

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (1998)
Heft: 30

Rubrik: Saurer/Berna : Geschichte + Technik

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: 14.03.2025

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

SAURER / BERNA *Geschichte + Technik*

Vor 100 Jahren: Der SAURER - Doppelphaeton.

1888 baute Adolph Saurer seinen ersten Petrolmotor, der mit einem liegenden Zylinder 1,5 PS leistete. Gut 10 Jahre später erreichten Saurer-Gasmotoren bereits die 100 PS Grenze. Solche Motoren wurden damals in Industrie und Gewerbe als Kraftquellen benutzt.

Aber parallel zum Gasmotor wurde der Petroler dauernd weiter entwickelt. So war es möglich geworden, ein Lastschiff auf dem Bodensee erstmals mit einem Petrolmotor anzutreiben.

1896 wurde dann in Arbon bereits der erste **Fahrzeugmotor** gebaut. Es handelte sich um einen liegenden Einzylinder-Petrolmotor mit zwei gegenläufigen Kolben. Dieser neu geschaffene **Balancier Motor des Types B II** wies folgende technischen Daten auf:

Motor

Bohrung 135 mm
Hub 2x 110 mm
Hubvolumen 3,14 l
Drehzahl 600 U/min
Leistung 5 PS

Prinzip-Skizze siehe Seite 9

Treibstoff

Petroleum, durch Kolbenpumpe ins Ansaugrohr eingespritzt. Luftansaug durch Schlitze unter einer Platte, die als Filter und Geräuschkämpfer dient.

Regulierung.

Einspritzpumpe und Einlassventil durch dieselbe Kipphebelwelle gesteuert. Fliehkraftregler, welcher bei Erreichung der Höchstgeschwindigkeit diese Steuerung unterbricht.

Zündung

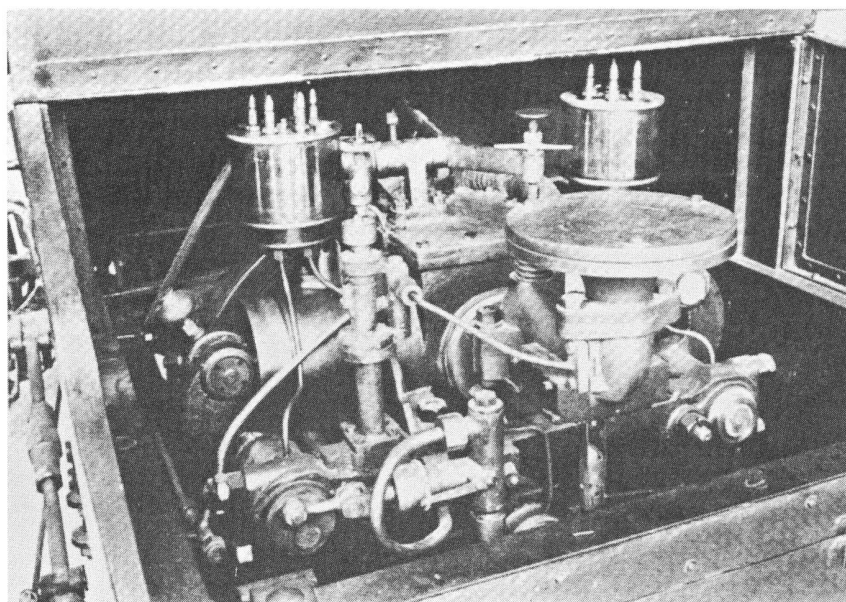
Durch Porcellan-Glühstift welcher durch einen Petroleumbrenner dauernd erwärmt wird. Bei Erreichen der Zündtemperatur erfolgt die Zündung selbstständig.

Kühlung

Wasserkühlung .Rohrschlange mit Rippen als Kühler. Kühlwasserförderung durch Kolbenpumpe, angetrieben durch die linke Balancierwelle.

Schmierung.

Tropfschmierung, 2 Oelgefäße beidseitig auf den Zylindern angebracht.



