

# Saurer-Lastwagen Fabriqué en France

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1996)**

Heft 1

PDF erstellt am: **10.07.2024**

## **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.

## **Saurer-Lastwagen Fabriqué en France**

**Geboren in der Schweiz kam die Marke Saurer sieben Jahre nach ihrer Gründung nach Frankreich. Im Laufe der Geschichte wurde Saurer zu einem der grössten Lastwagenproduzenten Frankreichs. Und doch ist die Firma ganz verschwunden. Wie es dazu kam und was mit der Firma passierte lesen Sie in einem Bericht von Jean-François Colombet, erschienen in der Zeitschrift "Charge utile", übersetzt aus dem Französischen von Andreas Frei.**

1903 gründete Adolph Saurer in Arbon eine Firma zur Herstellung von Motorwagen. 1910 übernahm er, mit dem Ziel einer Expansion ins Ausland die Firma Darracq-Serpollet in Suresnes (Seine). Westlich von Paris, der Wiege französischen Automobilbaus, gelegen fand er dort eine ideale geographische Lage, welche es seiner Firma erlaubte, sich rasch zu entwickeln.

Am Anfang wurden in Suresnes Modelle, welche mit denen Schweizerischer Fertigung identisch waren, montiert. Mit den Jahren unterschieden sich die französischen Produkte allerdings immer mehr von ihren Schweizer Vorbildern. So wurden auch Fahrzeuge speziell für französische Bedürfnisse entwickelt, welche in der Schweiz gar nicht vertrieben wurden.

### **Das bescheidene Programm der Nachkriegsjahre**

Vor dem zweiten Weltkrieg beschränkte sich die Produktpalette auf einige wenige Modelle. Dies änderte sich auch nach dem Kriegsende zunächst nicht. Der Katalog von 1950 enthielt nur zwei Hauptmodelle: den 3 CT 1 D und den 8 BDU. Diese beiden Modelle wurden aber bis zum

Jahre 1960, dem Jahr in dem Saurer Frankreich verschwand, durch verschiedene Konstruktionen ergänzt.

Der 3 CT 1 D war damals das Zugpferd des Unternehmens. Er glich sehr stark dem Vorkriegsmodell, erschienen im Jahre 1939. Er besass ein Chassis, welches in drei Längen erhältlich war (4,5m; 5m; und 5,8m) und hatte mit einem Gesamtgewicht von 10'700 kg eine Nutzlast von 7'000 kg. Motorisiert war das Fahrzeug mit einem Sechszylindermotor mit 7970 ccm, welcher bei 1800 u/min 100 PS entwickelte. Das Aggregat wurde unter der Bezeichnung CT 1 D geführt, wobei das "D" auf Diesel als Treibstoff hinweist.

Es ist anzumerken, dass alle Fahrzeuge in dieser Zeit mit Sechszylindermotoren ausgerüstet wurden, die letzten Vierzylindermotoren (2 CRD und 2 CR 1 D) verschwanden mit dem Krieg. Der CT 1 D-Motor bestand aus einem Block mit Gusszylindern und Kolben aus Leichtmetall. Selbstverständlich benützte man dabei das patentierte Einspritzsystem von Saurer.

Der 3 CT 1 D war mit einem Vierganggetriebe ausgerüstet, bei dem der vierte direkt und der fünfte Gang die Motorkraft über eine Uebersetzung übertrug. Der Körper der Hinterachse bestand aus Blech. Die Hinterachse war auf Wunsch auch mit zusätzlicher Untersetzung lieferbar. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 70 km/h (normal) bzw. 51 km/h (untersetzt). Die niedrige Höchstgeschwindigkeit beschränkte den Einsatz der Fahrzeuge mit untersetzter Hinterachse auf Schwertransporte oder Fahrzeuge mit kleinem Einsatzradius.

Das Fahrzeug besass pneumatisch unterstützte Hydraulikbremsen. Der 3 CT 1 D war rechtsgelenkt, eine Saurer-Eigenart, der sich erst kurz vor dem Ende der Firma änderte.

### **Kabine nach Wunsch**

Der 3 CT 1 D wurde ohne Kabine geliefert, er war nur mit Stoßstangen,



Bild oben: Saurer 8BUD Baujahr 1933 mit Coder-Auflieger ( 23'790 l )

