Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1997)
Heft: 28

Artikel: Die frühen Aktivitäten von Saurer in den USA
Autor: Hopf, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1037674

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Die frühen Aktivitäten von Saurer in den USA (Hans Hopf)

Ueber die frühen Aktivitäten in Amerika sagen die Saurer-Unterlagen wenig Konkretes aus. Dagegen findet man in den Büchern über die Firma Mack recht interessante Informationen.

Einer Weltkarte von 1910 im aufschlussreichen Buch zum 75. Geburtstag von Adolph Saurer kann man entnehmen, dass Nord- und Südamerika damals schon zu den wichtigsten Abnehmern von Saurer-Fahrzeugen gehörten. 128 Stück liefen bereits in den Staaten und 97 in Südamerika, davon der Grossteil in Brasilien. Die späteren Fahrzeuge für die Yankees wurden dann mehrheitlich in den Staaten selbst hergestellt, während in Rio ein einflussreicher Senor Carlos Schlosser für den Import in Brasilien massgebend war.

Liest man in den Büchern über die Firma Mack, so stellt man fest, dass die Saurer-Aktivitäten schon weit früher begannen. Dazu aus dem Mack-Buch von John B. Montville:

> „Bei der Morgendämmerung des Benzinmotor-Zeitalters in den Staaten um 1890 genoss die Schweiz schon ein sehr hohes Ansehen für die sprichwörtliche Qualität ihrer Uhren, Stickereien und anderen Produkte. So war es nicht überraschend, dass ein schweizerischer Hersteller von Stickmaschinen um 1894 mit dem Bau von Motoren und Fahrzeugen begann und diese bereits wenige Jahre nach deren Lancierung Goldmedaillen einbrachten."

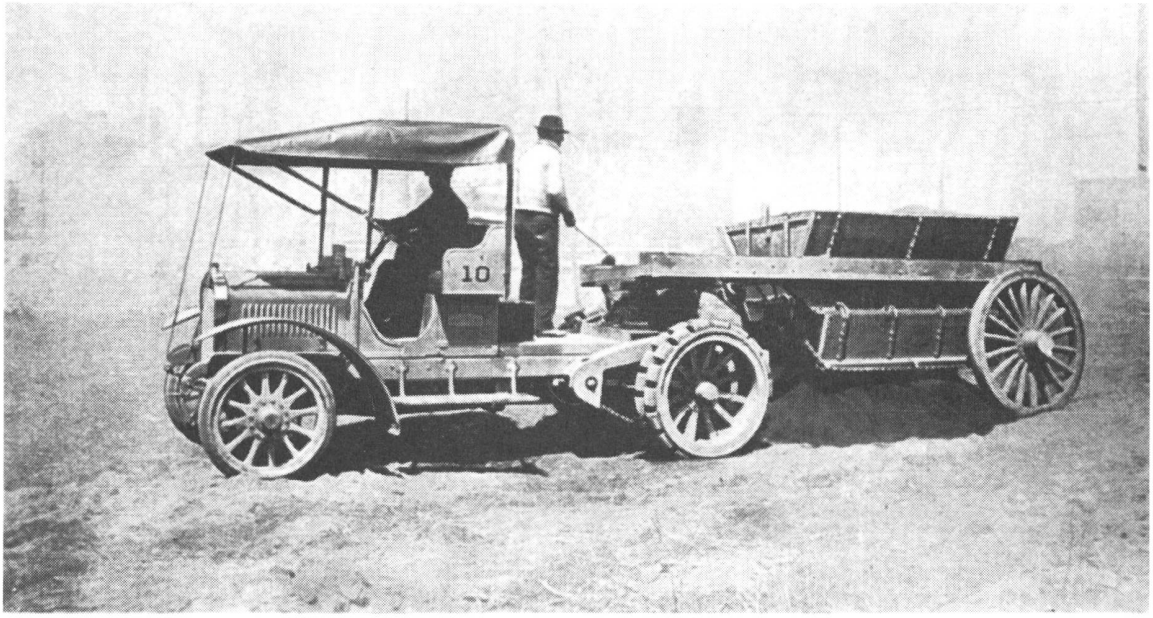
Weiter ist zu lesen, dass ein amerikanischer Pionier des Fahrzeugbaues und Verkaufs, Mr Albert T. Otto, auf Saurers Erfolge in Europa aufmerksam geworden war und erstmals

The SAURER Patented Economy Carburetor gives the motor the exact amount of gas to meet each demand for power and speed. No waste of fuel.

