

Low-Entry in neuer Vielfalt

Artikel vom **21. Mai 2026**

Solobusse

Mit der neuen »S 500 LE«-Baureihe baut Setra sein Angebot im Linien- und Überlandverkehr wieder deutlich aus. Die modernen Low-Entry-Busse verbinden hohen Fahrgastkomfort mit wirtschaftlicher Technik und knüpfen zugleich an die lange Tradition der Marke im Stadtbusbau an.



Setra »S 515 LE« am S-Bahnhof Köln-Wahn (Bild: Christian Marquardt).

Das Produktprogramm von Setra unterteilt sich heute in drei »Klassen«: die Reisebusse der Baureihen »Top Class« (sehr gehobene Ausstattung) und »Comfort Class« sowie die Überland- und Linienbusse der »MultiClass.« Wobei es in der MultiClass zurzeit zwei Baureihen gibt: die Baureihe »S 400 LE business« (auslaufend) und die Baureihe »S 500 LE«, wobei »S 400 LE business« die alte Baureihe ist. Sehen wir uns die neue Baureihe »S 500 LE« näher an. Nachdem Setra sich aus dem Bau von Linienbussen schon weitgehend zurückgezogen hatte – »das gibt es ja von unserer Konzernschwester Mercedes« – ist das Angebot jetzt wieder deutlich ausgeweitet worden. Es gibt die neue

Baureihe in vier verschiedenen Längen als 10.510 mm langen »S 510 LE«, als 12.210 mm langen »S 515 LE«, als 12.920 mm langen »S 516 LE« und als 14.520 mm langen, dreiachsigen »S 518 LE«. Die drei kürzeren Varianten werden angetrieben vom Mercedes-Motor OM 936, der »S 518 LE« vom OM 470. Sie alle sind auch mit Hybrid-Antrieb lieferbar. Lange hat Setra mit seinen Typen »ST 110«, »S 125«, »S 130 S«, »S 215 SL«, »S 300 NC«, »S 300 NF« und »S 400 NF« auch echte Stadtbusse mit einer doppelbreiten Einstiegstür vorne beim Fahrer gebaut. Mit der Baureihe »S 400 LE business« entfiel die Möglichkeit eines Doppelspur-Einstiegs jedoch. Jetzt mit der neuen Baureihe kehrt sie zurück. Das »LE« in den Typenbezeichnungen verrät es, die Wagen sind »Low-Entry-Busse«. Der vordere Wagenteil ist bis einschließlich der Mitteltür niederflurig, dann geht es zum Heck drei Stufen hinauf. Das hat zwei Gründe: zum einen gibt es Fahrgäste, die die erhöhten Plätze im Bus mögen, vor allem aber ermöglicht der hohe Fußboden im hinteren Teil des Busses, eine normale gerade Antriebsachse statt einer Niederflur-Portalachse einzubauen. Das macht den Wagen technisch einfacher und – ein vermutlich nicht ganz unwesentliches Argument – preiswerter.

Hersteller aus dieser Kategorie
