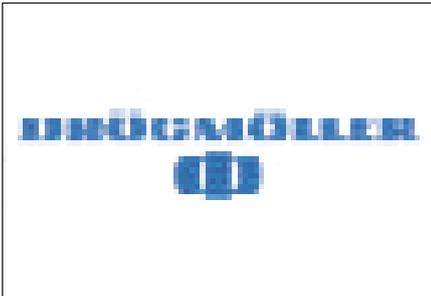


1925



– 1974 –

**Drögmöller
1965 – 1992**

Die 1920 gegründete Firma Gotthard Drögmöller, Karosserien GmbH und Co. KG, 7100 Heilbronn, Koepffstraße 7–11 (Omnibusfertigung im 1965 erbauten Omnibuswerk in der Lichtenbergerstraße 26) wurde nach dem Zweiten Weltkrieg vor allem durch Omnibus-Aufbauten auf Daimler-Benz-Fahrgestellen (> Mercedes-Benz) bekannt.

Unter der Leitung von Carl Schmid, dem Schwiegersohn des 1957 verstorbenen Firmengründers, entwickelte das Unternehmen ab 1965 eine Eigenkonstruktion auf Grundlage des Mercedes-Benz O 321 H, den Daimler-Benz ge-



Werbung 1955 ¹

rade aufgegeben hatte. Der als DR 35 bezeichnete Prototyp wurde erstmals auf der IAA 1965 vorgestellt. Großer Anklang bei der Kundschaft ließ bald darauf die Typen DR 35/2 (39 Sitzplätze) mit 126-PS-Mercedes-Motor und den gleichkonstruierten, aber mit einem 170-PS-Mercedes-Motor stärker motorisierten Typ DR 35/3 folgen.

1968 präsentierte Drögmöller einen eigenen Hochdecker-Bus, der auf die verstärkte Nachfrage nach Luxus-Fernreise-Bussen einging. Die Firma Drögmöller gilt als Pionier auf dem Hochdecker-Omnibus-Sektor. Unter weitgehender Verwendung von leicht modifizierten Bodengruppen, Karosserieteilen, Aggregaten (240-PS-Sechszylinder-Diesel) und Fahrwerken von Daimler-Benz entstanden die ersten Omnibusse

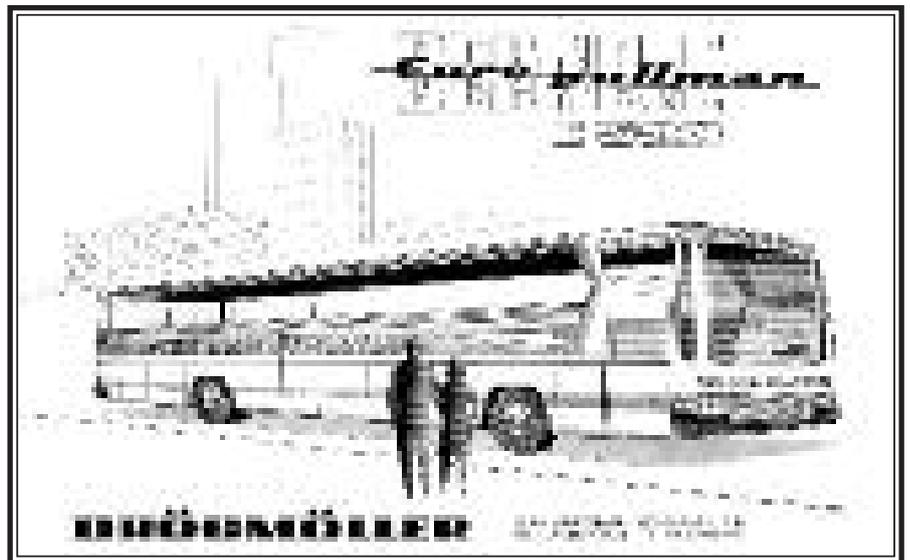
mit erhöhter Fahrgastplattform unter dem Namen „Europullman“ (kurz „Eupu“). Charakteristisch war eine Stufe im Dach auf halber Wagenlänge. Der gewonnene Raum unter der Be-



Selbstbewusst unter eigenem Namen



Der Drögmöller E 310 im Jahr 1979



Der Europullman E 320 zeigte 1974 das hervorragende Design der Drögmöller-Busse ¹



Drögmöller Europullman 256, Werbung für die Inufa 1973

Zwei - DRÖGMÖLLER - Ein aktueller Look mit eleganter, dynamischer Ausstrahlung und beide überzeugen durch hochwertige Qualität, neueste Technik, außerordentlichen Komfort - SÜTRAK-Klimaanlage - und enorm viel Platz, wie man sieht.

