

# Reportage aus der Montagehalle der Chrysler-Personenwagen : Original-Bericht aus der "A.C.S.-Revue", Nr. 4, 1936

Autor(en): **Schaer, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 55

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037615>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Reportage aus der Montagehalle der Chrysler-Personenwagen

## Original-Bericht aus der „A.C.S.-Revue“. Nr. 4, 1936

*Soeben ist mir bei erstmaligen Recherchen im „Swiss Car Register“ in Effretikon ein Bericht vorgelegt worden, den ich eiligst zur Ergänzung meiner Notizen über die Chrysler „Montage Saurer“ in der letzten Gazette (Nr. 54, S. 17) nachreichen möchte, denn zu diesem Thema gehen beim Präsidenten immer wieder Anfragen ein.*

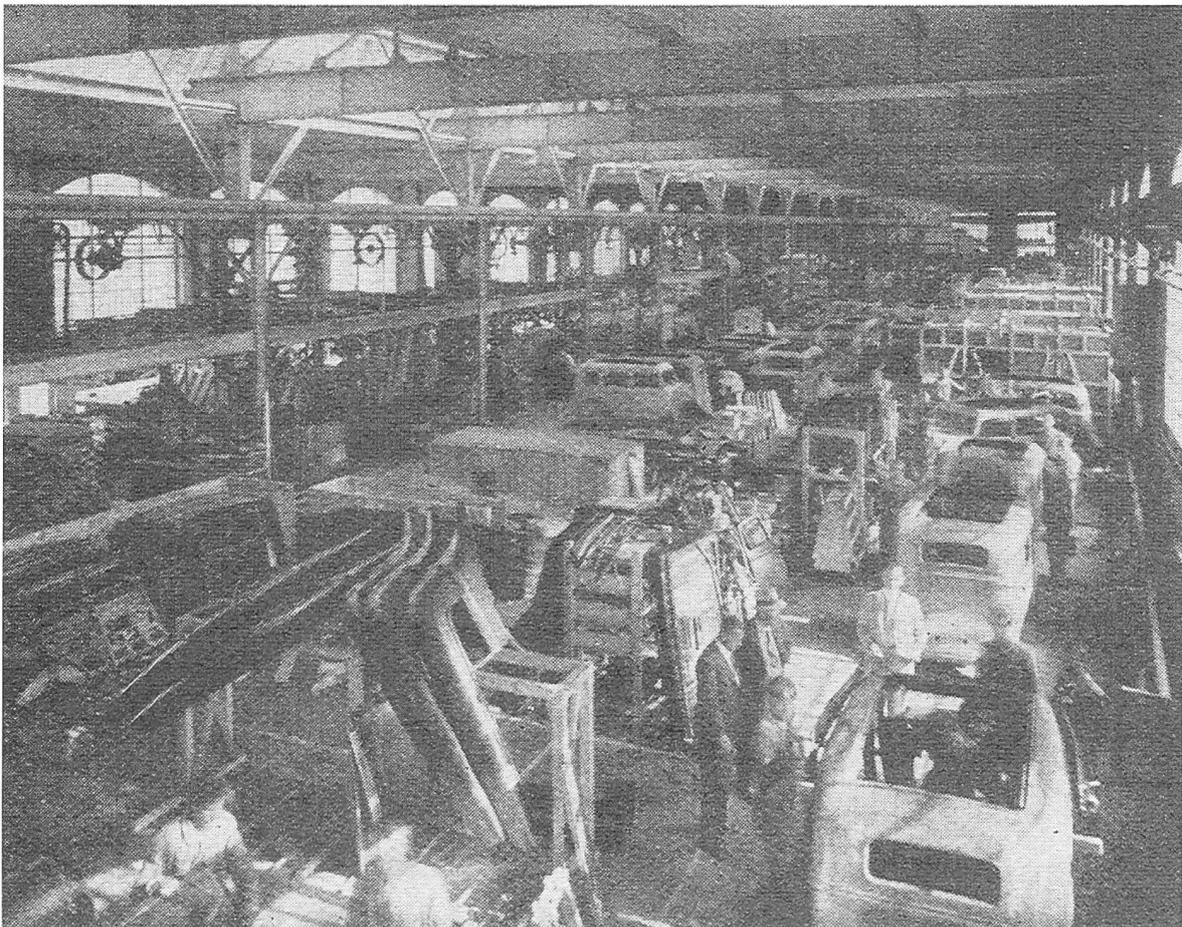
*H. Schaer, Arbon*

Nach einem Rückblick auf die Entwicklung der Autoherstellung in der Schweiz, auf den Einfluss des 1. Weltkriegs, auf das grosse Sterben in der europäischen Automobilindustrie in den Jahren 1919 bis 1925 zufolge der amerikanischen Grossserienfabrikation zu stark herabgesetzten Preisen, wurde berichtet, man habe in der Schweiz immer wieder geprüft, wie sich eine neue Personenautomobilindustrie aufbauen liesse:

„Dabei musste man sich folgendes vor Augen halten: Die Käuferschaft ist durch das grosse Angebot ausländischer Automobile verwöhnt. Sie hat die Wahl zwischen unzähligen Typen von verschiedener Motorleistung, Grösse, Fahrgeschwindigkeit und von verschiedenem Preis. Bei den einzelnen Fabrikaten hat sie wiederum die Wahl zwischen zahlreichen Karosserietypen. Einzelne Wagenklassen werden mit 12 verschiedenen Karosserieformen angeboten. Wollte eine schweizerische Fabrik Personenauto-

