

# Hokuspokus im Fuhrparkareal

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1999)**

Heft 34

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037331>

## **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.

# Erlebnis - Erinnerungen

## Hokuspokus 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 selbständig 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

Register 11

# M

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

Die Montage der Kabel am Anlasser erfordert grosse Aufmerksamkeit. Es besteht nämlich die unwahrscheinliche Möglichkeit, dass sich der Anlasser und somit auch das Fahrzeug eines Tages selbständig 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 Bougierrohr 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 das Fahrzeug unter Umständen selbständig machen kann!

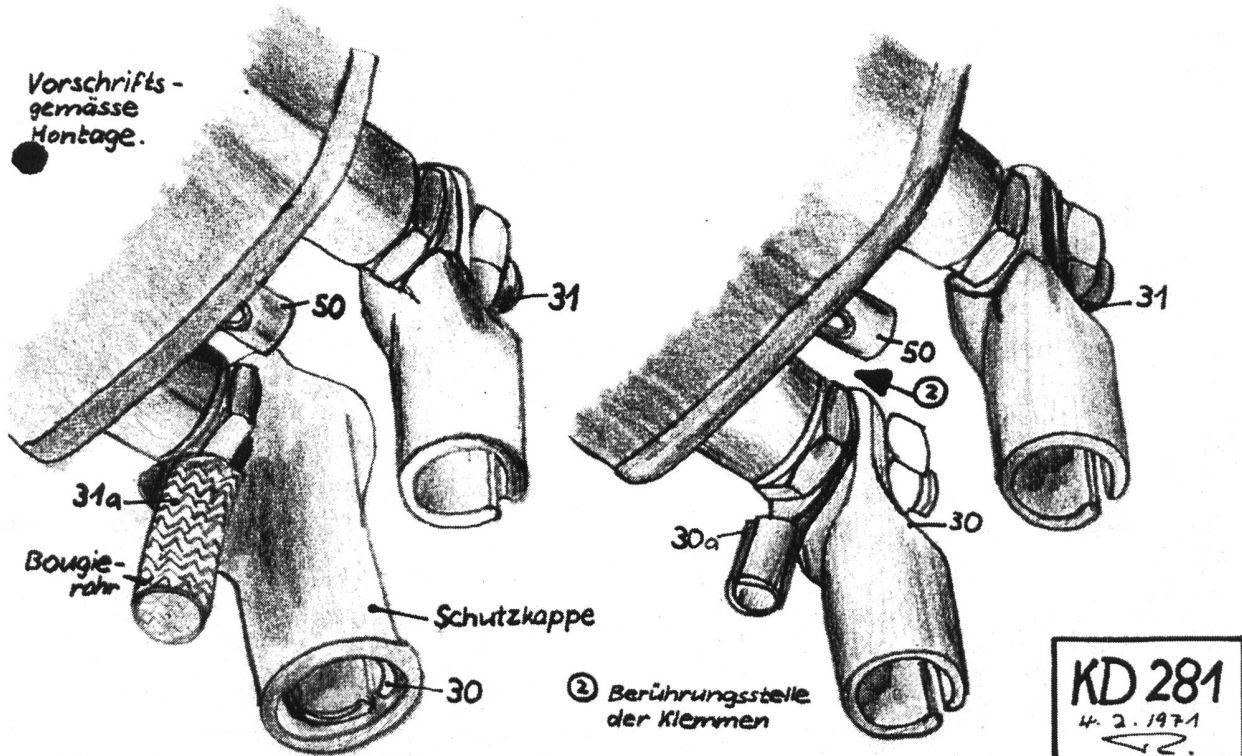
Wir bitten um Kenntnisnahme.

2229/Ko  
8.2.1971

KUNDENDIENST

ppa. Hopf

## Anlasser Anschlussklemmen



A. MESSERLI AG - 35.242.60 - A4 - 20'000 - 8. 69

## 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 Rücklehnen 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 Woldecken 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