

Die Omnibusse auf dem 34. Genfer Salon



*Für die Schweiz neu:
ein Eineinhalbdecker-Über-
landomnibus der
Arbeitsgemeinschaft
Ramseier-Vetter mit
215 PS-Heckmotor im
Fahrgestell von FBW*

Die Schweiz als Reiseland zieht naturgemäß während des alljährlichen Genfer Automobilsalons, der heuer vom 12. bis zum 22. März stattfand, die Omnibushersteller aller Länder an. Schon manche richtungweisende Neukonstruktion hatte in den Hallen des Grand Palais am Ufer der Arve ihre Premiere, und so sind wir auch diesmal nach Genf gefahren, um zu sehen, was es neues gibt. Wir müssen es jedoch vorwegnehmen: So viele Neuheiten wie sonst gab es diesmal nicht und gegenüber der einmaligen Internationalität der Lastkraftwagen — kaum ein europäischer Hersteller fehlte hier — war die Omnibusschau verhältnismäßig schwach besetzt. Der Eindruck wurde verstärkt durch die räumliche Enge, die nun einmal nicht der Präsentation von Omnibussen entgegenkommt und schließlich auch durch den Umstand, daß sehr viele Fahrzeuge weit entfernt von den Hallen im Freigelände und an den Vorführplätzen standen. Doch was soll's. Es erfüllt den deutschen Besucher trotz des Mangels an aufregenden Neuschöpfungen eine gewisse Befriedigung darüber, daß einerseits die in der Schweiz gut eingeführten deutschen Karossiers und Hersteller dominierten — auch in formgestalterischer Hinsicht — und, daß andererseits eine gewisse Ruhe und Konsolidierung eingetreten ist. Jeder Hersteller hat seinen neuen Stil gefunden, der in allen Fällen frei ist von Verspieltheiten, und betonte Zweckmäßigkeit zeigt. Damit aber ist der Hoffnung Raum gegeben, daß die heutige zeitlose Linie noch lange Jahre Gültigkeit hat und den Unternehmer kaum in die Verlegenheit bringen wird, relativ gut erhaltene Fahrzeuge nur wegen mangelnder äußerer Attraktivität aus dem Reisebetrieb zu nehmen. Bezüglich der inneren Vervollkommnung, die heute das Ziel der Omnibusbauer ist, läßt sich auch bei einem

schon länger im Betrieb befindlichen Fahrzeug noch vieles nachträglich machen. Das lohnt sich immer dann, wenn die äußere Form noch dem Zeitgeschmack entspricht.

Schauen wir uns die Ausstellungsobjekte selbst an: Die Omnibusse rein schweizerischer Provenienz waren fast ausschließlich sehr sachlich gehaltene Stadtverkehrsmittel. Selbst EGGLI, sonst immer für eine Aufbau-Delikatesse gut, hatte sich diesmal mit einem ganz gewöhnlichen Stadtbus begnügt.

LAUBER & FILS, eine kleinere Karosseriefabrik, zeigte allein einen Reisewagenaufbau auf MAN-750 HO-Fahrgruppe, der sich durch eine ungewöhnlich sorgfältige Verarbeitung auszeichnete. Allerdings hat man dann den an und für sich auch formell gut gelungenen Wagen durch eine sehr ungeschickte Bemalung wieder verunziert. RAMSEIER & JENZER, Bern, die wohl größte schweizerische Omnibus- und Anhängerfabrik, arbeitet in Gemeinschaft mit VETTER, Stuttgart, und zeigte als Neuheit einen 1½-Decker, wie er auch von VETTER und LUDEWIG, Essen, hergestellt wird. Der 11,15 m lange Wagen ist für den Überlandverkehr gedacht, zweiaxsig ausgeführt und nur 2,4 m breit. Der Gewinn liegt in der zusätzlichen Unterbringungsmöglichkeit von 17 Personen im Oberdeck, wobei trotz der kompakten Abmessungen noch 4 cbm Gepäckraum erzielt wurden. Das Fahrgestell ist von FBW und hat einen Unterflurmotor von 215 PS/1900 U/min (nach DIN!). Dieser starke Motor ermöglicht es, mit einem Vierganggetriebe auszukommen, das als Planetengetriebe mit elektrischer Schaltung ausgeführt ist.

