



OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **UNTERNEHMENS PORTRÄT:** TRD-Reisen, Dortmund
- **FERNBUS:** Neue Entwicklungen ■ **Porträt National Express**
- **FAHRBERICHT:** Vison Hochdecker C 12 HD
- **BUSPORTRÄT:** Mercedes-Benz Doppeldecker O 404 DD
- **TYPENGESCHICHTE:** Omnibusbau bei Kässbohrer 13. Teil



Das Design des O 404 DD war aus einem Guss und fügte sich harmonisch in die neue Mercedes-Benz Omnibusgeneration ein. Familie Hamprecht aus Künzelsau hat das Einzelstück übernommen und will es für die Nachwelt erhalten.

> Fotos, soweit nicht anders gekennzeichnet: Kirsten Krämer

GEMISCHTES DOPPEL

MERCEDES-BENZ O 404 DD

Mercedes-Benz O 404 sind nicht gerade eine Rarität, zwischen 1991 und 2000 wurden einige tausend gebaut. Den Doppeldecker O 404 DD gab es allerdings nur ein einziges Mal, er kam über das Stadium eines Prototyps nicht hinaus. Das Einzelstück ist jetzt nach gut 10 in der Fremde wieder nach Deutschland heimgekehrt, noch dazu ganz in die Nähe seiner Geburtsstätte Heilbronn.

Avantgarde

Im August 1991 feierte bei Mercedes-Benz die neue Reisebus-Baureihe O 404

Premiere. Sie sollte die Nachfolge des technisch ausgereiften und robusten, aber optisch und auch konzeptionell (Starrachse vorne, gefasste Scheiben) mittlerweile doch arg in die Jahre gekommenen Klassikers O 303 antreten. Mit dem O 404 wollte man den Premium-Anspruch der Marke mit dem Stern, der auf dem Pkw-Sektor unbestritten ist, auch im Reisebusbereich untermauern. Daher erhielt er nicht nur ein extravagantes Bleckkleid, sondern auch etliche Konstruktionsmerkmale, die ihm eine Spitzenstellung in Sachen Technik, Fahreigenschaften und Passagierkomfort sicherten.

Dazu gehörten u.a. das italienisch anmutende Design mit geklebten Seitenscheiben, eine Einzelradaufhängung vorne, Druckluft-Scheibenbremsen rundum, Motoren mit besonders geringen Abgas- und Geräuschemissionen sowie eine elektropneumatische Schalthilfe (EPS). Ein Quantensprung bei der neuen Omnibusfamilie aus Mannheim war zudem das neuentwickelte Heizungs- und Lüftungssystem mit seinen in die Seitenwände integrierten Heizelementen.

Mit dem O 404 sah sich die Daimler-Bussparte wieder voll auf der Höhe der

Zeit und auch in der Lage, der kurz zuvor aus der Taufe gehobenen Setra-Generation 300 Paroli zu bieten; 1991 war Kässbohrer ja noch eigenständig und Setra der Hauptwettbewerber für Mercedes-Benz. „Wir haben uns gefreut wie die Schneekönige“, erinnert sich ein Mercedes-Vertriebsmitarbeiter an die Vorstellung der neuen Omnibusreihe. Dass sie aufgrund der zahlreichen hochwertigen Zutaten, der aufwändigen Fertigung und der enormen Entwicklungskosten von rund 500 Mio DM (etwa 256 Mio Euro; Umrechnung ohne Berücksichtigung der Kaufkraftentwicklung) allerdings mit ihrem relativ hohen Preis nicht mehr den Zeitgeist in der Busbranche traf, sei hier nur am Rande erwähnt.

Angesichts der Positionierung des O 404 ist es jedoch verständlich, dass Daimler-Benz nun auch in der Königsdisziplin Doppelstockbusse mitmischen wollte. Daher war von Anfang an ein solches Fahrzeug in der neuen Baureihe vorgesehen und wurde noch vor einigen anderen Varianten realisiert, Premierenbühne für den O 404 DD war die IAA Nutzfahrzeuge im Mai 1992.

