

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1992)
Heft: 12

Rubrik: Saurer/Berna : Geschichte + Technik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



H. Fischer

Das Foto vergangener Tage : Ein Berna G 5 mit Saurer BLD Motor bei der Ablieferung an Hans Fischer Chur im Jahre 1934.

Liebe Club Mitglieder

Da ich das ganze Jahr hindurch mit dem Lastwagen unterwegs bin, bleibe ich in den Ferien lieber zu Hause beim Nichtstun, Beine hoch lagern und irgend welchen Papier-Haufen durchwühlen. Dieses mal hatte ich die Möglichkeit bei Hans Fischer meine Nase kurz in die Foto-Archiv Kiste zu stecken. Da gab es allerhand zu sehen, aus Zeiten die noch etwas normaler waren als die heutzutage. So konnte ich ein paar Sachen aussuchen, bei denen ich hoffe dass sie den geneigten Gazette-Leser auch interessieren. Vor allem die zwei Berna G 5 / G 6 sind sehr schöne Fahrzeuge. Da gab es jede Menge Versionen, Benzin, Diesel, von Berna gebaute Deutz Lizenz Motoren, Saurer - B Motoren, 4 und 6 - Zylinder Motoren, u.s.w. Da ich selbst nur wenige Unterlagen von diesen Berna aus den 20/30 + 40 er Jahren habe, würde es mich freuen wenn jemand der Dinge solcher Art hat, sich bei mir melden würde.

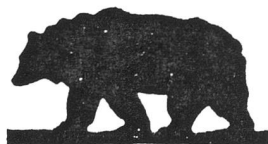
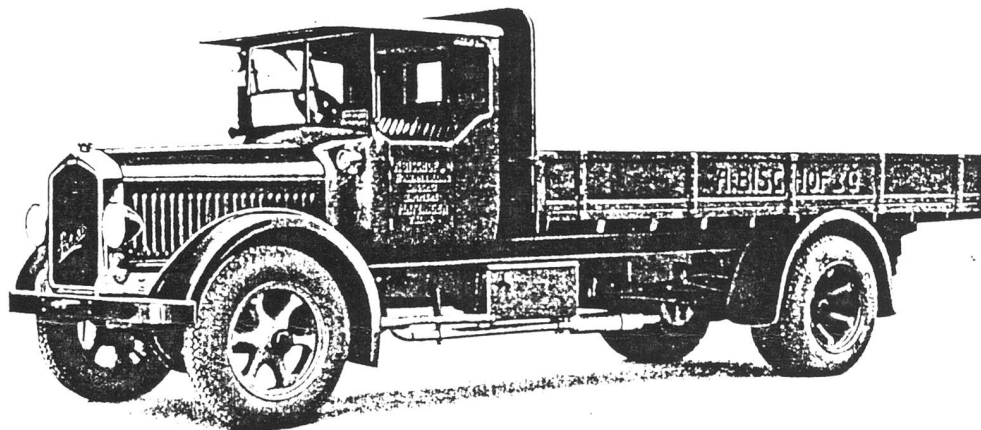
Adresse für Geschichte + Technik :

H.U. Braun Hauptstr. 44. 8355 Aadorf

Der neue

Berna-Lastwagen

mit Diesel - Motor Berna (Lizenz Deutz)



Motor-Wagenfabrik **BERNA** A.-G. **OLTEN**
(SCHWEIZ)



BERNA G 6 1931 , BERNA G 5 1934



H. Fischer

LASTWAGEN

für 5 bis 6 Tonnen Nutzlast

Type G6 (Benzinmotor)

Motor 4 Cylinder, Bohrung 125 mm, Hub 170 mm, 42,6 Steuer PS, 75 Brems PS bei 1400 Umdrehungen.

Kupplung: Vielscheiben (Trockenlamellen).

Getriebe: 1. Gang 6,8; 2. Gang 13,6; 3. Gang 23; 4. Gang 39 km/Std.; Rückwärtsgang 6,8; Schnellgang 56 km/Std.

Kraftübertragung: Cardanwelle aus Stahlrohr; vorderes und hinteres Gelenk mit Stahlzapfen; Hinterachse mit Doppelübersetzung, d. h. schräg verzahntes Kegelradgetriebe und im Öl laufende Ritzelinnenverzahnung in den Hinterrädern.

Chassis-Schmierung: Tecaletit (leicht zugänglich).

4-Rad-Bremse: hydraulisch, System Lockheed.

Bereifung: 40×8" (hinten doppelt).

Radstand: 4500 oder 4850 mm.

Brücke: Länge 3800 bis 4800 mm; Breite 2120 mm. Gewicht des kompletten Chassis mit Pneu 4200 kg. Gewicht des kompletten Wagens fahrbereit 5000 kg.

Nutzlast: 5000 bis 6000 kg.

