

Über ein halbes Jahrhundert ist es nun her, dass die Kässbohrer-Ingenieure für die damalige Zeit ein „kleines Wunder“ in der Geschichte des Reisebusses vollbracht haben. 1955 stellte die Firma Kässbohrer auf dem Automobilsalon in Genf den Clubbus Setra S 6 vor, der dann als das kleinste jemals gebaute Modell der Marke in die Geschichte eingehen sollte. Das Besondere an dem „Baby-Setra“ – wie er von seinen Fans liebevoll genannt wird – war, dass er einer der ersten Omnibusse war, der über eine komplette Einzelradaufhängung verfügte. Für den Antrieb sorgte ein Vier-Zylinder-Henschel-Motor des Typs 517 D 4 K mit einer Leistung von 85 PS (später durch ein 90 PS leistendes Aggregat ersetzt) bei 2500 min<sup>-1</sup>. Als Getriebe wurde das teilsynchronisierte AK 5-33 von ZF eingebaut, bei dem die Gänge zwei bis fünf synchronisiert waren. Bedient wurde das Ganze über eine Lenkradschaltung. Mit seinen kompakten Maßen von 2,25 m Breite und 6,70 m Länge füllte der S 6 die Lücke im unteren Kapazitätssegment und somit den Wunsch vieler Bus-

**Setra**

# Kleine Busse für große Reisen

**Setra präsentierte in der sächsischen Metropole eine besondere Sammlung seiner rollenden, historischen „Schätze“: 60 Jahre nach seiner Weltpremiere ging der S 6 gemeinsam mit seinen „Enkeln“ auf Jubiläumsfahrt.**

unternehmer nach einem kompakten Fahrzeug. Trotz seines stolzen Preises von 34 000 DM wurden von dem S 6 im ersten Jahr der Serienfertigung 1956 immerhin 170 Stück verkauft. Bis zum Ende der Produktion 1964 wurden insgesamt 1 172 Einheiten abgesetzt.

2015, also 60 Jahre später, veranstaltete Daimler Buses zu Ehren der Omnibusserie eine exklusive Jubiläumsfeier in Dresden, bei der insgesamt vier Modelle Probe gefahren werden konnten:

Neben dem S 6 standen außerdem mit einem Setra S 208 H und einem S 210 HD zwei weitere historische Omnibusse dieser Baureihe zur Verfügung.

Da es eine Reise von der Vergangenheit in die Gegenwart war, durfte natürlich das aktuellste Modell aus der Ulmer Produktion nicht fehlen: ein S 511 HD.

**Die größte Herausforderung ist die Lenkradschaltung**

Die Routen führten ins Umland von Dresden, das Tal der Oberelbe, in die Moritzburger Kulturlandschaft und ins Herz der Barockstadt Dresden. Allein beim Anblick der nostalgischen Omnibusse schwelgten so manche anwesende Kollegen in Erinnerung an ihre eigenen Erlebnisse und an unvergessene Touren. Dabei strahlte der chremefarbig-blaue S 6 als Urvater der Kompaktbusreihe von Setra in besonderem Licht.

Das Raumgefühl in dem putzigen Oldtimer ist einmalig, und die Aussicht auf die romantische sächsische Landschaft ließ sich wunderbar genießen – dank der Panoramafenster.

Ein Highlight der besonderen Art war es, am Steuer des Omnibusklassikers zu sitzen und die Technik in ihrer Urform – auch im Vergleich zum S 511 HD – kennenzulernen. Die größte Herausforderung war die Lenkradschaltung – und an mancher Stelle auch die Lenkung. Ein fantastisches Erlebnis,





▲ Große Historie mit kleiner Fahrzeuglänge trifft luxuriösen Clubbus: S 6 und S 511 HD auf der gemeinsamen Tour durch Dresden und das Umland von „Elbflorenz“ Foto: Daimler AG

das seinesgleichen sucht. Eine weitere Nostalgiefahrt erfolgte im S 208 H des Busunternehmers Peter Hanses aus Langenau. „Der Reiseliebling“, so die Firmenaufschrift, aus dem Baujahr 1979 ist ein 7,60 m langer und 2,50 m breiter Clubbus mit 30 Sitzen. Den „kleinen Strolch“ der Siebzigerjahre setzt das Busunternehmen Hanses bei Wanderausflügen, Musicalreisen, Städtetouren oder aber als Zubringerfahrzeug ein. Zwischen 1979 und 1983 wurden von dieser kürzesten Version der Baureihe 200 insgesamt 494 Einheiten gebaut.

