

# Saurer-Mitteilungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1997)**

Heft 27

PDF erstellt am: **24.06.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## Was die Chinesen vom neuen Saurer-Dieselwagen halten.

Wir haben in den « Saurer-Mitteilungen » schon mehrmals auf die hervorragenden Ergebnisse hingewiesen, die in technischer und wirtschaftlicher Beziehung mit unserem neuen Leichtlastwagen von 2,5 Tonnen Tragkraft erzielt werden. Gar mancher Leser wird sich aber gesagt haben, daß ein solches Lob des eigenen Erzeugnisses wenig bedeute. Das ist begreiflich, denn jede Fabrik ist überzeugt oder behauptet es wenigstens, daß ihre Produkte die besten seien. Da sind Urteile neutraler amtlicher Stellen immer wertvoll, und ein solches Urteil interessantester Art wollen wir nachstehend bekanntgeben.

Im Juli dieses Jahres wurden vom « National Economic Council », einer chinesischen Regierungsbehörde, in der Umgebung von Nanking eingehende Prüfungsfahrten und Versuche mit unserem Schnelllastwagen der Type 1-CRD durchgeführt. Es handelte sich um ein normales, in Arbon montiertes und mit einer offenen Ladebrücke versehenes Fahrzeug, ausgerüstet mit dem 55 PS Diesel-Doppelwirbelungsmotor. Die Versuche wurden mit 2,5 Tonnen Nutzlast durchgeführt.

Das Versuchsprogramm umfaßte folgende Hauptpunkte :

1. Geschwindigkeitsprüfungen über Entfernungen von 100 Meilen (ca. 160 km), verbunden mit Distanzmessungen, Bremsprüfungen und Messungen der Maximalgeschwindigkeiten und des Brennstoffverbrauchs.
2. Prüfungen über das Steigvermögen des Wagens in den verschiedenen Uebersetzungsgängen.
3. Beschleunigungsprüfungen zwischen bestimmten Geschwindigkeitsgrenzen.
4. Genaue Messungen über den Brennstoffverbrauch.
5. Auswertung der Prüfungsergebnisse und vergleichende Betriebskostenberechnungen mit Fahrzeugen anderer Fabrikation.
6. Schlußfolgerungen.

Dem umfangreichen amtlichen Bericht entnehmen wir folgende kurze Angaben :

Die unter 1, 3 und 4 genannten Versuche wurden in beiden Fahrrichtungen durchgeführt, um den Einfluß der Wind- und Geländeverhältnisse auszugleichen und um dadurch zuverlässige Mittelwerte zu erhalten.

Bei den Geschwindigkeitsprüfungen, die in stark kupiertem Gelände durchgeführt wurden und einen mehrmaligen Wechsel der Uebersetzungsgänge erforderten, wurde eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 51,2 Std./km erreicht. Die maximale Fahrgeschwindigkeit auf ebenen aber schlechten Straßen betrug 72 Std./km.

Ueber das Ergebnis der Beschleunigungs- und Bremsprüfungen gibt der amtliche Bericht keinen Aufschluß. Sie müssen aber, wie dies aus den Schlußfolgerungen hervorgeht, sehr gut gewesen sein.

Eingehend spricht sich der Bericht über den Brennstoffverbrauch aus. Bei den vier unabhängig voneinander mit Hilfe eines besonderen Meßgefäßes durchgeführten Brennstoffverbrauchs-kontrollen wurden nachstehende Werte ermittelt :

Versuch Nr.	Zurückgelegte km pro U. S. A.-Gallone	Brennstoffverbrauch in Litern pro 100 km
1	30 km	12,6 Liter Dieselöl
2	30,85 km	12,2 » »
3 und 4	32,5 km	11,6 » »

In der Betriebskostenberechnung wird der Saurer-Wagen mit zwei sehr bekannten Konkurrenzfabrikaten europäischer und amerikanischer Herkunft verglichen. Unter der Annahme einer Jahresfahrleistung von 60,000 km, entsprechend einer Tagesleistung von 200 km an 300 Arbeitstagen, werden folgende Zahlen angegeben :