mobile erstellen, so müsste sie mindestens Wagen mit 3 verschiedenen Motorstärken anbieten können. Von diesen Typen müssten wieder zwei Modelle mit langem und kurzem Radstand geschaffen werden. Damit hätten wir bereits 6 Modelle, von denen jedes mit mindestens 5-6 Karosseriearten geliefert werden müsste. Selbst wenn also die schweizerische Käuferschaft dem einheimischen Produkt den ausgesprochenen Vorzug geben würde, käme man für jedes Wagenmodell und jeden Karosserietyp zu derart kleinen Produktionszahlen, dass von einer rationellen Serienfabrikation nicht mehr gesprochen werden könnte. Die Herstellungskosten würden sich damit auf einer Höhe bewegen, die den Absatz verunmöglichen würde.

In Erkenntnis dieser Lage hat man geprüft, ob nicht wenigstens gewisse Teile der Automobile in der Schweiz hergestellt werden könnten. Damit ist man zum Problem der Montage von Personenautomobi-



Die grosse Montagehalle für Chrysler-Personenwagen bei Saurer in Arbon 1936

len gekommen. Den ersten Schritt unternahm die Aktiengesellschaft Adolph Saurer, die bereits im Jahre 1932 Unterhandlungen mit der Chrysler Motor Co. pflegte. Sie kamen zum Abschluss, als der Bundesrat im November 1933 beschloss, den schweizerischen Maschinenfabriken zur Förderung der Montage ausländischer Personenautomobile einen Teil des Einfuhrzolles zurückzugewähren. Die Grundlage für die Montage gab aber nicht die Zollrückvergütung, sondern die Kontingentierung der Einfuhr ausländischer Automobile und die Zuteilung eines höheren Einfuhrkontingentes für in der Schweiz zu montierende Wagen.

Die Abmachung zwischen Saurer und Chrysler bezog sich auf die Montage der Chrysler-, De Soto-, Dodge- und Plymouthwagen. Diese Wagen wurden in der Folge in Einzelteile zerlegt nach Arbon transportiert, wo sie zusammengestellt und mit Teilen schweizerischer Fabrikation ergänzt wurden. Schweizerischer Herkunft sind die elektrische Ausrüstung, die Batterien, die Kühler, Reifen, die Farbe und teilweise auch die Räder und die Benzinbehälter. Für die Montage wurde bei Saurer eine der grossen Montagehallen von 130m Länge eingerichtet (*dies war die 1909 primär für die Stickmaschinen-Montage erbaute Halle südlich der Giesserei, mit der seeseitigen Backsteinfassade, die nach dem 2. Weltkrieg der Webmaschinenmontage diente*).

