

Auf der Straße ein echter Setra: Setra S 415 GT-HD mit fahraktiver Fahrwerksauslegung, komfortabler Federung mit straffer Dämpfung



Ein Bus für alle Fälle

Mit der neuen Comfort Class 400 ergänzt Setra sein topaktuelles Reisebus-Programm. Die neuen Hochdecker eignen sich für den alltäglichen Einsatz – Transfers, Schülerverkehre, Ausflugsfahrten, gelegentliche Reisen. Während die technische Plattform aus der Top Class stammt, ist das Längenkonzzept völlig neu.

Die Comfort Class 400 löst jetzt die Vorgänger aus der 300er Serie ab – mit einem Einstiegsprogramm, Reisebussen fürs Gewöhnliche. Zu sehen waren sie bereits auf der Busworld 2003 in Kortrijk, wo sie ihre Weltpremiere feierten. Sie gehen auch gleich an den Start, und zwar in drei Längen, die ersten Auslieferungen sind für das Frühjahr 2004 geplant. Werner Staib, Chef der Ulmer

Unternehmensgruppe, berichtete bereits von 160 Blindbestellungen, eindeutigen Vertrauensbeweisen an die Marke Setra, die Kunden aufgrund der ersten Produktinformationen abgaben.

Die Ulmer Renommiermarke Setra sonnt sich ja derzeit im Erfolg der Top-Class 400. Ihr ist es zu verdanken, dass die Zulassungen in Europa um 23,7 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum bis August zunahmen. Auch die Erfolgsmeldungen der ersten neuen Monate zeigen nach oben: Plus 26 Prozent beim Absatz, plus 8 Prozent beim Auftragseingang und plus 5 Pro-

Setra-Chef Werner Staib ist stolz auf 160 Blindbestellungen, eindeutige Vertrauensbeweise an die Marke Setra, die Kunden aufgrund der ersten Produktinformationen abgaben.

zent beim Auftragsbestand. Fürs laufende Jahr erwartet Setra 2.685 verkaufte Einheiten, was die Vorjahreswerte um etwa 17 Prozent übersteigt. Und das, obwohl man noch gar nicht alle Trümpfe ausgespielt hatte. Es wird also noch besser werden, denn jetzt geht mit dem Einstiegstypen ein wichtiger Stützpfiler im Produktprogramm von Setra an den Start.

Rein äußerlich erwarten den Kunden nur wenig Überraschungen. Die neuen Comfort Class-Modelle sind der Top Class wie aus dem Gesicht geschnitten, tragen allerdings weniger Chromschmuck und lassen die Vorgängerfahrzeuge nicht alt aussehen. Natürlich fehlt La Linea an der Seitenfläche, von der typischen Setra-Schwinge bleibt nur ein kleiner Höcker.

Die Aufhebung der alten Längen-Bestimmungen hat Setra bei der Entwicklung der Comfort Class 400 umgesetzt und die Typen dieses Produktprogramms um jeweils 200 mm länger ausgelegt. Der Zweiachser misst bereits 12.200 mm, die Dreiachser 13.020 mm und 14.050 mm. Dieses neue Längenkonzept schafft spürbar mehr Platz im Innenraum. Durch die Verlängerung des Vorbaus profitiert der Fahrer durch eine Erweiterung seines Arbeitsplatzes. Auch der Einstiegsbereich wurde um 70 mm verbreitert. Weitere 70 mm konnten die Konstrukteure in eine großzügigere Aufteilung der rechten Sitzreihen vor dem hinteren Einstieg umsetzen.

Trotz der neuen Längen konnte auch der Böschungswinkel vergrößert werden, was bei verschiedenen Einsätzen durchaus zum Vorteil gereicht. Beim GT-HD-Hochdecker der 13-m-Klasse gaben die Techniker, anders als bei der Top Class, dem kurzen Radstand des Zweiachsers

den Vorzug. Die 19-reihige Variante aus dem Vorgängerprogramm wird gestrichen, längster Vertreter der neuen Comfort Class 400 ist der Setra S 417 GT-HD mit immerhin 7,10 m Radstand.

Mit 2,55 m Breite zieht die Comfort Class mit der Top Class gleich. Mehr Torsionssteifigkeit verspricht die Ringspannten-Technik der Rohbaukonstruktion, bei der quer zur Fahrtrichtung umlaufende Rohre durch Längsträger miteinander verbunden sind. Das Rohbaugerippe glänzt wie alle Evobus-Produkte mit dem Langzeit-Korrosionsschutz der kathodischen Tauchlackierung.

Das neue Produkt muss sich nur gegen seine externen Wettbewerber behaupten, eine kluge Positionierung soll der internen Konkurrenz Einhalt gebieten. Etwa 30.000 Euro beträgt nach Aussage von Werner Staib die monetäre Differenz zur Top Class, ausstattungsberingt natürlich. Denn im Standardfahrzeug Comfort Class gibt es längst nicht alle Extras und Komfort-Ausstattungen, die



Verkaufsstart sofort: Drei Comfort Class-Hochdecker in den neuen Längen 12,20 m, 13,02 und 14,05 m für bis zu 49, 52 oder 56 Fahrgäste – für mehr Raumgewinn wurde der Vorbau einheitlich auf 2.820 mm verlängert.

das Setra-Topmodell zieren. Im Konzern-Portfolio siedelt sich das Setra-Einsteigermodell Comfort Class 400 GT-HD zwischen den Travego-Fahrzeugen und dem Turismo aus türkischer Fertigung ➤

NEUVORSTELLUNG Setra Comfort Class 400



Trotz moderater Höhe von 3.620 mm ein großes Kofferraum-Wohnung ohne störende Zwischenwände.

