

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Band: - (2004)
Heft: 53

Artikel: Jurassic Garage : der Oldtimer Club Saurer pflegt eidgenössische Laster
Autor: Schauen, Till
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037557>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Jurassic Garage

Der Oldtimer Club Saurer pflegt eidgenössische Laster

Alte Laster: eine Herausforderung. Autos aus Kaisers Zeiten: eine große Aufgabe. Was aber hat man, wenn man sich einen Lkw von 1911 anlacht? Ein Schweizer Club wollte es wissen.

Um ein fast hundert Jahre altes Auto aus Südamerika zu holen und es mühsam aufzubauen, bedarf es schon einer Sonderform der Leidenschaft. Warum macht man sowas?

Der Ort könnte einiges erklären. Wir sind in Arbon, einer pittoresken Kleinstadt am Südufer des Bodensees. Aber das Besondere: Wenn dieser



Wie einst in den Zwanzigern: Geruhsam rumpelt der Caminhao ein letztes Mal über brasilianische Erdpisten, bevor Josef Wespe ihn zur Verschiffung vorbereitet

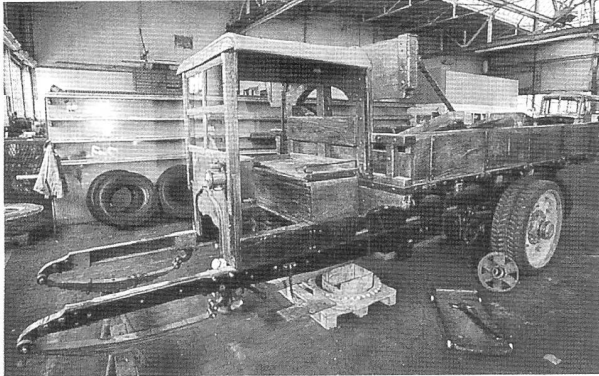
Name fällt, leuchten die Augen von Freunden alter Saurer-Laster auf. Die Marke zählte zur kleinen, feinen Fahrzeugindustrie der Schweiz, ihre Produkte gelten als technische Leckerbissen. 1886 entstand hier ein erster Verbrennungsmotor, ab 1903 produzierte Saurer

Lastwagen. In den Fünfzigern gab es kaum eine Postkarte vom Gotthard, auf der sich nicht ein langnasiger Saurer-Postbus durch die Kurven fädelt. Technisch Spitze, stand Saurer kaufmännisch auf wackligen Füßen und musste 1983 die Produktion aufgeben.

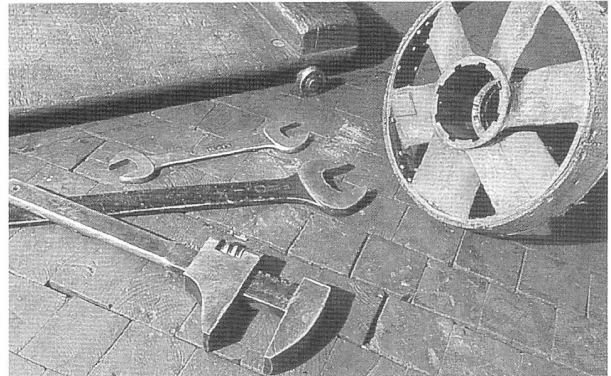
Ein harter Schlag: 3000 Arbeitsplätze, abgeschafft über Nacht. Als hätten sie was geahnt,



160 OLDTIMER-MARKT 11/2004



Willkommen daheim: Derzeit wird 5TK, wie der wahrscheinlich älteste noch existierende Saurer-Lkw offiziell heißt, behutsam restauriert



Aber bitte mit Stil: Die Halle mit Eichenstirnholzparkett war einst Teil des Saurer-Werks, und die Werkzeuge sind ähnlich betagt wie die Laster

hatten Saurer-Mitarbeiter vier Jahre zuvor einen Club gegründet, der die reiche Tradition der Marke pflegen wollte. Inzwischen ist der Oldtimer Club Saurer der einzige Bannerträger, und er schlägt sich gut. Die Stadt hat dem Club eine Halle zur Verfügung gestellt, die ehemalige Metallgießerei eines Zulieferers, dort haben sie ihr Museum untergebracht. 30 Autos gäbe es auszustellen, aber mehr als zehn finden einfach nicht Platz. „Wir hoffen, dass wir bald in eine größere Halle umziehen können“, sagt Ruedi Baer, Chef des Clubs, bevor er uns eine kleine Führung durch die erstaunliche Saurer-Geschichte gibt.

