

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1999)
Heft: 34

Artikel: Hokuspokus im Fuhrparkareal
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037331>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

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

Erlebnis - Erinnerungen

Hokusokus im Fuhrparkareal

Mitten in einer kalten Januarnacht des Jahres 1971 erwachten diverse Anstösser des Werkhofes einer Luzerner Transportfirma wegen eines ungewöhnlichen Motorengeräusches und unerklärlichen Lärms.

Im besagten Areal war es stockfinster, niemand war zu sehen und Schneeräumungsarbeiten waren auch nicht notwendig. Was wurde dort zu nächtlicher Stunde gespielt? Waren Einbrecher am Werk? Vandalen? Der Firmenbesitzer war telefonisch nicht erreichbar. Also wurde vorsorglicherweise die Polizei alarmiert.

Was nun festgestellt wurde, ist kaum zu glauben aber wahr. Ein Saurer hatte sich selbstständig gemacht und einen vor ihm parkierten, nicht gebremsten Mercedes quer über den Hof an die Umgebungsmauer gestossen. Nachdem der Mercedes nun Widerstand leistete, dachte sich der Saurer: so, jetzt erst recht! Jedesmal wenn sein Motor in die Knie gehen wollte, kam ihm der damals bei Chauffeuren nicht besonders beliebte EP-RSV-Verstell-Regler der Einspritzpumpe zu Hilfe und gab dem Motor weitere Lebenskraft zum Stossen, bis endlich die ersten „Retter“ eintrafen und ihn abstellen konnten. Keine Mär, sondern eine nackte Tatsache. (Blick war damals ausnahmsweise nicht dabei!)

Die Erklärung für dieses sonderbare Startverhalten des tapferen Saurers war bald gefunden: ein Kriechstrom zwischen den Anlasser-Anschlüssen infolge Streusalz Rückständen.

Soll doch einer behaupten, Saurer-Motoren hätten ein schlechtes Kaltstartverhalten gehabt!!

Um weitere solche Eskapaden und Schäden zu vermeiden, versandten wir vom Kundendienst die nachstehend abgedruckte *Reparatur-Notiz* an alle unsere Werkstätten und Servicestellen. So etwas ist meines Wissens später nie mehr passiert.

SAURER

Reparatur-Notiz

Nr. 332/71 IS

M Register 11

Betr: Anlasserkabel an 5D / 5DM-Normallenker mit DK- D1K-Motoren

Die Montage der Kabel am Anlasser erfordert grosse Aufmersamkeit. Es besteht nämlich die unwahrscheinliche Möglichkeit, dass sich der Anlasser und somit auch das Fahrzeug eines Tages selbstständig in Gang setzen können, besonders im Winter, wenn das Fahrzeug mit eingelegtem Gang und ohne angezogene Handbremse parkiert worden ist. Deshalb sind folgende Punkte zu beachten: (siehe KD 281)

Anlasserkabel wie folgt vorschriftsgemäss anschliessen:

Anschluss 30 isolierte Stromzuführung von der Batterie: Kabelöse muss senkrecht nach unten stehen

Anschluss 30a Stromabgang für das ganze Netz: Die Kabelöse muss unter der Oese 30 flachseitig gegeneinander zu liegen kommen und mit einem Bougierohr isoliert werden

Anschluss 31 isolierte Stromrückleitung an Masse: Kabelöse muss senkrecht nach unten stehen

Anschluss 50 nicht-isolierter Anschluss für Zuführung des Relais-Stromes

Werden die Kabel entgegen dieser Vorschrift von Bosch montiert, kann die Kabelöse 30a verdreht sein und dabei in unmittelbare Nähe der Polklemme 50 zu stehen kommen.

Durch ungewollte Einwirkung von Salzspritzwasser kann zwischen Polen 30a und 50 deshalb sehr leicht eine Kontaktbrücke entstehen, wodurch der Anlasser in Funktion tritt und gegebenenfalls den Motor unbeabsichtigt starten kann, so dass dass sich das Fahrzeug unter Umständen selbständig machen kann!

