

Komfort und Dynamik in bewährter Optik – in Sachen Sicherheit hat die Topclass ihre Bug-nase vorn



**Setra New Topclass**

# Die neue Ulmer S-Klasse

Nach sechs Jahren Bauzeit erfahren die Setra-Klassiker eine behutsame Überarbeitung. An den wenigen Kritikpunkten wurde gefeilt, im Detail veredelt, der bereits hohe Komfortstandard weiter geliftet.



Trotz Vorbaueverlängerung leichter als sein Vorgänger – auch der Zweiaxser hat ausreichend Nutzlast.

**A**uf den ersten Blick sind sie kaum zu erkennen. Wie eh und je zieht die Topclass ihre Bahnen – keineswegs marktschreierisch, wie immer zurückhaltend elegant mit wenigen, exakt gesetzten Designelementen. Nur ein intimer Setra-Kenner findet die Merkmale der Neuen auf Anhieb. Projektleiter Max Schauz, verantwortlich für die Produktpflege der Topclass, zeigt auf den Stoßfänger vorn mit neuem Profil, auf die Nebelscheinwerfer, die neuerdings auch als Kurvenlicht dienen, auf die neue Schwenklappe im Heck mit schmalem Einschnitt. „Ein Maximum an Innovation bei einem Minimum an optischer Veränderung“, umschreibt Max Schauz das Entwicklungsziel des Facelifts. Werner Staib, der Setra-Markensprecher, erklärt das markentypische Understatement mit den Anliegen der Kunden. Die lehnen eine umfassende Designüberarbeitung ab und argumentieren mit stabilen Restwerten ihrer Fuhrparks. Das soll auch so bleiben wie es ist – wer auf den internationalen Gebrauchtwagenbörsen nach jungen Setras fahndet, findet heute nur Angebote mit Schwindel erregenden Preisen.

Den geschärften Sinnen sticht der um 200 Millimeter verlängerte Vorbau ins Auge – was den Proportionen gewiss nicht schadet. Einstieg 1 erhält breitere Stufen und einen verlängerten Fahrerarbeitsplatz – man kennt die großzügigeren Verhältnisse schon aus der einfacher gestrickten Comfortclass. Aber die Ulmer – korrekterweise muss es an dieser Stelle Neu-Ulmer heißen – würden ihrem Markennamen nicht gerecht, wenn sie nicht noch etwas drauf gesetzt hätten. Oder besser darunter – bei der neuen Topclass zieht eine neue Rahmenstruktur ein, die einen Frontalunfall besser verdaut. Vor allem Fahrer und Reisebegleitung profitieren vom Front Collision Guard, der die Aufprallenergie ableitet und auf den billigen Plätzen mehr Überlebensraum lässt. Bei der Gelegenheit verlegten die Techniker auch den Fahrerruheraum des dreiachsigen HDH hinter Einstieg 2. Die Fahrer werden es danken: Sie sind dort sicherer und komfortabler untergebracht. Zumal damit Platz geschaffen wird für optionale Doppelsitze – Reiseleiter und der Guide vor Ort finden auch bei ausver-

kaufter Veranstaltung noch bequem Platz im Bug. Bequemer ins Fahrzeug, das darf auch der Mitteleinstieg für sich reklamieren. Schwenkt die Tür auf, wandert mit der zusätzlichen Stufe links ein Handgriff nach außen, der hier mehr Sicherheit gibt. Nichts ändert sich am steilen Aufstieg und den ungleichen Stufen der HDH-Dreiaxser, der niedrigere Zweiaxser HD gibt sich diese Blöße nicht.

**Bei der neuen Topclass zieht eine neue Rahmenstruktur ein, die einen Frontalunfall besser verdaut.**

**Der Platz an der Sonne.** Natürlich kommt auch der Fahrer nicht zu kurz. Für den gibt es jetzt Sitzschienen für ausgesprochene Langbeiner, die Topclass bietet Platz für jede Körpergröße. Lust auf Setra-Fahren macht das feine Lederlenkrad mit kräftigem Kranz und Funktionsschaltern an den Speichen. Es stammt aus dem Actros-Baukasten, was aber keine schlechte Referenz sein muss. Rechts wird die Telefonfreisprechanlage bedient, links sitzen die Bedientöpfe fürs Bordinformationssystem. Auf den unzähligen Menüebenen findet man die Füllmengen für den Abfahrtcheck (leider fehlt die Ölmenge) ebenso wie Fahrzeiten oder Verbrauchswerte aus den Tripdaten oder die Regelung der Innentemperatur. Eine Darstellung zeigt an, welche Tür welche Klappe oder welche Dachluke noch offen stehen – die neue Topclass ist komplett vernetzt. Allerdings empfiehlt sich für den Überblick vor dem Start eine kurze Einarbeitszeit, um der neu gewonnenen Informationsflut Herr zu werden.