In Paris existierte zum damaligen Zeitpunkt die **Firma Koch**, ein bekannter Wagen- und Karosseriebauer. Angetan von der Arboner Motorenkonstruktion und von dem ersten bei Saurer gebauten „Heck-Motorwagen“ nahm Koch die Lizenzherstellung dieser Fahrzeuge auf. Ursprünglich entstanden dort zuerst Fahrzeuge mit einer kleinen Ladebrücke für den leichten Warenverkehr. Somit war eigentlich das erste Saurer-Nutzfahrzeug entstanden. Koch verfeinerte diese ersten Fahrzeuge laufend. Aus den ersten Wagen mit Stahlbandreifen und Lenkhebel entwickelt, wurde dann **1898** an der Pariser Weltausstellung der verfeinerte Doppelphaeton mit Lenkrad und Vollgummireifen ausgestellt, wo er prompt mit einer Silbermedaille ausgezeichnet wurde.

Ein solcher stolzer, schön restaurierter Doppelphaeton, Jahrgang 1898, ist in Arbon im Ortsmuseum zu besichtigen.

Die technischen Daten waren:

Abmessungen

Radstand	1700 mm
Länge	2700 mm
Breite	1750 mm
Höhe	1650 mm
Raddurchmesser vorn	760 mm
Raddurchmesser hinten	1000 mm

Fahrleistungen

im 1. Gang	7,5 km/h
im 2. Gang	14 km/h
im 3. Gang	28 km/h

Kraftübertragung

Getriebe mit 3 Gängen mit separater Schaltung für Vorwärts- und Retourgang. Querwelle für Kettenantrieb auf die Hinterräder.

Kupplung

Mechanische Konuskupplung

Bremsen

Fussbremse als Aussenbandbremse auf die Antriebswelle wirkend. Das Bremspedal drückt gleichzeitig das Kupplungspedal nieder. Handbremse als Aussenbandbremse auf die Hinterräder. Handbremshebel mit einem separaten Fusshebel kombiniert. Zum Anfahren am Berg dient eine Bergstütze.

Durch den Erfolg an der Pariser Weltausstellung begann ein recht imposanter Export von diesen **Koch-Saurer** Fahrzeugen in alle Welt, in die französischen Kolonien, nach Britisch- Holländisch Indien, nach Persien, Aegypten, in die Türkei und wie aus den folgenden Zeilen hervorgeht, auch nach Madagaskar. In den Kolonien waren diese Wagen wegen Ihrer Robustheit sehr beliebt und auch wegen der Tatsache, dass diese mit Petrol betrieben werden konnten, was damals einfacher zu beschaffen und weniger feuergefährlich war als Benzin.

Wie ich kürzlich durch Herrn Ernest Schmid (Verfasser des interessanten Buches „Schweizer Automobile“) informiert wurde, steht einer der ganz ersten Koch-Saurer mit fester Brücke, aus Madagaskar zurück, schön restauriert in Südfrankreich im

Musée des Troupes de Marine :	Offen: 15.6. - 14.9. 10-12 / 15-19 Uhr
Route de Bagnoles-en-Forêt	15.9. - 14.6. 14-17 Uhr
F-83608 Fréjus	Geschlossen: Dienstag und Samstag
	Eintritt gratis

