Angebot wurde deutlich erweitert

Artikel vom **19. Juni 2024**
Solobusse



Setra »S 515 LE« in der Stadtversion mit Doppelspureinstieg vorne (Bild: Daimler Buses).

Im Jahr 1899 lieferte der Ulmer Wagenbaumeister Karl Kässbohrer seinen ersten Pferdeminibus. 1907 folgte dann das erste motorisierte Fahrzeug für Fahrgastbeförderung: Der Wagen war eigentlich ein Lastwagen, aber er konnte auch schon Passagiere mitnehmen. Den ersten richtigen Bus baute Kässbohrer dann 1911. Für die Linie von Ulm in den damals noch eigenständigen Nachbarort Wiblingen lieferte Kässbohrer einen Wagen mit geschlossenem Aufbau für Fahrgäste auf der Basis eines schweizerischen Saurer-Fahrgestells. 1951 stellte Kässbohrer mit dem Setra »S 8« seinen ersten selbsttragenden Bus vor. Dessen Typenbezeichnung »S 8« führte sich auf die acht Sitzreihen des Wagens zurück. Und mit dem »S 8« erblickte eine neue Omnibus-Marke das Licht der Welt: Setra. Es heißt, Karl Kässbohrers Sohn Otto habe überlegt: »Wie nennen wir denn jetzt unseren neuen Bus?« Und er hatte eine pfiffige

Idee: »Nennen wir ihn doch einfach Setra, von SElbstTRAgend.«

Daimler Buses

1995 suchte Setra Schutz unter dem Dach des Mercedes-Benz-Konzerns, zu dessen Produktportfolio damit zwei Omnibusmarken gehörten: Mercedes-Benz und Setra. Die gemeinsame Dachgesellschaft EvoBus heißt heute Daimler Buses. Das Produktprogramm von Setra unterteilt sich heute in drei Klassen: die Reisebusse der Baureihen »Top Class« (sehr gehobene Ausstattung) und »Comfort Class« sowie die Überland- und Linienbusse der »MultiClass«. Wobei es in der MultiClass zurzeit zwei Baureihen gibt: die Baureihe »S 400 LE business« und die Baureihe »S 500 LE«, wobei »S 400 LE business« die alte Baureihe ist, die aber zurzeit noch angeboten wird.

Baureihe »S 500 LE«

Nachdem Setra sich aus dem Bau von Linienbussen schon weitgehend zurückgezogen hatte, wurde das Angebot wieder deutlich ausgeweitet. Es gibt die neue Baureihe in vier verschiedenen Längen als 10.510 mm langen »S 510 LE«, als 12.210 mm langen »S 515 LE«, als 12.920 mm langen »S 516 LE« und als 14.520 mm langen, dreiachsigen »S 518 LE«. Die drei kürzeren Varianten werden angetrieben vom Mercedes-Motor OM 936, der »S 518 LE« vom OM 470. Sie alle sind auch mit Hybrid-Antrieb lieferbar. Lange hat Setra auch echte Stadtbusse mit einer doppelbreiten Einstiegstür vorne beim Fahrer gebaut. Mit der Baureihe »S 400 LE business« entfiel die Möglichkeit eines Doppelspur-Einstiegs jedoch. Mit der neuen Baureihe kehrt sie nun zurück. Das »LE« in den Typenbezeichnungen verrät es: Die Wagen sind Low-Entry-Busse. Der vordere Wagenteil ist bis einschließlich der Mitteltür niederflurig, dann geht es zum Heck drei Stufen hinauf. Das hat zwei Gründe: Zum einen gibt es Fahrgäste, die die erhöhten Plätze im Bus mögen, vor allem aber ermöglicht der hohe Fußboden im hinteren Teil des Busses, eine normale gerade Antriebsachse statt einer Niederflur-Portalachse einzubauen. Das macht den Wagen technisch einfacher und auch preiswerter. Ungewöhnlich ist, dass Setra die Stufe im Wagen auch in seiner äußeren Erscheinung betont. Während eigentlich alle Mitbewerber die Stufe im Low-Entry-Bus äußerlich optisch kaschieren, macht Setra das genaue Gegenteil: Man unterstreicht die Stufe, indem eine dicke Strebe den vorderen vom hinteren Wagenteil trennt und indem die Fenster im vorderen und hinteren Wagenteil zwar dieselbe Fensteroberkante haben, die Fenster im hinteren Wagenteil aber deutlich kleiner sind. Wie beschreibt Setra das? Vorne Parkett, hinten Loge.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag