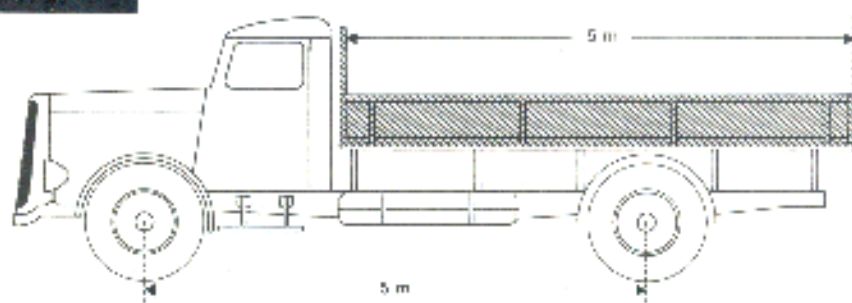


NORMAL- ODER FRONTLENER?

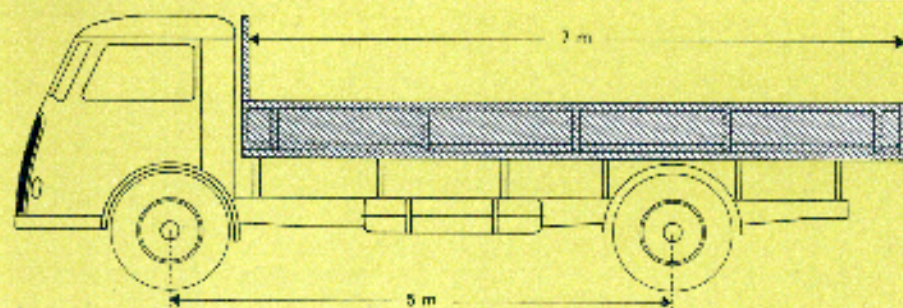
Vorzüge des Normallenkers:

- bequemer Einstieg in die Kabine
- Motor außerhalb der Kabine, gut isoliert und gut zugänglich für Unterhalt und Reparaturen
- günstige Gewichtsverteilung auf die Achsen

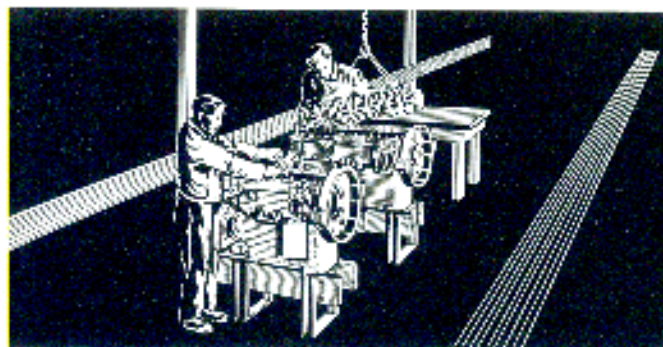


Vorzüge des Frontlenkers:

- ausgezeichnete Übersicht über die Fahrbahn
- geräumige vierplätziges Führerkabine
- größere Ladefläche bei gleichem Radstand oder
- gleich große Ladefläche bei kürzerem Radstand, somit wendigeres Fahrzeug
- sehr modernes Aussehen



Die Beantwortung dieser Frage hängt weitgehend vom Verwendungszweck des Fahrzeuges ab. Ganz allgemein kann gesagt werden, daß dem Normallenker überall dort der Vorzug gegeben werden sollte, wo der Fahrer oft ein- und aussteigen muß und wo Waren mit einem hohen spezifischen Gewicht zu befördern sind. Für Personenfahrzeuge mit Personoberbedeckung und kleinerem Haltestellenabstand ist das Normallenkerchassis ebenfalls vorzuziehen. Für Ferntransporte, Sauerger und Reisekavensetzel sind die Frontlerkertypen in den letzten Jahren sehr beliebt geworden. Durch ihre größere Ladefläche und elegante Form sowie durch ihren erhöhten Fahrkomfort wird diese Bauart noch viele neue Befürworter finden.