1904 Saurer-Fahrzeuge in New York ausstellte. Die leichten 2t-Lastwagen fanden jedoch

keinen grossen Anklang, da solche bereits durch amerikanische Anbieter hergestellt wurden. Das Rennen machte jedoch der schwere 4-Tönner, von dem die Brauereien hell begeistert waren.

Der Import der schweren Saurer aus Europa konnte jedoch nur auf wirtschaftliche Art getätigt werden, wenn die Fahrzeuge in Arbon in ihre Komponenten zerlegt, in Lattenkisten verpackt und verschifft wurden, um dann in Amerika wieder montiert zu werden. Dazu brauchte es jedoch Räumlichkeiten, Unternehmer und vor allem Kapital. Albert T. Otto, der spätere Präsident der entstehenden SMC war der Mann, bei dem alle Fäden zusammenliefen.



The Borough Asphalt Company, Brooklyn, New York, has a large fleet of SAURER Tractor-trailers operating over a wide radius in road maintenance and street paving work.

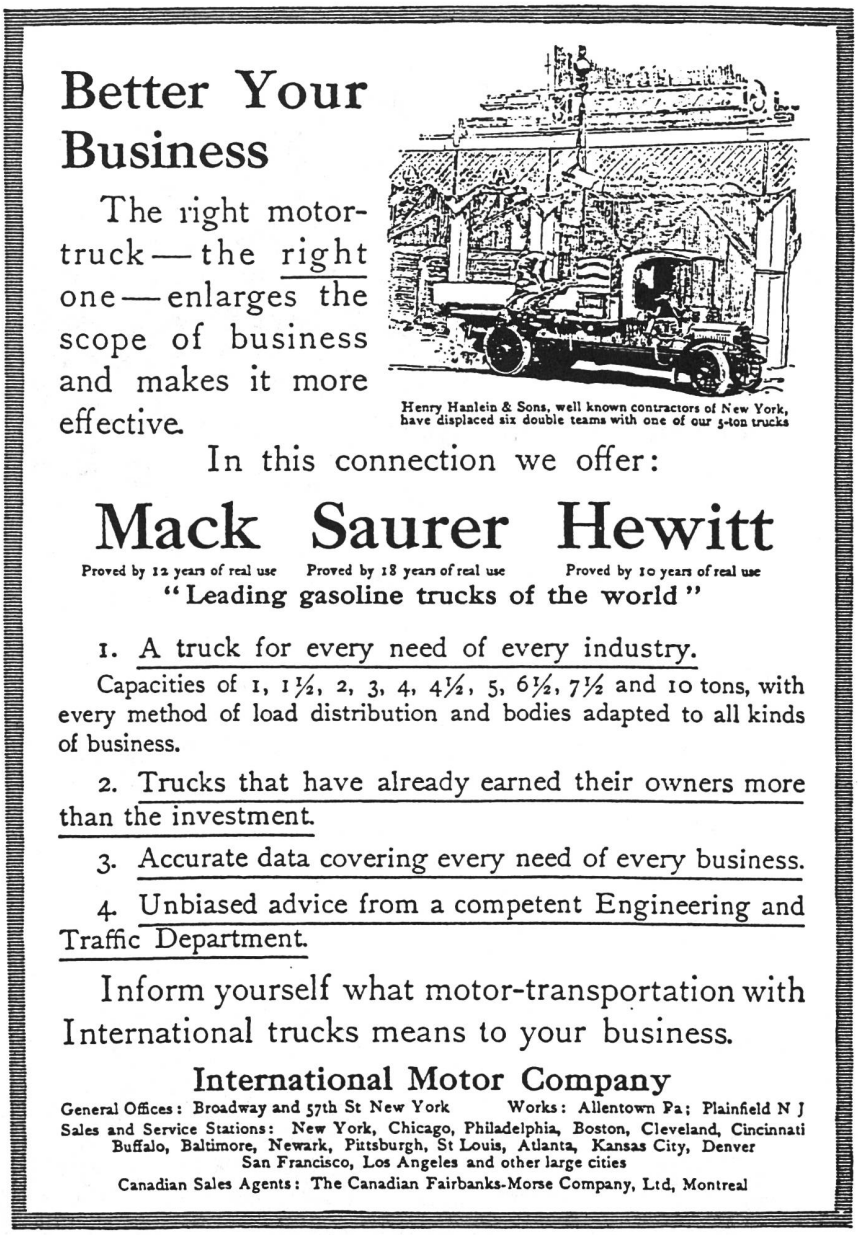
Durch die Zusammenlegung dieser neu zu gründenden Firma mit der schon bestehenden Quincy Manchester Sargent Company (QMS) sollte dieses Vorhaben ermöglicht werden. Die QMS war zu diesem Zeitpunkt eine „Spezialfabrik" zur Herstellung von Trittbrettstützen und Schraubenschlüsseln für die amerikanische Industrie. Die neue Firma sollte somit in der Lage sein, Saurer-Fahrzeuge zusammenzubauen und einzelne dazu benötigte, einfachere Teile selbst herzustellen. So entstand im Spätsommer 1908 die Saurer Motor Company Plainfield mit Haupt- und Verwaltungssitz in der Church Street, unweit des damaligen Finanzzentrums in Lower Manhattan in New York.

