

Premiere

Setra TopClass 500: Neues Gesicht, neue Technik

Die neue TopClass dürfte das Highlight unter allen Busworld-Premieren sein – schließlich gibt Setras Premium-Baureihe den Ton an, wenn es um die Symbiose aus Komfort, Technik und Eleganz geht.

Eine Revolution hat es bei der neuen TopClass (TC 500) nicht gegeben: Kein komplett neues Design wie bei der ComfortClass 500 (CC 500) und eine La Linea – der legendäre Silberstreifen unterhalb der Dachkante – wie zuvor auch. Doch bereits auf den zweiten Blick wird deutlich, dass die TC 500 in vielen Details doch anders und somit dynamischer wirkt.

Dies vermittelt vor allem die neu gestaltete Front, mit stärkerer Wölbung in der Scheibe und schwarzer Blende zwischen den keck anmutenden Lampenelementen, deren Blinklichter jetzt separat eingelassen sind. Die seitlich von der B-Säule an aufstrebende Silberlinie wurde beim Übergang an die Dachkante geteilt, wodurch

der Bug insgesamt wie aus einem Guss scheint. Ansonsten zeigen sich die Flanken frei von jeder Spielerei. Windschlüpfrigkeit spielt bei der neuen TopClass eine besondere Rolle, wie es sich am Heck mit umlaufender Aerokante zeigt. Neue Rücklichter und eine raffinierte Gestaltung zwischen Fenster und Motorklappe bilden einen gelungenen Abschluss. Anders als bei der CC 500 wurde hier die Symmetrie betont, weshalb es auch links auf der Klappe ein zweites Lüftungsgitter gibt, wenn auch funktionslos. Das Ergebnis vieler Einzelmaßnahmen mündet nicht nur in einem gelungenen Karosseriedesign, sondern auch in

einen cw-Wert von 0,33 – hier sind sich Top- und Comfort-Class wieder einig.

Über den verbreiterten Einstieg – der verlängerte Überhang macht's möglich – fällt der Blick auf das neu gestaltete Cockpit, das nunmehr ohne separate Fahrertür auskommen muss.

Letztendlich schafft dies innen mehr Gestaltungsfreiheit und reduziert außen die Quellen für Windgeräusche. Module und Armaturen sind weitgehend identisch mit denen der CC 500, auch wenn es Unterschiede in Material und Linienführung gibt.

Die PowerShift-Schaltung wird – wie bei jetzt allen Euro-6-Reisewagen der beiden Daimler-

Busmarken – über einen mit dem Retarder kombinierten Lenkstockhebel bedient. Integriert wurde auch die komfortable Menüführung für das zentrale Infodisplay, angesteuert über das ledergebundene Multifunktionslenkrad. Für Klimaanlage und Lüftung wurde ebenfalls eine menügeführte Steuerung installiert mit eigener Grafik über ein Mini-Farbdisplay. Der elektronische Zündschlüssel „Multi Function Key“ dürfte ein Hit werden: Mittels seiner Funkverbindung lässt sich der AdBlue- und Dieselvorrat anzeigen, zudem ein Lichttest durchführen oder die Innentemperatur regeln.

Cockpit und Reiseabteil wurden neu gestaltet

Neu gestaltet wurde das Reiseabteil.

Die Ablagen fürs Handgepäck sind durchweg offen, was gemeinsam mit dem um 50 % gewachsenen Glasdach „Topsky“ eine besonders helle Atmosphäre schafft. Klappen werden auf Wunsch nur über der Bordküche installiert. LED-Leuchten und Lichtbänder schaffen warme, unterschiedlich regelbare Lichttöne. Die neu gestalteten Service-Sets wirken hochwertig, sind individuell zu bedienen und





in abgestepptes Leder eingebettet.

Das bei Setra ohnehin ausgewogene Klimasystem konnte nochmals verbessert werden: Es gibt zwei getrennte Regelzonen im Dach- und Bodenkreislauf, und unter jedem Doppelsitz befinden sich Axiallüfter-Heizgebläse, mit denen die Warmluft auch zum Mittelgang gelangt. Gleichzeitig konnten die Entwickler die Konvektoren an den Seitenwänden schmaler halten. Für die Brüstung reicht eine flache Heizfolie. Die in jeder Variante über den Radstand verlängerte TC 500 gibt es nur noch als Dreiachsler: S 515 HDH, S 516 HDH und S 517 HDH – in den Längen 12,5 m, 13,3 m und 14,2 m. Unter der Motorhaube arbeitet der Sechszylinder-Reihenmotor OM 471 LA mit den Leistungsstufen 350 kW (476 PS) und 375 kW (510 PS) in Verbindung mit dem PowerShift-Getriebe GO 250-8. Im Travego Edition 1 hat dieser Antrieb (mit der 350 kW-Variante) bereits durch Drehmoment und Verbrauchswerte überzeugt. Ein manuelles Schaltgetriebe wird nicht angeboten. Über die 2014 in Kraft tretende Abgasnorm Euro 6 hinaus enthält das Gesamtkonzept der TC 500 bereits Sicherheitsbestimmungen und gesetzliche Regelungen der

