

Fahrzeug-Restaurierungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 30

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

Fahrzeug - Restaurierungen



*Es war ein zähes
Ringen, bis der älteste
und erste Saurer
wieder lief*

Ein alter Arboner eroberte das Wallis

Renaissance des ersten Saurer

Am 17. Februar 1971 lag unter der Post unseres damaligen Verkaufsdirektors eine Einladung des Vétéran Car Club Suisse Romand, mit unserem Saurer-Doppel-Phaeton, Jahrgang 1898, am 5. Internationalen Motor-Veteranen-Rallye im Wallis teilzunehmen. Dies klang auch aus werbestrategischen Gründen sehr verlockend. Doch nach genauem Studium des Programms kratzte sich der Herr Direktor unschlüssig in den Haaren: Verbier-Martigny-Zermatt-Crans/Montana waren die Etappenorte. Diese Strecke sollte unser Veteran noch fahren – wird der alte Kämpfe diese Strapazen aushalten können?

Dieser Artikel wurde seinerzeit von Herrn ALFRED RIETMANN (1912 -1987), Chef der ehemaligen Chassismontage, geschrieben. Er wurde in einer heute nicht mehr erwerbaren Zeitschrift publiziert. (Vielleicht ist diese dem einen oder anderen Leser bekannt). Wir haben denselben nun dem Format unserer Gazette angepasst.

Bei der Musterung des würdigen 73jährigen, der in unserem Ausstellungsraum seinen Dornröschenschlaf hielt, wurden die Gesichter der verantwortlichen Herren lang und länger...nur in mir begann es zu kribbeln, und die Pulsfrequenz stieg an: Wäre das ein Fressen, diesen alten Burschen wieder auf Vordermann zu bringen! Doch die Direktion sagte schweren Herzens ab: „Nous regrettons, Messieurs, etc, etc,...“ Aber die rührigen Veranstalter liessen Saurer keine Ruhe; der Präsident, Monsieur Ernest Schmid (Verfasser des Buches „Schweizer Autos“), pilgerte nach Arbon. Mit welschem Charme gelang es ihm, unseren Direktor umzustimmen, und die Teilnahme am Rallye wurde beschlossen. Dies allerdings unter der Bedingung, dass unser „Alter“ ausser Konkurrenz mitmache und nur an den Umzügen an den Etappenorten eingesetzt werde. Bravo!

Es kamen bange Tage und schier schlaflose Nächte auf mich zu. In den oberen Etagen war man sich nicht schlüssig, ob der Oldtimer in der hiesigen Reparaturwerkstätte oder in meiner Abteilung Chassismontage, auf die Beine gestellt werden sollte. Eine Gruppe war der Meinung, diese ungewohnte Arbeit könnte die Produktion stören, andere waren der Auffassung, in der Reparaturabteilung ständen wohl eher erfahrenere Fachleute zur Verfügung, aber man kenne leider die Belastung der Abteilung nicht, somit könnte der Termin in Frage gestellt werden.

Trotz der Ungewissheit plante ich bereits, stellte eine Crew zusammen, die begeisterungsfähig und fachlich vielfältig war; zudem suchte ich einen Raum, der vom ganzen Betriebsrummel isoliert, uns ein ruhiges „Chlüttern“ erlauben sollte... Endlich schlug die Stunde: ich erhielt grünes Licht.

Auf alles gefasst

Nun hiess es kräftig in die Hände zu spucken, musste der Wagen doch am 19. Juni für das Oldtimer-Rallye verladen werden. Ich ahnte, was alles auf uns zukam. Seit vierzig Jahren wusste ich, dass Saurer einen Veteranen besass; ich kannte ihn wohl von aussen, von seinen „Innereien“ hatte ich aber keinen blassen Dunst. Ich wusste auch, dass das Vehikel einige Male in Betrieb war - anlässlich irgend eines hohen Besuches oder Jubiläums oder an einem Städtlifest - und dass jedesmal nur das Allernötigste ausgeführt worden war.

Der einzige Spezialist, der den Oldtimer gründlich kannte, war pensioniert. Ich besuchte den Mann in seinem Heim. Bei einer Flasche Bier diskutierten wir angeregt. Mein stiller Wunsch war, den Kenner zur Mitarbeit zu gewinnen. Leider musste ich schnell feststellen, dass er nicht gewillt war, eine umfassende Revision durchzuführen. Er wollte unbedingt nur da und dort kleine Tricks anwenden. Noch heute höre ich seine Worte. „Du bisch en junge Stürmi - mer mached doch kei neu Auto -'s goht au anderscht“. Schweren Herzens fuhr ich zurück in meinen Betrieb, lastete nun doch die ganze Verantwortung auf mir allein.

Der alte Wagen wurde noch gleichentags aus dem Ausstellungssaal ins Werk II geschleppt und in die kleine Halle der Stationärmotorenabteilung gestellt. Nach dem Nachtessen trafen wir uns am Tatort, mein Vorarbeiter Walter Sigrist und der alte Fuchs Otto Furrer. Fast andächtig öffneten wir die Motorhaube am Fahrzeugheck, und nun wurde gehirnt, gesucht und geraten. Wir alle drei hatten überhaupt keinen blassen Schimmer, wie die Maschine funktionierte! Zuerst einmal stellten wir fest, dass es sich um einen Einzylinder-Boxer mit zwei gegenläufigen Kolben, in der Fachsprache Balanciermotor, handelte. Krampfhaft suchten wir nach der Zündung, nach dem Vergaser, aber ohne Erfolg!

