

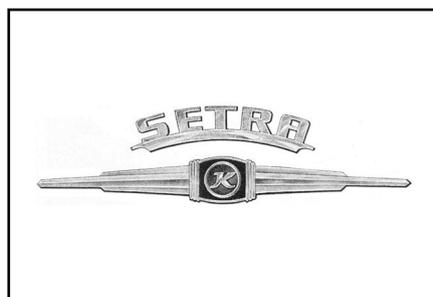


15.06.1949 – 616 221

09.12.1954 – 684 710



09.12.1954 – 684 709



1956



1958 – 1959



Ankai – Setra 2004



2007

**Setra  
1951 – heute**

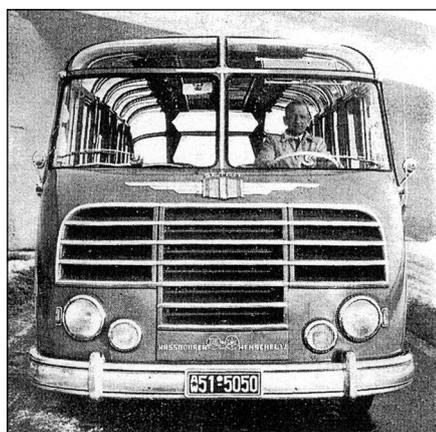
Die Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH, bis 19xx in der Peter-Schmidt-Straße 13 in Ulm an der Donau, blickten am 5. September 1993 auf eine hundertjährige Tradition im Wagenbau zu-

rück. Schon in den Zwanziger und Dreißiger Jahren erwarb man sich einen Ruf als Karosseriebauer für Lastwagen-Anhänger sowie Omnibus- und Lastwagenkarosserien.

Die aus einer Karosseriebauertradition stammenden Brüder Karl (1901–1973) und Otto Kässbohrer (1904–1989) übernahmen 1922 das väterliche

Erbe. Pkw-Karosserien und ab 1907 mitunter wegweisende Nutzfahrzeugaufbauten, insbesondere für Omnibusse, bildeten die Grundlage des Betriebes.

Engpässe bei der Fahrgestelllieferung bewogen Otto Kässbohrer gemeinsam mit dem Chefkonstrukteur Georg Wahl 1950 dazu, Omnibusse ohne eigene



Der erste Setra S 8 von 1951



Der erste Setra S 8 von 1951

Fahrgestelle in selbsttragender Bauweise (Gitterkonstruktion) zu entwickeln. Die neue selbsttragende Bauweise gab auch den Markennamen Setra ab.

Am 10. Mai 1951 verließ der erste Setra als S 8 mit 8 Sitzreihen (36 Plätze) das Werk. In der Kennung stand das S

für Sitzreihen und die Ziffer für die Anzahl der Sitzreihen. Mit diesem Fahrzeug hatte sich der Omnibusbau endgültig vom Lkw-Bau getrennt. Sein 95-PS-Sechszylinder-Diesel, ein Henschelaggregat Typ 512 DG, 5429 ccm, war hinten eingebaut. Der S 8 war der

erste deutsche Omnibus mit Motorbremse. Die vorher übliche, aus der Kutschenzeit übernommene Unterbringung des Gepäcks auf dem Dach oder der teurere Schutz in einem Gepäckanhänger war beendet.

1953 übernahm Kässbohrer die Firma Heinrich Wagner, Fahrzeugbau, in Dortmund als Zweigwerk. Im gleichen Jahr gesellte sich zum Achtreiher der S 9 (39 bis 43 Sitze) und S 10 (36 Sitze und 23 Stehplätze). Als Überlandbus fasste der S 10 bis zu 60 Personen. Beide Typen unterschieden sich kaum und wurden vom Henschel-Motor 512 angetrieben. Noch im Laufe des Jahres wurde seine Leistung auf 100 PS gesteigert (512 DJ) und 1954 wurde ein Henschel-Sechszylinder-Aggregat mit 120 PS eingebaut (6126 ccm). Vorder- und Hinterachsen stammten vom Henschel-Lkw HS 100.

Kässbohrer war bereits vor dem Krieg bekannt für seine innovativen Aufbauten. Nach dem Krieg, bereits 1948, baute man Oberleitungsbusse für Ulm, 1952 zwei legendäre zweimotorige



Der Baby-Setra S 6 von 1955

# KÄSSBOHRER

ein bewährter Begriff für  
Qualität und Schönheit




SETRA-Bus  
Typ S 6



SETRA-Bus  
Typ S 10

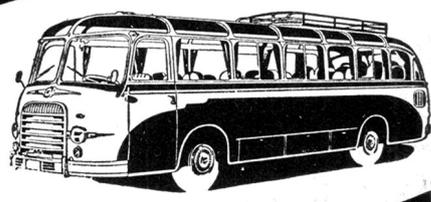
**KARL KÄSSBOHRER**  
FAHRZEUGWERKE GMBH ULM / DONAU  
FERNSPRECHER 2536/38  
MIT ZWEIGWERK IN DORTMUND

Setra 1955/1956 S 6 und S 10

# KÄSSBOHRER




Oberleitungs-  
Omnibus



SETRA-Bus  
Typ S 10

**KARL KÄSSBOHRER**  
FAHRZEUGWERKE GMBH ULM DONAU  
FERNSPRECHER 2536/38  
MIT ZWEIGWERKEN IN DORTMUND UND HAMBURG

Setra 1952 S 10 und Oberleitungs-Omnibus

„Bimot-Omnibusse“ in Zusammenarbeit mit > Henschel & Sohn in Kassel.

Nach dem Verbot der Personenanhänger an Bussen 1950 entstand 1952 der erste europäische Gelenkbus auf MAN-MKN-Fahrgestell und einer eigenen Drehkranskuppelung. Die Konstruktion sollte sich weltweit durchsetzen.

Die aufwendige Einzelfertigung beendete Kässbohrer 1955 und entschloss sich zur industriellen Busproduktion auf Basis einer Baukastenkonstruktion.

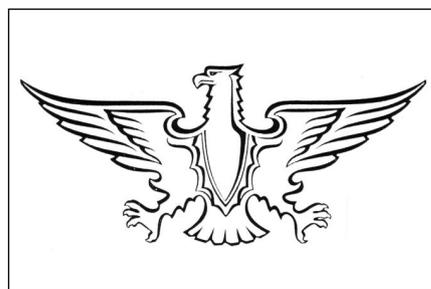
Ein einzelradgefederter kleiner Reisebus S 6 (21–28 Sitze) debütierte 1955 auf dem Genfer Salon und wurde von 1956 bis 1964 gefertigt. Sein Kosenamen wurde Baby-Setra. Ihn trieb ein 85-PS-Henschel-Vierzylinder-Diesel 517 D 4, 4084 ccm im Heck (1959: 90 PS), gebremst wurde mit einer hydraulischen Zweikreis-Innenbackenbremse und einer druckluftbetätigten Motorbremse. Fahrsicherheit, Formschönheit und Wirtschaftlichkeit erfüllten weitestgehende Ansprüche und so erhielt er beim internationalen Omnibus-Wettbewerb 1955 in Montreux sämtliche ersten Preise und Goldmedaillen seiner Klasse.

