



Mit dem Büssing LU11 wird eine neue Epoche für den deutschen Fernverkehrs-Unternehmer eingeleitet. Durch dieses Fahrzeug erhält er erstmals ein Handwerkszeug, welches sowohl dem Unternehmer, als auch dem Kunden und dem Fahrer ein perfektes Transportmittel in die Hand gibt. Mit diesem Fahrzeug wurde der Dolchstoß für langhaubige Nutzkraftwagen im Fernverkehr ausgeführt. Der LU11 ermöglichte es, sehr hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten bei beachtlicher Nutzlast, enormer Wendigkeit und bis heute unerreichter Geräumigkeit und Komfort für den Fahrer zu bieten.

Der Büssing wurde in drei verschiedenen Fahrerhaus-Varianten angeboten. Unser Fahrzeug verfügt über das Fernverkehrsfahrerhaus mit Schwalbennest, welches zudem die seltenste und interessanteste Variante darstellt, denn sie vereint vollen Komfort für den Fahrer und maximale Ausschöpfung der Lagerfläche für den Unternehmer. Die Linienführung des zukunftsweisenden Konzeptes entsprach der schon seit längerer Zeit bekannten Trambusbauart. Durch die Unterflur-Bauweise sind bedeutende technische Binsenweisheiten umgesetzt worden. Dies sind die Verlagerung des Schwerpunktes unter das Chassis zwischen die Achsen und daraus resultierender Gewichtsoptimierung auf der Hinterachse. Das Fahrerhaus muss nicht mehr - wie damals und heute üblich - um oder über den Motor gebaut werden, sondern kann unmittelbar auf den Leiterraum montiert werden. Dadurch wird der Einstieg für den Fahrer tiefer, die Wärme- und Lärmquelle aus dem Fahrerhausinneren verlagert und ein ebener Boden im Fahr- und Lebensraum des Kraftfahrers geschaffen.

Unser Fahrzeug, welches im Jahre 1958 durch eine in Bergisch-Gladbach beheimatete Spedition erstmals als Fernverkehrswagen in Verkehr gesetzt wurde, kann auf eine lebendige Vergangenheit zurückblicken. Leider können das nicht viele LU11 von sich behaupten, da sie bis auf ganz wenige Ausnahmen der Griessheim-Schere zum Opfer fielen. Der Unterflur-Büssing wurde im Jahre 1962 durch ein Unternehmen, welches in Braunschweig, der Geburtsstätte aller Büssings, ansässig war, erworben. Dieses nutzte den Wagen bis ins Jahr 1972. Danach wurde er von einem Bremsendienst übernommen, der das Fahrzeug bis 1981 zur Bergung von Kundenfahrzeugen verwendete. Das mit einem 192 PS starken Motor ausgerüstete Fahrzeug versah seinen Dienst bis dahin makellos. Lediglich der bei diesen Modellen übliche Rost am Fahrerhaus sowie die nicht vorhandenen Blech-Ersatzteile ließen eine weitere Nutzung nicht mehr zu, obwohl die Technik samt Motor loyal dem Unternehmer gegenüber stand. Seit dieser Zeit befand sich dieses Fahrzeug bei einem Sammler in Obhut.

Wir möchten darauf hinweisen, dass, obwohl der Motor hervorragend läuft und das Fahrerhaus vollständig und gerade im Innenraum bis hin zum Kopfkeil der Schlafliege erhalten ist, eine Vollrestauration erforderlich ist. Besonders hervorzuheben ist zudem, dass der Pappbrief sowie auch der Verkaufsprospekt und Motorhandbuch vorhanden sind.

Dies ist eine der seltenen Gelegenheiten, ein Fahrzeug zu erwerben, welches wie kein anderes den Fernverkehr der späten 50er und der folgenden Jahrzehnte durch sich und sein zukunftsweisendes Konzept geprägt hat.





Bitte klicken Sie auf ein Bild, um es zu vergrößern!