

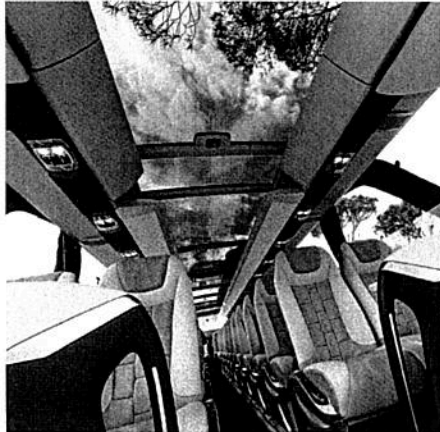


Die unglaubliche TopClass

Setra ist angekommen auf dem Busolymp. Denn so viel Bus, so viele Innovationen, wie die TopClass 500 in sich trägt, gab es noch nie. BUSFahrer hatte das Vergnügen, den Bus in Südfrankreich kennenzulernen.



HOCHWERTIG wirkt der Innenraum, das gilt auch für die Fahrgastsitze ohne Lederbezug



HIMMLISCH Gute Sicht nach oben durch das extrem breite Panorama-Glasdach



DOPPELT GUT Die Rollos sind serienmäßig, dazu gibt es farblich abgestimmte Gardinen

Bei einem Fahrzeug wie diesem ist es gar nicht so einfach, neutral zu berichten. Denn eines muss man den Entwicklern aus Neu-Ulm lassen: Sie wissen einfach, wie man Busse baut. Und zwar gute, verdammt gute! Das ist nicht erst seit gestern der Fall, Setra gehört zu den Buspionieren, die Geschichte geschrieben haben und diese stetig fortsetzen. Ein wenig Glück und jede Menge wirtschaftliches Geschick gehört natürlich auch dazu, doch so ist es eben und mit einer Macht wie Daimler im Rücken, lässt es sich ganz anders planen als ohne eine solche kräftige Basis. Wer dieses Heft in den Händen hält, war vielleicht schon in Kortrijk und konnte die TopClass 500 in echt und in Farbe erleben. Und dann weiß man, wieso es Setra wieder einmal geschafft hat, alle zu verblüffen und zu begeistern. Vielleicht empfindet man aber auch ganz anders, denn selbst eine Top-Class ist letztlich ein Bus und wie heißt es abgewandelt so schön: Auch ein Setra fährt nur mit Diesel. Aber wie! Wie er fährt, das macht eben den Unterschied.

Eine Überraschung gibt es in Sachen Design. Hier haben nämlich die auffälligsten Änderungen an der Front und am Heck stattgefunden. Klar, bei einem Bus ist der Mittelteil eben konstruktiv vorgegeben. Doch vielleicht war der eine oder andere Betrachter auf ähnlich Ungewohntes wie bei der ComfortClass 500 mit ihrer abfallenden Seitenlinie gefasst. Nein, solche Experimente gibt es hier nicht. Nach wie vor schwingt sich die La Linea kühn nach oben, um dort jedoch, einem dreidimensionalen Lichtspiel gleich,



UNVERWECHSELBAR Die TopClass 500 ist auch von hinten gut zu erkennen durch ihr markantes Heck



HIER KOMMT SETRA, dieses Bild vermittelt die TopClass im Rückspiegel

unterbrochen zu werden, um ihre Vollendung schließlich am Heck in Form einer Lichtleiste zu finden. Im Heck sitzen zwei symmetrisch angeordnete Lüftungsgitter. Wem die TopClass 500 im Rückspiegel erscheint, der merkt auf. Denn zwei aufgeweckte Augenbrauen in Gestalt moderner LED-Blinker umrahmen ein Gesicht, aus welchem die Erfahrung und das Selbstbewusstsein, gewachsen in Jahrzehnten, spricht. Unübersehbar stempelt sich der Setra-Schriftzug Meter für Meter in die zu bereisende Landschaft, weit nach oben ragt die Frontscheibe, damit die Fahrgäste – und nicht nur die in der ersten Reihe – ein Scherlebnis der gewaltigen Art genießen können.

