

# Mercedes-Benz Classic

BeNeLux 6,50 € | Österr. 6,30 € | Ital. 7,50 € | Span. 7,50 € | Schweiz 11 SFr

## DIE KUNST DER REPRÄSENTATION

*Mit 300 d und S 500 lang auf Adenauers Spuren*



### Mut zur Größe

Warum das Herz eines  
Luxemburger Sammlers für  
historische Busse schlägt

### Herr der Ringe

Mit einem 170 Vb unterwegs in  
der Olympiastadt London und im  
Südosten Englands

### Zeichen der Zeit

Wie Experten historische  
Borduhren in Mercedes-  
Klassikern instand setzen



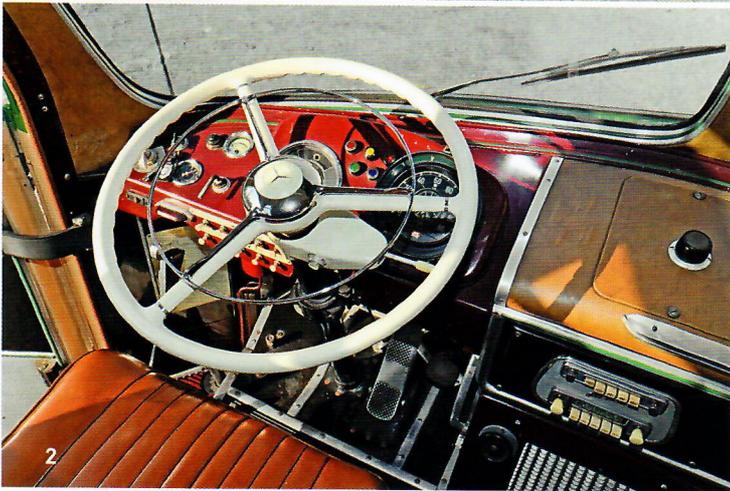


Text: Holger Gräf  
Fotos: Andreas Beyer

# DIESEL IM BLUT



*Oldtimerfreunde können ihre Zuneigung zum alten Blech zumeist auf prägende Erlebnisse aus der eigenen Kindheit zurückführen. So wie Georges Carbon aus Luxemburg, der sich mit Leib und Seele klassischen Mercedes-Bussen verschrieben hat.*



1 Beim O 6600 H wollen Türen noch von Hand geöffnet werden. Georges Carbon und der Urahn aller Heckmotorbusse mit  
 2 Ein Königreich für eine Lenkhilfe: Das elfenbeinfarbene Lenkrad hat zum Glück die Dimensionen eines Wagenrads.  
 3 Ungewöhnliche Antriebslösung: Das OM 315-Triebwerk beim O 6600 H quer eingebaut. 4 Plüschklasse: Die Sitzeinst der belgische Busersteller Jonckheere



5

**A**ls Joseph Frisch zu Beginn der 1920er-Jahre von einem Kurzbesuch der Weltstadt Paris in seine Luxemburger Heimat zurückkehrte, war er fest davon überzeugt, dass der Omnibus die Zukunft des Personenverkehrs verkörperne. Deshalb gründete er im Städtchen Saeul ein Busunternehmen und beförderte Reisende im Linien- und Ausflugsverkehr rund um den Kirchturm und bis ins nahe Belgien. Nach Josephs Tod im Jahre 1929 führten seine fünf Söhne das Unternehmen unter dem Namen „Frisch-Frères“ weiter und bauten es bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs zu respektabler Größe aus.

Nach dem Ende des Krieges trennten sich die fünf Brüder und suchten - jeder auf eigene Faust - ihr Glück als Bus- und Taxiunternehmer. Zum Beispiel François Frisch: Er sorgte mit drei Surplusfahrzeugen der US-Armee vom kleinen Örtchen Rambrouch aus für Mobilität unter der luxemburgischen Bevölkerung. Schon 1951 kam mit einem chromblitzenden O 3500 der erste neue Mercedes-Bus in den kleinen Fuhrpark. Bis zur Mitte des folgenden Jahrzehnts wuchs der Bestand kontinuierlich auf ein knappes Dutzend Nutzfahrzeuge mit Stern an.

