



Setra TopClass 500

## Germany's next Top-Model

Noch vor der offiziellen Publikumspremiere auf der Busworld in Kortrijk hatte **BUSMAGAZIN** Gelegenheit, die Setra TopClass 500 zu fahren. Dabei überzeugte das neue Reiseflagschiff aus Neu-Ulm nicht nur optisch, sondern vor allem mit viel Komfort für Fahrer und Passagiere.

Als 2001 der Vorgänger aus der Baureihe 400 auf den Markt kam, war dies eine echte Busrevolution in Sachen Design und Ausstattung. Vor allem die „La Linea“ als stilbildendes Element über die gesamte Fahrzeugseite setzte ein prägendes Ausrufezeichen für künftige Gestaltungen auch anderer Hersteller, die fleißig bei der TopClass abkupfernten. Das Team um Daimler-Buses-Chefdesigner Mathias Lenz hatte daher bei der 500er-Baureihe keine einfache Aufgabe, Kontinuität zu wahren und gleichzeitig neue Akzente zu setzen. Evolution statt Revolution

lautete das Motto. Herausgekommen ist dabei eine Variation der La Linea als kalligrafisches Element – hübsch, smart und verspielt, aber sicher nicht der große Wurf wie beim Vorgänger, der aber auch nicht zu erwarten war. Denn es geht Setra nicht nur um die TopClass alleine, sondern um ihren Platz innerhalb einer gemeinsamen Formensprache der verschiedenen Baureihen, allen voran der neuen hübschen ComfortClass. Das betonte Projektleiter Thomas Fricke, der das Spitzenprodukt zwar in Linienführung und Design absetzen will, aber gleichzei-

tig auch den Familiencharakter der Marke unterstreichen möchte. „Es war das erklärte Ziel, die bisherigen Merkmale der TopClass fortzuführen und auszubauen“, so Fricke. Markanter als zuvor ist der deutlich in der Größe gewachsene Setra-Schriftzug auf der Front mit einer inversen Logoblende ausgefallen – ein Rückgriff übrigens auf die legendäre 200er-Baureihe. Er drückt das Selbstbewusstsein einer erfolgreichen Edelmarke aus, ein „Mia san mia“-Gestus, den der Schwabe so explizit natürlich nicht formulieren würde. Die Kehrseite von so viel Markensprache ist natürlich der fehlende

Raum für einen Schriftzug des Busunternehmens auf der Front, was manchem nicht eben gefallen dürfte. Doch man sollte bei der neuen TopClass nicht nur auf die offensichtlichen Merkmale schauen, sondern auf die Details achten. Und siehe da: Hier hat sich wirklich Evolutionäres getan mit einer guten Portion Revolutionärem. Neue Lösungen für unterschiedliche Felder vom Komfort für Fahrgäste und Fahrer über Sicherheit bis hin zur Kostenersparnis sind die wahren aufregenden Ingredienzien des aktuellen Modells, das übrigens eine komplette





◀ **Schaulaufen der neuen Setra-TopClass-Modelle vor der malerischen Kulisse des Weinguts Château Saint Julien d'Aille bei Vidauban in Frankreich**

überhaupt seine eigentliche Tätigkeit beginnt. Denn die gesetzlich vorgeschriebene, eigentlich obligatorische Abfahrtskontrolle, die von nicht wenigen Bus-Chauffeuren auf Kosten der Sicherheit geflissentlich ignoriert wird, kann jetzt bequem per Multifunktionsschlüssel erledigt werden. Mehr Smartphone im Taschenformat als klassischer Zündschlüssel, lassen sich in seinem Display bequem nicht nur Kraftstoff- und AdBlue-Füllstände anzeigen, sondern auch Reifendruck, Scheinwerfer- und Lampenfunktion. Eventuelle Störungen werden automatisch eingeblendet. Augenfälligste Änderung am Fahrerarbeitsplatz selbst ist das Fehlen des Joysticks in den Armaturen. Denn die TopClass 500 wird nur noch mit automatisiertem Getriebe angeboten. Das dürfte nicht jedem Busunternehmen gefallen, schließlich heben die Mehrkosten im Vergleich zur manuellen Schaltung den Grundpreis an. „So konnten wir das Cockpit auf den Fahrer zu entwickeln und die Greifräume verbessern“, begründet Projektleiter Fricke die Maßnahme.

