

Der Caminhão fährt wieder

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 105

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037528>

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.

Der Caminhão fährt wieder

Text: Ruedi Baer, Co-Rückholer und Caminhão-Götti

Fotos: Anna Laich-Baer

Seit 2002 musste der Caminhão, unser ältester Lastwagen, auf seine zweite Jungfernfahrt warten. Es war aber auch viel zu tun: zuerst musste der Caminhão die lange Reise von Brasilien in die Schweiz, gespickt mit vielen Hindernissen, überstehen, dann wurde sein „Gesundheitszustand“ sorgfältig analysiert, dann eine „Therapie“ verordnet und geplant. Und öfters kommt es anders als man denkt... es ging einfach alles viel länger. Und so nebenbei realisierten unsere Freiwilligen auch noch ein neues Museum, plus ein neues DEPOT, beides umfassende Projekte, die gar keine Luft mehr liessen für sorgfältige Reparatur- und Revisionsarbeiten.



Mehrere Equipen arbeiteten am Caminhão. Da war der Kühler komplett zu überholen, das Getriebe war ein grosser Lupf, die Räder komplett überholen

lassen mit Hin- und Rücktransport, Motor komplett zerlegt und wieder zusammen gesetzt, das Chassis geprüft, alle Lager und Büchsen überholt oder neu gemacht, alle Federpakete ersetzt oder mindestens neu gerichtet, die Hinterachse komplett erneuert, Magnetzündler ersetzt, da Original in Brasilien „verloren“ ging; Benzintank ganz neu, da komplett zerstört, neuer Auspufftopf, da komplett verrostet. Diese lange Liste ist sicher nicht vollständig, gibt aber einen Einblick in die umfangreichen Arbeiten, die geleistet wurden. Dies soll hier keine Revisions-Protokollierung sein, nicht einmal eine technische Beschreibung. Dazu wäre der Berichtersteller weder

ausgewählt noch befähigt. Für mich war es ein jahrelanges Staunen, wie man über diese schwierigen, komplizierten, teilweise äusserst schweisstreibende Ar-

beiten überhaupt den Überblick behalten konnte. Und dann die Unterbrüche, aber auch Rückschläge. Zum Beispiel, als man nach einigen Probeläufen des Motors plötzlich Oel im Wasser feststellen musste. Ist das eine leckende Dichtung, oder ein Haarriss im Motorblock? „Uufmache und Luege“ geht gar nicht, der Motor ist in zwei Blöcken gegossen, ein Zylinderkopf war damals noch nicht state-of-the-art. Demontieren und röntgen? Schwierig, aufwendig, sehr teuer! Also versucht man es mit einer Spülung mit Dichtungsflüssigkeit. Warten – hebets? – Ja! Und so ging es einige Male. Nach mehreren Unterbrüchen nahm dann eine neue Equipe die Endmontage und die Inbetriebsetzung an die Hand. Auch da wieder mehrmals zwei Schrittchen vorwärts – ein grosser Schritt zurück! Und immer dabei: die Sorge, wieviel Reparatur, wieviel Restauration, wieviel Neues verliedets? Die einfache Devise „Originalzustand“ und „erhalten, was man auch nur erhalten kann, statt ersetzen“ ist manchmal auch nicht hilfreich. Wenn man zum Beispiel einen alten Plastic-Kanister in der Hand hat, der in Brasilien als Benzintank diente. Soll der jetzt belassen werden („letzter Betriebszustand“) oder mit einem neuen billigen Blechtank getauscht, oder mit einem schönen Messingtank, auf Mass hergestellt, ersetzt werden? So wie es einmal ausgesehen haben könnte... und soll der glänzende neue Tank brüniert werden? Oder zaporniert? Alles schwierige Entscheide, unter Berücksichtigung von Budget, Kosten, technischen Möglichkeiten, historischen Erkenntnissen, und Museums-Richtlinien.

