



OMNIBUS
SPIEGEL
Verkehr und Ökonomie

OMNIBUS

SPIEGEL

Omnibusbau und Omnibusverkehr



- **BUSMESSEN:** Ausführliche Vorschau IAA Nutzfahrzeuge
- **FAHRBERICHT:** SOR Elektrobus EBN 8 ■ **KOMPONENTEN:** MotairTurbolader
- **PORTRÄT:** Verkehrsbetriebe Westfalen Süd ■ **VWS-Geschichte**
- **BUSPORTRÄT:** 50 Jahre Mercedes-Benz O 302 - 2. Teil: Linienwagen



Die Linienversionen des Mercedes-Benz O 302 waren vor allem im Überlandverkehr beliebt, regelmäßige Abnehmer waren Bundesbahn und Bundespost. Von dieser stammte auch Wagen 2677 der Regionalverkehr Oberbayern GmbH, ein O 302-11 RÜnh mit Erstzulassung Dezember 1974. Hier ist er gerade von Reit im Winkl nach Bad Reichenhall unterwegs. < Foto: Bleck/Sammlung Schneider

VIELFALT AUS DEM BAUKASTEN

BUSPORTRÄT MERCEDES-BENZ O 302

2. TEIL - LINIENTREU

In diesem zweiten Teil des Busporträts über den Mercedes-Benz O 302 wollen wir uns nun den Linienversionen zuwenden. Auch wenn die Reisewagen bei den Gesamtstückzahlen das größere Kontingent stellten, so war doch gerade im Linienbereich eine extreme Variantenvielfalt zu verzeichnen.

Ausführungen für den Linienverkehr waren beim O 302 von vornherein eingeplant und in allen drei Längen zeitnah zum Beginn der Serienfertigung lieferbar. Ursprünglich wurden sie mit niedrigen Seitenscheiben angeboten, anfangs konnten Überlandwagen mit zusätzlichen Oberlichtern ausgestattet werden. Mitte 1965 waren die hohen Seitenscheiben dann für alle Modelle verfügbar, damit entfiel die Option der Dachrandverglasung.

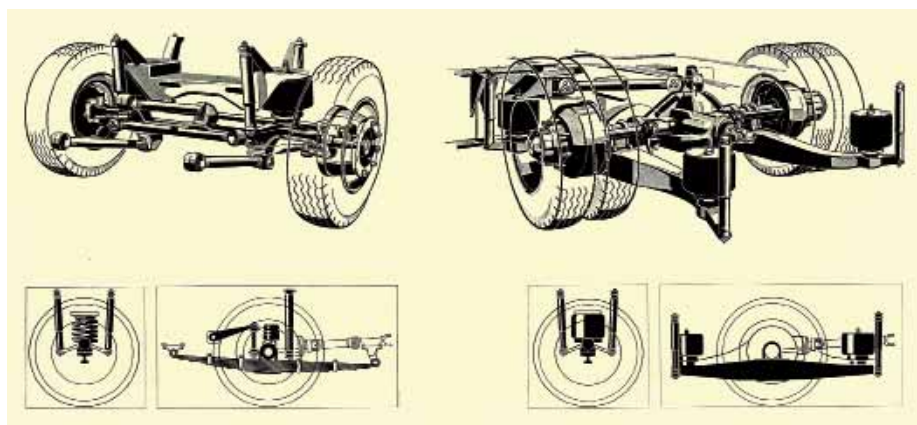
Innerhalb der Linienversionen gab es ein breites Spektrum von Überland über Vorort bis Innenstadt, der jewei-

lige Verwendungszweck schlug sich entsprechend in Türkonfiguration, Kofferraum und ggf. Podesten nieder.

Eine eigene Unterfamilie innerhalb des O 302 waren die Stadtbusse. Sie wurden in der Typenbezeichnung durch ein St anstelle des Ü kenntlich gemacht, der Rest setzte sich aber nach demselben Schema zusammen. In einigen Details wichen die St-Modelle von den übrigen Varianten ab: Sie waren serienmäßig mit Luftfederung ausgestattet, um unabhängig vom Beladungszustand stets gleiche Einstiegsverhältnisse zu

gewährleisten. Außerdem war bei den Stadtversionen die erste Stufe bis zum Fahrerplatz durchgezogen, sodass die Fahrgäste beim Bezahlen etwas niedriger standen, wodurch sich der Höhenunterschied zum sitzenden Fahrer verringerte. Wenn man sich dann zum Fahrgastraum begab, absolvierte man die zweite Stufe.

