



Mit seinen 46 Jahren ist der Setra SG 180 S immer noch jeden Tag bei dem Omnibusunternehmen Weiss in Bregenz (Österreich) im Schülerverkehr im Einsatz. Seine Erstzulassung erhielt er im Dezember 1977.

Fotos: Kirsten Krämer

WER NICHT RASTET, DER NICHT ROSTET

SETRA SG 180 S VON 1977

Wer rastet, der rostet so sagt es ein Sprichwort. Und weil der 46 Jahre alte Gelenkbus der Firma Weiss in Bregenz nie längere Zeit rastet, ist er immer noch gut in Schuss, auch wenn er mittlerweile nur noch in Altersteilzeit aktiv ist: Er bringt an Schultagen jeden Morgen eine große Kinderschar zum Unterricht. Diese Strecke ist rund 10 km lang, der Einsatz dauert nur etwa 20 Minuten. Doch das reicht im Zusammenspiel mit einer angemessenen Pflege offenkundig aus, um den Oldtimer fit zu halten.

Mit 46 Jahren ist ein Bus normalerweise im fortgeschrittenen Rentenalter, schon ab 30 kann er ein Veteranenkennzeichen erhalten. Umso überraschter waren wir, als wir erfuhren, dass der Setra SG 180 S auch heute noch jeden Morgen Kinder zur Schule bringt. Damit hatten wir nicht gerechnet, als wir bei unserem Urlaub am Bodensee eines Tages ein Heck eines älteren Setra in der Garage der Firma Weiss entdeckten.

Positiv überraschend war auch der Lebenslauf des rüstigen Vetera-

nen: Wenn Gelenkzüge ausschließlich im Schülerverkehr zum Einsatz kommen, handelt es sich meist um Gebrauchtfahrzeuge. Nicht so beim SG 180 S der Firma Weiss, er befindet sich seit seiner Erstzulassung im Dezember 1977 ununterbrochen im Besitz des Unternehmens.

Josef Weiss, einer der Söhne des gleichnamigen Firmengründers, hat eine besondere Beziehung zu dem Gelenkzug, denn er hat ihn 1977 in Ulm abgeholt. Der Wagen war fortan tagsüber im Bregenzer Stadtverkehr

unterwegs. Er trat dort die Nachfolge eines gut zwölf Jahre alten Setra S 125 an, der trotz seines hohen Platzangebots in den Stoßzeiten nicht mehr ausreichte. Daher musste dann ein zusätzlicher Verstärker fahren, was wegen der Personalkosten nicht wirtschaftlich war. Also entschied sich Josef Weiss sen. zur Anschaffung eines Gelenkbusses, um den Zusatzwagen und vor allem dessen Fahrer einzusparen.

Knapp 17 Jahre lang fuhr der SG 180 S regelmäßig im Stadtverkehr



Als der Setra den Linienbetrieb aufnahm, war es der erste Gelenkbus, der in Bregenz eingesetzt wurde, er war daher eine kleine Attraktion.

Bregenz, nicht selten mit Josef Weiss junior am Steuer. 1994 wurde der Gelenkzug dann durch ein neueres Fahrzeug abgelöst und kam fortan nur noch im Schülerverkehr zum Einsatz. Dort leistet er wegen seiner großen Fahrgastkapazität von knapp 160 Personen auch heute noch gute Dienste. Daneben wird er gelegentlich auch für besondere Anlässe wie Geburtstage, Hochzeiten und ähnliches gebucht.

Während „sein“ Setra SG 180 S immer noch bei Firma Weiss seinen Dienst verrichtet, hat sich Josef Weiss junior mittlerweile aus dem aktiven Berufsleben zurückgezogen. Er war hauptsächlich für die technische Betreuung des Fuhrparks zuständig und hat diese Aufgabe vor gut zwei Jahren an seinen Neffen Stephan Füssiger übertragen. Dennoch stand uns Josef Weiss bereitwillig mit Informationen über den Gelenkbus zur Verfügung.

Er war das erste Fahrzeug seiner Art in Bregenz, erinnert er sich, daher

sorgte er für einiges Aufsehen. Am Kupplungsverschleiß des Schaltgetriebes könne man das gestiegene Verkehrsaufkommen und die deutlich höhere Zahl an Ampeln ablesen: Während anfangs die Kupplungsstandzeiten bei rund 100.000 km gelegen hätten, sei die Kupplung heutzutage schon nach etwa 35.000 km am Ende.

Im Laufe seines bisherigen Lebens waren beim Setra Gelenkzug nur wenige größere Reparaturen erforderlich: Einmal habe der Motor neue Kolben erhalten, berichtet Josef Weiss. Außerdem wurde eine Rostbehandlung mit Hohlraumversiegelung durchgeführt. Ansonsten seien nur kleinere Wartungsarbeiten erforderlich gewesen, sodass der SG 180 S mit vergleichsweise geringem Aufwand am Laufen gehalten werden konnte.