Die in Kisten verpackten Einzelteile werden von der Bahnstation über ein eigenes Industriegeleise nach dieser Halle gebracht, dort ausgepackt, in einem besonderen Säurebad entfettet und dann auf Rollwagen oder mit elektrischen Laufkränen zu den verschiedenen Arbeitsstellen gebracht. Die Montage verläuft auf drei Hauptlinien: die Montagelinie der Karosserien, der Chassis und der Motoren. Etwa in der Mitte der Halle läuft die Motorenlinie in die Chassislinie ein, in die sich später die Karosserielinie einfügt. Jede Linie ist mit den nötigen Maschinen und Einrichtungen zur raschen und sauberen und exakten Ausführung der Arbeiten ausgerüstet. Die Karosseriebleche werden mit Hilfe besonderer Aufspannvorrichtungen mit modernsten elektrischen Punktschweissmaschinen geschweisst und mit elektrischen Schmirgel- und Schleifmaschinen geglättet. Der Anstrich geschieht mit dem Spritzverfahren in besonderen Spritzboxen mit dazu zwischengeschalteten elektrisch geheizten Wärmekammern. In Abweichung vom amerikanischen Originalverfahren werden bei Saurer ausser dem Grundanstrich bei Wagen mit dunklen Farben 4-5 und bei solchen mit hellen Farben 8-10 Farbschichten aufgetragen, womit nicht allein ein äusserst solider Anstrich erzielt, sondern auch ein ganz besonders schöner Glanz der Karosserien erreicht wird. Das Polieren geschieht zuerst mit der Maschine, worauf eine gründliche Nachpolitur von Hand vorgenommen wird. Im Anschluss an die Malerei werden die Karosserien, die nun auf Rollbahnen laufen, von der Sattlerabteilung in Empfang genommen. In dieser Abteilung werden die Polster erstellt und wird der ganze

Innenausbau unter Einschluss der Installation der elektrischen Leitungen vorgenommen.



In der Polsterabteilung der Chrysler „Montage Saurer“

Auf der Chassisbahn werden die Chassisrahmen mit dem Versteifungskreuz versehen, was durch autogene Schweissung geschieht. Dann werden die Federn angeschlossen, die Achsen und Räder eingebaut, die Bremsen mit Spezialapparaten eingestellt, die Räder mit besonderen Lehren eingesetzt und kontrolliert. Es folgt der Einbau des von der dritten Linie kommenden Motorblocks mit dem Getriebe, der Anschluss der Gestänge und Hebel, der Einbau der elektrischen Einrichtung usw. Schliesslich wird die Karosserie auf das Chassis aufgesetzt, verschraubt und das Fahrzeug durch den Anbau der Kotflügel, Trittbretter, Reserveradträger und Kofferträger ergänzt. Den Abschluss der Arbeiten bildet die Polierung der Karosserie mit der Maschine und die Nachpolitur von Hand. Bevor das fertige Fahrzeug den Vertretern übergeben wird, findet eine Probefahrt statt.

Das ist, in kurzen Zügen geschildert, die Montagearbeit. Der Raum in diesem Aufsatz reicht nicht aus, auf alle die interessanten Details einzugehen und alle die sinnreichen Maschinen, Hilfseinrichtungen und Messinstrumente zu beschreiben, die verwendet werden, um dem Kunden ein einwandfreies Fahrzeug in die Hand zu geben. Im Jahre 1934 wurden in den Saurerwerken rund 700 Personenautomobile der verschiedenen Chrysler Typen montiert. Die schwieriger werdende Wirtschaftslage und die Erhöhung der Einfuhrzölle auf Benzin brachten im Jahre 1935 einen Rückgang im Montagegeschäft. Immerhin konnten während der Saison für die Montage etwa 130 Mann beschäftigt werden. Zu diesen kommen die Arbeitskräfte, die bei der Herstellung der schweizerischen Bestandteile Arbeit finden (*zusammen kommt man auf die in der letzten Gazette genannten 400 Arbeiter*).

