Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (1993)

Heft: 15

Rubrik: Saurer/Berna : Geschichte + Technik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

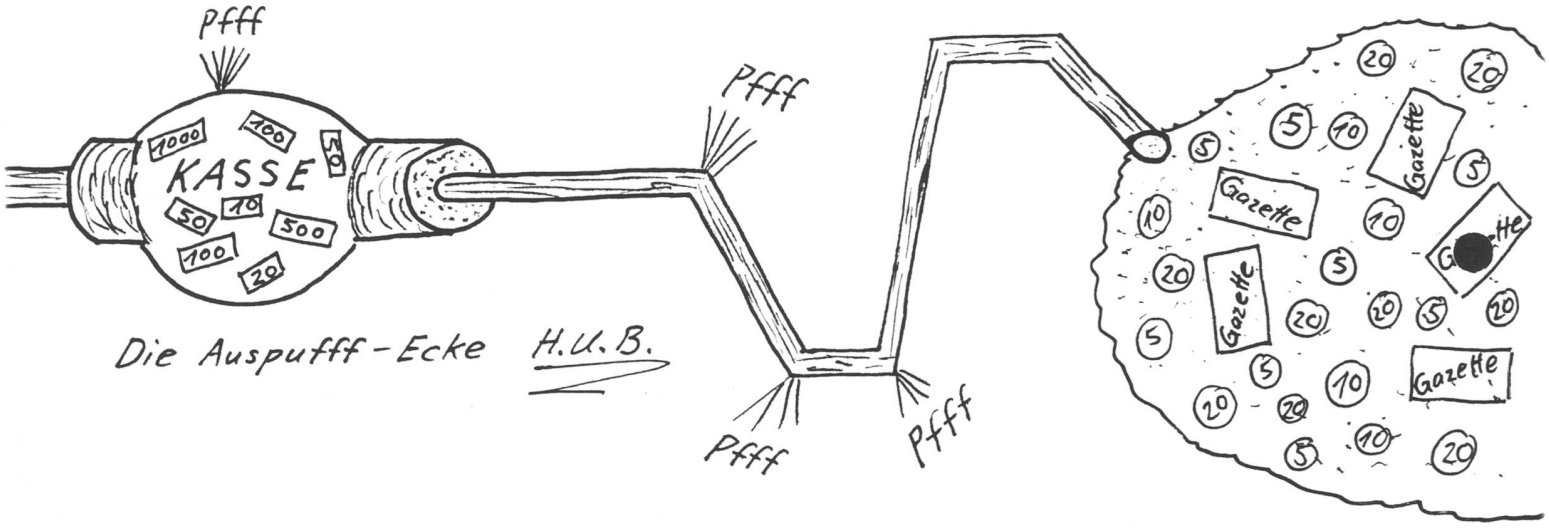
Das Foto vergangener Tage :
In der Foto - Kiste eines meiner Arbeitskollegen fand sich allerhand aus schönen, jedoch längst vergangenen Tagen. Es zeigt einen Saurer S4C aus den 50er Jahren, der als "Wellauers Röhren - Express" unterwegs war.

Liebe Club Mitglieder

Vor 40 Jahren, 1953 wurde in Arbon das 100 Jahr Jubiläum der A.G. Adolph Saurer gefeiert. Dieses Ereignis fand in vielen Zeitungen grosse Beachtung. Heute in Jahre 1993 sind nun 140 Jahre seit der Gründung von Saurer vergangen. Aus diesem Grunde habe ich einen Zeitungsartikel von damals herausgesucht, der die 100 Jahr Geschichte kurz aber recht gut beschreibt.(Automobil Revue 3.Juni 1953)
Nun noch etwas in eigener Sache. In der letzten Gazette habe ich in der Tabelle der CHD - Motoren Mist geschrieben. Seit wann sind die CHD Typen 12 - Zylinder und nicht 8 - Zylinder Maschinen ? Von der Leserschaft hats niemand bemerkt, ich bekam jedenfalls keine Reklamationen !?

Adresse für Geschichte + Technik :
H.U. Braun Hauptstr. 44. 8355 Aadorf

Was die Geschichte mit den Flugis unseres Vaterlandes betrifft, die so oder so wieder auf den Boden der Mutter-Erde zurück gekommen sind, da ist Oberredaktor D. Piras zuständig. Ich verstehe von solchem absolut gar nichts, denn bis jetzt flog ich nur auf die Schnauze oder mit dem Velo in den Strassengraben! Nachdem ich in der letzten Gazette euphorische Sprüche losgelassen habe, soll die Zeitung der Club - Kasse zuliebe etwas reduziert werden. Denn ein guter Club - Kassier muss ja unter der Ausgaben - Last stöhnen und zu einem krummen Rücken kommen. Aber wie man weiss: Solange er sich meldet ist alles in bester Ordnug. Hört man jedoch nichts mehr, wirds wohl ernst !



