

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2012)  
**Heft:** 84

**Artikel:** Saurer : Frankreich [Fortsetzung]  
**Autor:** Thommen, Moritz  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037492>

### **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>**

# Saurer - Frankreich

(Fortsetzung aus Heft Nr. 78, März 2011)



Saurer Baujahr 1911 mit Saurer-Anhänger. Der Anhänger hatte ein Bremserhäuschen wo ein Bremser postiert war. Das Fahrzeug steht im Musée du Poids Lourds in Mondoubleau.

Und nun geht die Geschichte von Saurer France endlich weiter .... Sorry für das Warten.

Der Saurer 3CT1D ist ein exzellenter Lastwagen für diese Zeit und vor allem sehr schnell mit 70 km/h. Er ist gut ausgerüstet, komfortabel und der hauseigene 6-Zylinder mit Direkteinspritzung trägt sehr viel zu seinem guten Rufe bei. Jeder Motor wird vor seinem Einbau auf Herz und Nieren auf dem Prüfstand getestet und auf seine Dichtheit überprüft. Im Oktober 1951 kündigt Saurer France einen 6x2 (3CST1D lang) mit 12 Tonnen Nutzlast an. Ein 4x2 schafft nur 7 Tonnen Nutzlast. Ebenfalls wird pünktlich zum Salon in Paris auch ein Bus-Fahrgestell mit dem neuen CT3D-Motor und 50-60 Sitzplätzen vorgestellt.

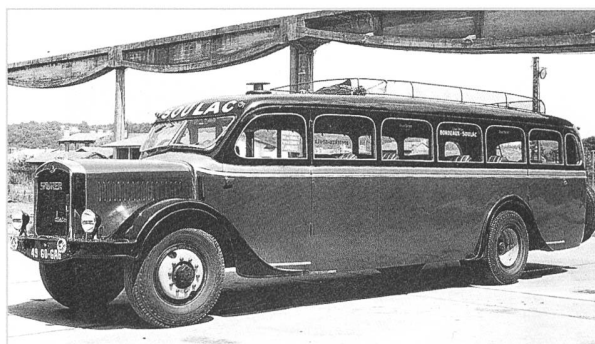
Saurer ist in Frankreich die Marke der Liebhaber, die sich den hohen Anschaffungspreis leisten können und nachher im Betrieb der Fahrzeuge weniger Unterhaltskosten aufzuwenden haben.

Der Vorkriegs-8BUD erhält jetzt den 6-Zylinder mit 135 PS und wird neu auch als 6x2 (8BSUD) mit 17.5 Tonnen Nutzlast hergestellt. Die Sattelzugmaschine 8BUD mit 4.50 m Radstand wird mit einem nicht ab-sattelbaren Saurer-Auflieger geliefert. Die Sattelzugmaschine mit 3.80 m Radstand wird mit einer handelsüblichen Sattelpkupplung geliefert. In beiden Fällen beträgt das Gesamtgewicht 26 Tonnen zusammen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Dieses Fahrzeug stammt im Grunde genommen aus der Vorkriegs-Produktion Arbon ab und wird deshalb 1954 aus dem Sortiment genommen um der neuen 5DCS-Baureihe Platz zu machen. 1946 wurden von der 8BUD-Baureihe noch 640 Fahrzeuge hergestellt.

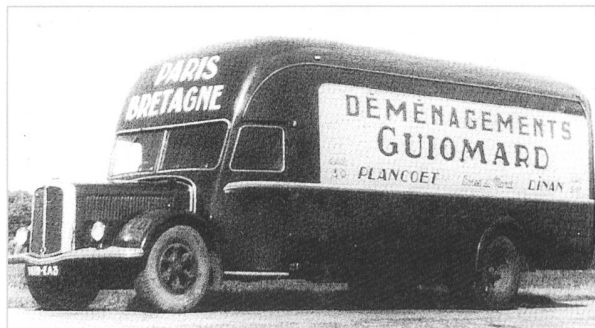
Hier noch ein schönes Bild eines Busses auf 8BUD-Basis:



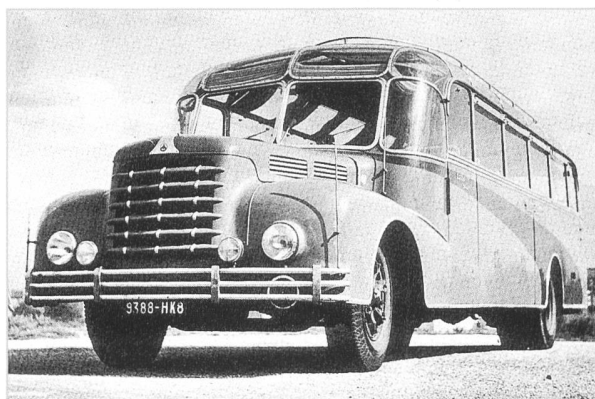
Ein wuchtiger 8BSUD Kühlwagen mit einem Leergewicht von 11 Tonnen und einer Nutzlast von 15 Tonnen.



