

Zu Besuch bei einem der ältesten noch fahrbaren Saurer-Gesellschaftswagen

Autor(en): **Baer, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 39

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037663>

Nutzungsbedingungen

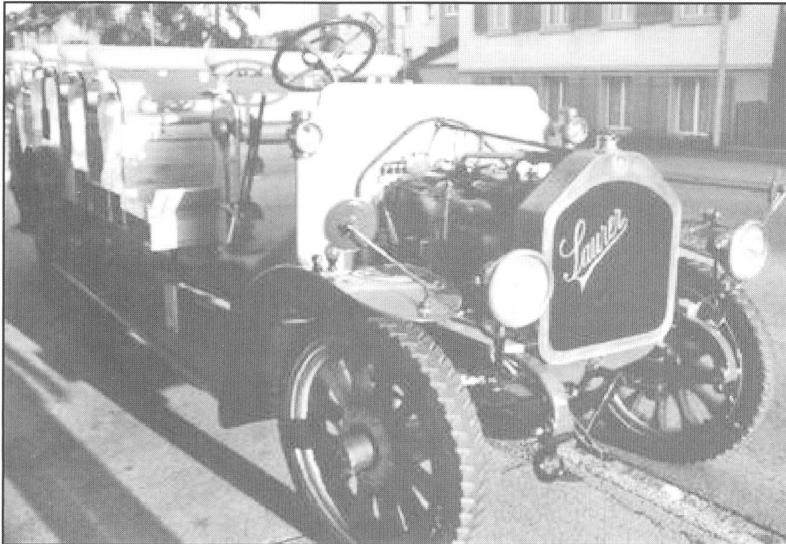
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Zu Besuch bei einem der ältesten noch fahrbaren SAURER-Gesellschaftswagen

Eigentlich – das muss ich eingestehen – stehe ich eher auf die rasche Art der Fortbewegung. Selber fahre ich sehr gerne mein Motorrad, und wenn dabei alles so richtig im Wind flattert und dank dem Zweizylinder auch einiges recht intensiv vibriert, dann bin ich glücklich.



Doch heute – am 6. April 2001 – hat mein Tagesplan etwas anderes vor mit mir. Und zwar einen Besuch bei Willi Kielholz. Zusammen mit dem Präsidenten des OCS, Ruedi Baer, seiner Frau Tina und der "Gazetten"-Fee Rabea Langenegger mit Begleitung bin ich als rasender Reporter nach Niederuzwil eingeladen. Man könnte jetzt meinen, dass das ja nicht gerade ein spektakulärer Ausflug werden wird. Uzwil kennt man, wenn man aus der Ostschweiz kommt, und sonst weiss man vielleicht noch, dass dort momentan auf der A1 ziemlich gebaut und noch heftiger geblitzt wird. Wie viele Ausweisentzüge sind schon auf der Tafel verzeichnet?

Wenn man dann aber an der Bahnhofstrasse 145 ankommt, wird einem auf den ersten Blick bewusst, dass die Anfahrt – auch wenn sie noch so weit war – sich gelohnt hat. Denn bei Willi Kielholz steht nicht irgend ein getunter Opel GT, eine geputzte Moto Guzzi V7 oder etwas ähnliches in der Garage, sondern ein ganz fein restaurierter SAURER - und was für einer! Der Besitzer selbst meint dazu: "Dieser SAURER ist möglicherweise der älteste fahrbereite SAURER-Bus auf der ganzen Welt!" Und das nimmt man dem zu Recht stolzen ehemaligen VW-

Garagen-Besitzer und SAURER-Restaurateur gerne ab.

Der SAURER AM 4 Gesellschaftswagen wirkt auf den ersten Blick wie ein nicht wirklich fertiggestellter Lastwagen. Nebst dem Fahrgestell mit den mächtigen Vollgummireifen, welche auf Holzspeichen aufgezogen sind, fallen vor allem der prächtige Motor und eine Reihe von spartanischen, aber sehr schön hergerichteten Holzsitzebänken im Gartenbank-Stil auf. Eine Carrosserie existiert nicht, ein Dach sucht man vergebens – die Konstruktion verspricht ein Freiluftereignis der Sonderklasse! Der Fahrer sitzt hinter einem mächtigen Steuerrad und kann beim Lenken nicht auf Servounterstützung zählen. Doch wie alt ist dieser wunderbare Reisebus? Ich will niemanden lange auf die Folter spannen: das Fahrzeug stammt aus dem Jahre 1912 und ist somit fast neunzig Jahre alt! Die ersten SAURER 5t-Lastwagen wurden 1903 gebaut und die ersten Omnibusse 1904 – Willi

Kielholz' SAURER gehört somit zu der ältesten Generation von SAURER Bussen.² Im Jahr 1904 wurde übrigens die von Adolph Saurer konstruierte Motor-

