**Paul Burkard**

Ein Wrack wird wieder neu: BERNA 1930

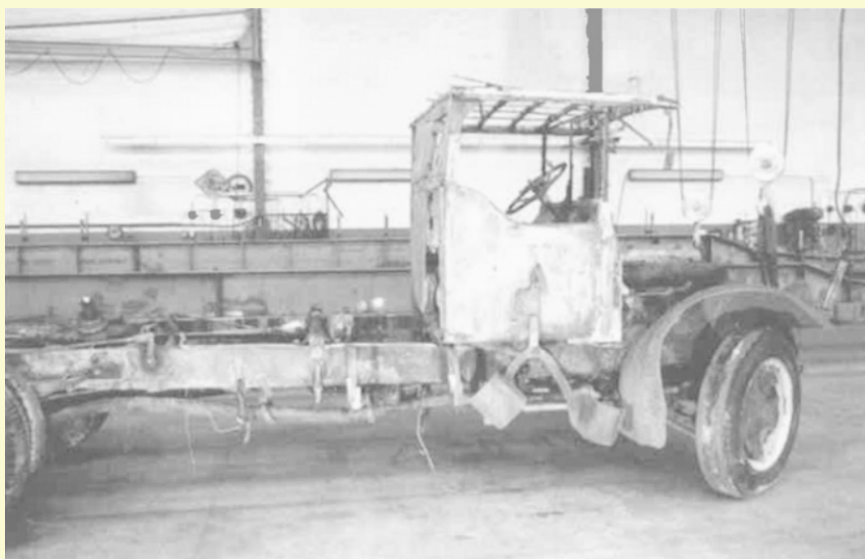
1992 fragte mich mein Onkel Sepp Disler, ob ich einen alten Berna restaurieren möchte. Das Fahrzeug stand am Waldrand in Wohlenschwil, wo ihn mein Onkel Mitte der 70er Jahre abgestellt hatte. Ich schaute das Wrack an: Durch das Dach der Fahrerkabine wuchs eine 10 cm dicke Esche. Der Kühler fehlte, der Motor war abgedeckt. 2 Kolben, 2 Pleuel, Ölwanne, Zündmagnet, Anlasser und noch viele Dinge mehr fehlten. Da ich im Fahrzeugbau arbeite, packte mich der Ehrgeiz, eine solche Ruine wieder zum Laufen zu bringen. Wir transportierten das Fahrzeug mit einem Kranauto nach Mellingen zur Firma Nüssli AG, in der ich Teilhaber bin.

Die Arbeit beginnt

Mein Freund Sales Egloff und ich zerlegten das Fahrzeug in grobe Teile. Die alten Reifen drückten wir mit der Presse (60 Tonnen) und Schmiere von den Felgen. Die Holzkabine,

das Dachgerippe, die Frontwand der Kabine (Alu-Guss), die Motorhaube und die vorderen Kotflügel demontierten wir. Die Kippbrücke war noch mit Kies beladen. Wir deponierten sie vor der Lagerhalle, wo sie dann 4 Jahre lang stehen blieb. Das Chassis wurde von Motor, Getriebe, Kardanwelle und Achsen befreit. Es war erstaunlich, wie viele Schrauben und Bolzen bei der grossen Zerlegung ohne Schweissbrenner gelöst werden konnten!

Als nächstes folgte das Grosse Sandstrahlen. Chassis, Achsen Steuerstock etc. wurden sandgestrahlt, ebenso wie die Kabinenbleche und Kotflügel. Anschliessend mussten wir diese spritzverzinken. Hinterachse und Vorderachse bauten wir zusammen. Die Vorderachse wurde mit zwei Autogenanlagen gewärmt, mit Winden und Presse in die ursprüngliche Form gebracht und so gerichtet. Das Getriebe wurde gereinigt, alter Schlamm mit Dieselöl ausgespült und neues Öl eingefüllt, bevor es wieder im Chassis montiert werden konnte. Vor dem Lackieren stellte sich die Frage: Machen wir alles wie am Original oder nicht? Ich entschied mich nicht für grau und grün, sondern wählte für das Chassis schwarz, für die Radnaben und die Kabine karminrot.

*Das Wrack des alten Berna vor der Renovation*

Beschaffung der Teile

Nun musste ich Ersatzteile für den Wagen suchen. Von Saurer und Berna war nichts mehr erhältlich. Über einen Kunden erfuhr ich, dass in Muttens bei der Firma Stebler ein Armee- Traktor mit gleichem Motor in Restauration sei. Hier sah ich zum ersten Mal einen kompletten Motor zu meinem Lastwagen. Ich ergriff die Gelegenheit und kaufte verschiedene Ersatzteile für mein Auto. Doch noch fehlte einiges, und die Suche wurde immer schwieriger. Endlich, am Nutzfahrzeugsalon in Genf, lernte ich zufällig Herrn Kielholz kennen. Der bald 70-jährige erklärte mir, dass er noch etliche Teile auftreiben könne. Ich besuchte ihn und kam so zu neuen Reifen aus ehemaligen Armeebeständen, sowie zu einem passenden Zündmagnet und diversem Kleinmaterial. Bei der Firma Deiss in Trimbach durfte ich in einer Ecke der Abbruchhalle nach Teilen suchen und fand Winker, Regler und einen Anlasser. Freudig zeigte ich dem Senior der Firma meinen Fund, worauf er in einem alten Möbelanhänger verschwand und mit 2 original Chintilla-Lampen zurückkam.

