

Back to the Switzerland

Autor(en): **Huwyl, Hanspeter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2014)**

Heft 92

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037541>

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.

Back to the Switzerland



Die genauen Angaben über die drei Lastwagen sind auf der 2. farbigen Umschlagsseite angegeben.

Zu Beginn des Jahres 1982 bestellte die damalige Firma Balkansped Oozt Orel, Ul. Kosta Surinov 25, in 9242 Radovis, 60 Sattelschlepper bei Saurer in Arbon/TG. Die Fahrzeuge vom Typ D330 BF6x4 besaßen 6-Zylinder-Dieselmotoren D4KT-E der Leistungsklasse III (276 PS bei 2000 U/min.). Die Firma Orel hatte einen Transportauftrag beim Bau des unterirdischen Flugplatzes Al Baghdadi in der Nähe von Baghdad/Irak erhalten. 20 Sattelschlepper mit 24 Zoll-Bereifung waren auf der Baustelle im Irak mit Kippaufliegern im Einsatz. Die zirka 40 restlichen Sattelschlepper mit 20 Zoll-Bereifung besorgten den Zubringerdienst für Baumaterial Jugoslawien - Irak mit Flachbettaufliegern. 40 Sattelaufleger wurden bei der Firma Cometto Industries SpA., Borgo San Dalmazzo, in Cuneo/Italien gekauft (die restlichen 20 Sattelaufleger waren bereits im Irak). Nach Fertigstellung der Sattelschlepper in Arbon wurden in den Monaten Mai bis Juli 1982 die Aufleger in Italien abgeholt. Die Ablieferung der 40 kompletten Sattelzüge sowie der 20 Solo-Schlepper erfolgte am 3. August 1982 in Arbon. Importiert wurden alle Fahrzeuge in die damalige sozialistische Gliedrepublik Jugoslawien durch die staatliche Firma Tehnokomerc in 9100 Skopje.

In den Jahren 2008 - 2011 begaben sich sechs Saurer-Freunde auf Reisen in den Balkan um Saurer-Fahrzeuge aufzuspüren und zu photographieren. Mit gesicherten Informationen im Gepäck reiste die Gruppe im Oktober 2010 unter anderem nach Mazedonien. Dieser Staat entstand 1991 als Republik nach dem Bürgerkrieg in Teilen Jugoslawiens (1993 als souveräner Staat offiziell anerkannt). Ziel der Reise nach Mazedonien war das Auffinden der noch verbliebenen Sattelschlepper von Orel Balkansped. In Stip und seiner Umgebung wurden die Saurer-Freunde schliesslich fündig. Einige der übriggebliebenen Sattelschlepper wurden in der Zwischenzeit zu 4x2-Schlepper umgebaut und standen teilweise noch im täglichen Arbeitseinsatz. In einem Hinterhof eines Kolonialwarengeschäftes wurde ein originaler 6x4-

Sattelschlepper gefunden der nun als Kipper (Meiller München) im Einsatz stand. Saurer-Freund Peter Iten aus Mollis/GL fand sofort gefallen an diesem imposanten Sattelschlepper. Es begannen sofort die ersten Verhandlungen über eine Rückschaffung in die Schweiz. Viele Hürden wie die Ausführung des Fahrzeuges aus Mazedonien, Transport, Verzollung und Wiedereinführung in die Schweiz mussten überwunden werden. Im Juni 2011 war es endlich soweit: Der Saurer D330 BF6x4 mit Chassisnummer 213180 konnte in Mollis mit eigener Kraft vom Auflieger gefahren werden und war nach fast 29 Jahren wieder in sein Herstellerland zurückgekehrt. Es ist dies übrigens zufällig der letzte Sattelschlepper von den 60 Stück die nach Radovis geliefert wurden. Nun begann jedoch erst die grosse Herausforderung der Restaurierung des Fahrzeuges für Peter Iten. In unzähligen Arbeitsstunden wurde der Sattelschlepper vom 7. Juni 2011 bis 24. Mai 2014 im Originalzustand fachmännisch restauriert. In kleinem Rahmen wurde der Radovis-Schlepper auf dem Kerenzerberg in Filzbach/GL am 24. Mai 2014 erstmals präsentiert. Als weitere kleine Attraktion wurde noch ein Saurer-Motor vom Typ D1K-T mit BBC-Complex Druckwellen-Aufladung vorgeführt (Stand-Motor). Walter Mühle aus Wolfhausen/ZH, der den gelungenen Anlass organisierte, brachte den Motor auf der Balastbrücke seines Saurers D330 F6x4 mit (dieser Sattelschlepper ist ebenfalls mit einem Complex-Motor ausgestattet). Einige restaurierte Fahrzeuge des Saurer-Sortiments 77 die auf den Kerenzerberg eingeladen wurden, gaben dem Anlass einen würdigen Rahmen. Die anwesenden Saurer-Freunde waren sich einig: Peter Iten hatte ganze Arbeit geleistet. Er hat es geschafft, ein so komplexes Projekt innert nützlicher Frist zu vollenden. Zusammen mit dem 'Caminhao' aus Brasilien sind dies die beiden einzigen Exportfahrzeuge von Saurer die in die Schweiz zurückgekehrt sind und mustergültig restauriert wurden.

Text und Fotos: Hanspeter Huwyler, Zürich