

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (1993)  
**Heft:** 16  
  
**Rubrik:** Onkel Turi gibt Auskunft!

### **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.](#)

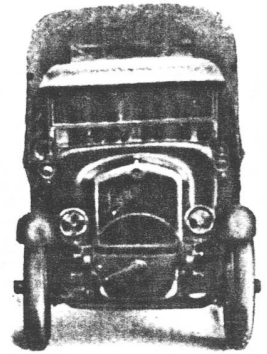
### **Terms of use**

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:** 02.02.2025

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

# Onkel Turi gibt Auskunft!



Sehr geehrte Leser

Das Echo auf den ersten Beitrag vom Onkel Turi war nicht gerade überwältigend, trotzdem kamen ein paar zögernde Anfragen!

So zum Beispiel fragte Herr B. aus Zürich:

Wie funktionierte die patentierte, automatische Saurer-Bremse für Anhänger?

Es gab ja anfänglich keine Druckluft-Bremsanlagen auf den Lastwagen!

Dazu der Bericht:

Die automatische Saurer Bremsvorrichtung für Anhänger stellt die denkbar einfachste Vorrichtung dar, um Anhängewagen gleichmäßig und kräftig zu bremsen.

Dank dieser Vorrichtung wurden die Mitfahrer (Bremsler) überflüssig!

Da die Bremsvorrichtung mit dem Anhängehaken am Zugwagen eingehängt wurde, konnten alle Anhänger ohne anbringen von zusätzlichen Organen automatisch gebremst werden.

Man verwendete für die Bremsung des Anhängers die Stosskraft, die derselbe gegen den Motorwagen ausübte sobald die Geschwindigkeit des Zugwagens kleiner wurde als diejenige des Anhängers, wodurch die Bremsvorrichtung automatisch, sicher und ausschließlich beim Bremsen des Zugwagens wirkte.

Da die Bremsvorrichtung keine Pumpe, keinen Kompressor, keine Ventile und keine Bremsleitungen besass, waren auch alle Störungsmöglichkeiten beseitigt.

Die automatische Saurer Bremse wirkte gleichzeitig auf eine beliebige Anzahl Anhänger, sie war kräftig und gleichmäßig und wirkte ohne Stösse ebensogut in den Kurven als auch auf geraden Strecken.

Bemerkung des Verfassers:

Die Anzahl der Anhänger stand anfänglich in keinem Gesetz, sie war gegeben, ausgehend von der Zugkraft des Zugwagens!

Beschreibung:

Die Abbildung 4 zeigt die automatische Bremsvorrichtung.

Beim Bremsen des Zugwagens stösst die Verbindungsstange in (K) gegen den Anhängelaken mit einer Kraft, die der Bremskraft des Zugwagens proportional ist.

Das vorhergesehene Spiel (L) erlaubt eine Verschiebung der Hakenachse; der Hebel (M) bewegt sich mit.

Da er sich in (N) stützt und um (O) drehen kann, verschiebt sich der Punkt (O) auf die Hakenachse gegen (O). Bei dieser Bewegung durchläuft der Punkt (P) die Strecke (PP), nach links das Kabel (B) mitführend, das die Bremse des Anhängers anzieht. Die grösstmöglichen Strecke (PP) entspricht die maximale Bremsung.

Das Kabel (B) ist einfach an einem geeigneten Hebel des Bremsystems des Anhängers befestigt, wie Abbildung 5 zeigt.

Man hat dieser Vorrichtung den Vorwurf gemacht, dass beim Bremsen auf einer Steigung zwecks Anhalten, der Anhängewagen ungebremst ist. Trotzdem die Erfahrung gezeigt hatte, dass die Bremsen des Zugwagens in allen normalen Betriebsfällen vollkommen ausreichte, um jegliches zurückrollen des Wagenzuges zu vermeiden, und dass es immer möglich war, kurz nach dem Anhalten die Handbremse des Anhängers anzuziehen, wurde auf Verlangen eine patentierte Brems-einrichtung, die durch Drahtseil und Gestänge die Bremsung vom Führersitz aus ermöglichte.

Abbildung 4 zeigt, wie das Kabel (H) die automatische Bremsvorrichtung mit dem Handrad beim Führersitz verbindet. Bei einer Bremsung vom Führersitz aus wirkt das Kabel (H) auf das Kabel (B) das die Bremsen des Anhängers anzieht. Der Hebel (M) dreht sich um den Punkt (O) und verlässt den Anschlag (N).

Abbildung 5 zeigt das gesamte Bremsschema. Das Kabel (B) der automatischen Bremsvorrichtung wirkt auf den Hebel (C) des Bremsgestänges. Dieses kann unabhängig durch den Handhebel und mittels des Kabels (H) durch die Vorrichtung beim Führersitz betätigt werden.

