



Das neue Setra-Flaggschiff S 531 DT im Test: Optisch expressiv, aber weitgehend mit bewährter Technik.



Komfortables Oberdeck: Elitäre Note mit feinem Glasdach, Ruhezone mit hoher Komfortnote



Opulentes Comfort-Plus-Cockpit: Gute Ergonomie, altes Bedienpanel für Heizung, Lüftung und Klimaanlage

Bus Blickpunkt-Test: Setra S 531 DT Eindrucksvoll, sicher, aber muss noch reifen

Er macht optisch Eindruck und geht mit zahlreichen Vorschusslorbeeren an den Start. So soll die vierte Generation des Setra-Doppeldeckers so sicher wie kein anderer Vertreter seiner Gattung sein. Höchste Zeit für einen Test, der Doppeldecker soll auf der Straße zeigen, was er kann.

Es hat doch eine Weile gedauert bis zum ersten Test. Übergroße Eile hatten die Produktstrategen in Neu-Ulm ja nicht, schließlich verkaufte sich der 431-Vorgänger noch wie geschnitten Brot. Vielleicht lag es auch an der Qualitätsdiskussion, die zahlreiche Kunden mit dem Hersteller führten. Was man im Markt vernahm, klang nicht unbedingt euphorisch. Für den Produktstart sollte die Produktqualität stimmen, wir haben uns auch gleich auf die Suche nach Haaren in der Suppe gemacht.

Die Optik jedenfalls dürfte einer erfolgreichen Markteinführung nicht im Wege stehen. Der neue Setra S 531 DT rollt ziemlich expressiv auf die Straße, die vornehme Zurückhaltung des Vorgängermodells ist heute passé. Wie gehabt eine steile Front mit viel Glas, aber stärker gerundete Eckradien – und die fein konturierten Scheinwerfer prägen das neue Setra-Familiengesicht. Die großen Seitenansichten und ihre Verglasung fallen jetzt etwas unruhiger aus – aber bitte schön: Eine Frage des Geschmacks, über die man streiten mag oder nicht. Unstrittig sind die aerodynamischen Qualitäten des neuen Neu-Ulmers, der Hersteller spricht von einem erstaunlichen Cw-Wert von 0,35.

Reisen wie auf Wolke Sieben

Zuerst mal den Innenraum inspizieren, beide Einstiege führen niederflurig ins Untergeschoß. Hier finden wir wenig Veränderung. Vielleicht bei den Farben, auch so mancher Einbau ist jetzt feiner gerundet. Es bleibt bei den Innenhöhen, die der Vorgänger vorgegeben hat. Viele Möglichkeiten für ein paar Zentimeter mehr gab's ja auch nicht. Zu holen gibt es die nur unten und zwar mit einer Niederquerschnittsbereifung à la Skyliner oder Futura FDD – der Setra-Doppelstöcker bleibt beim bewährten 315/80er-Format. Aber immerhin: die billige Filzmatte an der Innenfront im Oberdeck ist jetzt Geschichte, die Innendesigner gönnen dem Setra-Flaggschiff dort eine Art Cockpit unter der Frontscheibe. Der Scheibenwischer dort hängt

merkwürdig senkrecht nach unten – diese Ruhelage soll die Luftströmung verbessern. Attraktiv fürs Obergeschoß: Mit dem Glasdach wird es mit Licht durchflutet, die niedrige Decke drückt so kein bisschen aufs Gemüt. Aber man muss zuerst nach oben: Der Aufstieg mittschiffs ist zwar bequem, weniger aber die enge Wendeltrep-



Kraftmaschine im Heck: Sechszylinder OM 471 mit 510 PS und 2.500 Nm, serienmäßig mit Brandlöschautomatik

pe vorne links. Oben lässt es sich wie gehabt trefflich reisen, entkoppelt von der Fahrbahn auf Wolke sieben mit wirklich bequemen Voyage-Ambassador-Sitzen. Der Clou: Verstellbare Kopfstützen verlängern die Rückenlehne bei Bedarf. Schön wären Mittelarmstützen, die es nur bei Zwei-plus-Eins-Bestuhlung gibt – vielleicht trifft unser Wunsch ja auf konkretes Kundeninteresse.

