

Fahrzeugvorstellung

Setra ComfortClass 500: Maßstab in Design und Aerodynamik?

Durch ihren cw-Wert von 0,33 bewegt sich Setras neu aufgelegte Reisebusbaureihe – in diesem Punkt – im Umfeld moderner Sportwagen. Es handelt sich dabei nur um eine von vielen Maßnahmen, um den Dieseldurst des Euro-6-Antriebs in Maßen zu halten.

Setra macht es spannend: Kurz vor der eigentlichen Präsentation der ComfortClass 500 (CC) wurden erste Fotos frei gegeben. Auffallendes Merkmal ist die geschwungene, leicht ansteigende und zum Heck hin wieder abfallende Seitenlinie. Wer genau hinschaut, registriert dort die schräg verlaufenden Lüftungsschlitze. Daraus lässt sich schließen, dass die Anordnung des Kühlers ebenso wie bei der kürzlich präsentierten Euro-6-Variante des Reisebusses Mercedes-Benz Travego auf die rechte Seite gewandert ist. Synergien unter Schwesternmarken, die zudem die gleiche Produktion in Neu-Ulm durchlaufen. Technisch ohne Bedeutung, jedoch stilistisch gelungen ist die Fortführung der silberfarbenen Linie unterhalb der Fensterflächen von der Seite bis in die Front; von der optischen Wirkung fast schon eine „La Linea“ wie in der TopClass, deshalb wohl auch dunkel unterbrochen im vorderen Einstieg. Dreidimensional hervorgehoben wirken die Setra-Schriftzüge nun markanter. Auffallend: Die stärker als bisher gewölbte Wind-

schutzscheibe mit optisch (nämlich hinter Glas) etwas tiefer heruntergezogener Abgrenzung des Dachbereichs. Die Front wurde während des Entwicklungsprozesses mit fortlaufenden Versuchen im Windkanal optimiert. Selbst die Spiegel sind jetzt windschlüpfriger und bilden mit den Trägern optisch eine Einheit. Zu den neuen, modular gestalteten Scheinwerfern gehören LED-Elemente als schickes Tagfahrlicht. Im Verbund mit dem neuen „Aeroheck“ (das Setra bis Redaktionsschluss noch geheimgehalten hat) und weiteren Detaillösungen erreicht die CC einen cw-Wert von 0,33 – der in diesem

Dreidimensional hervorgehoben wirken die Setra-Schriftzüge nun markanter

Segment neuer Maßstab sein soll. Damit verbunden war das Ziel, den Verbrauch in Grenzen zu halten oder im Vergleich zur Euro-5-Technik sogar noch zu reduzieren. Die CC wird von Euro-6-Motoren der Baureihe OM 470 angetrieben, bei denen die bisherige SCR-Technik mit AdBlue um die gekühlte Abgasrückführung ergänzt wurde. Die Reihensechszylinder mit 10,7 l Hubraum leisten bei 1 800 min⁻¹ 315 kW (428 PS). Hervorzuheben ist, das bereits bei 1 100 min⁻¹ anstehende maximale Drehmoment von 2 100 Nm. Viel Power also bei niedrigen Touren. Für einen später möglichen 15 m langen S 519 GT-HD käme ergän-

zend das 350 kW (476 PS) starke Triebwerk OM 471 (12,9 l) in Frage. Bereits mit Serienstart entspricht die CC der ab 2014 geltenden Abgasnorm Euro 6 für Neufahrzeuge. Darüber hinaus erfüllt sie anstehende Regelungen der kommenden Jahre. Dazu zählen die von 2015 an geltenden erweiterten Anforderungen an Fahrerassistenzsysteme sowie die 2017 in Kraft tretende Richtlinie ECE-R 66/01, die eine verstärkte Überrollfestigkeit der Reisebusse verlangt. Seitens Setra wird hervorgehoben, dass trotz Gewichtsersparungen insgesamt eine höhere Festigkeit des Buskörpers erzielt wurde. Unmittelbar nach der IAA-Premiere (20. bis 27. September 2012) in Hannover startet die Serienproduktion der neuen ComfortClass: Der Zweiachser S 515 HD, die Zwei- und Dreiachser S 516 HD sowie der Dreiachser S 517 HD. Eine Warnfunktion bei Müdigkeit des Fahrers oder der Lenkstockhebel für die PowerShift-Schaltung werden sicher ebenso zu den Neuheiten zählen wie der hydrodynamische Wasser-Retarder.

Jürgen Görgler ■



Der Neue: Auffällig im Design ist die schräge Anordnung der Lüftungsschlitze (hinten links)

Foto: Setra