

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1991)
Heft: 7

Rubrik: Der Weg zum Erfolg

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

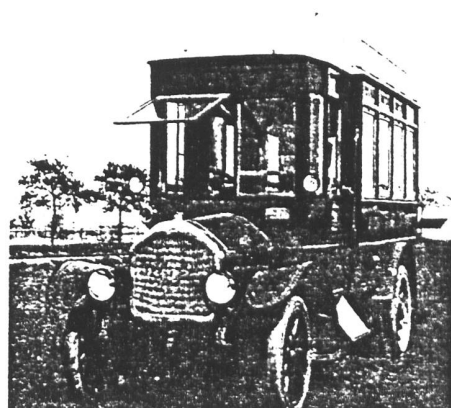
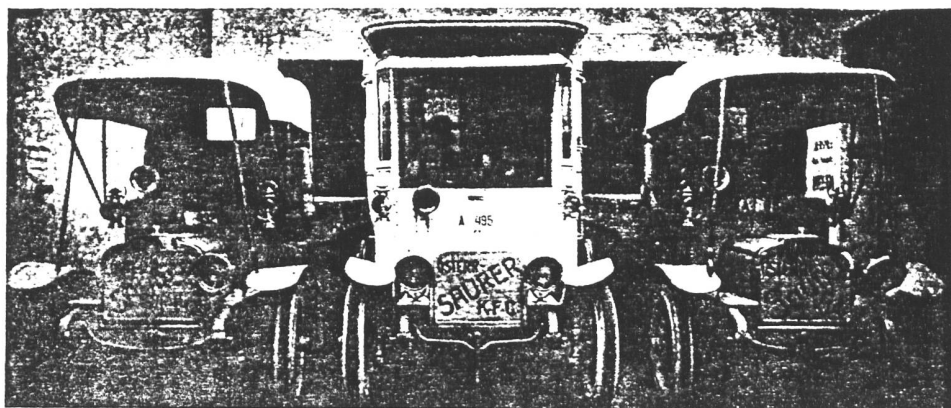
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.01.2026

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



DER WEG ZUM ERFOLG

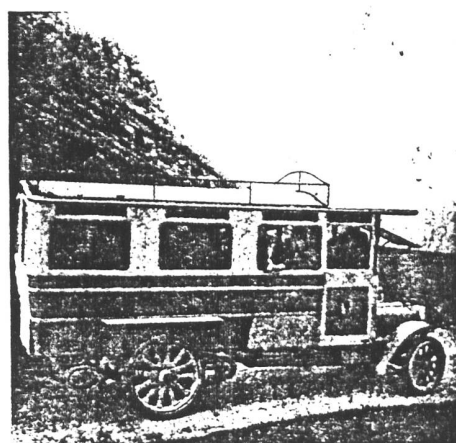
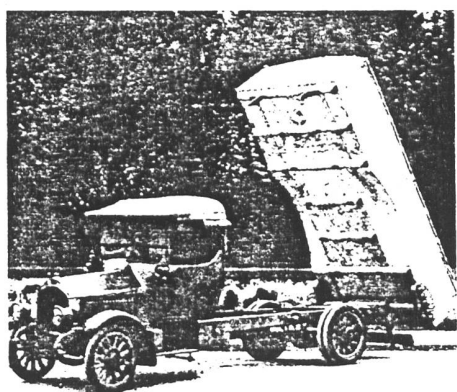
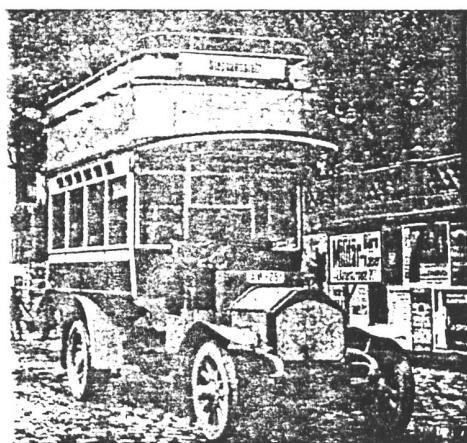
Unter den Erzeugern von Nutzfahrzeugen kennt man in Österreich eine Reihe klingender Namen, keiner aber kennzeichnet dieses Gebiet treffender als der Name Saurer: ein Unternehmen, das in diesem Jahr das Jubiläum seines 60jährigen Bestandes feiert. Aus dem kleinen Betrieb der Jahrhundertwende hat sich in steter Aufbauarbeit und trotz vieler Rückschläge eine Firma entwickelt, deren Erzeugnisse heute in aller Welt Anerkennung genießen.