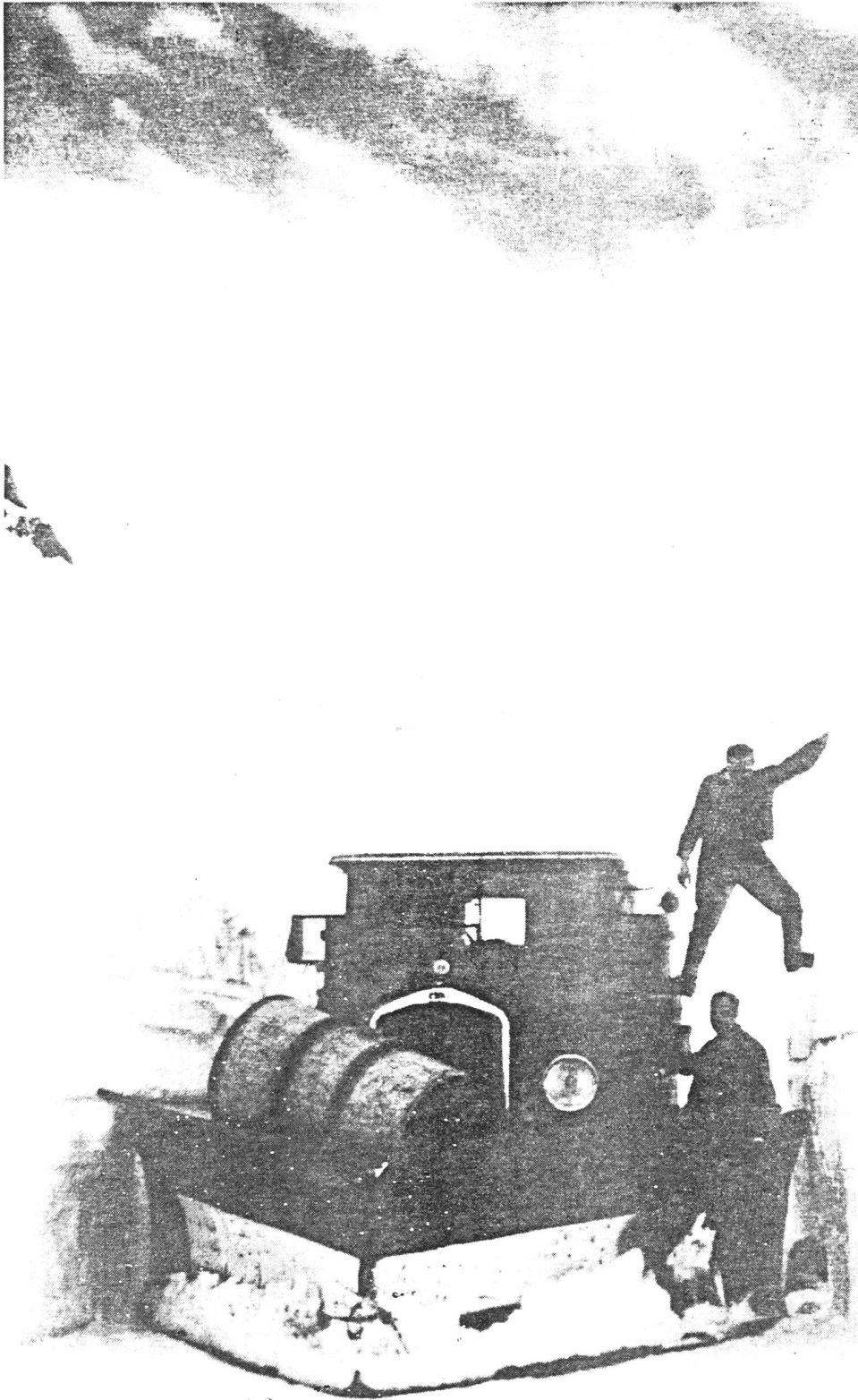
Auf Wunsch kann der Motor 115×170 (100 PS), 6 Cylinder, eingebaut werden.

Variante: G 6 UMK für 3-Seitenkipper.

Gewicht des kompletten Chassis mit Pneu 4200 kg. Gewicht des kompletten Wagens fahrbereit 5900 kg. Nutzlast: 5000 bis 6000 kg.

Die zwei Berna von H. Fischer sen. fotografiert im Jahre 1942 vor der Garage in Chur. Davor der Chef mit Familie und Chauffeur. Links der Berna G6 1931 mit dem Berna - Deutz Motor, später ersetzt durch einen Saurer BLD Motor. Rechts der Berna G5 1934, der von Anfang an durch einen BLD Motor angetrieben wurde. Mit diesen Fahrzeugen besorgte Hans Fischer sen. von 1931 - 1950 auch den Winterdienst am Julierpass. Das war wohl eine strenge Arbeit mit diesen Fahrzeugen, aber wie H. Fischer sen. in seinem Buch "Strassenverkehrswesen in Graubünden 1781 - 1981" schreibt, auch sehr schöne Zeiten!

Auf der nächsten Seite ein Action - Foto und ein Ausschnitt aus dem oben genannten Buch.



Auf dem Julierpass 1931-1950. 1934 Schneehöhe 5,80 m.

Erinnerungen an die Villa «Hepti fest» in Bivio 1933

Im Kreise guter Kameradschaft und Touristen, bei lüpfiger Ländlermusik, währschafte[n] Speisen und auch reichlichem Nassen, verbrachte ich 20 volle Winter bei jeder Witterung, die schönsten Stunden nach strengem Arbeitstag. Zu meiner grossen Freude werde ich heute noch nach vielen Jahren auf diese Zeit angesprochen.

Wessen Ursprung der Name der Villa ist, kann leicht mit Hans Fischer sen. in Verbindung gebracht werden.



Saurer 5C mit V8, CH1D Motor, Baujahr 1944
Geliefert wurden 1944 mehrere solche 5C ans Deutsche Reich.
Dort kamen sie jedoch nicht mehr in Gebrauch und wurden ab-
gestellt. Mehrere Jahre später wurden diese ungebrauchten
Fahrzeuge in die Schweiz zurückgeholt und total revidiert.
Einer dieser 5C kaufte H. Fischer sen. 1952 für sein Trans-
port Geschäft.



Nun noch eine Episode aus dem Buch von H. Fischer sen.

