

Was treibt denn eigentlich der Ziischtigs-Club?

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2021)**

Heft 118

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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>

Was treibt denn eigentlich der Ziischtigs-Club?

Text und Fotos: Markus Vonwiller, Leiter Werkstatt

An folgenden Fahrzeugen wurden grössere Instandhaltungsarbeiten durchgeführt:

8M Militär-Geländelastwagen 1939

Komplette Bremsrevision Hauptbremszylinder, Servoapparat, alle flexiblen Bremsleitungen ersetzt, Radbremszylinder ausgebohrt und mit neuen Büchsen versehen, ebenfalls wurden die Beläge ersetzt. Der M8 hat 8 Radzylinder, 16 Bremsbeläge und ganz viele flexible gut versteckte Bremsleitungen und zwei Hauptbremszylinder.

4MH Militär-Geländelastwagen 1955

Kühlerschläuche, Wasserpumpe, allg. Servicearbeiten, gleiche Bremsrevision mit Bremsleitungen wie beim 8M.

ADD (Diesel-Lastwagen 1927)

Am Batterieumschaltrelais die Schaltkontakte instand gestellt, Verkabelung beschriftet, Schema erstellt, Starter revidiert, Instandstellung der Starterbefestigung am Motorblock. Düsen auf Prüfstand geprüft, Flachriemen der Wasserpumpe ersetzt. Motor läuft zufriedenstellend, die Probefahrt steht noch aus.

DUX (Ryffels schöne «Dächlikappe»)

Vier neue Reifen und das verflixte Starterrelais mussten ersetzt werden. Dieses liess uns immer wieder im Stich bei den Startvorgängen. Da man dieses Fahrzeug nicht anschleppen kann, gab es hier keine Kompromisse und es musste ein neues Relais verbaut werden.

Postauto 1CP2-H (Kiental-Express)

Karosserie komplett ausgeräumt, Wagen-



Ziischtig-Club (vor Corona!): Markus Vonwiller, Leiter Werkstatt / Ziischtigs-Club (ganz links) mit seiner Crew: Fredi Halter, Max Hasler, Peter Hungerbühler, Ueli Bürgler und Bruno Künzle (hintere Reihe). Heinz Oertle, Albert Weigelt und Cornel Gähwiler (vordere Reihe).

boden, Seitenverschalung und Fenster mit entsprechenden Führungen demontriert. Schiebedach mit Führungen und Antrieb ausgebaut. Karosserie von Fahrzeugchassis getrennt und auf Rollwagen befestigt, für die Spenglereiarbeiten getrennt.

Fahrzeugchassis aufgearbeitet, sandgestrahlt und gespritzt, Servoverstärker komplett zerlegt und aufgearbeitet, Tank und Unterdruckbehälter innen mit 2-Komponentenlackierung versehen. Zusammensetzung und Revision der Handbremsgestänge, hydraulischen Bremsanlage, Blattfedern zerlegen reinigen und für die nächsten 100 Jahre mit Grafitfett schmieren. Alle Schraubverbindungen sind nun mit 8.8 Schrauben versehen, damit sich keine Sicherheitsprobleme ergeben.

Die hydraulischen Bremsen mit der saurerspezifischen diagonalen Aufteilung wurden durch entsprechende neue Bremsleitungen aus einer zertifizierten Kupfer-Nickel-Legierung ersetzt. Die Beschaffung dieser Leitung mit den passenden Zollmassen und garantierter Qualität war eine etwas grössere zeitliche Aufwendung. Im aussereuropäischen Bereich konnte eine entsprechende Leitung in Zollabmessung noch zu vernünftigen Preisen mit Zertifikat beschafft werden.

Die Spurstangengelenke liessen anfangs keinen Einblick in ihren inneren Wert zu, notwendiges Spezialwerkzeug liess sich in unserem Fundus nicht auffinden, also machten wir halt selbst ein Werkzeug.

