

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2004)
Heft: 51

Rubrik: Caminhao Saurer 1911 : Stand der Dinge

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>

Caminhao Saurer 1911

Stand der Dinge

Immer wieder eine spannende Aufgabe ist die fortlaufende Restauration unseres „Seniors“, des Caminhao Saurer 1911. Der ursprüngliche Zeitplan wurde schon mehrfach überzogen, aber das ist angesichts des Alters und der heiklen Balance zwischen „Reparieren“ und „Restaurieren“ auch kein Wunder. Bis jetzt erlebten wir keine negativen Überraschungen. Was ist getan, was noch vor uns?

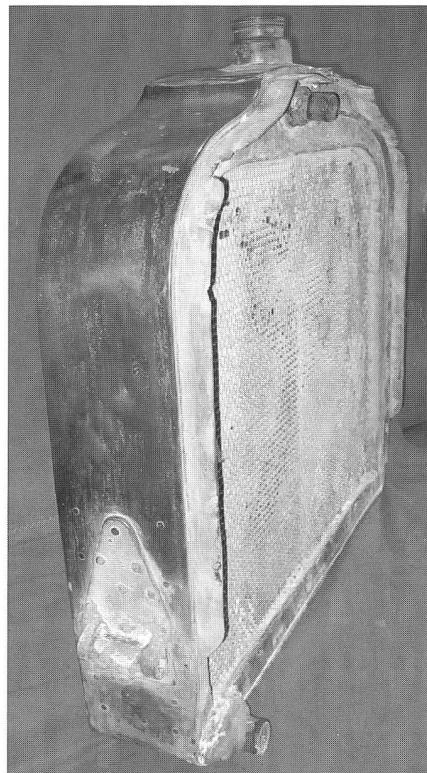
Die *Hinterachse* ist wieder in perfektem Zustand. Wir konnten eine fast gleiche Achse in der Schweiz kaufen, aus der wir die Bremsbacken ausbauen, neu belegen und dem Caminhao einverleiben konnten (der Caminhao hatte seine eigenen Backen irgendwann im Verlaufe der Jahre verloren, der letzte Besitzer fuhr nur noch mit der Handbremse!).

Die *Vorderachse* musste vollständig überholt werden. Die Bronzebüchsen waren vom stetigen Gebrauch und den starken Strapazen ausgeschlagen. Wir konnten sie neu ausdrehen, eine mussten wir ersetzen. Jetzt hat die Achse wieder weniger Spiel und kann als verkehrstüchtig bezeichnet werden. Diese Arbeiten hat für uns die Equipe von Kurt Hess für bescheidene Entschädigung erledigt.

Wir haben uns hier wie bei allen Reparaturen an die Devise gehalten „Letzter betriebsfähiger Zustand, so original wie möglich, aber keine Einschränkungen bei der Betriebssicherheit“.

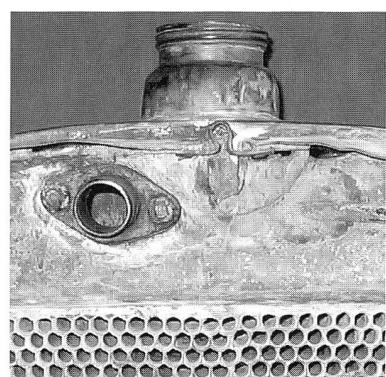
Der *Motor* wurde ausgebaut und für das Schweißen eines Flanschs zur Remo in die Lustmühle gebracht. Befund: Riss geschweisst, der Leichtmetall-Gehäuseblock ist wieder wie neu! Danke den Fachleuten. Auch Remo hat eine sehr bescheidene Rechnung gestellt.

Eine grössere Aufgabe war die *Kühlerrevision*. Sie nahm auch mehr Zeit in Anspruch als geplant. B. Masina, Inhaber und Chef der Spezialfirma Benetti Oldtimer Kühler in Zürich hatte uns zugesichert, die Waben originalgetreu zu ersetzen. Wir werden in einer späteren Folge der Gazette im Detail über diese Topleistung berichten. Die Kühlerwaben mussten komplett ersetzt werden, in Brasilien hat man wohl x-mal undichte Stellen mit viel Improvisationstalent wieder abgedichtet.



Der Kühler vor der Reparatur

Es kamen über die Jahrzehnte sehr viele Flickstellen zusammen, die Kühlleistung war sehr schwach und man musste dauernd Wasser nachschütten. Auch der Kühlerstützen war brasilianische Bauart.



Kühlerstützen und Flansch vor der Revision

Nach einer Totalzerlegung und einem kompletten Neuaufbau der 6kant-Bienenwaben, unter Beibehaltung aller Originalteile, soweit möglich, präsentiert sich der Kühler nicht „wie neu“, aber „wie Original“, in einem betriebsfähigen Zustand, und optisch sieht der Kühler aus, dass es einem Freude macht.

