



Fotogen posieren die beiden Setra Doppelstockbusse S 531 DT in der architektonisch eindrucksvollen "Ciutat de les Arts i les Ciències", der "Stadt der Künste und Wissenschaften". Die Fahrzeuge unterscheiden sich durch ihre Ausstattungen, hier steht orange für die Fernlinienvariante und rot für die Reiseversion. Die Gebäude, die als modernes Wahrzeichen Valencias gelten, wurden zwischen 1994 und 2010 gebaut. Sechs davon stammen von dem in Valencia geborenen Stararchitekten Santiago Calatrava Vals. Das größte Aquarium Europas wurde vom spanischen Architekten Felix Candela geschaffen. Die kunstvoll gestaltete Stadt, bestehend aus sieben äußerst futuristischen Bauwerken, grenzt südöstlich an den etwa 9 km langen Parkkomplex, den "Jardines del Turia", der in dem trockengelegten Flussbett der Turia angelegt und 1998 eröffnet wurde. Fotos: Kirsten Krämer, Setra

BIENVENIDOS IN VALENCIA

FAHREINDRÜCKE SETRA S 531 DT

Nachdem im letzten Jahr die erste, allerdings nur statische Vorstellung des neuen Setra Doppeldeckers S 531 DT spektakulär am Stuttgarter Fernsehturm stattgefunden hatte, ging es nun in den Süden, genauer gesagt nach Spanien. Valencia sollte die richtige Lokation sein, um bei schönem Wetter die ersten eigenen Fahreindrücke zu bekommen. Zum Fahren standen zwei Doppelstockbusse zur Verfügung, die für unterschiedliche Einsätze ausgestattet waren.

„Valencia - die Stadt, in der 300 Tage im Jahr die Sonne scheint“, heißt es in der aufwändig gestalteten Broschüre, die uns Setra zum Fahrevent im März überreicht. Sie gibt neben Informationen zu Technik und Teststrecke einen Einblick in die spanische Setra-Geschichte und

beschreibt eindrucksvoll die Eigenheiten der Stadt, die nach Madrid und Barcelona die drittgrößte Spaniens ist. Allerdings weht uns trotz Sonne am Strand von Las Arenas eine kühle Brise um die Nase, die uns dazu zwingt, zur wärmenden Jacke zu greifen.



Axel Stoking ist für den Deutschland-Vertrieb bei Daimler Buses zuständig.

Durch das großzügige Seitenfenster fällt Tageslicht in den Treppenaufgang. Bei der Fernlinienvariante befindet sich dieser direkt am Vordereinstieg rechts. In der Reiseausführung ist er dagegen hinter dem Fahrer angeordnet.



Vor dem ehemaligen Presse- und Medienzentrum, das 2007 eigens zum America's Cup gebaut wurde, der ältesten Segelregatta der Welt, haben sich nun die beiden Doppelstöcker für Fotos in Positur gestellt. Mit ihrer Lackierung in Peach Metallic bzw. Viola Pyxis Metallic kommen sie vor dem weißen Gebäude richtig gut zur Geltung. Dieses besteht aus vier versetzten Ebenen, die ein weißes Segelschiff - Veles e Vents (Segel und Winde) - darstellen sollen. Dieser architektonische Blickfang wird wie seinerzeit 2007 und 2010 für die Presse auch unser Anlaufpunkt für die nächsten zwei Tage sein.

Vierte Generation

Nun geht der Setra Top Seller in seine vierte Runde. Über die Geschichte des Setra Doppelstockbusses berichteten wir ausführlich in unserer Omnibusspiegel-Doppelausgabe 17-6/7. Im Jahr 1981 feierte der Doppeldecker aus dem Hause Kässbohrer als S 228 DT sein Debüt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung, die damals noch mit Pkw und Lkw zusammen in Frankfurt stattfand. „Bis heute, also 37 Jahre danach, hat sich der Setra Doppelstockbus zum Marktführer entwickelt, und das in fünf Ländern“, erzählt Axel Stokinger, der bei Daimler Buses für den Deutschland-Vertrieb zuständig ist. Die Zahlen sprechen für sich, denn vom Vorgänger S 431 DT wurden in 15 Jahren gut 2.300 Einheiten verkauft. Natürlich hat man auch hier vom Fernbusboom profitiert. Und sogar in diesem Jahr liefen bis Ende März noch 100 Exemplare des S 431 DT vom Band.

