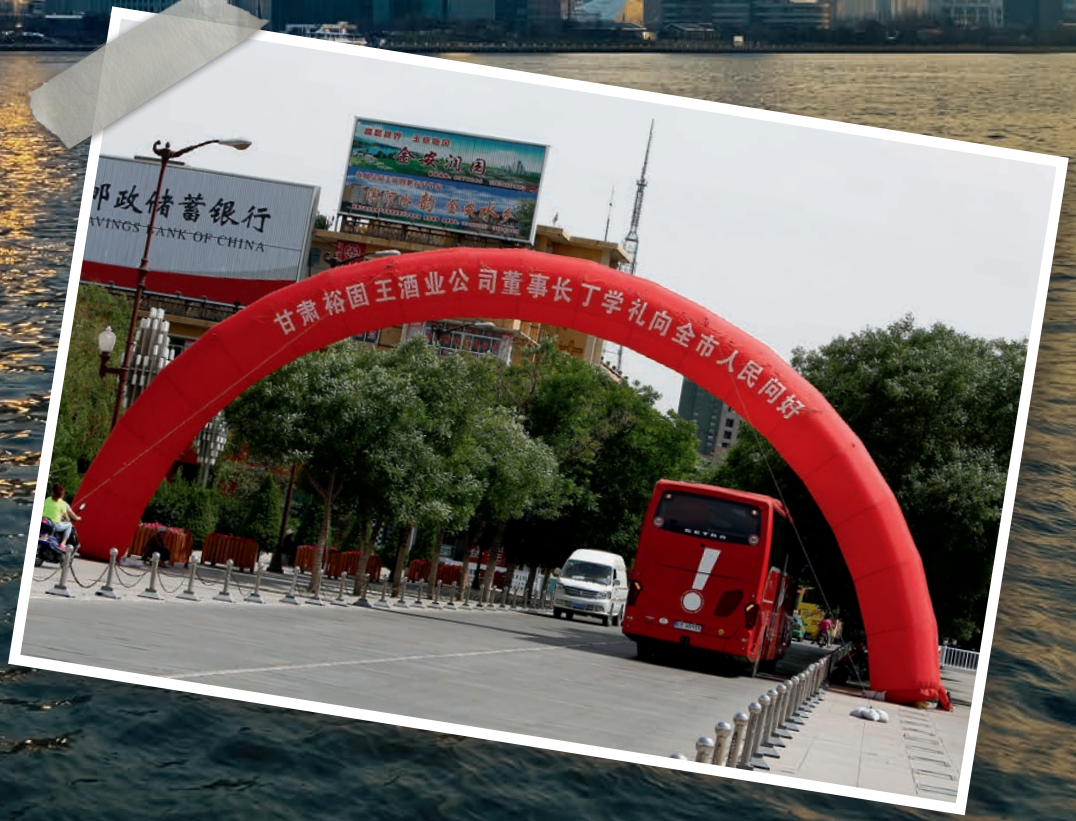
Die bekannte und bewährte Klimastrategie mit drei Leistungsstufen wurde beibehalten.

All das sorgt für eine zuverlässige Wohlfühltemperatur, über Stunden, über Tage, über Monate, das ganze Busleben lang.

Auf Busreisen ohne Probleme zu bestehen: Für die ComfortClass 500 scheint es das Normalste auf der Welt zu sein, nicht so für unsere chinesische Reiseleiterin. Die hat sich gewundert, dass wir jetzt – aus Deutschland kommend – schon 12.000 Kilometer ohne eine einzige Panne zurückgelegt haben. In China plant man bei einer Tagesetappe immer zwei Stunden für Pannenbehebung ein. Ein weiterer Beweis dafür, dass Qualität halt den Unterschied macht.

Etappenziel erreicht.

Besser konnte es nicht laufen, Shanghai ist erreicht. Ohne Pannen, ohne Probleme, aber mit vielen positiven Eindrücken, die noch lange in Erinnerung bleiben werden. Eine Fahrt durch zehn Länder hat die ComfortClass 500 souverän gemeistert und sich dabei weder von extremen Temperaturen noch von anderen widrigen Umständen der Strecke beeindrucken lassen. Stattdessen wurden alle Mitreisenden belohnt mit Eindrücken von faszinierenden Landschaften und fremden Kulturen.
Für die zufriedenen Reisegäste geht es jetzt schweren Herzens per Flieger auf die Heimreise, für die ComfortClass 500 per Schiff nach Anchorage, wo der nächste Teil der Weltreise im Juli startet.
Was hat dazu beigetragen, dass bisher alles so optimal lief? Neben guter Organisation und viel fahrerischem Können vor allem die überragende Qualität der Setra ComfortClass 500. Dem kann auch Hans-Peter Christoph nur zustimmen: „Die kompromisslose Setra Produktqualität macht unseren Erfolg erst möglich.“



Fortsetzung folgt ...
SETRA
52.000 Kilometer von Freiburg bis nach Shanghai und von Alaska bis nach Feuerland. Auf den schönsten, aber auch härtesten Straßen der Welt zeigt die ComfortClass 500, was sie in puncto Qualität, Robustheit und Ausdauer zu bieten hat.
Die vollständige Geschichte auf www.setra.de
Anbieter: EvoBus GmbH · Neue Straße 95 · 73230 Kirchheim unter Teck · www.setra.de · Setra - eine Marke der Daimler AG