Bild unten: Saurer 8BUD 6 Baujahr 1953 mit Bourrec-Kipper



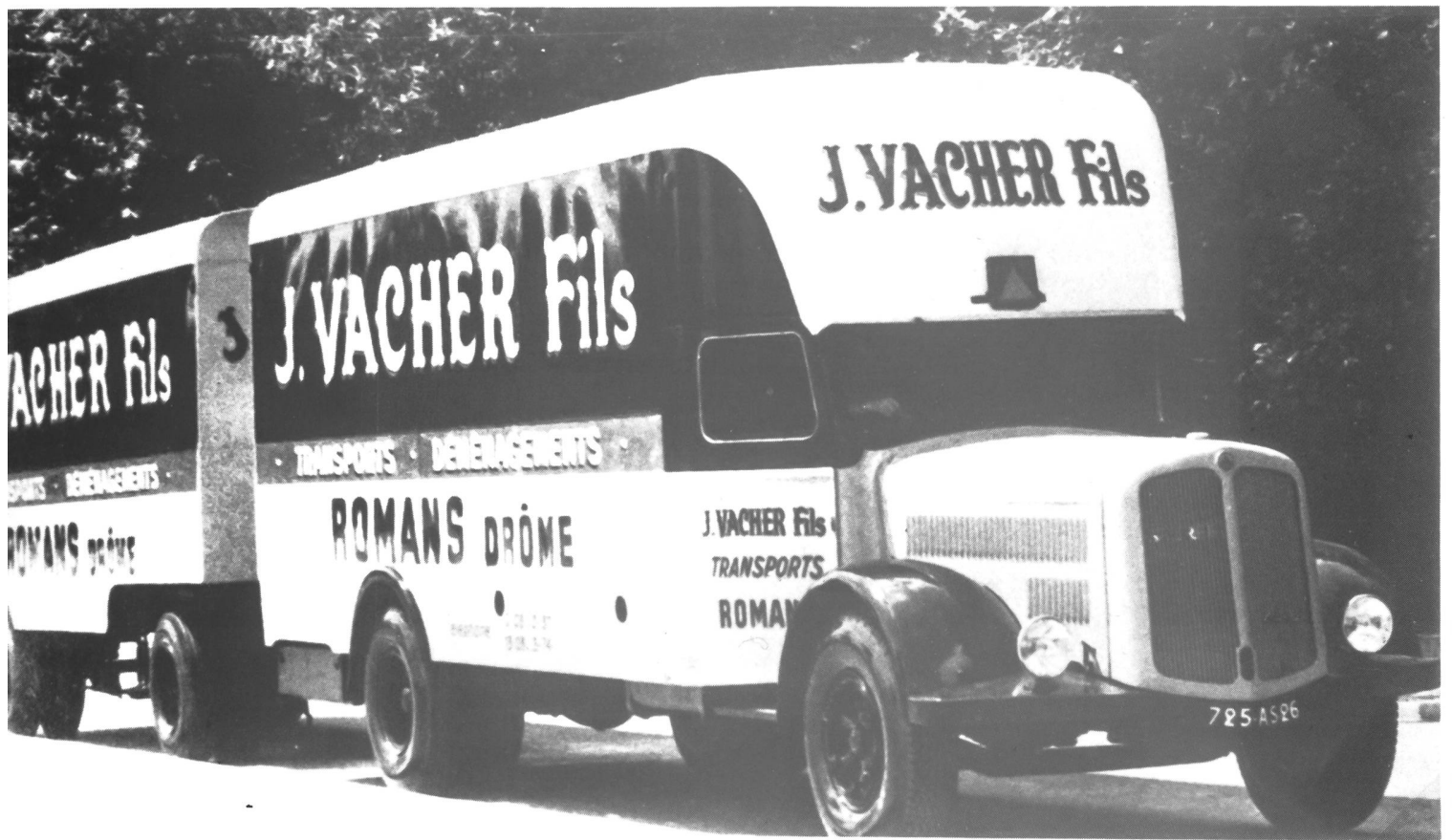


Bild oben: Saurer 8BUD Baujahr 1954 mit Möbelaufbau

Bild unten: Saurer 3C mit CTID Motor, Baujahr 1960, Gesamtgewicht 21'000kg



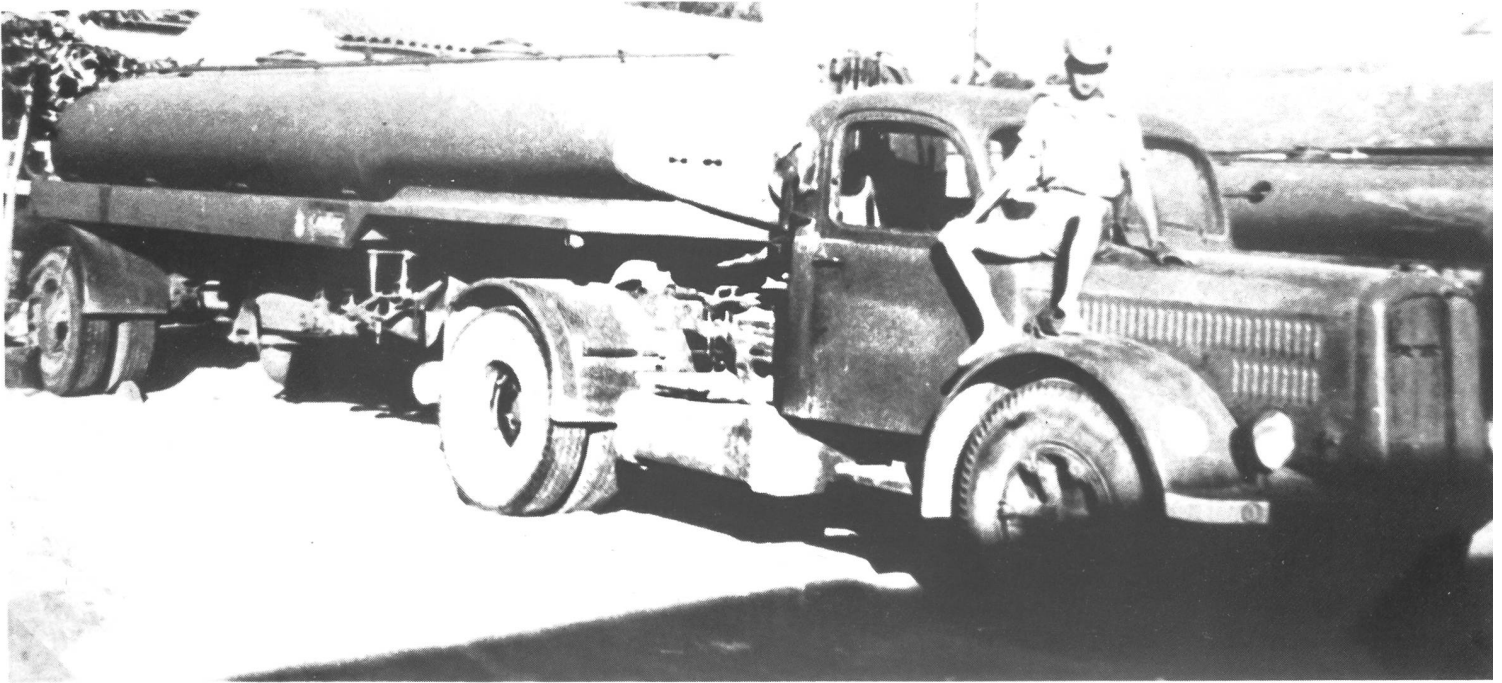
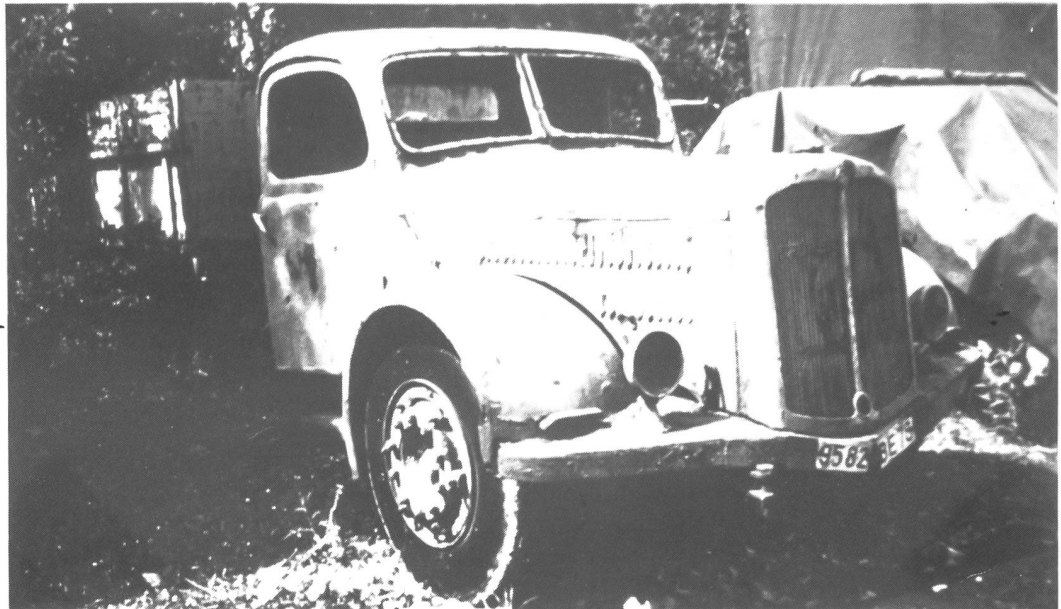


Bild oben: Saurer 3C Motor CT 1 T mit 100 PS, Baujahr 1954 (franz. Armee )  
mit Titan Coder-Auflieger ( 12'000 l )



