

Symbiose

Vorstellung Saurer L4CT2D-Umbau

Der Lagonda LG45 und der Saurer Bellinzona-Bus von Horst Thome passen perfekt zusammen, nicht nur farblich. Der Phaeton nimmt im Heck des Busses Platz, als sei der niemals für andere Passagiere reserviert gewesen.

Autor: Michael Orth, Fotograf: Wolfgang Wilhelm





So löst sich das Rätsel: Die Hubarme einer Lkw-Bühne heben das aufgeschnittene Heck des Saurer ...

... und am Drahtseil einer Winde rollt der Lagonda über zwei Alu-Rampen ins Freie

Einige Ausreißer mag es geben, die sich zuerst einmal fragen, wie man bloß all die Scheiben sauber hält. Sidolin? Spiritus? Spüli? In der Regel aber folgt auf die ersten einsilbigen Äußerungen der Verwunderung immer dieselbe Frage. Sie drängt sich geradezu auf: Wie um alles in der Welt kommt das Auto in den Bus?

Horst Thome, Besitzer des Saurer L4CT2D und des 36er Lagonda LG45, stellt dann gern eine suggestive Gegenfrage: „Sie wissen doch, wie ein Buddelschiff in die Flasche kommt?“ Diese Antwort indes treibt die Verwirrung noch weiter. Denn wer nicht weiß, wie das dicke Schiff den dünnen Flaschenhals passiert, ist der Lösung keinen Schritt näher. Und wer es weiß, wird wohl kaum glauben, dass tatsächlich jemand so irre ist, den Lagonda zu zerlegen, um ihn dann in einem ehemaligen Schweizer Postbus wieder zusammenzuschrauben.

Eine Demonstration löst das Rätsel. Sie dauert knapp zehn Minuten und beginnt mit dem unmusischen Summen einer Lkw-Hebebühne. Deren umgekehrt montierte Hubarme schwenken das aufgesägte Heck des 42 Jahre alten Saurer um zwei Scharniere nach oben. So öffnet die Klappe gerade weit genug, um das gut 1,8 Tonnen schwere Auto über Alu-Rampen an einer Seilwinde herauszufahren. Die Klappen mancher Zuschauer öffnen sich derweil ebenfalls – weit genug, um den Lagonda dort hineinzufahren. Nun ja, fast.

Aber eine Menge Aufsehen erregte die Kombination bei ihrem ersten öffentlichen Auftritt während der diesjährigen Langenburg Classic schon. Denn der Phaeton passt zu dem 9,34 Meter langen 7,5-Tonner, als wären die beiden von Anfang an

füreinander bestimmt gewesen. Was sie aber gar nicht waren. Denn ursprünglich wurde der L4, Modell Bellinzona, am 20. Juli 1960 als „Gesellschaftswagen“ zugelassen. Für seinen ersten Halter, Soler und Fontana aus Ilanz, hatte der 8,72-Liter-Sechszylinder maximal 42 Passagiere durch die Schweizer Bergwelt zu chauffieren. So sammelte der 125 PS starke Diesel die meisten seiner 587.000 Kilometer, bevor er von der immer gleichen Strecke des Liniensverkehrs nach Deutschland abbog.

Dort wurde er vor vier Jahren komplett überholt, rot lackiert, zum Oldtimer-Transporter umgebaut – und dann vergessen. Erst im Frühjahr 2002 entdeckte der Heilbronner Händler Horst Koch den Panoramabus in einer Halle im Schwarzwald. Und dachte schlagartig nicht mehr an den Lancia 037, den er zu finden hoffte, sondern an die Renntourer von Alfa, Mercedes, Lynx-Jaguar. Und an den Lagonda von Horst Thome.

Der hatte sich zwar 14 Tage zuvor ein Mercedes G-Modell bestellt. Doch könnte der Lagonda an dessen Zughaken etwa stilvoller reisen als unter den gerundeten Plexiglasfenstern des Saurer? Dort wirkt der mittig geteilte Hochformatkühler wie die logische Fortsetzung der Busfront. Und wenn die Perspektive stimmt, schwebt der rechte Lampentopf einem Heiligenschein gleich hinter dem Kopf des Fahrers.

Zwischen ihm und dem Auto finden im lichtdurchfluteten Innenraum acht Personen Platz. Gruppiert um zwei nachträglich installierte Holztische, können sie sich auf den originalen, grünbeigen Kunstlederpolstern ihre Geschichten zu erstaunten Fragen ausdenken: Die zur Fensterreinigung zum Beispiel ist nämlich noch offen. ◀



Zwischen der Front des LG45 und dem Rücken des Fahrers bleibt Platz für acht Sitzplätze