

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Herausgeber: Oldtimer Club Saurer

Band: - (2006)

Heft: 58

Artikel: Letzte Serien von Cars und Autobus

Autor: Hasler, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037593>

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>

Letzte Serien von Cars und Autobus

Ende sechziger- anfang siebziger Jahre wurde bei Saurer das Busgeschäft etwas vernachlässigt. Manch treuer Saurer-Kunde musste wohl oder übel auf ein Konkurrenzprodukt wechseln, so auch die Arboner Firma Cars Alpins Neff AG, die seit 1922 immer Fahrzeuge mit dem Treppengiebel fuhr. Zum Teil wurden keine Fahrzeuge in 2.30 m Breite angeboten, oder es gab kein Chassis für Reisebusse. Das war die Zeit nach den 3 DUK / 5 DUK oder GUK-A, also ab zu Mercedes.

1972 wurde der Busbau zu Gunsten der LKWs in einen Dornröschenschlaf versetzt. Der Entscheid hielt sich jedoch nicht lange, denn die Fertigung von Lastwagen ging zurück. So wurde beschlossen, mit Leyland DAB wieder Linienbusse zu bauen, 2-Achser und Gelenkwagen. Es wurden D 2 KT-U Motoren mit 220 - 270 PS eingebaut, mit halb- oder vollautomatischem Getriebe. Die Fahrzeuge entsprachen nicht so ganz den Erwartungen der Einheimischen. Daraufhin wurden wieder vermehrt Elemente aus Arbon eingebaut (Typ K 525-23).

Ein paar Neoplan Carosserien (Auwärter Stuttgart) wurden versuchsweise mit Saurer Motoren und Servogetrieben bestückt. Aber auch das war nicht das Gelbe vom Ei, und wurde wieder aufgegeben.

In jener Zeit kreuzten Saurer Techniker bei uns im Betrieb (Car Alpins) auf, man wollte wieder Chassis für Cars und PTT Fahrzeuge bauen und wollte sich dazu bei Kundenbetrieben rumhören. In Gesprächen wollten sie herausfinden, was heute von modernen Reisewagen erwartet wird. Frau Dätwyler (die Besitzerin) und ich als Chauffeur und Mechaniker brachten unsere Ideen ein. Die Herren wollten jedoch partout einen Mittelunterflur bauen, da dies die beste Lösung von der Gewichtsverteilung her sei. Dies mag ja wohl sein, aber wie steht

es mit dem Kofferraum und der Lärmdämmung, mit dem Druck auf der H-Achse und und und? Wie war es doch beim 2 H und V 2H? Nach diversen Sitzungen und Diskussionen wurde von Grund auf ein Konzept erstellt. Ein Zentralrohrrahmen, Motor im Heck, Tank und Reserverad unter dem Fahrersitz, vorn Neoplan Achse mit Scheibenbremse und Einzelradaufhängung, Retrader, Schaltgetriebe od. Automat, ein D 3 KT-U Motor mit 240 - 280 PS.

Der Aufbau an unserem Wagen wurde von Ramseyer und Jenzer in Biel hergestellt. Das Fahrzeug bestach durch seine Laufruhe, weiche Fahrweise, und grossen Kofferraum. Es war nur 2.30 m breit und darum in den Kurven etwas lebendig. Dies wurde dann durch Stabilisatoren behoben. Da es ja ein Prototyp war, hatten wir am Anfang schon oft unsere Probleme.

Von der MAP und der Saurer Reparatur waren die Mechaniker jedoch immer auf Trab und für uns da. Dafür bin ich ihnen heute noch dankbar. Bei uns wurde daraufhin ein weiteres Chassis mit einem längeren Radstand bestellt, was mit einem Zentralrohrrahmen kein Problem war zu fertigen. Der Aufbau wurde wieder in Biel gemacht. Im Heck hatte es damals eine Clubecke.

Leider war in jenen Jahren der „Zug“ für die Arboner im Car-Sektor schon abgefahren. Die „Saurer Fans“ von früher mussten auf fremde Produkte wechseln und waren mit der Konkurrenz zufrieden. Bei Saurer war damals, Ende der 70-iger Jahre schon vieles in der Schwabe.

Ein paar Unentwegte und natürlich die PTT und andere Kursbetriebe bestellten wieder in Arbon. Die Ära Saurer Busse wurde mit diesen Typen begraben.

Max Hasler