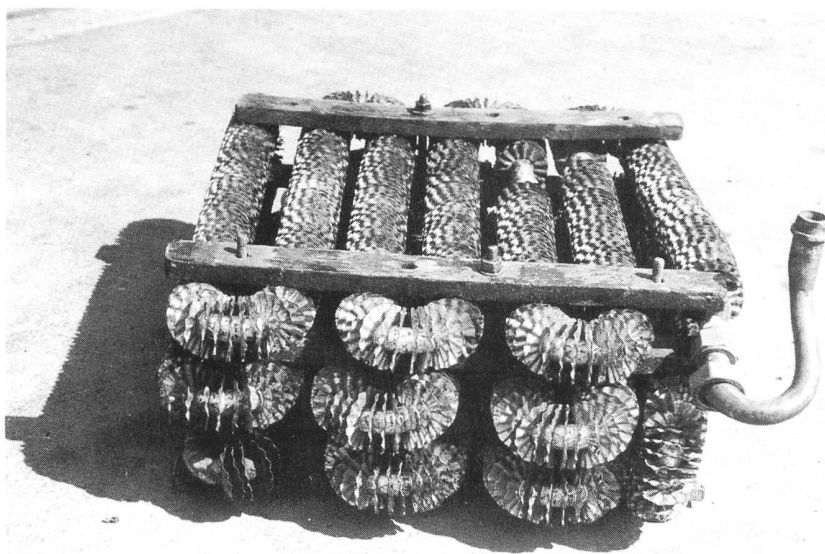
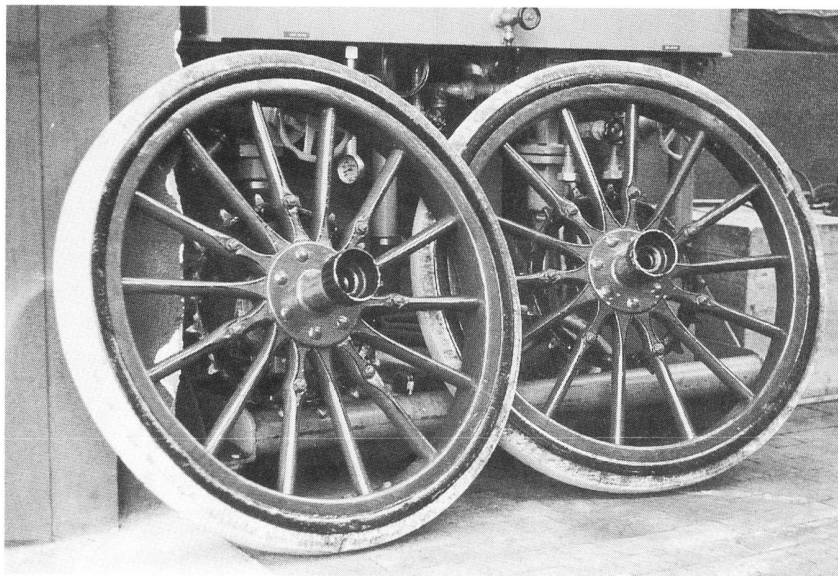
X-mal drehte Otto mühsam das Riesenschwungrad durch, Walter und ich rückten dem hochbeinigen Gefährt mit Handlampen zu Leibe, von oben und unten... und langsam ging uns ein

Licht auf. Weit nach Mitternacht hielten wir Kriegsrat in meinem Büro. Zunächst telefonierten wir unseren Frauen, wir wollten Vermisstmeldungen vermeiden.

Nun wurde gefachsimpelt, wurden unsere Feststellungen am ominösen Motor zusammengestellt wie ein Puzzle; langsam begannen wir die Funktion des Motors zu verstehen: *)

1. Die beiden Kolben, verbunden über Schwinghebel mit der Kurbelwelle, bildeten einen gemeinsamen Brennraum im Totpunkt.
2. Die Zündvorrichtung, die wir vorher fieberhaft suchten, bestand aus einem Keramikzündstift, der einerseits in den Brennraum hineinragte, andererseits im Bereich der Flamme einer Lötlampe stand.
3. Von einem Vergaser keine Spur, dafür eine Einspritzpumpe! Man bedenke: Jahrgang 1898 und schon ein Einspritzmotor!!

Zum Abschluss unserer Nachtsitzung beschlossen wir, am nächsten Morgen als erstes zu versuchen, den Motor in Gang zu bringen. Danach würden wir dann schon sehen und eventuell auch hören, wo der Wurm drin ist und dementsprechend handeln. Der nächste Morgen kam rasch. Wir verriegelten die Tore unserer Halle, denn wir konnten keine Besserwisser brauchen und wollten in aller Ruhe unseren Motor zum Leben erwecken. Schon beim Auffüllen des Kühlwassers



Räder und Kühler vom alten Wagen geben zu denken, so war zu erfahren. Werden sie die Strapazen ertragen, wenn wir durchs schöne Wallis fahren?

(PS: sie hielten durch!)

*) Prinzip-Skizze siehe S. 9

machte ich mir die ersten Notizen. An vielen Stellen begann es zu tröpfeln. Die Wasserpumpe - übrigens eine Kolbenpumpe mit Exzenterantrieb - liess beinahe soviel Wasser austreten wie Otto eingoss. Mit Graphitschnur und Isolierband wurden die schlimmsten Leckstellen abgedichtet. Und wieder das grosse Rätselraten: Was „trinkt“ der Motor - Dieselöl, Benzin, Petrol? Nun musste noch der Keramikglühstift zum Glühen gebracht werden. Zum Vorwärmen brauchten wir Spiritus - zum eigentlichen Betrieb Reinbenzin. Guter Rat war teuer, wo in Teufels Namen braucht man in einer Lastwagenmontage Spiritus? Unser Labor konnte helfen. Während die Lötlampe rauschte, füllten wir die Tropföler mit ihren je zehn Anschlüssen, denn eine Oelpumpe besass die Maschine nicht.

Vergebliches Kurbeln

Dann, mit leicht zittrigen Händen, nahm Otto die Andrehkurbel, schob sie auf den Zapfen der Kurbelwelle und eine mühsame Arbeit begann: Kurbeln, kurbeln und noch einmal kurbeln. Der Motor schnarchte, hin und wieder gab er einen Knall von sich und blies eine blaue Wolke aus dem Auspuffrohr... mehr ging nicht. Wir wechselten uns an der Kurbel ab, probierten zu zweit, doch ohne Erfolg. Nicht einmal blauer Rauch belohnte unsere Schinderei.

Wir wollten bereit resignieren, hockten mit langen Gesichtern auf der Werkbank und erholten uns bei einer Zigarette. Kein Wort fiel. Doch plötzlich begann Walter, der Schlaumeier, zu grinsen, zeigte alle Zähne, zeigte mit dem Daumen auf die Lötlampe: Die machte nicht mehr mit, statt mit einer kräftigen blauen Flamme züngelte nur noch ein mickriges, gelbes Flämmchen aus der Düse.