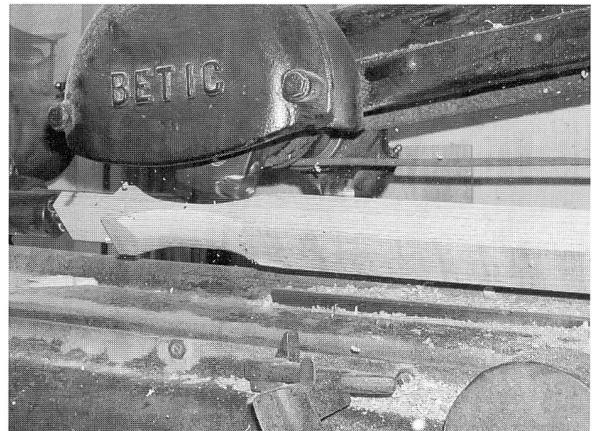


Beni Masina ist zu recht stolz auf sein Werk

Beni Masina hat uns einen sehr entgegenkommenden Pauschalpreis für die perfekte Restauration verrechnet.

Eine spannende Riesenherausforderung stellen nach wie vor die Holzräder dar. Zur Zeit steht der Caminaho auf „Prothesen“; die Vorderräder, etwas zu gross, stammen aus unserem Museumsbestand, die Hinterräder von der Ersatzachse. Das ist aber nur eine Notlösung, denn fahrtüchtig ist der Caminaho zur Zeit nicht. Die Originalräder sind in Frankreich, bei Monsieur Alain Monpied in La Courteix bei Saint Ours. Der Rädertransport wurde dank engagierter Sponsorensuche durch die BSG-Sekretärin Myrtha Zuberbühler durch DANZAS St. Gallen hundertprozentig gesponsert, herzlichen Dank für diese Grosszügigkeit. Wir mussten nur die Räder palettisieren, dann wurde der Transport, die Verzollung, die Auslieferung in Frankreich, durch DANZAS St. Gallen organisiert. Über Pfingsten war ich bei den Monpieds zu Besuch, um das Vorgehen zu besprechen. Der Berufsmann, welcher auch die Holzräder für das Berlietmuseum restauriert, empfiehlt eine Totalsanierung, also einen kompletten Neuaufbau der vier Räder. Die Vorderräder sind in einem schlechteren Zustand, als erwartet, dazu kommt, dass im Lauf der bewegten Geschichte dem Ca-

minhao vorne ein etwas zu kleines Ersatzrad montiert wurde (aber auch ein Original-Saurerrad!) und hinten der Belag des einen Rades aus Flachgummi den darunterliegenden Eisenreif stark beschädigte. Mir widerstrebt der Totalersatz, aus „denkmalpflegerischen“, aber auch aus finanziellen Gründen. Allerdings ist zu bedenken, dass man Holzräder nur reparieren kann, indem man sie vollständig zerlegt. Und die Erfahrung zeigt, dass so alte Holzräder, welche immer im Gebrauch waren, meist innen verrottet und verrostet sind. Wir wollen den Caminaho nicht nur im Museum garagieren, sondern mit ihm fahren. Und das bedeutet, dass die Fahr- und Antriebstechnik in perfektem, aber gleichzeitig möglichst originalem Zustand sein muss. On verra. Nebst den materiellen Fragen (was wollen wir, was können wir uns leisten?) ist vor allem der Zeitplan völlig in der Schwebe. Monsieur Monpied ist sehr wahrscheinlich der einzige, der in Mitteleuropa auf den Originalmaschinen Speichen fräsen kann – Schwerlast-Holzspeichen aus Hartholz mit ovalem Querschnitt kann man nicht drechseln - und der die Räder in der überlieferten Technik neu aufbaut.



Die Speichenfräsmaschine Modell 1920 im Atelier Monpied am Werk: Es entsteht eine neue ovale Speiche aus Akantholz für ein antikes „Automobile“

Ich habe an diesem Pfingstmontag in La Courteix mehr über die Technik alter Holzräder gelernt, als ich mir je denken konnte! In seinem Atelier zeigte uns Alain Monpied Holzräder aller Provenienz, u.a. vom ältesten CUA-Lastwagen, einer Vorgängerfirma von Berliet.

Monsieur Monpied hat mir versprochen, so viele Originalteile wie möglich weiterzuverwenden. Die Metallnaben, die Radkränze, die Radlager bleiben Original, auch die Speichen der Hinterräder kann man teilweise noch weiterverwenden. Die Holzreifen sind aber so zerstört, dass man nur eine Totalsanierung ins Auge fassen kann. Auch hier:

Nachhaltigkeit und Verkehrssicherheit gehen vor „Originalität“.

Das Atelier Monpied ist auf weite Sicht ausgebucht, die Caminhao-Räder kommen erst nächstes Jahr an die Reihe.



Detail eines „Caminhao“-Hinterrads: Die ursprüngliche Gummiierung ist aus mehreren Schichten hergestellt. Das war damals unumgänglich, haftete doch der Kautschuk nur sehr schlecht direkt auf dem Eisenreifen. Deshalb ist der Reifen auch eingekerbt und rau. Heute muss man mit möglichst originalen Materialien die Vollgummis ganz anders konstruieren. Auch die klassische Pressung der zwei ineinander liegenden Eisenreifen kann man nicht nachahmen, dazu fehlen die kräftigen Riesenpressen von damals.

