

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (1994)

Heft: 24

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: 14.02.2026

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



Saurer Werkfoto

Das Foto vergangener Tage: Die Renn-Saison 1927 ist zu Ende. Saurer hatte fleissig Pokale abgeräumt. Wie man sieht wurden die heissen Reifen jedoch nicht kalt, denn es wurde bereits wieder mit einem SAURER 3 BHP GT-SPORT getestet. 1928 zeigt Saurer der Konkurrenz weiterhin die Auspufffröhre und belegte mit diesem Wagen bei Paris - Nizza den 1. Platz.

An die Club-Mitglieder

Seit Monaten oder Jahren hat mich Oberredaktor D.P. beschwatzt einen Artikel über das Schwertransport-Gewerbe zusammenzustellen. Seit kurzer Zeit muss ich mich nun mit einem goldenen Stern herumärgern, der mir die Freude an der Arbeit in den Eimer befördert hat. Denn Arbeit war für mich mit einem "Saurer-Muni" bis anhin ein Dürfen, denn da war Freude und immer so ein gewisses Etwas dabei. Nun hat die Sache jedoch gründlich gekehrt und man tut die Arbeit eben weil sie getan werden sollte. Aus diesem Anlass bin ich zum Schluss gekommen, dass es an der Zeit ist, zu zeigen was die verschiedenen "SAURER - MUNI" sowie die Männer mit und ohne Hosenträger für Transport-Leistungen erbracht haben!

Als Anfang dieser Geschichte die Story von dem einzigen Saurer 8 M mit Allradlenkung, der 1940 an A.Welti-Furrer A.G. Zürich geliefert wurde. Der Bericht besteht aus verschiedenen Fotos, Zeitungs-Artikel und Inseraten.

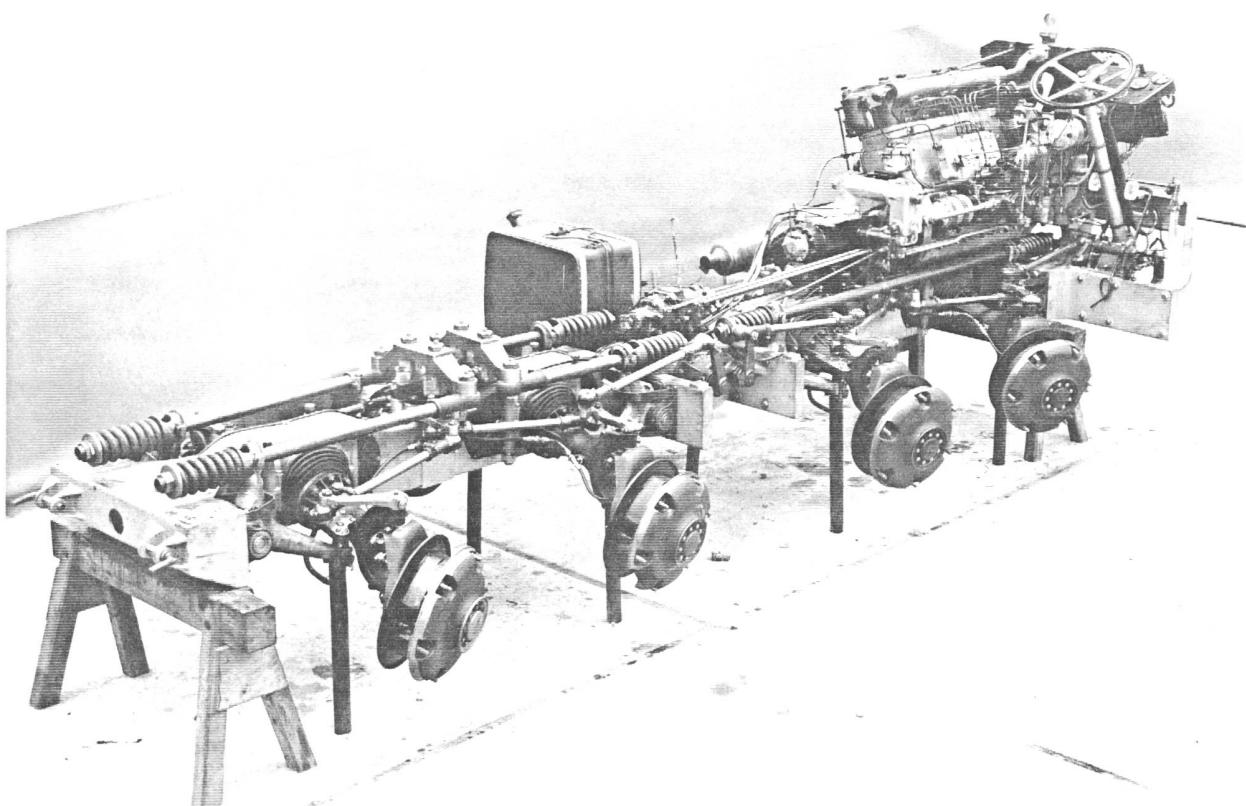
Fortsetzung folgt.