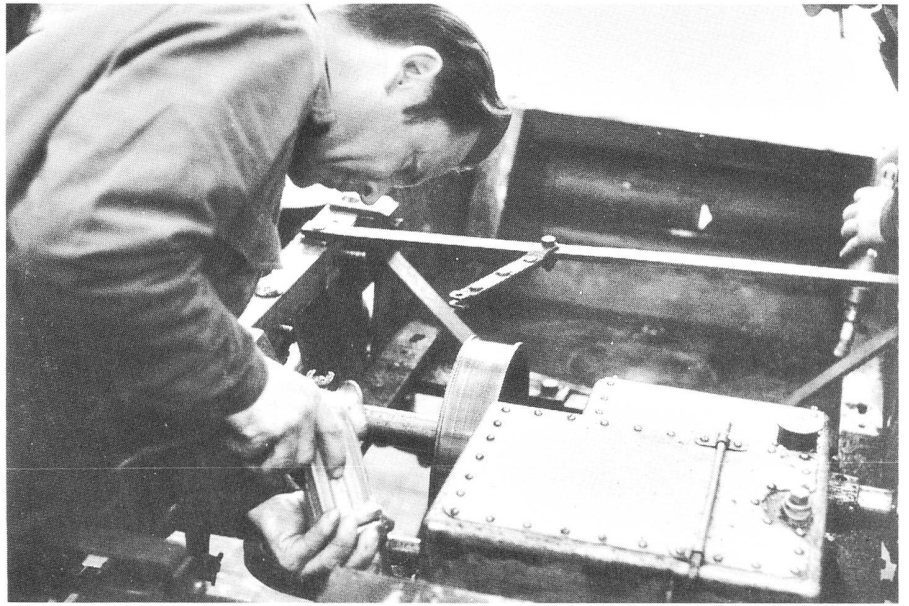
Also Tropföler abstellen, sonst ersäuft uns die ganze Maschine im Oel, Lötlampe und Druckpumpe demontieren und überall neue Dichtungen herstellen, von neuem Spiritus in den Vorwärmsteller und nach fünf Minuten heizen, wieder kurbeln. Das Manometer des Druckbehälters der Lötlampe liessen wir nicht aus den Augen - sobald der Druck unter ein Atü absank, wurde auf Teufel komm raus gepumpt. Otto kurbelte indessen, dass das ganze Auto wackelte, dann ein währschafter Knall, der Wagen zitterte - aber der Motor lief!

Hei war das eine Freude, zuzuschauen wie die Kolben hin und her sausten und die Schwinghebel elegant pendelten. Das „Blub, Blub“ aus dem Auspuffrohr war herrliche Musik in unseren Ohren. Wir hatten's geschafft, den alten Herrn zu neuem Leben zu erwecken!

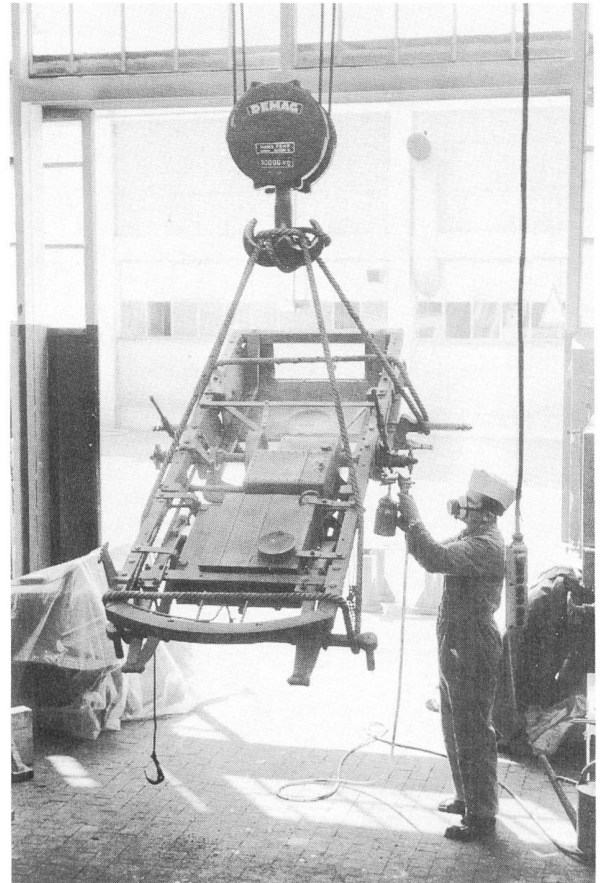
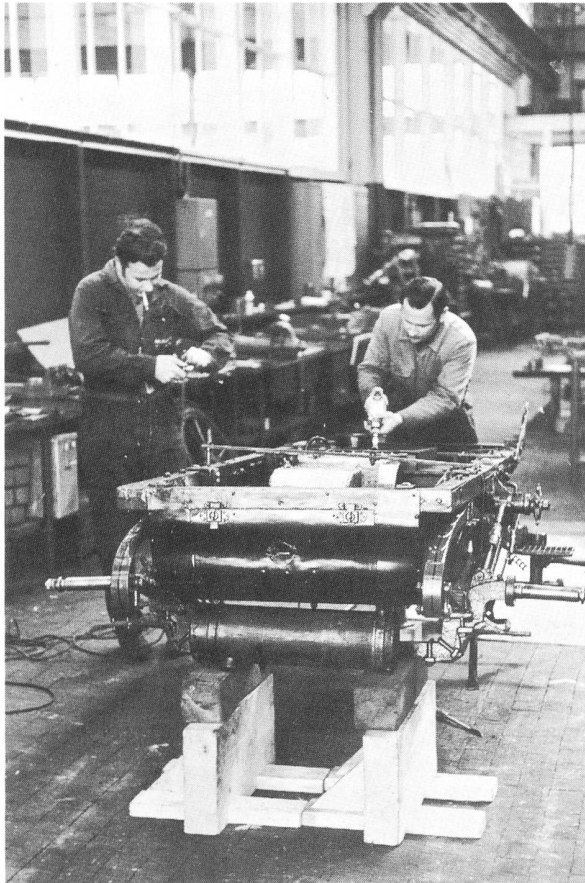
Ein Wermutstropfen blieb: Die Maschine kam nicht auf ihre volle Tourenzahl, sondern tuckerte gemächlich mit knapp 240 Umdrehungen pro Minute. Alles Regulieren am Kipphebel, der die Ventile betätigte, nützte nichts, die Druckerhöhung an der Lötlampe brachte ebenfalls keinen Erfolg; keine Spur von den 600 Touren mit denen die Kurbelwelle eigentlich drehen sollte. Wir bemerkten ebenfalls, wie die Kolben Petroleum ausspieen... Dann - wir zuckten zusammen - ein scharfer Knall, wie aus der Pistole, und der „Alte“ stellte ab.