Im Hinblick auf Abmessungen und Motorisierung entsprachen die O 302 für die Stadt denen für Überland- und Reiseverkehr. Es gab die gleichen Längenvarianten, wobei die St-Version des 10-Reihers zunächst in



Schematische Darstellung der Achsen und der beiden alternativen Federungsmöglichkeiten: Oben links ist eine luftgefederte Vorderachse zu sehen (von vorne), oben rechts eine luftgefederte Hinterachse (von hinten). Die gezeigte Vorderachse ist über drei Längs- und einen Querlenker mit dem Wagenkörper verbunden. Unten sind die beiden Möglichkeiten der Federung gegenübergestellt, links die Stahlfederung, rechts die Luftfederung.
 < Abbildung: Daimler

Deutschland nicht angeboten wurde. Als die Omnibusfamilie 1967 dann um den 13-Reiher ergänzt wurde, leitete man daraus allerdings keine St-Version ab, sondern lediglich Fahrzeuge für den Überland-Linienverkehr. Diese Modelle waren nur mit dem OM 327 bzw. dessen Nachfolger OM 360 verfügbar und demzufolge 11,88 m lang.

Die Stadtbusse besaßen in der Regel vorne eine 735 mm breite zweiflügelige und in der Mitte eine 1.300 mm breite vierflügelige Tür. Zunächst verwendete Daimler-Benz hier Innenschwingtüren, die als Drehschiebetüren bezeichnet wurden. Im Laufe des Jahres 1967 stellte man dann auf Falttüren um, da diese eine einfachere Kinematik aufwiesen und nur noch oben ein Gestänge benötigten. Der Innenraum war podestlos, während Überlandwagen auf Wunsch auch mit 7 cm hohen Podesten ausgestattet werden konnten.

Im Sommer 1965 kam bei den 11- und 12-Reiher-Linienwagen noch eine Variante mit 1.300 mm breitem Vordereinstieg hinzu, dazu wurde der vordere Überhang um 65 cm verlängert; sie wurde durch ein nachgestelltes D gekennzeichnet.

Nichts ist unmöglich

Es gab bei den Ausführungen für Linienverkehr (fast) nichts, was es nicht gab: HeckEinstieg, hohe Podeste, breite Vordertür oder Reisefront - alles ist auch bei Linienwagen anzutreffen.

Trotz dieser Vielfalt hatten die Konstrukteure das Kunststück fertiggebracht, wesentliche Rohbauelemente für die unterschiedlichen Ausführungen zu standardisieren. Damals sprach man von Baukasten, heute würde man es Modulbauweise nennen. Dadurch war es möglich, die verschiedenen Features nahezu belie-

big zu kombinieren, sodass eine enorme Vielzahl von Varianten entstand. Sogar einzelne Kombinationen, die in den Prospekten eigentlich nicht vorgesehen sind, ließen sich als Kunden-sonderwunsch aus dem Baukasten realisieren.

Die unterschiedlichen Türlagen und -breiten realisierte man in der Weise, dass eine großemäßig passende Scheibe durch eine Tür (ggf. mit zusätzlichem Füllfenster) ersetzt wurde. Um eine breite Mitteltür möglichst nahe vor der Hinterachse platzieren zu können, änderte man bei Linienversionen von 12- und 13-Reiher sogar den Fensterteiler, damit eine Scheibe in Türbreite an der richtigen Stelle saß. Beim 12-Reiher erfolgten analoge Veränderungen auch auf der linken Fahrzeugseite, beim 13-Reiher nicht.

Um Ihnen den Überblick zu erleichtern, haben wir die Vielfalt in diesem Beitrag strukturiert und einzelne Fahrzeuggruppen unter verschiedenen Gesichtspunkten zusammengefasst.

