

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1995)
Heft: 3

Rubrik: Ausland-Bericht

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: 11.01.2026

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

Ausland-Bericht

Unser OCS-Mitglied Udo Gebhardt aus Neuss in Deutschland hat mich in den letzten zwei Monaten mit interessanten Berichten verwöhnt. Ich bin natürlich sehr froh über solche Dinge informiert zu werden.

Bei diesem Bild hier handelt es sich um ein Fahrzeug der Österreichischen Saurer Werke in Wien. Aus anfänglichen Lizenz-Bauten konstruierten die Wiener-Werke Saurerlastwagen die nicht mehr viel mit unseren Schweizer Saurer zu tun hatten. Nachzulesen in der Broschüre "Die Geschichte der Österreichischen Saurer-Werke von 1906- 1956".

Rheinische Post vom 30. 3. 1995

Mönchengladbach

LOKALES



Möbelspediteur will alten „Saurer-Diesel“ am liebsten kaufen

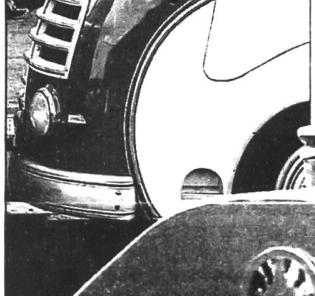
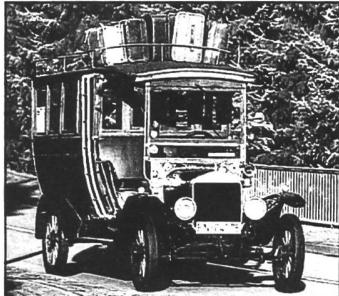
Seit ungefähr einer Woche weckt an der Aachener Straße in Höhe der chemischen Fabrik Overlack ein Bus-Oldtimer das Interesse vieler Passanten. Es ist ein „Saurer-Diesel“ mit oberösterreichischem Kennzeichen, in dessen Innenraum nur eine große Blechtonne und diverse Gerätschaften zu sehen sind. Auf den vorderen Sitzen liegt

ein Schild mit der Aufschrift „Wir sind in der Pizzeria“. Wem der Bus gehört und wer ihn dort geparkt hat, wußte gestern in der Nachbarschaft niemand. Auf der Suche nach dem Bus-Besitzer ist zum Beispiel Wolfgang Esser. Der Inhaber einer Möbelspedition ist Oldie-Fan und möchte den alten „Saurer“ am liebsten kaufen. Deshalb hat er

seine Visitenkarte an die Seitenscheibe geklemmt. Esser weiß schon, daß der Bus wahrscheinlich zwischen 1936 und 1943 gebaut worden ist. Sollte es mit dem Kauf klappen, müßte der Bus vermutlich zunächst einmal restauriert werden, denn der Lack ist stumpf und in den Kotflügeln klaffen große Löcher.

RP-Foto: Lothar Strücken

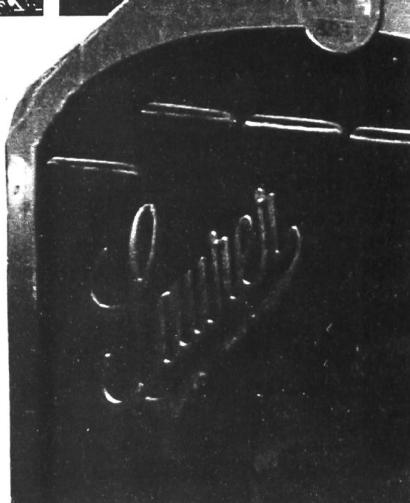
AUTOFEST FÜR ALLE



**Auf großen, roten Speichen-Rädern führte der Nachbau
des Ur-Busses von Benz die Siegener Bus-Parade an.**

**Schon wesentlich moderner: der Ford Modell T mit Koffern
auf dem Dach. Der rote Doppeldecker ist ein englischer
Bristol und hatte seinen letzten Einsatz 1991 als Linienbus
in Schottland. Vielen noch aus eigener Erfahrung ein
Begriff: der »Baby-Setra« von Kässbohrer. Ein Riese dagegen
gen der Büssing 10 NAG 900 N, der trotz Zerstörung im
Krieg bis heute seine Dienste tut. Etwas älteren Datums sind
die beiden Renault-Busse (Nr. 10 und Nr. 8), die seit
den 30er Jahren in Paris eingesetzt wurden. Sie waren
schon Methusalem, als 1954 die Ära des US-Klassikers
Greyhound Scenicruiser von GM begann. Höhepunkt in Siegen:**

**Präsentation aller Busse auf dem Bismarckplatz,
wo das Publikum die Design-Details der Veteranen noch
einmal aus nächster Nähe studieren konnte.**





Seit 45 Jahren ein Gespann: Karl Geiger (oben, rechts) aus Adelboden im Berner Oberland mit seinem liebevoll restaurierten Saurer 1 CT 3 D, Baujahr 1938. Motor-Probleme wie beim Saurer AM II 30 von 1911 gab es selten.

