

Ausland-Bericht

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 3

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Unser OCS-Mitglied Udo Gebhardt aus Neuss in Deutschland hat mich in den letzten zwei Monaten mit interessanten Berichten verwöhnt. Ich bin natürlich sehr froh über solche Dinge informiert zu werden.

Bei diesem Bild hier handelt es sich um ein Fahrzeug der Oesterreichischen Saurer Werke in Wien. Aus anfänglichen Lizenz-Bauten konstruierten die Wiener-Werke Saurerlastwagen die nicht mehr viel mit unseren Schweizer Saurer zu tun hatten. Nachzulesen in der Broschüre "Die Geschichte der Oesterreichischen Saurer-Werke von 1906- 1956".

Rheinische Post vom 30. 3. 1995
Mönchengladbach LOKALES



Möbelspediteur will alten „Saurer-Diesel“ am liebsten kaufen

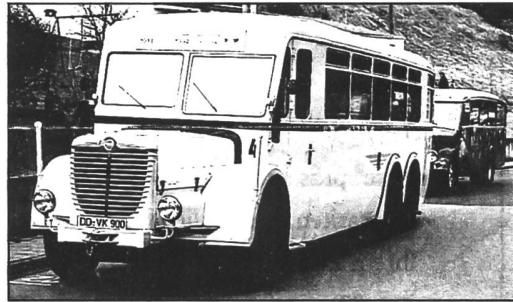
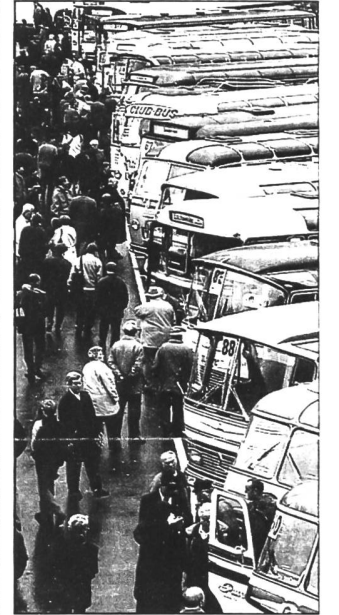
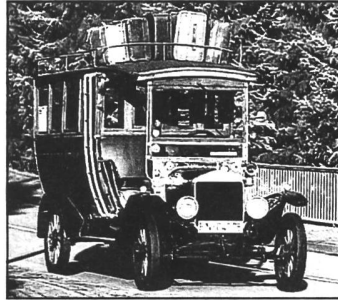
Seit ungefähr einer Woche weckt an der Aachener Straße in Höhe der chemischen Fabrik Overlack ein Bus-Oldtimer das Interesse vieler Passanten. Es ist ein „Saurer-Diesel“ mit oberösterreichischem Kennzeichen, in dessen Innenraum nur eine große Blechtonne und diverse Gerätschaften zu sehen sind. Auf den vorderen Sitzen liegt

ein Schild mit der Aufschrift „Wir sind in der Pizzeria“. Wem der Bus gehört und wer ihn dort geparkt hat, wußte gestern in der Nachbarschaft niemand. Auf der Suche nach dem Bus-Besitzer ist zum Beispiel Wolfgang Esser. Der Inhaber einer Möbelspedition ist Oldie-Fan und möchte den alten „Saurer“ am liebsten kaufen. Deshalb hat er

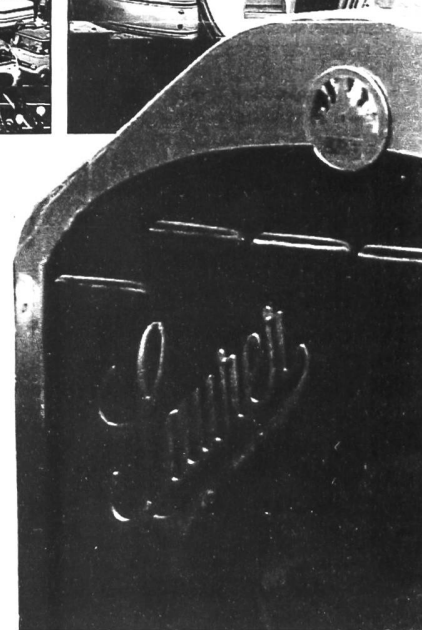
seine Visitenkarte an die Seitenscheibe geklemmt. Esser weiß schon, daß der Bus wahrscheinlich zwischen 1936 und 1943 gebaut worden ist. Sollte es mit dem Kauf klappen, müßte der Bus vermutlich zunächst einmal restauriert werden, denn der Lack ist stumpf und in den Kotflügeln klaffen große Löcher.