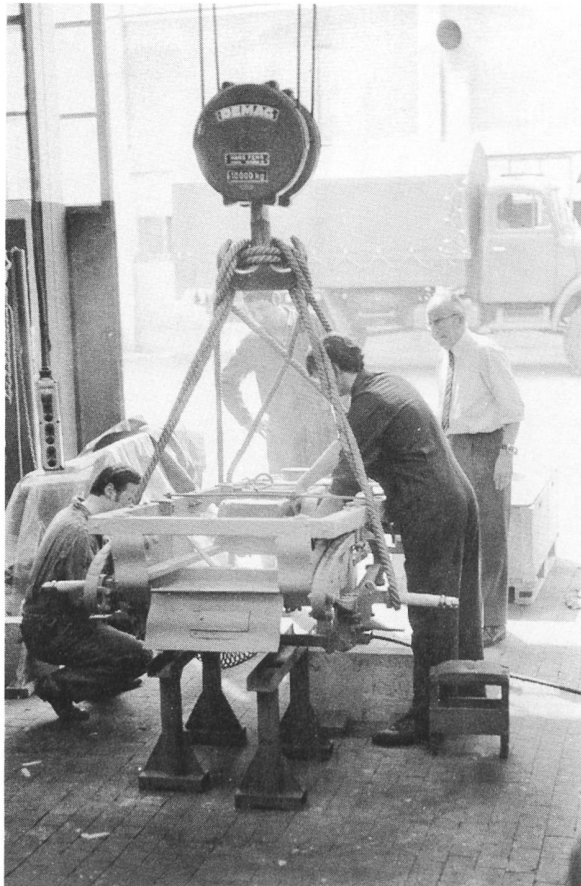
Wieder grosses Rätselraten: woher kam der Knall? Wir fanden das Corpus delicti zwei Werkbänke hinter unserem Auto: Dort lag die Hälfte des Keramikzündstiftes! Warum das Ding sich selbstständig gemacht hatte war uns ein Rätsel. Immerhin, soviel hatten wir bei dem Probelauf gesehen: Der Motor musste ausgebaut und total zerlegt werden. Die viel zu niedrige Tourenzahl und das „Geifern“ der Kolben liessen uns Böses ahnen.

Ich teilte meiner Mannschaft einen aufgeweckten Lehrling zu, und das „Ausbeinlen“ konnte beginnen.



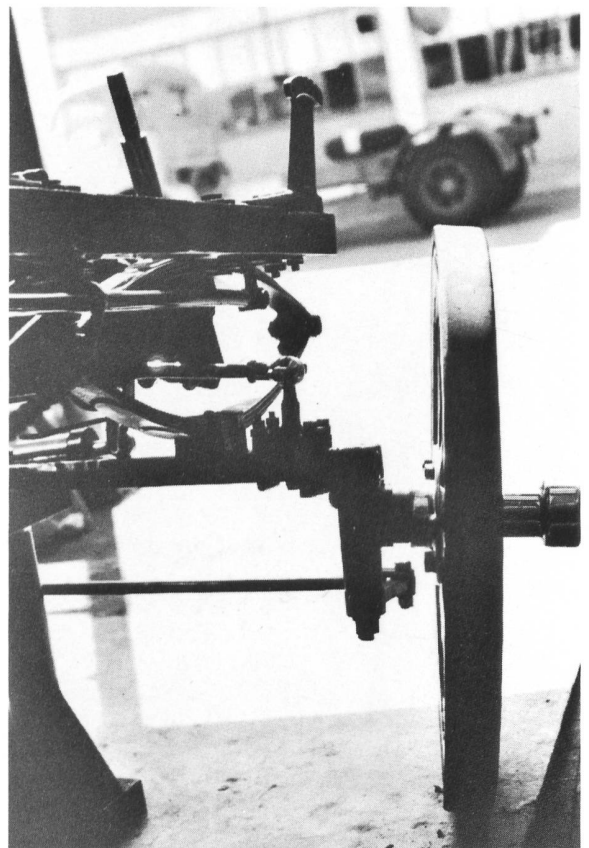
Das Chassis wird gründlich gereinigt, frisch grundiert und gespritzt.

