



OMNIBUS
SPIEGEL
Fachzeitschrift für den öffentlichen Personennahverkehr

OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **TEST:** Bozankaya Elektrobus Sileo
- **FERNBUS:** Aktuelle Entwicklungen
- **HERSTELLERPORTRÄT:** 10 Jahre Kleinbusbauer TS Fahrzeugtechnik
- **BUSMESSEN:** IAA-Highlights
- **RDA-WORKSHOP**
- **Transports Publics**
- **BUSPORTRÄT:** 50 Jahre Mercedes-Benz O 302 - 1. Teil: Reisewagen



Anfangs war der 12-Reiher mit 10,95 m längstes Modell in der neuen Omnibusfamilie. Für den Reiseverkehr prädestiniert war die Ausführung mit hohen Seitenscheiben und Podesten, im Bild ein O 302-12 RÜH des Hamburger Unternehmens Jasper. < Foto: Bleck/Sammlung Schneider

VIelfalt aus dem Baukasten

BUSPORTRÄT MERCEDES-BENZ O 302

1. TEIL - MIT DEM O 302 AUF REISEN

In diesem Jahr feiern gleich zwei Omnibusklassiker aus dem Hause Mercedes-Benz runde Geburtstage: Der O 302 wurde vor 50 Jahren vorgestellt, sein Nachfolger O 303 erblickte vor exakt 40 Jahren das Licht der Buswelt. Wir wollen beiden in diesem Jubiläumsjahr ein Denkmal setzen und beginnen hier natürlich mit dem älteren von ihnen, dem O 302. Um die Variantenvielfalt gebührend darstellen zu können, haben wir das Busporträt zweigeteilt und beginnen in dieser Ausgabe mit den Reisewagen.

Seine Premiere erlebte der O 302 im Spätherbst 1964, zunächst wurde er einem ausgewählten Kundenkreis und Vertretern der Fachpresse präsentiert und stieß dabei auf ein sehr positives Echo. So schrieb die Omnibusrevue im Dezember 1964: „Besonders erfreulich erscheint es uns, dass man bei Mercedes-Benz die Reiseausführung nicht in ausgetretenen Pfaden gestaltete. Sie kennzeichnet sich durch seitlich sehr hochgezogene und leicht gekrümmte Fenster, die beste Sichtverhältnis-

se, einfachste Reinigung und für die gewählte Lüftung optimale Bedingungen schaffen.“

Mit seinem modernen Design mit der markanten Front und den ins Dach gewölbten Seitenscheiben hob sich der O 302 deutlich von seinem Vorgänger O 321 ab, dessen Formensprache man mit Fug und Recht als barock bezeichnen kann. Stilistisch näher war er da schon am Linienbus O 322, den er ebenfalls ablöste, doch auch gegenüber diesem Typ wirkte er noch etwas moderner.

Konzeptionell war der O 302 ohnehin fortschrittlicher, denn man hatte die selbsttragende Bauweise angewandt. Da aber traditionell viele kleine und große Karosiers im In- und Ausland ihre Aufbauten gerne auf Mercedes-Benz Chassis setzten, hatte man gleichzeitig darauf geachtet, diese Möglichkeit nicht zu verbauen. Deshalb war die Bodengruppe in Gitterrahmenbauweise auch alleine stabil.

Die Serienfertigung des O 302 lief im Mai 1965 im Mercedes-Benz

Omnibuswerk Mannheim an. Um das neue Modell rationell und in größeren Stückzahlen produzieren zu können, hatte man die Anlagen erweitert und die Abläufe vollkommen neu gestaltet. Dabei sind Parallelen zu Buswerken unserer Tage unverkennbar. Omnibusbau ist und bleibt eben Handarbeit, auch wenn bei bestimmten stereotypen Arbeiten die Automatisierung mittlerweile natürlich vorangeschritten ist.