Anlässlich der Markteinführung des O 302 schaute Daimler-Benz durchaus selbstkritisch auf die Vorgängermodelle; in einem Prospekt von Anfang 1965 heißt es dazu mit Blick auf das bisherige Omnibusangebot: „In diesem Programm gab es also nur zwei Überland- bzw. Reisebusse, die beide nicht mit Luftfederung geliefert werden konnten. Weiter fehlte in diesem Programm etwas, was andere Omnibushersteller anzubieten hatten: ein 150-PS-Motor. Es war mithin ein keineswegs ideales Programm. Unsere Kunden haben uns auch nicht im Zweifel darüber gelassen, dass sie von uns eine Auffüllung und eine Modernisierung unseres Omnibusprogramms erwarteten. Aber sie haben uns trotzdem die Treue gehalten, obwohl wir

nach dem äußeren Anschein lange Zeit nichts taten, um ihre berechtigten Wünsche und Hoffnungen zu erfüllen. Was in diesen Jahren in den Abteilungen Entwicklung und Versuch geschah, war ja nicht für Augen und Ohren der Öffentlichkeit bestimmt. ... Der neue O 302 tritt nun an die Stelle der beiden Typen O 321 und O 322.“

Ausgezeichnet

Der Mercedes-Benz O 302 verkaufte sich vom Start weg gut, wozu auch die Linienvarianten beitrugen. Rasch konnten die ersten runden Stückzahlen der Baureihe gefeiert werden: Bereits sieben Monate nach Beginn der Serienproduktion wurde Ende 1965 der 1.000ste O 302 ausgeliefert. Es war einer der ersten Stadtbusse mit hohen Seitenscheiben, er ging an die Firma Rau in Aalen. Ende Juni 1966 konnte dann der 2.000ste O 302 an einen Kunden übergeben werden, wiederum ein Stadtbus mit hohen Scheiben. Empfänger war diesmal das Reutlinger Unternehmen Hogenmüller & Kull. Im März 1968 folgte das 5.000ste Exemplar, es ging in die USA zu Greyhound. Knapp zwei Jahre später standen Anfang 1970 bereits 10.000 O 302 auf dem Zähler.

Bei der Internationalen Omnibuswoche in Nizza konnte der O 302 zweimal hintereinander (1965 und 1967) die höchste Auszeichnung für die technisch beste Gesamtleistung erringen. Außerdem siegte dort 1967 ein Stadtbus im Karosseriedesign-Wettbewerb.

Aber auch in technischer Hinsicht konnte Mercedes-Benz mit einem Vertreter der neuen Modellreihe für Furore sorgen: 1969 stellte man einen seriellen Plug-In-Hybridbus mit der Bezeichnung OE 302 vor. Die Systemkonfiguration mit großem Speicher



Kürzestes Modell war auch bei den Linienbussen der 9,62 m lange 10-Reiher, der zwischen Vorder- und Mitteltür ein kurzes und ein langes Fenster aufwies. Auf dem Bild ist ein O 302-10 RStH der Stuttgarter Straßenbahnen AG (Wagen 5312) zu sehen. Die SSB stellte im Juli 1971 insgesamt vier Exemplare dieses Typs in Dienst. < Foto: Hanke

Der 10,15 m lange 11-Reiher besaß zwei gleich lange Seitenscheiben zwischen den Türen. Die Hamburger Hochbahn AG stellte 1967 insgesamt 90 O 302-11 RStn in Dienst, darunter auch Wagen 6713. Diese Busse besaßen schon die Falttüren, die 1967 eingeführt wurden, da sie eine einfachere Kinematik aufwiesen als die vorher genutzten Innenschwingtüren. Die Anordnung des seitlichen Zielschilds über dem ersten Fenster war eher weniger verbreitet.

< Foto: Egon Ihde/Sammlung HOV



Der 11-Reiher war auch mit Zweispureinstieg vorne lieferbar. Dazu wurden der vordere Überhang um 65 cm auf 2,69 m und die Gesamtlänge demzufolge auf 10,80 m erhöht. Der abgebildete O 302-11 RStnHD der Stadtwerke Bad Reichenhall wurde 1967 gebaut. Er war noch mit den Innenschwingtüren ausgestattet, die von Mercedes als Drehschiebetüren bezeichnet wurden.

