

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2019)
Heft: 112

Rubrik: MAN und Saurer

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>

MAN und Saurer

Text und Fotos aus der Industriearchäologie Nr. 3, 1996

Autor: Hans Hopf

Nachdem Rudolf Diesel anno 1893 seine Patenturkunde für die ihm vorgeschwebte, neue Verbrennungsmaschine erhalten hatte, wandte sich der geniale Erfinder nebst anderen Firmen auch an die Maschinenfabrik Augsburg (MAN) mit der Frage, ob sie einen solchen Motor bauen möchte. Die Augsburger ahnten die Schwierigkeiten der praktischen Ausführung und lehnten vorerst ab. Erst nachdem der Münchner Hochschulprofessor Moritz Schröter die Richtigkeit der Diesel'schen Theorie bestätigte, wollte man in Augsburg erstmals prüfen, ob das neue System überhaupt realisierbar sei. Ein steiniger Weg sollte schlussendlich zum durchschlagenden Erfolg führen. Der erste Dieselmotor auf dem Versuchstand lief 1893 in der Maschinenfabrik Augsburg.

Erst 1898 war es jedoch soweit, dass der erste stationäre 60 PS starke Dieselmotor in der Zündholzfabrik Kempten den Betrieb aufnehmen konnte. Nun begann ein ungebremster Aufschwung des Dieselmotorbaues bei MAN. 1904 wurden vier MAN-Motoren mit je 600 PS, 1907 zwei, 1910 sechs MAN-Motoren (davon zwei in liegender Bauweise) und 1911 zwei weitere Motoren an das erste grosse Dieselmotorkraftwerk in Kiew geliefert. Die total installierte Leistung betrug somit stattliche 5200 PS.

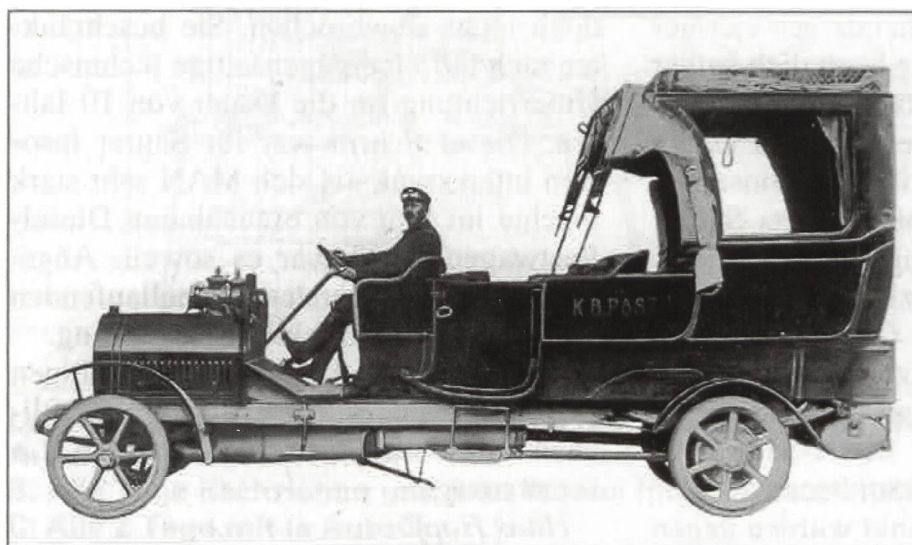
Diesel wurde durch seine Lizenzen mehrfacher Millionär, dann verliess ihn das Glück. Er wurde beim Kauf von Grundstücken betrogen und verlor durch langwierige Prozesse sehr viel Geld. Zwar erlebte

er noch den Einzug seiner Erfindung in Kraftwerken, Lokomotiven und Schiffen, aber sein Leben war zerstört. In der Nacht vom 29. zum 30. September verschwand der geniale Erfinder vom Dampfer, der ihn hätte nach England bringen sollen. Was damals in dieser Nacht wirklich geschah, konnte nie geklärt werden.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges veränderten sich die Verhältnisse und die Bedingungen des ganzen Wirtschaftslebens, auch bei MAN. Die deutsche Heeresverwaltung drängte angesichts des enormen Bedarfes an Lastwagen die MAN, nebst dem Bau von Dieselmotoren, zusätzlich rasch den Bau von Lastwagen aufzunehmen. Von Rieppel hatte jedoch schon Jahre vor Kriegsbeginn den Gedanken einer Lastwagenproduktion verfolgt. Nun begann für MAN eine sehr erfolgreiche, jedoch kurze Zusammenarbeit mit Saurer. Der