Das Fahrwerk: Nicht die stärkste Seite

Man sitzt auch im Unterdeck gut, die Kartenspielfreunde finden die Dos-a-dos-Sitzgruppen prima. Aber großer Komfort wird hier nicht geboten, die

Fahrgeräusche und Straßenbausünden werden deutlich hör- und fühlbar nach innen weitergereicht. Der 14 Meter lange Doppeldecker gleitet auch nur auf perfekten Autobahnen sanftgleich voran, auf Querfugen und miesen Fahrbahnen teilt vor allem die Vorderachse heftige Schläge aus. Zugegeben: Eine Kritik auf hohem Niveau. Aber es gibt eben Wettbewerber wie den Neoplan Skyliner oder den Van Hool Astromega, die deutlich besser federn. Wahrscheinlich geht es kaum



anders, Setra setzt ja auf das Fahrwerk des Vorgängers mit recht straffen Stabilisatoren und spart sich eine variable Dämpfung. Was aber nicht auf Kosten der Fahrstabilität geht, der neue Doppeldecker liegt wie der alte satt auf der Straße. Nicht so toll, jedenfalls im Vergleich zur Konkurrenz, arbeitet die Lenkung. Bei geringen Geschwindigkeiten muss der Fahrer kräftig hinlangen und wenn er dem Kreisverkehr verlassen möchte, kurbelt er mächtig zurück – hier sehen wir durchaus Handlungsbedarf.

Der Kofferraum: Wenig Volumen, geringe Höhe

Weniger beim Cockpit, wir dür-

fen uns hier im Comfort-Plus-Arbeitsplatz (Top-Class) austoben. Bei einem schnellen Fahrerwechsel ist man mit dem 531er gleich vertraut, wer aber den Doppeldecker mit allen Schikanen bedienen möchte, braucht seine Einarbeitungszeit. Etwas schlichter aber recht funktionell wäre der Armaturenräger aus der Comfort-Class – da kann man auch noch Geld sparen. Die Außenspiegel sind nicht perfekt, für den Blick in die Weitwinkel-Spiegel muss man aus dem Sitz, das wird sich auch nicht mehr ändern. Demnächst darf man sich mit Mirror-Cams anfreunden, bei den Actros-Lkw gibt es die schon ab diesem Frühjahr. Weniger freut sich der Fahrer, wenn er in den Kofferraum blickt. Nur 8,4 Kubikmeter und geringe Innenhöhe – und wenn das Kabuff über den Hinterachsen mal voll wird, hat man schon vor dem Start Krafttraining betrieben.

Das Kapitel Antrieb soll auch noch ein paar Zeilen bekommen, auch wenn er schon aus dem Vorgänger recht vertraut ist. Die Neu-Ulmer setzen auf den 510 PS starken OM 471, das automatisierte Achtganggetriebe Powershift 3 reicht dazu die Gänge. Der Antrieb leistet sich keine Temperamentsausbrüche, er fährt voll besetzt eher zögerlich an und zeigt erst in Schwung seine Stärken. Auf der Autobahn ist er zuhause, dort kommt man mit hohen Reiseschnitten flott voran. Und hier kann er auch mit der versprochenen Kraftstoffeffizienz glänzen. Auf leichten Etappen verlangt der Reihensechszylinder nur wenig Kraftstoff, mehr als 26 l/100 km werden es auch an schweren Teilstrecken kaum. Er könnte noch besser sein, denn an langen Autobahnziehern wären ein paar Gänge mehr durchaus vorteilhaft. Weniger im Stop and Go der Städte oder auf Landstraßen – aber dort lässt er seine Behäbigkeit fühlen, obwohl unser Proband mit 23,6 Tonnen noch nicht einmal voll ausgeladen ist. Irritierend finden wir die Anfälligkeit der Kupplung. Schon bei harmlosen Rangierversuchen meldet sich der Bordrechner mit der War-

nung „Kupplung überlastet“.

