



SETRA

The Sign of Excellence.

Zeitreise. A journey through time.

Auf den Spuren der Omnibus-Pioniere.

Retracing the footsteps of the coach pioneers.

Inhaltsverzeichnis.

Auch eine lange Reise beginnt mit dem ersten Schritt.	4
Die Kässbohrer Halle. Busgeschichte zum Anfassen.	6
Von der Kutsche zum Linienbus.	8
Nicht nur großartig, sondern grenzenlos.	16
Eine Idee verändert die Welt.	20
Neues aus der Ideenfabrik.	26
Setra Busse erobern die Großstädte.	44
Eine Fülle an Innovationen im Gepäck.	48
Höher. Schneller. Weicher.	54
Wohlfühlambiente auf zwei Etagen.	60
Aller guten Dinge sind 300.	64
Der Weg wird zum Ziel.	68
Nachhaltigkeit, die Spaß macht.	70
Beste Aussichten.	72

Table of contents.

Every long journey begins with a first step.	4
The Kässbohrer Hall. Coach history live.	6
From a carriage to a public service coach.	8
More than amazing. Without boundaries.	16
An idea changes the world.	20
All new from the idea factory.	26
Setra coaches conquer the city.	44
A wealth of innovations.	48
Higher. Faster. Smoother.	54
An atmosphere of wellbeing on two decks.	60
All good things come in 300s.	64
The journey itself becomes the destination.	68
Sustainability can be fun too.	70
The very best perspectives.	72

Auch eine lange Reise beginnt mit dem ersten Schritt.

Every long journey begins with a first step.

Die Setra Geschichte beginnt mit viel Pioniergeist.

Eine mutige Konstruktion von Otto Kässbohrer legt in den 1950er-Jahren das Fundament für die Zukunft der Marke: die selbsttragende Omnibuskarosserie. Auch wenn in Ulm schon zuvor viel Pionierarbeit in Sachen Omnibus geleistet wurde: Sie bleibt der wichtigste Meilenstein in der Erfolgsgeschichte von Setra. Dennoch ist es von diesem Zeitpunkt bis zu den heutigen, hochmodernen Setra Fahrzeugen noch ein weiter Weg. Wir laden Sie ein, Platz zu nehmen und uns bei einer Zeitreise auf diesem Weg zu begleiten. Viel Freude dabei.

The Setra story began with real trailblazing spirit.

A bold design by Otto Kässbohrer in the 1950s laid the foundation for the future of the brand: the self-supporting coach body. Although a lot of pioneering work on coaches had already been achieved in Ulm, this remains the most important milestone in the Setra success story. Nonetheless, it was a long journey from the 1950s to today's state-of-the-art Setra coaches. We invite you to join us on a fascinating journey through time. So sit back and enjoy!



Die Kässbohrer Halle: Busgeschichte zum Anfassen.

The Kässbohrer Hall. Coach history live.

Vom ersten Wagen zum modernen Reisebus.

Die Kässbohrer Halle im Setra Werk Neu-Ulm ist kein Museum im klassischen Sinne, sondern eine lebendige Reise durch unsere Unternehmensgeschichte. Über viele Jahre hinweg ist sie das Zuhause zahlreicher Fahrzeuge geworden, die wir mit viel Liebe zum Detail restauriert haben. Der Unterschied zu anderen Museen? Alle Busse in der Kässbohrer Halle sind fahrtüchtig. Unsere Leidenschaft für den Omnibusbau können Sie übrigens nicht nur bei den regelmäßigen Ausfahrten spüren, sondern auch sehen: in der täglichen Wartung und der sorgfältigen Pflege der historischen Fahrzeuge. In jedem von ihnen steckt ein Stück Tradition, die man hautnah erleben kann. Wir laden Sie herzlich ein, die Kässbohrer Halle einmal zu besuchen. Sprechen Sie uns an.

From the first carriage to today's coach.

The Kässbohrer Hall at the Setra plant in Neu-Ulm is not a museum in the classical sense, but rather a vivid journey through our company's history. Over many years it has become the home of numerous vehicles which we have restored with great attention to detail. The difference to other museums? All the vehicles in the Kässbohrer Hall are roadworthy. By the way, you can not only feel our passion for coach design during the regular excursions, you can also see it in the daily maintenance and meticulous care of our historic vehicles. Each one of them embodies a heritage moment that can be experienced up close. We warmly invite you to come visit the Kässbohrer Hall for yourself. Feel free to contact us.

A close-up photograph of a vintage brass lamp mounted on a carriage interior. The lamp has a large, clear glass lens and a brass housing. The carriage interior is made of dark wood and light-colored leather. The lamp is positioned in the center of the frame, with the carriage structure visible in the background.

Von der Kutsche zum Linienbus.

From a carriage to a public service coach.

Karl Kässbohrer – Pionier der ersten Stunde.

Nach seiner Lehre in Ulm geht Karl Kässbohrer (1864 bis 1922) nach Wien, um den Bau edler Kutschen zu erlernen. Bereits 1893 eröffnet der junge Unternehmer in der Ulmer Altstadt sein eigenes »Wagner-Geschäft«. Anfangs lebt der Betrieb hauptsächlich von Reparaturarbeiten, bis er 1904 mit seinem ersten Luxuswagen der »Wiener Schule« den Durchbruch schafft. Eine wahre Revolution gelingt ihm jedoch mit dem »Wiblinger Auto«: Mit einer damals bahnbrechenden Kapazität von 18 Sitz- und 10 Stehplätzen wird erstmals ein Pendelverkehr zwischen Ulm und Wiblingen möglich – und Karl Kässbohrer zum Pionier des Linienbusverkehrs.

Karl Kässbohrer – innovation at the cutting edge.

After his apprenticeship in Ulm, Karl Kässbohrer (1864-1922) travelled to Vienna to learn how to build fine carriages. As early as in 1893, the young entrepreneur opened his own carriage-building business in Ulm's old town. Initially, the company lived mainly from repair work until it created a breakthrough development in 1904 with its first luxury carriage from the "Viennese School". However, it succeeded at initiating a real revolution with the "Wiblinger Auto". With its groundbreaking capacity of 18 seats and 10 standing places, commuting between Ulm and Wiblingen was possible for the first time – and Karl Kässbohrer became a pioneer in public service buses.



Saurer Kässbohrer Aufbau: Das »Wiblinger Auto«.

A Saurer Kässbohrer innovation: the “Wiblinger Auto”.

Historie.

Da die Vororte von Ulm im Jahr 1911 keine Busanbindung hatten, war es um deren Erreichbarkeit schlecht bestellt. In einem dieser Orte, nämlich in Wiblingen, beschloss man nach vielen Debatten, zur Verbindung nach Ulm eine Omnibuslinie zu schaffen. Die Ulmer Stadtwerke hatten allerdings nicht die entsprechenden Mittel, und so gründete man eine private Genossenschaft. Zu dieser schlossen sich der Gasthof Adler – der auch Endhaltestelle wurde –, Wiblinger Bürger und Geschäftsleute sowie Karl Kässbohrer, der den Bus beisteuerte, zusammen. So erhielt der Bus auch seinen Namen: »Wiblinger Auto«. Dem stellte man schon nach kurzer Zeit ein weiteres Fahrzeug zur Seite. Leider wurden beide Automobile im Krieg zerstört. Das hier gezeigte Fahrzeug basiert auf einem originalen Saurer-Fahrgestell und einem originalgetreuen Nachbau des Kabinenaufbaus.

History.

Since the outskirts of Ulm in 1911 did not have any bus connections, they were not very accessible. At one of these locations, namely in Wiblingen, it was decided after much debate to create a bus line to Ulm. The Ulm public utility company, however, did not have the necessary resources, so they founded a private cooperative. This was joined by the Gasthof Adler guesthouse – which was also the last stop – along with Wiblinger citizens, business people and Karl Kässbohrer, who contributed the bus. This is how the bus was given its name: the Wiblinger Auto. After a short time, another vehicle was put into service as well. Unfortunately, both coaches were destroyed in the war. The vehicle shown here is based on an original Saurer chassis and a faithful replica of the cab body.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1911
Sitzplätze Seats	18
Motor Engine	Reihen-4-Zylinder Saurer-Motor AM II 30 4-cylinder in-line Saurer Engine AM II 30
Hubraum Displacement	5.330 cm ³
Leistung Nominal capacity	22 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	45 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 4-Gang-Getriebe 4-speed manual gearbox
Höhe Height	2.900 mm
Länge Length	6.000 mm
Breite Width	2.050 mm

Kässbohrer Kutschen und Schlitten. Kässbohrer coaches and snow carriages.