Die Technik

Kässbohrer ist zweifellos zusammen mit Gaubschat Pionier im Gelenkbusbau, die Ulmer hatten ihren ersten

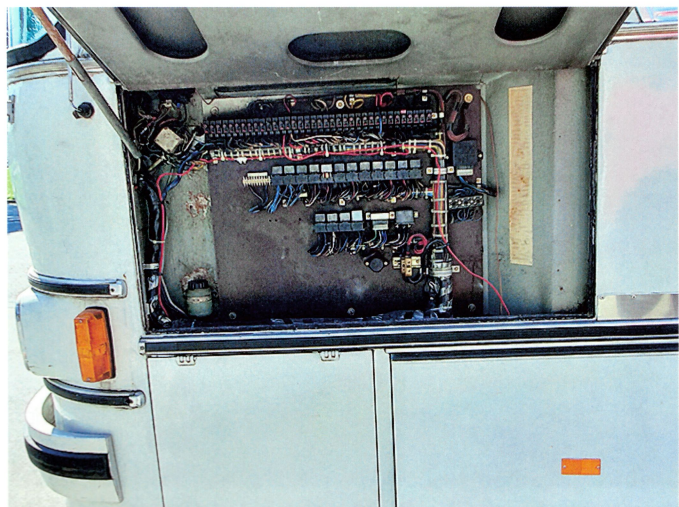


Für den Setra Gelenkbus üblich ist das Heck beidseitig etwas verjüngt, um bei Kurvenfahrten hinten nicht anzuecken.

Gelenkzug 25 Jahre vor der Auslieferung des Weiss-Fahrzeugs auf die Räder gestellt. Damals wurden für die Zugwagen noch Fremdfahrgestelle verwendet, beim Pilotfahrzeug war es ein Haubenwagen vom Typ MAN MKN 26. Bereits 1953 griff Kässbohrer dann auch auf Chassis mit Unterflur-Mittelmotor zurück, was bald zum allgemeinen Standard bei Gelenkbussen wurde.

1958 führte das Ulmer Familienunternehmen dann auch bei Gelenkbussen die selbsttragende Bauweise ein, das Triebwerk befand sich nach wie vor im Vorderwagen unterflur liegend zwischen den Achsen.

Den SG 180 brachte Kässbohrer Mitte 1972 auf den Markt, er war 16,88 m lang. Im Karosseriedesign entsprach er dem Anfang 1971 vorgestellten Linienbus S 130 S, doch im



Direkt unter dem Fahrerfenster befindet sich der Elektrokasten. Dass eine so einfache Ausführung auch heute immer noch funktioniert, kann man sich bei der heutigen Technik kaum vorstellen.

Hinter den beiden darunterliegenden Klappen finden wir die Prüfanschlässe [links] und die Fahrerplatzheizung [rechts].

Gegensatz zum Solowagen war beim Gelenkzug der Motor nicht stehend im Heck, sondern unterflur liegend zwischen Vorder- und Mittelachse verbaut. Anfangs sah die Basisversion das Büssing-Aggregat U 12 D vor, 1977 wurde es vom MAN D 2556 MXUM abgelöst. Der Sechszylinder mit 11,33 l Hubraum leistete 177 kW (240 PS). Eher untypisch für ein Stadtfahrzeug wie den Weiss-Wagen war zu jener Zeit das manuelle Schaltgetriebe.

Eine Besonderheit der Setra Linienwagen waren viele Jahre lang die auf der IAA im März 1953 vorgestellten Kässbohrer-eigenen Außenschwingtüren, die natürlich auch der SG 180 besaß.

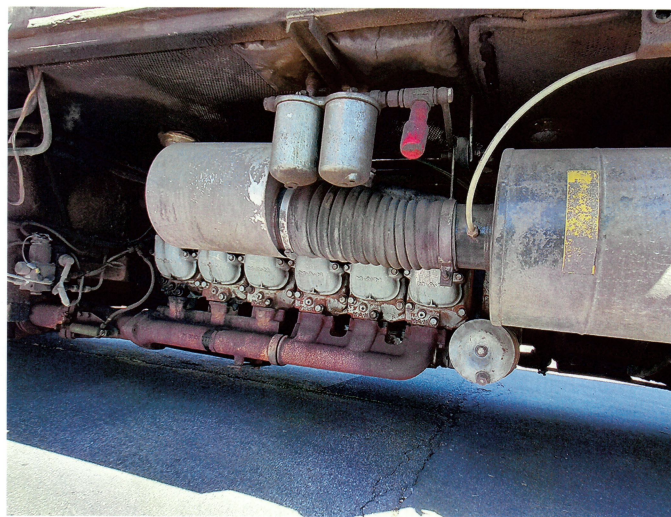
Das Konstruktionsprinzip von Gelenkwagen bestand in Deutschland von den 1950er bis in die 1970er Jahre aus einem in der Regel zweiachsigen Motorwagen mit Antrieb auf die zweite Achse, der einen meist einachsigen Nachläufer zog. Dessen üblicherweise einfach bereifte Achse wurde in Abhängigkeit vom Knickwinkel des Gelenks zwangsgelenkt. Um ein zu starkes Ausschwenken des Hecks zu vermeiden, waren die Gelenkzüge mehrheitlich hinten verjüngt.