< Foto: Sammlung Schneider





Auch der 10,95 m lange 12-Reiher war als Linienbus für Überland- oder Stadtverkehr lieferbar, der wesentliche Unterschied zwischen beiden Ausführungen bestand in den Einstiegsverhältnissen vorne. Der abgebildete O 302-12 RStn war bei der Firma Alewa (Autolinien Ewald Crämer) in Werne an der Lippe im Einsatz.
 < Foto: Bleck/Sammlung Schneider

Vom 12-Reiher wurde ebenfalls eine Version mit Doppeltür vorne angeboten. Aufgrund der Vorbauverlängerung um 65 cm betrug ihre Gesamtlänge 11,60 m, hier die Ausführung O 302-12 RStnhD mit den Drehschiebetüren. < Foto: Eberhard Schaa



Den 11,88 m langen 13-Reiher gab es zwar als Überland-, nicht aber als Stadtbus. Offensichtlich hielt man sein Potenzial im Stadtverkehr für nicht groß genug, man setzte in der 12-Meter-Klasse stattdessen auf den O 317 mit Unterflur-Mittelmotor. Ohnehin war eine Vorbauverlängerung beim 13-Reiher wegen der damals geltenden Höchstlänge von 12,00 m nicht möglich. Die Deutsche Bundesbahn beschaffte den O 302-13 Rühn in beträchtlichen Stückzahlen. DB 24-790 gehörte zu einem im Juni 1970 in Dienst gestellten Lieferlos. Die breite Außenschwingtür in der Mitte war etwas schmaler als eine vierflügelige Innenschwing- oder Falttür, das wurde durch eine längere Scheibe nach der Tür ausgeglichen (vgl. Seite 56).
 < Foto: Wolfgang Selbach



Bei 10- und 11-Reiher war der Fensterteiler von Reise- und Linienbussen gleich, weil sich vor der Hinterachse ohnehin ein Fenstersegment mit passender Größe für eine Mitteltür befand. Der abgebildete 0 302-11 RÜn war bei der Firma Ehrlich in Großheubach im Einsatz. < Foto: Bleck/Sammlung Schneider



Wenn man sich anstelle der Mitteltür ein Fenstersegment denkt, entspricht dieser 0 302-11 RÜn hinsichtlich des Fensterteilers dem links abgebildeten Reisewagen. Ungewöhnlich bei diesem Linienbus der Firma Weltz aus Bad Kissingen ist die Anbringung des seitlichen Zielschilds im Fenster. < Foto: Dirk Sombrutzki



Die Reiseausführung des 0 302-12 RÜh besaß zwischen den beiden Türen drei lange und zwei kurze Scheiben, hier ein Fahrzeug der Firma Heinrich Adrian aus Lünen.

< Fotos (2): Bleck/Sammlung Schneider



Bei der Linienversion des 12-Reiher befanden sich drei Scheiben zwischen Vorder- und Mitteltür, von denen zweite und dritte kürzer waren als beim Reisebus, während Türsegment und Folgescheibe entsprechend länger ausgeführt waren. Der abgebildete 0 302-12 RStnh gehörte der Firma Alewa in Werne.



Bei den 0 302-13 RÜh für den Reiseverkehr waren die drei vorderen Seitenscheiben gleich lang (gemessen an der Oberkante), bis zur Hecktür folgten dann noch zwei mittellange und eine kurze. Wagen 137 der Albtalbahn wurde 1973 in Dienst gestellt.

< Foto: Volkhard Stern



Als Linienbus mit Mitteltür besaß der 13-Reiher eine kürzere dritte Seitenscheibe als die Reisevariante, das anschließende Türsegment war entsprechend länger. Gleich bei allen 13-Reihern war der im Vergleich zu den anderen Längenversionen um 30 cm vergrößerte vordere Überhang. DB 21-766 gehörte zu einem im April/Mai 1974 in Dienst gestellten Lieferlos. < Foto: Sammlung Stern



Als Überland-Linienbus war der 12-Reiher mit Mittel- oder Hecktür verfügbar, hier die Ausführung 0 302-12 RÜn. Ihr Fensterteiler entspricht dem der Reisebusse. Das Fahrzeug der Steiermärkischen Landesbahnen weist die in Österreich durchaus nicht unübliche Konfiguration mit Außenschwingtür vorne und Schlagtür hinten auf.