SAURER 8 M , 1940

Von A.Welti-Furrer A.G. Zürich

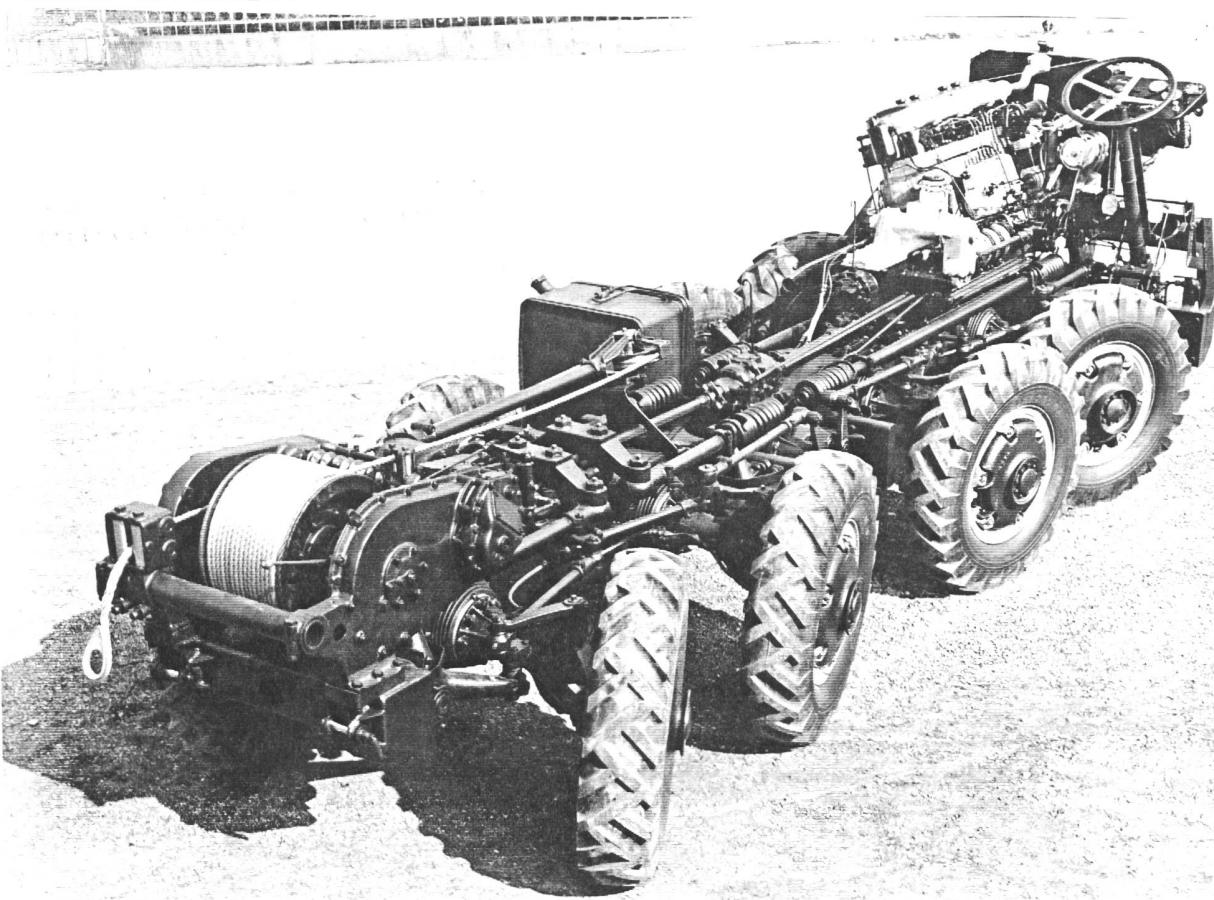
Saurer Werkfoto



Saurer 8 M Chassis mit Allrad-Lenkung, jedoch noch ohne Seilwinde.

Das nun fertige Saurer 8 M Chassis im April 1940. Gut sichtbar die Allrad-Lenkung, die nach "Speutz" und kräftigen Armen verlangte !