Die kleine Kette (T) genügt, um das Anziehen der Bremse im Falle eines Bruches der Anhängervorrichtung zu sichern.

Die beschriebenen Vorrichtungen ergänzten sich derart, dass eine absolute Sicherheit geboten wurde. Die im Betrieb gesammelten Erfahrungen bewiesen das einwandfreie Funktionieren der automatischen Bremsvorrichtung, Patent Saurer, für Anhänger.

viele Grüsse

Onkel Turi

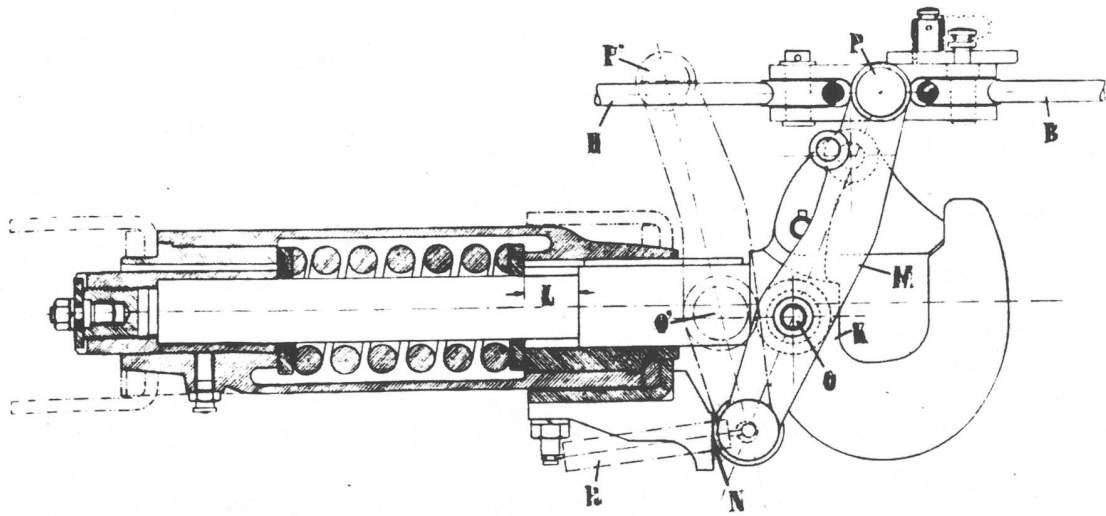


Abb. 4. Der Anhängehaken und die automatische Bremse.

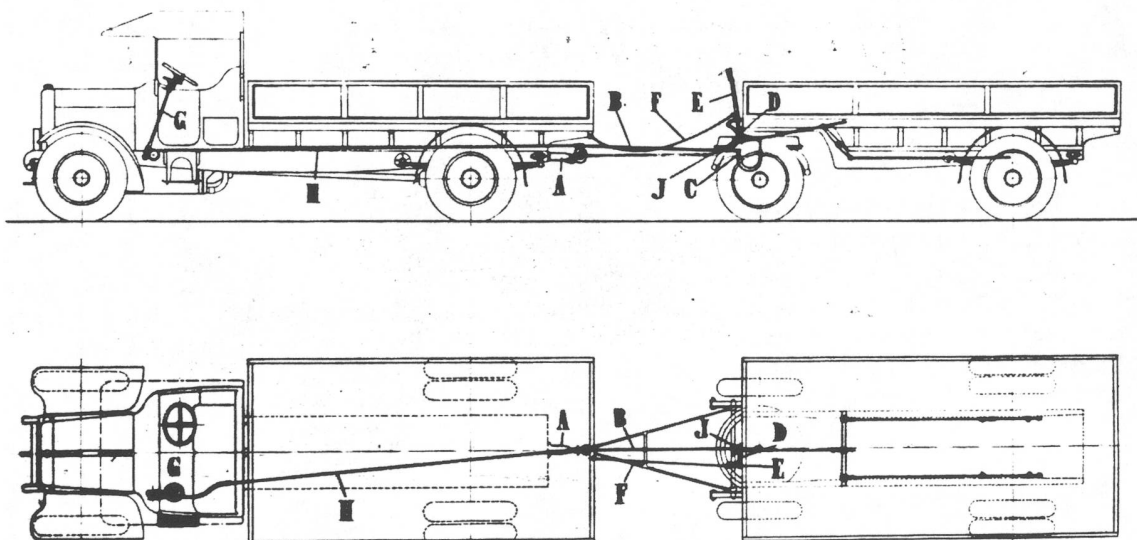


Abb. 5. Bremsschema.



SOCIÉTÉ ANONYME ADOLPHE SAURER ARBON/SUISS