

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (1992)

Heft: 10

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: 05.02.2026

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



S A U R E R / B E R N A G E S C H I C H T E + T E C H N I K



Das Foto vergangener Tage : Die rollende Pferdestube der 60 er Jahre von O.Zuber Aadorf

Liebe Club Mitglieder

Ab sofort wird die Rubrik "SAURER/BERNA Geschicht + Technik" unserem lieben gestressten Redaktor D.Piras, die weissen Seiten füllen helfen. Da ich ein "Altpapier Sammler" bin, haben wir uns entschlossen auf diesen Seiten solches und anderes Zeug abzudrucken.

Als erstes ein Bericht vom Salon Genf und der Mustermesse Basel. Geschrieben vor 40 Jahren im Vierteljahresheft der Schweizerischen Automobiltechnischen Gesellschaft, Juni 1952. Auf der Rückseite ein Inserat von Saurer: Der Motorwagen 1958. Wir hoffen dass die neue Rubrik Interesse finden wird, sowie Eurem "SAURER GEIST" etwas Leben eingehaucht wird. Für Anregungen und Reklamationen wende man sich direkt an den "Altpapier Sammler"

Adresse : H.U.Braun Hauptstrasse 44. 8355 Aadorf

Unsere Schweizer Lastwagenindustrie am Salon in Genf und an der Mustermesse in Basel

Aktiengesellschaft Adolph Saurer Arbon

Mag auch die Technik, wie dies im Automobilbau allgemein der Fall ist, einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht haben, so zeigt Saurer auf seinen Ausstellungsständen immer wieder, dass eine mit modernsten Forschungs- und Konstruktionsabteilungen ausgerüstete Fabrik Neues und Besseres zu bieten vermag. Dies ist bei Saurer in besonderem Mass der Fall, ist doch dieses einheimische Werk gehalten, den Fortschritt im Hinblick auf die verschiedenen Lizenznehmer in ganz besonderem Mass zu pflegen und den Leistungsbegriff hochzuhalten.

Diesen Fortschritt dokumentierte Saurer in den Ausstellungen in Genf und Basel in zwei Richtungen: einmal erfordert die Vergrösserung der Transportkapazität und der Fahrgeschwindigkeit stärkere Motoren und dann verlangt der Reiseverkehr immer höheren Komfort bei gleichzeitiger Steigerung der Betriebsökonomie. Wie der ersten Forderung entsprochen wurde, zeigen die in einem grossen Frontlenker-Lastwagen mit langer Ladebrücke und in einem entsprechenden Normalenker-Dreiseitenkipper eingebauten Motoren. Bei gleicher Konstruktion wie bisher weisen sie grössere Bohrungen auf und werden mit Aufladung ausgerüstet, wobei aber dank dem bekannten Saurer-Einspritzsystem der Verbrauch an Diesel-Brennstoff keine Erhöhung erleidet. Trotz grösserer Leistung ist damit die Wirtschaftlichkeit garantiert.

Eine neue Konstruktion wird mit einem Diesellastwagen von 2,5 t Nutzlast gezeigt, also mit einem Modell, das eine bisher im schweizerischen Lastwagenbau vorhandene Lücke schliesst. Da aber Lastwagen dieser Grösse und Tragkraft zu einem auch gegenüber den fertig importierten ausländischen Fabrikaten konkurrenzfähigen Preis in kleinen Serien nicht hergestellt werden können, hat sich Saurer zu einer Zusammenarbeit mit seinem Lizenzunternehmen «OM» Italien entschlossen. Das nach Saurer Grundsätzen hergestellte und in Arbon entwickelte Fahrzeug wird in Teilen eingeführt, in der Schweiz montiert und dürfte auch hier seinen ausgezeichneten Ruf bewahren und weiterverbreiten.

Die Charakteristiken der drei erwähnten Fahrzeuge sind aus den weiter hinten folgenden Beschreibungen der Typen S 4 C-H, S 4 C und LC-OM ersichtlich.

