

Dynamisch, sicher und kuschelsaft Schon gefahren: Setra's TopClass 500

Nach fast eineinhalb Jahrzehnten Bauzeit geht die Premiummarke Setra mit seiner neuen elitären Reisebusbaureihe TopClass 500 an den Start. Die neuen Superhochdecker sind nicht nur eine Augenweide, sie setzen auch auf der Straße neue Akzente.

Respekt heischend ragen sie vor einem auf, schon ihre Vorgänger waren nicht gerade zierlich. Die dominante Frontscheibe wölbt sich kühn Richtung Dach auf beinahe 3,90 Meter Höhe, fast auf Augenhöhe mit den stolzen Doppeldeckern. Die neue Setra-Generation trägt das neue Familiengesicht, mit riesigen Scheinwerferaugen, die nicht nur die Lichtausbeute verbessern, mit Blinkern, die als Lidstrich dem Gesicht Kontur verleihen. Den Edelstahlschmuck der Seitenlinie kennen wir noch vom Vorgänger. Jetzt wird la Linea zweigeteilt und etwas massiver getragen. Und weil wir gerade bei den langen Seiten sind: Die Fensterlinie läuft nach hinten gerade aus, nicht abfallend wie sie die ComfortClass trägt. Sehenswert ist das Heck mit maskuliner Kontur und eingezogenen Kanten, die Kraftstoff sparen helfen. Aerodynamisch ist die TopClass nicht von schlechten Eltern. Für Top- und ComfortClass gibt der Hersteller einen Cw-Wert von 0,33 an, entscheidend ist freilich auch die Stirnfläche des Fahrzeuges. Die TopClass 500 kann in den Längen mit 12,5, 13,3 und 14,2 Metern bestellt werden, natürlich rollen alle neuen TopClässler ausnahmslos auf drei Achsen.

Das Beste oder nichts

Setra bot Anfang September 2013 in Nizza Journalisten Gelegenheit zu einer ersten Testfahrt. Der Andrang war groß. Da hieß es schnell ein freies Cockpit geentert für die erste Proberunde – um diesen Moment benedeten uns gewiss unzählige Fans der Marke. Auch wenn sich nicht jeder Interessent für einen TopClass-Setra entscheiden würde, denn billig sind die ja nie, eher das Gegenteil: teuer wie die Sünde. Unterwegs auf südfranzösischen Straßen sehen wir dann viele lange Hälse – und nach oben gereckte Dau-

men von Omnibusfahrern, die unserem neuen Setra-Boliden gefährlich lange nachsehen. Was nicht verwundert: Die Marke mit dem K im Lenkrad genießt in Frankreich einen Ruf wie Donnerhall.

„Das Beste oder nichts“, so wörtlich wollen wir den Konzernslogan gar nicht nehmen. Aber unser Proband läßt durchaus dazu ein. So einfach läßt sich ein 14 Meter langer 26-Tonner pilotieren. Er folgt den Lenkbefehlen präzise aber keinesfalls hektisch, er fühlt sich durchaus leichtfüßig an und fährt sich beinahe von selbst. Kein Kraftaufwand beim Lenken und an der Pedalerie, das Powershift-Getriebe schaltet auch ohne Zutun des Fahrers traumwandlerisch sicher. Ganz ohne Rucke, nur der Fahrer sieht's am Drehzahlmesser, die Maschine hält sich stets dezent im Hintergrund. Die Leistung? Allemal genug, wen wundert's, wenn 510 PS den Dreiachsler vorantreiben. Im Heck werkt immer ein standesgemäßer Reihensechszylinder, der sonst ausgewachsene 40-Tonner anschiebt. Aus 12,8 Litern Hubraum werden wahlweise 350 kW/476 PS oder eben 375 kW/510 PS geschöpft, gerade der stärkere Diesel geizt mit 2.500 Nm nicht beim Drehmoment. Schon mit weniger als 1.000 Touren schiebt der mächtige Diesel kräftig an und legt mit weiteren Drehzahlen nochmal deutlich zu. Freunde des altbewährten Achtzylinders sind dann schnell bekehrt, der neue Reihensechszylinder kann einfach alles besser. Zumal er klanglich niemals aus der Rolle fällt. Optional kann der Kunde zu einem speziellen Tempomatprogramm greifen, das PPC oder Predictive Powertrain Control heißt und mit topografischen Daten gefüttert wird. Gemäß dem Fahrleistungswunsch des Chauffeurs hält es die Geschwindigkeit, sortiert dazu optimal die Gänge, rollt im Freilauf bergab



Neues Format: Setra setzt in der Eliteklasse hochpreisiger Reisebusse nur noch auf Dreiachsler



Breites Glasdach, offene Gepäckablagen und elitäre Bestuhlung

und spart dabei vor allem auf der Autobahn Kraftstoff - wir freuen uns schon auf den ersten Test. Das Fahrwerk ist erste Güte, soviel wissen wir bereits: Wir schlängeln uns mit unserem S 517 HDH durch enge Küstensträßchen nahe Nizza. Nicht immer einfach bei dieser Länge, wenngleich uns der lange Superhochdecker mit seiner Präzision maximal entgegenkommt. Die exakte Radführung, die langhubige Federung und die nicht zu harsche Dämpfung entwickeln überragende Nehmerqualitäten. Da mag der eine oder andere noch von seiner neuen ComfortClass (Setra) schwärmen, soviel steht fest: die TopClass kann es deutlich besser – sie kommt den Kunden aber auch teurer zu stehen.