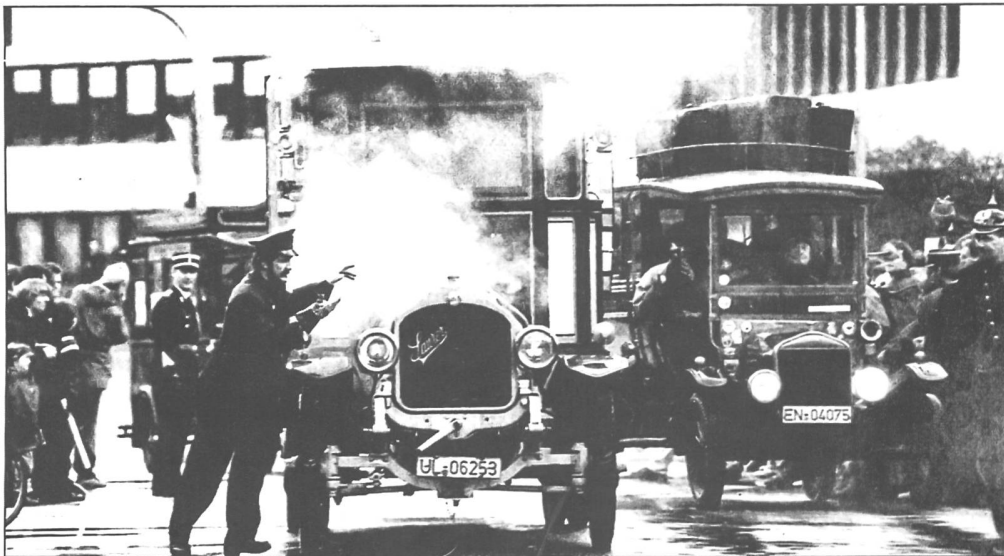
RP-Foto: Lothar Strücken

AUTOFEST FÜR ALLE



Auf großen, roten Speichen-Rädern führte der Nachbau des Ur-Busses von Benz die Siegener Bus-Parade an. Schon wesentlich moderner: der Ford Modell T mit Koffern auf dem Dach. Der rote Doppeldecker ist ein englischer Bristol und hatte seinen letzten Einsatz 1991 als Linienbus in Schottland. Vielen noch aus eigener Erfahrung ein Begriff: der »Baby-Setra« von Kässbohrer. Ein Riese dagegen der Büssing 10 NAG 900 N, der trotz Zerstörung im Krieg bis heute seine Dienste tut. Etwas älteren Datums sind die beiden Renault-Busse (Nr. 10 und Nr. 8), die seit den 30er Jahren in Paris eingesetzt wurden. Sie waren schon Methusalems, als 1954 die Ära des US-Klassikers Greyhound Scenicruiser von GM begann. Höhepunkt in Siegen: Präsentation aller Busse auf dem Bismarckplatz, wo das Publikum die Design-Details der Veteranen noch einmal aus nächster Nähe studieren konnte.





Fotos: Reiner Pohl, Horstgüter, Siemon

Seit 45 Jahren ein Gespann: Karl Geiger (oben, rechts) aus Adelboden im Berner Oberland mit seinem liebevoll restaurierten Saurer 1 CT 3 D, Baujahr 1938. Motor-Probleme wie beim Saurer AM II 30 von 1911 gab es selten.

Frisch geputzt und gewienert kamen sie daher. Von ihren Besitzern gehegt, gepflegt, geliebt. Bis auf die letzte kleine Schraube in Höchstform gebracht. Für den größten Auftritt, den historische Busse jemals hatten: die Parade »Hundert Jahre Motor-Omni-

bus« im südwestfälischen Provinzstädtchen Netphen.

Der Grund für das Spektakel: Hier, im Kreis Siegen-Wittgenstein, tuckerte der erste Motor-Omnibus der Welt über holprige Postkutschen-Wege. Am 18. März 1895 tat er das zum erstenmal, gelenkt von einem Berufskraftfahrer namens Karl Otto. Ein durchaus wichtiger Mann, was man schon an seiner zackigen Uniform und seinem prächtigen Schnauzbart erkennen konnte.