Neuerungen hat Saurer auch bei den Reisefahrzeugen aufzuweisen, was am augenfälligsten beim ausgestellten 26-plätzigen Car-Alpin demonstriert wird. Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass Saurer ein eigenes, und zwar das grösste einheimische Karosseriewerk besitzt. Bei diesem Fahrzeug wurden wiederum zwei Faktoren in den Vordergrund gerückt: einmal die Betriebsökonomie und dann der Fahrkomfort. Die Be-

triebswirtschaftlichkeit wurde durch die Verwendung eines verhältnismässig kleinen Motors erreicht, dessen hohe spezifische Leistung eine starke Beschleunigung und erhebliche Höchstgeschwindigkeit zulässt, während für günstige Reisegeschwindigkeiten das leicht zu schaltende 8-Ganggetriebe sorgt. Chassis und Karosserie bilden ein Ganzes, wobei die Karosserie weitgehend zum «Mittragen» herangezogen wird. Diese Kombination in Verbindung mit dem in Kastenform gebauten, vorn und hinten gegabelten Chassisrahmen lässt es zu, alle Antriebsorgane zentral und in der Längsrichtung am Wagenende einzubauen, also Kühler, Motor, Kupplung, Getriebe, Kardanwelle und Hinterachsantrieb. Sie erlaubt ferner, verbunden mit einer guten Isolation, eine Geräuschkämpfung, wie sie bisher in Dieselfahrzeugen nie erreicht werden konnte. Dazu trägt allerdings bei, dass der Vierzylindermotor des Typs CR2D mit einer Maximalleistung von 85 PS und einer Steuerleistung von 29,6 PS durch Ausrüstung der Kurbelwelle mit Gegengewichten und durch besonders weiche Aufhängung im Chassisrahmen von Erschütterungen weitgehend befreit wurde.

Den Besonderheiten des Reiseverkehrs angepasst ist ferner das in Anlehnung an das bewährte 5-Ganggetriebe entwickelte Getriebe mit 8 Gängen. Es stellt ein Vierganggetriebe mit vorgesetztem Schnellgang dar und ergibt eine regelmässige Abstufung aller Übersetzungen. Der zweite und vierte Gang sind geräuschlos, der dritte und vierte synchronisiert. Die Schaltung erfolgt auf mechanischem Wege, während der Schnellgang sperrsynchronisiert ist und mit Vorwählung pneumatisch geschaltet wird. Damit wird eine äusserst leichte Bedienung des Getriebes erreicht, was zur Erzielung hoher Durchschnittsgeschwindigkeiten wesentlich beiträgt. Da man mit einer einfachen, kreisbogenverzahnten Hinterachsübersetzung auskommt, sind mit dem Schnellgang Höchstgeschwindigkeiten von 83 bis 90 km/Std. erreichbar.

Diesen grossen Fahrgeschwindigkeiten entsprechend mussten auch die Bremsen angepasst werden. Die Fußbremse wirkt hydraulisch mit Druckluftservoapparat auf alle vier Räder und die aktive Bremsfläche ist, da in jedem Hinterrad 4 Bremsbacken eingebaut sind, besonders gross dimensioniert. Dazu kommt die mit den Hinterradbremsen mechanisch verbundene Handbremse und die bei Reisefahrzeugen auf langen Talfahrten besonders geschätzte Saurer-Auspuffmotorbremse.

Besondere Sorgfalt wurde der Ausbildung der Beätigungsorgane vom Führersitz zum Heck des Fahrzeugs durch eine übersichtliche und leicht zugängliche Anordnung aller Leitungen und Kabelzüge geschenkt.

Kupplung und Einspritzpumpe werden beispielsweise vom Kupplungs- bzw. Gaspedal aus hydraulisch betätigt.

Der formschöne und weitgehend als selbsttragend zu bezeichnende Karosserieaufbau wurde besonders auf das Chassis abgestimmt und mit all jenen Neuerungen versehen, die von einem modernsten Reisewagen verlangt werden. Um die Festigkeit des Aufbaues ohne Behinderung der Sicht zu erhöhen, wurde ein festes Dach mit einem patentierten, zugfreien zentralen Lüftungskanal gewählt. Seitlich am Dach eingesetzte Fenster geben freie Sicht nach oben und eine einteilige, breite Windschutzscheibe eine solche nach vorn. Dem Charakter des Reisewagens angepasst sind die Seitenfenster, die durchwegs versenkbar hergestellt wurden. Auch der leicht nach hinten ansteigende Fußboden wurde im Hinblick auf eine gute Rundsicht in dieser Weise ausgestaltet; er erlaubt dazu den beidseitigen Einbau von tiefen und langen Gepäckkästen, gross genug, um selbst Skis unterzubringen. Für kleinere Gepäckstücke ist überdies Raum in den Rundungen neben dem Motor vorhanden.

Dass die 26 Passagiersitze als bequeme Pullmansitze ausgebildet, nach hinten kippbar und gegen den Mittelgang verstellbar sind, braucht kaum besonders hervorgehoben zu werden. Ebenso selbstverständlich ist der Einbau einer WEBASTO-Heizung für eine gleichmä-

sige und rasche Erwärmung mit warmer Frischluft durch seitliche Kanalzufuhr, verbunden mit der Defrosteranlage an der Windschutzscheibe.

