

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2021)  
**Heft:** 118

**Rubrik:** Was treibt denn eigentlich der Ziischtigs-Club?

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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

# Was treibt denn eigentlich der Ziischtigs-Club?

Text und Fotos: Markus Vonwiller, Leiter Werkstatt

An folgenden Fahrzeugen wurden grössere Instandhaltungsarbeiten durchgeführt:

## 8M Militär-Geländelastwagen 1939

Komplette Bremsrevision Hauptbremszylinder, Servoapparat, alle flexiblen Bremsleitungen ersetzt, Radbremszylinder ausgebohrt und mit neuen Büchsen versehen, ebenfalls wurden die Beläge ersetzt. Der M8 hat 8 Radzylinder, 16 Bremsbeläge und ganz viele flexible gut versteckte Bremsleitungen und zwei Hauptbremszylinder.

## 4MH Militär-Geländelastwagen 1955

Kühlerschläuche, Wasserpumpe, allg. Servicearbeiten, gleiche Bremsrevision mit Bremsleitungen wie beim 8M.

## ADD (Diesel-Lastwagen 1927)

Am Batterieumschaltrelais die Schaltkontakte instand gestellt, Verkabelung beschriftet, Schema erstellt, Starter revidiert, Instandstellung der Starterbefestigung am Motorblock. Düsen auf Prüfstand geprüft, Flachriemen der Wasserpumpe ersetzt. Motor läuft zufriedenstellend, die Probefahrt steht noch aus.

## DUX (Ryffels schöne «Dächlikappe»)

Vier neue Reifen und das verflixte Starterrelais mussten ersetzt werden. Dieses liess uns immer wieder im Stich bei den Startvorgängen. Da man dieses Fahrzeug nicht anschleppen kann, gab es hier keine Kompromisse und es musste ein neues Relais verbaut werden.

## Postauto 1CP2-H (Kiental-Express)

Karosserie komplett ausgeräumt, Wagen-



Ziischtig-Club (vor Corona!): Markus Vonwiller, Leiter Werkstatt / Ziischtigs-Club (ganz links) mit seiner Crew: Fredi Halter, Max Hasler, Peter Hungerbühler, Ueli Bürgler und Bruno Künzle (hintere Reihe). Heinz Oertle, Albert Weigelt und Cornel Gähwiler (vordere Reihe).

boden, Seitenverschalung und Fenster mit entsprechenden Führungen demontriert. Schiebedach mit Führungen und Antrieb ausgebaut. Karosserie von Fahrzeugchassis getrennt und auf Rollwagen befestigt, für die Spenglereiarbeiten getrennt.

Fahrzeugchassis aufgearbeitet, sandgestrahlt und gespritzt, Servoverstärker komplett zerlegt und aufgearbeitet, Tank und Unterdruckbehälter innen mit 2-Komponentenlackierung versehen. Zusammensetzung und Revision der Handbremsgestänge, hydraulischen Bremsanlage, Blattfedern zerlegen reinigen und für die nächsten 100 Jahre mit Grafitfett schmieren. Alle Schraubverbindungen sind nun mit 8.8 Schrauben versehen, damit sich keine Sicherheitsprobleme ergeben.

Die hydraulischen Bremsen mit der saurerspezifischen diagonalen Aufteilung wurden durch entsprechende neue Bremsleitungen aus einer zertifizierten Kupfer-Nickel-Legierung ersetzt. Die Beschaffung dieser Leitung mit den passenden Zollmassen und garantierter Qualität war eine etwas grössere zeitliche Aufwendung. Im aussereuropäischen Bereich konnte eine entsprechende Leitung in Zollabmessung noch zu vernünftigen Preisen mit Zertifikat beschafft werden.

Die Spurstangengelenke liessen anfangs keinen Einblick in ihren inneren Wert zu, notwendiges Spezialwerkzeug liess sich in unserem Fundus nicht auffinden, also machten wir halt selbst ein Werkzeug.