In seiner Zeit als Geschäftsführer sorgte Heinrich Kässbohrer dafür, dass auch die Kutschen und Schlitten von Kässbohrer in die historische Sammlung aufgenommen wurden. Dazu gehörten u.a. der Viktoriawagen (ganz links) und der Bernerwagen (2. v. l.), an deren Fertigung Omnibus-Pionier Otto Kässbohrer während seiner Lehrjahre zwischen 1919 und 1922 mitwirkte und die 1991 bzw. 1962 zurückgekauft wurden. Der schwarz lackierte Schlitten von 1924 (4. v. l.) ist höchstwahrscheinlich das älteste im Werk Ulm gebaute »Überschneefahrzeug«. Der Holzschlitten (ganz rechts) diente Waldarbeitern im Allgäu seinerzeit als „Schwerlasttransporter“.

In his time as the head of the company, Heinrich Kässbohrer made sure that Kässbohrer's coaches and snow carriages were included in the historic collection. These included, among others, the Viktoriawagen (far left) and the Bernerwagen (2nd from the left). During his apprenticeship between 1919 and 1922, coach pioneer Otto Kässbohrer had participated in their production and they were bought back in 1991 and 1962 respectively. The black lacquered snow carriage from 1924 (4th from left) is most likely the oldest "Überschneefahrzeug" (or snow-mobile) built in Ulm. The wooden snow-mobile (far right) was used by forest workers in the Allgäu region at the time as a "heavy-goods transporter".

Gelenkbusse. Articulated buses.

Historie.

Als dieses Fahrzeug auf den Markt kam, verfügte Kässbohrer bereits über eine langjährige Erfahrung im Bau von Gelenkbussen. Allerdings basierten diese bis dahin auf Fremdfahrgestellen. Mit dem Bau der »Super Golden Eagle« entstanden auch die ersten Gelenkbusse mit selbsttragender Karosserie. Damit war klar, dass sich Otto Kässbohrrers Prinzip auch auf diese Art von Bussen übertragen ließ. Setra Gelenkbusse wurden ab 1952 gebaut. Der erste selbsttragende Gelenkbus war der Setra SG 165 aus dem Jahr 1959 – allerdings entstanden von ihm lediglich drei Testfahrzeuge. Mit seinem vorteilhaften Eigengewicht von 11 Tonnen wurde er wegweisend für die Bauform des Gelenkbusse als neuer, besonders wirtschaftlicher Fahrzeugtyp. Die Serienversion SG 175 kam 1961 auf den Markt.



History.

When this vehicle was introduced to the market, Kässbohrer already had many years of experience in the construction of articulated buses. However, until then, they were based on externally produced chassis. With the construction of the "Super Golden Eagle", the first articulated buses with self-supporting bodies were created. It became clear that Otto Kässbohrer's principle could also be transferred to this type of vehicle. Setra's articulated buses were built as of 1952. The first self-supporting articulated bus was the 1959 Setra SG 165 – but only three test vehicles were produced. With its advantageous weight of 11 tons, it became groundbreaking for the design of the articulated bus as a new and exceptionally cost-effective type of vehicle. The SG 175 production version was introduced to the market in 1961.

Nicht nur großartig,
sondern grenzenlos.

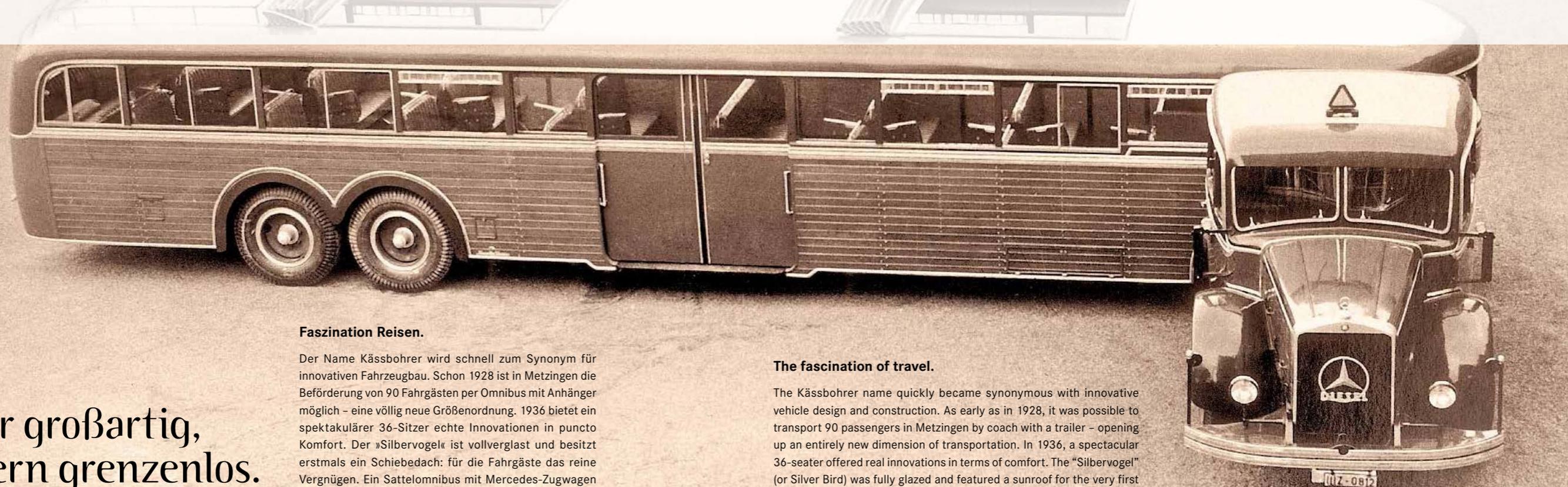
More than amazing. Without boundaries.

Faszination Reisen.

Der Name Kässbohrer wird schnell zum Synonym für innovativen Fahrzeugbau. Schon 1928 ist in Metzingen die Beförderung von 90 Fahrgästen per Omnibus mit Anhänger möglich – eine völlig neue Größenordnung. 1936 bietet ein spektakulärer 36-Sitzer echte Innovationen in puncto Komfort. Der »Silbervogel« ist vollverglast und besitzt erstmals ein Schiebedach: für die Fahrgäste das reine Vergnügen. Ein Sattelomnibus mit Mercedes-Zugwagen erstaunt mit seiner hohen Fahrgastkapazität. Das größte Modell der Vorkriegszeit ist 18,50 Meter lang und kann bis zu 170 Fahrgäste aufnehmen. Aber die wichtigste Innovation – und damit die Geburtsstunde von Setra – steht noch bevor.

The fascination of travel.

The Kässbohrer name quickly became synonymous with innovative vehicle design and construction. As early as in 1928, it was possible to transport 90 passengers in Metzingen by coach with a trailer – opening up an entirely new dimension of transportation. In 1936, a spectacular 36-seater offered real innovations in terms of comfort. The “Silver Bird” (or Silver Bird) was fully glazed and featured a sunroof for the very first time. An absolute delight for the passengers. A saddle bus with a Mercedes towing vehicle stood out with its high passenger capacity. The largest model of the prewar period was 18.50 metres long and could accommodate up to 170 passengers. But the most important innovation – and with it, the birth of Setra – was yet to come.





Mercedes-Benz O 3500.

Historie.

1982 fand man auf einer Wiese bei Lonsee zufällig ein O 3500-Wrack mit Jägermeister-Beschriftung. Das Fahrzeug hatte früher an der Garnisonskirche in Ulm gestanden. Obwohl das Wrack damals zu teuer war, kam es 1987 über Umwege doch noch zurück zu Kässbohrer. In der Zwischenzeit wurde ein weiterer O 3500 von der Interessengemeinschaft Museum für Industriekultur und Verkehr aus Nürnberg an Kässbohrer gespendet. Auf Basis dieser beiden Fahrzeuge ließ sich die Restaurierung durchführen, und dank eines dritten Fundes auf einem Schrottplatz in Buchloe konnten auch alle kleinen Details komplettiert werden, etwa das 4-Speichen-Lenkrad, mehrere Schildchen und auch fehlende Griffe. – Der Kässbohrer-Aufbau unterschied sich vom Mercedes-Benz Standardaufbau des O 3500 dadurch, dass er eine Sitzreihe mehr aufwies. Dies war für viele Kunden ein wichtiger Vorteil.