Zur IAA 1955 erschien der aus dem S 10 entwickelte S 11 (11–11 ½ Sitzreihen) für den Reise- und Stadtverkehr. Der S10-Linienbus konnte mit und ohne Personen-Anhänger eingesetzt werden.

Der neue Typ SP (Setra Pekol) wurde im Auftrag und nach Vorstellungen des Bremer Busunternehmers Theodor > Pekol in Leichtmetall-Schalbauweise und mit Schraubenfeder-Einzelradaufhängung gefertigt. Der Stadtbus (xx m) bot Platz für 37 Sitze und 53 Stehplätze, in der Spitze 110 Personen. Den ersten deutschen Serienomnibus mit Vollschwingachsen (Einzelbereifung) trieb ein 125-PS-Henschel-Unterflurdiesel im Heck. Das Leergewicht betrug nur die Hälfte des Gesamtgewichts. Er war der erste Omnibus auf dem Markt, der mehr trug als er wog. 1957 entstand aus dem Typ SP durch Verlängerung der neue Stadtbus SPL (10,7 m, 44 Sitze und 48 Stehplätze, max. 110 Fahrgäste, zGG 12 t). Als erster Serienbus besaß er Luftfederung.

Im Auftrag der Continental Trailways, Dallas/Texas, baute Kässbohrer

ab 1954 Luxusomnibusse des Typs „Golden Eagle“ bzw. „Silver Eagle“ (12,2 m). Golden bzw. silber waren die eloxierten Seitenplanken. Der selbsttragende unechte Doppeldecker (Hochdecker) mit 41 Sitzen über einem überdimensionierten Kofferraum besaß drei Achsen (Schleppachse hinten). Den Antrieb besorgte ein 210-PS-8-Zylinder-MAN, mit Abgas-Turboaufladung



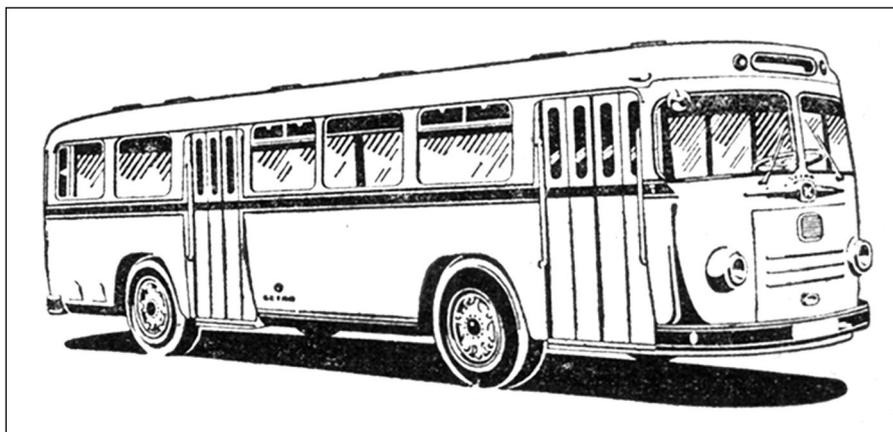
Golden Eagle



Setra 1958 Setra Super Golden Eagle



Setra 1956 Golden Eagle



Setra 1957: luftgefederter SPL in Leichtmetallschalbauweise



Das Kässbohrer-Flexmobil 1959



1959: Setra S 12 Reisebus



Setra 1959: Reifen-Versuchs-Lkw „Fliegender Elefant“ in Athen

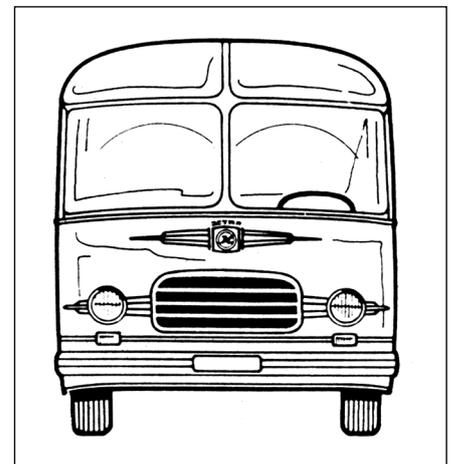
240 PS. Eine Klimaanlage mit Kühlaggregat sorgte für ein angenehmes Reiseklima. Lounge, Toilette, Küche und Anrichte dienten dem Komfort auf langen Strecken. Nach 200 Fahrzeugen, die ersten die nach dem Krieg in die USA exportiert wurden, folgten 1958 vierachsige Gelenkbusse des Typs „Setra Super Golden Eagle“ (18,3 m) mit 275-PS-Rolls-Royce-Aggregaten. Es waren die ersten Gelenkbusse auf nordamerikanischen Straßen. Aus Kapazitätsgründen wurde die Fertigung beendet.

Zur IAA 1957 boten die Ulmer für ihre Busse einen luftgekühlten MWM-V-Achtzylinder-Vielstoffmotor (AKD 412 AV, 8313 ccm) von 140 PS an. Der Henschelmotor war durch Aufladung auf 150 PS gebracht worden.

1958 erschien der erste schrauben-, später luftgefederte Stadtbus Setra ST 110 (liegender 125 PS-Henschel-Heck-Unterflurmotor, 522 DPU-K, 6126 ccm) in selbsttragender Leichtmetallbauweise (36 + 1 Sitzplätze und max. 71 Stehplätze). Mit einem Nutzlastfaktor 1:1,3 konnten max. 107 Personen befördert werden (11 m, 13,8 t zGG).

... lieferte 1958 den ersten Bücherei-Bus jetzt für mobile Bibliotheken: S 80 E bis 2280 Bände, S 150 E 5200 Bände, Gelenkzug mit 8000 Bänden. Waschgelegenheit, WC, Raumaufteilung mit Thekenanordnung, Belüftung und Klimatisierung und Licht.

Eine außergewöhnliches Gefährt stellte das „Flexmobil“ dar: ein vollgeländegängiges Fahrzeug ohne Raupenkette, bei dem alle Achsen angetrieben sowie die Vorder- und Hinterachse um die Mittelachse bis zu 700 mm ausge-



Setra-Reisebus-Gesicht 1959

schwungen, hydraulisch angehoben und gesenkt werden konnten. Eine Nutzlast bis zu 2,5 t konnte in schwerstem Gelände befördert werden, den Antrieb besorgte ein Ford-V8-Viertaktmotor mit 91 PS Leistung. In Lizenz wurde es von der Schweizer Firma Meilli gebaut.

Eine kostensenkende Rationalisierung verwirklichte Kässbohrer 1959 in einer geschlossenen Baukastenreihe vom 9- bis 12-Reiher. Bis zu 80% aller Teile der Kässbohrer-Reiseomnibusse waren gleich. Die Fahrzeuge unterschieden sich nur durch verschiedene Radstände sowie die Überhänge vorne und hinten.

