

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

Artikel: 1927: Saurer siegt im "Critérium de Tourisme Paris-Nizza"
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037554>

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: 12.05.2025

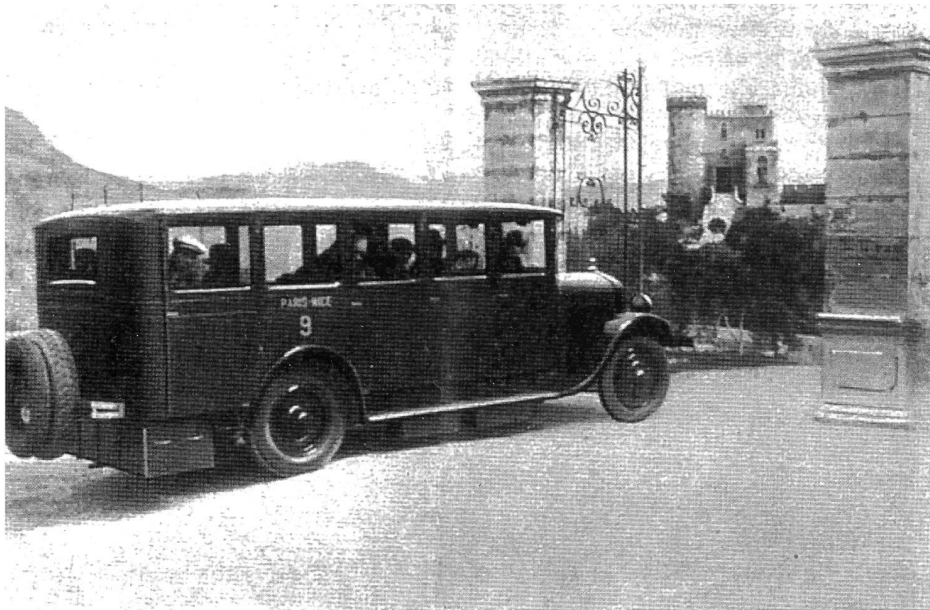
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

1927: Saurer siegt im "Critérium de Tourisme Paris – Nizza"

Dieser Artikel ist die angekündigte Fortsetzung der in der vorgängigen Gazette geschilderten Siegesgeschichte von Saurer-Fahrzeugen. Es ist eine summarische, von mir leicht gekürzte Fassung des französischen Berichtes. Viel Spass beim Lesen.

"Kaum ist der Salon von Genf vorüber, wo der neue Sechszylinderwagen das Glanzstück bildete, so wartet die Saurer AG mit einer neuen Überraschung auf. Eines ihrer 11/2-2 Tonnen-chassis des Typs 2 BH mit einer Weymann – Omnibscarosserie ausgestattet und besetzt mit 12 wagemutigen Personen siegte im "Critérium international de Tourisme Paris – Nizza".

Zu dem etwas seltsamen Aufbau auf dem 2 BH-Chassis teilte mir Herr Max Naef, Delegierter des Verwaltungsrates der Carosserie HESS AG verdankenswerterweise folgendes mit: Weymann war eine französische Carosserie aus der Region Paris, bekannt für Luxusaufbauten auf Bugatti Fahrgestellen. Es gibt Hinweise, dass er auch Luxusbusse aufbaute. Angeblich gab es Muster für Busse mit Abteilausstattung (pro Abteil ein Aussentüre, wie englische und deutsche Bahnwagen zu dieser Zeit) für den "Fernverkehr" Paris-Lyon-Côte d'Azur. Gemäss der Abbildung scheint also der 2 BH mit einer solchen Luxus-Karosserie ausgestattet gewesen zu sein.



Man ist es in der Schweiz zwar längst gewohnt, bei internationalen Konkurrenzen für Nutzfahrzeuge die Saurer stets an erste Stelle zu finden. Keine andere Lastwagenfabrik der Welt kann wie die Arboner auf eine fast endlose Reihe von Erfolgen zurückblicken. Nicht nur in den europäischen, sondern auch in den überseeischen Wettbewerben war sie es, die ihre Qualitätsarbeit regelmässig zum Sieg führte. Selbst im Lande des aufkommenden Automobils, in Amerika, leisteten Saurerwagen Pionierarbeit, denn der erste Lastwagen, dem die Durchquerung des nord-

amerikanischen Kontinentes gelang, stammte aus den Arboner Fabriken. Deren Erzeugnisse sind es auch, die die ersten regelmässigen Lastentransporte in das Hochgebirge der Kordilleren und Anden ausführten und die dort veranstalteten Konkurrenzen an sich bringen konnten. Dass aber ein Saurer-Nutzfahrzeug einen internationalen Wettbewerb für Renn- und Sportautomobile überlegen zu gewinnen vermöge, kommt doch so überraschend, dass diese Tatsache das grösste Aufsehen aller automobilistischen Kreise erregt hat.

Das "Critérium international de Tourisme Paris – Nizza" gehört zu den bekanntesten und beliebtesten Sportveranstaltungen. Schon seit vielen Jahren vermag dieser Wettbewerb, der eine ganze Reihe verschiedener Konkurrenzen umfasst, die Elite der Wagen und Fahrer am Start zu vereinigen. Die von Jahr zu Jahr schärfer werdenden Bestimmungen des Reglements haben allerdings dafür gesorgt, dass die anfänglich grosse Zahl der Teilnehmer zurückging und sich in diesem Jahr auf 20 beschränkte, sich aber gleichzeitig die Veranstaltung aus einer Vergnügungsfahrt zu einem sehr schweren Wettbewerb auswuchs.

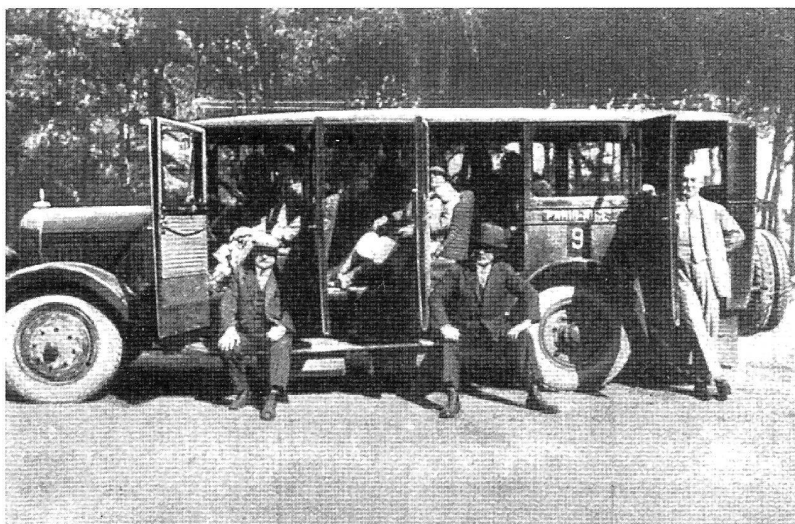
Das "Critérium international de Tourisme Paris – Nizza" bestand dieses Jahr aus der

- Zuverlässigkeitsfahrt Paris – Nizza, ausgeführt in drei Etappen:

- Paris – Lyon	470 km
- Lyon – Grenoble	105 km
- Grenoble – Nizza	350 km
Gesamt	925 km

- aus einem Schnelligkeitswettbewerb mit fliegendem Start über 3 km,
- einem Rennen mit stehendem Start über 1 km,
- einem Bergrennen Nizza – La Tourbie
- einer Anlassprüfung
- einem Geschwindigkeitswettbewerb
- einer Lenkfähigkeitsprüfung.

Vor der Abfahrt in Paris wurden alle betriebswichtigen Teile des Fahrzeuges plombiert oder gekennzeichnet, so die Motorhaube, das Getriebe, die Hinterachse, der Kühler, die Batterien, der Anlasser, Dynamo und Magnet, die Federn, die Vorderachse, die Lenkung und alle aussenliegenden Teile der Brennstoffzufuhr und der Zündung. Die Entfernung einer Plombe hatte 1000 Strafpunkte zur Folge und die geringste Strafpunktzahl belief sich noch auf 25 Punkte, wenn nach einer vorherigen schriftlichen Mitteilung an die Leitung des Veranstaltung eine Zündkerze gereinigt werden musste.