▲ **Abrisskanten oben und seitlich sind Bestandteil des strömungsgünstig geformten Aerohecks**

nächsten Jahre. Dazu zählen die von 2015 an geltenden Anforderungen an Fahrerassistenzsysteme sowie die 2017 in Kraft tretende Richtlinie ECE-R 66/01, die eine verstärkte Überrollfestigkeit der Reisebusse vorschreibt. Dennoch hat das Leichtbaukonzept, das den Basismodulen der CC 500 entspricht, dazu beigetragen, dass der Rohbau um mehr als 150 kg abgespeckt werden konnte – bei insgesamt verbesserter Festigkeit. Gewicht reduzieren konnte man zudem mit der weiterentwickelten Antriebsachse HO6, nun als RO440 geführt. Sie arbeitet dank optimierter Verzahnung leiser und mit höherem Wirkungsgrad. Dass die TC 500 mit allen verfügbaren Assistenzsystemen einschließlich ABA 2 für Notbremsungen ausgerüstet ist, war zu erwarten. Premiere im Omnibus haben das GPS-basierte PPC-System (siehe Infokasten) und die Fahrstilauswertung Ecodrive, die anzeigen kann, wie unsichtig der Buspilot mit Gas und Bremse umgeht, vertraulich und jederzeit löschar (Aufpreis 200 €). Entsprechend spannend dürften Verbrauchstests werden, bei denen sich zeigen wird, ob die TC 500 ebenso positiv abschneidet wie die CC 500, zumal jetzt die stärksten Euro-6-Motoren an Bord sind. Somit hat Setra seine Euro-6-

Premiere für PPC Sparen über Berg und Tal

Premiere hat im Omnibus die optionale Predictive Powertrain Control (PPC, Aufpreis 800 €), ein vorausschauendes Fahrprogramm, das auf GPS-Daten zurückgreift. Je nach Topografie können Schaltvorgänge und Geschwindigkeitsregelungen automatisch erfolgen. Das integrierte EcoRoll-System reagiert zudem bei leichtem Gefälle mit einer Neutralstellung des Getriebes, um Motorschleppverluste zu vermeiden und damit Kraftstoff zu sparen. Der Fahrer kann dazu einen Wunschwert für die Marschgeschwindigkeit über das Multifunktionslenkrad eingeben. PPC kann nur eingesetzt werden in Verbindung mit aktivem Abstandsregeltempomaten und automatischer Notbremsfunktion (Active Brake Assist) – Verkehrssicherheit hat höchste Priorität. Dieses System konnte bei Vergleichstest mit Lkw bereits zu spürbaren Kraftstoffeinsparungen beigetragen – wenn es nicht ortskundige Fahrer darauf angelegt haben, das Ergebnis zu übertrumpfen. Für „unbedarfte“ Fahrer mit geringer Streckenkenntnis dürfte dies kaum möglich sein.



Fotos: Görgler, Setra

▲ **Schick und multifunktional: TopClass-Cockpit der Baureihe 500. Schalter und Anzeigen sind übersichtlich gestaltet und angeordnet**



▲ **Das Panoramadach „Topsky“ wurde für die Baureihe 500 um 50 Prozent vergrößert – für mehr Licht und besser Sicht auf Berggipfel**



▲ **Lob über das Infodisplay: Das optionale Ecodrive-System zeigt an, ob der Fahrer verbrauchsbewusst oder hektisch unterwegs war**

Umstellung erfolgreich umgesetzt – einschließlich dem Doppelstockbus S 431 DT, der zwar noch im alten „Kleid“, jedoch mit neuem Euro-6-Antrieb (OM 471 LA, 375 kW), aktuellen Assistenzsystemen und einigen Detailverbesserungen zur Busworld vorfährt – als derzeit einzig verfügbarer Reisedoppeldecker deutscher Produktion.

Jürgen Görgler ■

Wegweiser **busworld**
Setra
501

◀ **Die TopClass 500 schaut dynamisch nach vorn. Auffallend sind die geteilten Lichter und die schwarze Blende für den Setra-Schriftzug. Die elegant geschwungene „La Linea“ zielt – zwar unterbrochen – auch die Generation 500 des Flaggschiffs aus der Neu-Ulmer Produktion**