

# Der Traum von einst

Wer Setra fährt, hat es geschafft – als Unternehmer oder als Fahrer. Eine kräftige Prise elitärer Avantgarde fuhr bereits vor 60 Jahren mit, das hat sich bis heute nicht geändert. Etwas mehr Kraft und Umsicht verlangten die Ulmer Busse damals noch, so manche gute Idee hat bis heute überlebt.

Das ist auch nur ein Omnibus“, sagt mein Spielkamerad und Kindkollege. Er hat ja keine Ahnung, wovor er steht, er weiß nicht, wovon er spricht. Ich dagegen kann mich gar nicht sattsehen, der offene Mund will sich gar nicht mehr schließen. Vor uns hält ein rollender Glaspalast, der das magische K mit besonderer Würde trägt. So viele Schalter und Uhren am Fahrerplatz, und erst diese Fahrgastsitze mit verstellbaren Lehnen. Und sobald dieses Wunderwerk der Technik anfährt, genießen wir den Fahrkomfort, den wir von den Bussen, die zur Schule und in die Stadt fahren, gar nicht kennen. So oder ähnlich hat es sich zugetragen in den frühen 60er-Jahren – aber die Zuneigung zu Omnibussen, die ist bis heute geblieben.

Und heute steht er da, der Traumwagen von einst – vielleicht sogar noch

schöner als damals. Kein Wunder, er wird ja gehegt und gepflegt von der Oldtimerabteilung in Neu-Ulm. Der liebe Augustin, ein Setra S10 aus dem Jahr 1955 steht wie seine historischen Markenkollegen in keinem Museum, sondern bekommt regelmäßig Ausgang. Wie eben jetzt, wo wir uns gleich neben dem Ulmer Münster treffen. Gemeinsam mit einem Setra-Boliden, der aktuell die Maßstäbe setzt. Und ihn überragt, in der Höhe gleich um einen ganzen Meter, in der Länge sogar um mehr als drei. Aber windschnittiger als sein Enkel ist der historische Setra allemal, seine fast femininen Rundungen geben dem Fahrwind wenig Angriffsfläche. So läuft der Oldie in Bestform noch immer seine 95 km/h, auch wenn nur 125 PS für Vorwärtsdynamik sorgen.

Höchste Zeit, auch einen Blick hinter die drei Motorklappen zu werfen, die den legendären Henschel-Sechszylinder

verschließen. Ganze 6,13 l Hubraum hat er und klingt doch so kernig wie ein Großdiesel von heute. Allerdings nur nach außen, nach innen tönt er mit geschmeidigem Schmelz in der Stimme, wird auch im Heck nicht übermäßig laut. Weil er nach dem Wirbelkammer-Prinzip arbeitet, der Verbrennungstakt verläuft nicht so hart und rau, wie es Direkt einspritzer dieser Tage tun. Von seiner Elastizität schwärmen die alten Fahrensmänner noch heute, vorerst springt der Reihensechser nach kurzer Vorglühpphase spontan an und fällt ziemlich schnell in einen ruhigen Leerlauf.

## Mit Gas durch die Kurve

Jetzt darf ich ans Steuer, aber zuerst braucht es eine Einweisung. Nicht so ganz eingängig ist das umgekehrte Schalt-schema des Fünfganggetriebes, das ich mir einzuprägen versuche. Wir fahren im Schnellgangmodus, so würde man es neudeutsch sagen. Das Schild neben dem Knebel am Instrumententräger erklärt, wie die Nachschaltgruppe des alten ZF-Getriebes funktioniert: Reicht die Leistung an Steilstücken nicht, kann man die Berggangstufen aktivieren – allerdings nur im Zugbetrieb, wenn der Motor unter Last arbeitet. Die Instrumente zeigen den betriebsbereiten Zustand des Oldies an, wir können also losziehen. Zuerst noch einen Blick in die Spiegel, so wie es sich gehört. Die sind natürlich nicht vom Fahrerplatz einstellbar, und noch dazu ziemlich klein. „Die sind sowieso nicht original“, erklärt mein Instruktor Werner Maier, „die waren rund und so winzig, dass wir für Ausfahrten die späteren Spiegelmodelle montiert haben.“

Natürlich gibt es im Setra S 10 noch keine Lenkhilfe, der Fahrer muss in en-



Setra-Cockpit aus den 50er-Jahren: großes Bakelit-Lenkrad, die nötigen Instrumente sind schon ordentlich gruppiert. Rechts das Mikro und genug Ablagefläche für den Reiseleiter.



Heute würde man von einem Midi sprechen – damals galt der Setra S10 als großer Bus

gen Passagen schon kräftig ins weiße Bakelit-Lenkrad greifen. Aber bei weitem nicht so deftig, wie es die Frontmotor-Typen verlangten. Der Motor sitzt ja bereits hinten, die Gewichtsbalance fällt weit ausgeglichener aus. „Im Flachland fahren wir im zweiten Gang an“, erklärt Werner Maier, die ersten Schaltungen laufen noch etwas unrund. Zumal der Weg des Gaspedals recht lang ausfällt und ich mich noch nicht so recht traue. Aber nach ein paar Kilometern klappt die Bedienung des Fünfgang-Rührwerks, mit etwas Gefühl geht alles besser. Schließlich geht es auch um die eigene Fuhrmannsehre, gelernt ist eben gelernt.

