

## Jubiläumstour:

# 20. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge



Legenden-Gruppenfoto aller sieben Mercedes-Benz-Fahrzeuge: Bei dem zweiten Lkw von links handelt es sich um den MB LP 1620.

Mit der „Tour der Legenden“ feierten die Organisatoren, der Stuttgarter ETM Verlag in Zusammenarbeit mit der Spedition Fehrenkötter, die 20. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge. Bei der Jubiläumstour waten auch acht Lkw- und Bus-Legenden von Mercedes-Benz und Setra mit im Start.

**D**amit ließen sie die Macher und Unterstützer der Tour wie Gründer und Spediteur Robert Fehrenkötter sowie erste Nutzfahrzeugsammler wie August Alborn, Emil Bölling und Hans Witteler ebenso hochleben wie die automobilen Legenden. Schließlich stellen diese seit der Erfindung von Omnibus und Lastwagen die Mobilität von Menschen und Gütern und damit auch den Wohlstand der Gesellschaft sicher.

*Mercedes-Benz LAK 315 und O 3500: Langhauber der Wirtschaftswunderzeit*

Mercedes-Benz Lkw und Busse sowie Setra Busse zählen zu den Klassikern der rund 125-jährigen Nutzfahrzeughistorie. Acht der rollenden Kulturdenkmäler aus den Klassiksammlungen von Daimler Truck nahmen in



Zog die Blicke auf sich: der Langhauber MB LAK 315 aus der Wirtschaftswunderzeit.

diesem Jahr an der Deutschlandfahrt teil – darunter auch zwei der beim Publikum beliebten Langhauber aus der Wirtschaftswunderzeit, während der sie beim Wiederaufbau halfen und die Lust am Reisen neu entfachten.

Der 14,7-Tonner Mercedes-Benz LAK 315 entstand zwischen 1953 und 1958 im Werk Gaggenau und war baugleich mit seinem Vorgänger L 6600, den Mercedes schon ab 1950 dort baute. Der allradgetriebene Kipper der



Omnibusparade: der MB O 3500 Langhauber, ebenfalls aus der Wirtschaftswunderzeit und unverkennbar baulich verwandt mit dem Lkw MB LAK 315, sowie der Setra S6.

Deutschlandfahrt stammt von 1955, gelangte aus dem Fuhrpark des Kies- und Sandspezialisten Emil Bölling – einem der ersten Unterstützer der Deutschlandfahrt – zu Mercedes-Benz Trucks Classic und befindet sich in einem behutsam restaurierten Original-Zustand. Dass dieses Fahrzeug im Jubiläumsjahr auf der Tour dabei sein musste, versteht sich von selbst.

Auch Omnibusse wie der Mercedes-Benz O 3500 von 1950 trugen zu dieser Zeit stolz die lange Nase voraus, denn der vollständig neu entwickelte Bus teilte sich die technische Basis mit der Lkw-Baureihe L 3500. 1949 schlug in Sindelfingen die Geburtsstunde des Busses, bevor er ab 1951 als erstes Fahrzeug im Werk Mannheim gefertigt wurde. Bis zum Produktionsende 1955 verkaufte er sich mehr als 6.000-mal und ist damit der erfolgreichste Omnibus seiner Zeit. Ursprünglich lieferte Daimler-Benz den

O 3500 der Deutschlandfahrt an die Polizei in Ost-Berlin, die das Fahrzeug nach fünf Jahren an den Linienverkehr der Stadt Potsdam abgab. Dort verrichtete er bis 1975 seinen Dienst, bevor ein Liebhaber das Fahrzeug erstand und restaurierte. Dieses Frühjahr hat Daimler Buses den O 3500 in Neu-Ulm noch einmal technisch aufgearbeitet.