Ein Erlebnis mit Hans Fischer :

Ich muss vorausschicken, dass ich Hans Fischer schon seit
vielen Jahren sehr gut kenne, und wir auch gut befreundet sind.
Als Kant. Beamter habe ich viele Jahre im Kanton Graubünden
Verkehrskontrollen durch geführt. So war ich auch einmal im
Bündneroberland auf einer Kontrolle. An das genaue Datum
kann ich mich allerdings nicht mehr erinnern, es mag wohl in
den Fünfzigerjahren gewesen sein. Unter andern Autofahrern
kam auch Hans Fischer mit seinem Lastwagen herangefahren.
Er musste sich einer Kontrolle unterziehen genau wie alle
anderen Autofahrer. Nebenbei fragte ich Hans: "hesh dies Örgeli
bider?" Die Antwort war: "selbstverständli hanni z'Örgeli im
Auto." Ich sagte zu Hans: "Dann wirst uns wohl eins aufspielen",
und tatsächlich nahm Hans seine Handorgel aus dem Auto, setzte
sich aufs Trittbrett seines Lastwagens, und Spielte den
schönsten Ländler. Unsere Kontrolle wurde für kurze Zeit ein-
gestellt, um den Klängen unseres Freundes Hans zu lauschen. Auf
diesen Verkehrskontrollen hat man ab und zu gewisse Erleb-
nisse gehabt, aber dies Erlebnis mit Hans Fischer war wohl
eines der schönsten, darum ist es mir auch nach so vielen
Jahren noch in Erinnerung geblieben.

Ich wünsche meinem Freund Hans Fischer noch einen geruh-
samen Lebensabend, und er empfangt die herzlichsten Grüsse
von seinem Freund

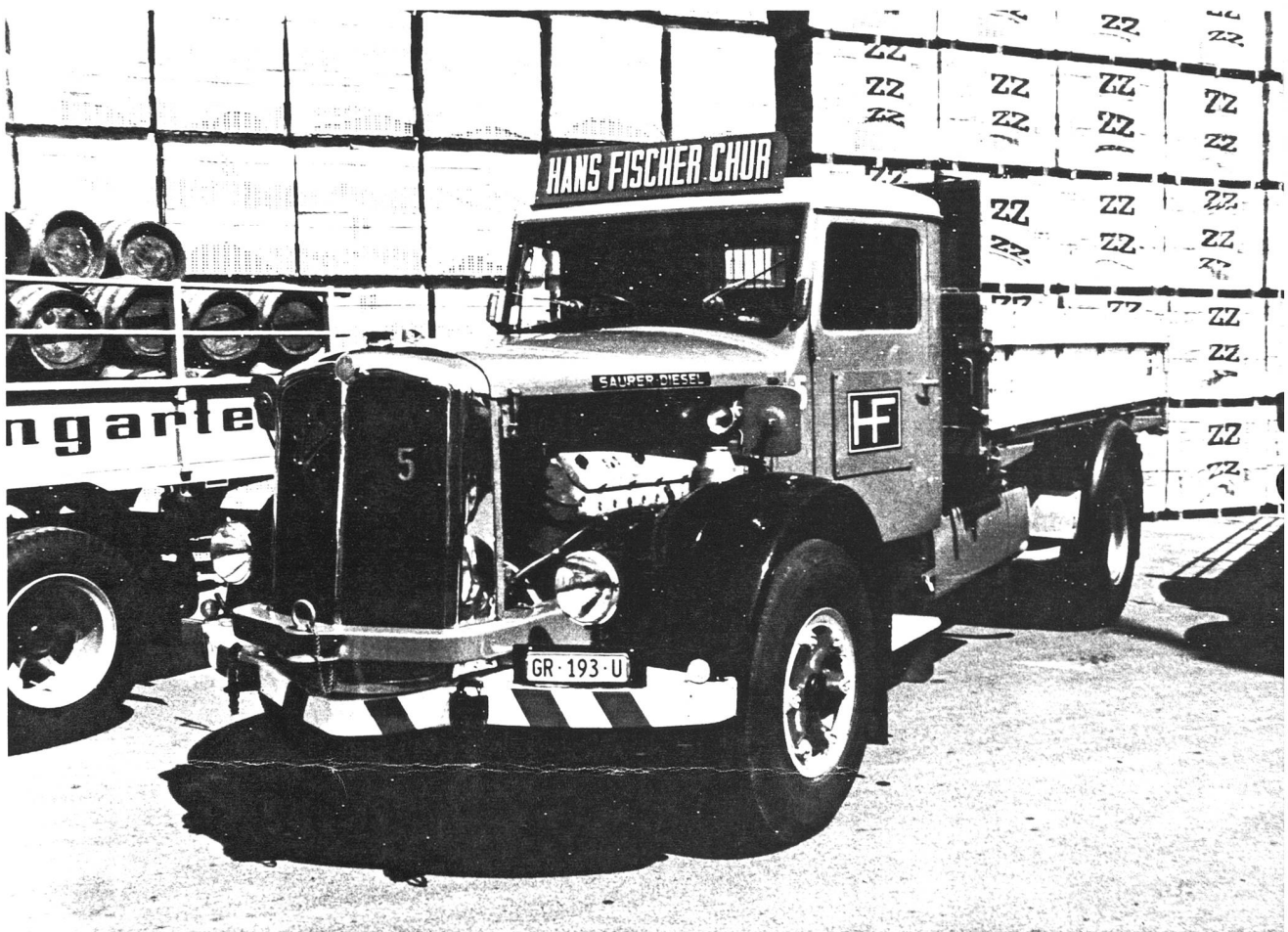
a. Pol. Wm. Luzi Hunger, Rodels

Da kann ich als Lastwagenführer nur eins sagen:

Wäre das schön, wenn sich auch die heutige Generation von
Gesetzes-Hüter ab und zu diese herzerfreuende Musik ihrem
Gemüte zuführen würden !

