

# Ein echter Kerl

Viele Fahrer begegnen Doppeldeckern mit Ehrfurcht. Hoch, lang, unübersichtlich, so oftmals die Meinung. Doch das stimmt nicht. Denn **nie war es so einfach, einen Doppelstockbus zu fahren** wie heute. Erst recht, wenn der Wagen von den Setra-Profis aus Neu-Ulm stammt.

**A**bsolut taufisch ist er nicht mehr, der Doppelstockbus S 431 DT, doch technisch und optisch zählt das Setra-Flaggschiff nach wie vor zum Modernsten und Ausgereiftesten, was im Doppeldeckermarkt weltweit erhältlich ist. Kaum ein anderer Hersteller hat derart viele Features in einen Bus verbaut, wie die Spezialisten aus Neu-Ulm. Grund genug für den BUSFAHRER, das 4-Meter-Schiff über seine Superteststrecke zu schicken. Bereits die erste Begegnung ist eine der ehrfürchtigen Art. Hier kommt ein Setra. Ganz klar, und es ist einer der neuen Generation. Die Alu-Schwinge „La Linea“ verrät schon von weitem das Ulmer Produkt. In kühnem Bogen zieht sie sich hinauf bis in eine Höhe von vier Metern und verleiht dem Doppeldecker eine ganz besondere Art von Leichtigkeit. Die wird zudem durch das Glasfeld im hinteren Bereich des Fahrzeugs erreicht, das optisch das Unter- mit dem Oberdeck verbindet. Damit ist es den Designern gelungen, die Problematik der „großen Kästen“, die die Riesen der Landstraße normalerweise prägt, elegant zu umgehen. Ein Hingucker ist der S 431 DT also auf jeden Fall. Doch wie bewährt sich der Bus im praktischen Einsatz?

Ist die Optik auf den ersten Blick beurteilbar, offenbaren sich die technischen Highlights erst bei einem genauen Blick hinter die Kulissen. Und die unterscheiden sich von den Vorgängermodellen S 228 DT und S 328 DT gewaltig. Waren bei diesen Typen die Rohbau-Hauptelemente noch längs orientiert, besitzt der Rohbau des S 431 DT nun neun umlaufende

Ringspannen. Der Bus ist nun ähnlich einem Schiff aufgebaut. Dadurch wird das Fahrzeug insgesamt steifer, was sich besonders bei schnellen Kurvenfahrten und bewegten Ausweichmanövern bemerkbar macht.

Zu den technischen Verbesserungen gehört auch die Kathodische Tauchlackierung (KTL) für einen vollständigen Korrosionsschutz. Man muss sich das wie eine große, mit einer speziellen Flüssigkeit gefüllte Badewanne vorstellen, in die die gesamte Rohkarosserie getaucht und darin geschwenkt wird, damit auch der letzte Winkel des Skeletts erreicht wird.

## Jeder Setra wird in eine Art Badewanne getaucht

Was den Chef freuen wird, ist die Erweiterung der Wartungsintervalle auf 90.000 km oder ein Jahr. Mehr Platz gibt es nun auch fürs Gepäck, obwohl man ehrlicherweise sagen muss, dass auch 8,4 m<sup>3</sup> nicht wirklich viel für einen Doppeldecker sind und das zulässige Gesamtgewicht von 26 Tonnen viel zu schnell bei voll besetztem Bus erreicht wird. Mitgedacht haben die Entwickler, was Stauräume angeht. So wurden unter den Podesten zwischen Vorder- und Hinterachse vier Stauräume mit knapp 1 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen platziert. Diese eignen sich zwar nicht für Koffer, 

## IM TEST SETRA S 431 DT

**Modell:** Typ Doppelstock S 431 DT  
**Hubraum:** 15.930 cm<sup>3</sup>  
**PS (kW):** 503 (370)  
**Gesamtgewicht:** 26 Tonnen  
**Preis:** 431.000 Euro ohne MwSt.

