

# Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten [3. Teil und Schluss]

Autor(en): **Brander, Otto**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 35

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037335>

## **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.

# *Erlebnis - Erinnerungen*

## **Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten (3. Teil und Schluss)**

von Otto Brander, CH-9100 Herisau

Die Kabine unseres am 24.10.1958 in Betrieb genommenen SAURER 5DU Frontlenker-Lastwagens mit Unterflurmotor DCUL Nr. 88229 war grösstenteils aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Die übersichtlichen Armaturen waren gegenüber unserem 5C-H (Gazette Nr. 34) schon ein Fortschritt, nur der Radio fehlte.

Hingegen war die Isolation der Kabine vermutlich ganz vergessen worden; nur an den Türen befand sich eine mit Stoff-Imitation überzogene Pavatex-Platte. Theoretisch war die serienmässig eingebaute Heizung und die Defrosteranlage schön und gut, nicht aber im praktischen Gebrauch bei minus 25°C.

Mit diesem Fahrzeug fuhr ich 10 Jahre lang Basel-Hamburg und fröstelte viel in dieser Kabine. Auf meine Beanstandungen erhielt ich aus den Saurer-Büros immer die gleiche Antwort, dass man den Wagen in München im Eiskanal getestet und dass dabei die Heizung genügt habe. Dort fehlte aber offenbar der Seitenwind und der Schnee. Unter den kalten Füssen bildete sich an den Pedalen sogar eine Eisschicht, die tagelang nicht wegschmolz, ganz zu schweigen von der eisbeschlagenen Frontscheibe.

Mit vielen Methoden versuchte ich, den Innenraum zu wärmen und die Frontscheibe vom Eis frei zu bekommen. Die Gasflaschen eines Camping-Gasstrahlers wurden zu rasch leer. Die gute alte Sturmlaterne war zu jener Zeit doch noch das Beste, wenn man den Petroleumgestank nicht scheute. Erst viel später wurde hinter dem Fahrersitz eine zweite Warmwasserheizung eingebaut.

Als mal wieder alles so richtig durchfrozen war, fuhr ich nach Arbon zur Saurer-Versuchsabteilung. Es wurden an verschiedenen Orten Messgeräte installiert und damit eine Probefahrt nach Amriswil unternommen. Das Resultat war niederschmetternd: Der wärmste Ort in der Kabine auf meinen gut 1000 km langen Fahrten lag mit 0°C in der Nähe meiner Nasenspitze. Ohne meine Bekleidung mit Motorrad-Mantel ex-US-Army, Handschuhen und der guten alten Zipfelkappe als Kopfbedeckung hätte ich dies gar nicht ausgehalten.

Die Mitfahrerbank für 3 Personen konnte zwar als „Breites Bett“ hervorgezogen werden und die Rückwand war auch als Liege flach. Unter solchen Temperaturverhältnissen war jedoch die vorgesehene Nutzung als Schlafgelegenheit für 2 Personen gar nicht erholsam. Zudem musste man zum Schlafen die Füsse entweder hinter dem Fahrersitz durchlegen oder sie auf dessen Sitzfläche placieren, was etwas umständlich war. Die mit Kunstleder überzogene Polsterung war im Sommer heiss und im Winter kalt.

Auf der Probefahrt kam mir beim Gespräch mit dem Versuchstechniker über das Schlafen in einer so bitter kalten Kabine der Gedanke, auf das Kabinendach eine „Kiste“ aufzusetzen, wobei das Gepäckhägli für deren Halterung gute Dienste leisten könnte. Ich erwartete, dass es in einer Kiste aus Holz und mit einer Plane überzogen sicher viel wärmer sein werde, als in der 5DU-Kabine, was sich dann in der Praxis als zutreffend erwies.

Das Projekt wurde am 22. Aug. 1964 gezeichnet und schon am 7. Sept. erfolgte die Montage. Die Form der Aufbaute wurde dem Blachengestell angepasst, um den Luftwiderstand nicht zu erhöhen, was sich optisch erst noch gut präsentierte. In der Rückwand zur Brücke waren zwei Luftöffnungen mit Schieber angebracht. (Der heute moderne Dachschläfer ist damals vermutlich zum erstenmal realisiert worden. Anm. d. Redaktion).

Der 5DU mit seinem Schlafzimmer-Aufbau am 27.7.1965 in Bremen



Zum „Schlafzimmer“ musste man über die Kabinentür hochklettern und durch ein Türchen auf der rechten Seite hineinkriechen. Man konnte ganz gut zu dritt in dieser Zusatzkabine schlafen; einfach, ohne Komfort, aber trotzdem praktisch. Welch ein Unterschied zu den heute gebräuchlichen Schlafkabinen mit zwei komfortablen Betten, Heizung, Radio, Fernsehen und Microwellen.

Nach dem Wecken auf dem Autohof Fetopa Hamburg schauen zwei Söhne von der Fa. Senn Transporte Seewen SZ und Christoph Brander aus dem „Schlafzimmer“.



Den Unfall des 5DU am 22. Dez. 1967  
in Bersold bei Giessen D hat das gute  
„Schlafzimmer“ nicht überstanden



Schluss

## Persönliches: Kurt Hess kauft die letzte noch bei Saurer verbliebene Lastwagenreparaturwerkstätte

Nachdem letztes Jahr Mercedes-Benz Schweiz AG alle Händlerverträge überraschend gekündigt hatte, war - gemäss Finanzchef der Saurer-Gruppe - der Zeitpunkt gekommen, sich von der Nutzfahrzeuge AG zu trennen, und den „Branchen-Fremdling“ abzustossen.

Für unser Clubmitglied, Kurt Hess, gab es als langjährigen Betriebsleiter nur zwei Möglichkeiten: Entweder aufgeben, oder den Betrieb selbst übernehmen. Kurt Hess entschloss sich für's zweite, schaute sich nach einer neuen Marke um und wurde beim französischen Nutzfahrzeughersteller RENAULT fündig. Die Saurer Nutzfahrzeuge AG erhielt vom neuen Partner die A-Vertretung für die Ostschweiz.

Nun werden die Franzosen mit ihrer Palette modernster Nutzfahrzeuge vom 2,8- bis zum 40-Tönnner in der Ostschweiz aktiv. Allez-hop, Renault! Mach's gut, Kurt, mit deiner bewährten Belegschaft.

Ho

## Veranstaltungskalender

Termin	Veranstaltung	Kontaktadresse
10. Dezember 1999	Weihnachtsessen Oldtimerclub	Oldtimer Club Arbon Sekretariat, Postfach 162 9320 Arbon
04. März 2000	OCS-Hauptversammlung	Oldtimer Club Arbon Sekretariat, Postfach 162 9320 Arbon