

FAHRBERICHT **Setra Topclass 400**



Majestätisch: Design und Fahrverhalten der neuen Topclass 400 lassen bei Fahrer und Passagiere königliche Gefühle aufkommen.

Königliche Dimensionen

Mit der neuen Topclass 400 ist Setra in neue Dimensionen vorgedrungen.

Auf einer Italiertour zeigte sich, dass den Ulmern mit der neuen Reisebusgeneration ein überaus guter Wurf geglückt ist.

Zwei Tage auf Italiertour eröffneten die traumhaften Dimensionen der neuen Reisebusgeneration Setra Topclass 400. Das beginnt schon beim spektakulären Design: An der Front werden die Scheinwerfer mit einem Metallband und eingepprägtem Setra-Schriftzug verbunden. Daran setzt die imposante Hochglanz-Aluminiumschwinge „La Linea“ an und führt mit ihrer dynamischen Seitengestaltung den Blick von der überaus gelungenen Frontpartie bis zum schwungvoll geformten Heck. Die Schwinge „La Linea“ ist nicht nur Zierrat, sondern hat die Aufgabe, die seitlichen

Lufteintritte der Querstrombelüftung zu verbergen.

Ein einzigartiges und sogar etwas gewagtes Busdesign für die Topclass 400 – und doch typisch Setra. Die Front wird weiterhin durch die von Setra erfundenen und bei der Baureihe 300 erstmals eingeführten Integral-Spiegel dominiert. Die Montage erfolgt jetzt nicht mehr an der A-Säule, sondern die Spiegelarme treten jetzt praktisch aus der Seitenwand hervor, was Schwingungen und Vibrationen deutlich unterdrückt. Darüber hinaus dienen bei geöffneter Tür in den Spiegelarm integrierte Halogenscheinwerfer

zur Ausleuchtung des Bereichs vor dem Einstieg. Das erhöht die Sicherheit auf dunklen Parkplätzen.

Insgesamt konnte der Setra Topclass 415 HDH, der zum Einsteigen bereit stand, mächtig Eindruck schinden. Der 12 m lange, 2,55 m breite und 3,81 m hohe Dreiaxser versprühte pure Lust aufs Reisen. Ist der Fahrgast schon von dem Äußeren des Fahrzeugs beeindruckt, so kommt er beim Betreten des Innenraums regelrecht ins Staunen: Einfach ein großartiges Raumgefühl, das ihm mit einer Stehhöhe von 2,10 m im Mittelgang entgegenstrahlt. Die Deckengestaltung

mit breiten, nach außen versetzten Staufächern öffnet den Raum nach oben und die niedrige Brüstungshöhe zur Seite. Groß dimensionierte Fensterflächen sorgen für einen lichtdurchfluteten Innenraum. Ein Raum, der wie selbstverständlich eine freundliche Eleganz ausstrahlt.

Der Service-Kanal ergänzt innen in dreidimensionaler Form das metallisch glänzende Ambiente von La Linea. Hier findet der Fahrgast extravagant geformte und funktionelle Servicesets mit Halogen-Leselampen, Service-Ruftaste und individuelle Lüftungsdüsen vor. Bei der Fahrt mit dem Setra Topclass 400 durch das sommerliche Italien fiel besonders die perfekte Temperierung des Fahrgastraums auf.

Gerade auf diesem Gebiet ist Setra mit der erstmals im Jahre 1976 in der Baureihe 200 eingesetzten Querstrombelüftung

für einen schnellen und zugfreien Luftaustausch über die gesamte Fahrgastraumlänge der Trendsetter im Omibusbau. Dabei tritt die temperierte Frischluft über Dachkanäle in den Fahrgastraum ein und zirkuliert in Luftwalzen nach außen an den Fensterinnenflächen entlang. Beim fahrenden Bus wird die Außenluft über Dachseitenkanäle vom Heck nach vorn ins Fahrzeug gedrückt und die Innenluft vorne aus dem Fahrzeug gesaugt.

Auf dieser Basis funktioniert im Setra Topclass 400 auch das neue Heizungs- und Klimasystem Topair. Die Erwärmung und Abkühlung der Luft erfolgen jedoch über ein zirkulierendes Wasser-Glykol-Gemisch. So setzt Setra mit dieser Anlage wieder einmal hinsichtlich einer schnellen und gleichmäßigen Temperierung des Fahrgastraums neue Maßstäbe. Weitere Systemvorteile sind ein niedriges



Zukunft: Die neue Reisebusgeneration ist bereits in diesem Jahr stark an der Erhöhung des Auftragseingangs beteiligt.

