

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2008)

Heft: 66

Artikel: Aus der Zeitschrift : Industrie und Archäologie

Autor: Balmer, Emil / Schnyder, Jacques-Pierre / Hopf, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037572>

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: 04.02.2026

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

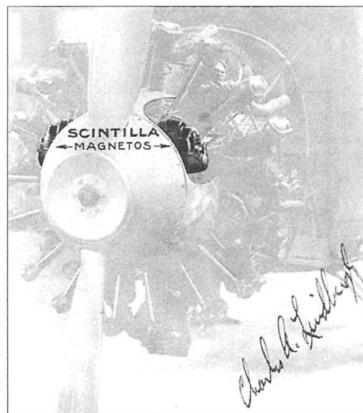
Aus der Zeitschrift: Industrie und Archäologie

Jakob Schnyder und seine Scintilla

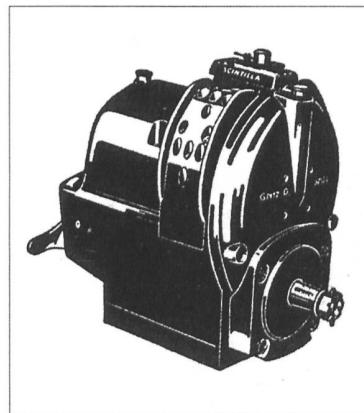
Scintilla-Magnetzündsysteme, -Vertex und -Einspritzpumpen



Jakob Schnyder



Spirit of St. Louis mit 9-Zylinder Wright-Whirlwind-Motor. Autogramm: Charles Lindbergh



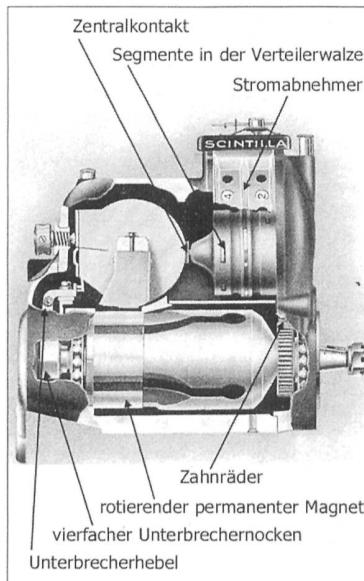
Erster Magneto

Jakob Schnyder, 1883-1957 war Gründer, Direktor und Verwaltungsratsdelegierter der Scintilla Solothurn. Geboren wurde Jakob (Jacques) Schnyder in Utewil (Kanton Freiburg), einem Weiler in der Gemeinde Bösingen. Nach dem Besuch der Sekundarschule in Laupen absolvierte er, wie in damaligen Zeiten üblich, ein Jahr in der französisch sprechenden Schweiz. Danach stellte sich die Frage: wie weiter? Alle Brüder konnten ja nicht auf dem Hof arbeiten. Am liebsten wäre er Ingenieur geworden. Wie wär's denn mit Kaufmann, fragte der Vater. Und so begann er in der Eisenhandlung Hopf in Bern (beim Vater des Autors) eine dreijährige Kaufmännische Lehre. Nach der Rekrutenschule und Unteroffiziers-Schule hegte er den Wunsch, sein Französisch zu vervollkommen und fasste den Entschluss, nach Paris zu gehen. Das wollte damals für einen Bauernbub etwas heißen.

Mit wenig Sackgeld trat er 1904 seinen Pariser Aufenthalt an. Bei der Botschaft erkundigte er sich nach den Präsidenten der verschiedenen Schweizer-Vereine. So machte er die Bekanntschaft mit einem Thurgauer namens Brenner, der ihm vorerst ein Zimmer im Quartier Grenelle beschaffen konnte. Um Arbeit zu finden, klapptete er ganze zehn Tage Paris ab, ging von einem Geschäft zum anderen. Erst auf Empfehlung durch diesen Thurgauer fand er endlich eine Stelle bei der Cie de Magnéto Sims-Bosch Ltd als Packer und Ausläufer. Das war wirklich nicht die Ar-

beit die er sich vorgestellt hatte. Der leitende Direktor, ein Engländer, merkte, dass den jungen Mann das Heimweh plagte und fragte Schnyder: «Habt Ihr einen Begriff für die Technik?» Ja, ich wollte eigentlich Ingenieur werden, war die Antwort. «Gut, wir werden Euch als Sekretär des technischen Direktors einstellen». Sein Salär stieg auf FFR 150.- pro Monat und ein Jahr später war er bereits unterschriftsberechtigt und wurde Chef de Service.

Nach einer schweren Erkrankung sah sich Schnyder leider gezwungen, diesen erfolgsverprechenden Posten zu verlassen und heimzukehren. Auf dem elterlichen Hof erholte er sich jedoch bald wieder. Die Ärzte rieten ihm ab, wieder nach Paris zurückzukehren. Bosch wollte den jungen Mann jedoch behalten und offerierte ihm, die technische Leitung ihrer Filiale in Brüssel zu übernehmen. Nach einem Ausbildungsaufenthalt in Stuttgart trat er im November 1908 den neuen Posten an. Aus Jakob Schnyder wurde nun Jacques Schnyder, denn Jacques auf der Visitenkarte würde sich in französisch sprechenden Ländern besser anhören, so der Wunsch der Generaldirektion von Bosch. Zusätzlich wurde er mit dem Verkauf von Boschprodukten in der Schweiz beauftragt, so dass er alle drei Monate die schweizerischen Automobil-, Motorrad- und Motorenfabriken besuchen musste. Dem jungen Mann wurde immer mehr aufgebürdet, 1909 wurde er beauftragt, in Lyon und ein Jahr später in Genf Filialen zu eröffnen. Bis 1913 behielt er die



Scintilla-Magnetzünder für Ein- und Mehrzylindermotoren

Leitung all dieser Vertretungen. Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges veränderte sich sein Aufgabenfeld. Er wurde ins Militär einberufen, gleichzeitig aber bat ihn Robert Bosch, die Leitung der Genfer-Filiale kraftvoll weiterzuführen. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel traf ihn am 9. August 1915 die Kündigung durch die Firma Bosch!



