

# Im Bus-Blickpunkt-Test: Setra S 515 MD Zwanzig Zentimeter weniger Bauhöhe

Ein mittelhoher Reisebus soll im preissensiblen Fernliniengeschäft punkten, so positionieren die Setra-Strategen ihren Mitteldecker. Der spart bei der Bauhöhe und bei der Motorleistung, und kommt den Kunden auch preislich entgegen.

12

Noch haben die Omnibusunternehmen nicht angebrochen. Dabei war man sich in Neu-Ulm sicher, hier einen Trumpf auszuspielen, den nicht jeder hat. 20 Zentimeter weniger Höhe, das Format spart nur unter Deck. Denn der Innenraum bleibt in Maßen und auf Wunsch auch mit seiner Ausstattung erhalten. Mit einer Mitteltür oder mit Türe im Heck, auf Wunsch mit Toilette im Einstieg oder ganz hinten rechts im Heck. Zur Zielgruppe gehören die Fernbus-Betreiber, hier könnten sich die MD-Argumente durchaus verfassen. Denn es geht ja nur um den Kofferraum, der nur selten ganz voll wird. Und 20 Zentimeter weniger Stirnfläche reduzieren den Luftwiderstand, der in weniger Kraftstoffverbrauch resultiert. Auch der Einstieg profitiert, eine Stufe weniger für die Fahrgäste, um an Bord zu gelangen. Neu ist die Idee, im Reisebus Heck ein kleinvolumiges Dieselmotorwerk zu installieren.

ne routiniert gefertigte Möblierte. Diesmal fällt unser Urteil etwas zwiespältig aus: Zuerst das eher freudlose Interieur, sehr straffe Sitzpolster und zu kurze Rückenlehnen – das kann man bei Setra auch anders bestellen. Die letzten vier Sitze im Heck sind nur eingeschränkt zu vermitteln, wer sitzt schon gerne neben der Toilette. Aber sie ist deutlich größer und lässt sich einfach entfernen, gerade für ältere Mitfahrer ist das ein schlagendes Argument. Und weil der zweite Einstieg in unserem Setra-Mitteldecker im Heck sein darf, fällt der Kofferraum-Malus nicht so eklatant aus – mit acht Kubikmetern lässt es sich leben, zumal die Gepäckablagen im Innenraum genügend Staumöglichkeiten bieten.

### Basis-Cockpit mit Licht und Schatten

Der Test-MD bekommt das Basis-Cockpit mit auf den Weg, das mit schlichter Optik und weniger Schaltern auskommt – die sogar Setra-Novizen leichter finden. Großes Lob zuerst: Die Comfort-Class-Taster fallen jetzt ein wenig größer aus und sind klar erkennbar. Nur die Türöffner würden wir uns ganz in Rot wünschen – was gut war, muss man doch nicht ändern, sehen wir das falsch? Die gut bedienbare Klimaeinheit sitzt goldrichtig, auch der Digitacho sticht während der Fahrt ins Auge. Durch die Bordmenüs per Lenkradtasten blättert man besser zuerst vor Fahrtantritt, die Ablenkung wäre sonst auch nicht ohne. Aber wenn es um



20 Zentimeter niedriger als der HD: Als Einstiegsmodell in die ComfortClass bringt Setra zweiachsige Mitteldecker mit 12,3 und 13,1 m Länge

die Grundtugenden geht, fühlt sich der Omnibusfahrer am CC-Arbeitsplatz sofort zuhause. Er hat genug Platz hinterm Volant und rundum ausreichend Ablagen – und noch wichtiger: Der MD geht sehr gut und schon auf den ersten Metern fühlbar präzise zur Hand. Blicke nach vorn und in die Spiegel vermitteln vom Start weg perfekte Übersicht. Die Pedale – hängend natürlich – sind jetzt einfach optimal.

