

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2009)
Heft: 71

Rubrik: Wir renovieren einen Oldtimer [Teil 2]

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>

Wir renovieren einen Oldtimer

(Teil 2)

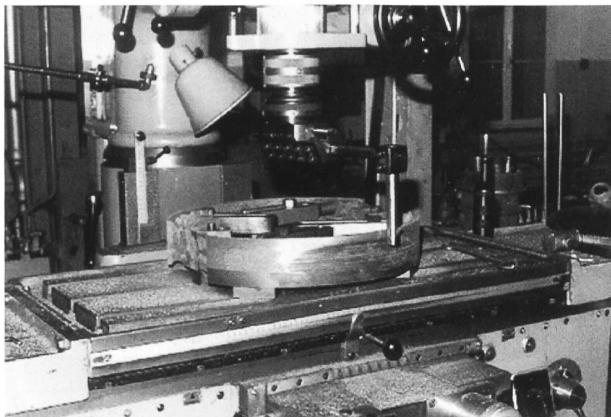


1976 - 1979

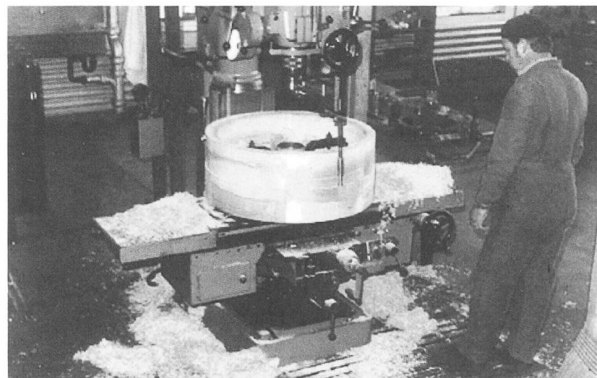
H. Kollberg

Das Einfachste ist ein Stück aus der Achse herauszuschneiden und diese wieder zusammen zu schweißen. Dagegen standen Bedenken an, die Stahlachse könnte ein Spezialstahl sein, der im Bereich der Schweissstelle zu Sprödbrech führen könnte. Der metallurgische Untersuch von Bohrspähnen der Achse im Labor bei Saurer ergab, dass die Achse ein Vergütungsstahl mit 0.52 % Kohlenstoff und 0.031 % Schwefel ist und als schwer schweisssbar gilt. Auf Grund dieser Analyse gab uns Sulzer Winterthur den Rat, die Achse zu schweißen, mit einer zusätzlichen mechanischen Verbindung!

Die rechteckige Achse wurde allseitig sauber gefräst. Die 20 cm herausgeschnitten und wieder zusammen geschweisst, mit Secheron Elektroden Ultratherm Ø 3.25 mm. Anschliessend wurde mit Flacheisen von 10 mm Dicke, dicht um die gefrästen Flächen, auf der ganzen Länge ein Vierkantrohr geschweisst. Ohne aber das Rohr mit der Achse zu verschweißen. Auch wurde in jeder Achshälfte das Flacheisen sowie die Achse zusammen durchbohrt. In dieses Loch wurde ein Stift eingesetzt, als zusätzliche achsiale Sicherung der verschweissten Achse. Auf diese Weise konnte das Werkstück mechanisch verstärkt werden, und entsprach erst noch besser mit dem neuen Querschnitt von 75 x 100 mm der 5 t Originalachse von 62 x 112 mm.



Drehen der Bremsbacken für Hinterräder



Überdrehen der vom Wagner angelieferten Hinterräder



Die 12 mm dicken Flachstahl Radreifen wurden bei Meister gerundet, im Schuga verschweisst und vorbereitet zum Aufziehen. Wärmen des Radreifen für ein Vorderrad, darüber das zum Einfahren aufgehängte hölzerne Rad mit montierter Lagerbüchse.