Titelseite der achtsprachigen Referenzliste von 1929, gedruckt in Kupfertiefdruck

Schnyder wurde bereits früher von Schweizer Industriellen eingeladen, in seiner Heimat ein Konkurrenzunternehmen von Bosch zu gründen. Diese Aufforderung hatte er jedoch stets abgelehnt, wollte er doch der Firma Bosch, der er seinen Aufstieg verdankte, nicht untreu werden. Jetzt hatte sich das Blatt jedoch gewendet, er wurde frei in seiner Wahl, was allem Anschein nach Bosch sehr beunruhigte. Denn kurz darauf zogen die Stuttgarter die Kündigung zurück und wollten Schnyder mit sehr verlockenden Versprechen und grossartigen Offerten plötzlich wieder einstellen. Er sei ein Ehrenmann und lasse sich nicht mit Geld ködern, das war seine Antwort darauf.

Bei Brown Boveri in Baden hatte man

schon seit längerer Zeit ein Auge auf Schnyder geworfen und beauftragte ihn 1917 mit weiteren «Boschlern», die ebenfalls die Kündigung erhalten hatten, mit Studien für neue Zündapparate (Magnetos). In Baden entschloss man sich, 1918 in Solothurn unter dem Namen SCINTILLA (ital. der Funke) eine Tochtergesellschaft zu gründen. Bereits 1920 war es soweit. Mit zweihundert Arbeitern wurde die Produktion im fertiggestellten Neubau aufgenommen. Von Anfang an war die junge Firma auf Export eingestellt und konnte bald sogar fünfhundert Arbeiter beschäftigen. Aber bald machte sich die Krise der beginnenden Zwanziger-Jahre bemerkbar. Geldentwertungen und hohe Schutzzölle bremsten den Erfolg des jungen Unterneh-

mens derart, dass BBC 1924 ihre Tochter bereits wieder liquidieren wollte. Aber mit Jacques Schnyders hartem Kopf hatte man in Baden nicht gerechnet. Nein, sagte er sich, so lasse ich mein Werk nicht zugrunde gehen. Mit zäher Energie, ungeheuerer Ausdauer und fast übermenschlicher Kraft kämpfte er für die junge Firma und für die Belegschaft, die er nicht brotlos werden lassen wollte. Dank seinem unermüdlichen Einsatz gelang es Jacques Schnyder und mit Hilfe von führenden schweizerischen und ausländischen Geschäftsleuten und Zulieferanten, die Firma zu retten und in eine AG umzuwandeln. Dazu beigetragen hatten vor allem Von Roll, Suhner & Cie, die Bank Sarasin und ganz besonders Prosper Plasmann, Generalvertreter der Ford-Automobile und Grossaktionär bei den damals berühmten Minerva Motors SA Anvers in Belgien.

Die erste Aufgabe der neuen AG bestand darin, die Konstruktion zu vereinfachen, und neue, billigere Materialien zu verwenden. Die junge Mannschaft mit dem technischen Direktor Frédéric Billon, Laborchef Jakob Bohli, Konstruktionschef Gottlieb Steiner und Hans Christen legten sich gewaltig ins Zeug, so dass man innert einem Jahr bereit war, neue Apparate anzubieten, die qualitativ ihren Vorgängern in keiner Weise nachstanden und preislich der schärfsten, ausländischen Konkurrenz standzuhalten vermochten. Die Nachfrage im Ausland nach Scintilla-Produkten stieg dermassen, dass die Geschäftsleitung 12 Tochterfirmen im europäischen Ausland gründen konnte. Den USA wurde eine besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Sie schienen eine Goldgrube für das neue Unternehmen zu werden. In sehr kurzer Zeit hatte es das Vertrauen der Navy und der Air Force erworben. Nur wurde dort die Bedeutung gestellt, dass die Scintilla-Apparate, wenn nicht gänzlich, jedoch zum Teil in den Staaten hergestellt werden müssten. So kam die SCINTILLA Sidney (NY) zustande unter der Leitung des Schweizers Hermann Hänni.

Der Zeitpunkt war ausserordentlich gut gewählt, hatten doch flugsportliche Sensationen ersten Ranges im Jahre 1927 die hohe Qualität der Scintilla-Magnetos bewiesen.

Zu diesen fliegerischen Pionierleistungen zählte neben vielen anderen der erste Ozeanflug New York - Paris von Charles Lindbergh mit der «Spirit of St. Louis» am 21. März 1927. Nach einem 33-stündigen Flug landete er glücklich in Paris. Während des gleichen Sommers wiederholte sich diese kühne Tat gleich zweimal mit dem gleichen Erfolg. Am 5. Juni 1927 startete in New

Vol transatlantique
New York-Berlin
Chamberlin et Levine sur
Columbia avec moteur Wright-
Whirlwind
6600 km en 4 hrs. 55 min.

Vuelo trasatlántico
New York-Berlin
Chamberlin y Levine sobre
Columbia con motor Wright-
Whirlwind
6600 km en 4 horas 55 min.