Die Typen S 10 und S 11 wurden dem neuen Fahrzeug S 9 angepasst, das den S 8 ablöste. Es fasste in Normalausführung einschließlich Mittelgangsitzen 47 Fahrgäste. Die Kraftquelle bildete ein im Heck stehender 125-PS-Sechszylinder-Henschel- oder ein luftgekühlter 140-PS-V8-MWM-Dieselmotor.

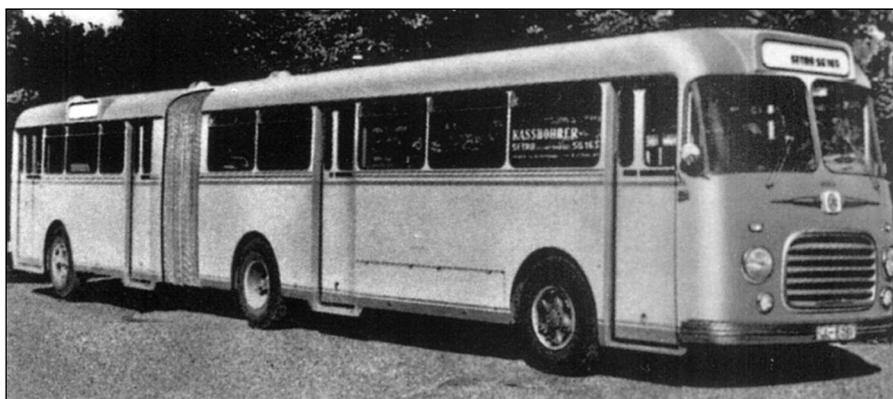
Für den afrikanischen Staat Ghana fertigte Kässbohrer eine Reihe S-10-Überlandbusse mit einer vorn über dem Dach installierten vollautomatischen Klimaanlage. Ebenfalls für den Export, insbesondere für die Schweiz, wurden 2,3 m breite Omnibusse S 9 A und S 10 A gebaut.

Eine weitere Neuentwicklung war der Setra S 12, ein Reisebus in Luxusausführung. Die auf Schienen montierte Bestuhlung konnte in beliebigen Abständen fixiert werden, so dass er einfach mit 10, 11, 12 oder 13 Sitzreihen bestückt werden konnte. Durch Hochlegen des Wagenbodens wurde ein großer Gepäckraum (ca. 7 cbm) geschaffen. Ausgestattet wurde der Wagen mit einem sechsgängigen ZF-Synchrongetriebe und entweder mit einem 160-PS-MAN- oder einem 180-PS-Henschel-Heck-Diesel.

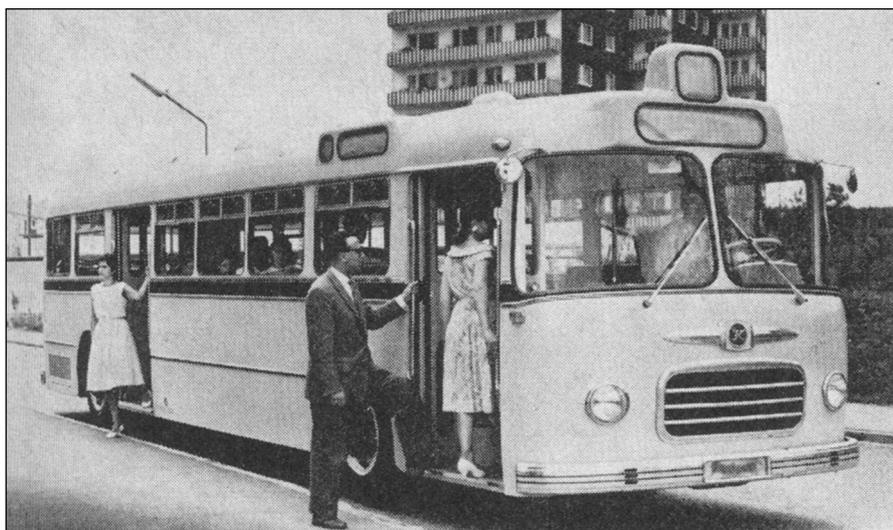
Erstmals brachte Kässbohrer 1959 einen völlig neuen, vollluftgefederten Gelenkzug SG 165 (16,5 m, 22 t zGG) heraus, der aus dem Baukasten stammte und eine Reihe von technischen Neuerungen aufwies (40 Sitze, 142 Personen). Den Wagenkasten bildete ein selbsttragendes Stahlgerippe aus elektrisch verschweißten Vierkantrohren. Hinten befand sich eine große

vierflügelige Falttür am Auffangraum der hinteren Stehplattform. Zudem waren Falttüren vor der Vorderachse, vor der Triebachse und unmittelbar hinter der Gelenkverbindung angebracht. Die Gelenkverbindung bestand aus zwei Kugeldrehringen, die auch Zug- und Schubkräfte aufnahmen. Eingebaut war ein 160-PS-Sechszylinder-MAN-Motor, als Getriebe fungierte ein Diwabus- oder Hydromedia-Getriebe.

1961 folgte der Unterflur-Gelenkbus SG 175 (16,5 m) für 175 Personen mit 51 Fahrgastsitzen. Auch ihn zeichnete ein sehr günstiger Nutzlastfaktor aus, denn bei 10 690 kg effektivem Leergewicht konnten 11 310 kg Nutzlast (22 t zGG) aufgenommen werden. Der 160-PS-Motor lag zwischen den beiden vorderen Achsen. Die Kraftübertragung erfolgte über ein dreigängiges, hydraulisches Wandlergetriebe auf eine starre



1959: vollluftgefederter Setra-Gelenkzug SG 165



1960: Setra ST 110



1961: Unterflur-Setra-Gelenkbus SG 175

Tragachse. Vorder- und Nachläuferachse waren einzeln aufgehängt, alle Achsen luftgefedert. Die letzte Achse war gelenkt, so dass der Nachläufer der Spur des Vorderwagens folgte. Weitere Besonderheiten waren: Hydro-Spindel-Lenkung, Fußbremse auf alle sechs Räder wirkend, vorn Druckluft-hydraulisch, hinten Druckluft, Handbremse

mit Druckluftunterstützung, Motorbremse mit Teilbremsung der Nachläuferachse.

Als weitere Neuheit kam 1961 der Typ S 14 (13 t zGG, 12 m) für Linien- und Reiseverkehr (55 Sitz- und 44 Stehplätze bzw. 51–59 Plätze und 13 Mittel-sitze). Zur Wahl standen ein 132-PS- oder 150-PS-Henschel- und ein 172-

PS-MAN-Motor (9,5 l) im Heck. Als stärkste Motorvariante gab es einen 192-PS-Sechszylinder-Dieselmotor von Henschel, gedrosselt auf 170 PS. Der S 14 war 1964 der erste Omnibus mit verschleißloser Bremse, einem Retarder, den Kässbohrer mit Voith, Heidenheim, entwickelt hatte.