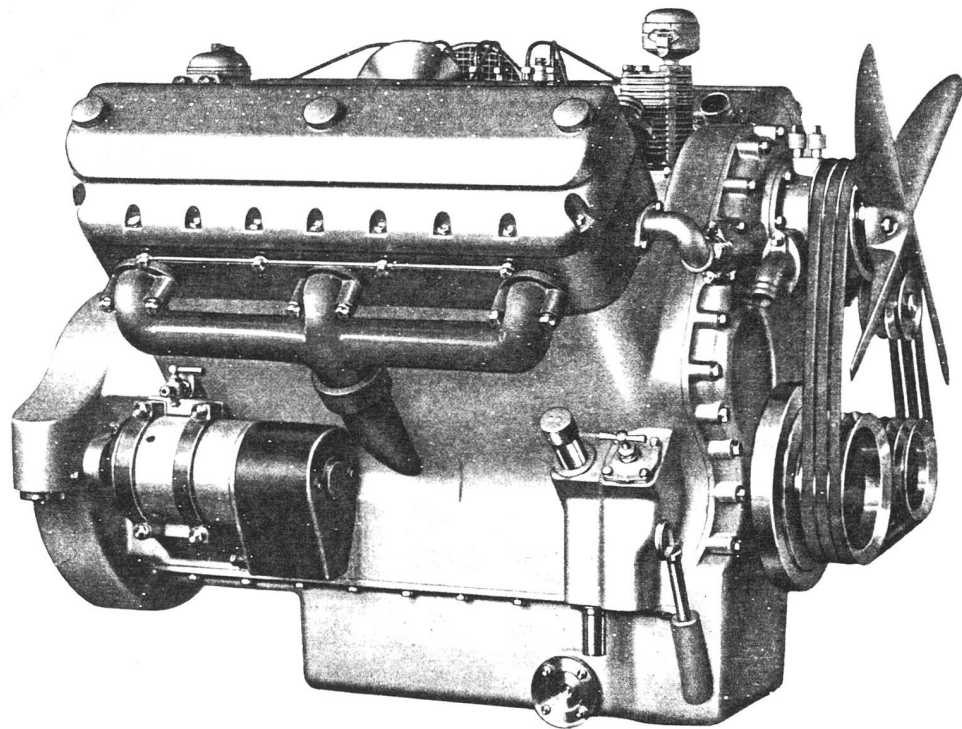


SAURER S4C , 1957



Saurer S4C mit V8, CH5D Motor
Baujahr 1957 (Typenblatt von Motor, übernächste Seite)

Der oben abgebildete Saurer hat eine ganz besondere Funktion, er ist sozusagen das Steckenpferd im Stall von Hans Fischer. Wer noch nie eine solche Saurer V8 Maschine im Ohr hatte, der hat eine Gehör-Lücke! Man kann sich diese Musik jedoch am 26. September zwischen Chur-Bonaduz-Versam-Ilanz-Flims-Chur seinem Gehör zu Gemüte führen. Ich hoffe dass auch der Saurer V8 der Lenz+Söhne Lenzerheide wieder dabei sein wird. Sollte anschliessend zu dem gehörten und gesehenen Fragen auftauchen, werden diese von Hans ausführlich und prägnant beantwortet!



8 Zylinder in V-Form unter 90°

Bohrung 110 mm

Hub 140 mm

Hubvolumen 10,64 l

Steuerleistung 54,2 PS

Beide Zylinderblöcke zu je 4 Zylindern und Kurbelgehäuse aus einem Stück in Leichtmetall gegossen,

Zylinderköpfe aus legiertem Grauguß,

Ventile hängend, durch Stößstangen und Kipphebel von der für beide Zylinderreihen gemeinsamen Nockenwelle aus gesteuert,

Nasse Zylinderbüchsen, direkt vom Kühlwasser umspült, von Hand auswechselbar,

Kolben aus Leichtmetall,

Kurbelwelle vollständig bearbeitet, an den Zapfen gehärtet und geschliffen, in fünf Gleitlagern gelagert,

Nockenwelle vollständig bearbeitet, sechsmal gelagert,

Schmierung unter Druck durch Zahnradpumpe, Kühlung durch Zentrifugalpumpe und Ventilator, Einspritzpumpe mit angebautem Regler, Schwungrad.

