Wir renovieren einen Oldtimer [Teil 2]

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2009)**

Heft 71

PDF erstellt am: **27.05.2024**

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

Das Abenteuer

Restauration eines Oldtimers

Wir renovieren einen Oldtimer

(Teil 2)

1976 - 1979

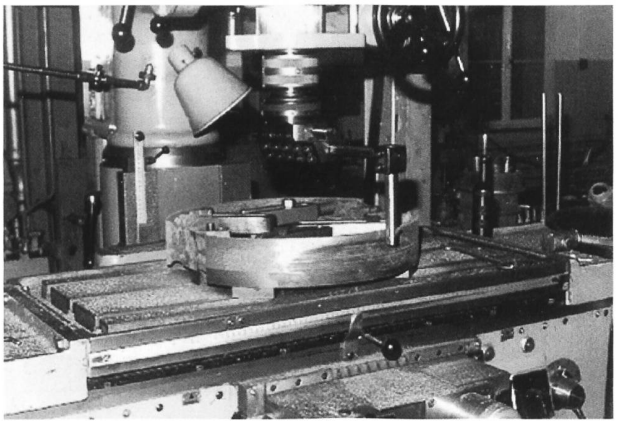
K. Holliday

Die Anfertigung der Holzräder wurden einem Wagnereibetrieb übertragen. Viele andere Teile aber wurden in den Werkstätten der Brauerei angefertigt.

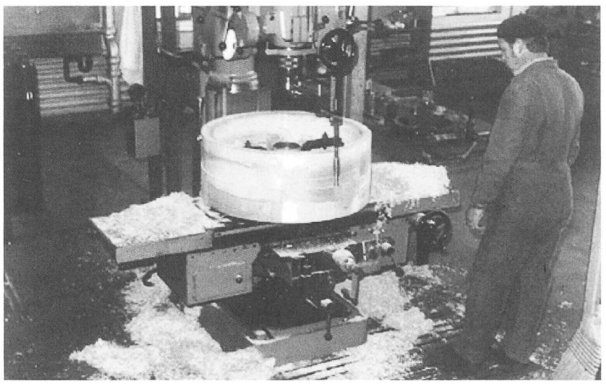
Die Überraschungen kamen nun Schlag auf Schlag. Die Hinterachse aus Payerne passte nicht unter das Chassis, die war etwa 20 cm zu lang. Die Achse stammte von einem Saurer Lastwagen mit 3 t Nutzlast, der Schüga Wagen aber hatte 5 t Nutzlast. Das 3 t Chassis war von vorn bis hinten gerade. Das 5 t Chassis hat über der Hinterachse eine Einbuchtung auf beiden Seiten. Deshalb standen die Räder zu weit vom Chassis weg, es sah einfach scheusslich aus.

Das Einfachste ist ein Stück aus der Achse herauszuschneiden und diese wieder zusammen zu schweissen. Dagegen standen Bedenken an, die Stahlachse könnte ein Spezialstahl sein, der im Bereich der Schweissstelle zu Sprödbruch führen könnte. Der metallurgische Untersuch von Bohrspähnen der Achse im Labor bei Saurer ergab, dass die Achse ein Vergütungsstahl mit 0.52 % Kohlenstoff und 0.031 % Schwefel ist und als schwer schweissbar gilt. Auf Grund dieser Analyse gab uns Sulzer Winterthur den Rat, die Achse zu schweissen, mit einer zusätzlichen mechanischen Verbindung!

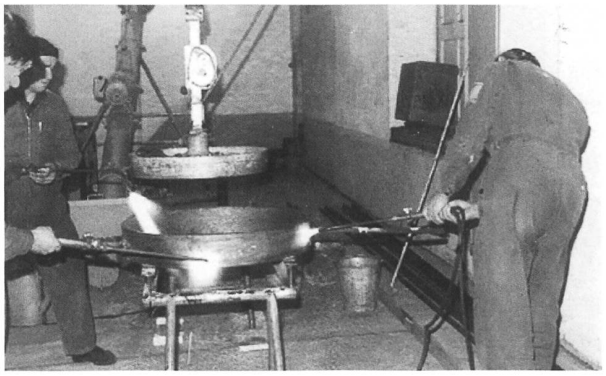
Die rechteckige Achse wurde allseitig sauber gefräst. Die 20 cm herausgeschnitten und wieder zusammen geschweisst, mit Secheron Elektroden Ultratherm ∅ 3.25 mm. Anschliessend wurde mit Flacheisen von 10 mm Dicke, dicht um die gefrästen Flächen, auf der ganzen Länge ein Vierkantrohr geschweisst. Ohne aber das Rohr mit der Achse zu verschweissen. Auch wurde in jeder Achshälfte das Flacheisen sowie die Achse zusammen durchbohrt. In dieses Loch wurde ein Stift eingesetzt, als zusätzliche achsiale Sicherung der verschweissten Achse. Auf diese Weise konnte das Werkstück mechanisch verstärkt werden, und entsprach erst noch besser mit dem neuen Querschnitt von 75 x 100 mm der 5 t Originalachse von 62 x 112 mm.



