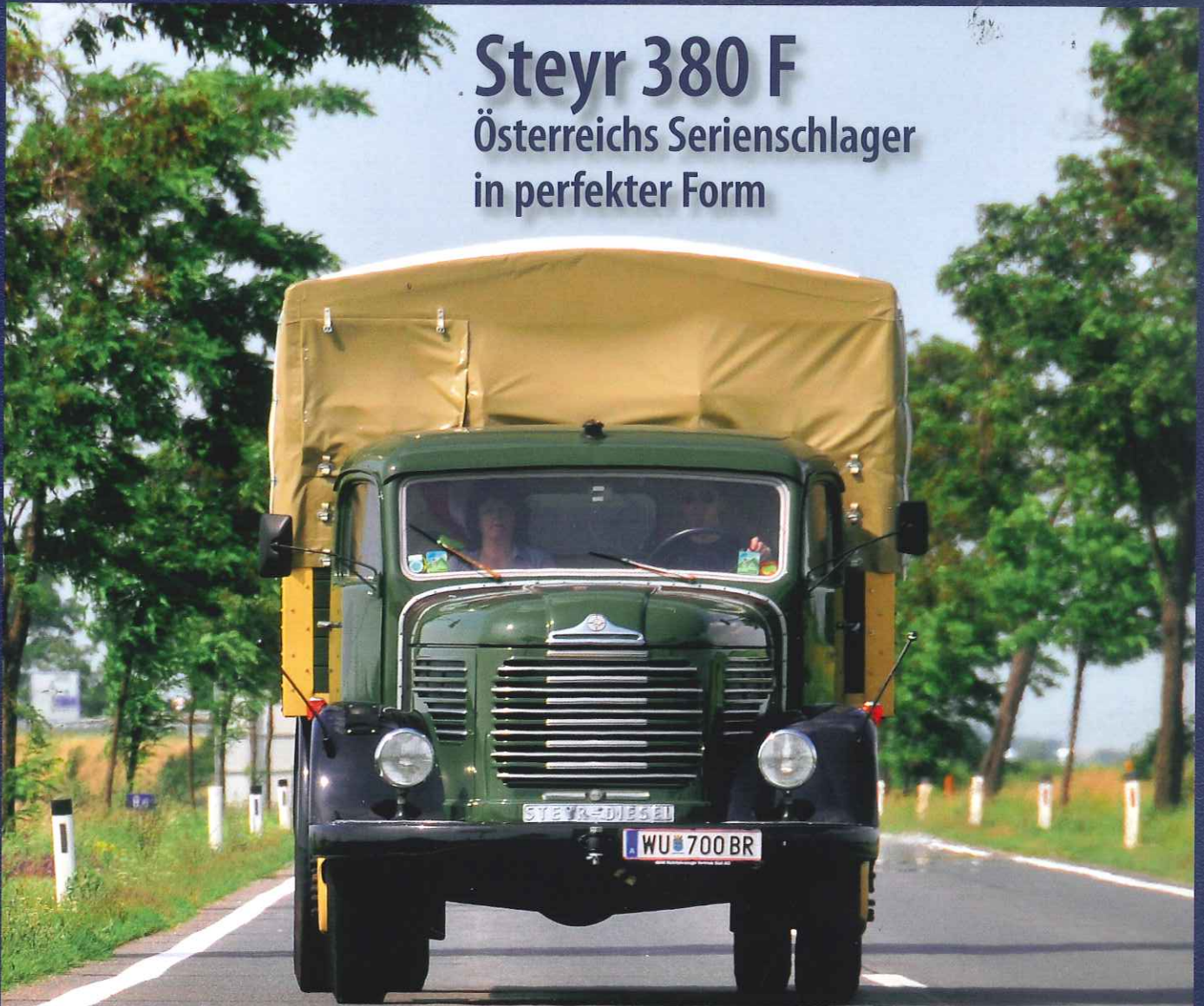


LAST&KRAFT

NUTZFAHRZEUG-OLDTIMER-MAGAZIN

Steyr 380 F

Österreichs Serienschlager
in perfekter Form



Szene Schweiz:
Das große Treffen in Hinwil



Fahrerleben:
Peter Rapior über
eine Ausnahmetour



Fahrzeugbau:
Der Augsburger
Karosseriebauer
Göppel

Klein und fein

Wer heute von Göppel-Bussen redet, meint im Regelfall die Midis aus dem Hause MAN. Doch der Augsburger Busbauer hat durchaus mehr zu bieten, wie ein Blick in über 80 Jahre Firmengeschichte beweist.



Der erste Firmensitz von Göppel befand sich in der Innenstadt von Augsburg im sogenannten Thäle.

Im Jahr 1923 wagt der Wagenbauer Markus Göppel den Schritt in die Eigenständigkeit und eröffnet in Augsburg einen Karosserie- und Wagenbaubetrieb. Der erste Firmensitz ist im sogenannten Thäle in der Stadtmitte Augsburgs angesiedelt. Die Entscheidung, sich selbstständig zu machen, ist damals wie heute ein Wagnis, doch Markus Göppel ist von seinen Fähigkeiten überzeugt und der Erfolg gibt ihm Recht. Fertigen er und seine Mitarbeiter am Anfang nur Karren, Wagen und Karosserien für Personewagen, so ergänzen bald auch Aufbauten für Nutzfahrzeuge das Angebot. Daneben hat sich Göppel als kluger Geschäftsmann noch ein zweites Standbein geschaffen, indem er in seiner Fabrik auch Skier herstellt, die er zusammen mit anderen Sportgeräten ebenfalls sehr erfolgreich verkauft. 