Bildmitte: Saurer 3C Motor CT 1 D Baujahr 1954

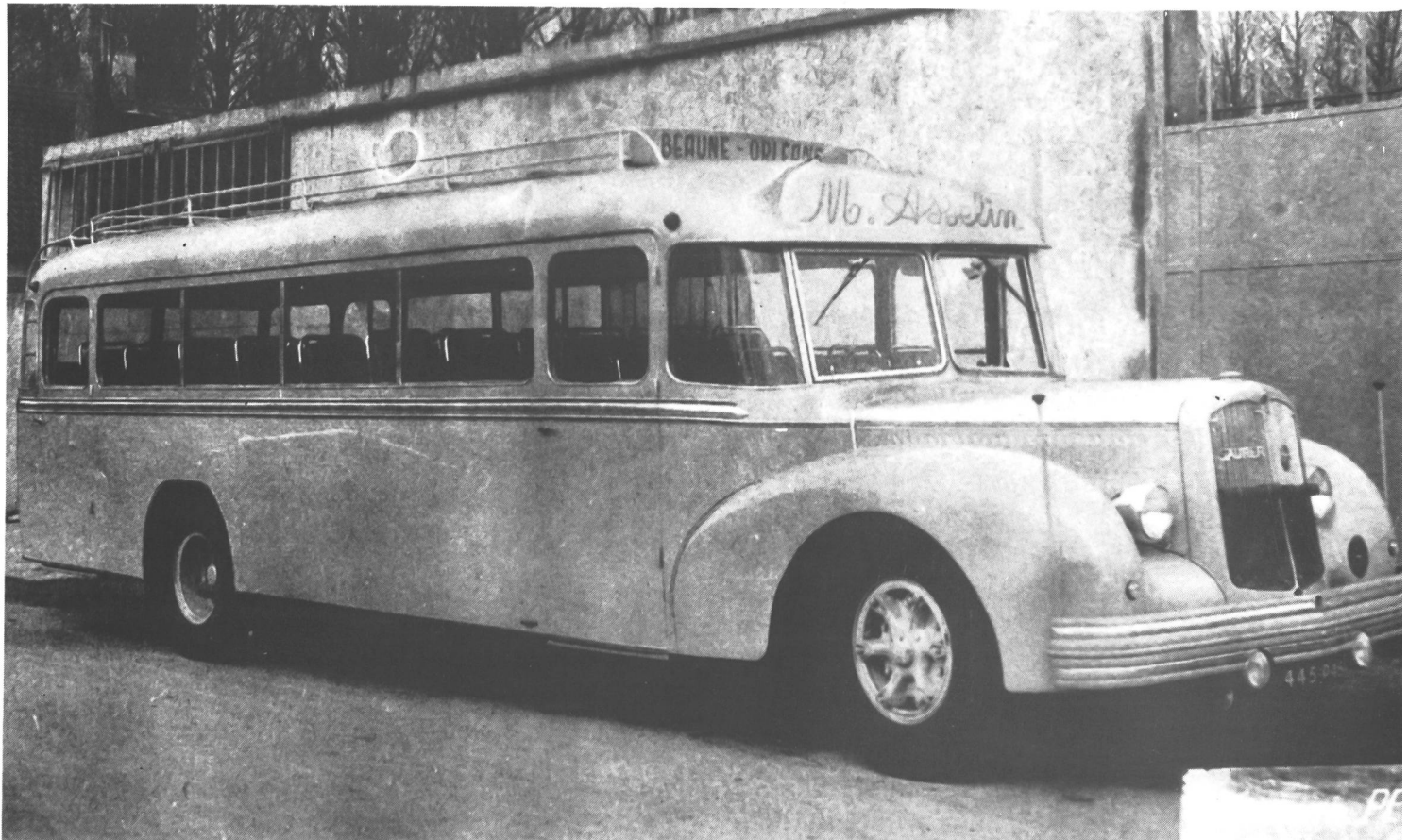
Bild unten: Saurer 3C Motor CT 1 D





Bild oben: Saurer 3C Motor CT 1 D, Baujahr 1953/54 mit Papeel-Aufbau

Bild unten: Saurer 3C Motor CT 3 D, Baujahr 1953, Carrosserie von Papeel in Rennes. 34 Sitzplätze.



vorderen Kotflügeln, Motorhaube und Einstiegsstufen ausgerüstet. Saurer bot allerdings als Option eine Blechkabine aus eigener Fertigung an, obwohl sich die meisten Käufer eine eigene Carrosserie von einem fremden Carrosseriebetrieb aufbauen liessen. Diese enthielten oft Türen, Aufbau und Windschutzscheibe in Form eines Kastenwagens. Die von Saurer angebotene Kabine besass nur ein einzelnes Rückfenster und bei den frühen Modellen eine einteilige Windschutzscheibe. Nach 1950 wurden die Windschutzscheiben zweiteilig ausgeführt. Die Scheibenwischermotoren wurden oben montiert. Auch die späteren Modelle besaßen zweiteilige Windschutzscheiben, allerdings wurden die Scheibenwischermotoren nun unten montiert. Die ersten Modelle (vor 1950) erkennt man ausserdem an ihren Scheibenrädern, welche später bei den meisten Fahrzeugen durch Trilex-Felgen abgelöst wurden.

Der 3 CT 1 D war sowohl als Lastwagen als auch als Sattelschlepper lieferbar. Die Schleppervariante erhielt bei der Typenbezeichnung am Schluss ein T (3 CT 1 DT). Auch die benzingetriebene Variante, der 3 CT 1 bleibt auf besonderen Wunsch der französischen Armee, welche dem Dieselmotorkraftstoff misstraute, weiterhin lieferbar - dies sowohl als Lastwagen als auch als Sattelschlepper. Als Motor kam der CT 1, die Benzinvariante des bekannten CT 1 D-Sechszylinders, der auch die gleichen Eigenschaften und Leistungsdaten aufwies, zum Einsatz. Zivile Kunden benutzten Benzinmotorkraftstoff jedoch seit dem Erscheinen des Dieselmotors nicht mehr.

### **Der grosse 8 BUD-Lastwagen**

Das zweite Fahrzeug, welches 1950 lieferbar war, war der 8 BUD. Bei ihm handelte es sich um einen Schwerlast-Transporter mit einem Gesamtgewicht von 18'500 kg. Die Gesamtkonzeption des Fahrzeuges blieb im Vergleich mit dem 3 CT 1 D die selbe, abgesehen vom Motor, welcher einen Hubraum von 11500 ccm (120 x 170) hatte und bei 1500



u/ min 135 PS entwickelte. Das Getriebe besass vier Gänge und die Hinterachse war zusätzlich untersetzt. Der 8 BUD besass ausserdem die Besonderheit, dass sich sein Gaspedal zwischen Brems- und Kupplungspedal befand. Diese ungewöhnliche Anordnung dürfte die Arbeit der Chauffeure, welche nicht immer mit demselben Fahrzeug zu arbeiten hatten, nicht unbedingt erleichtert haben!

Der 8 BUD war sowohl als 4 x 2 als auch als 6 x 2 für Schwertransporte lieferbar. Mit dieser Achsfolge wurde das Fahrzeug gerne als Kastenwagen oder als Viehtransporter verwendet. Auch dreiachsige Busse soll es, wenn auch selten, gegeben haben.

### **1952-1953: Der Katalog wird umfangreicher**

1951 blieb das Programm des Herstellers aus Suresnes gleich wie im Vorjahr. 1952 hingegen wurde ein neuer Motor auf den Markt gebracht, später auch ein neuer Wagentyp. Der neue Motor, der CT 3 D, besass wieder 6 Zylinder neu aber einen Hubraum von 8100 ccm (115 x 130). Zum ersten Mal wurden bei diesem Motor vier Ventile pro Zylinder verwendet, was für die damalige Zeit noch höchst ungewöhnlich war. Der Motor brachte es damit auf 130 PS bei 2200 U/min.