Wer den Bus zum ersten Mal betritt, wird die außen gezeichnete Weiträumigkeit auch innen wiederfinden. Das beginnt am Einstieg vorn. Überhaupt sollte der Bus nur vorn betreten werden, damit jeder Fahrgast von Anfang an die magischen Momente begreifen kann, die sich die Designer ausgedacht haben. Das beginnt an

„... UM DANN VOLLENDTS DIE BEHERRSCHUNG ZU VERLIEREN BEIM BLICK NACH OBEN ...“

der Treppe, die von hellen Kunststoffelementen gekonnt eingefasst ist. Es folgt ein kurzer, ehrfürchtiger Blick zum Cockpit – ja da erblasst mit Sicherheit so mancher Verkehrspilot in seiner unübersichtlich wirkenden 80er Jahre-Kanzel – um dann als Passagier vollends die Beherrschung zu verlieren beim Blick auf den Fahrgastraum. Denn dieser wird, wenn denn geordert, von nichts anderem überspannt als vom Himmel. Gut, ein wenig Glas ist noch da vor, doch der Eindruck, den das superbreite Glasdach verbreitet, ist überwältigend. Selbst

wenn mal keine Palmen durch das erstaunlich gut wärme- und sonnendämmende Glasdach scheinen, weil es regnet, lohnt der Blick nach oben. Klimatisiert wird die TopClass nach wie vor durch das bewährte Querstrom-Prinzip. Dem Fahrer wurde für die Temperierung ein neues Bedienteil an die Hand gegeben, welches allein aus Designgründen fast zu schade für das schnöde Regulieren der Temperatur an Bord ist.

UM DAS POTENZIAL AUSZUSCHÖPFEN, BEDARF ES EINIGER ERKLÄRUNGEN

Fragt man einen Fahrer, welchen Bus er am liebsten fahren würde, wird sich jeder die Antwort ausmalen können. Mit der TopClass 500 dürfte der Setra-Liebhaber-Prozentsatz noch einmal nach oben schnellen, denn alleine der Fahrerarbeitsplatz bietet so manche Überraschung. Um es gleich zu schreiben: Ohne eine gründliche Einweisung sollte kein ernsthafter Interessent diesen Bus bewegen. Das würde natürlich funktionieren, denn die TC 500 ist so klug, auch vermeintlich allwissenden Schlaumeiern eine sichere Fahrt zu ermöglichen. Doch das volle Potenzial, das in diesem Fahrzeug steckt, lässt sich nicht von jetzt auf gleich begreifen. Das beginnt beim Zündschlüssel. Der heißt jetzt Multifunktionsschlüssel,

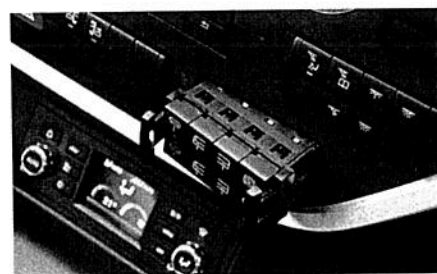
denn er kann viel mehr als nur den Motor starten. Auf einem kleinen Display lassen sich alle wichtigen Betriebsdaten wie die Füllstände von Diesel und AdBlue darstellen, die Reifendrucke überprüfen oder ein kompletter Lichttest durchführen. Mögliche Fehler werden natürlich angezeigt. Sitzt der Fahrer dann vor seinem stilvollen Multifunktionslenkrad – ja genau, es kann mehr als nur die Richtung ändern – hat er ein Déjà-vu-Erlebnis, insofern er bereits die neue Comfort-Class gefahren ist. Denn von ihr wurden die wesentlichen Bestandteile übernommen. ➤



FAHRERTRAUM Keine Kritikpunkte gibt es am Cockpit mit neuen Bedienelementen



ABSOLUT NEU PPC, der topografieabhängige Tempomat, hilft beim Spritsparen



PRAKTISCH sind die auszutauschenden Bedienblöcke, sie lassen sich leicht versetzen

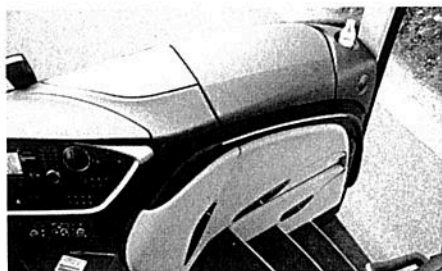


FAHRT ZUM MEER Mit der TopClass 500 werden Reisen zum Ereignis

Wenn dann die kräftige Maschine zum Leben erwacht ist – 476 PS und 2.300 Nm Drehmoment schöpft der OM 471 aus seinen 12,8 Litern Hubraum – dann spürt der kundige Fahrer, wie sich der technologische Traum langsam in Bewegung setzt. Viel verkehrt machen kann er nicht, weder im falschen Gang anfahren noch die Kupplung zu lange schleifen lassen, denn ein manuelles Schaltgetriebe ist nicht mehr vorgesehen.