Zum Glück sitzen links und rechts die schick mit Chromrand verzierten Tacho und Drehzahlmesser, die trotz dreidimensionaler Darstellung keine Geheimnisse verbergen. Dafür hat es der Blinkerhebel faustdick hinter seinem dicken Schaft – beim Antippen leuchten die Blinkleuchten dreimal, bei Nacht leuchten die Nebelscheinwerfer die gewählte Kurve aus. Statt einer Intervallschaltung für die Scheibenwischer gibt es einen Regensensor – steht der Lichtschalter auf A, arbeitet ein Lichtsensor, der dem Fahrer



**Längere Sitzschienen, neue Armaturen, fürs Wohlgefühl ein feines Lederlenkrad**



**Understatement als Entwicklungsziel – Projektleiter Max Schauz verspricht ein Maximum an Innovationen mit minimalen Designretuschen.**

an Unterführungen und bei Tunnelfahrten die Fahrlichtschaltungen abnimmt. Daneben hat der neue Setra, was schon sein Vorgänger hatte – ESP serienmäßig, auf Wunsch auch ART (Abstandsregeltempomat) und SPA (Spurassistent).

**Neue Hierarchie im Heck.** Bei so viel Sicherheit an Bord darf auch die Motorleistung etwas zulegen. Das Topaggregat ist und bleibt der 16 Liter große V8, der jetzt im HDH 200 Nm und 27 PS mehr (503 PS) bieten darf. An der Basis werkt der Reihensechszylinder OM 457 LA mit 315 kW/428 PS und standesgemäßen 2.100





**Der schmalere Lüftungsschlitz der Heckklappe zieht weniger Schmutz nach innen.**

Nm. Die goldene Mitte in der Leistungsstaffel bildet die verstärkte Variante des bewährten Reihensechszylinders. Er holt aus 12 Litern Hubraum 335 kW/455 PS und 2.200 Nm maximales Drehmoment und macht vor allem bei 20 Tonnen Einsatzgewicht eine prima Figur. Der unter Hochdruck befeuerte PLD-Diesel nimmt spontan Gas an und stemmt sich schon bei niedrigen Drehzahlen gegen die Fahrwiderstände. Alle Motoren hinter der neuen Schwenklappe erfüllen auf Wunsch bereits heute mit SCR-Technologie die Euro-5-Abgasgrenzwerte – wer auf den Werterhalt seiner Investition achtet, greift schon mal vor.

Gleich zwei automatisierte Getriebe gehen mit der Premiumbauweise an den Start. Parallel zum bewährten 12-stufigen AS-Tronic dient der Hersteller den Topclass-Kunden das neu entwickelte Powershift-Getriebe GO 240-8 (siehe Kasten) mit acht Gängen an. Die erste Ausfahrt offenbart keine Schwächen – weder in der Schaltgeschwindigkeit noch im Schaltkomfort. Ein Ge-

nuss auf hügeligen Autobahnen: das Surfen auf der Drehmomentwelle. Einfach den Tempomaten bei 100 km/h setzen, der zusammen mit dem Getrieberechner maßgenau die Motorleistung verwaltet. Selbst die Rangierarbeit, wenn es auf jeden Zentimeter ankommt, beherrscht das Getriebe automatisch. Streicht man das Fahrpedal, schleift die Kupplung, und die Topclass rückt fein geregelt Zentimeter für Zentimeter vor. Wer da noch selbst Hand anlegen möchte, greift in den seltenen Fällen zum Joystick, wo das Getriebe auf Landstraßen länger als gewollt im siebten Gang verweilt. Für hartgesottene Handschalter gibt es das weiterentwickelte Sechsgang-Getriebe GO 230, das den gewachsenen Motordrehmomenten gehärtete Zahnflanken entgegensetzt.

**Mehr Komfort fürs Fahrwerk.** Tiefer als gedacht gehen die Eingriffe, die das Technikteam beim Fahrwerk vornahm. Was bislang noch störte, wurde akribisch eliminiert. Schon die ersten Meter im Zweiaxser zeigen die Weiterentwicklung: Die teilweise recht unwirschen Reaktionen auf Kanaldeckel und Querfugen gehören der Vergangenheit an. Geändert wurden die Vorderachslager an den An-