William D. Sargent, Präsident der erwähnten QMS und diversen Betrieben in der Schwerindustrie, konnte die Morgan-Bank für die Bürgschaft für das Saurer-Lastwagenprojekt gewinnen. Der Grundstein war gelegt und das neue Unternehmen florierte.

In Amerika bestand bereits die Firma Hewitt, die seit 1905 ihr Glück mit dem Bau von LKW versuchte. Hewitt war auch Generalvertreter der Timken Roller Bearing and Axle Company New York. Zudem hatte sie einen Abnahmevertrag mit der Adams Manufacturing Company of Bedford England. Trotz einer sehr ansprechenden Konstruktion und sogar einem V8-Modell waren die Hewitt-Autos nicht besonders gefragt. Nach mehreren Hochs und Tiefs erlitt Hewitt grosse finanzielle Verluste.

In diesem Zeitraum gründeten auch die Gebrüder Jack und Joe Mack in Allentown ihre erste Fabrik zur Herstellung schwerer Lastwagen. Vermutlich verfügten sie über das bessere Management als Edward Ringwood Hewitt, da sie weit erfolgreicher waren, obwohl Hewitt in technischer Hinsicht die Nase vorn hatte.

Aus der Familiengeschichte Saurer geht hervor, dass der junge Hippolyt Saurer 1910 in den USA von Tür zu Tür ging, um einen Lizenznehmer für seine erprobten Fahrzeuge zu finden. Ein grosses Plus für seine Fahrzeuge war sicherlich die damalige höllisch wirkende patentierte Motorbremse. (Wie stark wird doch heute in der Werbung eine kräftige Motorbremswirkung hervorgehoben: Konstantdrossel, Exhaust Valve Brake, Volvo Engine Brake etc.). Nach einigen Misserfolgen konnte Saurer sein Vorhaben jedoch in die Tat umsetzen. Wie heute regierte auch damals das Geld die Welt. Die oben erwähnte Morgan Bank, in deren Direktionsgremium sich unter anderen auch die Gebrüder Mack befanden, trat auf Hippolyts Suche nach einem Lizenzpartner ein und beschloss 1911 die Fusion der bestehenden Saurer Motor Company mit den Firmen Mack und Hewitt zur International Motor Company mit Geschäftssitz am Broadway, dem damaligen Herz der amerikanischen Automobilindustrie. Das Kapital wurde zu diesem Zweck auf 1'600'000 $ aufgestockt. Damit wurden die Mack-Werke in Allentown durch den Zukauf der Unity Silk Company erweitert und die vorgängige Saurer Motor Company in Plainfiled stark vergrössert, um die Produktion zu verdoppeln.