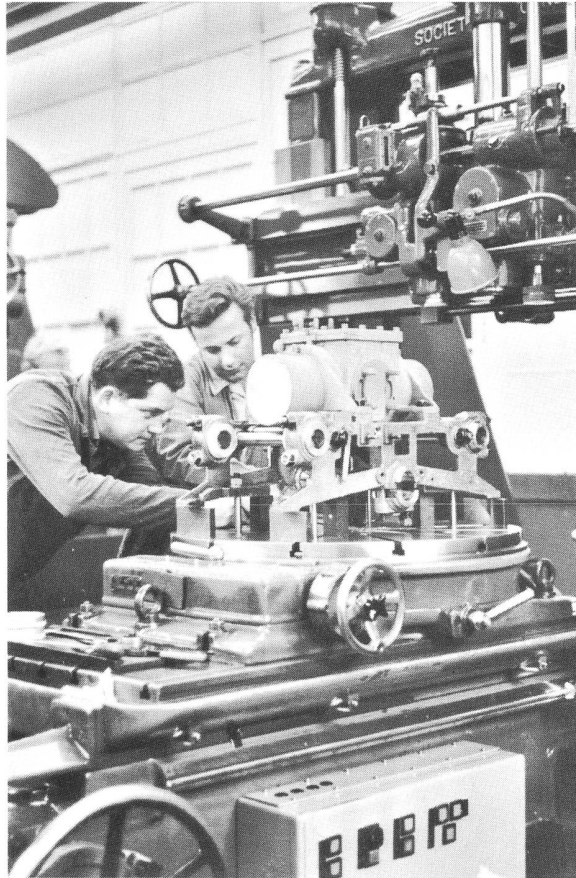




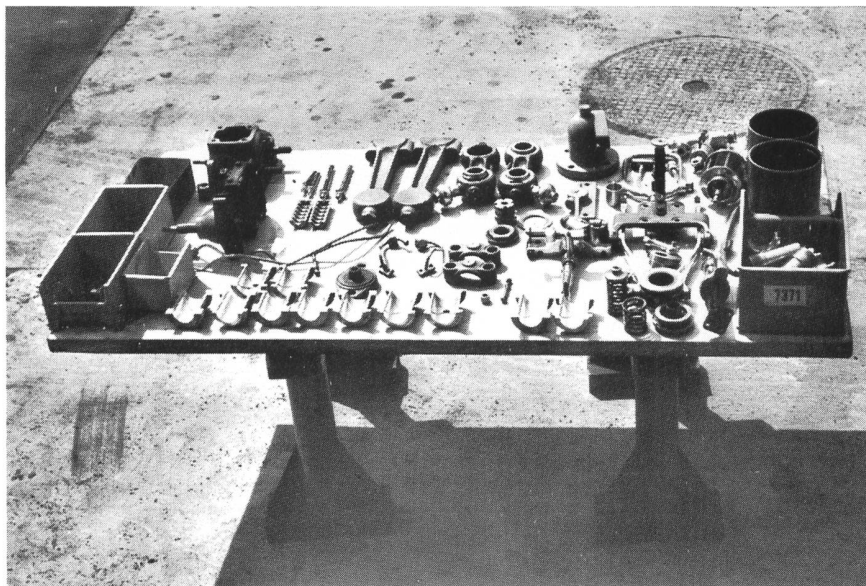
Unter den kritischen
Blicken von Herrn
Rietmann schreiten
die Arbeiten tüchtig
voran...

...und schon bald erstrahlt
das ehrwürdige Fahrzeug
in neuem Glanz.





Auch der Motor wird einer eigentlichen "Verjüngungskur" unterzogen.



Und das ist der zerlegte Motor. Wird wohl jeder Teil seinen angestammten Platz wieder finden?

Die Totalzerlegung

Ein Blick auf den abgedeckten Getriebekasten jagte mir einen kleinen Schauer den Rücken hinunter, denn am Boden schimmerte es wie Gold durch das Öl: Abrieb von den Büchsen der Haupt- und Vorgelegewellen, die auch entsprechend lotterten. Die Gabeln der Schaltstangen waren fast nur noch halb so breit wie sie sein sollten und die Zähne zeigten sich eben, wie sie nur bei einem 73jährigen aussehen konnten: an der Vorderseite nicht mehr abgerundet, sondern flach und abgesplittert. Da kann man den synchronisierten Getrieben ein Lob aussprechen, denn bei diesen können die Zähne nicht dermassen malträtiert werden. Für uns galt es auch das Getriebe auszubauen und zu demontieren. Eines folgte auf das andere und nach Ablauf der nächsten beiden Tage lag der nackte Chassisrahmen vor uns auf dem Boden und verhiess uns einen gänzlichen Neubeginn. So ziemlich alles was wir in die Hände bekamen, bedurfte dringend einer Schönheitschirurgie, lotterte oder hatte bedenkliche Rostschäden. Um aber unseren Veteranen im Wallis werbewirksam einsetzen zu können, genügte eine Schnellbleiche nicht, sondern es bedurfte einer vollständigen Restauration.

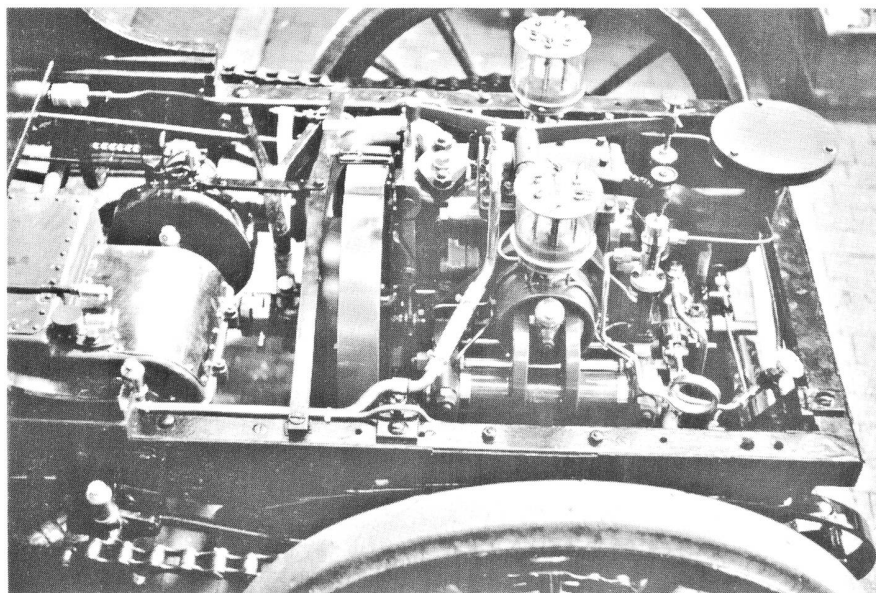
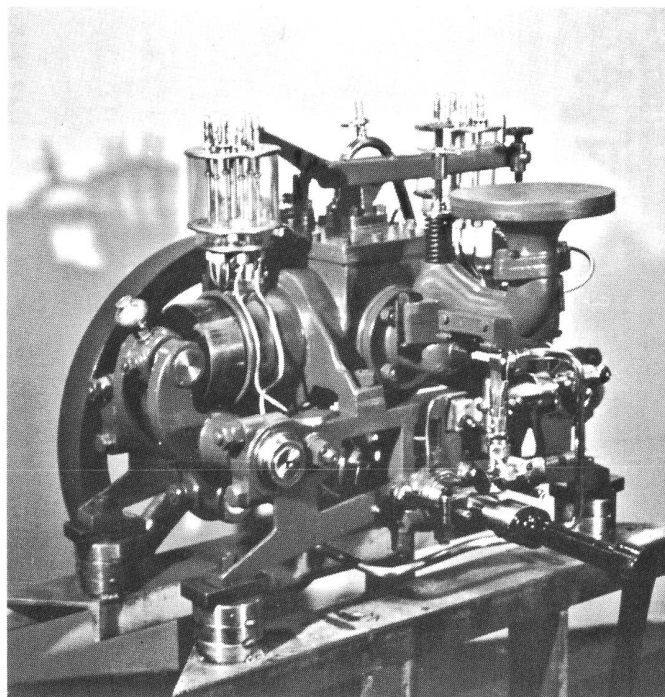
Meine Mitarbeiter holten im Werkstattzimmer Tellerschleifmaschinen und rückten mit ihnen dem Chassis zu Leibe. Trotz des herumwirbelnden Farbstaubes konnten wir ein Grinsen nicht verkneifen, denn während der Schleifarbeiten kamen drei verschiedene Farbschichten zum Vorschein. Mitleid hatte ich mit dem Lehrling, der mit den vier grossen Holzrädern mit den 52 Speichen seine liebe Mühe hatte. Hier war mit der Schleifmaschine nicht viel auszurichten, hier galt die Devise „Handarbeit“. Mittlerweile war der Motor in seine Einzelteile zerlegt und zur Detailinspektion bereit. Der Motor musste zur Ueberprüfung auf die Koordinatenbohrmaschine. Die neuen Bronzebüchsen der Schwinghebel und der Kurbelwelle wurden auf den 1/100 mm genau und fluchtend auf den neuen Durchmesser der geschliffenen Wellenzapfen ausgedreht. Bemerkenswert war die Tatsache, dass die durchgehende Zylinderbohrung mit 135 mm Durchmesser fast in Ordnung war. Nach ein paar Zügen mit dem Honkopf sah sie aus wie der frischgeputzte Lauf eines Karabiners. Kummer bereiteten mir die Kolbenringe, doch die Firma Nova AG in Zürich sorgte für Abhilfe. Ich erinnere mich noch genau an den Tag, an dem das Chassis zum Spritzen am Kran hing. Bald war es soweit, dass wir mit den Montagearbeiten beginnen konnten.