Obwohl François' Tochter Clode mit Georges Carbon einen Mann geheiratet hatte, dem das Thema Omnibus nicht in die Wiege gelegt worden war, erwies sich der gemeinsame Spross Georges junior als ein würdiger Nachkomme von Groß- und Urgroßpapa. 1971 auf die Welt gekommen, hatte der kleine Georges schon in jungen Jahren einen hohen Prozentsatz Diesel im Blut. Ein Bus-Betriebshof als



6

**5 Kaum Lametta:** Gemessen an seinem Baujahr 1953 verfügt der O 660 H über eine **klare Linie** und wenig Zierrat **6 Trial and Error:** Die Armee aus **Zugschaltern** ist bei Dunkelheit eine Herausforderung

**„DER O 660 H BLIEB 56 JAHRE  
BEI SEINEM ERSTBESITZER.“**



**1** Mit Motorhaube und separatem Chassis entstammt der O 3500 konstruktiv der Vorkriegszeit **2** Gleichteile: Die Heckscheiben sind bei O 3500 und O 6600 H identisch **3** Eisen am Stiel: Das Hämmerchen sollte im Notfall Leben retten **4** Ergonomie Fehl-anzeige: Der Arbeitsplatz sieht bequem aus – ist es aber nicht

täglicher Spielplatz blieb nicht ohne Folgen für die weitere Entwicklung des Knaben. Als Georges im zarten Alter von sieben Jahren ein vergilbtes Farbfoto von Opas ehemaligem Mercedes-Fuhrpark in die Hände fiel, verschwanden letzte Zweifel an seiner Berufung.

### Die Erinnerung lässt Georges Carbon nicht los

Die Busse zogen Georges Carbon völlig in ihren Bann. Er verbrachte einen Großteil seiner Freizeit auf dem Betriebshof, half in den großen Ferien regelmäßig in der Werkstatt aus und stellte sich mitten in der Nacht den Wecker, um auf den Liniendiensten den Fahrer bei der ersten Tour des Tages begleiten zu können. Er sah Generationen von Linien- und Reisebussen aus dem Hause Daimler-Benz kommen und gehen, erlernte praktische Fertigkeiten und gewann mit jedem Tag an Erfahrung. Zu Beginn der 1990er-Jahre trat er dann offiziell in das Unternehmen ein. Büroarbeit und zahllose Stunden hinter großen Bus-Volants bestimmten nun seinen Tagesablauf. Doch mit Beginn des neuen Jahrtausends erlosch die Firma

Frisch in ihrer bisherigen Form. Georges Carbon orientierte sich beruflich neu und kehrte erst 2007 wieder zu den schmerzhaftesten Bussen zurück: Er gründete die Firma Carbon und brachte das Konzept „Novabus“ ins Leben, einen landesweiten Fahrdienst für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Mit rund 20 Beschäftigten und einem Fuhrpark aus zehrend Kleinbussen knüpfte Carbon nach Jahren der Abstinenz wieder an die alte Frisch-Tradition an.

Schon kurz nach seinem Eintritt ins Arbeitsleben hatte Georges Carbon erkannt, dass er sich mit dem Oldtimer-Virus infiziert hatte. Nicht nur die grün-weiß lackierten Busse seiner Kindheit waren in ihren Bann, auch die bunt gemischte Busflotte seines Vaters. Aus den Jahrzehnten davor weckte verstärkt sein Interesse an den bunt gemischten Blechgebirgen, blitzender Chrom und farbenfroher Polster weckten Begehrlichkeiten in dem jungen Luxemburger. Im Jahr 1995 mit dem Kauf eines gut erhaltenen Setra S6 aus dem Hause Mercedes erfüllte er ein lang gehegtes Verlangen eines französischen Reiseunternehmens befriedigte. Doch die Setra sollte für Georges nur der Einstieg in die Welt



5



6



7



8

**5** Kind der Siebziger: Der O 309 hat es schwer, als Oldtimer akzeptiert zu werden **6** Hoch hinaus: Die **Dachpartie** besteht aus glasfaserverstärktem Kunststoff **7** Klangvoller Name: **Ernst Auwärter** gehörte einst zu den führenden Anbietern kleiner und mittlerer Reisebusse **8** Dreh-Moment: Das **Lenkrad** wirkt vergleichsweise klein

sein. Ein ehrgeiziger Plan reifte in seinem Kopf: Aus sämtlichen Bus-Baureihen, die nach dem Krieg einen Mercedes-Stern tragen durften, wollte er ein Exemplar sein Eigen nennen. Dass mit einem O 3500 im Jahre 1997 ausgerechnet der Inbegriff des klassischen Mercedes-Busses den Grundstock dieser Sammlung bildete, war alles andere als ein Zufall.

### Auf den Spuren der Familienvergangenheit

Schon sein Großvater François Frisch hatte dem robusten und anspruchslosen Arbeitspferd mit dem 90 PS starken Sechszylinder-Vorkammerdiesel einst sein Vertrauen geschenkt. Das Objekt von Georges Carbons Begierde war 1953 vom Band des Mannheimer Omnibuswerks gelaufen. Der „Allwetterwagen“ mit dem großen Webasto-Faltschiebedach begann seine Karriere bei einem Reiseunternehmen in Bayern, ehe er 1963 nach einem kurzen Intermezzo in Belgien an die Firma Stephany im luxemburgischen Troisvierges verkauft worden war. Dort, direkt vor seiner Haustür,

konnte Carbon den stark restaurierungsbedürftigen Hauber erwerben. Nach sieben Jahren Instandsetzung und abschließender Lackierung in den einstigen Frisch-Hausfarben Tundragrün und Elfenbein steht der 30-Sitzer heute wieder wie neu da.

