



Oberdeck der Touristik-Version: Wahlweise Glasdach und Ambassador-Plus-Bestuhlung für hohen Reisekomfort



Cockpit mit verfeinerter Note, aber kaum besserer Bedienbarkeit



Zwei verschiedene Grundtypen für Fernlinie und Touristik: Der Fortschritt der neuen Doppeldecker-Generation von Setra liegt im Detail

Im Bus Blickpunkt-Test: Setra S 531 DT Bewährte Technik garniert mit extrovertiertem Design

Im letzten Herbst hat sich der neue Setra-Doppeldecker in der Branche bekannt gemacht. Bislang nur statisch, jetzt dürfen wir Hand anlegen. Hier unsere ersten Erfahrungen als Fahrgast und hinter dem Steuer.

Auf freier Wildbahn machen sie sich noch rar, auch der Hersteller berichtet noch von großer Kundennachfrage nach dem erfolgreichen Vorgängertyp S 431 DT. Was auch nicht verwundert: Da weiß man eben, was man hat, mit der Sicherheit von 16 Jahren Bauzeit. An dieser Stelle können wir die Interessenten beruhigen. Der neue Setra-Doppeldecker, so aufregend er auch aussieht, baut auf bewährte Komponenten und Tugenden. Beim Outfit wagen die Schwaben einen Schuss mehr Moderne mit verwegenen Linien, die das Understatement des Vorgängers ablegen und neue Akzente setzen. „Richtig dynamisch und deutlich verjüngt“, jubilierten die einen beglückt, andere sehen den 531er eher skeptisch. Respekt heischend ist der Setra-Doppeldecker allemal, wenn man direkt vor ihm steht. Schließlich sind es die Abmessungen, auf die man sich einstellen muss. Aber das Format ist hinlänglich bekannt, nur in der Länge ist der Setra marginal (plus 11 cm) gewachsen. Und steigt man ein, entdeckt man viele bekannte Details. Es bleibt bei den Stehhöhen im Mittelgang, die Größenordnungen der beiden Decks wurden nicht angetastet.

Mehr Beinfreiheit für den Chauffeur

Erst mal Platz nehmen hinter dem Volant, das lässt sich der Fahrer gern gefallen. Der verlängerte Vorbau bringt ein paar Zentimeter mehr, hier müssen sich Langbeiner nicht falten. Der Chef wählt zwischen zwei verschiedenen

Cockpits, diese Strategie kennen wir bereits vom neuen Tourismo. Der Testbolide ist mit dem Arbeitsplatz der elitären Top-Class konfektioniert, da kann man nicht meckern. Alle Schalter, Taster und Stell-



Neues Fahrgast-Cockpit im Oberdeck: Reichlich Platz für die Beine, große Ablagen, Becherhalter

rädchen gehen gut zur Hand, links neben dem Sitz der Knauf der klassischen Feststellbremse – hier ist nicht viel Fortschritt zu finden. Natürlich kann sich der Fahrer durch unzählige Menüs klicken, vor einer größeren Fahrt sollte man es unbedingt tun. Denn sonst fährt man nur im Notmodus und kann viele hilfreiche Funktionen gar nicht nutzen. Heizung und Klima lassen sich fast intuitiv bedienen, aber ganz ohne Fallstricke geht es diesmal nicht ab. Mitfahrende Kollegen aus dem Obergeschoß reklamieren die Wärme der spanischen Frühjahrs-sonne – der Fahrer muss nachjustieren. Ein Blick vorab in die Spiegel kann nicht schaden. Rechts ist der Weitwinkelspiegel nicht

vollends einzusehen und links nur knapp – hier soll es noch eine Nachbesserung geben. Vielleicht mit einer stärkeren Abschrägung des Bodens im Obergeschoß, so macht es VDL beispielhaft beim Futura DD. Aber die Übersicht ist nicht grundsätzlich zu monieren, der Fahrer sitzt schon ziemlich nah am Geschehen.