Pionierleistungen...

Hinsichtlich Lenksystem verdient eine Einzelheit besondere Erwähnung: Schon 1898 war Saurer auf einen grossen Fahrkomfort bedacht. Um Schläge auf das Lenkrad zu vermeiden, oder mindestens zu reduzieren, war die Spurstange zweigeteilt und dort mit einem Federstossdämpfer verbunden.

Eine weitere bemerkenswerte Konstruktion ist auch die Einspritzung. Sie ist nicht etwa mit einer Einspritzdüse verbunden, sondern die ganze Einrichtung besteht aus einem plattgedrückten Stahlrohr, das ca. 2 cm tief in den Verbrennungsraum ragt. Walter und ich machten Versuche mit etlichen Metern Stahlrohr und suchten die beste Form der Oeffnung um eine maximale Zerstäubung zu erhalten. Es ist zudem festzuhalten, dass der „Alte“ gar kein Gaspedal besitzt, mit dem die Einspritzmenge reguliert werden kann. Die Maschine dreht brav ihre 580 t/min. Wenn die Fahrgeschwindigkeit im ersten Gang zu hoch ist, muss mit schleifender Kupplung und den Bremsen operiert werden.

Alles hat seinen Platz
gefunden. Wie weiland
Phoenix aus der Asche,
ist der Motor aufer-
standen - schöner als
je zuvor.



Und hier wieder eingebaut - bereit zu den
ersten Versuchsfahrten.

Zu erwähnen ist ferner, dass keine Ölpumpe vorhanden ist, sondern dass die zwanzig Schmierstellen von Tropföhlern bedient werden. Ausserdem sind etliche Schmierbüchsen von Hand nachzudrehen. Eigentliche Radbremsen gibt es nicht. Fuss- und Handbremse wirken auf eine Bandbremse mit einem Lederbelag auf ein Poulie auf der Getriebe - Eintrittswelle.

Der Luftfilter ist ein grosses tellerartiges Gebilde von etwa 30 cm Durchmesser. Auf diesem Teller ist ein Deckel mit einem 2/10 bis 3/10 mm breiten Spalt aufgeschraubt. Dieser Spalt wirkt als Filter!

An unsere alten A-Typen erinnert die sogenannte Bergstütze, die den Doppel-Phaeton vor ungewollter Rückwärtsfahrt am Berg hindert.

Motor - Renaissance

Der Motor nahm langsam wieder Gestalt an. Ich holte einen Rohrschlosser aus der Abteilung, einen jener Künstler, die Kupferrohre ohne jeden Knick biegen können. Dass die 2x10 mm Rohre von den Tropföhlern nur hochglanzpoliert eingebaut wurden, versteht sich von selbst. Endlich stand der Motor fix und fertig zusammengebaut da, schöner als je zuvor.

Zwei Wochen vor dem Verladetermin fieberten wir der Probefahrt entgegen. Den Passagiersitz hatten wir allerdings noch nicht eingebaut. Nach dem Ritual des Vorwärmens und Anheizens wurde gekurbelt... und wieder - wie gehabt - wollte der schöne „Alte“ nicht... Im Gegenteil, es war noch schlimmer: Er war bössartig geworden!

