

Das Beste oder nichts

So elitär wie die Location an der Côte d'Azur trumpft auch die neue Topclass 500 auf. Die neue Reisebusbaureihe von Setra setzt neue Maßstäbe, die Fachwelt hätte ja auch nicht weniger erwartet.

Mit beeindruckender Statur standen sie am Flughafen, perfekt klimatisiert und mit laufenden Motoren, augenblicklich bereit für die geplante Ausfahrt. Respekt heischend ihre dominante Frontscheibe, die sich in Richtung Dach auf beinahe 3,90 m Höhe wölbt und mit stolzem Radius zur Seite. Nicht gerade bescheiden die Bugpartie, die etwas dick aufrägt – Geschmacksache: was dem einen gefällt, muss dem anderen nicht schmecken. Die Setra-Generation 500 trägt das neue Familiengesicht, mit riesigen Scheinwerferaugen, die nicht nur die Lichtausbeute verbessern, sondern sich mit neuen Konturen von den Vorgängern absetzen sollen. Den Edeltahlschmuck der Seitenlinie kennt der kundige Betrachter noch vom Vorgänger. Auch die Neuen zitieren la Linea, jetzt aber zweigeteilt und mit massiver Note. Und weil wir gerade bei den langen Seiten sind: Die Fensterlinie läuft nach hinten gerade aus, polarisiert nicht wie die Comfortclass 500 mit abfallendem Strich. Das Hinterteil ist gewiss die kleine Umrundung wert. Eine maskuline Silhouette mit eingezogenen Kanten, die den Querschnitt der Unterdruckszone verringert, soll zur Kraftstoffersparnis beitragen. Das Heckfenster trägt Polygon-Form zur Schau, das Motiv wiederholt sich an der Motorhaube und in den Lüftungsgittern. Aerodynamisch soll die neue Topclass ihren Comfortclass-Kollegen das Wasser reichen können. Für beide gibt der Hersteller einen Cw-Wert von 0,33 an, mit dem entschei-

denden Unterschied der höheren Stirnfläche des Fahrzeuges. Die Topclass 500 bewegt sich fast auf Augenhöhe mit stolzen Doppeldeckern, der Kunde kann sie in den Längen mit 12,5, 13,3 und 14,2 m bestellen. Natürlich rollen alle neuen Topclässler ausnahmslos auf drei Achsen, anders kann die neue Topriege die zulässigen Gewichtslimits nicht erfüllen.

Elitärer Antrieb

Genug der ersten Musterung, jetzt schnell ein freies Cockpit geentert für die erste Proberunde. Um diesen Moment beneiden uns jetzt unzählige Fans der Marke Setra. 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 ziehen die Topclass-Boliden die Aufmerksamkeit vieler Fahrerkollegen auf sich, die unseren Dreiachsern oft gefährlich lange nachsehen. Was hier niemanden verwundert: Die Marke mit dem K im Lenkrad genießt in Frankreich seit Jahrzehnten einen Ruf wie Donnerhall. Und außerdem: So nahe wie wir sind der neuen Topclass bisher nur wenige gekommen.

„Das Beste oder nichts“ – wer auf die Topclass setzt, wird nicht anders argumentieren. Unser Proband macht schon auf den ersten Metern klar, dass ab jetzt andere Maßstäbe gelten. Überraschend, wie einfach sich so ein 14 m langer 26-Tonner pilotieren lässt. Der ausgewachsene Dreiachser fühlt sich leichtfüßig an, folgt den Lenkbefehlen präzise, aber keinesfalls hektisch – er fährt sich beinahe von selbst. Kein Kraftaufwand beim Lenken und an der Pedalerie, das achtstufige Powershift-Getriebe schaltet auch ohne Zutun des Fahrers traumwandlerisch sicher. Und ausnahmslos ohne Ruckeln, nur der Fahrer kann jeden Schaltvorgang am Drehzahlmesser verfolgen, die Maschine hält sich stets dezent bis zur Wahrnehmungsgrenze im Hintergrund.

Die Leistung? Allemaal genug, wenn wundert's, wenn 510 PS den Dreiachser vorantreiben. Im Heck werkt immer ein standesgemäßer Reihensechszylinder, der sonst ausgewachsene 40-Tonner anschiebt. Aus unbescheidenen 12,8 l 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. Weniger als 1.000 Touren genügen für kräftigen

Zündschlüssel und Fernbedienung: Abfahrtskontrolle leicht gemacht



Breites Glasdach, offene Gepäckablagen und elitäre Bestuhlung



Schub, mit weiteren Drehzahlen legt der mächtige Diesel nochmal deutlich zu. Freunde der achtzylindrigen Komforttriebwerke sind dann schnell bekehrt, der neue Reihensechszylinder kann einfach alles besser. Zumal er klanglich niemals aus der Rolle fällt, was übrigens auch für seine Außenlautstärke gilt.

Optional kann der Kunde zu einem speziellen GPS-Tempomaten greifen, der PPC oder Predictive Powertrain Control heißt und mit topografischen Daten gefüttert wird. Gemäß dem Fahrleistungswunsch des Chauffeurs hält er die Geschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann, sortiert dazu optimal die Gänge, rollt im Freilauf bergab und soll dabei vor allem auf der Autobahn Kraftstoff sparen.

