



lein und geduckt steht er im Schatten des dunklen Hochdecker-Riesen Tra-

vego. Er ist keiner von der schweren Sorte, schließlich stammt er aus einer Familie von Dreieinhalbtonner-LKW (damals wurde nach der Nutzlast typisiert). Heute würde man den Achttonner zu den Midibussen zählen. Sein rot-schwarzer Lack glänzt wie einst im Mai. Unser gut gepflegter Oldtimer Baujahr 1952 kommt geradewegs aus dem Classic-Center von Daimler-Chrysler und nutzt die kurze Zeit mit uns für ein wenig frische Luft.

Gut 50 Jahre hat er auf seinem rundlichen Rücken und erlebte seinen Stapellauf, kurz bevor das erste Exemplar der Bus-Fahrt druckfrisch in den Versand ging. Unser Rot-Schwarzer, so manches Mal als Fernsehstar mit Gotthilf Fischer und seinen Chören in Deutschland unterwegs, beherbergt in seinem Ganzstahlaufbau bis zu 29 Fahrgäste auf seinen mit Kunstleder bezogenen Sitzen. Bei Sonnenschein öffnet sich sein Faltschiebedach fast über die gesamte Länge.

Der O 3500 ist für seine Zeit komfortabel ausgestattet - Daimler-Benz warb in den Fünzigern mit dem Prädikat „Der Omnibus mit den Fahreigenschaften eines PKW“.

Der Klassiker und sein **ENKEL**

Der Job im Travego Polaris von Mercedes-Benz ist einfach – jetzt übernehmen sogar elektronische Heinzelmännchen die Verantwortung, wenn der Fahrer zu schnell um die Kurven fährt. Auf seiner Fahrt in die Vergangenheit musste Omnibustester Wolfgang Tschakert dann die „Ärmel hochkrepeln“, als er mit dem Nachkriegs-Daimler O 3500 durch das Stuttgarter Hinterland unterwegs war.



Der Erfolgstyp und sein Enkel: Der Mercedes-Benz O 3500 war der erfolgreichste Omnibus seiner Zeit – der Reisebus Travego ist heute mit seinen verschiedenen Varianten das Volumenmodell.

ALS KRAFTFAHRER UNTERWEGS

Wie mag es wohl in den wilden Fünfigern zugegangen sein? Der Start erfolgt frühmorgens nach zwei Tassen dünnem Bohnenkaffee und einem Rundgang ums Fahrzeug mit einem Blick unter die Haube auf den Ölmesstab, die Kühlerfüllung und nicht zuletzt einer gründlichen Inspektion der Reifen. Der Buschauffeur genießt seinen Beruf und das Ansehen als Mann vom Fach, schließlich kennt er seinen fahrbaren Untersatz aus dem Effeff. Vermutlich schätzt er auch die Rudolf-Diesel-Gedenkminute, den Moment des Vorglüehens als letzten ruhigen Moment vor der Ausfahrt.

Wenn dann der Anlasser dreht, kommt Leben in seinen Mercedes-Glaspalast. Der relativ kleinvolumige Motor schüttelt sich die letzte Kälte aus den Gliedern und klingt bei den ersten Zündungen so hart wie Schmiedehämmer, die auf einen Amboss einschlagen. Wenig Emotion und Vibration dagegen im neuzeitlichen Travego; dass der Leisetreter im Heck schon läuft, erfahren wir nur mit einem Blick auf den Drehzahlmesser.

Wie damals in den Fünfigern lassen wir den Motor des Oldies

erst ein paar Minuten warm laufen und spüren beim Griff auf den langen, schwingenden Schalthebel die Vibrationen des Vorkammer-Diesels. Im zweiten Gang kann angefahren werden, und die erste Herausforderung des ersten Gangwechsels ist kurz darauf bestanden. Am Lenkrad will mit Nachdruck gedreht werden: Mit einer Hand schiebend, mit der anderen ziehend, bewältige ich die erste Kurve. Als „Kraftfahrer“

Bremse verlangen schon nach einem kräftigen Tritt.

Erste vorsichtige Kilometer braucht es, bis die Abläufe hinter dem Steuer zur Routine werden. Da naht schon die erste enge Kurve, die Öldruckbremsen sorgen nur für milde Verzögerungen. Vor der Kurve den richtigen Gang einlegen, ein Stoß Zwischengas – und der Schalthebel lässt sich gefügig eine Schaltgasse zurück führen. Dann heißt es, sich auf die Lenkarbeit konzentrieren – zum Kurvenausgang hin zurücklenken, sonst fährt man wegen der fehlenden Rückstellkräfte im Kreis.

Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven? Kein Thema beim O 3500, die straffen Blattfe-



Auf den Spuren des Fortschritts: Vom Hauben-Omnibus mit 90-PS-Frontmotor zum Reisehochdecker mit 422-PS-Heckmotor

hatte der Omnibusfahrer zu der Zeit noch harte Fäuste zum Zupacken und kräftige Oberarme. Die Anweisung meines LKW-Fahrlehrers, nie übergreifend zu lenken, weiß ich jetzt einzuordnen. Auch eine gut entwickelte Beinmuskulatur verlangte der Hauben-Benz, Kupplung und

den Achttonner stets in der Waage, seine Passagiere aber über den Straßenzustand nicht im Unklaren. Ein Radio oder andere Unterhaltungseinrichtungen vermissen wir nicht wirklich, der Rundblick über den verglasten Dachrand bietet optisch mehr als seine heutigen Art- ➤

genossen. Bei forcierter Fahrt erstickt ohnehin das Gespräch mit den Mitfahrern, denn der Motor singt bei höheren Drehzahlen sein schaurig schönes Lied. Sicher gehören wir heute zu den Langsamem im Lande und bremsen bergauf bergab so manchen PKW und LKW aus. Doch das war nicht immer so.

ZEIT DES AUFSCHWUNGS

Die Zeiten vor 50 Jahren waren noch rau und die Straßen noch recht rustikal. Meist war man auf wenig bevölkerten Alleen, Landstraßen und relativ



Großes Vierspeichen-Lenkrad, links die Heizklappen zum Motorraum, der lange Schaltstock geht gut zur Hand (oben)
Moderner Arbeitsplatz: Mit Tacho und Drehzahlmesser, Joystick-schaltung und Display (unten)

selten auf Autobahnen unterwegs. Die Verkehrsdichte war gering, auch wenn sich zunehmend der Wunsch nach mehr Mobilität bemerkbar machte. Die durchschnittlichen Monatslöhne um 300 DM reichten gerade aus, eine Familie zu ernähren und selten für einen fahrbaren Untersatz.

Die Reisegeschwindigkeiten waren den Fahrhahnoberflächen angepasst. Der frühe Traumwagen unserer Eltern, ein VW-Käfer, hatte 1952 noch 25 PS, was gerade für 110 km/h reichte, ein stattlicher sechszylindriger Opel Kapitän musste seine ganzen 58 Pferdestärken für Autobahntempo 125 aufbieten. Die unentbehrlichen Lastkraftwagen, mitunter recht abenteuerliche Gefährte, maßen mit zwei Anhängern oftmals bis zu 25 m Gesamtlänge und waren mit hoffnungslos überforderten Dieselmotoren unterwegs. Mehr als 60 km/h Spitze war für die LKW selbst in der Ebene nicht drin, eine Geschwindigkeit, die unser Hauben-Benz mit etwas Anlauf selbst nach 50 Jahren noch locker überbietet. Der galt damals als recht temperamentvoller Zeitgenosse, mit seinem günstigen Leistungsgewicht zählte der O 3500 zu den „schnellen“ Omnibussen seiner Zeit.

MIT HAUBE

Die Nachkriegsjahre bis etwa 1955 waren Jahre der Improvisation, aber auch Jahre des schnellen Geldes. Erst jetzt konnten Bus-



Man sitzt nicht schlecht auf den mit Kunstleder bezogenen Sitzen des O 3500 – bequem ebener Innenboden und reichlich Raum für die Beine (oben)
Einladende Fahrgastsessel mit verstellbaren Lehnen und großzügiger Beinfreiheit – Langstreckenkomfort im Travego (unten)

unternehmer die ersten Neufahrzeuge erstehen, zuvor waren es oft Wagen aus der Vorkriegszeit, die kunstvoll aufbereitet und immer wieder repariert wurden. Der Bedarf an Omnibussen wuchs und die Anzahl der „Kraftomnibusse“ hatte sich mit 20.000 Einheiten seit 1949 nahezu verdoppelt. Unzählige große wie kleine Hersteller boten eine bunte ➤



2 m³ Kofferraum im Heck, mehr Gepäck muss auf dem Dachgepäckständer verzurrt werden. (links) Platz fürs Gepäck in Hülle und Fülle – der Travego Polaris kann mit 8 m³ aufwarten. (oben)

Palette an Omnibustypen. Mit dem Beginn der 50er-Jahre ist mehr Mobilität gefragt. Denn die vielen neuen Wohnsiedlungen in den Vororten müssen durch Buslinien an die Stadtmitte angebunden werden.

