

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2021)
Heft: 121

Artikel: Ein Berufsleben mit und für Saurer : eine ganz spezielle Saurer-V8-Geschichte
Autor: Item, Gion / Hürlimann, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037393>

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: 09.08.2025

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

Ein Berufsleben mit und für SAURER

Eine ganz spezielle SAURER-V8-Geschichte

Text: Gion Item, Rhäzüns und Christoph Hürlimann, Chur

Nicht verzeichnete Fotos: Archiv Hans Fischer, Chur

Mit (gi) gekennzeichnete Fotos: Gion Item, Rhäzüns

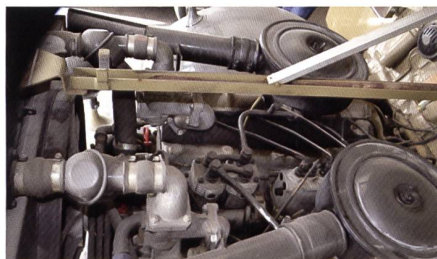
Welcher Chauffeur und Fuhrhalter baut sich seinen Lastwagen schon selber, und erst noch einen SAURER V8? Genau dies hat der junge Hans Fischer während seiner Lehre bei Saurer in Arbon gemacht und 1958 das Fahrzeug eigenhändig zum Firmensitz an die Emserstrasse in Chur überführt. Gute 20 Jahre leistete dieser SAURER V8 als Kipper und Silowagen für Zement zuverlässig seinen Dienst. Heute ist der sorgfältig restaurierte SAURER V8 das Schmuckstück der Oldtimerflotte von Hans Fischer.

1958 absolviert der junge Hans Fischer das 2. Lehrjahr als Lastwagenmechaniker bei SAURER in Arbon, als er von seinem Vater Hans Fischer sen. einen ganz speziellen Auftrag erhält. Er soll bei SAURER so rasch wie möglich einen Lastwagen S4C besorgen. Dabei stehen folgende Motoren zur Auswahl: der CH5D V8 und der 6-Zylinder CT2DIm mit Aufladung, beide mit 180 PS

gleich stark, aber der V8 ist robuster. Hans Junior entscheidet sich für den V8 mit 8 Gängen, ohne Servolenkung, das Beste vom Besten, wie er heute noch stolz und mit verschmitztem Lächeln betont.



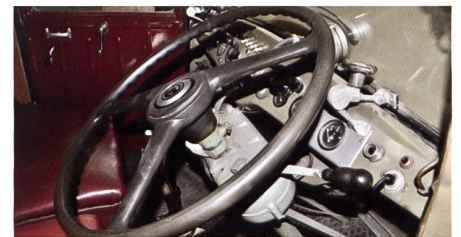
Der CH5D V8 Motor mit 180 PS (gi)



V8- Bauweise, man beachte: 2 Luftfilter, 2 Thermostaten, Doppelkompressor, Einspritzpumpe mit 8 Elementen (gi)



Hans Fischer mit seinem SAURER V8 S4C 1958



Das markante SAURER-Lenkrad mit den bekannten Bedienelementen. Der Motorbremshebel ist blockiert, da eine Oetiker Motorbremse eingebaut wurde. Sie wird mit dem Schuhabsatz bedient. (gi)

Ganz ohne Probleme geht die Lastwagenbeschaffung nicht über die Bühne. Die Lieferfrist beträgt gut eineinhalb Jahre. Als Mitarbeiter kann er bewirken, dass dieser Wagen in die bereits geplante Produktion hineingezwängt wird, womit sich die Bauzeit auf 8 Monate reduziert. Auch beim Rabatt kann es sich SAURER leisten, knausrig zu sein: Werkzeugkiste und Rückfahrlampe ist alles, was herauszuholen ist. Fahrzeugkosten: 76'000 Fr., Subventionen durch die Armee (Requisition): 5'000 Fr.



