



Mercedes-Benz 190c Binz-Ambulanz Europ 1000: Die Zusatzleuchten mit Blinker stammen von den 1965 bis 1968 gebauten Modellen (200, 200 D, 230)

Zugegeben, ein Krankenwagen bringt wenige Menschen zum Schwärmen. Daran mag es liegen, dass nur eine geringe Zahl dieser Autos zu Oldtimern reifte. Im schwäbischen Asperg versieht ein Mercedes-Benz beim DRK treu seinen Dienst – so gut gepflegt, dass er auch zu Filmaufnahmen gerufen wird.

Text Till Schauen

Fotos Friedemann Bayer, Binz, DRK Asperg

Not- Helfer



Film-Star: Mit Schauspieler Armin Rohde am Set von „Das Wunder von Lengede“

Im niedersächsischen Lengede kämpfen Bergleute in einem kollabierten Stollen um ihr Leben. Großalarm! Das Rote Kreuz rückt mit zahlreichen Krankenwagen, darunter eine Mercedes-Benz 190 Binz-Ambulanz Europ 1000 mit Ludwigsburger Kennzeichen, zur Rettung an.

In diesem Fall ist es nur Kintopp und deshalb hat es das schwäbische Rettungsfahrzeug ins norddeutsche Flachland verschlagen. Der Auftritt des blitzblanken Blaulicht-Mercedes ist jedenfalls historisch korrekt, denn zwischen 1961 und 1968 entstanden zirka 560 Binz-Krankenwagen-Aufbauten auf Basis der Mercedes-Benz Baureihe W 110. Einer der frühen könnte demnach durchaus beim Unglück von Lengede im Herbst 1963 zum Einsatz gekommen sein.

Bereitschaftsleiter Hans Ade war bei den Filmaufnahmen dabei. Der alte Krankenwagen ist seiner Obhut anvertraut, daheim beim DRK-Ortsverein Asperg unweit von Ludwigsburg. Ade und sein Kollege Roland Völlm neigen zwar nicht zu Gefühlsausbrüchen. Doch wenn sie von „ihrer“ Ambulanz sprechen, schwingt eine gehörige Portion Stolz in ihrem Schwäbisch mit. „Für uns stellt dieses Auto vor allem einen extrem hohen ideellen Wert dar“, sagt Völlm. „Erstens war es zeitlebens in der Region im Einsatz, drei Viertel der Zeit in unserer Ortsgruppe, wir sind gewissermaßen damit aufgewachsen. Außerdem ist uns nicht bekannt, dass es ein zweites Fahrzeug in diesem Zustand gibt.“

„Ihre“ Ambulanz wurde Mitte Februar 1964 ausgeliefert, dreieinhalb Monate nach dem Unglück in Lengede und der an ein Wunder grenzenden Rettung von elf Bergleuten aus der Eisenerzgrube. Käufer war das Krankenhaus in Bietigheim nördlich von Ludwigsburg, wo man offensichtlich Wert auf ein zuverlässiges und kraftvolles