Auch der Bedarf an Reisebussen nahm zu. Für Abwechslung im harten Nachkriegsalltag sorgen Ausflüge und Omnibusfahrten in Erholungsgebiete der Umgebung, zum Weinfest an die Mosel, nach Heidelberg, nach Hamburg oder München. Man reist noch mit kleinem Gepäck, der Kofferraum im Heck hat nur ein geringes Fassungsvermögen, der Rest der Koffer muss auf dem Dachträger verzurrt werden.

Der Mercedes Benz O 3500 ist, obwohl man es ihm heute nicht mehr ansieht, der erste Mercedes-Erfolgstyp der Nachkriegszeit. Mehr als 6.000 Einheiten und allein 2.644 Komplettbusse verließen in der Zeit von 1950 bis 1955 die Werkhallen in Mann-

heim. Sie rollten für städtische Verkehrsbetriebe wie für unzählige kleine und große Reiseunternehmen. So mancher Leser wird sich noch an die Pionierzeit der 50er-Jahre erinnern – auch an seinen ersten Daimler, den O 3500 mit der Haube.

Bei Daimler-Benz hält man sich zunächst an Bewährtes. Als Derivat des Lastwagen L 3500 zeigt Daimler 1948 auf der Exportmesse in Hannover einen Omnibus, unter seiner langen Motorhaube der neukonstruierte Sechszylinder-Dieselmotor OM 312. Dieselmotoren zählen damals noch nicht zur Standardausstattung von Omnibussen, und

Daimler-Benz gibt sich bei dem neuen Motor alle erdenkliche Mühe. Der neue Diesel soll gleich großen Benzinmotoren weder in Leistung noch im Gewicht nachstehen. Das Vorkammer-Verbrennungsverfahren soll die lästige Rauchentwicklung des Selbstzünders unterdrücken, die doppelte Stirnwand den lästigen Geräuschpegel von den Passagieren fernhalten.

Doch schon damals galt, was heute noch zählt: Leistung kann man nicht genug haben. Vor allem die Fernreiseunternehmer sind es, die nach mehr Leistung rufen. Und so legt man in Mannheim nach: 1954 wird das gleiche Aggregat mit einem Abgasturbolader befeuert, das dann immerhin 115 PS bei 2.800 Umdrehungen liefert. 1955 endet die Ära der Haubenbusse auch bei Daimler-Benz mit der Einführung von Frontlenkern. Erste Fahrzeuge mit Heckmotoren drehen bereits ihre Proberunden, der Fortschritt ist nicht aufzuhalten.

DER REIZ DER LANGSAMKEIT

So wie der Chromkühler des Adenauer-Benz zum Bild des deutschen Wirtschaftswunders gehört, so dominiert mit wuchtiger Schnauze der O 3500 die Bus-Parkplätze der frühen 50er-Jahre. Mit dem Mercedes-Benz O 3500 öffnet sich für viele Bundesbürger das Tor zur Welt, er bringt sie in die Alpen, an die Nordsee und zur Tulpenblüte nach Holland. In Sachen Federung war man natürlich nicht verwöhnt, doch die beiden blattgefederten Achsen machten bei voller Auslastung ihre Sache nicht so schlecht. Geheizt wird über die Klappen zum Motorraum, wo Wärme, aber auch manchmal die öligen Gerüche und Ausdünstungen des Motors nach innen dringen. An sonnigen Tagen öffnet der Chauffeur auf Wunsch der Fahrgäste schon mal das Schiebedach – auch wir genießen die offene Ausfahrt über die württembergische Hügellandschaft, wo unser O 3500 immer wieder nach dem ersten Gang verlangt. Noch langsamer und mühevoller mussten damals Alpenquerungen verlaufen sein. Während die Fahrgäste viel Zeit für einen Rundblick hatten, hing der ➤



Ein letzter wehmütiger Blick in den Rückspiegel – der Travego lässt seinen Urahn mühelos hinter sich.



Mercedes-Benz O 3500

MASSE/GEWICHTE/PREIS

Länge	8.630 mm
Breite	2.420 mm
Höhe	2.710 mm
Radstand	4.830 mm
Wendekreis	19.500 mm
zul. Gesamtgewicht	8.250 kg
zul. Gesamtgewicht (ab 1954)	8.500 kg
Fahrgastplätze	29 Sitzplätze + 7 Klappsitze
Kraftstoffbehälter	92 l
Preis (1952)	32.600,- DM

MOTOR

Typ OM 312, Viertakt-Diesel, wassergekühlt, 6 Zylinder; Nennleistung 90 PS bei 2.800 U/min (ab 1954 wahlweise auch mit Abgasturbolader und 115 PS bei 2.800 U/min), Hubraum 4.580 cm³, Bohrung/Hub 90/120 mm

