

Wie Phönix aus der Asche

oder

Die Auferstehung eines Motrac Transporters T4

Diese Geschichte ist nicht ganz einfach, jedoch mit vielen Hochs und Tiefs gespickt und muss ein wenig ausführlicher erzählt werden, als eine normale MOTRAC Restauration.

Erlebt, gelebt und auch aufgeschrieben von Ulrich Fankhauser

Es war ein durchaus schöner und auch befriedigender Sonntag 20. Mai 2012. Es war der Internationale Tag des Museums. Auf Anfrage der Strengelbacher Museums- und Gemeinde – Obrigkeit, organisierte ich einen Tag der offenen Tür, zusammen mit Jakob Weilenmann, dem Vermieter meiner Oldtimerunterkunft. Zusammen präsentierten wir unsere schön restaurierten Fahrzeuge und Geräte einem grossen interessierten Publikum. Natürlich waren auch viele Kollegen und weitere Traktörler anwesend. Darunter auch mein Kamerad Simi Held und seine Frau Rösli.



Zwischen den Fachgesprächen sagte Simi plötzlich: „Ich wüsste dir noch einen Transporter. Sohn Marco hat ihn im Internet entdeckt. Standort Kanton Graubünden, keine Preisvorstellung. Du musst halt mal Nachsehen.“ Ich war so überrascht, dass ich sofort konterte: „Kein Platz vorhanden und momentan auch keine überzähligen Rappen.“ Natürlich haben dieses Gespräch auch weitere Oldie – Fachleute mitbekommen und sprachen das Thema Transporter mehrmals am Tag noch an. Meistens mit dem Anhängsel „Den solltest du schon noch nehmen, er würde gut zu deinen anderen Motrac passen.“ Drei Tage später war abrechnen der Ausstellung mit Köbi Weilenmann angesagt. Seine ersten Worte lauteten: „Und was ist mit dem Transporter, gibt’s was neues zu berichten?“ „Köbi du bist gut. Du weisst ja selber am besten dass kein Platz mehr ist zum Einstellen.“ war meine Antwort. „Ja, ja ich weiss, aber irgendwo bringen wir auch den noch rein.“ Also gut, dachte ich, nachfragen kostet ja nichts, setzte mich an den PC und suchte das Inserat. Tatsächlich es war noch im Internet und dazu zwei Bilder eines rot-braunen Alteisengebildes Namens Motrac T4. Ein erbärmlicher Anblick. Er schien fast komplett zu sein, jedoch in einem himmeltraurigen Zustand. Also nichts, jedenfalls nicht so. Aber halt. Jene die mich kennen, wissen allerdings eines, je trauriger der Anblick desto grösser mein Interesse. Nun denn, ich griff in die Tasten und schrieb



ein Mail mit der Bitte um Angaben zum allgemeinen Zustand und Preis. Die nächsten vierzehn Tage vergingen ohne dass jemand antwortete. Dies machte mich stutzig. Es kann doch nicht sein dass jemand etwas loswerden will und auf eine Anfrage dazu nicht antwortet. Also nochmals ein Mail in nicht mehr so freundlichem Ton. Und siehe da es zeigte Wirkung, keine zwei Stunden später hatte ich die Antwort auf dem Bildschirm. Motor dreht aber läuft nicht. Handbremse geht noch, Fussbremse wirkungslos. Machen sie ein Angebot. Nach einigen Mails hin und her wechselte der T4 für ein paar hundert Franken den Besitzer. Kurzfristig wurde telefonisch ein Abholtermin

vereinbart. Am Samstag 16. Juni startete ich mit Hilfe Edy Zimmerli morgens um 5 Uhr Richtung Serneus bei Klosters. Unterwegs war noch ein Zmorgenhalt auf dem Tagesprogramm und pünktlich wie berechnet, standen wir um 8 Uhr bei schönstem Wetter auf dem Hof des Verkäufers.

Jetzt stand der Transporter nicht mehr wie im Inseratenbild draussen, sondern in einem Unterstand. Dem Verkäufer war es wichtig zu beteuern, dass das Fahrzeug in den vielen, vielen Jahren des Stillstands immer hier im trockenen gestanden sei. Eine innere Stimme sagte mir jedoch immer „ Stimmt nicht, stimmt nicht.“ Die kurze Besichtigung bestätigte diese Vermutung auch einigermaßen. Der richtige Zustand oder anders gesagt, die böse Überraschung kam erst mit der grossen Zerlegung. Aber davon später.