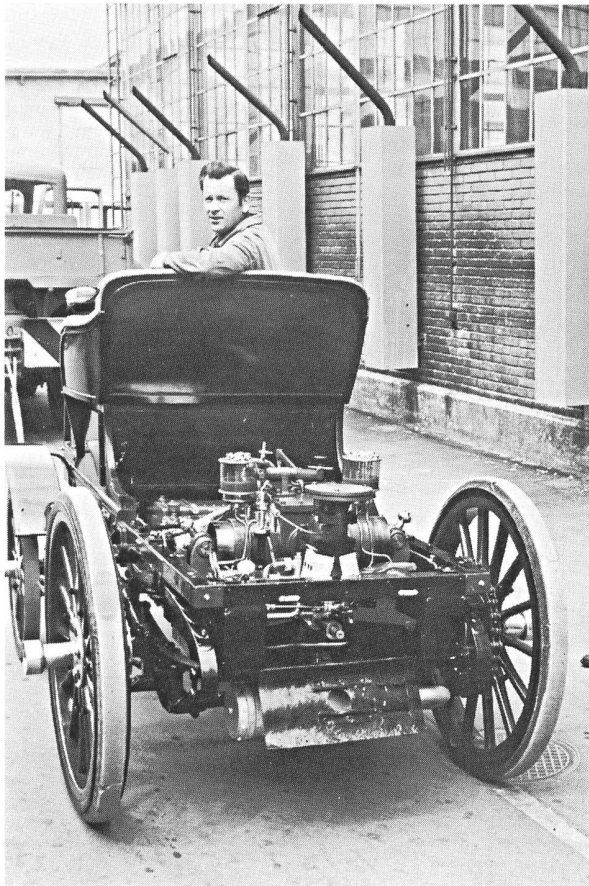
Stets nach ein paar Umdrehungen setzte es einen harten Knall ab; Feuer und Rauch drangen aus dem Luftfilter und die Kurbel schlug hart zurück. Wieder wurde reguliert wo es etw's zu regulieren gab, doch alle Mühe war vergebens. Abwechselnd kurbelten wir wie die Wilden, immer endete die Schinderei mit einem lauten Knall. Otto hing erschöpft am Werkbank, Walter erklärte: „I cha nüm, mini Arme si wie Blei“. Da holten wir von der Abteilung Stationärmotoren unseren Konrad mit den grossen Oberarmen, aber auch seine Riesenkraft half nicht weiter.

Unser Dilemma musste sich im Betrieb herumgesprochen haben, denn plötzlich stand der Meister von der Bandmontage mitten unter uns. Ohne ein Wort packte der junge Bündner mit beiden Händen die Kurbel und drehte mit gewaltigem Elan... der ganze Wagen schaukelte... dann wieder der berühmte Knall... der Meister flog in hohem Bogen gegen einen Werkzeugkasten und blieb kreidebleich mit einem gebrochenen Handgelenk, reif für's Spital, liegen!

Nun hatte ich von der Würgerei genug. Ich fasste den Entschluss, den Motor auszubauen und in unserem Motorenprüfstand zu montieren. Den Antrieb stellte ich mir mit Hilfe eines Elektromotors und einem Flachriemen über dem Schwungrad vor. Aber, erstens kommt es anders, und zweitens, als man denkt.

Noch keine zehn Minuten waren verstrichen, da meldete sich Walter, der unter dem Wagen die Auspuffleitung löste, mit einem Kraftwort. Noch ein wenig unter dem Schreck stehend zuckte ich zusammen. Hatte auch er sich verletzt? Begleitet von einem weiteren Fluch schwirrte etwas kupferfarbiges unter dem Wagen hervor. Dann kommentierte er: „Dä Simpel söll froh si, dass er jetzt i de Schuel isch, süsch wör em eine hinder d'Ohre schmiere“.

Das kupferfarbige Ding war die Dichtung zwischen der Sammelleitung am Motor und der Leitung zum Auspufftopf. Sie war fein säuberlich an die Flanschform angepasst, nur das Wichtigste fehlte: das Durchgangsloch!! Nun war sofort klar, warum der Motor nicht wollte.



Herr Sigrist scheint
noch skeptisch zu sein.



Wo der Wagen auftauchte, war stets viel Volk
versammelt. An Gaffern, Alleskännern und Besser-
wissern herrschte kein Mangel.

Fast klappte es...

Wortlos wurde wieder montiert. Von der Andrehkurbel hatte ich nun einen heiligen Respekt, also beschaffte ich unseren alten Traktor zum Anschleppen. Walter legte den dritten Gang ein, gab der Lötlampe ein paar Stösse und hob die rechte Hand als Startzeichen für Otto, der die Zugmaschine führte. Zwei bis drei Meter ruckte unser Oldtimer am Seil wie ein störrischer Esel, dann liess sich das vertraute „Blub-Blub“-vernehmen - schön laut ohne Auspufftopf!

Mit strahlenden Gesichtern beobachteten wir den Motor, der schön mit 580 t/min lief. Unser Aufwand hatte sich gelohnt. Nach ein paar Runden um die Montagehalle wurde ich sogar ein bisschen übermütig. Mein Ziel war Roggwil. In der Linde wollte ich mit meinen treuen Mitarbeitern anstossen und ihnen für den Einsatz danken.

Wir knatterten die St. Galler-Strasse entlang, bestaunt von den Leuten auf dem Trottoir. Wir auf dem hohen Bock fühlten uns wie Könige. Aber in Stachen, genau bei der Käserei, war bereits „Feierabend“. Wieder einmal durchdrang ein scharfer Knall die Luft und aus war's mit dem schönen „Blub-Blub“. Der verflixte Keramikzündstift hatte sich erneut selbstständig gemacht. In der Werkzeugkiste, die zum Veteranen gehörte, waren nur noch acht Glühstifte. Damit soll man im Wallis herumfahren?

Ein Gespräch mit unserem Chemiker eröffnete zwei Varianten:

1. den Treibstoff mit einem Zusatz von Dieselöl entschärfen
2. mit der Keramikfabrik Langenthal Kontakt aufnehmen

Die erste Variante probierten wir noch am Nachmittag aus. Es zeigte sich aber, dass wir damit Startschwierigkeiten hatten. Wenn der Motor dann mal drehte, war die Rauchentwicklung so stark, dass man aus fünf Metern Distanz das hintere Nummernschild nicht mehr sah. Und - zu allem Elend - nach etwa zwanzig Minuten Laufzeit löste sich wieder ein Stück des Glühstiftes und traf Otto unter dem Auge und verpasse ihm ein „Veilchen“.

Ich nahm mit Langenthal Kontakt auf und vereinbarte ein Rendez-vous. Zwei Stifte nahm ich mit. Die Herren im Bernbiet bombardierten mich mit Fragen betreffend Zünddruck, Verbrennungstemperatur, usw. Im Labor wurde ein Zündstift zertrümmert und die Scherben unter einem grossen Mikroskop beäugt. Doch das einzige Resultat war ein Kopfschütteln, überall fand man kleine Mikrorisse und ein Schleifbild zeigte eine völlig andere Struktur als bei normalem Keramik. Eine Neuanfertigung kam ohne eingehende, zeitaufwendige Forschung, vor einem Monat nicht in Frage. Schweren Herzens und nur noch mit einem Glühstift in der Tasche fuhr ich heim.

