1978: der neue Omnibus IV-HU der Reisepost

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2008)**

Heft 66

PDF erstellt am: **30.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

1978: Der neue Omnibus IV-HU der Reisepost

aus SAURER-Hauszeitung Nr. 1/78, Dezember 1978 *(Archiv H. Schaer)*

1

Auf den kurvenreichsten Strecken des Wallis, an den steilsten Strassenstücken der Innerschweiz, in den schmalsten Dorfdurchfahren Graubündens: kurz, überall, wo ausserordentliche Strassen- und Verkehrsverhältnisse anzutreffen sind, kann man gegenwärtig dem neuen Saurer-Omnibus IV-HU der Reisepost begegnen. Es handelt sich dabei um Test- und Versuchsfahrten mit einem im voraus gelieferten Wagen jener Serie, die in den nächsten fünf Jahren die seit 15 bis 20 Jahren in Betrieb stehenden Alpenwagen des Typs IV-U ersetzen soll.

Wir hatten Gelegenheit, mit dem neuen Car, der sich vor allem durch einen starken Heckunterflurmotor und eine Leichtmetallkarosserie auszeichnet, eine Probefahrt zu unternehmen. Sinnigerweise fand sie auf einem Teil jener Strecke statt, die als erste vom 1. Juni 1906 an kursmässig befahren wurde, wobei das „Motörli" von damals am Anfang in den Dörfern die staunende Aufmerksamkeit der Bevölkerung erregte, unterwegs jedoch mit seiner Geschwindigkeit von 17 km pro Stunde den Fussgängern ‹Angst und Schrecken einjagte›, wie in einem Zeitungsbericht zu lesen war.

Zurück zu unserer Fahrt mit dem neuen Wagen des Typs IV-HU, dessen Chassis von der Firma Saurer in Arbon hergestellt wird, während die Karosserie in Leichtmetall ein Werk der Arbeitsgemeinschaft Hess, Ramseier & Jenzer und Tüscher ist. Das Fahren in diesem bequemen, luftgefederten Wagen ist eine wahre Freude. Fast spielend bewältigt er die grössten Steigungen, von Schaltstössen ist nichts zu spüren. Das Fahrverhalten in den Kurven, auf unebenen und kupierten Strassen ist auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr gut. Zweifellos entspricht er den Vorstellungen der Arbeitsgruppe, die 1974 innerhalb der Automobilabteilung PTT gebildet wurde mit dem Auftrag, die Frage eines polyvalent verwendbaren Fahrzeuges für die Reisepost abzuklären. Tatsächlich waren die gestellten Anforderungen hoch:

- optimale Motorisierung für rationellen Betrieb
- ausreichender Geschwindigkeitsbereich (Autobahn einerseits, Gebirgsstrecken im Winter andererseits)
- günstiger Treibstoffverbrauch (automatisches Getriebe, optimale Übersetzungen)
- Sicherheit: Scheibenbremsen vorn, hydraulischer Retarder, Türautomatik
- hoher Fahrkomfort: Luftfederung, Einzelradaufhängung vorn, Innengeräuschdämpfung, Heizungsautomatik
- Verwendbarkeit als Alpenwagen, im Kurs wie auch auf Ausflugsfahrten (grosse Kofferräume hinten und Unterflur, verstellbare Sitze)

Wie bereits erwähnt, wird dieser Typ in Leichtmetallbauweise hergestellt. Front und Heck sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff, die übrigen tragenden Teile aus Aluminiumprofilen der Konstruktion Hess in Bellach ausgeführt. Die Seitenwände aus einem 600 mm hohen Einzelprofil tragen wesentlich zur Verstärkung des Aufbaues und zur Verminderung der Reparaturkosten bei Unfällen bei.

Bereits wurden Spannungsmessungen von Chassis und Karosserie vorgenommen und ausgewertet; die Ergebnisse sind zufriedenstellend§. In den kommenden Wochen sind schliesslich noch Tests in einem Temperatur- und Windkanal in Stuttgart vorgesehen. Es ist anzunehmen, dass auch in dieser Hinsicht die errechneten Werte bestätigt werden.

Zusammenfassend darf man behaupten, dass es sich bei den Postautos der neuen Generation IV-HU um Fahrzeuge handelt, die jahrelang zur vollen Zufriedenheit von Auftraggeber, Wagenführern und Fahrgästen unser weit verzweigtes Strassennetz befahren werden.

Technische Daten

Motor:	Saurer-6-Zyl.-Turbolader-Reihendieselmotor, Leistung 250 PS/184 kW. Drehmoment 100 mkg/980 Nm bei 1300/min., im Heck Unterflur eingebaut.
Getriebe:	ZF-Automatengetriebe 5 HP 500/2
Rahmen:	Zentralrohr, Stahl
Lenkung:	ZF-Kugelmutter-Hydrolenkung
Federung:	Rollbalg-Luftfederung, Einzelradfederung vorn
Bremsen:	Vorn Scheibenbremse, hinten Trommelbremse, Federspeicher, hydr. Retarder
Radstand:	5250 mm
Länge:	10770 mm
Breite:	2300 mm
Sitzplätze:	46 + Reiseleiter + Wagenführer
Stehplätze:	19
Karosserie:	Leichtmetall
Gepäckräume:	max. 6.2 m^3

1
Die Konzeption des neuen Fahrzeugtyps trägt den besonderen Bedürfnissen der Reisepost Rechnung

In der ‹PTT-Zeitschrift› vom Oktober 1978 (herausgegeben von den Schweizerischen PTT-Betrieben) ist der neue Omnibus, Typ IV-HU aus der Sicht der Reisepost beschrieben. Wir danken der PTT für die Erlaubnis, diesen Artikel abdrucken zu dürfen.