Nun wurde erstmal dem flügelhahnen Transporter ein Traktor vorgespannt, um ihn damit über eine Wiese hinauf zum bereitstehenden Anhänger zu ziehen. Aufladen, Anbinden und nichts wie ab auf den Heimweg. Unterwegs besuchten wir in Hinwil noch das internationale Nutzfahrzeug-Oldtimertreffen. Hier passierte etwas das uns zu einem herzhaften Lachen bewegte. Zufällig auf genau dem gleichen Parkfeld stand Auto und Anhänger schon beim Treffen im Jahr 2005 mit einem Motrac MT mit Frontlenk-Aufsitzrahmen. Passt doch. Wenn immer möglich schönes miteinander verbinden! So verging der Tag und um 5 Uhr abends, also 12 Stunden nach

Abfahrt, trafen wir wieder zu Hause ein und konnten mit vereinten Muskelkräften abladen und alles wieder ordnungsgemäss versorgen. Der T4 stand zwar wieder im Freien jedoch mit einer Plane zugedeckt.



Während vielen malen wurde die Plane abgedeckt und einzelne Teile begutachtet. Manchmal kam ich mir vor wie Kinder die ihr Spielzeug betrachten, aber nicht damit spielen können. Die grauen Hirnzellen waren während dieser Zeit so am Arbeiten dass es fast zu rauchen begann. Alles drehte sich nur noch um den T4, Chassis Nummer 18.62. Laut Chassisbuch wurde er am 6. Juni 1967 nach St. Antönien im Prättigau ausgeliefert. Über einen Zweitbesitzer in Serneus kam er dann zum Vorbesitzer, ebenfalls in Serneus. Dem



Aussehen nach zu urteilen wurde das Fahrzeug bei der Arbeit nicht geschont. Allein das Chassis war von hinten bis vorn über die Hinterachse 7,5 cm nach unten verbogen. Auch mit Schmierstoffen wurde er nicht verwöhnt. Bei einigen Niveaus war nichts ölhaltiges mehr fest zu stellen, jedoch umso mehr Wasser. So fiel die Allgemeine Bestandes Aufnahme sehr ernüchternd aus. Meine Gefühle und Gedanken machten grosse Achterbahnfahrten. Abrechnen oder Restaurieren war die grosse Frage. Eigentlich lies meine

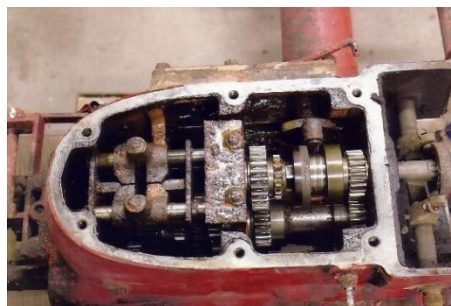


vorausgeplante Freizeit keinen Restaurationsbeginn zu. Auf der anderen Seite war der sehr schlechte Zustand, der sich durch erneutes bei Seite stellen sicher nur verschlimmern würde. Letztlich siegte dann aber beim abwägen aller Möglichkeiten die Variante der möglichst schnellen Restaurierung. So begann ich am 8. August 2012 mit der grossen Zerlegung. Während einer Woche habe ich das ganze Fahrzeug komplett auseinander genommen. Nach vielen Einblicken in die Innereien diverser Teile, stand ich erneut vor der Frage; aufarbeiten oder doch abrechnen? Nach ein paar schlaflosen Nächten entschied ich mich endgültig für den Erhalt des Fahrzeuges. Ich begann die Arbeiten bei Getriebe und Vorderachse und schon stand ich vor dem ersten grossen Problem. Wie entfernt man die vorderen Bremstrommeln? Nach Angaben von Toni Vinzens sind vom T4 keine Zeichnungen mehr vorhanden. Schon öfters wurde erzählt, Vorderachse, Getriebe und Hinterachse des T4 sind gleich wie beim Steuerrad MT. Also nahm ich die Zusammenstellungs- Zeichnung vom MTSPAL zu Hilfe. Hier ist zu sehen, dass die Bremstrommel nach entfernen von Radmuttern und Felge, eigentlich ganz leicht über die