Vergleich von Radstand und Brückeninnenlänge bei Normal- und Frontlenkungs-Lastwagen und Dreiseilenkippern

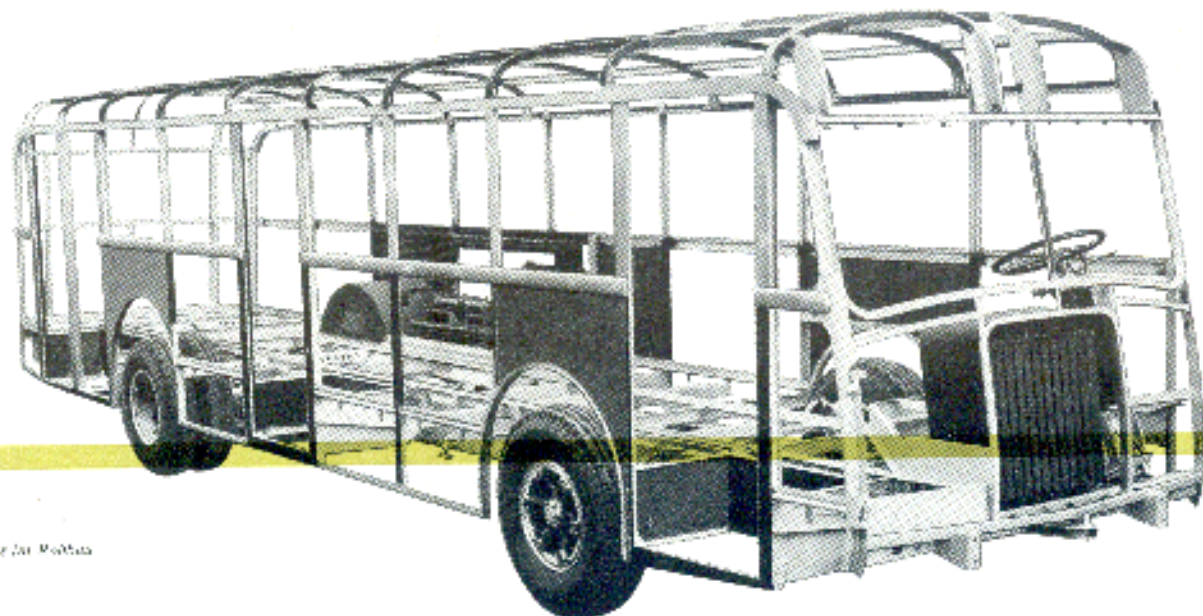
Chassistyp	Lenktyp	L2C		N2C				L4C		N4C				S4C				B2C					
		Lastwagen		Lastwagen		Kipper		Lastwagen		Lastwagen		Kipper		Lastwagen		Kipper		Lastwagen		Kipper			
		N	F	N	F	N	F	N	F	N	F	N	F	N	F	N	F	N	F	N	F		
kürzerer Radstand	mm	3800	3400	3800	3400	3800	2800	4500	4100	4500	4100	4500	3400	4500	4500	3400	5000	4500	5000	3000	3000	3000	3000
entsprechende Brückeninnenlänge	mm	3600	4500	3600	4500	3200	—	4500	3500	4500	3500	4100	—	4500	6200	4100	5000	6200	4600	—	—	—	—
längerer Radstand	mm	4200	3800	4200	3800	4200	—	5000	4500	5000	4500	5000	3600	5000	5000	3800	5400	5000	5800	5000	—	—	—
entsprechende Brückeninnenlänge	mm	4000	5000	4000	5000	3700	—	5000	6200	5000	6200	1600	—	5000	7000	4600	5700	6000	7000	—	—	—	—

KAROSSERIE

Seit Aufnahme der Automobilfabrikation im Jahre 1904 wurden die meisten SAURER-Chassis mit Aufbauten der eigenen Karosseriewerkstätten versehen. Heute beschäftigt das Karosseriewerk, das einen Raum von etwa 16000 m³ beansprucht, ungefähr 400 Personen.