History.

In 1982, on a meadow near Lonsee, Germany, a severely damaged O 3500 with Jägermeister livery was discovered by chance. The vehicle used to be seen at the garrison church in Ulm. Although the wreck was too expensive at the time, it found its way back to Kässbohrer via several detours in 1987. In the meantime, another O 3500 was donated to Kässbohrer by the Nuremberg "Interessengemeinschaft Museum für Industriekultur und Verkehr" (or the Museum for Industrial Culture and Transportation). Restoration was carried out on the basis of these two vehicles, and thanks to a third find at a junkyard in Buchloe, all the minute details could be completed, such as the 4-spoke steering wheel, small labels and missing grips. The Kässbohrer design differed from the Mercedes-Benz O 3500 standard body in that it had an additional row of seats. This was an important benefit for several customers.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1951
Fahrgestell-Nr. Chassis number	00439/51
Sitzplätze Seats	29
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Mercedes-Benz OM 321 6-cylinder in-line Mercedes-Benz OM 321
Hubraum Displacement	5.100 cm ³
Leistung Nominal capacity	82 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	85 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe Mercedes-Benz 5-speed manual gearbox Mercedes-Benz
Höhe Height	2.860 mm
Länge Length	8.630 mm
Breite Width	2.420 mm

Eine Idee verändert die Welt.

An idea changes the world.

Die Revolution des Omnibusbaus.

1951. Bis zu diesem Zeitpunkt bestehen Omnibusse aus einem Lkw-Fahrgestell mit einem Aufbau für Fahrgäste. Doch wegen des hohen Bedarfs in der Zeit des Wiederaufbaus sind in der jungen Bundesrepublik Fahrgestelle knapp: eine Herausforderung für den Omnibusbau. Otto Kässbohrer und sein Chefkonstrukteur Georg Wahl arbeiten rund um die Uhr und entwickeln – inspiriert vom Pkw – die einzig wahre Lösung: die selbsttragende Omnibuskarosserie. Das erste Modell mit dieser Bauweise, der Setra S 8, wird noch 1951 auf der IAA vorgestellt und zum absoluten Verkaufsschlager. Die großartigen Fahreigenschaften, der völlig neue Komfort und die hohe Sicherheit der Konstruktion revolutionieren den Omnibusbau – schon 10 Jahre später wird sie Standard sein. Die Marke Setra ist geboren.

The revolution in coach and bus design.

1951. Until then, coaches consisted of a truck chassis with a body for passengers. But since bodies were scarce due to high demand during the period of reconstruction in the early Federal Republic, coach construction faced a significant challenge. Otto Kässbohrer and his chief designer Georg Wahl worked around the clock and developed – inspired by the automobile – the only possible solution: the self-supporting coach body. The first model with this construction, the Setra S 8, was presented at the IAA in 1951 and became an absolute bestseller. Great handling, an entirely new level of comfort and exceptional safety revolutionised coach design – and was destined to become the standard within ten years. The Setra brand was born.

Setra S 8.

Historie.

Der Setra S 8 mit der Fahrgestell-Nummer 50001 war der erste von Kässbohrer gefertigte Bus mit selbsttragender Karosserie. Diese war für ihn namensgebend, da sich Setra vom Wort »selbsttragend« ableitet. Das vollständige Omnibusgerippe konnte seinerzeit von sechs Männern ohne große Anstrengungen getragen werden. Mit dieser Konstruktionsweise wurden die Weichen für den heute üblichen Omnibusbau gestellt. Das erste Fahrzeug wurde nach Rosenheim zur Firma Kroiss verkauft, von der er 1972 wieder zurückgekauft wurde. Der Bus war immer noch in einem überdurchschnittlich guten Zustand – und das selbst nach 14 Jahren im Dienst.

History.

The Setra S 8 with chassis number 50001 was the first self-supporting coach manufactured by Kässbohrer. The Setra name was derived from the German word for self-supporting ("selbsttragend"). The complete vehicle frame could be carried by six men without much effort. With this construction method, the course was set for today's coach construction. The first vehicle was sold to the Kroiss company in Rosenheim, from which it was bought back in 1972. The coach was still in above-average condition – even after 14 years in service.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1951
Fahrgestell-Nr. Chassis number	50001
Sitzplätze Seats	29+2
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 512 DJ 6-cylinder in-line Henschel 512 DJ
Hubraum Displacement	5.430 cm ³
Leistung Nominal capacity	74 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	86 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF AK 5-33 5-speed manual gearbox ZF AK 5-33
Höhe Height	3.050 mm
Länge Length	9.300 mm
Breite Width	2.400 mm





Setra S 8.

Historie.

Dieser Setra S 8 wurde ursprünglich an die Firma Cebu in Hannover geliefert. Anfang der 1980er-Jahre wurde er dann von dem Setra Kunden Eise in der Gegend um Frankfurt eingesetzt. Letztendlich gelangte er wieder zu Setra und wurde zunächst in der Karosseriereparatur restauriert und teilweise auch neu beblecht. Der bereits vorhandene blaue S 8 konnte so geschont werden. Von da an wurde nur noch der rote S 8 bei herausragenden Ereignissen und Hochzeiten verliehen. Die erste Baureihe, zu welcher der S 8 gehörte, wurde bis 1958 insgesamt 468 mal gebaut. Sein Stückpreis betrug etwa 37.000 DM.

History.

This Setra S 8 was originally delivered to the Cebu company in Hanover. In the early 1980s, it was then deployed by Eise, a Setra customer, in the area around Frankfurt. Finally, it was returned to Setra and was initially restored in the body repair shop and partially resheeted. The already available blue S 8 could therefore be spared. From then on, only the red S 8 was hired out for exceptional events and weddings. The first series, to which the S 8 belonged, was built a total of 468 times through to 1958. Its unit price was around 37,000 German marks.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1954
Fahrgestell-Nr. Chassis number	50544
Sitzplätze Seats	29+1
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 512 DJ 6-cylinder in-line Henschel 512 DJ
Hubraum Displacement	5.430 cm ³
Leistung Nominal capacity	74 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	86 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF AK 5-33 5-speed manual gearbox ZF AK 5-33
Höhe Height	2.700 mm
Länge Length	9.300 mm
Breite Width	2.400 mm



Neues aus der Ideenfabrik.

All new from the idea factory.

1955 – das Jahr der Rekorde.

Komfort trifft Reiselust. 1955 begeistert Setra die Menschen mit dem »Clubbus« Setra S 6. Die komfortable Ausstattung und das Design überzeugen Reisefans auf der ganzen Welt. Auf der technischen Seite gibt sich der S 6 – mit Einzelaufhängung und Lenkradschaltung – ebenfalls innovativ. Im selben Jahr gelingt Setra ein (ge)wichtiger Geniestreich: Der neue ST 110 ist der erste Omnibus der Welt, der mehr tragen kann, als er wiegt. Dieser Weltrekord gilt bis heute. Ebenfalls 1955 werden 200 Setra Super-Hochdecker der Modelle »Golden Eagle« und »Silver Eagle« an die Continental Trailways in den USA geliefert. Damit erzielt Setra den ersten großen Exporterfolg in der Unternehmensgeschichte und öffnet die Tür zu neuen Märkten.

1955 – the year of records.

Where comfort meets a passion for travel. In 1955, Setra delighted audiences with the Setra S 6 Club Coach. The comfortable equipment and vehicle design impressed travel fans all over the world. On the technical side, the S 6 – with independent suspension and steering wheel gearshift – also represented a significant innovation. In the same year, Setra achieved a major stroke of genius: the new ST 110 was the world's first coach that could actually carry more than it weighs. This world record is still valid today. Also in 1955, 200 Setra Super high-decker Golden Eagle and Silver Eagle models were delivered to Continental Trailways in the USA. This was Setra's first major export success in the company's history, opening the door to new markets.

Setra S 10.

Historie.

