

Die Setra-Historie: Eine Idee trägt sich selbst

Udo Sürig
Produktkommunikation Setra Omnibusse
E-Mail: udo.suerig@daimler.com
Tel.: +49 (0)711 17 51186
Fax: +49 (0)711 17 91595

Pressemitteilung

- **Vom Fahrgestellaufbau zum modernen Omnibus**
- **Setra: Eine Bauweise wird zum Markennamen**

Stuttgart/Neu-Ulm - Im Jahr 2011 feiert die Omnibusmarke Setra ein Doppel-Jubiläum. Vor 60 Jahren wurde der erste Setra S 8 erstmals Omnibusunternehmern präsentiert. Vor 100 Jahren stellte das Vorgängerunternehmen Kässbohrer den ersten Omnibus auf Saurer-Fahrgestell vor.

Vom Fahrgestellaufbau zum modernen Omnibus

Der Markenname Setra steht für „selbsttragend“. Dieses Bauprinzip aus den beginnenden 1950er Jahren bedeutete eine Revolution für den Omnibusbau in Deutschland und Europa. Otto Kässbohrer hatte das selbsttragende Konstruktionsprinzip zwar nicht erfunden, aber kannte es bestens, weil er viele Jahre zahlreiche Pkw-Aufbauten realisiert und dabei die Handlungsgrundsätze der selbsttragenden Struktur im Fahrzeugbau angewendet hatte.

1951: Beginn der Setra-Ära

Im Frühjahr 1950 fiel die Entscheidung einen Bus in selbsttragender Bauweise zu entwickeln. 1951 wurde der Setra S8 als erster Omnibus mit selbsttragender Karosserie, Heckmotor und direktem Antrieb auf die Hinterachse auf der IAA präsentiert. In den exakt 60 Jahren, die nach der Präsentation des ersten Setra S 8 im Jahr 1951 vergingen, brachte das Ulmer Traditionsunternehmen insgesamt fünf Omnibusbaureihen hervor.

1951: Die Baureihe 10

Die Baureihe 10 umfasste die Typen S 6 bis S 15. Die Typen S 10 bis S 14 wurden zudem in Reise-, Überlandlinien- oder Stadtwagenausführung gebaut. Mit der Baureihe 10 kam das Baukasten-Prinzip auf und Fahrzeuge konnten so wirtschaftlich in verschiedenen Längen hergestellt werden. Das S steht auch heute noch für die Marke Setra, die Ziffer für die maximale Zahl der Sitzreihen, also indirekt für die Länge des Busses.

1967: Die Baureihe 100

Das Jahr 1991 war das Startjahr für die Baureihe 300 mit den Typen S 309 HD, S 315 HD und S 315 HDH. Zu den auffälligsten Merkmalen der neuen Busse gehörten die markante Schwinge hinter dem Cockpitbereich sowie das völlig neuentwickelte Integralspiegelsystem, die der Baureihe 300 ihr einzigartiges „Gesicht“ verliehen. Die beheizbaren und von innen verstellbaren, „abgeknickten“ Spiegelarme, die anfangs als „Maikäferfühler“ bezeichnet wurden, vermittelten dem Fahrer – in Verbindung mit der sichtoptimierten A-Säule – eine sehr gute Sicht entlang beider Seiten des Busses. Ein weiteres wesentliches Merkmal der neuen Baureihe 300 war das ergonomisch gestaltete Cockpit. Auch in punkto Sicherheit war bei der Baureihe 300 nur das Beste gut genug. Antiblockiersystem und Antriebsrutschregelung (ABS/ASR) gehörten ebenso zur Serienausstattung wie ein Retarder von Telma oder Voith.

Um die Übersicht über die Modellpalette zu erleichtern, begann mit der Baureihe 300 die Gliederung des Omnibus-Angebots in drei Gattungen, die bis heute Gültigkeit haben und die Fahrzeuge begrifflich eindeutig definieren:

- **Die Luxus-Reisebusse tragen nunmehr die Bezeichnung TopClass**
- **ComfortClass steht für die ökonomischen Reisebusse GT-/GT-HD-Modelle mit**

Rechtslenkertypen und

- **entsprechend ihrer multifunktionalen Anwendungsmöglichkeiten sind schließlich Überlandlinienbusse unter dem Begriff MultiClass zusammengefasst.**

2001: Die Baureihe 400

Mit der TopClass 400 im Jahr 2001 (50 Jahre Setra) läutete Setra eine neue Dimension im Reisebusbau ein, die Reisen auf höchstem Niveau für Fahrgast und Fahrer garantiert. Deren Erweiterung durch die Reisebusse der ComfortClass 400 erfolgte im Jahr 2004. Im September 2005 folgten dann schließlich die Überlandlinienbusse der MultiClass 400. Insgesamt umfasst die Baureihe 400 mehr als 20 Typen, darunter auch zwei Versionen für die USA und zwei ComfortClass-Typen als Rechtslenker.