Wie geht es eigentlich dem Caminhao?

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2011)**

Heft 78

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037421

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

Wie geht es eigentlich dem Caminhao?

Wer in den letzten Monaten und Wochen im Museum war, konnte sehen, dass am Caminhao offensichtlich gearbeitet wird. Am Arbeitstag sind jeweils drei, vier, fünf oder gar sechs Fachleute am Werk. Aber was machen diese? Und warum geht das so ewig? Darüber soll der kleine Artikel Auskunft geben:

Erstens: Dem Caminhao geht es gut; er freut sich über jeden Fortschritt. Dass er so zerlegt, ja fast kaputt aussieht zur Zeit, ist einfach zu erklären. Um den Antriebsstrang zu revidieren, musste der Caminhao weitgehend zerlegt werden, denn zum Getriebe kommt man nur „von oben". Beim Bau des Caminhao war arbeitssparende Konstruktion noch nicht im Zentrum, sondern Einfachheit und Dauerhaftigkeit.

Zweitens: Warum muss man überhaupt soviel reparieren? Der Caminhao fuhr doch in Brasilien und anschliessend auch in der Schweiz ohne Murren mit eigener Kraft. Antwort: Wir haben uns schon ganz am Anfang vorgenommen, nicht nur eine „Pinselrenovation" zu machen, sondern den Caminhao so herzurichten, dass er verkehrssicher ist und die nächsten hundert Jahre übersteht. Deshalb wurde der Kühler nicht nur abgedichtet, sondern neu aufgebaut, der Motor komplett zerlegt und die mechanischen Komponenten streng geprüft und wo nötig überholt; deshalb wurde die Vorderachse wieder auf Vordermann gebracht; die Räder neu aufgebaut; die Bremsen wurden komplett revidiert und teilweise neu aufgebaut.

Drittens: Jetzt ist eben der Antriebsstrang dran. Und da gab es ein paar böse Überraschungen. Die Fotos sollen dies illustrieren.

Bild 1: Federbolzen: Die Federn der Hinterachse liegen in einem Federbock (Schake) auf. Befestigt ist das oberste Blatt mit einem Federbolzen. Auf dem Bild sieht man den alten, deformierten Bolzen. Die Deformation ist ganz deutlich; sie ist Resultat von vielen, vielen Fahrten mit Übergewicht (5-tönnige Baumstämme musste der arme Caminhao tragen, und dies auf schlechten Strassen). Das haut dem Federbolzen arg ins Genick! Der Bolzen könnte jederzeit brechen, das Fahrzeug kippen. Abhilfe: Neue Bolzen anfertigen.

Im Bild 2 sieht man den eingebauten Bolzen, befestigt mit den ebenfalls neu angefertigten Sicherungsschrauben.

Bild 3: Zahnrad im Getriebe: Keine Überraschung ist es, dass einzelne Zähne in einem hundertjährigen Getriebe „angenagt" sind. Nicht jeder Schaltvorgang geht gleich sanft vonstatten. Und jedes Mal, wenn es kratzt, knallen Zähne von zwei Zahnrädern aufeinander. Das gibt nach hundert Jahren Abnutzungserscheinungen. Das wäre nicht tragisch. Auf dem Bild sieht man neben der Abnutzung auch deutlich die feinen Haarrisse. Und jetzt wird es gefährlich. Jederzeit könnte ein Teil des Zahns abbrechen, das Teil könnte sich irgendwo verklemmen und das Getriebe blockieren. Ein Knall, das Auto steht und das Getriebe ist „im Eimer". Also: wir versuchen, die Haarrisse mit neuester Laser-Schweisstechnik zu reparieren. Ob es gelingt? Man wird sehen.

Bild 4: Kugellager an der Antriebswelle beim kleinen Kettenrad. Beim Aufmachen kam dem Reparaturteam Teile einer Kugel entgegen. Die Kugel war komplett zerstört. Warum? Altersschwäche? Hätte man dieses Lager nicht ersetzt, so hätte diese kaputte Kugel das Lager blockieren können. Nicht auszudenken, wenn das bei voller Fahrt passiert wäre!