Radschrauben abgezogen werden können. Die Radschrauben sind auf einem Ring befestigt, der direkt auf den Radlagern sitzt. Nicht so bei meinem Transporter. Viele Telefonate ergaben keine schlüssige Lösung, jedoch interessante Auskünfte. Zum Beispiel war gerade Karl Röllin ebenfalls an einer Transporter Restauration. Bei seinem Fahrzeug liessen sich die Trommeln analog Zeichnung vom MTSPAL ganz leicht demontieren. Auf einem Bild von Paulo Imperiali waren die Trommeln einzeln zu sehen, jedoch mit eingebauten Radschrauben. Wie haben wir schon manchmal gestaunt? Zehn Motrac gleichen Typs nebeneinander und es ist keiner gleich wie der andere. Letzte Möglichkeit, Selbstversuch. Also Achsschenkel- Bolzen ausbauen, ganzes Radteil abnehmen, gestecktes Kreuzgelenk rausziehen und danach ein Vogelneestartiges Gebilde aus Gras und anderem Unrat entfernen. Nun war auch die Lösung des Geheimnisses zu sehen. Eine grosse Wellenmutter hielt die ganze Sache zusammen. Das nächste Problem war aber auch schon sichtbar. Mit einem normalen Wellenmutter- Schlüssel konnte nicht gearbeitet werden, da zu wenig Platz vorhanden war. Letzte Möglichkeit, selber einen passenden Schlüssel konstruieren. Gesagt, getan die Mutter war gelöst und die Trommel liess sich problemlos vom restlichen Radteil lösen. Nun kamen auch die Radlager zum Vorschein und zwar keine nachstellbaren Schrägrollenlager, sondern normale Kugellager. Kaum ist ein Problem gelöst, taucht bereits das nächste auf. Das grosse, äussere Lager des linken Radteils war in seinem Sitz in der Bremstrommel geblieben und absolut mit nichts zu bewegen seinen Platz zu verlassen. Dabei sind die Platzverhältnisse so eng, dass man mit keiner Abzugsvorrichtung das Lager greifen kann. Letzte Rettung, Winkelschleifer mit Trennscheibe und das Lager im Sitz möglichst sorgfältig zerschneiden. Zuletzt noch Bremsbacken und -Zylinder demontieren.

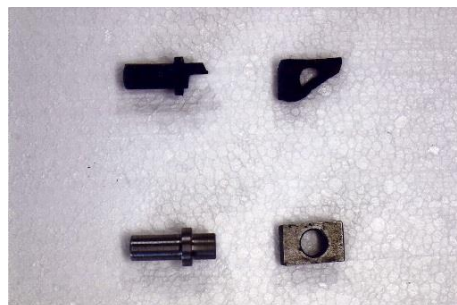


Nächste Baustelle – Getriebe. Nach dem Entfernen des Motors konnte die Hauptantriebswelle von Hand nicht gedreht werden. Dies liess erahnen wie das Getriebe aussehen musste, vor allem auch weil die zwei Gänge auf der rechten Seite sich nicht schalten liessen. Als der Getriebedeckel demontiert war wurden alle Befürchtungen übertroffen. Getriebeöl konnte noch ca. einen halben Liter abgelassen werden. Mehr war nicht vorhanden, dafür umso mehr Rost. Der Anblick der Getrieberäder liess einem Erschauern. Es sah aus als hätte jemand Schokoladenkuchen zwischen den Händen zerrieben und ins Getriebe gestreut. Die Schaltmuffe für die Untersetzung wird mit einem Gleitstein auf einem Bolzen hin und her geschoben. Dieser Gleitstein war verschwunden und kam erst später beim Putzen des Getriebegehäuses wieder zum Vorschein. Der Bolzen war natürlich auch nicht mehr intakt und zu mehr als der Hälfte des Durchmessers abgeschliffen. Zum



Glück lag im Ersatzteillager in Trin noch ein neuer Gleitstein. Der Bolzen entstand auf der Drehbank meines Bruders.

