

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2005)
Heft: 56

Artikel: Aus dem Alltag eines Einfahrers
Autor: Zweili, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037619>

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: 19.11.2025

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

Aus dem Alltag eines Einfahrers

aus SAURER-Hauszeitung Nr. 1/72, März 1972

(Archiv H. Schaer)



Die Produktion unserer Fahrzeuge wickelt sich zum weitaus grössten Teil in den Hallen unserer Werke ab. Der Aussenstehende merkt kaum etwas davon, bis wieder ein neues Fahrzeug die Fabrik verlässt.

In der näheren und weiteren Umgebung von Arbon, ja bis hinunter nach Kreuzlingen und Weinfelden fallen aber immer wieder und alltäglich die halbfertigen Fahrzeuge auf, die bei jedem Wind und Wetter, oft nur mit Gartenhäuschen ähnelnden, provisorischen Kabinen versehen, auf bestimmten Strassen herumfahren. Ihre Fahrer sind bei schlechtem Wetter und vor allem im Winter in Ledermäntel gehüllte und tief vermummte Gestalten, welche dann sicher kein Mensch um ihrer Tätigkeit willen beneidet.

Doch stossen diese Mannen gerade deshalb, und auch wegen der Unverdrossenheit, mit der sie tagaus, tagein ihre Arbeit verrichten, auf weitgehendes Interesse. Wer sind sie und was tun sie?

Es sind die sogenannten Einfahrer, welche jedes Saurer-Fahrzeug auf der Strasse prüfen müssen, bevor es karossiert wird.

Und wie geschieht das?

Da drängt sich vorerst die Frage auf, warum überhaupt eingefahren wird. Nun, davon hängt sicher allerhand ab. Wenn ein Fahrzeug die Montagehalle verlässt, dann ist es wohl fahrbar, aber es kann noch die mannigfaltigsten Mängel aufweisen, welche überhaupt erst beim Fahren auf der Strasse festgestellt werden können und anschliessend behoben werden müssen.

Der Motor hat eine Einlaufzeit auf dem Serienprüfstand hinter sich. Man hat dort festgestellt, dass er die an ihn gestellten Anforderungen auf dem Stand erfüllt. Wie verhält er sich aber im belasteten Fahrzeug auf der Strasse?

Alles Fragen, die uns interessierten, weshalb wir uns einmal mit einem unserer Einfahrer unterhalten haben, um ihm über sein Tagwerk verschiedene Fragen zu stellen.

Einmal eben, die etwas naiv klingende Frage: Warum wird überhaupt eingefahren?

Hier in Kürze die erhaltenen Auskünfte:

Wie schon weiter vorn angedeutet, lassen sich viele Mängel, die einem frisch zusammengebauten Fahrzeug noch anhaften können, erst beim Einfahren auf der Strasse feststellen, so zum Beispiel die Wirksamkeit der Bremsen, die Schaltfähigkeit des Getriebes und die Leistung des Motors im belasteten Fahrzeug, auf ebenen Strecken und in Steigungen. Aber auch die verschiedenen Geräusche können erst jetzt konstatiert, ihre Herkunft herausgefunden und die eventuellen Ursachen behoben werden. Es handelt sich dabei vor allem um die Motorgeräusche, die Geräusche im Getriebe und in der Hinterachse. Ein weiteres äusserst wichtiges Kapitel besteht in der Prüfung der Dichtigkeit aller der unzähligen Leitungen, welche in einem Fahrzeug eingebaut sind und welche je nachdem Brennstoff, Öl oder Wasser führen. Auch die elektrischen Leitungen müssen getestet werden. Beispielsweise muss, abgesehen von allen andern Lichtern, vor allem das Stopplicht bei Bremsproben einwandfrei seinen Dienst tun, trotzdem solche Manöver durch ein besonderes Warnschild hinten am Fahrzeug noch extra angezeigt werden. Wie wird nun eingefahren? Vorerst wird eine genaue Kontrolle des aus der Montage anrollenden Fahrzeuges vorgenommen. Diese Überprüfung wird sehr minutiös durchgeführt und nimmt durchschnittlich 3-5 Stunden je nach Wagentyp in Anspruch. Zuerst wird die richtige Montage aller Teile und deren einwandfreies Funktionieren kontrolliert. Dann prüft man Öl- und Wasserstand, die Bremseinstellung, das Kupplungsspiel und Schaltpunkte. Schliesslich wird das Fahrzeug mit Gussgewichten von 5t belastet.