Dieser Setra S 10, genannt »Der liebe Augustin« und gefertigt im Jahr 1954, gehörte Fritz Moser aus Lindau. Er wurde 1955 in Dienst gestellt und war weit über 20 Jahre im Einsatz. Den Namen hat der Bus bei seiner »Taufe« erhalten, nach der Sage über den lieben Augustin, einen Barden zur Zeit der großen Pest in Wien. Es war in den 1950er-Jahren noch üblich, Bussen wie Schiffen einen Namen zu verleihen. Gefahren wurde der Bus vom Besitzer Fritz Moser selbst, der auch persönlich für den stets hervorragenden Zustand des Fahrzeugs sorgte. Erst nach stolzen 650.000 Kilometern musste ein Austauschmotor eingebaut werden.

History.

This Setra S 10, called "Der liebe Augustin" (or Dear Augustin in English) and manufactured in 1954, belonged to Fritz Moser from Lindau. It entered service in 1955 and was deployed for well over 20 years. The name was given to the bus at its "baptism", according to the legend about dear Augustin, a bard at the time of the great plague in Vienna. It was still common in the 1950s to name coaches, as one would ships. The coach was driven by the owner Fritz Moser himself, who personally ensured that the vehicle was always in excellent condition. A new engine only had to be installed after 650,000 kilometres on the road.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1955
Fahrgestell-Nr. Chassis number	52624
Sitzplätze Seats	37+2
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 522 DPK 6-cylinder in-line Henschel 522 DPK
Hubraum Displacement	6.130 cm ³
Leistung Nominal capacity	92 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	95 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 10-Gang-Getriebe ZF S 5-33 10-speed manual gearbox ZF S 5-33
Höhe Height	2.880 mm
Länge Length	10.190 mm
Breite Width	2.500 mm



Opel Blitz mit Kässbohrer Aufbau.

The Opel Blitz with a Kässbohrer body.

Historie.

Wie bereits in den 1930er-Jahren war der Opel Blitz eine beliebte Basis für kleinere Omnibusse. Opel selbst stellte damals keine Omnibusaufbauten her, weshalb sich vor allem Karosseure dieser Aufgabe annahmen. Dieses Fahrzeug mit einem der letzten Kässbohrer Aufbauten wurde 1984 in der Kässbohrer Reparaturabteilung restauriert. Es war zuvor bei der Firma Eise aus dem Raum Frankfurt im Einsatz und stammt aus einer Zeit, als der Setra S 6 bereits erfolgreich verkauft wurde. Zusammen mit dem Omnibus kam der dazu passende Anhänger B 8 in die Sammlung, der ebenfalls bei Kässbohrer gefertigt worden war. Heinrich Kässbohrer übergab den Omnibus an Otto Kässbohrer zu dessen 81. Geburtstag.

Historie.

As early as in the 1930s, the Opel Blitz was a popular base for smaller coaches. At that time, Opel itself did not produce bus bodies, which is why body specialists took on the task. This vehicle with one of the last Kässbohrer bodies was restored in 1984 in the Kässbohrer repair shop. It was previously in use at the Eise company from the Frankfurt area and dates back to a time when the Setra S 6 was being sold very successfully. Together with the coach, the matching B 8 trailer, which had also been manufactured by Kässbohrer, was added to the collection. Heinrich Kässbohrer handed over the coach to Otto Kässbohrer on his 81st birthday.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1956
Fahrgestell-Nr. Chassis number	010738
Sitzplätze Seats	17
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Opel-Kapitän Benzinmotor 6-cylinder in-line Opel-Kapitän gasoline engine
Hubraum Displacement	2.473 cm ³
Leistung Nominal capacity	46 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	95 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 4-Gang-Getriebe 4-speed manual gearbox
Höhe Height	2.800 mm
Länge Length	6.500 mm
Breite Width	2.100 mm





Setra S 6.

Historie.

Dieser S 6 wurde ursprünglich nach Düsseldorf geliefert und kam in den Folgejahren über Umwege zu einem jugoslawischen Omnibusunternehmen. Auf dem Autobus Meeting International (AMI) in Portoroz in Istrien wurde das Fahrzeug dann 1982 vorgestellt und ein erstes Gespräch über eine mögliche Rückkehr zu Setra geführt. Der Bus mit Neidhart-Federung und einer Laufleistung von annähernd 1,2 Millionen Kilometern war in einem relativ guten Zustand. 1988 schließlich fand der Bus seinen Weg zurück nach Ulm, wo er für 16.000 DM zurückgekauft und im ServiceCenter Neu-Ulm unter Leitung von Robert Engelhart bis 2006 fertig restauriert wurde.

History.

This S 6 was originally delivered to Dusseldorf and, in the following years via several detours, it ended up at a Yugoslav bus company. In 1982, the vehicle was presented at the Autobus Meeting International (AMI) trade fair in Portoroz, Istria, and a first conversation about a possible return to Setra took place. The coach with Neidhart suspension and mileage of close to 1.2 million kilometres was in relatively good condition. Finally, in 1988, the coach found its way back to Ulm, where it was bought back for 16,000 German marks and restored in the Neu-Ulm ServiceCenter through 2006 under the direction of Robert Engelhart.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1958
Fahrgestell-Nr. Chassis number	55587
Sitzplätze Seats	20+2
Motor Engine	4-Zylinder Henschel 517 D 4 K 4-cylinder Henschel 517 D 4 K
Hubraum Displacement	4.080 cm ³
Leistung Nominal capacity	66 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	100 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF S 5-33 5-speed manual gearbox ZF S 5-33
Höhe Height	2.630 mm
Länge Length	6.700 mm
Breite Width	2.250 mm

Setra ST 110.

Historie.

Der Typ ST 110 war der erste serienmäßig luftgefederte Kässbohrer Omnibus und wurde in Zusammenarbeit mit Pekol Oldenburg als Setra Pekol entwickelt. Die Nutzlast des Busses war höher als sein Eigengewicht; zudem verfügte er über einen sehr niedrigen Ein- und Ausstieg. Der Setra ST 110 konnte 1989 durch Hinweise und die Vermittlung der Autokraft Kiel erworben werden. Er stand zu diesem Zeitpunkt kurz vor seiner Verschrottung. Zuletzt hatte er als Spielmobil gedient und war ohne Motor zu den verschiedenen Spielplätzen geschleppt worden. Die Restauration erfolgte in den Farben der Deutschen Bundesbahn, bei der er ursprünglich eingesetzt worden war.

History.

The ST 110 was the first Kässbohrer coach with pneumatic suspension and it was developed in collaboration with Pekol Oldenburg as a "Setra Pekol". The coach's load capacity was more than its own weight. It also featured a very low entry and exit. The Setra ST 110 could be acquired in 1989 thanks to tips and connections through the Autokraft Kiel company. It was about to be scrapped at the time. Most recently, it had served as a playmobile and had been towed to various playgrounds without an engine. It was restored in the colours of the Deutsche Bundesbahn (German Federal Railway), where it had been originally deployed.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1958
Fahrgestell-Nr. Chassis number	59068
Sitzplätze Seats	33
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 522 DPU-K 6-cylinder in-line Henschel 522 DPU-K
Hubraum Displacement	6.130 cm ³
Leistung Nominal capacity	92 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	70 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF S 5-33 5-speed manual gearbox ZF S 5-33
Höhe Height	2.850 mm
Länge Length	10.850 mm
Breite Width	2.500 mm





Setra S 11.

Historie.

Dieser Setra S 11 wurde in der ARD-Fernsehsendung »Straße der Lieder« zum heimlichen Star. In den Jahren 2000 bis 2008 war er das Außenschild der Sendung. Er fuhr Chorleiter Gotthilf Fischer mit seinen Sängern durch landschaftlich malerische Kulissen im deutschen Raum. Viele Leute erkannten dabei den Bus aus dem Fernsehen wieder. Erst mit dem 80. Geburtstag von Gotthilf Fischer wurde die Serie schließlich eingestellt. Der S 11 hatte bis dahin in acht Jahren auf 55.000 Kilometern keine einzige Panne.

History.