DIE ACHT GÄNGE DES POWERSHIFT-GETRIEBES REGELN DIE FAHRT

Unterstützt wird der Fahrer von zahlreichen neuartigen Assistenzsystemen. So feiert unter anderem eine neue Abkürzung in der TopClass ihr Debüt: PPC. Diese drei Buchstaben stehen für „Predictive Powertrain Control“, was eigentlich nichts anderes ist als ein vorausschauender Tempomat. Er weiß, wann eine Steigung, wann ein Gefälle kommt und versucht, den Bus so kraftstoffsparend wie nur möglich zu bewegen. Natürlich besitzt die TopClass 500 auch den Notbremsassistenten, der selbst stehende Hindernisse erkennt, weiterhin verfügt die TopClass 500 über eine Reifendruckkontrolle, einen Aufmerksamkeitsassistenten, den Front Collision Guard, einen Anfahrassistenten, einen Dauerbremslimiter, einen Spurrassistenten, einen Stop-and-go-Assistenten, Kurvenlicht, Xenon-Scheinwerfer, ein Rangierlicht an der Hinterachse, eine Fahrzeugabsenkung bei höheren Geschwindigkeiten zur Minimierung des Luftwiderstandes, ein EcoDriver Feedback-System und ein wahrhaft ausgereiftes Spiegelsystem. Nein, es stellt sich nicht die Frage, was in diesem Bus alles verbaut ist, die Frage sollte lauten: Gibt es eigentlich irgendetwas nicht? Ja, unser Testfahrer hat etwas gefunden: Es gibt keine Fahrertür mehr. Doch mal ehrlich, wer hat die je benutzt? *sab*



FÜHRUNG Der neu gestalteten Einstieg vorn leitet die Fahrgäste ins Innere



PRAKTISCH Das Fach über dem Kühlschranks hat Laptop-Größe



476 PS leistet der OM 471 aus sechs Zylindern

Der AdBlue-Tank sitzt über der dritten Achse

DATEN & FAKTEN

MOTOR

Euro 6, sechs Zylinder in Reihe angeordnet, OM 471, 350 kW (476 PS), R6
Typ OM 471
Hubraum 12,8 Liter
Nennleistung 350 kW
max. Drehmoment 2.300 Nm

GETRIEBE

Automatisiertes Achtgang-Getriebe Powershift
 GO 250-8 (PowerShift 3)

FAHRWERK

Vorderachse
 ZF RL 75 E
 Einzelradaufhängung, Stabilisator, wartungsfreie Molekulargelenke
Antriebsachse
 Mercedes-Benz MB RO 440
 Achsübersetzung: i = 3,583
Reifen
 295/80 R 22,5

BREMSEANLAGE

EBS (Elektronisches Bremssystem) inkl. ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm)
 ABS, ASR, Bremsassistent
 Dauerbremslimiter (DBL)

LENKUNG

ZF Servocom 8098 ZF Servocom, Radeinschlagswinkel 58° (bei Bereifung 295/80 R 22,5), i = 17,0 - 21,0

SICHERHEITS- UND ASSISTENZSYSTEME

Antiblockiersystem (ABS), elektronische Fahrzeug-Niveau-Regulierung (ENR) Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Bremsassistent (BAS),

ESP inkl. ASR abschaltbar, Bremsassistent (BAS), Spurrassistent (SPA), Aufmerksamkeits-Assistent (ATAS), Abstandsregeltempomat (ART) mit Active Brake Assist (ABA 2), Zusatzfunktion Stop-and-go für ART, Predictive Powertrain Control (PPC), Anfahrassistent

BETRIEBSSTOFFE

Tankvolumen Diesel 520 Liter
 Tankvolumen AdBlue 40 Liter

ZUBEHÖR

Ausstattung (Auswahl, teilweise Extras)
 Multifunktionslenkrad in Leder
 Elektronische Niveauregulierung
 Kneeling
 Multi Function Key
 Glasdach TopSky Panorama
 Audio-/Videoanlage Coach Multimedia System (CMS) mit USB-Anschlussbuchse (MP3) und AUX
 Service-Sets mit Luftdüsen und Leseleuchten über jedem Doppelsitz
 Flottenmanagementsystem Fleetboard Bus
 Klimatisierungsautomatik für Fahrerplatz
 Brüstungstemperierung an Seitenfenster
 Integrierte Klimaanlage EvoCool TopAir für Fahrgastraum
 Untersitzheizung

PREIS

Testwagen ab 390.000 Euro

MASSE UND GEWICHTE

Länge 13.325 mm
 Breite 2.550 mm
 Höhe 3.880 mm
 Überhang vorn/hinten 2.890/2.785 mm
 Radstand 6.300/1.350 mm
 Wendekreis 21.512 mm
 leer/zul. Gesamtgew. 16.000kg/24.000 kg

ABMESSUNGEN

