

Wie kam Saurer zu seinem Ruf des Rolls Royce der Nutzfahrzeuge?

Autor(en): **Schaer, Hanskonrad**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 48

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037455>

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.

Wie kam SAURER zu seinem Ruf des Rolls Royce der Nutzfahrzeuge ?

Im Jubiläumsjahr ist verschiedenerorts daran erinnert worden, dass die SAURER-Fahrzeuge einst den Ruf der ROLLS ROYCE der Lastwagen genossen. Wie kam es dazu? Man kann sich ja einen solchen Namen nicht selber zulegen. Aber wer in der Umwelt oder Fachwelt hat dies seinerzeit bewirkt? Es scheint heute aussichtslos, auf diese Frage eine Antwort zu erwarten.

Die Entstehung dieses Nimbus' kann hier jedoch genau belegt werden. Von meinem ersten Chef bei SAURER, der als Versuchsingenieur schon in den 1920er-Jahren die damals führende automobiltechnische Zeitschrift „The Automobile Engineer“ aus England abonniert hatte, hörte ich nämlich schon vor Jahrzehnten, dass dieses Fachblatt den SAURER A-Typ in Wort und Bild ausführlich beschrieben und ihn mit folgendem Satz qualifiziert hatte: „It is without like or equal in the motor vehicle world today“ (übersetzt: „Es gibt nichts Ähnliches oder Ebenbürtiges in der heutigen Motorfahrzeugwelt“). Höheres Lob konnte man nicht spenden.

Aufgrund des bekannt phänomenalen Gedächtnisses meines Chefs zweifelte ich zwar nie an dieser Darstellung, aber im Hinblick auf die Präsentation der historischen SAURER-Leistungen anlässlich des 1996 in Würth (D) gefeierten Jubiläums „100 Jahre Nutzfahrzeug“ wollte ich diese Ehrung schwarz auf weiss vorweisen können. Deshalb durchforstete ich in Zürich in der ETH-Bibliothek die gebundenen Jahrgänge des „Automobile Engineer“ nach Erwähnungen von SAURER.

Und tatsächlich: In der Ausgabe vom August 1922 standen im zweiten Satz der Einleitung zur 11-seitigen Beschreibung des SAURER A-Typs genau die oben zitierten Worte. Die nachstehende (verkleinerte) Reproduktion dieses Artikel-Anfangs fasst im Untertitel die Vorzüge des beschriebenen Typs zusammen (übersetzt): „Ein Fahrzeug von vornehmer Gestaltung, umfassend viele originelle und aussergewöhnliche Konstruktionsmerkmale“.

THE AUTOMOBILE ENGINEER

AUGUST, 1922

THE 5-TON SAURER CHASSIS

A Vehicle of Refined Design, embodying many Original and Unusual Features

The five-ton lorry, of which we have the opportunity of publishing the first complete description, with drawings, is unique in the literal sense of that often misused word. It is without like or equal in the motor vehicle world today. If, after a glance at the apparently complicated drawings, which are reproduced in order to show details, which would require many columns of descriptive matter, the obvious criticism “regardless of cost” rises to the mind, it is as well to remember that it is the total cost per mile run that is the true criterion of successful design. If a lorry costing £ 1,000 has a useful life of 100,000 miles, and another

costing £ 2,000 has a useful life of 300,000, it is a wise investment to purchase the higher-priced vehicle, even with the bank rate unusually high.

In the case of the Saurer lorry the purchaser has an additional reminder that “the best is the cheapest” by the very long experience of the Société Anonyme Adolfe Saurer as heavy lorry makers. There is little doubt that the Saurer designing engineers have reasons based on past failures and success for each and every part. We believe, however, that the Saurer vehicle is by no means in a prize class of its own. On the

contrary, the makers state that it is definitely competitive with the high-grade chassis.

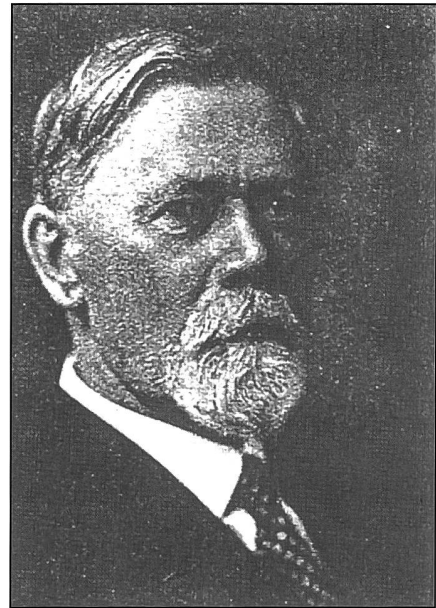
The five-ton lorry which forms the subject of these notes was shown at Olympia in 1920, and is a worthy descendant of a long line of successful machines. The general appearance of the chassis arrangement drawings indicates that an exceptionally clean design has been achieved, an impression that is even more definite when the actual vehicle is seen. Dirt-collecting excrescences and “afterthought additions” are conspicuous by their absence.