New York-Berlin
Transatlantic Flight
C. Chamberlin and Levine on
"Miss Columbia" with Wright-
Whirlwind Engine
6600 km in 4 hrs. 55 min.

Transatlantický let
New York-Berlín
Chamberlin a Levine na
letadle Columbia s motorem
Wright-Whirlwind
6600 km ve 4 hod. 55 min.

Ozeanflug
New York-Berlin
Chamberlin und Levine auf
"Columbia" mit Wright-
Whirlwind Motor
6600 km in 4 Stunden 55 Min.

Lot przez Atlan-
tyk N. York-Berlin
C. Chamberlin i Levine
na statku Columbiia z silnikiem
Wright-Whirlwind
6600 km w 4 godzin 55 min.

Volo transatlantico
New York-Berlino
Chamberlin e Levine su
Columbia con motore Wright-
Whirlwind
6600 km in 4 ore 55 min.

Океанский перелет
Нью-Йорк-Берлин
Шамберлен и Левин
на Колумбия
с мотором Райт-Вирлвайнд
6600 км. в 42 часа 55 мин.



LINDBERGH BYRD CHAMBERLIN

5. VI. 1927



VISIT SCINTILLA

30. VI. 1927

Vol transatlantique
New York-Paris
Byrd avec 3 passagers sur
Fokker avec 3 moteurs Wright-
Whirlwind
5600 km en 10 hrs. 6 min.

Vuelo trasatlántico
New York-París
Byrd con 3 pasajeros sobre
Fokker con 3 motores Wright-
Whirlwind
5600 km en 10 horas y 6 min.

New York-Paris
Transatlantic Flight
Byrd with 3 passengers on Fokker
with 3 Wright-Whirlwind
Engines
5600 km in 10 hrs. 6 min.

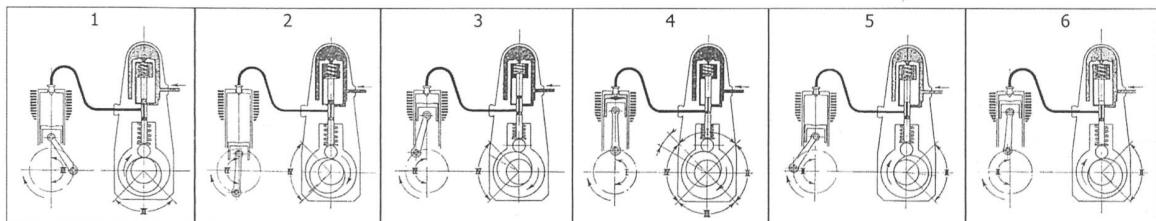
Transatlantický let
Nový York-Paríž
Byrd se 3 pasažéry na letadle
Fokker s 3 motory Wright-
Whirlwind
5600 km ve 10 hod. 6 min.

Ozeanflug
New York-Paris
Byrd mit 3 Passagieren auf
Fokker mit 3 Wright-
Whirlwind-Motoren
5600 km in 10 Std. 6 Min.

Volo transatlantico
New York-Parigi
Byrd con 3 passeggeri su
Fokker con motori Wright-
Whirlwind
5600 km in 10 ore 6 min.

Океанский перелет
Нью-Йорк-Париж
Бирда с 3 пассажирами
на Фоккер
с 3 мот. Райт-Вирлвайнд
5600 км в 10 часов 6 мин.

Eine Seite aus der Referenzliste von 1929. Das Foto links zeigt Lindbergh, Byrd und Chamberlin. Das Foto rechts eine Besuchergruppe bei Scintilla. Zweiter von links ist Jakob Schnyder. Die Autogramme sind jene von Lindbergh und Chamberlin. Beachtenswert ist die gediegene leserfreundliche Darstellung als Textblocks statt langweiliger Listen. Die untere Darstellung führt z.B. den Ozeanflug von Byrd vom 30. Juni 1927 auf, in den Sprachen Französisch, Englisch, Deutsch, Italienisch, Spanisch, Tschechisch, Polnisch und Russisch

