

## Die besondere Leidenschaft des Georges Carbon

**Oldtimerfreunde können ihre Zuneigung zu altem Blech nicht selten auf ein prägendes automobiles Erlebnis aus der eigenen Kindheit zurückführen. Besteht die Zeit des Heranwachsens aber ausschließlich aus solchen Erlebnissen, wird aus Zuneigung regelmäßig Leidenschaft. So wie bei Georges Carbon aus Luxemburg, der sich mit Leib und Seele klassischen Mercedes-Bussen verschrieben hat.**

Als 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 sein würde. Schon bald machte er diese Überzeugung zu seinem Broterwerb und gründete im Städtchen Saeul ein Busunternehmen, mit dem er Reisende im Linien- und Ausflugsverkehr rund um den Kirchturm und bis ins nahe Belgien beförderte.

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 2. Weltkriegs zu respektabler Größe aus. Nachdem in Europa wieder Ruhe eingekehrt war, trennten sich die fünf Brüder und suchten – jeder auf eigene Faust – ihr Glück als Bus- und Taxiunternehmer.

François Frisch, der Jüngste des Quintetts, wollte mit drei Surplus-Fahrzeugen der US Army vom Örtchen Rambrouch aus für Mobilität unter der luxemburgischen Bevölkerung sorgen. Sein Plan ging auf, und schon 1951 kam mit einem chromblitzenden O 3500 der erste neue Mercedes-Bus in den kleinen Fuhrpark. Bis zur Mitte des folgenden Jahrzehnts war daraus ein knappes Dutzend an Nutzfahrzeugen mit dem guten Stern an der Front geworden.

Obwohl François' Tochter Clode mit Georges Carbon einen Mann geheiratet hatte, dem das Thema Omnibus nicht in die Wiege gelegt war, erwies sich deren gemeinsamer Spross Georges junior als würdiger Nachkomme von Groß- und Urgroßpapa.



# Luxembus



Doppelt rar: Georges Carbons Mercedes-Benz O 6600 H gehört nicht nur zu den ganz wenigen Überlebenden dieses Typs, er befindet sich noch dazu in weitgehend unrestauriertem Originalzustand!



▲ Tundragrün und Elfenbein: Auch der beliebte O 302 fand sich seinerzeit im Fuhrpark des Francois Frisch.

◀ Frühkindlich geprägt: Georges Carbon wurde das Omnibus-Gen bereits in die Wiege gelegt.

1971 auf die Welt gekommen, hatte der kleine Georges schon in jungen Jahren einen hohen Prozentsatz Diesel im Blut. Ein Bus-Betriebshof als täglicher Spielplatz blieb ebenfalls 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 auch letzte Zweifel an seiner Berufung. Die unbeschwerten Kindertage waren nun Vergangenheit, Georges 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. Nach seinem Abitur zu Beginn der 1990er Jahre trat er dann auch 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 schmerzlich vermissen Bussen zurück: Er gründete die Firma Carbon G. sàrl und rief das Konzept ‚Novabus‘ ins Leben, einen landesweit operierenden Fahrdienst für behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Mit rund 20 Beschäftigten und einem Dutzend Kleinbussen knüpfte Carbon nach Jahren der Abstinenz nun wieder an die alte Frisch-Tradition an. Opa wäre wohl mächtig stolz auf ihn! Schon kurz nach seinem Eintritt ins Arbeitsleben hatte Carbon erkennen müssen, dass er sich mit dem Oldtimer-Virus infiziert hatte.

**Sternenlastig: Bei Frisch schwor man einst fast ausschließlich auf Mercedes.**





**In guter Gesellschaft:** Den Mercedes-Benz O 3500 hat Georges Carbon aufwändig restauriert und – natürlich – in den Farben der Firma Frisch lackiert.

Nicht nur die grün-weiß lackierten Busse seiner Kindheit zogen ihn in ihren Bann, auch die bunt gemischte Busflotte seines Großvaters aus den Jahrzehnten davor weckte verstärkt sein Interesse. Schwülstige Blechgebirge, blitzender Chrom und farbenfrohe Kunstlederpolster weckten Begehrlichkeiten in dem jungen Luxemburger, die er 1995 mit dem Kauf eines gut erhaltenen Setra S6 aus dem Besitz eines französischen Reiseunternehmens befriedigte. Doch der kleine Setra sollte für Georges nur der Einstieg in die Welt alter Busse sein. Er hatte Blut geleckt und 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 kein Zufall. Schon 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



**▲ Populäre Urlaubsbekanntschaft:** Mit seiner Mannheimer Werkskarosserie war der O 3500 einer der meistgebauten Reisebusse der 1950er Jahre.

