

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2013)
Heft: 86

Artikel: Saurer : Frankreich [Fortsetzung]
Autor: Thommen, Moritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037624>

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: 30.01.2025

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

Saurer - Frankreich

(Fortsetzung aus Heft Nr. 85)

Obwohl Saurer France immer noch von einem mehr als guten Ruf profitiert sind die Fabrikationsanlagen stark überaltert und gleichen mehr einem grossen Handwerksbetrieb als einer Lastwagenfabrik.

UNIC als zweitgrösster französischer Lastwagenhersteller ist Nachbar von Saurer France und könnte Motoren von grosser Qualität brauchen.

1954 musste das Mutterhaus in Arbon grössere finanzielle Mittel nach Frankreich transferieren, da in den Geschäftsabschlüssen der Jahre 1945, 1948 und 1951 Ungereimtheiten aufgetaucht sind. Arbon ist nicht einmal unglücklich über diese Tatsache, da schon länger keine Gewinne mehr erarbeitet wurden in Frankreich und auch die Produktion sich ständig verkleinerte.

1952 wird ein Prototyp des 3CM/3CMT aufgelegt für die französische Armee. Es handelt sich dabei um einen Frontlenker 4x4 mit 13.5 Tonnen Gesamtgewicht und einem 6-Zylinder-Benziner mit 130 PS. Das Fahrzeugkonzept wurde mehr oder weniger aus der Schweiz übernommen.



4CM Prototyp mit Kippbrücke von Pillot.

Von 1954 bis 1957 wurden davon 320 Stück hergestellt. Die meisten wurden bei der Armee als Sattelzugmaschinen eingesetzt.

Ein Saurer 3CMTa kostet 86 500 FF, ein Latil M14TL10 mit 4 angetriebenen und 4 gelenkten Rädern aber nur 45 000 FF. Eine UNIC Sattelzugmaschine vom Typ T 270 mit einem V8 von 242 DIN PS und 35 Tonnen Gesamtgewicht wird im Jahre 1968 zum Preis von 71 535 FF verkauft. Die Produkte von Saurer France sind also hoffnungslos zu teuer.

Es wurde deshalb immer schwieriger Saurer Fahrzeuge an den Mann zu bringen mit einem Preis der doppelt so hoch wie die Konkurrenz war, da half auch nicht, dass einst Saint-Exupéry Saurer Verkäufer war.

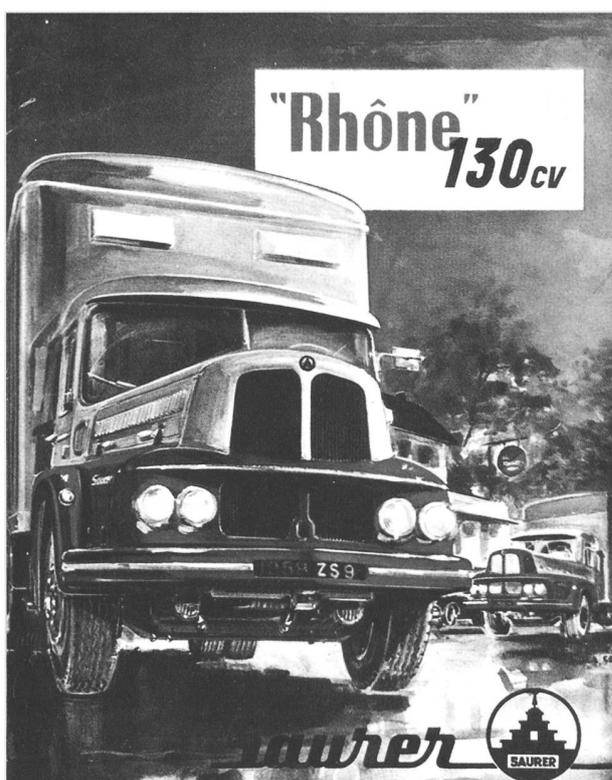
1956 ist es dann soweit: Saurer France wird an UNIC verkauft.



Saurer-Stand am Salon Paris im Oktober 1956.



Saurer ZS 9 Prototyp, noch mit UNIC Frontgitter aber Saurer Schriftzug.



