



Der S 519 HD ist der längste Reisebus im Setra-Sortiment

Foto: Daimler AG

Setra  
S 519 HD

# Der Längenkönig

Die einen stellen die „wohl längste Praline der Welt“ her, an der Pier von St. Tropez konkurrierenden die ausladendsten Yachten miteinander, und manch anderer zieht anatomische Vergleiche, auf die wir hier gar nicht näher eingehen wollen. Wo die Länge aber wirklich Zentimeter um Zentimeter zählen kann, ist in der Fahrgastbeförderung. Denn Kapazität spielt selbst in Zeiten kleiner werdender Gruppen und der zunehmenden Bedeutung von Midis im Busreisegeschäft in manchen Segmenten immer noch eine große Rolle. Gerade für Pendelverkehre sind maximale Gefäßgrößen gefragt, z. B. für den Transfer von Kreuzfahrtgästen zu stark frequentierten Hafenstädten wie Genua

**Mit bis zu 71 Sitzen setzt Setras S 519 HD ein Ausrufezeichen in Sachen Fahrgastkapazität bei Reiseeindeckern. Kann das ComfortClass-Modell Doppeldeckern somit in Sachen Wirtschaftlichkeit das Wasser reichen? Und wie fährt sich ein solches Langschiff? Diesen Fragen gingen wir auf unserer Testfahrt im gewohnt anspruchsvollen Terrain nach.**

oder Venedig. Auch auf vielen Fernbusverbindungen zählen hohe Sitzkapazitäten. In der Regel greifen Busreiseveranstalter für solche Einsatzzwecke am liebsten zum Doppeldecker. Der bietet, um markenintern zu bleiben, beim S 531 DT in Sonderfällen bis zu 93 Sitzplätze, mit Drei-Sterne-Konfiguration und ohne WC und Küche 83 bis 87. Da kann der nun von

uns getestete S 519 HD natürlich nicht ganz mithalten. Er kommt mit Maximalbestuhlung auf 71 Plätze; bei Vier-Sterne-Sitzabstand und inklusive WC sowie Mini-Küche sind es 58, also genau 20 weniger als der Setra-Doppelstockbus in dieser Komfortklasse. Und dennoch: In Ländern wie

Deutschland oder Spanien wird er relativ oft verkauft. Dafür muss es Gründe geben – und die gibt es. Fangen wir beim lieben Geld an, das natürlich Kaufentscheidungen oft maßgeblich beeinflusst. Unser großzügig mit Extras und luxuriösem wie funktionalem Equipment gesegneter Testbus kam auf einen Preis von ca. 415 000 €. Ein vergleichbar ausgestatteter 531er dürfte kaum unter 475 000 € zu haben sein – Pluspunkt für den Eindecker. Allerdings schrumpft der Abstand überall dort, wo der S 519 HD einen

**Der Testbus kostete stolze 415 000 €**

Hublift benötigt – vorzugsweise auf der Fernlinie, wo man ihn deswegen auch eher selten sieht. Denn der schlägt



↗ **Angesichts eines Stauraums von 11,2 m<sup>3</sup> konnte der Testbus schon einiges wegpacken** Foto: Daimler AG

inklusive Einbau – und zwar rechtsseitig hinter der Vorderachse – mit rund 30 000 € zu Buche, während der niederflurige Doppelstockbus mit einer Faltrampe und klappbaren Sitzen im Unterdeck auskommt. Doch der „Lange“ hat neben dem schnöden Mammon noch andere Vorzüge zu bieten. Dank des gewaltigen 3,3 m langen hinteren Überhangs lässt sich zwischen Nachlaufachse und Fahrzeugabschluss noch relativ bequem und ohne Aufpreis ein HeckEinstieg platzieren. Das eröffnet auch im Businnern attraktive Gestaltungsmöglichkeiten mit ebenerdiger Hecktoilette und geräumiger -küche. Und auch beim Kofferraumvolumen heißt es „Vorteil S 519 HD“. Während der

