LETZTE AUSFAHRT MIT STIL

Abschied nehmen ist beim Bestattungsunternehmen Vogt eine Reise in die Vergangenheit. Mit wenig PS, aber jeder Menge Nostalgie

TRIO MIT TRADITION
Die drei Mercedes und der Westfalia-Bestattungsanhänger gehören seit Jahrzehnten zum Fuhrpark des Bestattungsinstituts Vogt in Markdorf am Bodensee

Mercedes 170 VA
Baujahr 1951

Mercedes 200 D
Baujahr 1965

Mercedes 300 D
Baujahr 1981

COPYRIGHTXXXXXXXXX

ZEITREISE *So schön kann ein Leichenwagen sein: Der schwarze 170 VA hat Charme*

VOGT-OLDIES IM MINIATUR-FORMAT

Die historischen Bestattungsfahrzeuge der Familie Vogt existieren nicht nur im Maßstab 1:1, sondern auch als detaillierte Schuco-Nachbauten in 1:43. Sämtliche Details wie Schriftzüge, Aufkleber und Kennzeichen wurden hier originalgetreu nachgebildet. Während beim 170 VA alles stimmt, muss man beim Bestattungsanhänger von Westfalia über einen kleinen Schönheitsfehler hinwegsehen: Der wird als Miniatur-Modell nicht von einem Mercedes 200 D, sondern von einem BMW 502 gezogen. Die Schuco-Serie ist jeweils auf 1000 Stück limitiert.

KLEINE SCHÄTZE UNTER GLAS **Knapp 100 Euro muss man hinblättern, um sich einen Vogt-Nachbau wie den Mercedes 170 VA in die Vitrine stellen zu können**

DIE ANFÄNGE *Heinrich Vogt um das Jahr 1960 mit dem Mercedes 170 VA. Sein Enkel Heinz ist heute noch mit dem Fahrzeug unterwegs*

„DER RESERVEREIFEN DIREKT NEBEN DEM SARG – DAS WAR FRÜHER NORMAL UND WÄRE HEUTE UNDENKBAR“

Heinz Vogt, Geschäftsführer Bestattungsinstitut Vogt

SOLL ICH DIE KLIMAANLAGE anstellen?“ Auch in einem Leichenwagen darf mal gelacht werden. Und Heinz Vogt lacht gerne. Obwohl oder vielleicht auch gerade weil als Bestatter der Tod zu seinem täglichen Leben dazugehört. Genau wie die beiden historischen Leichenwagen von Mercedes und das Gespann mit Bestattungsanhänger von Westfalia im Hof seines Elternhauses. Sie sind Zeugen der langen Historie des Bestattungsinstituts in Markdorf am Bodensee.

Mit weißem Hemd und schwarzer Hose, stilecht eben, sitzt der 37-Jährige hinter dem Steuer des Mercedes 170 VA von 1951. Hier fehlt es nicht nur an Beinfreiheit, sondern ebenfalls an jeglichem Komfort und natürlich erst recht an einer Klimaanlage. Für die Zu- und die Abluft im Laderaum, in dem ein Sarg Platz findet, sorgen zwei Lüftungsklappen auf dem Dach. Die Wärme des Vierzylinders mit 1767 Kubikzentimeter Hubraum strömt derweil wie ein milder Alpenföhn in die Fahrgastzelle mit den Spuren der Jahrzehnte.

Der 45 PS starke Wagen der Baureihe 136 war in seiner Anfangszeit ein Krankenwagen des Badischen Roten Kreuzes. Daran erinnert noch der kleine kreisrunde Glaseinsatz oberhalb der Windschutzscheibe, in dem mal ein schwarzes Kreuz hinterleuchtet war. 1960 erfolgte der Umbau zum Bestattungswagen der Stadt Markdorf. Zehn Jahre später ging der schwarze Kastenwagen in den Besitz der Familie Vogt über. Heinrich Vogt, der Großvater von Heinz Vogt, nahm damals hinter dem Volant Platz.