Im Oktober 2017 war es dann soweit: alles startklar, alles geschmiert und geölt, alles nochmals sorgfältig durchgecheckt, und nun durfte das erste Mal die Anlaserkurbel gedreht und der Motor angezworfen werden. Das tönt allerdings sehr viel einfacher als es war. So einen Motor anzuwerfen braucht umfassende Vorbereitungsarbeiten, und das Drehen selbst ungeheure Kraft. Im Internet kann man unter YouTube ein entsprechendes wunderbares Video der Arbon Video Group

anschauen (Suchwörter „Saurer Caminhão“ eingeben). Manchmal war es fast zum Verzweifeln: ein paar Huster, dann ein Röcheln, dann wieder still. Und von neuem beginnen. Auch der Schreiber durfte sich versuchen: er hat ein paar Blätschgä an Daumen und Fingern geholt, aber der Motor war auch mit präsidialem Kurbeln nicht zum Leben zu erwecken. Doch dann, irgendwann, gelang es, und der Motor lief! Hurra!! Und, man stelle sich vor: Am Tag der Eröffnung des

DEPOT konnten wir unseren Sponsoren ein Fährli offerieren. Das war schon ein ganz spezielles Erlebnis, sei es auf dem Beifahrersitz, oder sogar am Steuer. Ein über hundertjähriges Vehikel, aus der Zeit, als die ersten Lastwagen das Fahren lernten, ein Vehikel nicht mit modellhafter nachgebauter Technik, sondern mit dem Originalmotor, dem Originalgetriebe, der ganzen originalen Saurer Technik; man staunt nur noch und freut sich. Allen Passagieren sah man es an, ein Leuchten von innen, ein Smile über das ganze Gesicht, einfach unglaublich...

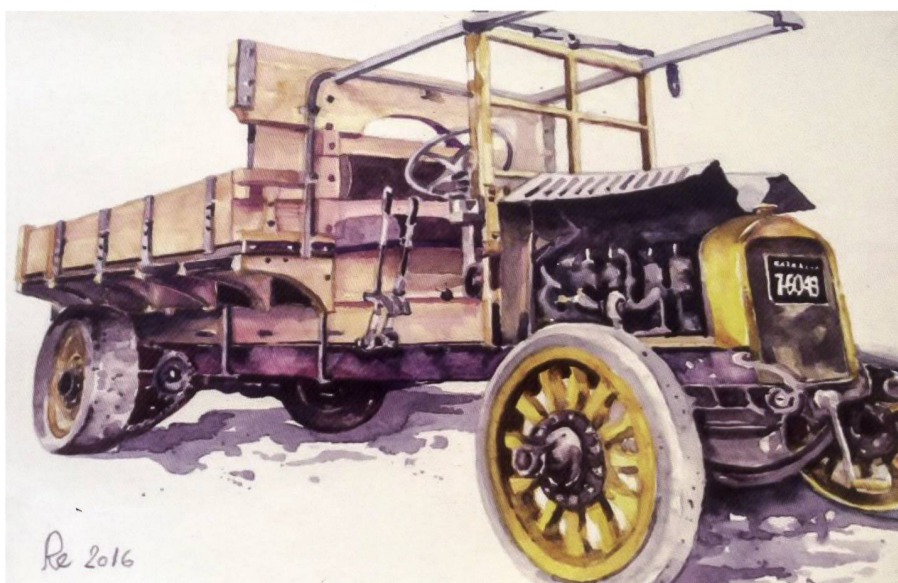


Vielen Dank den Gönnern, den grossen und den kleinen, den Mitwirkenden beim Rückholabenteuer (allen voran Diesel-Sepp Wespe), den drei Revisionsequipen Equipe Kugler, Equipe Hungerbühler, Equipe Vonwiller / Manser / Kugler samt ihren Freiwilligen und all den Firmen und Personen, die uns bei der Revision tatkräftig und meist ohne Rechnung zu stellen, grosszügig unterstützten!

Ein Freund vom Oldtimer Club lebt nicht mehr

Am 15. Oktober ist Hansjörg Reichle 79jährig gestorben. Als Selbständiger war er, bis zur Pensionierung, an der Firma Elektrobau Arbon beteiligt. Begonnen hat er seine „Karriere“ bei Saurer als Elektro-Zeichner.

Seine Hobbys waren die Stadtmusik und das Malen. In zahlreichen mehrjährigen Kursen in der Kunstgewerbeschule St. Gallen und in der Kunstschule Rorschach erlernte er das Aquarellzeichnen von Grund auf. In verschiedenen Ausstellungen zeigte er seine Landschafts- und Ortsbilder und er erstellte auch vier Kalender von Arbon in Farbe und Schwarz/Weiss.



Als Letztes malte Hansjörg Reichle noch unser Prunkstück, den Caminhão, auf Leinwand.

Auch unsere Oldtimer faszinierten ihn und so bekamen wir 2015 eine ganze Sammlung von Originalbildern

geschenkt. Diese sind heute in unserer kleinen Ausstellung im Hamel Gebäude zu sehen.

Text: Armin Kneubühler