Natürlich wurde der 3 CT 1 D mit dem neuen Motor ausgerüstet und wurde so zum 3 CT 3 D. Als Gesamtgewicht des Wagens kündigte man 12'000 kg an, bald stieg es aber auf 13'700 kg. Das Gesamtgewicht des 3 CT 1 D stieg von 11'500 kg auf 12'700 kg.

Da der 3 CT 1 D und der 3 CT 3 D mit der gleichen Kabine ausgerüstet wurden, kann man die Wagen nur an Hand der Aufschrift "Saurer 100 ch" respektive "Saurer 130 ch", welche an der Motorhaube angebracht ist, unterscheiden. Diese Haube ist es auch, welche die Saurer-Fahrzeuge bis heute auf den ersten Blick vor ihren Konkurrenten unterscheidet und absolut typisch ist. Einige Fahrzeuge wurden zu dieser Zeit als nackte Chassis an fremde Carroseriebauer geliefert, welche sie mit

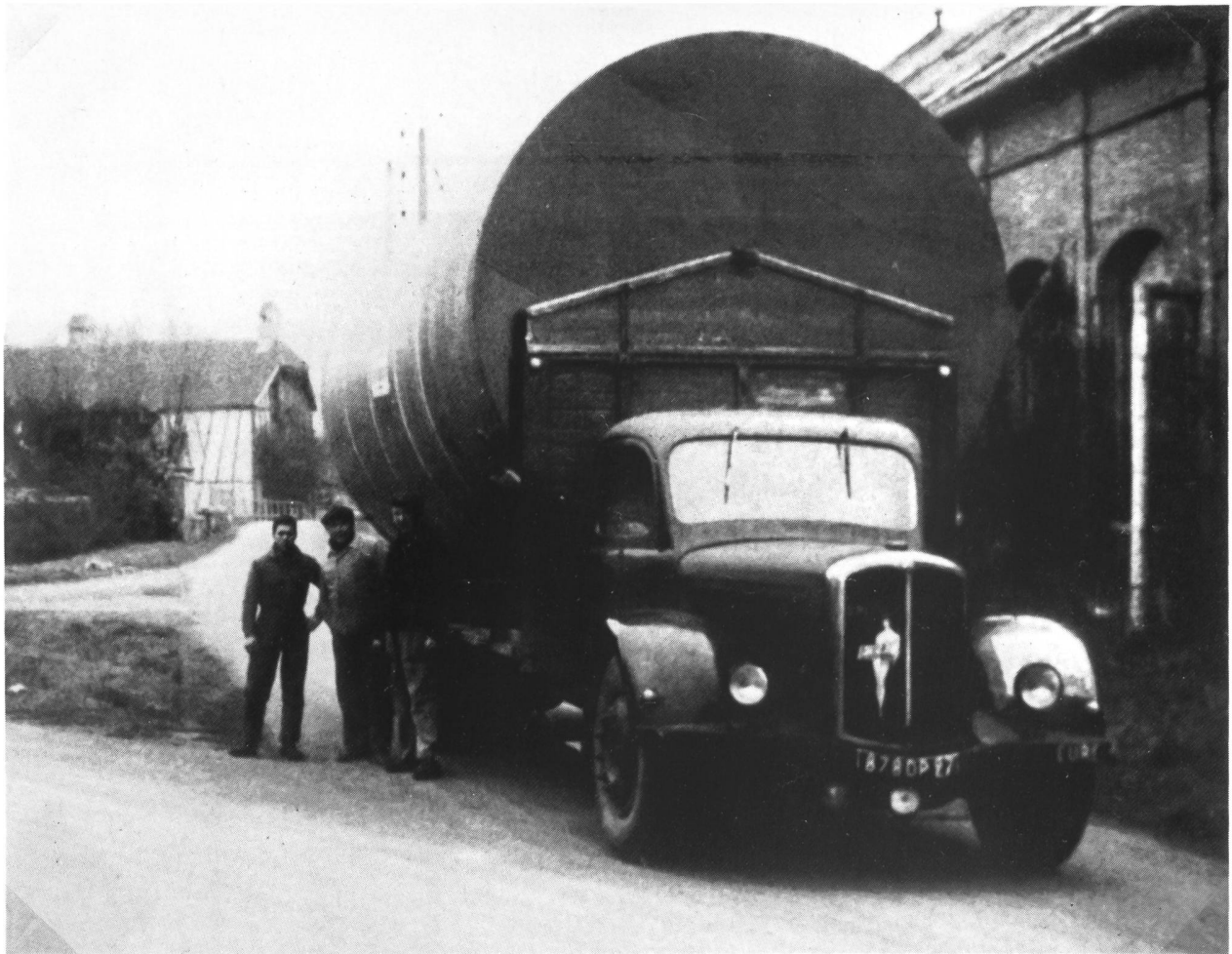


Bild oben: Saurer 3C Motor CT 1 D mit 100 PS, Baujahr 1939.

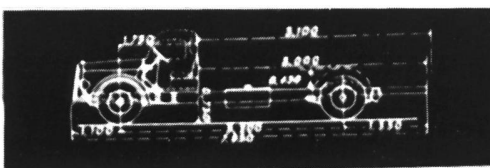
Bild unten: Saurer 3C Motor CT 1 D mit 100 PS, Baujahr 1962.

Das Fahrzeug ist möglicherweise noch vorhanden.

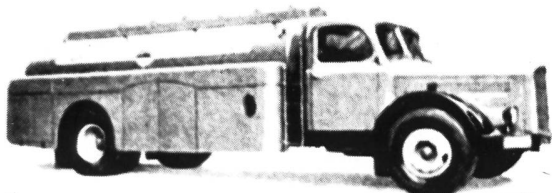




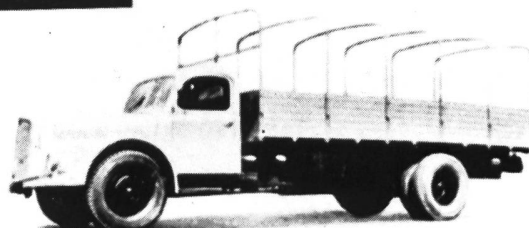
**EMPATTEMENT**



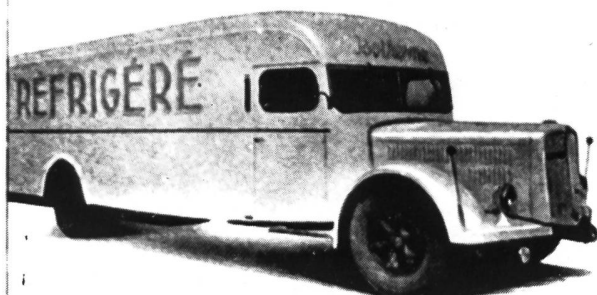
**5,20 MÈTRES**



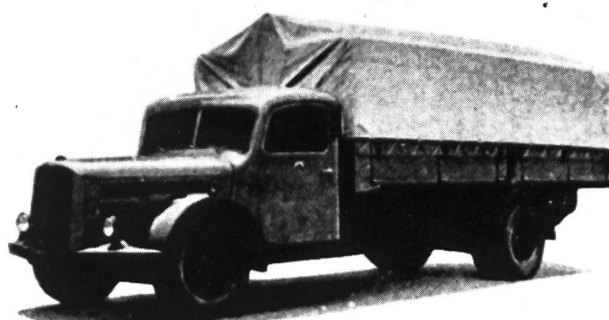
Citerne à essence de 8 000 l.