Doppelstockbus lediglich mit vergleichsweise übersichtlichen 8,4 bis 9,6 m<sup>3</sup> (mit Staufächern) aufwarten kann, waren es beim Testfahrzeug 11,2 m<sup>3</sup> inkl. Staufächer und WC. Auch in dieser Kategorie bietet der HeckEinstieg ein nicht zu unterschätzendes Plus, denn dank seiner Hilfe kann das Stauvolumen je nach Konfiguration auf 14 bis 14,5 m<sup>3</sup> wachsen. Die Proportionen des 14,95-m-Modells spielen manchem Busunternehmer auch in anderer Hinsicht in die Karten. So besitzen viele zwar ausreichend in Länge und Breite dimensionierte Fahrzeug- und Werkstatthallen, jedoch nicht in der Höhe. Beim 4-m-Doppeldecker

wird es da mitunter nach oben hin schon einmal eng. Knapp 25 cm weniger wie beim S 519 HD können da schon mal entscheidend sein. Die unterschiedlichen Dimensionen zwischen Ein- und Doppeldecker und das daraus resultierende Fahrverhalten waren auch ein wichtiges Prüfkriterium, das wir auf unserer Standardtestrunde mit dem Eindecker zwischen Köln und Trier, vorwiegend auf der Autobahn und der Landstraße, im Auge behalten wollten. Denn bekanntermaßen neigen Doppelstockbusse gerade bei höherem Tempo und Seitenwinden zu ausgeprägtem Wankverhalten, das die Fahrt

**Wie angenagelt liegt der „lange Lulatsch“ auf der Straße**

vor allem für die Person am Steuer durchaus unangenehm machen kann. Zuletzt hatten wir das im vergangenen Jahr bei einem Doppeldeckertest in Dänemark bei Sturm am eigenen Leib erfahren. Im Vergleich spüren wir mit dem S 519 HD vom ersten Autobahnkilometer an einen wohlthuenden Unterschied – trotz streckenweise ordentlicher Windeinwirkung.



Foto: Peter Brückner

↗ **Der breite hintere Einstieg macht auch älteren Fahrgästen Auf- und Abstieg relativ einfach**

Wie angenagelt liegt der lange Lulatsch auf der Straße, der Geradeauslauf und der Federungskomfort – auch dank Stabis an den ersten beiden Achsen – sind nahe am Optimum. Wer angesichts seiner Längenmaße doch ein

Wo immer Sie sind ...



## Fahrttest Messdaten

**Streckenbedingungen:** überwiegend trockene Fahrbahn, stark bewölkt, teilweise sehr windig mit Böen, 12-16°C

**Fahrtstrecke:** Bad Neuenahr-Ahrweiler – Trier – Ulmen (A61/A48), Cochem – Meckenheim – Bonn, Köln – Bad Neuenahr-Ahrweiler (A565/A555/A61)

Verbrauchsmessung	Ø-Verbrauch	Ø-Geschwindigkeit
<b>Autobahn (270,9 km)</b>	<b>26,65 l/100 km</b>	<b>91,83 km/h</b>
– davon leicht (110,2 km)	21,87 l/100 km	94,46 km/h
– davon mittel/schwer (160,7 km)	29,93 l/100 km	90,11 km/h
<b>Land-/Bundesstraßen (110,7 km)</b>	<b>32,70 l/100 km</b>	<b>53,14 km/h</b>
– davon leicht (16,1 km)	27,33 l/100 km	64,40 km/h
– davon mittel/schwer (82,8 km)	31,52 l/100 km	50,9 km/h
– davon Berg-/Talstrecke (11,8 km)	48,31 l/100 km	59,00 km/h
<b>Stadt (14,8 km):</b>	<b>38,51 l/100 km</b>	<b>24,00 km/h</b>
<b>Gesamt (396,4 km):</b>	<b>28,78 l/100 km</b>	<b>70,16 km/h</b>