Anlasser 6 PS, 24 Volt

Dynamo 400 Watt, 24 Volt

Schaltkasten

2 Bleibatterien 12 Volt, 105 Ah bei 10-stündiger Entladung.

Filter für Brennstoff, Schmieröl und Luft

Ölmanometer

Mechanische Brennstoffförderpumpe

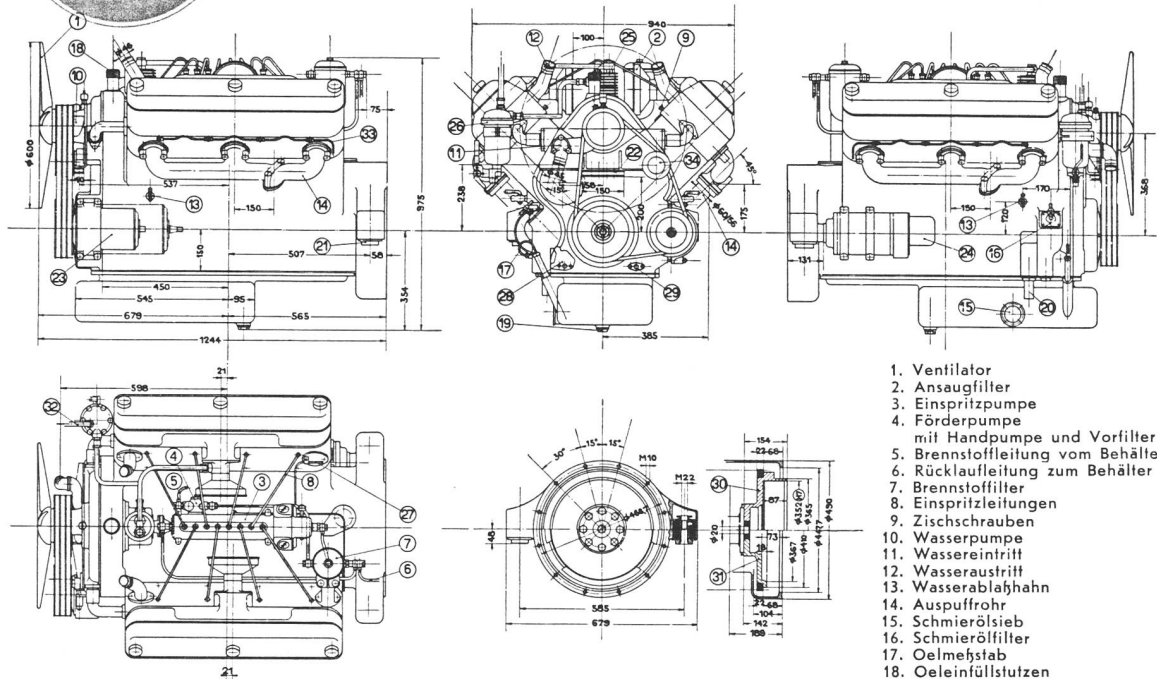
Werkzeug und Reserveteile

Gewicht des kompletten Motors, ohne Batterien ca. 700 kg

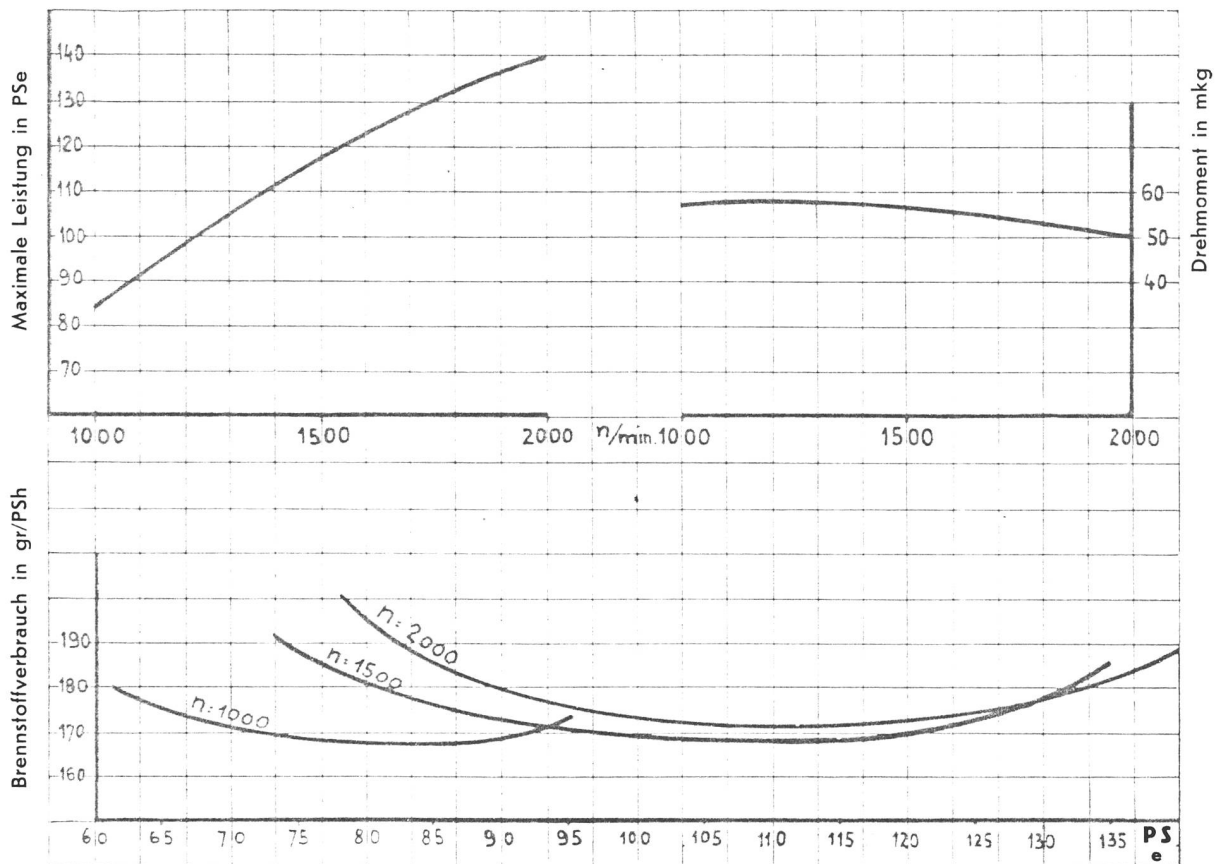
Gewicht der Batterien ca. 110 kg



DIESELMOTOR TYP CH1D



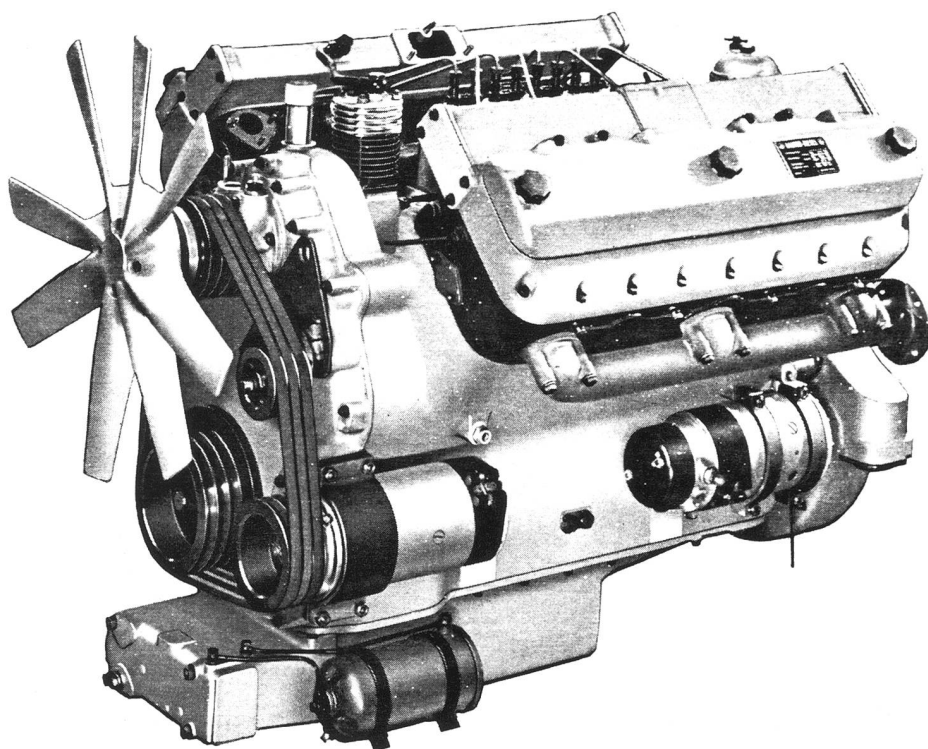
- | | | | |
|-----------------------------|------------------|---|-----------------------------------|
| 19. Ölablaßschraube | 23. Dynamo | 27. Manometer-Anschluß | 31. Schwungrad für Doppelkupplung |
| 20. Kurbelgehäuse-Entlüfter | 24. Anlasser | 28. Ev. Anschluß zum Ölkühler | 32. Leitung zum Druckbehälter |
| 21. Hintere Motoraufhängung | 25. Kompressor | 29. Ev. Anschluß vom Ölkühler | 33. Leckölleitung |
| 22. Vordere Motoraufhängung | 26. Ölabscheider | 30. Schwungrad für Zweischeibenkupplung | 34. Riemenspanner |