Ab dem zweiten Quartal, sozusagen ab dem 1. April, war dann der Start

der neuen Baureihe S 531 DT. Fertiggestellt wird sie nach wie vor am deutschen Standort in Neu-Ulm, die Rohbauten kommen jetzt aber aus dem tschechischen Werk in Holysov.

Die Wirtschaftlichkeit war einer der Leitgedanken bei dem Konzept. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von $c_w=0,35$ reicht der 4.000 mm hohe Doppelstockbus fast an die Werte eines Setra Hochdeckers heran (C_w -Wert = 0,33). Laut Setra macht das zum Vorgänger in Abhängigkeit vom Einsatz eine Kraftstoffersparnis von 7 % bis 10 % aus.

Wohlfühlkomfort

Nicht viel geändert wurde an dem über Jahre hinweg bewährten Innenlayout, das jetzt mit hellen Farben zum Wohlfühlklima beiträgt. Auch die Steh-



Der Begleitersitz rutscht bei der Version mit Treppe vorne rechts mehr in Richtung Fahrzeugmitte.

höhen sind mit 1.684 mm im Ober- und 1.837 mm im Unterdeck bis auf wenige Millimeter identisch geblieben.

Die Unterschiede zwischen den beiden Testbussen zeigen sich in der Innenausstattung: Die orange Lackierung des einen Busses findet sich mit gleichfarbigen Kedern an den Sitzen aus eigener Fertigung wieder. Die Farbe steht hier für die Fernlinie. Der Wagen ist für großes Fahrgastaufkommen gerüstet und mit insgesamt 79 Sitzen ausgestattet. Ohne Toilette und Kücheneinheit sind sogar bis zu 93 Sitzplätze möglich,



Die Fußauflage fällt aus Platzgründen sehr gering aus, auch wenn sich der Treppenaufgang links hinter dem Fahrer befindet.

was wohl eher für die französischen Unternehmen im Überlandverkehr von Interesse sein dürfte.

Auf der rechten Seite im Unterdeck sind die Sitze etwas tiefer als links direkt am Boden auf Airlineschienen angeordnet. Damit ist man flexibel, wenn es um die Barrierefreiheit nach ECE-R 107 geht, denn die Stühle werden bei Bedarf für zwei Rollstuhlplätze zusammengeschoben. Über die manuelle Klapprampe oder mit einer ansetzbaren Tri-Fold-Faltrampe ist für den Fahrgast mit Rollstuhl am Mitteleinstieg bei niedriger Einstiegshöhe ein bequemer Zugang möglich.

Die Sitze links sind auf einem Podest platziert, unter dem sich der 480 l fassende Dieseltank befindet. Die Betankung ist bei dem neuen Modell also nur noch auf der linken Seite möglich. Das hohe Podest, das bislang den Zugang zur Toilette erschwerte, ist verschwunden, der WC-Boden ist auf Mittelgangebene abgesenkt worden. Erreicht hat man damit auch hier einen barrierefreien Zugang und entsprechend mehr Stehhöhe. Zudem bietet die diagonale Anordnung der Einbauten innen mehr Bewegungsfreiheit.

Schon beim 400er Doppelstockbus war man dazu übergegangen, zwei Treppenaufgangs-Varianten anzubieten, die je nach Fahrzeugeinsatz für den besseren Fahrgastwechsel sorgen, was sich als sinnvolle Lösung herausgestellt hat. Die Lage der Aufstiege ist nicht in Stein gemeißelt, sondern kundenseitig frei wählbar. Im Gegensatz zur Reiseausführung mit Treppenaufgang hinter dem Fahrer ist für die Fernlinie der vordere Aufstieg ins Oberdeck rechtsseitig direkt am vorderen Einstieg angeordnet.