Zu den Ausstellungsstücken, die stets die Aufmerksamkeit der Besucher in besonderem Mass finden, gehören Motorenmodelle. Hier zeigte nun Saurer den stärksten bisher in der Schweiz gebauten Lastwagenmotor, einen formschönen 8-Zylinder-Dieselmotor, Typ CH 2 D, mit 160 PS Leistung bei 2000 U/min. Er eignet sich insbesondere für schwere Lastwagenzüge.

Technisches Interesse fand schliesslich das ausgestellte Schnittmodell der Hinterachse eines grossen Lastwagens des Typs S 4 C, an dem alle Funktionen des Antriebs und des Differentials beobachtet werden konnten. Es besitzt eine doppelte Rücksetzung mit Kreisbogenverzahnung. Deutlich wurde das Prinzip der selbsttragenden Achse, bei der die Radwellen ausschliesslich der Kraftübertragung dienen, vor Augen geführt.

Um in Erinnerung zu rufen, dass Saurer seine Fahrzeuge vom Guss bis zur fertigen Karosserie in den eigenen Werkstätten baut und damit die Kontrolle über jedes Einzelteil in der Hand behält, wurden einige interessante Stücke aus Grau- und Leichtmetallguss für den Autobau gezeigt. Sie liessen insbesondere die vielseitige Verwendbarkeit der vergießbaren Metalle dank verfeinertster Giessereitechnik erkennen.



LC-OM-Lastwagen mit Frontlenkung, System Saurer (Schweizermontage)

Nutzlast

2½ Tonnen

Chassis

Zulässiges Gesamtgewicht 5100 kg
Radstand 3000 mm

Dieselmotor, Typ COD

mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung.
System Saurer, 4 Zylinder, Bohrung 100 mm, Hub 120 mm, Hubvolumen 3,77 lt., effektive Leistung 54 PS bei 2100 U/min., Steuerleistung 19,2 PS;
5-Gang-Getriebe mit 3 geräuschlosen und sperrsynchronisierten Gängen,
Schalthebel unter dem Lenkrad.
Einscheiben-Trockenplattenkupplung.
Hinterachsübersetzung 10:42 für max. 75 km/Std.
Hydraulische 4-Rad-Bremse, Handbremse auf Kar-

danwelle wirkend, Auspuffmotorbremse.
Bereifung 7.00—18" T.

Stossdämpfer vorn und hinten.
Elektrische Ausrüstung 12/24 Volt.
Anlasser 4 PS, Dynamo 300 Watt, Batterie 2×12 V,
75 Ah.

Kabine

in Normalausführung für 2 Personen;
alle Fenster aus Securitglas.

Ladebrücke

Innenmasse 3600×1880 mm.
Seitenladen 300 mm hoch,
Brückenrahmen aus Stahl, Boden und Vorderwand aus Holz.

Saurer-Car Alpin, Typ 2 H, für 26 Personen

Chassis

Chassisgewicht ca. 2500 kg, zulässiges Gesamtgewicht 7400 kg
Radstand 4100 mm
Verwindungssteifer Rahmen aus dünnwandigem Blech in Kastenform mit vorderer und hinterer Gabelung.

Saurer-Dieselmotor, Typ CR 2 D

mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung in Chassismitte, längs im Heck eingebaut.
4 Zylinder, Bohrung 115 mm, Hub 140 mm, Hubvolumen 5,82 lt., effektive Leistung 85 PS bei 2200 U/min., Steuerleistung 29,6 PS.

Saurer-8-Ganggetriebe (Typ 2 C) mit Einscheiben-Kupplung, Synchronisierung des 3. und 4. Ganges, mit oder ohne Schnellgang; 6 Gänge geräuschlos.
Pneumatische Schnellgangschaltung mit Sperr-synchronisierung.

Hinterachsübersetzung 7:41 für max. 83—90 km/Std.

Bremsen: hydraulische 4-Radbremse mit Druckluft-Servo; Handbremse auf die Hinterräder wirkend; Auspuffmotorbremse.

Bereifung: 7.50—20" mit Leichtmetallfelgen, Federn halbelliptisch, lang und weich, mit wenig Federblättern.

Teleskopstossdämpfer vorn und hinten.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt; sämtliche Kabel und Leitungen gut zugänglich angeordnet; hydraulische Betätigung von Einspritzpumpe und Kupplung.

