

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2004)
Heft: 53

Artikel: "Scuderia Saurer" zum Zweiten : 1928: Saurer gewinnt das Critérium Paris-Nizza erneut
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037559>

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: 07.02.2026

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

„Scuderia Saurer“ zum Zweiten 1928: Saurer gewinnt das Critérium Paris-Nizza erneut

In der vorherigen Gazette haben wir von dem tollen Erfolg eines Saurer 2BH am Critérium 1927 gelesen. Ein Jahr später hat Saurer wieder an diesem Anlass teilgenommen. Diesmal bereits mit zwei Fahrzeugen: mit dem schon bekannten 2BH und nun zusätzlich noch mit dem neuen 3BN mit dem neuen Sechszylinder-Benzinmotor.

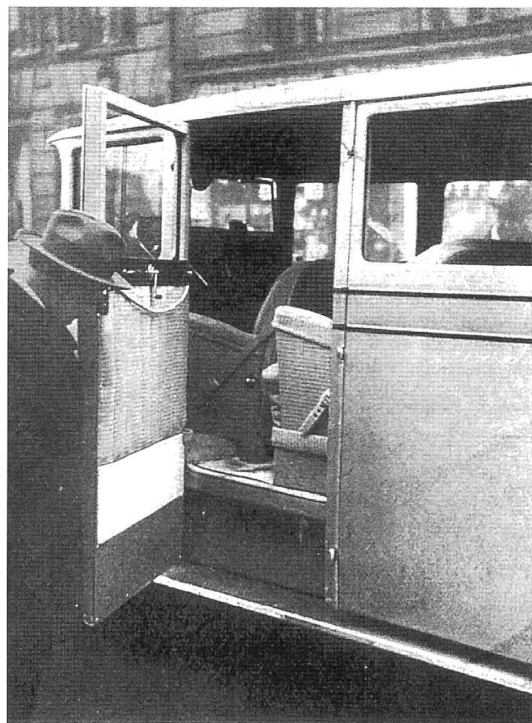
Den spannenden Bericht habe ich in der damaligen Verbandszeitschrift „Der Motorlastwagen - L'Auto-camion“ Nr. 8 von 1928 gefunden und aus dem Französischen für Euch wie folgt übersetzt:

„Im Verlauf der letzten Jahre ist das Interesse an Automobilrennen merklich zurückgegangen. In diesem Jahr, wie auch schon 1927 musste der bekannte Grande Prix von Frankreich abgesagt werden, diesmal wegen fehlenden Anmeldungen.

Im Gegensatz zu diesen Veranstaltungen hat das Publikum an etwas Neuem ein Interesse gefunden: an Wertungsfahrten für Dauererprobung und Geschwindigkeit für grosse Autocars, d.h. an den Critérien Paris-Nizza.

Wenn auch teilweise die Meinung aufgekommen ist, dass es sich um eine unnötige aufkommende Gefahrenquelle für Mensch und Maschine handle, so teilt man im technischen Umfeld diese Meinung jedoch nicht. Seit einigen Jahren hat der mit Autocars zunehmende Verkehr seinen festen Platz. Paris-Nizza darf man nicht nur als sportliches Ereignis betrachten, sondern speziell unter dem oben erwähnten Gesichtsfeld.

In diesem Jahr haben sich nun fünf Fahrzeuge für diese épreuve gemeldet: Der bereits bekannte Saurer 2BH mit 16 Plätzen, liebevoll Virginie genannt und nun zusätzlich der „Popol“, der neu entwickelte Saurer mit dem Niederrahmenchassis und dem Sechszylinder-Benziner, als 20-plätziger Autobus carrossiert, ferner ein 16-plätziger Renault, ebenfalls mit einem neu konstruierten Sechszylinder, ein 20-plätziger Bernard Autobus mit einem starken amerikanischen Motor und ein Laffly mit einem Sechszylinder. Letzterer wurde jedoch wegen Verzögerungen beim Aufbau nicht mehr zugelassen. Alle Fahrzeuge waren mit luxuriösen Aufbauten für längere Fahrten versehen. Komfortable Fauteuils, ein Chassis mit verlängertem Radstand, eine ausgezeichnete Federung und Ballon-Reifen machten aus diesen Autobussen Fahrzeuge, die den Komfort der ebenfalls teilnehmenden Tourenwagen weit übertraf. Besonders aufgefallen sind überall die beiden Saurer mit ihrem luxuriösen Weymann-Aufbau.