Saurer Werkfoto



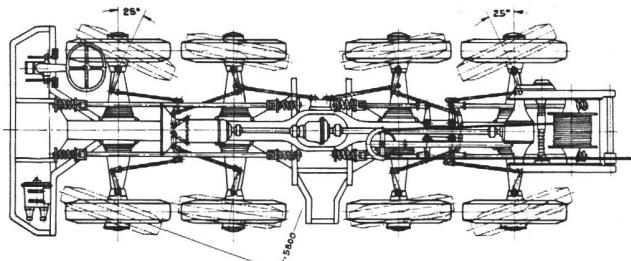
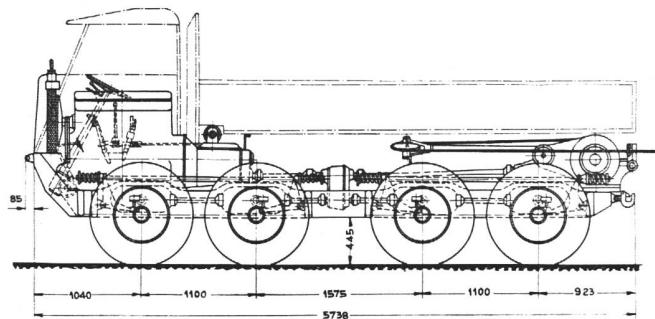
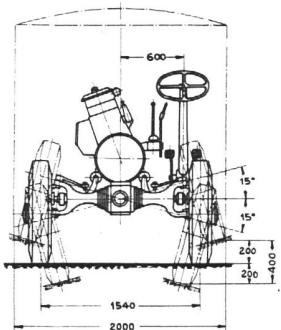


SAURER M 8 , 1940

Mit Allrad - Lenkung



11. 9. 40
BM 26 H/3



Motortype: CT1D 6 × 110 × 140		Leistung:	100 PS bei n = 2000	Drehmoment: Md = 41 mkg			
Geschwindigkeiten und Steigvermögen		Im Gelände Ges. Gew. 9 T.	Auf schlechter Strasse Ges. Gew. 10 T.	Auf guter Strasse Ges. Gew. 11 T.	Mit 6 Tonnen Anhängegewicht Ges. Gew. 17 T.		
Geländegang	I = 4,6 km/h	55 %	50 %	45 %	29 %		
	II = 7,3 "	34 %	30 %	28 %	18 %		
	III = 13 "	17 %	15 %	13 %	9 %		
	IV = 22,5 "	9 %	8 %	7 %	4,5 %		
Normalgang	R = 3,9 "	65 %	58 %	52 %	34 %		
	I = 12 km/h	19 %	17 %	15 %	10 %		
	II = 19 "	11 %	10 %	9 %	6 %		
	III = 34 "	4,5 %	4 %	3,5 %	2,5 %		
	IV = 59 "	1,5 %	1 %	0,5 %	0 %		
Reifen:	R = 10 "	24 %	21 %	19 %	12 %		
	230 × 20 "			Auf Wunsch 250 × 20".			
Chassisgewicht:		4000 kg	Ohne Aufbau u. Führersitz, mit Reserve-Rad, Batterie, aufgefülltem Öl, Wasser, Brennstoff, Werkzeug.				
Tragfähigkeit: im Gelände		5000 kg	Bei geringeren Ansprüchen an Adhäsion kann das Chas- sis ohne Vorderrad-Antrieb geliefert werden.				
auf schlechter Strasse		6000 kg					
auf guter Strasse		7000 kg					
Gesamtlänge:		5450 mm	<i>Mit Allrad-Lenkung 5800 mm</i>				
Karosserie-Länge: hinten Führersitz		4125 mm					
Wendekreisradius: gemessen am äussersten Rad		6200 mm					



SAURER 8 M , 1940



Saurer Werkfoto

Das nun fertig aufgebaute 8-Rad Geländewagen-Chassis, wurde am 28.11.40. an A.Welti-Furrer A.G. Zürich abgeliefert.