Bayern, ehe er 1963 nach einem kurzen Intermezzo in Belgien an die Firma Stephany im luxemburgischen Troisvierges verkauft wurde. Dort, direkt vor seiner Haustür, konnte Carbon den stark restaurierungsbedürftigen Hauber erwerben. Nach sieben Jahren Restaurierung und abschließender Lackierung in Frischs einstigen Hausfarben Tundragrün und Elfenbein steht der 30-Sitzer heute wieder wie neu da.



**Gleichteile:** Die große Heckscheibe ist bei O 3500 und O 6600 H identisch!



Ein Odenwälder in Luxemburg: Aus Respekt vor der Erstbesitzerin Maria Ewald hat Georges Carbon deren Namensgebung für den O 309 übernommen.



Geradlinig: Nach Ernst Auwärter's schnörkellosem Entwurf dreht sich im heutigen Straßenverkehr niemand um.

Fotos: H. Gräf



Nobelhobel: Viel edler als mit einem O 309 von Ernst Auwärter war man in den frühen 1970er Jahren in kaum einem anderen Kleinbus unterwegs.

Im krassen Gegensatz zum Klischee-Oldtimer O 3500 steht Carbons zweiter Mercedes-Klassiker, ein 1974 vom Aufbauhersteller Ernst Auwärter in Steinbronn karossierter O 309. Dessen geradlinig-nüchternes Erscheinungsbild lässt ihn, besonders im direkten Vergleich mit den fließenden Formen des Haubenbusses, wie ein aktuelles Reisegefahrtes wirken. Nach diesem Bus dreht sich auf der Straße 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 sonstigen ‚Goodies‘ ist er selten komplett ausgestattet. Carbon konnte den etwas verlebten Reisewagen in beinahe letzter Minute vom Gelände eines Mannheimer Hinterhof-Verwerters retten. Nettes Detail am Rande: Den O 309 restaurierte ein ehemaliger Mitarbeiter der Firma Ernst Auwärter (heute FKZ-Süd) in genau den Hallen, die er einst als Neufahrzeug verlassen hatte! Unverbrauchter Stoff für die Sitze und ein neuer Pegulan-Bodenbelag in der Originalfarbe ‚Rosenholz‘ lassen in diesem Bus heute das Reise-Feeling der 1970er Jahre wieder lebendig werden.

Der unumstrittene Star in Georges Carbons feinem Trio restaurierter Busse ist allerdings ein Wagen, der eigentlich nie restauriert worden ist! Während der populäre O 3500 einst in großen Stückzahlen entstand, war der O 6600H 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 Inhaber 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 mal 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 ziemlich unbescheidenen Geldbetrag in seine Sammlung einreihen.

Hochzeitsfahrten, Nostalgetouren und die Vermietung der Oldtimer-Busse an 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 der Traum von der lückenlosen Kollektion aller Mercedes-Nachkriegsomnibusse träumt Georges noch immer. Erst neulich hat er sich einen gut erhaltenen O 303 angeschaut. Wie der wohl Tundrigrün und Elfenbein wirken würde...?

Holger Gräf



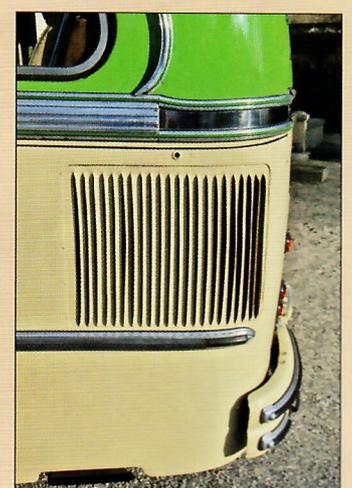
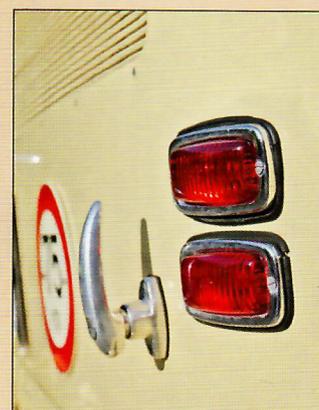
Viele schlaflose Nächte:  
Mit dem Kauf des O 6600 H hat sich  
Georges Carbon einen lange geträumten Traum erfüllt.



Gemütlich: Die Sitzpolster wurden in den 1980er Jahren mit dem  
damals noch verfügbaren Originalstoff erneuert.



Kampf dem Hitzekollaps: Die Rückansicht des O 6600 H wird von  
den großflächigen Belüftungsöffnungen des Motorabteils geprägt.



Wir sind wieder wer: In vielen Details des O 6600 H  
spiegelt sich die barocke Formensprache des deutschen  
Wirtschaftswunders wider.