Hohes Sicherheitsniveau

Doch wenn es um die Sicherheit geht, gibt es für den vorbildlichen Neu-Ulmer Doppeldecker nur Lob. Eine serienmäßige Brandlöschanlage sichert den Motorraum, der Fahrzeugbug musste sich bereits im Pendelschlagtest (freiwillig nach ECE R 29) bewähren. Der Notbremsassistent ABA 4 erkennt in der Stadt auch Fußgänger, und ja,

der 531er wird optional mit dem neuen Abbiegeassistenten SGA (= Side Guard Assist) bestückt. Er funktioniert plausibel, wenn er im Abbiegeprozess vor nahen Passanten, Fahrradfahrern und sogar stationären Hindernissen warnt. Optisch mit einem roten Warnlicht an der A-Säule und haptisch mit einem Rüttelalarm im Sitz. Wir wünschen uns nur ein Signal, das sich von dem des Spurassistenten identifizierbar unterscheidet.

TECHNISCHE DATEN

Setra S 531 DT

Motor

Reihensechszylinder Typ OM 471, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit CR-System X-Pulse, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6c mit AGR, SCR-Kat und PDF.

Hubraum	12.810 cm ³
Nennleistung	375 kW/510 PS bei 1.600 U/min
Maximales Drehmoment	2.500 Nm bei 1.100 U/min

Kraftübertragung

automatisierte Einscheibentrockenkupplung, automatisches Achtgang-Schaltgetriebe GO 250-8 Powershift 3; einfach über-setzte Antriebsachse; i = 3,583

Fahrwerk

Elektronisch geregelte Luftfederung, VA: Einzelradaufhängung an doppelten Dreieckenkern, max. Achslast 8,0 t; HA: RO 440, Stabilisator, max. Achslast 11,5 t; aktiv gelenkte Nachlaufachse mit Einzelradführung, max. Achslast 6,5 t. Reifen 315/80 R 22,5.

Bremsanlage, Sicherheitssysteme, Lenkung

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), rundum Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Sekundär-Wasserretarder von Voith, Motorbremse, ESP, ABS und ASR, DBL, ART, SPA, ABA 4; SGA Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servotronic 8098 geschwindigkeitsvariabel geregelt.

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe	14.000/2.550/4.000 mm
Radstand	6.700/1.350 mm
Überhang vorn/hinten	2.705/3.245 mm
Wendekreis	23.138 mm
Innenstehhöhe Unterdeck	1.828 mm
Innenstehhöhe Oberdeck	1.685 mm
Kofferraumvolumen	8,4 m ³
Leergewicht	19.110 kg
Testgewicht	23.640 kg
Zul. Gesamtgewicht	26.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 78 + 1

Preis Testfahrzeug

505.000 Euro

TESTERGEBNISSE

Testbedingungen	12 °C, bewölkt, starker Wind
Gefahrene Kilometer	926 km
Ø Kraftstoffverbrauch	24,63 l/100 km

Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen

Autobahn leicht	22,26 l/100 km bei 96,70 km/h Ø Geschw.
Autobahn mittelschwer	24,61 l/100 km bei 94,14 km/h Ø Geschw.
Autobahn schwer	26,32 l/100 km bei 91,48 km/h Ø Geschw.
Landstraße schwer	26,22 l/100 km bei 64,80 km/h Ø Geschw.

Innengeräusche

Unterdeck/Oberdeck	vorn	Mitte	Heck
80 km/h in dB(A)	66,9 / 62,4	66,6 / 65,4	... / 61,1
100 km/h in dB(A)	69,9 / 64,2	70,0 / 65,9	... / 62,6

BEWERTUNG

Pro Disziplin sind fünf Punkte möglich – maximale Punktzahl 40

Antrieb	●●●●○
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○
Qualität	●●●●○
Komfort	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○
Optik	●●●●○

RESÜMEE



Wolfgang Tschakert

Hat der neue Setra-Doppeldecker das Zeug zum Erfolgsmodell? Eindeutig ja, legt man die geringe Neigung der Kunden zu neuen Erfahrungen zugrunde. Schließlich ist der 531er ein Setra, der aus dem Daimler-Stall kommt. Auch wenn er zwar neu aussieht, aber nicht wie neu fährt – groß umgewöhnen muss sich das Fahrpersonal nicht. Da und dort bleibt der Neu-Ulmer seinem großen Anspruch etwas schuldig. Der 531er steht erst am Anfang seiner Karriere, er wird im Laufe der Zeit noch etwas reifen. Aber bei der Sicherheit fährt er voraus, an diesem Standard müssen sich die Wettbewerber messen.