Rabatt: Rückfahrlampe und Werkzeugkiste

Hans Fischer begleitet seinen V8 während der ganzen Bauzeit durch alle Abteilungen und kennt somit jede Schraube. Das heisst: 3 Monate Chassis/Kabine, 1 Monat Hinterachse, 1 Monat Vorderachse, 1 Monat Motor usw. Und als Zuckerchen die Lehr-

abschlussprüfung: MAP Schlusskontrolle! Dabei stellt sich heraus, dass der Motor zu viel Öl verbraucht. Also Motor nochmals auseinandergenommen, neue Spezialkolbenringe eingebaut, Problem gelöst.

An einem Samstag überführt der stolze Hans Fischer den neuen Lastwagen nach Chur. Etwa 20 Chauffeure, firmeneigene und solche der Konkurrenz, bilden ein stattliches Empfangskomitee. Der neue SAURER V8 wird als Nr. 5 in die Fischerflotte eingereiht.

Die grosse Zeit des Strassen- und Staumauerbaus

In den 50er und 60er Jahren werden in Graubünden viele Strassen und Staumauern gebaut, man braucht den SAURER V8 dringend. Und dieser leistet zuverlässig viele schwere Transporte auf vielen Grossbaustellen. Ausgerüstet ist er als Kipper mit (sehr schweren) Stahlseitenländen, er erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 64km/h, nach dem Einbau einer neuen Hinterachse stolze 86km/h. 1959 fährt er im Bergell: Albigna-Staumauer, von Bondo nach Roticcio. Dann fährt er während eines Jahres im Misox. Hier baut man die Staumauer des Lago d'Isola bei San Bernardino auf 1604m. ü. M. Das Baumaterial Betonkies wird von Cabbio (439m. ü. M.) zugeführt: Schwerarbeit für Lastwagen und Chauffeur. Sechs Fuhren pro Tag, von morgens 6.00–20.30 Uhr ohne Mittagspause!

Nun disloziert Hans Fischer mit seinem SAURER V8 in die Surselva (Bündner Oberland), genauer in das Val Medel. Dieses führt von Disentis/Mustér zum Lukmanierpass, wo man die Betonpassstrasse und die Staumauer Santa Maria baut (Kronenhöhe 1908m. ü. M.). Vom heutigen Campingplatz Fontanivas südlich von Disentis/Mustér (1052m. ü. M.) transportiert der Lastwagen Kies und gleichzeitig im Siloanhänger Zement. Der Kompressor des Siloanhängers wird von einem VW-Motor angetrieben. Hans Fischer mietet zusammen mit dem Ilanzer Transportunternehmer Christian

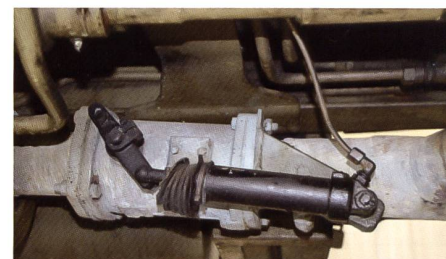
Candreja im Weiler Platta für 40 Franken pro Monat ein Zimmer im Hotel Post, d.h. 20 Franken für jeden. Gefahren wird meist von morgens 5.00 bis abends 21.00 Uhr.

Von 1962–1966 transportiert der SAURER V8 vor allem Zement für den Bau der A13 und des San Bernardino-Tunnels von Thusis nach Hinterrhein. Nach einem tragischen Unfall eines anderen SAURER-Fahrzeugs der Firma Fischer in der Rofflaschlucht, bekommt der SAURER V8 1963 an Stelle der Kipperbrücke ein Silo 9t als neuen Aufbau. So fährt er bis 1972, dann erhält er wieder eine Kipperbrücke.



