

Saurer : Frankreich

Autor(en): **Thommen, Moritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2011)**

Heft 78

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037425>

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 - Frankreich



Viehtransportaufbau mit seitlicher Belüftung von Surirey auf 3CT1D. Die Öffnung hinter dem Fahrerhaus ist für das Reserve-
rad bestimmt

Saurer Arbon gründet 1910 an der Rue de Verdun in Suresnes ihre französische Auslandsfiliale durch die Übernahme der Fabrik von Darracq-Serpollet, die früher dampfgetriebene Nutzfahrzeuge herstellte. 1917 wird die Rechtsform geändert: von nun an ist Saurer France eine Aktiengesellschaft.

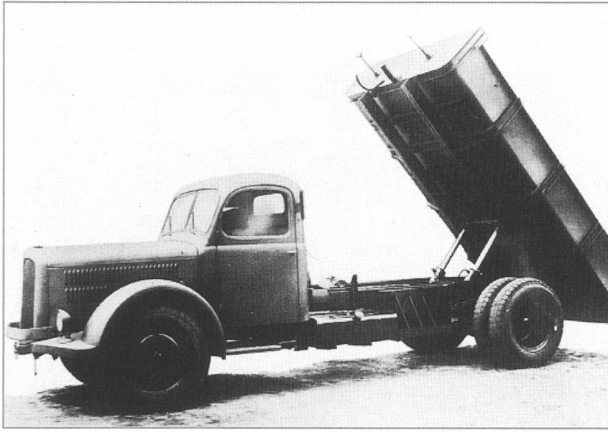


Kastenaufbau von Pelpel auf 3CT1D

Da die französischen Saurer einen hervorragenden Ruf genießen, verfügt das Unternehmen in der Vorkriegszeit über einen guten aber nicht besonders

grossen Kundenstamm. Die Zeit der Besetzung ist schwierig für das Unternehmen, da die österreichische Filiale von Saurer mit allen Mitteln versucht, sich in Frankreich niederzulassen. Als Antwort darauf schlägt François Lehideux, Präsident des Ausschusses der Automobilorganisation, 1941 vor, französisches Kapital zu mobilisieren um eine finanziellen Beteiligung der Österreichischen Saurer Werke AG zu vereiteln. Die Firmen Latil, Hotchkiss und Peugeot können mit der Annahme dieses Vorschlages zwar die Übernahme der Fabrik verhindern, nicht aber deren Lieferungen an die Besatzungstruppen. Saurer France dient daraufhin vor allem als Reparatur- und Verteilzentrum der aus Österreich stammenden Ersatzteile für die Saurer-Lastwagen der hauptsächlich aus Polizeidivisionen bestehenden deutschen Streitkräfte. Diese Beteiligungen bleiben erhalten bis zur Übernahme von Saurer France durch UNIC.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Saurer als industrielles Handelsunternehmen zusammen mit Delahaye, Hotchkiss, Laffly, Latil, La Licorne und UNIC 1949 der Gruppe GFA (**G**énérale **F**rançaise **A**utomobile) angehörte, wurde Ende 1940 gegründet. Saurer tritt aber schon ein Jahr später wieder aus.



Kippaufbau von Genève auf 3CT1D aus den vierziger Jahren



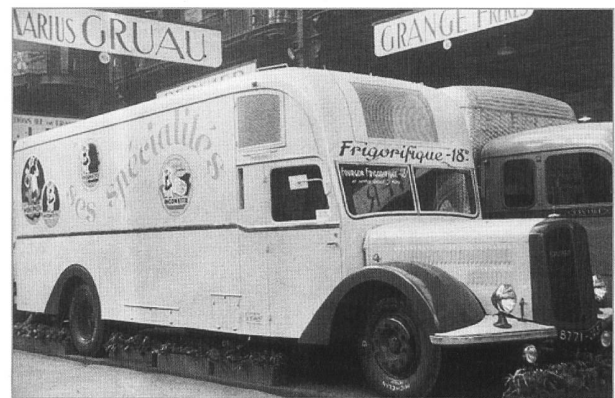
Omnibus-Aufbau von Michel Nice auf 3CT1D

Bei der Wiederaufnahme seiner Tätigkeit nach dem Krieg strukturiert Saurer seine Produktpalette neu und behält nur den 7-Töner 3CT1D und den 10-Töner 8BUD. Da das Unternehmen durch den Pons-Plan zusammen mit Hotchkiss und Latil (zumindest zu Beginn seines Bestehens) zu der von Peugeot geführten Unternehmensgruppe gehört, hat Saurer die Aufgabe der Herstellung von schnellen Lastwagen für Fernstrecken mit mittlerer Ladekapazität, die

die anderen Unternehmen der Gruppe entweder aufgrund mangelnder Ladekapazität oder Leistungsfähigkeit nicht anbieten können.

Andererseits werden diese beiden Ladekapazitäten durch den Pons-Plan bevorzugt; streng genommen ist der 7-Töner der Einzige, der für die durch die Industrieproduktion genehmigten und mit Rohstoffen versorgten Anlaufprogramme offiziell angenommen wird. Diese laufen vom 1. Oktober 1944 bis zum 30. September 1946 mit einer Vorgabe von 1.325 3CT1D-Fahrgestellen, von denen 1.225 tatsächlich produziert werden, zuzüglich die für militärische Aufträge reservierten 3CT1-Benzinfahrzeuge.

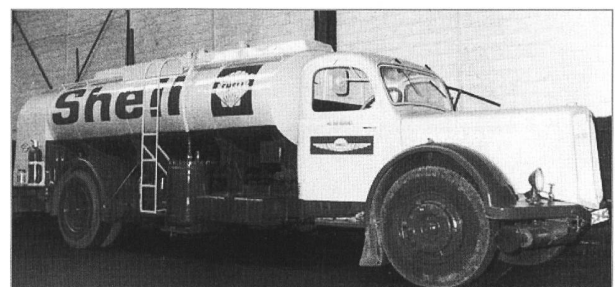
Moritz Thommen



Kühlaufbau von David auf 3CT1D. Das Kühlaggregat ist oberhalb des Fahrerhauses in den Aufbau integriert



Viehtransportaufbau von Villard auf 8BUD



Flugfeld-Zisternenfahrzeug von Shell vor 1950. Dieses Fahrzeug wurde 1968 mit einem neuen Perkins-Diesel ausgerüstet und lief auf dem Flughafen Bourget bis in die siebziger Jahre