Better Your Business

The right motor-truck — the right one — enlarges the scope of business and makes it more effective.

Henry Hanlein & Sons, well known contractors of New York, have displaced six double teams with one of our 5-ton trucks

In this connection we offer:

Mack Saurer Hewitt

Proved by 12 years of real use — Proved by 18 years of real use — Proved by 10 years of real use

"Leading gasoline trucks of the world"

1. A truck for every need of every industry.

Capacities of 1, 1½, 2, 3, 4, 4½, 5, 6½, 7½ and 10 tons, with every method of load distribution and bodies adapted to all kinds of business.

2. Trucks that have already earned their owners more than the investment.

3. Accurate data covering every need of every business.

4. Unbiased advice from a competent Engineering and Traffic Department.

Inform yourself what motor-transportation with International trucks means to your business.

International Motor Company

General Offices: Broadway and 57th St New York — Works: Allentown Pa; Plainfield N J

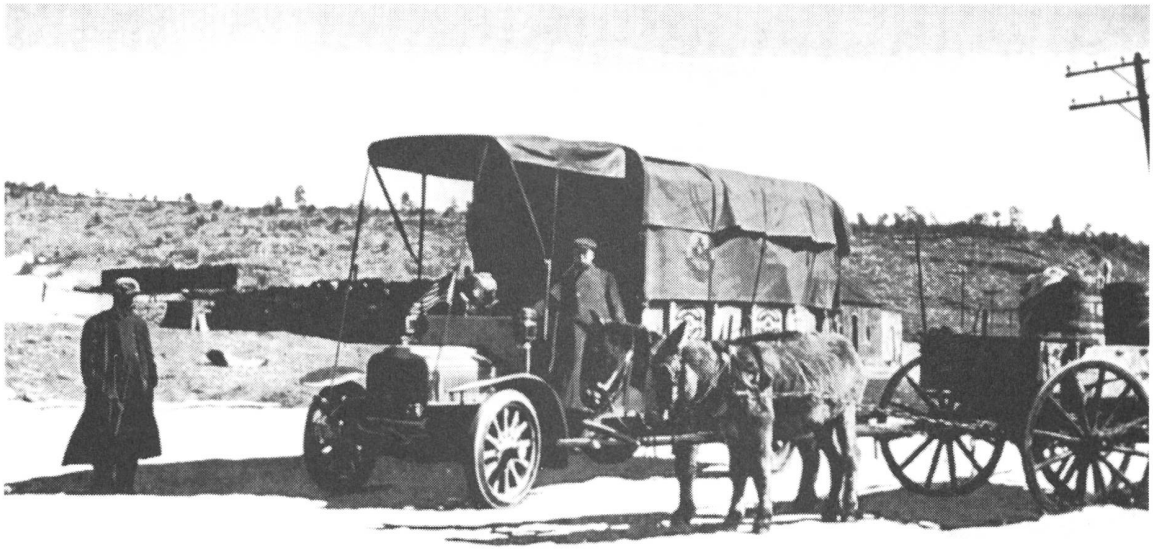
Sales and Service Stations: New York, Chicago, Philadelphia, Boston, Cleveland, Cincinnati Buffalo, Baltimore, Newark, Pittsburgh, St Louis, Atlanta, Kansas City, Denver San Francisco, Los Angeles and other large cities

Canadian Sales Agents: The Canadian Fairbanks-Morse Company, Ltd, Montreal

Durch gemeinsame Zeitungsinserate wurde begonnen, für den Kauf von Lastwagen zu werben. Saurer packte dieses Vorhaben von der richtigen Seite her an, nämlich mit einer Fahrzeugdemonstration, wie es sie vorher noch nie gegeben hatte.