**Runde Formen dominieren im Cockpit und im Einstieg**

Neuentwicklung und kein Facelift ist. Die vielleicht größten Veränderungen gibt es im vorderen Einstieg und im Cockpit: Nicht eckig und kantig wie im Vorgänger, sondern rund und geschwungen wirkt der komplette Frontbereich wie aus einem Guss. Darin fügt sich auch der Reisebegleiter-sitz funktional ein mit integrierten Handläufen bis hinauf zur Unterseite der hochgeklappten Sitzfläche. Gleichzeitig hat sich die Funktionsbreite im gesamten Einstieg erhöht, was den Komfort für die Fahrgäste beim Betreten des Busses weiter erhöht. Gestiegener Komfort ist auch das Stichwort für den Fahrer. Das beginnt schon, bevor er

Weitere Neuerung ist die Integration eines Laptop-arbeitsplatzes für den Reisebegleiter mit Handyladebereich – Ausstattungsmerkmale, die in der Entwicklungszeit der 400er-Baureihe Ende der 1990er-Jahre so noch nicht abzusehen waren. Die Instrumententafel ist in ihren Grundzügen aus der ComfortClass 500 bekannt, in der TopClass aber noch mehr auf den Fahrer ausgerichtet und verfeinert. Die Tastengruppen im Armaturenbrett lassen sich mit wenigen Handgriffen herauslösen und

bei Bedarf umgruppieren, nachdem die Stecker gelöst und abschließend wieder angebracht sind. Das ermöglicht dem Busunternehmer individuelle Veränderungen, aber auch den Fahrern Eingriffsmöglichkeiten nach eigenem Gusto – was Ersteren nicht in allen Fällen erfreuen dürfte. Mehr Anklang sollte da das mit GPS ausgerüstete Schaltprogramm Predictive Powertrain Control (PPC) bei ihnen finden, das auf digitale Höhenprofil-daten zugreift und durch Eingriffe in den Triebstrang vorausschauenden Tempomatbetrieb und damit eine Kraftstoffersparnis möglich macht. PPC greift in erster Linie bei der Berg-

**PPC schaut voraus und hilft beim Spritsparen**

und Talfahrt ein. So öffnet das integrierte EcoRoll-System beispielsweise bei einem leichten Gefälle im PowerShift-Automatikmodus die Kupplung, schaltet das Getriebe in die Neutralstellung und lässt so das Fahrzeug ohne Motorschleppverlust länger rollen. Der Zusatzeffekt ist spürbar: Der vorausschauende Modus reduziert die Schaltvorgänge. Wie das im Einzelnen funktioniert, haben wir auf dem Autobahnabschnitt zwischen Nizza und Cannes ausprobiert: Tempomat auf 98 km/h setzen, per Tiptaste eine Hysterese, d. h. eine flexible Regelung, nach oben auf 100 km/h zulassen, nach unten auf 95 km/h.



▲ Ein Highlight der neuen TopClass ist das riesige Panoramadach



▲ Das Cockpit in Setras neuem Flaggschiff präsentiert sich runder, geschwungener, ergonomischer und ohne Joystickhebel





▲ Der neue Multifunktionsschlüssel soll dank zahlreicher Features eine Abfahrtskontrolle ohne Gang um den Bus ermöglichen

An der ersten steilen Steigung schaltet das System vorausschauend zurück. Auf der Kuppe wird frühzeitig Gas weggenommen, der Setra verlangsamt leicht. Im folgenden Gefälle beschleunigt der Setra durch seine Masse, nutzt die erlaubten 100 km/h aus.

PPC ist die erste automatische Geschwindigkeitsregelung in Daimler-Bussen mit integriertem Getriebeeingriff. So können Doppelschaltungen anstelle mehrerer Einzelschaltungen ausgeführt werden. Vom Reisebus bekannt sind die aktuellen Werte vor allem für die Fahrzeugmasse, die Geschwindigkeit, das Motordrehmoment und die Leistung sowie die Ganglage im PowerShift-Getriebe.