. . . und jetzt

AUTOMOBIL REVUE

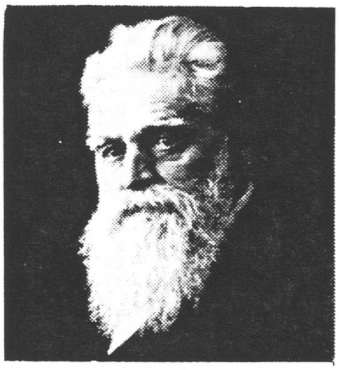
ERSTE SCHWEIZERISCHE AUTOMOBILZEITUNG

Sonderdruck aus Nr. 25, vom 3. Juni 1953

100 Jahre Saurer

Ein Ausschnitt aus der Geschichte der schweizerischen Lastwagenindustrie

Während die schweizerische Personenwagenindustrie nach einem vielversprechenden Anfang vor fünfzig Jahren dem darauffolgenden Ansturm der Massenfabrikate des Auslandes bis auf zwei Montagewerke amerikanischer Firmen vollständig erlegen ist, erwies sich der Lastwagenbau aller Konkurrenz zum Trotz als lebensfähig. Die Arboner Firma Saurer, deren Zentenarium in diesen Tagen in Presse und Radio gefeiert wird, darf ihr Jubiläum in einer Periode der Vollbeschäftigung, ja der Ueberbeschäftigung und der wirtschaftlichen und technischen Stärke begehen. Auf unseren Strassen überwiegen unter den schweren Nutzfahrzeugen diejenigen, deren technische Heimat in Arbon liegt, unsere Stadtomnibusse und Auto-



GRÜNDER DES WELTRUFS
Dr. h. c. Adolph Saurer (1841—1920), der Sohn des Gründers der Firma, vollzog den erfolgreichen Uebergang zum Lastwagen- und Textilmaschinenbau.

SCHÖPFER DER SAURER-DIESEL
Hippolyt Saurer (1878—1936), der Enkel des Gründers, war Initiant der Entwicklung des schnellaufenden Dieselmotors und der Förderer der Lizenztätigkeit.

HEUTIGER LEITER
Dipl.-Ing. Albert Dubois (geb. 1901), ein Neuenburger Jurassier, wuchs bei Saurer auf und übernahm als 37jähriger im Dezember 1938 die Generaldirektion.

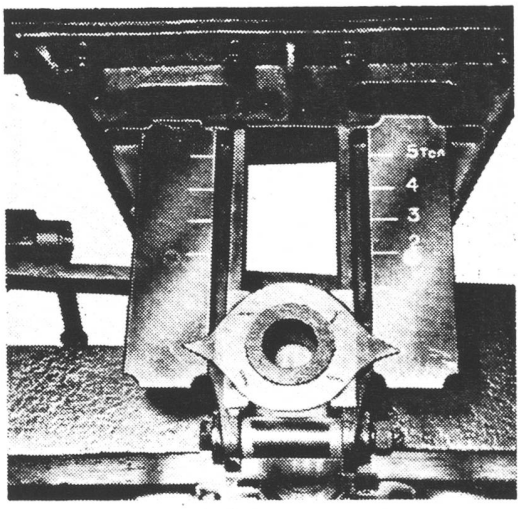
15

cars tragen zu einem grossen Teil den bekannten Treppengiebel als Kühlerabzeichen, und als gelbe PTT-Kurswagen und feldgraue Armeefahrzeuge gehören sie ins Verkehrsbild unseres Landes. Mit vollem Recht durfte das Unternehmen anlässlich seines Jubiläums aus seiner traditionellen Zurückhaltung treten, denn es bildet ein markantes Element im schweizerischen Schaffen.

Ueber die technische Entwicklung der Saurer-Fahrzeuge werden unsere Leser dauernd auf dem laufenden gehalten. Dagegen ist die Erinnerung an die Höhen und Tiefen in der Geschichte dieser repräsentativsten unter den vier schweizerischen Nutzfahrzeugmarken bereits etwas verblichen, weshalb nachstehend einiges darüber mitgeteilt sei.

