



Mit Pritsche und mit Busaufbau.

AUTO MIT AUFBAU ZUM WECHSELN

Teil 2: Der Saurer mit Wechselaufbau von Horner aus dem freiburgischen Tafers

Von Beat Brenneisen

In der MAZ-Redaktion geistert seit Längerem die Idee zu einem Artikel über LKW mit Wechselaufbauten herum. Diese Form von Nutzfahrzeugen erlebte etwa zwischen 1930 und 1960 ihren Höhepunkt: Auf Lastwagen konnten verschiedene Aufbauten, nämlich eine Pritsche, ein Möbelkoffer oder ein Rei-

sebusaufbau wechselweise aufgesetzt werden, so dass der Wagen möglichst sieben Tage in der Woche zum Einsatz kommen konnte. Die Investition in ein Fahrzeug sollte sich schliesslich rentieren.

Aus der Redaktion erreichte mich ein

Artikel aus dem Omnibusspiegel vom April 2020 mit einem Schweizer Fahrzeug, das ich nicht gekannt hatte. Unter dem Titel «Multitalent» wird ein Saurer N4C-H von 1956 vorgestellt, der wahlweise mit einem Busaufbau oder einer Pritsche von Gangloff in Bern versehen wurde. Das Fahrzeug ist nach langer Remisierung erhalten geblieben und wurde kürzlich vorzüglich restauriert.



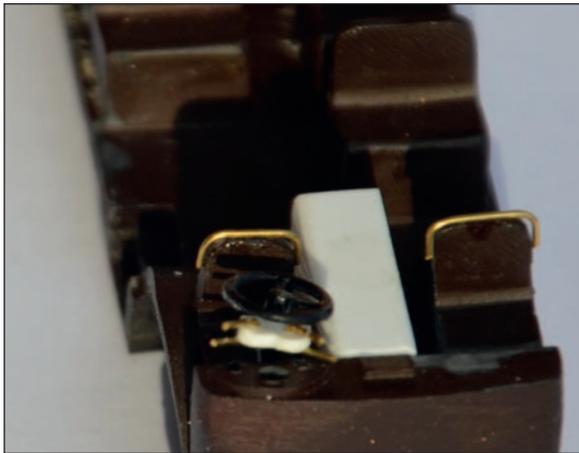
Im Sonntagsstaat, wartend auf die Gäste.

Bekannt kam mir der Wagen aber als HB Modell vor. Leider hat die Prager Firma HB ihre Fabrikation von Busmodellen aus fast ganz Europa per Ende 2020 altershalber eingestellt. Die schönen, fein detaillierten Fertigmodelle wurden regelmässig in der MAZ vorgestellt. Und da gab es doch einen grünen FBW CA40 Bus der Freiburger Verkehrsbetriebe (damals GFM), welcher auch in den Farben der Horner Reisen angeboten wurde.

So habe ich nun dieses HB Modell, welches mich nie ganz zufriedengestellt hatte, hervorgeholt und zu einem Saurer umgebaut. Während der FBW der GFM schon einen Unterflurmotormotor hatte, war der Horner-Wagen als Hochsitzer konstruiert, das heisst der Motor lag vorne zwischen dem Fahrer- und



Im werktäglichen Arbeitsgewand.



Die angepasste Inneneinrichtung.

Brekina fertigte übrigens eine Zeitlang Opel Modelle mit der typischen zweifarbigen Lackierung aus der Schweizer Montage.

Weil GM und R & J beide in Biel ansässig waren, kann man annehmen, dass R & J die Kühlergrille bei GM besorgt hat. R & J war nach verschiedenen Besitzerwechseln und Umzügen doch einer der bedeutenden Carrosseure in der Schweiz. Ende der Achtzigerjahre geriet die Firma wie viele andere in die

Hände eines anfänglich allseits bewunderten Schweizer Finanzjongleurs und 1991 - Simalabim! - ging das gesamte Imperium Pleite.

