

Vorbild / Modell KI-AW 155

Nach dem zweiten Weltkrieg gab es eine große Anzahl an kleineren und größeren Herstellern, die sich im Stadtbus-Markt behaupten wollten. Durch die große Vielfalt der Hersteller gab es kaum identische Modelle, so dass auch die Versorgung mit Ersatzteilen oder die Schulung der Fahrer zu entsprechenden Problemen geführt haben. Um dieses Problem langfristig zu verhindern, hat der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) unter Federführung der Hamburger Hochbahn AG in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre Lastenheft erstellt, in dem die grundlegenden Vorgaben für einen standardisierten Linienbus festgelegt wurden.

Da die Fahrzeugwerkstätten Falkenried zu der Zeit ein Teil der Hamburger Hochbahn AG gewesen ist, wurde auf deren Meinung großen Wert gelegt. Die Vereinheitlichungen der neuen Stadtbusse sollten sich in den Bereichen Fahrgastkomfort, sowie Bedienungs- und Wartungsfreundlichkeit zeigen. Auch wurde über eine grundlegende Vereinfachung nachgedacht, so dass alle Planungen sich ausschließlich auf einen zweiachsigen Eindecker bezogen haben. Standardisiert werden sollte dabei der Wagenkörper mitsamt seiner Inneneinrichtung sowie der elektrischen Anlage, die weiteren wichtigen Teile wie Achsen, Getriebe und Motoren sollten durch die jeweiligen Hersteller zugeliefert werden.

Die ersten drei Prototypen wurden am 13. Oktober 1967 vorgestellt, wobei die Fahrzeuge auf Grundlage der anfänglichen Kriterien durch die Firmen Büssing, Daimler-Benz und Magirus-Deutz hergestellt wurden. Das Testfahrzeug von Magirus-Deutz wurde anschließend für knapp ein Jahr im Testbetrieb in Hamburg eingesetzt. Die in diesem Testbetrieb gesammelten Erfahrungen flossen anschließend in die Erstellung der VÖV-Richtlinie „Typenempfehlung für einen VÖV-Standard-Linienbus“.

Festgelegt wurde unter anderem eine Länge von 11.000mm mit einem Radstand von 5.600mm. Der vordere Überhang betrug dabei 2.400mm und der hintere Überhang 3.000mm, wobei dort auch der Motor unterflurig eingebaut werden sollte. Der Wagenboden sollte eine Höhe über Straße von 725mm haben, der durch zwei zweiflügelige Innenschwenktüren von jeweils 1.250mm Durchgangsbreite mit zwei Stufen von jeweils 220mm von den Fahrgästen erreicht werden konnte.



Stadtarchiv Kiel / Bildnachlass Friedrich Magnussen
Sammlung Archiv OFSH e.V.



Sie ähneln sich sehr – und sind deshalb um so größere Konkurrenten: Die Prototypen künftiger Kieler Stadtbusse. Jetzt sollen die Fahrgäste helfen, der KVAG die Entscheidung über die Marke der anzuschaffenden Fahrzeuge zu erleichtern. Foto: Magnussen

KVAG testet neue Flüster- Busse

Auch Fahrgäste
sollen urteilen

(ck) „Jeder Kieler ein Testfahrer“ — das ist ein neuer Gag, den die Kieler Verkehrs-AG bietet. Zwei neuartige „Flüsterbusse“ der Firmen Daimler-Benz und M.A.N. sind für zehn bis zwölf Monate gemietet worden, um auf Kieler Pflaster auf Herz und Nieren geprüft zu werden.

Dabei sind die Benutzer aufgerufen, kräftig Kritik zu üben — Kundenwünsche sollen Entscheidungshilfen bei der künftigen Erneuerung

des überalterten Kieler Busbestandes bieten. Der Appell ist verständlich. Schon bei der gestrigen Premieren-Fahrt waren Unterschiede unverkennbar. Das reichte von der Geräusch- über die Wärmeisolierung bis hin zum Sitz- und Fahrkomfort, den Bremssystemen, der Innengestaltung und den Stuhlbezügen. Dabei unterscheiden sich die beiden Fahrzeuge äußerlich kaum. Es wird

eines deutlichen Hinweises am Chassis bedürfen, um die Kieler zur Feststellung von Unterschieden zu bewegen.