Hinzu kommt als alles entscheidende Sollgröße der jeweilige Wunschwert für die Marschgeschwindigkeit, vom Fahrer über die Bedientöpfe am Lenkrad eingegeben. Der auf dieser Datenbasis gerüstete, vorausschauende Tempomat übernimmt im Einsatzfall also die Regie über Gas, Dauerbremse und Getriebe. Die Oberaufsicht liegt natürlich beim Fahrer. Lkw-Fachjournalisten konnten durch den Einsatz von PPC mit einem auf 40 t ausgeladenen Sattelzug auf einer Vergleichsstrecke eine Verbrauchsreduktion von bis zu 8 % erreichen. Durchschnitt-

lich soll das System je nach Einsatz bis zu 2 % Kraftstoff sparen.

Der Fahrer kann solche Effekte übrigens selber über das System EcoDriver-Feedback kontrollieren. Hier erhält er kontinuierliche

Rückmeldungen aktueller Fahrzeugdaten und kann Verschleiß und Kraftstoffverbrauch kontrollieren. Letzteren konnten wir bei der Fahrvorstellung noch nicht messen. Das bleibt einer späteren ausgiebigen Ermittlung auf unserer gewohnten Testrunde durch die Eifel vorbehalten. Laut Setra-Vertriebsleiter für Deutschland Heinz Friedrich haben die Ingenieure bei internen

### Die Spritzigkeit im Antritt fehlt

Probefahrten mit leeren Fahrzeugen einen Wert von 18,3 l auf der flachen Autobahn erreicht. In Anbetracht der Tatsache, dass hier selbstverständlich alle spritsparenden Kniffe und Tricks zum Tragen kamen, ist das dennoch ein bemerkenswertes Ergebnis. Wir waren daher eher an den Fahrleistungen der neuen Dreiachser interessiert. Hinter der Heckklappe arbeitet der Euro-6-Sechszylinderreihenmotor OM 471 LA mit den Leistungsstufen 350 kW/476 PS und 2300 Nm maximalem Drehmoment in der Serie und 375 kW/510 PS mit maximalem Drehmoment von 2500 Nm als Sonderausstattung. Für die Kraft-

übertragung sorgt das bekannte GO 250-8

PowerShift-Getriebe, gekoppelt mit einem Voith Sekundärwasserretarder. Sowohl bei der Fahrt mit der 13,2-m-Variante 516 HDH als auch mit dem kürzeren und somit im Leergewicht leichteren 515 HDH (12,5 m) ist uns aufgefallen, dass der OM 471 nicht unbedingt der Spritzigste im Antritt ist. Negativ bemerkbar machte sich das vor allem auf der Fahrt von Vidauban hin zur

Küste: Gerade in den unzähligen Kreisverkehren in und um die Stadt Fréjus kommt es auf satte Beschleunigung an, um sich in den fließenden Verkehr einordnen zu können.

Da der Südfranzose beim Gebrauch des Blinkers eher sparsam ist und so für den Busfahrer nicht immer direkt ersichtlich ist, ob er nun den Kreis verlassen will oder noch eine Runde dreht, kommt es darauf an, einfach schneller in selbigen einzufahren, ohne das Risiko eines unschönen Seiteneinschlags eingehen zu müssen. Ist man zuvor bereits an der Einfahrt zum Stehen gekommen, dann dauert es einen quälend langen Augenblick, bis nach Betätigen des Gaspedals die Rückmeldung vom Motor kommt. Bis dahin schießen die Renaults, Peugeots und Citroëns nur so heran, und man hofft nun auf das im Gegensatz zum deutschen Ottonormalfahrer verständnisvolle und souveräne Handling des Südfranzosen. Eine direktere Kraftübertragung wäre hier bei der Top-Class 500 wünschenswert. Viele aufregende Neuheiten bietet der Innenraum mit seinen mindestens 46 schicken Ledersesseln. Am augen-



▲ Busmagazin-Autor Claus Bünngel am Steuer eines S 515 HDH bei der Testrunde durch die Provence

fälligsten ist das optionale Panoramadach über die gesamte Fahrzeuglänge. Es schlägt zwar mit einem Zusatzgewicht von rund 150 kg und einem Kostenplus von rund 10 000 € zu Buche, vermittelt jedoch ein einzigartiges Raumgefühl – eine Zusatzinvestition, die sich lohnt, wie wir finden. Gegenüber der Baureihe 400 ist das Glasdach verlängert und – mit einem Zuwachs von 56 cm – fast doppelt so breit. Es besteht übrigens