*

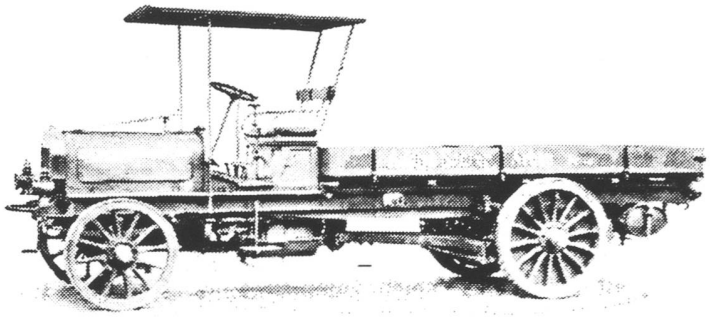
Seit den Tagen, da Franz Saurer seine im Jahre 1853 in St. Georgen bei St. Gallen gegründete Giesserei nach Arbon verlegte und auf der Halbinsel in der Umgebung des dortigen Schlosses auch eine kleine mechanische Werkstätte aufzog, ist der Name Saurer zum Signet eines Weltunternehmens der Lastwagen- und der Textilmaschinen-Industrie geworden. Wie sich im Laufe der Entwicklung dieses Unternehmens herausstellen sollte, gehören diese beiden Hauptzweige des Unternehmens zu denjenigen, die in höchstem Mass von Konjunkturschwankungen beeinflusst werden. Bei den Textilmaschinen konnte Saurer die grossen wirtschaftlichen Risiken durch ein sehr vielseitiges Bauprogramm immer wieder bemeistern. Im Lastwagenbau konnten dagegen die kritischen Situationen durch die Spezialisierung auf Qualitätsprodukte, durch eine unentwegte Forschungstätigkeit und entsprechende Vergebung von Lizenzen überwunden werden. Seit bald einem Vierteljahrhundert tragen ausländische Erzeugnisse Zeichen schweizerischer Entwicklungsarbeit, deren Weiterexistenz sie sichern helfen.



EHRLICH WÄHRT AM LÄNGSTEN

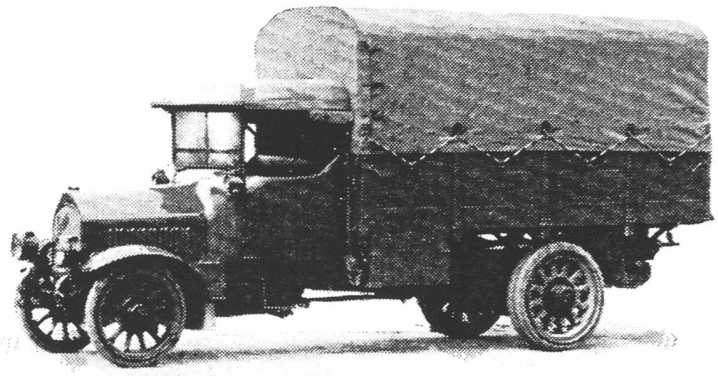
Am ersten Saurer-5-Tonnen-Lastwagen war an der Hinterachsbrücke ein Zeiger angebracht, der auf einer mit dem Chassis fest verbundenen Skala die jeweilige Belastung des Fahrzeuges — nicht zuletzt zuhanden der Polizei — in Tonnen anzeigte. Unser Bild stammt von dem am Genfer Salon ausgestellten Originalfahrzeug aus dem Jahre 1903.

Der Aufstieg Saurers zum Grossunternehmen, das heute über 3200 Angestellte und Arbeiter zählt, ist durch Höhepunkte und Krisen gekennzeichnet. In den Anfangsjahren des Lastwagenbaues errang die Arboner Firma eine beträchtliche Zahl von Erfolgen in ausländischen Konkurrenzen. In den Perioden von 1907 bis zur Russlandfahrt 1912, einer 25tägigen Dauerprüfung, die Saurer-Lastwagen mit höchster Auszeichnung bestanden hatten, begründete sich der internationale Ruf der Saurer-Wagen als hochwertiges Qualitätsfahrzeug. Die damaligen Lastwagentypen zeigten einen heute unvorstellbaren Aufwand an Material, aber auch eine originelle Konstruktion, die in manchen Teilen bis in die jüngste Zeit ihre prinzipielle Richtigkeit bewiesen hat. Wir denken hier an den Ritzelantrieb, der 1903 wieder durch Kettenantrieb abgelöst wurde, an die Motorbremse, jene Erfindung von Adolph Saurer, denen die Fahrzeuge ihre frühzeitige Gebirgstüchtigkeit verdanken und die in anderer Form grösste Bedeutung erlangt hat, an den Versuch mit einem Druckluftanlasser im Jahre 1905, an das erste Saurergetriebe mit Schrägverzahnung und direktem Gang zwischen 1907 und 1912. Diese für einen Kleinbetrieb damals erstaunlichen konstruktiven Leistungen in der Pionierepoche des Lastwagenbaues erfolgten noch unter der Leitung des von der ETH für seine Verdienste mit dem Ehrendoktor ausgezeichneten Alleininhabers der Firma, Adolph Saurer. Die Erinnerung an diesen bedeutenden Mann in der schweizerischen Industriegeschichte ist bis auf den heutigen Tag lebendig geblieben. In seine Zeit fällt auch die dem Unternehmen günstige Epoche des Ersten Weltkrieges, wo die Beleg-