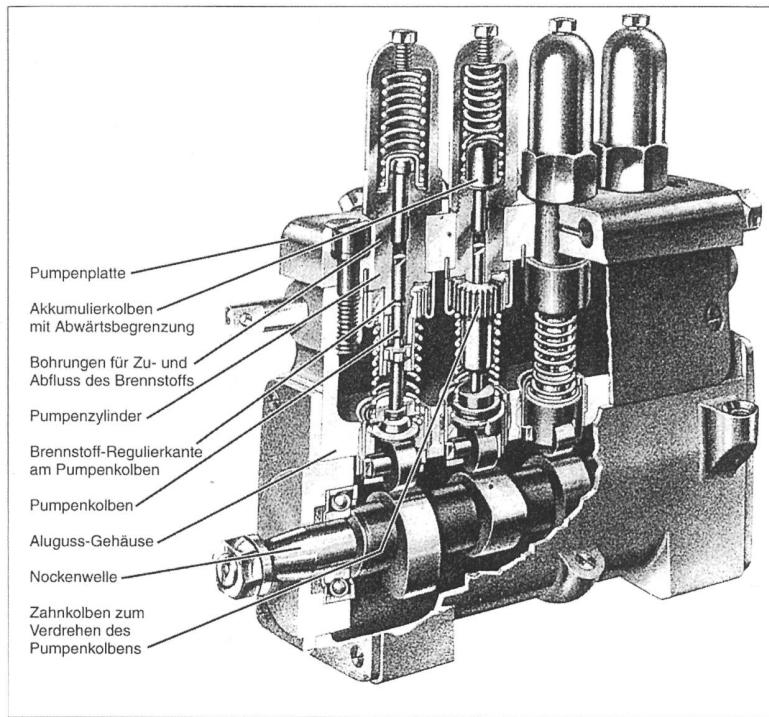


Wirkungsweise der Einspritzpumpe: 1) Ende der Füllung. 2) Beginn der Akkumulierung. Der Saug- und der Druckkanal sind abgeschlossen. 3) Ende der Akkumulierung. Beginn der Einspritzung. Der Akkumulierkolben ist hoch angehoben. 4) Ende der Einspritzung. Der Akkumulierkolben sitzt auf dem Steuerkolben auf, dagegen noch nicht auf dem Zylinder. 5) Beginn der Vakuumperiode. Der Akkumulierkolben sitzt auf dem Zylinder auf. Der Steuerkolben löst sich vom Akkumulierkolben, dadurch bildet sich im Akkumulierraum ein Vakuum. 6) Ende der Vakuumperiode. Durch Freigabe des Saugkanals durch den Steuerkolben fliesst Brennstof in den Akkumulierraum

York Chamberlin mit seinem Passagier Levin an Bord der «Miss Columbia» und landete nach einem 43-stündigen Flug über eine Distanz von 6600 km in Berlin. Und am 30. Juni 1927 startete Byrd mit der dreimotorigen Fokker und drei Passagieren zum Flug New-York - Paris. Die 5600 km lange Strecke wurde in 40 Stunden zurückgelegt. Was wären diese Flüge für ein Fressen für die Medien gewesen, hätte es damals schon ein Fernsehen gegeben. Alle Motorenhersteller bestätigten der Scintilla spontan, dass diese unterhörenden Leistungen nur dank der Scintilla-Magneten möglich waren. Der Name Scintilla war nun vermutlich in jedem Ami-Hirn intus. Auch das Flugzeug «Bremen», in welchem Hauptmann Köhl am 12. Mai 1928 mit zwei Passagieren von Berlin nach New York flog, war mit einem Magneto von Scintilla ausgerüstet. So wie Bertrand Piccard für seinen kürzlich erfolgreichen Ballonflug speziell den Meteorologen für ihre Unterstützung dankte, schrieben die erfolgreichen Piloten damals ihre Erfolge der Zuverlässigkeit der Scintilla-Magneten zu und unterliessen es nicht, sogar persönlich in Solothurn vorzusprechen um sich zu bedanken.

Zu diesen Erfolgen gesellten sich zahlreiche Geschwindigkeits-, Dauer- und Höhenrekorde durch Piloten verschiedener Länder, deren Maschinen mit Scintilla Magneten ausgerüstet waren. Der dadurch erworbene ausgezeichnete Ruf förderte den Export, insbesondere nach den USA, wo im Jahre 1928 Scintilla-Magneten in rund 99% aller Flugzeuge eingebaut wurden - wahrscheinlich zum Missvergnügen von Bosch.

1930 arbeiteten in Solothurn gegen 1600 Arbeiter und Angestellte und ein paar hundert weitere sogar in Auslandfilialen. Das Geschäft blühte, gut 90% der Produktion konnte im Ausland abgesetzt werden. Aber bald türmten sich erneut dunkle Wolken am Horizont auf. Die grosse Finanz- und Wirtschaftskrise der 30er Jahre ging natürlich auch an der Firma Scintilla nicht spurlos vorüber und bereitete dem blühenden Ge-



SCINTILLA-Einspritzpumpe

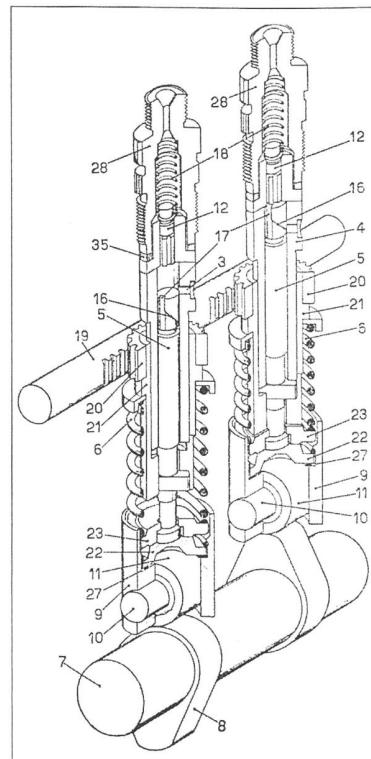
schäft mit den USA leider ein rasches Ende; für die in Solothurn gegen 1600 tätigen Arbeiter und Angestellten ein böses Erwachen.

Trotzdem schien es, dass die durch den Verlust des amerikanischen Marktes entstandene Lücke wieder geschlossen werden könnte.