Weder Kosten noch Mühen wurden für das neue fahrerorientierte Cockpit gescheut, das deutlich mehr Platz für Fahrer und Reiseleiter bietet.

Neue Innenraum-Gestaltung mit wohnlichen Farbtönen, hauseigenen Sitzen und neuem Klimatisierungskonzept.

an. Doch als wesentliches Argument spricht für die neue Comfort Class ihre Flexibilität – für Linienfahrten im Überlandverkehr ist im neuen Cockpit ohne großen Aufwand der Einbau einer Zahlkassette möglich.

Die Hochdecker der Comfort Class 400 sind mit dem stehenden Reihensechszylinder OM 457 LA ausgestattet. Als Basismotorisierung dient der 354 PS starke Diesel mit 1.750 Nm Drehmomentbestwert, wer auf mehr Leistung Wert legt,

greift zur allseits bekannten, 422 PS starken Variante. Die beiden Dreiachser S 416 GT-HD und S 417 GT-HD werden nur mit diesem Motor angeboten, die leistungsstarken V8-Motoren sind auch für Geld und gute Worte hier nicht zu bekommen. Getriebeseitig kommen die Sechsgang-Getriebe von Mercedes-Benz MB GO 190 und GO 210 mit Joystick-Schaltung zum Einbau, gegen einen Brutto-Aufpreis von 7.500 Euro kann der Kunde auch das automatisierte ZF-Getriebe AS-Tronic ordern.

Von einem Gleichstand mit der Top-Class ist beim Fahrwerk zu berichten. An der Vorderachse versieht die ZF-Einzelradaufhängung R 75 E mit Dreiecklenkern und Stabilisator ihren Dienst. Die gewichtsoptimierte Hinterachse HO 6 mit Stabilisator stammt aus dem Konzern.

Grundsätzlich wird bei den Dreiaxsern der Comfort Class 400 die zwangsgelenkte ZF-RAS-Nachlaufachse installiert. Alle Fahrzeuge sind serienmäßig mit Scheibenbremsen, Voith-Retarder oder ZF-Intarder, elektronischem Bremsystem EBS, Bremsassistent und elektronischem Stabilitätsprogramm ESP ausgerüstet.

Ob nordische Kälte oder tropische Hitze: Für die richtige Raumtemperatur sorgt der für die Comfort Class neu entwickelte Klimabaukasten auf der Basis der Aufdach-Klimaanlage Com Air. Während die Basisanlage mit einer Gesamtlänge von 2.680 mm eine Kälteleistung von 32 kW hat, besitzt die 3.200 mm lange „Heißband“-Anlage eine Kälteleistung von 35 kW. Damit wird auch bei den längeren Fahrzeugen der gleiche Komfort wie in klassischen Zwölfmeter-Fahrzeugen erreicht.

Auch wenn die erste Ausfahrt als Testfahrt nicht genügte, so darf dem Hersteller zum Produktstart gratuliert werden. Die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge der neuen Comfort Class fahren, wie es

Bei den längeren Fahrzeugen mit 13.020 und 14.050 mm überzeugt die Wendigkeit der Konzepte – selbst enge Fahrmanöver stellen den Fahrer vor keine unlösbaren Probleme.

sich für einen Setra-Bus gehört – stabil und sicher folgen alle Probanden den Befehlen der leichtgängigen, doch wenig nervösen Lenkung. Die Ergonomie am neuen Arbeitsplatz stimmt weitgehend, die Schalter und Bedienelemente sind vom Sitz aus gut erreichbar. Auch der Griff zur Feststellbremse erfordert jetzt keine Verbeugung mehr. Ein wenig Feinarbeit haben die Techniker bis zum Serienstart noch zu leisten. Denn die Windgeräusche hinter der Frontscheibe schwellen schon bei Tempo 80 zu gewaltiger Lautstärke an. Auch wenn der Antrieb gewohnt dezent im Hintergrund bleibt, werden die Fahrgäste in Fahrzeugmitte mit starken Gebläsegeräuschen konfrontiert. Dass hier ein Kuppelungspedal noch Schleifgeräusche produziert und eine Schaltung hakt, gehört zu den leichten Übungen der Technik-Profis in Ulm.

Bei den längeren Fahrzeugen mit 13.020 und 14.050 mm überzeugt die Wendigkeit der Konzepte – selbst enge Fahrmanöver stellen den Fahrer vor keine unlösbaren Probleme. Zu verdanken ist dies dem beinahe extremen Einschlag der Vorderräder von 58° und der stets mitlenkenden Nachlaufachse. Ob die anspruchsvollen Setra-Kunden mit dem derzeitigen Leistungsangebot für die schweren Dreiachser zufrieden zu stellen sind, bezweifeln wir allerdings.

WOLFGANG TSCHAKERT