

BENELUX 7,80 € / Österreich 7,80 € / Schweiz 10,00 CHF



6/2022
Dezember/Januar
7,00 €

G 6954

Historischer KRAFTVERKEHR

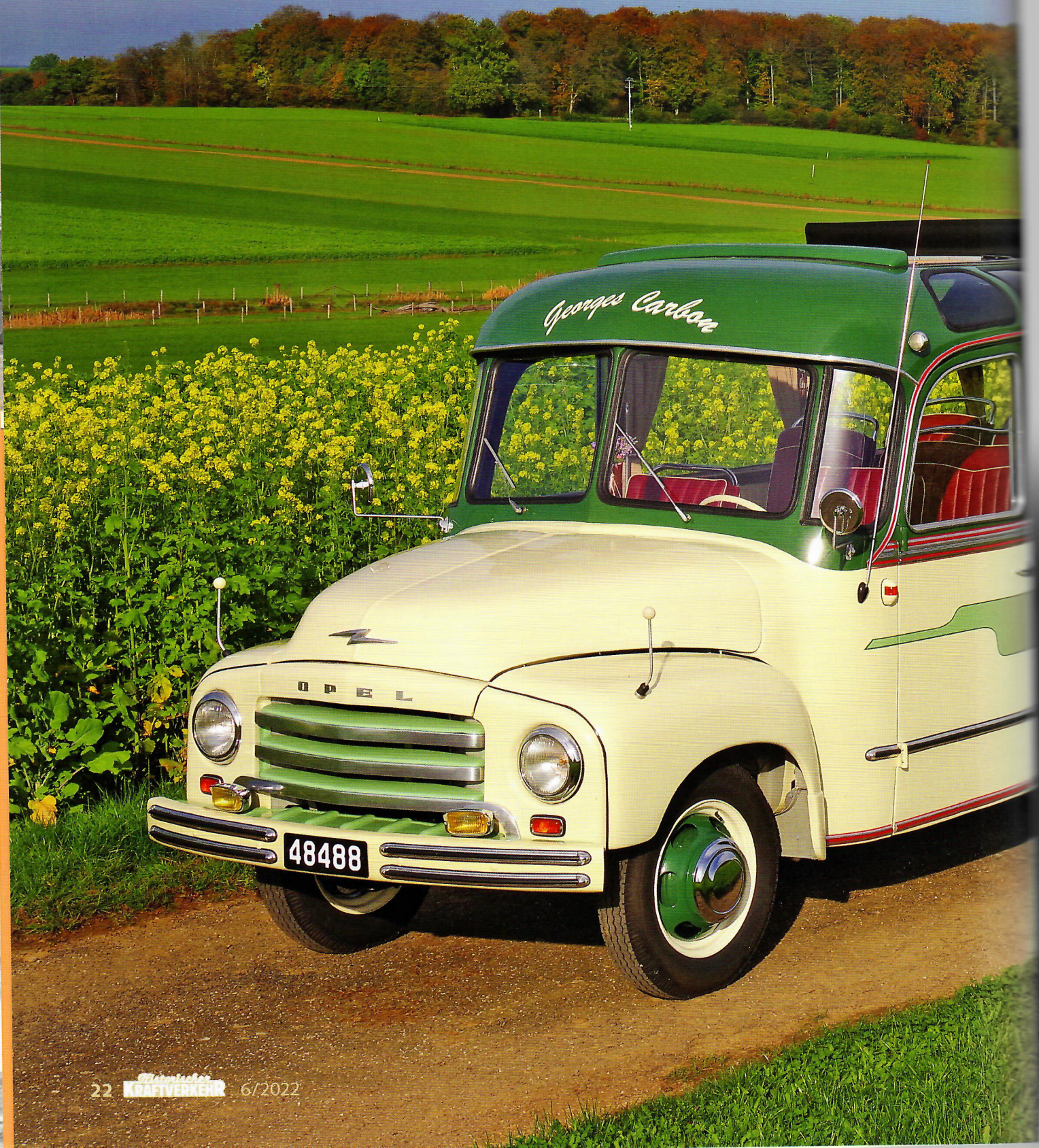
**40
JAHRE**
VERLAG KLAUS RABE
40 JAHRE
Historischer
KRAFTVERKEHR



**Verschönert: Opel Blitz 1,75 to
Verschollen: Bulli aus Rüsselsheim
Verzettelt: Büssings Abschied (2)**

Blitzsauber

Kleiner Opel in schicker Schale: Blitz 1,75 to mit Voll-Aufbau



Unter Europas Oldtimerbus-Freunden hat der Name Georges Carbon einen guten Klang. Schon seit vielen Jahren bereichert der sympathische Busunternehmer aus Luxemburg die Szene mit liebevoll restaurierten Reisewagen vorwiegend schwäbischer Provenienz. Doch nun ist er dem Stern untreu geworden und hat sich in Richtung Rüsselsheim und Würzburg orientiert. Und auch ein bisschen in die Schweiz...