Ein neues Gesicht erhielten die Setra-Busse 1962. Eine Neuentwicklung stellte 1963 der Setra S 125 (10,65 m, 45 Sitz- und 91 Stehplätze) als Stadtlinien- bzw. Überland-Liniennomnibus in Leichtstahlkonstruktion (15,18 t zGG, 8,125 t NL) dar. Zum Antrieb dienten 132-PS- (522 DPK, 6126 ccm) oder aufgeladen 150-PS-Henschel-Motoren (522 DPK-L, 6126 ccm). Zur IAA 1965 feierte der große Bruder des S 125 als Setra S 125 L sein Debüt. Bei einer Gesamtlänge von 12 m bot er 59 Sitzplätze und 57 Stehplätze (xxx t zGG, xx t NL) Breite Türen vor der Vorderachse ermöglichten einen schnellen Fahrgastfluss und eine schnelle Abfertigung der Fahrgäste im Einmannbetrieb.

Eine weitere Neukonstruktion des Jahres 1963 war der Typ S 9, der aus der Baukastenreihe S 10 bis 14 heraus entwickelt worden war. Er konnte im Reiseverkehr 7 bis 9 Sitzreihen erhalten und wurde für Schweizer Passstraßen auch mit einer Außenbreite von 2,3 m geliefert. Der S 9 war mit einem 132-PS- bzw. aufgeladenen 150-PS-Henschel-Dieselmotor im Heck stehend bestückt.

*Lao 1964 10 39 – 9.10.) Notizen zur Berliner Industrie-Ausstellung: ... Auswirkungen der EWG-Abmessungen: ... Berliner Zweigwerk eingeweiht*

Vier Busse verließen die Bänder pro Tag 1965

1965 folgte dem Setra S 6 anlässlich der Frankfurter IAA der völlig neu konzipierter Nachfolger Setra S 7 (8,1 t zGG, 132-PS-Sechszylinder-Lanova-Heckmotor von Henschel). Er bot 31 Plätze.

Auf Wunsch konnten druckluftbetätigte Schwingtüren eingebaut werden, womit der Setra S 7 auch als City- oder Linienbus (50 Personen) eingesetzt werden konnte. Nach oben rundete der Setra S 15 (15 m), mit steilerer Front- und Heckpartie das Kässbohrer-Setra-Programm ab. Er besaß ebenfalls einen Diwa-Voith-Retarder und einen neuen



Setra 1966: S 125 L Stadtomnibus



Setra 1963: S 125 Stadtomnibus



Der Setra-Gelenkbus SG 175 von 1965

Direkteinspritzer-Diesel von Henschel mit niedrigen Zylinderköpfen. Kässbohrer bot nun 7 Reisebus-Versionen an: S 7, S 9, S 10, S 11, S 12, S 14 und S 15, die sich optisch nur durch die Länge unterschieden. Setra S 14 erregte Aufmerksamkeit mit wunschweise lieferbaren BSI-Scheibenbremsen an beiden Achsen und mit Doppelverglasung.

Neu waren der Stadt-Gelenkbus Setra SG 175 (wahlweise mit 172 bzw. 192 PS) (16,7 und 18 m: 48 + 148; 54 + 147 Plätze).

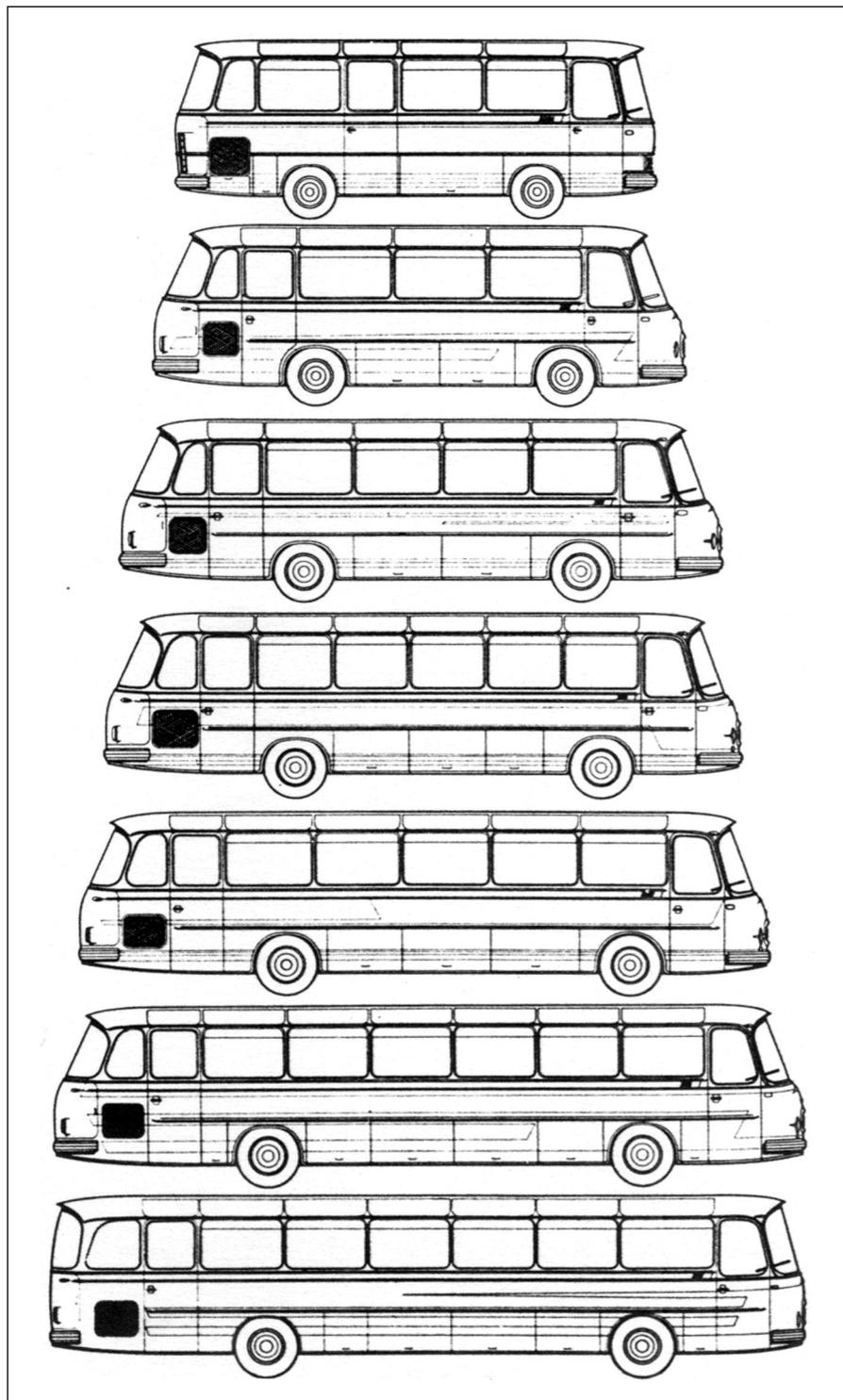
Zur IAA 1967 stellten die Ulmer die neue Reisebus-Baureihe 100 vor. Die ersten beiden Ziffern wiesen auf die Anzahl der jeweils möglichen Sitzreihen hin. Sie umfasste die Setra-Typen S 100 (41 Sitze), S 110 (45 Sitze), S 120 (49 Sitze), S 130 (53 Sitze) und S 150 (61 Sitze). Kennzeichen der neuen Baureihe war ein von modischen Breitscheinwerfern begrenzter Rechteckgrill, steiler angestellte Front- und Heckscheiben sowie eine höhere Seitenwandverglasung. Zur Erhöhung des Fahrkomforts führte Kässbohrer an der Vorderachse Einzelradaufhängung ein und stattete die größeren Modelle auf Wunsch mit Luftfederung aus. Alle Fahrzeuge hatten keine störenden Radkastensitze mehr. Als Grundaggregat diente ein neuer 160-PS-Direkteinspritzer-Dieselmotor (7,8 l) von Henschel, der bei den beiden größeren Modellen gegen eine stärkere Maschine aus der Henschel-Produktion mit 215 PS oder je nach Getriebekombination auch gedrosselt mit 200 oder 180 PS (12 l) getauscht werden konnte.