Für die unterschiedlichen Einsatzzwecke stehen im neuen S 531 DT für die mittlere Türe drei Türbreiten zur Verfügung: 900 mm bei der Reiseversion, 1.150 mm mit breiter einflügeliger Tür in der Fernlinienausführung und 1.380 mm als zweiflügelige Tür für die Linienvariante.

Fahrerlebnis

„Das Land, wo die Orangen blühen“, heißt es in der Setra-Broschüre weiter, und so schweben wir mit 375 kW (510 PS) vorbei an unzähligen Orangenplantagen, deren Früchte uns Appetit auf gesunden „Zumo de naranja“, einem frisch gepressten Orangensaft, machen. Die Region el Huerta - das fruchtbare Obst- und Gemüseland der Horta - ist Europas größter Apfelsinengarten mit 3.000 Sonnenstunden im Jahr und milden Wintern. Mehr als 3 Mio. Tonnen Früchte werden hier jährlich geerntet.

Doch wenden wir uns von der reizvollen Umgebung nun wieder unserem Fahrzeug zu: Neu ist der Reihensechszylinder OM 471 in der Euro-6-Abgasnorm nicht, denn die Daimler-Produktplaner hatten sich zunächst für die Aufrüstung des S 431 DT entschieden, weil der neue Doppeldecker noch etwas Zeit brauchte. Etwa sechs Jahre nach der Vorstellung der neuen Comfort-Class 500 sind nun alle Reisebus-Modellvarianten umgestellt; das Sahnehäubchen hat man sich sozusagen bis zum Schluss aufgehoben.

Eine Kombination aus Autobahn, Landstraße und Ortsdurchfahrten bringt uns die Manövrierbarkeit des 14-Meter-Boliden näher. Dabei stellen die vielen Kreisverkehre, die wir passieren müssen, kein Problem dar. Der



Das WC hat man neu konzipiert. Die Toiletteneinheit wurde leicht gedreht, sodass innen mehr Platz zur Verfügung steht. Außerdem ist sie jetzt fast stufenlos zu begehen, so konnte man zudem die Innenstehhöhe um 12 cm erhöhen.

Doppeldecker ist durch die Designänderungen um 110 mm länger geworden. Bemerkbar macht sich das beim Wendekreis, der jetzt 23.140 mm beträgt. Wie gewohnt ist das Mercedes-Benz-eigene 8-Gang-Getriebe Power Shift GO 250-8 feinfühlig und willig abgestimmt auf die Anforderungen der verschiedenen Fahrer. Diese steuern das Fahrzeug sicher über Spaniens Straßen.

Sicherheitssysteme in Serie

Ein wahres Feuerwerk an Sicherheitssystemen hat der Doppeldecker zu bieten, denn er steht nicht nur



Wie Mercedes-Benz bietet auch Setra die beiden Varianten des Fahrerarbeitsplatzes an. Hier links der eher einfach gehaltene Comfort (Fernlinie) und rechts der mit dem sogenannten Wasserfall als wesentliches Stilelement aufgewertete Comfort Plus (Reise).

für hohen Komfort, sondern auch für die bestmögliche Sicherheit, und die hat er zum Teil serienmäßig an Bord. Das fängt schon bei den LED-Leuchten an, die für eine ermüdungsfreiere Fahrt im Dunklen sorgen. Sobald sich bei der Fahrweise Unregelmäßigkeiten zeigen, meldet sich der Aufmerksamkeits-Assistent (Attention Assist) durch ein optisches Signal im Display. Komfortabel bei Staufahrten mit Schritttempo ist die Stop-&-Go-Funktion, die an den Abstandsregeltempomaten (ART) gekoppelt ist. Fast schon eine Selbstverständlichkeit ist die neueste Version des Notbremsassistenten an Bord, ABA 4. Der Doppeldecker erhält dieses Sicherheitssystem der vierten Generation als erster.