Brennstoffverbrauch (gültig für Gasöl von mindestens 10150 Cal/kg unterem Heizwert).
Toleranz für Leistung und Verbrauch $\pm 5\%$. Barometer 760 mm Hg., Temp. 15 ° C.

AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER ARBON (SCHWEIZ)

Saurer Dieselmotor Typ CH2D/CH5D



Beschreibung

8 Zyl. in «V»-Form (90°)

	CH2D	CH5D
Bohrung	mm 115	120
Hub	mm 140	140
Hubvolumen	l 11,63	12,67
Steuerleistung (0,4)	PS 59,25	64,51
Effektive Leistung bei 2000 U/min	PS 160	175

Einspritzung direkt in den Verbrennungsraum, Doppelwirbelung, SAURER Einspritzdüsen

Zylinderblock und Kurbelgehäuse aus einem Stück in Leichtmetall gegossen

Zwei Zylinderköpfe zu vier Zylinder, aus legiertem Grauguß

Ventile hängend, durch fünffach gelagerte Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt

Zylinderbüchsen aus hochlegiertem Schleu-

derguß, geschliffen und gehont, direkt vom Kühlwasser umspült, von Hand auswechselbar

Kolben aus Leichtmetall, geschmiedet, oberster Kolbenring hartverchromt

Kurbelwelle nitriert und geschliffen, in fünf Gleitlagern gelagert, mit Gegengewichten

Druckschmierung durch Zahnradpumpe, Schmieröl-Spaltfilter im Hauptstrom, kombiniert mit Feinfilter im Nebenstrom mit leicht auswechselbarem Element

Wasserkühlung durch Zentrifugalpumpe, Ventilator und Thermostat

Einspritzpumpe SAURER mit Drehzahlregler und Überfüllvorrichtung für Kaltstart

Brennstoff-Förderpumpe mit großem Filter

Brennstoff-Filter mit auswechselbarem SAURER Zellenfilter

Schwungrad

Motor an drei Punkten auf Gummi gelagert

Elektrische Ausrüstung

Anlasser 6 PS, 24 Volt

Dynamo 340 Watt, 24 Volt

Schaltkasten

2 Bleibatterien à 12 Volt 105 Ah bei 10 stündiger Entladung

Zubehör

Luftfilter

Ölmanometer

Werkzeug und Reserveteile

Gewicht des kompletten Motors, ohne

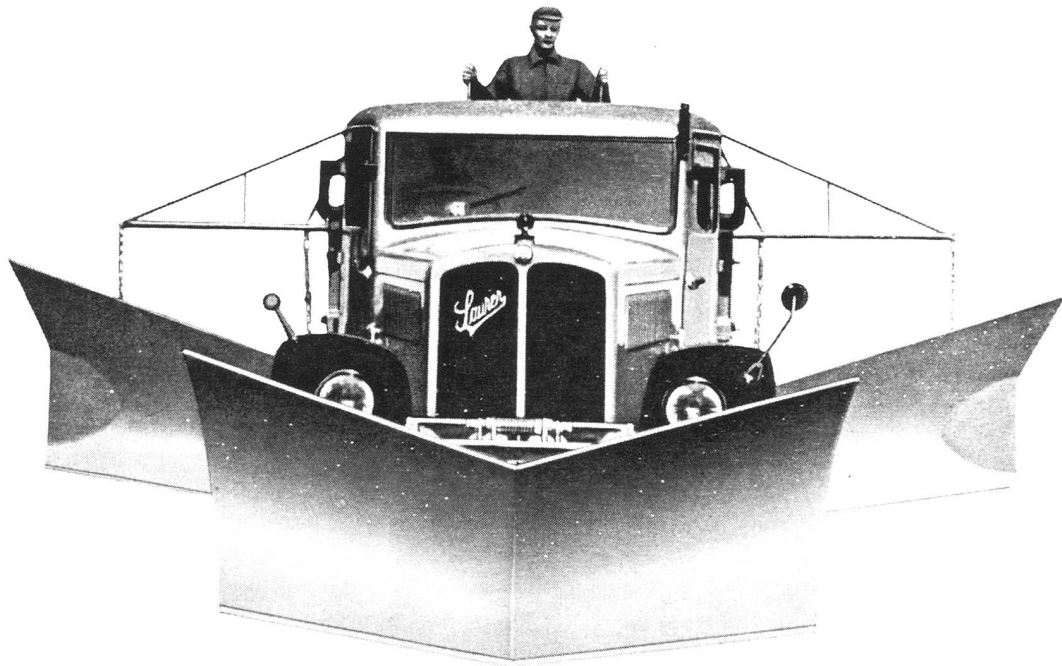
Batterien, ca 780 kg, Gewicht der Batterien ca 110 kg