Die Setra-Busse mit Luftfederung an der Hinterachse erhielten zum leichten Einsteigen eine Hebe- oder Senkvorrichtung.

Kleinster Bus war der S 80 (30–34 Sitze), dem ab 1967 der City-Bus Setra S 80 (24 bis 37 Plätze) zur Seite gestellt wurde. Beide wurden mit einem neuen fünfzylindrigen 135-PS-Fünfzylinder-Motor (6490 ccm, ab 1970

145 PS, 6,8 l) von Henschel versehen. In weitgehender Anpassung an die Reihe S 100 bis S 150 wurde die zweite Fahrgasttür nach der Hinterachse angeordnet.

Serienmäßig erhielten alle Fahrzeuge der neuen Setra-Baureihe Trommelbremsen, auf Wunsch jedoch auch Scheibenbremsen. Auf Wunsch stattete man die größeren Typen mit ver-



Setra-Front 1962

1965: das Setra-Reisebus-Programm S 7, S 9, S 10, S 11, S 12, S 14 und S 15

schleißlosen Dauerbremsen aus, der Teltmabremse als elektrischer Wirbelstrombremsanlage oder dem Voith-Redarder als hydrodynamischem Verlangsamter.

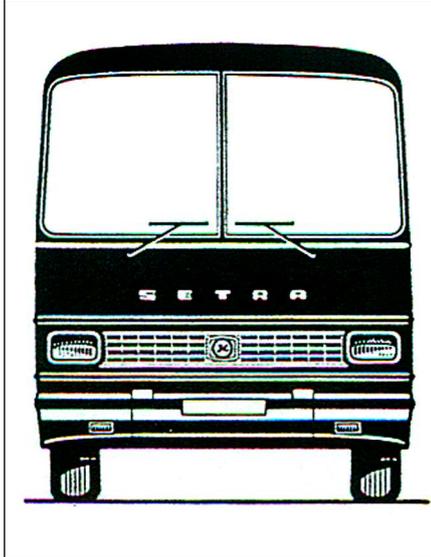
Für den Stadt- und den Überlandverkehr standen die Typen S 125 (170 PS, 34+91), S 125 ÜL, SG 175 (16,7 m,

210 PS, 48 + 148) und SG 175 ÜL (18 m, 210 PS, 83 + 97) zur Verfügung.

Auf der IAA 1967 stellte Kässbohrer zudem einen S 125 als Protoyp vor, der den Standard-Linienbus-Vorgaben des Verbands des Öffentlichen Verkehrs (VÖV) weitgehenden entsprach. Seine Windschutzscheibe war gewölbt und völlig verspiegelungsfrei, mit diesen

Scheiben wurde vermieden, den Fahrer bei eingeschalteter Innenbeleuchtung durch Spiegelung in der Frontscheibe zu blenden. Die Abmessungen entsprachen den VÖV-Konkurrenztypen von Büssing, Magirus und Mercedes-Benz.

Auf besonderen Wunsch des Wiener Reise- und Verkehrsunternehmens „Austrobus“ fertigte man als Einzeltyp



Setra-Front der Reisebusse 1967



1967: Panorama-Bus 1 1/2-Hochdecker-Prototyp für Wien

## Die umfassende KÄSSBOHRER **SETRA** Omnibus -Baureihe

KÄSSBOHRER bietet in seinem SETRA-Programm moderne Omnibusse, die eine sorgfältig in Konstruktion, Motorleistung und Ausstattung abgestimmte Typenreihe bilden und jede Einsatzaufgabe mit wirtschaftlichen Vorteilen lösen können. Für den anspruchsvollen Reiseverkehr sind z. B. die SETRA-Busse der Typenreihe S 100 – S 110 – S 120 – S 130 – S 150, der SETRA-Bus S 80 und der aus dem Typ S 150 entwickelte SETRA-PANORAMA-Bus besonders geeignet.

Aus diesem umfassenden Grundbaukasten entwickelte KÄSSBOHRER noch zwei weitere Varianten:

Die E-Reihe für den Linienverkehr mit den Typen S 120 E – S 130 E – S 150 E, jeweils mit durchgehend ebenem, tiefgelegtem Fußboden und einer um 100 mm verringerten Außenhöhe. Die hintere Außenschwingtüre kann nach Bedarf vor oder nach der Hinterachse angeordnet werden.

Die P-Reihe für den kombinierten Reise- und Überlandlinienverkehr mit den Typen S 120 P – S 130 P – S 150 P mit seitlichen Podesten und dadurch großen Kofferräumen, in der Außenhöhe ebenfalls um 100 mm verringert.

Für den Einsatz überwiegend im Stadtbetrieb liefert KÄSSBOHRER die SETRA-Busse des Typs S 125 mit einem Fassungsvermögen von maximal 125 Personen an. Aus dem Stadtbus SETRA S 125 ist als Baukasten der SETRA-Gelenkominibus Typ SG 175 mit 16,7 m und der Gelenkominibus Typ SG 175 ÜL für Überlandlinienverkehr mit 18,0 m Gesamtlänge entwickelt worden.

Diese Übersicht zeigt den Umfang des neuen SETRA-Programms und dessen Abstimmung auf die vielfältigen Aufgaben der wirtschaftlich denkenden Unternehmer.