Konkurrent Kässbohrer bot - ebenso wie die Heilbronner Edelschmiede Drögmöller - bereits seit 1981 einen Reisedoppeldecker an. Auch ausländische Busbauer wie etwa Van Hool hatten entsprechende Modelle im Programm. Das Segment geschaffen hatte allerdings schon wesentlich früher Neoplan mit seinem Skyliner, der 1967 das Licht der Welt erblickt hatte.



Rolf Hamprecht und sein Sohn Tobias haben sich den Drögmöller-Bussen verschrieben. Bereitwillig boten sie uns die Gelegenheit zu einer Probefahrt mit ihrem neuen Prunkstück O 404 DD.

Premium-Partner

Gebaut wurde der O 404 DD allerdings nicht im Mercedes-Omnibuswerk Mannheim, sondern bei Drögmöller. Für den Heilbronner Premiumhersteller sprachen nicht nur seine gut zehnjährige Doppeldecker-Erfahrung und sein anerkannt hohes Qualitätsniveau, sondern auch die langjährige enge Zusammenarbeit mit Daimler. Bei seinen Modellen verwendete Drögmöller seit langem nahezu ausschließlich Bodengruppen bzw. Triebwerke von Mercedes-Benz. Die Entwicklung des Doppeldeckers erfolgte in enger Abstimmung zwischen den Konstrukteuren aus Heilbronn und Mannheim.

Rechtzeitig zur IAA stellten die Heilbronner einen ersten Prototypen fertig, der vielbestaunter Blickfang auf dem Mes-

sestand von Mercedes-Benz in Hannover war. Eines der Entwicklungsziele beim Doppeldecker war es gewesen, ihm nicht nur die optischen Merkmale, sondern auch möglichst viele technische Bauteile des O 404 mit auf die Reise zu geben. Dadurch sollte nicht zuletzt auch der europaweite Service erleichtert werden. So stammten beispielsweise die Achsen des Mercedes-Doppelstockbusses vom O 404, sie waren allerdings für die besonderen Belange leicht modifiziert. Außerdem erhielt der O 404 DD die elektropneumatische Schaltung EPS von Daimler-Benz, während der Drögmöller-eigene Doppelstockbus E 440 Meteor mit dem Konkurrenzprodukt AVS (Automatische Vorwählschaltung) von ZF ausgerüstet war. Beiden Modellen gemeinsam war der Motor, ein ladeluftgekühlter OM 442 LA mit acht Zylindern in V-Anordnung. Die Leistungsanforderung des Fahrers wurde nicht mehr mittels eines klassischen Gasgestänges, sondern via elektronische Motorsteuerung (EMS, auch E-Gas genannt) zum Aggregat übertragen.

Die elektropneumatische Schaltung (EPS) von Mercedes-Benz wurde auf der IAA 1985 vorgestellt und kam anfangs bei schweren Lkw und Bussen zum Einsatz. Der per Joystick geäußerte Schaltwunsch wird bei diesem System in elektrische Signale umgewandelt und an das Getriebe weitergeleitet, wo ein pneumatischer Steller ihn dann umsetzt. Nur wenn die Geschwindigkeit zum vorgewählten Gang passt, wird dieser vom Getriebe eingelegt. Ausgeschlossen wird so, dass durch das Schalten in einen niedrigeren Gang bei zu hoher Motordrehzahl etwaige Schäden am Triebstrang entstehen. Der Fahrer kann durch Drücken eines Schalters vorne am Ganghebel auch einen Gang überspringen.