Bei den normalen Reisewagen der Arbeitsgemeinschaft RAMSEIER und VETTER handelte es sich ausschließlich um Omnibusse der neuen VETTER-Linie, wie sie in Frankfurt

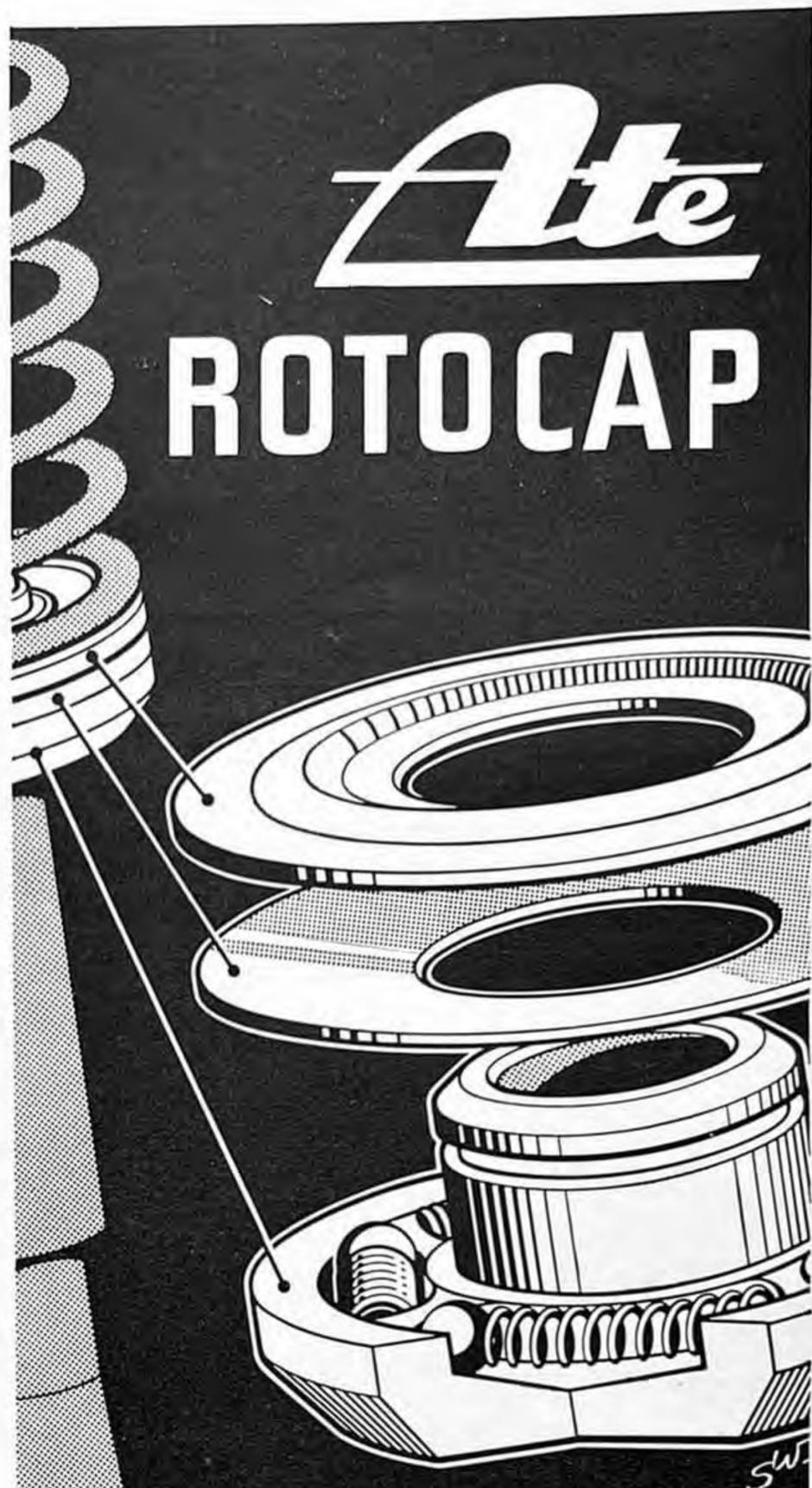
erstmalig gezeigt wurden. Der kleine 28-Plätzer mit Teilen des Mercedes-Benz O 321 H ist eine selbsttragende Konstruktion, während die Ausführungen mit 35 bis 51 Sitzplätzen auf Fahrgestellen Mercedes-Benz O 321 H/126 PS und O 317/200 PS aufgebaut werden. Die Tatsache, daß auch Vetter zur Dachkanalbelüftung übergegangen ist und eine neue Linie mit hoch ins sehr flache Dach gezogenen Seitenscheiben vertritt, wurde allgemein mit viel Interesse beachtet. Entsprechend der Forderung nach ausreichendem Temperament wurde der 35-Plätzer mit einem ZF-8 Gang-Getriebe ausgestattet, so daß die 126 PS des MB-Motors besser ausgenutzt werden können.

