

Nase vorn

Front gelenkt statt nur normal:

Berna 5UH

Sein langes Heck erfordert ein sicheres Auge. Peter Wyss hat sogar zwei davon und rangiert den 1959 gebauten Berna-Frontlenker des Typs 5UH routiniert vor die Tore des Setz-Fahrzeugmuseums im schweizerischen Dintikon. Zusammen mit einem Kollegen hält Wyss die von Hanspeter Setz hier eingestellten Wagen betriebsbereit und steuert sie zu Nutzfahrzeug-Treffen. Der Berna gehört zu seinen Lieblings-Lastwagen.

Obwohl ein schmucker ‚Berna‘-Schriftzug den Grill des bereits 1940 auf den Markt gebrachten Modells 5U zierte, steckt unter dem dicken Blech überwiegend Saurer-Technik. Bereits 1929 hatte die in Arbon beheimatete Adolph Saurer AG die Aktienmehrheit an der Motorwagenfabrik Berna in Olten übernommen. Ungefähr ab Mitte der 1930er Jahre wurde dann das Modellprogramm an Saurer angeglichen, was für Berna unter anderem den Verzicht auf eigene Motorkonstruktionen mit sich brachte. 1939 erschienen die ersten Vertreter der neuen U-Modellreihe auf dem Markt, deren Basis die C-Modelle von Saurer bildeten.

1940 folgte in der Nutzlastklasse von 6,5 bis 7,5 Tonnen der Typ 5U in Normal- und Frontlenker-Ausführung. Gesetzliche Bestimmungen der Eidgenossen begrenzten seinerzeit das zulässige Gesamtgewicht auf 13 Tonnen. Berna rechnete aber mit einer kurzfristigen Änderung der Vorschriften und legte das Modell von vornherein auf Nutzlasten zwischen 8,5 und 9,5 Tonnen, sowie auf ein Maximalgewicht von 15 Tonnen aus. Erst 1958 erlaubte eine reformierte Gesetzgebung dann tatsächlich 16 Tonnen. Spät für den Typ 5U, wenngleich nicht für das hier gezeigte, erst 1959 gebaute Fahrzeug: Laut Hersteller-Plakette darf der 7.010 Kilo wiegende Pritschenwagen beachtliche neun Tonnen zuladen! Sowohl das Achtgang-Getriebe, als auch der Sechszylinder-Motor sind Saurer-Entwicklungen. Anfangs kam die T1-Maschine zum Einsatz, ab 1951 die überarbeitete T2-Ausführung mit 125 PS. Dieser 8,7 Liter-Diesel unterscheidet sich durch seine vergrößerte Bohrung (115 x 140 mm) und eine auf 2.000 U/min erhöhte Nenndrehzahl vom Vorgänger.

Im 5UH aus dem Setz-Museumsbestand ist die seltene, ursprünglich nur gegen Aufpreis erhältliche Kompressor Ausführung verbaut. Hier wird die Ansaugluft mittels eines Schraubenradgebläses von Saurer verdichtet (Motor T2 Lm), wodurch die Leistung auf 170 PS steigt. Offenbar wurde das Triebwerk im Verlauf eines langen Lasterlebens irgendwann einmal nachgerüstet – schließlich hat der 5UH bereits mehr als 384.000 Kilometer auf der Uhr.

„Ich war damals sofort begeistert von den Frontlenkern“, erinnert sich Hanspeter Setz – die besser nutzbare Ladefläche war für ihn Fortschritt pur. Auch befallen ihn bis heute keine Sentimentalitäten aufgrund des in der Folge verdrängten Hauben-Designs. Da Setz in seiner Spedition auch einen 5UH mit Pritsche/Plane eingesetzt hat, lag es auf der Hand, ein solches Fahrzeug für das neue Museum zu suchen. 1998 konnte Setz den hier gezeigten Berna durch die Vermittlung des Transportunternehmers Ulrich Giezendanner erwerben. Der Pritschenwagen mit langem Fünf-Meter-Radstand stand einst in Diensten des Schweizer Handelsunternehmens Migros. Allein die Pritsche misst sieben Meter! In einer Fachwerkstatt ließ er den schweren Schweizer komplett aufarbeiten sowie in klassischer Setz-Aufmachung lackieren und beschriften.

Lang und schwer: Mit einer Pritschenlänge von 7 Metern und satten 9 Tonnen Zuladung hat der 1959 gebaute Berna 5UH von Hanspeter Setz die Eckdaten eines Schwerlastwagens, obwohl er auf den ersten Blick nicht so aussieht.