Auf besonderen Wunsch

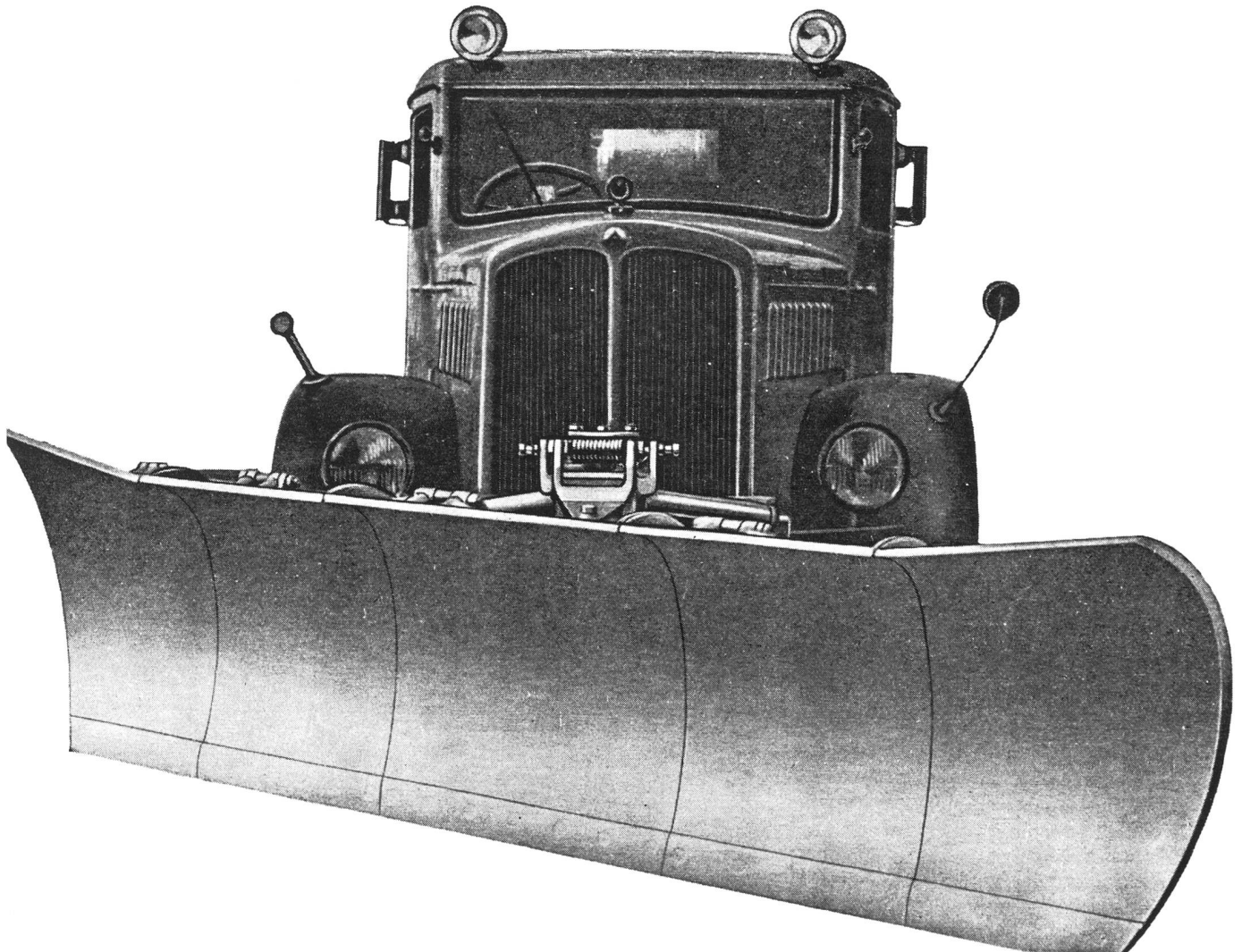
Druckluft-Bremskompressor

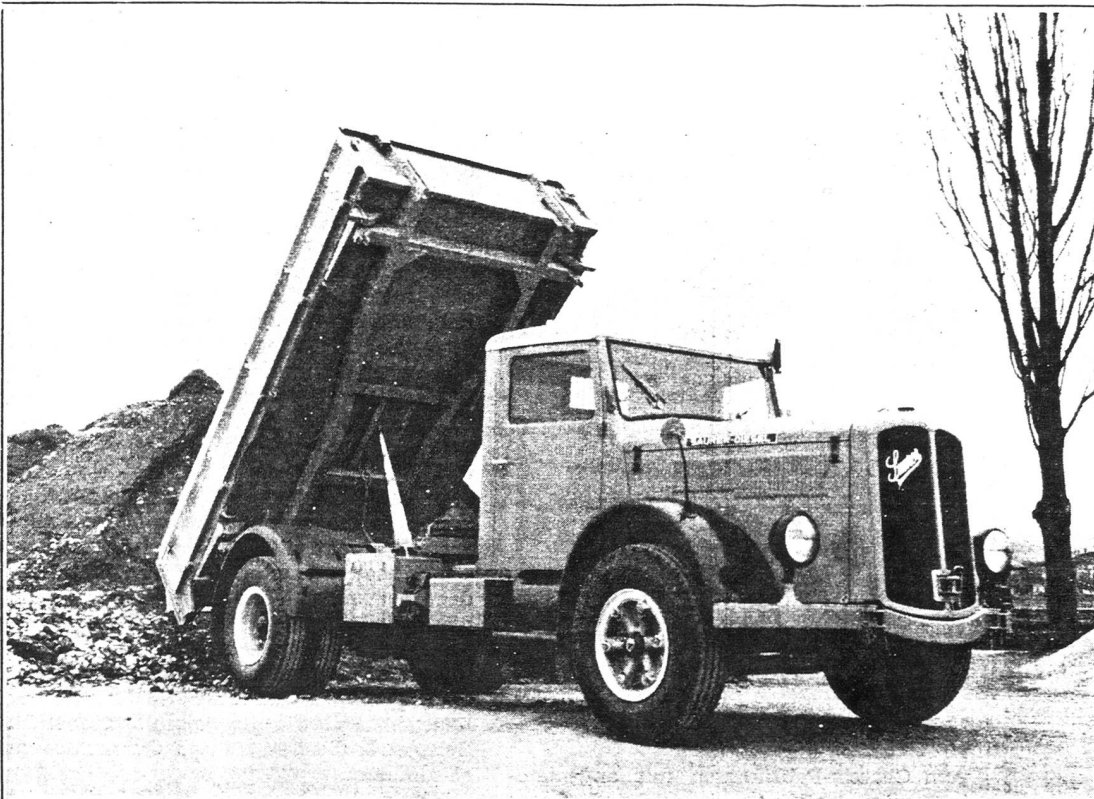
Druckluft-Startanlage

Dynamo 500 Watt, 24 Volt



Zum Vergleich mit dem Berna G6 1931, noch zwei Saurer
Schneeräumfahrzeuge aus den 40 er Jahren. Ob beim Foto
oben der Schneepflug - Steuermann mit der Zeit kalte Ohren
