



## Kässbohrer S 150 P

# Seltenes Schätzchen on tour

**Moderne Reisebusse mit hoch entwickelter Technik zu bewegen, macht zweifelsohne Spaß. Dass man den aber auch dann haben kann, wenn man wesentlich härter an Steuer und Pedalen arbeiten muss, erlebte unser Autor bei einer ganz besonderen Testfahrt. Nostalgischer Testkandidat dabei war ein schmucker Kässbohrer S 150 P aus dem Jahr 1967, von dem nur zwei Exemplare gebaut wurden.**

Gegenüber dem Hauptwerk in Neu-Ulm unterhält Setra eine Oldtimerhalle samt Werkstatt. Inmitten seltener Schätze wirkt dort Ottmar Stein. Der erfahrene Kfz-Schlosser hat sein Handwerk bei Daimler gelernt, wechselte 1977 zu Kässbohrer und ist seit elf Jahren für Instandsetzung, Wartung und Pflege der Fahrzeuge zuständig, die Busgeschichte geschrieben haben. Wie z. B. der Kässbohrer S 150 P, der frisch gewartet

und abfahrbereit vor der Halle steht. Gemeinsam mit Testbus-Betreuer Friedhelm Gierse nehmen wir den Stufenhochdecker unter die Lupe. Auffallend sind die goldeloxierten Karosseriefächen, die sich zwischen Klappen und Fensterbrüstung rings um den Fahrzeugkörper ziehen. Ausgenommen ist ab der B-Säule nach vorn der Bugbereich. Eine markante Trennlinie in dunkelgrün geht vor dem letzten Seitenfenster fast steil nach oben,

was auch eine Flugzeugsilhouette mit Leitwerk darstellen könnte.

Die vielen Klappen zeugen von den Vorteilen des Hochdeckers, mit genug Raum für Technik und Gepäck, dass in den 60er Jahren vielleicht noch nicht so üppig war wie heute. Das Heck mit drei Klappen – an der Seite sind es eher halbrunde Türen – beeindruckt durch seine Zugänglichkeit.

Hier schlägt auch das Herz des Busses mit dem 12 l großen Reihensechszylinder von Henschel, immerhin 215 PS stark. Den Klimakompressor samt Antrieb suchen wir an dieser Stelle allerdings vergebens und werden erst linksseitig vor der Vorderachse fündig: Ein separater Dieselmotor von Faryman treibt das Kühl-

system an. Der Hersteller aus Lampertheim baut auch heute noch Motoren für Industrie und maritime Zwecke, während Henschel leider längst Legende ist. Von diesem Stufenhochdecker – auch Eineinhalbdecker genannt – wurden nur zwei Exemplare gebaut: eines für Zumstein-Reisen in der Schweiz, das 1984 von Kässbohrer zurückgekauft wurde. Das zweite für das Unternehmen Austrobus in Österreich, das heute samt Oldtimer zur Dr. Richard-Gruppe in Wien gehört. Die beiden Fahrzeuge stellten für Setra eine Evolutionsstufe



▲ Fahrerarbeitsplatz der 60er Jahre: unser Autor Jürgen Görgler am großen Lenkrad des S 150 P und ohne Sicherheitsgurt

### Kässbohrer S 150 P Technische Daten

Länge/Breite/Höhe: 12 000/2 500/3 750 mm

Motor: Henschel Reihensechszylinder 1315-21K, 12 l, 158/215 kW/PS

Getriebe: ZF S 6-80, 12 Schaltstufen durch Vorschaltgruppe

Zul. Gesamtgewicht: 16 t

Kapazität: 45+1+1 Sitze

◀ **Schmuckstück in der Sonne: Der Kässbohrer S 150 P mit seiner schnittigen Karosserie und Hochdeck hinten macht auch mit 44 Jahren noch eine gute Figur**

auf dem Weg zum Superhochdecker dar. Praktischer Vorteil: Erstmals konnte damit eine Bordtoilette größtenteils unterflurig integriert werden. Ebenso war Platz für einen Ruheraum und mehr Gepäck. Nicht nur die damaligen Fahrer begrüßten diesen Fortschritt, gehörte doch damit das umständliche Beladen des Dachträgers endgültig der Vergangenheit an.

Die Busreisenden profitierten von der besseren Aussicht, zumindest wenn sie hinten im Hochdeck saßen. Damit erklärt sich auch der Zusatz „P“ im Namen, der für Panorama steht. Doch auch sonst war dieser Bus komfortabel ausgerüstet, mit aufwändiger Klimatisierung, Polsterbestuhlung sowie vier vis-à-vis Plätzen mit Tisch und großem Kühlschrank Marke Eigenbau im Einstieg 2. 140 Fahrkilometer bis zum Ammersee liegen vor uns. Schnell im wunderschön altmodischen Cockpit Platz genommen, die ZF-Schaltung mit Vorschaltgruppe erläutern lassen – per Knopfdruck werden aus sechs Gängen zwölf Schaltstufen – und den Isrisitz FA 416 per Drehkurbel in Position gebracht, und dann geht es los. Die Sicht ist übrigens ausgezeichnet, recht passabel auch

über das alte Spiegelsystem, das man ja nun gar nicht mehr gewohnt ist. Der Stoßdämpfer des Sitzes zeigt bei Schlaglöchern sein Alter, und die Polsterung ist erwartungsgemäß schwammig.

