



Die IAA 1963 bot die Plattform für das offizielle Debüt des LP1620. Endlich nun hatte man bei Mercedes die Zeichen der Zeit erkannt und das rundliche Wackenhut-Frontlenker-Fahrerhaus durch das sogenannte kubische ersetzt. Der LKW war der Einstieg in ein neues Zeitalter bezüglich Komfort und Platz für den Fahrer.

Der große Tunnel, der enge Fußraum sowie die unübersichtliche Scheibe mit Mittelsteg des LP334 gehörten nun endgültig zu den Relikten der 50er Jahre. Der neue Fernverkehrswagen besitzt fast keinen Mitteltunnel und ausreichend Platz für Fahrer und Beifahrer. Der mit zwei Schlafliegen ausgestattete LKW wird von Anfang an ein großer Erfolg. Dank anfänglich 202 PS und kurzfristig darauf folgender Leistungssteigerung auf 210 PS in Verbindung mit dem Sechsgang-Getriebe ist dieser LKW für den Europaverkehr gewappnet.

Die Fahrzeuge sind mit Reifen der Dimension 12.00-20 ausgerüstet. Sie werden wahlweise auf Scheibenrädern, welche mittlerweile im Inland bevorzugt werden, oder Trillex-Rädern ausgeliefert. Im Herbst 1965 wurde dem ursprünglichen Fahrerhaus ein modifiziertes längeres Fahrerhaus zur Seite gestellt, welches die doch etwas begrenzten Platzverhältnisse auf der Liege verbesserten. Demzufolge ist dies von uns angebotene Fahrzeug die Urversion des LP1620 Fernverkehrswagen und somit eines der gesuchtesten und seltensten LP-Fahrzeuge mit kubischer Kabine.

Auch bei der Spedition Pinsdorf in Köln-Sülz ist man von dem neuen LKW begeistert. Eigentlich wollte man schon auf der Messe ein neues Fahrzeug bestellen, wartete zunächst jedoch ab, ob das Baumuster irgendwelche Kinderkrankheiten aufweist. Glücklicherweise aber fielen bei

dieser Reihe von Anfang an wenige solcher Mängel auf. So entschied man sich im Jahre 1964, diesen Fernverkehrswagen mit 6-Meter-Pritsche zu bestellen. Der LKW kam Mitte 1965 zum Einsatz. Der bereits mit 210 PS ausgestattete Mercedes erwies sich fortan als eine gute und zuverlässige Wahl und überzeugte mit einer Geschwindigkeit von 86 km/h auf ganzer Linie.

Aufgrund einer Neuanschaffung im Jahre 1968 wurde der PL1620 an die befreundete Spedition Bartscherer weiterveräußert. Dort blieb der LKW bis 1976 als Fernzug im Einsatz. In diesem Jahr ergab es sich, dass innerhalb Kölns ein Fahrzeug mit Ladekran zum Be- und Entladen von Losegut benötigt wurde. So entschied man sich, da man von dem LKW nie enttäuscht wurde was Sparsamkeit und Zuverlässigkeit anging, einen Kran hinter dem Fahrerhaus zu montieren. Dafür wurde die Pritsche einen halben Meter gekürzt und ein Ladekran der Firma Johann Tirre Typ THK7000S hinter dem Fahrerhaus montiert. Zwischenzeitlich hatte sich ein Fahrer mit dem Fahrzeug ganz besonders angefreundet und sich so für den Verbleib des Fahrzeugs im Fuhrpark eingesetzt. So kam es, dass dieser LKW bis ins Jahr 1992 das Straßenbild von Köln-Dellbrück bis zum Dom geprägt hat.

Der LKW war in diesen Jahren ein begehrtes Objekt für Fotografen von historischen Nutzfahrzeugen, da er doch eine der letzten LP1620 war, welche sich im täglichen Einsatz befanden. Aufmerksam gemacht durch so viel Presse und Publikum wurde das Fahrzeug von einem Nutzfahrzeugsammler aus dem Kölner Raum erworben und blieb bis heute in seinem guten Originalzustand erhalten. Der LKW ist voll fahrbereit und das gute Erscheinungsbild wird durch ein aktuelles Oldtimer-Gutachten bestätigt.







Bitte klicken Sie auf ein Bild, um es zu vergrößern. Alle Fotos Copyright by Florian Dasenbrock!