Um genügend Kraft auf die Straße zu



Mit Hochdruck arbeitete Drögmöller an dem ersten Doppeldecker-Prototyp, um ihn rechtzeitig zur IAA 1992 im Mai fertig zu bekommen. Foto: Daimler



Für Pressefotos zur IAA posiert der Doppeldecker hier im Frühjahr 1992 vor einem Weinberg. Eine reguläre Zulassung erhielt er erst im September 1993.

bringen, waren beim Achtgang-EPS des Doppeldeckers die unteren Gänge stark untersetzt, der achte Gang war der direkte. Es gab also keinen Overdrive, mit dem man auf der Autobahn besonders Kraftstoff sparend dahingleiten konnte.

Eine Selbstverständlichkeit für ein Topmodell war die Einzelradaufhängung an der Vorder- und der passiv gelenkten Nachlaufachse.

Bei der Klimatisierung setzten die Konstrukteure mit dem O 404 DD Maßstäbe: Fahrerbereich sowie Unter- und Oberdeck waren jeweils eigene Klimazonen, die Regelung sollte vollautomatisch erfolgen.

Hinsichtlich der Raumaufteilung gibt es in einem Doppeldecker nur wenig Spielraum, daher sind alle am Markt erhältlichen Modelle im Grundlayout ähnlich. Der Gepäckraum ist über dem Motor im Heckbereich des Unterdecks angeordnet, davor befinden sich die Serviceeinbauten wie Küche, Garderobe und Toilette. Beeindruckend und nachahmenswert ist die großzügige Kopffreiheit am Aufstieg zur oberen Etage, in diesem Punkt stellt der O 404 DD viele aktuelle Doppeldecker in den Schatten.

Für das neue Mercedes-Benz Flaggschiff wurden etliche unterschiedliche Sitzplatzkonfigurationen angeboten, die Bandbreite

reichte von einer 2-Sterne-Ausführung mit 81+1+1 Plätzen (ohne Küche und Toilette) bis zur 4-Sterne-Luxusvariante mit 64+1+1

Sitzen. Der Kunde konnte zwischen kleiner und großer Küche wählen, auch eine Ausführung mit Bistro im Unterdeck war



Auch das Heck ist ansprechend gestaltet. Die 20 Einsatzjahre sind an dem Doppelstockbus allerdings nicht spurlos vorübergegangen, mittlerweile ist doch einiges instanzzusetzen. Einige Aufkleber, die auf den Einsatz bei Eurotours in Bihac hinweisen, haben die Hamprechts bereits entfernt.



Vor 20 Jahren gehörte eine Fahrertür bei Topmodellen noch zum guten Ton.



Der Fahrerplatz im Doppeldecker war weitgehend identisch mit dem der anderen Varianten des Mercedes-Benz O 404. Allerdings war beim Doppeldecker das EPS (erkennbar an dem Joystick-Schalthebel) Standard, während die Normalversionen in der Basisausstattung über eine manuelle Sechsgangschaltung verfügten.



Der Gepäckraum ist von links und rechts über jeweils drei Klappen zugänglich. Auch nach zehn Einsatzjahren in Bosnien weist der Bus noch den JAL-Aufkleber (Japan Airlines) auf, den er bei Sippel erhielt.



Im Heck arbeitet ein V-8-Triebwerk mit 14,6 l Hubraum und 370 kW (503 PS). Zur Bordstromerzeugung dienen zwei Lichtmaschinen, rechts ist außerdem ein relativ großvolumiger Klimakompressor zu sehen.



Bei 4-Sterne-Bestuhlung mit großer Küche weist das Unterdeck 16 Sitzplätze auf.



Der Mittelgang im Unterdeck mündet in der Fahrerschlafkabine. Links erkennt man den Anfang der Treppe zum Oberdeck, rechts (nicht sichtbar) befindet sich die Küche. Für diese wurden Wassertank und Batterien im Fahrerruherraum untergebracht.



Die große Küche im Doppeldecker-Prototyp ist U-förmig angeordnet.



Beeindruckend großzügig ist die Kopffreiheit an der Treppe, von dieser Lösung könnte sich so mancher moderne Doppeldecker eine Scheibe abschneiden. Rechts auf halber Höhe befindet sich die Toilette.