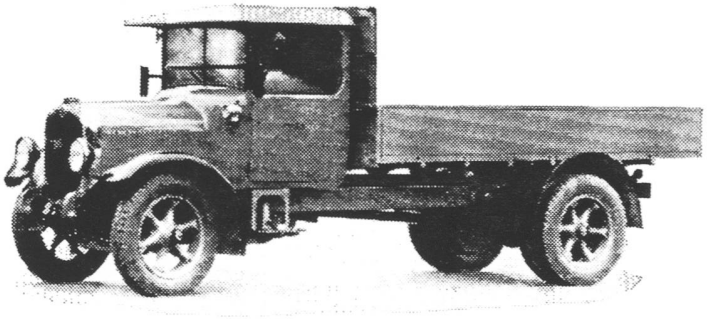
1903: DER ERSTE LASTWAGEN

Mit diesem Fünftonnenmodell begann die Lastwagenproduktion der Saurer-Werke vor fünfzig Jahren. In der Kategorie der schweren Nutzfahrzeuge steht die Marke an der Spitze im schweizerischen Bestand.



1917: ARMEELASTWAGEN AUS DEM BEGINN DER HEERESMOTORISIERUNG

Nach dem Ersten Weltkrieg erfuhr das Modell A mit Vierzylinder-Benzinmotor und Motorbremse als Armeefahrzeug grosse Verbreitung. Eine ganze Generation von Militärmotorfahrern wurde darauf ausgebildet.

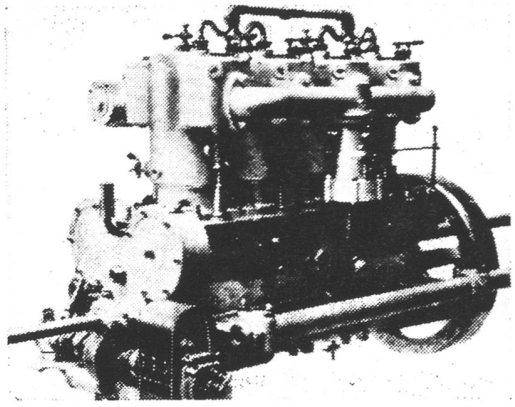


So sahen die A-Wagen gegen das Ende ihrer Fabrikationsperiode aus.

15

schaft an die 2000 Mann erreichte. Es entsprach auch den vielseitigen Interessen Saurers, dass er den Motorbootsport aus Leidenschaft förderte. Im Jahre 1911 stellte ein mit Saurer-Motoren ausgestattetes Rennboot mit 53,7 km/h einen Weltrekord auf. Nach seinem Ableben im Jahre 1920 erfolgte unter seinem Sohne Hippolyt, der bereits 1903 als Ingenieur in die Firma eintrat, die Umwandlung der Einzelfirma in eine Aktiengesellschaft.