Frisch geputzt und gewienert kamen sie daher. Von ihren Besitzern gehegt, gepflegt, geliebt. Bis auf die letzte kleine Schraube in Höchstform gebracht. Für den größten Auftritt, den historische Busse jemals hatten: die Parade »Hundert Jahre Motor-Omni-

bus« im südwestfälischen Provinzstädtchen Netphen.

Der Grund für das Spektakel: Hier, im Kreis Siegen-Wittgenstein, tuckerte der erste Motor-Omnibus der Welt über holprige Postkutschen-Wege. Am 18. März 1895 tat er das zum erstenmal, gelenkt von einem Berufskraftfahrer namens Karl Otto. Ein durchaus wichtiger Mann, was man schon an seiner zackigen Uniform und seinem prächtigen Schnauzbart erkennen konnte.

Seine Aufgabe: bis zu zehn Fahrgäste befördern auf der

18 Kilometer langen Strecke von Siegen über Netphen bis nach Deuz, die er im Linienverkehr viermal täglich zu befahren hatte. Dafür standen ihm ein »5pfördiger Motor« und »die Muskelkraft der Passagiere« zur Verfügung. Denn die mußten »aussteigen und schieben, wenn es bergauf ging«, berichtet ein Zeitzeuge.

Das war dann auch immer die Stunde des Triumphes der konkurrierenden Pferdekutscher, die nichts mehr haßten als Karl Otto mit seiner tösenden Maschine, die ihnen

beim Vorbeiknattern regelmäßig die Vierbeiner scheu machte. Was sie damals noch nicht wußten: Letztendlich sollte die Neuerfindung ihnen und allen Kutscher-Kollegen auf dieser Welt für immer und ewig den Job kosten.

Aber noch war es nicht so weit. Denn die erste Motor-Omnibus-Linie der Welt kam nie so richtig auf Touren. Das lag nicht daran, daß man für eine Fahrt mehr bezahlen mußte als für ein Pfund Kaffee. Es lag an der Technik. Der von der Mannheimer Firma Benz in drei Monaten Bauzeit gelieferte erste Autobus der Welt war der Dauerbelastung und den schlechten Straßen einfach noch nicht gewachsen. Acht Monate nach der Jungfernfahrt war das Busabenteuer im Siegerland vorbei.

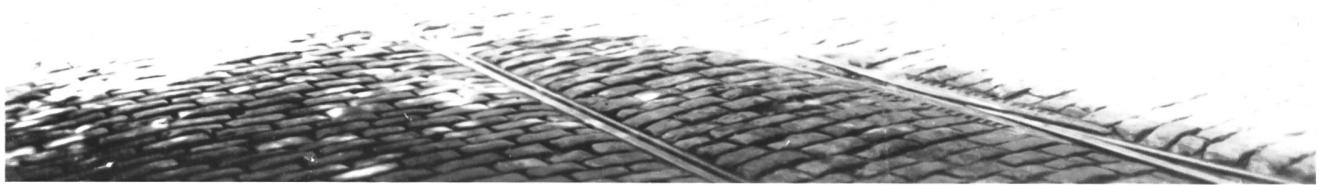
Aber andernorts ging es weiter, aus dem Abenteuer wurde schnell ein weltweiter Siegeszug. Daran beteiligt: in Deutschland Männer wie Benz, Daimler, Büssing, in der Schweiz Adolphe Saurer, in Frankreich Renault, Peugeot oder Delahaye. Die Busse, die sie bauten, waren in Netphen fast alle dabei – 96 Oldtimer aus zehn Ländern. Zwei Kilometer lang war die Veteranen-Schlange, die die historische Strecke Deuz-Siegen noch einmal entlangächzte. 100 000 Zuschauer drängelten sich, um die Prachtstücke zu bewundern.

Ein eindrucksvoller Konvoi, Stoßstange an Stoßstange. Getrübt nur von einem »Partisanen«, der sich trotz intensivster Bewachung durch die Veranstalter vom Siegener Kulturbüro mit einem Gammel-Oldie kurzzeitig in den Kurs einschleichen konnte. Seine Botschaft, die er per Schild an seinem alten Saurer loswurde: »Rost ist aller Busse Anfang«. Die Siegener Oldie-Freaks fanden diesen Spruch nur wenig witzig. ROBERT SAUTER