**SCHMUCKSTÜCK** An jeder Linie wurde gefeilt, bis sie harmonisch in das Gesamtkonzept passte

## SUPERTEST SETRA S 431 DT

kleine Getränke und sonstige Utensilien finden hier allerdings sauber einen Platz. Ebenfalls zwischen den Achsen befindet sich auf der rechten Fahrzeugseite das Fach für das Reserverad. Dank ausgeklügelter Mechanik lässt sich ein Reifen relativ mühelos entnehmen. Die rechte Seite wurde bewusst ausgewählt, um eine sichere Radentnahme abseits der Straße zu gewährleisten.

### Das Reserverad wird an der rechten Seite entnommen

Dass ein Teil der Reserveradausparung in den unteren Mittelgang ragt, ist leider bauartbedingt, stört aber auch nicht wirklich. Optimal ist die im Vergleich zum Vorgängermodell abgesenkte Ladekante des Gepäckraumes. Auch nicht so große

Fahrer können problemlos Gepäckstücke in den Kofferraum heben. Gleichzeitig wurde die Kofferraumtür um 20 mm auf 585 mm verbreitert. An deren Innenseite befinden sich jetzt übrigens die Reinigungsgeräte ordentlich angebracht, wie Besen, Abzieher und sonstige Utensilien.

Recht praktisch ist die Anordnung von Küche und WC. Letzteres erreicht man zwar nur nach Übersteigen einer sehr hohen Kante, doch es ist geräumiger als herkömmliche Bustoiletten. Außerdem glänzt es mit einem neuartigen Hochdruck-Spülsystem und kommt nun mit halbem Wasserverbrauch aus. Bereits die Standard-Küche bietet alles was nötig ist, um einen besetzten Doppeldecker vernünftig bedienen zu können. Außerdem haben sich die Bus-Spezis aus Neu-Ulm anscheinend

Anregungen bei Wohnmobilmherstellern geholt, denn man findet in Küchennähe einen praktischen Stauschrank, der aber auf Wunsch auch gegen eine Kühltruhe eingetauscht werden kann.

### Der Platz in der ersten Reihe ist im Setra ein Höhepunkt

Sehr aufgeräumt und stimmig wirkt der Innenraum des S 431 DT. Das kommt auch nicht von ungefähr, tatsächlich wurde die Stehhöhe im Unterdeck auf nun 1.824 mm und im Oberdeck auf immerhin 1.683 mm angehoben. Der Platz in der ersten Reihe dürfte im neuen Setra-DD begehrt denn je sein, schließlich können dort zwei Monitore platziert werden. Der neue Cockpit- und Bugschrank bietet Unterbringungsmöglichkeiten für

## FAHRERMEINUNG

### Nachgefragt

**BEEINDRUCKENDER BUS** Was denken Sie über den Testbus? Dazu haben wir diesmal befragt: **Astrid Dietz, 32, Fahrlehrerin**

Der neue Doppeldecker ist eine Wucht. Echt beeindruckend. Ich hätte aber möglicherweise etwas Schiss vor der Technik, gar nicht mal vor der Größe. Ich kenne viele Fahrer, die nicht mal einen Tempomaten benutzen. Und dann hier die zahlreichen Knöpfe und Schalter. Da sollte sich jeder Fahrer vor der Fahrt aber gründlich mit dem Bus auseinandersetzen. Was mir auffällt ist,

dass das Cockpit viel von Mercedes hat. Na ja, und die haben ja schon immer selbsterklärende Sachen gebaut.

#### Gute Spiegelsicht

An Doppeldeckern hat mir bisher nie so gut gefallen, dass man so weit unten, schon fast auf der Straße sitzt. Bei diesem Fahrzeug habe ich dagegen gar nicht diesen Eindruck. Gerne

würde ich auch einmal das ESP ausprobieren. Ich bin als Aushilfsfahrerin meist mit älteren Modellen unterwegs, die solche sinnvollen Systeme leider noch nicht an Bord haben. Interessant finde ich übrigens, dass es am Motor gar keinen Ölmessstab mehr gibt. Gut, die Elektronik soll mir Arbeit abnehmen, aber da müsste ich erst Vertrauen aufbauen.