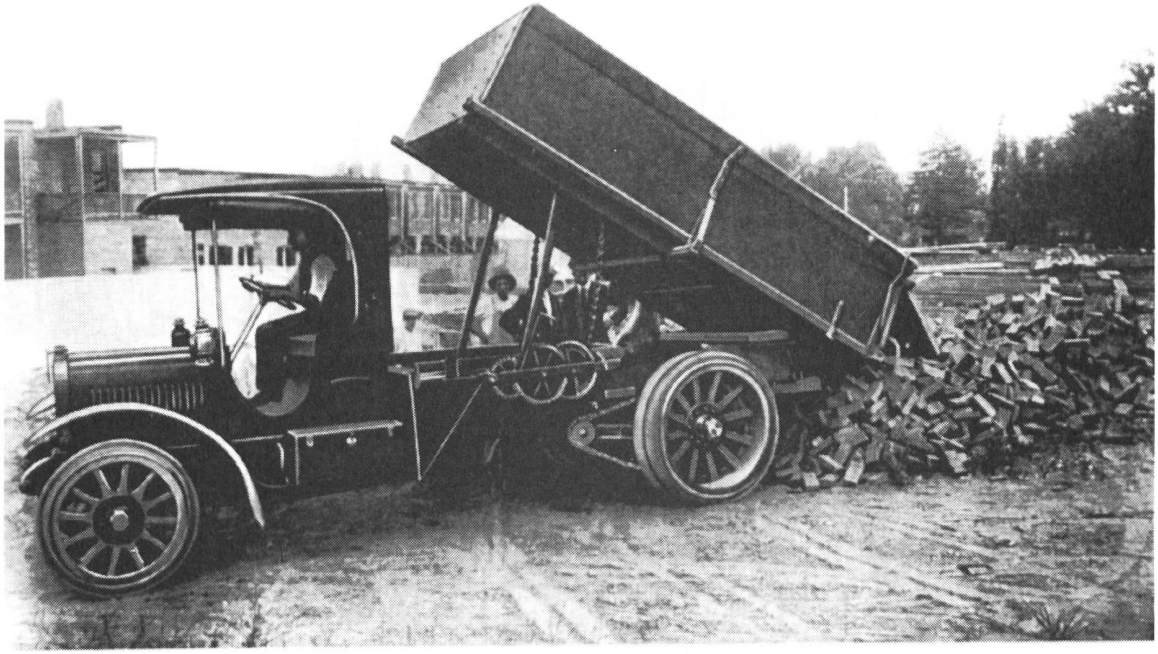
1911 durchquerte ein Saurer-Lastwagen erstmals den nordamerikanischen Kontinent von Küste zu Küste. Am Morgen des 01. März verliess ein Saurer 4,5 t-Lastwagen, der in einem Müllereibetrieb in Chicago bereits einige tausend Meilen zurückgelegt hatte, mit 3

Mann Besatzung und vollbeladen mit über 3 t Eichenbalken und Ausrüstungsmaterial Denver mit dem ersten Etappenziel San Francisco. Mit grossen Lettern wurde auf dem Fahrzeug der Zweck dieser Expedition vermerkt: „From Ocean to Ocean".



"Pioneer Freighter"
First Truck to Cross the American Continent.
This Saurer carried a 7,000-pound load, from Ocean to Ocean, over 5263 miles of road, in 1911, without a minute's mechanical trouble.

Der eigentliche Bestimmungsort dieser Pionierfahrt war jedoch New York, welcher rund 5 Monate später, am 02. August tatsächlich erreicht wurde.Die Zeitdauer für diese Fahrt war jedoch nicht das Primäre, vielmehr sollte entlang der Reiseroute den Minen-, Fabrik- und Farmbesitzern die Ueberlegenehit eines Motorfahrzeuges abseits des damals schon gut ausgebauten Schienenstrangs demonstriert werden.



The light weight, and extraordinary strength of SAURER construction reduces operating costs, saves wear on tires, and prolongs the life of the truck. Excelsior Brick Company, Baltimore, Md., has a fleet of SAURERS.