IC 2520 H *Intercontinental* **IC 4200** *Intercontinental*

DRÖGMÖLLER 7100 Heilbronn, Europullman 7-11
 TEL 0571/74 75000, Telex 736778

Drögmöller-Werbung 1985

280-PS-, ab 1981 mit einem 330-PS-Daimler-Benz-Diesel. Zur IAA 1981 brachte Drögmöller als zweiter deutscher Anbieter nach > Neoplan ein dreiachsiges Fernreise-Doppelstockomnibus-Modell „E 440 Meteor“ (73 bis 77 Sitzplätze) und das dreiachsige Hochdecker-Modell „E 430 SuperComet“ mit ansteigendem Fahrgastraum (47 bis 59 Plätze) als Erweiterung der Baureihe 400. Verwendet wurden V-8- (1984: OM 423-355 PS, OM 422 A-330 PS und OM 422 LA-375 PS) bzw. V-10-Zylinder-Dieselmotoren von Daimler-Benz mit oder ohne Abgasturbolader und Leistungen von 280 bis 375 PS.

Parallel dazu erweiterte Drögmöller, dem Trend zu kleineren Reisegruppen folgend, die Baureihe 300 um die kürzeren Typen „E 280 Superpullman“ (216 bzw 280 PS, 9,77 Meter lang) und „E 290 Superpullman“ (280 PS, 10,56 Meter lang, 47 Fahrgastplätze).

Einen besonderen Auftrag stellte 1983 die Fertigung der Prototypen des > Steinwinter-Lkw-Projekts durch Drögmöller dar.

Anlässlich des Pariser Automobilsalon 1984 präsentierte Drögmöller den neuen Hochdecker mit ansteigendem Boden Typ „E 330 H EuroComet“ (330-PS-V 8-Daimler-Benz-Diesel) vor. Dem EuroComet wurde 1985 die kürzere 10,56-Meter-Version „E 330 K Minicomet“ zur Seite gestellt. Die Hochdecker-Ausführungen E 280 H Europullman, E 290 H Europullman und E 300 H Europullman kamen 1984 auf den Markt, auf Wunsch statteten die Heibronner die Vorderachsen sämtlicher Modelle mit Scheibenbremsen aus. 20 Zentimeter höher (3,4 Meter). Seit 1988 liefert Drögmöller seine Busse mit über 11,3 Meter Länge auch mit MAN-Motoren von 290 und 360 PS aus.

1989 schloß Drögmöller die 1987 begonnene Fahrzeug-Neugestaltung ab. Die Busse erhielten eine neue Buggestaltung, Schlitze ersetzten den bisherigen Kühlergrill, die Scheinwerfer wurden kleiner. In die Baureihe 300 wurde der dreiachsige Hochdecker „E 330 H/3 EuroComet“ (354 PS, 49–57 Plätze) eingefügt. Das Design des neuen dreiachsigen sogenannten Superhochdeckers „E 430/U SuperComet“ mit Unterflurcockpit und aufsteigender Gür-

tellinie zog anlässlich der Frankfurter IAA 1989 die ungeteilte Aufmerksamkeit auf sich. Ein ebenfalls neuer „E 430 SuperComet“ löste den Vorgänger ab und stand mit seinem konventionellen Fahrerplatz als Alternative zum Unterflurcockpit-Bus zur Verfügung. Alle Dreiachser erhielten nun 480-PS-V-8-Daimler-Benz-Dieselmotoren. Auch MAN-Sechszylinder-Aggregate (D 2866 LXOH, 360 PS) waren nun in Drögmöller-Bussen (u. a. E 320 Europullman) erhältlich.