Am nächsten Morgen nahm ich mit unserem Metallurgen Kontakt auf. Ich hatte nun genug von dem „Töpferei-Glump“, ich wollte jetzt einen Stahl mit einer höchstmöglichen Wärmeleitfähigkeit. Ein Telefonanruf bei der Fa. Küderli in Zürich bestätigte die Präsenz in ihrem Lager. Ich jagte einen meiner Einfahrer mit einem 6-Tonnen-Chassis in die Limmatstadt. Es war wohl eine verrückte Idee, mit einem 6 Töner zwei Meter Stahl mit 15 mm Durchmesser zu holen. Aber mir brannte die ganze Geschichte unter den Fingernägeln.

Dann mit Stahlzündstift

Der grosse Augenblick nahte: Wir bauten den Stahlzündstift ein. Das heilige Zeremoniell des Oelens, Heizens und Schmierens begann von neuem. Otto hatte sogar den Mut, den Motor mit der Kurbel anzuwerfen und - hurra - er drehte gleichmässig ruhig. Nach einer stündigen Rundfahrt im Areal holten wir nun in der Linde nach, was uns beim ersten Fahrversuch nicht gönnt war. Wir

wussten nun, dass es uns gelungen war, den wilden, unbändigen Veteranen in ein sitzames, schönes, rund und brav laufendes Automobil zu verwandeln.

Jetzt begannen noch die Finisharbeiten. Während wir schliffen und hämmerten, war die Abteilung Autoverkauf auch nicht untätig gewesen. Vor allem wurde die Transportfrage geregelt. Der von Emil Farner betreute Lastwagen wurde mit zwei Schienen zum Fixieren des Veteranen ausgerüstet. Zum Auf- und Abladen fertigte unsere Rahmenbauabteilung eine schöne Rampe an (von welcher im nächsten Bericht noch zu hören sein wird).

Und nun stand er da, der älteste Saurer, mechanisch einwandfrei und strahlend schön. Am 29. Juni wurde „unser“ Auto termingemäss verladen; der „Alte“ war uns richtig ans Herz gewachsen...

Elegant kurvte der Lastwagen mit unserem Oldtimer aus dem Werkareal. Die Besatzung bestand aus Walter Sigrist, „Chef-Pilot“, Bordmechaniker, erster Heizer und oberster Verantwortlicher für den Veteranen und Emil Farner jun. als LKW-Driver, Kopilot, Hilfsmechaniker und zweiter Heizer. Etwas wehmütig verfolgte ich die Wegfahrt, zu gerne hätte ich den Triumph unseres „Alten“ miterlebt, doch die Pflichten hielten mich im Betrieb zurück.

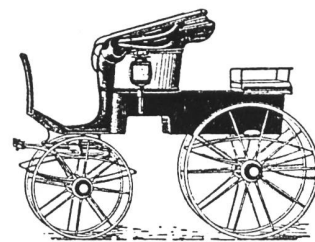
Woher kommt und was bedeutet die eigentümliche Fahrzeug-Bezeichnung „Phaeton“?

Der Grosse Brockhaus
15. Auflage, 1928-1935

Phaëthon, grch. **Phaethōn** [‘der Leuchtende’], ursprünglich ein Name des Sonnengottes bei den Griechen; dann in der Mythologie ein Sohn des Helios. P. hat seinen Vater, der ihm die Erfüllung eines Wunsches versprochen hatte, einmal den Sonnenwagen lenken zu dürfen. Er hatte jedoch kaum die Zügel ergriffen, als die Sonnenrosse aus dem Gleise brachen und alles auf der Erde, der sie sich zu weit genähert hatten, in Brand steckten; die Erde flehte in ihrer Bedrängnis Zeus um Hilfe an, worauf dieser den P. durch einen Blitzstrahl in den Eridanos schleuderte. Seine Schwestern, die Heliaden, wurden in Schwarzpappeln oder Erlen, ihre Tränen in Bernstein verwandelt. Das Schicksal des P. schilderte Ovid in den »Metamorphosen«. In der bildenden Kunst ist P. öfters auf röm. Sarkophagen dargestellt.

Phaëton [frz. phaëton] *m*, 1) ein leichter vierrädriger Kutschierwagen, bei dem der Kutscher auf einer Sitzbank oder einem Stützsiß hinter dem Fahrerplatz seinen Platz hat. Für den P. eigentümlich ist, daß er nicht vom Kutscher, sondern vom Herrenfahrer gelenkt wird. Es gibt folgende Arten: der **Mailphaeton**, die schwerste Type, die vorzugsweise vier-spännig, niemals ein-spännig gefahren wird; der **Demi-Mailphaeton**, eine mittelschwere Type, die vorzugsweise für zweispännige, aber auch für

vier-spännige Anspannung mit Pferden leichten Schläges bestimmt ist; der **Damen-Phaeton**, eine Bauart, bei der mit Rücksicht auf die Benutzung durch Damen auf bequemen Einstieg (zwischen den Vorder- und Hinterrädern) besonderer Wert gelegt ist; der **Spider-Phaeton** [von engl. spider ‘Spinne’], ein P. von bes. leichter Bauart.



Phaëton.

2) Bezeichnung für einen mehrspännigen, offenen Personenkraftwagen, → Kraftwagen.

Der Grosse Brockhaus
18. Auflage, 1977-1982

Phaëton, 1) grch. Mythos: Sohn des Sonnengottes Helios. Er wurde, als er von seinem Vater einmal die Erlaubnis zur Lenkung des Sonnenwagens erhalten hatte und dabei die Erde in Brand setzte, von Zeus durch einen Blitzstrahl in den Eridanos geschleudert.

2) **Phaëton**, nach dem Wagen des grch. Sonnengottes benannter leichter vierrädriger Kutschwagen.



Phaeton 2)

In der nächsten Ausgabe folgen ein Bericht über den Doppel-Phaeton am Veteranen-Rallye im Wallis 1971 und ein Beitrag über die Enträtselung eines Bildes vom Doppel-Phaeton.