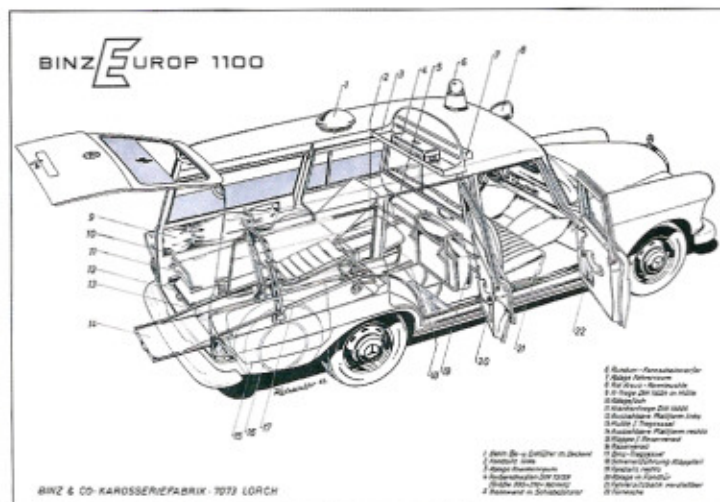
Einsatzfahrzeug legte. Der Mercedes-Benz 190c war deshalb erste Wahl: Sein Vierzylindermotor (M 121) leistet 80 PS und verhilft der Serienlimousine zu einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, Mitte der 1960er Jahre ein beachtliches Tempo. Das kleine c wurde häufig verwendet, um die Heckflossen-Modelle von den gleichnamigen Ponton-Vorgängern zu unterscheiden. Der Binz-Krankenwagen dürfte das Spitzentempo der Limousine nicht erreicht haben. Immerhin schleppt er leer rund 300 Kilogramm mehr an Gewicht mit und schiebt ein um 18 Zentimeter höheres Dach gegen den Wind, aber für die Lebensretter in Bietigheim waren andere Vorzüge wichtiger. Für sie war entscheidend, dass der Motor zuverlässig ansprang, das Fahrwerk auch schnellere Fahrten über Landstraßen mitmachte und das Auto den Belastungen im täglichen Einsatz gewachsen war.

Das klassische Karosseriebau-Handwerk erlebte seine Blütezeit, als Autos noch über

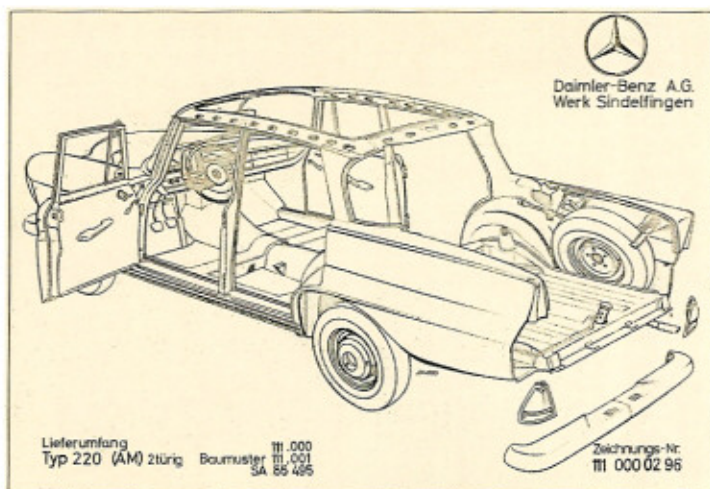
separate Rahmen verfügten. Mit der Verbreitung der selbsttragenden Karosserien verloren viele altehrwürdige Karosseries ihr Geschäft. Die Firma Binz wurde erst 1936 gegründet, als der unabhängige Karosseriebau seine Hochblüte und zugleich Spätzeit erlebte. Vielleicht hat es damit zu tun, dass sich die Lorcher Karosseriefabrik Binz & Co. nach dem Krieg mit frischer Energie an den aufwändigen Umbau von selbsttragenden Fahrzeugen wagte und zu den wenigen einschlägigen Unternehmen zählt, die bis heute überlebt haben.

Binz bezog speziell vorbereitete Fahrgestelle aus der Sindelfinger Daimler-Benz Fertigung - ohne Dach, Heckabschluss und Kofferraumdeckel. Lediglich die Dachsäulen und -querholme blieben stehen. Der Werkscode für diese Einheiten lautet F 110, das F steht für Fahrgestell, die 110 bezeichnet die kleine Heckflosse. Erhältlich waren auch Diesel-Versionen (auf Basis des 190 D/200 D) sowie Sechszylinder-Fahrgestelle (F 111), die aber nur wenige Abnehmer fanden.