Eine Analyse zeigt die riesigen Schwierigkeiten, die auf dem Parcours erfolgreich bewältigt wurden. Die schwierigste Stercke war der erste, 1483 Meilen lange Abschnitt von Pueblo nach Kalifornien durch schwere Schneeverwehungen, lockeren Sand, über Geröll und durch Schlammlöcher. Die geladenen Eichenbalken waren äusserst nützlich, mussten doch bestehende Brücken verstärkt oder oft auch neue erstellt werden. Nachdem San Francisco erreicht worden war, wurde das Fahrzeug auf dem Schienenweg zurück zum Ausgangsort Pueblo gebracht. Von dort ging die Fahrt weiter über Chicago nach New York, wo dem Fahrzeug am 02. August ein triumphaler Empfang bereitet wurde. Dieser riesige Erfolg war sicherlich das grösste Geschenk für Adolph Saurer, der in diesem Jahr seinen 70. Geburtstag feierte.
Die gesamte Strecke mass 5260 Meilen, davon waren 500 Meilen Demonstrationsfahrten an diversen Etappenzielen. Die Gesamtreparaturkosten beliefen sich auf 40.64 $, und die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 7,84 Meilen pro Stunde.
Wer das Saurer-Museum schon gesehen hat, kennt die Fotowand mit den ausgezeichneten Aufnahmen dieser strapaziösen Fahrt.

Unter dem IMC-Management erfolgte eine Typentrennung nach Gewicht. Saurer wurden in der 5 und 6,5 t-Klasse gebaut, die Mack auf 4-7,7t und die Hewitts auf rund 8t ausgerichtet. Allem Anschein nach war jedoch der Saurer der robusteste, denn 1915 retteten Saurer-Fahrzeuge den plötzlich in Frage gestellten Weiterbau des damals im Entstehen begriffenen grössten Observatoriums auf dem Mt. Wilson. Eines Tages brachte der Güterzug aus Pasadena die beiden Polachsen für das Teleskop: zwei Stahlträger von je 10.5 t Gewicht, die es auf den Berg zu transportieren hiess. Verzweifelt suchte man nach einer Transportmöglichkeit. Weder Mack noch Hewitt kamen für diesen Einsatzzweck in Frage. Der Verkaufsleiter von Mack war jedoch der Ueberzeugung, dass der Saurer mit einer Nutzlast von 6,6t dieser Aufgabe gewachsen sei, und dieser hat es tatsächlich geschafft.

Interior SAURER Factory, Plainfield, showing Motor Assembling Department.

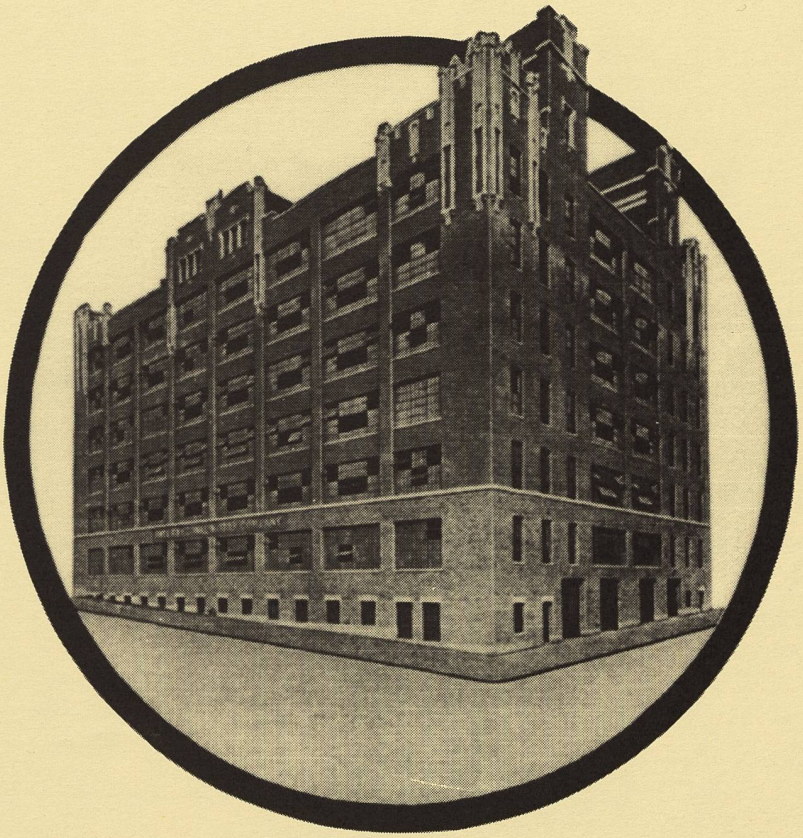
Anhand von Bildern aus dem ehemaligen IMC-Prospekt kann man feststellen, dass die Fabrikationsräume für die damalige Zeit schon sehr modern waren, und dass die AM II-Motoren dort in Lizenz gefertigt wurden, nachdem gemäss alten Saurer-Papieren mit Com. 5200 noch 53 Motoren in die USA spediert worden sind.