Jährliche Gesamtkosten für den Betrieb, die Ersatzteile, die Abschreibungen und die Verzinsung des Anlagekapitals :

Europäisches Konkurrenzfabrikat . . . . .	mex. \$ 5.380
Amerikanisches Konkurrenzfabrikat . . . . .	mex. \$ 5.132
Saurer . . . . .	mex. \$ 4.925

Die Schlußfolgerung im amtlichen Prüfungsbericht lautet :

«Der Saurer-Wagen ist einer der besten der Welt. Die Verwendung des Doppelwirbelungsprinzips beim Saurer-Dieselmotor ist einer der Gründe, warum das Fahrzeug mit einem so niedrigen Brennstoffverbrauch auskommt. Das Saurer-Fahrzeug weist verschiedene einzigartige Vorteile auf hinsichtlich der Lenkung, der Bremsvorrichtungen, großer Ladefläche bei kurzem Radstand und kleinem Lenkradius. Weitere Vorteile sind der saubere Auspuff während der Fahrt, der geringe Brennstoffverbrauch und die äußerst starke X-förmig verstreute Rahmenkonstruktion. Die vorstehende Kostenberechnung zeigt, daß der Betrieb pro Fahrmeile mit dem Saurer-Fahrzeug am billigsten ist.»

\* \* \*

Was die Betriebsergebnisse in der Schweiz und im Ausland schon seit längerer Zeit erwiesen haben, wird hier durch eine unbeeinflusste Amtsstelle nach eingehenden Versuchen bestätigt. Der Saurer-Dieselwagen ist trotz dem etwas höheren Anschaffungspreis gegenüber den ausländischen Massenprodukten das betriebsbilligste Fahrzeug.

Besonders hervorzuheben ist, daß die chinesische Expertenkommission zu diesem Rechnungsergebnis kam, trotzdem sie für alle Vergleichsfahrzeuge die gleiche Abschreibung von 25 % im Jahre annahm, beim Saurer-Wagen aber mit dem höchsten Ansatz für die Ersatzteilkosten rechnete, von der Annahme ausgehend, die Ersatzteile müßten jeweils aus Europa beschafft werden. Selbst wenn dies zutreffen würde, so kämen die Ausgaben für Ersatzteile beim Saurer-Wagen nicht höher zu stehen, da wegen der hervorragenden Konstruktion des Fahrzeugs und der Qualität des verwendeten Materials Ersatzteile in weit geringerem Umfange benötigt würden.

Unrichtig ist vor allem auch die Annahme, daß ein Saurer-Wagen die gleiche Lebensdauer wie ein billiges Massenprodukt besitze. Mit einer Fahrleistung von 240,000 km ist ein Saurer-Wagen noch lange nicht erledigt. Eine solche Fahrleistung kann bei den billigen Konkurrenzfabrikaten angenommen werden. Rechnet man aber beim Saurer-Fahrzeug mit einer Lebensdauer von 360,000 km, also mit einer auf sechs Jahre verteilten Abschreibungszeit, was nach den gemachten Erfahrungen immer noch sehr wenig ist, so stellen sich die Gesamtkosten bei den in Frage stehenden drei Fahrzeugen wie folgt :

	Europäisches Konkurrenzfabrikat	Amerikanisches Konkurrenzfabrikat	Saurer
mex. \$	5.380	5.132	4.095
oder in Prozenten	100	95	76

Die in China erzielten Ergebnisse verdienen besonders auch deshalb Beachtung, weil die Versuche durch chinesische Fachleute unter Bezug europäischer (nicht schweizerischer) Experten durchgeführt wurden, die keinerlei Erfahrung in der rationellen Handhabung des Saurer-Wagens besitzen, die also weder bei den Fahrprüfungen noch bei den Verbrauchsmessungen das aus dem Wagen herausholen konnten, was ein geübter Fahrer zu erzielen in der Lage ist.

