

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2010)
Heft: 76

Rubrik: Dem Vergessen entrissen

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>

Von unserem Mitglied Max Stoop brachte die „Automobil Revue“ in ihrer Ausgabe vom 12. Mai 2010 einen Bildbericht über die Eröffnung unseres neuen Museums, den wir hier in leicht aktualisierter Form wiedergeben.

Dem Vergessen entrissen

In Arbon wurde am 1. Mai das neue Saurer-Museum eingeweiht.

Bis anhin fristete das Museum der Saurer-Nutzfahrzeuge in gemieteten Räumen ein sehr provisorisches Dasein. Dank der Initiative des Oldtimer-Clubs Saurer sollte dies nun anders werden. Auf dem selben Areal, wo die Familie Saurer 1863 den Grundstein zu ihrem Arboner Betrieb legte, boten sich Räume für ein entsprechendes Unterfangen an. In erstaunlich kurzer Zeit wurde das ehrgeizige Projekt in Fronarbeit verwirklicht. Am 1. Mai 2010 konnte das neue Museum eingeweiht werden, in dem nun auch die als ursprüngliche Saurer-Erzeugnisse geltenden Textilmaschinen sowie stationäre Dieselmotoren den ihnen zustehenden Platz finden.

Den festlichen Rahmen bildete ein höchst eindrückliches Saurer-Treffen: Hunderte Saurer-Fahrzeuge aller Epochen fanden sich ein, praktisch alle auf eigener Achse! Ein Zeichen für die stets noch lebendige Verbundenheit mit der grössten Schweizer Nutzfahrzeugmarke, deren Fabrikation bereits 1986 auslief.

Bei der Motorentechnik war Saurer schon früh an vorderster Front anzutreffen. Nach einer vorerst zögernd angewandten Dieseltechnik ab den zwanziger Jahren gelang unter Hippolyt Saurers Führung der grosse Durchbruch in Gestalt der direkten Einspritzung mit Doppelwirbelung, die ab 1934 in den damals neu konstruierten C-Typen serienmässig eingesetzt wurde.

Als Alternative zur BBC-Büchi-Abgasturboaufladung von Dieselmotoren entwickelte Saurer nach dem Zweiten Weltkrieg ein mechanisches Schraubenradgebläse und erforschte auf den eigenen Prüfständen sogar das Gebiet der Gasturbine. Die Antriebstechnik von Nutzfahrzeugen wurde immer mehr zur eigentlichen Kernkompetenz. So erstaunt es nicht, dass das während Jahrzehnten erworbene Know-how heute in der Iveco-Motorenforschung am Standort Arbon weiterlebt.



In den dreissiger Jahren beschaffte die Stadt Zürich eine grössere Anzahl dieser B-Typ-Busse.



Dieser Frontlenker-Reisecar brachte Gäste aus dem Aargau ans Fest. Die Karosserie stammt von Ramseier & Jenzer Bern und repräsentiert jene unübertroffene Eleganz der Schweizer Caraufbauten der fünfziger Jahre.



Peter Monteverdis Projekt „Military 230“ von 1979 wurde alsbald von Saurer übernommen. Man rechnete sich Armeeaufträge für diesen Gelände-Pw aus. Dahinter etwas sehr im Schatten noch knapp sichtbar: Der Saurer „Caminhao“ mit Jahrgang 1911, der 2003 aus Brasilien in seine Heimat zurückgeholt wurde.



Kipper D330 mit Jahrgang 1976.



Kraftvoller Typ 3BLD von 1934.



Das Militär lässt grüssen: Schwerer M8-Geländelastwagen mit Antrieb aller vier Pendelachsen.



Saurer-A-Wagen mit Vollgummibereifung und Kettenantrieb von 1917; dahinter ein AD von 1925 mit Kippbrücke und GF-Simplex-Rädern.



Tankwagen vom Typ AD aus dem Jahre 1923.



C-Typ als Gast aus Österreich. Saurer-Wagen wurden in Lizenz nicht nur in Wien, sondern auch in Frankreich und als OM in Italien hergestellt.



D-Typ-Frontlenker der Armee mit Jagdpanzer G13 (ausgerüstet mit Saurer-V8-Dieselmotor) auf Tieflader.



PTT-Alpenwagen Typ II der Saurer-Schwestermarke Berna mit CR2D-Motor und Aufbau der Kreuzlinger Carrosserie Seitz (später Mowag).



Saurer-Postautos mit Frontlenkung erschienen bereits in den dreissiger Jahren. Damals musste man sich erst an den ungewohnten Anblick gewöhnen.