



Setra 531 DT

# Daimlers Größter FRISCH MODERNISIERT

**Mit dem Setra 531 DT stand uns der Doppeldecker aus dem Hause Daimler für eine Ausfahrt zur Verfügung. Der Omnibus besticht durch seinen Komfort und seine Vielseitigkeit.**

Doppelstockbusse sind für wahr schon imposante Fahrzeuge. Und das nicht erst seit die roten Londoner Doppeldeckerbusse vom Typ AEC Routemaster diese Fahrzeugklasse berühmt gemacht haben. Fast jeder Fahrzeughersteller, der etwas auf sich hält oder hielt, hat oder hatte sie zumindest im Programm. Das relativ neue Fernbusgeschäft tat und tut sein Übriges, um diese Fahrzeugklasse zu pushen. Bei Daimler hieß der dominante Gigant im Bauprogramm lange Zeit Setra 431 DT, nun aber rückte der S 531 DT nach. Diesen hatten wir nun als (495 000 € teuren) Testwagen in unserer Redaktion. Eine Testfahrt, die uns leider das Wetter ordentlich verhaselt hat bzw. korrekter zugeschnitten hat. Denn auf unserer obligatorischen Überlandrunde durch die Eifel schlug bereits am 30. Okt. der Winter zu. Und wo es eben noch grün und trocken war, lag kaum eine Stunde später auf der Rücktour ordentlich viel Schnee – auch auf dem Asphalt. Daimler sei Dank, hatten die Kollegen aus Ulm – wohl vorausahnend, was

da auf uns zukommen wird – schon Winterreifen montiert. Aber auch im Flachland machte uns das Wetter zunehmend einen Strich durch die Rechnung: Es wurde regnerisch und windig, sprich einfach ungemütlich. Die Verbrauchswerte im Kasten sind daher auch mit viel Vorsicht zu lesen! Daimler schickte uns den ersten serienfertigen Setra 531 DT nach Bonn. Korrekter gesagt den Wagen mit der Produktionsnummer 4. Wer sich im Fahrzeugbau auskennt, der weiß, dass derartige Fahrzeuge noch nicht in allen Details perfekt sind. Und so war auch bei diesem Auto noch an ein paar Stellen mit der Hand nachgeschliffen worden, damit der Formguss aus Kunststoff auch wirklich in seinen Rahmen passte. Bei der Produktionsnummer... Schwamm drüber. In rot und schwarz marschierte der Doppeldecker bei uns auf. Kosmosrot metallic heißt genauer gesagt die bei Daimler aufgetragene Farbe. Optisch

gefällig und gegenüber dem Vorgängermodell markanter tritt der Neue an. War bei diesem an der Fahrzeugfront die Formsprache eher linear, so hat der heutige S 531 kantigere, geschwungener Züge. Das der eine, obere Scheibenwischer (der alte hatte zwei) nun in Ruheposition senkrecht nach unten zeigt, hat laut Setra aerodynamische Vorteile und sei aus dem Rennsport übernommen. Kleine Anmerkung noch: Eine Fahrertüre besitzt der S 531 im Gegensatz zum S 431 nicht mehr.

Noch ein paar technische Details: Der 14-m-Wagen schöpft die erlaubte Bauhöhe von 4 m und Breite (2,55 m) komplett aus. Der Radstand zwischen vorderer und Antriebsachse beträgt 6,7 m (Nachlauf- / Antriebsachse: 1,35 m). Hinzu kommen noch die Überhänge von 2,70 m (v) und 3,24 m (h). Den Wendekreis gibt Daimler mit 23,1 m an. Ein OM 471 mit 12,81 Hubraum bildet die Antriebseinheit. 375 kW, sprich 510 PS, stellt der Motor zur Verfügung. Das maximale Drehmoment lautet 2 500 Nm und steht ab 1 100 min<sup>-1</sup> zur Verfügung. Das automatisierte Getriebe GO 250-8 (Achsübersetzung i=3,583) bringt diese Energie in kurzer und durchweg sehr sanfter Taktung auf die Antriebsachse. Allerdings: Ein Sprinter ist der Setra S 531 DT trotz aller Pferdestärken nicht. Vollbeladen (19,110 kg) war er auf unserer Eifelstrecke gemütlich unterwegs und ging Überholmanöver eher gelassen an – auch zu Zeiten, wo der Schnee unser Fortkommen noch nicht behinderte. Plastiktorsi (mit Wasser

## Der SGA überwacht die gesamte rechte Flanke

befüllt) spielten übrigens die Passagiere, Sandsäcke simulierten die Koffer. Ansonsten kann man den Fahrkomfort und grundsätzlich auch die Verarbeitung an Bord nur loben. Allein, dass der Riese auf manch böigen Seitenwind reagiert, ist nicht verwunderlich. Es stehen übrigens zwei Cockpitvarianten zur Auswahl: Das funktionale aus der ComfortClass 500 oder das hochwertigere aus der TopClass 500, das in unserem Bus verbaut war.