Plateau à ridelles de 7 m<sup>3</sup>.

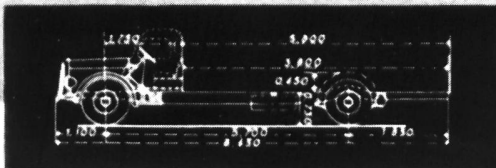


Fourgon isotherme de 20 m<sup>3</sup>.

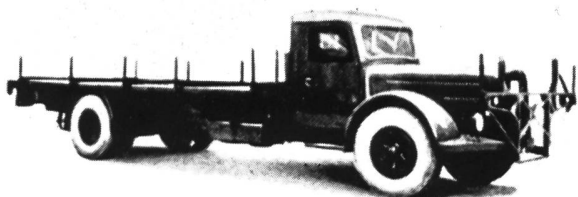


Plateau à ridelles bâché de 18 m<sup>3</sup>.

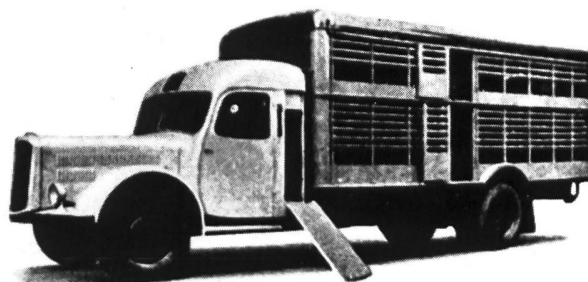
**EMPATTEMENT**



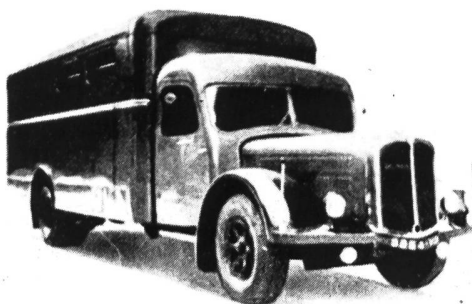
**5,70 MÈTRES**



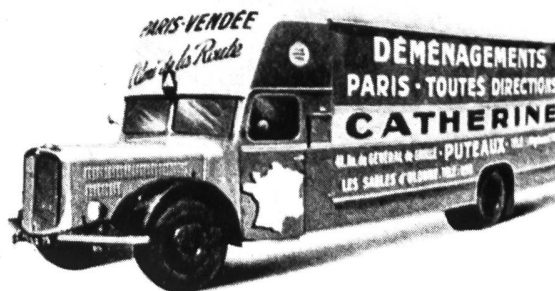
Carrosserie spéciale « marchand de fer ».



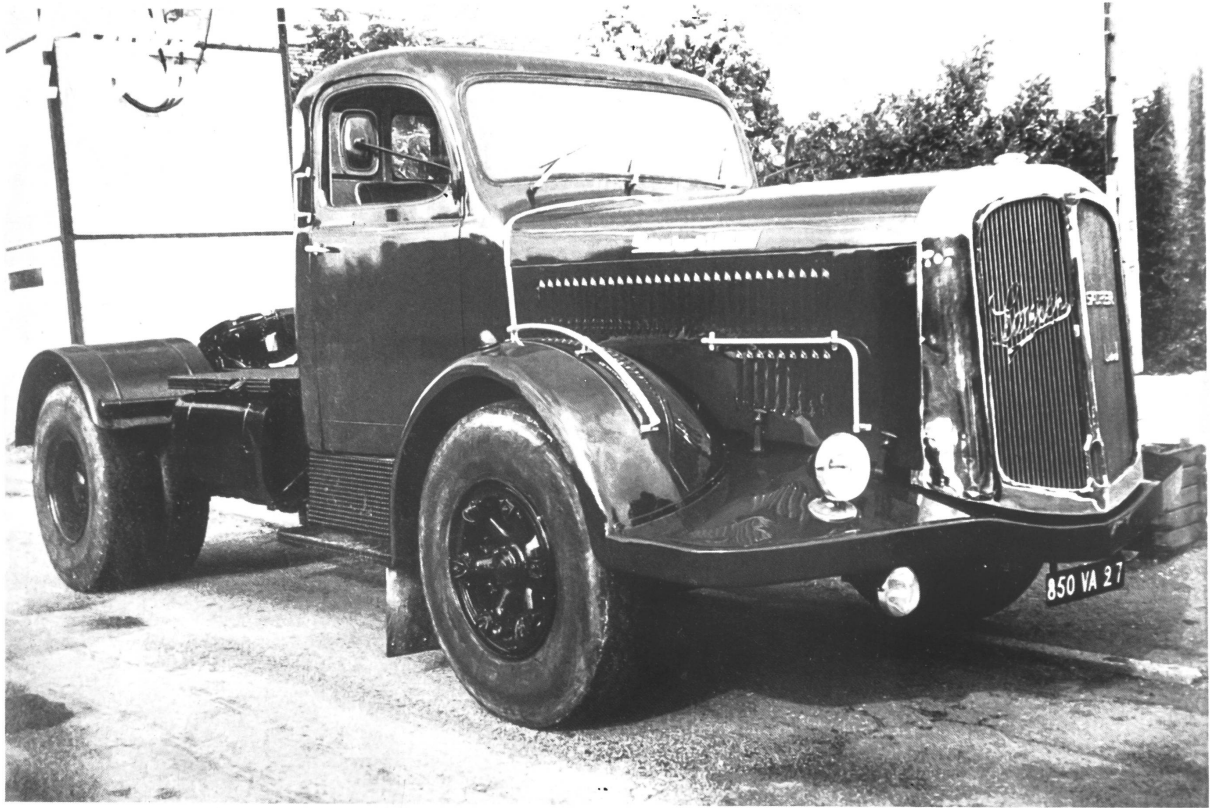
Bétailière deux étages, de 30 m<sup>3</sup>.



Fourgon à bétail d'une capacité de 30 m<sup>3</sup>.



Fourgon de déménagement de 42 m<sup>3</sup>.



Saurer 5 DCST mit 160 PS, Baujahr 1956, 6 Zylinder-Motor.

Frontlenkerkabinen als Kasten- und Möbelwagen aufbauten.

1953 erschien der 5 DT 3 D. Bei diesem Fahrzeug handelte es sich um eine verstärkte Version des 3 CT 3 D mit einem Gesamtgewicht von 17'200 kg. Es ist ebenfalls mit dem CT 3 D-Motor ausgerüstet, besass aber im Gegensatz zum 3 CT 3 D ein gerades Chassis welches nicht gewölbt war. Die Hinterachse war wie schon früher auf Wunsch für schwere Belastungen mit Untersetzung lieferbar. Die Kabine war - falls sie gewünscht wurde - die selbe wie beim 3 CT 1 D.

Ab 1953 wurde der 8 BUD neu mit einem Fünfganggetriebe ausgerüstet. Ein Jahr später, 1954, verschwand der 8 BUD aus dem Saurer-Programm und machte damit Platz für ein neues Hochleistungsfahrzeug, den 5 DCS. Bei diesem Fahrzeug griffen die Konstrukteure auf das bewährte Chassis des 5 DT 3 D zurück, verpassen ihm aber einen neuen Sechszylindermotor, den DCS. Dieser stärkste jemals in Frankreich gebaute Saurer-Motor besass einen Hubraum von 10'300 ccm (125 x 140) und entwickelte damit 160 PS. Der 5 DCS erhielt zudem die neue Zweischeiben-Trockenkupplung und das 5 C-Getriebe, welches sich schon im 5 DT 3 D bewährt hatte.