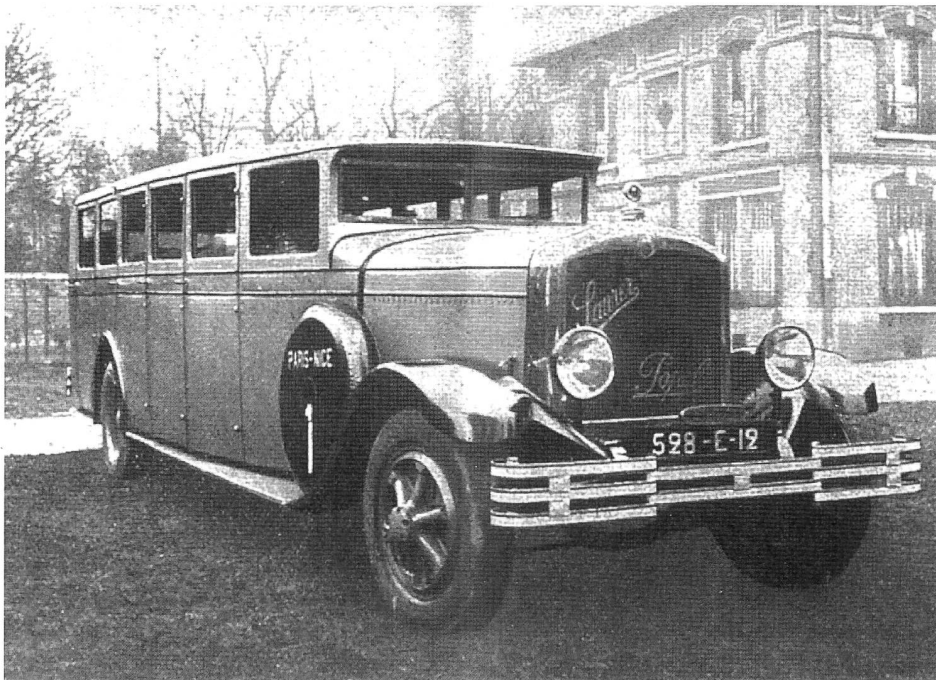


Blick ins Innere der komfortablen Weymann-Karosserie

Das Reglement liess es zu, anstelle von Begleitpersonen eine entsprechende Belastung mit Sandsäcken mitzuführen. Renault und Bernard machten von diesem Zugeständnis Gebrauch. Die beiden Saurer fuhren jedoch mit Passagieren. Allgemein wurde dies jedoch als Handicap für Saurer betrachtet, denn es war ganz klar, dass der Fahrer mit 20 Passagieren eine weit grössere Verantwortung trug als ein Fahrer mit 20 Sandsäcken als Ballast.

Nebst der Zuverlässigkeit wurde bei dieser Fahrt speziell eine Geschwindigkeit gewertet. Vorgesehen war ein Schnitt von 40 km/h für die täglichen 400 km-Strecken.

Für die erste Etappe Paris-Vichy wurde das Rennen am 11. März um 6h30 gestartet und zwar mit einem Vorsprung von einer Stunde für die Busse, da angenommen wurde, dass die Tourenwagen wesentlich schneller fahren würden. Aber schon bei der ersten Etappe zeigte sich, dass das eine komplette Fehleinschätzung war, denn der Sechszylinder-Saurer traf als erster in Nevers ein mit einem Stundenmittel von 76 km/h, gefolgt vom Renault, dem Vierzylinder-Saurer und dem Bernard. Die Nachmittagsetappe führte nach Vichy. Aufgrund der schlechten Strassenverhältnisse sank die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 64 km/h, wobei der Saurer „Popol“ durch zwei Pneudefekte eine Pechsträhne hatte.



Wuchtig und kraftstrotzend sah er aus: Der Saurer 3 BN

Die folgende Etappe von Vichy über Lyon nach Grenoble wurde wieder mit einem Mittel von über 70 km/h vom „grossen“ Saurer bewältigt.

Die dritte Etappe, die Königsetappe, mit der Überquerung der Pässe De La Haute Croix und Luens 1200 und 1600 m.ü.M. gestaltete sich sehr schwierig infolge Schneematsch und Schlamm auf der Strasse. Trotz dieser Behinderung erreichten „Popol“ und der Renault einen Durchschnitt von 51 km/h. Dieser Durchschnitt ist für den Saurer als exzellent zu betrachten, wenn man berücksichtigt, dass der Fahrer die Verantwortung für 20 Personen trug.