This Setra S 11 became a secret star on the ARD television program "Straße der Lieder". Between 2000 and 2008, it was the show's figurehead. It carried choirmaster Gotthilf Fischer and his singers through scenic picturesque backdrops across Germany. Many people recognised the bus from the television show. The series was finally discontinued on the occasion of Gotthilf Fischer's 80th birthday. Until then, the S 11 had not experienced any significant technical issues over an eight-year period and 55,000 kilometres.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1959
Fahrgestell-Nr. Chassis number	58734
Sitzplätze Seats	42
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 522 DPL-K 6-cylinder in-line Henschel 522 DPL-K
Hubraum Displacement	6.130 cm ³
Leistung Nominal capacity	92 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	100 km/h
Getriebe Transmission	5-Gang-Getriebe ZF S 5-33 mit Nachschaltgruppe 5-speed manual gearbox ZF S 5-33 with a downstream group
Höhe Height	3.000 mm
Länge Length	11.060 mm
Breite Width	2.500 mm



Setra Anhänger PA 4. The Setra PA 4 trailer.

Historie.

In den 1950er-Jahren waren Anhänger für Omnibusse eine willkommene Möglichkeit, deren Beförderungskapazität zu erhöhen. Einer dieser Anhänger war der PA 4 von Kässbohrer. Zusammen mit dem erfolgreichen Setra S 11 bildete er seinerzeit einen Zug, wobei er dem Omnibus im Karosieriedesign angepasst war. Für den Bau der Anhänger galt bei Kässbohrer die Devise, dass diese mit einer Fertigungstiefe von 100 Prozent produziert werden sollten. So wurde auch der PA 4 bis auf die Scheiben vollständig im Hause Kässbohrer gefertigt. Da die Anhänger zum 1. Juli 1960 nicht mehr für die Personenbeförderung zugelassen waren, gelangte dieses Exemplar vermutlich durch ein Kompensationsgeschäft von der Stadt Ulm zurück zu Kässbohrer.

Historie.

In the 1950s, trailers for coaches presented a welcome opportunity to increase their transport capacity. One of these trailers was the PA 4 from Kässbohrer. Together with the successful Setra S 11, it created a train whereby it was adapted to the coach in its body design. At Kässbohrer, the maxim for trailer construction was that they should be produced with 100 per cent in-house manufacturing. Therefore, the PA 4 was entirely manufactured by Kässbohrer apart from the wheels. Since trailers were no longer allowed for passenger transport as of July 1, 1960, this specimen was most probably returned to Kässbohrer from the city of Ulm through a compensation transaction.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1956
Fahrgestell-Nr. Chassis number	27606 restauriert 27606 restored
Sitzplätze Seats	50
Zulässiges Gesamtgewicht Gross vehicle weight	6.800 kg
Länge Length	ca. 7.000 mm

Setra S 9.

Historie.

Der S 9, Baujahr 1959, stammte aus der ersten Baukastenreihe, die von 1959 bis 1961 gebaut wurde. Im Einsatz war er im Berufsverkehr der Elektrizitätswerke EAM in Kassel und zur »Erholungsver-schickung« der Beschäftigten in den Schwarzwald. Das Fahrzeug wurde nur von einem Fahrer, Karl Ottmar, gefahren. Er pflegte den Bus sehr gut und brachte ihn jedes Jahr persönlich zur Inspektion nach Neu-Ulm. Als Karl Ottmar in den Ruhestand ging, wurde der S 9 schließlich an Setra zurückgegeben.

History.

The S 9, built in 1959, originated from the first modular series, which was built from 1959 to 1961. It was deployed in commuter traffic by the Elektrizitätswerke EAM electric power plant in Kassel and for transporting employees to the Black Forest for leisure excursions. The vehicle was driven only by one driver, Karl Ottmar. He took care of the coach very well and personally took it to Neu-Ulm for inspection every year. When Karl Ottmar retired, the S 9 was finally returned to Setra.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1959
Fahrgestell-Nr. Chassis number	51070
Sitzplätze Seats	37+2
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 522 DPK 6-cylinder in-line Henschel 522 DPK
Hubraum Displacement	6.130 cm ³
Leistung Nominal capacity	92 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	92 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF S 5-35 5-speed manual gearbox ZF S 5-35
Höhe Height	3.150 mm
Länge Length	9.630 mm
Breite Width	2.500 mm





Setra S 6.

Historie.

Dieser S6, Baujahr 1962, gehörte vormals der Fachhochschule Ulm. 1972 fragte sein Betreuer bei der Reparatur-Annahme an, ob Setra an dem Omnibus interessiert sei – im Tausch gegen einen Ford Transit. Hintergrund: Am S 6 ließen sich wegen seiner kurzen Streckachse keine Drehmomentmessungen vornehmen; dazu brauchte man eine längere Gelenkwelle, die der Ford hatte. Henner Hillebrand war an dem Tausch interessiert. Der neuwertige S 6 mit einer Laufleistung von 25.000 Kilometern wurde daraufhin in den Bestand der historischen Fahrzeuge übernommen und der rote Sattel nach altem Originalvorbild in der Reparaturabteilung nachträglich lackiert.

History.

This S6, built in 1962, formerly belonged to the Fachhochschule Ulm. In 1972, when it came in for repair work, the person responsible for it asked whether Setra would be interested in exchanging it for a Ford Transit. A little background: on the S 6, torque measurements could not be made because of its short draw axis; this would require a longer drive shaft, which the Ford featured. Henner Hillebrand was interested in the exchange. The mint-condition S 6 with a mileage of 25,000 kilometres then joined the inventory of historic vehicles and the original red saddle was subsequently painted onto the coach in the repair department.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1962
Fahrgestell-Nr. Chassis number	56 307
Sitzplätze Seats	24
Motor Engine	4-Zylinder Henschel 517 D 4 K 4-cylinder Henschel 517 D 4 K
Hubraum Displacement	4.080 cm ³
Leistung Nominal capacity	66 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	100 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 5-Gang-Getriebe ZF S 5-33 5-Gang manual gearbox ZF S 5-33
Höhe Height	2.630 mm
Länge Length	6.700 mm
Breite Width	2.250 mm

Setra Busse erobern die Großstädte.

Setra coaches conquer the big cities.

Auf dem Weg zum modernen Linienbus.

1963 entwickelt Setra den S 125, der sich bald als Vorläufer der 100er-Baureihe und Vorbild des modernen Standard-Linienbusses erweisen wird. Der Grund dafür ist das neue Konzept: Mit niedrigen Trittstufen, breiten Türen, viel Stehplatz und 42 Sitzplätzen ist er genau auf die Anforderungen des modernen Stadtverkehrs zugeschnitten. Die Setra Ingenieure erkennen schnell das vielversprechende Potenzial, das in dem neuen Konzept schlummert. Die Entwicklungsarbeit der neuen Baureihe beginnt unter Hochdruck. 1967 ist es so weit: Auf der IAA stellt Setra unter den neugierigen Blicken der Weltöffentlichkeit die Baureihe 100 vor – und sorgt mit einem mutigen Schritt für Überraschung: Die typischen Rundungen der ersten Setra Generationen sind verschwunden und einem komplett neuen Design mit klarer Linienführung gewichen.

On the way towards the modern public service bus.

In 1963 Setra developed the S 125, which soon proved to be the forerunner of the 100 series and a model of the modern standard public service bus. The reason for this was its all-new concept: with low steps, wide doors, plenty of standing space and 42 seats, it was tailored precisely to the requirements of modern city traffic. The Setra engineers quickly recognised the promising potential that lay dormant in the new concept. The new series' development work began under high pressure. In 1967, Setra introduced the 100 series under the curious eyes of the world public – and boldly provided a surprise. The typical curves of the first Setra generations had disappeared and given way to a completely new design with clean geometric lines.

Setra S 125.

Historie.

Dieser Setra S 125-Stadtwagen war zunächst bei der Firma Fuoss aus Isny im Einsatz und später bei Egner in Neu-Ulm. Der S 125 war 1963 auf den Markt gekommen und konsequent auf den Stadtverkehr zugeschnitten. Die Ganzstahl-Leichtbauweise ermöglichte ein niedriges Leergewicht von nur 7.200 Kilogramm. Mit der Beschränkung auf eine Eintrittsstufe und einem durchgängig niedrigen Wagenboden war er zu dieser Zeit dem Wettbewerb überlegen. Die hochgezogenen Seitenscheiben ermöglichten auch den stehenden Fahrgästen einen guten Ausblick, wobei die Stehhöhe üppige 2,26 Meter betrug. Auf der technischen Seite wurden durch die Einzelradaufhängung der Vorderräder ein hoher Federungskomfort sowie eine sehr gute Straßenlage und Wendigkeit erreicht.