Die Stuttgarter Karosseriebaufirma ERNST AUWARTER hat in der Schweiz einen Namen als Hersteller der sogenannten „Carlux“-Kleinomnibusse, die Varianten aus Volkswagen-Omnibussen und Mercedes-Benz O 319-Omnibussen sind. Insbesondere der letztere hat durch den Ernst Auwärter-Aufbau sehr gewonnen, dank der großen Seitenscheiben und der erreichten Stehhöhe von 180 cm. Überraschend brachte die Firma diesmal aber auch einen Reisebusaufbau auf dem Fahrgestell des O 321 H nach Genf, der zwar eine gewisse Ähnlichkeit mit dem in Frankfurt gezeigten Wagen mit Kunststoff-Flachdach hatte, bei dem jedoch der Stirnabsatz fehlte. Die Form des Fahrzeugs mit extrem flachem Dach und weit hochgezogenen Seitenfenstern kann als sehr gelungen bezeichnet werden. Auch hier verwendet man eine steglose einteilige Panoramafrontscheibe, und es ist eine Dachkanalbelüftung mit Einzeldüsen vorgesehen.

DROGMOLLER, Heilbronn, hat in der Schweiz einen großen Freundeskreis und hatte im Bewußtsein, daß das verpflichtet, gleich 3 neue Aufbauten nach Genf gebracht. Je ein Reisewagen O 321 H und O 321 Hlk wurde auf dem eigenen Stand gezeigt, ein neuer Aufbau auf dem sehr jungen Fahrwerk MAN 535 HO-R 10 stand, leider verdeckt plaziert, auf dem Platz der MAN. Es war erfreulich zu sehen, wie geschickt man bei Drögmöller modernisiert hat. Maßvoll wurde das Dach abgeflacht, so daß eigentlich wegen der hoch hinaufreichenden Fenster die Dachrandverglasung überflüssig geworden ist, da man auch noch von den Innensitzen aus einen großen Blickwinkel hat. Die Heckpartie wurde neu geformt und auf die unverwechselbare Note, die durch die keilförmig angelegte Windschutzscheibe mit Wölbung nach oben gegeben ist, braucht man zumindest bei den Mercedes-Bussen nicht zu verzichten. Wir fanden, daß die Drögmöller-Bugpartie jetzt noch besser (durch das flachere Dach) mit der Gesamtform harmonisiert als vorher. Sehr schön und gepflegt wirkt die Luxusausstattung mit Pullmannbestuhlung.

KASSBOHRER, Ulm, zeigte in Genf die aus der neuen Baukastenreihe stammenden Reisewagen Setra S 9, S 10 und S 12, sowie den luftigen und besonders großräumigen Stadtbus S 125. Die beiden in der Halle gezeigten Wagen waren als Ausführungen „A“ mit 2,3 m Breite für den unbeschränkten Einsatz auf Schweizer Bergstraßen gebaut. In der Luxusausführung als 8-Reiher mit 33 plus 1 Plätzen ist besonders der jüngste Wagen der Setra-Reihe, der S 9 A ein sehr schneller und spritziger Bus, da er bei nur 10 t Gesamtgewicht über 150 PS Motorleistung aus einem Henschel 522 mit geringer Abgasturboaufladung verfügt. Der daneben stehende S 12, ein 11,1 m langer 10- bis 12-Reiher ist mit dem 11 l-Motor 520 von 170 PS Drosselleistung noch günstiger motorisiert, wenn auch nicht in bezug auf das absolute Leistungsgewicht, wohl aber wegen des besonders elastischen Fahrverhaltens, das eine ruhige Fahrweise bei wenig Schaltarbeit ermöglicht. Dieser Wagen war übrigens der 5000ste Setra-Bus, der von KASSBOHRER gebaut wurde. Diese Setras zu betrachten, ist immer wieder eine Augenweide.

