

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Band: - (2020)
Heft: 117

Rubrik: Ein Rückblick ins Jahr 1911

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: 13.10.2024

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

Ein Rückblick ins Jahr 1911

Text: Jason Vogel, Journalist «O Globo» Brasilien, erschien im Januar 2002

Fotos: Diego Speratti und Werner Künzler

Überarbeitet und redigiert: Werner Künzler, Museumsfilmer OCS



Jason Vogel am Steuer unseres Caminhãos

Das klingelnde Telefon ist ein Fenster, das bis ins Unendliche geöffnet ist. Eines Nachmittags im Januar 2002 klingelte das Telefon in der Nachrichtenredaktion der Zeitung «O Globo» und öffnete das Fenster für eine Zeitreise in die Vergangenheit. Auf der anderen Seite der Leitung stand der Leser Nélio Carvalheira, der, nachdem er sich vorgestellt hatte, fragte: «Möchten Sie nicht einen Bericht von einem Saurer-LKW erstellen, den ich auf meiner Farm in Vassouras habe?» Es war interessant, ein vor dem Ersten Weltkrieg hergestelltes Fahrzeug zu «testen» und von den Schwierigkeiten der Chauffeure von gestern zu erfahren.

Saurer unterhielt von 1903–1982 eine Lastwagenproduktion. Es war die grösste LKW-Fabrik im frühen 20. Jahrhundert. Neben der Muttergesellschaft in Arbon gab es Fabriken in Österreich, Frankreich, Russland und den USA. Das Unternehmen hatte auch eine

Vertretung in Rio de Janeiro unter der Leitung von Carlos Schlosser. Im Jahr 1910 rollten 97 Lastwagen der Marke in Südamerika (die Mehrheit davon in Brasilien).

Über den überlebenden Lastwagen von Vassouras (einer kleinen Stadt im Innern des Bundesstaates Rio) ist kaum bekannt, dass er in den 1920er Jahren Baumstämme von den Docks des Hafens zu einem Sägewerk im Zentrum von Rio de Janeiro transportierte. Seine letzte Fahrlizenz wurde bezahlt, bevor die Hauptstadt nach Brasilia zog (datiert 1960).

In den 1960er Jahren landete der Saurer im «Desarmadero de Fernando» (Autoabbruch) in der Via Dutra (der Autobahn, die Rio mit San Pablo verbindet), wo er als Lockvogel für die Kundschaft fungierte. Ungefähr zu dieser Zeit entdeckte Nélio den Lastwagen, aber er

konnte ihn erst Anfang der 1980er Jahre kaufen.

Der Saurer AM II war nie restauriert worden. Es kamen kaum ein paar Schichten schwarzer Farbe auf die Motorhaube und das Chassis, sowie Lack auf die (robusten) Holzkarosserieteile. Der Motor, der feststeckte, wurde in Betrieb genommen. Das war alles.



Hier steht unser «Caminhão» auf dem Autoabbruch und wartet auf einen Interessenten.

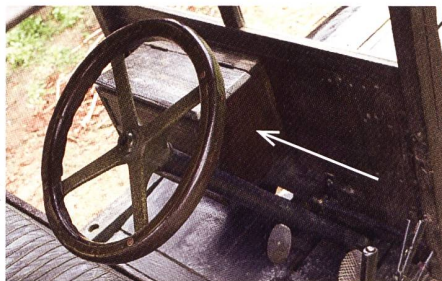


So haben wir ihn 2002 kennen gelernt. Und wir sind dort entlang der Feldwege der Farm gefahren, ähnlich wie 1911.

Der Motor hatte (und hat immer noch) keinen Elektrostarter (er wurde 1912 erbaut). Man muss die Muskeln benutzen, um die Kurbel zu drehen. Der Motor hat vier Zylinder, aber 5.320 ccm Hubraum. Über jedem Zylinder befindet sich ein kleines Ventil, das dazu dient, den Motor vor dem Start zu dekomprimieren und etwas Kraftstoff in die Kammern zu bringen.

Der Motor startet nach zwei Kurbelumdrehungen. Wiederholt beschleunigt das Gaspedal die Herzfrequenz und lässt den Fahrer ein wenig schwitzen, aber es ist einfacher als es sich anhört. In wenigen Sekunden wird der Motor mit einem synkopierten «Tuf-Tuf-Tuf-Tuf-Tuf» lebendig.

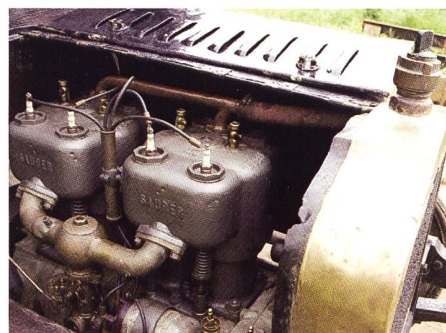
Einige Funktionen waren für die damalige Zeit sehr modern: Der Motor hat eine Doppelventilsteuerung, das Getriebe verfügt über vier Gänge und ein Kuppelungs pedal, die gleiche Anordnung wie



Luxusausstattung: Handschuhfach

heute. Es gibt keine Batterie. Die Zündung erfolgt über eine Magnetspule. Die einzige Beleuchtung ist eine Öl-Laterne.

Die Kabine hat keine Instrumente, Rückspiegel oder Scheibenwischer. Der einzige Luxus ist ein Handschuhfach. Die Lenkung befindet sich auf der rechten Seite, während sich die Schalt- und Bremshebel ausserhalb der Kabine befinden. Die Kupplung geht sehr schwer, aber der erste Gang geht leicht rein und der Saurer startet leise. Die Schaltung erfolgt in der Nähe der Hinterräder und bildet mit dem Differential eine Einheit.