Um die Herstellung der Saurer zu vereinfachen, wurde Gottfried Wirrer, der Vater des ehemaligen Meisters der Saurer-Motorenprüfstände, von Arbon nach Plainfield gerufen, um die Fabrikationszeichnungen von mm- ins Zoll-Mass zu übertragen. Wirrer blieb dann bei IMC und erhielt später bei Mack eine leitende Stelle als Versuchs-Ingenieur.

Die Palette der durch IMC gebauten Saurer-Lastwagen war sehr reichhaltig. Es wurden Typen für die verschiedensten Verwendungszwecke gebaut: Lastwagen, Sattelschlepper, Feuerwehrfahrzeuge, der speziell in den Staaten eingesetzte Kolonialwagen, und für die Bell Telephone Company Spezialausführungen, mit denen Telefonstangen in höchstens 15 Minuten errichtet werden konnten.
Wie man der Saurer-Chronik entnehmen kann, wurde der erfolgversprechende Lizenzvertrag von den Amerikanern nicht eingehalten. Die eigentlichen Gründe dafür konnte ich bis heute nicht ausfindig machen. Eine erfolgversprechende Kooperation war somit leider nur von kurzer Dauer, jedoch lange genug, dass nebst der Produktion für zivile Zwecke auch rund 1000 Kettenwagen für die Entente Armeen 1914-1918 über Suresnes in Europa an die Front kamen. Ein solches Fahrzeug ist im Berliet-Museum in Villars-les-Dombes (F) zu sehen. Gemäss einem detaillierten Bericht des Britischen War-Department wurde diesem Fahrzeugtyp nach der kompletten Demontage und Ausmessung eines Saurerlastwagens nach langem Fronteinsatz höchste Qualitäten attestiert.
Das genaue Ende der Einstellung der Saurerproduktion in den Staaten kann nicht mit Bestimmtheit angegeben werden.
Erst viele Jahre später versuchte es Saurer wieder in Amerika, diesmal mit den in Dodge und Plymouth eingebauten Dieselmotoren der Typen PD und CCD. 1936/37 unternahm der damalige Kundendienstleiter „Sir" Albert Lampert in den Staaten ausgedehnte Vorführungen mit diesen Diesel-PKW. Bekanntlich lag Saurer zu diesem Zeitpunkt mit Mercedes im Rennen, hatten doch beide Firmen praktisch gleichzeitig die ersten PKW-Diesel herausgebracht: Mercedes ein 2,6l Vierzylinder-Vorkämmerler mit 54 PS bei 3000t/m, Saurer ein 3,6l Sechszylinder-Direkteinspritzer von 74 PS. Die Mercedes liefen zwar mit 97 km/h etwas schneller, verbrauchten jedoch 9,5l/100 km, wogegen die auf Saurer-Diesel umgebauten Amerikaner mit 7,25-8,2l/100 km auskamen. It's a long way... oder is it such a long way zum heute erwünschten 4l-Auto?
Obwohl diese Motoren bezüglich Konstruktion und Ausführung ein Musterbeispiel für die schweizerische Ingenieurarbeit waren, blieb Saurer leider in dieser Sparte der Erfolg verwehrt. Saurer hatte damals sicherlich technisch gesehen die Nase vorn, Mercedes jedoch kommerziell.
In einer der nächsten Ausgaben der Gazette wird dann mehr über den PD-Diesel zu lesen sein.