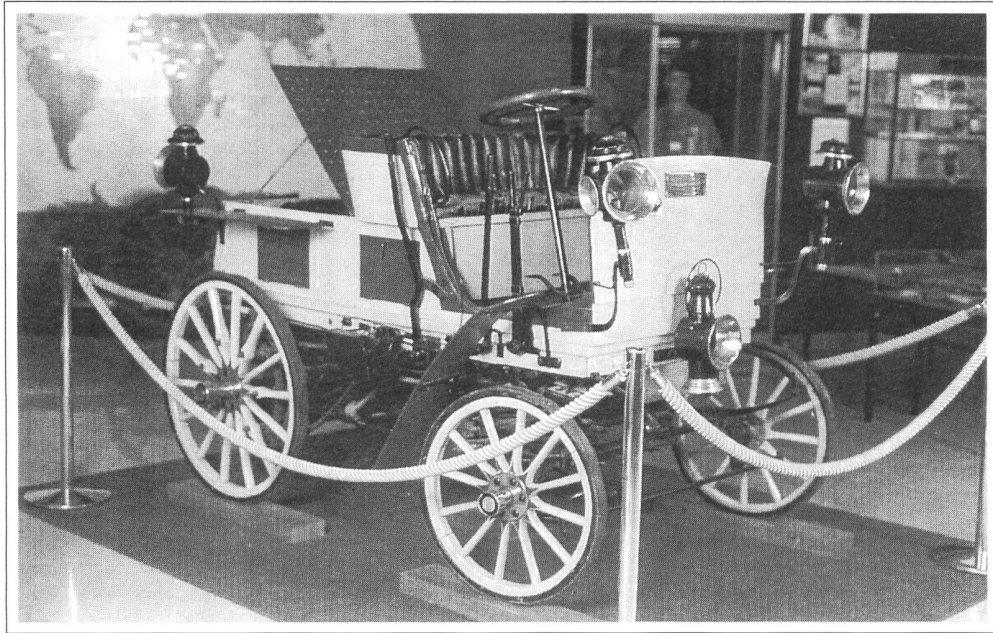


Liebenswürdigerweise hat mir der Museumskonservator, Oberst J.M. Massip die folgende, dazugehörige Geschichte geliefert.

„ Ende des letzten Jahrhunderts schloss in Madagaskar die Königin Ranavalona Manjaka III. nach jahrelangen, abwechselnden Kämpfen gegen die Engländer und Franzosen mit Frankreich einen Vertrag ab, der diesem die Schutzherrschaft über die Insel einräumte. Ein französischer Generalresident nahm mit einer kleinen militärischen Eskorte seinen Sitz in der Hauptstadt Antananarivo. Der posthum zum Maréchal de France ernannte General Joseph Gallieni war von 1887 bis 1905 Militärgouverneur und war allem Anschein nach von der in fernen Europa einsetzenden Motorisierung begeistert. Denn er veranlasste, dass Frankreich 3 Panhard & Levassor Wagen nach der Insel sandte.

Kurz darauf folgte eine weitere Flotte von weiteren Fahrzeugen der Marken Ariès, Clément-Bayard und Saurer-Koch. Die grösseren Fahrzeuge standen im Einsatz zwischen Mahatsara und Beforona, die kleineren zwischen Moramanga und Antananarivo. Die letzteren mussten in Ermangelung einer Strasse zuerst auseinandergenommen werden und auf den Rücken der Eingeborenen bis nach Mangoro getragen werden. Zuletzt waren bis zu 40 Fahrzeuge, z.T. nun auch für Personentransporte im Einsatz. Gallieni, vermutlich ein begeisterter Autofahrer, stellte damals für Madagaskar so nebenbei auch einen Geschwindigkeitsrekord und einen Gütetest auf, indem er die Strecke zwischen der Hauptstadt und Arivoniambo von 71 km Länge in einem Zug problemlos in 3 Stunden meisterte!

In Isoraka wurde nun anfangs der 50 er Jahre ein ganz aussergewöhnlicher Fund gemacht. Unter einem historischen Gerümpelhaufen alter Gewehre der Hova - Armee, Pferdekarren und zu Ambossen umfunktionierten Kanonen befanden sich die Ueberreste von Gallieni's erstem Koch-Saurer! Beim Entdecker dieses interessanten Fundes handelte es sich um Mons. Bouts, Sohn eines der ersten anno 1883 in Madagaskar niedergelassenen Franzosen, der zuerst noch unter der Königin Ranavalona, später dann unter Gallieni Leiter der „Travaux Publics“ war. Nach einem Unfall, bei welchem Gallieni's Koch-Saurer angeblich wegen mangelhafter Bremsen samt seiner Tochter im Anosy-See versank, schenkte er das Fahrzeug seinem Freund und Mitarbeiter M. Bouts. Der kostbare Fund wurde in der Folge durch Angehörige einer Reparaturkompanie der französischen Armee in Madagaskar liebevoll restauriert und steht nun schön herausgeputzt in oben erwähnten Museum.“



Der Erfolg für Saurer mit diesen Phaetons dauerte leider nur kurze Zeit. Trotz der guten Qualität dieser Wagen musste die Firma Koch schon bald den Konkurs anmelden. Ob solche Fahrzeuge in der Folge durch die Firma Chenard & Walker - welche die konkursite Fa. Koch übernommen hatte - weitergebaut wurden, kann heute nicht mehr festgestellt werden.



Hans Hopf