Anschliessend an die Restauration der Holzräder und der Montage des inneren Eisenreifens kommt noch je ein zweiter Eisenreif mit den aufvulkanierten Kautschuk-Bandagen dran. Auch hier ist völliger Neuaufbau angesagt, die Beanspruchung von vielen vielen Schwertransporten ging nicht spurlos vorüber und auch der Rost hat an den Rädern wacker gefressen! Deshalb will ich auch den Sponsoren nichts mehr versprechen. Hoffen kann man natürlich immer. Wir hoffen auf die Jungfern Fahrt im Herbst 2005!

Mitteilung an die grosszügigen Sponsoren: Die Extrafahrt mit dem Caminhao inkl. Erinnerungsbild ist verschoben, NICHT aufgehoben!

Und wie sieht es mit den *Finanzen* aus? Dank unseren vielen Spendern durften wir einen totalen Spendeneingang von über Fr. 120'000.- verbuchen. Ankauf, Transport, Versicherung, Organisation vor Ort in Brasilien kosteten an die Fr. 80'000.-, sodass für Spendenmarketing und Restauration noch einiges übrig blieb. In der Zwischenzeit sind Motorreparatur, Kühlerneuaufbau, Beschaffen und Herrichten der Ersatz-Noträder, Revision Vorder- und Hinterachse erledigt und bezahlt. So wie es zur Zeit aussieht, können wir auch den Neuaufbau der Räder noch aus dem Caminhao-Fond bezahlen, da alle Partnerfirmen zu günstigsten Tarifen arbeiten oder gar auf eine Bezahlung verzichten!

Eine nächste Aufgabe steht noch an: Für die Räder-Restauration müssen die Zahnradkränze und die Lagerbüchsen noch nach Frankreich, da sie als Mass rsp. als Lehre dienen. Im Herbst ist in Lyon eine Messe für antike Autos, *wer fährt dort hin und bringt gleichzeitig diese Teile dem Atelier Monpied, das einen Ausstellungsstand hat? Viele Dank!*

An einem geeigneten Anlass werden wir dann auch gelegentlich die Messingtafel mit den Namen der Gross-Sponsoren enthüllen. Wer sich also noch eintragen lassen möchte, kann dies noch tun. Der Präsident gibt gerne nähere Auskünfte!

(Bericht und Bilder: rb)

Marktplatz

Zu verkaufen

- Saurer M 6 / Brücken- und Kastenwagen
- Saurer 4 CM
- Saurer 2 CM Kastenwagen 11'000 km
- Saurer 5 DM
- Saurer 4 C Möbelwagen Jg. 1940
- Saurer V 8 Frontlenker
- Saurer D 290 4x2 (Ch. Kab)

Diesel Sepp Telefon 071 755 05 05
NFZ-Handels AG, 9428 Walzenhausen

Zu verkaufen

Oldtimer Carbestuhlung

11 Doppelsitze
1 Doppelsitz kippbar
1 Fahrersitz kippbar

Albert Studer
Ramstenrütti 13
4208 Nunningen
Natel: 079 224 68 08

SAURER Filme zu Verkaufen

*Mit den Treffen: Aigle, Niederbipp
und Taverne*

2003	180 Min VHS Video neu DVD Diskette	Fr. 35.— oder Fr. 45.—
2002	155 Min VHS Video	Fr. 35.— (solange Vorrat)
2001	200 Min VHS Video	Fr. 35.— (solange Vorrat)

zuzüglich Porto + Verpackung Fr. 7.—pro Versand

Versand: Deutschland / Österreich nur per Barüberweisung in Briefumschlag Euro 30.—pro Video und Euro 35.— pro DVD inkl. Porto

Abs. Wyss Roland / ERato 4 / Moosleerau
Tel. 0041 (0)62 726 16 13

zu verkaufen

Oldtimer Omnibus

Saurer / Hess S2C-H „Ottocar 7“

Baujahr 1951
MFK: 13. August 2001
Sitzplätze: 23
Gewicht voll: 9'500 t
Länge: 7.90 m mit Skiträger 8.20 m
Breite 2.20 m
Höhe: 2.60 m
Farbe: creme/grün, weiss
6 Zylinder, 4 Ventile Maybach
85 PS
Nova – Starter (Luftanlasser)
Glasdach
Carosserie Aluminium
Preisvorstellung: Fr. 20'000.— ab Platz

Anfragen an: Otto Brander
Chapfenböhlweg 4
9100 Herisau
Tel. 0041 (0)71 351 30 75



Stell Dir vor: Du hast etwas zu kaufen / verkaufen, und niemand weiss es! Für Mitglieder sind Kleininserate **gratis !!**, und alle anderen Inserate sehr günstig. Inseratebedingungen auf der nächsten Seite.

Diese Inserate werden von über 500 Menschen, alles Freunde von Oldtimern, gelesen!! Eine maximale Fokussierung ist also garantiert, zu besten Konditionen.

Das OCS-Sekretariat hilft weiter (Adresse im Impressum S. 9)