## AUSSTATTUNG INNENRAUM UND ARBEITSPLATZ



**PRAKTISCH** Die Fahrertür ist geblieben und mit ihr zahlreiche Ablagemöglichkeiten

**COCKPIT** Kenner sehen sofort die Mercedes-Verwandtschaft. Ergonomischer Arbeitsplatz, der aufgeräumt und professionell wirkt. Alle Zusatzgeräte sind beieinander untergebracht



**GROSSZÜGIG** Die Küche wurde komplett neu überarbeitet, sie ist nun modular aufgebaut



**SICHER** Das Reserverad kann einfach aus einem Staufach an der rechten Seite entnommen werden



**MONITORE** Für Gäste in der ersten Reihe können Monitore geordert werden. Der Fahrer sieht im Zentraldisplay, was an der hinteren Tür vor sich geht



**UNTERDECK** Wirkt geräumig und hat zahlreiche Staumöglichkeiten für den Fahrer

**TOILETTE** Das WC erreicht man nur über eine hohe Kante, dafür wird weniger Wasser verbraucht

**TANKEN** 640 Liter fassen die beiden Tanks



Belüftung, Defrostung und reichlich Ablagen.

Einen zentralen Platz nimmt die Gestaltung des Fahrerarbeitsplatzes ein. Hier hat sich Setra eine Menge einfallen lassen, um die Arbeit zu erleichtern. Das beginnt schon beim ergonomischen Gesamtkonzept. So lässt sich der Fahrersitz um stattliche acht Zentimeter weiter nach hinten verschieben als bisher, was besonders großen Fahrern gefallen dürfte. Weniger gut ist allerdings die Sicht in die oberen Rangierspiegel links und rechts, die durch die bauartbedingte niedrige Decke nur eingesehen werden können, wenn man sich nach vorne beugt.

Dafür ist eine Rückfahrhilfe erhältlich, die durch Leuchtdioden in den Außenspiegeln den rückwärtigen Abstand zu Hindernissen signalisiert. Optimal ist die Erreichbarkeit der Bedienelemente. Hier wird im Wesentlichen das Cockpit der TC 400-Familie verwendet. Zahlreiche Anzeigen wurden in das Zentralsdisplay verlegt, die sich bei Bedarf abrufen lassen. Automatisch wird die Rückfahrkamera eingeblendet. Die Idee an sich ist gut, allerdings liegt das Sichtfeld beim Rangieren nicht in der direkten Sichtachse des



**FRONT** Viel Glas, das sich aber gut reinigen lässt, Setra-typisch die Scheinwerfer

**NACHTFAHRT LICHTTEST**



**NACHTFAHRT** Mit Litronic-Scheinwerfern und LED-Blinkern wird man nicht übersehen

**B**esonders im Doppelstockbus ist es wichtig, auch im Dunkeln die Übersicht zu bewahren. Das gilt für den Fahrer, der auch in stressigen Situationen stets den Überblick behalten muss, genauso wie für die Servicekräfte, die im Extrem- wie im Normalfall bis zu 78 Gäste bedienen müssen. Gute Sicht im Küchen- und in den Gangbereichen ist da unbedingte Voraussetzung. Im S 431 DT wurden diese Anforderungen recht gut gelöst.

