

Museum mit Werkstatt

Geraume Zeit standen unzählige Exponate im Saurer-Museum in Arbon nur herum. Mit viel Enthusiasmus und Fachkenntnis werden die geschichtsträchtigen Saurer-Modelle nach und nach restauriert sowie instandgehalten, um sie wieder fahrbar zu machen.



Bild 1. Das Saurer-Museum in Arbon zeigt eindrücklich die automobilen Technikgeschichte der Schweiz auf.

→ Harry Pfister

Der Standort des Saurer-Museums könnte nicht besser gewählt werden. Auf dem gleichen Werksgelände in Arbon (TG), direkt am Bodensee gelegen, wurden einst Fahrzeuge, Stickmaschinen, Motoren und Flugzeug-Triebwerke produziert.

Die Geschichte von Saurer geht zurück bis ins Jahr 1853, als Franz Saurer in St. Gallen eine Eisengiesserei gründete. Bereits 1869 erfolgte der Umzug nach Arbon und mit der Produktion von Stickmaschinen wurde der Grundstein für einen weltweiten Erfolg dieser begehrten Maschinen gelegt. Noch heute zählt die Saurer AG zu den grössten Textilmaschinenherstellern; allerdings nun in den Händen der chinesischen Jinsheng-Gruppe.

Das zweite Standbein war der Nutzfahrzeugbau, den Adolph Saurer, ein Sohn von Franz, etablierte. 1903 tuckerte der erste Saurer-Lastwagen mit seinem 4-Zylinder-Benzinmotor und 5 Tonnen Nutzlast aus den Werkhallen in Arbon.

Nach vielem Auf und Ab wurden 1982 die Saurer-Nutzfahrzeugsparte sowie die in Wetzikon (ZH) ansässige Franz Brozincevic & Cie. (FBW) zur Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon (NAW) zusammengelegt. Die Daimler-Benz AG beteiligte sich mit 40 % des Aktienkapitals, kurz nachdem sie FBW übernommen hatte. 1983 wurde der letzte zivile Saurer ausgeliefert. Stolz durfte die Schweizer Armee im Jahr 1987 den letzten 10DM entgegennehmen, der wie der 6DM zur damaligen Zeit den antiquierten Fuhrpark aufpeppte.

Als eines der letzten Filetstücke wurde die Motoren-Forschungs-

abteilung von Saurer um 1990 vom italienischen Lastwagenhersteller IVECO, welcher zur Fiat-Gruppe gehört, übernommen. Mit der Fiat Powertrain Technologies (FPT) Motorenforschung AG werden noch heute die Entwicklungsaktivitäten am Ursprungsort erfolgreich fortgesetzt.

Im Saurer-Museum können die Besucher (rund 9800 Personen im Jahr 2019) die Aggregate und Fahrzeuge sowie deren Geschichten in spannenden Führungen erleben. Der «Oldtimer Club Saurer» mit seinen mehr als 650 Mitgliedern betreibt das Museum, zahlt einen Teil der Miete und ist Eigentümer vieler Objekte. Zudem steuert die «Saurer 150 Jahre Jubiläumsstiftung» einen Teil der Miete bei und nennt ebenfalls einige Exponate ihr Eigentum.

Das Museum ist 365 Tage im Jahr geöffnet und kann auf circa 70 Freiwillige zählen, die sich ehrenamtlich für jegliche Arbeit zur Verfügung stellen. Während vieler Jahre wurden die Objekte in dem Zustand belassen, in dem sie in die Sammlung aufgenommen wurden. Nun hat sich die Lage gewandelt, weil ein neuer Leiter der Werk-

stattgruppe seine Dienste ebenfalls ehrenamtlich zur Verfügung stellt. Mit Markus Vonwiller werden die raren Stücke so restauriert, dass sie wieder fahrbar sind. Wie kam der Pensionär zu seinem neuen Job? Ein ehemaliger Lernender bat Vonwiller um Hilfe, da alle Freiwilligen im Museum wegen eines Zünders ratlos waren. Vonwiller, der schlecht nein sagen kann, half in Sachen Zünder und das Fahrzeug aus dem Jahr 1911 lief nach dem Einbau des Zünders seit langer Zeit das erste Mal wieder (Bild 3). Seither ist der eidg. dipl. Automechaniker Leiter der Werkstatt im Saurer-Museum Arbon.

Vielen Lesern wird der Name bekannt sein, da Vonwiller unter anderem jahrelang als Berufsschullehrer (ehemals auch für ganze Saurer-Lehrlingsklassen), Abteilungsleiter der Schweizerischen Technischen Fachschule in Winterthur (STFW) und über drei Jahrzehnte lang als Prüfungsexperte in den automobiltechnischen Berufen tätig war. Sein Wissen und Know-how sowie langjährige Erfahrung im Fahrzeugsektor ermöglichen es ihm und den zahlreichen Freiwilligen



Bild 2. Der LKW 0 von Saurer aus dem Jahr 1903 ist das älteste Fahrzeug im Museum.