Hans Hopf

Saurer Motor Trucks



GENERAL OFFICES

West End Avenue and 64th Street
New York City

INTERNATIONAL MOTOR COMPANY

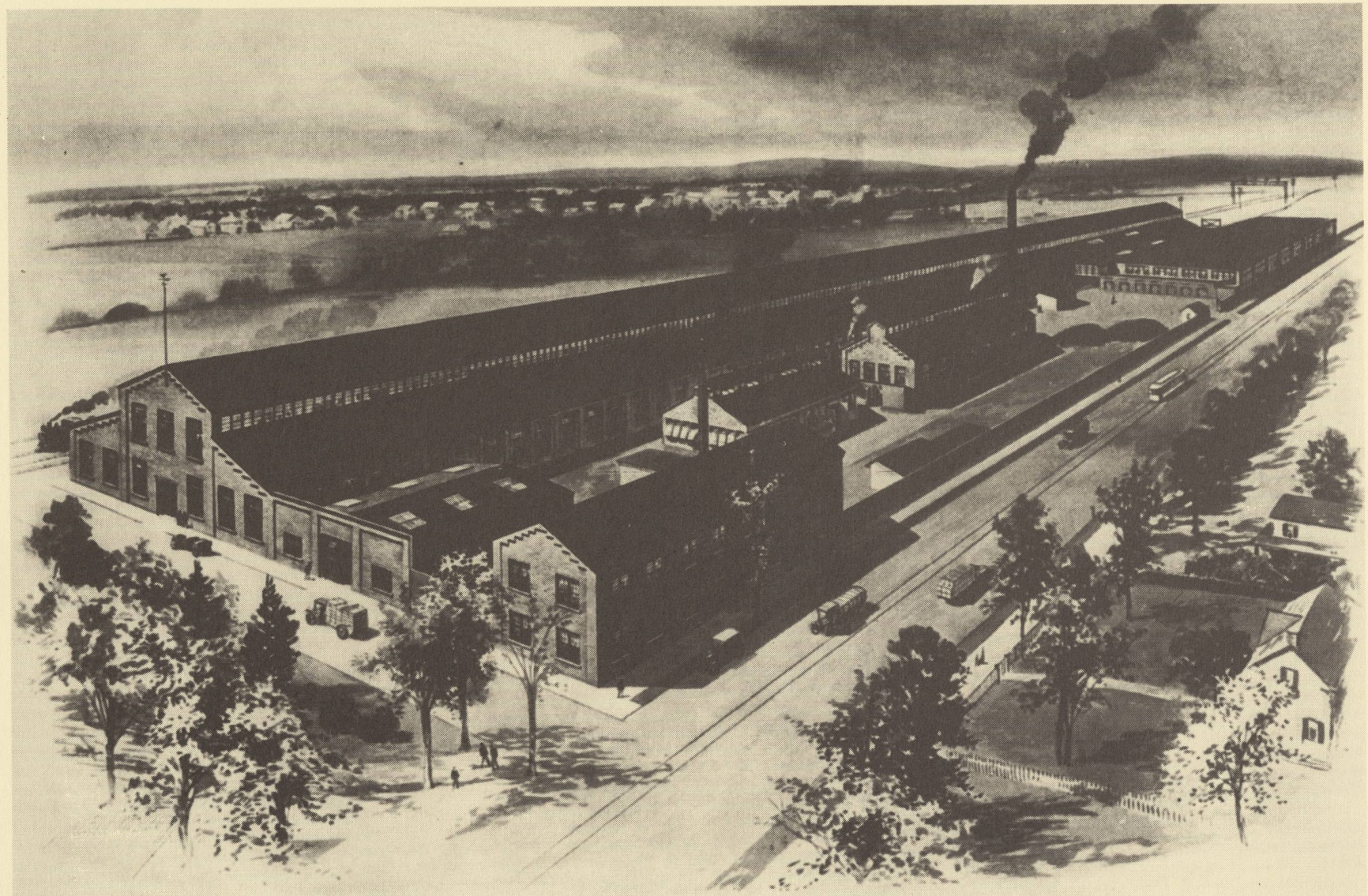
MAIN BRANCHES AND SERVICE STATIONS

New York	Chicago	Seattle
Boston	Philadelphia	Portland
Newark	Baltimore	Allentown
Albany	Buffalo	New Haven
San Francisco	Los Angeles	St. Louis

Sales representation and service facilities in principal localities

FACTORIES

Plainfield, N. J. Allentown, Penn.



SAURER Works at Plainfield, N. J.