zeitliche Ablauf begann mit einem Brief des MAN-Direktors Anton von Rieppel an Adolph Saurer mit dem folgenden Wortlaut: «11. Dezember 1914. An die Direktion der Automobilwerke Saurer, Arbon, Schweiz. Aufgrund der Anregung von behördlicher Seite tragen wir uns mit dem Gedanken, den Bau von Lastautos in Anschluss an unseren Wagenbau und den Bau von Präzisionsmaschinen aufzunehmen. Wir würden es dabei vorziehen, in der Konstruktion uns an eine Spezialfirma mit langjähriger Erfahrung anzulehnen und bitten um Mitteilung, ob, und gegebenenfalls zu welchen Bedingungen, Sie zu einer solchen Zusammenarbeit mit uns in dieser Richtung bereit sein würden. Hochachtungsvoll, Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Generaldirektion, gez. Rieppel.»

Bereits am 16. Dezember teilte Saurer mit: «Ich bin mit Vergnügen bereit, die-



MAN-Saurer Omnibus der Königlich Bayerischen Post von 1915

se Anregung einem näheren Studium zu unterziehen und halte es für wünschenswert, zunächst in einer mündlichen Besprechung einen Gedankenaustausch über die in Betracht fallenden allgemeinen Grundlagen herbeizuführen».

Bei einer Besprechung am 19. März 1915 im Saurer-Werk Lindau lag der Entwurf des Vertragswerkes schon vor, so dass am 24. März 1915 der Gesamtvertrag in Nürnberg unterschrieben werden konnte. Damit waren im Wesentlichen die Grundlagen für die Zusammenarbeit gelegt. In einem Rundschreiben der MAN vom 14. Juni 1915 teilte diese ihren Agenten mit: «Wir geben Ihnen zur Kenntnis, dass wir den Bau von Lastwagen aufnehmen, und zwar in Verbindung mit der bekannten Firma Adolph Saurer».

MAN hätte eine Lizenzfabrikation vorgezogen, Saurer bestand auf der Gründung einer GmbH, in der beide Partner zu gleichen Teilen vertreten waren.

Bei der Gründung der neuen Gesellschaft wurde das gesamte Büro- und Betriebspersonal und die ganzen Einrichtungen des ehemaligen Saurer-Werkes Lindau übernommen und nach Nürnberg transferiert.

Saurer brachte ein umfassendes Programm in die Zusammenarbeit ein. Es begann mit den 2T bis 5-Tonnen Lastwagen mit den AM-Benzinmotoren von 30, 36 und 45 PS und setzte sich fort in den Omnibusangeboten für öffentliche und private Hände und reichte schliesslich bis

zu den verschiedensten Spezialfahrzeugen. Da sich der Krieg wider Erwarten lang hinzog, die geschäftliche Entwicklung dadurch einen anderen Lauf nahm als vorgesehen, die Materiallieferung aus der Schweiz zusehends schwieriger wurden und sich Saurer bezüglich seiner französischen Niederlassung in Suresne nicht in Schwierigkeiten bringen lassen wollte, wurde 1918 im gemeinsamen Einverständnis beschlossen, dass Saurer seine Kapitalbeteiligung an den MAN-Saurer-Werken zurückzieht und dass die bis anhin bestandene Gesellschaftsverbindung durch ein Lizenzverhältnis zu ersetzen sei. Durch diesen Schritt wurde die Lastwagenmarke MAN-Saurer in MAN-Lastwagenwerke umbenannt.

Bis zu diesem Zeitpunkt wurden gegen 900 Fahrzeuge gebaut und verkauft. Die gegenseitigen Beziehungen wurden jedoch nicht abgebrochen. Sie beschränkten sich auf eine gegenseitige technische Unterrichtung für die Dauer von 10 Jahren. Dieser Schritt war für Saurer insofern interessant, als sich MAN sehr stark machte im Bau von brauchbaren Diesellastwagen. 1923 war es soweit. Augsburg baute den ersten schnelllaufenden Dieselmotor mit direkter Einspritzung.

1931 kam es dann im gegenseitigen Einvernehmen zu einer freundschaftlichen Auflösung der gegenseitigen Lizenzverträge.



MAN-Saurer Werbeplakat vom Januar/Februar 1919. Mit freundlicher Genehmigung durch das historische Archiv von MAN Truck & Bus AG.