History.

This Setra S 125 city coach was first used by the Fuoss company from Isny, Germany, and later by Egner in Neu-Ulm. The S 125 had been introduced to the market in 1963 and consistently tailored to urban traffic. The all-steel lightweight construction allowed a low curb weight of only 7,200 kilograms. With the restriction of just one entry step and a consistently low vehicle floor at the time, it was clearly superior to the competition. The raised side windows also opened up a good view for standing passengers, and the headroom was an impressive 2.26 metres. On the technical side, the independent suspension of the front wheels ensured a high degree of suspension comfort as well as excellent road holding and manoeuvrability.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1966
Fahrgestell-Nr. Chassis number	98226
Sitzplätze Seats	34
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 520 EF-K 6-cylinder in-line Henschel 520 EF-K
Hubraum Displacement	11.000 cm ³
Leistung Nominal capacity	143 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	70 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 4-Gang-Getriebe ZF S 4-55 4-speed manual gearbox ZF S 4-55
Höhe Height	3.050 mm
Länge Length	10.650 mm
Breite Width	2.500 mm



Eine Fülle an Innovationen im Gepäck.

A wealth of innovations.

Die Baureihe 100 – der neue Standard.

Die Baureihe 100 entwickelt sich zum größten Erfolg in der Setra Geschichte. Egal ob Komfort, Design oder Technik: Sie setzt neue Standards in der Busbranche. Die Einzelradaufhängung an der Vorderachse sorgt für ein stark verbessertes Fahrverhalten und die beschlagfreie Doppelverglasung jederzeit für klare Sicht. In puncto Sicherheit ist die Baureihe 100 ebenfalls vorbildlich. Das Bremssystem verfügt erstmals über Scheibenbremsen, die sich dank hydropneumatischen Zweikreis-Bremsen sehr feinfühlig dosieren lassen: ein Plus an Komfort für Fahrer und Fahrgäste. Das Design besticht mit einer klaren Linienführung.

The 100 series – the all-new standard.

The response was overwhelming. The Series 100 evolved into the biggest success in Setra's history. Whether in terms of comfort, design or technology, it set new standards in the bus and coach industry. The independent suspension on the front axle ensured greatly improved handling and the fog-free double glazing ensured a clear view at all times. In terms of safety, the 100 series was also exemplary. For the first time ever, the brake system featured disc brakes, which could be sensitively dosed thanks to hydropneumatic dual-circuit brakes: a real benefit in terms of comfort for the driver and passengers. Moreover, the design stood out with its exceptionally clean lines.

Setra S 150.

Historie.

Nur zwei Exemplare dieses zur IAA 1967 vorgestellten Panoramabusses wurden gebaut. Das Fahrzeug für die Firma Zumstein in der Schweiz verfügte dabei über eine ganze Reihe von besonderen Ausstattungsmerkmalen. Um dies zu unterstreichen, erhielt er von Zumstein die Bezeichnung »Super-Starliner«. Die Verwendung von gold eloxiertem Leichtmetall für die Außenverkleidung und die Einarbeitung eines stilisierten Flugzeugs sollte die gedankliche Assoziation mit exklusiven und luxuriösen Verkehrsmitteln unterstützen. Erstmals wurde eine Toilette unterhalb des Fahrgastbodens verbaut. Das zusätzlich integrierte Panoramafenster garantierte eine durchgängig gute Sicht für alle Fahrgäste. Außerdem verfügte der S 150 über eine Fahrerschlafkabine mit Fenster sowie eine eigenständige Klimaanlage, die von einem separaten Dieselmotor angetrieben wurde. 1984 kaufte der Kässbohrer-Vertrieb das Fahrzeug schließlich zurück und restaurierte es.

History.

Only two examples of this panorama bus, which was presented at the 1967 IAA, were built. The vehicle, which was owned by the Zumstein company in Switzerland, had a whole range of special equipment features. To underline this, it was given the "Super-Starliner" designation by Zumstein. The use of gold-anodised light-alloy for the exterior cladding and inclusion of a stylised aircraft design was intended to support the association with an exclusive and luxurious means of transport. For the first time, a WC was installed below the passenger compartment. The additionally integrated panorama window guaranteed a consistently good view for all passengers. Additionally, the S 150 had a driver's sleep cab with a window and an independent air conditioning system, which was powered by a separate diesel engine. In 1984, the Kässbohrer sales department finally bought the vehicle and restored it.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1967
Fahrgestell-Nr. Chassis number	162001
Sitzplätze Seats	45+1
Motor Engine	Reihen-6-Zylinder Henschel 1315-21K 6-cylinder in-line Henschel 1315-21K
Hubraum Displacement	11.940 cm ³
Leistung Nominal capacity	158 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	105 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 12-Gang-Getriebe ZF S 6-80 12-speed manual gearbox ZF S 6-80
Höhe Height	3.750 mm
Länge Length	12.000 mm
Breite Width	2.500 mm



Technik trifft Komfort.

1973 sorgt das erste Modell der Baureihe 200 – der dreiachsige Setra Super-Hochdecker S 200 – auf dem Genfer Automobilsalon für Begeisterung. Die Experten sind sich einig: In Sachen Technik ist die neue Baureihe eine Sensation. Die strömungsgünstige Formgebung, die zahlreichen cleveren Detaillösungen, eine Unterdeck-Bordküche und -Toilette sowie große Gepäckräume stellen ein ganzes Paket an Innovationen dar. Eine neue Generation komfortabler Reisebusse ist geboren. 1977 wird der Setra S 215 folgerichtig zum »Omnibus des Jahres« gekürt.

Where technology meets comfort.

In 1973, the first model from the 200 series – the three-axle Setra S 200 super-high-decker – was met with great excitement at the Geneva Motor Show. The experts agreed: in terms of technology, the new series was an absolute sensation. Its aerodynamic design, numerous clever details, lower-deck galley and WC as well as large luggage compartments were among the model's many innovations. And an all-new generation of exceptionally comfortable touring coaches was born. In 1977, the Setra S 215 was proclaimed "Bus of the Year".

Höher. Schneller. Weicher.

Higher. Faster. Smoother.

Setra S 200.

Historie.

Dieser S 200 war von 1976 an 28 Jahre lang im Linienverkehr an der Mittelmeerküste für die Firma »Les Cars Phocéens« im Einsatz. Er legte während dieser Zeit 1,6 Millionen Kilometer zurück. Nach einer fünfjährigen Standzeit konnte der Bus nach kleinen Arbeiten an der Druckluftanlage und dem Einbau neuer Batterien die Strecke von 1.000 Kilometern von Nizza nach Ulm ohne Probleme selbst zurücklegen. Der S 200 war der erste dreiachsige Superhochdecker von Kässbohrer. Insgesamt wurden 50 Einheiten dieses Typs gebaut. Zu den technischen Feinheiten gehörte die erste Querstrombelüftung zur Regulierung der Innenraumtemperatur. Dieser Bus ist darüber hinaus mit 48 Sitzen und einem Mehrzweckraum samt Stehküche ausgestattet.

History.

This S 200 had been deployed for 28 years in public service since 1976 on the Mediterranean coast for the "Les Cars Phocéens" company. It covered 1.6 million kilometres during this time. After a five-year period of downtime, once a little work was done on the compressed air system and new batteries were installed, the coach was able to cover the distance of 1,000 kilometres between Nice and Ulm without any problems. The S 200 was the first three-axle super-high-decker from Kässbohrer. In total, 50 units of this model were built. The first cross-flow ventilation to regulate the coach's interior temperature was among its technical refinements. This coach was also equipped with 48 seats and a multi-purpose space with a kitchen.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1975
Fahrgestell-Nr. Chassis number	403-S200 162 054
Sitzplätze Seats	48
Motor Engine	10-Zylinder V-Motor Mercedes-Benz OM 403 10-cylinder Mercedes-Benz OM 403 V-engine
Hubraum Displacement	15.950 cm ³
Leistung Nominal capacity	235 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	112 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 6-Gang-Getriebe ZF S 6-90 6-speed manual gearbox ZF S 6-90
Höhe Height	3.550 mm
Länge Length	12.000 mm
Breite Width	2.500 mm



Setra S 215 HD.