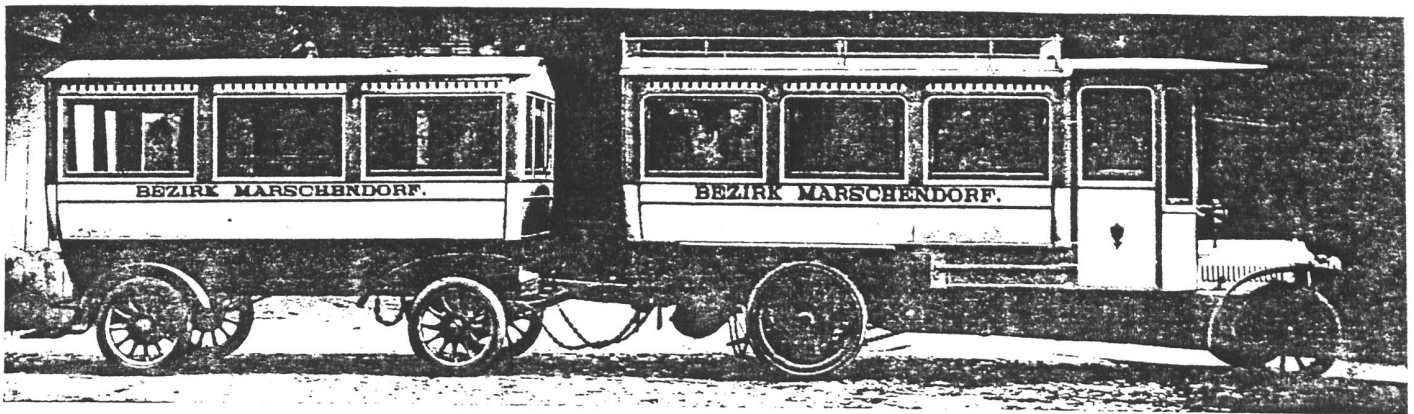
An einem sonnigen Julitag des Jahres 1906 trafen sich in Weyregg am Attersee drei Freunde, die erkannt hatten, daß die Zukunft eindeutig dem Automobil gehört. Österreich, damals noch die große Donau-Monarchie, besaß kein Werk, das Lastwagen oder Omnibusse baute. Es schien also durchaus erfolgversprechend, ein Unternehmen zu gründen, das diese Lücke schließen sollte, wenn nur der Mut und die nötigen Mittel aufzubringen wären. Obergeringieur M. Schwarzl, Betriebsleiter der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft, Franz Probst, Chef des Kabelbüros der gleichen Gesellschaft, waren bereit mitzumachen, wenn Ing. Alfred Radio-Radiis die Führung eines derartigen Betriebes übernehmen sollte. Wenige Monate später notierte das Handelsregister eine Gesellschaftsgründung mit vier Teilhabern; im neunten Wiener Gemeindebezirk aber begann man in einem kleinen Gebäude mit der Arbeit.

Das erste Ereignis: der Verkauf eines französischen Aries-Lastwagen, auf dem man eine

Paketwagenkarosserie montiert hatte, an die k. u. k. Postdirektion. Auch das Kriegsministerium prüfte eine ähnliche Konstruktion eingehend und selbst der Linzer Postdirektor interessierte sich für einen bergfreudigen Linienbus, der Steigungen von 20 % bewältigen könnte.

Auf der Suche nach einem geeigneten Fahrzeug kam Ing. Radio-Radiis mit dem Schweizer Unternehmen Saurer in Kontakt, eine Beziehung, die für die weitere Entwicklung der Gesellschaft entscheidend war. Mit einem Lizenzvertrag kehrte der rührige Unternehmer aus Arbon nach Wien zurück: das Handelsministerium gab mehrere Omnibusse für die oberösterreichischen Postlinien und einen Paketwagen für die Dolomitenlinie in Auftrag. 1908 startete Ing. Radio-Radiis eine große Propagandafahrt, die über die Pötschenhöhe, den Radstädter Tauern, Salzburg, den Steinpaß und Lofer nach Innsbruck führte, von dort über den Fernpaß nach Reutte, zurück nach Finstermünz, Meran, Bozen, Neumarkt und Canazei auf die Dolomitenstraße, schließlich nach Mezzolombardo und Madonna di Campiglio und Trient ging. Eine Gewalttour, die aber zur vollsten Zufriedenheit der mitreisenden Behördenvertreter aus Wien verlief. Diese Fahrt war der Beginn eines sich von Jahr zu Jahr steigern den Verkaufs von Lastkraftwagen und Omnibussen in alle Teile der Monarchie. Selbst bis nach Dalmatien und Montenegro führten die Postlinien, auf denen der unverwüthliche





Saurer-Bus Jahre hindurch seinen Dienst versah.

