

ÖAF DT55 Baujahr 1953

Technische Daten

Motor: Typ ÖAF D55 Vierzylinder Dieselmotor, Bohrung/ Hub: 92 / 110 mm, Hubraum: 2,925ccm, 55 PS bei 2600 U/min

Getriebe: 5 Vorwärtsgänge, 1 Retourgang

Maße: Gesamtlänge: 6500 mm, Breite: 2050 mm, Höhe: 2480 mm, Radstand 3350 mm, Spur: vo. 1410 mm, Spur hi. 1380 mm, Wendekreisdurchmesser 16 m, Eigengew.: 3920 kg, Gesamtgew.: 4700 kg

Bremsen: Handbremse wirkt mechanisch auf die Hinterräder, Fußbremse ist eine Öldruck Zweikreis Innenbackenbremse auf alle Räder wirkend. Motor Staudruckbremse



Geschichte

Unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg standen naturgemäß die Beseitigung der Kriegsschäden und der Wiederaufbau an erster Stelle. Aber bald erweiterten sich die Interessen auch auf das Reisen. Das war ja die letzten Jahre zuvor auch kaum möglich gewesen und entsprach der Sehnsucht der Bevölkerung raus aus dem grauen Nachkriegsalltag um endlich ein paar unbeschwerte Tage zu erleben. Dementsprechend kamen auch die Nachfragen der Fuhrwerks- und Reiseunternehmer an die Autohersteller nach Bussen. Fernreisen waren durch die Verteilung Österreichs noch nicht so gefragt aber Kleinbusse für Tagesausflüge rund um Ferienorte. Dementsprechend waren die Forderungen an die Autohersteller. Klein und handlich und aus wirtschaftlichen Gründen auch mit wenig PS, für heutige Begriffe hoffnungslos untermotorisiert. Geschwindigkeit war damals schon alleine durch die Straßenbeschaffenheit noch kein Thema. Um das Platzangebot in diesem kleinen Fahrzeug optimal auszunutzen wurden selbst am Gang durch die Sitzreihen Klappsitze eingehängt. Um Besichtigungsmöglichkeiten anzubieten wurden die Fensterfronten mit der Dachrandverglasung sehr hoch gezogen. Diese Glasflächen erhöhten zwangsläufig die Innentemperatur, aber eine Klimatisierung im heutigen Sinn war noch Utopie. Man behelf sich mit einem Stoffschiebedach und vermittelte dem Fahrgast durch dieses „oben ohne“ das Gefühl im Kabrio unterwegs zu sein. Allerdings brauchte man auch noch ein bisschen Dach, um einen zusätzlichen Kofferraum zu schaffen. Dieser war, wenn man einem zeitgenössischen Prospekt glauben darf „bequem über eine Klappleiter am Heck des Fahrzeuges zu erreichen“

In kurzer Zeit änderte sich das Reiseverhalten. Ende der Fünfzigerjahre lockten die Badeorte an der oberen Adria, die Behinderung durch die Besatzungsmächte waren weg, der Ruf nach großen Fernreisebussen wurde laut und Kleinbusse wie der DT 55 waren nicht mehr gefragt.

Die geringe jährliche Stückzahl, die auch nur kurze Zeit gebaut wurde, die Weiterverwendung solcher Fahrzeuge als Bau- oder Gartenhütte machen diese Autos so selten. Unseres Wissens gibt es in Österreich gerade mal 3 Fahrzeuge dieser Type, die überlebt haben.

Der Wagen wurde ursprünglich von der *Wien Film GmbH* angeschafft und bei Außenaufnahmen für den Transport der Setmannschaft verwendet. Danach wurde der Bus von einigen Besitzern im Nahverkehr eingesetzt. Als diese Verwendung nicht mehr zeitgemäß war wurde der Bus zum Campingbus umgebaut. Dabei wurde die gesamte Innenausstattung ausgebaut und durch Möbelausbauten ersetzt. Das Schiebedach war wahrscheinlich nicht mehr dicht und wurde kurzerhand ausgebaut und durch eine eingeschweißte Blechtafel abgelöst. Einige Fenster waren durch darüber geschweißte Bleche undurchsichtig gemacht worden. Solchermaßen verunstaltet wurde der Bus von der ÖAF Gräf & Stift AG zurückgekauft und die Wiederherstellung in kleinen Schritten begonnen. Die Innenausbauten wurden entfernt, die Außenverblechung abgenommen und dann das Gerippe untersucht. In mühseliger Kleinarbeit wurden die Gerippespiegel ausgelöst, neu angefertigt und wieder – natürlich ohne Schablonen und in Handarbeit – wieder eingeschweißt, aus-

gerichtet und verblecht. Diese Arbeiten wurden von der Busmannschaft des Werkes gewissermaßen als Lückenfüller so nebenbei gemacht. Diese Arbeiten kamen mit der Produktionseinstellung von Komplettbussen zum Stillstand. Die ÖAF Gräf & Stift AG erzeugte nur mehr Busbodengruppen und die Abteilungen Gerippebau, Verblechung und Innenausstattung des Busbaues wurden aufgelassen. Der Bus wurde unserem Verein geschenkt und es blieb den Vereinsmitgliedern überlassen dem Bus zu einer neuen Innenausstattung und zu einem neuen Schiebedach zu verhelfen, sowie dem Wagen mit einer Lackierung wie in den Fünfigern ein ansprechendes Äußeres zu geben. Die Mechanik inkl. Motor mussten überholt werden. Einsparungspotentiale waren nur wenig vorhanden. Es wurden lediglich die Gangklappsitze weggelassen. Ansonst ist der Bus wieder in den Originalzustand von 1955 gebracht worden. Der finanzielle Aufwand dafür war für unseren Verein enorm. 56.000 Euro wurden von den Vereinsmitgliedern in Form von Mitgliedsbeiträge (40,00 € pro Person und Jahr) dafür aufgebracht. Der Bus konnte an mehreren Veranstaltungen teilnehmen und der Öffentlichkeit gezeigt werden bis ein Schrägrollenlager im Hinterachslagerkörper brach und die gebrochenen Teile in die Zahnräder kamen und diese zerstörten. Leider konnten in der gesamten Oldtimerszene kein Ersatz aufgetrieben werden, Ja nicht einmal komplette Fahrzeuge – der 2 D 50 LKW hat die gleiche Achse eingebaut - waren zu bekommen oder sie wurden uns zum erhöhten Neupreis angeboten.

Schweren Herzens beauftragten wir die Nachfertigung der Zahnräder. Diese rissen ein großes Loch in die Klubkassa, aber es ist uns ein Anliegen dass dieser seltene Bus wieder fährt.



[Zu den Bildern >>>](#)