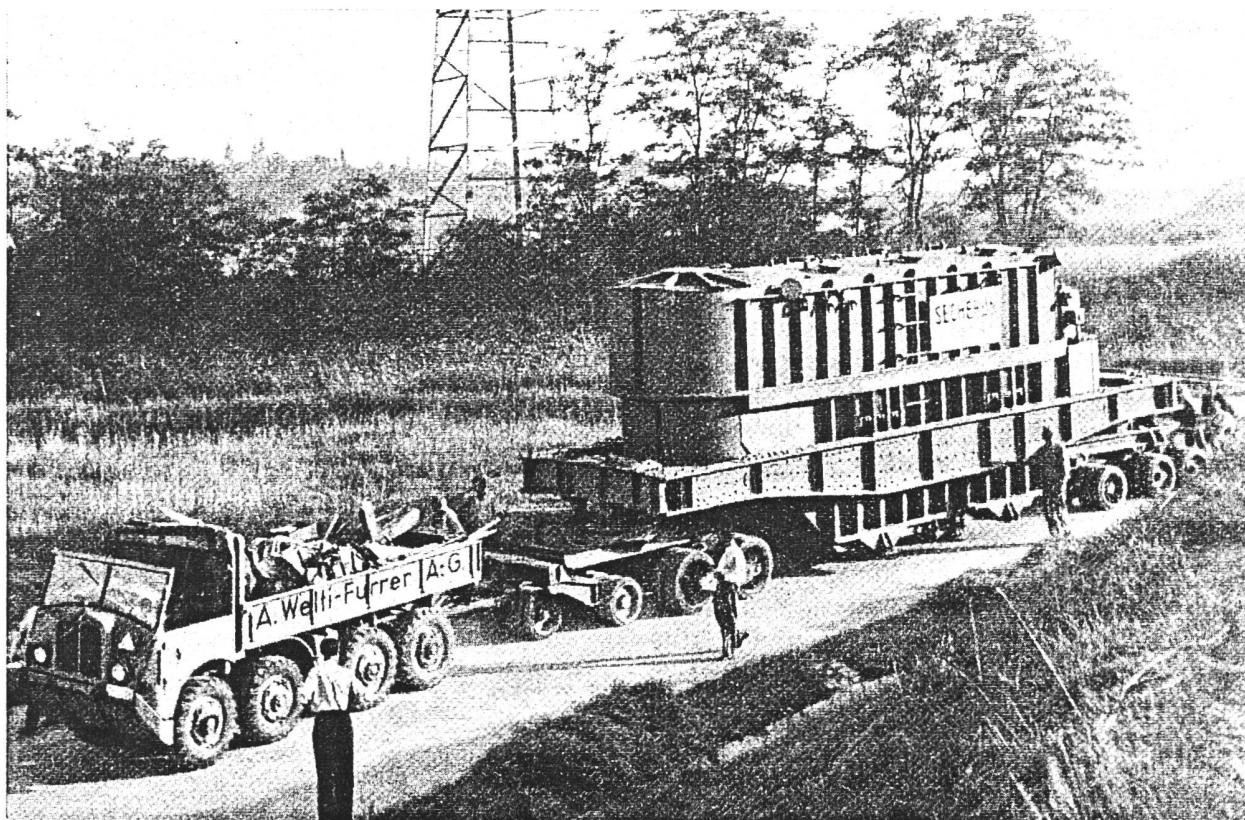


Saurer Werkfoto



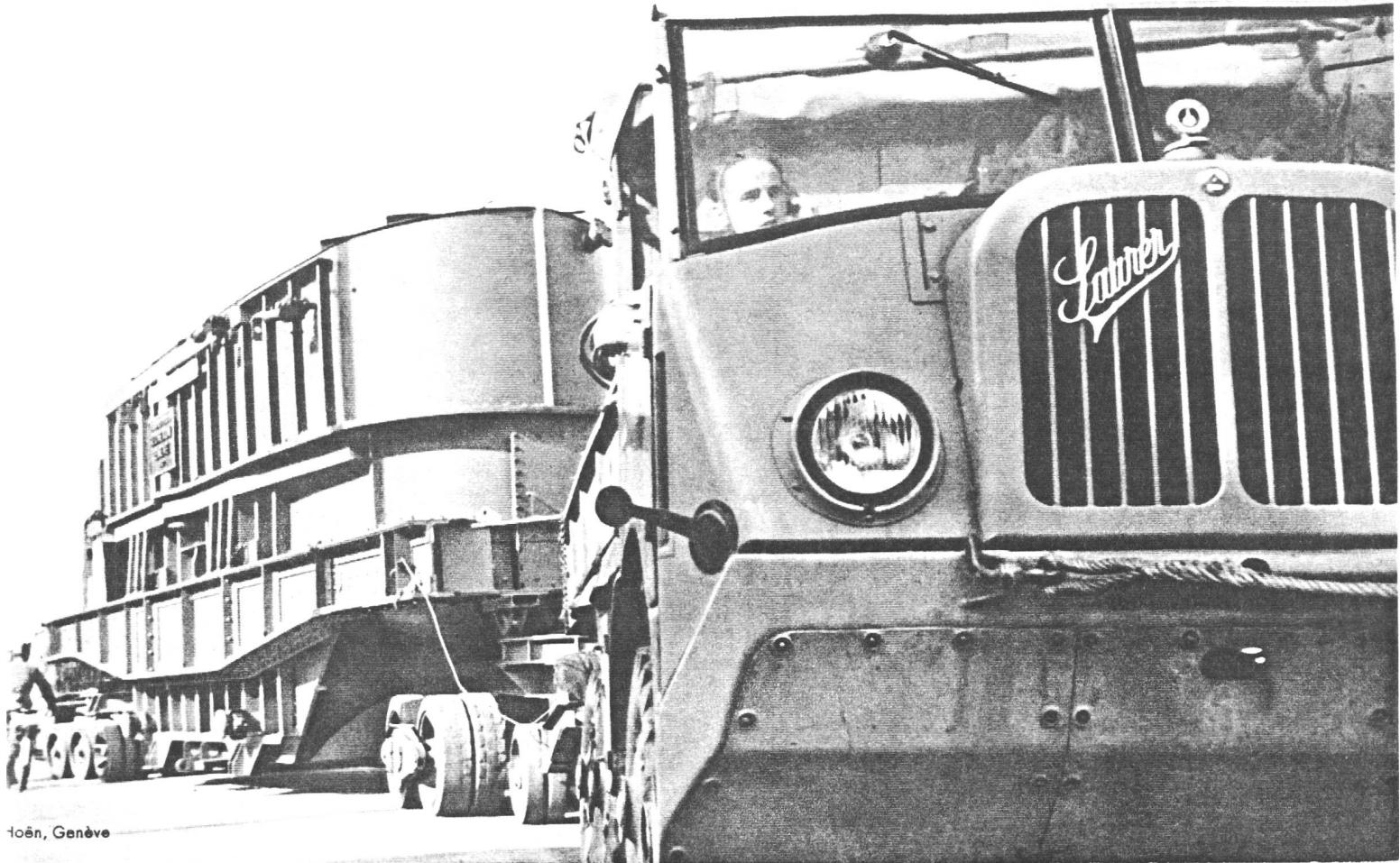
Ein außergewöhnlicher Transport

In Genf ist kürzlich ein Transport ausgeführt worden, der bisher in der Schweiz einzig dastehen