Ob allerdings die vom Fahrgast wahrzunehmenden Erkennungsmerkmale ausreichen, Entscheidungshilfen zu liefern, bleibt abzuwarten. Wartungsfreudigkeit, Benzin-Verbrauch, Fahrerkomfort und Reparaturanfälligkeit sind Dinge, die nur betriebsintern festzustellen sind. Von erst später auftauchenden Klappergeräuschen (sie sind einem von älteren Bussen so herrlich vertraut) ganz zu schweigen.

Immerhin, die Sache ist des Schweißes der Edlen wert — ein Bus kostet etwa 180 000 DM. innerhalb von vier Jahren wird die Kieler Verkehrs AG 100 bis 110 Busse anzuschaffen haben.

Kieler Nachrichten

30. Juni 1976

Im Sommer 1976 hatte nun auch die Kieler Verkehrs AG ihre ersten beiden Testbusse als Mietfahrzeuge erhalten und führte mit den Bussen von Mercedes-Benz (O 305) sowie MAN (SL 200) einen breit angelegten Test durch, mit dem die Akzeptanz der neuen Flüsterbusse in der Bevölkerung getestet werden sollte. Die Befragung der Fahrgäste erfolgte zwischen September und Dezember 1976 in den beiden Bussen mittels ausliegender Fragebögen. Bis zum 2. Dezember 1976 wurden insgesamt 7.118 Fragebögen abgegeben, von denen 6.500 in die Wertung eingeflossen sind, auf die detaillierte Auswertung möchte ich hier nicht eingehen, da das zu detailreich werden würde.

**MACHEN
SIE MIT
bei der
TESTBUS
AKTION**

Versorgung und Verkehr Kiel GmbH
- Kieler Verkehrs-AG -

Fragekatalog für die
Test-Omnibusse 1 (MAN) und 2 (Daimler Benz)

Zutreffendes bitte ankreuzen!

Lfd. Nr.	Testfragen Wie beurteilen Sie:			nicht ausreichend
		gut	ja	
1.	die Lüftung?			
2.	die Heizung?			
3.	den Ein- und Ausstieg?			
4.	die Innenbeleuchtung?			
5.	die Lautsprecheranlage?			
6.	die Straßenlage?			
7.	die Bremsen?			
8.	die Lauf- und Motorsgeräusche?			
9.	die Sichtverhältnisse?			
10.	die Sitzverhältnisse?			
11.	die Anbringung der Haltestangen?			
12.	Sind Sie mit beiden Testbussen gefahren?	ja	nein	
13.	Für welchen Bus würden Sie sich entscheiden?	Testbus Nr. 1	Testbus Nr. 2	

Änderungswünsche und/oder Vorschläge bitte auf der Rückseite.
P.S. Bitte ausgefüllten Fragekatalog in den Kasten stecken - herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit.

Bitte nehmen Sie unser Angebot an, und machen Sie von dieser vermutlich einmaligen Mitwirkungsmöglichkeit Gebrauch.

Sammlung Archiv OFSH e.V.

Interessant ist allerdings, dass auch abgefragt wurde, welcher der Busse den Mitfahrern besser gefallen würde, dabei liegt der Bus von Mercedes mit 2.406 Stimmen deutlich vor dem MAN mit 1.895 Stimmen. 410 Fahrgäste haben sich für beide Busse entschieden und immerhin 1.800 Fahrgäste haben dazu keine Angaben gemacht.

Darüber hinaus wurden die Themen Belüftung & Heizung, Ein- und Ausstieg, Innenbeleuchtung & Lautsprecheranlage, Sitze und Sichtverhältnisse sowie die Straßenlage, das Bremsverhalten oder die Laufruhe des Motors abgefragt. Die erhaltenen Rückmeldungen wurden je Fahrzeugtyp ausgewertet und sind letztlich auch in die Beschaffung der Serienfahrzeuge eingeflossen.



Stadtarchiv Kiel / Bildnachlass Friedrich Magnussen
Sammlung Archiv OFSH e.V.

Busse im Langzeitversuch

„Flüsterbusse im Liniendienst“

Im Rahmen einer Pressefahrt stellte Vorstandsvorsitzender Rolf Renger die beiden „sogenannten Flüsterbusse“ der Presse vor.

Er kündigte u. a. an, daß diese Testbusse ca. 10-12 Monate im wahrsten Sinne des Wortes einem echten Langzeitversuch unterworfen werden sollen.

Durch jahrelanges Zurückhalten längst notwendig gewordenener Investitionen – weil angenommen wurde, daß sich Bund und Länder an dem Defizit des öffentlichen Personennahverkehrs beteiligen würden – befinde sich heute die Kieler Verkehrsaktiengesellschaft in einer ernstesten Zwangslage.