Zum Erfolg auf dem Postwagen-Sektor trat bald ein sensationeller Durchbruch des Saurer-Lastwagens in Handel und Verkehr. Während in der ersten Zeit der Produktion die Fertigfabrikate zum größten Teil direkt aus der Schweiz bezogen wurden, ging man in Wien langsam zu einer eigenen Herstellung über. Erst zuletzt aber wagte sich das umsichtig geführte Unternehmen an die Fertigung des Motors. Ing. Radio-Radiis war maßgeblich an der technischen Verbesserung der Saurer-Erzeugnisse beteiligt: er konstruierte ein „Winterrad“, den Vorläufer unserer grobprofilierten Nutzfahrzeug-Reifen, er baute auswechselbare Kettenantriebe, ein sperrbares Differential usw.

Auch der breiten Öffentlichkeit wollte er die Vorzüge des Saurer-Wagens deutlich vor Augen führen: auf einer Konkurrenzfahrt mit verschiedenen in- und ausländischen Fabrikaten bestanden die 3 Saurer-Fahrzeuge glänzend. Eines benötigte bei vier Tonnen Nutzlast für die Strecke Wien — Brünn kaum 17 Liter Benzin.

Kein Wunder, daß der erste Stockautobus der Stadt Wien, der auf der Strecke Stephansplatz — Nordbahnhof verkehrte, ein Saurer 35-PS-Wagen mit Kardantrieb war, und daß im Jahre 1912 auf der alten Glocknerstraße mit Saurer-Bussen ein regelrechter Liniendienst eingerichtet werden konnte.

Der Erste Weltkrieg trieb die Produktion wei-

ter voran: auf der Simmeringer Heide wurde in 10 Monaten eine komplette Fabrik aufgebaut, die sich auf die Erzeugung der altbewährten 4- und 5-Tonnen-Kettenwagen und der neuen 2- und 3-Tonnen-Kardanwagen spezialisierte. Umso trauriger aber war der Zusammenbruch des Unternehmens in den Inflationsjahren. Nur langsam und zögernd war es mit Hilfe früherer Handelsverbindungen möglich, das große Unternehmen von neuem in Gang zu bringen. Saurer lieferte nach Ungarn und Rumänien, in die Tschechoslowakei und nach Jugoslawien — und, eine Sensation dieser Jahre, erstmals 25 einstöckige Stadtbusse nach Warschau. Bei diesem Transport, der mit eigener Kraft auf der Straße erfolgte, mußten unzählige elektrische Freileitungen abmontiert werden, um die ungewöhnlich hohen Fahrzeuge sicher an ihren Bestimmungsort zu bringen.

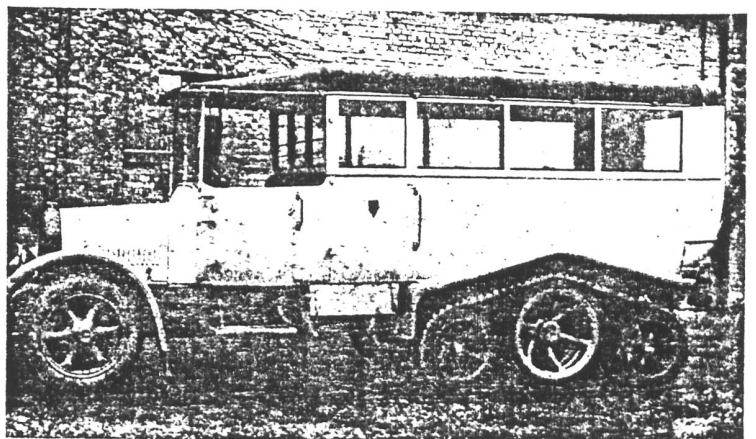
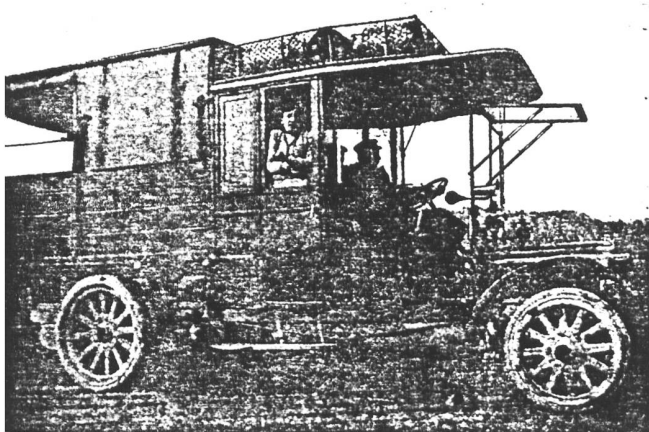
1927, als die größten Schwierigkeiten bereits überwunden schienen, wurde aus der ehemaligen „Kraftfahrzeuggesellschaft“ endgültig die „Oesterreichischen Saurerwerke AG“. Zwei Jahre darauf war Saurer die erste Firma, welche Öffentlichkeit und Fachwelt mit einem Dieselmotor überraschte, der durch das sogenannte Doppelwheelsystem allen anderen Dieselmotoren weit voraus war. Überdies bot dieses Patent den Vorteil, den damals erzeugten CR-Benzinmotor ohne allzu großen Aufwand in einen Dieselmotor umzuwandeln. War bereits der 2-BH ein beliebtes Fahrzeug, kam auch der 2-CRD-Diesel bei den Kun-