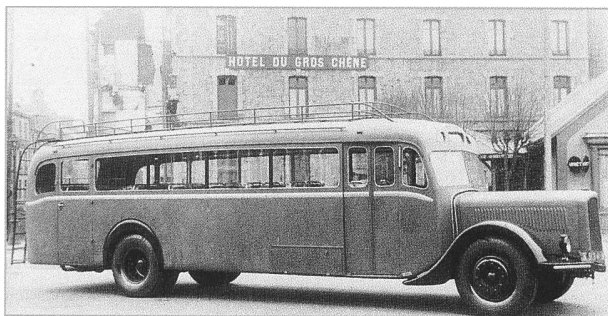
Saurer-Gramond



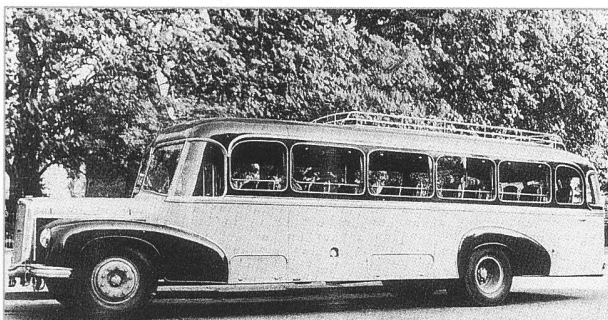
8BUD Möbelwagen mit Aufbau von Tual



8BUD mit Busaufbau von Belleclot. Das Fahrzeug gehörte einem Unternehmer von Grenoble.



Dieser schöne Bus mit 36 Sitzplätzen auf Basis 3CT1D wurde bei der Firma Surirey in Flers (Orne) aufgebaut.



Ein Bus mit Panoramawindschutzscheibe von Amiot. Der 3CT1D war mit einfacher oder doppelter Rücksetzung in der Hinterachse erhältlich, je nach Einsatzzweck.



Ein Möbelaufbau 37 m<sup>3</sup> von Pelpel auf 3CT1D. Verchromte Kühler gab es damals in Frankreich nur bei Saurer.

Trotzdem das Mutterhaus immer die Aktienmehrheit von Saurer France hatte, verselbständigte sich das Unternehmen mehr und mehr. Die Gesetze und Anforderungen waren einfach ganz anders als in der Schweiz. Die solide gebauten Fahrzeuge wurden nach dem Krieg komfortabler für die Fahrer und erhielten modernisierte Fahrerhäuser mit besserer Belüftung.

Der Fernverkehr innerhalb Frankreichs war viel anspruchsvoller als in der Schweiz.

Im Jahre 1949 wurden von 1000 Mitarbeitern 691 Lastwagen-Fahrzeuge und 34 Bus-Fahrgestelle hergestellt.

Saurer war bekannt für seine Motoren. Im 1952 wurde dann der CT3D mit einem Leergewicht von 650 kg und einer Leistung von 130 PS vorgestellt. Die Motoren anderer französischer Hersteller waren sehr viel schwerer. Diese Leistung liess dann das Gesamtgewicht eines 4x2 auf 12 Tonnen ansteigen und später



Ein schöner 3CT1DT der Firma Leclerc aus Houlbec-Cocherel (Eure) mit einem Gesamtgewicht von 21 Tonnen. Vater und Sohn Leclerc besitzen heute noch eine grosse Sammlung von Saurer-France Fahrzeugen angereichert mit einigen Exemplaren aus der Schweiz.

auf 13.7 Tonnen. 1953 wird der 5DCT3D mit einem Gesamtgewicht von 17.2 Tonnen eingeführt. Im Jahre 1953 werden 524 Fahrzeuge hergestellt.

#### Technische Daten der Saurer-Motoren im Jahr 1954

	CT1D	CT3D
Bohrung (mm)	110	115
Hub (mm)	140	130
Hubraum (ccm)	7983	8102
Max. Leistung (PS)	100	130
Max. Drehzahl (U/min)	1900	2200
Leergewicht (kg)	615	635

- Je zwei gegossene Zylinderköpfe, beim CT1D mit 2 Ventilen pro Zylinder und beim CT3D mit 4 Ventilen pro Zylinder und 2 Federn pro Ventil mit einteiligem Kipphebelgehäuse.
- Einlasskrümmer aus Aluminium und Auspuffkrümmer aus Stahlguss.
- Kolben mit Saurer Wirbelkammer mit 4 Kolbenringen. Geschmiedete Pleuel aus hochfestem Stahl.
- Motorblock gegossen mit 7 Kurbelwellenlagern, wobei das hinterste das Axialspiel übernimmt.
- Nasse gegossene Zylinderlaufbüchsen.
- Kurbelwelle aus einem Stück ohne Gegengewichte für den CT1D und mit Gegengewichten für den CT3D.
- Schwungrad mit aufgeschrumpftem Anlasserkranz.
- Verteilung vorne am Motor, 7-fach gelagerte Nockenwelle, Stössel mit Stösselstangen und Kipphebeln.
- Reiheneinspritzpumpe „Lavalette“ mit Saurer-Einspritzdüsen.
- Lichtmaschine „Lavalette“ 12 Volt, 200 Watt Leistung für Lastwagen und 300 Watt Leistung für Cars.
- Anlasser „Lavalette“ 24 Volt.
- Wasserpumpe vorn am Motor mit zwei Keilriemen angetrieben. 4-flügler Lüfter aus Blech auf der Wasserpumpenachse montiert.
- Drosselklappen-Motorbremse im Auspuffstrang.

Moritz Thommen

Fortsetzung folgt...