

Erlebniswelt gehört. Entgegen vielfacher Meinung, dass PPC abseits der Autobahn Unsinn ist, haben wir das System konsequent genutzt. Die Tempovorgabe lautet 80 km/h (+15/-10 als Hysterese), womit wir uns auch hier wieder im Grenzbereich bewegen und besonders achtsam sein müssen. Auf den zum Teil bestens ausgebauten Bundesstraßen funktioniert PPC erstaunlich gut, wobei wir bei wenig Verkehr weitgehend freie Fahrt haben. Vorbei am Nürburgring, endet dieser Teil der Verbrauchsmessung erst wieder an der Auffahrt zur A 61 bei Wehr. Mit einem Schnitt von 26,0 l (Ø 62 km/h) sind wir auch hier sehr wirtschaftlich unterwegs gewesen. Schließlich hatte unser Setra nicht wenige Berg- und Talfahrten absolvieren müssen. Zum Vergleich: Mit dem Travego M lag der Verbrauch auf diesem Streckenabschnitt bei Ø 30,1 l Diesel (Ø 68 km/h). Insgesamt zeigt sich unser Dreiachser mit PPC-Hilfe ausgesprochen sparsam.

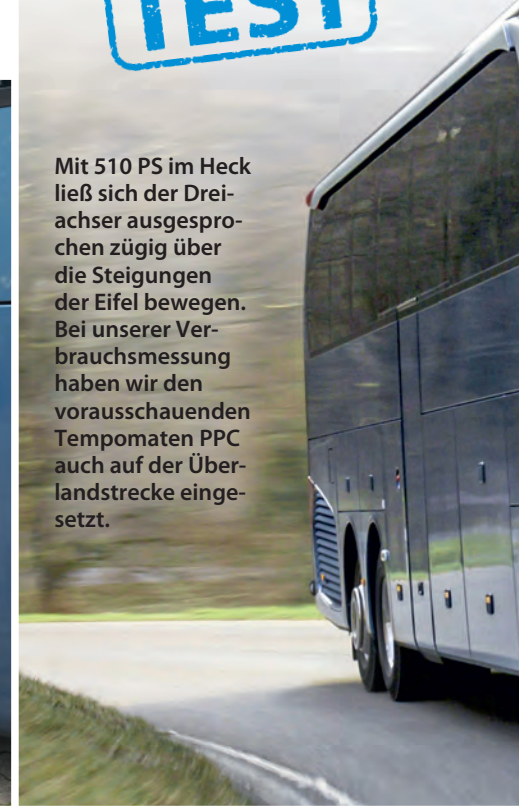
Geräusch und Widerstand

Wir nutzen noch eine kurze Distanz die Autobahn und messen bei Tempo 100 auf gepflegter Straßendecke die Geräuschentwicklung. Alle Achtung, im Cockpit ist es mit 61 bis 62 dBA noch am lautesten, wobei diese Ergebnisse schon ausgezeichnet sind. In der Fahrzeugmitte und selbst im Heck pendelt die Anzeige überwiegend zwischen 59 und 60 dBA, was weit besser ist als der Durchschnitt. Störende Wind- und Pfeifgeräusche oder gar ein Knistern aus den Kunststoffmodulen sind nicht zu vernehmen, unser Setra bewegt sich ruhig und gelassen. Seitens des Herstellers werden optimierte Übergänge an Front, Dach und Seitenwände hervorgehoben, die im Zusammenspiel mit der „Aerokante“ am

+ Die ausfahrbare erste Stufe an der Mitteltür bietet mehr Trittfläche und erlaubt vergleichsweise geringe Stufenhöhen.



Mit 510 PS im Heck ließ sich der Dreiachser ausgesprochen zügig über die Steigungen der Eifel bewegen. Bei unserer Verbrauchsmessung haben wir den vorausschauenden Tempomaten PPC auch auf der Überlandstrecke eingesetzt.



+ Klasse Cockpit: Der Fahrer Arbeitsplatz verbindet beste Funktion und Ausstattung mit einem gelungenen Design.



+ Alleskönner: Mit dem elektronischen Zündschlüssel lassen sich über verschiedene Schließfunktionen hinaus auch Betriebsdaten abrufen; ein Fahrberechtigungssystem erhöht den Diebstahlschutz.

web

www.busplaner.de

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Setra 516 HDH finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie ältere Bustests (seit 2002) abrufen.

+ Funktion und Design perfekt kombiniert: Die zum Teil mit LED-Einheiten bestückten Lampen des Setra



+ Das Assistenzsystem „EcoDriver Feedback“ gibt dem Buspiloten Rückmeldungen zur Fahrweise. So lassen sich Verschleiß und Kraftstoffverbrauch minimieren. Unser Bildmotiv ist eine Montage aus drei verschiedenen Darstellungen (Fahrleistung mit Verbrauch, gleichmäßige Fahrweise, behutsames Gas geben).



+ Auf Sparsamkeit ausgelegt: Der 12,8 l-Motor OM 471 stellt bereits bei 1.100 U/min sein max. Drehmoment von 2.500 Nm zur Verfügung. Unsere Testwerte belegen die Wirtschaftlichkeit des 510 PS starken Kraftpakets.



+ Ersatzrad und Bremskeile im Bugbereich des Setra. Die Metallträger dienen der Sicherheit und nehmen Aufprallenergie auf, zudem lässt sich der komplette Fahrer Arbeitsplatz um einige Zentimeter nach hinten verschieben („Front Collision Guard“).

+ Jede nur denkbare Lücke wurde als Stauraum oder für Komponenten genutzt. Stauräume im Bereich der Vorderachse, hier in Fahrrichtung links



+ TopClass im Sinne des Wortes: Luxusitze, viel Platz und Stehhöhe sowie eine interessante Deckengestaltung inklusive Glasdach. Unser Testbus S 516 HDH, hier jedoch ohne Auslastung



+ Löschanlage Fogmaker: Die Sprühdüsen sind auf Bereichen mit starker Wärmeentwicklung verteilt bzw. dort, wo bei Defekten Brandgefahr droht.



+ Verarbeitung, Geräuschisolierung und Aerodynamik ergeben ein sehr niedriges Geräuschniveau.