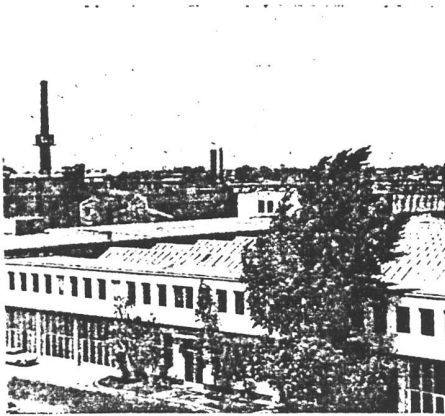
den gut an. In den großen Postomnibusse, die damals in Dienst gestellt wurden, fanden die neuen 6-Zylinder-Motoren der Typen B und BL Verwendung. Internationales Aussehen erregte übrigens ein originell konstruiertes Raupenfahrzeug für das österreichische Bundesheer.

Mit dem Jahr 1938 sank nicht nur die österreichische Fahne, auch die Saurerwerke wurden „umgestellt“: die 2-, 3- und 6-Tonnenwagen mußten aufgelassen werden, einzig der 5-Tonnen-Wagen sollte in Großserie gefertigt werden. Im Zuge der Vereinheitlichung der Kriegsindustrie gingen die Saurerwerke in eine Arbeitsgemeinschaft mit Henschel und Magirus ein. Der co-produzierte 5-Tonner blieb neben zwei Halbkettenfahrzeugen bis Kriegsende in Produktion.

Der März 1945 verwandelte die großen Werkshallen in ein unübersehbares Trümmerfeld. Alles, was an Maschinen und Werkzeugen erreichbar war, wurde in den „sicheren“ Westen Österreichs geschafft — der Großteil der kostbaren Einrichtung aber wanderte in die entgegengesetzte Richtung. Mi-

Ein historischer Bilderbogen: Die drei Saurer-Fahrzeuge der berühmten Konkurrenzfahrt vom Oktober 1909 (links oben), der elegante Bus der Zwanzigerjahre mit den aufklappbaren Frontfenster (oben Mitte), ein „Saurer-Zug“ der Vorkriegszeit, wie er in Böhmen verkehrte (oben), der Saurer-Stockbus, der in Wien vom Stephansplatz zum Nordbahnhof fuhr (links unten), einer der ersten LKW-Kipper aus dem Hause Saurer, und daneben ein Postomnibus auf dem Pordoj-Joch (unten Mitte), der „Gemischte“ für Personen- und Lastentransport und ein Post-Bus in Winter-Adjustierung (rechts unten)





ilfe der treuen Belegschaft versuchte die Firmenleitung zumindest einen Bruchteil der früheren Produktion aufrechtzuerhalten. Günstige Verkaufsabschlüsse ermöglichten es, im Laufe der folgenden Jahre den zusammengeschrumpften Maschinenpark mit neuen Hochleistungsmaschinen auszustatten: in kaum zehn Jahren erreichte die Produktion eine so beachtliche Höhe, daß sich die Saurer-Werke als eine der leistungsfähigsten Nutzfahrzeugfabriken Österreichs sahen. In konstruktiver Hinsicht benutzte man die Zeit nach dem Zusammenbruch, um grundlegende Verbesserungen an den Fahrzeugen durchzuführen. So entstand der neue „Komet“-Motor, der sein Sinnbild aus dem Adelswappen der Familie Radio bezog. Neben dem robusten 5-Tonnen-Wagen mit dem 6-Zylinder-„Komet“ lieferten auch ein 4-Zylinder- und ein 8-Zylinder mit neuen Fahrgestellen über die österreichischen Straßen.