Tonnages

DÉMULTIPLICATIONS ET VITESSES MAXIMA

ZS 7	C ou Tr. C.N.L.H.T. L	COUPLE 9 - 70 9 - 57 10 - 57	VITESSE MAXIMUM	
			53 km/h	65 km/h
ZS 9	C ou Tr.	9 - 70	56 km/h	69 km/h
	C.N.L.H.T.	9 - 57	69 km/h	75 km/h
	L	10 - 57	75 km/h	

RAPPORTS DE LA BOITE AVEC DÉMULTIPLICATEUR

	Rapport 1	Rapport 0,76
1ère VITESSE	0,17	0,13
2ème VITESSE	0,32	0,24
3ème VITESSE	0,56	0,42
4ème VITESSE	0,76	0,56
MARCHE AR	0,13	0,10

Um einen Saurer besser von einem UNIC unterscheiden zu können wird eine neue Front entwickelt. Man sieht hier dass das Design des Schweizer 5D anfangs sechziger Jahre aus Frankreich stammt.

Ab 1957 werden nur noch die beiden Baureihen ZS 7 (entspricht UNIC ZU 67D) mit 14.5 Tonnen Gesamtgewicht und ZS 9 (entspricht UNIC ZU 92) mit 16.9 Tonnen Gesamtgewicht produziert. Im ZS 9 kommt der CT3D mit 130 PS zum Einsatz und im ZS 7 der CT3D in einer gedrosselten Version mit 120 PS.



le "Rhône"

TYPES DES VÉHICULES

	ZS7				ZS9			
	L	N	C	T	L	N	C	T
A Distance planche soléil à l'extrémité AR du châssis	6.910	3.860	4.899	4.164	6.910	3.860	4.899	4.164
B Distance AR de la cabine à l'extrémité AR du châssis	5.730	4.680	3.710	2.960	5.730	4.680	3.710	2.960
C Longueur maximum de la remorque à l'AR de la cabine	6.270	4.810	4.120	—	6.170	4.750	4.070	—
D Distance de l'AR de la cabine à l'axe du pont AR	3.960	3.190	2.760	2.010	3.960	3.190	2.760	2.010
E Longueur hors tout du châssis	8.840	7.930	6.820	5.870	8.840	7.930	6.820	5.870
F Longueur hors tout AR	2.408	2.428	2.485	2.495	2.448	2.440	2.440	2.440
G Longueur hors tout AV	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400	2.400
H Empattement	5.200	4.400	4.900	3.250	5.200	4.400	4.900	3.250
I Rayon de braquage (en mètres)	9	8	7	5,50	9	8	7	5,50
K Distance au sol, à vide, du pavillon de la cabine	2.589	2.589	2.589	2.589	2.624	2.624	2.624	2.624
L Hauteur à vide, à l'AR, des longerons au sol	1.029	1.029	1.029	1.029	1.064	1.064	1.064	1.064

POIDS (en kg)

1	Châssis nu, sans ordre de marche, sans roue de secours	4.250	4.400	4.300	—	4.820	4.720	4.620	—
2	Châssis nu, en ordre de marche, avec roue de secours	4.350	4.750	4.850	—	5.170	5.070	4.970	—
3	Châssis-cabine, en ordre de marche, avec roue de secours + cabine	5.250	5.150	5.050	5.250	5.370	5.470	5.370	5.450
4	Charge totale sur "3" (charge utile + remorque + cabine)	9.600	9.750	9.800	—	11.720	11.820	11.800	—
5	Charge totale sur "3" (charge utile + remorque)	9.250	9.350	9.400	—	11.370	11.470	11.500	—
6	Poids de la semi-remorque chargée	—	—	—	17.500	—	—	—	20.000
7	Poids de la remorque chargée	8.000	8.000	8.000	—	10.000	10.000	10.000	—
8	Poids total roulant : Porteur seul	14.500	14.500	14.500	—	16.900	16.900	16.900	—
	Porteur avec remorque	22.500	22.500	22.500	—	28.900	28.900	28.900	—
	Tracteur avec semi-remorque	—	—	—	22.750	—	—	—	26.450

Les Agents SAURER sont à votre disposition pour un essai :

UNIC Saurer
DIVISION SAURER, 1, Qual National - PUTEAUX (Seine) LOM. 21-40



Les **Saurer 130 cv** Un ensemble mécanique sûr, robuste et confortable

Bien référencé, essence de haute motor CT 3D

Im Oktober 1956 wird auf dem Saurer Stand in Paris der ZS Rhône vorgestellt. Dabei handelt es sich um einen reinrassigen UNIC mit einem Saurer Motor. Ebenfalls wird noch der V4CT3D vorgestellt, ein Fahrzeug mit 16 Tonnen Gesamtgewicht zwischen dem 4CT3D und dem 5CT3D.





Moritz Thommen
Fortsetzung folgt...



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!

BSG
Management & Technology

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