### *Mercedes-Benz LP 333: ein Tausend- füßler etabliert Frontlenker-Lkw*

Ein weiterer Publikumsmagnet ist der Mercedes-Benz LP 333. Seine Freunde bezeichnen

den dreiachsigen Lastwagen liebevoll als Tausendfüßler. Mit zwei gelenkten Vorderachsen ist der Veteran ein Glanzlicht jeder Klassiker-Veranstaltung. Mit der aus heutiger Sicht eigenwillig anmutenden Konstruktion reagierte die damalige Daimler-Benz AG auf die sogenannten Seebohm'schen Gesetze. Ende der fünfziger Jahre begrenzte der damalige Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm in Deutschland unter anderem das zulässige Gesamtgewicht von Lkw und nur Dreiaxser durften als Solofahrzeuge insgesamt 16 Tonnen bewegen. Mit einem Eigengewicht von 8,3 Tonnen und einer Nutzlast von neun Tonnen blieb der LP 333 noch unter der 16-Tonnen-Regelung für Dreiaxser. Als die Gesetze kurze Zeit später revidiert wurden und Zweiaxser wieder 16 Tonnen wiegen durften, verschwand der LP 333 aus dem Angebot. Bis 1961 baute Daimler-Benz nur 1.833 dieser Fahrzeuge. Heute existieren nur noch wenige fahrbereite Exemplare. Die kurze Bauzeit reichte aber aus, um dem Frontlenkerkonzept zum Durchbruch zu verhelfen.

### *Mercedes-Benz LP 323: 7,4-Tonner mit Pullmann-Kabine*

Davon zeugt auch der Mercedes-Benz LP 323, dessen Geburtsstunde ein Jahr später war. Auch bei ihm steht wie schon beim LP 333 das „P“ in der Typenbezeichnung für Pullmann.



Der politischen Willkür geschuldet und nur kurz produziert: der MB LP 333 mit zwei gelenkten Vorderachsen.



Der MB LP 323: Unverkennbar die Ähnlichkeit zum LP 333 – aber mit nur einer gelenkten Vorderachse, da die „Seeböhm’schen Gesetze“ rividiert worden waren.

Der Name leitete sich von den US-amerikanischen Luxus-Eisenbahnwagen ab. Die kompakte Bauweise des 7,4-Tonnners mit Frontlenker-Kabine ermöglichte eine längere Pritsche bei kürzerem Radstand, was Nutzlast und Wendigkeit des Fahrzeugs zugutekam. Bis 1991 leistete das Fahrzeug der Deutschlandfahrt treu seine Dienste – zuletzt bei einer Metallwarenhandlung. Anschließend wurde der LP 323 während zwölfjähriger Detailarbeit im Werk Wörth restauriert.

## Mercedes-Benz LP 1620: ein Adventskalender auf Rädern

1963 brachte Mercedes-Benz für die schweren Lkw ein Fahrzeug mit komplett neuer Kabine auf den Markt. Große Fensterflächen und kantiges Design waren das Markenzeichen und boten gleichzeitig eine bisher nicht gekannte

Rundumsicht. Da das Fahrerhaus höher gesetzt wurde als beim Vorgänger fiel der Motortunnel im Innenraum deutlich niedriger aus und ermöglichte nun den Durchstieg zur Beifahrerseite. Klar, dass auch hier das „P“ in der Typenbezeichnung stehen musste. Technisch konnte das Fahrzeug ebenfalls mit einigen Neuerungen aufwarten. Der neue Diesel-Direkteinspritzmotor OM 346 senkte den Verbrauch im Vergleich zum Vorgänger signifikant und mit der neuen Zweikreis-/Zweileitungs-Bremsanlage konnte die Sicherheit deutlich erhöht werden. Da das Fahrerhaus bei dieser Baureihe nicht kippar ausgeführt war, erreichte man über Wartungsklappen an der Fahrerhausfront und beiden Seiten die entsprechenden Aggregate. Deshalb erhielt das Fahrzeug sehr bald seinen Spitznamen „Adventskalender“.

Unser Fahrzeug erblickte 1964 das Licht der Welt und erfreut sich in top restauriertem Zustand mit Originalmotor und Getriebe nach über 2 Millionen Kilometern immer noch besser Verfassung.