Die Kapazität wurde seinerzeit auf 200 Komplettfahrzeuge und 50 Bodengruppen pro Monat ausgelegt. Daran kann man erkennen, wo der Schwerpunkt gesetzt werden sollte, nämlich bei möglichst hoher Wertschöpfung im eigenen Haus.

Geschickt kombiniert

Die neue Omnibusfamilie mit dem Stern wies eine Bandbreite auf, wie sie in unseren Tagen nicht mehr vorstellbar ist. Das Spektrum reichte von Stadtbussen mit zwei Doppelspureinstiegen über Überland- und Ausflugsvarianten bis hin zu Luxusreisewagen mit Klimaanlage und Düsenbelüftung. Mit einer Fußbodenhöhe von 89 cm würde man den O 302 heutzutage allerdings bestenfalls als Doppelverdiener ansehen, doch damals entsprach der Wert gängigen Gepflogenheiten in der Bustouristik. Dementsprechend lag die Gesamthöhe (ohne Klimaanlage) je nach Federungsart leicht unter oder über 3 m.

Über zwei Stufen gelangte man ins

Wageninnere, die Einstiege wurden vor der Vorderachse sowie vor oder nach der Hinterachse positioniert.

Die Bestuhlung war in den Reisevarianten auf 20 cm hohen Podesten angebracht, wodurch sich bessere Sichtverhältnisse für die Passagiere und zugleich ein größeres Kofferraumvolumen ergaben. Die Überlandmodelle konnten auf Wunsch ebenfalls mit Podesten ausgestattet werden, während die Stadtbusse stets über einen ebenen Boden verfügten; auch bei ihnen betrug seine Höhe 89 cm über Fahrbahnniveau.

Die Reisebusse erhielten standardmäßig die charakteristischen hohen, leicht ins Dach gewölbten Seitenscheiben, während die Linien-



Vom prinzipiellen Aufbau erinnern die für den O 302 vollkommen neu gestalteten Fertigungsabläufe in Mannheim an Buswerke unserer Tage: In dieser Großbauvorrichtung wurden die Gerippegruppen für Unterbau, Seitenteile, Heck, Vorbau und Dach zusammenschweißt.



Am Rohmontageband wurde die Seitenbeplankung am Gerippe befestigt. Die Blechtafeln waren in den erforderlichen Abmessungen beschnitten. < Fotos (4): Daimler



Auf einer drehbaren Schwenkvorrichtung wurde der gesamte Unterbau mit Einbrenngrundierung gespritzt. Eine gleichartige Schwenkvorrichtung diente zum Auftragen einer 1 mm bis 2 mm dicken PVC-Schutzschicht auf der Bodenunterseite.



Die fertig lackierte und bereits mit elektrischen Leitungen versehene Karosserie wird hier auf die vorbereiteten Achsaggregate aufgesetzt.

versionen zunächst mit den niedrigeren Scheiben an den Start gingen. Für die Überlandausführung wurde ergänzend als Sonderausstattung eine Dachrandverglasung aus grün getöntem Glas angeboten.

Im Programm waren zunächst drei Längen (10-Reiher, 11-Reiher und 12-Reiher), die sich hauptsächlich im Radstand unterschieden. Der vordere Überhang war mit 2,04 m bei allen gleich, sofern sie die normale, 735 mm breite Vordertür besaßen. 11-Reiher und 12-Reiher wiesen auch hinten einen identischen Überhang auf, lediglich der kurze 10-Reiher besaß dort

ein etwas geringeres Maß.

In der Typenbezeichnung wurden die unterschiedlichen Ausführungen mit einer nachgestellten Zahlen-Buchstaben-Kombination gekennzeichnet. An den «Familiennamen» O 302 schloss sich zunächst die maximal mögliche Sitzreihenanzahl im Reisebus mit nachgestelltem R an, woraus sich die Länge ergab. Es folgte eine Charakterisierung des Einsatzzwecks, wobei Ü für Überland und Reise sowie St für Stadt stehen. Bei den Ü-Ausführungen gab ein weiterer Buchstabe an, ob die Sitze ebenerdig (n) oder auf Podesten (h) angeordnet waren.