25 Millionen DM Investitionen

Der gesamte Fahrzeugpark müsse jetzt erneuert werden; insgesamt 25 Millionen DM seien daher im mittelfristigen Finanzplan vorgesehen.

Der Testzeitraum sei auch erforderlich, um festzustellen, welches Fahrzeug für die speziellen topographischen Verhältnisse Kiels am besten geeignet sei. Darüber hinaus gelte es, eigene Erfahrungen zu sammeln, ob Kinderkrankheiten vorhanden sind, die nach einem abgelaufenen Garantiezeitraum Unsummen kosten können.

Mitwirkung der Fahrgäste

All dies soll durch diesen zu gegebener Maßen sehr langen Testzeitraum möglichst ausgeschlossen werden. Renger kündigte an, daß aber nicht nur Techniker und Kaufleute zu Worte kommen sollen, sondern auch unsere Fahrgäste

Fragenkatalog-Aktion

Seit Anfang September haben nun die Fahrgäste der Kieler Verkehrs-AG Gelegenheit, ihre eigenen Erfahrungen mit diesen Testbussen über einen Fragenkatalog zum Ausdruck zu bringen.

Dieser Fragenkatalog wird nunmehr in jedem der beiden Testbusse erhältlich sein und kann während der Fahrt ausgefüllt werden und anschließend in einem im Bus angebrachten Briefkasten deponiert werden.

Im Dezember 1976 wird diese Aktion dann ihren Abschluß finden und die sich

daranschließende Auswertung wird zeigen, welcher Testbus unseren Fahrgästen am besten geeignet erscheint. Diese Meinungsäußerungen, betonte Renger abschließend, sollen in die Entscheidungsfindung des Vorstandes mit einfließen, welcher Bus angeschafft werden soll.



Auch der Norddeutsche Rundfunk-Funkhaus Kiel, befaßte sich mit dem Thema „Flüsterbusse im Liniendienst der KVAG“. Vorstandsvorsitzender Rolf Renger wird auf unserem Foto von Renate Jung interviewt.

Technische Verbesserungen

Zu technischen Fragen nahm Direktor Walter Sasse im Rahmen eines Pressegespräches, das sich an die Testfahrt anschloß, Stellung. Auf die Frage, wodurch sich diese beiden Testfahrzeuge von den normalen Bussen unterscheiden, erklärte Sasse:

1. Sie haben ein automatisches Getriebe, was das Fahren gleichmäßiger gestaltet und für den Fahrer leichter macht.
2. Die Busse haben einen gekapselten Motor nach innen und nach außen, so daß die Fahrgeräusche aus dem Motor heraus nicht ins Fahrzeug dringen und auch nicht nach außen abströmen können. Wir schätzen etwa 10 Dezibel geringere Schallbelastung.



Die beiden „Flüsterbusse“ stehen bereit zur ersten offiziellen Fahrt – zur Pressefahrt. Rechts ist ein Ü-Wagen des NDR zu sehen.



Die Pressefahrt führte von der KVAG zur Forstbaumschule, dort wurde der Testbus gewechselt und wieder zurück zum Ausgangspunkt.

Bei den Testfahrzeugen handelt es sich um einen MAN und einen Omnibus der Daimler-Benz AG. Vom äußeren Aufbau her gesehen unterscheiden sie sich kaum, auch aus diesem Grunde bot sich ein entsprechende Kennzeichnung an.

Entscheidungshilfe

Wir hoffen, daß der Fahrgast alle Wahrnehmungen des einen Busses kritisch vergleicht mit denen des 2. Fahrzeuges und die Unterschiede zu Papier bringt, so daß der Vorstand eine echte Entscheidungshilfe haben wird.

„Volksabstimmung“

Im übrigen wies Sasse noch auf die Tatsache hin, daß derartige Mitwirkungsmöglichkeiten von Kunden wohl relativ selten in der Bundesrepublik zu finden sind.

- Ein nicht zu unterschätzender Vorteil ist die sogenannte Strömungsbremse, die das Bremsen nicht mehr so ruckartig erscheinen lassen soll, wie es bisher immer beklagt wird. Darüber hinaus werden eine ganze Reihe kleinerer Verbesserungen erkennbar sein, so z. B. verbesserte Haltegriffe, tiefere Stufen für besseres Einsteigen und vieles mehr.

