



1980



1972

**FFG Falkenried  
1966 – 1981**

1966 -heute (NOCH einmal überprüfen  
Lao 1981 8 68 wg Daten die hier an-  
scheinend falsch sind ???)

Die Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH, Hamburg 20, Falkenried 7–19, geht auf eine 1892 gegründete Pferdewagenbau- und Ausbesserungsanstalt der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg-Eppendorf zurück. Ab 1919 gehörte der Betrieb der Hamburger Hochbahn A.G. (HHA).

Durch den Niedergang des Straßenbahnwesens wurden in den sechziger Jahren bei den Fahrzeugwerkstätten Falkenried Kapazitäten frei. In Zusammenarbeit mit dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) wurde ab 10. Oktober 1966 das VÖV-Standard-Linienbusprogramm entwickelt. An der 1967 fertiggestellten Standard-Bus-Attrappe orientierten sich die Konstruktionen der etablierten Omnibushersteller. Zum 1. Januar 1968 wurde die FFG handelsgerichtlich eingetragen und durch Senatsbeschluss vom 19. Juni 1968 eine rechtlich selbständige Tochtergesellschaft der HHA.

Die Rechte des 1972 entwickelten „Urbanbus“-Prototyps mit Magirus-Motor, bei dem unter anderem Reifen mit kleinem Durchmesser von 15" ei-



Die FFG entwickelte ab 1976 Prototypen nach VÖV II-Vorschriften, Präsentation 1979



Von der FFG Falkenried entwickelter Gelenkbus 1975



Vergleich des FFG-Urban-Busses mit einem Mercedes-Benz Standardbus 1972 <sup>1</sup>

nen besonders tiefen Einstieg (Wagenboden 54 Zentimeter hoch) ermöglichten, gingen Mitte 1974 an Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) und bildete die Grundlage für den Mercedes-Benz-Omnibus O 305.

1975 folgte der Bau des ersten Niederflur-Schubgelenkbusses (170 Personen) durch die FFG. Er besaß einen 210-PS-Daimler-Benz-Heckmotor (OM 407 h), der die Nachläuferachse antrieb, und einen patentierten hydraulischen Knickschutz. Daimler-Benz übernahm diese Anordnung für ihre Gelenkzüge und Oberleitungs-Duo-Busse.

Ab 1976 wurden im Auftrag von VÖV und BMFT die Prototypen für den VÖV-Standard-Linienbus II entwickelt und gebaut. Der Antrieb erfolgte durch einen liegenden 210-PS-Sechszylinder-Reihen-Diesel. Einen noch tieferen Einstieg sollten 19,5-Zoll-Rädern gewährleisten.

In Anlehnung an dieses Konzept entstanden Prototypen der ÖNV- (Öffentlicher Nah-Verkehr-) Busse S 80 und Ü 80 („die Linie der achtziger Jahre“), die 1979 der Öffentlichkeit präsentiert wurden. 1978/79 stellte die FFG die Prototypen des sogenannten StÜIB II (Stadt/Überland-Bus) auf die Räder.

Daneben lieferte die FFG von 1977 bis 1981 eine komplette, bis zur Fabrikationsreife entwickelte Busfamilie an die irische Eisenbahngesellschaft C.I.E. (Coras Iompair Eireann). Die für Dub-

lin bestimmten Fahrzeuge gingen bei der Bombardier-Ireland Ltd. in Serie.

Die FFG-Prototypen umfassten einen sogenannten Intercity-Bus (IC) mit 53 Sitzplätzen, einen City-Bus (C) mit 35 Sitz- und Stehplätze und einen Doppeldecker (DD) mit 29 Sitz- und 5 Stehplätzen unten sowie 45 Sitzplätzen oben.

Neben den Omnibusprototypen produzierte die FFG diverse Spezialfahrzeuge, zum Beispiel eine rollende Bühne (Sattelzug) mit Dreiachs-Doppelstock-Begleitfahrzeug sowie Flughafen-Servicefahrzeuge. Auch Medium- und Behindertenbusse (Telebusse) wurden in Falkenried zur Serienreife gebracht.



1981 lieferte die FFG Falkenried eine komplette Omnibusfamilie nach Irland