Den Abschluss bildeten Angaben zur Seitenscheibenhöhe, wobei n für niedrig und h für hoch steht. Bei zwei gleichen Endbuchstaben wurde aber nur einer angegeben, es kam also weder nn noch hh vor.

Treibende Kraft

Für die neue Omnibusfamilie standen zwei Motoralternativen zur Wahl, beides Reihensechszylinder mit Direkteinspritzung. Sie waren im Heck längs stehend eingebaut. Der OM 352 war bereits aus den Vorgängerbaureihen bekannt, seine Leistung war mit 93 kW (126 PS) bzw. später 96 kW

Vielfalt macht den Meister



1964/65 wurde für die Überlandversionen des O 302 noch eine Dachrandverglasung als Ergänzung zu den niedrigen Seitenscheiben angeboten. Als Vertreter dieser seltenen Variante ist hier Wagen 11 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn zu sehen, der O 302-12 RÜn wurde 1965 gebaut. < Foto: Hanke



In den Mercedes-Benz Unterlagen eigentlich nicht vorgesehen war die zusätzliche Dachrandverglasung bei der Reiseausführung mit Podesten. Nach der Typensystematik müsste der Bus O 302-11 RÜhn heißen, doch ist die Buchstabenfolge hn in den Produktunterlagen nirgendwo erwähnt. Das hier gezeigte Fahrzeug war zum Fotozeitpunkt bei den Köln-Bonner Eisenbahnen als Leihwagen im Einsatz. < Foto: Archiv Edmund Höck/Sammlung Stern



Nicht allzu verbreitet war die Reiseausführung mit niedrigen Scheiben und ebenerdig positionierten Sitzen, auch diese ließen noch Kofferräume zu. Die Stadtwerke Bonn setzten derartige O 302-10 RÜn auf der Flughafenlinie ein. Wagen 3 wurde im Jahr 1967 in Dienst gestellt. < Foto: Horst Michelke



Sehr ungewöhnlich ist die Version mit Sitzen auf Podesten und niedrigen Scheiben, in den Verkaufsprospekten ist sie nicht enthalten. Wagen 7031 der Stadtwerke Bonn war ein O 302-10 RÜhn - zumindest müsste die Typenbezeichnung so lauten, wenn man die Systematik konsequent anwendet. < Foto: Hanke

(130 PS) jedoch nicht gerade üppig. Dennoch bildete das Triebwerk mit 5,68 l Hubraum die Basismotorisierung für 10-Reiher und 11-Reiher. Der 12-Reiher war mit dem neuen OM 327 ausgestattet, den es im 11-Reiher als Option gab. Er holte aus 7,98 l Hubraum 110 kW (150 PS), schon 1966 wurde seine Leistung auf 118 kW (160 PS) gesteigert. Wegen des kürzeren hinteren Überhangs ließ sich diese Maschine allerdings nicht in den 10-Reiher einbauen.

Zur Kraftübertragung dienten Fünfgang-Synchrongetriebe aus eigener Fertigung, beim OM 327 konnte deren Abstufung durch eine Schaltachse mit zwei Gangstufen verfeinert werden.

Nur bedingt up to date war die Federung, auch wenn sie in Fahrberichten

durchaus gute Noten bekam: Lediglich die Stadtbusse erhielten serienmäßig eine Luftfederung, wie sie bei etlichen Wettbewerbern bereits seit einigen Jahren üblich war. Überland- und Reisewagen mussten sich dagegen in der Grundausstattung mit Stahlfedern begnügen - vorne Schraubenfedern und hinten Blattfedern mit zusätzlichen Gummifedern. Erst 1971 avancierte die Luftfederung bei allen Modellen zum Standard. Ebenfalls nicht unbedingt allerneuester Stand der Technik war die Starrachse vorne, auch hier boten verschiedene andere Hersteller mit einer Einzelradaufhängung schon seit Jahren etwas Besseres.