Da steht zum Beispiel der 5AD von 1929, ein Fünffonner mit Siebenliter-Diesel: „Von dem behaupten wir, dass er der älteste betriebsfähige Diesel-Lkw der Welt ist. Bisher hat uns noch keiner das Gegenteil bewiesen.“ Oder die Militärfahrzeuge M8 von 1948, ein Vierachser, und 4M von 1938 – Zentralrohr-rahmen, Einzelradaufhängung, allradgetrieben, allradgelenkt, Wendekreis sieben Meter! Dieser M4 ist der letzte seiner Art und wäre wie die anderen Fahrzeuge fahrbereit – allerdings hält seine enorme Mechanik ein ganzes Heer von Mechanikern auf Trab, und das kann der Club nur selten stellen.

Und dann gibt's da noch ein Auto... Wenn man im Museum ein wenig die Ohren spitzt, hört man seinen Namen durch die Luft schwirren: Caminhao. Das ist brasilianisch, bedeutet „kleiner Laster“ und ist auch eher ein Kosename. Die Saurer-Typologie bezeichnet ihn als Kettenwagen 5TK, was aber längst nicht so nett klingt.



Museumsmann Max Hasler vor dem allradgelenkten 8x8-M8: „Der hält ein Mechaniker-Heer auf Trab...“

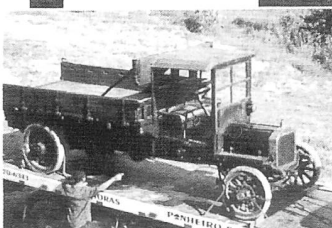


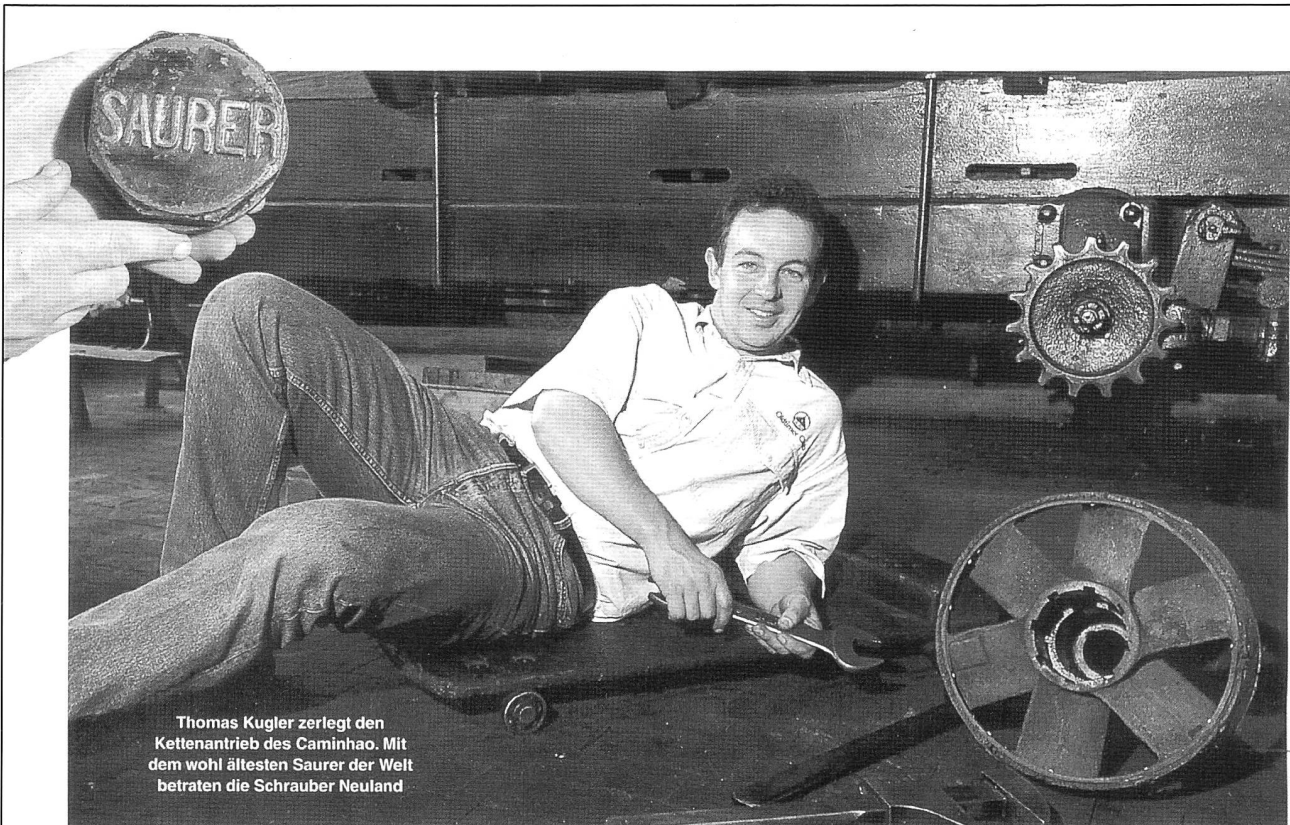
Diesel-Sepp beim Verzurren des 5TK: „Als wir von dem Auto hörten, waren wir wie elektrisiert!“