Ab 1955 erhielten alle Modelle eine neue Kabine, welche eine einteilige Windschutzscheibe mit drei Scheibenwischern besass. Das kleine Rückfenster wurde durch drei grössere Fenster (ähnlich der Anordnung bei unserem D 290 N) abgelöst. Der Kühler war gross, massiv und wurde oft verchromt. Die Oeffnung für die Handkurbel wurde zudem vergrössert. Der 5 DCS erhielt ausserdem auf beiden Seiten der Motorhaube einen Chromschriftzug "Saurer 160 ch". Die Chauffeure lobten die neue Kabine da sie im Vergleich mit der Konkurrenz ausserordentlich komfortabel war und auch eine sehr gute Schalldämmung besass.

Der 5 DCS wurde als Lastwagen, als Lastwagen mit Anhänger und, mit der Bezeichnung 5 DCST, als Sattelschlepper angeboten. Mit dem 5 DCST, der eine Nutzlast von 19'000 kg besass, schöpfte Saurer die gesetzlichen Möglichkeiten voll aus, das Gesamtgewicht von 35'000 kg

entsprach dem damals in Frankreich maximal zugelassenen Gewicht für Strassenfahrzeuge.

1954 erschien ein eher seltsam anmutendes Gefährt, der 3 CM. Bei ihm handelte es sich um einen 4x4-Schlepper mit einer ausgesprochen hässlichen Frontlenkerkabine aus Stahlblech. Auch wenn das Fahrzeug im Katalog erschien, so war die französische Armee doch Hauptabnehmer. Für sie stellte Saurer zwei Versionen her, den 3 CMTa, ein Sattelschlepper, und den 3 CMa, welcher für die Luftwaffe bestimmt war, her. Einige Dutzend dieser Fahrzeuge, welche mit dem bekannten CT 3-Benzinmotor ausgerüstet waren, wurden hergestellt. Die angetriebene Vorderachse des Fahrzeug wurde vom Mutterhaus, Saurer Arbon bezogen.

### **Das Programm von 1955**

1955 waren alle Modelle mit der neuen Kabine ausgerüstet, die 100 PS- und die 130 PS-Versionen blieben jedoch an ihrem weniger massiven Kühler gut zu erkennen. Die Typen 3 CT 1 D und 3 CT 3 D wurden ersetzt durch die 4 CT 1 D und 4 CT 3 D, welche sich von ihren Vorgängern durch die neue Kabine und die Erhöhte Nutzlast und das Gesamtgewicht unterschieden. Die Nutzlast von 14'000 kg war bei beiden Typen gleich, während ihre Vorgänger verschiedene Nutzlasten besaßen. Beide Typen, welche sich jetzt nur noch durch ihre unterschiedliche Motorisierung unterschieden, erhielten nun serienmässig untersetzte Hinterachsen. Gleichzeitig ersetzte der 5 CT 3 D den 5 DT 3 D. Einziger Unterschied war die auf 19'000 kg erhöhte Nutzlast.

Somit umfasste das Saurer-Programm 1955 zwei 14-Tonner mit 100 oder 130 PS und zwei 19-Tonner mit 130 oder 160 PS. Diese vier Modelle waren jeweils auch als Sattelschlepper lieferbar, dies mit Gesamtgewichten zwischen 21'000 und 35'000 kg.

Trotz der zahlreichen Verbesserungen und Programmerweiterungen

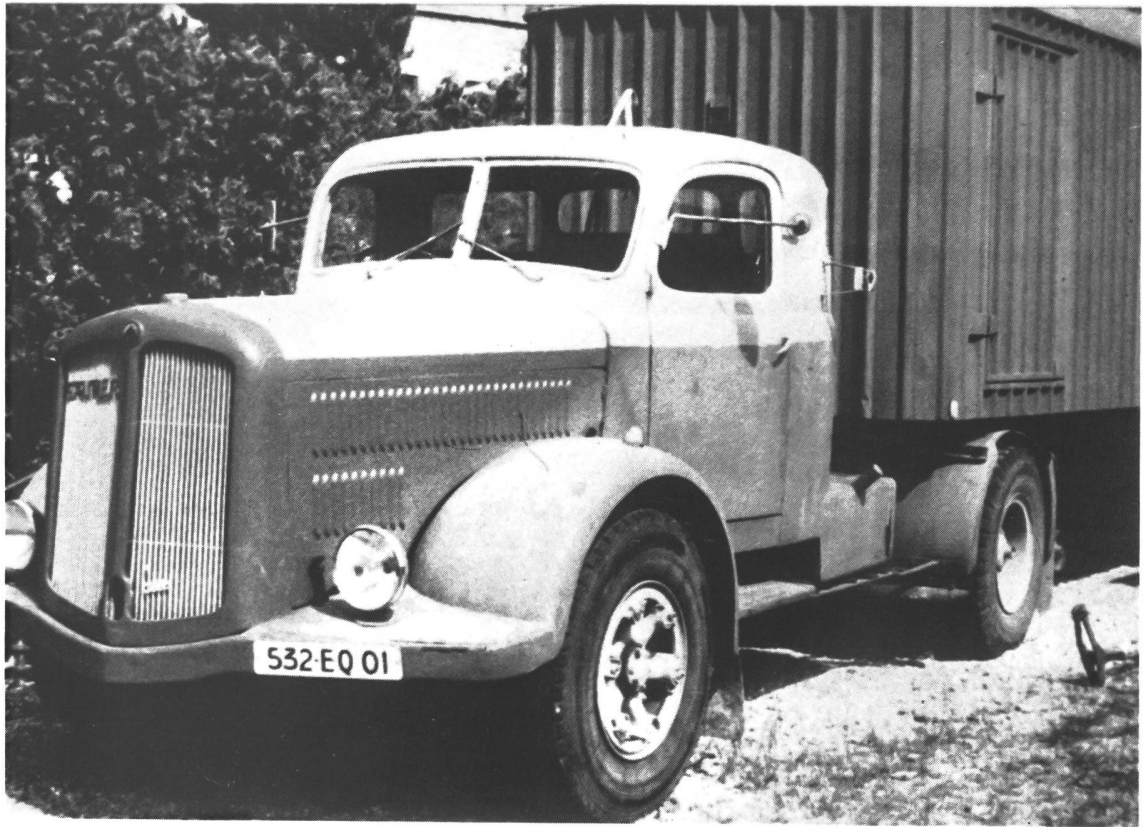
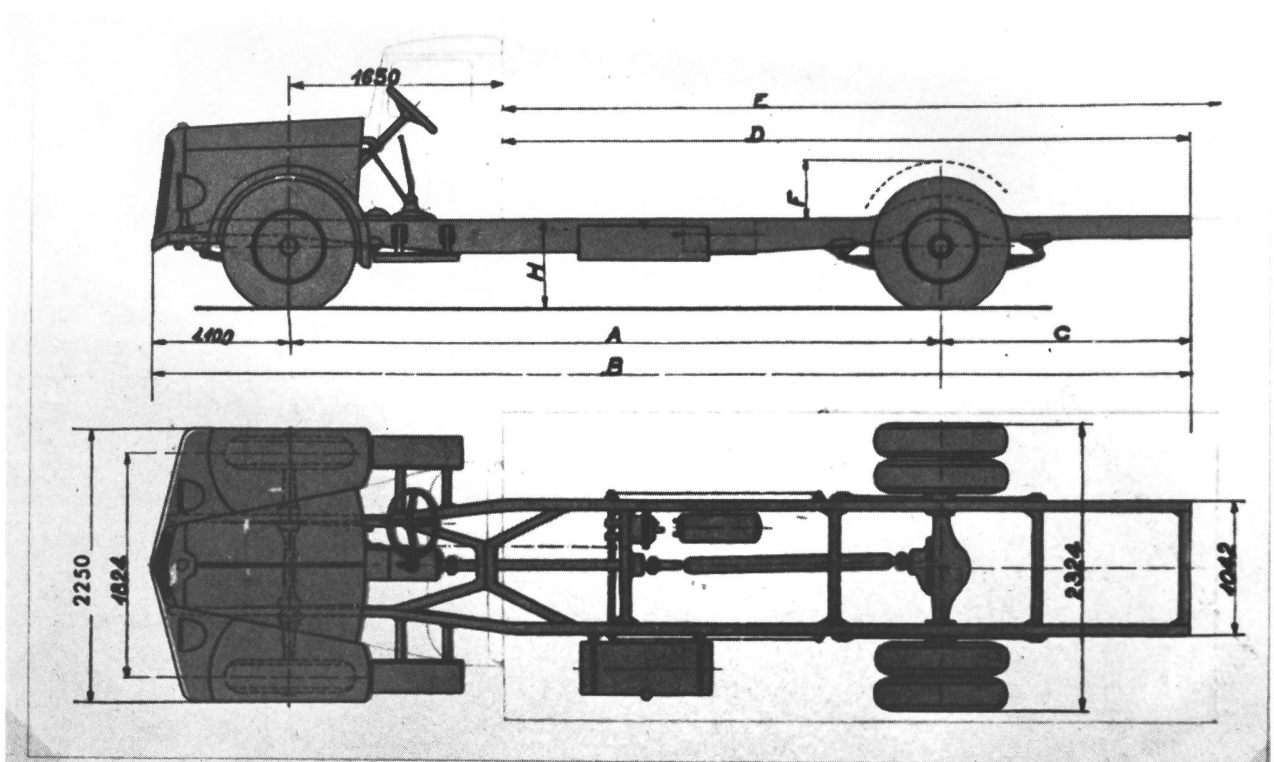