Die Sitze im hinteren Bereich des Oberdecks weisen Stoffbezüge auf, während vorne - analog zum Unterdeck - Ledersitze verbaut sind, erkennbar an den türkisfarbenen Kopflätzen. Die geschlossenen Gepäckablagen hatte der Doppelstockbus von den Luxusvarianten des O 404 übernommen, sie sollten das hochwertige Image unterstreichen.

darstellbar. Die Toilette ließ sich entweder im Unterdeck oder auf halber Höhe im Treppenaufgang zum Oberdeck installieren. Dank der bekannten handwerklichen Flexibilität von Drögmöller bereitete die Ausstattungsvielfalt kein Problem.

Der Preis für einen O 404 DD sollte je nach Ausstattung zwischen 700.000 DM und 750.000 DM liegen, das sind umgerechnet 357.903 Euro bis 383.468 Euro.

Fünfjahresplan

Gemäß den ursprünglichen Plänen sollten nach dem Messefahrzeug noch zwei weitere Prototypen gebaut werden, bevor dann der Serienanlauf bei Drögmöller erfolgen sollte. Die Heilbronner sahen sich bereits nach einer zusätzlichen Produktionsstätte um, da man größere Stückzahlen des O 404 DD nicht rationell in einer Linie mit den eigenen Typen bauen konnte.

Bei der Vorstellung der O 404 Familie im August 1991 hatte man noch ambitionierte Ziele für den Doppeldecker-Absatz: Rund 100 O 404 DD sollten pro Jahr verkauft werden. Auf der IAA war man da schon deutlich zurückhaltender, angestrebt wurden nur noch 30 Einheiten für das Jahr 1993 sowie 40 für 1994.

Auf Veranlassung von Daimler-Benz wurde aber die Fertigung des zweiten Prototyps, die bereits angelaufen war, abgebrochen. Stattdessen wollten die Stuttgarter zunächst Marktumfeld und Potenzial noch einmal gründlich analysieren. Um die Kundenresonanz noch detaillierter auszuloten, ging die gesamte neue Baureihe O 404 im Herbst 1992 auf eine Roadshow.

Anschließend wurde es ruhig um den Mercedes-Benz Doppelstockbus. Noch im Spätsommer 1993 war keine endgültige Entscheidung darüber gefallen, ob, wann und wo er gebaut werden sollte. Diese ließ dann aber nicht mehr lange auf sich warten, Ende 1993 kam das endgültige Aus für den O 404 DD.

Gegen einen neuen Doppeldecker sprachen die schwache Nachfrage auf den europäischen Busmärkten und vor allem die sich abzeichnende Liberalisierung der Omnibuslängen. Durch die aufkommende 15-Meter-Klasse wurde dem 12-Meter-Doppelstockbus die Position als einzig sinnvolles Reise-Großraumfahrzeug streitig gemacht, was den Absatz in diesem Segment nicht gerade förderte. Zudem war ein 13 m oder 14 m langer Doppelstockbus noch wirtschaftlicher als das 12-Meter-Fahrzeug.

Den Todesstoß gaben dem O 404 DD letztlich aber die Verhandlungen von Daimler-Benz mit Kässbohrer zur Übernahme der Bussparte, denn mit Setra bekam man auch einen fertig entwickelten und am Markt etablierten Doppeldecker frei Haus; wenn überhaupt, hätte er zukünftig die Basis für ein entsprechendes Modell der Schwestermarke bilden müssen. Ein Konkurrenzprodukt von Mercedes-Benz zum Setra Doppelstockbus machte vor dem Hintergrund der geplanten Evobus-Strategie jedoch angesichts des überschaubaren Absatzpotenzials nur wenig Sinn.