Die ersten Meter machen auch

sofort klar, dass man hier ein schweres Gefährt bewegt. Die Lenkung verlangt nach einer kräftigen Hand, gerade im Stadtverkehr. Und im ersten Kreisverkehr fällt auf, dass es mit den Rückstellkräften am Lenkrad nicht allzu weit her ist. Man kurbelt rein und man kurbelt raus, der Doppeldecker-Chauffeur hat in der Stadt gut zu tun. Da ist er froh, dass wenigstens die Schaltarbeit entfällt. Die Powershift-Automatik sortiert die Gänge betont komfortabel, der Gangwechsel wird mit Blick auf dem Drehzahlmesser erlebbar. Nicht nur dort, man hört ihn auch. Denn im Unterdeck dominieren die Antriebs- und Reifenlaufgeräusche die Akustik. Das große Komfortergebnis gibt es im Doppeldecker nur im Oberdeck, das ist auch beim neuen Setra nicht anders.

Fahrwerk und Antrieb bewährt

Der 531er rollt wie schon sein Vorgänger auf 315/80er-Pneus. „Aus Komfortgründen“, argumentieren die Konzerntechniker, „der 80er-Reifen bietet das bessere Abrollverhalten“. Jedenfalls kann es nur marginal sein, wir kennen ja auch die Konkurrenz. Speziell die Setra-Vorderachse rollt wenig geschmeidig ab, über harte Fahrbahnkanten poltert sie

wenig dezent. Am Wank- und Rollverhalten gibt es nichts auszusetzen. Enge Kurven umrundet der hohe Setra relativ straff gedämpft, man hat ihn nach kurzer Einfahrkenntnis gut im Griff.

In Sachen Antriebsstrang bleibt es bei bewährten Komponenten. Der große OM 471 hatte zuletzt noch eine Überarbeitung erfahren, er liefert seine 510 PS Nennleistung schon bei 1.600 Touren. Der Reihensechszylinder wuchtet schon bei Leerlaufdrehzahl verwertbares Drehmoment auf die Kurbelwelle. Mit wenig Gas geht es durch die Stadt, das Powershift-Getriebe macht einen guten Job. Schnell ist man auf Autobahn-Tempo, heute irritiert starker Seitenwind den Kurs. Da reichen auch 95 km/h, wir haben es heute nicht eilig. Schnellstraßen sind das Revier des Doppeldeckers, hier zieht er ziemlich souverän seine Bahn, unterstützt vom GPS-Tempomat. Der ART (Abstandsregeltempomat) macht seine Sache gut, der Spurassistent mahnt zu diszipliniertem Fahren. Und der Notbremsassistent ABA 4 bleibt diskret im Hintergrund, er gibt auch keine überflüssigen Warnmeldungen ab – gut so. Weitere Pluspunkte fährt sich der brandneue Abbiegeassistent ein, der in der Stadt beim Rechtsabbiegen sichert und auf der Autobahn den Spurwechsel (nach rechts) überwacht.

Vordere Aufstiegstreppe fällt sehr schmal aus

Am nächsten Rasthof ziehen wir mit einem Kaltgetränk ins Oberdeck um. Die vordere Aufstiegstreppe, zwar hell dank der Fenster, fällt ziemlich schmal aus. Der Kunde hat die Wahl: Die Treppe 1 rechts oder links, der Produktmanager empfiehlt für den Fernlinienbus den rechten Aufstieg. Und links für den Touristikbus, das sind auch die beiden Grundtypen, die Setra jetzt in diesem



Radarsensorik für den Sideguardassistent: Zwei Nahbereichssensoren am Radlauf rechts überwachen die ganze Länge des Fahrzeugs. Die seitliche Überwachungszone hat eine Breite von 3,75 m

