BETTGESCHICHTEN

Die Matratzen im Fahrerhaus führen ein Schattendasein. Dabei ist guter Schlaf ein Garant für sicheren Transport. Oft hilft schon ein Austausch.

Text I Volker Hammermeister

Außen gestylt und innen nichts – wie eine Barbiepuppe. Harald Mikschy greift gerne zu kräftigen Bildern. Der Schlafberater aus Bad Boll ist in seinem Metier. „Meistens ist der Bezug einer Lkw-Matratze mit dem eingestickten Logo der Marke mehr wert als das Innenleben. Da erwartet dich nur PU-Schaum, wie er auch für Fahrzeugsitze oder zur Isolierung verwendet wird."

Die Rede ist von Matratzen in Fahrerhäusern. Die mögen am Anfang eines Lasterlebens noch ganz akzeptabel sein. Aber irgendwann sind die Polster durch oder es meldet sich das Kreuz. „Nach rund 30 Jahren sind die Bandscheiben verschlissen", diagnostiziert Mikschy. „Nur wer Sport treibt oder eine gute körperliche Kondition vorweist, kann

Aua: Andreas zeigt dem Schlafberater seine wunde Stelle.

Schnurr: Die Liegeprobe vermittelt schon einen Vorgeschmack.

dieses Defizit kompensieren.“ Doch gerade Berufskraftfahrer haben hier wohl ihre Schwachstelle. Auch Andreas de Pompa – meint man gar nicht, so drahtig wie der 38-Jährige aussieht. Andreas fährt zwar nur Rollcontainer im Nahverkehr bei der ETG Entsorgung + Transport in Göppingen-Holzheim, aber sein Iveco hat eine große Fernverkehrskabine. „Unser Disponent meint, dass sei sinnvoll, weil wir oft vor dem Beladen warten oder unsere Pausen einhalten müssen. Da bietet sich ein Nickerchen an.“ Andreas hatte schon mit 18 einen Bandscheibenvorfall und erst vor einer Woche einen Hexenschuss. „Der wurde einfach weggespritzt.“ Das ist natürlich keine Lösung. Deshalb treibt Andreas jetzt regelmäßig Sport und seine Chefin spendiert neue Polster für die Liege im Stralis.

Damit ist er nicht der typische Kunde der sogenannten Traumfabrik. Das Werk ist nicht der einzige Hersteller von individuell geschneiderten Matratzen in Deutschland, aber mit drei Verkaufsniederlassungen im Raum Stuttgart sehr präsent. „Zu uns kommen jährlich rund 100 Lkw-Fahrer“, zieht Mikschy Bilanz. „Die meisten sind selbstständig. Große Speditionen interessieren sich meistens nicht für die Liegen ihrer Fahrer, obwohl Rückenprobleme eine Volkskrankheit sind.“

Der Schlafberater greift zum Zollstock und inspiziert das Fahrerhaus draußen auf dem Vorplatz. Passt die alte Matratze exakt, kann er sie als Vorlage verwenden. Wie viel geht aber noch in der Polsterstärke? Der Stralis ist ein Sonderfall. Seine untere Liege besteht aus drei Teilen. Sie ist nicht am Stück. Aber auch für diesen Fall ist Mikschy gewappnet. „Wir haben für dreiteilige Liegen eine Matratze entwickelt, die universell für Fahrer in der Gewichtsklasse von 50 bis 110 Kilo passt.“ Das ist natürlich ein Kompromiss. Der Idealfall sieht anders aus.

Andreas macht deshalb die übliche Prozedur in der Traumfabrik mit, denn erstens interessiert es ihn und außerdem wird er vielleicht auch zu Hause in ein besseres Bett investieren. Dementsprechend muss er zuerst seine gesundheitlichen Probleme verraten. Das schränkt für den Berater die Auswahl möglicher Matratzen ein. Dann heißt es Probe liegen. Ist die Wirbelsäule gerade? Sinken in der Seitenlage Schulter und Hüfte tief genug ein? Mikschy prüft die Auflage und Stützung im Lordosebereich, wo sich die meisten Bandscheibenvorfälle abspielen, mit der ausgesteckten Hand, indem er sie zwischen Körper und Matratze schiebt. Die richtigen Härtegrade sind gefunden. Jetzt kann die Produktion anlaufen.

Die Traumfabrik verwendet nur Schäume aus regionaler Produktion, garantiert schadstofffrei. Verschiedene Härtegrade werden schichtweise kombiniert und verklebt. Ein oberer Schaum ist beispielsweise für das sanfte Absinken von Schulter und Hüfte, der darunter für die Tragfähigkeit zuständig. Die Basis dieses Sandwiches sollte bei Fahrerliegen die „Prima-Klima-Unterlage“ sein, ein Abstandsgewebe mit Hohlstegen, das die Luftzirkulation erlaubt. Mikschy: „Das ersetzt die Lattenroste, die sowieso häufig fehlen.“

Andreas muss sich noch ein paar Stunden gedulden, bis der Kleber abgetrocknet ist. Die Matratze „ruht“. Später ruht dann Andreas – er freut sich schon. ◄|

„Ich mache nach dem Hexenschuss jetzt regelmäßig Fitness und jogge auch nach Feierabend. Die neue Matratze kommt zum richtigen Zeitpunkt.“

Andreas de Pompa, 38, aus Süßen

3 Fragen an:

Harald Mikschy, 52, Spezialist für Sonderanfertigungen der Traumfabrik in Bad Boll.

Was ist der Vorteil einer individuell hergestellten Matratze?
Wir können sie genau für den Körper und die Beschwerden des Fahrers auslegen. Unsere Schäume sind offenporig und transportieren die Feuchtigkeit nach unten zum Abstandsgewebe. Der Mensch verdunstet pro Nacht einen Viertelliter.

Wie hoch sind die Umrüstkosten?
Sie liegen je nach Qualität zwischen 140 bis 850 Euro. Häufig gewählt: die Ergo Sense CS mit Abstandsgewebe für 520 Euro. Aber auch unsere Einstiegsmodelle sind mit zwei wählbaren Härtegraden schon besser als die Großserie. Wir fertigen nach Terminvereinbarung vor Ort und sofort in vier bis sechs Stunden.

Was ist der größte Irrtum?
Dass dicke Menschen keine Schmerzen beim Liegen haben. Sie leiden auch unter der Druckempfindlichkeit.

Ein Tipp vom Profi?
Achtet auf Betthygiene. Eine dünne, warme Decke ist das Optimum plus einem Halbkissen oder einer Nackenrolle.

Fotos I Volker Hammermeister

Gestapelt: Alle Schäume der Traumfabrik sind schadstofffrei.

Meisterlich: Die dreiteilige Liege dient als Produktionsvorlage.