In einer Flachlandetappe von 3 km erreichte der Renault die sagenhafte Spitzengeschwindigkeit von 113 km/h, „Popol“ war mit 107 km/h zweiter und der 2BH, die schwächere „Virginie“, belegte mit 100 km/h den dritten Platz. Der Bernard landete mit unter 100 km/h auf dem vierten Platz. Auf einer Probefahrt rund um Paris erreichte der 3BH „Popol“ jedoch ohne Passagiere sogar 127 km/h!

Zum Schluss noch einige Hinweise zu den Fahrzeugen:

Der berühmte 3 BH-Saurer wurde für dieses Rennen mit einem modifizierten Vergaser, erhöhter Kompression von 5,9:1 und einer auf 3000 t/m gesteigerten Drehzahl auf die Piste geschickt. Die Rücksetzung in der Hinterachse wurde auf 4,07:1 geändert. Anlaser und Magnet von Scintilla wurden im Originalzustand belassen. Auf den Simplex Rädern von +GF+ waren Reifen 34x7.5 aufgezogen. Vom Saurer 2BH fehlen auch diesmal nähere Einstelldaten. Seit dem Critérium vor einem Jahr hatte „Virginie“ auf Europas Landstrassen 3000 km zurückgelegt.

Der Renault besass einen stärkeren Motor als der Saurer 3 BN, 100x160 mm, ein Viergang-Getriebe mit

einem schräg verzahnten Gang. Eine servounterstützte Vierradbremse war ebenfalls vorhanden.

Vom Bernard konnten keine Daten in Erfahrung gebracht werden.

Da alle beteiligten Wagen Nizza innerhalb der vorgesehenen Zeit erreicht hatten und keine Strafpunkte erteilt wurden, wurden alle ex aequo im 1. Rang gefeiert. Dieses Schlussklassement gab jedoch viel zu reden, da allgemein die Auffassung herrschte, die beiden Saurer seien durch die Belegung mit den Passagieren durch eine sorgfältigere Fahrweise benachteiligt gewesen. Das Resultat dieser Fahrt hat mit aller Deutlichkeit die Stärke und die Zuverlässigkeit der modernen Autocars bewiesen. Unsere Firma Saurer hat somit erneut einen brillanten Sieg errungen und hat damit belegt, dass auch der neue Sechszylinder bezüglich Qualität den bereits bekannten Motoren in nichts nachsteht.“

Soweit die Berichterstattung von „Der Motorlastwagen - L'Autocamion“ No. 8 1928

Den Erfolg von Saurer benutzte auch Scintilla, um für ihre weltberühmte Magneten Reklame zu machen



1931 beteiligte sich Saurer nochmals erfolgreich an diesem Critérium, diesmal jedoch erstmals mit einem Dieselmotor. Doch davon später.

(Bericht Hans Hopf)

CONRAD, SCHÜLLER & CO.

AUTOBUS-VERKEHR

Fernsprecher 28283
Hallen u. Werkstätten: Schichaugasse 11
Bank-Konto:
Landwirtschaftliche Bank, Danzig

Autobus-Linien nach:

Danzig — Bohnsack
Danzig — Stutthof
Danzig — Mariensee
Danzig — Tiegenhof

Vermietung von Autobussen
Gesellschaftsfahrten

Danzig, den 20. Juli
Kohlenmarkt 21

Aktiengesellschaft Adolph Saurer,

20. JUL 1938
22. VII. 38
Arbon
Schweiz

Betrifft: Auskünfte über Saurer-Omnibusse.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 12. ds. Mts. teilen wir Ihnen gerne folgende Daten mit:

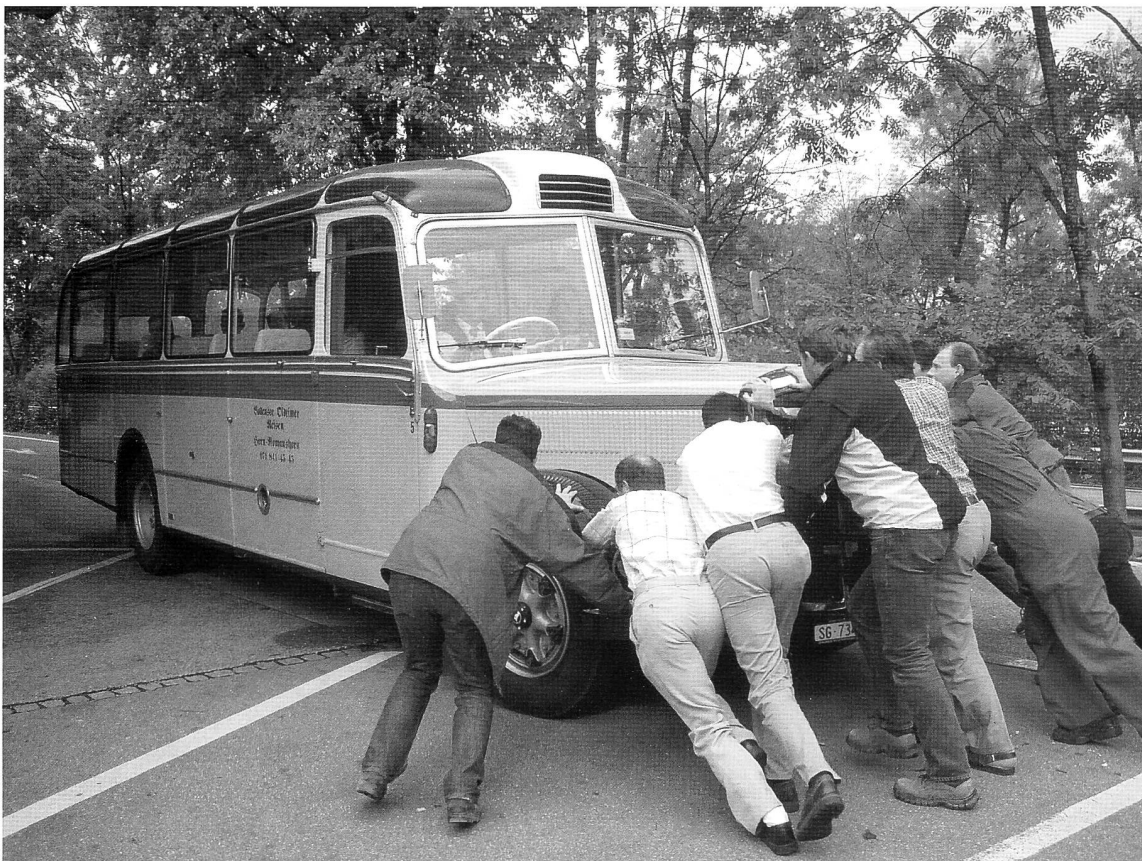
Wir besitzen einen Autobusverkehr den wir unter Anderen mit 5 Saurer - Diesel Omnibussen 4 BLD und 4 BLD-P befahren. Zwei dieser Fahrzeuge wurden zum Jahresanfang 1931 in Betrieb genommen und laufen seit dieser Zeit auf nur für sie bestimmten Linien jedes jährlich ca. 75.000 km. Die zu befahrenden Strecken sind äusserst schmal und kurvenreich gehalten, doch lassen sie sich infolge der sehr guten Fahreigenschaften der Saurer-Fahrgestelle ohne Schwierigkeiten bewältigen. Wir befahren einen Seebäderverkehr, der zur Saisonzeit stark in Anspruch genommen wird, daher entstehen bei unseren Wagen an Sonntagen oder bei günstigem Wetter Belastungen, die, die von der Fabrik vorgeschriebenen Zahlen bis zu 25% überschreiten. Auch benutzen wir unsere Wagen mit Anhängern (ca. 20% der oben angegebenen Jahreskilometerleistung) wobei dann die 80 PS. Maschine insgesamt 18.500 kg. Gewicht zu ziehen hat.

Unserer Ansicht nach beträgt die Lebensdauer eines Saurer-Autobusses 15 - 18 Jahre, wobei wir behaupten wollen, dass nach einigen, umfangreicheren Reparaturen, die Fahrzeuge noch immer sehr gut im Lastenverkehr benutzt werden könnten.

Jedenfalls können wir sie, infolge ihrer guten und sicheren Fahreigenschaften als die geeignetsten Fahrzeuge für Omnibusse empfehlen.

Hochachtungsvoll.
Conrad, Schüller

Aus der Sammlung des OCS, Dokument von H. Merk



Lieber Ruedi

Noch eine kurze Rückmeldung nach unserem Ausflug: alles hat prima geklappt. Max hat eine super Führung gemacht, und Ferdi war ein souveräner Chauffeur. Dass zwischendurch der Saurer nicht mehr wollte und wir auf dem Retourweg wegen einer Umleitung über Stock und Stein mussten (s. Fotos), war noch eine schöne Bereicherung.

