

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2023)
Heft: 128

Artikel: Automobil-Geschichte(n). Teil 3 von 3
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096269>

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: 26.03.2026

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

Automobil-Geschichte(n)

(Teil 3 von 3)

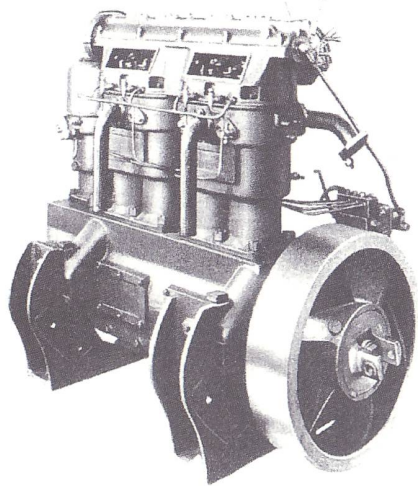
Text: Hans Hopf

Bilder: Quellen im Text

Hans Hopf ist unseren Lesern bekannt als profunder Kenner der Automobilszene, und dabei insbesondere der Nutzfahrzeugbauer der Frühzeit. Er hat sich Zeit genommen, um zusammenzustellen, was sich in der Schweiz tat rund um die Entwicklung der ersten Lastautomobile. *Ruedi Baer*

Saphir 1906–1908

Kurz nach der Gründung der schweizerischen Automobilfabrik, Rheineck, durch die Industriellen Dufour und Schmidheini wurde das junge Unternehmen nach Zürich verlegt. Unter Saurer-Lizenz wurden Lastwagen und Busse hergestellt.



Der erwähnte «Nicht-Saurer-Diesel» von Saphir um 1908

Einen besonderen Namen machte sich Saphir 1908 mit dem Bau des ersten schnelllaufenden Dieselmotors für Strassenfahrzeuge unter Mithilfe von Rudolf Diesel, den Ing. Dechamp und Seguin. Die Leistung betrug 25 PS bei 800 t/min. Für einen Fahrzeugeinbau

war dieser Motor mit seiner Lufteinblasung des Brennstoffes jedoch noch nicht geeignet. Irrtümlicherweise wurde diese Konstruktion lange Saurer zugeordnet. Dieser Vierzylinder steht heute im Technischen Museum in München. Kurz darauf musste Saphir 1908 schliessen.

Soller Lastwagenfabrik, Basel, 1904–1913

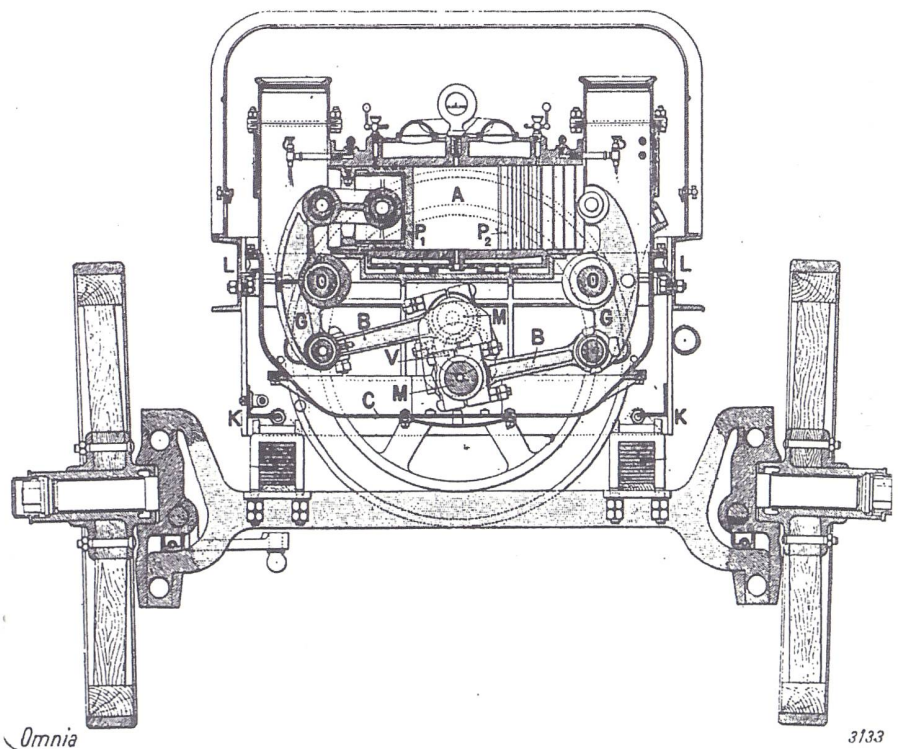
Eugen Soller beginnt in Basel mit dem Bau kettengetriebener Lastwagen von eins bis sechs Tonnen. Mit einem Einzylindermotor und leichteren Lieferwagen.

Ab 1912 kam ein Wagen mit einem Gegenkolbenmotor von 16 PS über der Vorderachse und einem gewaltigen 6-Gang Getriebe ins Fabrikationsprogramm.

Während des ersten Weltkrieges musste die Herstellung eingestellt werden.



Ein Soller-Lastwagen.

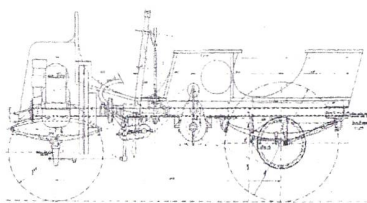


Der mächtige Soller-Lastwagen mit dem Gegenkolbenmotor

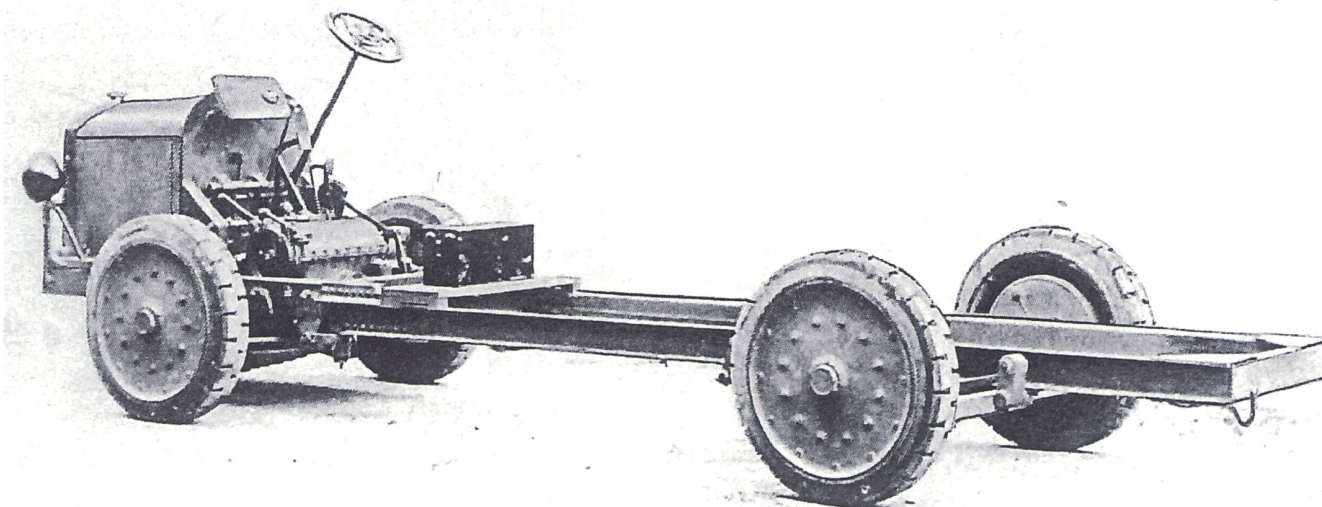
SLM Winterthur

Die 1871 durch Charles Brown gegründete Lokomotivfabrik Winterthur, LFW, später unter dem Namen SLM, beschäftigte sich ursprünglich mit der erfolgreichen Herstellung von Dampflokomotiven. Im Zeichen des aufkommenden Motorverkehrs auf den Strassen erfolgte 1898 der Grundstein mit einem 7 PS Einzylindermotor für den Bau eigener erfolgreichen Verbrennungsmotoren und ein Jahr später befasste sich SLM bereits mit dem Bau von Automobilen und Lastwagen. Eine sogenannte «Voiturette» mit einem Gegenkolbenmotor war das erste SLM-Fahrzeug.

Die ersten Nutzfahrzeuge waren noch schwere Lastwagen mit Dampfanzug.



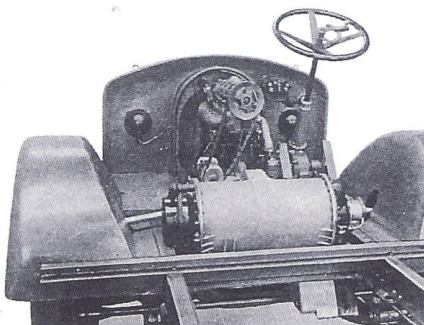
Köstlich: ein früher Dampfplastwagen von Sulzer



SLM-4-Zylinder-Motoren trieben die von 1924 bis 1932 gebauten Lastwagen an. Diese Triebwerke entwickelten 35 PS bei 1200/min. Sie besaßen im Zylinderkopf untergebrachte, über Stößel und Kipphebel gesteuerte Ventile und einen Solex-Vergaser. Der Zylinderkopf war abnehmbar.

1924–1932 wurden dann Lastwagen mit Frontantrieb, einem quergestellten Vierzylinder und einem mit Öldruck geschalteten SLM Getriebe gebaut.

SLM wurde zu einem renommierten Hersteller von Dieselmotoren und mit Saurer zusammen für Flugmotoren.

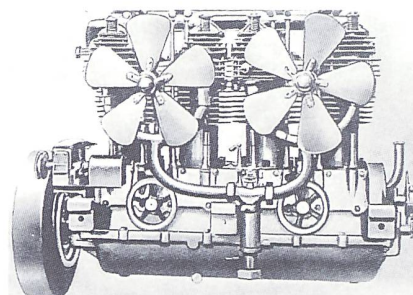


Vor 1925 gebautes SLM-3-Tonnen-Lastwagenchassis mit Frontantrieb. Das hydraulische Getriebe war quer hinter dem Motor eingebaut.

Société Neuchâtelais d'Automobiles Boudry SNA 1903–1913

Fritz Henriot trennte sich von seinem Bruder aus dem Geschäft in Biel und begann seinerseits in Boudry mit dem Bau von Personen- und Lastwagen mit luftgekühlten Motoren. Henriot soll Lizenzanfragen von vielen Konkurrenten für seine Luftkühlung erhalten haben. Analog zu Martini erstürmte Henriot mit einem «Luftkühler» den Rochers-de-Naye unter Missachtung des Verbotes. Henriot wagte sich sogar an den Bau eines Motorschlittens und an einen V8-Motor für Flugzeuge.

Den Ersten Weltkrieg konnte die SNA auch nicht überstehen – wie viele andere auch.



SNA-Luftkühler-Motor

Tribelhorn & Co, Feldbach – Zürich 1902–1919

Nach dem Umzug von Olten in sein neues Werk in Feldbach ZH begann Tribelhorn erfolgreich mit dem Bau von elektrischen Automobilen, Bussen und Lastwagen. 1907, am dritten Automobilsalon in Zürich wurde ein Phaeton vorgeführt, der bei 25 km/h eine Reichweite von über 100 km gehabt haben soll!!

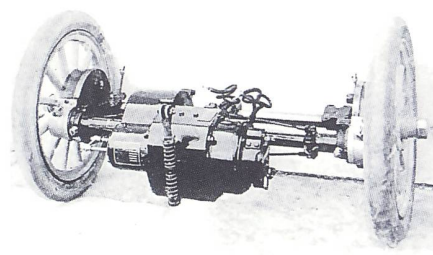
Bekannte Grand-Hotels in der Schweiz und im Ausland kauften ihre Hotelbusse bei Tribelhorn. Die schweizerische Post wurde zum Hauptabnehmer der elektrischen Tribelhorn Wagen und kaufte viele kleine Schlepper für den Einsatz auf Bahnhöfen.

Um seinen Fahrzeugen eine möglichst unbeschränkte Reichweite zu ermöglichen, baute Tribelhorn auf seine Kosten in der Schweiz ein Netz von 28 Aufladestationen. Die heutigen Lieferanten von Elektrofahrzeugen könnten sich eine Nase voll nehmen.