◀ Markanter Grill: Wahlweise gab es den Typ 5U bei Berna als Normallenker oder mit Frontlenker-Fahrerhaus.

▲ Fremdwerk Ergonomie: Bei der Gestaltung des Armaturenbretts hat man in Olten einst den Würfelbecher zuhelfe genommen...



Typisches Detail: In der Schweiz wurden die Scheibenwischer mit Druckluft betätigt.



Klare Ansage am Heck: Damit auch der nachfolgende Verkehr weiß, von wem er gerade abgebremst wird.



Abdeckung für 170 PS: Ein mächtiger Motortunnel trennt den rechts sitzenden Chauffeur von seinem Beifahrer.



Beschwerlicher Aufstieg: Der Trittkranz im Trilex-Rad macht ein Entern der Kabine überhaupt erst möglich.

Wenn Chauffeur Peter Wyss mit dem Berna ab und an auf Nutzfahrzeug-Treffen unterwegs ist, reversiert er den 9.270 mm langen Rechtslenker mit äußerster Vorsicht, denn von der Hinterachse bis zu den Rücklichtern kommen gewaltige zweieinhalb Meter zusammen... **Gerald Sandrieser**



▲ Bärenstark: Ein solches Marken-Logo macht jedem Nutzfahrzeug Ehre.



Nettes Detail: Die Kühlerjalousie wird per Handkurbel reguliert. ▶



Heck schwenkt aus: Zweieinhalb Meter hinterer Überhang setzen viel Übersicht am Volant voraus. Fotos: Sandrieser



Aller guten Dinge...

Mit Emmelmann- Aufbau: Mercedes- Benz O 3500

Als Ludwig Buhrow im Jahr 2001 die Restaurierung seines ersten Nutzfahrzeug-Oldtimers in Angriff nahm, konnte er noch nicht ahnen, dass kaum 15 Jahre später bereits der dritte Klassiker seine Werkstatt am Stadtrand von Ribnitz-Damgarten im Neuzustand verlassen würde. Bei der Steigerung des Schwierigkeitsgrads seiner Restaurierungen hat er indes nichts dem Zufall überlassen.

Rarität im Fischland: Unter den zahlreichen restaurierten Mercedes-Benz O 3500 trägt nur der von Ludwig Buhrow ein Karosseriekleid von Emmelmann.

Buhrows Erstling, ein grauer Mercedes-Benz L312 mit Pritsche, entpuppte sich beim Thema Blecharbeiten als überschaubarer Einstieg. Der darauf folgende Opel Blitz-Kastenwagen wartete schon mit deutlich mehr Fläche auf. Eine echte Herausforderung in puncto Blech war dann schließlich der 1951 gebaute Mercedes-Benz O 3500-Bus auf diesen Seiten. Dessen ebenso seltener wie von den Jahren gezeichneter Aufbau des Büssing-Hauskarosiers Emmelmann hätte einen Restaurierungs-Novizen wohl in die Verzweiflung getrieben – doch Ludwig Buhrow verfügte ja mittlerweile über reichlich Erfahrung. Tatsächlich sollte im Hause Buhrow nach dem Opel eigentlich Schluss sein mit ollem Blech. Weil Mecklenburg-Vorpommern aber ein Urlaubsland ist und es immer wieder mal ein paar Leuchten gibt, die eine Fahrt im gepflegten Reise-Oldtimer zu schätzen wissen, musste noch ein Bus her. Natürlich nicht als Geschäftszweck, sondern in erster Linie zum Spaß.

Und den macht es zweifellos, wenn man mit dem O 3500 über die Landstraßen des Fischlandes stromert. Doch zunächst war das nur eine spontane Idee. Die Suche nach einem geeigneten Restaurierungsobjekt dauerte ungleich länger, endete aber mit Erfolg im Kleinanzeigenteil dieser Zeitschrift. Ein Sammler verkaufte Buhrow den gar nicht so seltenen O 3500 mit dem sehr seltenen Aufbau aus Hannover. Nachdem das gute Stück auf dem Hof in Ribnitz-Damgarten eingetroffen war, gab es kein Zurück mehr: Ludwig Buhrow und sein Vorarbeiter Jochen Möller legten sich mächtig ins Zeug und machten umgehend Inventur. Sie wollten Klarheit darüber haben, was noch zu gebrauchen war und wo man all das bekommen kann, was nicht mehr zu retten war. Wie das aber bei alten Bussen häufig so ist, stießen unsere Restaurierer nach dem Entfernen der Blech- und Innenverkleidungen auf deutlich mehr Rost, als erwartet.