

**Zeitschrift:** Gazette / Oldtimer Club Saurer  
**Herausgeber:** Oldtimer Club Saurer  
**Band:** - (2002)  
**Heft:** 43

**Artikel:** Der "Brasilianer" von Diego Speratti  
**Autor:** Hopf, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1037645>

### **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:** 01.02.2025

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

# Der „Brasilianer“ von Diego Speratti.

Unser Leser Hans Hopf berichtet weiter über die weltweite Saurer-Domäne!

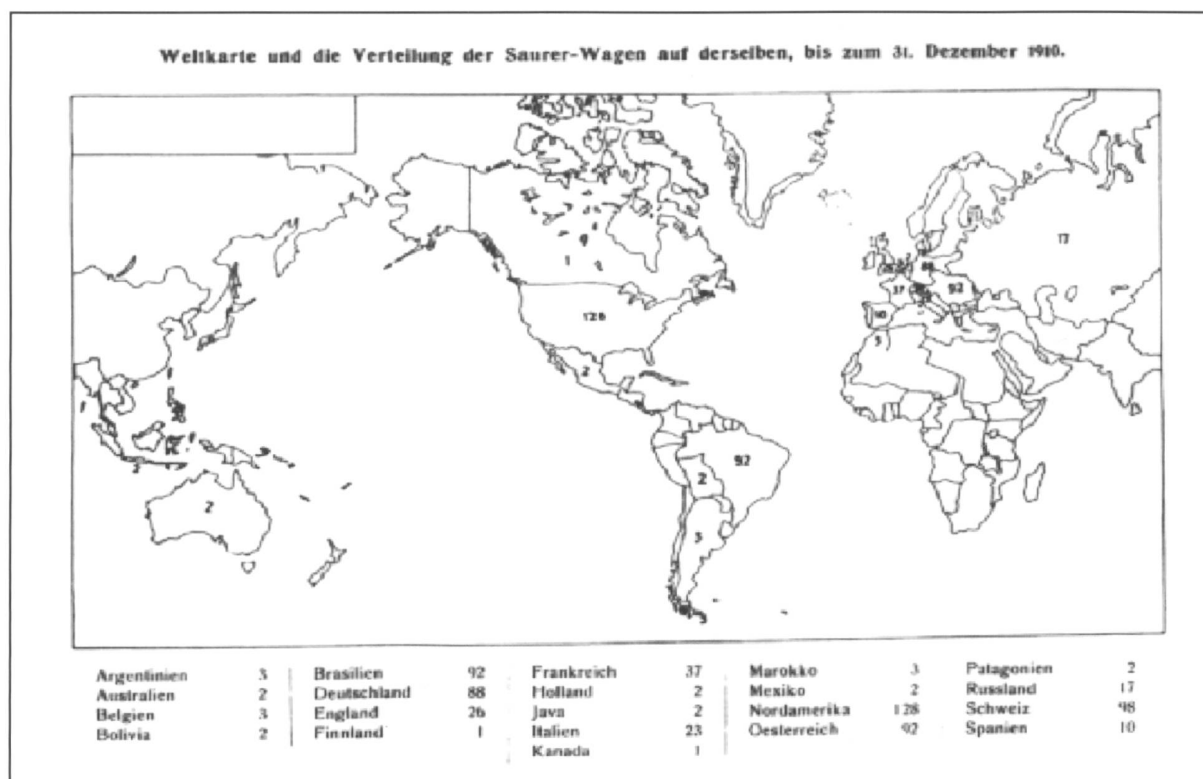
Nun wissen wir es:

Saurer-Überlebende gibt es nicht nur in Australien (Gazetten Nr. 32 und 40), in Nordamerika (Gazette Nr. 33 und 35), sondern auch noch in Brasilien. Bei unserem neuen Findelkind handelt es sich nicht wie irrtümlich erwähnt um einen A-Typ, sondern um ein Exemplar der vorangegangenen 2 - 5 t Kettenwagen mit den damals technisch unübertroffenen AM. - Motor mit Motorbremse, Mehrstoffvergaser und sogar Druckluftstarter auf Wunsch. Die Qualität des Arbo-ner-Produktes hatte sich ab Beginn der Herstellung allem Anschein nach sofort weltweit herumgesprochen.

Aus der abgebildeten *Weltkarte* ist ersichtlich, dass Saurer bereits 1910 praktisch in allen Kontinenten mit z.T. beachtlichen Stückzahlen Fuss gefasst hatte.

Für die ersten Importe in Brasilien war ein Mann namens Carlos Schlosser in Rio verantwortlich. Wahrscheinlich kann heute nicht mehr eruiert werden, wer dieser für Saurer wichtige Mann war. Saurer war zu einem späteren Zeitpunkt mit der Schweizerischen Handels- und Industriegesellschaft und drei Vertretungen in Brasilien vertreten und nahm 1925 sogar an der internationalen Automobilausstellung in Rio de Janeiro teil. Im Anschluss an die Kettenwagen wurden dann entsprechend der Referenzliste grössere Stückzahlen von AD-, AE- und BH-Typen nach Brasilien geliefert.

Um die Schwierigkeiten in unwegsamem Gelände, meist ohne befahrbare Strassen zu meistern, baute Saurer einen verstärkten Kettenwagen: den sogenannten Kolonialwagen.



Bei diesen Spezialwagen wurde der Rahmen mit vier Traversen bestückt, die Kühlung den Temperaturen in den Tropen angepasst, und zudem wurden sie mit breiteren und höheren Rädern versehen.

Vorderräder: Durchmesser 1100 mm,  
Breite 150 mm

Hinterräder: Durchmesser 1300 mm,  
Breite 250 mm

Für spezielle Einsätze konnten die Vollgummireifen durch Räder mit Stahlbandagen ersetzt werden. Mit diesen Stahlbandagen konnten übrigens auch „Strassen“ gewalzt werden.

Interessant ist die Tatsache, dass die Hinterräder mit breiteren Naben versehen werden konnten, zum Zweck, diese in ganz unwegsamem Gelände als Seilspill zu verwenden.

Die Brücke wurde als Univesalbrücke für den wahlweisen Güter- oder Personentransport konzipiert.

Auf dem Einband der ausgezeichneten Broschüre „Drei Generationen Saurer“ des Vereins für wirtschaftliche Studien (*auch erhältlich beim Oldtimer Club*) ist übrigens eine grosse Flotte von 3HB, für 3 t Nutzlast mit BH-Benzinmotoren abgebildet, welche 1928 an die Schweizerische Handels- und Industriegesellschaft Brasilien geliefert wurden. Vermutlich ging diese Lieferung an die Prefeitura de Districto Federal in Rio.

Hans Hopf

