



Setra S 431 DT

# Ulmer Klassik

Wo er rollt und steht  
– der Setra-Doppel-  
decker, ein Fahrzeug  
von Format

Anders als seine Topclass-Kollegen startet der Setra-Doppeldecker ohne große Modellpflege durch. Im Heck arbeitet ein Euro-5-Achtzylinder, für den höchsten Sicherheitsstandard in seiner Klasse sorgen die elektronischen Systeme ESP, ART und SPA.

**W**er auf sich hält, hat einen oder mehrere im Fuhrpark. Die Berliner Verkehrsbetriebe ebenso wie Autobus Oberbayern oder Dr. Richards in Wien – oder das türkische Renommierunternehmen Varan, das mit Setra-Doppeldeckern international verkehrt und damit in Rekordtempo Kilometer sammelt. Mehr als 500 Topclass-Doppelstöcker sind heute im Einsatz, was

macht ihn so begehrenswert? Seine monolithische Erscheinung ganz gewiss, die an Eleganz wohl kaum zu überbieten ist.

Auf modisch futuristische Effekte verzichteten die Designer bewusst. Auch wenn der 431er heute bereits sieben lange Jahre unterwegs ist, wirkt der Ulmer Charakterdarsteller noch frisch und imposant wie einst im Mai. Von vorn turmhoch und von der Seite mit

Schmuckleiste, die bei Setra La Linea heißt und mit gebürstetem Aluminium glänzt. Den letzten Schliff ins dynamische Outfit bringt die Verglasung zwischen Unter- und Oberdeck, die zugleich den Aufgang 2 taghell belichtet.

Andererseits kann der Kunde auf die Qualität und Reife des Produkts vertrauen. Die Verarbeitung außen und innen ist sorgfältig, sieht man von wenigen Details

ab. Zwei Aufgänge führen ins Oberdeck, der Doppeldecker erfüllt alle europäischen Vorschriften. Mit der Einführung der Euro-5-Abgasnorm erfuhr die Baureihe 400 eine gründliche Überarbeitung, die dem Doppeldecker konzeptbedingt noch vorbehalten bleibt.

Die neue Rohbaustruktur des Vorderwagens mit Crashbox, mit der Setra für die Topclass-Kollegen wirbt, findet beim S 431 DT keine Verwendung – er ist ganz einfach nicht kompatibel mit der niederflurigen Front des Doppeldeckers. So bleibt vorerst alles beim Alten. Der vordere Überhang ist knapp bemessen, dem entsprechen auch die Platzverhältnisse hinter dem Lenkrad. Nicht allzu große Fahrer kommen mit dem hohen Setra besser zurecht, im Fahrbetrieb, beim Laden des Kofferraums, beim Reinigen des Obergeschosses.

Zunächst aber freut sich der Chauffeur übers neue Volant mit handschmeichelndem Leder und Funktionstasten fürs Telefon und den Bordcomputer. Die schicke K-Plakette in Lenkradmitte stärkt das Ego – man ist ja nicht irgendwer, man fährt schließlich Setras Größten. Das neue Topclass-Cockpit hält Einzug, damit wird auch die nächste Stufe der Elektronikarchitektur gezündet. Das Bedienungskonzept wird einfacher, ist schnell erlernbar.

Viele Details werden nun digital geregelt, also schnell die Betriebsanleitung zur Hand und ausprobieren. Denn einfach einsteigen und losfahren geht jetzt nicht mehr. Noch immer sitzt die Feststellbremse unten links, der ungünstige Platz ist der separaten Fahrertür geschuldet. Der Eintrag „Nicht optimal“ ins Testprotokoll betrifft den Sitzkomfort des Grammer-Gestühls, das ohne Schulterabstützung auskommt und bei der Dämpfung patzt.