Nachdem diese Vorarbeiten erledigt sind, folgt die erste Fahrt via Neukirch-Lömmenschwil-Wittenbach und zurück nach Arbon, also rund 35 km. Auf dieser Route erprobt der Fahrer die Bremsen, die Lenkung und die Schaltung, achtet auf eventuell auftretende Geräusche und prüft den Anzug des Motors in den verschiedenen Gängen. Nach der Rückkehr werden die Dichtigkeit der verschiedenen Leitungen nachkontrolliert, die Spur eingestellt und alle anderen auf der Fahrt festgestellten Mängel behoben.

Dann folgt die zweite Fahrt über rund 75 km auf der Strecke Amriswil-Kreuzlingen-Bernrain-Märstetten-Weinfeld-Sulgen-Amriswil. Neuerdings werden die Bremsen geprüft und eventuell eingestellt, wobei möglichst zügig gefahren werden muss. Beim Kontrollplatz Bernrain, ob Kreuzlingen, vergewissert sich der Fahrer, ob vielleicht die Radlager oder Bremstrommeln warm gelaufen sind. Ferner nimmt er eine Nachkontrolle der nach der ersten Fahrt behobenen Mängel vor. Auf der Rückfahrt wird auf der geraden Strasse zwischen Märstetten und Weinfeld bis zur maximalen Geschwindigkeit beschleunigt, um die Laufruhe des Fahrzeugs beurteilen zu können.

In unser Werk zurückgekehrt, müssen alle Federbriden nachgezogen, neuerdings die Dichtigkeit aller Leitungen überprüft und wenn nötig die Räder demontiert werden, um eventuell die Bremsbacken nachfeilen zu können. Am Schluss der ganzen Prozedur hat jedes von der Einfahrabteilung als gut befundene Fahrzeug bereits rund 150 Strassenkilometer hinter sich, bevor es in die Karosserie gebracht wird.

Das Einfahren spielt sich im Sommer und Winter auf denselben Strecken ab. Allerdings dürfte dieser «Job» nicht immer sehr amüsant sein, sofern es sich eben um Fahrzeuge mit nur behelfsmässigen Kabinen handelt. Es soll schon vorgekommen sein, dass man steifgefrorenen Leuten nach der Ankunft in Arbon vom «Bock» helfen musste. Kurz, kein Metier für jedermann! Es braucht dafür jedenfalls solide Burschen, gute Fahrer, tüchtige Mechaniker und eben Leute, die sich auf ihr Fahrgefühl und ihr Gehör verlassen können.

Soweit die Schilderungen unseres Einfahrers! All das machte uns aber so neugierig, dass wir beschlossen haben, wenigstens einmal auf so einer Fahrt dabei zu sein. Darum fuhren wir einige Tage später auf der Route 2 mit, allerdings in einem Fahrzeug mit ordentlicher Kabine. Einmal hineingeklettert, fühlt man sich recht gemütlich darin und losgings Richtung Amriswil. Bei diesem Mitmachen

handelte es sich nicht darum, im vorliegenden Bericht nochmals alle Tätigkeiten eines Einfahrers zu wiederholen, sondern vielmehr darum, einmal das Fahrgefühl auf der Strecke mitzuerleben und kurz als Abschluss unseres Berichtes schildern zu können. Als PW-Fahrer kommt man sich zuerst etwas eigenartig vor so hoch über der Strasse zu thronen und auch der etwas harte Sitz mutet fremd an. Viel Zeit bleibt aber nicht zur Angewöhnung, schon folgen die ersten Bremsproben, auf die man freundlicherweise durch den Fahrer vorbereitet wird. Das ist aber auch nötig, denn man muss kräftig verstemen und sich anklammern, um nicht nach vorn in die Frontscheibe geworfen zu werden. Die auf der Strasse hinterlassenen Bremsspuren zeigen ein einigermaßen befriedigendes Resultat, das jedoch noch gewisser Korrekturen bedarf. Dann wird beschleunigt bis gegen die mögliche Höchstgeschwindigkeit, und der Fahrer spitzt sein Ohr, auf alle abnormalen Geräusche zu horchen. Anschliessend wird abgebremst, um langsam durch alle Gänge schalten zu können. Die Motorbremse wird geprüft und der Manometer beobachtet, welcher den Druck in der Druckluftanlage anzeigt.

Unser heutiges Probefahrzeug benimmt sich in allen Belangen ziemlich manierlich und auch am Kontrollpunkt Bernrain zeigt sich nichts aussergewöhnliches. Der Einfahrer prüft hier die Erwärmung der Radlager und die Differentialsperre. Der Schnellgang wird eingestellt, ebenso die Höhe des Gaspedals ab Boden und die Scheibenwaschanlage. Aber nicht nur das! Der Einfahrer zieht seinen Rollschlitten hervor und verschwindet unter dem Wagen, um alle Dichtungsstellen zu kontrollieren. Das bot jetzt bei dem schönen Wetter keine besonderen Schwierigkeiten, dürfte aber bei Regen und Schneefall weit weniger possierlich sein. Mit wenig Fantasie kann man sich vorstellen, wie eine solche Kontrolle, welche unter allen Umständen durchgeführt werden muss, bei schlechtem Wetter abläuft, insbesondere dann, wenn mit klammen, steifgefrorenen Fingern noch Korrekturen vorgenommen werden müssen.