Historie.

Mitte der 1980er-Jahre wurde dieser Bus durch den damaligen Verkaufsleiter H. Schöffler aus der Konkursmasse eines Kunden erworben. 1976 war der Bus für die Prospekterstellung noch braun-orange lackiert gewesen, für den Verkauf jedoch weiß lackiert worden. Nach dem Rückkauf des Fahrzeugs wurde er wieder in die ursprüngliche Farbgebung Braun-Orange zurückversetzt und instand gesetzt. Der Bus wurde den Kunden in der Folge als Leihfahrzeug überlassen. Einmalig ist an diesem Fahrzeug der Einbau von drei Scheibenwischern.

History.

In the mid-1980s, this coach was acquired by former sales manager H. Schöffler from a customer's bankruptcy estate. In 1976, it had been painted brown-orange for the brochure, but painted white for the sale. After repurchasing the vehicle, it was repaired and returned to its original brown-orange livery. The coach was subsequently leased to customers as a rental. The installation of three windscreen wipers was unique to this vehicle.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1976
Fahrgestell-Nr. Chassis number	101795001
Sitzplätze Seats	47+1
Motor Engine	10-Zylinder V-Motor Mercedes-Benz OM 403 10-cylinder Mercedes-Benz OM 403 V-engine
Hubraum Displacement	15.950 cm ³
Leistung Nominal capacity	235 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	112 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 6-Gang-Getriebe ZF S 6-90 6-speed manual gearbox ZF S 6-90
Höhe Height	3.340 mm
Länge Length	12.000 mm
Breite Width	2.500 mm



Mercedes-Benz 450 SE.

Historie.

Diese Mercedes-Benz S-Klasse der legendären Baureihe 116 hat eine besondere Geschichte. Sie beginnt Mitte der 1970er-Jahre. Damals wurde der 450 SE zum Dienstwagen von Otto Kässbohrer (1904 bis 1989), dem berühmten »Vaters des Setra«. Als das Fahrzeug im August 1988 abgemeldet wurde, hatte es eine Laufleistung von rund 90.000 Kilometern. Im Winter 2004 bot Heinrich Kässbohrer an, das Fahrzeug der Kässbohrer Halle zur Verfügung zu stellen. Sofort herrschte Begeisterung – die nur vom schlechten Zustand des Fahrzeugs getrübt wurde, das in einem abgelegenen Stadel auf der Schwäbischen Alb abgestellt war. Deshalb wurde die in einem ungewöhnlichen Hellblau lackierte S-Klasse 2004 und 2005 aufwändig restauriert. Sie ist eine Dauerleihgabe von Heinrich Kässbohrer.

History.

This Mercedes-Benz S-Class from the legendary 116 series has a unique history. It began in the mid-1970s. At that time, the 450 SE was Otto Kässbohrer's business car, the famous "Father of Setra" (1904-1989). When the vehicle was deregistered in August 1988, it had a mileage of about 90,000 kilometres. In the winter of 2004, Heinrich Kässbohrer offered to make the vehicle available to the Kässbohrer Hall. The immediate response was one of enthusiasm – which was clouded only by the poor condition of the vehicle, which had been parked in a remote barn on the Swabian Alb. The S-Class, which was painted in an unusual light blue, was extensively restored in 2004 and 2005. It is on permanent loan from Heinrich Kässbohrer.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1976
Fahrgestell-Nr. Chassis number	116 0321 205 61 97
Sitzplätze Seats	5
Motor Engine	V8-Zylinder Einspritzmotor Mercedes-Benz M117.983 V8-cylinder fuel-injected Mercedes-Benz M117.983 engine
Hubraum Displacement	4.500 cm ³
Leistung Nominal capacity	159 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	210 km/h
Getriebe Transmission	Automatik-Getriebe Mercedes-Benz W 3 B 050 Automatic transmission Mercedes-Benz W 3 B 050
Höhe Height	1.425 mm
Länge Length	4.960 mm
Breite Width	1.870 mm



Otto Kässbohrer
»Vater des Setra«
Otto Kässbohrer
"Father of Setra"

Wohlfühlambiente auf zwei Etagen.

An atmosphere of wellbeing on two decks.

Der S 228 DT sorgt für Aufsehen.

1981 präsentiert Setra den ersten Doppelstockomnibus. Binnen kurzer Zeit avanciert er zum neuen Flaggschiff des Reisebus-Programms. Nicht ohne Grund, denn neben seinem spektakulären Auftritt verfügt der S 228 DT über eine Reihe technischer Raffinessen. Die revolutionäre Querstrombelüftung mit zugfreiem Luftaustritt und vollthermostatischer Regelung setzt neue Maßstäbe für den Klimakomfort in Reisebussen. Das geräuscharme Gebläse und schallschluckende Dämmstoffe machen den Bus zu einer wahren Wohlfühl-Oase. Für ein Reisegefühl der besonderen Art sorgt auf Wunsch das »Setra Bistro«. Es verfügt über 50 Schlafsessel im Oberdeck, Sechskanal-Video-TV-Anlage mit Kopfhörer und ein Restaurant im Unterdeck.

The S 228 DT causes a stir.

In 1981, Setra presented the first double-decker bus. Within a very short time, it became the brand's new flagship coach. Not without reason, since over and above its spectacular appearance, the S 228 DT featured a number of technical refinements. The revolutionary cross-flow ventilation with draft-free air outlet and fully thermostatic control set new standards for climate comfort in coaches. The low-noise fan and sound-absorbing insulation made the coach a true oasis of wellbeing. The optional "Setra Bistro" provided a very special travel experience. It featured 50 recliner seats on its upper deck, a six-channel video TV system with headphones and a restaurant in the lower deck.



Setra S 210 HD.

Historie.

Dieser S 210 HD wurde etwa 1988 von Otto Kässbohrer an den Chef des Busunternehmens Varan aus der Türkei übergeben. Varan war schon damals auf hochklassige Reisen mit TopClass-Fahrzeugen spezialisiert. Der S 210 HD bot bereits damals mit das Optimum an Ausstattung wie Querstrom-Raumlüftung und -heizung, automatische Klimaanlage, Entertainmentsystem, Clubecke, Satellitentelefon und Bordküche. Der Bus wurde nur für private Fahrten der Familie Varan und erst später für den Transfer hochrangiger VIPs genutzt. Mit nur 50.000 Kilometern auf dem Tacho fuhr er schließlich 2008 auf eigener Achse die 2.600 Kilometer zurück zu Setra und befindet sich nun im Oldtimerbestand.

History.

In 1988, this S 210 HD was handed over by Otto Kässbohrer to the head of the Turkish Varan bus company. Varan was already specialised in high-end travel with its TopClass vehicles. Even then, the S 210 HD provided the ultimate in comfort with features such as cross-flow ventilation and heating, automatic air conditioning, an entertainment system, a club corner, a satellite phone and on-board kitchen. The coach was used only by the Varan family for private trips and later for carrying high-ranking VIPs. In 2008, with only 50,000 kilometres on the clock, it drove the 2,600 kilometres back to Setra and is now a member of the classic coach fleet.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1988
Fahrgestell-Nr. Chassis number	174 0000 10 30 332
Sitzplätze Seats	27+1
Motor Engine	V6-Zylinder Motor Mercedes-Benz OM 421 V6-cylinder Mercedes-Benz OM 421 engine
Hubraum Displacement	10.960 cm ³
Leistung Nominal capacity	159 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	100 km/h
Getriebe Transmission	Manuelles 6-Gang-Getriebe ZF S 6-90 6-speed manual gearbox ZF S 6-90
Höhe Height	3.500 mm
Länge Length	9.340 mm
Breite Width	2.500 mm



Aller guten Dinge sind 300.

All good things come in 300s.

Die neue Baureihe fährt vor.

1991 setzt die 300er-Baureihe nicht nur mit dem neu entwickelten Integralrückspiegel-System optische Maßstäbe. Eine Weltneuheit ist auch das ergonomisch gestaltete Cockpit mit serienmäßiger Multifunktionsanzeige. Die Belohnung für so viel Innovationskraft: Der S 315 HDH wird 1993 zum »Coach of the Year«

gewählt. Die erste Kombibus-Baureihe folgt 1994 und erobert den Markt im Sturm. Sie wird sowohl im Linienverkehr als auch zu Tagesfahrten eingesetzt und erfreut sich deshalb auch im Ausland schnell großer Beliebtheit. Auch mit seiner Niederflertechnologie kann Setra sich durchsetzen: Europäische Fachjournalisten wählen das Modell der Baureihe 300 zum »Bus of the Year 1996«.