Bild oben: Saurer 5 DCST, Baujahr 1961, 160 PS, mit Schlafkabine.

Bild unten: Typenzeichnung im Saurer-Katalog ( 3C CT 1 D )





Saurer 4C  
Motor CT 3 D  
mit 130 PS  
Baujahr 1960  
Gesamtgewicht  
21'000 kg

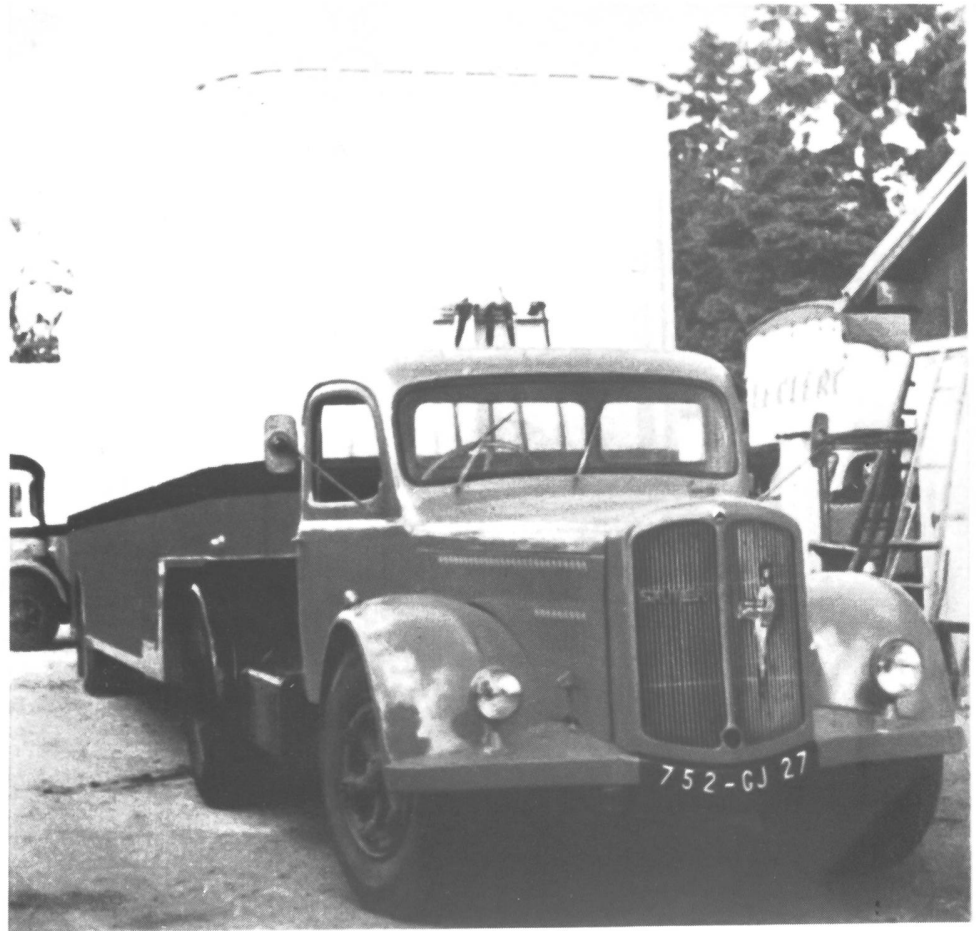


Bild unten: Saurer 3C Motor CT 1 D mit 100 PS, Aufbau Carel+Fouchet.



wurden in diesem Jahr nur gerade 528 Fahrzeuge hergestellt. Dies war nur eines der vielen Zeichen, welche eine tiefgreifende Veränderung in der französischen Nutzfahrzeugindustrie immer notwendiger erscheinen liessen. Der Zusammenschluss von Latil, Renault und Somua zu Saviem-LRS im Jahre 1955 war somit erst der Beginn einer ganzen Reihe von bedeutenden Zusammenschlüssen und Firmenaufgaben.

Hatte man sich 1954 noch grosse Erfolge mit dem neuen DCS-Motor versprochen, zeigte sich auch bei Saurer, dass sich die kühnen Träume leider nicht erfüllen würden. Dies hatte vor allem mit der Produktionsweise von Saurer zu tun, welche sich stark auf langwierige Handarbeit abstützte.

1956 wurde Saurer schliesslich von Unic, welche ihrerseits zur Simca-Gruppe gehörte, aufgekauft. Trotzdem wurden noch während vier Jahren Saurer-Fahrzeuge in Suresnes gebaut. Während den folgenden zwei Jahren änderte sich in der Produktion in Suresnes praktisch nichts. Zu Beginn des Jahres 1956 kam sogar ein neues Fahrzeug auf den Markt, der V4 CT 3 D. Er basierte grundsätzlich auf dem Chassis des 4 CT 3 D mit 130 PS. Das neue Fahrzeug besass eine Nutzlast von 16'000 kg, was es Saurer erlaubte, die bestehende Lücke zwischen den 4 C mit 14'000 kg und den 5 C/5 D mit 19'000 kg zu schliessen. Abgesehen von der Nutzlast entsprach der V4 CT 3 D weitgehend den 4 C-Modellen. Er war erhältlich als Lastwagen, Lastwagen mit Anhänger und als Sattelschlepper. Der 4 CM und 4 CMT ersetzte gleichzeitig den 3 CMT welcher noch immer für die Armee gebaut wurde. Neu war die höhere Nutzlast und vor allem der Umstand, dass nun ein Dieselmotor, ein CT 3 D mit 130 PS, eingebaut wurde.