Seine Aufgabe: bis zu zehn Fahrgäste befördern auf der

18 Kilometer langen Strecke von Siegen über Netphen bis nach Deuz, die er im Linienverkehr viermal täglich zu befahren hatte. Dafür standen ihm ein »5pferdiger Motor« und »die Muskelkraft der Passagiere« zur Verfügung. Denn die mußten »aussteigen und schieben, wenn es bergauf ging«, berichtet ein Zeitzeuge.

Das war dann auch immer die Stunde des Triumphes der konkurrierenden Pferdekutschcher, die nichts mehr haßten als Karl Otto mit seiner tösenden Maschine, die ihnen

beim Vorbeiknattern regelmäßig die Vierbeiner scheu machte. Was sie damals noch nicht wußten: Letztendlich sollte die Neuerfindung ihnen und allen Kutscher-Kollegen auf dieser Welt für immer und ewig den Job kosten.

Aber noch war es nicht so weit. Denn die erste Motor-Omnibus-Linie der Welt kam nie so richtig auf Touren. Das lag nicht daran, daß man für eine Fahrt mehr bezahlen mußte als für ein Pfund Kaffee. Es lag an der Technik. Der von der Mannheimer Firma Benz in drei Monaten Bauzeit gelieferte erste Autobus der Welt war der Dauerbelastung und den schlechten Straßen einfach noch nicht gewachsen. Acht Monate nach der Jungfernfahrt war das Busabenteuer im Siegerland vorbei.

Aber andernorts ging es weiter, aus dem Abenteuer wurde schnell ein weltweiter Siegeszug. Daran beteiligt: in Deutschland Männer wie Benz, Daimler, Büssing, in der Schweiz Adolphe Saurer, in Frankreich Renault, Peugeot oder Delahaye. Die Busse, die sie bauten, waren in Netphen fast alle dabei – 96 Oldtimer aus zehn Ländern. Zwei Kilometer lang war die Veteranen-Schlange, die die historische Strecke Deuz–Siegen noch einmal entlangächzte. 100 000 Zuschauer drängelten sich, um die Prachtstücke zu bewundern.

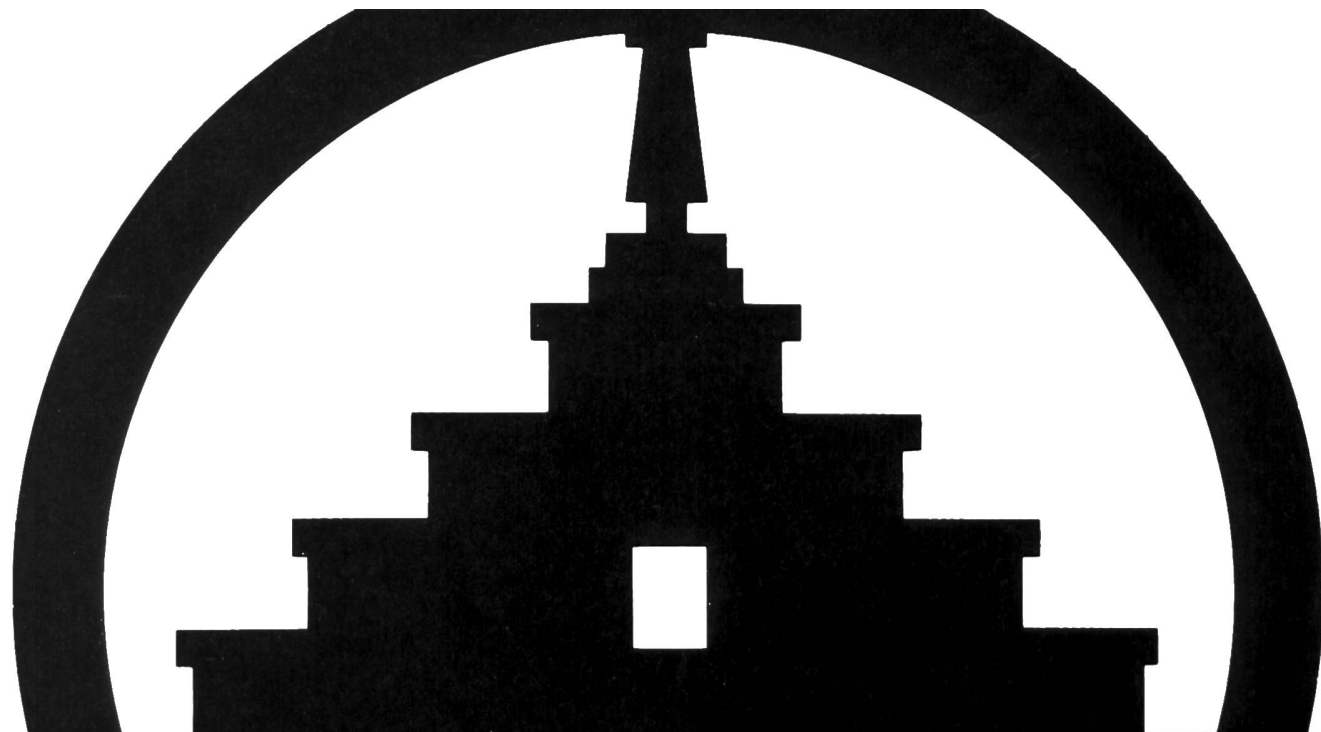
Ein eindrucksvoller Konvoi, Stoßstange an Stoßstange. Getrübt nur von einem »Partisanen«, der sich trotz intensiver Bewachung durch die Veranstalter vom Siegerner Kulturbüro mit einem Gammel-Oldie kurzzeitig in den Corso einschleichen konnte. Seine Botschaft, die er per Schild an seinem alten Saurer loswurde: »Rost ist aller Busse Anfang«. Die Siegerner Oldie-Freaks fanden diesen Spruch nur wenig witzig. ROBERT SAUTER