In den ersten Kurven erinnere ich mich an die Tipps meines LKW-Fahrlehrers – lang her, aber in dieser Situation möchte ich sie nicht missen: Vor der Kurve die Geschwindigkeit anpassen, dann in den richtigen Gang und mit Gas durch die Kurve. So klappt es dann immer, wenn gleich sich der Setra in Kurven willig eindreht. Und mit nur wenig Verbeugung flitzen wir um die Ecke, ein kleiner Stoß Zwischengang lässt die Gänge besser flutschen. Auf der Landstraße ziehen wir mit 80 km/h unsere Bahn und werden nicht zum Verkehrshindernis.

### Lieferschwierigkeiten als Triebfeder

Der Fortschritt im Setra S10 ist für die Unternehmen erfahrbar. Schließlich sind wir in den 50er-Jahren angekommen, in den Nachkriegszeiten sind nur wenige Autos unterwegs. Der frühe Traumwagen vieler Familien, der VW Käfer, hatte damals nicht mehr als 30 PS und lief nicht viel schneller als der Setra, aber sicher

lauter. Sogar ein stattlicher Opel Kapitän, das sechszylindrige Fahrzeug vieler Wirtschaftskapitäne, musste noch mit 58 PS auskommen. An den damaligen Lastwagen flog der Setra, ganz anders als heute, geradezu vorbei. Denn diese abenteuerlichen Gefährte zogen in dieser Zeit mit zwei Anhängern und hoffnungslos überforderten Dieselmotoren ihre Bahn, kaum 60 km/h schnell und meistens langsamer.



Hereinspaziert durch zwei Türen, die noch von Hand geöffnet und geschlossen werden.



Luftklappen  
 belüften, der S 10  
 kommt noch ohne  
 Luftkanäle aus

## Technik in Kürze Setra S 10

### Motor

Henschel-Sechszylinder,  
 Viertakt-Diesel, wassergekühlt,  
 Hubraum  
 6.130 cm<sup>3</sup>,  
 Bohrung/Hub  
 100/130 mm  
 Nennleistung  
 92 kW/125 PS bei 2.500/min

### Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung,  
 synchronisiertes ZF-Fünfganggetriebe  
 (i = 6,42 – 0,73), Hinterachse mit  
 Spiral-Kegelrädern.

### Aufbau und Fahrwerk

Selbsttragend, Gerippe aus elektrisch  
 verschweißten Vierkant-Stahlrohren,  
 Leichtmetallverkleidung.  
 Starre Vorderachse an Halbeliptikfedern,  
 Banjo-Hinterachse an Halbeliptikfedern.  
 ZF- Roß-Lenkung, Vierrad-Druckluftbremse,  
 mechanische Handbremse

auf die Hinterräder wirkend,  
 Motorbremse, Aufpreis, Scheibenräder,  
 Bereifung 9.00-20 eHD

### Fahrleistung

Höchstgeschwindigkeit  
 95 km/h  
 Kraftstoffkonsum  
 19,0 l/100 km

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe  
 9.850 x 2.480 x 2.800 mm  
 Radstand  
 4.750 mm  
 Wendekreis  
 17,5 m  
 zul. Gesamtgewicht  
 10.400 kg  
 Fahrgastplätze  
 37 Sitzplätze plus 2 Klappsitze

### Preis (1955)

55.800 DM

Und im Omnibusbau macht sich so langsam ein Übergang zu Heckmotoren breit. Die meisten Hersteller im Land, und davon gibt es nicht wenige, bevorzugen allerdings noch den klassischen Omnibusbau auf Fahrgestell-Basis.

Der Hersteller Kässbohrer war zwar nicht der Erfinder des selbsttragenden Bauprinzips, doch der erste Omnibusbauer, der es konsequent umsetzte. Im Frühjahr 1950 entstehen die ersten Pläne, 1951 wird der neue Setra S8, so heißt er, den ersten Kunden vorgestellt. Für den Kunstnamen Setra wie selbst tragend hatten sich Otto Kässbohrer und seine Mitstreiter nach getaner Arbeit entschieden. Sie wussten damals noch nicht, dass dieser Name über Jahrzehnte einen ganz besonderen Klang bekommen sollte. Als Triebfeder für diesen großen Schritt nach vorn gilt bis heute allerdings eine schlechte Nachricht aus Stuttgart. Kässbohrrers Fahrgestelllieferant Nummer eins, die Daimler Benz AG, sah 1950 nicht mehr ein, warum er die Karosseriers noch mit Fahrgestellen und Motoren beliefern sollte. Otto Kässbohrer umschrieb die Situation später diplomatisch mit „Lieferschwierigkeiten“. Bis dahin hatten die Kässbohrer-Werke nur Omnibusaufbauten gefertigt, das sollte sich nun ändern. Schon der erste Integralbus aus Ulm fand einen entschlossenen Käufer, der den S-8-Prototypen 14 Jahre im Einsatz nutzte. Eine ganze Tonne weniger Gewicht schlug sich im Kraftstoffverbrauch nieder. Werner Maier spricht von maximal 20 Liter Diesel auf 100 Kilometer, wenn er mit dem S 10 gut ausgelastet unterwegs ist.