Zu dieser Zeit entwarfen die UdSSR ihren 5-Jahresplan und suchten die Unterstützung der europäischen und amerikanischen Industrie-Staaten. Wie eine Festschrift zum 50. Jahr-Jubiläum der Scintilla zu entnehmen ist, setzte man nun auf Russland. Eine russische Handelsdelegation hatte im Jahre 1928 in Paris bei der Soc. des Moteurs Gnôme et Rhône und in Deutschland bei BMW eine grössere Anzahl Flugmotoren gekauft und den Lizenzvertrag für den Bau solcher Motoren ausgehandelt. Die Firma G&R verwendete für ihre Motoren ausschliesslich Scintilla-Magnetonos. Die Frage der Zündung gab jedoch zu speziellen Verhandlungen Anlass. Die Erfolge der Scintilla-Magnetonos hatten die Waagschale entschieden zu Gunsten von Solothurn schwenken lassen, und so hatte die Handelsdelegation zugleich den Auftrag bekommen, eine Fabrikationslizenz für diese Magnetzünder zu erwerben. Nach langen, zähen Verhandlungen schloss die Scintilla AG im März 1929 mit dem staatli-

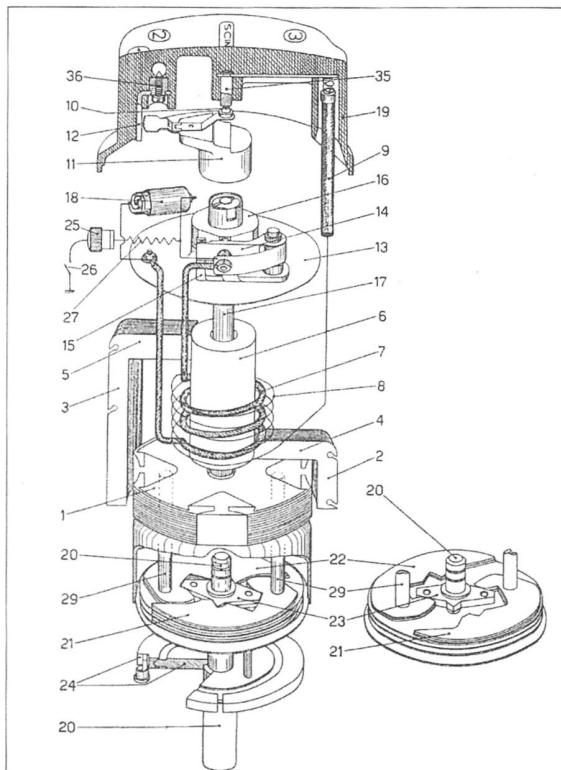
chen Aviatrust in Moskau einen entsprechenden Vertrag auf die Dauer von 5 Jahren ab. Scintilla verpflichtete sich darin, den Russen die volle Unterstützung zu bieten bis der Lizenznehmer im Stande war, die Magnetonos selbst herzustellen. Als Gegenwert übernahm Russland die Verpflichtung, seinen ganzen Bedarf in der Zwischenzeit bis zum Anlaufen der eigenen Produktion zu konkurrenzfähigen Preisen von Solothurn zu beziehen.

In der Folge wurden Magnetonos GN5-D, GN7-D, GN8-D, GN9-D und GN 12-D für Flugmotoren mit 5 bis 18 Zylindern, sowie grosse Serien des Magnetonos MN4 für die in Russland in Lizenz hergestellten amerikanischen Landwirtschaftstraktoren der Firmen Fordson, International und Caterpillar geliefert. Dazu kamen Zünd-, Anlasser- und Lichtmaschinen für die beiden russischen Wagentypen SPARTAK und AMO Automobilnoe Moskowvskoe Oshchestvo-Moscow (1924-33). Russisches Personal kam sogar zur Ausbildung nach Solothurn. Einmal sei dieses durch Nikolaj Bulganin, dem späteren Ministerpräsidenten, vor Ort inspiziert worden. Ein ehemaliger Angestellter der Scintilla, welcher bei dieser Gelegenheit dessen persönliche Bekanntschaft gemacht hatte, rief sich, anlässlich des Genfer Gipfeltreffens 1954, dem nun für Gewöhnliche Unerreichbaren brief-

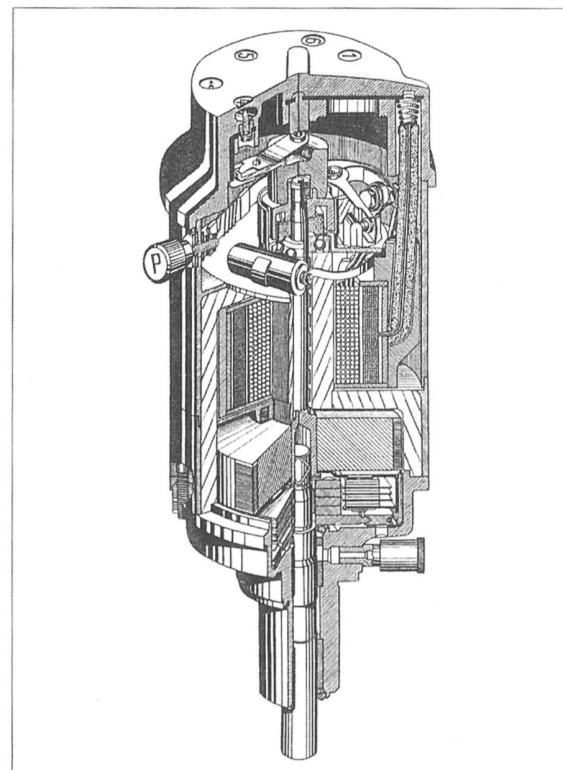


Bei Dieselmotoren mit kompressorlosem Betrieb wird im Arbeitszylinder über den Ansaug-Luftfilter Luft angesaugt und verdichtet. Gegen Ende des Verdichtungshubes wird der Dieselbrennstoff, je nach dem Gemischbildungsverfahren entweder direkt in den Zylinder oder indirekt eingespritzt. Diese Druckeinspritzung wird durch die Einspritzpumpe besorgt. Aufgabe der pro Zylinder vorhandenen Pumpenelemente ist es, den Brennstoff auf den richtigen Druck zu bringen, zeitlich und mengenmässig richtig zu bemessen. Fördermengenregulierung an der Einspritzpumpe:

3 Saugbohrung
4 Pumpenzylinder
5 Pumpenkolben
6 Steuerfeder
7 Nockenwelle
8 Nocken
9 Stösselgehäuse
10 Welle der Stösselrolle
11 Stösselrolle
12 Druckventil
16 Schrägkante
17 Nullfüllungsnut
18 Ventilfeder
19 Regulierstange (Zahnstange)
20 Zahnsegment
21 Führungshülse
22 Stösselhut
23 Unterer Federteller
27 Einlagescheiben zum Abstimmen der Pumpenkolben aufeinander
28 Drucknippel
35 Dichtung



Scintilla-VERTEX Zündverteiler:
 1 rotierender permanenter Magnet (Polrad)
 2 kurzer Polschuh
 3 langer Polschuh
 4 Kernverbindungsstück des kurzen Polschuhs
 5 Kernverbindungsstück des langen Polschuhs
 6 Spulenkerne
 7 Primärwicklung
 8 Sekundärwicklung
 9 Verbindungsleitung (Hochspannungs-Verbindung)
 10 Zentralkontakt der Verteilerwalze
 11 Verteilerwalze
 12 Elektroden im Verteilerkopf
 13 Unterbrecherplatte
 14 Unterbrecherhebel
 15 feststehender Kontaktträger
 16 Unterbrechernocken
 17 Polradwelle
 18 Kondensator
 19 Stromverteilerkopf
 20 Antriebswelle
 21 und 22 Fliehgewichte für automatische Zündmomentverstellung
 23 Nocken für automatische Verstellung
 24 Reibungsbremse
 25 Primäranschluss-Kurzschlussklemme
 26 Zündschalter
 27 Widerstand
 29 Führungsstifte für Lamellenbündel
 35 Zentralkontakt im Verteilerkopf
 36 Spitzschraube für Kabelbefestigung



Zur Wirkungsweise des Vertex Magneto: Der rotierende permanente Magnet erzeugt in den Polschuhern einen wechselweisen Kraftlinienfluss, der sich über die Kernverbindungsstücke schliesst. Dieses wechselnde Kraftlinienfeld fliesst somit durch den Kern der Spule und induziert in der feststehenden Primärwicklung einen Niederspannungsstrom. Die plötzliche Öffnung der Unterbrecherkontakte induziert in der Sekundärwicklung einen Hochspannungsstrom, welcher durch das Kabel an den Zentralkontakt des Verteilers geleitet wird. Das Verteilerstück bedient die einzelnen Elektroden von wo aus der Strom in richtiger Reihenfolge an die Kerzen geführt wird

lich in Erinnerung. Bulganin liess sich nicht «lumpen» und liess ihm daraufhin mit besten Grüßen einen Fotoapparat und Wodka überbringen.

Leider entsprach das Geschäft mit den Russen nicht den Erwartungen und erwies sich je länger desto verlustreicher. Zu dieser Zeit erreichten die Solothurner schon einen Umsatz von 1 Mio. Franken monatlich. Die Zahlungsmoral der Russen liess aber immer mehr nach. Sie bezahlten anfangs nach 3 Monaten, später verlangten sie eine Zahlungsfrist von 6 Monaten und noch später von 9 Monaten! Selbstverständlich war Scintilla nicht in der Lage, die Tratten so lange im eigenen Portefeuille zu behalten. Die Wechsel mussten diskontiert werden. Da schweizerische Finanzgruppen nicht zu finden waren, die gegen einen anständigen Zins bereit gewesen wären, die russischen Tratten zu diskontieren, suchte man eine Lösung im Ausland.

Die angesprochenen Finanzleute in Berlin entpuppten sich leider als traurige Wucherer und schämen sich nicht, einen Diskontsatz von 25% und mehr zu verlangen.

Die finanzielle Situation wurde nun in den 30er-Jahren für Scintilla sehr schwierig. Die allgemein schlechte Wirtschaftslage färbte sich auch auf die Filialen ab. In den USA wurde der Dollar um einen Drittel abgewertet, der russische Fünfjahresplan ging dem Ende zu, Deutschland betrieb eine ausgesprochene Dumping-Politik. Zudem begannen die USA den europäischen Markt mit ihren Wagen zu überschwemmen, welche alle mit der neuen Batteriezündung ausgerüstet waren. Die Produktionskosten der Autos mussten gesenkt werden, wollte man den Amerikanern Paroli bieten. So wurden nun nach und nach die zuverlässigen, aber teuren Zündmagnete durch die billigere Batteriezündung ersetzt, deren Qualität in der Anfangszeit noch

nicht über alle Zweifel erhaben war.

Scintilla passte sich dieser neuen Technik an und brachte in einer Rekordzeit 4-, 6- und 8-Zylinder-Zündverteiler sowie eine eigene Zündspule auf den Markt. Obwohl die neuen Zündungen mit der Zeit zufriedenstellend arbeiteten, waren die Magnetos noch nicht aus den Köpfen der Konstrukteure verschwunden. Aus dieser Situation heraus gelang Scintilla nochmals ein grosser Wurf: Es entstand der berühmte VERTEX, welcher von den Motorenbauern als grosses Wunder anerkannt wurde. Die Motorenlieferanten hatten nun die Wahl zwischen Magnet- und Batteriezündung und dies ohne irgendwelche Änderung am Motor. Der Vertex ist sicherlich noch manchen der Inbegriff für einen guten, zuverlässigen Motorstart. Beim Vertex sitzen die umlaufenden Magneten, der Unterbrecher und der Zündverteiler auf einer gemeinsamen Welle. Nebst der kompakten Bauart bot der Vertex den Vorteil der kräftigen Funken selbst bei tiefen Startdrehzahlen der Motoren.

Zu diesem Zeitpunkt begann man in der Scintilla auch ein Augenmerk auf den Dieselmotor zu werfen, der so langsam nun seinen Siegeszug anzubahnen schien. Dies nicht zufällig, denn bestimmte Zubehörteile dieser neuen Motoren konnten - wie auch bei Bosch - geeignete Gegenstände für die Präzisionsherstellung werden, so wie dies die Magnetzünder, Zündspule und Vertex für die Vergasermotoren waren. Bosch hatte sich mit seinen Einspritzausführungen bereits einen guten Namen gemacht. In Solothurn wollte man sich weder das Gras unter den Füßen wegmähen lassen, noch auf bereits gestampften Wegen marschieren. Neue Pfade mussten eingeschlagen werden.

Bei der Wahl der neu ins Sortiment aufgenommenen Einspritzpumpe fiel die Wahl auf das «Ratelier-System», d.h. auf das sogenannte Füllungsakkumulierverfahren. Bei diesem Verfahren wird die zur Einspritzung gelangende Brennstoffmenge, im Gegensatz zu den konventionellen Systemen, vor der Einspritzung im Speicher der Pumpe gespeichert. Die Einspritzung in den Verbrennungsraum erfolgt im richtigen Zeitpunkt durch die Entladung des Speichers.

In den Prospekten werden folgende Vorteile der Scintilla-Pumpe erwähnt: • Möglichkeit der Anpassung des Einspritzvorganges an die bestehenden Verhältnisse des Motors • der Einspritzdruck ist unabhängig vom Düsenquerschnitt • Einspritzbeginn und Einspritzzeit bleibt unabhängig von eventuellen Lecköverlusten • sichere Beherrschung des Einspritzbeginnes • Beherrschung des Einspritzbeginnes • Schei-



Der Vertex-Zündverteiler konnte ohne Änderungen am Motor anstelle eines Batteriezündverteilers eingebaut werden. Durch ihn wurde ein sicheres Anlassen selbst bei grösster Kälte gewährleistet (oben Prospekt, unten eingerichteter Vertex)

schung kleinsten Fördermengen • besonders geeignet für hohe Drehzahlen • stossfreier, ruhiger Gang des Motors • einfache Bauart • staubdichter Abschluss des gesamten Triebwerkes.

Dass diese Pumpen schweizerischer Provenienz recht gut arbeiteten, belegen Referenzschreiben an Scintilla von den Firmen Berna, Saurer und Sulzer.

1933 trat ein neues Verkehrsgesetz in Kraft, das vorschrieb, dass jedes Motorfahrzeug vor Inverkehrsetzung einer strengen Prüfung unterzogen werden musste. Scintilla verfasste eine Broschüre, die Auszüge aus dem neuen Motorfahrzeug-Gesetz enthielt und zu jedem vom Gesetz vorgeschriebenen elektrischen Ausrüstungsteil das mögliche Scintilla-Teil zeigte. So entstanden Richtungsanzeigewinker, Schei-

benwischer, Hupen, Stop- und Schlusslampen. Sogar ein Blinker war im Sortiment, aber die Behörden betrachteten den Winker als die einzige richtige Fahrrichtungsanzeige. Trotz allem, der Absatzmarkt blieb beschränkt und dementsprechend auch der finanzielle Erfolg.

Der Name Scintilla hatte überall Fuss gefasst und wurde als Begriff der Qualität allgemein anerkannt. Trotzdem entstand plötzlich eine vermutlich gesteuerte Unsicherheit bei Banken, Aktionären und Politikern. Zudem kursierten die wildesten Gerüchte. Kurz vor Weihnachten 1934 erhielt Jacques Schnyder seine Kündigung als Geraldirektor und Verwaltungsratsdelegerter.

Am 31. Januar 1935, genau nach Arbeitsschluss verließ er sein Büro nachdem er vorher jeden, der sich von ihm verabschiedet hatte, gebeten hatte, den «Kopf hoch» zu behalten und der Firma die Treue zu halten. Die meisten blieben auf ihren Posten und Jacques Schnyder erhielt durch ehemalige gute Geschäftsfreunde die schweizer Generalvertretung einer damals führenden Erdölgesellschaft.

Die Generalmobilfahrt im September 1939 traf die Scintilla nicht unvorbereitet. Die Lage wurde dann plötzlich katastrophal nach der Besetzung von Belgien, Holland und Frankreich. Der Export brach zusammen, der Inlandsmarkt musste mit allen Mitteln gestärkt werden. Die KTA (Kriegstechnische Abteilung) erteilte zusehends Aufträge für Tretgeneratoren. Von Sturmy Archer erhielt Scintilla den Auftrag zur Lizenzfabrikation der damals sehr bekannten Fahrrad-Dreigangnaben. Kleinelektromotoren für Staubsauger, Kaffeemühlen und Nähmaschinen wurden hergestellt. Gleichzeitig entstand die bekannte Lesto-Kleindrehbank, die heute noch vielen Hobby-Bastlern ein Begriff ist. Im September 1943 hatten die Alliierten die Scintilla AG wegen ihrer Geschäftsbeziehungen mit Deutschland auf die schwarze Liste gesetzt. Als die Sperre 1952 endlich aufgehoben wurde, übernahm die Robert Bosch GmbH die Aktienmehrheit und 1964 wurde die Scintilla AG in den Bosch-Geschäftsreich Elektrowerkzeuge eingegliedert. Von diesem Zeitpunkt an werden die Scintilla-Produkte unter dem Markennamen BOSCH weltweit vertrieben.