Nach diesen Prüfungen ging es weiter auf den Rückweg, wobei ähnliche Kontrollen erfolgten wie auf der Hinfahrt. Da sich das in der Probe stehende Fahrzeug im grossen ganzen einwandfrei gebärdete und uns keine besonderen Probleme aufgab, landeten wir 2 ½ Stunden nach Wegfahrt, mit Ausnahme eines fettverschmierten Regenmantels, wieder wohlbehalten in der Einfahrabteilung. Dies ist zum wesentlichen Teil auf den Umstand zurückzuführen, dass der Einfahrer das Fahrzeug vorher eingehend prüfte und andererseits bereits eine Kontrollfahrt absolviert worden war. Es darf daraus jedoch nicht geschlossen werden, dass es immer so glimpflich abläuft, denn schliesslich macht man ja gerade deshalb die Fahrten, um Unvorhergesehenes zu entdecken und Abhilfe zu schaffen.

M. Zweili
Marketing-Auto

Inserate Tarif für druckfertige Inserate, schwarz/weiss oder farbig (farbig nur auf 4. Umschlagseite möglich)

	Nicht-Mitglieder		Mitglieder	
	schwarz/weiss	farbig	schwarz/weiss	farbig
1/8 Seite	SFR 40.--	SFR 60.--	SFR 20.--	SFR 40.--
1/4 Seite	SFR 65.--	SFR 100.--	SFR 40.--	SFR 75.--
1/2 Seite	SFR 110.--	SFR 200.--	SFR 75.--	SFR 160.--
Ganze Seite A4	SFR 160.--	SFR 350.--	SFR 110.--	SFR 300.--

Kleinanzeigen

für Verkauf und Suche von SAURER/BERNA-Teilen, -Fahrzeugen oder -Schrifttum sind bis zur Grösse von 1/8-Seiten für Club-Mitglieder kostenlos, sofern sie in Druckbuchstaben an die Redaktionsadresse gesandt werden.

Redaktionsschluss

28. Februar, 31. Mai, 31. August, 30. November

Erscheinungsdatum

März, Juni, September, Dezember

Adressen des OCS

Vorstand 2004

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	Mörschwil	e-mail: r.baer@bsg.ch
	Kurt Hess	Rorschacherberg	e-mail: k.hess@gutefahrt.ch
Sekretär	Cornel Suhner	Roggwil	e-mail: c.suhner@bluewin.ch
Kassier	Andreas Berner	Magden	e-mail: andreas.berner@roche.com
Fahrzeugwart	Thomas Kugler	Arbon	e-mail: kuegi@bluewin.ch
Materialwart	Max Meile	Gossau	e-mail: m.meile@freesurf.ch
Marketing/Museum	Max Hasler	Arbon	
Archiv	vakant		

Bitte setzen Sie sich im Bedarfsfall mit obgenannten Personen direkt in Verbindung oder schreiben Sie uns an nachstehende Club-Adresse:

Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6
Postfach 162
CH-9320 Arbon

Postcheck- Konto Nr. 90-15436-7

Internet

<http://www.saureroldtimer.ch>

Mitgliedschafts-Beitrittserklärungen

Die einfachste Methode, um bei uns Mitglied zu werden, ist einfach den Mitgliederbeitrag zu zahlen. Das geschieht via Überweisung auf unser Postcheckkonto 90-15436-7 lautend auf Oldtimer Club Saurer Arbon. Bitte geben Sie auf der Überweisung deutlich Ihren Namen und Ihre Anschrift an, dann können wir Ihnen unsere Vereinspublikation, welche vierteljährlich erscheint, auch zustellen. Vermerken Sie im Mitteilungstext "Neumitglied; Beitrag 2005" sowie die von Ihnen gewünschte Kategorie, dann weiss auch der Kassier sofort, was los ist

Mitglieder-Jahresbeitrag

Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt Fr. 15.-- für Aktivmitglieder und Fr. 80.-- für Freunde des OCS. Gönner und Sponsoren bezahlen mindestens Fr. 60.-- plus Fr. 15.--, wenn sie die Gazette erhalten wollen. Jugendliche in Ausbildung zahlen pauschal Fr. 25.--.

Adressänderungen der Mitglieder

Bitte schriftlich an die obenstehende Club-Adresse senden!