Blick für Details: Restauriererteam Baer und Kugler

Ruedi Baer mit dem überholten Kühler des Caminhao: „Wir wollen das Brasilianische weitgehend erhalten!“





Thomas Kugler zerlegt den Kettenantrieb des Caminhao. Mit dem wohl ältesten Saurer der Welt betreten die Schrauber Neuland

Er ist ihnen gewissermaßen zugelaufen, der vermutlich älteste Saurer der Welt. Das kam so: Vor dem Ersten Weltkrieg lief das Exportgeschäft recht gut für Saurer. Unter anderem ging 1911 ein Satz von 50 Wagen des Typs 5TK nach Rio de Janeiro, Empfänger unbekannt. Für die Jahre 1923 bis 1935 ist dann belegt, dass Caminhao zwischen Hafen und Sägewerk pendelte, mit Edelhölzstämmen beladen, die man den Amazonas hinunter geschifft hatte. Dann schoss Rio buchstäblich ins Kraut, das Sägewerk wurde 1935 geschlossen, der

Last verschwand in der Versenkung. Erst 1967 entdeckte ein inspirierter Brasilianer das inzwischen schon ziemlich betagte Stück als Blickfang bei einem Schrotthändler. Es dauerte 15 Jahre, bis er es schließlich auf seine Plantage retten konnte, wieder fahrbereit machte und fortan mit viel Erfolg auf Ausstellungen und Umzügen einsetzte. Das fand vor zwei Jahren ein Reporter einer brasilianischen Tageszeitung einen großen Bericht wert, der wiederum seinen Weg nach Arbon fand.

Ein uralter Saurer! Aus der Frühzeit des Unternehmens! Die Nachricht fuhr wie der Blitz durch den Club, und besonders Ruedi Baer war elektrisiert. Das Auto musste einfach heimkehren. Es dauerte ein volles Jahr, bis die Finanzen mobilisiert und die Abmachungen getroffen waren, dann brach Clubmitglied Diesel-Sepp, bürgerlich Josef Wespe, nach Rio auf, um den Wagen abzuholen. Diesel-Sepp war beeindruckt von der unglaublich soliden Auslegung der Technik – die auf seltsame Weise halb ergänzt, halb kontrastiert wird durch den Aufbau in Zimmermannsqualität. Das harthölzerne Fahrerhaus ist derart massiv, es bräuchte sich als Tunnelstrebe im Bergbau nicht zu schämen. Diesel-Sepp fuhr eine kleine Runde, verlor den Saurer auf einen Tieflader und brach auf. Am 30. Mai 2003 holten Josef Wespe und Ruedi Baer den Caminhao beim Zollamt Au aus dem Container. Wieder daheim.

Die Mitglieder des OCS sind großenteils alte, erfahrene Saurer-Werker. Das ist auch notwendig, denn diese ausge-

feilte Technik braucht jede Menge Know-how, sonst wäre sie nicht am Laufen zu halten. Mit dem Caminhao hatten sie sich allerdings eine Aufgabe gestellt, die weit außerhalb ihrer Erfahrungen liegt. Ihr bis dato ältestes Restaurierungsobjekt war von 1936 – technisch liegen da Welten dazwischen. Aber wahrscheinlich ist es genau das: der Reiz des Unbekannten, die völlig andere Denke. Wenn die Jungs vom OCS um ihren Caminhao herumstreichen, dann leuchten die Augen vor Staunen und Freude, und immer wieder entdeckt einer ein Detail, das ihm völlig verblüffend vorkommt.