Von 1963–1972 hatte der SAURER V8 1958 einen Siloaufbau 9t

1973 besuchen Hans Fischer und die Churer Transportunternehmer Hans Denoth und Fritz Maduz den Genfer Automobilsalon. Nach einem längeren Aufenthalt am SAURER-Stand kommen sie zum Stand der Firma Oetiker, die Motorbremsen baut. Da die Motorbremse von SAURER immer wieder Probleme macht und ihre Wirkung relativ rasch nachlässt, weckt dies das Interesse von Hans Fischer. Er beabsichtigt, den SAURER V8 noch etwa 5 Jahre fahren zu lassen. Eine ältere Dame fällt durch ihr grosses Fachwissen auf. Sie kennt sogar die Abmessungen von CH2D (160 PS) und CH5 D (180 PS). Hans Fischer kauft also eine Oetiker Motorbremse, die kurz nach dem Salon von Andri Fried in der SAURER-Werkstatt Chur eingebaut wird und bis heute sehr wirksam und ohne jegliche Störung funktioniert. Die fachkundige Dame war die Witwe des Schweizer Unternehmers und begabten Ingenieurs Edwin Oetiker (1887–1952).



Die Oetiker-Motorbremse wird im hinteren Auspuffstrang eingebaut. Mit dem Absatz bedient man einen Druckknopf. Mittels Druckluft wird im Auspuffstrang eine Klappe geschlossen, was eine sehr gute Bremswirkung ergibt, wie sich das Autorenteam selber ein Bild machen konnte. (gj)

Nach 20 Jahren anspruchsvollem Einsatz scheidet der SAURER V8 1978 aus der aktiven Fischer-Flotte aus. Er wird restauriert und ist seit vielen Jahren ein Schmuckstück auf Oldtimertreffen.



SAURER V8 Nr. 5 mit Hans Fischer in Splügen anlässlich der Oldi-Ausfahrt 2015

Wenn immer möglich SAURER

Vater Hans Fischer sen. (1903–1986) beginnt 1924 mit Transporten für die Passanger Mineralwasser. Zuerst mit einem Pferdefuhrwerk, dann kommen 3 Taxi und 1931 der erste Lastwagen, ein Opel Blitz 7.5t Gesamtgewicht.

Nach der Lehre bei SAURER und einer Handelsschule im Welschland übernimmt Hans Fischer jun. 1961 die Geschäftsführung. 1961 umfasst Fischer Transporte 5 Fahrzeuge: 1 Berna G6 CT1D 110 PS, 2 SAURER V8, 1 Magirus Deutz V8 (luftgekühlt) und ein Mercedes 315 mit 125 PS.

1933 erhält Fischer den Pflugvertrag für die Strecke Bivio–Silvaplana. Bei SAURER Arbon beträgt die Lieferfrist über ein Jahr, aber bei der Firma Berna in

Olten steht ein neuer Berna G6 BLD 100 PS, der wegen seiner braunen Farbe (Deutschland) nicht mehr abgeholt wurde! Hans Fischer sen., der dringend den Lastwagen braucht, ist deshalb froh, ihn sofort erwerben zu können. Denn auf dem Julier im Schneegestöber interessiert sich kein Mensch für die Farbe.



Berna G6 BLD 100PS 1933 beim Schneeräumen am Julierpass.

1954 kommt ein erster SAURER V8 dazu, ein Fahrzeug mit einer speziellen Geschichte. 1944 liefert ihn SAURER an die deutsche Wehrmacht. Die Firma Hofer & Zimmermann aus Luzern kauft ihn 1952 zurück in die Schweiz. Das in Tarnfarbe gespritzte Fahrzeug lässt sich aber nicht verkaufen und wird braun umgespritzt. Nach der Aufarbeitung hat der neue V8 folgende technische Daten: Motor V8 CH1D mit 145PS, 4 Gänge mit Maybachschnellgang → neues Langbaugetriebe bereits mit Doppelschaltkupplung. Die Bremsen werden von Luft/Hydraulisch auf reine Luftdruckbremse umgebaut, ebenso die Kardanbremse auf Hinterachsbremse. Pneu 40x8, später 1000x20, v_{max} 48km/h, mit grösserer Übersetzung 67km/h. 1962 wird das Gesamtgewicht von 14t auf 16t erhöht, unter anderem mit stärkeren Pneus. Siloaufbau System Klingler. Leider verunglückt das Fahr-



SAURER V8 1944 ex Wehrmacht mit Siloaufbau 5t System Klingler

zeug 1963 in der Rofflaspflucht, wobei der Chauffeur tragischerweise ums Leben kommt. So wird nun der V8 1958 für 9 Jahre zum Silowagen umgebaut.