1925 steigt er schließlich in die Fertigung von Buskarosserien ein. Auch hier liefern die Augsburger wieder überzeugende Ergebnisse ab, sodass sich Göppel mit seinen Bussen schnell einen guten Namen im In- und Ausland machen kann. Die hohe Qualität der Göppel-Aufbauten und das breit gefächerte Angebot helfen dem Unternehmen, die Jahre der Weltwirtschaftskrise zu überstehen, die für viele andere Fahrzeughersteller das Ende bedeutet. Göppel indes geht gestärkt aus diesen Krisenjahren hervor und arbeitet beständig daran, seine Produkte immer weiter zu verbessern. So fertigt er bereits 1935 erste Ganzstahlkarosserien, als andere Karosseriebauer noch auf Mischbauweisen aus Holzgerippen mit Blechbeplankung setzen. Das Fahrgestell für diesen ersten Bus mit Ganzstahlaufbau liefert die MAN – Beginn einer Partnerschaft, die bis in die heutige Zeit reicht.

Die Nachfrage nach Göppel-Karosserien steigt immer weiter und die vorhandenen Werkanlagen werden bald zu eng. An eine Erweiterung am bestehenden Standort ist nicht zu denken, sodass Markus Göppel sich entscheidet, im Stadtteil Augsburg-Oberhausen ein komplett neues Werk zu errichten. Dieses kann 1938 bezogen werden. Die Göppel-Produktion besteht mittlerweile überwiegend aus Busaufbauten auf Chassis von MAN, Büssing oder Mercedes, wobei Reisebusse dominieren. Doch bei Göppel stand und steht seit jeher



Magirus O 145, eines der wenigen während des Krieges bei Göppel gefertigten Zivilfahrzeuge.