Blick nach innen

Zum Passagierabteil geht es jetzt noch höher hinauf. Aber



Gewaltiger Kofferraum mit horizontaler Trennung: oben die Taschen und unten die Koffer

mit breiteren, besser begehbaren Einstiegen – vorn gar mit einer um 90-Grad gewendelten Treppe. Der Innenraum empfängt in edlen Grau- und Beigetönen, der Kunde hat die breiteste Auswahl an Sitzen und Bezugstoffen, um seine individuelle Note zu betonen. Der Mittelgang ist etwas tiefergelegt – auch bei der TopClass verzichten die Setra-Entwickler auf einen ebenen Boden. Allerdings nur für die Standardvarianten, nichts ist unmöglich. Wer eine 2 + 1-Sitzlandschaft bestellt, bekommt den planen Boden. Spielt Geld keine Rolle, empfiehlt sich das Glasdach – deutlich breiter und dominanter als im Vorgängermodell bringt es Tageslicht ins Fahrzeug. Für die Gepäckablagen gibt es nach wie vor keine verschließbaren Klappen, aber Platz genug für ausgewachsene Bordcases. Eine große Fülle an Ausstattungen vermittelt die endlos lange Optionsliste, die mobilen WLAN-Anschluss ebenso bereit hält wie große Stehküchen mit Dampfgarer für unterwegs. Immer dabei ist eine leistungsfähige Split-Klimaanlage mit Wasser-Glykol-Medium, eine Dachanlage würde die elitäre Silhouette des Fahrzeuges stören. Selbstverständlich regelt sich das Querstromsystem weitgehend selbst und zugfrei, zwei vonei-

ander getrennte Regelzonen im Boden- und Dachkreislauf sorgen für eine homogene Temperaturverteilung. Premiere feiert die neue Axiallüfter-Heizung unter den Sitzen. Verzicht übt zuerst der TopClass-Pilot, die Fahrertür links wird ersatzlos gestrichen – aber wer stieg dort schon ein und aus? Dafür rückt die Feststellbremse jetzt links in Griffnähe. Überhaupt das Cockpit, hier wird der Fahrer geadelt. Zuerst mit einem Schlüssel, den es nur für die TopClass geben soll. Der Fahrer erledigt damit bereits vor dem Einsteigen die Abfahrtskontrolle: auf Knopfdruck ein Lampentest, die Kontrolle von Füllmengen, die Druckluft, die Bordspannung und mehr. Nimmt der Fahrer Platz, findet er immer seine gewünschte Fahrposition – ganz gleich, welches Format er besitzt. Geschaltet wird ausschließlich automatisch, allenfalls sanfte Korrekturen des Fahrers sind noch nötig. Eine klare Schalterstruktur, die Bedienelemente sitzen dort, wo sie hingehören. In Sachen Sicherheit ist der neue Setra nur schwerlich zu übertreffen. Die neue TopClass hat ESP, SPA (Spurführungsassistent), Notbremsassistent und vieles andere an Bord. Auch die 2017 in Kraft tretende Richtlinie ECE-R 66/01 erfüllen die Neuen bereits, hier geht es um eine verstärkte Überrollfestigkeit der Reisebusse. Dennoch sollen die TopClass-Busse um mehr als 150 Kilogramm abgespeckt haben, das intelli-

gente Leichtbaukonzept soll zur Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge beitragen.

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Die neue TopClass hat uns beim ersten Kennenlernen mächtig beeindruckt. Die gewiss gute ComfortClass wird nochmal getoppt – nicht nur bei elektronischen Spielereien oder edlen Ausstattungsdetails, nein, auch bei den Grundtugenden. Der gebotene Fahrgastkomfort ist ein Gedicht, daran werden sich die Fahrgäste lange erinnern. Der Betreiber macht sich den großen Kofferraum zunutze, der Chauffeur fährt so sicher wie noch nie. Die TopClass setzt sich nach oben ab, ab der Generation 500 gibt es weder Hochdecker noch Zweiachsler, sondern nur Superhochdecker. Der Setra-Vertrieb rechnet in guten Jahren mit jährlich 300 verkauften Einheiten, zu Preisen, die noch immer eine 3 an erster Stelle tragen.

Bewertung

Setra S 517 HDH

Von 40 möglichen Pluspunkten (●) wurden 33 erreicht.

Antrieb	●●●●●
Ausstattung	●●●●○
Bedienung	●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●●
Komfort	●●●●○
Qualität	●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●○○○
Optik	●●●●○



Großer OM 471-Sechszylinder mit wahlweise 476 oder 510 PS - Kühler und Lüfter sitzen im Extraabteil



Scharfe Konturen im Heck: das Polygonmotiv der Heckscheibe spiegelt sich auch in der Motorhaube wider



Premium-Cockpit für TopClass-Fahrer: neu geordnete Bedienelemente und ansprechendes Design

Modelle, Maße, Antriebsstrang

Modelle	Länge x Breite x Höhe	Radstand	Kofferraum	Leistung/ Drehmoment
S 515 HDH	12.495 x 2.550 x 3.830 mm	5.470 mm	8,9 m³	350 kW/476 PS bei 1.800/min 375 kW/510 PS bei 1.800/min
S 516 HDH	13.325 x 2.550 x 3.830 mm	6.300 mm	11,4 m³	350 kW/476 PS bei 1.800/min 375 kW/510 PS bei 1.800/min
S 517 HDH	14.165 x 2.550 x 3.830 mm	7.140 mm	13,7 m³	350 kW/476 PS bei 1.800/min 375 kW/510 PS bei 1.800/min