**Angenehme Cockpitbeleuchtung**

Auch mit voller Beleuchtung wird der Fahrer kaum in seiner Sicht gestört. Im Gegenteil, durch die bewährte Cockpitbeleuchtung wird man in seiner Fahrtätigkeit unterstützt. So selbsterklärend die Schalter und Armaturen am Tage sind, genauso wenig Rätsel stellen sie einem in der Dunkelheit. Dennoch ist es mehr als ratsam, sich vor Antritt der Fahrt mit diesem Bus intensiv auseinander zu setzen. Wer als Chef unerfahrene oder

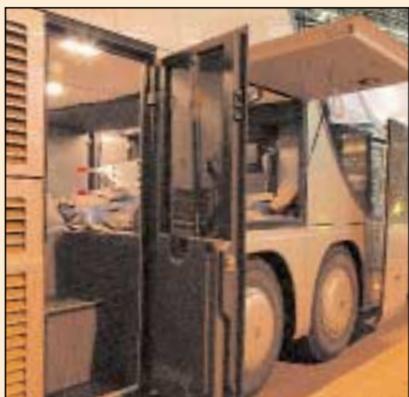
Aushilfsfahrer „mal eben schnell“ den S 431 DT auf der Strecke übernehmen lässt, handelt mehr als nur grob fahrlässig.

**Litronic-Scheinwerfer sind Serie**

Der Kofferraum ist auch Nachts ausgezeichnet ausgeleuchtet, hier findet sich noch der kleinste verlorene Teddy wieder. Sehen und gesehen werden, lautet bei Setra seit jeher das Motto. So trägt bei diesem Fahrzeug zur weiteren Steigerung der aktiven Fahrsicherheit modernste Scheinwerfertechnologie bei. Die serienmäßigen Litronic-Scheinwerfer leuchten dank Freiflächenreflektoren weiter als herkömmliche Beleuchtung, auch der Fahrbahnrand wird besser ausgeleuchtet, wovon sich der BUSFAHRER selbst überzeugen konnte. Ein weiteres Highlight im wahrsten Sinne des Wortes, sind die vorderen Blinker, die sich aus unzähligen LEDs zusammensetzen und nicht nur besonders hell, sondern auch weitgehend ausfallsicher sind.

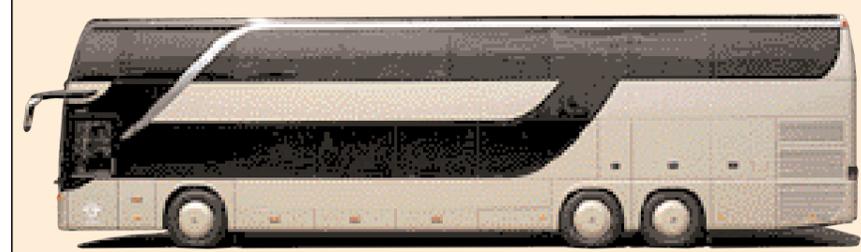


**HELLE SACHE** Das Cockpit ist Evobus-typisch perfekt ausgeleuchtet (oben), auch der Kofferraum ist keine dunkle Angelegenheit