Zwei Nadellager waren so mit Dreck und Ölrückständen zugeklebt, dass nicht einmal mehr die Lagernadeln zu sehen waren. Sie sahen aus, als wären es alte Rohrstücke. Auch einige



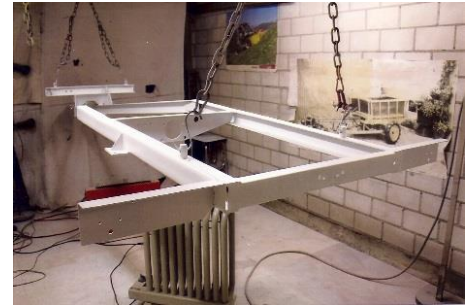
Kugellager waren nicht mehr zum Laufen zu bewegen. Der Grund, warum die rechtsseitigen Gänge nicht geschaltet werden konnten lag ebenfalls beim Rost. Die Schaltgabelführung war derart mit Rost überzogen, dass ein verschieben der Schaltgabel absolut unmöglich war. Also auch hier alles ausbauen, putzen, entrostet und alles wieder einbauen. Bei den Schaltgabeln sind Kugeln mit Federn eingebaut, zur Arretierung in der richtigen Stellung. Zum Teil waren auch diese Kugeln bis fast zur Unkenntlichkeit abgeschliffen. Neue, sorgen nun wieder für perfekten Halt der Schaltstufen. Ebenfalls wurde die Frontnase demontiert, neu abgedichtet und wieder eingebaut. Damit waren die mechanischen Arbeiten an Getriebe und Vorderachse abgeschlossen. Als nächstes kam die



Hinterachse dran. Die abgelassenen vier Liter Getriebeöl liessen erahnen, dass hier der Rost nicht gross zu Hause war. Nachdem ich das ganze Achsteil in Rückenlage gebracht hatte, konnte ich die untere Getriebeabdeckung entfernen und die Innereien begutachten. Schön glänzende

Zahnräder bestätigten meine Vorahnung. Kein Rost, keine verpapteten Lager, alles war in bester Ordnung. Einzig auf dem demontierten Deckel befand sich eine fast zwei Zentimeter dicke Schlammschicht, die sich nur mit dem Spachtel entfernen liess. Doch Halt, was ist denn hier darin eingeschlossen? Unglaublich. Zwei Gewindestifte M 10, etwa zwei Zentimeter lang. Wo könnten diese ursprünglich eingeschraubt gewesen sein? Mit einer Endoskopkamera untersuchte ich das innere der Hinterachse auf abgerissene oder fehlende Schraubenteile. Es war nirgendwo ein fehlendes Teil festzustellen. Nun bestehen mehrere Möglichkeiten wie diese Stifte ins Getriebe gelangen konnten. Vielleicht mit Öl beim einfüllen nach einem Wechsel, oder sogar schon in den Motrac-Werken 1967 durch irgendwelche unglücklichen Umstände. Erfreulicher Weise war an keinem Zahnrad eine Beschädigung zu sehen. Jetzt waren Vorder- und Hinterteil mechanisch wieder in Ordnung und konnten den Weg zum Sandstrahler antreten.

Zwischenzeitlich konnte ich mich dem verbogenen Chassis widmen. Auf Böcken aufgespannt, konnte mit Richten begonnen werden. Unter der schlagkräftigen Hilfe meines Nachbarn Fredy, rückten wir der Verformung zu Leibe.



Mit dem grössten Schweißbrenner heizen und danach mit dem 5 Kilo Schlegel und Holzunterlage versuchen eine gerade Linie hinzubringen. Fredy als gelernter Metallbauschlosser mit eigener Firma, staunte nicht schlecht ob der Zähigkeit des Chassis Stahls. Das relativ dünne U- Profil war so zäh, dass wir schliesslich zwei volle Stunden benötigten, bis die Richtlatte von vorn bis hinten wieder Plan auflag. Die 7,5 Zentimeter Verformung war behoben. Wie diese Verbiegung hatte entstehen können wissen die Götter und es darf frei gerätselt werden. Die Getriebeteile waren unterdessen fertig gestrahlt und konnten im Austausch mit dem Chassis abgeholt werden.