Wie gut PPC in der Topclass funktioniert, können wir aufgrund der Streckenführung heute noch nicht beurteilen. Aber erste Testfahrten sind fürs nächste Jahr schon verabredet. Das Fahrwerk ist erste Güte, so viel wissen wir bereits: Unser S 517 HDH nimmt die engen und nicht immer glatten Küstensträßchen nahe Nizza mit Bravour und Nehmerqualitäten. Die exakte Radführung hält den Dreiaxser auf

Kurs, die langhubige Federung und die nicht zu harsche Dämpfung lassen kaum noch Straßenbausünden zu den Fahrgästen vordringen. Da mag der eine oder andere noch von seiner neuen Comfortclass schwärmen, so viel steht für uns fest: Die Topclass kann es noch deutlich besser.

Innensicht

Höchste Zeit, den Fahrgastkomfort zu verkosten. Zwar geht es zum Passagierabteil jetzt noch höher hinauf. Aber 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 noch immer tiefergelegt – auch bei der Topclass verzichten die Setra-Entwickler auf einen ebenen Boden. Allerdings nur für die Standardvarianten, in der Topclass ist nichts unmöglich.

Wer eine 2+1-Sitzlandschaft bestellt, bekommt den planen Boden. Spielt Geld keine Rolle, adelt das Glasdach den neuen Setra – deut-

Präzises Handling als Prämisse: Die schweren Dreiaxser fahren leichtfüßig wie Zweiaxser.

Scharfe Konturen im Heck: Das Polygonmotiv der Heckscheibe findet sich auch in der Motorhaube wieder.



Setra Topclass 500: 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

Klare Schalterstruktur, die Bedienelemente sitzen dort, wo sie hingehören. Digitacho und Navi bleiben stetig im Blick, Schwachpunkte haben wir noch keine gefunden.



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

Premium-Cockpit für Topclass-Fahrer: neu geordnete Bedienelemente, ansprechend in Design und Haptik



lich breiter und dominanter als bisher schenkt es unbezahlbare Ausblicke und erhellt das Fahrzeug mit Tageslicht. 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 W-Lan-Anschluss ebenso bereit hält wie große Stehküchen mit Dampfgarer. Immer an Bord ist eine leistungsfähige Split-Klimaanlage mit Wasser-Glykol-Medium, eine Dachanlage wäre mit der elitären Silhouette der Topclass nicht zu vereinbaren.

Selbstverständlich regelt sich das Querstrom-Lüftungssystem weitgehend selbst – natürlich zugfrei –; zwei voneinander 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, seine Fahrertür links wird ersatzlos gestrichen – aber wer steigt dort noch ein und aus? Dafür rückt die Feststellbremse jetzt links in Griffnähe. Überhaupt macht das Cockpit Appetit auf Topclass-Kilometer. Das beginnt mit einem Schlüssel, den es nur für die Topclass geben soll. Der Fahrer erledigt damit bereits vor dem Einsteigen seine Abfahrtskontrolle:

auf Knopfdruck Lampentest, Kontrolle von Füllmengen, Druckluft, Bordspannung und mehr. Nimmt der Fahrer Platz, findet er immer seine gewünschte Fahrposition – ganz gleich, welches Format er besitzt. Die Gangstufen werden automatisch geschaltet, allenfalls für sanfte Korrekturen dient der Lenkstockhebel rechts. Eine klare Schalterstruktur, die Bedienelemente sitzen dort, wo sie hingehören. Digitacho und Navi bleiben stetig im Blick, Schwachpunkte haben wir noch keine gefunden.

In Sachen Sicherheit ist der neue Setra schwerlich zu übertreffen. Natürlich erfüllt er die neuesten Bestimmungen der Legislative. Etwa die von 2015 an geltenden Anforderungen an die Fahrerassistenzsysteme – die neue Topclass hat alle Systeme wie ESP, SPA (Spurführungsassistent), Notbremsassistent und noch viel mehr. Auch die 2017 in Kraft tretende Richtlinie ECE-R 66/01 erfüllen die Neuen, hier geht es um eine verstärkte Überrollfestigkeit. Dennoch sollen die Topclass-Busse um mehr als 150 kg abgespeckt haben.

Unter dem Strich

Mit der neuen Topclass formiert sich das Neulmer Reiseprogramm neu. Topclass-Zweiachser-Kunden werden künftig nur mit profanen Comfortclass-Fahrzeugen bedient, das gilt auch für künftige 511er-Interessenten. Die gewiss gute Comfortclass wird von den neuen Topclasslern nochmal getoppt – nicht mit elektronischen Spielereien und edlen Accessoires, nein, auch bei den Grundtugenden. Der gebotener Fahrgastkomfort ist ein Gedicht, daran werden sich die Fahrgäste lange erinnern. Ein fabelhaftes Glasdach, eine überragende Klimatisierung, an alles ist gedacht. Der Betreiber macht sich den großen Kofferraum zunutze, der Chauffeur fährt so sicher wie noch nie. Die Topclass setzt sich freilich weiter nach oben ab, nicht nur in Sachen Qualität. Wer sie leisten kann oder mag, greift tief in die Tasche. Eine 3 steht noch immer an erster Stelle der sechsstelligen Preise, etwa 300 der elitären Einheiten möchte der Setra-Vertrieb jährlich an den Mann bringen.

Wolfgang Tschakert