

# Letzte Serien von Cars und Autobus

Autor(en): **Hasler, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2006)**

Heft 58

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037593>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Letzte Serien von Cars und Autobus

Ende sechziger- anfang siebziger Jahre wurde bei Saurer das Busgeschäft etwas vernachlässigt. Manch treuer Saurer-Kunde musste wohl oder übel auf ein Konkurrenzprodukt wechseln, so auch die Arboner Firma Cars Alpina Neff AG, die seit 1922 immer Fahrzeuge mit dem Treppengiebel fuhr. Zum Teil wurden keine Fahrzeuge in 2.30 m Breite angeboten, oder es gab kein Chassis für Reisebusse. Das war die Zeit nach den 3 DUK / 5 DUK oder GUK-A, also ab zu Mercedes.

1972 wurde der Busbau zu Gunsten der LKWs in einen Dornröschenschlaf versetzt. Der Entscheid hielt sich jedoch nicht lange, denn die Fertigung von Lastwagen ging zurück. So wurde beschlossen, mit Leyland DAB wieder Linienbusse zu bauen, 2-Achser und Gelenkwagen. Es wurden D 2 KT-U Motoren mit 220 - 270 PS eingebaut, mit halb- oder vollautomatischem Gebriebe. Die Fahrzeuge entsprachen nicht so ganz den Erwartungen der Einheimischen. Daraufhin wurden wieder vermehrt Elemente aus Arbon eingebaut (Typ K 525-23).

Ein paar Neoplan Carosserien (Auwärter Stuttgart) wurden versuchsweise mit Saurer Motoren und Servogetrieben bestückt. Aber auch das war nicht das Gelbe vom Ei, und wurde wieder aufgegeben.

In jener Zeit kreuzten Saurer Techniker bei uns im Betrieb (Car Alpina) auf, man wollte wieder Chassis für Cars und PTT Fahrzeuge bauen und wollte sich dazu bei Kundenbetrieben rumhören. In Gesprächen wollten sie herausfinden, was heute von modernen Reisewagen erwartet wird. Frau Dätwyler (die Besitzerin) und ich als Chauffeur und Mechaniker brachten unsere Ideen ein. Die Herren wollten jedoch partout einen Mittelunterflur bauen, da dies die beste Lösung von der Gewichtsverteilung her sei. Dies mag ja wohl sein, aber wie steht

es mit dem Kofferraum und der Lärmdämmung, mit dem Druck auf der H-Achse und und und? Wie war es doch beim 2 H und V 2H? Nach diversen Sitzungen und Diskussionen wurde von Grund auf ein Konzept erstellt. Ein Zentralrohrrahmen, Motor im Heck, Tank und Reserverad unter dem Fahrersitz, vorn Neoplan Achse mit Scheibenbremse und Einzelradaufhängung, Retrader, Schaltgetriebe od. Automat, ein D 3 KT-U Motor mit 240 - 280 PS.

Der Aufbau an unserem Wagen wurde von Ramsayer und Jenzer in Biel hergestellt. Das Fahrzeug bestach durch seine Laufruhe, weiche Fahrweise, und grossen Kofferraum. Es war nur 2.30 m breit und darum in den Kurven etwas lebendig. Dies wurde dann durch Stabilisatoren behoben. Da es ja ein Prototyp war, hatten wir am Anfang schon oft unsere Probleme.

Von der MAP und der Saurer Reparatur waren die Mechaniker jedoch immer auf Trab und für uns da. Dafür bin ich ihnen heute noch dankbar. Bei uns wurde daraufhin ein weiteres Chassis mit einem längeren Radstand bestellt, was mit einem Zentralrohrrahmen kein Problem war zu fertigen. Der Aufbau wurde wieder in Biel gemacht. Im Heck hatte es damals eine Clubecke.

Leider war in jenen Jahren der „Zug“ für die Arboner im Car-Sektor schon abgefahren. Die „Saurer Fans“ von früher mussten auf fremde Produkte wechseln und waren mit der Konkurrenz zufrieden. Bei Saurer war damals, Ende der 70-iger Jahre schon vieles in der Schwebe.

Ein paar Unentwegte und natürlich die PTT und andere Kursbetriebe bestellten wieder in Arbon. Die Ära Saurer Busse wurde mit diesen Typen begraben.

*Max Hasler*