dürfte. Es handelte sich darum, den über 100 Tonnen wiegenden Transformator für das Rhonekraftwerk Verbois aus den Sécheron-Werken in einem Stück

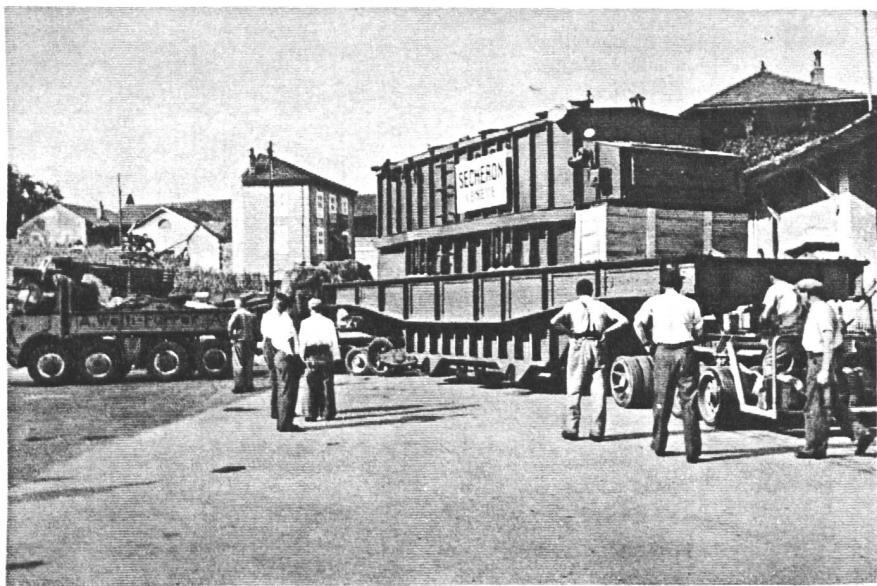
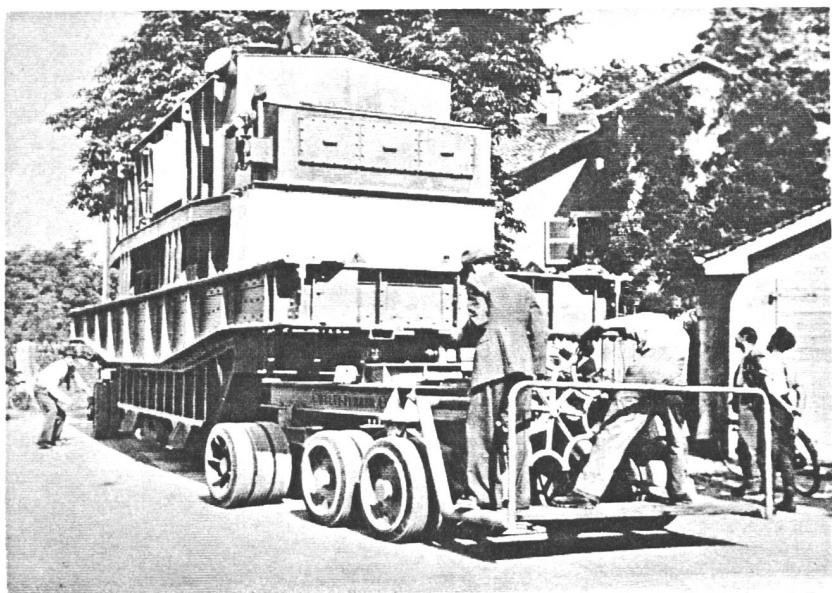