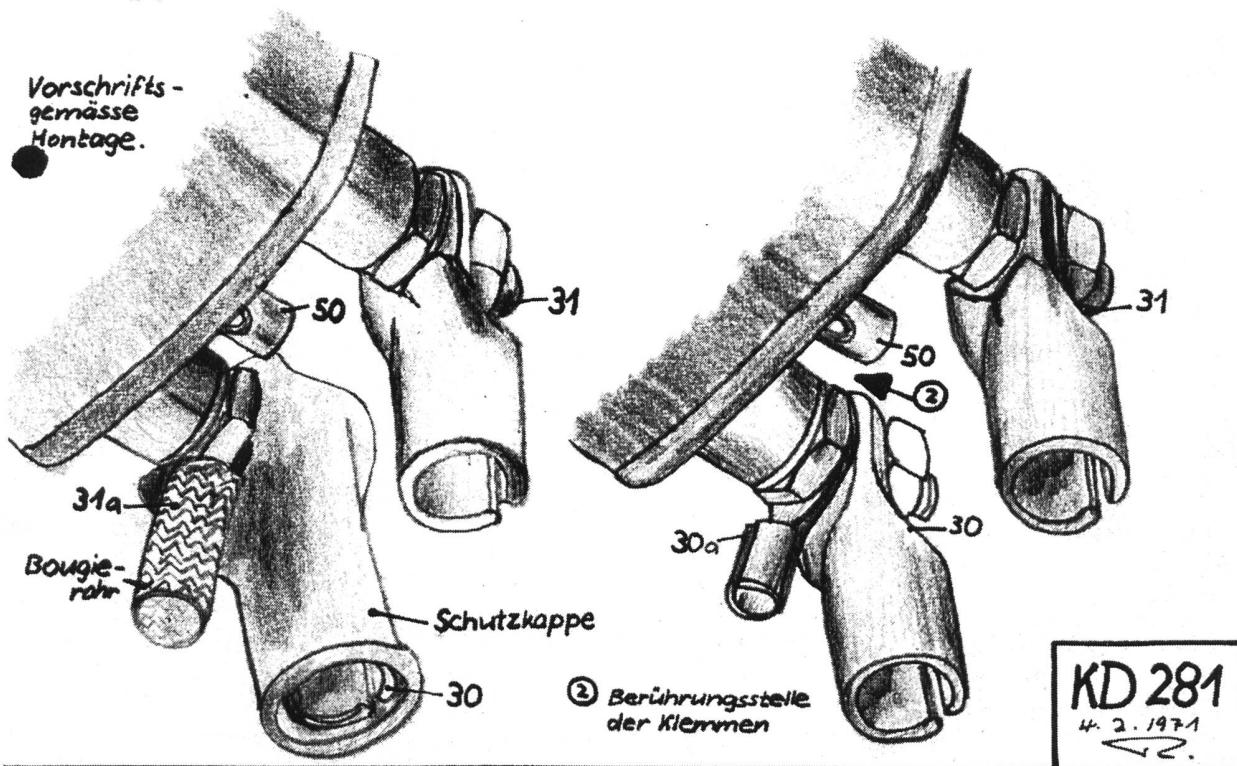
Wir bitten um Kenntnisnahme.

2229/Ko
8.2.1971

KUNDENDIENST

ppa. Hopf

Anlasser Anschlussklemmen



Gut gemeint, aber...

Auch diese Episode ist nicht erfunden, sondern ereignete sich tatsächlich in einem grossen Westschweizer-Fuhrpark.

Ein 5DM stand frei im Areal für eine kleine Reparatur. Da das Wetter umschlug, sollte er unter das Dach der offenen Einstellhalle verschoben werden mittels eines Traktors mit Stossvorrichtung. Für die paar Meter geradeaus würde man wohl keinen Fahrer in der Kabine brauchen, so meinte man wenigstens. Also begann man den Patienten ganz sachte zu stossen. Was jedoch vorher niemand kontrolliert hatte: es war noch ein Gang eingelegt!!

Plötzlich erwachte der DCL-Motor und das führerlose Fahrzeug bewegte sich Richtung Einstellhalle und machte erst Halt, nachdem die Schnauze die dünne Backsteinmauer durchbrochen hatte und zur Verwunderung der Passanten keck in das Profil der davor liegenden Strasse ragte.

Vertrauen ist gut. Kontrolle ist besser!

Hans Hopf

Erfahrungen mit Schlafkabinen aus alten Zeiten (2. Teil)

Unser SAURER 5C-H mit dem CT1D-L Motor Nr. 78841 mit BBC-Abgasturbolader, der am 27.2.1946 ausgeliefert worden war und mit dem Kontrollschild AR 1579 gefahren wurde, hatte eine Prototypkabine, deren hölzernes Gerippe innen und aussen verblecht war. Dank dieser Konstruktion war sie sehr gut isoliert.

Von der Motorfahrzeug-Kontrolle war diese Frontlenkerkabine mit 4 Sitzplätzen zugelassen. Die beiden hinteren Sitze brauchte ich meistens nicht, weshalb darüber ein Brett eingepasst wurde, das vorne auf den Rücklehnern von Fahrer- und Mitfahrersitz und hinten auf Winkeleisen-Konsolen auflag. Mit einer Untermatratze gepolstert und mit Stoff überzogen wurde daraus ein schmales Bett, das aber auch nach oben nur sehr spärlich Raum bot. Darunter wurde die Lücke zwischen den Sitzpolstern der beiden hinteren Plätze mit Wolldecken ausgefüllt, womit sich eine zweite schmale Liegefläche ergab, die man durch Kriechen hinter die Motorverschalung, und oben begrenzt durch das Brett, aufsuchen musste.



Auf dieser Aufnahme von 1950 ist das obere „Bett“ gut sichtbar