## Mercedes-Benz L 1113: unverkennbarer Klassiker und Dauerläufer

Auch der Mercedes-Benz L 1113 war ein Ergebnis der Seeböhm’schen Gesetze, aber im Gegensatz zum LP 333 ein Dauerbrenner. Zunächst stellte Daimler-Benz den mittelschweren Kurzhauber mit den Kulleraugen 1959 als L 322 vor und fertigte ihn ab 1963 unter der Typenbezeichnung L 1113 über einen Zeitraum von insgesamt 25 Jahren. Zum Zeitpunkt der Umbenennung erhielt er auch den Direkteinspritzer-Dieselmotor OM 352 – ebenfalls ein Bestseller, der über Jahrzehnte die erste Wahl für die mittelschweren Lkw von Mercedes-Benz war. Das Fahrzeug der Deutschlandfahrt wurde erstmals 1966 zugelassen und lief 20 Jahre lang bei einem Obsthändler, bevor es Teil der Sammlung von Mercedes-Benz Trucks Classic wurde.

## Mercedes-Benz 814: die Leichte Klasse zeigt klare Kante

Die Lkw der „leichten Klasse“ lösten 1984 die LP-Typen ab, die fast 20 Jahre lang als die Nummer eins ihres Segments gegläntzt hatten, und markierten mit einer umfassenden Auswahl an Typen von Sattelzugmaschine über Fahrgestell bis zu Kipper sowie einem fein gestuften Angebot an Gewichts- und Motorvarianten den Beginn des modernen Lkw-Baus. Das Design der Leichten Klasse mit klarer, sachlicher Kante



Klassiker und Dauerläufer: der Kurzhauber MB L 1113.



Mit ihm wurde sozusagen die Neuzeit bei den Nutzfahrzeugen eingeläutet: der MB 814.

löste die runden, verspielten Formen der vorausgegangenen Baureihen ab. Das belegt der teilnehmende Mercedes-Benz 814, dessen Aufbau den Werbeslogan zur Markteinführung trägt: „Leichter in bester Form“.

## Setra S6: zeitlos schöner Club-Bus, so gut wie neu und technisch ausgefeilt

Ein Sympathieträger des Personenverkehrs ist wiederum der Setra S6. Der zeitlos schöne, rot-weiß lackierte Club-Bus aus dem Oldtimer-Fundus der Marke ist mit einer Länge von 6,7 Metern der kleinste Setra, der jemals gebaut wurde. Von der Dachrandverglasung bis zur Einzelradaufhängung mit progressiv wirkender Gummi-Torsionsfederung an beiden Ach-

sen ist der Kompaktbus aus dem Jahr 1962 der Inbegriff des zeitgenössischen, komfortablen Reisens für bis zu 25 Passagiere. Mit selbsttragender Karosserie und Heckmotor von Henschel bot er das gleiche technische Grundgerüst wie die größeren Setra Modelle. Das Exemplar für die Deutschlandfahrt gehörte ursprünglich der Fachhochschule Ulm. Sie nutzte den Bus für Messungen und tauschte ihn 1972 in neuwertigem Zustand und mit gerade mal 25.000 Kilometern auf der Uhr gegen ein anderes Fahrzeug ein.

## Jubel auf 1.200 Kilometer: Route führte vom Sauerland nach Bayern

Alle acht Fahrzeuge befinden sich trotz ihres Alters in bestechender Form. Die ist auch von

Vorteil. Wie schon die erste Deutschlandfahrt im Jahr 1987 führte auch die 20. Auflage vom Westen in den Süden Deutschlands. Von Brilon im Sauerland, wo sich der Konvoi bei Mercedes-Benz Händler Wittler formierte, ging die Reise ins unterfränkische Fladungen und weiter über Kirchberg an der Jagst bis nach Oberbayern. Dort macht der Tross zunächst in Forstinning Station. Im weiteren Verlauf führte die Route über die österreichische Grenze nach Lengau im Innviertel (Oberösterreich) und über Aining im Berchtesgadener Land nach Wörgl in Tirol. Nach insgesamt sechs Etappen und mehr als 1.200 Kilometer endete die „Tour der Legenden“ in Dachau ganz in der Nähe der bayerischen Landeshauptstadt München.



Jubiläumstour: Acht Lkw- und Bus-Legenden von Mercedes-Benz und Setra bei der 20. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge.