

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2022)
Heft: 124

Artikel: Die Omnibusse der Firma Adolph Saurer in Arbon
Autor: Huwyler, Hanspeter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037354>

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>

Die Omnibusse der Firma Adolph Saurer in Arbon

Text: Hanspeter Huwyler

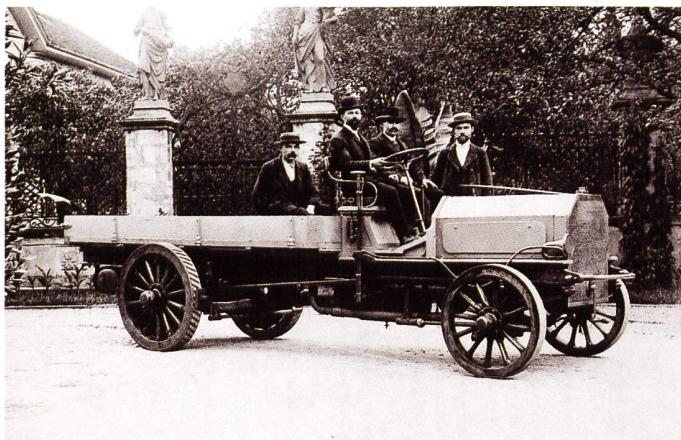
Der Beginn der Nutzfahrzeugproduktion bei Saurer in Arbon

Dem jungen, wissbegierigen Ingenieur Hippolyt Saurer waren die Motorenentwicklungen von Daimler, Benz und Maybach auf der anderen Seite des Bodensees nicht entgangen. Während seiner Studienzeit in Zürich sah er zudem die ersten Lastwagen über die Strassen von Zürich rumpeln. Der weitsichtige Hippolyt Saurer glaubte an die motorisch angetriebenen Strassenfahrzeuge und prophezeite dieser Traktionsart eine grosse Zukunft. Vater Adolph stand diesen neuen Entwicklungen noch sehr skeptisch gegenüber. Die achtmonatige Überzeugungsarbeit seines Sohnes Hippolyt trug jedoch Früchte: Im November 1902 begannen in Arbon die Konstruktionsarbeiten für einen schweren 5-Tonnen Versuchslastwagen mit Ritzelantrieb. Am 24. August 1903 begannen zudem die

Konstruktionsarbeiten für einen 2 ½-Tonnen Kettenwagen. Am 12. Dezember 1903 stand der erste Benzin-Versuchsmotor vom Typ AM III für Automobile in Arbon auf dem Prüfstand. 1903 begannen auch noch die Konstruktionsarbeiten für einen Personenwagen, der bei Saurer als Tourenwagen bezeichnet wurde. Der erste vollständig in Arbon konstruierte und fabrizierte Versuchslastwagen mit einer geplanten Nutzlast von fünf Tonnen von Saurer ging am 10. Mai 1904 auf Probefahrt. Dies war der eigentliche Beginn der eigenständigen Nutzfahrzeugproduktion bei Saurer in Arbon. Dem 5-Tonnen Versuchslastwagen mit Ritzelantrieb und einem Benzinmotor des Typs AM III (Leistung 27,5 PS) war kein grosser Erfolg beschieden: Das Leergewicht war gegenüber der Nutzlast viel zu hoch ausgefallen und der hochmoderne Ritzelantrieb bewährte sich nicht sonderlich

gut. Obwohl Berna mit dem Ritzelantrieb zur gleichen Zeit grossen Erfolg hatte, wurde in Arbon von nun an wieder auf den altbewährten Kettenantrieb gesetzt. Der Versuchslastwagen konnte nicht verkauft werden, er diente fortan für interne Transporte der Giesserei im werkeigenen Fuhrpark. Schliesslich wurde das Chassis mit Motor ohne Aufbau im Sommer 1905 dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern geschenkt (er stand dann lange im historischen Museum im Schloss Arbon, ging dann zum Verkehrshaus, landete dort in einer Remise und heute steht dieser Urahne aller Saurer-Lastwagen im Saurer Museum in Arbon).

Der erste *Saurer-Tourenwagen* mit der Typenbezeichnung TW 30HP ging am 14. November 1904 auf Probefahrt. Adolph Saurer sah seine Zukunft jedoch nicht im Bau von Personenwagen, sie



Saurer 5-Tonnen Versuchslastwagen mit Ritzelantrieb, Chassisnr. 739/1, AM III-Versuchsmotor Nr. 1353 vor dem Saurer-Herrenhaus in Arbon. Die Motorbezeichnung AM steht für Auto-Motor.
Foto: Werkbild Ad. Saurer AG Arbon, Nr. 25 (Aufnahme Mai 1904)



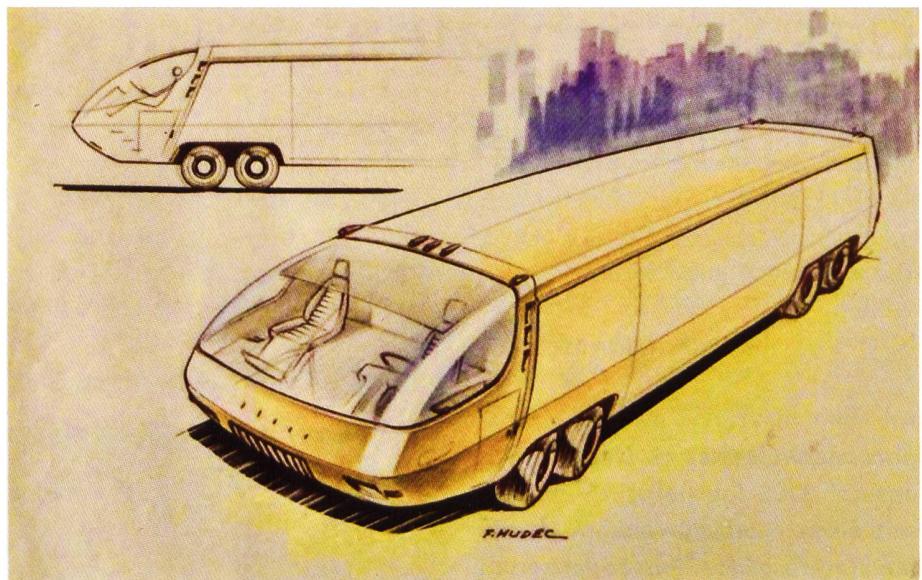
Der erste Saurer OLW 3TK Chassisnr. 2615/1 mit AM II-Motor Nr. 1452 für Motor Car Emporium (MCE) in London (GB) auf Probefahrt. Dieses Omnibus-Chassis wurde auch als «Char à banc» bezeichnet und war der Urahne aller späteren Saurer-Omnibusse!
Foto: Werkbild Ad. Saurer AG Arbon, Nr. 623 (Aufnahme Januar 1905)

galten damals als «Luxusvehikel», die Konzentration in Arbon lag fortan bei der Nutzfahrzeugproduktion (der letzte Tourenwagen wurde im Februar 1917 abgeliefert). Am 22. November 1904 war der erste 2 ½-Tonnen Kettenwagen mit einem Motor des Typs AM II fertiggestellt. Saurer nahm im Dezember 1904 erstmals an einer internationalen Automobilausstellung teil: Hippolyt Saurer fuhr mit einem Tourenwagen höchstpersönlich von Arbon nach Paris an den Automobilsalon.