Seine Papiere bescheinigen dem rundlichen ‚Weichblitz‘ das Baujahr 1960, er stammt also aus dem letzten Produktionsjahr des ikonischen 1,75-Tonnern. Doch sein Geburtsort war nicht etwa das hessische Rüsselsheim, sondern das Schweizer Opel-Montagewerk in Biel im Kanton Bern, worüber das ‚C‘ inmitten der Fahrgestellnummer stillschweigend Auskunft gibt. Eine größere Anzahl des in der Schweiz stets sehr beliebten Opel Blitz entstand seinerzeit in Biel, zuletzt offenbar auch für das Ausland bestimmte Exemplare des 1,75-Tonnern. Der bis heute unbekannt, vermutlich deutsche Erstbesitzer ließ seinen Blitz nämlich beim Opel-Hauskarossier Voll in Würzburg mit einem formschönen und lichtdurchfluteten Busaufbau für bis zu 14 Fahrgäste ausstatten. Doch schon 1963 trennte er sich wieder von dem 70 PS starken Kleinbus mit dem seidenweich laufenden Sechszylinder-Vergasermotor. Noch im selben Jahr tauchte der Blitz im belgischen Zulassungsregister auf, wo auch dessen 1970 erfolgter Umbau zum ‚Frachtwagen‘ dokumentiert ist. Mit einer grob eingesetzten Klappe im Heck wurde der einst schmucke Bus beim Möbeltransport verschlissen. Das vermeintlich letzte Kapitel seines Daseins schlug der kleine Bus dann in Diensten eines Filmfahrzeug-Verleihs auf. Nachdem er dort zahlreiche Jahre des Müßiggangs erdulden musste, wurde er 2010 zusammen mit einem 1,75 to-Pritschenwagen als Teileträger von Georges gerettet. Wobei es allzu viel nicht mehr zu retten gab, denn der Blitz bestand nur noch aus Chassis mit Motor, Rohkarosse mit Türen und Sitzgestellen sowie fünf Gitterboxen voller Teile.

Zehn Jahre später, mitten in einer durch Corona bestimmten Phase beruflichen Leerlaufs, beschloss der 51-Jährige spontan, seinen Blitz zurück ins Leben zu holen. Georges nahm das umfangreiche Projekt allerdings nur deshalb in Angriff, weil er seit vielen Jahren über ein gut gefülltes Lager mit gebrauchten und

‚New old stock‘-Fahrzeugbauteilen verfügt, dem er zahllose Fehlteile seines Blitz-Bausatzes entnehmen konnte. Chassis und Antriebstechnik bildeten den Auftakt der Restaurierungsarbeiten. Während das völlig verbrauchte Original-Triebwerk einem stärkeren Motor aus dem Nachfolgemodell Platz machte, begnügte sich das robuste Fahrgestell mit erweiterten Pflegemaßnahmen. Als ungleich arbeitsintensiver erwiesen sich anschließend Karosserie und Innenraum: Nach genauer Sichtung fand sich in den mitgelieferten Gitterboxen außer den Sitzgestellen rein gar nichts für eine erfolgreiche Rekonstruktion des Fahrgastabteils! Bis hin zur hölzernen Zierleiste entstand das wohnliche Interieur aus Nachfertigungen und mit Hilfe zahlloser Teile aus Schlachtbussen neu. Nochmals aufwändiger gestalteten sich die Instandsetzungsarbeiten an der arg ramponierten Karosserie. Vor allem das völlig verunstaltete Heck musste auf Basis historischer Fotos aus dem Nichts rekonstruiert werden. Gleiches galt für die blechernen Dachkuppeln vorne und hinten, die ebenso wenig zu retten waren, wie die hölzernen Holme zwischen den Scheiben der Dachrandverglasung. Nicht mehr auffindbare oder defekte Seitenscheiben ließ Georges aus Flachglas nachfertigen, die gebogenen Exemplare auf dem Dach entstanden bei einem Stuttgarter Spezialisten aus Plexiglas. Der fehlende Vorderbau des Opel wurde vom mitgekauften Blitz-Pritschenwagen transplantiert, was sich letztlich als sehr anspruchsvolles Unterfangen erwies, weil der Bus in seinem früheren Leben offenbar einen schweren Unfall gehabt hatte. Nachdem ein österreichischer Fachmann das für sämtliche Carbon-Reisebusse obligatorische Faltschiebedach passgenau angefertigt hatte, stand für die lackierfertige Rohkarosse eine Reise nach Niederzier bei Düren auf dem Programm. Dort passten die Profis des Fahrzeugbauspezialisten Chr. Schmitz die zahllosen Zierleisten und die Türen an, ehe der Blitz in Tundrigrün und Mercedes-Elfenbein lackiert wurde. Diese Farbkombination trugen schon die Busse von Georges' Großvater Francois Frisch, der in grauer Vorzeit ebenfalls Busunternehmer war.