Ob all diese Dinge erkannt werden, wird uns die Auswertung der Fragebogenaktion, die bereits eingangs erwähnt wurde, zeigen. Die Voraussetzungen für eine umfassende Meinungsäußerung unserer Fahrgäste sind also gegeben.

„Wie findet Ihr mich?“

Zum besseren Erkennen der neuen Fahrzeuge haben wir diese auch optisch mit „Testbus Nr. 1 und 2“ sowie mit der Frage „Wie findet Ihr mich“ gekennzeichnet. Durch diese Beschriftung soll sichergestellt werden, daß unsere Fahrgäste zweifelsfrei die Testfahrzeuge erkennen.



Nach dem „rollenden Pressegespräch“ zur allgemein üblichen Form zurückgekehrt, wurden erste Erkenntnisse und Eindrücke ausgetauscht.

Im Januar 1977 hatte die KVAG einen dritten Testbus vom Typ Magirus Deutz M 200 SH 110 U erhalten, den sie als Testbus 3 verwendet hat, zu diesem Fahrzeug liegen aber keinerlei Testauswertungen vor, so dass nicht ganz klar ist, ob es zu diesem Fahrzeug überhaupt eine Fahrgastbefragung gegeben hat.



TESTBUS NR. 3

Ab letzten Donnerstag hat die Kieler Verkehrsaktiengesellschaft einen weiteren Testbus eingesetzt. Nun können die Fahrgäste neben den Flüsterbussen der Firmen Daimler Benz und MAN auch einen Bus der Firma MAGIRUS testen.

Der Magirus trägt die Bezeichnung „Testbus 3“ und ist jetzt im Kieler Verkehrs AG-Liniendienst eingesetzt.

Das Fahrzeug – unser Foto – hat eine spezielle Geräusch- und Wärmeisolierung, einen gekapselten Motor und ein automatisches Getriebe. Wie in den bereits seit längerem eingesetzten

Testbussen liegen auch im Testbus 3 Fragebogen aus, über die die Fahrgäste die eingesetzten Fahrzeuge kritisch miteinander vergleichen können. Um das Erkennen der Testbusse zu erleichtern, tragen sie den Schriftzug „Testbus – wie findet ihr mich?“

Durch jahrelanges Zurückhalten längst notwendig gewordener Investitionen – weil angenommen, daß Bund und Länder sich an dem katastrophalen Defizit des öffentlichen Personennahverkehrs beteiligen würden – steht die Kieler Verkehrs AG heute vor einem „Investitionsberg“ in der Größenordnung

von etwa 25 Mio DM für die Erneuerung des hoffnungslos überalterten Fahrzeugparks.

Die Fahrgäste der Kieler Verkehrs AG haben über den Fragenkatalog, der in den 3 Testbussen ausliegt, die wohl einmalige Möglichkeit, bei der Entscheidungsfindung, welcher Bus letztlich angeschafft werden soll, mitzuwirken. Im April dieses Jahres soll die Fragebogenaktion auslaufen, nach Auswertung der Daten wird der Vorstand der Versorgung und Verkehr Kiel GmbH eine an der Praxis orientierte Entscheidung treffen können.

Markt 20.1.77

Sammlung Archiv OFSH e.V.

Die drei Testbusse der Kieler Verkehrs AG wurden wie folgt bei der KVAG geführt:

Testbus 1 - Wagen 551 - KI-WW 51 - MAN-Büssing SL 200

Testbus 2 - Wagen 155 - KI-AW 155 - Mercedes-Benz O 305

Testbus 3 - Wagen 555 - MZ-RN 524 - Magirus-Deutz M 200 SH 110 U



FLÜSTERBUSSE IM LINIENDIENST

KVAG-Fahrgäste haben entschieden

Vor genau einem Jahr, liebe Leser, haben wir Sie an dieser Stelle in der Oktober-Ausgabe 76 unserer Kundenzeitschrift „leichter leben“ aufgefordert, „machen Sie mit bei der Testbus-Aktion“. Wir kündigten an, daß diese Testbusse im wahrsten Sinne des Wortes einem Langzeitversuch unterworfen werden sollten. Denn durch jahrelanges Zurückhalten längst notwendig gewordener Investitionen — weil angenommen wurde, daß sich Bund und Länder an dem Defizit des öffentlichen Personennahverkehrs beteiligen würden — befindet sich die Kieler Verkehrs-AG in einer ernstesten Zwangslage. Der ge-

samte Fahrzeugpark müsse erneuert werden; insgesamt 25 Mill. DM seien daher im mittelfristigen Finanzplan vorgesehen. Der Test-Zeitraum sei erforderlich, um festzustellen, welches Fahrzeug für die speziellen topographischen Verhältnisse Kiels am besten geeignet sei. Darüber hinaus gelte es eigene Erfahrungen zu sammeln, ob Kinderkrankheiten vorhanden sind, die nach einem abgelaufenen Garantie-Zeitraum Unsummen kosten können.