The new series is introduced.

In 1991, the 300 series not only set aesthetic standards with its newly developed integral rearview mirror system, the ergonomically designed cockpit with a multifunction display as standard equipment was also a world first. The reward for so much innovative strength: the S 315 HDH was voted "Coach of the Year" in 1993. The first combination coach series followed in 1994, taking the market by storm. It was deployed both in regular service as well as for day trips, and therefore enjoyed great popularity abroad as well. Setra was also able to assert itself with its low-floor technology: European journalists chose the model from the 300 series as "Bus of the Year 1996".

Setra S 315 HDH.

Historie.

Dass Setra mit der 300er-Baureihe seiner Zeit voraus war, bestätigte bereits 1993 eine Jury aus Fachjournalisten mit dem Preis »Coach of the Year«. Entsprechend war auch der Verkaufserfolg. Stolze 1.686 Exemplare wurden bis zur Ablösung der Baureihe durch die 400er-Serie im Jahr 2001 abgesetzt. René Heinigers S 315 HDH erhielt später noch Extras wie eine Weitwinkel-Front- und Rückfahrkamera. Video- und DVD-Spieler sowie eine Ringleitung für Hörbehinderte wurden installiert. Und – das war ein besonderes Anliegen des serviceorientierten Schweizer – eine Blumenvase an jedem Fensterholm.

History.

In 1993, the fact that Setra was ahead of its time with its 300 series was confirmed by a jury of trade journalists with the "Coach of the Year" award. The coach's sales success was also spectacular. No less than 1,686 units were sold by the time the series was replaced by the 400 series in 2001. René Heiniger's S 315 HDH was later provided with extras such as a wide-angle front- and rear-view camera. Video and DVD players as well as a ring line for the hearing impaired were installed. As well as a flower vase on each window column – as specified by its proud service-oriented Swiss owner.

Technische Daten / Technical Data

Baujahr Year of manufacture	1996
Fahrgestell-Nr. Chassis number	317 0000 10 10 669
Sitzplätze Seats	46+2
Motor Engine	V8-Zylinder Motor Mercedes-Benz OM 442 V8-cylinder Mercedes-Benz OM 442 engine
Hubraum Displacement	14.618 cm ³
Leistung Nominal capacity	324 kW
Höchstgeschwindigkeit Maximum speed	112 km/h
Getriebe Transmission	8-Gang-Getriebe ZF8 S-180 8-speed gearbox ZF8 S-180
Höhe Height	3.662 mm
Länge Length	12.000 mm
Breite Width	2.500 mm



Fahrkomfort par excellence.

2001 ist es soweit. Setra präsentiert die ersten Modelle der Baureihe 400. Wieder einmal haben die Setra Ingenieure ihr ganzes Wissen und viel Erfahrung eingebracht, um neueste Technik gekonnt mit innovativem Design zu verbinden. Bei den Kunden herrscht Einigkeit: Die Baureihe 400 hebt das Reisen in einem Omnibus auf eine neue Komfort-Dimension. Alle Modelle sind zudem erstmals serienmäßig mit ESP ausgestattet. Das erfreuliche Resultat: Die neueste Reisebusgeneration wird auf der Fachmesse Busworld Kortrijk 2001 zum »Coach of the Year 2002« gewählt. 2003 stellt Setra schließlich auf der Busworld unter großem Applaus die neue ComfortClass 400 vor.

Driving comfort 'par excellence'.

In 2001, Setra finally presented the first models from the 400 series. Once again, the Setra engineers had invested all their knowledge and experience to skillfully combine state-of-the-art technology with uniquely innovative design. There was unanimous agreement among customers: the 400 series raised coach travel to an all-new level of comfort. All models were also equipped with ESP as standard for the first time. The delightful result was that the new generation of touring coaches was honoured with the coveted "Coach of the Year 2002" award at the Busworld Kortrijk 2001 trade fair. In 2003, Setra then presented the new ComfortClass 400 at Busworld where it was received with great enthusiasm.

Der Weg wird zum Ziel.

The journey itself becomes the destination.

Nachhaltigkeit, die Spaß macht.

Sustainability can be fun too.



Die Baureihe 500 – Innovation pur.

Vorhang auf für das Ergebnis aus über 60 Jahren Omnibusgeschichte. Im September 2012 sorgt die Premiere der ComfortClass 500 auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover für Gänsehaut-Momente: ein gelungener Auftakt zur sechsten Baureihe im siebten Jahrzehnt des Unternehmens. Mit der neuen Baureihe 500 präsentiert Setra das weltweit erste Reisebuskonzept, das Euro-VI-Anforderungen erfüllt. Zur Freude der Busunternehmer sind die Fahrzeuge dadurch weder schwerer geworden noch verbrauchen sie mehr. Auch die weiteren Modelle der Baureihe 500 werden von Fachpresse und Branche begeistert aufgenommen: die TopClass 500 im Jahr 2013 und der Doppelstockbus S 531 DT im Oktober 2017. Damit setzt Setra mit seinen Reisebussen erneut nachhaltig Akzente in Design, Wirtschaftlichkeit, Komfort und Sicherheit.

The 500 series – pure innovation.

Curtains up for the culmination of more than 60 years of coach history. In September 2012, the premiere of the ComfortClass 500 at the IAA Commercial Vehicles in Hanover was an unadulterated highlight – and a successful start to the sixth model series in the company's seventh decade. With the new 500 series, Setra presented the world's first coach concept meeting Euro VI requirements. To the delight of the bus operators, the vehicles were neither heavier nor did they consume more fuel. The other models from the 500 series were also enthusiastically received by the trade press and the entire industry: the TopClass 500 in 2013 and the S 531 DT double-decker coach in October 2017. With these coaches, Setra once again set a sustainable course in design, economy, comfort and safety.

Beste Aussichten.

The very best perspectives.

Immer im Blick: die Bedürfnisse der Kunden.

Weiterdenken bedeutet, heute schon zu verstehen, was in Zukunft wichtig sein wird. In diesem Sinne haben wir nicht nur eine große Verantwortung unseren Kunden gegenüber, sondern auch sehr hohe Ansprüche an uns selbst. Unsere Vision ist es, durch hohe Standards, eine umweltfreundliche Produktion und den Einsatz nachhaltiger Technologien beispielhaft saubere Fahrzeuge herzustellen, die heute schon die Abgasgrenzwerte von morgen einhalten. Mindestens im gleichen Maße gehen wir jedoch auf die Bedürfnisse von Fahrgästen, Fahrern und Unternehmern ein. Unser Antrieb ist es, Eleganz, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Connectivity zu verbinden, um so noch mehr Raum für Reiseträume und grenzenlose Faszination zu schaffen. Heute und morgen.

Always in view: the customers' needs.

Thinking ahead means understanding today what will be important in the future. With this in mind, we not only have a huge responsibility towards our customers, we also place very high demands on ourselves. Our vision is to produce clean vehicles, by means of environmentally friendly production and the use of sustainable technologies, which today already comply with tomorrow's exhaust emission limits. We also address the needs of passengers, drivers and operators with at least the same passion for quality and detail. Our motivation is to combine elegance, safety, economy and connectivity to bring to life travel dreams and limitless fascination. Today and tomorrow.

Zu den Angaben in dieser Broschüre.
Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der EvoBus GmbH ist unzulässig.
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in dieser Druckschrift unterliegen dem Urheberrecht der EvoBus GmbH. S-OLD-1-DE/EN-11/18

EvoBus GmbH · Mercedesstraße 127/6 · 70327 Stuttgart

Setra – Eine Marke der Daimler AG

About the information in this brochure.
Any copying, reproduction or other use is prohibited without the prior written consent of EvoBus.
All texts, images and other information in this publication are subject to copyright EvoBus GmbH. S-OLD-1-DE/EN-11/18

EvoBus GmbH · Mercedesstraße 127/6 · 70327 Stuttgart · Germany

Setra – A Daimler Brand



www.setra-bus.com