Gangloff in Bern hatte den Auftrag für den sehr luxuriösen Busaufbau für Horner wohl aus Kapazitätsgründen bekommen. Die Firma war sonst nämlich auf Seilbahnkabinen spezialisiert und existierte bis 2015.

Meinem HB Modell habe ich also einen Brekina-Kühler verpasst, die Inneneinrichtung mit dem Motorkasten angepasst und eine neue Lackierung und eine Beschriftung verpasst. Rückspiegel und Wischer sind von Weinert.

dem Reiseleitersitz. Diese beiden Sitze mussten wegen den engen Platzverhältnissen regelrecht erklimmen werden und der Motorkasten sonderte viel Lärm und Motorwärme ab. Bereits ab 1955 hatten bei Saurer die Unterflurmotoren ebenfalls Einzug gehalten.

Etwas Besonderes ist der Kühlergrill. Als in den 50er Jahren in der Schweiz wieder ausreichend Rohmaterial zur Fahrzeugfertigung vorhanden war, konnte endlich die enorme Nachfrage an neuen Fahrzeugen befriedigt werden. Um die Fertigung rationeller zu gestalten, schlossen sich mehrere Carrosseure zusammen und traten unter der Führung von Ramseier & Jenzer in Biel, kurz R & J, mit der vereinheitlichten Gestaltung der Aufbauten an die Öffentlichkeit.

In Biel führte die amerikanische General Motors GM von 1935 bis 1975 ein Montagewerk. Hier wurden Autos zahlreicher Marken, hauptsächlich Cadillac, Vauxhall und Opel zusammengefasst. Mit diesem Trick wurden die hohen Schweizer Importzölle für Autos umgangen. Speziell in der Nachkriegszeit war das amerikanische Design mit ausschweifenden Flossen und weitaufergerissenen Kühlergrills hoch in der Mode. Daher wurde als Kühlergrill für unseren LKW/Bus jener des Opel Kapitän 1956 verwendet.



Seitenansicht mit Pritsche und...



mit Busaufbau.



Anblick 2003 - er schaut traurig.



Der restaurierte Saurer, auch das Nummernschild ist Original.

Weil eine abnehmbare Buskarosserie im Modell sehr schwierig zu verwirklichen ist habe ich für die Version als LKW die Kabine nachgebaut. Auch Fahrgestelle und Pritsche sind im Selbstbau entstanden. Die Räder sind von Wiking, die Trilixfelgen von Roskopf. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Fahrzeug noch recht lange als Pritsche und ohne Radzierdeckel unterwegs war, bis es dann endgültig abgestellt wurde und bis zu seiner Errettung im Dornröschenschlaf versank.

(Teil 3 folgt in MAZ 9)

Vorbildfotos mir freundlicher Genehmigung des Omnibusspiegels. Mit bestem Dank an die Mitarbeitenden der Firma Horner, der Disposition und den Chauffeuren, welche die Fotos einst aufgenommen haben.



Die markanten Kühlergrill.

KURZ & KNAPP

Mähdrescher Rostselmash Torum 780

In einer einmaligen Auflage gibt es ein neues Modell eines Mähdreschers im Maßstab 1/87. Das Modell ist in kombinierter Metall-/Kunststoffbauweise gefertigt. Das Auslaßrohr ist schwenkbar, die Haspel ist drehbar und der vordere Bereich mit Messerbalen und Einzugschnecke ist in der Höhe verstellbar. Der Hersteller des Vor-



bilds ist Rostselmash, ein russischer Hersteller. Die Typenbezeichnung lautet Torum 780. Erhältlich ist das Modell bei



VK-Modelle, Telefon +49-2102-66921, info@vk-modelle.de

Uli Falkenberg



Der "Grain Harvester" wird in dieser Verpackung...



...gut geschützt angeboten. Fotos: Tibor Róka (3), VK-Modelle (1).