Paketwagen für die Deutsche Bundespost auf Vorkriegschassis Büssing-NAG 650 N.

der Kundenwunsch an erster Stelle. So rollen auch Stadtbusse und Busanhänger aus den Werkhallen. Ebenso erhält Göppel die Fertigung von Aufbauten für industrielle Nutzfahrzeuge und von Karosserien für Personenwagen aufrecht. Daneben ist man sich auch nicht zu schade, Umbauten an Aufbauten von Fremdherstellern durchzuführen. Der stetige Wachstumskurs, auf dem sich Göppel in diesen Jahren befindet, wird durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges jäh unterbrochen. Können zunächst noch in reduziertem Umfang zivile Fahrzeuge gebaut werden, wird Göppel bald in die Rüstungsproduktion mit einbezo-

gen. Mit dem Teil des Mitarbeiterstamms, der nicht an der Front seinen Dienst an der Waffe leisten muss, fertigen die Augsburger nun Sanitätsfahrzeuge für die Wehrmacht. Ein alliierter Luftangriff auf Augsburg im Jahr 1944 setzt auch dieser Fertigung ein Ende, da das Werk schwer beschädigt wird. Aber Markus Göppel lässt sich von diesem Schlag nicht entmutigen. Mit der verbliebenen Belegschaft macht er sich sofort an den Wiederaufbau und kann bereits kurz nach Kriegsende 1945 die Produktion dank erster Aufträge zur Reparatur und zum Neuaufbau von kriegsbeschädigten Fahrzeugen wieder aufnehmen.



Büssing-NAG 5000 T mit Reisebusaufbau, etwa von 1949.



Unkonventionelle Lösung: Sattelzugbus mit MAN-Typ MK.

Nach Überwindung schwieriger Nachkriegsjahre kommen aber bald auch wieder Neufahrzeuge zur Auslieferung

Göppel gelingt es, schnell an die Erfolge der Vorkriegszeit anzuknüpfen. Als bald rollen auch wieder komplette Neufahrzeuge aus den Werkhallen. Dem Zeitgeschmack entsprechend präsentieren sich die Buskreationen in den 50er Jahren in üppigem Chromschmuck und barock-rundlichen Formen. Auch industrielle Nutzfahrzeugaufbauten bleiben weiterhin im Programm. Neben nach Kundenwunsch gestalteten Fernverkehrskabinen für schwere Lastwagen fertigen die Karosseriebauer auch komplette Löschfahrzeuge für die Feuerwehr sowie Paketwagen für die Bundespost. Ein weiteres Betätigungsfeld haben die Augsburger im VW T1 entdeckt. Er dient ihnen als Basis für zahlreiche Werbefahrzeuge und luxuriöse Kleinbusse mit Dachrandverglasung. Auch einige Karosserien für Personenwagen entstehen noch in diesen Jahren, doch zeigt sich, dass der Busbau mehr und mehr die Hauptrolle einnimmt. Der klassische Karosseriebau wird daher Ende der 50er Jahre, von Sonderaufbauten auf Buschassis abgesehen, endgültig aufgegeben werden.

Auch wenn Göppel in den 50er Jahren Busse auf den verschiedensten Chassis

aufbaut, dominieren doch die der Münchner MAN. Der Großkonzern weiß um die Fähigkeiten der Augsburger Busbauer und so mag es kaum verwundern, dass sie 1955 den Auftrag erhalten, einen der fünf Prototypen des neuen Reisebusses MAN 420 HOC 1 mit einem Aufbau zu versehen. Auch wenn MAN für die spätere Serienversion ein anderes Karosseriedesign wählt, wird Göppel zu einem immer wichtigeren Partner von MAN. Dies zeigt sich bereits wenige Jahre später, als MAN 1959 den Gelenkbus 760 UO 2G vorstellt. Die Bundesregierung hatte die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert, sodass zum 1. Juli 1960 der bisher praktizierte Personenanhänger-Betrieb hinter Bussen nicht mehr zulässig war. Gelenkbusse waren daher plötzlich sehr gefragt, woran auch MAN verdienen wollte. Die Münchner kürzen den Radstand des 760 UO 1-Stadtbusschassis und kombinieren es mit einem Nachläufer-Fahrgestell mit kompletter Lenk- und Kuppelvorrichtung, das die Fahrzeugfabrik Robert Schenk aus Stuttgart-Feuerbach im Pro-



Löschfahrzeug auf Opel Blitz-Dreitonne.