1967 erweiterte man die neue Busfamilie noch um einen 13-Reiher, der

mit 11,88 m die gesetzlich zulässige Höchstlänge von damals 12,00 m nahezu ausschöpfte. Für den Vortrieb sorgte der bekannte OM 327 mit 118 kW (160 PS), ab 1968 stand außerdem der OM 355 mit 11,58 l Hubraum und 170 kW (230 PS) Leistung zur Verfügung. Da dieses großvolumige Triebwerk länger baute, musste man den hinteren Überhang um 12 cm verlängern, um es unterzubringen; damit stieg die Gesamtlänge auf exakt 12,00 m. Die Fahrzeuge mit dem OM 327 und dessen 1969 eingeführtem Nachfolger OM 360 mit 8,72 l Hubraum blieben aber weiterhin bei 11,88 m Länge.

(Fortsetzung in OS 14-8)



Auch die Wagen ohne Podeste konnten mit Unterflur-Gepäckräumen zwischen den Achsen sowie mit einer Fahrertür ausgestattet werden. Als Beispiel dafür sei dieser O 302-12 RÜnh der Regentalbahn gezeigt.

< Foto: Bleck/Sammlung Schneider



Anfang März 1968 begann die Fertigung des 13-Reiher in der Ausführung mit 169-kW-Maschine, Bepunktung und Stoßstange aus nichtrostendem Stahl (Nirosta) und auf Wunsch auch Klimaanlage. < Foto: Robert Kubath



Eher selten war beim O 302 die Version mit Toilette; wenn sie gewünscht wurde, war sie ebenerdig im Heck platziert, erkennbar an den abgeklebten Scheiben. Im Bild ein O 302-13 RÜh der Firma Rettinghaus in Witten. < Foto: Bleck/Sammlung Schneider



Für die USA und Kanada wurde eine spezielle Adaption mit Nirosta-Bepankung gefertigt. Ihre spezifischen äußeren Merkmale sind Doppelscheinwerfer, eine Doppelstoßstange und eine umlaufende Rammschutzleiste. Außerdem wurde auf eine Fahrertür verzichtet. Die Aufnahme zeigt einen für Kanada bestimmten O 302-13 RÜh 1970 im Omnibuswerk Mannheim.
 < Foto: Konrad Pernetta

Irgendwie haben es die eigentlich nur für Nordamerika vorgesehenen Doppelscheinwerfer auch einmal nach Deutschland geschafft, wie dieser O 302-13 RÜh des Unternehmens Colonia dokumentiert.
 < Foto: Wolfgang Selbach



Noch etwas exotischer als die Wagen für Nordamerika ist dieser thailändische O 302-12 RÜh. Der Rechtslenker mit Klimaanlage wies nur je eine Tür für Fahrer und Passagiere auf. < Foto: Konrad Pernetta

In voller Länge

Auf diesen Seiten geben wir einen Überblick über die verschiedenen Längenvarianten des Reisebusses am Beispiel der Üh-Ausführung. Kürzestes Familienmitglied war der 0 302-10 RÜh mit 9.618 mm Gesamtlänge. Bei einem Radstand von 4.685 mm betrug der vordere Überhang wie bei 11-Reiher und 12-Reiher 2.040 mm, der hintere wich mit 2.893 mm von dem der längeren Brüder ab. Der 10-Reiher besaß vier Seitenscheiben zwischen Vorder- und Hecktür, von denen die erste allerdings deutlich kürzer war.

< Foto: Wolfgang Selbach



Ebenfalls vier Seitenscheiben wie der 0 302-11 RÜh auf, doch war die vordere nur geringfügig kürzer und die hintere etwas länger. Bei einem Radstand von 5,05 m betrug die Gesamtlänge 10,15 m. Vorderer (2,04 m) und hinterer Überhang (3,06 m) waren identisch mit dem 12-Reiher. Hier ist ein Wagen des Stadtverkehr Bad Ems zu sehen. < Foto: Hanke

Mit 10,95 m Gesamtlänge und maximal 49 Fahrgastplätzen fuhr der 0 302-12 RÜh vor, sein Radstand belief sich auf 5,85 m. Der 12-Reiher ist durch fünf Seitenscheiben zwischen den beiden Türen gekennzeichnet. Das Foto zeigt ein Fahrzeug der Firma Hans Richter aus Oberammergau beim Verlassen der Omnibusauslieferung in Mannheim 1972. < Foto: Sammlung Pernetta





< Foto: Bleck/Sammlung Schneider

Längste Version war der O 302-13 RÜh mit sechs Seitenscheiben zwischen den beiden Türen. Den vorderen Überhang hatte man auf 2,34 m verlängert, der Radstand belief sich auf 6.055 mm. Je nach Motortyp betrug die Gesamtlänge 11,88 m (OM 327 bzw. OM 360) oder 12,00 m (OM 355), der hintere Überhang musste für das großvolumige Triebwerk mit seinen 11,58 l Hubraum um 12 cm verlängert werden. Der Reihensechszylinder war mit 169 kW (230 PS) bzw. später 177 kW (240 PS) die stärkste Motorisierung im O 302. Druckluft-Außenschwingtüren waren am weitesten verbreitet, auf Wunsch konnte man aber natürlich auch Schlagtüren haben.

Bei den Reisebussen gehörte die Fahrtür zur Serienausstattung. Der Fensterteiler auf der linken Seite entsprach aufgrund umlaufender Ringspannten dem auf der anderen Fahrzeugseite, hier die kurze Version O 302-10 RÜh.

< Foto: Robert Kubath



Ähnlich markant wie die Front war auch das Heck des O 302 gestaltet worden. Hier sind zum Vergleich zwei Vertreter unterschiedlicher Konfigurationen gezeigt, links ein O 302-10 RÜh (Foto Robert Kubath), rechts ein O 302-11 RÜh (Foto Wolfgang Selbach). Reise- und Überlandwagen waren auf Wunsch auch mit Schlagtüren erhältlich.



Mit dem Stern zum zweiten Stern

Zum Wunder von Bern war die Deutsche Fußball-Nationalmannschaft 1954 mit einem Magirus-Deutz O 6500 gefahren, 1974 stellte dann Mercedes-Benz die Omnibusse für die Weltmeisterschaft. Dabei handelte es sich um O 302-13 RÜH mit der 177-kW-Maschine, also dem verlängerten hinteren Überhang. Jedes Team erhielt ein Fahrzeug mit individueller Beschriftung und Lackierung, außerdem gab es noch Busse für Mitarbeiter des Organisationskomitees und Presse. Die Mannschaftsbusse waren besonders luxuriös ausgestattet, sie verfügten über 40 bequeme Sitze, eine Klimaanlage, eine Küche mit Kühlschrank und Kaffeemaschine sowie eine Hecktoilette. < Foto: Daimler



Die Klimaanlage von Thermo King war hinten auf dem Dach der Weltmeisterschaftsbusse angeordnet. Das Heck zierten das Logo der 1974er WM - ein stilisierter Fußball - und die beiden Maskottchen Tip und Tap. < Foto: Hans-Werner Hartmann

Sehr begehrt in der Zweitverwertung war natürlich der Teambus der deutschen Nationalmannschaft, hatte er doch die Weltmeister um Franz Beckenbauer zu ihren Siegen (und zu einer Niederlage gegen die DDR) gefahren. Dieses Prestigeobjekt übernahm das Frankfurter Omnibusunternehmen Gauf. < Foto: Sammlung Gärtner



Mercedes O 302 mit Klimaanlage, WC, Waschraum, Bordküche usw.
Für unsere Gäste höchster Fahrkomfort In unserem Original WM-Bus.