Karosserie

Selbsttragend.
Gerippe aus Stahl mit Alumanverkleidung.
Festes, schmales Dach, mit patentierter zugfreier Lüftung; beidseitig breite Oberlichter.
Windschutzscheibe aus gewölbttem Glas, ohne Mittelstab. Alle Fenster versenkbare.
Gute Isolation der Karosserie gegen Geräusche.
Fussboden nach hinten leicht ansteigend.
26 bequeme Polstersitze, nach hinten kippbar und gegen die Mitte verstellbar.
Eingebaute Warmluftheizung mit beidseitiger Luftzufuhr und Defroster.
Gepäckräume seitlich und hinten beidseitig des Motors angeordnet; Länge der seitlichen Räume für Ski-Transport.
Reservepneulagerung vorn unter dem Fussboden.
Brennstoffbehälter in der Mitte vorn mit verschließbarem Einfüllstutzen (Saurer-Marke). Scheinwerfer und Nebellampen in der Wagenfront eingebaut.

Dreiseitenkipper, Typ S 4 C

Nutzlast

6—6½ Tonnen.

Chassis

Tragkraft 8500 kg, zulässiges Gesamtgewicht 13 000 kg.
Radstand 5000 mm.

Saurer-Dieselmotor, Typ CT 2 D

mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung,
6 Zylinder, Bohrung 115 mm, Hub 140 mm, Hubvolumen 8,72 lt., eff. Leistung 125 PS bei 2000 U/min., Steuerleistung 44,44 PS.

Saurer-8-Ganggetriebe mit Zweischeiben-Kupplung, Synchronisierung des 3. und 4. Ganges, mit oder ohne Schnellgang, 6 Gänge geräuschlos, pneumatische Schnellgangschaltung mit Sperr-synchronisierung.
Doppelte Rücksetzung in der Hinterachse 15:33 × 14:49 für max. 68—75 km/Std.
Hydraulische 4-Radbremse mit Druckluft-Servo.
Direkt und indirekt wirkende Anhängerbremsleitung.
Handbremse auf die Kardanwelle wirkend.

Auspuffmotorbremse.
Differentialsperre.
Bereifung: 10.00—20" EP.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt.

Auspuffmotorbremse.

Bereifung: 10.00—20" EP.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt.

Kabine

3plätzige in Normalausführung,
alle Fenster aus Securitglas.

Kippbrücke

Innenmasse 4600 × 2080 mm,
Seitenladen 365 mm hoch, für ca. 3½ m³ Inhalt,
Brückenboden aus Holz mit 3 mm Blechbelag.
Ausziehbare Hinterladenabstützung.
Gerüststangenträger auf Brückenvorderwand.
Dieser Lastwagen, mit armeetauglicher Ausrüstung versehen, ist subventionsberechtigt.

Lastwagen Typ S 4 C-H

Nutzlast

6—7 Tonnen.

Chassis

Tragkraft 8500 kg, zulässiges Gesamtgewicht 13 000 kg.
Radstand 5000 mm.

Saurer-Dieselmotor, Typ CH 2 D

mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung,
8 Zylinder in V-Form, Bohrung 115 mm, Hub 140 mm, Hubvolumen 11,63 lt., effektive Leistung 160 PS bei 2000 U/min., Steuerleistung 59,25 PS.

Saurer-8-Ganggetriebe mit Zweischeiben-Kupplung, Synchronisierung des 3. und 4. Ganges, mit oder ohne Schnellgang, 6 Gänge geräuschlos, pneumatische Schnellgangschaltung mit Sperr-synchronisierung.
Doppelte Rücksetzung in der Hinterachse 15:33 × 14:49 für max. 68—75 km/Std.
Hydraulische 4-Radbremse mit Druckluft-Servo.
Direkt und indirekt wirkende Anhängerbremsleitung.
Handbremse auf die Kardanwelle wirkend.
Auspuffmotorbremse.
Differentialsperre.
Bereifung: 10.00—20" EP.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt.

Kabine

über dem Motor aufgebaut, für 4 Personen.
Alle Fenster aus Securitglas; Heizung.

Ladebrücke

aus Anticorodal, leicht abnehmbar, Stahltraversen,
Innenmasse: 7000 × 2150 mm,
Seitenladen 500 mm hoch, zweiteilig,
Brückenboden aus Holz, abklappbarer hinterer Aufstieg.

Saurer-Dieselmotor, Typ CH 2 D

8-Zylinder-Dieselmotor in V-Form mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung.

Bohrung 115 mm, Hub 140 mm, Hubvolumen 11,63 lt., effektive Leistung 160 PS bei 2000 U/min., Steuerleistung (0,4) 59,25 PS.