**Schweben auf Ebene 2.** Fortschritt heißt kleinteilige Arbeit, auch im Fahrgastraum – mit neuen Ideen und weiteren Varianten. Nicht unbedingt für jeden: Die Stehküche gleich hinter den Arbeitsplätzen der Besatzung bringt echtes Catering an Bord – mit Heißlufttherd und Mikrowelle werden ganze Menüs unterwegs möglich. An gewohnter Stelle im Heck sitzen große Kühlschränke, die Kaffeemaschine, das



**Neues Topclass-Cockpit für den Doppeldecker mit schmuckem Lederlenkrad und AS-Tronic-Bedienhebel. Unten: 52 Komfort-Sitze, Glasdach, 19-Zoll-Monitore, auf Wunsch die Toilette im Aufgang**

klassische Repertoire. Die Toilette wird in den Aufgang verlegt, wo sie allerdings die Ladeluke rechts etwas verstellt. Das Obergeschoss mit 52 Sitzplätzen zeigt sich großzügiger, als es in Wirklichkeit ist. Ein podestfreier Boden ohne Stolperfallen, dazu die filigrane Transparenz der Glasdachkonstruktion – jetzt drückt auch die niedrige Decke (1,67 m) nicht mehr aufs Gemüt. Wengleich Sitzriesen nur eine Handbreit Luft zur Gepäckablage haben – nicht ohne Grund hat man sie auf das Mindestmaß verschlankt.

Trotz alledem: Wer auf Ebene 2 reist, schwebt angenehm entkoppelt von den Unzulänglichkeiten der Fahrbahn. Wozu auch die elitäre Geräuschkulisse beiträgt – nur noch peripher klingt der Achtzylinder-Antrieb aus dem Unterhaus. Dort sitzen die Fahrgäste näher am Geschehen. So tief zwischen den Achsen hört man den Diesel schaffen, das Getriebe schalten und die Luftventile zischen – nicht auf-

dringlich laut, aber deutlich vernehmbar. Viele Fahrgäste mögen es trotzdem, auf langen Strecken haben die Dos-à-dos-Sitze mit Tischen ihren eigenen Reiz – hier werden lange Kartenabende gespielt oder Partys gefeiert. Gerne wird das Erdgeschoss auch zum Bistro, wo die wohl gerüstete Küche kulinarische Bedürfnisse deckt und wie im Flugzeug die Reisezeit überbrückt.

---

**Der S 431 DT setzt immer noch Maßstäbe, vor allem beim Komfort.**

---

Allen Fahrgästen, oben wie unten, kommt die zugfreie Querstrombelüftung zugute, dicke Luft herrscht im zweiflurigen Setra nie. Die Top-Air-Anlage kühlt und tauscht die Luft, sorgt so für ausrei-





### Untergeschoss mit Clubbus-Atmosphäre

chend Sauerstoff und das passende Mikroklima. Das Klima an Bord wird über nur ein Bedienelement geregelt – einfach die Temperatur justieren, den Rest erledigt die Elektronik.

**500 PS für jeden.** Für den Antrieb kommt nach wie vor nur der große Achtzylinder in Frage, der als Bluetec-5-Motor mit NOx-Sensoren versehen garantiert die Euro-5-Abgasgrenzwerte erfüllt. Der 16-l-Dieselmotor leistet 503 PS und schiebt mit dem Druck von maximal 2.300 Nm an. Bei der Gasannahme aus dem Stand reagiert er ein wenig träge, um dann doch für angemessene Fahrleistungen zu sorgen. An langen Steigungen assistiert ihm die zwölfstufige AS-Tronic, schaltet frühzeitig ein, zwei Gangstufen tiefer – ehe die Fuhre an Fahrt verliert.

Auffallend, dass der großvolumige Achtzylinder eher nach Drehzahlen lechzt, statt sich mit schierer Kraft gegen steigende Fahrwiderstände zu stemmen. Das können andere besser, beispielsweise die Wettbewerber mit den 510-PS-Dampfhämmern von DAF im Heck. Deren 2.500 Nm sind schon ein Wort, wenn es über die Berge geht. Was tut sich bei Daimler? Die Techniker verweigern einen Nachschlag, 503 PS müssen reichen – obwohl der konzerneigene Motorenbaukasten auch stärkere Aggregate böte. Doch in Sachen Laufkultur ist der ausgewogene Mercedes-V8 einfach Spitze. Ohne Vibrationen oder Störgeräusche hängt er am Gas, hat auch mit niedrigsten Drehzahlen keine Mühe – dreht an Steigungen metallisch hell klingend bis an den Drehzahlbegren-