Bild 3. Der Caminhão ist eines der Fahrzeuge, die gerne dem Publikum gezeigt werden und auch dank Markus Vonwiller wieder fahrbar sind.

vom «Ziischtig Club», allmählich den Museumsstücken neues Leben einzuhauchen.

Der älteste Lastwagen (Baujahr 1903) steht in der chronologischen Abfolge der Fahrzeuge an vorderster Stelle (Bild 2). Bis vor einiger Zeit stand das Chassis mit der Modellbezeichnung LKW 0 noch im Verkehrshaus Luzern und fand 2018 als Leihgabe zu seiner Ursprungsstätte zurück. Der 4-Zylinder-Benzinmotor hat einen Hubraum von 7970 cm³ und leistet rund 30 PS. Mithilfe des 3-Gang-Getriebes und eines Ritzelantriebs auf die hinteren Antriebsräder erreichte das Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von 17 km/h.

Leider – so musste Vonwiller feststellen – wurde das seltene Stück nicht ordnungsgemäss unterhal-

ten. Der Motor war festgesetzt und machte keinen Wank mehr. Jedoch betraf dieser Umstand auch zahlreiche eigene im Saurer-Museum gelagerte Fahrzeuge.

Petrol und Benzin wurden anfänglich bei Nutzfahrzeugen als Treibstoff eingesetzt. Selbst Rudolf Diesel half 1908 im Saurer-Werk mit, einen nach ihm benannten Motor herzustellen. Leider dauerte es – bedingt durch den Ersten Weltkrieg – bis 1928, um einen serientauglichen Dieselmotor auf den Markt zu bringen. Anfänglich kam das Acro-Luftspeicherverfahren zum Einsatz, welches von Franz Lang entwickelt wurde und dessen Patente Bosch seit 1925 innehat. Saurer entwickelte das Luftspeicherverfahren weiter und ab 1934 wurde das Saurer-Kreuzstromverfahren zur direk-



Bild 5. Dieses ehemalige Postauto wird komplett restauriert – für die Realisierung des Grossprojekts sind noch unzählige Arbeitsstunden erforderlich.

ten Treibstoffeinspritzung eingesetzt, welches durch eine spezielle Verwirbelung der Verbrennungsluft zur damaligen Zeit das Mass aller Dinge war. 1963 konnte das Doppelwirbelungsverfahren patentiert und somit vor Nachahmung geschützt werden. Selbstverständlich steht ebenfalls der erste Saurer-Lastwagen mit Dieselmotor im Museum. Das Modell 5ADD ist eines von noch acht erhaltenen Modellen, deren Elektrik sowie Mechanik Vonwiller in vielen Arbeitsstunden wieder auf Trab bringt.

Parallel laufen mehrere Restaurationsprojekte. Einerseits liegt ein Vergaser eines A-Modells in Einzelteilen auf einer Werkbank und wartet auf den Zusammenbau (Bild 4). Da einzelne Komponenten neu hergestellt werden müssen, wurden diese vorgängig vermessen und 3D-Skizzen angefertigt. Andererseits steht ein bis auf den Rahmen und den Aufbau zerlegtes ehemaliges Postauto für die Entrostung und die anschließende Rekonstruktion bereit (Bild 5).



Bild 4. Im Lager Ersatzteile holen ist in diesem Fall nicht möglich. Der Vergaser muss erst wieder aufwendig nachgebaut werden.

Über Nachschub an Saurer-Fahrzeugen kann sich das Museum in regelmässigen Abständen freuen, weil viele Besitzer ihre «Schätze» dem Museum überlassen. Und so sollte dem «Ziischtig Club» die Arbeit in nächster Zeit kaum ausgehen. Allerdings würden sich die ehrenamtlichen Mitstreiter über ein paar helfende Hände freuen. Interessenten dürfen sich gerne bei Ruedi Baer, dem Chef des Saurer-Museums Arbon, melden.



Bild 6. Markus Vonwiller in der Saurer-Werkstatt mit entsprechenden Prüfeinrichtungen, die den Besuchern die Technik näherbringen sollen.

SAURER-MUSEUM ARBON

Öffnungszeiten: Täglich von 10.00 bis 18.00 Uhr
 Eintrittspreis: CHF 8.00
 Gruppenführungen: CHF 75.00
 Adresse: Weitegasse 8, 9320 Arbon
 Internet: www.saurermuseum.ch