Zylinderblock mit dem Kurbelgehäuse aus einem Stück in Leichtmetall gegossen.

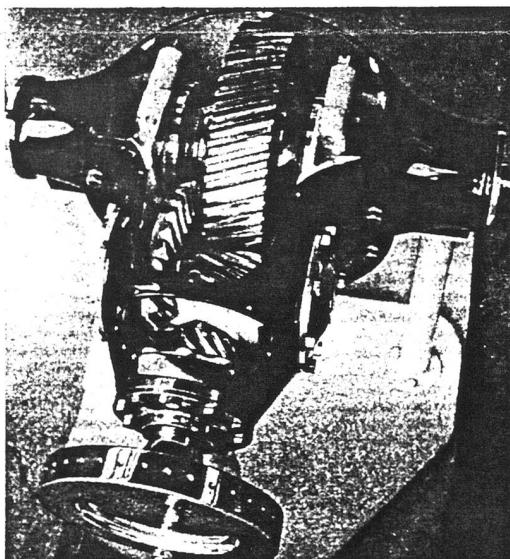
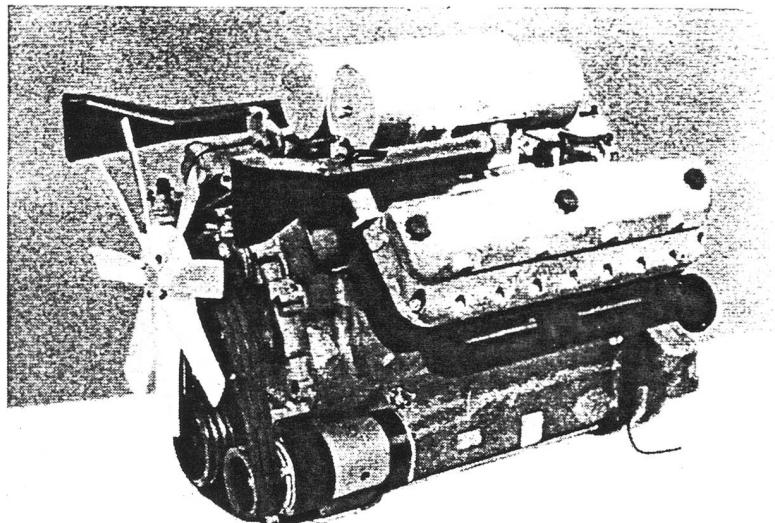
2 abnehmbare Zylinderköpfe mit hängenden Ventilen, die durch eine im Motorgehäuse zentral gelagerte Nockenwelle mittels Stosstangen und Kippehebeln betätigt werden.

Geschliffene und auswechselbare, nasse Zylinderbüchsen.

Kolben aus Leichtmetall.
Kurbelwelle ganz bearbeitet, gehärtet und geschliffen,
mit Gegengewichten, in 5 Gleitlagern laufend.
Motorlagerung in 3 Punkten auf Gummi.
Druckschmierung mittelst doppelter Zahnradpumpe.
Kühlung durch Zentrifugalpumpe, Kühler und Ventilator.

Doppelte Oelfilter, Brennstoff- und Luftfilter.
Saurer-Einspritzpumpe mit Regler und Ueberfüllvorrichtung für Kaltstart, mechanische Förderpumpe,
Saurer-Einspritzdüsen.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt.
Anlasser 6 PS,
Dynamo 340 Watt.

Saurer-Dieselmotor, Typ CH 2 D



Saurer-Hinterachse, Typ 5 C
(Schnittmodell)

Selbsttragende Hinterachse in geschweißter Stahlblechkonstruktion.
Eingesetztes Stahlgussgehäuse für die Lagerung aller Antriebsaggregate,
Radantriebswellen aus Chromnickelstahl in einem Stück mit den Radnaben geschmiedet, aus dem Differentialgehäuse einzeln herausziehbar.

Hinterachsantrieb mit doppelter Uebersetzung
 $12:31 \times 11:52 (= 1:12,4)$
1. Konisches Räderpaar 12:31 mit Kreisbogenverzahnung,

2. Zylindrisches Räderpaar (11:52) mit Schrägverzahnung.

Lagerung sämtlicher Räder auf konischen Rollenlagern; Antriebsritzel durch zylindrisches Rollenlager besonders geführt.

Differential mit dem Hinterachsantrieb zusammengebaut und nach vorn demontierbar.
Differentialgetriebe mit 4 konischen Planetenrädern.