Transportunternehmer Levi aus Disentis/Mustér ist mit Chefingenieur Hatz von der Entwicklungsabteilung von SAURER befreundet, sie gehen zusammen auf die Jagd. So bekommt Levi oft Saurer-Prototypen, also Fahrzeuge, die technisch auf dem allerneuesten Stand sind. So den SAURER V8 1956, den Hans Fischer 1962 als Occasion kauft. Chassis: SV4C V8 mit 10.5Lt Inhalt, 16t Gesamtgewicht, 160PS, 8 Gänge, grosse Hinterachse → v_{max} 86km/h.



Der SAURER V8 1956, ursprünglich ein Prototyp, kam 1962 von Transportunternehmer Levi aus Disentis/Mustér in die Fischer Flotte

Die leidigen Lieferfristen

Für den Bau des San Bernardino Tunnels benötigt Fischer Transporte dringend weitere drei Silowagen. Die Lieferfristen bei SAURER betragen bis zu drei Jahre, zugesichert wird die Lieferung eines Fahrzeugs pro Jahr. So lange warten geht nicht. Gezwungenermassen werden 1964 3 neue Mercedes Benz 1920 angeschafft: Chassis 19t, Motor mit Direkteinspritzung 200PS, 6-Gang-



1964 kommen erstmals 3 Mercedes 1920 Silowagen in die Fischer Flotte. Dieses Fahrzeug wird 1987 restauriert und ist Bestandteil der Fischer Oldtimersammlung. (gi)

getriebe mit Schnellgang. Der Mercedes-Ingenieur findet, seine Fahrzeuge hätten genug Drehmoment und bräuchten keine Halbgänge. Hans Fischer erklärt ihm, er solle bitte einmal nach Graubünden kommen. Er bestellt die Halbgänge dazu. Einer dieser 3 Mercedes 1920 wird nach seiner Ausmusterung 1987 restauriert und in die Fischer'sche Oldtimersammlung aufgenommen.

1972 ersetzt ein SAURER 5DF D1KLM den SAURER V8 1958, dies nach einer Lieferzeit von zweieinhalb Jahren. Technische Daten: 280PS, mechanischer Lader, erster Saurer 5DF mit Gussmotor anstelle von Aluminium (zu schwach, oft defekt), 8 Gang Servo Getriebe, v_{max} 85km/h, umgebaut auf 105km/h, Silo Aufbau Kloten MBA.



SAURER 5DF D1KLM 1972 bei seiner ersten Beladung bei Tardisbeton in Landquart. Chauffeur Paul Berger fährt 44 Jahre für Fischer Transporte!

Zudem steigt die Qualität der Mercedes-Lastwagen, die auch preislich attraktiv sind. So finden sich immer mehr Fahrzeuge mit dem Stern in der expandierenden Fischer-Flotte.

SAURER-Fan Hans Fischer kauft weiter SAURER-Lastwagen: SAURER 3-Achser (wenig gelungen) und 4-Achser (sehr gutes Fahrzeug): 3-Achser SAURER 330D mit 330 PS, ZF 12 Gänge, leider viele Defekte! 4 Achser-SAURER Typ 330 D, ein sehr gutes Auto, alle Mängel vom 3-Achser sind behoben. Neuer Motor 330 B mit Saugrohrwechselladung. Drehmoment schon ab 900U/min. Getriebe: 8 Gang WSK Halbautomat. Spitze 124Km/h! Mit 560'000km 1992 gegen einen neuen Mercedes 4432 Kipper getauscht. Diese



Fototermin der Fischerflotte 1974 auf dem Rossboden in Chur. Neben 4 SAURER stehen 6 Mercedes und 1 Henschel LKW.

