

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2004)
Heft: 52

Artikel: Von Arbon nach Teheran : am Lenkrad eines Saurer 5DF 6x4-Muldenkippers [Erster Teil]
Autor: Mazenauer, Guido
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037552>

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: 13.05.2025

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

dass die Wiederaufnahme der NF-Exportaktivitäten nicht die ideale Lösung zur Bewältigung der Rezession zufolge der Erdölkrise war. So konnten denn auch die Historiker im SAURER-Buch zum Jubiläumsjahr 2003 - aufgrund ihres Einblicks in die internen Akten - zu den NF-Exportzahlen feststellen (S.232): „Diese waren beachtlich, aber weit weniger als geplant. Schlimmer war, dass jeder verkaufte Wagen erhebliche Verluste verursachte. Von Rentabilität konnte bei diesem **Abenteuer** nie die Rede sein“.

Dieses endete - zusammen mit der ganzen Saurer-NF-Branche - mit der am 2.3.1982 bekanntgegebenen umfassenden Umstrukturierung und Kooperation mit Daimler-Benz und der Bilanzsanierung laut

Brief des VR-Präsidenten an die Aktionäre vom 18.3.1983: „Der**Sanierungsbedarf** beläuft sich auf Fr. 108,1 Mio. Davon entfallen Fr. 55,6 Mio auf die bis Ende 1982 aufgelaufenen Verluste und Wertberichtigungen ...“

(**Fett-** und *Kursiv*-Hervorhebungen durch den Unterzeichneten)

Hanskonrad Schaer, Arbon

Von Arbon nach Teheran am Lenkrad eines Saurer 5DF 6x4-Muldenkippers

Mit dem Untertitel **Erfahrungen eines Amateur-Fernfahrers** hat der Mitarbeiter des Saurer-Personalbüros Betrieb, **Guido Mazenauer**, in den Saurer Kader-Mitteilungen Nr. 209 vom Oktober **1975** über eine der ersten Exkursionen in exotische Länder im Rahmen der Wiederaufnahme der Nutzfahrzeug-Exportaktivitäten berichtet.

Im Rahmen der Anstrengungen unseres Autoverkaufs, auch im Mittleren Osten Fuss zu fassen, wurde beschlossen, an der internationalen Industrie-Ausstellung in Teheran einen 5DF 6x4-Lastwagen mit einer 14m³-Kippmulde und einen 5DF 6x4-Lastwagen mit speziell langem Brückenaufbau vorzustellen.

Weil im letzten Moment eine personelle Umdisposition notwendig wurde und ich auf jenen Zeitraum ohnehin meine Ferien angesetzt hatte, machte man von meinem Anerbieten Gebrauch, selber als Chauffeur einzuspringen. Das andere Fahrzeug wurde von Arthur Kohler aus dem KDA (Kundendienst Auto) pilotiert.

Auftrag und Route

Unser Auftrag lautete, die beiden Fahrzeuge samt Ladung termingerecht - spätestens am 1. Sept. 1975 - in einwandfreiem Zustand im Messegelände von Teheran abzuliefern.

Die wichtigsten Stationen der zu befahrenden Route, die auch aus der nachstehenden Karte ersichtlich ist, waren: Arbon - Innsbruck - Leibniz - Spielfeld (Grenzübergang A - YU) - Maribor - Zagreb - Beograd - Nis - Dimitrovgrad (Grenzübergang YU - BG) - Sofia - Plovdiv - Svilengrad - Kapikule (Grenzübergang BG - TR) - Edirne - Istanbul - Ankara - Sivas - Erzincan - Erzerum - Bazargan (Grenzübergang TR - IR) - Marand - Täbriz - Zendjan - Teheran.



Als Ladung hatten wir, im Auftrag der Firma DAN-ZAS, Hubstapler zu transportieren, welche wir am Freitag, 15. August in Buchs SG aufluden. Auf dieser „Probefahrt“ machten wir uns mit unseren Fahrzeugen vertraut.

Es blieb uns also eine Zeitspanne von brutto 16 Tagen, um die gut 5'000 km hinter uns zu bringen. Wir beide verfügten zwar über einige Erfahrung im Überlandverkehr, aber die Verhältnisse in den balkanischen und orientalischen Ländern waren uns fremd. Einen genauen Zeitplan aufzustellen, war daher nicht möglich.

