



Teil 5: Wagen 34 Büssing Präsident Verbund

1967 erhielten die Stadtwerke Göttingen ihren letzten Omnibus vom Typ Büssing Präsident-Verbund mit einem Aufbau der Fa. Emmelmann aus Hannover. Er erhielt die Wagennummer 34.

Äußerlich sah er aus wie ein Präsident-Verbund. Aber unter dem Blechkleid hatte er mit diesem Typ nichts mehr gemeinsam.

Im Hinblick auf den Produktionsbeginn des VÖV-

Standardbuses spätestens im Jahre 1968 suchte Büssing die Möglichkeit, neue Komponenten für den Standardbus im täglichen Betrieb zu testen, damit "Kinderkrankheiten der technischen Komponenten" bei Produktionsbeginn nicht mehr vorhanden waren. Der Prototyp des Standardbuses hatte noch etliche davon, außerdem wurde er vielen Betrieben nur kurzzeitig eingesetzt, so daß keine verlässlichen Erkenntnisse gewonnen werden konnten.

Bei den Stadtwerken Göttingen ergab sich die Möglichkeit, diese Erkenntnisse zu gewinnen.

Einerseits waren die Stadtwerke mit Kraftomni-

bussen der Marke Büssing schon seit Jahren zufrieden, die Büssing-Werksvertretung hatte einen sehr guten Ruf und ferner sprach die Topografie der Stadt Göttingen dafür, diese Erkenntnisse zu gewinnen.

Verbaut war der neue Motor vom Typ U 11 D (Unterflur, 11 Liter Hubraum, Direkteinspritzer) mit 168 PS. Für den Standardbus sollte die PS-Zahl für diesen Motortyp von 160 – 185 PS reichen.

Angeflanscht war ein neuartiges, von der Fa. Voith entwickeltes Dreigangautomatikgetriebe vom Typ 503 BR (max. Anfahrtdrehmoment zwischen 50 und 60 Kilopond, Dreigangautomatik mit Retarder-Bremse).

Das Lastenheft des VÖV-Standardbuses sah ein Dreigangautomatikgetriebe mit Retarder als Standardgetriebe vor. Die alten Zweigangautomatikgetriebe vom Typ S 200 waren im zunehmenden Straßenverkehr in punkto Beschleunigung und Endgeschwindigkeit nicht mehr zeitgemäß.

Die Frontscheibe war zur besseren Übersicht weiter nach unten gezogen worden, das Seitenschiebefenster für den Fahrer entsprach bereits dem Modell für den Standardbus.



Wagen 59 (ex 34) im Jahr 1980 an der Einfahrt zum neuen Betriebshof in der Gustav-Bielefeld-Straße.

Der KOM 34 war sehr zuverlässig und bereitete trotz seiner Besonderheiten wenig Probleme. 1979 wurde er, im Zusammenhang mit der Lieferung neuer Mercedes-Benz 0 305, in 59 umnummeriert.

1981, nach der Anlieferung der ersten Schubgelenkbusse vom Typ 0 305 G, erfolgte der Verkauf an die Fa. Gropengiesser in Rhumspringe, die in noch bis 1983 im Schülerverkehr einsetzte. Ein Unfall mit einem landwirtschaftlichem Gespann im selben Jahr führte zur Ausmusterung. 1984 wurde er in Göttingen bei der Fa. Resebeck dem Wertstoffkreislauf zugeführt.

Foto und Text: Holger Werner