Im krassen Gegensatz zum Klischee-Oldtimer O 3500 steht Carbons zweiter Mercedes-Klassiker, ein 1974 vom Aufbauhersteller Ernst Auwärter in Steinenbronn karossierter O 309. Dessen geradlinig-nüchternes Erscheinungsbild lässt ihn, besonders im direkten Vergleich mit den fließenden Formen des Haubenbusses, fast wie ein aktuelles Reisegefährt wirken. Nach diesem Bus dreht sich auf der Straße auch heute noch niemand um.

Dabei hat der „Kleine Amor“ – seine Erstbesitzerin Maria Ewald aus Amorbach im Odenwald taufte ihn einst so – durchaus etwas zu bieten: Mit 21 komfortablen Schlafsesseln, Düsenbelüftung, Lufttür und einigen weiteren Extras ist er äußerst üppig ausgestattet. Carbon konnte den etwas verlebten Reisewagen in letzter Minute vom Gelände eines Mannheimer Hinterhof-Verwerters retten. Nettes Detail am Rande: Den O 309 restaurierte ein ehemaliger Mitarbei-

## „NUR EINE HANDVOLL O 6600 H HAT WELTWEIT ÜBERLEBT.“

ter der Firma Ernst Auwärter (heute FKZ-Süd) in genau den Hallen, die er einst als Neufahrzeug verlassen hatte. Unverbraucher Stoff für die Sitze und ein neuer Pegulan-Bodenbelag in der Originalfarbe Rosenholz lassen in diesem Bus das Reise-Feeling der 1970er-Jahre wieder lebendig werden.

### O 6600 H: Der Star unter den Bus-Sternen

Der unumstrittene Star in Georges Carbons feinem Trio restaurierter Busse ist allerdings ein Wagen, der im Grunde nie restauriert worden ist. Während der populäre O 3500 einst in großen Stückzahlen entstand, war der O 6600 H schon zu Lebzeiten eine seltene Erscheinung. Bis heute hat weltweit gerade mal eine Handvoll Exemplare der fortschrittlichen Heckmotor-Konstruktion überlebt, von denen allerdings kein weiteres eine so bemerkenswerte Vita wie Carbons Wagen vorweisen kann: Der 1953 gebaute und im Jahr darauf an den Reisedienst „De Polder“ in Antwerpen ausgelieferte Bus blieb 56 lange Jahre bei seinem Erstbesitzer!

Bis in die 1970er-Jahre hinein war der formschöne Reisebus auf internationalen Routen unterwegs. Obwohl stillgelegt, wurde er von seinem Besitzer auch in den Jahren danach immer fahrbereit gehalten. Zwar führte man anfallende Reparaturen aus, erneuerte in den 1980er-Jahren die Polsterung mit dem originalen Bezugsstoff und spendierte dem Bus irgendwann auch frischen Lack – einer umfassenden Restaurierung wurde der Wagen aber nie unterzogen. Zum Glück, denn ansonsten wäre seine sanfte Patina ebenso eliminiert worden wie der typische Geruch, den so nur ein Bus der Wirtschaftswunderjahre verströmen kann.

Fast zwei Jahrzehnte lang hatte Georges Carbon den großen Frontlenker im Visier, doch ein Verkauf war für die belgische Eigentümerfamilie nie ein Thema. Im Frühjahr 2010 dann die überraschende Wendung: Unser Stern-Liebhaber aus Luxemburg konnte das Schmuckstück mit bescheidenen 600.000 Kilometern auf dem Tachographen im Tausch gegen einen hohen Geldbetrag in seine Sammlung einreihen.

Hochzeitsfahrten, Nostalgietouren und die Vermietung der Busse für Filmproduktionen tragen seit einigen Jahren dazu bei, dass zumindest ein kleiner Teil der immensen Anschaffungs- und Restaurierungskosten wieder zurück in die Kasse von Georges Carbon gespült wird. Und den Traum von einer lückenlosen Kollektion aller Mercedes-Nachkriegsbusse träumt der Luxemburger noch immer. Erst kürzlich hat er sich einen gut erhaltenen O 303 angeschaut. Wie der wohl in Tundragrün und Elfenbein wirken würde? ●



**1 Perfekt für jede Reise:** Die Busflotte von François Frisch anno 1964 **2 Ein Stück Himmel:** Das riesige Faltschiebedach lässt viel Licht und Luft in den O 3500