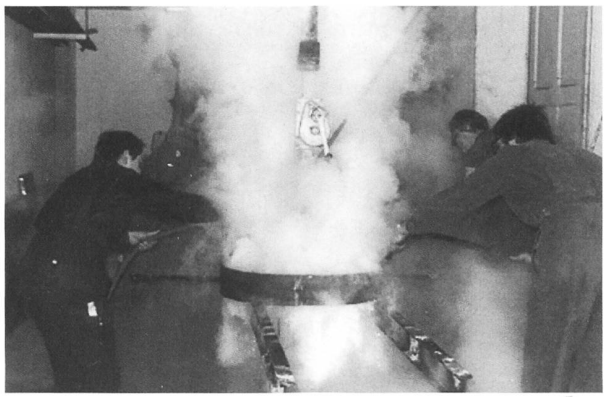
Drehen der Bremsbacken für Hinterräder



Überdrehen der vom Wagner angelieferten Hinterräder



Die 12 mm dicken Flachstahl Radreifen wurden bei Meister gerundet, im Schuga verschweisst und vorbereitet zum Aufziehen. Wärmen des Radreifen für ein Vorderrad, darüber das zum Einfahren aufgehängte hölzerne Rad mit montierter Lagerbüchse.



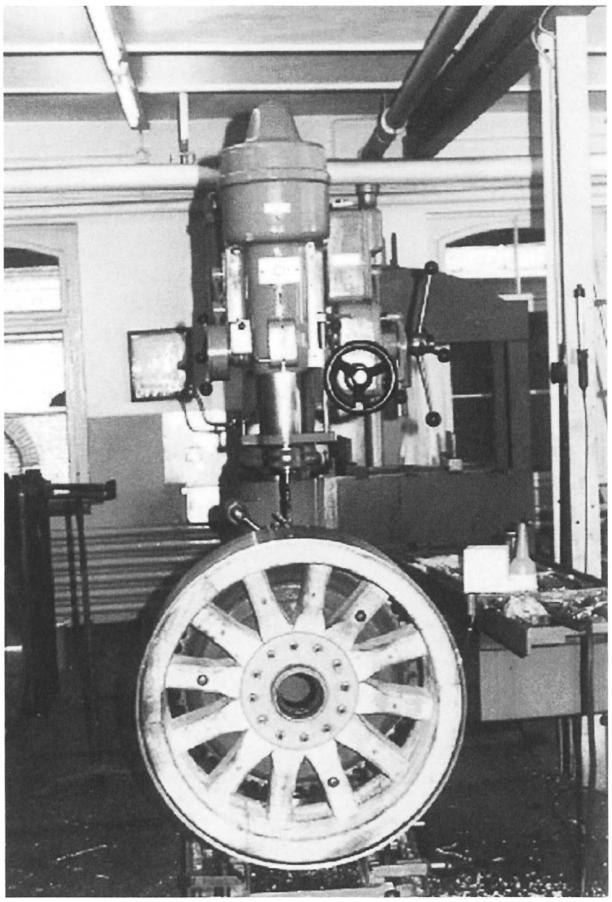
Nach dem Aufziehen wird der glühende Eisenreif mit viel Wasser gekühlt

Die Vorderräder waren eigentlich problemlos zu bereifen. Die Hinterräder aber, erwiesen sich als eigentliche Knacknuss. Der 350 mm breite und 12 mm dicke Reif benötigte allerhand Wärme, um das Eisen rotwarm glühend zu bekommen. Zudem erforderte der breitere Reif eine ausreichend präzise Zentrierung, sowie eine rasche präzise Absenkung des Holzrades, um ein Verbrennen des Holzes, im Bereich des glühenden Eisens möglichst gering zu halten.

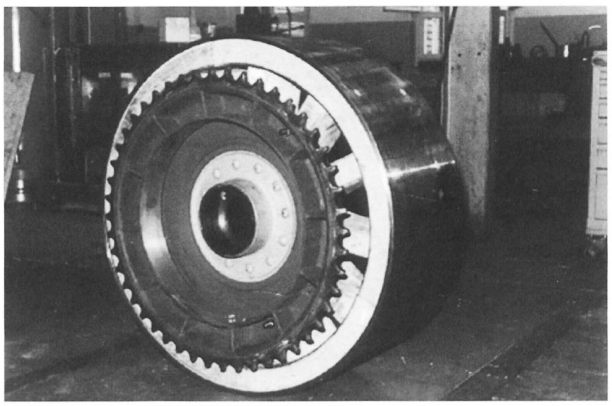
Auf einer Grundplatte sind 4 Zentrierauflagen verschweisst, die den Eisenreif zentrieren. Im Zentrum dieser Auflage ist ein Rohr verschweisst, über das an einer langen Führungsbüchse, das Holzrad mit einem Flaschenzug aufgehängt ist. Sobald der Eisenreif genügend warm ist, wird das Holzrad mit dem Flaschenzug, rasch in den glühenden Reif abgesenkt.

Mit 5 grossen Schweissbrenner wird der Reif langsam rotwarm. Die abstrahlende Wärme war kaum auszuhalten. Deshalb die Gummischürzen.

Das Rad ist im Reif, rasch muss mit viel Wasser gekühlt werden, damit das Holz nicht verbrennt. Auf der Leiter steht der Mann, der den Flaschenzug bedient hat.



Der Eisenreif wurde nach dem Aufziehen bei Grossenbacher überdreht, und hier mit dem Holz verbohrt und verschraubt.



Das zum Aufpressen der Vollgummireifen fertige Hinterrad. Montiert ist die Lagerbüchse sowie die Bremstrommel mit Antriebskettenrad.

Fortsetzung folgt