1957 änderte sich im Programm praktisch nichts. Der 4 CT 3 D wurde neu mit speziellem Buschassis angeboten. Der neu entwickelte Typ 4 CCS wurde ebenfalls speziell als Buschassis ausgelegt. Er war mit dem DCS-Motor mit 160 PS ausgerüstet und besass eine Nutzlast von 13'800 kg.

## **1958: Saurer "à la Unic"**

1958 war gekennzeichnet durch grosse Umwälzungen bei Saurer. Die Fertigung praktisch aller Original-Saurer-Lastwaren wurde auf einen Schlag aufgegeben. Es blieben nur die Typen 4 CT 3 D für Busse mit 33, 36 oder 37 Plätzen und 4 CCS für Busse mit 41 und 45 Plätzen. Auch die Typen 3 CT 1 D und 3 CT 3 D blieben als Buschassis mit Saurer-Carosserie im Programm. Es wurden drei Bauformen angeboten: Normallenker, Frontlenker mit Frontmotor und sogar Frontlenker mit Heckmotor.

Parallel wurden zwei neue Modelle lanciert, der ZS 7 und der ZS 9. Beide waren als Lastwagen (in drei verschiedenen Längen) und als Sattelschlepper lieferbar. Ob jedoch jemals Sattelschlepper hergestellt worden sind, ist unbekannt.

Mit den ZS 7 und ZS 9 wurde der Wille der Unic-Verantwortlichen sichtbar, sich die Saurer-Kundschaft zu erhalten und sie langsam auf Unic-Fahrzeuge einzustellen. Tatsächlich behielten diese Fahrzeuge nur den Saurer-Motor (ein CT 3 D). Der Rest des Fahrzeuges, d.h. Chassis, Getriebe, Achsen und Kabine wurden von Unic zugeliefert. Die neue Carrosserie brachte auch den Wechsel von der typischen Rechts- zur Linkslenkung. Der ZS 7 entsprach dem Unic ZU 67 D und der ZS 9 dem Unic ZU 92. Die Nutzlast der Fahrzeuge betrug 14'500 kg für den ZS 7 und 16'900 kg für den ZS 9. Einzig die Kühlerform wurde gegenüber den Unic-Fahrzeugen leicht geändert, Erinnerungen an den 4 C- und den 5 C-Saurer sollten wachgerufen werden. Auch die bekannten Schriftzug "Saurer 130 ch" unterstützte dies. Die Unic-Saurer Wagen wurden Rhône getauft, was einer Gepflogenheit bei Unic entsprach, Fahrzeuge nach Flüssen oder Pässen zu benennen. "Rhône" wurde zweifelsohne gewählt, weil dieser Fluss, genau wie die Firma Saurer, in der Schweiz entspringt.



Bild oben: Saurer/Unic Z 59 L, Baujahr 1959, Motor CT 3 D mit 130 PS.  
Bild unten: Saurer 5 DCS von 1956 mit Tubacies-Kabine.





Saurer 4C Motor CT 3 D mit 130 PS.  
Sonderaufbau für die Post des damals autonomen  
Saarlandes.

1959 ändern die Bezeichnungen zu ZS 7.2 und ZS 9.2, ohne das grössere Aenderungen an den Fahrzeugen vorgenommen werden. Ausserdem erscheint ein neues Fahrzeug, der ZS 9 B 2.

### **1960: Das Ende**

1960 schliesslich wurden die ZS 7.2 und ZS 9.2 durch ein neues Einheitsmodell, den ZS 103 (erhältlich in vier verschiedenen Längen), abgelöst. Das neue Fahrzeug ist war mit einem Unic-Motor mit sechs Zylindern (118 x 150) ausgerüstet. Der Rest blieb gleich und das Fahrzeug wurde noch einige Monate unter der Marke Saurer verkauft. Zwar wurde im gleichen Jahr noch ein Bus Typ ZS 15 V (Nutzlast 11'500kg) mit Saurer-Motor vorgestellt, hergestellt wurde er aber nicht mehr. Von der alten Marke Saurer blieb in Suresnes nur das patentierte Einspritzverfahren erhalten, welches von Unic weiterverwandt wurde.

Seit jeher mit einem guten Namen versehen und unter einem guten Stern gebaut, sicherten sich die französischen Saurer einen Platz im Herzen eines jeden Chauffeurs. Mit ihren komfortablen Kabinen und der guten Schalldämmung boten sie den Fahrern einen angenehmen Arbeitsplatz. Niemand wird jemals die lange Schnauze vergessen, welche den Fahrzeugen einen eigenen Charakter verlieh und auch die Musik, die dem leise und absolut rund laufenden Sechszylinder entsprang bleibt allen im Ohr. Und auch wenn die 160 PS-Motoren eine eher begrenzte Lebensdauer hatten, zeichneten sich die 100 und 130 PS-Maschinen dadurch aus, dass sie buchstäblich unverwüstlich waren.

Durch die Fertigungsmethode, welche auf sehr viel Handarbeit basierte wurde zwar eine hervorragende Verarbeitung erreicht, andererseits aber der Verkaufspreis enorm in die Höhe getrieben. Natürlich litt auch die Produktivität unter diesen Methoden und eine Fertigung grosser Serien war zum Vorherein ausgeschlossen. Aus diesen Gründen beschränkte

sich die Käuferschaft auf kleine Transportunternehmer und Möbelspediteure, welche auf die Vorzüge der Saurer-Fahrzeuge nicht verzichten wollten.

Auch wenn die Firma Saurer in den sechziger Jahren in Frankreich als Produzent nicht mehr existent war, so wurden doch neue Saurer in Verkehr gesetzt. Es handelte sich dabei um Fahrzeuge der österreichischen Saurer-Werke, welche durch die Firma "société MAM" in Trappes offiziell importiert wurden.

Heute gibt es in Frankreich eine gar nicht unbeachtliche Fangemeinde, welche ihre Fahrzeuge liebevoll hegt und pflegt. Dies wird den Saurer-Fans in Frankreich wesentlich einfacher gemacht als in der Schweiz, da es in Frankreich bekanntlich nicht unbedingt üblich ist, alte Fahrzeuge auf den Schrottplatz zu bringen. Viel eher verstauben diese in Scheunen oder fristen gar unter freiem Himmel ein zum Teil erbärmliches Dasein. B- und sogar A-Wagen sollen darum - wenn auch in (fast) hoffnungslosem Zustand - durchaus noch zu finden sein. Fahrzeuge dieser Typen entsprechen den Schweizer Typen noch vollständig, was bedeutet, dass Frankreich auch für Schweizer auf Oldtimersuche ein interessantes Reiseziel darstellen kann.



Saurer 5 DCS mit 160 PS, Baujahr 1955.  
Das Fahrzeug ist noch im Einsatz.