**DATEN UND FAKTEN** SETRA S 431 DT

<b>MOTOR</b>	<b>LENKUNG</b>
<b>Bauart</b> V8-Zylinder	<b>Typ</b> ZF-Servocom liegend eingebaut
<b>Typ</b> Mercedes-Benz OM 502 LA	<b>Übersetzung</b> i=22,2 · 26,2 : 1
<b>Hubraum</b> 15,93 l	
<b>Nennleistung</b> 370 kW (503 PS)	
<b>max. Drehmoment</b> 2.300 Nm bei 1.080 U/min	
<b>KRAFTÜBERTRAGUNG</b>	<b>ELEKTRIK</b>
<b>Getriebe</b> ZF-AS Tronic 12-Gang	<b>Elektrische Anlage</b> Flexibel programmierte Steuerung (FPS), 24 Volt
Einscheiben-Trockenkupplung, hydro-pneumatisch betätigt, Typ MFZ 430, mit hohem Verschleißvolumen und automatischer Nachstellung	
<b>Übersetzungen</b>	<b>TANK</b>
1. Gang: 12,33, 2. Gang: 9,59, 3. Gang: 7,44, 4. Gang: 5,78, 5. Gang: 4,57, 6. Gang: 3,55, 7. Gang: 2,70, 8. Gang: 2,10, 9. Gang: 1,63, 10. Gang: 1,27, 11. Gang: 1,00, 12. Gang: 0,78	<b>Tankvolumen</b> 630 l
	<b>KOFFERRAUMVOLUMEN</b>
	<b>Gesamt</b> 8,4 m³
<b>FAHRWERK</b>	<b>ZUBEHÖR</b>
<b>Vorderachse</b> Einzelradaufhängung mit Dreiecklenkern; zulässige Achslast 8.000 kg	<b>Extra-Ausstattung</b> Setra Klimaanlage TopAir, Video- und DVD-Player, Navigationssystem Blaupunkt Travelpilot DX-V, Bordküche, 80 l Frischwasserbehälter
<b>Antriebsachse</b> Neu entwickelte Starrachse, zulässige Achslast 11.500 kg	
<b>Nachlaufachse</b> Zwangsgelenkte Nachlaufachse (RAS), zulässige Achslast 6.500 kg	
<b>Reifen</b> 315 / 80 R 22,5	<b>PREIS</b>
	<b>Setra S 431 DT</b> 431.000 Euro
<b>BREMSANLAGE</b>	<b>MASSE, GEWICHTE,</b>
Pneumatisch betätigte Knorr-Scheibenbremse, elektronisch geregeltes Bremssystem (EBS), Bremsassistent, ESP, IES-System, Scheibenbremsen rundum	<b>Länge</b> 13.890 mm
<b>Retarder</b> ZF-Intarder, automatischer Einsatz durch Dauerbremsintegration bei Betätigung Bremspedal	<b>Breite</b> 2.550 mm
	<b>Höhe</b> 4.000 mm
	<b>Überhang vorn/hinten</b> 2.620/3.220 mm
	<b>Radstand 1-2/2-3</b> 6.700/1.350 mm
	<b>Wendekreis</b> 22.760 mm
	<b>Böschungswinkel</b> vorne: 7,0° hinten: 7,1°
	<b>Gewicht</b> Leer/zul. Gesamtgewicht 19.400 kg/26.000 kg Testgewicht 25.400 kg



**SAUBER** Ohne große Verrenkungen kommt man auch an die obere Scheibe mit dem Scheibenreiniger heran, wichtig für gute Gästelaune

Fahrers. Ebenfalls eingeblendet wird das Monitorbild der Kamera am hinteren Einstieg, der dadurch ausgezeichnet eingesehen werden kann. Der Reiseleiter verfügt über einen drehbaren Sitz, leider jedoch über zu wenig Ablage- oder Schreibmöglichkeiten. Durch die Haltestange am vorderen Einstieg wird ein möglicher Schreibplatz vergeben.

**Der neue Doppeldecker besitzt ESP, sichere Sache**

Das Fahrverhalten wirkt äußerst sicher. Gut, im Gegensatz zu einem normalen Reisehochdecker macht sich schon der wesentlich höhere Fahrzeugschwerpunkt bemerkbar. In eng durchfahrenen Kurven sind die Kräfte, die über die Achsen auf die Fahrbahn übertragen werden, deutlich spürbar. Dennoch kommt nie ein unsicheres Gefühl auf. Solange die Fahrbahn trocken ist, können auch Haarnadelkurven und Serpentinen zügig genommen werden, bei Nässe ist jedoch Fingerspitzen-beziehungswise Gasfuß-Gefühl angesagt. Doch im Gegensatz zu den allerersten S 431 DT verfügen mittlerweile alle Busse aus dem Hause Evobus über das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP, das den Bus im Regelfall gar nicht erst aus der Spur kommen lässt. Durch gezielte Eingriffe in Brems- und Motormanagement-System wird die Geschwindigkeit den Fahrbedingungen angepasst. Top auch das Bremsverhalten des Setra-Flagschiffs. Das Elektronische Bremssystem EBS verfügt serienmäßig über den Bremsassistenten BA, der Gefahrenbremsungen erkennt und automatisch hilft, den Bremsweg entscheidend zu verkürzen.