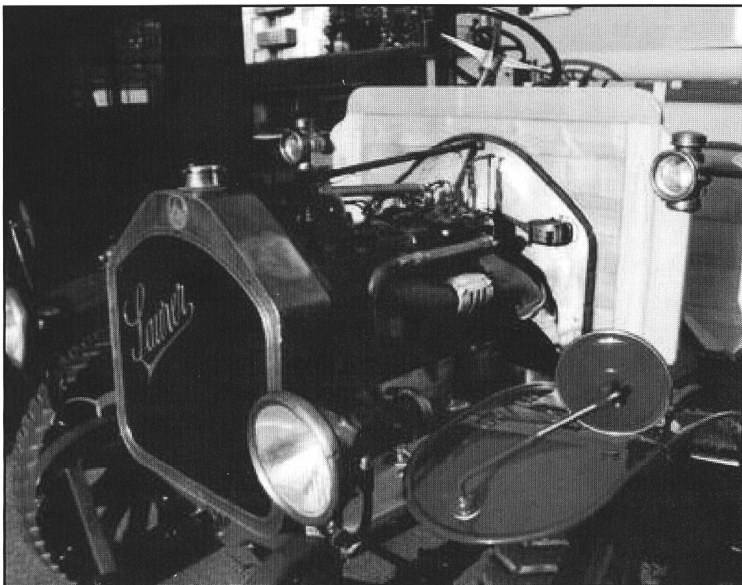


bremse patentiert und der erste 5t-Lastwagen mit Kardantrieb hergestellt. Trotzdem wird der Gesellschaftswagen noch von einer mächtigen Kette auf die Hinterachse in Fahrt gebracht.

²Diverse Chronologien ohne Verfasser, u.a. "Aktiengesellschaft Adolph Saurer" aus dem Jahre 1950.

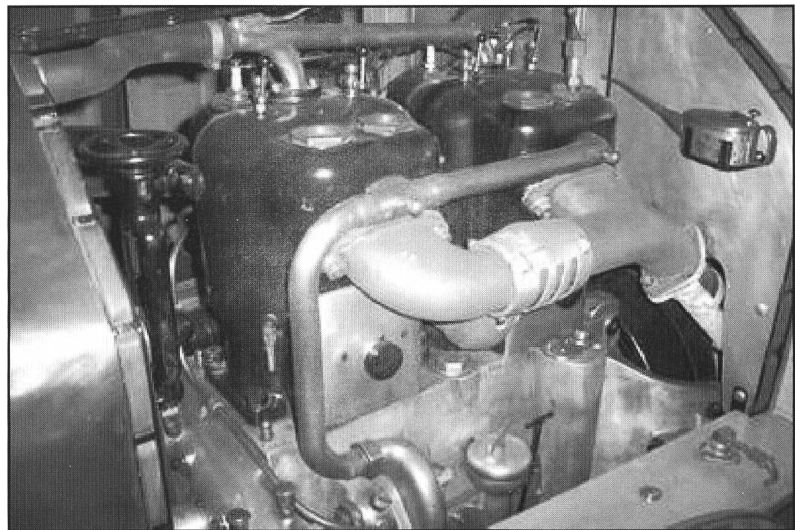
Angetrieben wird das Fahrzeug, welches bis zu 20 Personen (mit dem Fahrer) fasst, von einem 4-Zylinder-Benzinmotor in zwei Blöcken à je zwei Zylindern. Dieselmotoren waren nach der Jahrhundertwende noch nicht in Serienreife erhältlich, obschon bereits 1894 ein erster funktionierender Prototyp von der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft unter der Obhut von Dr. Rudolf Diesel zusammengebaut wurde. Erst im Jahre 1908 entstand in Zürich bei der Firma SA-FIR, bei welcher nota bene Adolph Saurer im Verwaltungsrat sass, der erste Fahrzeugdieselmotor überhaupt.³

Willy Kielholz hat den SAURER vor rund zwölf Jahren in desolatem Zustand erworben. In einer Scheune mit 28 anderen, vor sich dahinstehenden Traktoren und einem weiteren Saurer, fand Herr Kielholz dank einem Kollegen dieses jetzige Bijou und hat es von Grund auf neu hergerichtet. Sämtliche Holzteile mussten neu hergestellt werden und in vielen Details waren viel Geduld und handwerkliches Geschick gefragt. So entspricht der Kühler einer etwas verstärkten Version als beim ursprünglichen Bus und musste daher speziell eingepasst werden.



Zudem hat auch Herr Kielholz das Problem, welche viele andere Oldtimer-Inhabern von Fahrzeugen mit Vollgummireifung plagt – es existiert in der ganzen Schweiz keine Presse mehr, welche die 600 t Kraft aufbringen kann, um einen solchen Reifen auf einmal auf die Felge aufzuziehen.

Und schliesslich dürfen wir auf eine kleine "ortsgebundene Ausfahrt" mit dem exklusivsten Bus, wel-



chen zumindest ich je gesehen habe. Der Motor kann per Knopfdruck elektrisch gestartet werden (der Druckluftanlasser wurde übrigens 1905, also knapp vor dem Bau dieses Omnibusses, patentiert) und kurz darauf erweckt der Motor den Bus zum Leben. Ein dröhnendes Put-Put ertönt und eine Abgaswolke signalisiert einen fälligen Abgastest – doch das sei diesem Veteranen grosszügig verziehen. Dieser raumfüllende Klang des Motors muss für jeden Fan von alten Fahrzeugen generell und von SAURER-Fans im speziellen eine wahre Wohltat sein!

Um die Besichtigung abzurunden, hat Herr Kielholz von weiteren Projekten, welche er durchgeführt hat oder daran beteiligt war, erzählt. So restaurierte er einen alten SAURER für die Transportfirma Planzer, welcher auf dem Photo vor Inangriffnahme der Restauration eher wie ein rostiges Gewächshaus aussah als wie ein Lastwagen.

Fazit des Abends: ein interessantes Fahrzeug mit einem ebensolchen Besitzer!

P.S. Ich konnte es dann doch nicht lassen, mit dem Töff nach Niederuzwil zu fahren. Ein wenig Temporausch musste doch noch sein! ;-)

Thomas Baer



³ Hopf, Hans (1999): Die Frühzeit des Dieselmotors. OCS Gazette Nr. 35, S. 20. Eigenverlag, St.Gallen und Arbon.