zer. Auch das AS-Tronic-Getriebe passt sich der zurückhaltenden Charakteristik des Reiseriesen an – es bietet die gesamte Klaviatur der zwölf Gänge auf, um den 26-Tonner ruckfrei und zügig zu bewegen. Was so gut wie immer gelingt, der Fahrer kann so gut wie immer auf manuelle Schaltungen verzichten. Nur das gefühlvolle Rangieren fällt dem Doppeldecker nicht leicht: Wer sich in engen Betriebshöhen Meter für Meter vortastet, wird von der ruppig agierenden Kuppelung irritiert. So oder so schlägt der ZF-Box schon bald ihre Stunde – auch im Doppeldecker soll künftig die hauseigene Powertronic den Takt schwingen. Das rechnergesteuerte Achtgang-Schaltwerk hat mit zulässigen 2.400 Nm genug Reserven, spart gegenüber der AS-Tronic Gewicht und Bauraum und glänzt, wie einige Testfahrten zeigten, mit tadelloser Schaltqualität.

**Auf der Straße mit Respekt.** Schon die Länge fordert Umsicht und die Höhe erst recht. Wer einen Doppeldecker chauffiert, muss um die besonderen Gegebenheiten seines Fahrzeugs wissen. Umsteigern fällt es im Setra nicht schwer – mit Konzentration gewöhnt man sich schnell an den hohen Schwerpunkt, die Massenträgheit und den 6,7-m-Radstand. Der 431er liegt satt auf der Straße, spurt sauber geradeaus. Er folgt den Lenkbefehlen längst nicht so leichtfüßig wie seine Topclass-Kollegen. Doch der Wendekreis von wenig mehr als 22 m macht den Doppeldecker handsamer als erwartet, nur das Ausschwenken des langen Hecks sollte man

im Auge behalten. Der Federungskomfort ist beachtlich, wenngleich die altbewährte Vorderachse noch immer über Querfugen poltert. Auch die Nachlaufachse des Doppeldeckers ist nicht auf dem neuesten Stand – hier findet statt der neuen Einzelaufhängung noch das starre Aggregat Verwendung.

Schnelle Kurven quittiert der Doppelstocker mit beträchtlicher Seitenneigung und trägt seiner Höhe Rechnung – doch so fährt kein Profi. Treibt es der Fahrer zu bunt, bremst ihn der Setra per ESP ein. Gegen Aufpreis gibt es den Abstandsregeltempomaten, der mit Hilfe des Radarstrahls selbsttätig den Abstand zum Vordermann einhält – unbedingt zu empfehlen. Den Notbremsassistenten als nächste Entwicklungsstufe, er heißt bei Daimler ABA (=Active Brake Assist), kann der Doppeldecker-Kunde noch nicht kaufen. Aber mit dem Dauerbremslimiter, einem Bremsassistenten und Spurüberwachung ist der hohe Setra der modernste Vertreter seiner Gattung.

Insgesamt setzt er noch immer die Maßstäbe, ganz sicher beim Komfort, bei der Optik und der Sicherheit. Gegenüber den Wettbewerbern zeigt der S 431 DT kaum Schwachstellen, die nicht auch konzeptbedingt sind. Ein paar Nm mehr, ein Kurvenlicht – die Segnungen der Topclass-Modellpflege würden dem größten Setra gut tun. Die Vorzüge des Doppeldeckers liegen in der Produktqualität und seiner Reife. Eine gründliche Überarbeitung hat er dennoch verdient, die Zeit bleibt auch für ihn nicht stehen.

**WOLFGANG TSCHAKERT**



## Die ComfortClass 400: Comfortabel. Wirtschaftlich. Setra.

Noch nie war Wirtschaftlichkeit so schön. Und Schönheit so wirtschaftlich. Einzigartige Fahrzeuge, geschaffen für den Erfolg im täglichen Wettbewerb. Sicherheit ist kein Extra. Jedenfalls nicht bei Setra: z.B. dank serienmäßigem ESP. Ausflug oder Reise – mit diesem Bus kommen Sie überall gut an. Mehr Informationen bei Ihrem Setra-Partner oder unter [www.setra.de](http://www.setra.de)

**SETRA**

Best in Class