Übersichtliche Armaturen ohne elektronischen Schnickschnack, dafür hübsch anzusehen, die stehende Pedalerie und eine dreigeteilte

Isoliermatte als Abdeckung von Kabeln und Gestänge in der Front: Die 60er Jahre lassen grüßen und zeigen, dass der Bus noch kein Pkw-ähnliches Cockpit mit Sportlenker benötigte.

Sanft ist die Beschleunigung, doch einmal auf Touren, legt der Henschelmotor richtig los. Allerdings ist es selbst bei leichten Steigungen angebracht, den passenden Zwischengang einzulegen. Friedhelm Gierse, auch mit diesem Bus erfahren, muss uns einige Male zum Umschalten animieren, doch dann läuft alles wie am Schnürchen. Gute Laune ist ohnehin vorhanden, Spaß am Fahren kommt hinzu.

Die schwammige Lenkung verlangt besondere Aufmerksamkeit, doch die Korrekturen erfolgten bald intuitiv. Zur Pedalerie: Kuppeln und Gas geben erfordert richtig Kraft, die Bremsen wirken erst

**Einmal auf Touren legt der Henschelmotor richtig los**

sehen, die stehende Pedalerie und eine dreigeteilte

Fotos: Cöggler



▲ Das „P“ in der Typenbezeichnung steht für den Panoramablick, der sich den Passagieren vom Hochdeck aus bot

**Setra-Historie Die Baureihe 100**

Warum man bei Kässbohrer – heute Setra – für den 150 P nur die halbohohe Lösung wählte, wird damit erklärt, dass die Konstrukteure hinsichtlich Statik und Achslasten sehr vorsichtig waren. Der 150 P leitete nämlich den Wechsel in eine neue Busgeneration ein. Die 1967 zur IAA präsentierte Baureihe 100 demonstrierte mit ihrer kantigen Karoseriesprache die Abkehr von den runden Formen der vorherigen Baureihe 10, die noch mit dem ersten Setra 1951 initiiert worden war.

Für die neuen Modelle wurden das Baukastenprinzip optimiert, zunächst mit den fünf Varianten S 100, S 110, S 120, S 130 und S 150. Für die Typenbezeichnung wurde einfach eine Null an die Zahl der Sitzreihen gehängt, demnach lässt „S 150“ auf einen 12-m-Bus schließen. Bald bot Kässbohrer unterschiedliche Ausführungen an. Während der Buchstabe H fortan den Reisehochdecker bezeichnet, sind S 120, S 130 und S 150 auch in den jeweils rund 10 cm niedrigeren Versionen E und P erhältlich. Bei der Ausführung E, vielfach von der Deutschen Bahn geordert, war der Fußboden durchgehend eben, bei den P-Modellen standen die Sitze auf Podesten.

Neue technische Erkenntnisse wurden sukzessive umgesetzt. Für Komfort und gute Straßenlage sorgte die Einzelradaufhängung vorn und die kombinierte Blatt- und Gummifederung. Wahlweise waren die Varianten S 130 und S 150 auch mit Luftfederung erhältlich, die ab 1969 zur Serienausstattung gehörte. Das hydropneumatische Zweikreis-Bremssystem verbesserte Sicherheit und Fahrkomfort ebenso wie die Kugelmutter-Hydrolenkung von ZF.

Ab 1973 gehörten Scheibenbremsen an der Vorderachse zur Serienausstattung, an der Hinterachse waren sie Option. Dass vom Typ 150 P nur zwei Einheiten gebaut wurden, lag vermutlich daran, dass diese auch schon von anderen Herstellern verwendete Idee nur eine Übergangslösung darstellte. Die in Prospekten gezeigte Gelenkbusversion wurde jedenfalls erst gar nicht gebaut.

verhalten, dann auf einmal richtig bissig. Hilfreich ist die gut funktionierende Motorbremse, einen Retarder gab es 1967 noch nicht für den Bus. Neugierig schauende Pkw-Fahrer oder auch Kollegen grüßen wir mit unserer Hupe, die leider keine Fanfare ist. Wir sind „just for fun“ unterwegs, eine Verbrauchsmessung ersparen wir dem Oldie. Das Infoblatt des 150 P gibt einen Schnitt von 25 l Diesel auf 100 km an.

Kurz vor München trennten sich unsere Wege und Friedhelm Gierse machte sich mit dem Setra wieder auf in Richtung Heimat. Schon gedanklich beim nächsten Termin, blieb etwas Wehmut haften.

Mehr Bilder von unserem Oldtimer-Test finden Sie im Internet unter [www.busmagazin.de/bildergalerien.html](http://www.busmagazin.de/bildergalerien.html)

Mit dem Oldtimer fühlte ich mich trotz der wenigen Stunden unserer Bekanntschaft eng verbunden. Vielleicht weil er ein ausgefallener Typ mit Ecken und Kanten ist – aber ungemein sympathisch. Jürgen Görgler ■