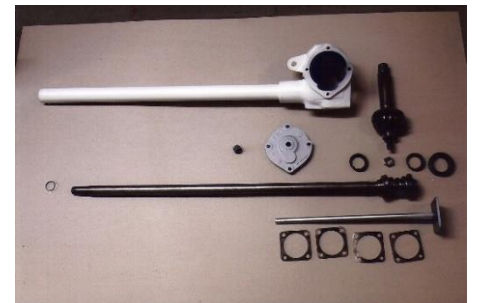
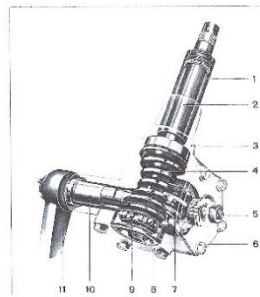


Nun war Farbe gefragt. Vorder- und Hinterachse aufhängen, grundieren und rot spritzen. Danach wieder ein Austausch beim Sandstrahler. Chassis gegen Sitzgestell und andere Kleinteile wie Bremstrommeln, Felgen, Sitzfedern, Sitzschalen sowie diverse Blechteile. Nach und nach wurden so viele Teile gestrahlt und gespritzt solange die Temperatur in der ungeheizten Garage diese Arbeiten noch zulies. Rechtzeitig mit der ersten Kälte war alles wieder schön farbig. Das Arbeiten in der kalten Garage wurde nun richtig ungemütlich. So konnte ich nun die kleineren Komponenten in der wärmeren Werkstatt im Keller bearbeiten.

Der Anfang machte das Lenkgetriebe. Drehte man am Lenkrad, hatte man das Gefühl mit einer Gartenkralle im Kies zu rühren. Dieser Eindruck täuschte nicht. Als der seitliche Lenkstockdeckel demontiert war, sah es aus wie



- 1 Lenkstock
- 2 Lenkstockbolzen
- 3 Gabelbohle
- 4 Lenkstockgabel
- 5 Mechanische Achse
- 6 Gabelbohlebohrer
- 7 Lenkstock
- 8 Mechanische Achse
- 9 Schrägrollenlager
- 10 Kardantriebstock
- 11 Lenkstockkabel



im Hauptgetriebe, alles voller „Schoggikuchen“, sprich Rost. Ich erinnerte mich der Aussage des Verkäufers, dass er immer unter Dach gestanden habe. Wenn auf der Lenksäule der Abdeckgummi fehlt und das Lenkgetriebe so voller Rost ist, ist die Frage im Freien oder unter Dach abgestellt wohl schnell beantwortet. Auch hier war eine grosse Zerlegung angesagt. Alle Teile sauber putzen und entrostern sowie danach neu spritzen und wieder montieren.



Nun begann ich mit dem Zusammenbau der verschiedenen Teile in der Garage. Abgestützt auf vier Unterstellböcken begann der Transporter wieder zu wachsen. Vorderachse, Chassis und Hinterachse sowie Sitzgestell und schon sah es wieder nach etwas Brauchbarem aus. Nun waren die Bremsen an der Reihe. Ehrlich gesagt graute mir davor, da einige Klubkollegen von etlichen grösseren Schwierigkeiten berichteten, bei der Beschaffung und Revision von Zylindern etc. Unser Betriebsmechaniker Christian stellte mir einen Bestellschein aus, um bei Technomag mit der Verbilligung über Evobus Schweiz alle Teile aufbereiten zu können. Mit gemischten Gefühlen nahm ich

