

# BUSFahrer

Wir lieben Busse

3 | 2020

**LEGENDEN**

**DIE FLEISCHER-BUSSE**

→ SEITE 26

Ab Seite 18: Wir klären auf über die weiße Droge Zucker! Geballtes Wissen.

**Alle Infos**



## SUPERTEST

Superlanger Setra S 418 LE Business → Seite 10



## WIE GEHT DENN DAS?

So funktioniert die Bus-Klimaanlage → Seite 51



## AUFBRUCH

Es muss weiter gehen – mit Lukas durch Kroatien → Seite 34

# DDR-Legenden auf Tour

Bereits zum neunten Mal trafen sich die Liebhaber von Fleischer-Bussen, einer Marke, die wie kaum eine andere für grenzenloses Improvisations-Vermögen steht.

©: Sascha Böhmke





**O**mnibusse von Fritz Fleischer hätte es in der DDR eigentlich gar nicht geben dürfen. Denn privater Busbau war im gesamten Ostblock grundsätzlich untersagt. Doch der Reihe nach.

Gegründet wurde die Gerärer Karosserie- und Fahrzeugfabrik Fritz Fleischer als Unternehmen für Karosserie-reparatur und den Bau von Aufbauten und Anhängern im Jahr 1927. Nach dem Krieg ging es mit der Reparatur für Pkw und Anhänger weiter. Ende der 1950er-Jahre brachte die Firma Campingwagen auf den Markt. Gleichzeitig begann Fritz Fleischer mit den ersten Omnibusaufbauten auf von Kunden gelieferten Fahr-gestellen. Es war der Beginn einer unglaublichen Geschichte. Allerdings verschlechterte sich das politische Klima für Privatunternehmer zusehends. Dennoch versuchte Fritz Fleischer, in der DDR-Wirtschaft eine Nische zu finden, was ihm mit dem Bau moderner Omnibusse zu-

nächst gelang. Fleischer Busse besitzen von Anfang an eine selbsttragende Karosserie. Alles begann Ende der 50er-Jahre mit den Typen S1 und S2. Ende 1959 wurden Baugruppen und Aggregate des Busses H6B der VEB Kraftfahrzeugwerke „Ernst Grube“ Werdau übernommen, nachdem die Busproduktion dort eingestellt worden war. Dabei war der Bau selbsttragender Busse alles andere als einfach, denn in der DDR gab es keine Zuliefererindustrie für den Busbau.

### VIELES WURDE IN EIGENREGIE GEFERTIGT

So wie Beschläge, Profile oder Verkleidungen. Die Leichtstahlprofile durften aus der BRD importiert werden, was damals keine Selbstverständlichkeit darstellte. Bemerkenswert war das auch deshalb, weil zu dieser Zeit selbst die volkseigenen Betriebe noch mit Holzgerippe-Konstruktionen arbeiteten. Der allererste selbsttragende Fleischerbus wurde übrigens am 12. April 1958 an die 

- 1** Emotionales Gruppenfoto in Wernesgrün
- 2** Start zum Tagesausflug ins Erzgebirge
- 3** Rollende Oldtimer machen Vergangenes erlebbar
- 4** Zwei Berühmtheiten: Fleischer Bus und Göltzschtalbrücke

## REPORT 9. FLEISCHERBUS-TREFFEN

Firma Michael Grauer in Elster/Elbe ausgeliefert.

Um die Bestimmungen des RGW zu umgehen, wurden alle gebauten Busse als Reparaturumbau (z. B. S2 RU) deklariert. Aufgrund dieser Regelung musste der Besteller ein altes Omnibus-Chassis für den Neuaufbau bereitstellen, teilweise kamen dafür auch Lkw-Chassis zum Einsatz. Dennoch war der Fortbestand der Firma in der DDR keine Selbstverständlichkeit. Und hier kamen die Ostberliner Verkehrsbetriebe (BVG) ins Spiel. Hauptsächlich war das Unternehmen für den Nahverkehr zuständig, es gehörte aber auch der Reiseverkehr zum festen Aufgabenrepertoire. Allerdings verfügte das Unternehmen über keine leistungsfähigen Fahrzeuge, weshalb sie auf die Fritz Fleischer KG aufmerksam wurden. Die selbsttragende Konstruktion schien alles zu vereinen, was die BVG wollten. So entwickelte man zusammen einen Bus mit Aggregaten des H6B. Es war der Beginn einer langjährigen erfolgreichen Zusammenarbeit, bei der Fleischer von der Sonderstellung der BVG als hauptstädtischer Großbetrieb im Kraftver-

kehrsgewerbe der DDR profitierte. Diese Zusammenarbeit war mit Sicherheit einer der wesentlichen Gründe, weshalb Fleischer in der DDR so lange existieren konnte. In keinem anderen Land des Ostblocks gab es einen weiteren privaten Bushersteller.

### AB 1965 MODERNISIERTE FRITZ FLEISCHER DEN S2

Einfach war das nicht, zumal Martin Seipolt, Fleischers bester Konstrukteur und „Vater“ der selbsttragenden Busse, 1959 in die BRD geflüchtet war, wo er bei Kässbohrer in Ulm eine neue Anstellung fand. Im Jahr 1970 begann mit dem S4 die Fertigung des Nachfolgers des bis 1962 produzierten Typs S1. Der seit dem Jahr 1972 gefertigte S5 war die letzte Neuentwicklung auf Basis des S2 unter Verwendung von in der DDR produzierten Ikarus-Fahrwerkskomponenten. Er wurde bis 1990 unverändert produziert. 1972 wurde das Unternehmen verstaatlicht und fungierte nun unter VEB Karosseriebau Gera vorwiegend als Zulieferer für Automobilteile. Omnibusse wurden nur noch in sehr geringem Umfang hergestellt.

sab

- 1 Dieser Fleischer S2 trägt die Fahrgestellnummer 12
- 2 Hier dient ein W50-Motor als Antrieb
- 3 Die Rückleuchten des S4 stammen von einem Lada 1500
- 4 Etwa 50 Fleischer-Busse dürfte es heute noch geben
- 5 Fleischer S4, Baujahr 1975, auf W50-Basis
- 6 Der Fahrgastraum dieses S2 ist eine Augenweide
- 7 Einer von etwa 30 derzeit fahrbereiten Fleischer-Bussen
- 8 Höhepunkt am Sonntag war die gemeinsame Ausfahrt
- 9 Erst durch das Mitfahren wird Geschichte wirklich erlebbar

© Sascha Böhnke



# 9. FLEISCHERBUS-TREFFEN REPORT