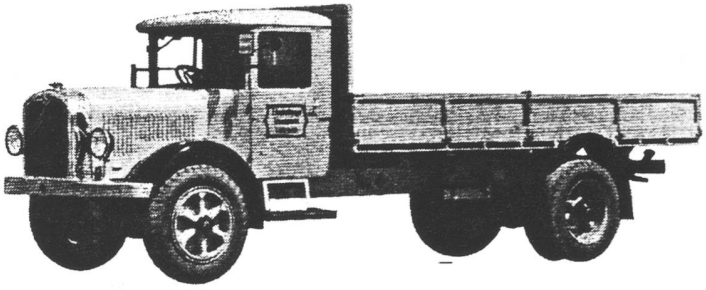
Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg hat dem Unternehmen den erhofften Erfolg auf dem Inlandmarkt nicht gebracht. Vielmehr setzte nun ein bis in die dreissiger Jahre dauernder Kampf um die Anerkennung des Schwerlastwagens durch die kantonalen Behörden ein. Die damalige Situation wird durch einen Bericht aus dem Jahrgang 1920 der «AR» beleuchtet. Es wird dort unter dem Titel «Die Krisis in der schweizerischen Automobilindustrie» über die durch Auslandserfolge berühmt gewordene, aber in der Inflation durch ausländische Produkte in ihrer Konkurrenzfähigkeit schwer bedrohte Firma Saurer folgendes ausgeführt: «Ist es nicht ein Jammer, dass man diese ausgezeichneten Wagen bis an den Rand der Kultur hinaustreibt, weil sie im Inland gegen die ausländische Konkurrenz keinen Schutz finden.» Und in der «AR» vom 19. Februar 1920: «... unter dem nötigen Schutz wäre ein Durchhalten aller Voraussicht nach so lange möglich, bis sich der Weltmarkt wieder einigermassen reguliert haben wird, und zwar aus folgendem Grund: Der Inlandbedarf hat sich durch den Pferdemangel, die verkürzte Arbeitszeit und den dringenden Mangel an Pferdefuhrpersonal ganz ausserordentlich gehoben. Dies gilt namentlich für den Bedarf an Camions, dem Hauptzweig unserer Automobilindustrie.» Man spürt aus diesem Bericht, dass ein empfindlicher Konjunkturrückschlag bevorstand. Saurer begegnete dieser durch ungenügende Zolltarife hervorgerufenen Gefahr mit der Herausgabe des berühmten Typ «A». Dieser fand insbesondere in der Armee starke Verbreitung, wurde aber dank seiner fortschrittlichen Bauart auch auf dem zivilen Markte, ja sogar bei der Postverwaltung, die 1919 auf einigen Alpenstrassen mit diesem Chassistyp Kurse eröffnete, sehr geschätzt. Im Jahre 1926 verschärfte sich die Krise derart, dass Arbeiter entlassen werden mussten. Erst dann kam im November 1927 die Erhöhung der Zölle auf ausländische Lastwagen.



ERSTER SAURER-LASTWAGEN-BENZINMOTOR

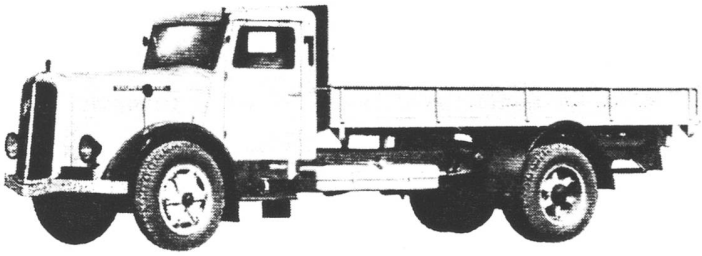
Bei einem Hubraum von 7,9 Liter gab dieser Vierzylinder bei 750 U/min 27,5 PS ab. Er besass Einzelzylinder, stehende Ventile zu beiden Seiten der Zylinder, Magnet-Abreisszündung von Bosch, Frischölschmierung und Vorwärmung der Ansaugleitung im Kurbelgehäuse.

Trotz dieser Schwierigkeiten wurden, wie immer in schlechten Zeiten, bei Saurer wichtige Forschungsarbeiten betrieben, die der Entwicklung eines Dieselmotors für Lastwagen galten. Bereits im Jahre 1908, als Rudolf Diesel noch hart um die Anerkennung seines neuen Motors kämpfte, wurden unter der Assistenz des Erfinders Versuche mit einem auf Rohölbetrieb umgebauten Saurer-Motor gemacht. Noch während des Krieges, im Jahre 1915, studierte man bei Saurer die Konstruktion eines Zweitakt - Fahrzeugdieselmotors mit Lufteinblasung, Stufenkolben und Umkehrspülung. Mitten in der später folgenden Absatzkrise wurden Versuche mit einem Fahrzeugdieselmotor der Bauart MAN mit direkter Einspritzung durchgeführt. Dieser Motor, dessen Kurbeltriebwerk seinerseits auf einer Saurer-Lizenzkonstruktion beruhte, leistete 52 PS bei 1200 U/min. Die erste Saursche Eigenkonstruktion bildet der 1926 aus der Taufe gehobene Acro-Luftspeichermotor. Man war sich damals noch nicht im klaren, ob der Speicher in den Kolben oder in den Zylinderkopf zu verlegen sei. Bei dem ab 1928 serienmässig gebauten Acro ADD wurde der Speicher in den Zylinderkopf verlegt. 1928 begann schliesslich die serienmässige Ablieferung von Diesellastwagen an die Kundschaft. Damals beurteilte Hippolyt Saurer die Lage des Unternehmens wie folgt: «Die wenn auch langsame Besserung in den Erwerbsverhältnissen unserer Firma scheint im laufenden Ge-