an seinen Bestimmungsort zu bringen. Diese außergewöhnliche Transportaufgabe ist der Firma Welti-Furrer AG. übertragen worden. Hierzu wurde ein Spezialtransportwagen eigener Konstruktion verwendet, bestehend aus zwei Tragbalken, die ihrerseits auf zwei Drehgestellen ruhen. Diese wiederum laufen auf nicht weniger als 22 Rädern mit total 50 Vollgummireifen. Spezielle Schwingachsen ermöglichen die Überwindung von Kurven und Geländeunebenheiten. Ein besonderer Vorzug dieses Systems besteht auch darin, daß es demontabel ist, somit um das schwere Objekt herum zusammengesetzt werden kann. Der ganze Transport wurde mit einem achträderigen Saurer-Geländewagen mit Dieselmotor bewerkstelligt, der bei Steigungen oder zur Bremswirkung bei abfallendem Gelände durch Vorspann ergänzt werden mußte. Die Lenker des vorn und hinten gesteuerten Transportzuges, der zusammen mit dem Geländewagen eine Länge von über 20 Metern aufwies, waren ständig durch Kehlkopftelephon miteinander verbunden. Das Befahren von Brücken mußte vermieden werden, da zu dem Gewicht des Transformatoren von über 100 Tonnen noch dasjenige der Beförderungsmaschinen von total 35 Tonnen hinzukam. Die auf 3—4 Kilometer berechnete Stundengeschwindigkeit des Transportes reduzierte sich infolge einzelner Halte auf durchschnittlich 1½—2 Kilometer. Insgesamt mußte mit diesem Metallungetüm eine Distanz von 17 Kilometern überwunden werden.

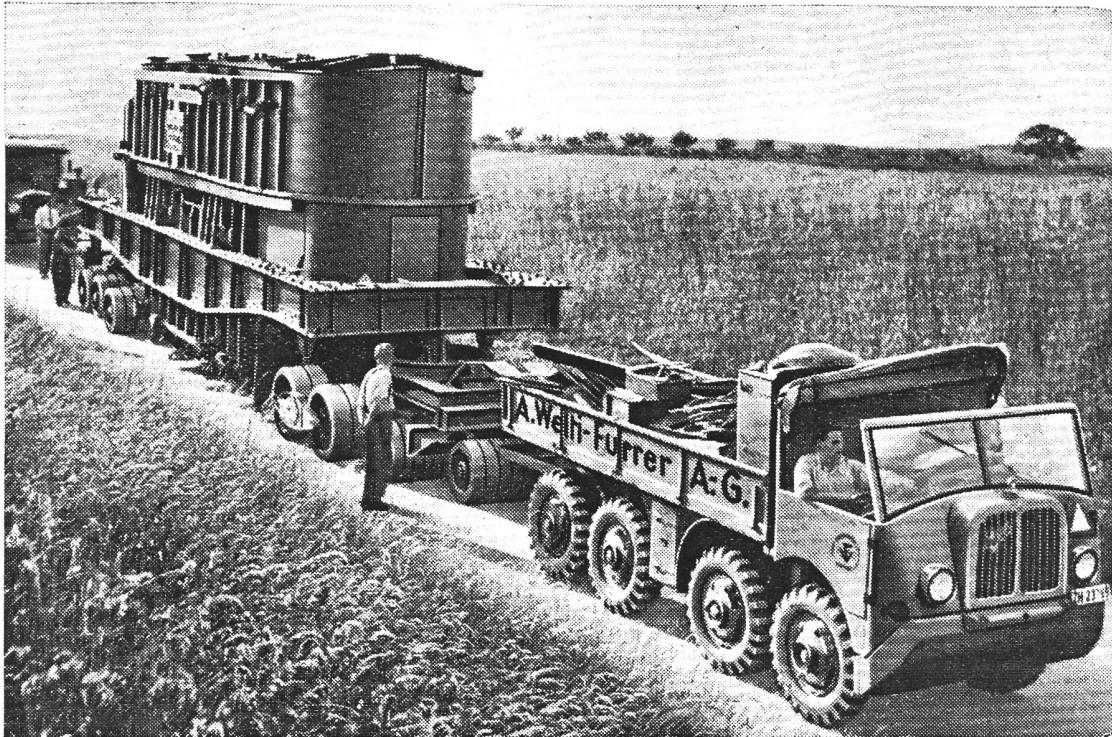
H.U.B.
13



toën, Genève



Bilder aus:
DAS AUTO August 1944



Ein Transformator
im Gewichte von
über 100 T. wird
nach dem neuen
Rhone-Kraftwerk
Verbois überführt.