Die gewaltigen Anstrengungen auf dem Gebiet der Forschung brachten es mit sich, dass die Fa. Saurer zu den ersten Unternehmungen zählt, welche bereits im Jahre 1928 Dieselmotoren in Lastwagen eingebaut haben. Der unablässigen Weiterentwicklung war ein solcher Erfolg beschieden, dass auch heute noch die Saurer-Dieselmotoren in bezug auf Zuverlässigkeit und sparsamsten Brennstoffverbrauch an der Spitze stehen. Aus diesem Grund beschränkt sich die Verwendbarkeit des schnellaufenden Dieselmotors nicht nur auf den Antrieb von Strassenfahrzeugen, sondern erstreckt sich auch auf fahrbare und stationäre Anlagen, wie Schienentriebwagen und verschiedene stationäre Gruppen für Kompressoren, Pumpen, Generatoren usw. Zwei schöne Beispiele für die vielseitige Verwendbarkeit wurden an der «Muba» ausgestellt:

- 1 6-Zylinder-Dieselmotor mit einer Wasserpumpe und einem Generator gekuppelt, sowie
- 1 12-Zylinder-Dieselmotor für Notstromgruppe mit einem Generator allein gekuppelt.

Für kleinere Aggregate wird auch mit Vorteil der kleinste von Saurer gebaute 4-Zylinder-Dieselmotor verwendet.

Pneumatische Fernschaltung durch Hebel unter dem Lenkrad — optischer Ganganzeiger.
Vollständige Blockierung des Antriebs (Position «P»).
Anschließen auch aus dem Stillstand möglich.

Hinterachse: Omnibustyp nach unten gekröpft.
Übersetzung im Antrieb und in den Rädern:
 $13:32 \times 13:41$ für max. 51—55 km Std.

Bremsen: Fußbremse, pneumatisch auf alle 4 Räder.
Handbremse, mechanisch auf die Hinterräder.
Auspuffmotorbremse.

Bereifung: 10.00—20" Super auf 8" Felgen.

Federn: halbelliptisch, hinten als Abwälzfedern mit var. Charakteristik.
Elektrische Ausrüstung: 24 Volt.

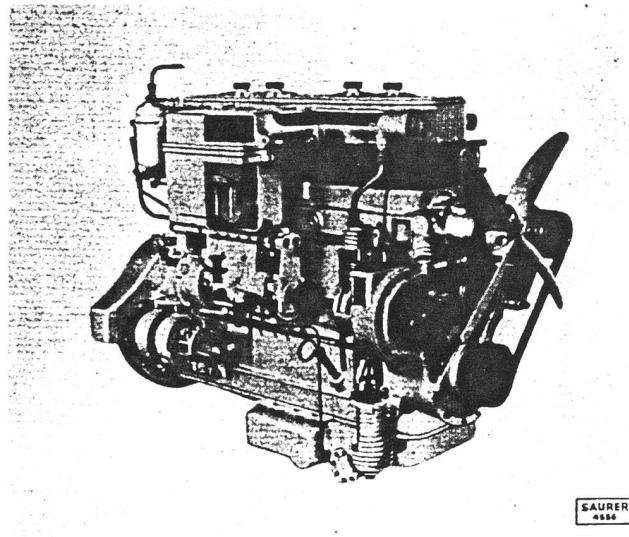
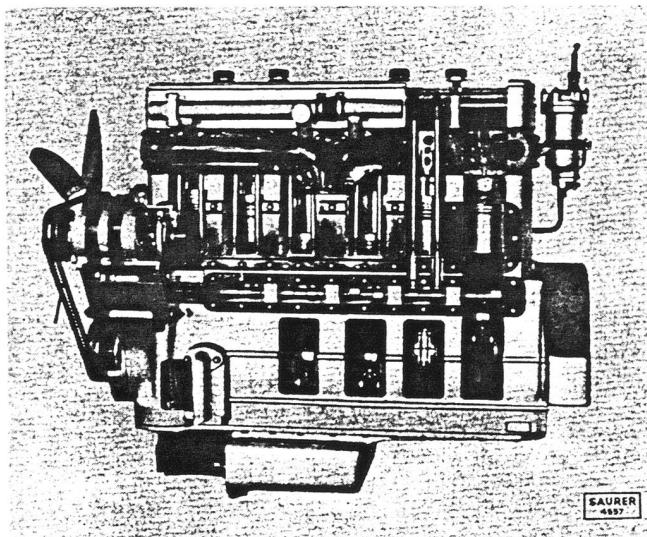
Karosserie:

Gerippe in Anticorodal und Stahl, mit Alumanverkleidung.
Festes Dach, vorn 2 Lüfter beidseits des Linienanzigers.
Fensterscheiben fest, 6 versenkbare.
Windschutzscheibe bombiert, einteilig, mit 2 seitlichen Abrundungen.
Wirksame Isolation gegen den Motorraum.
Mittelgang 610 mm über Boden, Sitze beidseitig auf Podesten.
Polstersitze mit Lederüberzug, Rücklehne mit Gurten.
Sitzbank über dem Motorraum mit Gepäckablage.
Warmluftheizung WEBASTO, Luftzufuhr im linken Podest. Defroster für Windschutzscheibe.
Chauffeursitz einstellbar mit Abschraubung.
Rechts: 2 elektro-pneumatische Türen. Links: vorn:

1 Klapptüre zum Chauffeursitz. Links hinten: 1 Notausgang. — Scheinwerfer und Nebellampen in der Vorderwand versenkt.

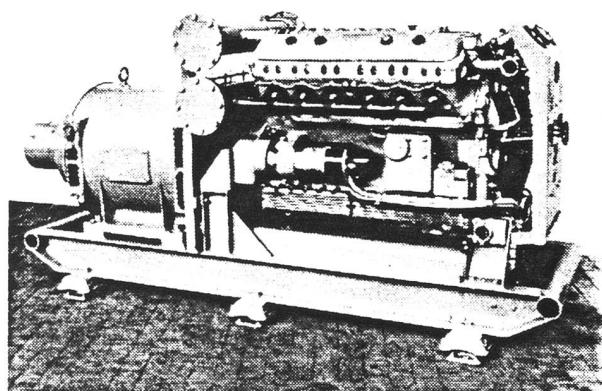
Saurer-6-Zylinder-Dieselmotor, Typ CT 1 D

(Schnittmodell, ausgestellt an der Mustermesse in Basel)
6-Zylinder-Dieselmotor mit direkter Einspritzung und Doppelwirbelung.
Bohrung 110 mm, Hub 140 mm, Hubvolumen 7,98 l.
effektive Leistung: 100 PS bei 1900 U min.,
Steuerleistung: 40,6 PS.
Zylinderblock mit dem Kurbelgehäuse aus einem Stück
in Leichtmetall gegossen.
Abnehmbarer 2teiliger Zylinderkopf mit hängenden
Ventilen, die durch eine im Motorgehäuse 7 mal gelagerte Nockenwelle mittels Stosstangen und Kipphebeln betätigt werden.
Geschliffene und auswechselbare, nasse Zylinderbüchsen.
Kolben aus Leichtmetall.
Kurbelwelle ganz bearbeitet, gehärtet und geschliffen,
in 7 Gleitlagern laufend.
Motor in 3 Punkten auf Gummi gelagert.
Druckschmierung mittels Zahnradpumpe.
Kühlung durch Zentrifugalpumpe. Kühler und Ventilator.
Öl-, Brennstoff- und Luftfilter.
Mechanische Brennstoff-Förderpumpe.
Saurer-Einspritzdüsen.
Saurer-Einspritzpumpe mit Regler und Überfüllvorrichtung für Kaltstart.
Elektrische Ausrüstung 24 Volt.
Anlasser 6 PS, Dynamo 340 Watt.
Akkuumulatoren 2×12 V, 90/105 Ah.



Die Charakteristiken der 3 ausgestellten Motoren sind die folgenden:

Motortyp	CBD	C 610 D	CV 1 D
Anzahl Zylinder		4	6
Bohrung / Hub	mm	85 125	110 140
Hubvolumen	Lt.	2.84	7.98
Drehzahl (stationär)	1000—2200	1500	1500
		Abgasturbo- aufladung ohne mit	
Dauerleistung	PS	75	155 200
Stundenleistung	PS	20—40	80 175 215
Spitzenleistung	PS	90	190 240



Direkte Einspritzung mit Doppelwirbelung
Brennstoffverbrauch 164—175
Zylinderblock und Kurbelgehäuse aus einem Stück gegossen.

Zylinderkopf aus legiertem Grauguss.

Ventile hängend, durch Stosstangen und Kipphebel betätigt.

Nasse Zylinderbüchsen, direkt vom Kuhlwasser umspült, von Hand auswechselbar.

Kolben aus Leichtmetall.

Kurbelwelle vollständig bearbeitet, an den Zapfen gehärtet und geschliffen.

Nockenwelle vollständig bearbeitet.

Saurer-Einspritzdüsen.

Saurer-Einspritzpumpe mit angebautem Regler.

Schmierung unter Druck durch Zahnradpumpe.

Kühlung durch Zentrifugalpumpe und Ventilator.