Trotz seiner Länge von 13.890 mm kommt der S 431 DT mit nur 22.760 mm

**MESSWERTE** VERBRAUCH – GESCHWINDIGKEITEN – FAHRLEISTUNGEN

**VERBRAUCH UND GESCHWINDIGKEITEN**

TESTDATEN		GEWICHTE	
Zählerstand Beginn:	3.661 km	Leergewicht:	19.400 kg
Zählerstand Ende:	4.287,6 km	Testgewicht:	25.400 kg
Tatsächlich getankt:	207,2 Liter	Zul. Gesamtgewicht:	26.000 kg

ETAPPE	STRECKE	WEGE	l/100 km
1. ETAPPE	Stadt Münch. Nord – Ost – Südwest raus	8,1 km	51,5
2. ETAPPE	Leichte Autobahn, Landstr. A95 München – Kochel	47,6 km	30,2
3. ETAPPE	Berg sehr schwer B 11 Kochel – Urfeld	6 km	113,7
4. ETAPPE	Schwere Landstraße B11 – Innsbr. – Achenp. – Tegerns.	179 km	46,1
5. ETAPPE	Mittelschwere Autobahn A9 Eching – Greding – A9 Eching	251,1 km	32,2
<b>Gesamt-Teststrecke</b>		<b>626,6 km</b>	<b>38,65</b>

**HINTERGRUND ZUR STRECKE**  
Es herrschte hochsommerliches Wetter, die Klimaanlage lief die gesamte Testdauer auf Hochtouren.

FAHRLEISTUNGEN IM VERGLEICH					
Beschleunigung	0-20	0-40	0-60	0-80	0-100
Messwerte in sec	6,3	14,3	22,2	36,5	50,5

GERÄUSCHMESSUNG (EBENE STRECKE)					
km/h	vorn u	Mitte u	hinten o	vorn o	
80	62,0 db(A)	58,1 db(A)	55,1 db(A)	56,1 db(A)	
100	67,5 db(A)	62,0 db(A)	57,5 db(A)	59,5 db(A)	

**WERTUNG SETRA S 431 DT**

**Motor**  
Der V8-Zylinder Mercedes-Benz Motor OM 502 LA mit seiner Leistung von knapp über 500 PS ist für diesen Bus genau das richtige Antriebsaggregat. Es ist erfreulich, mit welcher Leichtigkeit der Wagen auch schwierige Passagen meistert. Natürlich geht das zu Lasten des Verbrauches, der zudem im Vergleich mit einem Reihensechszylinder noch einmal höher liegt.

**Getriebe/Schaltung**  
Geschaltet wurde beim Test mit dem serienmäßigen ZF-AS Tronic

12-Gang Getriebe. Nachdem die ersten Busse noch Abstimmungsprobleme hatten, kann diese nun als durchaus stimmig bezeichnet werden. Zudem hat der Fahrer in kritischen Situationen immer noch die Möglichkeit, selbst den Gang zu bestimmen.

**Handling/Fahrverhalten**  
Für einen Doppeldecker fährt sich der 431 DT ausgesprochen gutmütig. Es ist erstaunlich, welche Seitenkräfte das Fahrzeug aufnehmen kann, unterstützt durch ESP, EBS und den Bremsassistenten.

**KONKURRENZ** ZWEI WETTBEWERBER

**NEOPLAN SKYLINER**

Motor	MAN D 2876
Leistung	353 kW (480 PS)
Getriebe	ZF AS-Tronic
Retarder	ZF-Intarder

Der Skyliner von Neoplan hat eine ältere Historie und zählt ebenfalls zu den ganz großen der Doppeldeckerbranche.

**VAN HOOL TD927 ASTROMEGA**

Motor	MAN D 2876 LOH
Leistung	338 kW (460 PS)
Getriebe	ZF-8S-180
Retarder	ZF

Ein echtes Universalgenie ist der VanHool-DD. Robuste Bauweise und ein hervorragendes Fahrwerk zeichnen ihn aus.