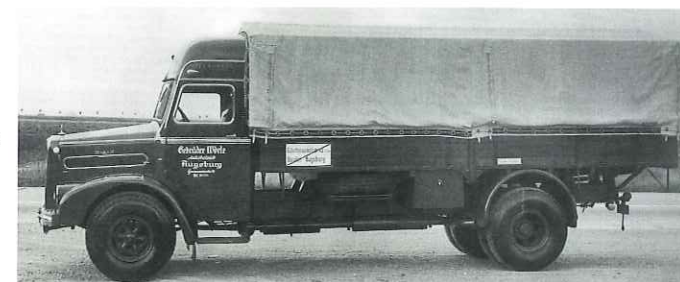


Reisebus auf MAN-Fahrgestell Typ MKN.

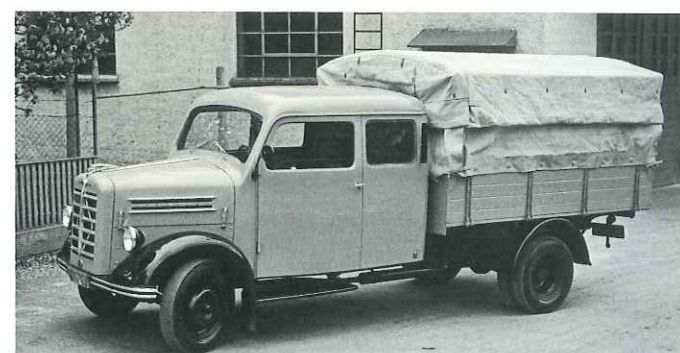
gramm hat. Den Aufbau des Nachläufers besorgt Göppel, den mit der Firma Schenk bereits eine jahrelange Geschäftsbeziehung verbindet – sind doch die meisten Göppel-Busanhänger auf Schenk-Fahrgestellen entstanden. Die erfolgreiche Kooperation

der drei Hersteller MAN, Schenk und Göppel im Gelenkbusbau wird bis zum Beginn der 70er Jahre andauern, behält man doch die praktizierte Arbeitsteilung auch beim 1963 vorgestellten Nachfolgemodell MAN 890 UG bei.

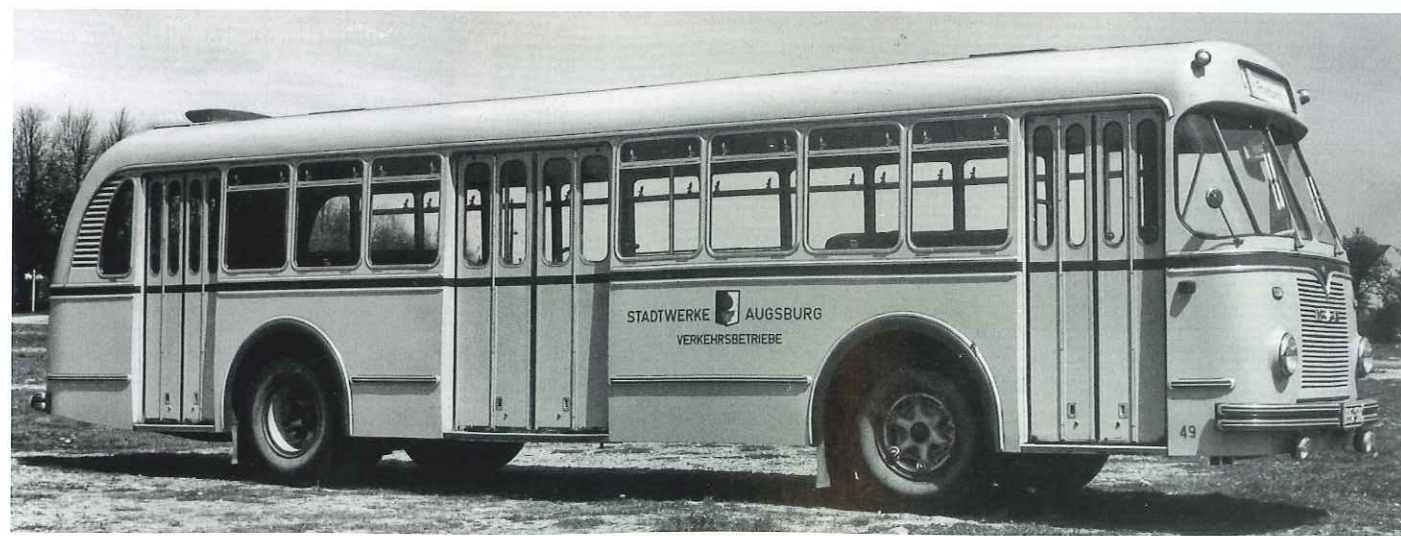
Für diesen MAN F8 der Gebrüder Wörle, Augsburg, zeichnete Göppel verantwortlich für den Aufbau und das Fahrerhaus.