Auf einem abgesperrten Parkplatz mit nachgebauter Straßenkreuzung bekommen wir, sozusagen am lebenden Objekt, den neuen Sideguard

Der beliebteste Platz ist im Oberdeck vorne. Dort haben die Fahrgäste genügend Beinfreiheit und verfügen bei der neu gestalteten Frontverkleidung sogar über Ablageflächen und Becherhalter, die auch für die Aufnahme kleiner Flaschen dienen.



Assist (optional) und die Fußgängererkennung vorgeführt. Eine tapfere Setra-Mitarbeiterin begibt sich für uns auf einem Fahrrad in den Gefahrenbereich rechts des Busses. Kurz bevor er Abbiegen will, erkennen Radarsensoren, dass sich ein Hindernis im Abbie-

gebereich befindet, und melden dem Fahrer zunächst mit einem gelben Dreieck im Außenspiegel ein bewegtes Objekt. Reagiert er nicht, und es bahnt sich eine Kollision an, wird das Dreieck im Außenspiegel rot blinkend bis hin zu permanenten rot. Als letzte



Bei der Fernlinie kommt es auf die Fahrgastkapazität an. Für die hochwertige Reisevariante ist auf Wunsch auch ein Glasdach erhältlich.



Für Neufahrzeuge sind für die Fernlinie zwei Rollstuhlplätze Pflicht. Beim Doppeldecker lassen sich diese am einfachsten unten rechts einrichten. Die Sitze sind ohne Podest direkt am Boden auf Schienen montiert. Sofern sich ein Fahrgast mit Rollstuhl für die Fahrt anmeldet, werden die Sitze zusammengeschoben.

Instant bekommt der Fahrer eine Vibrationswarnung über den Fahrersitz.

Bei der Fußgängererkennung, die seit kurzer Zeit Bestandteil des Notbremsassistenten ABA 4 ist, leitet das System bei Kollisionsgefahr selbsttätig eine Teilbremsung ein und überlässt dem Fahrer die weitere Vorgehensweise, beispielsweise eine Vollbremsung oder ein Ausweichmanöver. Hier kommt wieder die Mitarbeiterin ins Spiel, die durch ihr Handy abgelenkt über die Straße läuft, ohne auf den Verkehr zu achten. Gut zu erkennen ist, wie der Wagen abbremst und die Fußgängerin sich zwar erschrickt, aber schadlos die Straße weiter überqueren kann. Möglich machen es Radarsensoren mit einem sehr breiten Öffnungswinkel von 120 Grad, die Fußgänger bis zu einer Entfernung von 80 m vor dem Fahrzeug erkennen.

Wenn wir den Setra S 531 DT in naher Zukunft auf unserer Hausstrecke



Gut zu unterscheiden: Bei der Reisevariante sind die Sitze auf beiden Seiten auf Podesten angeordnet.

fahren, wird der Doppelstockbus ausgeladen sein. Wir sind gespannt, wie sich das auf das Fahrverhalten und den Kraftstoffverbrauch auswirken wird.

Am Ende eines eindrucksvollen Tages schauen wir auf der Dachterrasse

des ehemaligen Presse- und Mediengebäude über das Hafenbecken von Marina Real Juan Carlos I, in dem die Segeljachten angelegt haben, lassen den Tag ausklingen und genießen das Leben - "Vivir la vida".

KK



Der Setra Doppeldecker ist eines der ersten Fahrzeuge, die mit dem Sideguard-Assistenten ausgestattet sind, allerdings nur optional. Der zugehörige Sensor befindet sich an der Seitenwand hinter der Vorderachse und warnt optisch und haptisch, falls sich beim Rechtsabbiegen ein Hindernis im kritischen Bereich befindet.

Der serienmäßige Notbremsassistent ABA 4 kann nicht nur stehende und bewegte Hindernisse erkennen, sondern auch Fußgänger. Quert ein Passant vor dem Bus, so wird dieser vom Radarsensor erfasst, das System leitet automatisch eine Teilbremsung ein.