Als Besonderheiten für den damaligen Stand der Technik wurden – zum Beispiel – die folgenden beschrieben: Motorgehäuse und Getriebe zu einem Block zusammengeschaubt. Kurbelwelle auf 3 Kugellagern gelagert (wobei das Mittellager so gross gewählt wurde, dass der Innenring weit genug war, um von vorne über die Kurbelwellen-Kröpfungen hinweg geführt zu werden). Die Saurer-Motorbremse. Ein äusserst vollständiges Schmier-system. Kugel- oder Rollenlager für fast jedes sich drehende Teil.

Es scheint, dass damals nur Chassis' ausgestellt und besprochen wurden, weshalb vom Glanzstück des A-Typs nicht die Rede war: Das ganze Vorder-teil der Kabine (Armaturenbrett, Spritzwand, Lenksäulen-Abstützung, Anschlag der Türe) war aus Aluminium in einem einzigen Stück gegossen! Dadurch wurde das Quietschen der damals üblichen Holz-Aufbauten weitgehend vermieden.

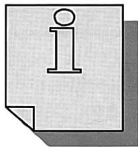
Ich empfinde es als eine Pflicht des Anstands, zu dieser Reminiszenz auch bekanntzugeben, dass die besondere Leistung des A-Typs zum grössten Teil einem ganz bestimmten Mann zuzuschreiben und ihm darum hier die Ehre zu erweisen ist: Oberingenieur Heinrich Mayer (*1869 †1941), 1902 von Adolph Saurer nach Arbon berufen. Er gilt als der Schöpfer dieses Typs, mit dem er eine solide, ausgesprochen klare, ästhetische Konstruktion verwirklichte.

Aus der Trauerrede von Generaldirektor A. Dubois zitiere ich einige bezeichnende Sätze: „Das Suchen nach vollkommenen Formen in den Konstruktionen war ihm ein natürliches Bedürfnis. Alles was er geschaffen hat, zeugt von seinem hohen Sinn für jene Ausgeglichenheit, die die Grundbedingung alles Schönen ist. Lange Jahre hindurch hat Heinrich Mayer als Chefingenieur die Konstruktionen der Firma Saurer auf dem Gebiet des Automobils massgebend beeinflusst. Es gibt wenige Menschen, die wie er die Bezeichnung „Pionier des Automobils“ verdienen.“



HEINRICH MAYER

Hanskonrad Schaer, Arbon



Wer sich die **gesamte englischsprachige Berichterstattung in „The Automobile Engineer“** über den SAURER A-Typ, mit über einem Dutzend Konstruktionszeichnungen und fast so vielen Fotos, als Fotokopie (20 Seiten) verschaffen möchte, kann eine solche bei mir mit genauem Absender und unter Beilage von 7 Briefmarken à 90 Rp. = Fr. 6.30 (für Kopien + Inland-Porto + Verpackung) bestellen.

Meine Adresse: Römerstrasse 17, 9320 Arbon

Spätester Bestelltermin: 31. Oktober 2003

Lieferung: Anfang November 2003

Korrigenda zu Gazette Nr. 47, Seite 12: In der ersten Rubrik-Überschrift der „Motoren“ muss es heissen: AM I – AM V – Typ (Das Y war ein Schreibfehler).

Marktplatz

Stell Dir vor: Du hast etwas zu kaufen / verkaufen, und niemand weiss es! Für Mitglieder sind Kleininserate **gratis!!**, und alle anderen Inserate sehr günstig. Inseratebedingungen auf der nächsten Seite.

Diese Inserate werden von über 500 Menschen, alles Freunde von Oldtimern, gelesen!! Eine maximale Fokussierung ist also garantiert, zu besten Konditionen.

Alexandra Lobnig hilft weiter (Adresse im Impressum S. 28)

Ersatzteile für Veteranen

Suchen Sie Ersatzteile oder geschickte Mechanikerhände, die Ihr Schmuckstück überholen? In dieser Rubrik finden Sie nützliche Adressen, die Ihnen möglicherweise weiterhelfen. Alle Ersatzteil-Lieferanten sind nach wie vor eingeladen, ihr Angebot kurz zu beschreiben und an uns zu senden. Die in der Gazette publizierten Einträge finden Sie auch im Internet, wo sie ein Jahr bestehen bleiben.