Als dem Raupenschlepper Ost, der während der Kriegsjahre in den Simmeringer Fabriken gefertigt wurde, entwickelten die Saurer-Techniker den bekannten „Motorli“, ein Raupenfahrzeug, das praktisch in jedem Gelände eingesetzt werden konnte: er saß auf einem flexiblen, vollständig gefederten Laufwerk mit großen, unabhängig beweglichen Laufrollen.

Im Ausland war natürlich auf die erstaunlichen Fahrzeuge aufmerksam geworden. Als Saurer-LKW bei einer außerordentlich schweren Wertungsfahrt in Jugoslawien den



Sieg errangen, erbat Jugoslawien in einem Lizenzvertrag auf längere Zeit hin die Lieferung von Fahrgestellen. Im übrigen exportieren die Saurer-Werke nach der Türkei, den Ländern des Vorderen Orients, nach Brasilien und Argentinien, nach Ägypten, Äthiopien und Südafrika.

1959, in einer Zeit überaus schwieriger Marktverhältnisse, beschloß die Firmenleitung, den Betrieb der Steyr-Daimler-Puch AG, dem größten Fahrzeugproduzenten Österreichs, anzugliedern. Saurer konnte dadurch nicht bloß sein Erzeugungsprogramm aufrechterhalten, durch den Zusammenschluß erhielt der Betrieb auch neue Aufgaben. So wurde beispielsweise die gesamte Autobusfertigung in Wien konzentriert, ebenso die Schwerlast-Produktion im Werk Simmering zusammengefaßt und echte Rationalisierungsmaßnahmen eingeleitet.

Die moderne Linie im Fahrzeugbau fand mit dem vielseitigen Frontlenker (150 oder 200 PS) seinen Ausdruck; Motorkipper, Zugmaschinen und Allrad-LKW setzten sich im Straßenbau und Transportgewerbe rasch durch. Indem man bewußt an die Omnibus-Tradition der Gründerjahre anknüpfte, zogen die Konstrukteure des Unternehmens mit einem

Die Omnibushalle der Saurerwerke im 11. Wiener Gemeindebezirk (oben links) — Für die Gemeinde Wien wurde ein „Tatzelwurm“-Gelenkbus gebaut (oben rechts) — Die bemerkenswerteste Entwicklung des Wiener Werkes: der beim Bundesheer verwendete Schützenpanzerwagen im freien Gelände (unten links) — Ein moderner Dreiseitenkipper Type 9 GV mit dem 200-PS-Motor (unten rechts)

Großraum-Unterflurbus das Interesse von Fachwelt und Öffentlichkeit auf sich: Der charakteristische Stadtautobus der Gemeinde Wien hat sich das Vertrauen der Bevölkerung der Bundeshauptstadt erworben.

Saurer beliefert heute Bundesbahn und Post mit Autobussen, Zugmaschinen und Spezialfahrzeugen; für das Bundesheer werden wie bereits vor 40 Jahren Sonderfahrzeuge hergestellt: Radarwagen, Munitions- und Truppentransporter. Als Neuentwicklung besonderer Art erlangte der Saurer-Schützenpanzer internationale Bedeutung. Die Fahrzeugtechniker bei Saurer sind selten müßig: sie befaßten sich eingehend mit dem Problem Rauchverminderung bei Dieselmotoren und stellten Untersuchungen über Ladegeräte an. Die Direkteinspritzung des Saurer-Dieselmotors gestattet es nämlich, den Motor vom reinen Dieselöl-Betrieb auf Flüssiggas- oder Mischbetrieb umzustellen: das sogenannte Zündstrahlverfahren ermöglicht diese Umstellung. Der Vorteil dieses Verfahrens liegt in einer vollständigeren Verbrennung des Treibstoffes — die Bildung von Dieselqualm und schädlichen Abgasen wird auf diese Weise weitgehend ausgeschaltet.

In den 60 Jahren ihres Bestandes haben die Saurerwerke einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Österreichs geleistet, der durch die Einbeziehung in die Steyr-Daimler-Puch AG eine Bedeutsamkeit erlangt hat, wie ihn erst kommende Generationen gebührend werden würdigen können.