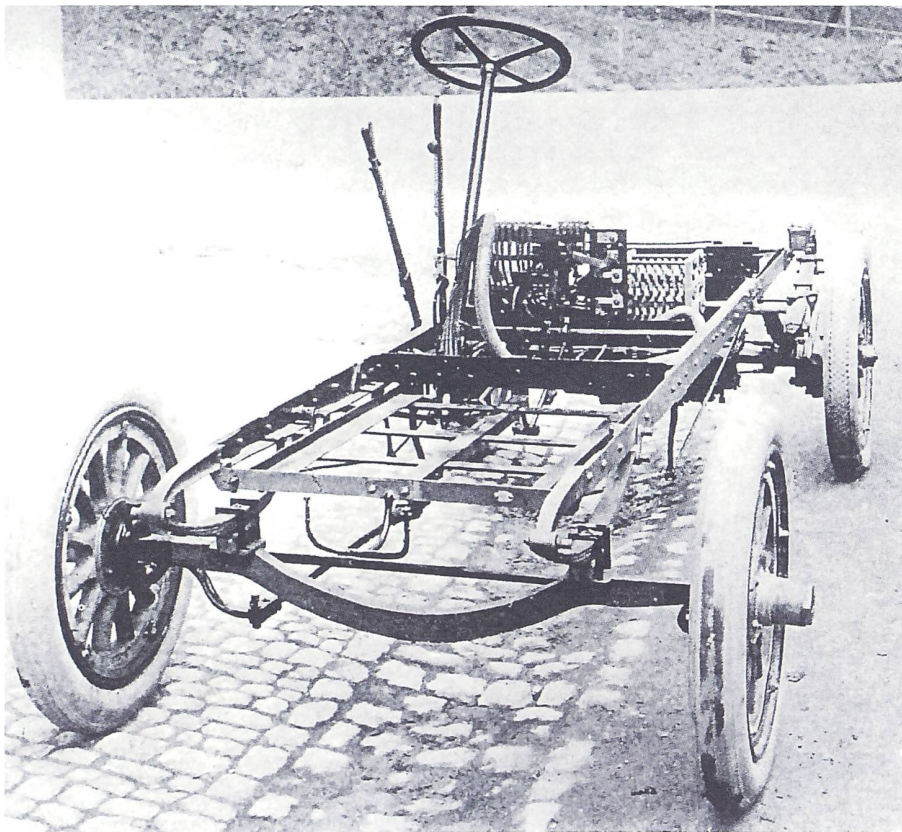


Elektrische Tribelhorn-Lastwagen, die 1919 von den Berner Kraftwerken beim Bau des Staudamms Mühleberg verwendet wurden.

Trotz dieser Qualitäten musste Tribelhorn den Bau von Personenwagen und Nutzfahrzeugen 1919 leider schliessen.



Hinterachse mit Motor der Tribelhorn. Der Radantrieb erfolgte über Ritzel. Je nach Modell lag die Reichweite der Batterieladung zwischen 80 und 120 km.



Chassis des Tribelhorn-Modells 1, Typen A und C. Die «Artillerie»-Speichenräder tragen hier Luftreifen, vorne ohne, hinten mit Nagelprofil.

Epilog

Von all den vielen Herstellern in der Schweiz haben nur Berna, FBW und Saurer längere Zeit überlebt. Alle übrigen, kleinen Werkstätten und Handwerksbetriebe mussten nach kurzer Zeit – ausgenommen Martini – trotz hoher Qualität die Herstellung ihrer Fahrzeuge einstellen.

Es ist höchst bedauerlich, wieviel Technik, Wissen und Engagement verloren ging. Selbst ganz Kleine konnten nicht nur Wagen mit vier Rädern herstellen. Sogar eigene Motoren und Getriebe bauten sie mit den bescheidenen Mitteln, die damals zur Verfügung standen. Und auch ihre Exporte wickelten sie ohne die heutigen Kommunikations- und Exporthilfsmittel ab.

All diesen Personen, die irgendwann, irgendwo und auf irgend einer Hierarchiestufe ihren Beitrag leisteten, allen gebührt eine grosse Anerkennung. Dies können wir Ihnen bezeugen in all den Museen mit ihren Fahrzeugen.

Selbst in unserer Zeit verschwanden und verschwinden nach und nach bekannte Marken: Büssing, Henschel, Magirus, Krupp, Lloyd, Borgward, und so weiter.

Quellen:

Georgano, *Encyclopedia*
Frankenberg, *Geschichte des Automobils*
Halwart Schwander, *Lastwagenlexikon*
Ernest Schmid, *Schweizer Autos*