Weniger wegen der äußeren Form, die sehr dezente moderne Linien zeigt, als vielmehr wegen der außergewöhnlich soliden und sauberen Verarbeitung, die man bis in den kleinsten Winkel hinein wiederfindet. Die Fahrwerksgestaltung mit vollkommen wartungsfreier Achsaufhängung aus einer Blattfeder-Gummibalgfederkombination dürfte zur Zeit der wohl beste Kompromiß zwischen Aufwand, Effekt und Zuverlässigkeit sein.



Ventildrehvorrichtung

- Wartungsfrei
- Geschlossene Einheit
- Keine ungleichmäßige Ventilerwärmung
- Wesentliche Erhöhung der Lebensdauer
- Verhindert Schäden an Ventil und Ventilsitzring
- Störungsfreie Funktion der Ventile
- Gleichmäßige Gesamtbeanspruchung

TEVES-THOMPSON & CO. GMBH · BARSINGHAUSEN/HANN.



Die eigenwillige Frontscheibengestaltung des Drögmöller-Reisewagens O 321 HL harmonisiert ausgezeichnet mit dem flach gestalteten Dach



Der selbsttragende Vetter-Ramseier 28-Plätzer, der mit Teilen des O 321 H hergestellt wird. Das flache Dach und die extrem hochgezogenen Seitenscheiben geben dem Fahrzeug ein unverwechselbares Aussehen



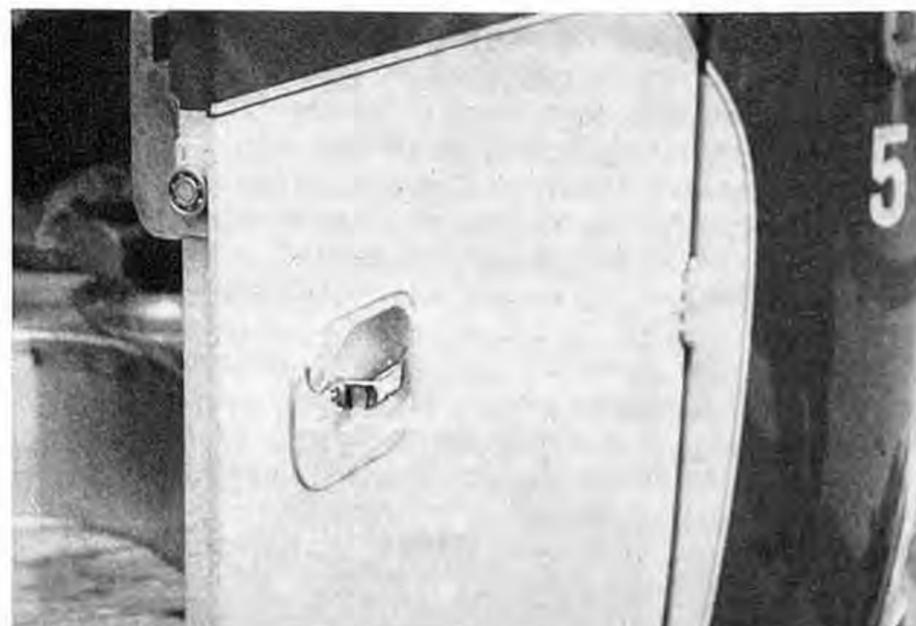
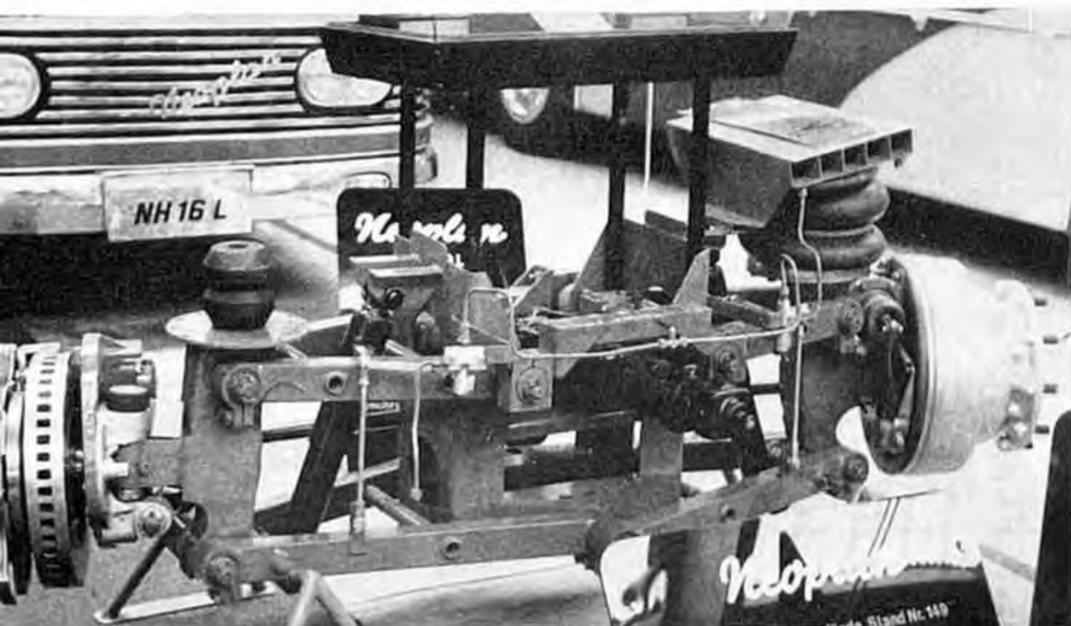
Ein Schweizer Lauber-Aufbau auf MAN 750 HO mit außergewöhnlich solider Verarbeitung, aber wenig schöner Seitenwandlackierung