Transport von schweren und voluminösen Objekten - unsere Spezialität

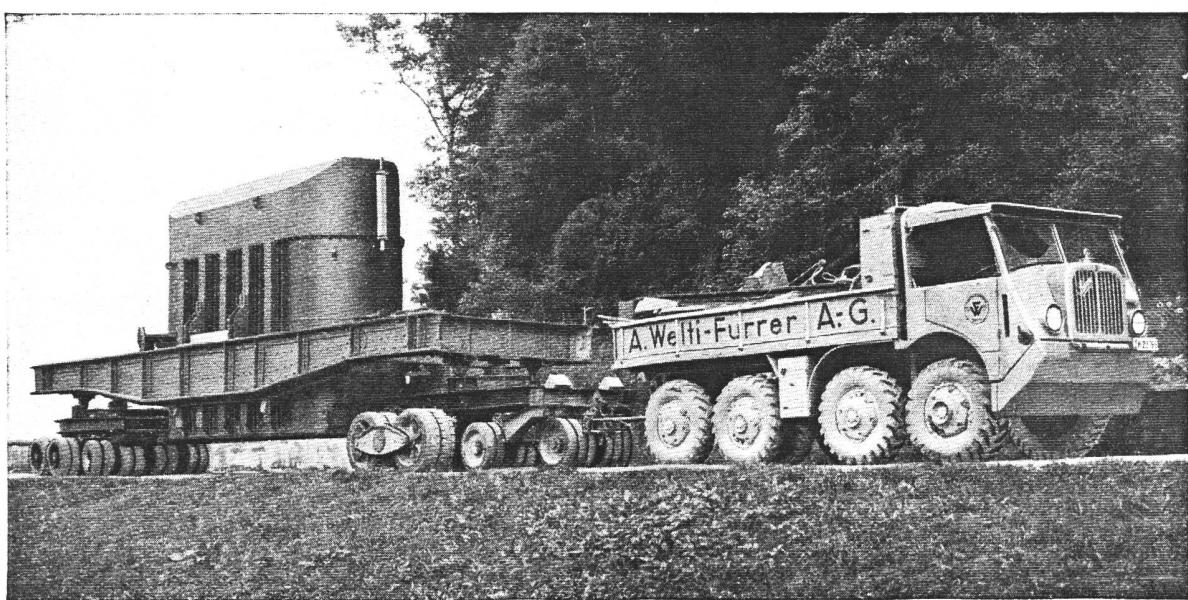
A. WELTI-FURRER AG ZÜRICH

Hardstrasse 225

Telefon 23 76 48

Inserat aus: SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG 1944

Inserat aus: AUTOMOBIL - CLUB DER SCHWEIZ 1943



Ein Transformator von über 70 Tonnen wird nach seinem neuen Standort verbracht

SCHWERLAST- und SPEZIALTRANSPORTE
auf Straßen, aber auch weglosem Gelände

A. WELTI-FURRER AG., ZÜRICH

Betriebsbüro: Hardstraße 225

Telefon 37647



Ein Schiff fährt
über Land -
von Romanshorn
nach Luzern

Ein weiterer Beweis unserer Leistungsfähigkeit

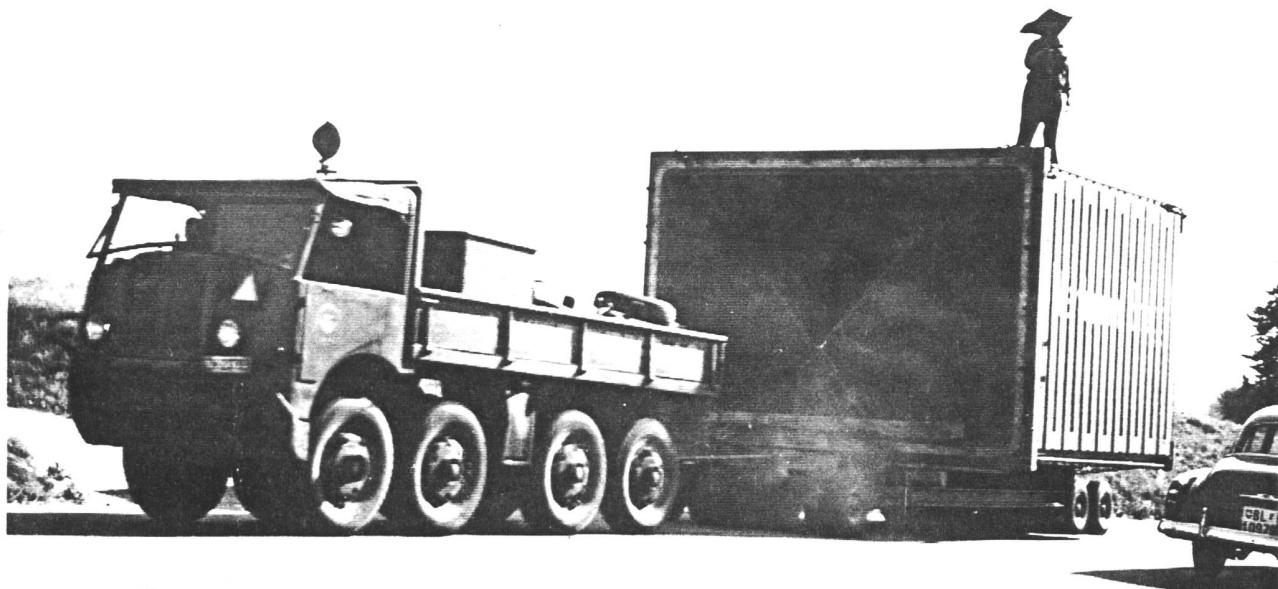
A. WELTI-FURRER A.-G., ZÜRICH

Betriebsbüro: Hardstr. 225

Telephon 23 76 47

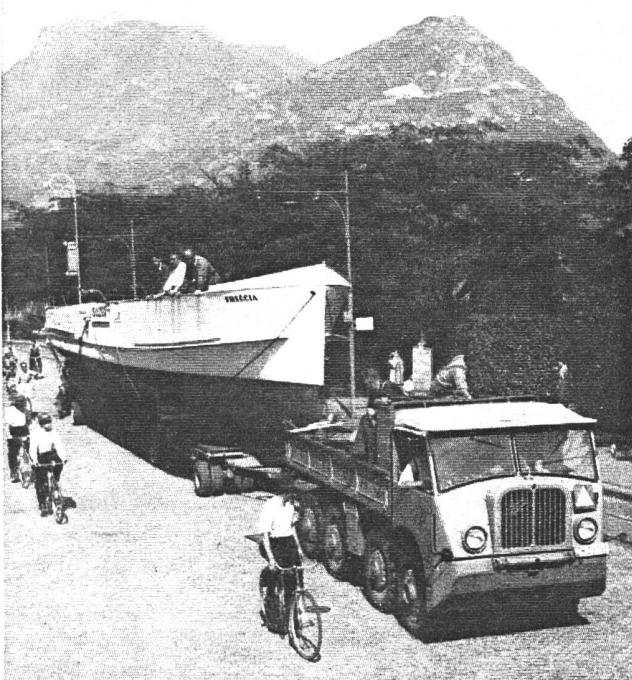
Inserat aus: SCHWEIZERISCHE BAUZEITUNG 1944

8 M Transport Welti-Furrer
Strasse Mumpf-Möhlin am 25.4.52.





Ein Schiffstransport über den Ceneri



Fahrt durch Lugano



Die äußerst enge Durchfahrt in Taverne kann nur mit Schneckentempo mit der motorischen Seilwinde bewerkstelligt werden



Auf dem Hauptplatz in Lugano muß das außergewöhnliche Gespann gewendet werden