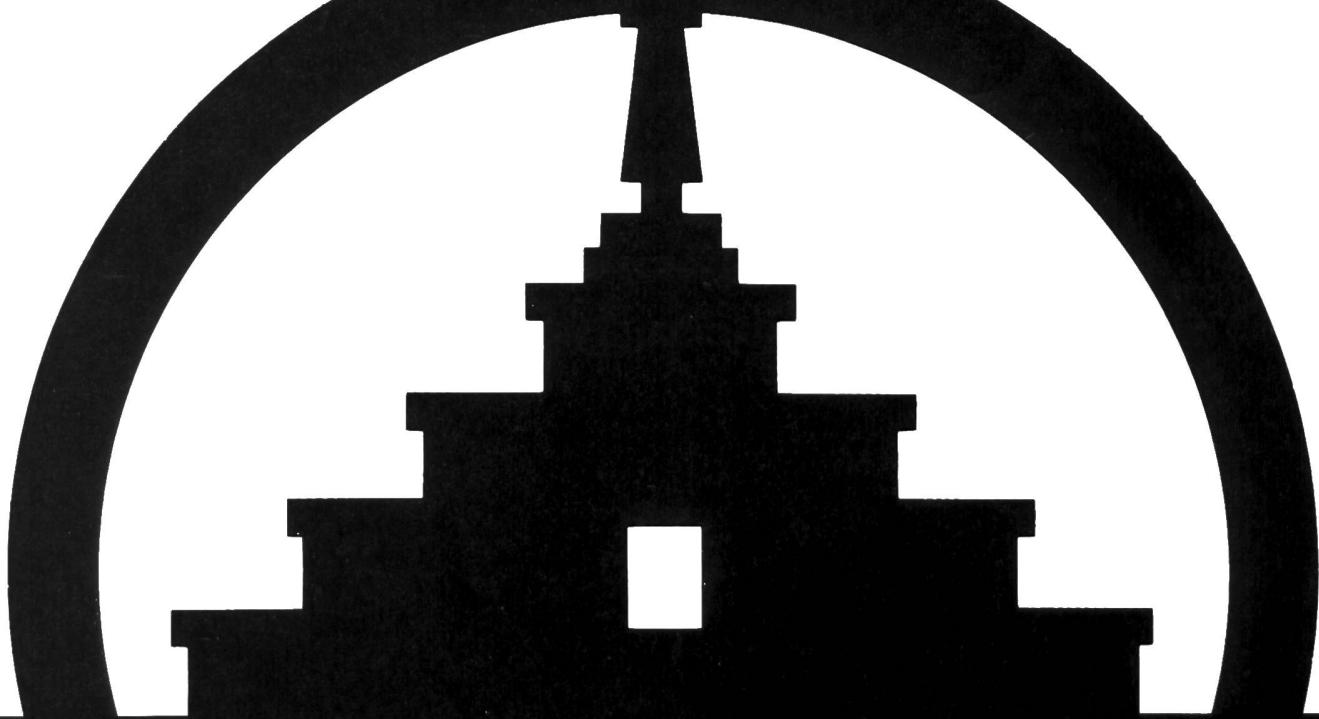
Fotos: Reiner Roth, Horstgünter Siemon



Saurer 5 AD Sprengwagen in São Paulo 1928



Saurer 2 BH 1927



SAURER - TREFFEN

Samstag, 26. August 1995

b. Rest. Bad Klus Oensingen

Saurer-Treffen in Oensingen

Wie jedes Jahr im September findet das Saurer-Treffen in Oensingen statt. Saurer-Club Präsident Harald Bollinger hofft das er dieses Mal die 300er Grenze mit Saurer-Fahrzeugen überschreitet. Es ist ganz klar das Ihm der Oldtimer-Club Saurer dabei helfen wird dieses Ziel zu erreichen. Also unbedingt den 26. August 1995 reservieren!

Ein Saurer an der Angel

Was Saurer Qualität bedeutet seht Ihr auf dem grossen Bild. Ein guter Werbeträger ist dieser Saurer 8x4 der Firma Spross in Zürich. Wir hoffen natürlich das nie jemand von Euch in diese Situation kommt. Beim Anblick dieses Fotos muss ich immer an den Film "Ein Goldfisch an der Leine" denken.







SAURER - Dreiseitenkipper

sind bekannt für ihre außerordentliche Wirtschaftlichkeit. Auch unter schwersten Betriebsbedingungen erfüllen sie, Jahr für Jahr, zuverlässig und sicher ihre mühsame Tagesarbeit.

Wählen Sie SAURER – Sie werden es nicht bereuen !

Chassis Typ	Angetriebene Räder	Getriebe-gänge	Motor			Kippbrücke Inhalt m ³	Nutzlast ca. t
			Typ	PS			
N 2 C-K	2	5	CR 1 D CR 2 D	68 80		2 ¹ / ₂	4
N 4 C-K	2	8	CT 1 D CT 2 D	110 125		3 ¹ / ₂	6
S 4 C-K	2	8	CT 1 D CT 2 D CH 2 D	110 125 160		4	6 ¹ / ₂
6 C-K	2	8	CH 2 D	160		6	10
2 C M-K*	2 4	2 · 5	CR 2 D	80		2 ¹ / ₂	3
4 C M-K*	2 4	2 · 5	CT 2 D	125		3 ¹ / ₂	5
5 C M-K*	2 4	2 · 5	CT 2 D	125		4	6

* Geländegängig mit Allradantrieb - Differentialsperre
Auf Wunsch können auch die übrigen Typen mit Differentialsperre versehen werden



Aktiengesellschaft ADOLPH SAURER, Arbon

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