SAURER-Kipper werden für Aushub und Schüttguttransporte eingesetzt.



SAURER 3-Achser 330D 1973 und SAURER 4-Achser 330B 1976

Bekanntlich kommt in den 1980er Jahren das abrupte Ende der Nutzfahrzeugsparten von SAURER. Schade, denn technisch sind es nach wie vor hervorragende Fahrzeuge. So auch der letzte SAURER in der Flotte von Fischer Transporte, ein SAURER B290, 1982 einer der letzten SAURER, die produziert werden. Welch ein Unterschied zum Kauf des V8 1958, nun gibt es Rabatt ohne Ende, ganze 41% auf den Bruttopreis von 195'000 Fr. (ca. 210'000 Fr mit Zusatzeinrichtung). 11.5l Dieselmotor mit

290 PS, WSK 8 Ganggetriebe, v_{max} (nicht plombiert) 128km/h!! Dazu ein superguter Innenretarder (im Getriebe!), der das Fahrzeug auf 20km/h verzögert. Dieser letzte Fischer-SAURER ist noch länger im Einsatz als der V8 1958. Erst 2008 wird er durch einen Mercedes-Benz 5-Achser ersetzt, nach 26 Jahren im Einsatz, davon die letzten 18 Jahre als Pflugwagen auf der A13 zwischen Chur und Reichenau. Auch dieser letzte SAURER wird revidiert und ist Teil der Fischer-Oldtimerflotte.



Der letzte SAURER D290B stand während 26 Jahren im Einsatz.

Eine kleine Anmerkung der Redaktion: Vielen Dank den Autoren Gion Item und Christoph Hürlimann, für diesen ausgezeichneten, detailreichen Artikel über einen bekannten Transportunternehmer. Freude bereitet auch, dass es die Firma immer noch gibt, heute in der ganzen Schweiz vor allem für Silotransporte bekannt. In der Saurer- und ganz speziell in der OCS-Familie ist Hans Fischer aber für die viele Jahre organisierten Fischer-Ausfahrten bekannt. Hunderte von Oldtimer-Nutzfahrzeugen durften sich jeweils für einen Tag in wohlorganisierter Art irgendwo auf den Bündner Strassen tummeln. Welches Ereignis! Wir berichteten jeweils in der Gazette darüber. Und zuguterletzt wollen wir erwähnen, dass Hans Fischer einer unserer grosszügigsten Spender war und ist. Der Caminhao, das Museum und das DEPOT profitierten unmittelbar von Hans Fischers Grosszügigkeit. Wenn immer wir Rat brauchten, bei den Grundsatzentscheiden, war Hans sowohl mit Rat als auch Tat zur Stelle. Vielen Dank, lieber Hans!!

Hans Fischer, ein grosser Förderer des SAURER-Museums

**Hans Fischer, geboren 1939,
Verheiratet mit Silvia Fischer
2 erwachsene Töchter
4 Enkel und
3 Urenkel**

Hans Fischer ist ein Transportler durch und durch. Bereits als Knabe trieb er sich lieber auf Baustellen und im elterlichen Geschäft herum. Die 3. Sekundarklasse

beendete er in Grandson, nachdem er in Chur die Sekundarschule verlassen musste. Man hatte ihn erwischt, wie er mit einem Kollegen mit einem Fiat Topolino zur Schule gefahren war. Von 1955–1958 absolvierte er eine Lehre als Lastwagenmechaniker bei SAURER in Arbon. Anschliessend schickte ihn seine Mutter zwei Jahre nach Zürich, wo

er die Handelsschule Juventus absolvierte. 1961 übernimmt er von seinem Vater Hans sen. (1903–1986) die Familienfirma mit fünf Lastwagen. Hans Fischer sen. ist auch ein bekannter Volksmusiker (Akkordeon, u. a. Kapelle «Cailanda Chur») und grosser Förderer der Ländlermusik, was ihm den Namen «Grossmufti» eingebracht hat.