**KARL KÄSSBOHRER**  
 Fahrzeugwerke GmbH · 79 Ulm (Donau)  
 Telefon 0731 - 1811\*\* · Telex 0712766  
 KÄSSBOHRER FRANCE · KÄSSBOHRER AUSTRIA

Zweigwerke:  
 Hamburg  
 Dortmund  
 Frankfurt/M.  
 Berlin

Das volle Setra-Bauprogramm 1968

den Setra-Panoramabus (55 Fahrgäste) als 1½-Hochdecker für Rundfahrten und gelegentlichen Flughafen- und Reiseverkehr. Seine Kraft lieferte ein 192-PS-Henschel-Motor auf 172 PS gedrosselt.

Nach der Einrichtung eines Zweigwerkes in Frankreich folgte 1968 ein weiteres in Salzburg als Kässbohrer Austria.

Im gleichen Jahr bot Kässbohrer zwei weitere Varianten an. Die E-Reihe bediente für den Linienverkehr, S 80 E, S 120 E, S 130 E, S 150 E; E stand für eben, einen tiefergelegten Boden und 10 cm geringere Höhe. Hintere Türen sorgten für einen reibungslosen Fahrgastfluss. Dazu gesellte sich die P-Reihe für den kombinierten Reise- und Überlandlinienverkehr, S 120 PS, S 130 PS und S 150 P. Bei gleichen Dimensionen wiesen die Setra-Busse der P-Reihe seitlich erhöhten Fußboden, also seitliche Podeste auf. Die durchgehenden Gepäckräume fassten bis zu 9 cbm. Alle Fahrzeuge waren nun luftgefedert. Für den Export standen ab 1969 mit 2,3 m Breite die Typen S 110 A und S 120 A zur Verfügung.

In Nizza erhielt Kässbohrer 1969 im Karosserie-Wettbewerb der kontinentalen und interkontinentalen Reisebusse für den Setra 150 Panorama die höchste Auszeichnung, den Grand Prix d'Excellence des Präsidenten der Republik, im Neuheiten-Wettbewerb für den Setra 130 den 1. Preis für vorteilhafte Auslegung und Steuerung von Klimaanlagen und Fahrerplatzbelüftung, für die besten Federungseigenschaften bei Fernreisebussen den 1. Preis für den Setra S 130, serienmäßig mit Setra-Luftfederung und Einzelradaufhängung, und den 1. Preis für besondere Fahrruhe im Fahrzeuginneren für den Setra 120 bei den Reisebussen, den Setra 130 bei den Fernreisebussen.

Auf der Suche nach neuen Geschäftsfeldern trat Kässbohrer 1969 erstmals mit Setra Flughafen-Vorfeldbussen des Typs Jet 90 (135-PS-Henschel-Fünfcylinder) in die Öffentlichkeit. Seine Einstiegshöhe betrug 25 cm, Platz war für 90 Personen.

Mit der staatlichen Wirtschaftsvereinigung Avtopom bildete Kässbohrer einen Konzern, der 1969 die Lizenz er-

hielt, in einem neuen Werk Busse der Typen S 100, S 150 und der Gelenkbusse nachzubauen. Im Herbst 1969 verließ der 10 000ste Setra das Werk.

Als Sonderfahrzeug K 801 1968/69 entwickelt fand der „Pisten-Bully“ ab 1970 großen Anklang, insbesondere durch die aufstrebende Tourismusindustrie. Als Skibus, Raupenschlepper und zum Präparieren der Skipisten wurde das Raupenfahrzeug weltweit geordert. Betrieben wurde er durch einen 2,8-l-Vergasermotor von Mercedes mit 120 PS unter bzw. hinter der Fahrerkabine, die Achsen waren einzeln aufgehängt, mit Gitterrahmenkonstruktion ähnlich wie beim Bus, hydrostatischem Antrieb, zwei regelbare Hydraulik-Pumpen speisten Ölmotoren am Kettenantrieb. Der Pisten-Bully trug als Bus 45 Personen oder 1,2 t Nutzlast. Steigungen von 45° konnten genommen werden. Kässbohrer lieferte Arbeitsgeräte wie hydraulisch absenk- und hebbare Nachlaufwalzen mit und ohne Glätteblech. Eingesetzt wurde er auch in der Forstwirtschaft wegen seines geringen Bodendrucks. Im März errang der Pisten-Bully beim internationalen Leistungswettbewerb in Flaine/Frankreich beachtliche Preise.

Die Leistung der Bus-Motoren wurde 1970 gesteigert, Das Grundaggregat leistete nun 170 statt 160 PS (7,8 l), stärkere Motoren von 200 PS (11,9 l), 215 oder 230 PS (Reihensechszylinder, stehend im Überhang) standen zur Wahl. Eine weitere Leistungssteigerung erfolgte bereits 1970: Durch Aufbohren von 140 PS auf 145, von 170 auf 180 und von 230 auf 240 PS.

1970 stand Kässbohrer auf Platz drei der Busproduzenten mit etwa 1000 Einheiten im Jahr.

Die Nachfolge des S 125 trat 1971 der S 130 S (10,65 m, 35 Sitze, 88 Stehplätze) als neuer Stadtbuss nach den Standard-Empfehlung des VÖV an. Sein Erscheinungsbild hob sich angenehm vom „Kastenwagen“-Bild der Konkurrenz ab.

Für Antrieb sorgte ein 180-PS-Sechszylinder-Henschel-Heckmotor. Noch im gleichen Jahr erhielt der S 130 S anlässlich der Omnibuswoche in Monaco in der Kategorie Stadtwagen den 1. und Großen Preis mit Auszeichnung.

Bei Burgau nahm man 1971 eine neue Achsenfabrik in Betrieb. Trotz eines Allgemeinen Einbruchs in der deutschen Omnibusproduktion gelang es Kässbohrer, seine Fertigung zu steigern und auf Platz zwei aufzusteigen.

Der verbesserte Pisten-Bully hatte einen 148-PS-Dieselmotor erhalten, 1973 wurde ein größeres neugestaltetes Fahrerhaus aufgesetzt.

Die neuen Setra-Gelenkzüge SG 180 und SG 180 Ü entsprachen dem markanten Profil aller übrigen Busse des Setra-Programmes. 186 Fahrgastplätze bot der SG 180 bei 55-Sitz- und 131 Stehplätzen, 101 Sitzplätze der SG 180 Ü. Den VÖV-Richtlinien folgend wurde u. a. das VÖV-Armaturenbrett eingebaut, man verzichtete jedoch auf die gebogene VÖV-Scheibe.

Zur Vereinfachung der Verwaltung wurde am 22. Dezember 1972 die Karl Kässbohrer KG, Ulm, aufgelöst und in die GmbH überführt. Geschäftsführer wurden Karl Kässbohrer sen., Otto



Der Pisten-Bully 1969

Kässbohrer, Dipl.-Ing. Karl Kässbohrer jun. und ab 1. Jan. 1973 Dipl.-Ing. Heinrich Kässbohrer

Der Genfer Salon 1972 sah erstmals den Luxus-Fernreisebus S 200 (12 m, 17–20 t GG). Der Hochdecker-Dreischser (48–58 Fahrgäste) ging Anfang 1973 in Serie. Der Daimler-Benz-Motor mit 10 Zylindern in V-Form (OM 403, 15953 ccm) leistete 320 PS. Der Kofferraum betrug 13,4 cbm bzw. 11,3 cbm, falls eine Serviceeinrichtung an Bord war. Während der Omnibuswoche in Nizza erhielt er den ersten Platz.