▲ **LED-Lampen und -Lichtbänder prägen Servicesets und Innenraumgestaltung**

aus Sicherheitsglas und ist bei der Berechnung der ausreichenden Steifigkeit des Fahrzeugs berücksichtigt. Während der provenzalischen Testrunde im Oktober lachte durch das Glasdach die wärmende Sonne Süd-

**Der Preis für den 515 HDH beginnt bei 385 000 €**

frankreichs mit Außentemperaturen von rund 23°C. Angesichts der angenehmen Temperaturen verzichteten wir auf den Nachweis des neuen Heizungskonzepts in der TopClass und vertrauten auf seine Funktion. Weltpremiere feiert nämlich die Weiterentwicklung der Axiallüfterheizung, die den Fußraum aktiv belüftet – damit bekommt wohl kein Fahrgast mehr kalte Füße. Über Luftkanäle wird die Warmluft aus den Seitenwänden unter jeden Doppelsitz geblasen – Unter-

stuhlheizung nennt sich das dann. Zusätzlich sorgt eine elektrische Heizfolie unter den Brüstungsprofilen dafür, dass die Armauflagen wohliger temperiert sind.

Die gehobene technische und komfortspezifische Ausstattung der TopClass hat ihrem Namen entsprechend natürlich ihren Preis. Der beginnt für einen durchschnittlich ausgestatteten S 515 HDH bei rund 385 000 bis 390 000 €. Wer die Palette möglicher Extras auskosten will, der muss noch einige zehntausend Euro drauflegen.

Preislich ist das Flaggschiff damit deutlich oberhalb der ComfortClass 500 angesiedelt, wo der Sockelbetrag für den S 515 HD bei 295 000 € liegt, während der S 517 HD bei 330 000 € startet.

Den Kalkulationen von Setra entsprechend lässt sich der Anschaffungspreis für einen TopClass-Bus nach drei bis vier Jahren amortisieren, wie Daimler-Vertriebschef Till Oberwörder in Südfrankreich berichtete. Bei einer durchschnittlichen Verweildauer solcher Fahrzeuge von sechs bis sieben Jahren im Unternehmensfuhrpark könne eine gute Marge pro Einheit eingefahren werden.

Die neue TopClass ist im November, ab April dürften die ersten Busse ausgeliefert werden. Bereits im Vorfeld der Busworld in Kortrijk seien zehn Einheiten bestellt worden, ohne dass die Käufer das Fahrzeug bislang in Augenschein nehmen konnten, berichtete der deutsche Setra-Vertriebsleiter Heinz Friedrich.

Das ist auch ein Indiz für den großen Vertrauensvorschuss, den die Baureihe nach dem spektakulären Vorgänger genießt. Mit dem Nachfolger will Setra seinen Marktanteil



Fotos: Bünningel, Daimler AG

▲ **Wenn's eng wird, muss man sich auf die Spiegel und den bekannt guten Wendekreis der TopClass-Dreiachser verlassen**

von fast 50 % im High-end-Bereich halten oder sogar ausbauen. Bei einem Absatz von 300 bis 350 Fahrzeugen in Europa sollen darunter künftig bis zu 150 TopClass-Einheiten im Jahr sein, hofft Vertriebschef Oberwörder.

Nach dem „schwierigen Jahr

2012“ habe 2013 bislang „einen guten Verlauf genommen“, ein Verdienst der „positiv aufgenommenen ComfortClass 500“. Mit der neuen TopClass soll dieser Aufwärtstrend nun ausgebaut werden.

Claus Bünningel ■

**Innenausbau • Lack & Design • Technik**

**Heymann**    
PERFEKTION IN FORM UND FARBE

**...Ihr Omnibus-Centrum.**



- **Passend für alle Bustypen**
- **Mit Zusatzbolzen auch an verschiedene Busse montierbar**
- **Eigene Verstellung**
- **Doppelwandige Alukonstruktion**
- **Seitenwände: Alu-Wabenblech**
- **Öffnen von Gasfedern unterstützt**

Gebr. Heymann GmbH Industriestr. 10 56355 Nastätten Tel.: 06772-93780 Fax 8194

**www.heyman.net info@heyman.net**