Viele Neuteile sind Eigenanfertigung, der Not gehorchend! Die Gründe reichen

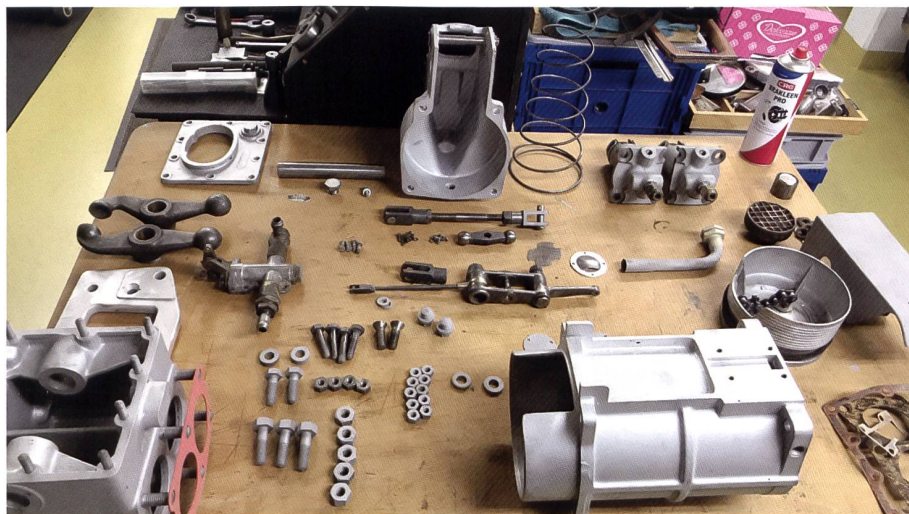




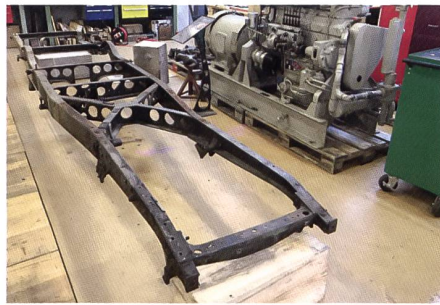
Stossdämpfer warten auf weitere Schritte im «Home-Office»

von «halt gar nicht mehr vorhanden» bis «weiss auch nicht». Zum Beispiel: die Stossdämpfer wurden vor langer Zeit am Fahrzeug demontiert. Bei den verschiedenen Aufräumaktionen und der Material- Umherzügelte (von einem Eck in das andere Eck) sind die Einstellmutter samt Skalen in der Zentralmutter wohl mal abgehauen. So nun wie sahen diese Einstellmutter aus? Schon wenn ich die Frage an die Saurer-Spezialisten stellte, verzogen diese ihr Gesicht, wie jemand der starke Zahnschmerzen hat.

Im Internet fand sich nach langem Suchen eine Abbildung, die Rückschlüsse zuließ Mittels CAD und Fräsmaschinen waren dann schnell vier schöne Mutter hergestellt. Doch: es waren die falschen, denn in einer grossen Schachtel von demontierten Teilen des Auspuffs fand sich ein sehr rostiger Musterkandidat. Also alles von vorne und sich nichts anmerken lassen.



Vorher: Servoapparat für den weiteren Zusammenbau gereinigt



Chassis des Schweineschnäuzli vor der Revision

Inzwischen konnte auch die Qualität der neuen Ölfüllung in Zusammenarbeit mit einem Restaurationsbetrieb in den USA geklärt werden. Eine Lieferung von Glycerinöl per Luftfracht schloss sich jedoch aus. Es ergab sich dann doch noch eine Möglichkeit, diese etwas spezielle Flüssigkeit durch ein spezielles Hydrauliköl zu ersetzen, unter der Bedingung, dass alle Gummitteile im Innern des Dämpfers ersetzt, respektive neu angefertigt wurden.

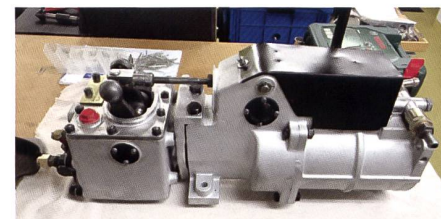
Des Weiteren waren wir vom Ziischtigclub natürlich immer «mer söt bis gester na .....» sehr aktiv, wie beim Zerlegen des Holzpostautos im Museum Schwyz, verladen und wieder montieren und aufstellen im Hamel, natürlich unter Corona-bedingungen. Oder beim Ausbau einer Notstromgruppe aus dem Stadttheater St. Gallen, wie üblich aus dem Luftschutzkeller über diverse Schwellen an Luftschutztüren vorbei und über Rampen ins Freie.



«Mer söt na schnell...»

Wir verzeichneten zum Glück keine Unfälle, ausser ab und zu mal ein paar kleine Schnittverletzungen. Einzig ein etwas langärmliger Pulloverärmel verlor an der rotierenden Drahtbürste seine wesentlichen Funktionen.

An dieser Stelle möchte ich allen im Team danken für ihre fleissige Mitarbeit und positive Einstellung zu den Anforderungen, die der Museumsbetrieb mit seinen vielfältigen Objekten einfordert.



Nachher: Einbaufertig