**Selbst jene Rangierarbeit, bei der es auf jeden Zentimeter ankommt, beherrscht das Getriebe automatisch.**

lenkpunkten, die jetzt wesentlich geschmeidiger arbeiten. Auf Wunsch gibt es eine Wank- und Nickregelung, die den Abrollkomfort weiter verbessert und in scharf gefahrenen Kurven die Karosserieineigung zügelt. Dahinter stecken elektronisch geregelte Stoßdämpfer von ZF Sachs, die derzeit noch letzte Abstimmungsprozesse erfahren. Nägel mit Köpfen machen die Techniker, indem sie ihren Dreiaxsern jetzt eine Nachlaufachse mit Einzelradführung mit auf den Weg geben. Die rollt mit mehr Federweg und Luftvolumen deutlich feinfühlicher ab, stützt in Kurven besser und spart obendrein noch 150 Kilo Gewicht. Die Ansteuerung erfolgt elektronisch, gelenkt wird hydraulisch – die Achse



**200 Millimeter mehr Vorbau – für einen breiteren Einstieg, für mehr Platz fürs Personal.**

**Exklusiv im HDH: Öffnet die Mittel-tür, wandert mit der Einstiegsstufe ein Handgriff nach außen.**





**Die Schwenkklappe spart Gewicht und schützt bei Regen**

und ihre Steuerung tragen den Namen RAS-EC und werden wie im Konzern üblich von ZF bezogen.

Was sich im Untergeschoss abspielt, muss die Fahrgäste nicht interessieren. Sie erkennen den neuen Setra an großflächigen 19-Zoll-Flachbildmonitoren, die von allen Plätzen gut eingesehen werden können. Auf Wunsch klappt ein zusätzlicher Bildschirm aus der Mittelgang-Decke. Freilich ragt er weit nach unten – doch beim Ausschalten der Videoanlage verschwindet er nahtlos im Plafond. Der musste sich wie andere Anbauteile einer Diät unterziehen und trägt jetzt zum günstigeren Einsatzgewicht

## GO240-8 Powershift

Sind sechs Gänge zu wenig und zwölf Gänge zu viel, springt das neue konzern-eigene Omnibusgetriebe GO240-8 genau in diese Bresche. Die Einbaumaße des neuen automatisierten Omnibusgetriebes entsprechen den manuellen GO-Sechsganggetrieben, die Übersetzung mit zwei Overdrive-Gängen erlaubt eine kompakte Bauform. Grundsätzlich handelt es sich um ein unsynchronisiertes 8-Gang-Klauenge triebe, nur die Powershift-Automatisierung kommt aus der Großserientechnik der Daimler-LKW. Der Wegfall der Synchronkörper reduziert das Gewicht, das neue Getriebe wiegt weniger als das Sechsgang-Schaltgetriebe und unterbietet auch die AS-Tronic von ZF deutlich. Eine geometrieoptimierte Schrägverzahnung und reduzierte Verzahnungskompo-

nenten erlauben einen geräuscharmen Lauf. Die große Getriebespreizung verspricht Tempo 100 bei 1.200 Kurbelwellenumdrehungen, die Automatisierung sucht stets den passenden Gang zur aktuellen Fahrsituation.

Die Kupplungsautomatik ist für häufiges Stop-and-Go ausgelegt und lässt für den feinfühli gen Rangierbetrieb auch eine schleifende Kupplung zu. Als Dauerbremse wird ein Retarder von Voith integriert, der bis zu 3.750 Nm Bremsmoment bietet. Die Ölwechselintervalle für Getriebe und Retarder liegen bei 300.000 Kilometern, das Getriebe ist für eine Lebensdauer von 1,5 Millionen Kilometern ausgelegt. Noch wird das Powershift-Getriebe parallel zur AS-Tronic angeboten. Dass man bei Daimler das eigene Produkt favorisiert, ist keine Geheimnis. Schließlich liegt einem das eigene Hemd näher als der fremde Rock.

der Premium-Setras bei. Trotz Vorbauverlängerung mit mehr passiver Sicherheit wird die Nutzlast gesteigert – der Kofferraum kommt jetzt mit zwei Parallelhubklappen links aus. Feinschliff versprechen die Techniker auch bei der Aerodynamik, die nicht zuletzt von der Feinarbeit an der Windschutzscheibe profitiert. Die soll den Kraftstoffverbrauch um etwa einen halben Liter senken, auf schnellen Autobahnetappen kein Pappenstiel.

So geht die Topclass 400 wohl gerüstet in die nächsten sechs Jahre. Mögen andere mit kühner Optik für sich werben, die Setra-Flaggschiffe bleiben ihrer Linie

treu. Sie tragen ihren Nerz eher nach innen. Ihre Technik ist topaktuell, in Sachen Sicherheit und Komfort setzen sie neue Maßstäbe. Größere technologische Schritte, die den Kraftstoffverbrauch weiter verringern, bringt erst die Baureihe 500 im nächsten Jahrzehnt mit sich. Die dann mit neuen Reihensechszylindern (bekannt auch als neuer Weltmotor) und vielen neuen Lösungen von sich reden machen wird.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)**