In Neu-Ulm errichtete Kässbohrer 1973 ein neues Werk für den neuen Produktionszweig, die Herstellung kompletter Tankfahrzeuge (Anhänger, Sattelanhänger und Aufbauten aus Stahl sowie Leichtmetall für den Transport von Mineralölen aller Klassen, Bitumen, chemischen Produkten, flüssigen Gasen und Nahrungsmitteln). Scheibenbremsen seit geraumer Zeit im Setra und ab Sommer evtl. serienmäßig im Setra ...

Ein neuer 14-Reihen-Überlandbus Typ S 140 ES (53 Sitze, 5,6 cbm) sah die IAA 1973. Das Fahrzeug war aus den Typen S 140 E und S 130 S entwickelt worden. Der S 140 ES war eine Stülb-Alternative mit VÖV-Armaturenbrett und der Anordnung der Beschilderungskästen. Unter dem Fahrgastraum ein Kofferraum mit 5,6 cbm Inhalt.

Neu waren serienmäßig Vorderradscheibenbremsen bei den Typen S 110 bis S 150. Serienmäßig wurden alle Omnibusse der Reihe S 110 und S 150 sowie der Hochdecker S 200 an den Vorderrädern mit Knorr-Scheibenbremsen ausgestattet, auf Wunsch auch an den Hinterrädern.

Seit Sommer 1974 bot Kässbohrer seine Setra-Reisebusse mit neuer Raumlüftung an. Ein neuer Lizenzpartner für Setra-Omnibusse konnte in Griechenland gewonnen werden, die Lizenzpartner in Spanien (Saida) und Bulgarien arbeiten ebenfalls erfreulich gut mit dem Ulmer Stammwerk zusammen.

1974: 100 Setra Typ 110 nach Ghana.

1975: 22. Semaine Internationale du Car in Monaco, Omnibuswoche an der Côte Azur: Typ S 250; erste ZF-Trans-

matic mit integriertem, hydraulischem Retarder.

*Lao 1975 6 34*) Monaco 22. Semaine: Neuheit S 80 als kleinstes Glied der Setra-Baukastenreihe, auf 2,5 m verbreitert., S 130 S Jahrgang 1975 hat automatische Motorölnachfüllung ..., Hochdecker S 200 mit drei Achsen, eine Nachlaufachse.

1976 brachte Kässbohrer eine neue Baureihe hervor. Die Baureihe 200 bestand zuerst aus den sechs Typen S 211 H, S 212 H, S 213 H, S 215 H, S 213 HD und S 215 HD.

*Lao 1976 9 72*) Nach mehr als 10 000 Fahrzeugen wird die erfolgreiche Serie 100 durch ein neues Programm abgelöst. 4 Reisebus-Typen mit auf Podesten angeordneten Sitzen und zwei Hochdecker für Langstrecken-Tourismus mit Bordservice-Einrichtungen aus dem Baukasten. Durch Auslagerung der Anhängerfertigung aus dem Ulmer Stammwerk Platz für Neuordnung der Omnibusfertigung. Jahressteigerung von 1300 auf 1600 Fahrzeuge durch Rationalisierung. Neue Linienführung, breiter Grill mit integrierten Schweinwerfer-Blinker-Leuchteinheiten. Reisebusse: S 211 H – S 215 H und S 213 HD/S 215 HD (H für Hochboden, HD für Hochdecker, H-Ausführung 10–12 m und für max 11–15 Sitzreihen. Hochdecker 11,29 m max 13 Sitze und 12 m für max 14 Sitze, d. h. 48 Fahrgäste. 6-, 8-, 10-Zylinder. Vorstellung geht noch weiter ...

*Lao 1976 3 64*) 1951 wurden Omnibusanhänger verboten. Seit dieser Zeit baut Kässbohrer Gelenkbusse in selbsttragender Setra-Bauweise. Anfänglich in den frühen 60er Jahren eine eigens entwickelte Kugelkopfkonstruktion, da die Kugelkranzkonstruktion zum Schlingern neigte. Seeböhm überlegte Beschränkung der Länge der Gelenkbusse auf 15 m, was den Markt verunsicherte. 50% höheres Platzangebot 20% mehr Kosten. Der Motorwagen ist mit 5300 mm immer gleich, Nachläufer verschieden. SG 180 S: MAN-Direkteinspritzer-Diesel D 2556 MXUM einschließlich integriertem Retarder. Der zur Verbesserung der Abgaswerte in

der Leistung von 240 auf 220 PS gedrosselte Unterflur-Reihenmotor (125×150; 11 045 ccm, Reihe, 220 PS/162 kW (SG 180 S/Ü/SL/ÜL) 55 Sitzplätze + 120/130 Stehplätze bzw. gesamt 175/185 Personen je nach Zahl der Einstiegsstufen 4 bzw 3.

*Lao 1976 1 2*) *kop*) Werbung: Renaissance der Gelenkbusse: SG 180 S, SG 180 Ü (beide 16,9 m) SG 180 SL, SG 180 ÜL (je 17,9 m) (240-PS-MAN-Unterflur, oder 210-PS-MB-Diesel)

*Lao 1976 3 2*

*Lao 1976 10 66*) Ausstellung Winterdienst '76, München: Mit neuen Pisten-Bully-Maschinen im Omnibus-Look geht Kässbohrer in diesem Winter auf die Skihänge. Die Geräte mit kippbarem Fahrerhaus lehnen sich im Kabinen-Design stark an die kürzlich vorgestellten Reisebusse aus Ulm an. Der eingebaute Mercedes-Diesel OM 352 A entwickelt jetzt 170 PS bei 2800 U/min. das bedeutet eine Aufstockung um 14 PS. Antrieb nach bewährtem Hydrostatikprinzip.

*Lao 1977 1 3*) *kop*) Werbung: Der neue Setra verkörpert Dynamik und unaufdringliche Eleganz. Charakteristisch für die gesamte Linie der Modelle S 211 – S 215 ist die strömungsgünstige Gestaltung der Vorder-, Seiten- und Heckpartien. Fließende Konturen mindern den Luftwiderstand. Die sphärisch gewölbten Front- und Heckscheiben gehen in ein Dach ohne lufthemmende Vorsprünge über. Das Dach ist flach und hat weder Klappen noch Luken. Mit der gerundeten, modernen Stoßstange aus Integral-Schaum wird die energiesparende Formgebung der Vorderpartie konsequent abgeschlossen. Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH.