Wendekreis aus. Erreicht wird das durch die Radstände, die Überhänge und die hydraulisch unterstützte Lenkung. Die dritte Achse, die ZF-Nachlaufachse mit Rear Axle Steering-System (RAS), verbessert die Manövrierfähigkeit. Die Nachlaufachse wird bei einem Lenkwinkel von mehr als 5 Grad hydraulisch zwangsgelenkt und bleibt bis zur maximalen Geschwindigkeit, wie auch bei Rückwärtsfahrt, aktiv. Insgesamt bedeutet das einen Sicherheitsgewinn, wenn man bedenkt, dass auch die Nachlaufachse in allen Fahrzuständen Seitenführungskräfte übernehmen kann. Besonders bei ungeplanten Ausweichmanövern kann dies von entscheidender Bedeutung sein.

**FAZIT**

TEST-REDAKTEUR SASCHA BÖHNKE

Es macht richtig Freude, diesen Doppeldecker zu bewegen. Das Fahrzeug wirkt durchdacht und zeitlos. Noch nie war das Fahren eines vier Meter hohen Busses so einfach, aber auch noch nie so anspruchsvoll. Denn die Technik, die in dem Boliden steckt, will beherrscht werden. Die tollsten Sicherheitsfeatures nützen nichts, wenn ich mit ihnen nicht umgehen kann. Der S 431 DT ist ein Bus, in dem auch Doppelstock-Reisen ein echtes, ein ehrliches Vergnügen werden.

es jedoch gelegentlich bei Anfahrten oder auf bergigen Etappen zu unlogischen Schaltvorgängen kam. Dafür schnurrte der goldene Riese aber über die Alpen wie eine Bergziege. Fast möchte man behaupten: Noch nie war Doppeldecker fahren so einfach.

**Die Klimaanlage benötigt nur noch halb so viel Kühlmittel**

Ohne Beanstandung auch die Top Air Klimaanlage, die mit einem Wasser-Glykol-Gemisch läuft. Obwohl nur noch halb so viel Kühlmittel wie bei herkömmlichen Anlagen verwendet wird, ist die Kühlleistung beeindruckend. Am Testtag herrschten hochsommerliche Temperaturen. Obwohl der Bus auf der Tour regelmäßig eine längere Pause einlegte, erfolgte die Senkung der Raumtemperatur innerhalb kürzester Zeit. Der Lufttritt erfolgt auf der gesamten Fahrzeuglänge durch Öffnungen, die sich hinter der Aluleiste „La Linea“ über den Fenstern verbergen. Von hier aus geht der Luftstrom zu den Klimaboxen im Dach, um sich dann seitlich

Der Testbus war mit der großen Maschine, dem Mercedes-Benz-Motor OM 502 LA ausgestattet, der beeindruckende 370 kW, das sind 503 PS, auf die Reifen bringt. Das ist übrigens Serie. Geschaltet wird mit dem automatisierten Schaltgetriebe ZF-AS Tronic. Diese verrichtete im Testwagen ihren Dienst auch erfreulich sauber, wobei über den Fenstern und zum Mittelgang hin gleichmäßig zu verteilen. Setra hat mit seinem neuesten Doppelstockbus letztlich gezeigt, wie hoch die Latte mittlerweile in diesem Segment hängt. Kein Wunder, dass immer mehr Unternehmen auch im Doppelstock-Kombiverkehr auf Setra setzen. Der Bus lässt sich relativ unproblematisch für den Stadt-Überlandverkehr umrüsten. Der modulare Aufbau wird im gesamten Fahrzeug konsequent verfolgt. Insgesamt wirkt der S 431 DT sehr solide. Mit der „La Linea“ ist den Designern zudem ein echter Coup gelungen, denn auch Nicht-Setra-Experten dürften auf Antrieb erkennen, was da auf Europas Straßen unterwegs ist.



**FRONT** Bereit für die nächste Tour – der Setra S 431 DT ist mehr als nur ein Hingucker