mit zwei Kisten voll Material den Weg nach Langenthal in Angriff. Die beschriebenen Aussagen, von nicht mehr Lagerhaltig etc. begleiteten mich mit einem Mulmigen Gefühl in den Technomagladen. Der freundliche Kundenberater besah sich alle Teile und besprach mit mir was alles zu tun sei. Hauptbremszylinder und Radbremszylinder revidieren oder ersetzen. Bremsbacken neu belegen, Trommeln ausdrehen und sieben Meter neue Kupferrohre. Ebenfalls neue Abdeckgummis, aussen an den Radbremszylindern. Danach sagte der Berater „Ist alles sehr Alt aber es sieht gut aus. Wir rufen sie an wenn wir fertig sind, so in ca. einer Woche.“ Erleichtert verlies ich das Geschäft und fuhr an diesem Montag nach Hause. Trotzdem begleitete mich eine gewisse Anspannung, ob auch wirklich alles klappen sollte. Bereits am Freitag erhielt ich einen Anruf von Technomag mit der Meldung „Alles fertig sie können ihre Ware abholen.“ Alles war fein säuberlich erledigt worden. An Stelle des alten Hauptbremszylindres lag ein Nigel Nagel neuer Zylinder in Originalverpackung dabei. Die Radbremszylinder waren frisch revidiert und glänzten wie neu. Ich war hochofret und die Erleichterung über den reibungslosen Auftragsablauf war schon fast hörbar. Es gibt jedoch ein Sprichwort das sagt „Es ist nicht alles Gold was glänzt.“ Ob dies auch hier zutrifft, dazu später einige Worte. Die ausgebaute Kardanwelle verlangte auch noch nach einer Aufarbeitung. Die beiden Teile wären eigentlich nur mit dem Zitronen- Profil ineinander gesteckt und müssten relativ einfach zu trennen sein. Zur Trennung zu bewegen waren sie jedoch mit keinem Mittel. Mit der Zeit wird man zur Lösung von Problemen immer erfinderischer, deshalb trug ich das ganze Wellenteil zu meinem Nachbarn, dem Bauamts Werkhof.



Eine Wellenseite mit starken Gurten an einem einbetonierten Pfosten befestigt, wurde das andere Ende an der Anhängervorrichtung des Unimog verzurr. Nun im kleinsten Krichgang ziehen, müsste doch sicher zum Auseinander ziehen reichen. Doch weit gefehlt, mit einem lauten Knall verabschiedete sich eine Gurte in zwei Teile. Also neue Gurte montieren und neuer Versuch, jedoch mit stetem Hammerschlag auf die äussere Welle und plötzlich lagen die beiden Teile getrennt am Boden. Auf der äusseren Welle sass nun noch das Zwischenlager. Bei der Demontage zerfiel es jedoch in seine Einzelteile und offenbarte dadurch gleich seinen sehr schlechten Zustand. Die Suche nach einem neuen Lager bei Toni Vincens im Ersatzteillager, blieb jedoch erfolglos. Helfer in der Not war dann Kurt Geiser, der mir den Lagerflansch so abänderte, dass er ein neues Flanschlager befestigen konnte.



Als nächstes machte ich mich an die neue Abdichtung der Achs- und Getriebeausgänge. Hier versuchte ich die neue Methode mit den Speedi- Sleeve Ringen von SKF Kugellager. In der Zeitschrift alte Landtechnik wurde diese Möglichkeit zur Egalisierung von eingeschliffenen Wellen durch Wellendichtringe beschrieben. Dabei wird ein zehntel Millimeter dünner Ring auf die eingeschliffene Stelle der Welle aufgezogen. Danach kann der neue

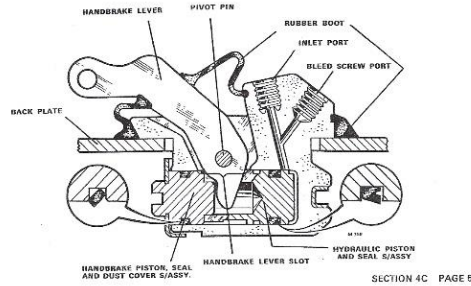
Wellendichtring montiert werden. Damit habe ich sehr gute Erfahrung gemacht und kann sagen dass es sich trotz hohem Preis gelohnt hat, denn es sind alle Stellen bis heute absolut trocken.



Zügig ging nun die Montagearbeit weiter. Die Bremsen an der Vorderachse zusammenbauen und die Radteile mit den Achsschenkelbolzen einpassen. Vermutlich waren die Achsschenkellager kürzlich noch gewechselt worden, denn ihr Aussehen war fast neuwertig. Als praktisch einziges Teil vom alten Transporter im Originalzustand zu gebrauchen. Sie zeigten auch absolut kein Spiel und durften deshalb an ihrem angestammten Platz verbleiben. Als nächste Arbeit stand das neue Verlegen der Bremsleitungen auf dem Programm. Insgesamt sieben Meter Kupferrohr von Hand passend