Die Biographie wurde aus dem unveröffentlichten berndeutschen Manuskript von Emil Balmer «Uttewil - Vom Hof u vo syne Lüt. Es Buech über d'Familie Schnyder» entnommen und ergänzt durch Angaben seines Sohnes, Herrn Jacques-Pierre Schnyder, sowie aus Scintilla-Festschriften. Autor: Hans Hopf

Marktplatz

Walter Knecht: Geschichte der Verbrennungsmotoren-Entwicklung in der Schweiz. 344 Seiten, 840 Fotos, Zeichnungen, Grafiken und Tabellen, Format 23 x 16.5 cm, Festeinband, ISBN 3-905 129-06-X, € 89, CHF 134. Das Standardwerk von Walter Knecht ist in 2. Auflage erhältlich.

Inhalt: 1. Pionierzeit der Verbrennungsmotoren-Entwicklung. Der Weg von Verbrennungsmotoren, Ottomotoren, Dieselmotoren. Aufladung von Verbrennungsmotoren. Kraftstoffe. Schmierstoffe. 2. Hersteller von Verbrennungsmotoren in der Schweiz. Automobilbau in der Schweiz. Ausgewählte Motorenbauer in der Schweiz. Zuliefererindustrie. Heutige Motorenentwicklung in der Schweiz. 3. Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM. Firmengeschichte. SLM Verbrennungsmotorenbau. Flugmotoren. Luftgekühlte SLM Motoren. 4. Gebrüder Sulzer AG. Firmengeschichte. Viertakt-Dieselmotoren. Zweitakt-Dieselmotoren. 5. AG Adolph Saurer. Firmengeschichte der AG Adolph Saurer. Saurer Verbrennungsmotoren 1888-1917. Dieselmotorenentwicklung in den 20er und 30er Jahren. Flugmotorenbau. Entwicklungen während dem Zweiten Weltkrieg. Zweitaktmotoren-Entwicklung. Luftgekühlte Dieselmotoren. Saurer Gasturbinen-Entwicklung. Saurer Motoren für stationäre Anlagen und Traktion. Dieselmotoren für Vielstoffbetrieb. Saurer CK- und DK-Motoren. Verbrennungsmotoren Prüftechnik. Dienstleistungen in der Motorenentwicklung. 6. Franz Brozincevic Wetzwikon FBW. Firmengeschichte. FBW-Motoren. 7. Berna. 8. Ausblick. Gegenwartsprobleme. Alternativen zum Hubkolbenmotor. Weiterentwicklung von Verbrennungsmotoren. Zukunft. 9. Grundbegriffe der Motorenmechanik. Chemische Vorgänge bei der Verbrennung. Thermodynamik von thermischen Maschinen. Verbrennungsprozess. 10. Begriffe zum Umweltschutz. Bibliographie. Bildernachweis. Stichwortverzeichnis.

Verlag IndustrieArchäologie, Oskar Baldinger, Aarestrasse 83, CH-5222 Uznach, Tel. +41-(0)56-441 00 43, Telefax +41-(0)56-441 48 54, e-mail: editor@dplanet.ch

ZU VERKAUFEN

OM / Berna Olten

Leoncine E
Jahrgang 1967
Gesamtgewicht: 6500 kg

zum Restaurieren

Tobias Jordi

Tel. 079 716 86 32



Ersatzteile für Veteranen

Suchen Sie Ersatzteile oder geschickte Mechanikerhände, die Ihr Schmuckstück überholen? In dieser Rubrik finden Sie nützliche Adressen, die Ihnen möglicherweise weiterhelfen. Alle Ersatzteil-Lieferanten sind nach wie vor eingeladen, ihr Angebot kurz zu beschreiben und an uns zu senden. Die in der Gazette publizierten Einträge finden Sie auch im Internet, wo sie ein Jahr bestehen bleiben.

T. und K. Arnold, Fischerweg 2, 9323 Steinach

Telefon: 071 446 82 61

Telefax: 071 446 17 09

Verkauf von Ersatzteilen für:

Saurer- und Berna-Fahrzeuge 1930 bis 1970

Lastwagen und Busse

Militärfahrzeuge wie 4MH, 6M, 8M, 2CM, 4CM 5M

und Keller-Bosch-, Scintilla-, Nova-, Beka-, Westinghouse-Artikel usw.

mehr als 30'000 Artikel am Lager

René Graf, Mechaniker, Mühlmattweg 24, 5034 Suhr

Telefon: 079 647 16 58

Material sowie Reparaturen von Saurer Motoren jeglicher Art!

Lastwagen Stutz GmbH, Walter Stutz, Zugerstrasse 47, 5621 Zufikon

Telefon: 056 633 33 18

Telefax: 056 631 31 60

www.saurer-berna.ch, e-Mail: info@saurer-berna.ch

Wir haben über 10'000 Ersatzteile am Lager!

Wir können auch kleinere Sonderserien anfertigen - Wir beschaffen (fast) jedes Ersatzteil!

Oscar Fäh AG, Sandackerstrasse, 9245 Oberbüren

Telefon: 071 955 73 19

Telefax: 071 951 45 69

www.oscarfaeh.ch, e-Mail: kressig@oscarfaeh.ch

Diverse Ersatzteile für Kühlanlagen und Lüfter zu Saurer Fahrzeugen