Saurer 5 AD Sprengwagen in Sao Paulo 1928



Saurer 2 BH 1927



SAURER - TREFFEN

Samstag, 26. August 1995

b. Rest. Bad Klus Oensingen

Saurer-Treffen in Oensingen

Wie jedes Jahr im September findet das Saurer-Treffen in Oensingen statt. Saurer-Club Präsident Harald Bollinger hofft das er dieses Mal die 300er Grenze mit Saurer-Fahrzeugen überschreitet. Es ist ganz klar das Ihm der Oldtimer-Club Saurer dabei helfen wird dieses Ziel zu erreichen. Also unbedingt den 26. August 1995 reservieren!

Ein Saurer an der Angel

Was Saurer Qualität bedeutet seht Ihr auf dem grossen Bild. Ein guter Werbeträger ist dieser Saurer 8x4 der Firma Spross in Zürich. Wir hoffen natürlich das nie jemand von Euch in diese Situation kommt. Beim Anblick dieses Fotos muss ich immer an den Film "Ein Goldfisch an der Leine" denken.







SAURER - Dreiseitenkipper

sind bekannt für ihre außerordentliche Wirtschaftlichkeit. Auch unter schwersten Betriebsbedingungen erfüllen sie, Jahr für Jahr, zuverlässig und sicher ihre mühsame Tagesarbeit.

Wählen Sie SAURER – Sie werden es nicht bereuen !

Chassistyp	Angetriebene Räder	Getriebe-gänge	Motor		Kippbrücke Inhalt m ³	Nutzlast ca. t
			Typ	PS		
N2C-K	2	5	CR1D CR2D	68 80	2 ¹ / ₂	4
N4C-K	2	8	CT1D CT2D	110 125	3 ¹ / ₂	6
S4C-K	2	8	CT1D CT2D CH2D	110 125 160	4	6 ¹ / ₂
6C-K	2	8	CH2D	160	6	10
2CM-K*	2 4	2 × 5	CR2D	80	2 ¹ / ₂	3
4CM-K*	2 4	2 × 5	CT2D	125	3 ¹ / ₂	5
5CM-K*	2 4	2 × 5	CT2D	125	4	6

* Geländegängig mit Allradantrieb – Differentialsperre

Auf Wunsch können auch die übrigen Typen mit Differentialsperre versehen werden



Aktiengesellschaft ADOLPH SAURER, Arbon

Eigene Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager in Arbon, Basel, Morges, Zürich