

Die Geschichte des Museumswagen 8731

Der Wagen wurde als 321. LU 200 M11 von den Firmen ÖAF Gräf & Stift und Steyr-Daimler-Puch gebaut und per 9. März 1992 mit dem pol. Kennzeichen W-8731LO angemeldet. Er erhielt die Betriebsnummer 8731 und wurde der Garage Raxstraße zugeteilt. Dort versah er seinen Dienst auf den Linien 7A, 7A/15A, 13A, 14A, 15A, 59A, 66A, 67A und 69A.

Ab 31. Dezember 2003 wurde er für drei Monate in die Garage Vorgartenstraße umstationiert um mit 14. März 2004 wieder in die Garage Raxstraße zurückzukehren. Doch dies war nicht sein einziges Gastspiel in der Garage Vorgarten, denn mit 14. Februar 2006 wurde er abermals in die Garage Vorgartenstraße versetzt.

Durch die fortschreitende Modernisierung des Fuhrparks bei den Wiener Linien und durch den allgemeinen Trend zu Niederflurfahrzeugen, wurden die restlichen Hochflurbusse vom Typ LU 200 M11 in der Garage Raxstraße konzentriert. So kam dieser Wagen gemeinsam mit den Wagen 8732 und 8734 als letzter Vorgarten LU am 13. März 2007 nochmals in die Garage Raxstraße, wo der 8731 noch bis 30. März 2007 im Liniendienst stand.

Kurz darauf wurde er vom **Österreichischen Omnibusmuseum** erworben, es folgte eine gründliche Aufarbeitung und Rekonstruktion in ca. 150 Arbeitsstunden. Am 23. August 2007 konnte der Bus dann neuerlich angemeldet werden.

Seither steht der 8731 als einziges betriebsfähiges und im Originalzustand befindliches Fahrzeug dieser besonderen Autobustype für Rundfahrten und auch private **Sonderfahrten** zur Verfügung.



8731, 28A in der Heinrich-von-Buol-Gasse am 27.10.2006

UNS KÖNNEN SIE MIETEN

Diesen **Bus** können sie **ganz einfach mieten**, so wie viele andere Fahrzeuge des ÖOM. Ob **Geburtstage, Hochzeiten, Firmenfeiern** oder **Veranstaltungen**, wir sind Ihnen gerne bei Ihren Planungen behilflich.



Der Wagen der Type „LU 200 M11“ bietet **31 Sitzplätze** und kann auf Wunsch mit **beliebigem Zielschild** ausgestattet werden .



Wenn Sie Interesse haben, **kontaktieren Sie uns.**

Tel.: 0664/3265964

email: omnibusmuseum@gmx.at

www.omnibusmuseum.at



Österreichisches Omnibusmuseum

Stadtlinienbus Type LU 200 M11

der Wiener Stadtwerke / Verkehrsbetriebe



EINE TYPE STELLT SICH VOR

www.omnibusmuseum.at

Die Type LU 200 M11

Eine Erfolgsgeschichte

Die Type LU 200 prägte das Wiener Stadtbild über 29 Jahre und ist somit in der Geschichte unserer Stadt eng verwurzelt. Wurden doch zwischen den Jahren 1978 und 1992 insgesamt 345 Stück dieses Typs für die Wiener Verkehrsbetriebe bei den Firmen ÖAF Gräf & Stift (Bodengruppe) und Steyr-Daimler-Puch (Aufbau) gefertigt, welche sie zur stückzahlmäßig größten Bustype machten, die es in Wien je gab.

Das Kuriosum dabei war allerdings, dass die ersten Fahrzeuge dieses Typs bereits aus dem Personenverkehr ausschieden, während neue Fahrzeuge derselben Bauart noch weiterhin gefertigt wurden.

So kam es zu der Tatsache, dass nie alle 345 Fahrzeuge gleichzeitig im Wagenstand der Wiener Verkehrsbetriebe waren.

Geschichte

Die Anfänge dieser Wagentype reichen bis in die 70er Jahre zurück. Die Firmen ÖAF Gräf & Stift und Steyr-Daimler-Puch wurden 1977 mit der Konstruktion eines neuen Stadtliniensbusses für die Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe betraut, welcher die schon in die Jahre gekommenen Vorgängertypen ersetzen sollte.

Vom Design her ähnlich der bereits 1976 gebauten Doppeldeckerbusse DDH 200 und auf reinen Flüssiggasbetrieb konzipiert, sollte die Type LU 200 M11 in Zukunft als neue Einheitstypen Maßstäbe setzen.