Daher blieb der Mercedes-Benz O 404 DD ein Einzelstück. Er wurde 1994 an das Busunternehmen Müller in Riedstadt-Crumstadt (Kreis Groß Gerau) ver-

Technische Daten Mercedes-Benz O 404 DD

Länge.....	11.995 mm
Breite.....	2.500 mm
Höhe.....	4.000 mm
Radstände.....	5.600+1.300 mm
Überhang vorne.....	2.495 mm
Überhang hinten.....	2.600 mm
Einstiegshöhe.....	350 mm
Podesthöhe Unterdeck.....	30 cm
Stehhöhe Unterdeck.....	1,8 m
Stehhöhe Oberdeck.....	1,7 m
Sitzplätze 3 Sterne.....	55 oben, 20+1+1 unten
Sitzplätze 4 Sterne.....	48 oben, 16+1+1 unten*
Kofferraumvolumen.....	max. 10 m ³
Kraftstofftank.....	530 l
Motor.....	OM 442 LA
Zylinder.....	V 8
Hubraum.....	14.618 cm ³
Leistung.....	320 kW (435 PS)
bei Drehzahl.....	2.100 min ⁻¹
Drehmoment.....	1.800 Nm
in Drehzahlbereich.....	1.000 - 1.600 min ⁻¹
Leistung optional.....	370 kW (503 PS)*
bei Drehzahl.....	2.100 min ⁻¹
Drehmoment optional.....	2.020 Nm*
in Drehzahlbereich.....	1.000 - 1.600 min ⁻¹
Getriebe.....	GO 210-8/11,8
Bauart.....	halbautomatisiert
Anzahl Gänge.....	8 V, 1 R
Dauerbremse.....	Voith Retarder
Vorderachse.....	Einzelrad
max. Einschlagwinkel.....	56 Grad
Nachlaufachse.....	Einzelrad
Bereifung.....	295/80R22,5
Leergewicht.....	18 t
zul. Gesamtgewicht.....	25 t

* = Ausführung Prototyp: große Küche, Toilette im Aufgang

kauft, das schon länger Interesse daran bekundet hatte. Müller behielt den Wagen aber nicht allzu lange, schon im Oktober 1995 wurde er an die Firma Sippel in Hofheim-Wallau (bei Wiesbaden) veräußert. Von dort gelangte der Bus 2002 schließlich nach Bosnien zu Eurotours in Bihac. Hier war er gut zehn Jahre im Einsatz, bevor der erklärte Drögmöller-Fan Rolf Hamprecht ihn nach Deutschland zurückholte.

Wesentlich mehr Exemplare als vom Vorbild wurden von den Modellen des O 404 DD hergestellt, mehr dazu im Modellteil auf Seite 54.

Im Drögmöller-Fieber

Rolf Hamprecht hat in Künzelsau im Hohenlohekreis eine Spedition und einen Omnibusbetrieb. Dieser schrumpfte in den letzten Jahren erheblich, weil man sich von unluokrativen Geschäftsfeldern zurückzog. Trotz seiner vielfältigen Aufgaben als Unternehmensleiter fährt Rolf Hamprecht auch heute noch selber mit Begeisterung Ausflüge und Reisen. Diese Begeisterung hat sich offenkundig auch auf seinen Sohn Tobias übertragen, mit seinen gerade einmal 16 Jahren kennt er sich bei den Omnibustypen aus wie ein Profi.

Als langjährige überzeugte Drögmöller-Kunden war es für die Hamprechts ein Herzenswunsch, einen Vertreter der legendären Drögmöller Comet-Baureihe für die Nachwelt zu erhalten. Schon Vater Heinrich Hamprecht, der Mitte der 1950er Jahre den ersten O 321 H in das seit 1886 bestehende Fuhrunternehmen brachte, unternahm Reisen in ferne Länder. Für die Touristik beschaffte er überwiegend hochwertige Modelle mit Drögmöller-Karosserien, angefangen bei MB O 321 H und MB O 302. Einige Drögmöller-Busse der Typen E 320 und E 330 folgten, mit denen sein Sohn Rolf die Fahrgäste teilweise sogar bis ans Nordkap chauffierte. Also war es nicht verwunderlich, dass er zugriff, als sich vor kurzem die Chance bot, einen Comet E 330 zu erwerben. Mittlerweile wird das Fahrzeug in Polen restauriert und soll noch im Laufe dieses Jahres in neuem Glanz erstrahlen. Als Grundfarbe hatte man seinerzeit ein exklusives Gold mit rot, orange und gelben Applikationen gewählt, die damals noch aufwändig lackiert wurden.