Der Beginn der Omnibusproduktion bei Saurer in Arbon/TG

Am bereits erwähnten Automobilsalon 1904 in Paris konnte Saurer mit dem englischen Handelszentrum Motor Car Emporium (MCE) in London (GB) einen ersten Lizenzvertrag für die Herstellung von 3-Tonnen Omnibus-Chassis abschliessen. Die Automobilfachwelt wurde so auf die Schweizer Marke Saurer aufmerksam! Nach diesem internationalen Erfolg war Papa Adolph Saurer endlich vollends vom Nutzfahrzeugbau überzeugt, mit seinem Sohn Hippolyt bereiste er nun die Welt, um die Produkte seiner Firma zu verkaufen. Die Ablieferung der vier 3-Tonnen Kettenwagen-Chassis mit verlängertem Rahmen und einem Radstand von 4000 mm im Februar 1905 war der erste Exportauftrag von Saurer, die Exporttätigkeit dauerte mit Unterbrüchen bis zum Ende der eigenständigen Nutzfahrzeugproduktion im Jahr 1982 an. Diese Fahrwerke für MCE waren für Omnibusse bestimmt, der Aufbau wurde in England hergestellt.

Wichtige Anmerkung der Redaktion: Hanspeter Huwyler hat in seinem Standardwerk akribisch aufgezeichnet, welche Fahrzeuge Saurer gebaut hat. Zudem sind die Fahrzeuggeschichten auch in einen grösseren Kontext gebracht. Die Umwelt, die Weltgeschichte hat Saurer beeinflusst und ist – wenn auch zu einem geringen Teil – durch Saurer beeinflusst worden.



Friedrich Hudec von der Design- und Stylingabteilung des Konstruktionsbüros Karosserie (KBK) bei Saurer in Arbon entwarf bereits 1972 diesen futuristischen Omnibus für die Zukunft, mit dieser Vision war er der Zeit um Jahrzehnte voraus.

Zeichnung: Friedrich Hudec Arbon, 1972

→ Wer diese Geschichte weiter verfolgen will, soll Hanspeters Buch (siehe Seite 31 in dieser Gazette) besorgen.

→ Die Darstellung der Omnibus-Geschichte ist hier abgekürzt. Der vollständige Bericht ist via diesen QR-Code in unserem Archiv jederzeit abrufbar:



Der Vollständigkeit halber hier das Ende der Geschichte:

Am Dienstag, 2. März 1982 gab Saurer in den Nachrichten und mit einer Pressemitteilung die Einstellung der eigenständigen Nutzfahrzeugproduktion bekannt. Für die Einwohner von Arbon und der Bodenseeregion sowie für jeden Schweizer Bürger mit etwas Nationalstolz war dies ein rabenschwarzer Dienstag! Nach betriebswirtschaftlichen Verlusten in der Höhe von 137 Millionen Franken zwischen 1976 und 1981 war eine finanzielle Sanierung der Saurer-Gruppe unumgänglich geworden, da die stillen Reserven und Rückstellungen zur Deckung der Verluste praktisch aufgebraucht waren. Diese betriebswirtschaftlichen Verluste entstanden praktisch ausschliesslich in der Nutzfahrzeugsparte, ohne eine Sanierung wäre die gesamte Saurer-Gruppe mit rund 5'700 Mitarbeitern vor dem Aus gestanden. Ende 1981 war die Firma Saurer finanziell ein vorwiegend von Bankkrediten getragener Konzern (Eigenkapitalquote von Saurer Ende 1980 rund 18%). Das seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges bestehende, generelle Strukturproblem wurde vom Verwaltungsrat und der Geschäftsleitung von Saurer weitgehend ignoriert. Die viel zu kleinen Stückzahlen von rund 1'000 Nutzfahrzeugen pro Jahr verursachten überproportionale Kosten für Herstellung, Vertrieb, Forschung und Entwicklung. Der Sonderausschuss «Umstrukturierung» des Saurer-Verwaltungsrates ging ab Juli 1981 auf die Suche nach einem grossen, starken Kooperationspartner. [...] Die Schweizer Reisepost erhielt am 15. August 1985 den letzten Saurer-Omnibus vom Typ RH 525-23, damit wurde die 80jährige Omnibus-Geschichte von Saurer endgültig und unwiderruflich beendet!