

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2024)
Heft: 133

Artikel: Der Exot Saurer 6CM 6x6
Autor: Item, Gion / Hürlimann, Christoph
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096384>

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>

Der Exot SAURER 6CM 6x6

Text: Gion Item, Rhäzüns und Christoph Hürlimann, Chur

Quelle: Hanspeter Huwyler, Buch «Die Saurer Nutzfahrzeuggeschichte» (S. 221–223)

Recherche: Christoph Hürlimann

Dass SAURER Arbon ein Garant für hochwertige und innovative Schwerfahrzeuge war, ist hinlänglich bekannt und erfüllt uns auch mit Stolz. Oft innovativ, solide Schweizerqualität über Jahrzehnte, prägend während Jahren im heimischen Transportwesen. Von keiner anderen Nutzfahrzeugmarke sind noch so viele Lastwagen aus den 70-er und 80-er Jahre im täglichen Einsatz. Auch viele Nostalgiefahrten mit den noch älteren Schnauzenpostautos oder den jüngeren RH-Cars gehören zum Schweizer Alltag. Oder wie der legendäre Transportler Hans Fischer von seinem SAURER S4C V8 zu sagen pflegte: «Dr bescti Lastwaga vor Welt». Nicht zu diesen Erfolgsmodellen gehört der SAURER 6CM 6x6, von dem nur 2 Prototypen gebaut wurden. Es lohnt sich aber trotzdem, sich mit diesem SAURER Exoten zu befassen. Es stellt sich sogar die Frage, ob das noch existierende Fahrzeug Nr. 1 nicht ins SAURER-Museum gehört.

Mit dem legendären SAURER M8 besass die Armee ein bewährtes Zugfahrzeug für die schwere Haubitze 15 cm 1942, stark genug, um das Geschütz zu ziehen und seine Besatzung inklusive Munition zu transportieren. Geschütz und SAURER M8 wurden während des 2. Weltkrieges eingeführt. Zu Beginn der 1950-er Jahre war die Schweizer Armee auf der Suche nach einem starken Zugfahrzeug. Dieses sollte neben Geschützen auch Tiefbettanhänger mit dem Panzerjäger G13 und dem Leichtpanzer AMX 13 ziehen (Gesamtgewicht Tiefbettanhänger: 22 t).



Prototyp Nr. 2 SAURER 6CM 6x6 1954, Chassis Nr. 20 560/2, CH2DR Motor Nr 85 092

Foto: Werkbild SAURER AG, Juli 1954

Gesucht wurde ein Schlepper mit neuen Dimensionen, für den die Armee im Frühsommer 1952 ein Pflichtenheft erstellte.

1950 beschaffte die Armee 12 SAURER 4CM mit Wilson-Getriebe, welche als Zugfahrzeuge für die vorgesehenen Lasten zu schwach und zu leicht waren. So begann SAURER im Februar 1952 mit der Entwicklung des neuen Schleppers 6CM 6x6 auf Basis des 4CM/5CM. Die Armee übernahm am 15. Juni 1954 zwei Prototypen zum Stückpreis von Fr. 125'000.–. Mit beiden Fahrzeugen wurden in der Folge Versuchsfahrten durchgeführt.

Umfangreiche Versuchsfahrten gegen ausländische Konkurrenz

Im November 1954 wurden in Thun Vergleichsfahrten durchgeführt zwischen einem SAURER 6CM 6x6, einem

SAURER 4CM 4x4 und einem Wrecker 6x6 (USA). Der Wrecker schnitt am besten ab, der 6CM kaum besser als der 4CM. Die Bereifung des 6CM zeigte im schweren Gelände Schwächen. Deshalb änderte SAURER beim ersten Prototyp (6CM-Chassis Nr. 20 560/1, Motor CH2DR Nr. 85) die Bereifung. Ursprüngliche Bereifung: 10.00 x 20, Felgengrösse 8 x 20, Reifentragkraft 2.4 t. Neue Breitreifen (Super Single) 12.00 x 20, Felgengrösse 8.5 x 20. Dadurch änderten auch die Achsabstände und es wurde eine neue Handbremse eingebaut (Bosch-Federspeicherzylinder mit Wirkung auf die 2. Achse).