Zur Milderung des akuten Schiffmangels auf dem Langensee trat die Stä. Navigazione di Lugano ihrer Schwestergesellschaft in Locarno die im Jahre 1918 von Sulzer in Winterthur erbaute « Freccia » ab, welche 120 Personen faßt. Den Transport des 23 m langen und 3,5 m breiten und 18 Tonnen schweren Motorschiffes von Bissone nach Locarno führte die für solche Schwertransporte über die Landesgrenzen hinaus bekannte *A. Welti-Furrer AG.*, Zürich, ohne irgendwelche Störungen mittelst Spezialfahrzeugen durch. Der Weg führte über Lugano—Mte. Ceneri—Giubiasco. Besondere Vorkehrungen erforderte die Fahrt durch das Dorf Taverne, wo Wochen vorher Maurer damit beschäftig waren, vorstehende Hausecken wegzumeißeln.

H.U.B.

17



SAURER 8 M , 1940

Im Jahre 1950 wurde durch Welti-Furrer ein 100 Tonnen schwerer Transformator von Sécheron S.A. Genf über Lyon-Marseille-Algier nach Arba (Algierien) gebracht. An seinen Bestimmungsort gezogen und gestossen wurde dieses schwere Ding vom Saurer 5 CM und 8 M.





Mit der Seilwinde des 8 M wird eine Statorenhälfte vom
Eisenbahnwagen auf den Strassenroller umgeladen.

SAURER 8 M , 1940



H.U.B.
15



12.6.61.

G. Stiefel
Zürich