Bei Binz erhielten sie verstärkte Schraubenfedern an der Hinterachse und ein Hochdach samt großer Heckklappe. Die Kunden konnten zwischen zwei Varianten wählen: Der Typ Europ 1000 ist 1.675 Millimeter hoch, der Europ 1100 sogar 1.755 Millimeter. Äußerlich können sie anhand der hinteren



Aus dem zeitgenössischen Prospekt: Binz Europ 1100 mit Beschreibung



Daimler-Benz lieferte Fahrzeuge mit solchen Rumpfkarosserien an Binz

Türoberkanten unterschieden werden: Der Europ 1000 behielt die leicht geschwungenen Kanten der Werkstüren, die höhere Version wurde mit nach oben verlängerten Türrahmen versehen.

Der Innenraum erhielt hinter der vorderen Sitzbank eine Trennwand mit Schiebescheiben, dazu eine durchgehende Fläche zur Aufnahme einer Trage. Eine ausgeklügelte Technik ermöglicht es, die Trage so einzuschieben, dass weder der Patient Erschüt-

terungen erleidet noch der Sanitäter einen Bandscheibenvorfall. Die „Spezial“-Ausführung besitzt auch auf der rechten Fahrzeugseite Aufnahmevorrichtungen für eine Trage, wo sich sonst ein Klappsitz befindet. Unter dem Boden der Trage sind nützliche Dinge wie eine zweite Krankentrage, ein Inhalationsgerät (hinter dem Fahrersitz) oder das Werkzeug untergebracht. Ein Funkgerät gehört ebenso zur umfangreichen Ausstattung wie die Signalanlage.

Der Asperger Rettungswagen erhielt die damals übliche graue Lackierung, was uns heute ein wenig seltsam vorkommt – ein Krankenwagen sollte ja nicht möglichst gut getarnt sein. 1968 stellte das Bietigheimer Krankenhaus eigene Transporte ein und verkaufte den Mercedes an den Kreisverband des Deutschen Roten Kreuzes, wo er bis 1971 im Einsatz blieb.

Nach der Ausmusterung ging er an ein Autohaus in Asperg. Dort wurde die Ambulanz komplett überholt und mit ihrer heutigen Lackierung in Weiß mit rotem Streifen am Dach versehen, bevor sie der DRK-Ortsverein Asperg schließlich im Jahr 1972 als Spende erhielt.

Seine Historie macht dieses Auto so außergewöhnlich. Binz-Ambulanzen fielen nach der Ausmusterung vorzugsweise reiselustigen jungen Leuten in die Hände, die oben-



Längst ein Familienmitglied: Das DRK in Asperg widmet sich mit viel Hingabe der Erhaltung und Pflege seiner Binz-Ambulanz

drein einen besonderen Reiz darin sahen, ihrem Mercedes einen bunten Anstrich zu verpassen und seine allmähliche Verwahrlosung als schick zu empfinden. So kommt es, dass heute nur noch vier Exemplare dieser Binz-Ambulanz bekannt sind, bei 5.170 zwischen 1961 und 1968 gelieferten Fahrgestellen der Baureihe W 110.

Der fünfstellige Kilometerzähler gibt keinen Aufschluss über die Laufleistung des Asperger DRK-Klassikers. Doch mehr als die angezeigten knapp 60.000 Kilometer dürften es nicht sein: Der Motor springt prompt an und verfällt in einen säuselnden Leerlauf. Die Mechanik des Antriebs erfreut sich bester Gesundheit, einzig dem Blech habe man jüngst seine Jahre angemerkt: „Der TÜV wollte einige Reparaturen an tragenden Teilen. So etwas kann schon zum Problem werden, denn wir müssen



Sprechfunk mit altemodischem Telefonhörer

immer zusehen, dass wir dieses Auto mit unseren geringen Mitteln unterhalten“, sagt Hans Ade und berichtet, dass es ohne externe Unterstützung schwierig werden würde. Die Stadt Asperg übernimmt Steuern und Versicherung, örtliche Handwerksbetriebe anfallende Arbeiten.