Die Weltmeisterschaftsbusse ließen sich wegen ihrer hochwertigen Ausstattung nach dem Großereignis gut vermarkten. Viele Zweitbesitzer behielten die Beschriftung bei, so auch die SWEG in Lahr, hier Wagen 383.



Die Südwestdeutsche Eisenbahnen AG (SWEG) in Lahr übernahm mehrere ehemalige Weltmeisterschaftsbusse, darunter unverkennbar auch Wagen 384. Es handelte sich bei allen um O 302-13 RÜh. < Fotos (2): Hanke



Nicht ganz so exklusiv ausgestattet wie die Luxusfahrte der Fußballmannschaften waren die Pressebusse, auffälliger äußerer Unterschied ist das Fehlen der Klimaanlage. Bei der Firma Dornseifer in Erndtebrück fand dieser O 302-13 RÜh ein zweites Zuhause.

< Foto: Bleck/Sammlung Schneider



Die Deutsche Bundesbahn übernahm gleich drei der auch noch recht komfortabel ausgestatteten Pressebusse. Einer dieser drei O 302-13 RÜh war DB 21-984, seine Erstzulassung erfolgte im Mai 1974.

< Foto: Volkhard Stern

Rüstige Veteranen



Auf diesen Seiten stellen wir einige Mercedes-Benz 0 302 vor, die heute noch im Einsatz sind oder zumindest gezielt als Zeitzeugen aufbewahrt werden.

Firma Janssen aus Wittmund ist Besitzer eines Mercedes-Benz 0 302-13 Rüh vom Baujahr 1974. < Foto: Konrad Pernetta



Bereits seit einigen Jahren im Besitz von Michael Krech aus Aichwald ist dieser 0 302-10 Rüh vom Baujahr 1972, er hat aber die Beschriftung seines Vorbesitzers behalten. Der Wagen wurde aus Österreich reimportiert, dort waren Schlagtüren in den 1970er Jahren noch häufig anzutreffen. < Foto: Rosi Madelung

Die Firma Hutfilter in Delmenhorst hat 2012 diesen 0 302-10 Rüh erworben und ihn anschließend in eigener Werkstatt aufgearbeitet und lackiert. Die Ausstattung mit Schlagtür vorne und vierteiliger Falttür in der Mitte war typisch für Bundeswehr und Polizei. Der Hutfilter-Oldtimer wurde im Januar 1974 bei der Bundeswehr erstzugelassen. < Foto: Henning Kühn



Natürlich findet auch das Thema WM-Busse seinen Niederschlag in der Oldtimerszene. Originalfahrzeuge sind zwar nicht erhalten, dafür gibt es aber gleich zwei Doubles: Daimler hat 2004 für das neue Mercedes-Benz Museum einen 1972er 0 302-13 RÜH von der Pinneberger Verkehrsgesellschaft übernommen und auf Weltmeister getrimmt. Dazu wurden u.a. die Innenausstattung erneuert und eine Klimaanlage-Attrappe aufgesetzt. Der PVG-Bus ist allerdings mit dem OM 360 ausgestattet und misst demzufolge nur 11,88 m, daran hat man verständlicherweise nichts geändert.

< Foto: Rosi Madelung



Während das Daimler-Double fest im Museum steht, verfügt Alexander Hesterbrink aus Köln über einen einsatzbereiten Weltmeister, natürlich ebenfalls ein Double. Auf die Nachbildung einer Klimaanlage hat er verzichtet, da die Busse für den Begleittross auch keine hatten. Dass es sich um einen 0 302-13 RÜH handelt, fällt nur Experten auf. < Foto: Alexander Hesterbrink