

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2007)
Heft: 62

Rubrik: Wie Saurer-Lehrlinge ein Lastwagenmodell D330 8x4 im M 1:5 fertigten

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: 12.05.2025

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

Wie Saurer-Lehrlinge ein Lastwagenmodell D330 8x4 im M 1:5 fertigten

aus SAURER-Hauszeitung Nr. 3/77, Dezember 1977 (Archiv H. Schaer)

Anlässlich der 25. Wega 1976 in Weinfelden organisierte das thurgauische Berufsbildungsamt eine Ausstellung, an welcher Arbeiten von Thurgauer Lehrlingen gezeigt wurden. Eine Gruppe von Saurer-Karoserieschlosser-Lehrlingen entschloss sich damals, an dem ausgeschriebenen Wettbewerb teilzunehmen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, von denen die Zeitnot das Hauptübel war, entschlossen sich die Lehrlinge, eine Kipperbrücke vom Typ „Saurer“ herzustellen. Diese Gruppenarbeit beeindruckte Ausbilder und Experten derart, dass sie von der Fachjury mit dem Prädikat „sehr gut“ ausgezeichnet wurde.

Diese ausgezeichnete Arbeit veranlasste Lehrlingschef Luzzi Gross, zwei Kipper vom Typ D 330 8x4 im Massstab 1:5 bei den Lehrlingen in Auftrag zu geben und in der Schweisswerkstatt herstellen zu lassen. Unter der Aufsicht von Lehrlingsinstructor Paul Moll suchte sich Beat Näf, heute Karosserie-Schlosser-Lehrling im 4. Lehrjahr und Leiter des Projektes, geeignete Lehrlinge, um diese interessante Arbeit in Angriff zu nehmen. Seinen Arbeitsbericht möchten wir an dieser Stelle veröffentlichen.

Werdegang eines Lastwagenmodells (M 1:5) Typ: SAURER D 330 8x4

Für dieses grossartige und interessante Projekt wurden speziell 3 Karoserieschlosser-, 1 Maschinenmechaniker- und 1 Mechanikerlehrling engagiert. Die Idee war, dass die Lehrlinge selbst, in eigener Kompetenz, diesen Lastwagen bauen sollten. So wurden einzelne Aufträge an die LM-M, die Modellschreinerei usw. vergeben, was dazu beitrug, dass die Aktivität der beteiligten Lehrlinge gefördert wurde.

Die Herstellung der Modelle begann mit der Suche nach Originalkonstruktionsplänen. Langsam, aber sicher, wurden so die Lastwagenmodelle auf dem Papier zusammengetragen. Fortlaufend skizzierte und rechnete ein Lehrling die Masse um, damit seine Kollegen immer beschäftigt waren. Das Problem war, dass die Einzelteile so einfach wie möglich konstruiert werden mussten, aber trotzdem voll funktionstüchtig sein sollten. Der ganze Her-

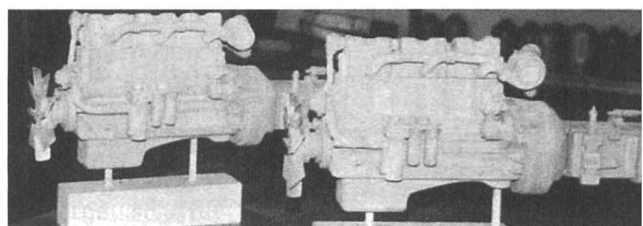
stellungsablauf kann in drei Gruppen eingeteilt werden: 1. Chassis mit Radaufhängung, 2. Kabine mit Lagerung, 3. Kipperbrücke.

Etwa anfangs Dezember 1976 wurde mit dem Bau der Chassisrahmen begonnen. Gleichzeitig liess man in der Modellschreinerei Modellräder und Modellradsterne anfertigen, die später aus Kunststoff gegossen wurden. Nachdem der Chassisrahmen im Rohbau fertig war, stellte man als nächstes die Hinterachsen, mit Federpaketen, Stabilisatoren usw. her, bis die ganze Hinterachsenaufhängung als eine bewegliche Konstruktion auf's Chassis montiert wurde.



Als nächste Etappe wurde die Vorderachsaufhängung mit Lenkung in Angriff genommen. Nach einigen kleinen Schwierigkeiten stand das Chassis zum ersten Mal auf „seinen eigenen Beinen“.

Langsam machte man sich Gedanken über die Form der Modellkabine und des Motorentyps. Das KBK offerierte uns Pläne einer Prototypenkabine. Der Vorteil dieser Kabine lag in der relativ einfachen Fertigung. Doch leider konnten wir diese Kabine nicht ausführen, da es sich um eine technische Neuheit handelte. Es stand nun fest, dass die neueste Kabine der Serie '77 zu bauen war. Die Modellschreinerei fertigte eine Holzkabine an, die uns später als Hilfe zur Herstellung der GFK-Kabine diente.