### Geräuschmessung

Innengeräusche: 100 km/h (vorne/Mitte/hinten): 64,0/62,5/62,0 dB(A)

Außengeräusche: 2 m hinter Heck, stehendes Fahrzeug mit laufendem Motor: 72,5 dB(A)

wenig Unwohlsein verspürt, dem sei gesagt, dass er sich überraschend leicht manövrieren lässt. Das Handling ist sogar ausgesprochen komfortabel. Trotz des um 60 cm größeren Wendekreises bewältigten wir



↑ **Ausreichend dimensioniert und mit Haltegriffen an den richtigen Stellen versehen: der vordere Einstieg** Foto: Peter Brückner

auch einige enge Ortsdurchfahrten auf dem Überlandstreckenteil und in der Bonner City. Nicht ein einziges Mal mussten wir dabei mit den hinteren Achsen den Bordstein überfahren, was für das stimmige Gesamtkonzept des Fahrzeugs spricht. Dazu tragen auch die Außenspiegel bei, mit deren Hilfe man die gesamte Länge des

S 519er gut im Blick hat. Beim Rangieren unterstützen die beiden serienmäßigen Rampenspiegel, so dass man jeden Zentimeter im Frontbereich ausnutzen kann, wenn es auf dem

Busparkplatz vor dem Hotel oder auf der Fähre mal etwas enger zugeht. Mehr Leistung haben wir uns dagegen mitunter vor allem an den knackigen Eifelsteigungen der A48 von Koblenz nach Trier gewünscht. 350 kW und 2 300 Nm Drehmoment beim OM 471 sind ja eigentlich schon eine echte

Hausnummer. Dennoch ging dem Aggregat Richtung Kamm der langen Eifelwellen angesichts einer zu bewältigenden

**Der Setra S 519 HD fährt sich äusserst komfortabel**

Last von 21,6 t gelegentlich die Puste aus, gerade wenn der voraus-

schauende Tempomat PPC überdies vor der Kuppe Motorleistung herausnahm, um Sprit zu sparen. Bei der PS-Zahl würde man sich hier durchaus eine 5 ganz vorne wünschen, aber diese Motorisierung ist bei Setra der TopClass vorbehalten. Nur gut, dass man das gewohnt souveräne automatisierte



Fotos: Daimler AG

↑ **Das WC kann nicht überbaut werden. Allerdings lässt sich noch ein kleiner Stauraum an der Seitenwand integrieren**

PowerShift an Bord hat, das als Serienausstattung im S 519 HD vorgesehen ist. Das Gesamtpaket aus 15 m Länge, hohem Testgewicht und dem Antriebsstrang aus OM 471 und PowerShift

... wir helfen!