Bei seinen Recherchen im Internet war Tobias Hamprecht auf den Mercedes-Benz O 404 DD gestoßen - zwar kein echter Drögmöller, aber immerhin in der Heilbronner Edelschmiede gefertigt. Als Omnibusunternehmer Reinwald Tölk aus Kirchensittenbach den Hamprechts den



Bei einer Roadshow, genannt Mercedes-Benz Bus-Meeting 92, wurde die neue Mercedes-Benz Omnibusbaureihe inklusive Doppeldecker im Spätsommer 1992 der Kundschaft präsentiert. Die Aufnahme entstand im August 1992 in München-Perlach. Im Anschluss an die Roadshow erhielt der O 404 DD im September 1992 eine normale Mannheimer Zulassung (MA-DD 107) und konnte als Vorführwagen regulär eingesetzt werden.

Foto: Robert Kubath

Hinweis gab, dass dieser Doppelstock Bus in Bosnien zum Verkauf stünde, fackelten Vater und Sohn nicht lange, sondern setzten sich ins Auto und fuhren nach Bihac. Erste Gespräche wurden geführt, die sich wegen der Sprachbarriere allerdings schwierig gestalteten; zu einem

Abschluss kam es nicht. Die Hamprechts blieben jedoch am Ball und schalteten einen bosnischen Bekannten als Übersetzer ein. Schließlich wurde man sich einig, obwohl mittlerweile auch andere Interessenten aus Holland und Litauen auf dieses Schmuckstück gestoßen waren.



1994 wurde der Doppeldecker an die Firma Müller in Riedstadt-Crumstadt (Kreis Groß Gerau) verkauft und dort am 20.06.1994 auf das Kennzeichen GG-PM 433 zugelassen.

Foto: Olaf Baake



Von 1995 bis 2002 stand der O 404 DD dann in den Diensten der Firma Sippel in Hofheim-Wallau. Am 06.10.1995 wurde er auf WI-RS 451 zugelassen.
Foto: Alexander Kremer

Auf eigener Achse wurde der Doppelstockbus die 1.000 km nach Künzelsau überführt. Dabei beeindruckte er durch seine ausgezeichnete Straßenlage.

Fahreindrücke

Natürlich wollten wir uns auch selbst einen Eindruck von den Fahreigenschaften verschaffen, was uns Familie Hamprecht bereitwillig ermöglichte. Ein derartiges Einzelstück probefahren ist schon etwas ganz besonderes und bietet sich einem nicht alle Tage. Schon auf den ersten Blick lässt das Fundstück erkennen, dass es die letzten Jahre nicht mehr viel an Pflege erhalten hat, trotzdem ist seine dunkelblaue Originallackierung noch gut in Schuss. Im Innenraum zeigt sich allerdings an jeder Ecke, dass großer Restaurierungsbedarf besteht. Immerhin sind alle Sitze noch vorhanden, müssen aber aufgearbeitet und mit einheitlichem Bezugsstoff versehen werden, denn zwischen lederbezogenen Sitzen finden sich auch noch einige mit altem Stoffmuster.

Gegenüber dem Mitteleinstieg sind die alten Kücheneinbauten angeordnet. Daran schließt sich in Verlängerung des unteren Mittelganges eine Fahrerschlafkabine an. Auf halber Höhe im Treppenaufgang zum Oberdeck gelangt man zur Bordtoilette.

Im Oberdeck können die Fahrgäste in der ersten Sitzreihe Getränke oder ähnliches bequem auf kleinen Tischchen abstellen. Auch vor der Rückbank befinden sich zwei Tische, an denen die Passagiere in geselliger Runde die Fahrtzeit verbringen können.