Mittlerweile ist zwar regulär eine umgebaute E-Klasse für die letzte Fahrt von Verstorbenen zuständig. „Aber ab und zu gibt es noch Angehörige, die sich wünschen, dass wir mit dem 170 VA kommen“, erklärt Heinz Vogt. „Weil es edel aussieht oder die Familie einen besonderen Bezug zu Oldtimern hat.“

Der Tacho des knapp 70 Jahre alten Klassikers zeigt trotzdem gerade mal etwas mehr als 82 000 Kilometer an. „Der Bestattungswagen durfte früher ausschließlich für den Leichentransport benutzt werden. Das war sogar gesetzlich verankert und musste in einer Art Fahrtenbuch protokolliert werden“, so Vogt, der im Familienbetrieb unter anderem Beratungsgespräche führt und trauernde Angehörige betreut. Also fuhr der Mercedes nur bei Todesfällen.

HEILIG'S HECKLE *Hinter diesen verschlossenen Türen des Mercedes spielen Stau und rote Ampeln keine Rolle*

Bis Ende der 70er-Jahre war der 170 VA auf den Straßen in der Bodensee-Region unterwegs, dann wurde er abgelöst und verschwand für lange Zeit in einer Scheune. Etliche Winter mit Eis und Schnee hatten der Substanz arg zugesetzt. Seit einer Restaurierung 2003 und 2004 rollt er wieder – zu Oldtimertreffen, -messen oder eben Beerdigungen. >>

ALLES ORIGINAL *Im Innenraum wurde seit 1951 nichts verändert. Die knapp sieben Jahrzehnte hat der Kastenwagen gut überstanden*

RUNDE SACHE *Bei 120 Kilometern pro Stunde ist Schluss – wer mit dem 170 VA unterwegs ist, hat es im Normalfall nicht (mehr) eilig*

COPYRIGHTXXXXXXXXXXX

DER BEWEIS *In seiner Anfangszeit war der Mercedes ein Krankenwagen*

LÄUFT NOCH *Der Vierzylinder mit 45 PS läuft ohne Kapriolen und Aussetzer*

WENIG DEZENT *Links der Sarg, rechts das Ersatzrad – Funktionalität in Perfektion*

» Was unterscheidet den Bestattungswagen-Oldie abgesehen von der antiquierten Technik von einem aktuellen Modell? Heinz Vogt öffnet beim 170 VA die beiden hinteren Türen. Rechts neben der kargen Fläche, auf der normalerweise ein Sarg steht, lagert der Reservereifen. „Das wäre heute undenkbar.“ Früher aber war es ganz normal. Der Innenausbau musste vor allem zweckmäßig und funktional sein. Inzwischen ist der Raum für den Abtransport von Toten klimatisiert und optisch aufwendig mit Verzierungen sowie Holz, Edelstahl und Leder gestaltet. Am Prinzip des Sargschlittens hat sich hingegen wenig geändert. Auf einer Rutschmatte gleitet der Sarg ins Fahrzeug. Zwar kann man sich mittlerweile elektro-hydraulischer Hebesysteme bedienen, aber im Hause Vogt vertraut man lieber auf Muskelkraft: „Die ist weniger anfällig.“

Dass ältere Leichenwagen heute auf eine recht stattliche Fangemeinde eine besondere Faszination ausüben, erzählt Vogt am Beispiel des Westfalia-Bestattungsanhängers von 1969, der ebenfalls noch zur Firmenflotte gehört. „Mit einer Matratze bestückt, wird er in der Szene schon mal als Camper zweckentfremdet“, schmunzelt er – und nicht jeder verpasst dem Westfalia vor dem ersten Ausflug ins Grüne einen neuen Anstrich mit frischen Farben.

Der Anhänger war meist mit dem 1967 gekauften Mercedes 200 D der Baureihe W 110 als Gespann unterwegs. Vorteil dieser Lösung: „Wir konnten die Heckflosse sowohl privat als auch beruflich nutzen und waren deutlich flexibler.“ Nach jeder Fahrt bei Nässe wurde die einst braunbeige und später schwarz lackierte Limousine abgetrocknet und zugedeckt, um für den nächsten Einsatz gewappnet zu. Niemand weiß schließlich, wann der Tod wieder anklopft.