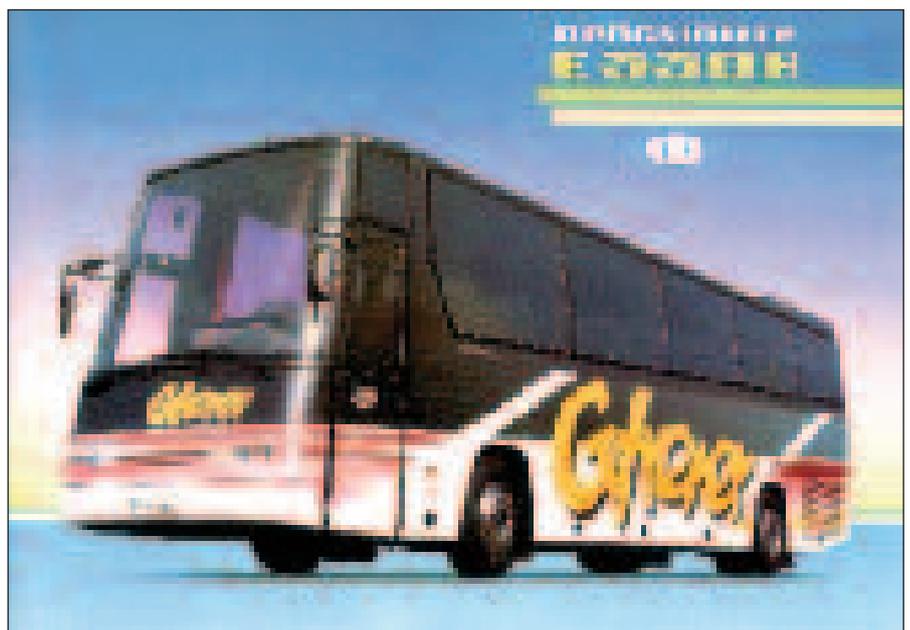
Mit dem Enkel des Firmengründers, Dipl.-Ing. Thomas Roth, stieg 1989 die dritte Generation in die Geschäftsleitung des Familienbetriebs ein.

Etwa 100 Omnibusse, überwiegend eigener Konstruktion, entstehen pro Jahr in überwiegend handwerklicher Arbeit in Heilbronn. Ein großer Teil der Produktion geht in den Export, unter anderem nach Frankreich, Japan (Vertrieb über Isuzu) sowie in die Schweiz, für die außer der 400er-Reihe alle Typen in einer 2,3 Meter breiten Version gebaut werden.

Im Zuge der Rezession 1992/1993 beschränkten sich die Heilbronner auf den Bau des E 330 H in zwei Längen (12,0 und 11,3 m) sowie des E 430-Unterflurcockpittyps und wagten im Frühjahr 1994 mit dem Kombi-Bus E 325 den Einstieg in das Linienbusgeschäft.



Der Drögmöller EuroComet E 325 war sehr selten



Das letzte Original-Drögmöller-Modell war der E 330 H ¹



In Heilbronn entstanden ab 2001/02 die zwei- und dreiachsigen Volvo-Modelle 9000



Zur IAA 1994 verlor Drögmöller die Eigenständigkeit, der B 12/500 wurde präsentiert ¹



Drögmöller-E 320-Prospekt aus den 1980ern

Als Antriebsaggregate nutzte man ausschließlich Acht- und Sechszylinder V-Motoren von Mercedes.

In Handarbeit fertigte Drögmöller 1992 für Mercedes-Benz den Doppeldecker-Prototypen O 404 DD. Unstimmigkeiten bezüglich der Produktionskosten verhinderten die geplante Fertigung von 30 bis 40 Einheiten pro Jahr durch Drögmöller.

Nach dem geplatzten Mercedes-Doppeldecker-Auftrag hielt Drögmöller zur Auslastung des Betriebes nach einem Partner Ausschau und karosierte den zur IAA 94 in Hannover vorgestellten Volvo-Reisebus Typ B 12/500. Anlässlich seiner Premiere gab man am 1. September 1994 die Übernahme des Heilbronner Unternehmens mit seinen etwa 300 Mitarbeitern durch die AB Volvo, Stockholm, bekannt.

1995 wurde die Firma in Volvo Bus Deutschland GmbH umbenannt.

Am 15. Juni 2005 kündigte Volvo das Ende der Busproduktion in Heilbronn an, die im Oktober eingestellt wurde. Die Fertigung wurde nach Polen verlagert.