## Setra S 519 HD Technische Daten



<b>Motor</b> 	Stehender Reihensechszylinder MB OM 471 mit AGR und SCR-System, geschlossener DPF, Euro 6 Hubraum: 12 800 cm <sup>3</sup> Nennleistung: 350 kW/476 PS bei 1 600 min <sup>-1</sup> Max. Drehmoment: 2 300 Nm bei 1 100 min <sup>-1</sup>
<b>Kraftübertragung</b>	Getriebe: automatisiertes MB Go 250-8 PowerShift Antrieb: auf die Hinterachse, i = 3,583
<b>Fahrwerk</b>	Vorderachse: ZF RL 75 E, Einzelradaufhängung, Stabilisator, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer Hinterachse: MB RO 440, Stabilisator, 4/4 Luftbälge/Stoßdämpfer Nachlaufachse: ZF RL 75 E, aktiv gelenkt, Einzelradaufhängung, 2/2 Luftbälge/Stoßdämpfer, Bereifung: 295/80 R 22,5
<b>Bremsanlage/ Assistenzsysteme</b>	EBS mit ABS und ASR, ESP, Abstandregeltempomat, Notbremsassistent ABA 3, Bremsassistent (BAS), Spurrassistent (SPA), Aufmerksamkeitsassistent (ATAS), vorausschauender Tempomat PPC, Anfahrasistent, Haltestellenbremse mit Anfahrsperrung, Elektronische Niveauregulierung (ENR), Voith-Sekundärwasserretarder
<b>Lenkung</b>	ZF-Kugelmutterlenkung ZF Servocom 8098 mit variabler Übersetzung
<b>Aufbau/Ausstattung Testwagen</b>	Aufdachklimaanlage EvoCool Basic (39 kW Klimaleistung) mit Front-Frontbox (8 kW), LED-Scheinwerfer für Abblend- und Fernlicht, LED-Tagfahrleuchten, Abbiegelicht, LED-Umfeldbeleuchtung, Regen-Licht-Sensor, Reifendruckkontrolle, Brandlöschanlage Fogmaker im Motorraum, Kamera über Tür 2, Panorama- und Rückfahrkamera, Fahrerruherraum, Coach Mediasystem, Mediarouter für Internetzugang und Mediastreaming, je Doppelsitz zwei USB-Ladesteckdosen, LED-Ambientebeleuchtung, Service-sets mit LED-Leuchten, Sitze Setra Voyage plus (gangseitig verstellbar), Fahrersitz Isri NTS2, Reisebegleitersitz, Klapptische, Ledermultifunktionslenkrad, Staufach im Vorbau (Decke), Flottenmanagementsystem Fleetboard
<b>Maße und Gewichte</b> 	Länge/Breite/Höhe (mit Klimaanlage): 14 945/2 550/3 770 mm Radstand (VA-HA/HA-NA): 7 140/1 600 mm Überhang v/h: 2 890/3 315 mm Böschungswinkel v/h: 7,0°/6,9° Wendekreis: 23 656 mm Einstiegshöhe: 370 mm (330 mm mit Kneeling) Stufenhöhe v/Mitte: 3 x 184 mm + 2 x 220 mm/4 x 250 mm Fußbodenhöhe Mittelgang: 1 370 mm Innenstehhöhe: 2 100 mm Podesthöhe: 150 mm Leergewicht: 16 010 kg Zul. Achslasten (VA/HA/NA): 7 500/11 500/5 750 kg Testgewicht (inkl. Fahrer und Betriebsstoffe): 21 600 kg Zul. Gesamtgewicht: 24 750 kg Fahrgastkapazität: 58+1+1 Kofferraumvolumen: 11,2 m <sup>3</sup> Tankvolumen (Diesel/AdBlue): 480/40 l
<b>Preis</b>	Testfahrzeug: 415 000 €

Foto: Peter Brückner



**↑ Geduldige Fahrgäste: Wie immer simulierten mit Wasser gefüllte Dummies einen gut besetzten Bus. Auf diese Weise erhält man realistische Verbrauchswerte**

machte uns natürlich neugierig auf den Dieselverbrauch nach knapp 400 überwiegend anspruchsvollen Kilometern. Und das Ergebnis sollte es in sich haben: Mit durchschnittlichen 28,78 l/100 km schlug sich das Eindeckerflaggschiff mehr als gut, nämlich herausragend. Auch in dieser Kategorie sollte der S 519 HD die Nase vor seinem zweistöckigen Bruder klar vorne haben, auch wenn bei diesem ein Test noch aussteht. Es lohnt sich neben dem Gesamtwert auch auf einzelne Verbrauchsdaten zu schauen.

## Versprochen!





Seitenwind. Und auch auf dem Stadtkurs durch Bonn zeigte sich der OM 471 mit 38,51 l/100 km als nicht allzu durstig. Höher als auf der Autobahn war erwartungsgemäß der Verbrauch auf der Landstraße mit im Schnitt 32,70 l/100 km/h. Hinzugerechnet werden muss noch ein AdBlue-Einsatz von lediglich rund 1,5 % in Relation zum Diesel, wie Tests von Setra in Italien ergeben haben.