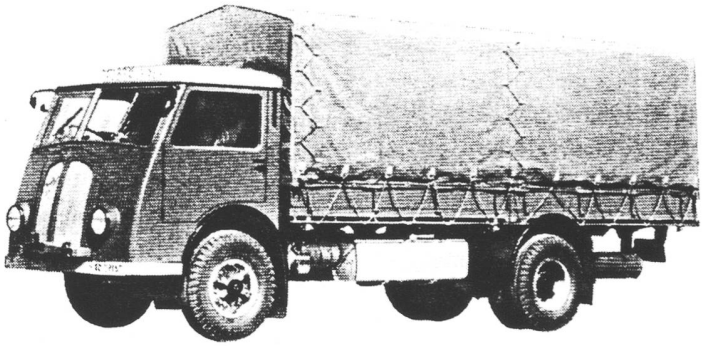
1926: DER LANGLEBIGE TYP B

Dieses Modell aus der Typenreihe der zwanziger Jahre errang wegen seiner hohen Lebensdauer beinahe legendären Ruf. Viele B-Wagen stehen heute noch im Verkehr.

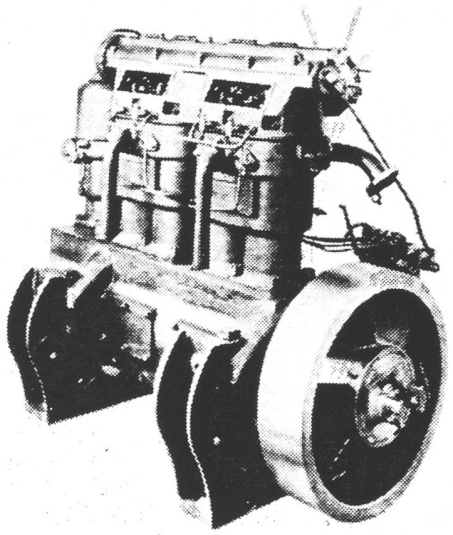


1934 BIS HEUTE: DIE BEWÄHRTEN DIESELFAHRZEUGE DER C-TYPENREIHE

oben mit Normallenkung
unten mit Frontlenkung.



19

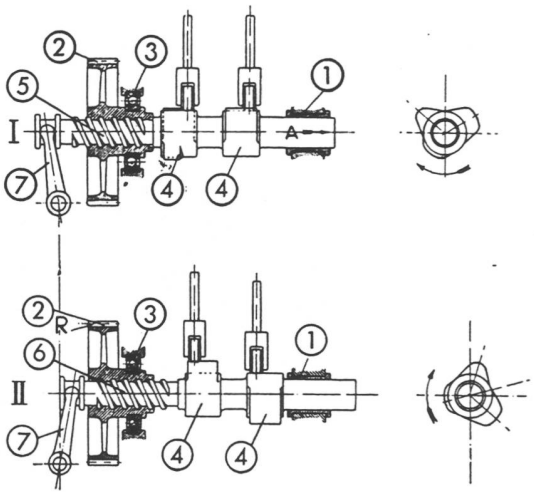


PROTOTYP DES SAURER-DIESELMOTORS

Dieser erste Versuchsmotor wurde aus einem nach Saurer-Lizenz von der Firma « Safir » in Zürich hergestellten Benzinmotor entwickelt. Er arbeitet nach dem damals von Rudolf Diesel entwickelten Brennstoffzerstäuber durch Einblasen von Druckluft in die Zylinder. Rudolf Diesel hat im Jahre 1908 selbst an diesem Motor Hand angelegt. Die Leistung betrug 25 PS bei 800 U/min.

schäftsjahr anzuhalten. Der Absatz unserer Automobilprodukte im Export bewegt sich nach wie vor in bescheidenem Rahmen. Wir haben Mühe, uns mit unsern qualitativ hochwertigen, relativ teuern Lastwagen und Omnibussen in den die nationale Produktion mit allen Mitteln begünstigenden ausländischen Staaten durchzusetzen.» Massnahmen, mit denen diese Situation bekämpft wurden, waren die Vergebung von Lizenzen, die kapitalmässige Beteiligung an ausländischen Firmen und die Aufstellung von ausländischen Verkaufsorganisationen. Diesen indirekten Export in die Wege geleitet zu haben, ist das hervorragende Verdienst Hippolyt Saurers. Er hat damit eine Entwicklung ausgelöst, die den Zweiten Weltkrieg überstanden hat. Heute werden in Frankreich (in den 1907/1908 gegründeten «Automobiles Industriels Saurer», Suresnes), in Italien (Fabbrica Bresciana Automobili «OM»), in Oesterreich (Saurer-Werke Wien) und in England (Morris Commercial Cars Ltd.) Fahrzeuge oder Motoren gebaut, deren Konstruktionspläne in Arbon konzipiert sind. Zu einem dauernden Exportgeschäft entwickelte sich auch die Verkaufsorganisation in Madrid.