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, unsynchronisiertes Fünfganggetriebe (i = 7,37 bis 1,0), Hinterachse Spiral-Kegelräder, Kegelrad-Ausgleichsgetriebe (i = 5,52 oder 6,83)

FAHRGESTELL

geschweißter Stahlrahmen, vorn und hinten Halbfedern, hinten mit Zusatzfeder, Schneckenlenkung, Vierrad-Öldruckbremse mit Unterdruckhilfe, mechanische Stockhandbremse auf die Hinterräder wirkend, Motorbremse gegen Aufpreis, Scheibenräder, Bereifung 8,25-20 eHD

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 72 bis 85 km/h, Steigvermögen 27 Prozent, Kraftstoffkonsum 14,8 l/100 km



Mercedes-Benz Travego Polaris 15 RHD

Maße/Gewichte/Preis

Länge	12.000 mm
Breite	2.550 mm
Höhe	3.700 mm
Radstand	6.080 mm
Wendekreis	19.500 mm
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Fahrgastplätze	44 Sitzplätze
Kraftstoffbehälter	380 l
Preis	€ 281.000,-

Motor

Typ OM 457 LA, Viertakt-Diesel, wassergekühlt, 6 Zylinder; Nennleistung 422 PS bei 1.900 U/min, Hubraum 11.980 cm³, Bohrung/Hub 128/155 mm

Kraftübertragung

Einscheiben-Trockenkupplung, synchronisiertes Sechsganggetriebe GO 210 (i = 6,53 bis 0,8), einfach übersetzte Hinterachse (i = 3,72)

Fahrgestell

geschweißter Gitterrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, zwei Luftbälge und zwei Stoßdämpfer, hinten Starrachse mit vier Luftbälgen und vier Stoßdämpfern, elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremse (EBS), vorne und hinten Scheibenbremsen, Retarder Voith VR 115 E, FDR-Fahrdynamik-Regelung, Konstantdrossel-Motorbremse, Scheibenräder, Bereifung 295/80 R 22,5

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit 103 km/h (abgeregelt), Kraftstoffkonsum ca. 25 l/100 km

Blick des Fahrers bang am Kühlerthermometer. Stieg es über 90 Grad, wurde ein Stop nötig, um der Maschine eine Verschnaufpause zu gönnen. Für den Winterbetrieb war der Zusatz von Benzin nötig, um das Ausflocken des Diesels zu verhindern. Eingefrorene Dieselleitungen waren in den kalten Wintern der Fünfziger keine Seltenheit. Über eins waren sich die Mercedes-Fahrer einig: Der O 3500 zeigte sich Zeit seines Lebens an der Tankstelle ausgesprochen sparsam – mit knapp 15 l auf 100 Kilometer.

ZURÜCK IN DIE GEGENWART

Unsere Ausfahrt endet am Omnibus-Bahnhof einer Kleinstadt, hier wartet bereits der moderne

Travego Polaris für die Rückkehr in die Gegenwart. Der Hauben-Benz hat auf unserer Ausfahrt jede Menge Sympathie-Punkte gesammelt, beim zeitweiligen Steuerermann der Zeitreise, aber auch bei den zahlreichen Passanten.

Doch die schnelllebige Zeit verlangt heute nach anderen Konzepten – einer wie der Travego Polaris passt besser zu schnellen Autobahnen, knappen Fahrzeiten und anspruchsvollen Fahrgästen. Ganz wie sein Urahn damals glänzt der Travego Polaris heute mit dem aktuellen Stand der Technik – der Hochglanzprospekt des Herstellers spricht sachlich von den technischen Highlights, dem Antriebskomfort, seinem Wohlfühlklima im Innenraum und seiner Sicherheitstechnik. Mit Genuss auf dem ausladend beque-

men Fahrersitz Platz nehmen, Lenkrad und Spiegel einstellen – schon auf dem ersten Metern fühlt sich der Buspilot im Travego wieder zu Hause. Beruhigend ist der feinfühlig Druckpunkt am Bremspedal, noch mehr Sicherheitsreserve bietet die elektronische Fahrdynamik-Regelung, im PKW spricht man vom ESP. Die Arbeitsweise ist die gleiche, auf zu forsch angefahrene Kurven reagiert das System mit Wegnahme der Motorleistung und individuell gebremsten Räder. Doch wer aus dem O 3500 umsteigt, schätzt die Beschaulichkeit und scheut den Grenzbereich. Noch ein letzter Blick in den Rückspiegel, der Hauben-Benz bleibt zurück – das Hier und Heute hat uns rasch wieder eingeholt.

WOLFGANG TSCHAKERT