Geräuschniveau sowie eine hohe Wartungsfreundlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Beste Voraussetzungen für einen Super-Luxus-Fernreisebus, in dem sich die Fahrgäste wie Könige fühlen können. Das tun sie in überaus bequemen und für ►



Reisequalität: Besser reisen geht kaum noch, der Fahrgastraum der Topclass 400 ist elegant, großzügig und wohltemperiert.



Millimeterarbeit: Die Integralspiegel ermöglichen dem Fahrer ein genaues Rangieren.

Ferntouren geschaffenen Setra-Fahrgastsitzen aus der hauseigenen Produktion. Zusammen mit den energieabsorbierenden Rückenlehnen der Vordersitze sorgen je Sitzplatz Zweipunkt-Gurte für ein hohes Sicherheitsniveau.

Zur Sicherheit gehört auch die Fahrerorientierung des Cockpits. Dieser Topdrive-Arbeitsplatz spielt im Setra-Sicherheitskonzept eine entscheidende Rolle. Die geschwungene, elegante Form des Cockpits bildet klar abgegrenzte und ergonomisch platzierte Arbeitsfelder. Die Funktionsgruppen und Anzeigen des Armaturenbretts sind nicht nur logisch gruppiert, sondern auch intuitiv bedienbar.

Mitten im Sichtfeld liegt das primäre Anzeigenfeld mit LCD-Farbdisplay und zwei großen Rundanzeigen. Dank intelli-

gener Informationstechnologie werden dem Fahrer nur die wirklich wichtigen Daten angezeigt. Alles andere wird nur dann eingespielt, wenn er es wünscht oder die Ereignisse es erfordern. Auffällig ist auf jeden Fall die neue Getriebeschaltung mit Joystick, der ausgesprochen gut in der Hand liegt und ein einfaches Schalten mit exakter Gassenführung und geringem Kraftaufwand erlaubt.

Wie gut der komplette Bus in der Fahrerhand liegt, zeigte sich bei einer Fahr-einlage auf einem abgesteckten Geschicklichkeitskurs: Die Integralspiegel ermöglichen vorne ein millimetergenaues Rangieren. Auf Slalom-Fahrten zeigte sich ein exaktes Lenkverhalten und auf einer schnell gefahrenen Kreisfahrt eine hohe Fahrstabilität.

Weiterhin sorgen serienmäßige Ausstattungen wie elektronisch geregeltes Betriebsbremsssystem (EBS) mit Rundum-Scheibenbremsen, Litronic-Scheinwerfer und mit LED-Technik bestückte Blinkleuchten für höchstmögliche Sicherheit bei Tag und Nacht.

Für höchst Zuverlässigkeit ist die gesamte Elektrik des Fahrzeugs mit dem System der flexibel-programmierten Steuerung (FPS) über einen CAN-Datenbus vernetzt. Diese intelligente Elektronik erlaubt auch eine Verdoppelung der Wartungsintervalle: Die neue Topclass 400 muss nur alle 90.000 km oder einmal jährlich zur Wartung. Dazu sichert das integrierte Korrosionsschutz-Konzept – kathodische Taulackierung sowie die Verwendung von Kunststoffen und Aluminium in kritischen Bereichen – eine hohe Wertbeständigkeit. Das äußert sich in einer 10-jährigen Garantie gegen Durchrostung.

Setra stellt für die Topclass 400 mit den Daimler-Chrysler-Motoren OM 457 LA und OM 502 LA moderne Euro-3-Power-Triebwerke zur Verfügung: Den stehend eingebauten 6-Zylinder-Reihendiesel OM 457 LA mit 12 l Hubraum gibt es mit 354 PS und 422 PS Leistung und maximalem Drehmoment von jeweils 1.750 und 1.900 Nm. Wer will, der kann auch das mächtige V8-Dieselmotor OM 502 LA mit 16 l Hubraum einbauen, das es in den Leistungsvarianten mit 435 und 476 PS und entsprechenden maximalen Drehmomenten von 1.900 und 2.100 Nm gibt. Die Topclass 400 ist von Setra als eine komplett neue Fahrzeuggeneration ausgelegt worden. In diesem Jahr bilden der 12 m lange Hochdecker S 415 HD sowie die Dreiachs-Superhochdecker-Typen – der 12 m lange S 415 HD und der 13,80 m lange S 417 HD – den Auftakt.

Soweit sich das nach der kurzen Italienreise sagen lässt, ist Setra mit der neuen Reisebusgeneration Topclass 400 wieder einmal ein guter Wurf geglückt. Viele Omnibusunternehmer sehen das aus gleichem Blickwinkel, denn sie orderten die neue Topclass 400 praktisch vom Prospekt weg. So ist die neue Reisebusgeneration von Setra an dem deutlich angestiegenen Auftragseingang für das Jahr 2001 bereits stark beteiligt.

ADELBERT SCHWARZ