MAN MKN 26 – Omnibuszug, Anhängerfahrgestell von Schenk.



Borgward B 1250 mit Truppkabine von Göppel.



Die Stadtwerke Augsburg orderten ihre Busse natürlich mit Göppel-Aufbauten wie auch diesen MAN MKH 2.



Krauss Maffei KMO 130 mit Dachrandverglasung, für Stadtbusse eher ungewöhnlich.

Die Fertigung von Nachläuferaufbauten, die in diesen Jahren übrigens nicht nur exklusiv an MAN gehen, sondern durchaus auch mit Motorwagen anderer Hersteller kombiniert werden, nimmt in der Folge eine immer wichtigere Rolle ein. Aber Göppel vernachlässigt auch den Bau klassischer Reisewagen nicht. Hierbei dienen vor allem die MAN-Chassis der Typen 535 HO und 750 HO als Basis, doch auch auf Mercedes-Fahrgestellen der Baureihen O 321, O 317 und später O 302 bauen die Augsburger zahlreiche Reisebusse auf. Weiterhin gelingt es, sich als Hersteller von Bücherbussen einen Namen zu machen. Überschattet wird der Erfolg durch den Tod des Firmengründers Markus Göppel im Jahre 1960. Von nun an leiten seine Ehefrau Anna und sein 36-jähriger Sohn Anton die Geschicke des Unternehmens. Unter ihrer Ägide verstärkt sich die Zusammenarbeit mit

MAN noch weiter. Als MAN 1969 mit dem 750 HO-SL einen Nachfolger nach VÖV-Norm für die bisher produzierte Metrobus-Reihe präsentiert, wenden sich die Münchner für die Gelenkbusvariante 890 SG wiederum an Göppel. Fertigen die Augsburger Karoseriespezialisten zu Beginn nur wie gehabt die Aufbauten für die Nachläufer, die jetzt erstmals von MAN selbst stammen, so übernehmen sie ab 1972 mehr und mehr die Fertigung kompletter Nachläufer im Auftrag von MAN. Daneben gelingt es Anton Göppel, der nun die alleinige Geschäftsleitung hat, von MAN den Auftrag zur Entwicklung eines Reisebusses für die türkische MAN-Tochter MANAS zu gewinnen. Für den MANAS 590 nutzen die Ingenieure das bewährte, nüchterne 60er Jahre-Karosieredesign, das sie auch für die eigenen Reisebusse auf MAN-Chassis verwenden.



Aus dem Jahr 1954 stammt dieser Büssing 4000 T mit Reisebusaufbau.