Nach einer ersten Inaugenscheinnahme stellte sich die Frage, wie sich der einzige Mercedes-Benz Doppeldecker eigentlich fahren lässt. Satt erklang der 370 kW

(503 PS) starke V-8-Motors des Typs OM 442 LA, dessen Sound uns schon vor Antritt unserer Fahrt empfing. Die Spannung stieg, denn in den O 404 DD wurde damals eine elektropneumatische Schalung (EPS) mit acht Gängen eingebaut.

Erst einmal auf dem Fahrersitz Platz genommen, stellte sich heraus, dass dieser fest und nicht mehr verstellbar war. Der noch vorhandene Beckengurt erfüllte auch nicht mehr seine ihm zugeordnete Aufgabe. Egal, es muss auch so gehen, und so fuhren wir mit Tobias an unserer Seite los. Sichtlich stolz auf sein Fundstück beantwortete er unsere Fragen zur Technik und zum Fahrzeug. Kupplung treten und mit dem Joystick-Ganghebel rechts vom Fahrersitz gegen den Widerstand nach vorne drücken und den zweiten Gang einlegen, und der Wagen setzte sich in Bewegung. Ganz wichtig ist hierbei, dass Drehzahl, Geschwindigkeit und Gangwahl genau stimmen. Sobald beim Schalten etwas nicht passt, stellt das EPS-Getriebe automatisch auf Neutral, also in den Leerlauf, was uns anfangs auch mehrmals passiert ist. Der Umgang mit EPS ist jedoch schnell gelernt - ein wenig Übung, und man hat das Prinzip verinnerlicht.

Grundsätzlich lässt sich bei EPS der Gang auch vorab vorwählen, per Kupplung bestimmt man dann den Schaltzeitpunkt; allerdings bleibt ein gewünschter Gang nicht allzu lange gespeichert.

Erstaunlich, wie sicher dieser doch schon 21 Jahre alte Doppeldecker auf der Fahrbahn lag. Sicherlich, er bringt mit 18 t ein ordentliches Leergewicht auf die Straße, aber selbst der Wagenkasten des 4,00 m hohen Fahrzeugs wankte nicht. Da zeigt sich, wie ausgewreift die Technik schon in

den 1990er Jahren war. Auch die Sichtverhältnisse in den Außenspiegeln sind ausgezeichnet, lediglich beim Abbiegen beeinträchtigt der linke das Sichtfeld.

Deutliche Verschleißerscheinungen stellen wir allerdings an der passiv gelenkten Nachlaufachse fest, Grund sind wahrscheinlich defekte Lenkungsdämpfer. Die Achse entwickelte bei einem Schlagloch ein Eigenleben, schaukelte sich hoch, vollführte unkontrollierte Lenkbewegungen und brachte damit das Wagenheck ein wenig zum Schlingern.

Es gibt viel zu tun...

Seinen ersten öffentlichen Auftritt hatte der O 404 DD bereits auf der diesjährigen Retro Classics in Stuttgart, dort war er einer der Publikumsmagneten in der Bushalle. Mittlerweile sind auch schon die ersten Omnibusfans in Künzelsau vorstellig geworden, um die Rarität zu fotografieren.

Die 21 Einsatzjahre sind natürlich nicht spurlos an dem Fahrzeug vorüber gegangen, mittlerweile ist einiges zu richten. Das wird sicher nicht billig werden, doch Tobias drängt darauf, dass man das Einzelstück behält und restauriert.

Man darf sich also schon darauf freuen, eines Tages wieder mit dem einzigen Mercedes-Benz Reisedoppeldecker auf Touren zu gehen. << KK/DH

Quellen

Informationen beigesteuert haben Martin Diebold, Rolf und Tobias Hamprecht sowie Alexander Kremer. Die Daten stammen aus Unterlagen von Daimler-Benz sowie den Fachzeitschriften Omnibusspiegel,