Österreich

Das Sonntagsfahrverbot ist in Österreich von Samstag, 15.00 Uhr bis Sonntag, 24.00 Uhr angesetzt, und so mussten wir bereits - viel früher als geplant - in Innsbruck unseren ersten Halt einschalten. Unser dortiger Vertreter nutzte die Gelegenheit, einigen Interessenten die Fahrzeuge vorzuführen. Unsere Anwesenheit war dazu nicht notwendig, zumal unsere Unterkunft etwas ausserhalb der Stadt lag und wir die Fahrzeuge am anderen Ende von Innsbruck stationieren mussten. Bei unserer Rückkehr wurden wir mit der Nachricht erschreckt, dass sich eines unserer Fahrzeuge selbständig gemacht und einen Personenwagen abbruchreif gerammt hatte. Wie kam das?!

Einer der Anwesenden - ein erfahrener Transportunternehmer - wollte sich die Gelegenheit einer Probefahrt auf dem grossen Parkplatz nicht nehmen lassen. Anscheinend aus lauter Begeisterung vergass er, die Federspeicher-Handbremse zu betätigen, verliess das Fahrzeug und verschloss die Kabine. Um den Motor noch einmal zu begutachten, wurde die Kabine angehoben, und dadurch wurde der eingelegte Gang in die Nullstellung zurückgeschoben. In der Folge rollte das Fahrzeug - seine Standfläche war leicht geneigt - rückwärts auf einen parkierten PW zu. Jegliche Möglichkeit, dies zu verhindern, blieb ein Wunschdenken. Fazit der Probefahrt: Grosse Begeisterung, kleiner Lackschaden und ein gerissener Kotschutzlappen auf unserer Seite und ein PW-Totalschaden auf der anderen.

Um Mitternacht vom Sonntag auf den Montag setzten wir unsere Reise in Richtung Graz/Leibniz fort, um dort in der neuen SAURER-Vertretung den 1'000 km-Service vorzunehmen. Bis dahin hatten sich keinerlei Mängel an den beiden Fahrzeugen bemerkbar gemacht und somit beschränkte sich der Service auf das Routinemässige.

Jugoslawien

Nun befanden wir uns nur noch wenige Kilometer von der jugoslawischen Grenze entfernt. Ein Grenz-

übertritt mit einem Lastwagen mit Ladung ist immer eine etwas komplizierte Angelegenheit (Papiere etc.). Obwohl wir diesbezüglich noch über keine Erfahrung verfügten, und eine gewisse südländische Gelassenheit schon bei den jugoslawischen Beamten nicht zu übersehen war, konnten wir den Zollgebäudekomplex bereits 3 Stunden später Richtung Zagreb wieder verlassen.

Die jugoslawischen Strassenverhältnisse - nicht ganz so gut wie die unsrigen - lassen eine zügige Fahrweise immer noch zu. Da aber die hiesige Strassenpolizei für Verkehrssünder überhaupt kein Verständnis aufbringt und aussergewöhnlich drastische Strafen auferlegt, bemühten wir uns, die 300 Pferde im Zügel zu halten. Unser nächster Halt: Beim „Partisanenbrunnen“, ca. 100 km ausserhalb Belgrad. Hier hatten wir das Glück, unseren künftigen Wegbereiter - einen mit der Strecke bereits vertrauten Tiroler mit STEYR-Sattelzug - kennenzulernen. Dank ihm passierten wir die bulgarische Grenze - ein stillgelegtes Kieswerk! - ohne nennenswerte Schwierigkeiten.

Bulgarien

Dass SAURER auf dem Gebiete „Abgas“ erfolgreich tätig ist, wurde uns erst hier richtig bewusst. Die kraftstrotzenden Gestalten von Lenin und seinen Genossen an den Litfassäulen waren für uns - im schwarzen, undurchsichtigen Rauch vorausfahrender bulgarischer Lastwagen - kaum sichtbar.

Auch die ständige „Rumpelei“ auf dem - oft noch schadhaften - Kopfsteinpflaster Bulgariens zählt nicht zu den Annehmlichkeiten und ging uns langsam auf die Nerven, weshalb wir die Rast nach 13-stündiger Tagesfahrt ersehnten.

Am nächsten Morgen verwandelte ein aussergewöhnlich starker Regen die Strassen in den Dörfern in reissende Bäche. Personenwagen blieben liegen - für unsere Lastwagen entstand aber kein Problem! Hier hatten wir auch die im Orient seltene Gelegenheit, den Mehrstufen-Luxus der Scheibenwischanlage unserer SAURER-Wagen wirklich zu gebrauchen.

Türkei

Katastrophale Verhältnisse trafen wir hingegen beim türkischen Zoll in Kapikule an. Weil das gesamte Zollgebäude ohne Kanalisation ist, gleicht die schmale Asphaltstrasse einem Steg durch einen Sumpf. Hier waren wir mit unseren Solo-Fahrzeugen mit Differentialsperre im Vorteil und konnten einige benachbarte, in den Lehmschlamm abgedrängte Sattelzüge und Lastwagen verschiedener Nationalitäten herausziehen.

Fortsetzung folgt