Es stellt nun der Firma Saurer und ihrem rein serienmässig hergestellten und in keiner Weise frisierten 2 BH-Chassis, gleichzeitig aber auch dem Fahrer und Besitzer des Wagens, Herr Lamberjack, ein glänzendes Zeugnis aus, dass dieses unter den 20 Bewerbern allein ohne Strafpunkte den ganzen Wettbewerb durchhielt. Dabei waren die Leistungen für ein Nutzfahrzeug direkt verblüffend. Auf der ersten Teilstrecke Paris – Lyon wurde eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 63.7 km/h erzielt, auf der Strecke Lyon – Grenoble eine solche von 60.6 km/h und auf der Schlussetappe 42.8 km/h. Dabei ist zu beachten, dass der auf der letzten Etappe zu passierende Col de la Croix Haute auf einer Strecke

von 70 km bis zu 40 cm tief verschneit war, was einigen Sportwagen doch zum Verhängnis wurde. Die vom 2 BH auf der ganzen Strecke ermittelte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 53.8 km/h.

Beim Rennen mit fliegendem Start über 3 km in Grenoble erreicht der Wagen mit seiner zwölfköpfigen Besatzung eine Maximalgeschwindigkeit von 91.8 km/h und beim Rennen mit stehendem Start eine solche von 58 km/h. Glänzend war auch die Leistung beim Bergrennen Nizza – La Tourbie, wo auf der 6.3 km langen und 530 m ansteigenden, kurvenreichen Strasse eine Geschwindigkeit von 37 km/h erreicht und damit die beste Zeit erzielt wurde.

Die Anlassprüfung wurde vom Saurerwagen ganz überlegen gewonnen, da bei den drei Prüfungen an verschiedenen Etappenorten zum Anlassen des kalten Motors durchschnittlich nur zwei Sekunden benötigt wurden, während der nächstbeste klassierte Wagen sieben Sekunden brauchte.

Bei der Wendigkeitsprüfung schnitt der Wagen mit 14 m Lenkradius ebenfalls am günstigsten ab, da nach Reglement der mit vier multiplizierte Radstand als Maximum des Lenkradius gewertet wurde. Glänzend war auch das Ergebnis der Geschmeidigkeitsprüfung, wo eine Strecke von 200 m im direkten Gang und voller Besetzung an langsamster Fahrt so durchfahren werden musste, dass der Wagenführer kein Organ berühren durfte. Mit der Besetzung von 12 Personen brachte es der Saurer auf eine niedrigste Geschwindigkeit von 9.4 km/h.

Nach diesen Ergebnissen und als einziger Wagen ohne Strafpunkte, konnte es natürlich nicht ausbleiben, dass der Saurerwagen als überlegener Sieger den wertvollen Pokal der Pariser Zeitung "Le Journal" und den Grand Prix de la Ville de Nice zuerkannt erhielt. Es ist dies für die Motorlastwagenindustrie ein ganz ausserordentlicher Erfolg und wir dürfen der Firma Saurer aufrichtig dazu gratulieren. Sie hat einmal mehr gezeigt, dass ihre Erzeugnisse keine Konkurrenz zu scheuen haben und dass sie

auch dort überlegene Erfolge zu erzielen versteht, wo solche eigentlich ausser dem Bereich des Möglichen zu liegen scheinen".

So lautet der spannende Bericht, der uns heute noch zum Staunen bringt. Für uns eigentlich nicht ganz verständlich, wie mit einem Fahrzeug, das gemäss Prospekt mit einem 52 PS Motor ausgerüstet war und eine Spitzengeschwindigkeit von 45 km/h erreichte, derartige Resultate erzielt worden sind. Ebenfalls ist es für uns kaum begreifbar, dass die verschneite Alpenetappe mit den damaligen Reifen überhaupt befahren werden konnte. Ob die Mitreisenden, welche als "Ballast" mitfuhren, ob der temporeichen Fahrt nicht ab und zu ein mulmiges Gefühl bekommen hatten?

In einer folgenden Artikelserie werde ich über die Siege von Saurer am Critérium 1928 mit zwei Fahrzeugen, dem bereits erwähnten 2 BH und neu mit dem neuen 40-plätzigem Stadtomnibus mit dem Sechszylinder BN-Motor berichten sowie über den Erfolg von 1931, als Saurer das Critérium erstmals mit einem BRD-Diesel gewann.

Hans Hopf

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦

Bemerkung der Redaktion

Das BSG-Sekretariat hat wieder dem Redaktor bei der Erstellung und beim Versand der Gazette geholfen. Vielen Dank der BSG für die grosszügige Unterstützung!



Beraten heisst, die komplexen Probleme von heute
mit Blick auf morgen zu bewältigen helfen.

Wer Näheres über die BSG erfahren will, findet alles Wissenswerte unter www.bsg.ch