Revision des Motors

Die Motorenrevision nahmen unser Lehrling und ich gemeinsam in Angriff. Die Firma Bereuter in Zufikon besorgte für uns folgende Arbeiten: Zylinder bohren und hauen, Zylinderkopf und Pleuelwelle schleifen, neue Pleuel besorgen und neue Ventile einpassen. Die Pleuellager wurden ohne Einlage zusammengespannt und gebohrt. Das Pleuelwellenlager, bestehend aus Kugel- und Walzenlager, wurde montiert. Der Alu-Motorblock hatte diverse Risse und ein Loch. Wir schweissten und verstärkten sie. Der Zusammenbau und die Einstellungen des Motors bereiteten mir einiges Kopfzerbrechen.

Die Mehrscheiben-Trocken-Kupplung zerlegten wir, reinigten sie und bauten sie anschliessend wieder zusammen. Einen Kühler konnten wir glücklicherweise ebenfalls auftreiben. Das Montieren erforderte aber verschiedene Anpassungsarbeiten. Aus Siederrohr fertigten wir den Auspuff, und aus einem Rauchrohr stellten wir den Topf her. Den Benzintank aus verzinktem Blech spülten wir aus. Endlich war alles fertig montiert. Wir versuchten den Motor mit dem Anlasser zu starten, zunächst jedoch ohne Erfolg. Mit zwei Batterien und 24 statt der ursprünglichen 12 Volt Spannung kam aber dann doch noch Leben in das Gefährt. Zuerst traten schwere Fehlzündungen auf, bis wir die mittleren Kerzenkabel am Zylinder umsteckten. Nun stimmte die Zündreihenfolge und der Anlasser hatte auch mit 12 Volt genügend Kraft für den Start.

Dem Ende entgegen

Die Holzarbeiten an der Kabine liess ich zum Teil in Mellingen ausführen. Sitzbank und Türen, Seiten- und Rückenladen fertigte mir ein Zimmermann in Seon an. Unsere erste Fahrt führte zu ihm. Sie dauerte ca. 15 km. Es war ein verregneter Samstag. Am Wagen fehlten noch immer die Brücke, das Dach, die Fenster, die Motorhaube und der Sitz. So chauffierte ich das Gefährt auf einem Styroporklotz sitzend, bekleidet mit Regenkombi und Motorradhelm. Meine Frau und die Kinder begleiteten mich mit dem Lieferwagen, auf dem sie die alten Kabinenteile mitführten. Der Zimmermann arbeitete sehr speditiv, und nach 14 Tagen konnten wir die Rückfahrt antreten. Jetzt nahmen wir die elektrische Anlage in Angriff. Herr Kielholz zeichnete mir eine Skizze des elektrischen Schemas. Mit dessen Hilfe konnten wir die ganze elektrische Anlage montieren.

Als nächstes folgten die Arbeiten an der Brücke. Da hiess es erneut zerlegen, sandstrahlen, richten und lackieren. Nach dem Einbau des Holzbodens und dem Einschweissen des Bodenbleches beschlugen wir die Seitenladen innen mit Blech und fertigten aussen neue Scharniere an. Nun bauten wir die Brücke zusammen und setzten sie aufs Chassis. Der erste Kippversuch erfolgte nur zaghaft. Beim zerlegen der Hydraulikpumpe fielen die Lederdichtungen in kleine Stücke. Die neuen Dichtungen wurden aus Rindsleder ausgestanzt, in Wasser eingelegt, mit einem Bolzen in eine Hülse gepresst und zum Trocknen gestellt. Nachher wurden sie eingefettet und in die Pumpe eingebaut. Nach dem Nachziehen des Kippzylinders war hier kein Ölverlust mehr festzustellen.

Als nächstes folgte die Polsterarbeit. Ausgerüstet mit einer alten Schuhmacher-Nähmaschine, Leder, Schaumstoff und Sperrholz fertigte ich die Sitz- und Rückenpolster an. Den Rand fixierte ich mit Ziernägeln. Nun ging's ein letztes Mal ans Malen. In Niederlenz fertigte mir die Firma Trösch neue Scheiben aus Sicherheitsglas. Endlich konnte ich es wagen, mit dem Wagen nach Oberehrendingen zu fahren. In der Höhtalsteigung bekam ich Probleme mit der Kühlung. Die Temperatur stieg und viel Wasser ging verloren. Aber mit einem Expansionsgefäss und einem Überdruckventil liess sich dieses Problem lösen.

Der erste Einsatz

Für einen Holztransport von Baldingen nach Oberehrendingen konnte ich den Lastwagen das erste Mal einsetzen. Mit acht Ster Brennholz traten wir die Fahrt über Böbikon an. Wir kamen zwar zu Hause an, aber die Fahrt zeigte, dass die Motorbremse zuwenig Leistung erbrachte. Erneut demontierten wir den Motor, berechneten das Dichtungsverhältnis nochmals und erhöhten es. Nun fehlte dem Anlasser die nötige Kraft. Zu Weihnachten schenkte mir meine Frau das Berna Buch. Darin las ich die Beschreibung der Motorbremse. Mit diesen Angaben war es kein Problem mehr, den Motor zu starten. Gewusst wie!

Inzwischen durfte ich schon einige Ausflüge mit meinem Berna machen. Schreiner „Pöttli“ aus Schneisingen fertigte mir zwei Sitzbänke für die Brücke an. So kutschte ich z. B. die Männerriege von Ehrendingen auf die Bahn und die Hochzeitsgesellschaft eines Freundes zum Apéro.

Nun bin ich öfters mit viel Freude unterwegs mit meinem Berna.



Der fertig restaurierte Berna