

Das Fahrzeug wurde in seinem neuen Heimort wieder zusammengebaut. Dabei wurde der Kran hinter die Kabine gesetzt und die Ladebrücke eingekürzt. Um das Fahrzeug in Verkehr zu setzen, musste es als Eigenbau deklariert werden. Der 4x4 hat schon gute Dienste erwiesen. Ein spezieller Einsatz war mit der Seilwinde getätigt worden, indem man in einen Sodbrunnen eine Pumpe herunterliess. Der 4CM war der Einzige weit und breit, der diese Arbeit ausführen konnte. Da es nicht an Arbeit mangelte, beschloss Rolf Seiler ein zweites Fahrzeug zu importieren. Es musste ein Saurer mit einem sehr starken Kran sein. Seiler wurde fündig: Es war das ehemalige Fahrzeug der Firma Lustenberger, der Saurer D330BF8x4 Jahrgang 1983 mit 695'000 Km (Chassis-Nr. 213454), und PM 34-Tonnen-Kran. Um das Fahrzeug importieren zu können, wurde auf der Ladebrücke ein Betonmischer fest montiert. So wurde das Fahrzeug zu einem Arbeitswagen umfunktioniert. Auf andere Weise hätte man den Lastwagen gar nicht importieren können.

In Chile wurde der Betonmischer wieder entfernt, der Radstand des Fahrzeuges um einen Meter und der hintere Überhang um zwei Meter eingekürzt. Der Kranwagen war

somit einsatzbereit. Mit diesem Wagen wurden besondere Arbeiten ausgeführt, wie Gastanks setzen, Betonanlagen und Silos montieren, Elementbauten stellen sowie Unfallfahrzeuge bergen. Da in Chile oft starke Regenfälle auftreten und weil praktisch keine Ladung mitgeführt wurde, entstand das Problem von durchdrehenden Hinterrädern. Rolf Seiler entschloss sich, zusätzlich eine Vorderachse anzutreiben. Dabei wendete er



"SERVICIO DE GRUA" - der Saurer lernt eine Fremdsprache.

(Aufnahme: Sammlung Walter Stutz, Zufikon)

sich an die Firma Lastwagen Stutz GmbH in Zufikon, die heute noch Ersatzteile für ihn nach Chile liefert. Walter Stutz experimentierte zusammen mit Rolf Seiler am Saurer 8x4, ehemals Hangartner AG. Verwendet wurde dabei eine 5DM-Vorderachse und ein 5DM-Verteilergetriebe. An der Vorderachsfederung der ersten Achse wurden die Distanzen entfernt und spezielle Keile angefertigt, damit der Gelenkwinkel zur Achse passte. Die Gelenkwellen wurden in Chile gefertigt. Dabei wurde ein dickeres Wellenrohr verwendet um die Geräusche zu dämmen. Das Material wurde am Fahrzeug verbaut und nach verschiedenen Testfahrten konnte das Fahrzeug bei der Motorfahrzeugkontrolle geprüft werden.

Der Saurer bestand die Kontrolle problemlos. Die Abänderung wurde nicht gross in Betracht gezogen.

In Chile werden die Fahrzeuge halbjährlich zur Fahrzeugprüfung angeboten. Rechtslenker sind in Chile nicht erlaubt. Erst nach 14 Prüfungen wurde festgestellt, dass der Saurer 4CM ein Rechtslenker ist. Jetzt sind die Herren Stutz und Seiler von neuem gefordert, dieses Fahrzeug in einen Linkslenker umzubauen.

Rolf Seiler hat mit beiden Fahrzeugen bereits 40'000 Kilometer zurückgelegt und hofft, die beiden Saurer noch möglichst lange fahren zu können, da er von Gesetzes wegen keine weiteren SAURER-Fahrzeuge importieren kann. ◆



Deutlich sichtbar ist die angetriebene, erste Achse des Saurer D330BF8x6.

(Aufnahme: Sammlung Walter Stutz, Zufikon)