Diese genannten Merkmale trafen auch auf den Setra SG 180 S zu. Daher lässt er sich nach Aussage von Josef Weiss gut und relativ einfach fahren, da der Nachläufer dem Zugwagen mehr oder weniger spurtreu folgt. Nur bei starkem Schneefall müsse man aufpassen und auf der Nachläuferachse Schneeketten auf-



Zwischen Vorder- und Mittelachse befinden sich von links nach rechts ein Druckluftkessel, der Kühler, der zweite Elektrokasten, die Batterien und der Dieseltank.

Für den Antrieb sorgt auch heute noch der liegende Reihensechszylinder MAN D 2556 MXUM, der als Unterflurmotor rechtsseitig zwischen Vorder- und Mittelachse liegt.



ziehen, da diese nur gering belastet sei.

Der SG 180 wurde bis Mitte 1984 gebaut, dann lösten ihn die Schubgelenkbusse SG 219 SL und SG 221 UL

ab. Sie übernahmen das Design der entsprechenden Solowagen S 215 SL und S 215 UL. Seit der Produktionseinstellung des SG 321 UL gibt es keinen Gelenkbus mehr im Setra-



Zu sehen ist hier die Innenraumheizung.



Dass der Hinterwagen dem Vorderwagen exakt folgt, dafür ist die letzte Achse zuständig, die in Abhängigkeit vom Knickwinkel des Gelenks eingeschlagen wird und so den Hinterwagen bei Kurvenfahrten entsprechend beweglich macht.

Programm, Interessenten müssen auf den Citaro G der Schwestermarke Mercedes-Benz zurückgreifen. Unser

SG 180 S ist aber ein lebender Zeitzeuge des Gelenkbusbaus bei der Ulmer Marke, die gerade in den

1950er Jahren dieser Bauart wesentliche Impulse gab. KK



Bei den Sitzen handelt es sich noch um die Originalbestuhlung von 1977, deren Farben heute schon wieder modern werden. Mit seinem zulässigen Gesamtgewicht von 23.650 kg ist der Gelenkbus laut Fahrzeugschein für 159 Personen zugelassen (109 Sitz- und 50 Stehplätze).



Der Fahrerplatz entspricht noch der Erstausrüstung. Der Gelenkbus verfügt über ein manuelles Schaltgetriebe. Über die Klappe links vom Fahrer gelangt man auch von hier von oben an den Elektrokasten.

Daten und Fakten Weiss Reisen Gesellschaft mbH & Co. KG

Gegründet wurde das Unternehmen im Dezember 1957 von dem damals 26 jährigen Bregenzer Josef Weiss. Mit einem gebraucht erworbenen Bus bediente er in seiner Heimatstadt eine Stadtlinie im Stundentakt. 1963 konnte er dann auch den ersten fabrikneuen Reisebus anschaffen, einen Setra. Damit entstand eine Bindung zu der Ulmer Traditionsmarke, die auch heute noch Bestand hat, vor allem im Bereich Reisebusse.

In der Folge wurden die beiden Geschäftsfelder Linien- und Reiseverkehr kontinuierlich ausgebaut, hinzu kam noch die Vermittlung touristischer Angebote aller Art über das eigene Reisebüro.

Nach mehr als einem halben Jahrhundert am Steuer seines Unternehmens übertrug Josef Weiss die Firma 2010 an seine vier Kinder Josef, Andrea Füssinger, Annelies und Manfred. Sie führen den Familienbetrieb seither erfolgreich weiter, mittlerweile sind auch schon einige Vertreter der dritten Generation bei Weiss tätig.

Aktuell wird der Stadtverkehr Bregenz zusammen mit ÖBB Postbus bedient, dafür stehen bei Weiss sechs Linienwagen bereit. Hinzu kommen zehn Reisebusse, die im In- und Ausland ihre Gäste auf anspruchsvollen und hochwertigen Reisen befördern. 32 Mitarbeiter sorgen bei der Firma Weiss für einen reibungslosen Ablauf.



Josef Weiss junior holte damals den Bus persönlich bei Setra in Ulm ab, weil er für den Werkstattbereich zuständig war und später den Gelenkbus auch fuhr. Er ist der älteste Sohn des Firmengründers Josef Weiss senior.



In der dritten Generation ist Stephan Füssinger (Sohn von Andrea Füssinger geborene Weiss und Schwester von Josef Weiss junior) für die Werkstatt zuständig. Für unsere Fotos stellte er uns den Bus in die richtige Position.