Ein Blick ins Innenleben: Der Motor – wie ein schweizer Uhrwerk

Von dort übertragen zwei Ketten das Drehmoment auf die Räder. Obwohl die Reifen aus massivem Hartgummi bestehen, übertragen sie wenig Vibrationen. Da die Reifen glatt sind, gleiten sie aber leicht im Schlamm.

Vollgas am Gaspedal und der 30-PS-Motor erreicht seine maximale Drehzahl: rund 1.000 U/min. Der zweite Gang legt gut ein und der Saurer fährt vorwärts, ohne Ruckler. Es hat nur Bremsen an den Hinterrädern (wir haben uns vorgestellt, wie es wäre, dieses Fahrzeug mit 6'500 kg Last auf dem Rücken zu stoppen). Die Richtung muss ständig korrigiert werden, aber ohne Gefahr: Die Höchst-



Sowohl Schalthebel als auch Bremse befinden sich ausserhalb der Kabine.



Der kleine Lastwagen zwischen den Rum-Fässern von Zuckerrohrbauer Nelio Carveilheire.

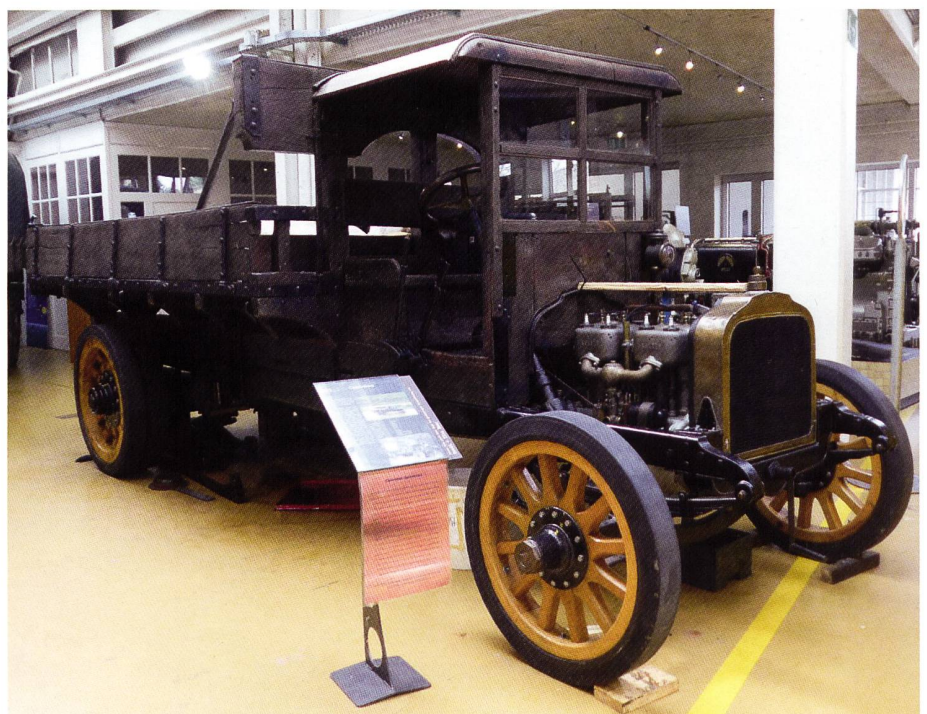
ger als ein Jahr später traf Sepp Wespe – besser bekannt als «Diesel Sepp» in Rio de Janeiro ein, ein begeisterter Vertreter der Gruppe. Der AM II wurde gekauft, vorbereitet und nach Arbon verschifft. Obwohl der Saurer funktionsfähig war, wurden seine mechanischen Teile vollständig überholt und wo notwendig, beginnend mit dem riesigen Kühler, wiederhergestellt. Der LKW erhielt auch neue mit Vollgummi überzogene Holzräder. Die Getriebezahnräder sowie die Aufhängungs- und Lenkungsteile wurden revidiert und teilweise ersetzt. Die Reparaturen wurden nach und nach mit dem Beitrag der Clubmitglieder und Freunde des Museums durchgeführt. Und keine Überrestaurierung: Sehr streng, die Restauratoren berührten weder die Hölzer der Kabine noch die schwarze Farbe. Der LKW behält das ursprüngliche Erscheinungsbild der Zeit in Vassouras bei, jetzt jedoch mit einwandfreier Mechanik. Im Oktober 2017 rollte der Saurer erneut durch die Strassen von Arbon, da wo er 106 Jahre zuvor hergestellt wurde! Heute ist das aus Brasilien importierte Exemplar das Hauptstück des Saurer Museums. Zu Ehren seiner Vergangenheit nennen ihn die Mitarbeiter des Clubs «Caminhão» – auf Deutsch: LKW.

geschwindigkeit erreicht knapp 20 km/h. Ohne hydraulische oder elektronische Vermittler lebt der Saurer die engste Mensch-Maschine-Beziehung. Abgesehen davon, dass es Spass macht, ist es lehrreich und zeigt alles, was die Fahrzeugbauer seitdem entwickelt haben.

Anmerkung des Autors

Um das genaue Modell des Vassouras-Lastwagens zu ermitteln, technische Daten zu erhalten und den Bericht von 2020 zu verfassen, suchten wir nach dem «Oldtimer Club Saurer in Arbon, der Schweizer Stadt, in der sich der Hauptsitz von Saurer befand.

Rudolf Baer, der Präsident des Clubs, war sehr überrascht zu erfahren, dass es in Brasilien einen so alten und in gutem Zustand befindlichen Saurer gab. Weni-



Zuhause in Arbon angekommen