Elfriede Vogt erinnert sich daran, warum der 200 D mit Westfalia-Anhänger schließlich doch mehr Not- als Dauerlösung war. „Es war Winter, es hat geschneit, und mein Mann Helmut musste mit dem Gespann zu einem abgelegenen Hof in ein Tal. Während der rutschigen Rückfahrt schwor er sich: Falls ich gut zu Hause ankomme, kaufe ich ein anderes Fahrzeug.“

Er erreichte sein Ziel, und wenig später wurde der Vogt'sche Fuhrpark um einen Mercedes 300 D mit Pollmann-Karosserie erweitert. Der W 123 von 1981 hat inzwi- »

MIT TRÄGER *Damit der Westfalia-Anhänger mit Blumen geschmückt werden konnte, gab es einen speziellen Dachaufbau*

SCHICKES DUO *Vorne die Heckflosse, hinten der Bestattungsanhänger – das Gespann hat Stil*

EIN FALL FÜR ZWEI *Der Mercedes 200 D hat keine Mühe, den 340 Kilo leichten Anhänger zu ziehen*

> EGAL OB PRIVAT ODER BERUFLICH: DER 200 D WAR FLEXIBEL EINSETZBAR. IM WINTER STIESS DAS GESPANN ABER AN SEINE GRENZEN

ANALOGE ARMATUREN *Gut ablesbare Instrumente, alles im Blick – nicht nur Bestatter können sich hier auf das Wesentliche konzentrieren*

BEI CAMPERN BEGEHRT *Für die einen ist es geschmacklos, für andere ein Vergnügen, im Westfalia-Anhänger zu übernachten*

BITTE WÄHLEN! *Die Automatik hilft, Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Wählhebel und Ganganzeige rechts vom Lenkrad*

Bestattungs-Institut mit Tradition

Seit mehr als 70 Jahren hat Familie Vogt mit Verstorbenen und Hinterbliebenen zu tun. Nachdem Heinrich Vogt 1945 seine Arbeit als Friedhofsordner in Markdorf am Bodensee aufgenommen hatte, gründete sein Sohn Helmut 1964 das Bestattungs-Institut Vogt. Heute kümmern sich seine Frau Elfriede und die beiden Söhne Heinz und Herbert um den Familienbetriebs mit neun festangestellten Mitarbeitern. Neben der Hauptstelle in Markdorf hat das Unternehmen Filialen in Überlingen, Meersburg, Friedrichshafen und Salem.

Heinz Vogt hat eine Vorliebe für historische Autos

COPYRIGHT/XXXXXXXXXXX

EINSATZBEREIT *Falls mal Not am Mann ist, springt der 300 D als stilvoller Bestattungswagen ein*

NOCH EIN BENZ *Helmut Vogt im Jahr 1980 – hinter ihm eine große Heckflosse als Bestattungsauto*

» schen 128 000 Kilometer gelaufen. Wie die Heckflosse ist auch der Nachfolger mit einem Automatikgetriebe ausgestattet, um am Friedhof bequem Schrittgeschwindigkeit fahren zu können. Sein Bestattungsraum wirkt schon erstaunlich modern, seiner Zeit fast ein wenig voraus. Dafür sorgen ein Linoleumboden und die braun strukturierte Holzoptik an den Seitenwänden.

Ausgelegt ist der 300 D für den Betrieb mit einem oder zwei Särgen. Die Langversion mit Notsitzbank hat den Vorteil, dass Fahrer und Beifahrer mehr Platz haben und auch die Sargträger mitgenommen werden können. „Langgezogen erscheint das Auto außerdem stilvoller“, findet Heinz Vogt.

Der W 123 war ein reines Sommerfahrzeug und befindet sich auch deshalb immer noch in einem Top-Zustand. Falls die anderen Leichenwagen mal wegen eines Werkstatt-Besuchs ausfallen, übernimmt der Pollmann-Bestatter deren Job. Vogt liebt die hohe Alltagstauglichkeit des 5,50 Meter langen Fahrzeugs unter anderem wegen der Servolenkung. Er verzichtet jedoch auf ein H-Kennzeichen. Zugelassen als sogenanntes Sonder-Kfz Bestattungswagen ist dies die günstigere Variante.

Die drei Autos sind nicht alle, die Vogt über die Jahrzehnte im Einsatz hatte. Auf ungefähr ein Dutzend Wagen kommt die Firma insgesamt, die in der Regel 15 bis 20 Jahre genutzt wurden. Zeitgleich mit dem 300 D war etwa ein VW T3 angeschafft worden, der ganzjährig und speziell in den Wintermonaten zum Einsatz kam, um den besonders teuren neuen Mercedes zu schonen.

