



OMNIBUS

SPIEGEL

Omni**bus**bau und Omni**bus**verkehr



- **TESTS:** Low Entries im Vergleich ■ **ÜBERSICHT:** Low-Entry-Busse
- **PREMIEREN:** Mercedes-Benz Citaro mit Compacthybrid
- **TECHNIK:** Autonomes Fahren ■ **BUSMESSEN:** RDA Köln
- **OLDTIMER:** MB O 305 Tübus ■ **TYPENGESCHICHTE:** Emmelmann 9.Teil



Pünktlich zum 90-jährigen Jubiläum des Stadtbusverkehrs in der Hölderlinstadt haben die Stadtwerke Tübingen einen Mercedes-Benz O 305 vom Jahrgang 1986 als historisches Fahrzeug in Betrieb genommen. Seit Abschluss der Restaurierung im Juli 2017 trägt der Wagen das Kennzeichen TÜ-SV 700 H. Mit seiner VÖV-Front entspricht er dem Standard-1-Lastenheft. Bei einem Leergewicht von 9.050 kg beträgt das zulässige Gesamtgewicht 16.500 kg.
Fotos: Kirsten Krämer (7), Stadtwerke Tübingen (3)

MERCEDES-BENZ O 305 der STADTWERKE TÜBINGEN

Mittlerweile sind mehr und mehr auch Standardbusse der ersten Generation als Oldtimer begehrt, kommen doch inzwischen selbst die jüngsten Vertreter dieser Bauart in ein H-Kennzeichen-fähiges Alter. Auch die Stadtwerke Tübingen haben sich jetzt ein entsprechendes Fahrzeug zugelegt und pünktlich zum 90jährigen Jubiläum des Stadtverkehrs restauriert. Wir durften den Mercedes-Benz O 305 vom Baujahr 1986 nicht nur anschauen, sondern sogar einmal selbst Probe fahren.

Am Lenkrad eines Mercedes-Benz O 305 zu sitzen ist so etwas wie ein Wiedersehen mit einem alten Bekannten, schließlich war mein Fahrschulbus auch ein O 305. Der hatte allerdings eine manuelle Schaltung, die so ausgelutscht war, dass das Treffen der richtigen Gassen für die einzelnen Gänge manchmal fast zu einem Glücksspiel wurde. Der Tübinger Standardbus ist dagegen mit der Mercedes-eigenen Dreigangautomatik W 3 D 080 R aus-



Im Gegensatz zu dem in OS 16-5 vorgestellten MB O 305 des Osnabrücker Traditionsbusvereins hat der Tübinger Wagen bereits die moderneren, kantigen Rückleuchten.



Um den Feinstaubausstoß zu reduzieren, haben die SWT ihrem Oldie einen Baumot-Filter nachgerüstet. Er ist hinten links verbaut.



Kraftquelle im Tübinger MB O 305 ist der liegende Reihensechszylinder OM 407 hA mit 11.334 cm³ Hubraum und 177 kW (240 PS) Leistung.

gerüstet. Sie ist so perfekt abgestimmt und schaltet so butterweich, wie wir es bei diesem Getriebe selten erleben durften.

Auch sonst lässt sich der Tübinger Museumsbus gut fahren. Mit den 177 kW (240 PS) des aufgeladenen Reihensechszylinders OM 407 hA kann man sich problemlos in den fließenden Verkehr einfädeln. Die Lenkung ist leichtgängig, hat aufgrund ihres Alters allerdings etwas zu viel Spiel. Trotz Starrachse vorne gibt der Federungskomfort keinen Anlass zu Klagen. Auch die Wendigkeit ist

ansprechend. Gewöhnen muss man sich allerdings daran, den Blinkerhebel von Hand zurückzustellen - auch an solchen Kleinigkeiten wird der Fortschritt der letzten drei Jahrzehnte deutlich.