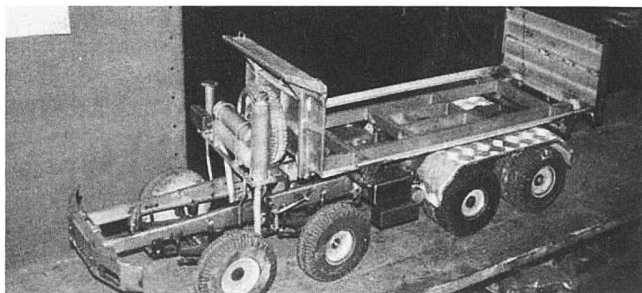
Zur selben Zeit überlegte man sich in der Modellschreinerei, wie der Diesel-Motor am besten auszuführen wäre. Nach dem das Problem der Kabinenausführung beseitigt war, begannen wir mit der Herstellung der Bodengruppen und Kabinenlagerung. Auf diese Bodengruppen wurden später die Kabinengerippe montiert. Bis das Kabinenmodell fertig war, beschäftigten wir uns mit kleinen Details, wie z.B. Reservenradlagerung, Geräteträger, Stossbalken, Batterie- und Werkzeugkasten, Kraftstofftank, Kotschutzflügel, Bremszylinder, usw. usw. All diese Teile wurden dann am Chassisrahmen befestigt.

Da das Chassis fertig und die Kabine noch in der Modellschreinerei war, begannen wir mit der Kipperbrücke. Die Grundlage der Kipperbrücke bildeten der Hilfsrahmen und der Kipprahmen. Der Hilfsrahmen besteht aus dem hinteren Tragrohr zur Lagerung des Kipprahmens und einer Verbindungs konstruktion, in der Sockel für die Hydraulikpressenattrappe eingebaut ist. Die Kipperbrücke wird vorne durch ein einfaches, separates Tragrohr abgestützt, das auf dem Chassis angeschraubt ist. Nachdem das Verbindungsstück zwischen Kipperbrücke und Chassis hergestellt war, konnte man mit dem Bau der Brücke beginnen. Die teuren Aluminium-Vierkantprofile wurden als erstes in die Fräseerei gegeben, wo sie ihre endgültige Form erhielten. Weiter besteht der Brückenunterbau aus einer Rohrkonstruktion, an deren hinteren und seitlichen Abschlüssen der Brückenrahmen aufgenietet ist. Nun wird die Rückladenverriegelung am hinteren Brückenrahmenprofil eingebaut.

Bevor der Holzboden eingepasst wurde, lötete man noch die Brückenvorderwand zusammen. Als letztes wurden die Eckpfosten mit Verschlüssen gebastelt. Nachdem die Brücke so im Rohbau dastand, konnte sie in die Malerei zur Weiterverarbeitung gegeben werden.

Inzwischen waren auch die Kabinen aus GFK fertig, so dass Kühlerattrappe, Fenster und Türen ausgeschnitten werden konnten. Die Kabinengerüste wurden nun auf die Bodengruppen angepasst und angeschraubt. Die Scheiben stellten wir aus Plexiglas her und schraubten sie anschliessend von innen an die Kabinengerüste. An den ausgeschnittenen

Kühlerattrappen und Türen brachten wir zuletzt kleine Scharniere an, da diese Teile schlussendlich beweglich mit der Kabine verbunden sein sollten. Als die Chassis und die Kabinen soweit fertig waren, gaben wir sie weiter in die Malerei, wo sie grundiert und gespritzt wurden. Die silbrig gespritzten Brücken wurden jetzt wieder in die



LW-S zurückgenommen, wo sie fertig komplettiert wurden. Die sauber gefrästen Seiten- und Rückläden passten wir nachträglich ein und versahen sie mit Scharnieren. Nach dem Trocknen in der Malerei gaben wir die Kabine zur Auskleidung in die Sattlerei. Das blaue und rote Chassis komplettierten wir wieder in der LW-S. Den Chassis wurden zum letzten Mal die Räder aufgesteckt. Dann bauten wir die Motoren mit Getriebelock und Kardanwelle ein. Zum Schluss setzten wir die fertig ausgekleideten Kabinen auf. Beide fertigen Lastwagen lieferten wir Mitte Mai 1977 ab.



* Dieses Exemplar steht jetzt vor der Eingangstüre zum Ortsmuseum im 1. Stock vom Schloss Arbon