### Meinung Überraschend spritsparend

Auch wenn unser Tester Peter Brückner mit den vorhandenen Pferdestärken nicht so ganz zufrieden war, so ist sein Fazit ansonsten sehr positiv. Einem Urteil, dem ich gerne folge. Allein schon in Sachen Dieselsonsum kann der von uns gefahrene Setra S 519 HD erheblich punkten. Trotz 15 m Länge, trotz hohem Gewicht von über 21 t und trotz Winterreifen kommen auf 400 Testkilometern gerade einmal 28,78 l Durchschnittsverbrauch zusammen. Ein feiner Wert, der den unternehmerischen Geldbeutel schont!

Auch im Handling zeichnete sich der Wagen aus und erlaubte meinem Kollegen ein entspanntes Fahren. „Der Geradeauslauf und der Federungskomfort sind nahe am Optimum“, so schreibt er beeindruckt und das soll schon was heißen.

Mir persönlich ist immer das Sicherheitspaket an Bord wichtig, weil ich den Nutzen von Assistenzsystemen schätzen gelernt habe. Dass ABA 4 mit Fußgängererkennung nun auch für diesen Bus verfügbar ist, ist zu begrüßen. Mir wäre es allerdings lieber, es wäre kein Extra, sondern Serie.

DS



Das bekannte ComfortClass-Cockpit macht immer wieder einen guten Eindruck Foto: Peter Brückner

So waren wir auf Rollstrecken auf der A48, A61 und A555 mit nur 21,87 l/100 km unterwegs, während der durchschnittliche Dieselsonsum selbst auf den angesprochenen schweren Eifelpassagen nie über 30 l hinausging – das alles wohlgerne mit aufgezogenen Winterpneus und mitunter böigem Gegen- und

Zwei weitere positive Aspekte sind uns weiterhin aufgefallen. Da ist zum einen das angenehme Geräuschniveau an Bord zu nennen. Trotz des doch kräftigen Windeinflusses an unserer gewohnten Messstelle, wo wir die Werte in beide Fahrtrichtungen der A555 nehmen, registrierte unser Gerät nur 64 dB(A) im

Cockpitbereich und lediglich 62 dB(A) in Höhe des Mittel-einstiegs und über dem kräftigen OM 471 im Heck – absolute Spitzenwerte. Lediglich nach hinten hinaus ist das 350-kW-Triebwerk lauter, wo leicht überdurchschnittliche 72 dB(A) im Stand mit laufendem Aggregat abstrahlen. Das spricht aber auch für eine gute Dämmung zum Passagierraum hin. Sorgfältig abgeschirmt im Motorraum ist auch das Abgasbehandlungssystem.

Hier finden sich zudem keine Kabelverläufe, was insgesamt einen zuverlässigen Schutz gegen Busbrände bildet. Überhaupt kam der Testbus mit einer üppigen Sicherheitspalette daher. Sie reichte von ESP über Abstandsregel-

tempomat und Notbremsassistent ABA 3 bis

### Der ABA 4 ist nun auch verfügbar

hin zu Spurhalte- und Aufmerksamkeitsassistent. Die nächste Ausbaustufe ABA 4 mit Fußgängererkennung ist seit kurzem als Option zu ordern. Peter Brückner ■

## Gute Fahrt!

Auf uns ist Verlass. Mit dem richtigen Werkzeug und wirtschaftlichen Originalteilen sorgen mehr als 1.000 trainierte 24h-Monteure dafür, dass Ihre Reise in kürzester Zeit wieder weitergeht. Hand drauf. [www.omniplus.de](http://www.omniplus.de)



Always by your side.

**OMNIplus**

Service für Ihren Mercedes-Benz und Setra