Ein echter Tübinger ist der schmutzige Oldtimer allerdings nicht, aber immerhin ein Schwabe: Er verlebte seine Jugend bei der OVG Omnibusverkehr Göppingen Bliederhäuser GmbH & Co KG. Am 17.11.1986 wurde er bei der OVG auf das Kennzeichen GP-XL 834 zugelassen und tat dort bis zum Spätsommer 1999 Dienst. Dann übernahm das Reisebüro Wünning in Wiesen an der Sieg den Bus und ließ ihn am 17.09.1999 auf AK-W 208 zu. Als der O 305 auch dort nicht mehr benötigt wurde, zeigte ein Privatmann aus Wesseling Interesse, der ihn zum Wohnmobil umbauen wollte.

Letztlich nahm er von diesem Vorhaben jedoch wieder Abstand und bot den Standardbus stattdessen 2015 zum Kauf an. Glücklicherweise hatte er noch nicht mit dem Umbau angefangen, die Inneneinrichtung war also noch komplett.

Hier schlug nun die Stunde von Hans Zeutschel, Bereichsleiter Öffentlicher Personennahverkehr bei den Stadtwerken Tübingen. Er entdeckte den O 305 im Internet und überzeugte seinen Arbeitgeber davon, dass sich im Hinblick auf das anstehende Jubiläum ein Traditionsbus sehr gut machen würde. Im Mai 2015 holte man den Wagen von Wesseling nach Tübingen und ließ ihn nach einigen kleineren Reparaturen von Ende Juni 2015 bis zum Jahresende auf TÜ-SV 7000 zu.

Allmählich kristallisierte sich jedoch heraus, dass der Zahn der



Über zwei bequeme Stufen gelangt man in den Innenraum. Der Fahrerplatz ist umbaut. Am Steuer sitzt hier Stefanos Laoumtzis, Leiter Fahrbetrieb bei der Stadtwerke Tübingen Verkehrsbetrieb GmbH.

Der Fahrerplatz des Tübinger O 305 unterscheidet sich deutlich von dem des 13 Jahre älteren Osnabrücker Wagens desselben Typs (siehe OS 16-5); so befindet sich etwa die Feststellbremse jetzt links. Das Automatikgetriebe wird über Tasten bedient. Einzelne Gänge können auch gesperrt werden, um beispielsweise an Steigungen ein ständiges Hin- und Her-Schalten zu vermeiden.





In der vollbestuhnten Variante bietet der MB O 305 nicht weniger als 44 + 1 Sitzplätze.



Der Vergleich mit dem Zustand vor der Restaurierung verdeutlicht, wie viel Arbeit dafür nötig war. Die Sitze wurden neu bezogen.

Zeit an dem fast 30 Jahre alten Fahrzeug doch ordentlich genagt hatte. Daher entschloss man sich zu einer Grundsanierung, die weitestgehend bei dem Tübinger Omnibusunternehmen Schnaith durchgeführt wurde. Dessen Chef Rainer Klink ist bekennender Oldtimerfan - beste Voraussetzung für eine gelungene Restaurierung. Diese wurde pünktlich zum Fest „90 Jahre Stadtbusverkehr in Tübingen“ am 15.07.2017 erfolgreich abgeschlossen, unser Bus erhielt nun ein H-Kennzeichen. Damit ist die Hölderlinstadt um eine Attraktion reicher - zumindest aus der Sicht von Technikinteressierten.

KK/DH



Im stolzen Alter von 28,5 Jahren und mit fast einer Million Kilometer auf dem Tacho kam der MB O 305 nach Tübingen. Bei seiner Ankunft präsentierte sich der Wagen noch im Zustand des Reisebüros Wünnig.



Zwischen 1969 und 1986 beschafften die damals im Stadtverkehr Tübingen tätigen Unternehmen Kocher und Schnaith insgesamt 36 Exemplare des Mercedes-Benz O 305, knapp die Hälfte von ihnen besaß die VÖV-Front. Auf der Aufnahme aus dem Jahr 1981 sind zwei Kocher-Wagen am Busbahnhof zu sehen.