zurechtbiegen und –schneiden, die Enden jeweils bördeln und dabei nicht vergessen zuerst die Überwurfmutter aufs Rohr zu stecken. Das lange Verbindungsstück von der Vorderachse durch das Chassis bis zur Hinterachse, steckte ich als Schutz gegen Abschürfungen in einen transparenten Plastikslauch. Danach wurde das Ganze mit Briden am Chassis befestigt. Der neue Hauptbremszylinder verlangte noch nach schwarzer Farbe ehe er seinen vorgesehenen Platz im Sitzgestell einnehmen konnte. Jetzt könnte eigentlich das letzte Leitungsstück verlegt werden, mit Betonung auf könnte. Die Hohlschraube aus dem alten Zylinder war jedoch für das Gewinde im Neuen zu klein. Wieso dies nicht bemerkt wurde, da doch Schraube und alter Zylinder als Muster bei Technomag waren, konnte mir niemand erklären. Dass jedoch für das neue Gewinde, 7/16 Zoll, keine Hohlschrauben mehr lieferbar waren, stand nach langen ¾ Stunden Telefonaten fest. Allerdings hatten die Berater nach dieser Zeit eine andere Anschlussvariante gefunden. Das benötigte Teil befand sich aber noch im Lager in Bern. Also ab nach Hause und am nächsten Tag wieder nach Langenthal, das Teil abholen. So war endlich die Bremserei fertig montiert. Nun konnten wieder andere Teile in der richtigen Reihenfolge angeschraubt werden. Lenk- und Spurstangen z. B. Nach dem Durchsuchen der Technomagkiste fand ich die bestellten Gummikappen für die Kugelkopfgelenke nicht, obschon das Muster dabei lag und sie auf der Bestellliste aufgeführt waren. Bis auch dieser Irrtum geklärt war, gab es nochmals zwei Fahrten zu 25 Minuten nach Langenthal und auch längere Telefonate mit dem Hauptlager in Bern. Resultat; Es gibt nur ein ganzes Set bestehend aus Gummikappen und Kugelkopfgelenken komplett. Helfer bei diesem Malheur war dann der Landmaschinenhändler Hans Kunz, mit einer Auswahl von 12 verschiedenen Gummikappen, jeweils einzeln erhältlich. Das wäre dann der zweite Negativpunkt zum Thema „ Nicht immer alles Gold was glänzt.“ Auch der dritte Rückschlag folgte gleich. Am darauf folgenden Samstag kam Evobus- Mechaniker Christian, mit Bremsflüssigkeit und Entlüftungsgerät, um den Bremsen auch zum aktiven Dienst zu verhelfen. Nach kurzer Zeit war genügend Flüssigkeit eingefüllt und jeder Radbremszylinder ordnungsgemäss entlüftet. Also alles Paletti, glaubten wir wenigstens. Ein fester Tritt aufs Bremspedal liess unsere Gesichter immer länger werden. Kein einziges Rad zeigte eine Verzögerungswirkung. Die mechanische Handbremse funktionierte zwar einwandfrei, die Fussbremse zeigte jedoch nicht die geringste Wirkung. Von aussen war keine Ursache des Übels auszumachen. So bleibt keine andere Wahl, als wieder mit demontieren zu beginnen. Ich fing bei der Hinterachse an, da diese Trommeln am einfachsten zu demontieren waren. Nachdem die Bremsflüssigkeit abgelassen war und der erste Bremszylinder auf dem Werkbank lag, begann ein kriminalistisches Suchspiel. Bald war klar wo der Hund begraben lag. Es konnte gar keine Bremsflüssigkeit in die Zylinder gelangen, da Technomag in die neu eingesetzten Messingbüchsen die notwendigen Löcher nicht gebohrt hatte. So konnte das ja nicht funktionieren. An diesem Tag war also nur Fehlerbehebung angesagt.