Die Ersatzteilversorgung ist gewohnt hervorragend, zumindest wenn es sich um Mercedes-Benz Originalteile handelt. Ein neuer Krümmer war schon fällig, auch die originale Lichtmaschine erreichte das Ende ihrer Lebenszeit. Alles kein Problem. Teile aus der Fertigung von Binz sind dagegen so gut wie nicht mehr zu bekommen, weshalb die Ortsgruppe des DRK Asperg penibel darauf achtet, ihren Krankenwagen in bestem Zustand zu erhalten.

Die Ambulanz könnte noch immer jederzeit zum Einsatz ausrücken, doch sie muss es nicht mehr. Seit 1998 fährt sie nur noch zu Oldtimer-Veranstaltungen. Das jährliche DRK-Oldtimer-Treffen gehört als Pflichtveranstaltung dazu.

2001 spielte das Auto zum ersten Mal eine Komparsenrolle in einer Fernsehproduktion, nämlich in „Die teuflischen Schwestern“ mit Hannelore Elsner und Iris Berben. Dabei gab die Ambulanz eine so perfekte Figur ab, dass der Privatsender Sat.1 sie 2003 für den Film „Das Wunder von Lengede“ verpflichtete. Hans Ade durfte zusammen mit einem Kollegen in zeitgenössischer Uniform zur Rettung eilen.

Dass das Kennzeichen LB für Ludwigsburg nicht ganz zum Schauplatz in Niedersachsen passte, störte niemanden. Und wer weiß schon, dass ein Krankenwagen zu Zeiten des Schwarz-Weiß-Fernsehens anno 1963 in Mausgrau und nicht in Hellelfenbein zum Einsatzort gekommen wäre? ■

BINZ & CO. KAROSSERIEWERKE, LORCH

Der Hut von Auguste Viktoria, deutsche Kaiserin und Königin von Preußen (1858 bis 1921), habe – so die Legende – Michael Binz zu Beginn des 20. Jahrhunderts die einmalige Chance geboten, seine Tatkraft zu entfalten. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft in Cannstatt belieferte auch das Kaiserhaus und hatte eine neue Limousine fertig gestellt, die aber bei Hofe keine Zustimmung fand. Der Schlag für den Fond öffnete sich nicht weit genug für die wagenradartigen Hüte der Kaiserin. Das Geschäft drohte zu platzen. Da sprach ein junger Daimler-Karosseriehandwerker den verantwortlichen Ingenieur an: Falls die Schlosser den Rahmen verlängern könnten, würde er die Karosserie ganz nach den Wünschen der Kaiserin anpassen. So geschah es und Michael Binz hatte Gelegenheit, sein Talent zu beweisen.

Nach 30 Jahren bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft und bei Daimler-Benz machte sich Binz 1936 selbstständig und gründete in Lorch seine eigene Firma. Seinen beruflichen Anfängen blieb er stets eng verbunden. Bis heute zählt DaimlerChrysler zu den wichtigsten Partnern des Hauses Binz & Co.

Bereits Ende der 1930er Jahre baute Binz Krankenwagen auf Basis von Mercedes-Benz Fahrgestellen und begann in der Nachkriegszeit mit der Großserienfertigung von Fahrerhäusern für Lastwagen. Ein wichtiges und prestigeträchtiges Geschäft blieb vor allem der Umbau von Personenwagen, vornehmlich von Mercedes-Benz. In den frühen 1950er Jahren entstand eine Serie von Siebensitzer-Taxis auf 170er Basis (W 136), die vollständig in den Export gingen. Elegant war ein Roadster auf der Basis des Typs 220 (W 187). Aber auch Umbauten wie ein Kombi des Typs 300 (W 186/189) gelangen formvollendet.

Die ersten Nachkriegs-Krankenwagen baute Binz auf Basis des Ponton-Typs 180 (W 120). Binz entwickelte auch die Ausstattung samt Spezialitäten wie einer hydropneumatischen Patientenlagerung. Neben verlängerten Limousinen oder Pick-up-Umbauten sind Umbauten für Behördenfahrzeuge bis heute eine Binz-Spezialität.

