

Pendelachsen bei Militärfahrzeugen



Auf dem «Convoy to Remember» in Birnenstorf im Kanton Aargau: Bei diesem Treffen alter Militärfahrzeuge waren diesen Sommer viele Lastwagen der Schweizer Armee zu sehen. Darunter auch dieser Saurer M8, der mit gelben Fahnen ausgestattet ist. Ganz rechts ist ein Saurer 4MH zu sehen.

Noch 79 hochgeländegängige Saurer Mehrachser M8 mit Pendel- oder Schwingachsen existieren, einen davon besitzt Adrian Gerwer, der Initiant des «9th Convoy to Remember», drei weitere der Militär-Motorfahrer-Verein. Der «Convoy» in Birnenstorf AG hatte dem Thema «Schwingachsen» eine «Saurer-Sondershow» gewidmet.

Wer hat's erfunden? Die Schweizer? Nicht ganz: «Es gibt zwei Konstruktionslinien», erklärte Jürg Näf vom Militär-Motorfahrer-Verein



Auf diesem Bild ist die Verdrehung der Pendelachsen des Saurer M8 gut zu erkennen.

des Kantons Zürich auf dem «Convoy»-Gelände in Birnenstorf AG. Der tschechische Lastwagenhersteller Tatra baute – ab 1923 – geländegängige Bau- und Militärlastwagen nach dem ähnlichen Prinzip, der erste war der Tatra 24.

Während beim Tatra die Schwing- oder Pendelachsen an einem Zentralrohrrahmen angeflanscht sind, verfügt der Saurer M8 über einen modifizierten Zentralkastenrahmen, in den entsprechend viele Differenziale integriert sind, von denen die Kraft über die Halbachsen zum Rad geleitet und auf Radnabengetriebe übertragen wird. Alle Achsen ausser der gelenkten Vorderachse verfügen über mechanisch selbstsperrende bzw. -entsperrende Längs- und Quersperren, wobei das Differenzial der Vorderachse wegen der besseren Lenkbarkeit nicht eingeschaltet ist. Das Fahrgestell bietet hohe Bodenfreiheit. Sein Nachteil ist indes die schmale Breite des Fahrzeugs – zwei Meter – und der hohe Schwerpunkt: Steile Ab- oder

Auffahrten musste man möglichst direkt geradeaus ansteuern, sonst bestand Kippgefahr. Schwingachsen-Fahrzeuge sind gut erkennbar an dem positiven Sturz der Räder, die sich aber unter Last gerade bzw. vertikal stellen. Die Entwicklung des Schwingachsen-Fahrgestells – übrigens exklusiv für die Schweizer Armee – begann 1935 bei Saurer Arbon. Nach vielen Härte-tests startete die Produktion bereits einhalb



Die Schaltthebel, für kurze oder lange Gänge, und, rechts, die Handbremse.

Jahre später, so ist im Aufsatz «Wie die Schweizer Armee zur Schwingachse kam» von Jürg Näf in der Online-Ausgabe (Ausgabe 3/2020) auf Seite 19 des offiziellen Organs der Gesellschaft der Militär-Motorfahrer des Kantons Zürich «Der Zürcher Militär-Motorfahrer» zu lesen. Aus den Versuchsfahrzeugen entstanden übrigens auch die Schwingachs-Varianten 4MH (446) und 6M (455 Stück), die 1940 bis 1955 in der Schweizer Armee eingeführt wurden.

M8 – «Die Krönung»

«Die Krönung war der M8 mit Allradlenkung, welcher als Prototyp gebaut, jedoch nicht bei der Armee eingeführt wurde», schreibt Jürg Näf. Und: «Die Firma Welti-Furrer übernahm dieses Fahrzeug und führte damit etliche Schwertransporte aus.» Heute hegt und pflegt es ein Schweizer Sammler. Die korrekte militärische Bezeichnung des M8: sch. Gelastw., 3,5 t 8x8, Saurer M8.

Der Sechszylinder-Motor der M8 leistet 120 PS. Er ist vorne unter der Kabine schräg eingebaut, «damit die Besatzung genug Platz hat». Das Schaltgetriebe bringt die Kraft über fünf Gänge (und einen Rückwärtsgang) auf die Strasse bzw. ins Gelände. Auf der Strasse läuft der M8 immerhin 45 bis 50 km/h. Für Strassen- und Geländegang gibt es zwei Schaltstufen. Alle Räder sind einfach bereift. Mitte der Siebziger Jahre wurde der M8 ausgemustert, exportiert oder an Private verkauft.

Ein Convoy-Besucher, Ex-Nachrichtengefreiter William Schaller (70), der die Erläuterungen Jürg Näfs vor dem M8 des Militär-Motorfahrer-Vereins mithörte, blickte bei dieser Gelegenheit zurück: «Wir hatten 20 davon in der RS im Tessin 1972. Wir sind damit jeden Tag mit Kanonen herumgefahren, auch durch die Flüsse. Und wenn zu viel Sprit da war, sind wir eben ein paar Mal die Pässe rauf und runter. Das war wirklich ein wunderbares Fahrzeug, und sehr zuverlässig.» (Hans-Peter Steiner)



Foto: Hans-Peter Steiner

Die Saurer M8 von Adrian Gerwer, dem Initiator von «Convoy to Remember».

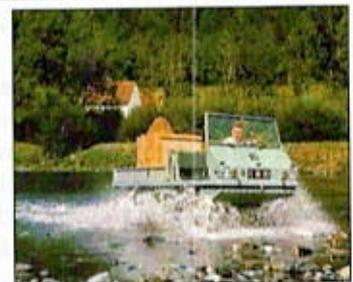


Jürg Näf, Mitglied des Militär-Motorfahrer-Vereins Kantons Zürich.

Pinzgauer und Haflinger mit Pendelachsen



Pinzgauer und Haflinger verfügen ebenfalls über Schwingachsen-Fahrwerke. Der **Haflinger** wurde Mitte der 1950er-Jahre in den Steyr-Puch-Werken in Graz entwickelt und ging 1959 in Serie. Antriebskonzept: ein Zentralrohrrahmen mit Halbachsen. Die Schweizer Armee beschaffte 4535 davon. Der grössere Bruder des Haflingers ist der ab 1971 gebaute **Pinzgauer** (4x4, 6x6). Er wurde bei Saurer Schöntal Halle W2 Steinacherboden zusammengeschraubt. Von ihm orderte die Schweizer Armee 5640 Stück. Die Haflinger wurden anfangs 1990, die Pinzgauer Ende der



1990er-Jahre ausser Dienst gestellt. Ein Schwingachsenfahrzeug besitzt auch Gustav Hasler aus Leibstadt (78), wenn auch keinen M8. Er fand seinen Steyr Puch Haflinger 4x4 in der Zeitschrift Tierwelt und erstand ihn von einem Landwirtschaftsmechaniker im Appenzeller Land – vor über 20 Jahren. «Die einen kaufen sich einen Töff oder leisten sich ein teures Auto, und ich habe eben einen Haflinger.» Er benutzt «Herbie» für kleinere Ausfahrten («nicht so gerne bei Regen») oder für den Besuch von Treffen historischer Militärfahrzeuge wie dem in Sisseln oder eben dem «Convoy to Remember». «Ich bin schon zum vierten Mal hier», sagte er. (hps)