1955 ereignete sich in La Tourne NE ein schwerer Unfall, bei dem der Fahrer ums Leben kam. Der SAURER 4CM, der Panzerjäger G13 und der Tiefbettanhänger erlitten dabei einen Totalschaden. Jetzt

war endgültig klar, dass eine bessere Lösung für den Transport schwerer Lasten gefunden werden musste. Am 1. Juli 1955 führte die Armee Vergleichsfahrten durch mit dem SAURER 6CM (mit Breitreifen, Nutzlast 7.5 t), einem Tatra 6x6 (Nutzlast 8 t) und einem Magirus Deutz Uranus (Nutzlast 10 t). Der Tatra erwies sich als zu schwach. Der Uranus 6x6 überzeugte mit seinem starken Motor (250 PS), war wesentlich günstiger als der 6CM und Magirus-Deutz versprach kurze Lieferzeiten. Es zeigte sich aber auch, dass der 6CM von SAURER unter Zeitdruck entwickelt worden war und einige Schwächen aufwies. Motorleistung und Zugkraft waren für die vorgesehenen Lasten viel zu gering, ebenso ungeeignet zeigte sich das normale 5C-Achtganggetriebe. So verfolgte die Armee den 6CM nicht mehr weiter und beschaffte vorerst 2 Uranus 6x6.

Im März 1956 fanden in Thun weitere Versuchsfahrten statt, in deren Folge der Rotinoff Atlantic GR7 6x4 (253 PS) für den Transport des Panzers Centurion 57 angeschafft wurde. SAURER war nicht in der Lage, kurzfristig ein brauchbares Konkurrenzfahrzeug zur Verfügung zu stellen und konnte die Beschaffung ausländischer Schlepper

trotz Interventionen von Direktor Albert Dubois nicht verhindern. Der fehlende Konkurrenzkampf war wohl mit ein Grund, dass SAURER die Entwicklung leistungsfähiger Schlepper verschlafen hatte.

SAURER 6CM 6X6

- Motor CH2DR 150 PS
- Zweiseiben Trockenkupplung pneumatisch; 5C-Achtgang-Seriengetriebe mit Stockschtaltung (4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang sowie ein Schnellgang (pneumatisch))
- Differentialsperre pneumatisch auf die beiden Hinterachsen
- Druckluftbremse wirkt auf alle Achsen, mech. Handbremse auf beide Hinterachsen
- Anhängerbetrieb mit direkter und indirekter Zweileiterbremse möglich
- Leergewicht 10.7 t
- Nutzlast 7.5 t
- Gesamtgewicht 18.2 t
- Max. Zugkraft 10 t
- Anhängelast 12.5 t
- Geschwindigkeitsbereich: 6.5 – 55 km/h
- Steigvermögen 60%
- Gar-Wood Seilwinde mit 20 t Zugkraft (Seillänge 80m)



Rotinoff Super Atlantic GR7 6x4 (1958–1991): 8 Zylinder Rolls-Royce Reihenmotor, 16'200 cm³, 333 PS, Leergewicht 21.75 t. Mit diesem 300 cm breiten Schlepper wurden die 51 t schweren Centurion Panzer transportiert.
Foto: militärfahrzeuge.ch

Was passierte mit den beiden Prototypen 6CM?

Prototyp Nr. 1 6CM erhielt eine feste 2CM-Ladebrücke sowie einen Heckkran und wurde vom Eidgenössischen Amt für Masse und Gewichte in Bern als Eichlastwagen eingesetzt. 1985 kaufte ihn ein Sammler. Heute steht er bei Kurt Bolliger in Boniswil LU.

Prototyp Nr. 2 6CM (Chassis Nr. 20 650/2, Motor CH2DR Nr. 85 092) ging zur Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun. 1974 kam er in Thun in die Versteigerung (Schatzung Fr. 1440.-). Emil Bachmann, Garage und mechanische Werkstätte in Dietikon ZH, ersteigerte ihn und verkaufte ihn sogleich an das Baugeschäft Walter Chiozza, Dietikon. Chiozza baute den 6CM in einen selbstfahrenden Teleskopbagger um (analog Gradall G-660). Den Motor ersetzte er durch den CT1D Nr. 81 449. Dieser Motor wurde im April 1948 im 4C Chassis Nr. 20 441/21 an die Gebr. Sulzer, Winterthur, geliefert. Mit diesem von Walter Chiozza selbst gebauten Bagger wurden über 30'000 Arbeitsstunden geleistet. Dieser spezielle Teleskopbagger steht heute im EBIANUM Baggermuseum in Fisibach AG.



1962–1985 war der Prototyp Nr.1 (Chassis Nr. 20 560/1, CH2DR Motor Nr 85 091) beim Eidgenössischen Amt für Masse und Gewicht als Eichlastwagen im Einsatz.
Foto: baumaschinenbilder.de



Für den Einsatz als Eichlastwagen bekam der SAURER 6CM eine feste 2CM-Ladebrücke und einen Heckkran.

Foto: baumaschinenbilder.de



Der Magirus-Deutz Uranus sch gl 6x6 (Motor Diesel V12 luftgekühlt, 250 PS) war von 1956–1980 bei den Genie- und Panzertruppen als Zugfahrzeug für schwere Tiefbettanhänger, z.B. mit dem leichten Panzer AMX 13, 15 t, im Einsatz. Foto: militärfahrzeuge.ch

Alter 106 – Fan vom Saurer-Wein

Text: Hedy Züger

Am längsten durch das Land gefahren:
Albert Honegger mit 106 Jahren.
Inzwischen ist er, dies schön pusper,
ältester Schweizer, wohnt in Uster.
In Arbon geboren, gutes Holz,
die Lehre bei Saurer! Wir sind stolz.
Er kennt und geniesst gern Saurer-Wein,
hat Nachschub bestellt –
muss doch so sein.

Der Fall Honegger! Ist der doch nett!
... und nach dem Glesli gleich ins Bett...?
Der Saft muss aber wirklich gut sein,
und dem ist so beim Saurer Wein.
Ob wir dabei auch werden hunderti?
Ja doch, und kein Mensch wundert si.
Wir wünschen auch, der Lieferdienst,
der bring' dem OCS-Verdienst.

Mich wundert nur das eine bloss:
wer war inzwischen mal im Schloss,
wo rundherum die schönen Reben
sich wachsend immer mehr erheben?
Wo einstens auch, und das potz Blitz,
ein halbes Jahrtausend des Bischofs Sitz.

Natürlich von Genf, im moyen-age,
der bracht' Reformator Calvin en rage.
Sie hätten, hat Roland Gerber gedacht,
gescheiter besseren Wein gemacht.
So wie man das für uns jetzt tut –
tut nämlich den Christen allen gut.
Und trinken sie ein Glesli mehr,
und fallen über niemand her,
so soll man sich die Augen reiben –
und bei der Marke Saurer bleiben.

Museum Saurer ist Adressat
hält die Bestellungen gern parat.
Wie man sodann zur Flasche kommt?
Der OCS Arbon liefert prompt.
Der Nachschub hat sich nie verjährt,
weil Roland Gerber gern Genf anfährt.
Er liefert nicht mit dem Postauto
sondern diskret, ohne Dü-da-do.



Albert Honegger, 106jährig, ältester Schweizer und Liebhaber des Saurer Weins! Hier zu Besuch im Saurer Museum am 28. Mai 2024. Wir haben darüber in der Gazette Nr. 131 berichtet.

Selbstverständlich überbrachte unser OCS-Präsident, Christoph Wolleb, den nachbestellten Saurer Wein bei Alberts Tochter, Madeleine Diete, im November 2024 persönlich vorbei.