Der chinesische « National Economic Council » stellt fest, daß der Saurer-Dieselwagen der beste und betriebsbilligste ist. Haben wir es da in der Schweiz, wo dieser Wagen konstruiert und gebaut wird, noch nötig, ausländische Lastwagen einzuführen und unser Geld über die Grenze zu schicken ?

*Aktiengesellschaft Adolph Saurer.*

" Vom Hafer - zum Dieselmotor "

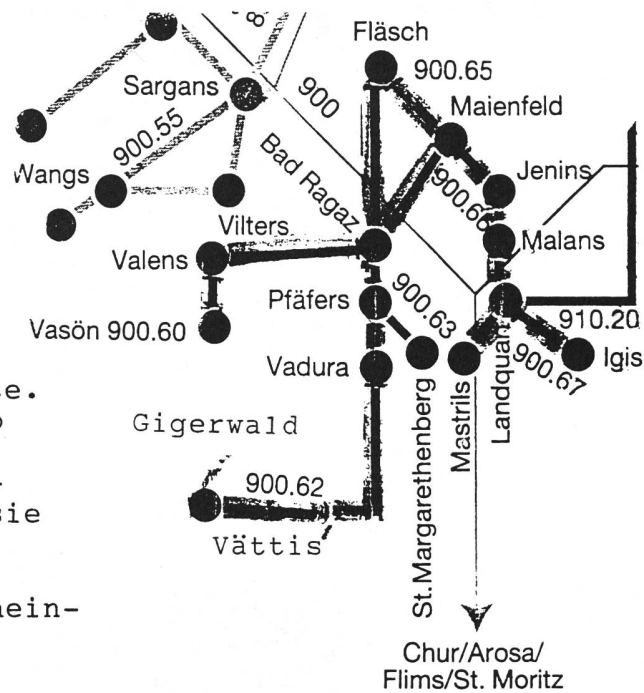
Die Aera der Postillionszeit fand im Mai 1932 ein Ende, als der Postautobetrieb, Fritz Gessinger - Loppacher, in Bad - Ragaz gegründet wurde.



Postautobetrieb  
Fritz Gessinger - Loppacher  
Bad - Ragaz, im 1944

Die Fahrgäste wurden zwischen Ragaz, Vasön, Wängs, Vättis, Bündner Herrschaft, Sargans und Vilters / Weisstannen befördert. Anfangs mit zwei Packards, später kamen verschiedene Modelle Saurer hinzu. 1934 bezog Fritz Gessinger neue Räumlichkeiten ( heute Garage Gut ) wo eine Autoreparaturwerkstatt für weitere Arbeit sorgte. Im verlaufe der Jahre wurde ein Taxibetrieb und eine Fahrschule angegliedert. Nach dem Tod ihres Gatten, übernahm Frau Gessinger - Loppacher 1934 die Geschäftsleitung , die sie später den beiden Söhnen, Fritz und Karl übergab.

1968 bezogen die Geschäftsinhaber an der Rheinstrasse neue Lokalitäten. Nach dem Tod von seinem Bruder Fritz 1976, führte Karl Gessinger den Betrieb mit grossem Erfolg weiter, zum zweit grössten, privaten Postautobetrieb. Im Jahr werden rund 350170 Km. gefahren, und ca. 489100 Reisende befördert.



Saurer  
Alpenwagen J. 1952  
Tüscher carrosserie

Berna J. 1948  
Gangloff carrosserie





1. Reisewagen  
1957

Nach der KV Ausbildung und einer Lastwagenmechanikerlehre, verbunden mit Praxis, trat Karl Gessinger Jun. 1991 als Chauffeur ins Geschäft ein. Bis 1993 leiteten Vater und Sohn gemeinsam das Unternehmen. Ab 1994 übernahm der Junior, nach dem Tod seines Vaters die alleinige Geschäftsführung.



Mit 12 Festangestellten und zwei Ablösern, betreibt Karl diesen Fahrzeugpark. Seine Spezialität und Freude, sind seine Oldies - Postautos mit Schiebedach, für Familien - Geschäfts - und Vereinsanlässen.

Januar, 1997 Karl Gessinger/ Lina Liesch.