Für das Jahr 1936 sind die Aussichten weniger günstig. Der Handelsvertrag mit Amerika bringt die Aufhebung der Kontingentierung der Personenautomobile und damit die Möglichkeit der freien Einfuhr. Obgleich

viele Käufer von in der Schweiz montierten Wagen die sorgfältige Ausführung der Montage und den besseren Anstrich schätzen gelernt haben, muss doch befürchtet werden, dass die freie Einfuhr ihren Einfluss auf das Montagegeschäft geltend machen wird. Es ist dies in verschiedener Hinsicht zu bedauern. Einmal

wird der Beschäftigungsgrad für einheimische Arbeiter zurückgehen, und dann sind die Überraschungen einer ständig wechselnden wirtschaftspolitischen Lage nicht geeignet, die Initiative der schweizerischen Werke zu fördern.“

# Chrysler Plymouth „6“ 1936

Preise ab Fr. 6700.-  
14 und 17 PS

## Benzinverbrauch:

Probefahrten mit dem 17 PS-Motor ergaben 11,01 Liter Brennstoffverbrauch auf 100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit v. 62,5 km

**Zu einem modernen Automobil gehört heute ein automatischer Schnell-, Spar- und Schongang**

SAURER MONTAGE



**Chrysler ist auch heute führend!**

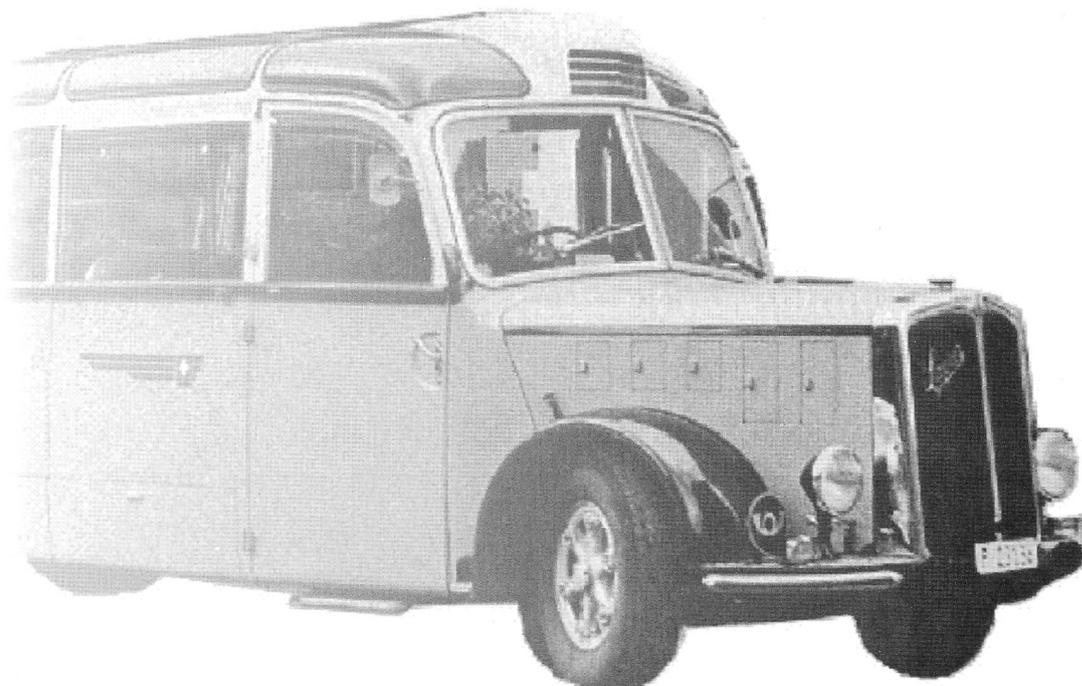


Die Generalvertretungen:

AMAG • AUTOMOBIL UND MOTOREN AG. • ZÜRICH  
RITZI & WAGNER • AMRISWIL UND ST. GALLEN



# POSTAUTOFAHRTEN



**POSTAUTOCLUB ZÜRICH-AFFOLTERN FAM. HOEPLI  
TEL. 079 215 11 43**