Die Einsatzgeschichte der LU begann mit 3. April 1978 mit der Anmeldung des ersten Fahrzeuges mit der Nummer 8611. Nach anfänglichen Testfahrten wurde der Wagen der Garage Raxstraße zugeteilt. Der Bus bewährte sich sehr gut, sodass in

den darauf folgenden 12 Jahren weitere 344 Stück in 4 Bauserien gefertigt wurden. Der Siegeszug dieser Type war daher nicht mehr aufzuhalten. Zwischen den Jahren 1984 und 1992 bestand der Normalbusfuhrpark der Wiener Linien ausschließlich aus Fahrzeugen dieser Type!

Technisch im Laufe der Jahre weiterentwickelt und an den Stand der Technik angepasst, hielt sich diese Type Jahrzehnte. So wurden ab dem Baujahr 1988/89 die Fahrzeuge mit Abgaskatalysator und verbesserten Motoren ausgestattet. Die restlichen Busse wurden teilweise mit Katalysatoren nachgerüstet. Auch im Innenraum gab es kleinere Veränderungen (Sitze, Verkleidungen, etc.).

Doch auch die laufenden Verbesserungen konnten mit der aufkommenden Niederflurtechnik nicht mehr mithalten. Der letzte LU 200 M11 war der Wagen 8755, der im Jahr 1992 ausgeliefert wurde. Ab diesem Zeitpunkt setzte man bei den Wiener Linien in der Fahrzeugbeschaffung nur mehr auf moderne Niederflurbusse, welche die LU Schritt für Schritt ablösten.

Das endgültige Ende für die Type LU 200 M11 kam schließlich am 16. Mai 2007 auf der Linie 14A, zufällig die gleiche Linie, auf der die LU 200 zum allerersten Mal fuhren. Als letzter Wagen im Liniendienst war Bus Nr. 8750 im Einsatz.

Dieses Datum stellte ein epochales Ereignis bei den Wiener Linien dar, da ab diesem Tag nur mehr Niederflurbusse im Liniendienst verkehren.



8750, 14A am 16.5.2007 in der Gudrunstraße. Er war der letzte seiner Art.

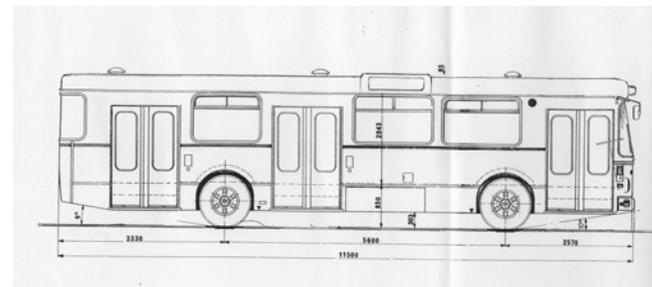
Quellen:

- Wiener Verkehrsblätter
- <http://wiki.stadtverkehr.at> – Das Stadtverkehrs-Wiki
- eigene Aufzeichnungen

Text: Gerald Kempel und Christian Taufß
Fotos: Christian Taufß

Technische Daten

Hersteller:	ÖAF - Gräf & Stift / Steyr-Daimler-Puch
Baujahr:	1978 - 1992
Länge:	11.500 mm
Breite:	3.060 mm
Höhe:	2.500 mm
Sitzplätze:	31
Stehplätze:	58
Motor 1.:	6 Zylinder 4 Takt Unterflur Gasmotor Type G 2566 der Firma MAN 147kW (200PS) Leistung, Hubraum 11.413cm ³
Motor 2.:	Ab Baujahr 1988 bis 1992 Motortype G 2866 der Firma MAN, 147kW (200PS) Leistung, Hubraum 11.970 cm ³ mit Lambda geregelter Abgas-Katalysatoranlage.
Tank:	5 Gasbehälter, 430l Nutzmenge
Treibstoff:	LPG Flüssiggas
Getriebe:	2 Gang Automatikgetriebe Diwabus 506 JSR Ab Baujahr 1989 3 Gang Automatikgetriebe Voith 851.2 mit integriertem Retarder (Ölwirbelbremse)
Bremsen:	Zweikreis Druckluftbremse kombiniert mit Telma Wirbelstrombremse (ab Baujahr 1989 kombiniert mit Retarder) als Betriebsbremse Federspeicher als Feststellbremse



Quelle: Archiv Omnibusmuseum

Die Type war auf reinen Einmannbetrieb konzipiert. Automatische Türüberwachungseinrichtung, Brosebandanzeige, Entwerter und Kassenautomat waren serienmäßig eingebaut.