< Foto: Hanke

Ein weiterer 0 302-12 RÜn in Linienausführung mit Hecktür, diesmal jedoch mit zwei Innenschwingtüren. Im Gegensatz zum oben abgebildeten Österreicher weist der 1965 gebaute Wagen der Gemeinde Ruhpolding den Linienbus-Fensterteiler mit kürzerer zweiter und dritter sowie längerer vierter und fünfter Seitenscheibe auf. < Foto: Hanke



Die Linienwagen waren auch mit schmaler Mitteltür lieferbar, mit Hilfe eines Ausgleichsfensters kam man dann auf die erforderliche Breite des Segments. Diese Konfiguration war bei der Deutschen Bundespost verbreitet, im Bild BP 10-1476. Der 0 302-12 RÜn gehörte zu einer im Juli und August 1969 in Betrieb genommenen Serie. < Foto: Sammlung Stern



Am Beispiel des 11-Reihers wollen wir hier einmal die Variantenvielfalt bei den Linienausführungen des 0 302 demonstrieren: Der Postbus BP 10-1599 ist ein gutes Beispiel für die Tatsache, dass sich die verschiedenen Merkmale fast beliebig miteinander kombinieren ließen: Einerseits besaß er die Linienfront, andererseits aber hohe Seitenscheiben und auf Podesten angeordnete Sitze, erkennbar an der hohen Kofferraumlinie. Auch die Türanordnung entspricht eher einem Reisebus. Die Deutsche Bundespost stellte den 0 302-11 RÜh im April 1970 in Dienst.
< Foto: Sammlung Stern



Charakteristisch für österreichische Überlandbusse war die Ausstattung mit einer Außenschwingtür vorne und einer Schlagtür hinten. Der abgebildete Wagen der Steiermärkischen Landesbahnen war ein 0 302-11 RÜh. < Foto: Hanke



Ebenfalls mit einem HeckEinstieg - allerdings mit Außenschwingtür - ausgestattet war der Postbus BP 59-924. Die niedrigen Seitenscheiben weisen den im September 1965 zugelassenen Wagen als Überlandbus des Typs 0 302-11 RÜh aus.
< Foto: Malcolm Chase/Sammlung Stern

Bei den Überlandausführungen gab es verschiedene Türanlagen und Türbreiten. Charakteristisch für die Deutsche Bundespost war die Version mit schmaler Mitteltür, Wagen 2674 der Regionalverkehr Oberbayern GmbH stammte auch von der Post. Der 0 302-11 RÜh wurde im Dezember 1974 erstzugelassen. Die Aufnahme entstand an der Winklmoosalm bei Reit im Winkl.
< Foto: Hans Peter Arenz/Sammlung Stern





Weitaus mehr verbreitet bei den Überlandwagen war die breite Mitteltür, hier ein 1973 gebauter O 302-11RÜnh der Verkehrsbetriebe Westfalen Süd AG in Siegen (Wagen 179).
 < Foto: Wolfgang Selbach

Gebräuchlicher als die Ausführung mit hohen Seitenscheiben war bei den kurzen Linienbussen die mit niedrigen. Bei diesen Varianten befand sich das seitliche Zielschild - soweit vorhanden - in der Regel über der zweiten Seitenscheibe, konnte auf Wunsch aber auch über der ersten positioniert werden. Wagen 87 der Dürener Kreisbahn, ein O 302-11 RStn, besaß noch die anfangs verwendeten Innenschwingtüren.
 < Foto: Sammlung Stern



Nicht sehr verbreitet war die Version mit Doppelspureinstieg, obwohl sie im Einmannverkehr durchaus ihre Vorteile hatte: Rechts stiegen Barzahler ein; während sie abgefertigt wurden, konnten Sichtkarteninhaber links an ihnen vorbeigehen. Einer der wenigen Betriebe, die O 302 mit zwei Doppeltüren einsetzten, waren die Stadtwerke Solingen; im Bild Wagen 140, ein O 302-11 RStnD vom Baujahr 1967; das Pendant mit hohen Seitenscheiben haben wir auf Seite 54 abgebildet.
 < Foto: Peter Hanses

und starkem Downsizing beim Dieselmotor würde man heutzutage wahrscheinlich in ähnlicher Weise vornehmen, nur waren damals viele Komponenten bei weitem noch nicht so leistungsfähig. Hier ist beispielsweise die Energiedichte der Bleibatterien zu nennen, bei rund 3,5 t Gewicht boten sie eine Kapazität von 91 kWh. Letztlich konnte sich das Konzept damals noch nicht etablieren, es war seiner Zeit zu weit voraus.