Ein anderes Exemplar aus der Schatzkiste von Setra in Dresden war der S 210 HD Jahrgang 1988, ein Bus erst auf dem Weg zum Klassiker. Das türkische Busunternehmen Varan hatte ihn zur Abrundung seiner Flotte geordert – ausgestattet mit Clubecke. Genutzt hat ihn aber die Unternehmerfrau als Großraumlimousine. Ab und zu machte sie mit ihren Freundinnen einen Ausflug beispielsweise nach Wien. Der Tacho des Clubbusses zeigte nur 54 000 km an. Der 9,34 m lange Bus war nach der Einstellung des S 208 H

◀ Pure Nostalgie: Auch heute macht der S 6 immer noch eine gute Figur Foto: Daimler AG

im Jahr 1983 der erste Hochdecker unter den Kompaktbussen sowie das erste Modell, das mit einem konventionellen Heckantrieb ausgerüstet war.

Der Markt für Clubbusse ist heute eher klein. Nach Angaben von Daimler Buses werden beispielsweise in Deutschland etwa 40 bis 50 Busse jährlich verkauft. Der S 511 HD soll dabei rund 80 % des Marktes abdecken. Seit seiner Einführung in 2014 seien insgesamt 100 Einheiten von dem S 511 HD europaweit verkauft worden. Das Vorgängermodell S 411 HD brachte es innerhalb von 11 Jahren auf 850 Stück. Die komfortablen und hochwertigen Kompaktbusse sind beliebig einsetzbar – vorzüglich im Premiumsegment als luxuriöse VIP-Shuttle, für exklusive Vereinsreisen oder aber als Konferenzbus. Seit der Premiere des S 6 hat Setra bis heute insgesamt neun Baureihen in diesem Segment geschaffen.

Der wendige S 511 HD ist die kürzeste Variante der Setra ComfortClass 500. Nach den unvergesslichen Erfahrungen am Steuer der historischen Busse fühlte sich eine Fahrt mit diesem Luxusbus rund um das Jagd- und Barockschloss Moritzburg, über kurvenreiche Straßen im Umland Dresdens oder

durch die verwinkelten Altstadtgassen der sächsischen Metropole an wie „Kinderspiel“. Ein Segen für jeden Busfahrer, der in engen Gassen oder auf kurvenreichen Landstraßen unterwegs ist. Denn in ihm stecken die modernsten Technologien aus dem Hause Daimler:

Dank seines Radstands von 5 m beläuft sich der Wendekreis des Zweiachsers auf 17,5 m. Der Böschungswinkel vorne beträgt 9,0°, hinten 7,2°. Die Heck- und Frontsegmente des S 511 HD wurden gegenüber dem S 515 HD jeweils um 120 mm bzw. 625 mm verkürzt.

Auch die Sicherheit kommt nicht zu kurz: Zur Serienausstattung gehören der Front Collision Guard (FCG), der Notbremsassistent (AEBS) und der Spurassistent (SPA).

**Der Wendekreis des S 511 HD beträgt nur 17,5 m**

auf Wunsch das automatisierte Achtgangschaltgetriebe GO 250-8 PowerShift.

Mit seiner Länge von nur 10,47 m eignet sich der kompakte Hochdecker für hochwertige Clubtours wie auch als VIP-Shuttle und insbesondere für Kleingruppenreisen. Durch seine kompakten Maße lässt sich der S 511 HD mit einer gemütlichen Clubecke im

Heck oder mit unterschiedlichen Küchenmodulen ausrüsten. Erhältlich ist der Clubbus wahlweise mit Mitteltür oder mit Hecktür. Mit Mitteltür erreicht er eine Sitzplatzkapazität bei Drei-Sterne-Sitzabstand von bis zu 43 Plätzen. Diese Ausführung ermöglicht Sondervarianten wie exklusive Clubecken für VIP-Reisen.

Bei der Ausführung mit Hecktür erreicht die Sitzplatz-



Foto: Bulut

▲ Auch mit dabei auf der Jubiläumsfahrt: der S 208 H des Busunternehmers Peter Hanses, ein echter „Reiseliebling“ auf Rädern

Auf Wunsch ist der Active Brake Assist 3 (ABA 3) mit Abstandsregeltempomat (ART) erhältlich, der den S 511 HD falls nötig selbstständig bis zum Stillstand abbremst.

Angetrieben werden die S 511 HD von Reihensechszylindermotoren des Typs OM 470 der „Blue Efficiency Power“-Motorengeneration in Euro 6 mit einer Leistung von 290 kW / 394 PS. Die Kraftübertragung übernimmt serienmäßig das Sechsgangschaltgetriebe GO 210 oder

kapazität maximal 41 Plätze. Ist das Fahrzeug mit einem Heckeinstieg ausgestattet, sind in der Drei-Sterne-Variante 38 Sitzplätze vorhanden. Vorteil der Variante mit Heckeinstieg ist ihr großes Gepäckraumvolumen von 7,5 m<sup>3</sup>. Mit Mitteleinstieg stehen dem Busbetreiber mit Toilette 5,3 m<sup>3</sup>, ohne WC-Modul 6,5 m<sup>3</sup> für das Reisegepäck zur Verfügung. Beide Ausführungen sind auch mit ebenem Boden und VIP-Bestuhlung 2+1 erhältlich.

Askin Bulut ■