

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2017)

Heft: 105

Artikel: Der Caminhão fährt wieder

Autor: Baer, Ruedi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037528>

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>

Der Caminhão fährt wieder

Text: Ruedi Baer, Co-Rückholer und Caminhão-Götti

Fotos: Anna Laich-Baer

Seit 2002 musste der Caminhão, unser ältester Lastwagen, auf seine zweite Jungfernreise warten. Es war aber auch viel zu tun: zuerst musste der Caminhão die lange Reise von Brasilien in die Schweiz, gespickt mit vielen Hindernissen, überstehen, dann wurde sein „Gesundheitszustand“ sorgfältig analysiert, dann eine „Therapie“ verordnet und geplant. Und öfters kommt es anders als man denkt... es ging einfach alles viel länger. Und so nebenbei realisierten unsere Freiwilligen auch noch ein neues Museum, plus ein neues DEPOT, beides umfassende Projekte, die gar keine Luft mehr ließen für sorgfältige Reparatur- und Revisionsarbeiten.

lassen mit Hin- und Rücktransport, Motor komplett zerlegt und wieder zusammen gesetzt, das Chassis geprüft, alle Lager und Büchsen überholt oder neu gemacht, alle Federpakete ersetzt oder mindestens neu gerichtet, die Hinterachse komplett erneuert, Magnetzünder ersetzt, da Original in Brasilien „verloren“ ging; Benzintank ganz neu, da komplett zerstört, neuer Auspufftopf, da komplett verrostet. Diese lange Liste ist sicher nicht vollständig, gibt aber einen Einblick in die umfangreichen Arbeiten, die geleistet wurden. Dies soll hier keine Revisions-Protokollierung sein, nicht einmal eine technische Beschreibung. Dazu wäre der Berichterstatter weder

beitten überhaupt den Überblick behalten konnte. Und dann die Unterbrüche, aber auch Rückschläge. Zum Beispiel, als man nach einigen Probeläufen des Motors plötzlich Öl im Wasser feststellen musste. Ist das eine leckere Dichtung, oder ein Haarriss im Motorblock? „Uufmache und Luege“ geht gar nicht, der Motor ist in zwei Blöcken gegossen, ein Zylinderkopf war damals noch nicht state-of-the-art. Demontieren und röntgen? Schwierig, aufwendig, sehr teuer! Also versucht man es mit einer Spülung mit Dichtungsflüssigkeit. Warten – hebert? – Ja! Und so ging es einige Male. Nach mehreren Unterbrüchen nahm dann eine neue Equipe die Endmontage und die Inbetriebsetzung an die Hand. Auch da wieder mehrmals zwei Schrittchen vorwärts – ein grosser Schritt zurück! Und immer dabei: die Sorge, wieviel Reparatur, wieviel Restauration, wieviel Neues verliedet? Die einfache Devise „Originalzustand“ und „erhalten, was man auch nur erhalten kann, statt ersetzen“ ist manchmal auch nicht hilfreich. Wenn man zum Beispiel einen alten Plastic-Kanister in der Hand hat, der in Brasilien als Benzintank diente. Soll der jetzt belassen werden („letzter Betriebszustand“) oder mit einem neuen billigen Blechtank getauscht, oder mit einem schönen Messingtank, auf Mass hergestellt, ersetzt werden? So wie es einmal ausgesehen haben könnte... und soll der glänzende neue Tank brüniert werden? Oder zaponiert? Alles schwierige Entscheide, unter Berücksichtigung von Budget, Kosten, technischen Möglichkeiten, historischen Erkenntnissen, und Museums-Richtlinien.



Mehrere Equipoen arbeiteten am Caminhão. Da war der Kühler komplett zu überholen, das Getriebe war ein grosser Lufp, die Räder komplett überholen

ausgewählt noch befähigt. Für mich war es ein jahrelanges Staunen, wie man über diese schwierigen, komplizierten, teilweise äusserst schweisstreibende Ar-

Im Oktober 2017 war es dann soweit: alles startklar, alles geschmiert und geölt, alles nochmals sorgfältig durchgecheckt, und nun durfte das erste Mal die Anlasserkurbel gedreht und der Motor angeworfen werden. Das tönt allerdings sehr viel einfacher als es war. So einen Motor anzuwerfen braucht umfassende Vorbereitungsarbeiten, und das Drehen selbst ungeheure Kraft. Im Internet kann man unter YouTube ein entsprechendes wunderbares Video der Arbon Video Group

anschauen (Suchwörter „Saurer Caminhão“ eingeben). Manchmal war es fast zum Verzweifeln: ein paar Huster, dann ein Röcheln, dann wieder still. Und von neuem beginnen. Auch der Schreibende durfte sich versuchen: er hat ein paar Blätschgä an Daumen und Fingern geholt, aber der Motor war auch mit präsidialem Kurbeln nicht zum Leben zu erwecken. Doch dann, irgendwann, gelang es, und der Motor lief! Hurra!! Und, man stelle sich vor: Am Tag der Eröffnung des

DEPOT konnten wir unseren Sponsoren ein Fährtli offerieren. Das war schon ein ganz spezielles Erlebnis, sei es auf dem Beifahrersitz, oder sogar am Steuer. Ein über hundertjähriges Vehikel, aus der Zeit, als die ersten Lastwagen das Fahren lernten, ein Vehikel nicht mit modellhafter nachgebauter Technik, sondern mit dem Originalmotor, dem Originalgetriebe, der ganzen originalen Saurer Technik; man staunt nur noch und freut sich. Allen Passagieren sah man es an, ein Leuchten von innen, ein Smile über das ganze Gesicht, einfach unglaublich...



Vielen Dank den Gönnern, den grossen und den kleinen, den Mitwirkenden beim Rückholabenteuer (allen voran Diesel-Sepp Wespe), den drei Revisionsequipen Equipe Kugler, Equipe Hungerbühler, Equipe Vonwiller / Manser / Kugler samt ihren Freiwilligen und all den Firmen und Personen, die uns bei der Revision tatkräftig und meist ohne Rechnung zu stellen, grosszügig unterstützten!

Ein Freund vom Oldtimer Club lebt nicht mehr

Am 15. Oktober ist Hansjörg Reichle 79jährig gestorben. Als Selbständiger war er, bis zur Pensionierung, an der Firma Elektrobau Arbon beteiligt. Begonnen hat er seine „Karriere“ bei Saurer als Elektro-Zeichner.

Seine Hobbys waren die Stadtmusik und das Malen. In zahlreichen mehrjährigen Kursen in der Kunstgewerbeschule St. Gallen und in der Kunstschule Rorschach erlernte er das Aquarellzeichnen von Grund auf. In verschiedenen Ausstellungen zeigte er seine Landschafts- und Ortsbilder und er erstellte auch vier Kalender von Arbon in Farbe und Schwarz/Weiss.

Auch unsere Oldtimer faszinierten ihn und so bekamen wir 2015 eine ganze Sammlung von Originalbildern



Als Letztes malte Hansjörg Reichle noch unser Prunkstück, den Caminhão, auf Leinwand.

geschenkt. Diese sind heute in unserer kleinen Ausstellung im Hamel Gebäude zu sehen.

Text: Armin Kneubühler