Zusammengebaut mit Generator:

BBC, Typ 94 = Gleichstrom

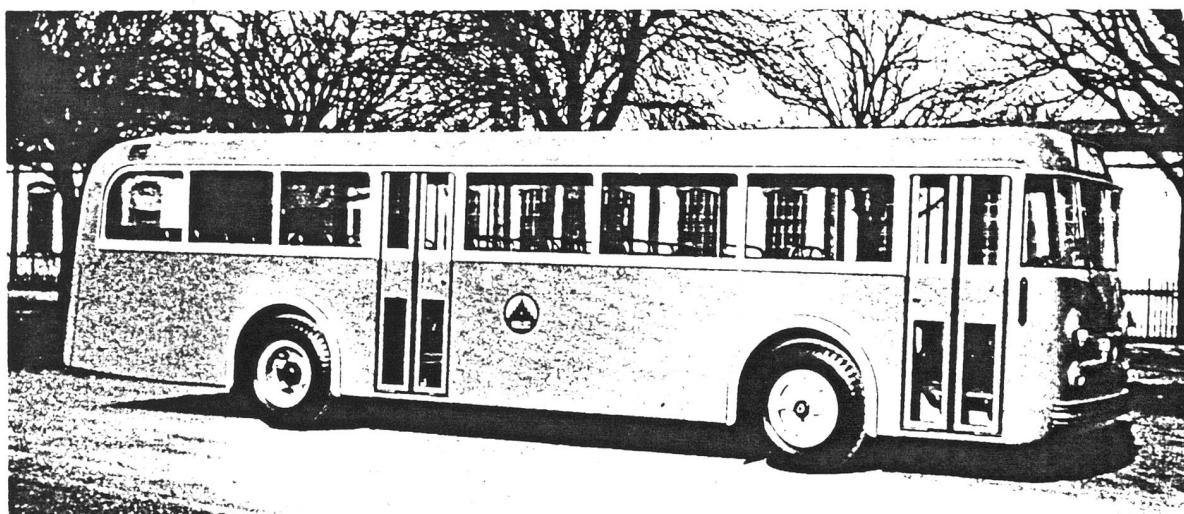
MFO, Typ 63 = Drehstrom.

Zusammengebaut mit Hochdruckpumpe:

Häny, Typ HZ 175/150 3

Neben dem ökonomischen Betrieb mit einem minimalen Brennstoffverbrauch, der bis zu 160 gr PSh beträgt, steht auch die günstige Startbereitschaft, insbesondere für die Notstromgruppen, im Vordergrund. Sie gestattet es, innerhalb kürzester Zeit bei irgendwelchen Stromunterbrüchen elektrowichtige Betriebe auch längere Zeit mit Strom zu versorgen.

Der bereits an früheren Mustermessen gezeigte 6-Zylinder-Schnittmotor gibt insbesondere ein instruktives Bild von der Verschiedenheit der inneren Organe einer solchen Maschine und zeigt auch die Präzisionsarbeit, durch welche unsere bekannten Schweizerprodukte zu Weltruf gelangt sind.



Beschreibung des Saurer-Stadtomnibus, Typ 5 HP
für 34 Sitz- und ca. 36 Stehplätze

Chassis:

Zulässiges Gesamtgewicht 13 000 kg.
Radstand 5000 mm (Fahrzeuglänge: 9850 mm, Fahrzeugbreite: 2400 mm).
Linkslenkung.
Tiefliegender Chassisrahmen mit hoher Kröpfung für Normal- oder Omnibushinterachse.

Saurer-Dieselmotor, Typ CT 2 D-L,

mit Aufladung (direkte Einspritzung und Doppelwirbelung).

Einbau: quer im Chassisheck, mit Kühler und Ventilator.

6 Zylinder, Bohrung / Hub = 115/140 mm, Hubvolumen 8.72 lt., effektive Leistung 150 PS bei 2000 U min., Steuerleistung 44.44 PS.

Winkeltrieb (keine Fahrkupplung).

Saurer-4-Gang-Kupplungsgetriebe

mit öldruckbetätigten Mehrscheibenkupplungen für die einzelnen Gänge.

Hydraulische Steuerung des Oeldrucks in den Schaltkupplungen durch das Kupplungspedal.



Für jeden Zweck
das geeignete
Saurer-Fahrzeug

Salon Genf
13. bis
23. März 1958
Stand Nr. 220

SAURER

Lastwagen - Kipper - Schlepper - Cars
Stationäre Motoren - Omnibusse - Trolleybusse

Aktiengesellschaft Adolph Saurer

Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager in
Arbon Basel Bern Morges Zürich