An dieser Stelle sei folgenden Firmen für ihre **grossartige Unterstützung** gedankt:

Iveco Motorenforschung (FPT) Arbon: Immer, wenn wir Hilfe brauchen, schwere Lasten bewegen müssen, oder Teile für den Caminhao herstellen müssen, ist Iveco, Turi Stark zur Stelle.

Härterei Arbon: Teile härten für den Caminhao? Härterei Arbon hilft uns!

Remo AG Lustmühle: Schon bei der Motorenrevision, aber auch jetzt beim Getriebe hilft Remo unkompliziert und sehr professionell.

Alle drei Firmen haben entweder gar keine oder eine sehr bescheidene Rechnung gestellt. Vielen, vielen Dank!!

Auch dem Mechanikerteam des OCS möchte ich als „Vater des Caminhao" herzlich danken! Viele, viele Stunden habt ihr schon gearbeitet, und ich freue mich schon, mit Euch den Rollout des hundertjährigen Jubilaren feiern zu dürfen.

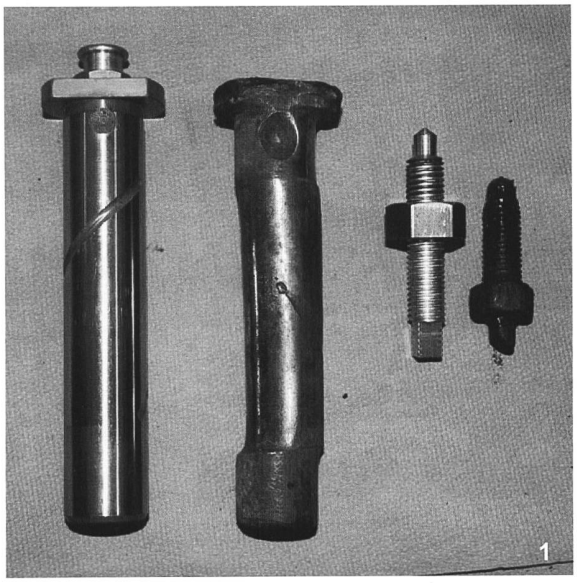
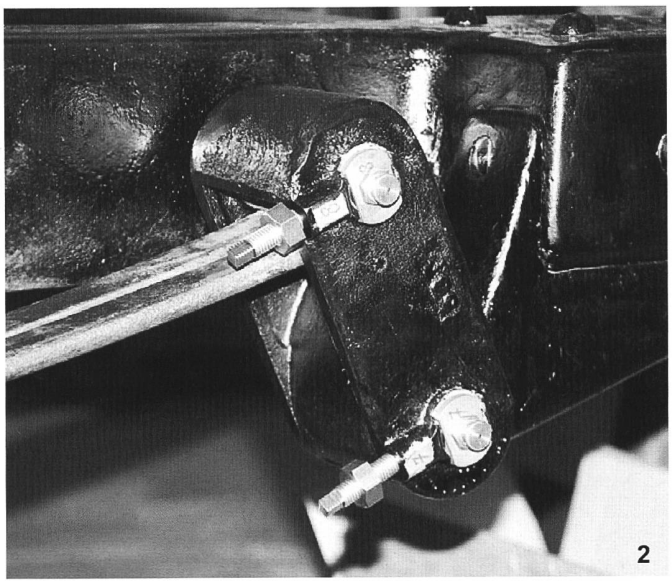
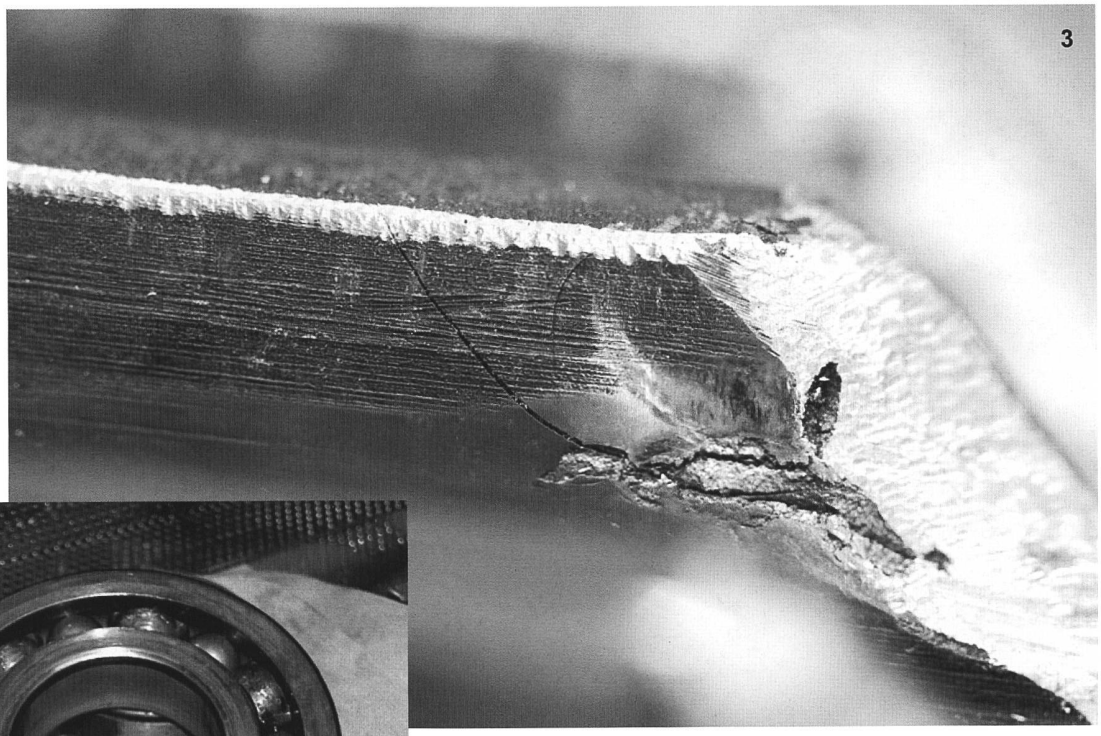
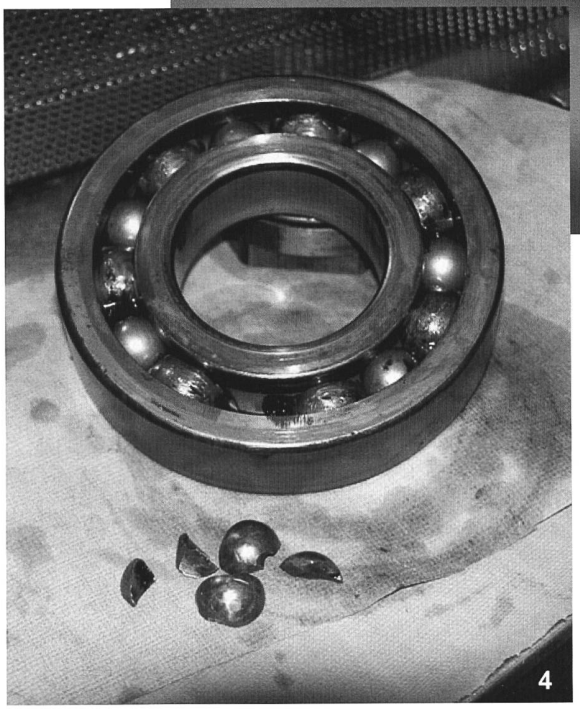
Ruedi Baer

Bildlegenden:

Bild 1: Der alte, deformierte Bolzen mit seinem Ersatz; rechts die Sicherungsbolzen neu und alt

Bild 2: Jetzt ist das oberste Federblatt am neuen Federbolzen eingebaut, und mit der neuen Sicherungsschraube gesichert

Bild 3: Der abgewetzte Zahn (rechts wäre eigentlich eine senkrechte Zahnstirn) mit den feinen Haarrissen (Makroaufnahme)

Bild 4: Das Kugellager mit zerstörter Kugel

Alle Bilder: Thomas Kugler