Das ist die auch an einem Neoplan „Hamburg“ gezeigte BSI-Scheibenbremse, die Neoplan mit nach Genf gebracht hatte. Hier ist sie an einem Demonstrationsmodell der Vorderachse angebaut. Die geringe Baubreite dieser Bremse ermöglicht einen noch günstigeren Lenkeinschlag

Auch STEIB, Eiserfeld, bewarb sich in Genf um die Gunst des Reisebus-Interessenten. Die Karosserie M 61 für Mercedes-Benz O 321 und MAN 750-HO-Fahrgestelle mit den einteilig ins Dach gezogenen AS-Kombischreiben dürfte nach unserer Meinung zu den formal schönsten Ausführungen unserer Zeit zählen. Die Dachkanalbelüftung arbeitet zwar immer noch mit nur einer Düse pro Doppelsitz, doch hat man den Gesamt-Frischluftdurchsatz durch Heranziehung des Deckenspiegels als zusätzlichen Dachkanal mit freien Luftaustritten auf ein mehr als befriedigendes Maß erhöhen können.

Der NEOPLAN, Typ Hamburg, der vor drei Jahren in Genf seine Premiere hatte, wurde in zwei Längenversionen gezeigt. Der 12 m lange NH 16 zeigte am deutlichsten die relativ wenigen Änderungen, die in dieser Zeit durchgeführt wurden. Diese Änderungen beziehen sich im wesentlichen auf eine beste Raumausnutzung in der Länge und in der Höhe, sowie auf eine Vervollkommnung der gesamten Klimaanlage (mit je einer Frischlufdüse pro Satz). Nachdem

Ein interessantes Detail am Lauber-Bus: ein selbsthergestelltes Türschloß und ein Kugellager als Fangkörper zur exakten Lagerung der geschlossenen Tür



die Grundkonzeption der Hamburg-Baukastenreihe ihre Richtigkeit bewiesen hat, sind die jungen Konstrukteure der Gottlob Auwärter K.G. auf der mühevollen Suche nach Detailverbesserungen. Zur Zeit hat man es mit den Bremsen. Welcher Omnibusunternehmer kennt nicht den Kummer mit dem hohen Bremsverschleiß, der sich besonders bei Reisen in den heißen Süden und bei schwerbeladenen und stark motorisierten Bussen einstellt. Die von der Bergischen Stahlindustrie entwickelte Nutzfahrzeug-Scheibenbremse scheint nach der Erprobung in Stadtverkehrsbussen nun doch gewisse Vorteile zu zeigen, besonders im Hinblick auf die Standfestigkeit. Jedenfalls hat sich NEOPLAN entschlossen, diese Scheibenbremse auch im Reisewagen zu erproben. Im Freigelände stand ein NH 16, der an allen 4 Rädern die BSI-Scheibenbremse hatte. Die als Testfahrt ausgenutzte Überführungsfahrt nach Genf verlief, was die Wirkung und den Charakter der Bremse anbelangt, zufriedenstellend. Abgesehen von der relativen Wärmeempfindlichkeit der Scheibenbremse bringt sie den Vorteil eines nur wenig Zeit in Anspruch nehmenden Bremsbelagwechsels mit sich. Dieser Bremsbelagwechsel erfordert lediglich das Abnehmen des Rades und das Auseinanderschrauben des Bremsstells. Ein Vorderradschemel auf dem Stand in der Halle zeigte den Anbau der BSI-Scheibenbremse, die etwa das gleiche Gewicht wie die Trommelbremse hat.