All dies sollte durch einen langen Test-Zeitraum möglichst ausgeschlossen werden. Jedoch sollten nicht nur die Techniker und die Kaufleute zu Worte kommen, sondern Sie, unsere Fahrgäste. Insgesamt wurden drei Fahrzeuge getestet. Dafür wurde ein Fragenkatalog erarbeitet, der in jedem Testbus auslag, während der Fahrt ausgefüllt werden und anschließend

in einem im Bus angebrachten Briefkasten deponiert werden konnte.

Die Test-Fahrzeuge zeichnen sich von normalen Bussen aus durch

1. ein automatisches Getriebe, das das Fahren gleichmäßiger gestaltet und für den Fahrer leichter macht,
2. einen gekapselten Motor nach innen und außen, so daß die Fahrgeräusche aus dem Motor heraus nicht in das Fahrzeug dringen und auch nicht nach außen abströmen können und
3. die sogenannte Strömungsbremse, die das Bremsen nicht mehr so ruckartig erscheinen lassen soll, wie es bisher immer beklagt wird. Darüber hinaus wird eine ganze Reihe kleinerer Verbesserungen, so z. B. verbesserte Haltegriffe, tiefere Stufen, für besseres Einsteigen sorgen.

All dies sollten Sie, unsere Fahrgäste, kritisch prüfen und in dem Fragebogen ankreuzen. Denn auf Ihre Meinungsäußerungen kam es an, sie sollten in die Entscheidungsfindungen des Vorstandes mit einfließen, welcher Bus angeschafft werden soll. Dieser Test-Zeitraum ist abgeschlossen, es haben sich rund 10 000 Fahrgäste an dieser Fahrgast-Befragung beteiligt, und in der Gunst der Fahrgäste der Kieler Verkehrs-AG liegt eindeutig der Mercedes-Benz-Bus.

Auch der Vorstand kam nach intensiven Beratungen zu dem Ergebnis, daß dieser Bus angeschafft werden soll.

Damit ist ein Versuch, die Fahrgäste um ihre Meinungsäußerung zu bitten, wie wir meinen, erfolgreich abgeschlossen worden, und wir hoffen, daß die Busse das halten, was wir uns von ihnen versprechen.

Busübergabe auf dem Rathausplatz

Flüsterbusse im Liniendienst

Der Rathausplatz bot am Samstag, dem 19. November 1977 ein eindrucksvolles Bild – allerdings ein anderes, als sonst üblich.

Zwar auch im Flaggenschmuck, auch mit viel Publikumsverkehr, jedoch ohne die üblichen Sehenswürdigkeiten.

Dafür war die neue Bus-Generation der KVAG zu sehen, insgesamt 28 brandneue Daimler-Benz „Flüsterbusse“ aufgeföhren.

Nach einer Pressekonferenz erhielt Vorstandsvorsitzender Rolf Renger aus der Hand des Leiters der Daimler-Benz Niederlassung Kiel, Rudolf Hoh, einen symbolischen Zündschlüssel überreicht.

Diesen überdimensionalen Zündschlüssel reichte Renger an Direktor Heinrich Scharfenberg weiter, der nach dem offiziellen Teil der Bus-Übergabe die Flüsterbusse in den Liniendienst entließ.

Das Bild des „4 Millionen DM-Paketes“ wurde durch zwei eigens aus dem Daim-

ler-Benz-Museum aus Stuttgart herbeigeschafften Veteranen abgerundet.

Es handelt sich um das erste Auto-Taxi einer Serie von 7 Wagen aus dem Jahr 1896; der Taxi-Betrieb wurde 1897 eröffnet. Mit 25 Stunden-Kilometern „brauste“ das Fahrzeug über Süddeutschlands Straßen.

Der 2. Wagen ist ein sogenannter Simplex-Wagen – 1905, mit einer Geschwindigkeit von immerhin schon 80 km in der Stunde.

Sie standen sich also gegenüber, die damals um die Jahrhundertwende modernsten Fahrzeuge und die heutige brandneue Bus-Generation. Diese Demonstration macht deutlich, welche rasante Entwicklung die Technik auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugbaues hinter sich gebracht hat.