**Blick durch den unteren Fahrgastraum im S 531** Fotos: Daimler AG ➔



Bestuhlt war der Wagen mit 78 Sitzen (plus Fahrer- und Reiseleitersitz) auf 4\*-Niveau. Diese sind mit den neuen herausziehbaren und seitlich wölbaren Kopfstützen versehen (Setra Voyage Ambassador/Composition-Stoff-Kombination). Eine Küche befand sich zudem an Bord und gegenüber dem Vorgänger ist das WC neu gestaltet. Es ist stufenfrei begehbar und leicht schräg versetzt eingebaut. Dadurch gewinnt man spürbar mehr Raum fürs persönliche Geschäft; kein Vergleich zu den Notboxen an der Steiltreppe eines Hochdeckers. „Das im oberen Bereich glänzend weiße Mobiliar und die freundliche LED-Beleuchtung erinnern an ein modernes Bad“, behauptet man zudem bei Daimler. Auch wenn hier die Bordtoilette vergleichsweise luxuriös groß gehalten ist, so bleibt sie doch eine „Plastikbox“. Mit der begrifflichen Anlehnung an ein Bad greift man in meinen Augen hier deutlich zu weit. Ebenfalls neu gestaltet sind die Aufgänge zum Oberdeck. Sie sind von außen verglast und innen mit lichtdurch-

lässigem Acryl-Kunststoff verkleidet. Das macht den ganzen Treppenbereich heller und ansprechender. Einzig (komfort)störend bleibt das Ersatzrad. Aus Platznot ist es in einem seitlichen Schacht untergebracht und reicht mit seiner Verschalung weiterhin wie beim S 431 DT in den Mittelgang hinein und bildet so eine mögliche Stolperfalle. Der Doppelstockbus ist – zeitgemäß – mit einem CoachMedia Router bestückt. Über ihn lassen sich mobile Endgeräte per WLAN mit der virtuellen Welt verbinden (100 Kanäle/ 2 Kartenschächte). USB-Stecker sitzen an den Wänden. 8,4 m<sup>3</sup> stehen fürs Gepäck zur Verfügung. Das ist ein etwas besserer Wert als beim Vorgänger S 431 DT (8,3 m<sup>3</sup>). Unser Bus hatte als Volumenergänzung noch einen Ski-Koffer am Heck dabei. Punkten kann der große Setra sicherlich mit seinen Assistenzsystemen. Serienmäßig sind die LED-Hauptscheinwerfer (Abbieglicht H7)

**Punkten kann der Setra mit seinen Assistenzsystemen**

und die Brandlöschanlage im Motorraum. Die Löschanlage erzeugt dabei einen Hochdruckwassernebel, der sich um den Motor herum verteilt, den für den Brand notwendigen Sauerstoff schlagartig verdrängt und zugleich heiße Oberflächen kühlt. Neben ESP, Abstandsregeltempomat (ART), Reifendruckkontrolle (TPM), Spurassistent (SPA) und Attention Assist (AtAS) hat der Doppeldecker mit Active Brake Assist 4 (ABA 4) und den Sideguard Assist (SGA) zwei neue, wichtige Systeme an Bord. ABA 4 leitet im Notfall eine Vollbremsung auf stehende und fahrende Hindernisse ein. Unter günstigen physi-

kalischen Voraussetzungen kann das Assistenzsystem den Bus aus 80 km/h bis zum Stillstand vor einem Aufprall abbremsen. Zudem erkennt es querende Fußgänger und löst bei Bedarf eine Warn- und Teilbremsreaktion aus. Im Omnibusbau, auch im Vergleich zum Wettbewerb, ist ABA 4 top. Allerdings gibt es im Daimler-Konzern auch schon ABA 5 mit optimierter Fußgängererkennung. Diese Technik wird zurzeit allerdings nur für den Lkw Actros angeboten. Der SGA überwacht per Radar die gesamte rechte Flanke des Fahrzeuges und warnt beim Abbiegen vor Hindernissen, Radfahrern und Personen an dieser Seite. Das System warnt, bremst aber (noch) nicht selbsttätig. Laut Experten ist die Sensorik dafür noch nicht feinfühlig genug, spricht der Anteil an Fehlbremssungen wäre schlichtweg zu hoch. Zudem unterstützt SGA das Wiedereinscheren bei Überholvorgängen indem er sowohl in den Außenspiegel als auch ins Display ein Warnzeichen einblendet, wenn rechts vom Bus noch ein Fahrzeug rollt. Sehr angenehm, denn so entfällt beim Überholen von Lkw das Abschätzen, ob man an Truck und Tractor tatsächlich schon vorbei ist. Auch muss man nicht mehr unbedingt auf das Lichtsignal freundlicher Trucker-Kollegen warten, das einem signalisiert, wieder ungefährdet einscheren zu können. DS

**Setra S 531 DT Messdaten**

**Streckenbedingungen**

Überwiegend nasse oder feuchte Fahrbahn, teilweise abtrocknend. Bedeckt, teilweise Regen, Schneeregen und Schneefall, 1-6°C, überwiegend böiger Wind

**Verbrauchsmessung**

	<b>Ø-Verbrauch</b>	<b>Ø-Geschwindigkeit</b>
<b>Autobahn (301,80 km)</b>	<b>30,68 l/100 km</b>	<b>86,85 km/h</b>
– leicht (141,78 km)	25,11 l/100 km	88,84 km/h
– mittelschwer (26,42 km)	32,55 l/100 km	86,86 km/h
– schwer (133,60 km)	36,22 l/100 km	84,83 km/h
<b>– Land-/Bundesstraßen (82,90 km)</b>	<b>33,91 l/100 km</b>	<b>53,34 km/h</b>
– leicht (14,40 km)	30,63 l/100 km	42,15 km/h
– mittelschwer (52,50 km)	33,71 l/100 km	55,51 km/h
– schwer (16,00 km)	37,50 l/100 km	59,70 km/h
<b>Berg-/Talstrecke (11,90 km)</b>	<b>58,82 l/100 km</b>	<b>54,92 km/h</b>
<b>Stadt (12,40 km)</b>	<b>45,97 l/100 km</b>	<b>20,25 km/h</b>
<b>Gesamt (409,00 km)</b>	<b>32,62 l/100 km</b>	<b>69,70 km/h</b>