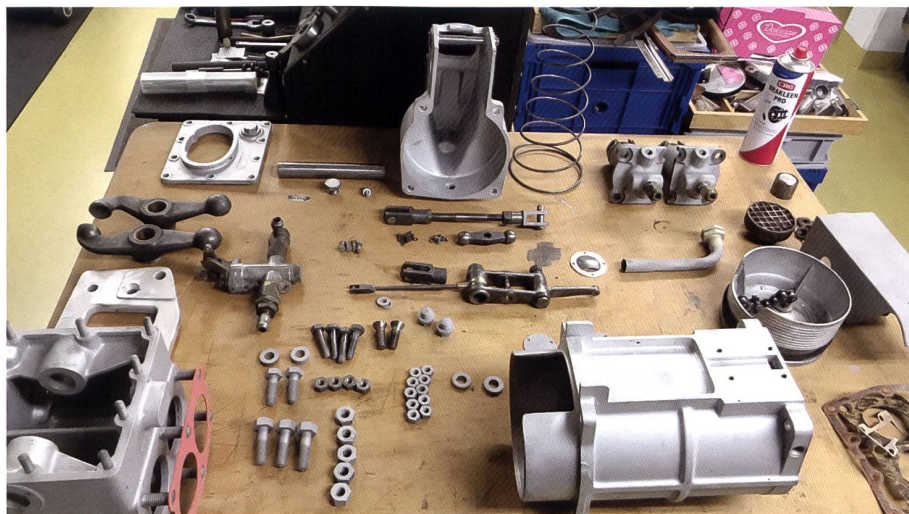
Viele Neuteile sind Eigenanfertigung, der Not gehorchend! Die Gründe reichen



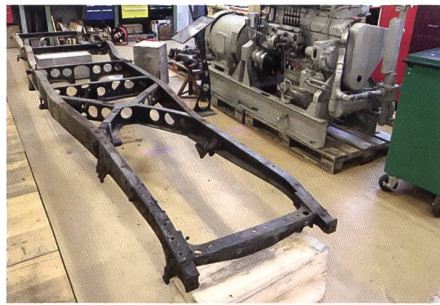
Stossdämpfer warten auf weitere Schritte im «Home-Office»

von «halt gar nicht mehr vorhanden» bis «weiss auch nicht». Zum Beispiel: die Stossdämpfer wurden vor langer Zeit am Fahrzeug demontiert. Bei den verschiedenen Aufräumaktionen und der Material- Umherzügelte (von einem Eck in das andere Eck) sind die Einstellmutter samt Skalen in der Zentralmutter wohl mal abgehauen. So nun wie sahen diese Einstellmutter aus? Schon wenn ich die Frage an die Saurer-Spezialisten stellte, verzogen diese ihr Gesicht, wie jemand der starke Zahnschmerzen hat.

Im Internet fand sich nach langem Suchen eine Abbildung, die Rückschlüsse zuließ Mittels CAD und Fräsmaschinen waren dann schnell vier schöne Mutter hergestellt. Doch: es waren die falschen, denn in einer grossen Schachtel von demontierten Teilen des Auspuffs fand sich ein sehr rostiger Musterkandidat. Also alles von vorne und sich nichts anmerken lassen.



Vorher: Servoapparat für den weiteren Zusammenbau gereinigt



Chassis des Schweineschnäuzli vor der Revision

Inzwischen konnte auch die Qualität der neuen Ölfüllung in Zusammenarbeit mit einem Restaurationsbetrieb in den USA geklärt werden. Eine Lieferung von Glycerinöl per Luftfracht schloss sich jedoch aus. Es ergab sich dann doch noch eine Möglichkeit, diese etwas spezielle Flüssigkeit durch ein spezielles Hydrauliköl zu ersetzen, unter der Bedingung, dass alle Gummitteile im Innern des Dämpfers ersetzt, respektive neu angefertigt wurden.

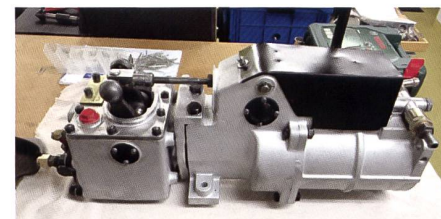
Des Weiteren waren wir vom Ziischtigclub natürlich immer «mer söt bis gester na» sehr aktiv, wie beim Zerlegen des Holzpostautos im Museum Schwyz, verladen und wieder montieren und aufstellen im Hamel, natürlich unter Coronabedingungen. Oder beim Ausbau einer Notstromgruppe aus dem Stadttheater St. Gallen, wie üblich aus dem Luftschutzkeller über diverse Schwellen an Luftschutztüren vorbei und über Rampen ins Freie.



«Mer söt na schnell...»

Wir verzeichneten zum Glück keine Unfälle, ausser ab und zu mal ein paar kleine Schnittverletzungen. Einzig ein etwas langärmliger Pulloverärmel verlor an der rotierenden Drahtbürste seine wesentlichen Funktionen.

An dieser Stelle möchte ich allen im Team danken für ihre fleissige Mitarbeit und positive Einstellung zu den Anforderungen, die der Museumsbetrieb mit seinen vielfältigen Objekten einfordert.



Nachher: Einbaufertig