Warum über die Zeit aber doch überwiegend Mercedes bei Vogt fuhren? „Die Marke mit dem Stern ist klassisch, steht für Nachhaltigkeit und hohe Qualität. Das sind Werte, die unser Unternehmen verkörpert“, erklärt Vogt. „Beim W 123 passt nach fast 40 Jahren immer noch alles. Der ist unverwüstlich.“ Ein deutlich kürzeres Autoleben prophezeit Vogt hingegen der aktuellen E-Klasse seines Unternehmens. Mit Schrecken erinnert sich der Markdorfer an eine E-Klasse der Baureihe 210: „Rost ohne Ende.“ Auch rein haptisch hätten 200 D und 300 D in einer ganz anderen Liga gespielt.

Weder mit Elektronik- noch mit Motorproblemen hat ein zusätzliches Gefährt zu kämpfen, das die Familie Vogt im Jahr 2008 von der Kirchengemeinde Mariabrunn/Eriskirch im Originalzustand erworben hatte: eine historische Bestattungskutsche, die sich beispielsweise für den Transport von Sarg oder Urne von der Friedhofstrauerhalle zum Grab eignet. Die Kutsche wurde aufwendig restauriert und unter anderem mit Scheibenbremsen für den Straßenverkehr fit gemacht.

Auf einen humorigen Hinweis zu einem vermeintlichen Navigationsgerät verzichtet Heinz Vogt. Er weiß: Die Pferde kennen den Weg. *Jochen Wieloch*

GUT BELÜFTET *Seitliche Lufteinlässe stellen die Klimatisierung im Heck sicher*

TOP GEPFLEGT *Der W 123 war nur im Sommer unterwegs, hat noch nie Salz gesehen*

COPYRIGTHXXXXXXXXXX

TESLA Nahezu lautlos geht es mit dem Model S auf die letzte Fahrt

Exklusive Leichenwagen

Mercedes, Volvo, auch mal ein Ford Mondeo – das sind die typischen Modelle, die man als umfunktionierte Leichenwagen sieht. „Dazu wird die Limousine in der Mitte zerschnitten, verlängert und mit einem komplett neuen Aufbau versehen“, erklärt Heinz Vogt. Als Neupreis müsse man ungefähr das Doppelte des herkömmlichen Fahrzeugpreises einplanen. Für eine E-Klasse als Bestatter werden beispielsweise 100 000 bis 120 000 Euro fällig, nach oben sind keine Grenzen gesetzt. Bestattungsinstitute, die sich den Kauf nicht leisten können oder wollen, haben auch die Möglichkeit, ein Bestattungsauto zu leasen. Wer seinen Liebsten eine extravagante letzte Fahrt ermöglichen will, kann sich auch für einen besonders luxuriösen Leichenwagen entscheiden. Egal ob Maserati, Porsche, Rolls-Royce, Tesla, Jaguar oder Maybach – gewiefte Karosseriebauer verwandeln bei Bedarf nahezu jede Edelkarosse in ein Bestattungsfahrzeug. Für einen stilvollen Abschied, den zumindest die Angehörigen nie vergessen.

MASERATI Der 6,70 Meter lange Quattroporte rollt mit fünf Türen zum Grab

MAYBACH Kuhlmann Cars bietet die E-Klasse im noblen Maybach-Design an

MIYAGATA Verzierte Leichenwagen aus Japan sind auch in Europa beliebt

ROLLS-ROYCE Biemme Special Cars aus Italien hat den Phantom umgebaut

JAGUAR Mit zwei Radständen gibt es den XF für den Leichentransport

> MERCEDES IST EDEL, KLASSISCH, STRAHLT WERTIGKEIT UND NACHHALTIGKEIT AUS UND STEHT FÜR QUALITÄT

EIN BIS ZWEI PS Die restaurierte Bestattungskutsche von Familie Vogt

UNVERWÜSTLICH *Lenkrad und Armaturen machen alles andere als einen abgenutzten Eindruck*

AUTHENTISCH *Taschenlampe und Desinfektionsmittel liegen griffbereit in der Tür*