Zu Beginn der 70er Jahre lastet der Nachläuferbau für MAN das Werk so stark aus, dass Göppel die Fertigung eigener Reisebusse aufgibt. Auf speziellen Kundenwunsch entstehen zwar noch einige Einzelstücke genauso wie Sonderanfertigungen in Form von Bücherbussen oder Gefangenbussen, doch das Hauptgeschäft bilden nun die Nachläufer für die MAN-Busse der Typen SG 192 und SG 220. Teilweise übernimmt Göppel die Fertigung kompletter Fahrzeuge, wenn die Kapazitäten im MAN-Werk nicht ausreichen. Auch die Abwicklung der zahlreichen Exportaufträge in die USA, nach Australien und Neuseeland überträgt MAN den Augsburgern. Den Höhepunkt der Nachläuferfertigung markiert das Jahr 1978, in dem die 140 Göppel-Mitarbeiter rund 600 Nachläufer für MAN fertigen. Trotzdem arbeitet MAN bereits fieberhaft an einem Nachfolgemodell, da bei den vorhandenen Modellen das laute Motorengeräusch des zwischen den Achsen des Motorwagens angeordneten Unterflurdiesels von den Kunden bemängelt wird. Noch 1978 lässt MAN bei Göppel daher einen Prototyp des Nachfolgemodells SG 240 H aufbauen, bei dem der Motor nun im Nachläufer als Heckmotor eingebaut ist. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Gelenkwelle zur Mittelachse. Als im Jahr 1979 die Serienproduktion anläuft, ist Göppel zwar an der Fertigung beteiligt, doch die meisten Busse werden nun komplett bei MAN gebaut. Da mit der Vorstellung dieser neuen Baureihe die Verkaufszahlen der alten Gelenkbusse mit Unterflurmotor gleichzeitig stark zurückgehen, offenbaren sich schlagartig die Nachteile der engen Kooperation mit MAN.

Göppel droht in eine existenzbedrohende Krise zu schlittern. Die Geschäftsleitung versucht dies zu verhindern, indem der Prototypenbau und die Auftragsfer-



Borgward B 2500 F mit Göppel-Kabine.

tigungen für MAN und auch andere Busbauer verstärkt werden. So kann man sich 1979 die Aufträge für den Bau der VÖV-II-Prototypen MAN S 80 und SG 80 sichern. Letzterer wird auf einem SG 240 H-Chassis entstehen und einige Jahre später als Bücherbus für die Stadt Augsburg ein zweites Leben erhalten. Der Innenausbau von Reisebussen für MAN, die Fertigung des Kässbohrer S 80 Regional oder des Konferenzbusses MAN SRK 321 sorgen für eine weitere Auslastung des Werkes, doch können sie die wegbrechende Nachläuferfertigung damit nicht wirklich auffangen. Göppel reaktiviert daher den Bau von eigenen Reisebussen, wobei man wiederum auf die Kooperation mit MAN setzt. Auf Basis des MAN-Exportchassis 16.280 HOCL entwickeln die Göppel-Konstrukteure einen preisgünstigen Reisebus. Der Economy ist unterhalb der SR-Reihe von MAN angesiedelt, von der er zahlreiche Serienteile übernimmt, sich aber in durchaus eigenständigem, wenngleich recht spartanischem Karosieredesign präsentiert. Wenig später ergänzt ein Hochdecker der Economy-



Chassis von Hanomag wie diesen L 28 nutzte Göppel nur selten als Basis für seine Busse.



Clubbus auf Borgward BO 611.



Reisebusaufbau auf Mercedes-Benz O 3500.



Auf Basis des VW T1 entstand dieser Werbewagen für Elektrogeräte.



Luxuriöser Kleinbus auf Volkswagenfahrgestell T1.



Reisebus vom Typ MAN 420 HOC 2.



Die kürzere Variante MAN 420 HOC 1.



Mit Bussen der MAN-Baureihe 760 UO 2G startete 1959 bei Göppel der Bau von Nachläufern.



Mercedes-Benz O 321 HL-Reisebus im Designstil der 60er Jahre.



Das MAN 750 HO-Chassis bildete die Basis zahlreicher Reisebusse.



MAN 530 HOC mit Aufbau in Schweizer Breite für den Export.



Üppig verglast präsentierte sich dieser Mercedes-Benz O 317.