◀ **Vorzeige-Europäer: In der Schweiz gebaut, in Deutschland karossiert, in Belgien verbraucht und in Luxemburg restauriert – Georges Carbons Opel Blitz 1,75 to mit Voll-Aufbau hat in den vergangenen sechs Jahrzehnten schon viel von unserem Kontinent gesehen.**



Gelungene Proportionen: Der von Voll alternativ angebotene Blitz-Bus mit längerem Radstand wirkte im Vergleich weitaus weniger harmonisch.



Stimmige Oldtimernummer: In Luxemburg erhalten vor 1974 zugelassene Fahrzeuge selbstverständlich ein schwarzes Kennzeichen aus dieser Zeit.



▲ **Nur für Kurzstrecken:** Der liebevoll ausgestattete Fahrerplatz des Blitz sieht komfortabel aus, nötigt den Fahrer aber zu einer frosch-ähnlichen Sitzhaltung.



▲ **Glück muss man haben:** Drei Rollen 'rote Elefantenhaut' fielen Georges Carbon durch Zufall in die Hände – und sorgten für makellos bezogene Sitzbänke.



◀ **GM lässt grüßen:** Der zwischen 1952 und 1960 gebaute 1,75-Tonner konnte sich gegen amerikanische Wannen nicht leugern.

Die Komplettierung des Busses, der Umbau auf eine praxistaugliche 12-Volt-Elektrik und der Innenausbau fanden dann wieder in Luxemburg statt. Jetzt profitierte Georges davon, dass er bereits viele Jahre zuvor im Westerwald drei Rollen ‚rote Elefantenhaut‘ hatte ergattern können. Mit diesem, heute sehr gesuchten, genarbtten Kunstleder bezog ein begnadeter Handwerker die neuen Sitzkerne, die anschließend mit den frisch lackierten und verchromten Sitzgestellen vereinigt wurden. Im Mai 2020 war die Wiederauferstehung des kleinen Blitz schließlich vollendet und er durfte sich mit dem schwarz/weißen Oldtimerkennzeichen schmücken, das in Luxemburg nur Fahrzeugen zugeteilt wird, die vor 1974 gebaut worden sind. Und niemand zeigte sich überraschter als Georges Carbon selbst, der die Marathon-Aufgabe einer umfangreichen Busrestaurierung trotz der durch Corona bedingten Probleme bei der Teilebeschaffung in nur 24 Monaten gelöst hat. Chapeau Georges!



gr

Bus-Maniac seit Kindertagen: Georges Carbon (51) fährt sonst meist Mercedes.

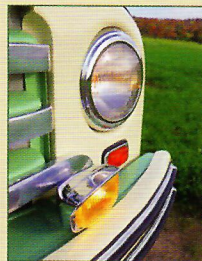


▲ Neuer Rücken: Die Heckpartie des Opel musste aufwändig rekonstruiert werden.

Nachgefertigt: Das originale Fabrikschild hatte die Alupest dahingerafft. ►



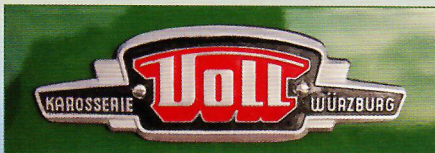
Unverwechselbar: Blitz-Felgen mit Chrom aus dem Zubehör.



i-Tüpfelchen: Gelbes Nebellicht schmückt ungemain.



Kleine Leistungsspritze: Ein knapp 80 PS leistender Sechszylinder aus dem Nachfolgemodell sorgt heute für angemessenen Vortrieb.



Schmuckstück aus dem Großherzogtum: Der 14-sitzige Blitz wird künftig bei Hochzeitsfahrten und ähnlichen Anlässen zum Einsatz kommen.

Fotos: H. Gräf