1977 in Lizenz und außerdem einen an die Setra-Serie 100 angelehnten Typ Sarnos mit 220-PS-Famos-Motor. Im bulgarischen Botevgrad, 60 km von Sofia entfernt, hat nach Abschluss eines Lizenz- und Know-how-Vertrages mit Kässbohrer, Ulm, Chavdar die Fertigung des Typs 11 M 4 auf Basis des Setra S 130 aufgenommen, unter dem Namen

Yabdap werden jährlich 1500 Kässbohrer-Aufbauten auf Skoda-Fahrgestellen montiert

Internationale Auszeichnungen für S 215 HD und S 213 H

1977: Nur allzu logisch war der Entschluss, das neue Reisebuskonzept der Baureihe S 211–215 H auch auf einen kleinen Achtreihler zu übertragen. Der Setra S 209 (192-PS-Diesel von Mercedes) ist als Nachfolger des S 80 vom Karosseriebild her eine gelungene Erscheinung. In Verbindung mit einer Mitteltür sind Bordservice-Einrichtungen vorgesehen. Neu im großen Programm der Reisewagen sind die Typen U wie Universal. Bei ihnen begnügt man sich mit einer einfacheren Lüftungsanlage ohne Querstromgebläse und thermostatischer Regelung. Rein äußerlich kann man die U-Fahrzeuge nicht von den Top-Modellen der Setra-Reihe S 200 mit Querstromlüftung unterscheiden. Ein Blick im Inneren zu den Dachgalerien gibt dann die Erklärung für die feinen Unterschiede. Bei den U-Typen für den kombinierten Linien- und Ausflugsverkehr wurde auf das Querstromgebläsesystem mit thermostatischer Regelung verzichtet und statt dessen eine einfachere, für den Einsatz aber völlig ausreichende Klappenbelüftung vorgesehen. Die Wirkung der Klappen, hergestellt aus Leichtmetall-Strangpreßprofilen, ist vergleichbar mit den früheren Oberlicht-Schiebefenstern, und was die Bushalter besonders aufhorchen lassen dürfte, ist der in der Anschaffung beispielsweise beim S 215 U gegenüber dem S 215 H um 18 500,- DM reduzierte Preis. Kässbohrer spricht bei den neuen U-Wagen von Frischluftdurchflutung.

*Lao 1977 78*) Kässboher übernimmt ab sofort (Welte) den Vertrieb aller Langmaterial-Anhänger und Aufbauten aus der Produktion der Firma Welte-Fahrzeugbau, Umkirch

1979 rundeten die Ulmer die Reihe nach unten mit dem Typ S 208 H (8-Reihler) mit 30 Sitzplätzen, im Herbst folgte der Typ Hochdeckergelenkzug SG 221.

Im März 1981 begann in einem französischen Zweigwerk in Ligny-en-Barrois (Lothringen) die Produktion ... Zwei Jahre nach Bekanntgabe eines

dreiaxigen Doppelstock-Busprojekts erschien das Fahrzeug unter der Bezeichnung S 228 DT (375 PS-DB-Diesel, 76 Personen) erst zur IAA 1981 in Frankfurt.

1982 wurde der älteste Sohn Karl Kässbohrer Firmenchef.

Zur IAA 1989 erschien erstmals die Baureihe 300 in der Gestalt des Niederflur-Linienomnibusses Setra S 300 N.

Nach großen Verlusten 1992 und 1993, die auch den Verkauf der Kässbohrer-Anhängerproduktion nach sich zog, musste die Familie Kässbohrer ihre Firmenanteile am 21. Januar 1994 bei der Bank hinterlegen – die Firma stand zum Verkauf. Im April 1994 zeichnete sich ab, dass die kanadische Firma Bombardier sich des Flexomobils annähme. Ein Management-buy-out führte jedoch zur Gründung der Kässbohrer Geländefahrzeug GmbH, Senden/Kreis Neu-Ulm. Sie entwickelte sich zum weltweiten Marktführer bei Fahrzeugen zur Pisten- und Loipenpflege. Daneben fertigte man Kettenfahrzeuge zur Umwelt- und Landschaftspflege sowie Stadtreinigungsgeräte. 1998 wandelte man die GmbH in eine Aktiengesellschaft um.

Der Anhängerbau wurde an Kögel verkauft, die Pisten-Bullys an Bombardier, das Busgeschäft an die damalige Mercedes-Benz AG. In der EvoBus GmbH lebt der Standort Ulm und der Markenname Setra weiter. Die Pisten-Bullys werden heute nach einem Management-Buy-out von der Kässbohrer AG produziert, die Familie ist allerdings nicht beteiligt.

Mercedes-Benz wird sich des Omnibusbereiches annehmen.

xx unterzeichnete Kässbohrer den Übernahmevertrag durch Mercedes-Benz zum 1. Januar 1995. Er beinhaltete die Fortführung des Markennamens in einer Zweimarken-Strategie und eine Neuaufteilung der Produktionsstandorte

Zum 1. Januar 1995 formierte man die Mercedes-Bustochter EvoBus GmbH, Stuttgart,

Unter Leitung des nunmehrigen EvoBus-Entwicklungschefs Bengt Hams-

ten erneuerte man in Ulm die Kombi- und Überland-Busfamilie mit sechs neuen Typen: den Kombi S 315 H/GT mit Schwerpunkt Reise sowie die Überlandbusse S 315 UL samt kurzer Variante S 313 UL und Gelenkzug SG 312 UL. 1996 erschien das sechste Modell, der S 315 NF.

Trotz des allgemeinen Absatzeinbruchs 1995/96 lief die EvoBus-Zweimarkenstrategie besser als erwartet. Im Frühjahr 1996 erwarb das chinesische Omnibuswerk Feihe Automobile Works, Heife, die Lizenz für Setra-Reisebusse. Gleichzeitig bestellte man 120 Setra-Bausätze, die in Heife montiert werden sollten. Im Sommer gewann EvoBus eine Weltbank-Ausschreibung über 700 Busse nach Russland.

Im gleichen Jahr strukturierte EvoBus die Produktion um und definierte ihre Zweimarken-Strategie. Reisebusse blieb der Name Setra vorbehalten, während die Stadtbusse fortan als Mercedes vertrieben werden sollten.

Im Mercedes-Werk Mannheim konzentrierte man den Bau kompletter Mercedes-Stadt- und Überlandbusse, der Mercedes-Fahrgestelle sowie den Rohbau für Mercedes-Überland- und Reisebusse, aber auch die Setra-Kombi- und Reisebusse. In Ulm montierte man sowohl die kompletten Reisebusse als auch die dort lackierten Rohkarossen beider Marken. Das französische ex-Kässbohrer-Werk Ligny (ab Anfang 1996: EvoBus France S.A.S., Sarcelles) baute ausschließlich Mercedes-Stadtbusse zusammen.

Mit dem zur IAA 1996 in Hannover vorgestellten neuen Mercedes-Kombi-Bus O 550 tat EvoBus den ersten Schritt zum „Produktbaukasten“ nach dem Modulprinzip. Aus einer Produktfamilie mit vielen Gleichteilen sollten viele Fahrzeuge kommen. Er hatte etwa 60 bis 70% der Teile mit anderen Setra-Fahrzeugen gemein.