## Gute Ideen und Topverarbeitung

„Der liebe Augustin“ zeigt noch wenig Verschleißspuren, sein Stahlgerippe ist noch weitgehend original, seine Aluminiumhaut kennt keinen Rost. Das spricht natürlich für die sorgfältige Verarbeitung, mit der die Marke bei den Kunden punktet. Gekauft wurde der S 10 von einem Lindauer Unternehmer, ein älterer Herr, der den sehr individuell bestückten S 10 ausschließlich selbst fuhr. Als er in den Ruhestand ging, gab er den Wagen ans Werk zurück, damit er nicht in falsche Hände kommt. 37 Fahrgastsitze hat er, die Außensitze sind leicht nach hinten versetzt montiert, um mehr Schulterfreiheit zu gewinnen. Die Umsetzung dieser



**Oben:** Be- und Entlüftung übers Aufstellfenster, **darunter:** bescheidener Kofferraum im Untergeschoss. **Großes Bild:** Der große Luftfilter steht vor der Maschine.

Idee findet man in aktuellen Setra-Modellen wieder, nach immerhin 60 Jahren. Noch so manches gibt's zu entdecken, beispielsweise die Aschenbecher, die aus vollen Alublöcken gefräst wurden. Dass die Federkraft-unterstützten Rückenlehnen selbst nach mehr als 50 Jahren überhaupt nicht klappern, ist zumindest bemerkenswert. Den Innenraum wärmt eine Unterflurheizung, an eine Klimaanlage hat man beim S 10 Baujahr 55 noch nicht gedacht. Wenn es dem Fahrgast zu warm wurde, hat er eben sein Kurbelschiebefenster geöffnet, auch das Dach besitzt zahlreiche Lüftungsöffnungen. Das Dachfenster im Heck lässt sich aufstellen, doch Vorsicht. Bei langsamer Fahrt dringen dann Abgase nach innen.

### Motorklappen auf

Wenn es dem Motor an langen steilen Stichen zu warm wird, bleibt der Fahrer kurz stehen. Er öffnet die beiden seitlichen Motorklappen und lehnt sie nur an. Denn die Kühlerleistung war nicht so toll, denkt bloß an so manchen VW Käfer,

der im Sommer mit offener Klappe fuhr. Ob die Augen der Fahrer früher besser waren? Der S 10-Fahrer fuhr nachts mit ziemlich funzeligen Lampen, die von einer 12-Volt-Anlage versorgt wurden.

In den folgenden Jahren hatten die Entwickler in Ulm alle Hände voll zu tun. Stärkere Motoren, ein weiterer Ausbau des Produktprogramms, eine Einzelradführung für die Vorderachse und Luftfederung. Die ambitionierte Marke Setra hatte sich rasch etabliert und war stets für Innovationen gut. Heute ist sie als Premiummarke im Daimler-Konzern neben Mercedes-Benz positioniert und versorgt sich im Konzernbaukasten mit modernsten Komponenten.

In der Abenddämmerung lassen wir es dann genug sein. Der rüstige Setra-Oldie verdient eine Pause, die er mit ein paar Schlucken frischen Diesels und etwas Motoröl genießt. Und wir genießen das bessere Scheinwerferlicht des modernen S 416 HDH und satte 456 PS Motorleistung. Wir reisen zurück in die Neuzeit, wo alles perfekt funktioniert.



**Für die Heimfahrt wartet schon der aktuelle Setra-Bolide: mit perfekter Ergonomie und 456 PS holt uns die Jetzt-Zeit wieder ein.**

Schon der Genuss, auf einem Fahrersitz Platz zu nehmen, der einen wirklich umfangt. Lenkrad, Spiegel, alles passt. Und mit einem sanften Druck aufs Gaspedal legt der Superhochdecker Tempo zu und sortiert vollautomatisch seine acht Vorwärtsgänge. Der alte Setra bleibt zurück, mit ihm die Beschaulichkeit des Reisens, hier werden richtig Meter gemacht. Vielleicht noch ein letzter Blick in die Spiegel, die Fahrbahn ist frei – der Oldie ist bereits verschwunden.

**Wolfgang Tschakert**

Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

**Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern**



Franz **Mersch**

Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur  
Bremsendienst  
Franz Mersch GmbH + Co. KG  
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten  
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60  
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten  
www.mersch-fahrzeugbau.de  
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de