### Laufkultur und Anfahrschwäche

Gleich beim Anfahren macht sich der 7,7 Liter kleine Sechszylinder bemerkbar. Der verlangt etwas Drehzahl und einen Wimpernschlag lang für die ausreichende Beatmung, um auf Trab zu kommen. Der kleine OM 936 ist ja kein Unbekannter, als Universalmotor für Stadt- und Überlandlinien macht er eine gute Figur. Hier im Reisebus muss er ohne Drucklufteinblasung auskommen, kritische Fahrer attestieren ihm eine leichte Anfahrschwäche. Dennoch agiert er mit kurzer Achsübersetzung und automatisiertem Powershift-Getriebe durchaus lebhafte – solange die Straßen eben bleiben, wie auch seine ordentlichen Beschleunigungswerte beweisen. Wenn der Setra MD bei Tempo 100 mit exakt 1.427 Touren über die Autobahn gleiten darf, läuft er turbinengleich ruhig und legt spartanische Trinksitten an den Tag. Aber an langen Autobahnsteigungen folgt die Kehrseite der Medaille: Hier muss sich der MD-Fahrer bald in die rechts fahrende Lkw-Kolonnen einreihen, wenn dem kleinen Sechszylinder die Puste ausgeht. Unser Kommentar zur Getriebewahl: Als Serienausstattung kombiniert Setra den 936-Sechszylinder mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe, davon würden wir dringend abraten. Das automatisierte GO 250-Powershift-Getriebe ist der richtige Partner

für den kleinen Motor. Es überzeugt auf der ganzen Linie, es erleichtert das Anfahren und sorgt mit schneller und komfortabler Schaltarbeit für omnibusfeines Fahren.

### Querdynamische Talente

Kann sich der Setra MD mit dem Kollegen HD messen, wenn es um die Fahreigenschaften geht? Uneingeschränkt ja, schließlich rollt er auf den gleichen Achsen. Kurvenreiche Landstraßen sind sein Revier, die er allseits willig und mit wenig Schrägauslage nimmt. Der Fahrer muss nur wissen: Sein fahraktiver Setra kann querdynamisch mehr, als seine Fahrgäste vertragen. Geht es eng her, zirkelt der Mitteldecker gekonnt um fast jede Biegung. Nur muss der Fahrer dann schon kräftig zupacken, die nicht ganz stoßfreie Lenkung ist schwergängiger als nötig. Auf Autobahnen fährt er stabil geradeaus, ab 95 km/h duckt er sich um fünf Zentimeter näher an die Fahrbahn. Er rollt etwas steifbeiniger und poltrig über strapazierte Fahrbahnen, das kann der Setra-Kollege HD eindeutig besser. Wie im Hochdecker überwachen die Sicherheitssysteme des MD ganz dezent das Verkehrsgeschehen. ESP serienmäßig, dem Gesetzgeber sei Dank. Sicherheit ist auch bei Setra noch immer eine Frage des Preises, in unserem MD kommt weder der Abstandsregeltempomat (ART) noch der Notbremsassistent ABA 3 zum Einsatz. Im Einstiegsmodell wirft im Notfall ein AEB-System (Active Emergency Brake System) den Rettungsanker, eine abgespeckte Lösung. Nur bei der passiven Sicherheit macht auch der kostengünstigste Setra-Mitteldecker keine Ausnahme. Sein ins Gerippe integriertes Crash-Element FCG (Front Collision Guard) absorbiert bei einer Kollision Aufprallenergie und verschiebt den Fahrerplatz nach hinten.

## TECHNISCHE DATEN

### Setra S 515 MD

**Motor:** Reihensechszylinder-Motor OM 936, stehend im Heck, einteiliger Zylinderkopf, 2 obenliegende Nockenwellen, 4 Ventile pro Zylinder, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Common-Rail-Hochdruckeinspritzung, abgasarm nach Euro 6 mit AGR, SCR-Abgasnachbehandlung und Partikelfilter.

Hubraum	7.698 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	260 kW/354 PS bei 1.800 /min
Maximales Drehmoment	1.400 Nm bei 1.200 /min

### Kraftübertragung

Automatisiertes Achtgang-Getriebe GO 250-8 Powershift, Übersetzungen i = 6,57 – 0,63, einfach unteretzte Hinterachse, i = 4,30. Tempo 100 bei 1.427/min

### Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregulierung; vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfer und Stabilisator, max. Achslast 7,1 t; hinten starre Antriebsachse RO 440, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 11,5 t; Reifen 295/80 R 22,5.

### Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage (EBS), an beiden Achsen innenbelüftete Scheibenbremsen, Dauerbremse Voith-Wasserretarder plus Motorbremse, ABS und ASR integriert, Bremsassistent, ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm).

### Sicherheitssysteme

Serienmäßig mit AEB-Notbremsassistent, SPA-Spurverlassenswarner, optional verfügbar: ART, ABA, TPM-Reifendruckkontrolle.

### Lenkung

Bosch-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0 – 21,0, Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar.

### Heizung, Klima

Vollautomatisch geregelte kombinierte Heizungs-/Lüftungs-Dachklimaanlage EvoCool TopAir, Kälteleistung 32 kW. Konvektoren-Warmwasserheizung, Bugheizgerät; Standheizung Spheros 30 kW, Belüftung mit Frisch- und Umluft, Luftentnahme über Dachaufbau, Verteilung über zwei Dachkanäle über einstellbare Düsen, zu den Seitenfenstern und zum Mittelgang, separate Fahrerplatz-Klimatisierung. Elektrisch betätigte Dachluken, Klimakompressor motorfest.

### Elektrische Anlage

Bordspannung 24 Volt, diagnosefähiges CAN-Bus-System, 3 Drehstromlichtmaschinen a 150 A, Batterien 2 x 12 V/225 AH.

### Maße und Gewichte

Länge / Breite / Höhe	12.295 / 2.550 / 3.770 mm
Radstand	6.090 mm
Vorderer/hinterer Überhang	2.890/3.315mm
Wendekreis	21.256 mm
Stehhöhe innen	2.100 mm
Kofferräumvolumen	max. 8,0 m <sup>3</sup> (mit Toilette & Heckeinstieg)
Kraftstofftank	400 l
Adbluektank	40 l
Leergewicht	12.775 kg
Testgewicht	17.745 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	18.000 kg

### Fahrgastkapazität

Sitzplätze 48 + 1 + 1

### Preis

Testfahrzeug 285.000,00 Euro



MD mit Heckeinstieg



Das Basis-Cockpit



Schlichter Innenraum

## Messwerte

Testbedingungen: 3-5 °C, teils nasse Straßen, Wind  
Gefahrene Kilometer: 461 km  
Ø Kraftstoffverbrauch 24,33 l/100 km

**Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen**  
Konstantverbrauch bei 80 km/h 14,14 l/100 km  
Konstantverbrauch bei 100 km/h 16,49 l/100 km

Autobahn mittelschwer 20,19 l / 100 km Durchschnittsgeschwindigkeit bei 94,0 km/h

Landstraße 24,21 l / 100 km Durchschnittsgeschwindigkeit bei 64,62 km/h

Bergwertung (Ø 10 % Steigung) 142,09 l / 100 km Durchschnittsgeschwindigkeit bei 42,87 km/h

### Fahrdynamik

Beschleunigung 0 – 50/60/80/100 km/h 17,5/21,2/32,4/40,8 s  
Elastizität 80 – 100 km/h, 12. Gang 12,0 s

### Innengeräusche in dB(A)

80 km/h Front/Mitte/Heck 66,1 / 63,6 / 64,7  
100 km/h in dB(A) 67,5 / 66,7 / 67,1



8 m<sup>3</sup> Kofferraum reichen in den meisten Fällen, die Klappen dürften aber gern etwas weiter aufgehen

## RESÜMEE



Wolfgang Tschakert

Ob es immer ein Hochdecker sein muss? Gute Argumente sprechen für den Setra-Mitteldecker, der sich im Test mit günstigen Kraftstoffverbräuchen und Intercity-Talenten präsentiert. Der MD profitiert von seinen aerodynamischen Vorteilen, die im schnellen Verkehr zum Tragen kommen. Der kleine Motor ist ein Spezialist für einfache Topografien und Mittelstrecken, als Universalmotor taugt der nächstgrößere OM 470-Sechszylinder eher. Mehr Fahrgastkomfort bieten die Hochdecker der Comfort-Class, die sich auch als Gebrauchtfahrzeuge besser vermarkten lassen.