Segment baut. Der Fernlinien-Doppeldecker bekommt die breitere Mitteltür plus Rollstuhlrampe, klappbar oder einhängbar als Faltrampe. Die rechte Sitzreihe bis zur Vorderachse wird ohne Podest sowie mit Verstell- und Sicherungsschienen im Boden montiert. Fast barrierefrei ist der Zugang zum Waschraum, der sitzt jetzt diagonal im Eck. Mit mehr Stehhöhe (jetzt 1,82 m) und marginal mehr Raum, für den Fernlinienverkehr kann eine robustere Einrichtung gewählt werden. Der Abwassertank bleibt so groß wie gehabt, er wurde noch beim 431er von 105 auf 150 Liter vergrößert. Begeht ist natürlich der Platz an der Sonne, im Oberdeck ganz vorn in Reihe 1 ist man hautnah am Geschehen. Die Front unter der Windschutz-

scheibe ist jetzt neu eingekleidet, mit zweifarbigem Kunststoff, Cupholdern und Haltstange. Die Ablage dahinter reicht für Tablets oder einen Snack. Und oben im Fensereck ragen aus der A-Säule kompakte Monitore, die das Bild der Infotainment-Anlage zeigen. Natürlich gibt es Wifi an Bord, der WLAN-Router ist heute nicht mehr wegzudenken. Zur Stromversorgung eigener Geräte gibt es Steckdosen oder USB-Anschlüsse. Aber der eigentliche Genuss im Doppeldecker ist, manche sehen es auch anders, die komplette Entkoppelung von Fahrbahn und Antrieb. Wenn man dann noch auf Ambassador-Stühlen mit verstellbaren Kopfstützen sitzt, möchte man auch mit einem Flugreisenden nicht tauschen.

TECHNISCHE DATEN

Setra S 531 DT: Technische Daten

Motor:

Reihensechszylinder Typ OM 471, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit CR-System, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Kat und PDF. Hubraum 12.810 cm³
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, Achsübersetzung i = 3,583

Fahrwerk

Reihensechszylinder Typ OM 471, Turboaufladung und Ladeluftkühlung (Eigenfabrikat) an doppelten Dreiecklenkern, max. Achslast 8,0 t; HA: RO 440, max. Achslast 11,5 t; aktiv gelenkte Nachlaufachse mit Einzelradführung, max. Achslast 6,5 t. Reifens 315/80 R 22,5.

Bremsanlage, Lenkung, Assistenz- und Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), rundum Scheibenbremsen mit elektronischer Belagverschleißanzeige, Dauerbremse Sekundär-Wasserretarder von Voith, Motorbremse, ESP, ABS und ASR, DBL, ART, ABA 4, Abbiegeassistent, Attention Assist, PPC-Temomat

Hydraulische ZF-Lenkung Typ Servocom 8098 geschwindigkeitsvariabel geregelt.

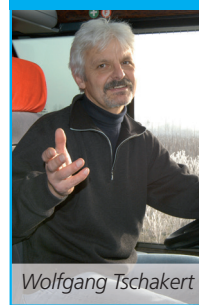
Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe 14.000/2.550/4.000 mm
Radstand 6.700/1.350 mm
Kofferraumvolumen 8,4 m³
Kraftstofftank 480 l
Adblue-Volumen 40 l
Zul. Gesamtgewicht 26.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze 78 + 1 + 1

RESÜMEE



Wolfgang Tschakert

Der neue Setra S 531 DT bietet bekannt-bewährte Technik garniert mit extrovertiertem Design. Wer aus dem 431er umsteigt, hat es jedenfalls nicht schwer, sich mit dem neuen Setra-Doppeldecker vertraut zu machen. Mit seinen neuen Assistenzsystemen macht der größte Neu-Ulmer freilich einen großen Schritt nach vorn, hier hat der Reiseriese aus Neu-Ulm mehr als seine Wettbewerber zu bieten. Für eine umfassende Bewertung war unsere Probefahrt zu kurz, es waren auch noch sehr frühe Fahrzeuge.



Gleiche Stehhöhen wie der 431er: In der Fernlinien-Variante werden die Sitze rechts (im Bild links) ohne Podeste montiert