Es ist vorbildlich eingerichtet und setzt sich aus folgenden Abteilungen zusammen: Konstruktionsbüro, Präfwerk, Schlosserei, Spenglerei, Wagneri, Sattlerei, Malerei, Schriftmalerei. In spezialisierten Abteilungen werden Lastwagen- und Kippbrücken sowie die verschiedenen Kabinen angefertigt.

Ein bewährter Facharbeiterstab, dem ein reichhaltiger Maschinepark zur Verfügung steht, garantiert eine einwandfreie Herstellung der verschiedenen Karosserieaufbauten.

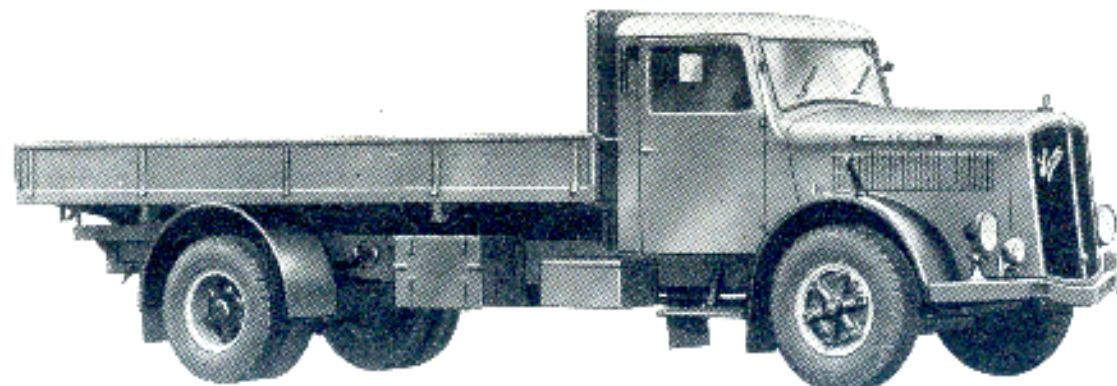


Ein Stadtbuschassis im Aufbau

Hohe Festigkeit bei geringem Gewicht

Wie bei den Chassis kommen auch im Karosseriebau die neuesten Erkenntnisse auf dem Gebiete der Metallurgie und Metall-Formgebung zur Anwendung.

Ladebrücken. Traversen, abklappbare Seiten- und Hinterlenden aus hochwertigem Stahlblech gepreßt, Boden und Vorderwand aus Eichenholz, mit Spezialprofilen eingefügt. Auf Wunsch können sowohl die Brückelenden als auch die ganze Ladebrücke aus Leichtmetall angefertigt werden, um das tote Gewicht noch weiter zu reduzieren.