Abschließend müssen wir noch zwei britische A.E.C.-Omnibusse erwähnen. Das ausgestellte „Reliance 470“-Fahrgestell ist ein besonders preiswertes Chassis mit 138 PS-Unterflurmotor für Omnibusse von 9 bis 10 m Länge. Der Preis für einen fertigen 9 m-Wagen wurde mit nur 48 000,— schw. Franken angegeben. Die Federung ist mit einfachen Blattfedern gegeben und bei 3867 kg Chassisgewicht ist das zulässige Gesamtgewicht 11 156 kg.

Ein anderes im Verhältnis zur Ausrüstung preiswertes Fahrgestell von A.E.C. ist der „Regal VI“, den wir mit einem JONCKHEERE-Aufbau an den Vorführplätzen fanden. Das für 15,2 t Gesamtgewicht bei 6 t-Vorderachslast ausgelegte



Ein sehr hübscher Reisewagenaufbau von Orlandi auf dem Fahrgestell des Fiat 309



Kässbohrer zeigte die jüngste Ergänzung des Baukastenprogramms mit dem Setra S 9 A mit 2,3 m Breite. Rechts der 5000. Setra

Erstmals in Genf zeigte Ernst Auwärter diesen O 321 H mit flachem Kunststoffdach und Düsenbelüftung



Das flach gestaltete Dach des Drögmöller-Reisewagens O 321 HL macht die Dachrandverglasung wegen der hochgezogenen Seitenscheiben eigentlich überflüssig





Ein neuer englischer Omnibus der AEC „Regal“, ein 12 m-Wagen mit Jonkheere-Aufbau. Der Wagen hat Luftfederung an starren Achsen und wurde als 14-Reiher für den Gelegenheitsverkehr vorgestellt

Fahrgestell wiegt ca. 5 t und hat einen recht laufruhigen 192 PS-Unterflurmotor von 11,3 l Hubraum. Das maximale Drehmoment von 77 mkg/1100 U/min weist auf eine außergewöhnliche Elastizität hin, die es auch ermöglicht, mit einem 4-Gang-Getriebe auszukommen. In dem Vorfühswagen war es sogar ein luftgeschaltetes, halbautomatisches Wilson-Getriebe, das aus einer hydrodynamischen Kupplung und Planetenradübersetzungen besteht. Es kann unter Last durch Betätigung eines kleinen Wählhebels geschaltet werden. Eine Luftfederung an den starren Achsen war hier vorhanden, ist jedoch nur Bestandteil der teuren Chassis-Ausführung, ebenso wie die hydraulische Lenkhilfe. Der 12 m lange Aufbau war mit 14 Sitzreihen bestückt und für Gelegenheits-Reiseverkehr ausgestattet. Eine Eberspächerheizung mit Motoranwärmeeinrichtung ergänzte wirkungsvoll die freiblasende Klimaschrankanlage im Bug. Der Preis des in Genf gezeigten Busses beläuft sich auf rund 100 000,— Mark, wie uns der luxemburgische Besitzer mitteilte.

Während Testfahrten mit dem REGAL VI wurden sehr ansprechende Fahrleistungen und Bremsverzögerungen gemessen und auch der Kraftstoffverbrauch kann sich sehen lassen: Auf französischen Landstraßen wurden bei ausgelastetem Wagen und bei einem Fahrschnitt von 57 km/h 25,1 l/100 km gemessen; auf der Autobahn Lausanne—Genf bei 84 km/h Schnitt 23 l/100 km.

Zum Abschluß unseres Genf-Berichtes möchten wir unseren Gesamteindruck dahingehend zusammenfassen, daß der 34. Automobilsalon die führende Position der deutschen Omnibus-Industrie auf dem europäischen Markt in bezug auf die technische Konzeption (z. B. Heckmotore, Fahrwerke und Federungen) aber auch in bezug auf die innere und äußere Gestaltung klar unterstrich. do-

Göppel - Aufbauten



Qualität und Komfort



Markus Göppel KG, Augsburg

Donauwörther Straße 110