Meine Wut war natürlich auch entsprechend Gross und dabei gab es längere Gespräche mit diversen Heiligen. Abends um viertel nach neun war dann die letzte Schraube wieder angezogen. Einige Male erhielt ich Besuch in der Garage von meiner Frau, die sich jeweils nach meiner Arbeit erkundigte. Als ich sie später darauf ansprach warum sie meine Arbeit so interessiert habe, erklärte sie dass unser Hund zwischendurch so komisch in der Wohnung herum schleiche. Ich wusste dann sofort Bescheid, Nora mag keine Heiligengespräche und die waren vermutlich etwas zu laut ausgefallen. Anderntags wiederum Bremsflüssigkeit auffüllen und entlüften und siehe da es konnte gebremst werden. Jetzt konnte ich endlich alle Blechteile montieren, die Sitzschalen mit den Federn, das Lenkrad festschrauben und schon sah das Gefährt auch nach einem Transporter aus. Der Platz für den Motor war immer noch leer, da Dominik Suter noch mit der Revision beschäftigt war. Inzwischen werde ich nun mit der Herstellung der Holzbrücke beginnen, worauf ich mich schon lange freute. Der Dorfschreiner Röbi Schenk rüstete mir aus Tannenholz, die beiden unteren Längsträger und die vordere Querverbindung. Auf dem Estrich befanden sich seit einigen Jahren ein paar Eschenholzbretter. Mit diesen fuhr ich ebenfalls zum Schreiner, der mir passende Latten zurechtsägte und hobelte. Die detailarbeiten konnte ich dann wieder in der Werkstatt selber erledigen. So war bald ein schönes Holzgerippe entstanden. Die auch auf dem Estrich gelagerten Bodenbretter verlegte ich nun auf das Gerippe und schon war wieder eine schöne Holzbrücke zum Aufbauen bereit.



Jetzt war auch der Motor in neuem Glanz erstrahlt und konnte wieder eingebaut werden.

Als letzte Arbeit musste noch die Elektrik erneuert werden. Darin habe ich allerdings keine grosse Erfahrung und suchte deshalb einen geeigneten Fachmann. Mein Bruder vermittelte mir den Autoelektriker seines Arbeitgebers der Firma Bertschi Transporte Dürrenäsch. Max Schmied stand kurz vor seiner Pensionierung und sagte sofort zu. Das sei ja ein Fahrzeug aus den Tagen als er als junger Fachmann viele solche Sachen gemacht hätte, das mache er mit Freude. Er zeichnete bei einem ersten Besichtigungsbesuch gleich einige Skizzen und notierte darauf die wichtigsten Masse, um bereits Kabelbäume vorbereiten zu können. An drei Nachmittagen erledigte er die ganze Verkabelung und zwar so dass auf Anhieb alles richtig funktionierte. Zwischen den Elektroarbeiten habe ich noch die Holzbrücke mit Lasur behandelt und die Brücke zuletzt auch aufgesetzt.

So konnte ich am 8. Juni 2013 die erste ausgedehnte Probefahrt unternehmen. Es war ein unbeschreiblich tolles Gefühl, dass wieder alles richtig funktioniert und die Farben so schön leuchteten.



Rückblickend kann ich diverse Schlüsse ziehen. Es waren zehn Monate mit sehr vielen Hochs und Tiefs. Ich habe in dieser Zeit sehr viel gelernt. Die Restauration eines Transporters ist völlig was anderes als die eines Einachsers mit Anhänger. Ein Einachser ist viel besser zugänglich und kann getrennt bearbeitet werden. Dadurch braucht man auch weniger Platz zum Restaurieren. Beim Transporter hingegen ist alles viel komplexer. Es braucht schon viele Überlegungen, in welcher Reihenfolge man vorgehen möchte. Alleine schon beim Sandstrahlen und spritzen muss darauf geachtet werden, dass immer gleichfarbige Teile miteinander bearbeitet werden. Auch der Platzbedarf sieht anders aus. Vor allem beim Zusammenbauen muss gut geachtet werden, wo man das erste Teil platziert, damit man bis zum Schluss genügend Platz findet um darum herum arbeiten zu können. Auch von der finanziellen Seite her gesehen, kann der Transporter nicht mit einem Einachser verglichen werden. Nur die alleinigen Materialkosten beliefen sich auf 9410.- Franken, oder das ganze Projekt T4 auf 10300.- Franken. Hätte ich am Anfang gewusst was mich erwartet, ich glaube nicht dass ich mich auf dieses Abenteuer eingelassen hätte. Ich habe aber trotzdem durchgehalten und bin umso stolzer auf das vollendete Werk.

Bereits kurze Zeit nach der Fertigstellung fuhr meine Frau Dorli den T4 mit grosser Freude an der Spitze unseres kleinen Motrac Konvois von Strengelbach ans internationale Traktorentreffen nach Schötz.