Nochmals besten Dank für deine Unterstützung und Grüsse an Max und Ferdi
Kurt (Kurt Grabher, Leiter Informatikdienste UNI St. Gallen)



Impressum Gazette

Verantwortliche Redaktion

Für den Inhalt verantwortlich:

OCS

Bildbearbeitung:

BSG, Judith Weiss

Layout, Satz und Finish:

BSG, Irene Marciello

Druck:

DRUCKEREI WEIBEL AG, Metzgergasse 2, 9320 Arbon

Die OCS Gazette ist das Mitteilungsblatt des Oldtimer Club Saurer. Sie erscheint viermal jährlich, die Auflage entspricht im Minimum der Anzahl Mitglieder des OCS. Erweiterte Auflagen sind je nach Anlass möglich. Alte Ausgaben der Gazette können je nach Vorrat im Museum erstanden werden. Vergriffene Ausgaben werden nicht nachgedruckt.

Herausgeber

Oldtimer Club Saurer

Manuskripte, Disketten, Zuschriften und Leserbriefe bitte an die **Redaktionsadresse**:

✉ BSG Unternehmensberatung, OCS-Sekretariat, Rorschacherstrasse 150, 9006 St. Gallen

📧 e-mail: ocs@bsg.ch

Inserate Tarif für druckfertige Inserate, schwarz/weiss oder farbig (farbig nur auf 4. Umschlagseite möglich)

	Nicht-Mitglieder				Mitglieder			
	schwarz/weiss		farbig		schwarz/weiss		farbig	
1/8 Seite	SFR	40.--	SFR	60.--	SFR	20.--	SFR	40.--
1/4 Seite	SFR	65.--	SFR	100.--	SFR	40.--	SFR	75.--
1/2 Seite	SFR	110.--	SFR	200.--	SFR	75.--	SFR	160.--
Ganze Seite A4	SFR	160.--	SFR	350.--	SFR	110.--	SFR	300.--

Kleinanzeigen

für Verkauf und Suche von SAURER/BERNA-Teilen, -Fahrzeugen oder -Schrifttum sind bis zur Grösse von 1/8-Seiten für Club-Mitglieder kostenlos, sofern sie in Druckbuchstaben an die Redaktionsadresse gesandt werden.

Redaktionsschluss

28. Februar, 31. Mai, 31. August, 30. November

Erscheinungsdatum

März, Juni, September, Dezember

Adressen des OCS

Vorstand 2004

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	Mörschwil	e-mail: r.baer@bsg.ch
	Kurt Hess	Rorschacherberg	e-mail: k.hess@gutefahrt.ch
Sekretär	Cornel Suhner	Roggwil	e-mail: c.suhner@bluewin.ch
Kassier	Andreas Berner	Magden	e-mail: andreas.berner@roche.com
Fahrzeugwart	Thomas Kugler	Arbon	e-mail: kuegi@bluewin.ch
Materialwart	Max Meile	Gossau	e-mail: m.meile@freesurf.ch
Marketing/Museum	Max Hasler	Arbon	
Archiv	vakant		

Bitte setzen Sie sich im Bedarfsfall mit obgenannten Personen direkt in Verbindung oder schreiben Sie uns an nachstehende Club-Adresse:

Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6
Postfach 162
CH-9320 Arbon

Postcheck- Konto Nr. 90-15436-7

Internet

<http://www.saureroldtimer.ch>

Mitgliedschafts-Beitrittserklärungen

Die einfachste Methode, um bei uns Mitglied zu werden, ist einfach den Mitgliederbeitrag zu zahlen. Das geschieht via Überweisung auf unser Postcheckkonto 90-15436-7 lautend auf Oldtimerclub Saurer Arbon. Bitte geben Sie auf der Überweisung deutlich Ihren Namen und Ihre Anschrift an, dann können wir Ihnen unsere Vereinspublikation, welche vierteljährlich erscheint, auch zustellen. Vermerken Sie im Mitteilungstext "Neumitglied; Beitrag 2005" sowie die von Ihnen gewünschte Kategorie, dann weiss auch der Kassier sofort, was los ist

Mitglieder-Jahresbeitrag

Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt Fr. 15.-- für Aktivmitglieder und Fr. 80.-- für Freunde des OCS. Gönner und Sponsoren bezahlen mindestens Fr. 60.-- plus Fr. 15.--, wenn sie die Gazette erhalten wollen. Jugendliche in Ausbildung zahlen pauschal Fr. 25.--.

Adressänderungen der Mitglieder

Bitte schriftlich an die obenstehende Club-Adresse senden!