Reihe auf MAN 18.280 HOCL das Angebot weiter. Daneben versuchen die Augsburger, mit Hilfe des Busunternehmers Wahl aus Heidenheim auf dem japanischen Markt mit Doppeldeckerbussen Fuß zu fassen. Baut der erste Prototyp noch auf einem stark modifizierten 16.280 HOCL-Chassis auf, bei dem die Göppel-Entwickler den

Rahmen abgesenkt, den Radstand verkürzt und eine Schleppachse hinzugefügt haben, nutzen die Serienfahrzeuge das von MAN hierfür neu konzipierte 22.280 HOCLN-Fahrwerk.

1983 erweitert ein Midibus auf Basis des MAN-VW-Frontmotorchassis 9.136 FOC das Programm. Gleichzeitig reifen Über-

legungen, das Doppeldeckerkonzept, das für Japan entwickelt wurde, auch auf dem heimischen Markt anzubieten. Schon ein Jahr später feiert so die Helicon-Baureihe, welche wie die Japan-Busse das dreiachsige 22.280 HOCLN-Chassis nutzt, ihre Premiere. Der Helicon ist als Luxusreisebus konzipiert und wird in drei Höhen angeboten. Spitzenmodell ist der Helicon 400, ein Doppeldecker mit vier Meter Höhe. Darunter sind die Superhochdecker Helicon 380 mit 3,8 Meter Höhe und der 3,6 Meter hohe Helicon 360 angesiedelt, beide mit Unterflurcockpit. Der 400er erregt dabei das Interesse des langjährigen MAN-Partners

Nach Chicago ging dieser MAN SG 220 in USA-Exportversion.



Bücherbus auf MAN 750 H, eine Spezialität.



Für den MAN 890 SG von 1969 fertigte Göppel anfangs nur die Nachläuferaufbauten.



Die letzten Mercedes-Benz-Reisebusse entstanden auf dem O 302-Chassis.

Avtomontaza. Auf Vermittlung von MAN kommt es zu einer Vereinbarung zwischen Göppel und dem slowenischen Busbauer über den Lizenznachbau des Helicon 400, wobei Göppel als Zulieferer für Karosseriekomponenten fungiert. Auch wenn am Ende bis 1990 nur 28 Helicon verkauft werden und auch das Japan-Geschäft nach der Pleite des Partners Wahl wieder im Sande verläuft, hat sich Göppel doch eindrucksvoll als eigenständiger Busproduzent zurückgemeldet.

Vor allem der Göppel-Midi hat dabei das Interesse des Stuttgarter Mercedes-Konzerns geweckt, der aus der Übernahme der

Schweizer NAW ein Midi-Chassis im Programm hat. Mercedes beauftragt daher die Augsburger 1984, den Prototyp eines Midi-Stadtbusses im Stile des großen O 405 auf Basis des NAW-Chassis BH 2 zu fertigen. Als O 402 wird er das Mercedes-Stadtbusprogramm bis 1988 nach unten abrunden, wobei Mercedes die Produktion komplett Göppel überlässt. Die Produktionszahlen bleiben mit rund 60 Bussen in drei Jahren dabei weit hinter den Erwartungen der Mercedes-Verantwortlichen zurück. Aber die MAN wittert im Midi-Segment den Markt der Zukunft. 1986 lassen die Münchner daher auf dem neuen Midi-



Der Economy von 1983 baute auf dem MAN-Exportchassis 16.280 HOCL auf.



MAN SG 192 für Flughafenzubringerdienst.



VÖV II-Prototyp MAN SG 80.

Chassis 10.180 HOCL bei Göppel die Reisebusbaureihe SR 182 auflegen. Daneben starten die beiden Unternehmen mit der Projektierung eines Midi-Stadtbusses auf diesem Chassistyp. Der SM 182 hat seinen Serienstart im Jahr 1988 und kurz darauf ergänzt eine Niederflurversion namens NM 182 das Angebot weiter. Finden die neuen Midis zu Beginn ihre Käufer hauptsächlich in der Schweiz, entdecken nach und nach auch deutsche Busgesellschaften die Vorteile dieses Bustyps. Der Kundenstamm wächst so in der Folge beständig.