Nach dem Aufziehen wird der glühende Eisenreif mit viel Wasser gekühlt



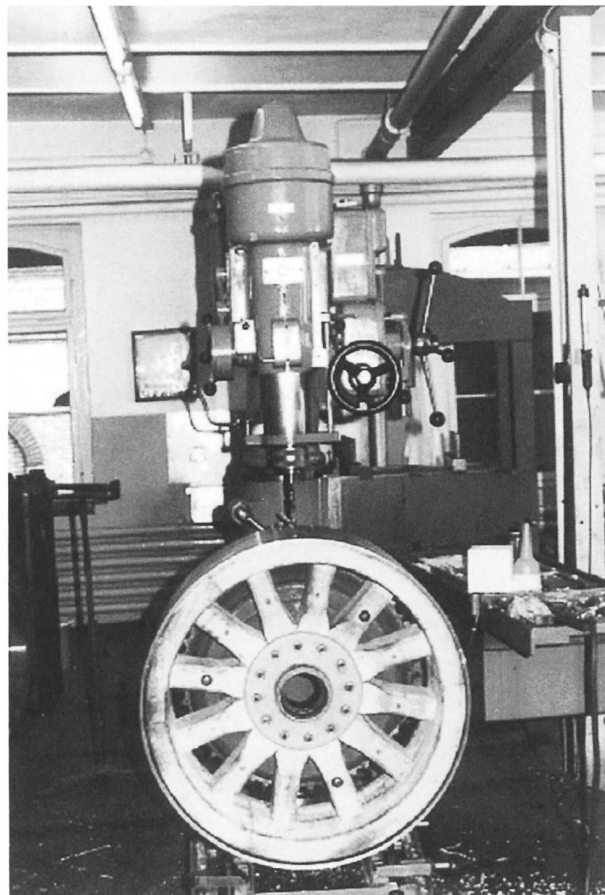
Die Vorderräder waren eigentlich problemlos zu beifehen. Die Hinterräder aber, erwiesen sich als eigentliche Knacknuss. Der 350 mm breite und 12 mm dicke Reif benötigte allerhand Wärme, um das Eisen rotwarm glühend zu bekommen. Zudem erforderte der breitere Reif eine ausreichend präzise Zentrierung, sowie eine rasche präzise Absenkung des Holzrades, um ein Verbrennen des Holzes, im Bereich des glühenden Eisens möglichst gering zu halten.

Auf einer Grundplatte sind 4 Zentrierauflagen verschweisst, die den Eisenreif zentrieren. Im Zentrum dieser Auflage ist ein Rohr verschweisst, über das an einer langen Führungsbüchse, das Holzrad mit einem Flaschenzug aufgehängt ist. Sobald der Eisenreif genügend warm ist, wird das Holzrad mit dem Flaschenzug, rasch in den glühenden Reif abgesenkt.

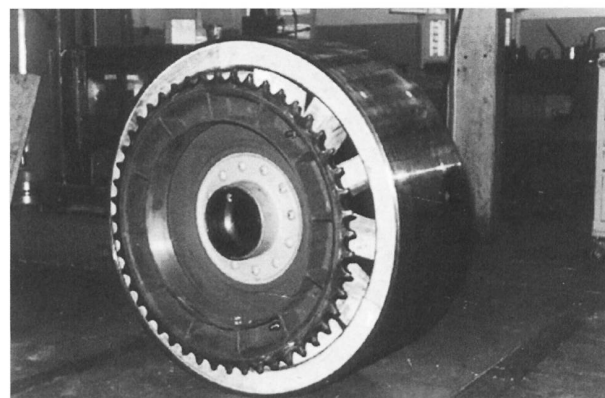
Mit 5 grossen Schweissbrenner wird der Reif langsam rotwarm. Die abstrahlende Wärme war kaum auszuhalten. Deshalb die Gummischürzen.



Das Rad ist im Reif, rasch muss mit viel Wasser gekühlt werden, damit das Holz nicht verbrennt. Auf der Leiter steht der Mann, der den Flaschenzug bedient hat.



Der Eisenreif wurde nach dem Aufziehen bei Grossenbacher überdreht, und hier mit dem Holz verbohrt und verschraubt.



Das zum Aufpressen der Vollgummireifen fertige Hinterrad. Montiert ist die Lagerbüchse sowie die Bremstrommel mit Antriebskettenrad.

Fortsetzung folgt