Nach einer etwas günstigeren Periode zwischen den Jahren 1929 und 1931 wird die Firma im darauffolgenden Jahre von einer scharf rückläufigen Entwicklung im Lastwagenabsatz erneut bedroht. Die Gründe dafür sind diesmal nicht auf internationalem Boden, sondern in der schweizerischen Gesetzgebung zu suchen. Das neue Motorfahrzeuggesetz ist in Kraft getreten, und der Kampf zwischen Schiene und Strasse wird mit einer Erbitterung geführt, die uns heute kaum mehr verständlich ist. Das MFG sollte die er-



1904: SAURER-MOTORBREMSE MIT NOCKENWELLEN-VERSCHIEBUNG

Saurer hat als erste Firma schon im Jahre 1904 eine Motorbremse entwickelt, deren Wirkung darauf beruht, dass der Motor als Luftkompressor arbeitet, der ebensoviel Leistung aufnimmt, wie der Motor abgeben kann.

Die Nockenwelle 1 wird durch das Zahnrad 2 angetrieben, das auf einem Kugellager 3 geführt wird. Die Doppelnocken 4 betätigen in der üblichen Weise die Ventilstössel. Die Motorbremse wird durch Längsverschiebung der Nockenwelle in der Pfeilrichtung eingeschaltet. In der im obern Bild gezeigten Nockenwellenstellung ist die Motorbremse ausgeschaltet. Im untern Bild wurde die Nockenwelle durch den Hebel 7 nach hinten verschoben und gleichzeitig durch die Spiralnut 6 verdreht. Dadurch werden die Ventilsteuerzeiten verändert. Nun arbeitet der Motor als Kompressor. Gleichzeitig wird die Treibstoffzufuhr im Vergaser gesperrt. Die Kolben saugen nun auf der Einlass- und Auspuffseite Frischluft an und komprimieren sie, wodurch die Bremswirkung entsteht.

Diese Motorbremse war der Schrecken der Militärmotorfahrerrekruten der Zwischenkriegsjahre, denn sie hatte die tückische Eigenschaft, sich nach einem unbeabsichtigten Abstellen des Motors nicht mehr ausschalten zu lassen. Wie ein Damoklesschwert schwebte die Angst vor diesem Missgeschick, einer allfälligen Motordemontage und Arrest über den jungen Motorwägelern.

20

hoffte Lockerung der Gewichtsbestimmungen und der Oeffnung neuer Fahrstrassen für schwere Lastzüge nicht bringen. Die ausländische Konkurrenz tritt in vermehrtem Masse mit mittelschweren Lastwagen auf den Plan. Erst im September des folgenden Jahres tritt die Kontingentierung der Lastwageneinfuhren in Kraft, die der schweizerischen Lastwagenindustrie einigermassen Schutz gewährt.

Bei Saurer wird in diesen unsichern Zeiten wieder intensiv an der Verbesserung der Dieselmotoren gearbeitet. Die Lancierung des durch seinen niedrigen spezifischen Brennstoffverbrauch weltberühmt gewordenen Doppelwirbelungsmotors steht unmittelbar bevor und wird im Jahre 1934 in der heute noch bestehenden Motortypenreihe C zur Tatsache. Das Fabrikationsprogramm erweitert sich zusehends. Ja es werden sogar neue Wege einzuschlagen versucht, indem man ein Fliessband für Personenwagenmontage der Marke Chrysler in Betrieb setzt und schwere 12-Zylinder-Dieselmotoren von 300 PS Leistung für Schienentriebwagen auf den Prüfstand kommen. Gleichzeitig werden Versuche mit einem leichten, schnellaufenden Dieselmotor für Personenwagen gestartet. Mitten in dieser schwierigen Zeit beraubt am 26. Oktober 1936 der Tod Hippolyt Saurers das Unternehmen seines Chefs. In ihm wurde ein mutiger Industrieführer abberufen, der die heutige Entwicklung des Werkes nicht mehr erleben konnte.