Wie schon Mercedes im Falle des O 402 überlässt auch MAN dabei diesen Produktionszweig vollständig Göppel, sind doch die Produktionszahlen für eine Großserienfertigung zu klein. Zum anderen bietet nur die Kleinserienfertigung, wie Göppel sie praktizieren kann, die Möglichkeit, auf fast jeden Kundenwunsch individuell einzugehen. Eine Fähigkeit, der sich die MAN auch bei ihren Standardmodellen gerne bedient: Immer wenn Sonderversionen vom Kunden gewünscht werden oder für einen Exportmarkt nötig sind, überträgt MAN die Realisierung dieser Busse an Göppel, der sich dabei aus dem MAN-Baukasten



Helicon 360 auf MAN-Fahrgestell 22.330 HOCL von 1985.



Vorläufer des Helicon 400: MAN 22.280 HOCLN von 1984 für Japan.

bedienen kann. Aber auch die Zusammenarbeit mit Mercedes besteht weiter. So übernehmen die Augsburger den Ausbau von Rohbussen der Typen O 609, O 614 und O 616. Diese Kleinbusfertigung entwickelt sich dabei neben den Midis für MAN und Sonderanfertigungen zu einem weiteren Standbein von Göppel, der so klugerweise vermeidet, sich wie in der Vergangenheit zu sehr von nur einem Produkt abhängig zu machen.

1998 zieht sich Anton Göppel aus der Geschäftsleitung zurück. Im Anschluss daran legt die Familie Göppel die künftigen Geschicke der Firma nun in die Hände angestellter Geschäftsführer. Seit Juni 2002 hat Bernhard Schmidt diese verantwortungs-

volle Position inne, der sich in der Folge selbst als Gesellschafter am Unternehmen beteiligt. Unter seiner Führung erfolgt eine grundlegende Umstrukturierung. So steigt Göppel im Jahr 2003 mit 51 Prozent bei der Neoplan Omnibus GmbH im thüringischen Ehrenhain ein, wohin schrittweise die komplette Produktion von Midis für MAN und Neoplan verlagert wird. Die vollständige Übernahme des Standortes Ehrenhain erfolgt im Jahr 2006 zusammen mit dem Umzug des bisherigen Firmensitzes der Göppel Bus GmbH dorthin. Neben den Midis und Sonderanfertigungen für MAN und Neoplan umfasst das Göppel-Angebot heute eine eigene Kleinbusbaureihe des Typs Mini4Travel S auf Basis des Mercedes

Sprinter sowie Buspassagieranhänger. Durch neue gesetzliche Regelungen war es 2004 möglich geworden, dieses alte Fahrzeugkonzept mit neuem Leben zu erfüllen. In der 9,7-Meter-Variante mit den eigenen Midis zum so genannten Miditrain kombiniert oder mit 10,65 Metern zusammen mit einem Standardlinienbus als Maxitrain, erfreuen sich diese Passagieranhänger bei den Kunden mittlerweile immer größerer Beliebtheit. Daneben fungieren die Augsburger auch noch als Deutschland-Importeur der Microbusse des französischen Herstellers Grurau. Mit einem Mitarbeiterstamm von 150 Personen erwirtschaftet man dabei einen Jahresumsatz von rund 28 Millionen Euro.



Mercedes-Benz O 402 Midi-Stadtbuss.



Midi-Reisebus auf Chassis MAN SR 182.



Gefangenentransporter MAN 11.220 HOCL.



Helicon 360 und Helicon 400 auf Basis MAN 22.330 HOCL von 1986.



Bergbaugewerkschafts-Untersuchungsmobil MAN 16.290 HOCL.

6 Richtige



www.transaktuell.de



www.lastundkraft.de



www.lastauto-omnibus.de



www.firmenauto.de



www.transporter-magazin.com



www.tele-traffic.de

6 Homepages - ein Portal für Ihr Business
www.eurotransportonline.de