T. Arnold, Fischerweg 2, 9323 Steinach

Telefon: 071 446 82 61

Telefax: 071 446 17 09

Verkauf von Ersatzteilen für:

Saurer 2CM, 4CM, 5CM, 4MH, 6MH, 8M, L4C, S4C, CRD, CR1D, CR2D, CTD, CT1D, CT2D, CT3D, CT4D

Einspritzdüsen, Saurer-Normteile, Schrauben, Sicherungsbleche, Dichtungen, Bremsbacken, Bremsbeläge, Kupplungscheiben, Trillex-Felgen, usw.

Keller Thermostate, Ersatzteile, Umbausätze Scintilla Lichtmaschinen, Anlasser, Reflektoren, Scheinwerfer, usw. Nova Kompressoren und Ersatzteile

Derendinger

www.derendinger.ch

Ersatzteile für Fahrzeuge ab Jahrgang 1970

René Graf, Mechaniker, Mühlemattweg 24, 5034 Suhr

Telefon: 079 647 16 58

Material sowie Reparaturen von Saurer Motoren jeglicher Art!

Inserate Tarif für druckfertige Inserate, schwarz/weiss oder farbig (farbig nur auf 4. Umschlagseite möglich)

	Nicht-Mitglieder		Mitglieder	
	schwarz/weiss	farbig	schwarz/weiss	farbig
1/8 Seite	SFR 40.--	SFR 60.--	SFR 20.--	SFR 40.--
1/4 Seite	SFR 65.--	SFR 100.--	SFR 40.--	SFR 75.--
1/2 Seite	SFR 110.--	SFR 200.--	SFR 75.--	SFR 160.--
Ganze Seite A4	SFR 160.--	SFR 350.--	SFR 110.--	SFR 300.--

Kleinanzeigen

für Verkauf und Suche von SAURER/BERNA-Teilen, -Fahrzeugen oder -Schrifttum sind bis zur Grösse von 1/8-Seiten für Club-Mitglieder kostenlos, sofern sie in Druckbuchstaben an die Redaktionsadresse gesandt werden.

Redaktionsschluss

28. Februar, 31. Mai, 31. August, 30. November

Erscheinungsdatum

März, Juni, September, Dezember

Adressen des OCS

Vorstand 2003

Präsidium	Dr. Ruedi Baer	Mörschwil	e-mail: r.baer@bsg.ch
	Kurt Hess	Rorschacherberg	e-mail: k.hess@gutefahrt.ch
Sekretär	Cornel Suhner	Arbon	e-mail: c.suhner@bluewin.ch
Kassier	Andreas Berner	Magden	e-mail: andreas.berner@roche.com
Fahrzeugwart	Thomas Kugler	Arbon	e-mail: kuegi@bluewin.ch
Materialwart	Max Meile	Gossau	e-mail: m.meile@freesurf.ch
Marketing/Museum	Patrick Billeter	Wil	
Archiv	vakant		

Bitte setzen Sie sich im Bedarfsfall mit obgenannten Personen direkt in Verbindung oder schreiben Sie uns an nachstehende Club-Adresse:

Oldtimer Club Saurer

Grabenstrasse 6
Postfach 162
CH-9320 Arbon

Postcheck- Konto Nr. 90-15436-7

Internet

<http://www.saureroldtimer.ch>

Mitgliedschafts-Beitrittserklärungen

Die einfachste Methode, um bei uns Mitglied zu werden, ist einfach den Mitgliederbeitrag zu zahlen. Das geschieht via Überweisung auf unser Postcheckkonto 90-15436-7 lautend auf Oldtimerclub Saurer Arbon. Bitte geben Sie auf der Überweisung deutlich Ihren Namen und Ihre Anschrift an, dann können wir Ihnen unsere Vereinspublikation, welche vierteljährlich erscheint, auch zustellen. Vermerken Sie im Mitteilungstext "Neumitglied; Beitrag 2003" sowie die von Ihnen gewünschte Kategorie, dann weiss auch der Kassier sofort, was los ist.

Mitglieder-Jahresbeitrag

Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt Fr. 10.-- für Aktivmitglieder und Fr. 70.-- für Freunde des OCS. Gönner und Sponsoren bezahlen mindestens Fr. 50.-- plus Fr. 10.--, wenn sie die Gazette erhalten wollen. Jugendliche in Ausbildung zahlen pauschal Fr. 20.--.

Adressänderungen der Mitglieder

Bitte schriftlich an die obenstehende Club-Adresse senden!