Beim ersten Linien-Omnibus hat sich vermutlich noch niemand um einen geräuschgekapelten Motor, schallschluckende Innenverkleidung oder um einen

gedrosselten Dieselmotor, der durch die geringen Abgase als umweltfreundlich gilt, Gedanken gemacht.

Nun, es war sicher eine gute Wahl der Fahrgäste der Kieler Verkehrs-AG, die diesem Mercedes-Benz-Linien-Omnibus 0305 ihre Stimme gaben.

Für den guten Ton sorgten die 35 Mann des Spielmannszugs Preetz, Teilnehmer der Steubenparade in New York, während Mercedes-Hostessen an die Bevölkerung Nelken versenkten, die eine Schleife mit der Aufschrift „Daimler-Benz wünscht Ihnen gute Fahrt mit Ihrer KVAG“ trugen, überreichten.

Die Bus-Übergabe auf dem Rathausplatz fand bei der Bevölkerung große Resonanz, vermutlich auch, weil die Flüsterbusse nach dem offiziellen Teil zur Besichtigung durch die Bevölkerung freigegeben worden waren.



Foto oben zeigt das erste Auto-Taxi aus dem Jahre 1896. Es „brauste“ damals mit 25 km/h über Süddeutschlands Straßen. Auf dem Foto links erhält Vorstandsvorsitzender Rolf Renger aus der Hand von Rudolf Hoh, Kiels Daimler-Benz-Chef, den überdimensionalen Zündschlüssel.



Die 28 nagelneuen Flüsterbusse so zu rangieren, daß der Rathausplatz optimal ausgenutzt werden konnte, wie unser Foto zeigt, hat einige Schwierigkeiten verursacht.

Genau nach Rangierplan, den der Abteilungsleiter Landverkehr, Herbert Schmidt, ausgetüftelt hatte, wurden die Fahrzeuge bereits 2 Stunden vor dem

offiziellen Beginn um 10 Uhr millimetergenau auf die vorgesehenen Positionen manövriert.

Den Profis am Lenkrad wurde dabei einiges von ihrem fahrerischen Können abverlangt.

Denn die eingelassenen Poller und andere Hindernisse auf dem Rathausplatz mußten mit den nicht gerade kleinen

Fahrzeugen vorsichtig umfahren werden.

Nun, wie unser Foto zeigt, wurde die Platzaufteilung eindrucksvoll gelöst.

Bei der Übergabe der neuen Busgeneration hat sich auch die Stadtwerke Kiel AG beteiligt. Sie ließ ihr Erdgas strömen, damit die olympische Flamme züngeln konnte und dem Gesamtrahmen einen festlichen Mittelpunkt verlieh.



Foto: Tobias Voss

Im Jahre 2019 beauftragte das Bulli-Kontor aus Potsdam bei der Firma Brekina die Fertigung des Testbus 2 auf Basis des Mercedes-Benz O 305 mit allen auch im Vorbild vorhandenen Logos und Beschriftungen, auch die entsprechenden Wagennummern und Kennzeichen wurden nicht vergessen.



Foto: Tobias Voss



Foto: Tobias Voss

Das Sondermodell mit einer Auflage von 100 Stück ist dabei auf der Linie 6 zwischen Kiel-Wellsee und Kiel-Tannenbergl unterwegs und halt als Ziel die Endhaltestelle Tannenbergl.



Foto: Tobias Voss

Im Jahr 2021 wurde dann ebenfalls vom Bulli-Kontor ein weiteres Sondermodell auf Basis des Mercedes-Benz O 305 beauftragt, welches bei der Kieler Verkehrs AG eingesetzt wurde, die Wahl fiel dabei auf den Wagen 147, der mit einer Jägermeister Werbung auf der Linie 1 unterwegs war und dabei die Endhaltestelle „Herthastraße“ in der Wik angesteuert hat. Auch dieses Modell hatte eine Auflage von gerade einmal 100 Stück.

Übrigens, der Mercedes-Benz O 305 wurde nicht nur in Europa eingesetzt, im Stadtverkehr der australischen Metropolen ist das Modell, versehen mit einem Ausbau aus australischer Produktion und als Rechtslenker ausgestattet, sprich die Zugangstüren zum Innenraum befinden sich auf der linken Fahrzeugseite, war das Fahrzeug über lange Jahre der Platzhirsch. Von diesem Vorbild gibt es mittlerweile von einem australischen Hersteller sogar ein Modell im Maßstab 1:87.