Die Entwicklung in den Jahren bis zum Kriegsausbruch wird wieder stark durch politische Vorgänge auf schweizerischem Boden beeinflusst, doch geht es diesmal weniger um verkehrswirtschaftliche als vielmehr um militärpolitische Fragen. Die Ausgabe der Wehranleihe, die Bestimmungen über armeetaugliche Fahrzeuge kündigen die nächste Epoche an. Auf dem Fabrikgelände von Saurer werden Gräben ausgehoben und Wälle aufgeschüttet, damit dort die Fahrversuche mit geländegängigen Armeefahrzeugen durchgeführt werden können.

Die Flugzeugmotorenproduktion läuft im Jahre 1932 mit dem Lizenzbau von Hispano-Suiza-Motoren wieder an. 1944 hat die Forschungsabteilung einen eigenen Motor mit Benzineinspritzung fabrikationsreif gemacht. Nachdem im Jahr 1938 eine Reorganisation der Finanzgrundlagen durchgeführt wurde, gelangt im Jahre 1939 erstmals seit einigen Jahren eine Dividende zur Auszahlung. Das erste Kriegsjahr trifft die Firma in wohlgerüstetem Zustand. Die Armee wird zum hauptsächlichsten Auftraggeber, und in den ersten Wochen nach der Mobilisation legen Ingenieure und Techniker in der Schlosserei und in der Chassismontage selbst Hand an, um die zum Aktivdienst einberufenen Arbeiter zu ersetzen.

Seit den Jahren des vergangenen Weltkrieges steht der Beschäftigungsgrad des Unternehmens so hoch, dass die Hauptprobleme nicht mehr der Absatz, sondern vielmehr das Produktionspotential und die Lieferfristen sind. Spielte dieser Umstand schon während der Kriegsjahre, in denen dauernd grosse Serien von geländegängigen Armeefahrzeugen abgeliefert wurden, eine grosse Rolle, so entscheidet heute die Liefermöglichkeit angesichts der sehr starken Konkurrenz auf dem Lastwagenmarkt sehr oft über den Abschluss von Verkaufsverträgen. Im Jubiläumsjahr spürt das Unternehmen auch die unangenehmen Seiten der Ueberkonjunktur in hohem Ausmass. Eine wesentliche Erhöhung des Produktionspotentials entspricht aber, selbst wenn sie heute noch überhaupt durchführbar wäre, der Struktur unserer einheimischen Fahrzeugindustrie kaum.

Um so grösseres Gewicht legt Saurer auf die sehr weit getriebene Forschung, die oft auch prinzipielle Probleme umfasst, sowie auf die Entwicklung technischer Neuheiten. Die sehr grosse Zahl der in letzter Zeit herausgebrachten Neuentwürfe umfasst Dieselmotoren mit mechanischer Aufladung von sehr hoher Literleistung, Getriebe mit Zwangssynchronisierung sowie elektrischer und pneumatischer Betätigung, Versuche in der Unterbringung der Motoren im Heck und in der Mitte der Fahrgestelle sowie halbselbsttragende Autobuskarosserien. Seit längerer Zeit wird auch das Problem des Zweitakt-Dieselmotors mit Aufladung und Steuerorganen für die Auspuffgase bearbeitet, um der Tendenz zu höheren spezifischen Leistungen bei geringem Gewicht und Raumbedarf der Motoren entsprechen zu können. So steht die Jahrhundertfeier der Firma im Zeichen einer regen technischen Arbeit, welche unserem Land gestattet, auf dem Gebiet des internationalen Motorfahrzeugbaues wenigstens in bezug auf das Schöpferische einen Beitrag zu leisten

21

H.U.B.

SAURER Inserat aus der Zeitung : DER MOTORLASTWAGEN 1953

S4C-H-Lastwagen

SAURER

100 JAHRE SAURER

am Automobil-Salon Genf

11. — 21. März

Stand Nr. 238

LC-OM-Leichtlastwagen

Einige Beispiele aus unserem Fabrikationsprogramm

5CM-Schlepper

2H-Reisewagen

Wir laden Sie freundlich zu einer Besichtigung der Ausstellungsobjekte ein

Zu Vorführungszwecken mit Probefahrt stehen ein moderner Reisewagen und ein Leichtlastwagen LC-OM zur Verfügung

SAURER

Aktiengesellschaft Adolph Saurer, Arbon

Eigene Ersatzteillager und Reparaturwerkstätten in Arbon, Basel, Morges und Zürich