Mangels eigenen Arbeitsraums ist der OCS in der Werkstatt des Clubmitglieds Kurt Hess untergekommen, der Reparaturhalle des einstigen Saurer-Werks. „Jetzt reparieren wir hier immer weniger Saurer“, sagt Hess mit Bedauern. Die letzten aktiven Autos nähern sich dem Ruhestand, inzwischen herrschen moderne Marken vor. Immerhin, es lässt sich prima arbeiten hier. Fahrzeugchef Thomas Kugler deutet auf den Boden: „Eichenholzelemente, das ist ein phantastischer Werkstatt-Boden: Er isoliert, federt und saugt auf.“ Vor sechzig Jahren, als die Halle gebaut wurde, konnte sich ein Werk solchen Luxus noch leisten. Kuglers Aufgabengebiet sind der Unterhalt der vorhandenen Fahrzeuge, fällige Reparaturen und die Disposition für Ausfahrten. Mitglied Max Meile verwaltet die Ersatzteile, was auch keine ganz leichte Aufgabe mehr ist. Vor zwei Jahren brannte nämlich das alte Teilelager ab, wobei die größten Schäden durch Löschwasser entstanden. „Da ist sehr viel verloren gegangen“, sagt Kugler.

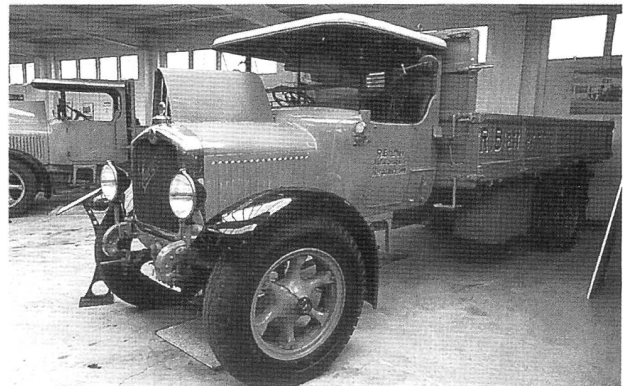
Für den Caminhao hat das weiter keine Bedeutung; Ersatzteile aus Kaiserzeiten hätte es auch so nicht gegeben. Der Wagen trägt die



Kugler hält die Museums-Saurer instand, schraubt aber auch mit Begeisterung am brasilianischen Neuzugang



Ein Geschenk von Shell: Dieser kurze Saurer 2CR1D von 1950 war bei dem Öl-Multi zum Versetzen von Güterwaggons zuständig



Auch der graue Saurer 5AE von 1927 war einst im Ölgeschäft – bis 1972 diente der seilzuggebremste Veteran einem Kohle- und Ölhändler!

Spuren seines langen Lebens, da gibt's zum Beispiel eine Verstärkung vorn an der Unterseite des Motors, wo er auf dem Motorlager aufliegt. Fahrzeugwart Kugler: „So grob wie das ist, hat das vor langer Zeit ein brasilianischer Dorfschmied gemacht. Das werden wir nicht ändern, es hatte seinen Grund, und weil es hält, ist es gut. Wir wollen keine Schwerlasttransporte machen, sondern nur ein fahrfertiges Auto haben.“

Der Motor, ein Vierzylinder-Otto mit stehenden Ventilen (T-Kopf: Einlass rechts, Auslass links) und einem antiken Zenith-Steigstromvergaser. Eine Wasserpumpe hat er auch, die ihm überhaupt das Überleben in den Tropen ermöglichte. Das funktioniert auch ganz gut, der Zündmagnet ist irgendwann einer Zündspule gewichen, aber da liegt im Lager noch ein passender Magnet. „Am Anfang stand eine Grundsatzentscheidung, wieviel wir neu machen“, sagt Kugler und deutet auf den