Als Komplettbus wurde der O 302 bis 1975 gebaut, dann trat der O 303 seine Nachfolge an. Dieser war lange nicht mehr so universell einsetzbar, denn die Linienausführungen waren

nun in die Baureihen O 305 und O 307 ausgelagert. Chassis des O 302 wurden noch bis 1976 gefertigt, Teilesätze sogar noch länger. Bis zum Produktionsende wurden 14.152 Komplettbusse und 17.329 Bodengruppen hergestellt, womit der O 302 seinen Vorgänger O 321 deutlich übertrumpfte und einen neuen Rekord erzielte.

Allerdings hatte man die ursprüngliche Absicht, den Großteil mit eigenen Karosserien zu versehen, nicht erreicht; vielmehr überwogen die Fremdaufbauten. Bevor wir uns demnächst in einem Busporträt dem O 303 widmen, werden wir daher in einer der nächsten Ausgaben erst ein-

mal einen Streifzug durch die Vielfalt der unterschiedlichen Karosserien aus dem In- und Ausland auf MB O 302 unternehmen. >> DH

Quellen:

- Omnibusspiegel, verschiedene Ausgaben
- Omnibusrevue, verschiedene Ausgaben
- Der Stadtverkehr, verschiedene Ausgaben
- Lastauto-Omnibus Kataloge 1970 - 1974
- verschiedene Mercedes-Benz Prospekte und Unterlagen 1964 - 1974
- eigene Recherchen



Bei den Stadtbussen mit Doppelspureinstieg vorne war das Fahrerfenster entsprechend dem Überhang verlängert, wodurch es ungewöhnlich lang wirkte. Wagen 70 des Verkehrsbetriebs Dr. Richard in Wien, ein O 302-11 RStH, entstammte dem Jahrgang 1967. < Foto: Sammlung Lösch



Bei der Heckgestaltung gab es praktisch keine Unterschiede zwischen Linien- und Reisewagen, die Liniennummernanzeige war in der Rückscheibe untergebracht. Bei diesem Fahrzeug der Hüther & Junkes GmbH irritiert die Zierleiste ein wenig, es handelt sich um einen O 302-12 Stn. < Foto: Norbert Prinz



Die 1967 gelieferten O 302-11 RStn der Hamburger Hochbahn (siehe Seite 54) boten bei einer Gesamtlänge von 10,15 m 32 Sitz- und 58 Stehplätze. Der Fahrerplatz mit dem großen, einfachen Lenkrad ist im Vergleich zu heutigen Cockpits sehr übersichtlich. Die Fotos wurden im ehemaligen Hochbahn-Wagen 6789 gemacht, der sich heute in der Obhut des Hamburger Omnibusvereins (HOV) befindet. < Fotos (2): Stephan Günther





Charakteristisch für die Bundeswehr waren die O 302-10 RÜn in der Ausführung mit Schlagtür vorne und vierteiliger Falttür in der Mitte.
< Foto: Wolfgang Selbach



Die beiden Falttüren und die niedrige Kofferraumlinie würden Wagen 25 der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn eigentlich als lupenreinen Linienbus ausweisen - wäre da nicht die Reisebusfront. Der O 302-13 RÜnh wurde 1972 gebaut.
< Foto: Hanke



Vereinzelt wurden auch Fahrzeuge mit großem vorderen Überhang und schmaler Vordertür gebaut, dann schloss sich an diese ein Ausgleichsfenster an. Wagen 109 der Stadtwerke Pforzheim war ein solcher O 302-12 RStnhD, er wurde 1968 geliefert.
< Foto: Wolfgang Selbach

Eine Besonderheit unter den Linienversionen des O 302 stellte 1969 der Hybridbus OE 302-12 RStn dar, der seine elektrische Energie wahlweise aus Bleibatterien beziehen oder mittels Dieselgenerator selbst erzeugen konnte. Er wurde 1974 zum Duobus für Oberleitung/Akku weiterentwickelt und entsprechend umgebaut. Die Aufnahme entstand beim Probeinsatz in Solingen. Auf diesen technisch hochinteressanten Vertreter der Omnibusfamilie O 302 gehen wir demnächst in einem separaten Beitrag ausführlich ein.
< Foto: Peter Hanses