bekam, entzieht sich meiner Kenntnis.





SAURER

Lastwagen
Kipper
Schlepper
Cars
Omnibusse
Motoren



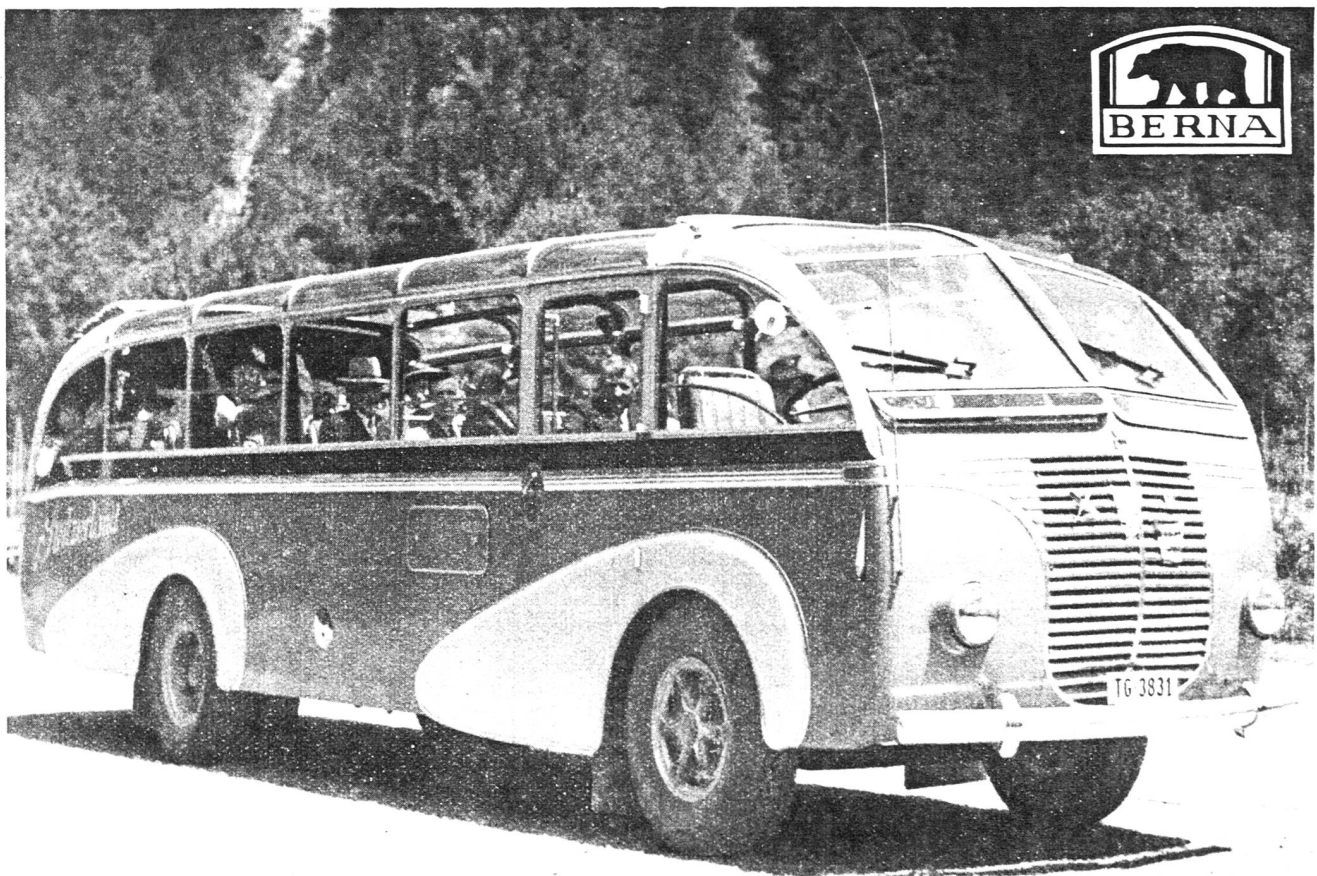
AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER

Eigene Reparaturwerkstätten und Ersatzteillager in:

ARBON ● BASEL ● BERN ● MORGES ● ZÜRICH

Motor - Service 1958

Schweizer Alpenstrassen 1947



MOTORWAGENFABRIK BERNA AG. OLTEN