Die Adresse

Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6
CH-9320 Arbon

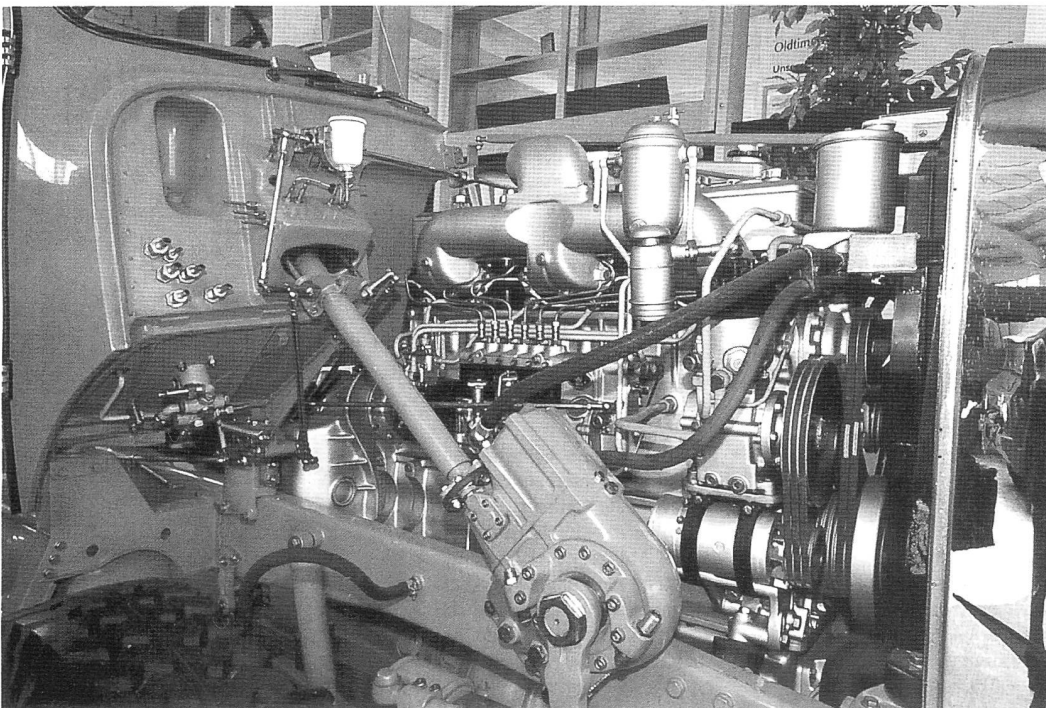
Kühlerdeckel. Der scheint aus einem Feuerwehrdepot zu stammen, das Gebilde sieht aus wie aus einer Schlauchkupplung gebastelt. „Das zeugt vom großen Improvisationstalent eines brasilianischen Künstlers. Der Deckel ist nicht original Saurer, aber original Brasilien, darum lassen wir ihn drauf.“

Original Brasilien ist auch der Aufbau aus Hartholz. So ist der Wagen anno 1911 definitiv nicht in Arbon verladen worden. Das ist fast mittelalterliches Stellmacherhandwerk, aus fetten, roh gehobelten Planken und dicken, grob geschmiedeten Beschlägen. Die Rück-

wand des Fahrerhauses sieht aus wie das Joch für ein Ochsesgespann: „Da geht kein Schreiner ran, das bleibt so.“ Richtig schwierig ist es mit den hinteren Rädern. Die Speichen aus gedrechselter Akazie waren noch brauchbar, die sind jetzt bei einem Spezialisten in Frankreich. Dort erhalten sie neue Radkränze aus Holz samt umschließenden Metallring. Dort weiß man auch, wie man Vollgummi auf Metallringe aufvulkanisiert und diese wiederum auf die Metallringe der Felgen aufschrupft.

Es ist ein Abenteuer. Der kleine Caminhao lässt einen wahrlich exotischen Wind durch die Halle wehen, der Atem einer anderen Epoche und einer ganz anderen Welt. Er wird bald das Glanzstück der Sammlung sein, schwärmt Ruedi Baer: „Wenn er mal fertig ist, sind wir furchtbar stolz. Obwohl er nichts anderes ist als ein Holzgerüst.“

Text: Till Schauen
Fotos: Andreas Beyer



Aufschnitt : Dieser 5 DM ist ein Schnittmodell, das Saurer eigens für die Schweizerische Landesausstellung 1964 angefertigt hat. Das beeindruckende Messeobjekt mag lange Jahre im Weg gestanden haben, im Saurer-Museum hat es nun ein Reservat gefunden.