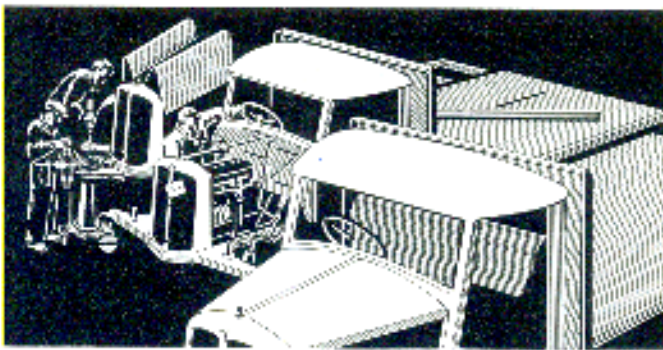


Bitte beachten Sie auch das Kapitel -Spezialkarosserien- auf Seite 19



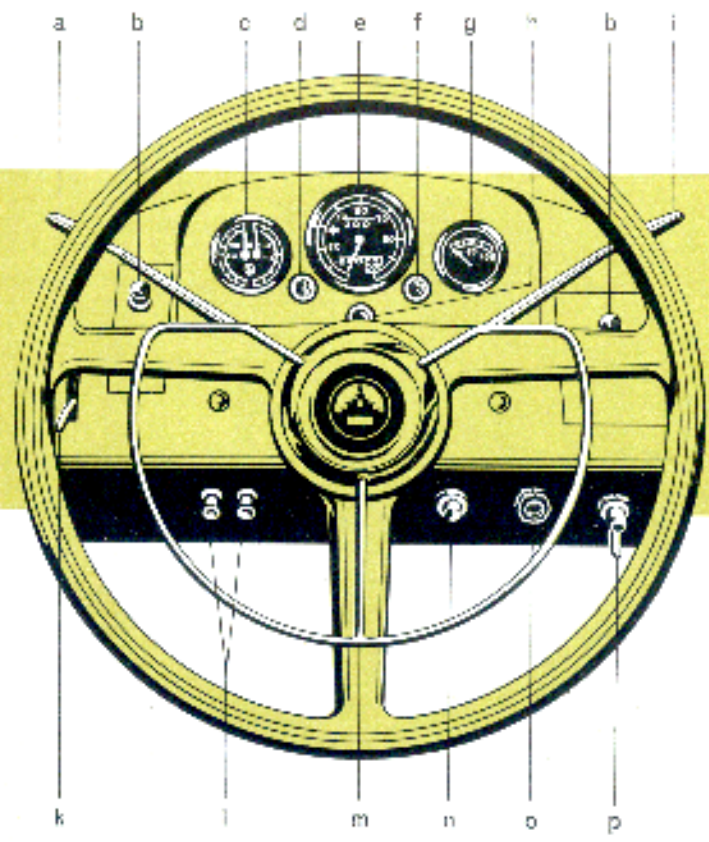
KAROSSERIE: FÜHRERKABINEN

- ▶ Bequeme und geräumige Kabinen schützen vor Ermüdung des Chauffeurs.
- ▶ Fernfahrten sind weniger anstrengend geworden!

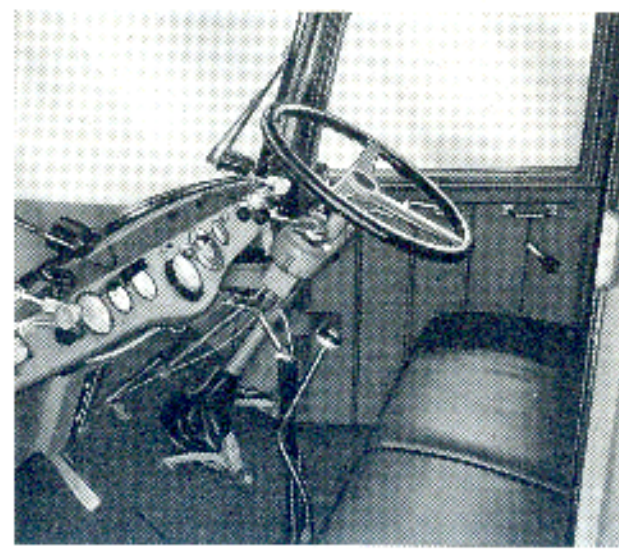


Die praktische Anordnung der Kontrollorganen und Hebel (Frontlenkungssteuerung)

- | | |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| a) Schaltungs-Schaltelhebel | l) Motorbremse-Schaltelhebel |
| b) Sicherungsabzug | l.) Handgashebel |
| c) Bremsfuß-Mechanismus | ll) je ein Schalter für Decken- und Seitenverleuchtungslampe |
| d) Druck-Kontrollleuchte | m) Signalhorn (auf Wunsch) |
| e) Tachometer mit Tacho- und Totalkilometerzähler | n) Anfahrhilf |
| f) Luft-Kontrollleuchte | o) Gaspedal |
| g) Kältemittel-Füllstandsanzeige | p) Schalter für Winkerbeleuchtung |
| h) Wölter-Kontrollleuchte | |



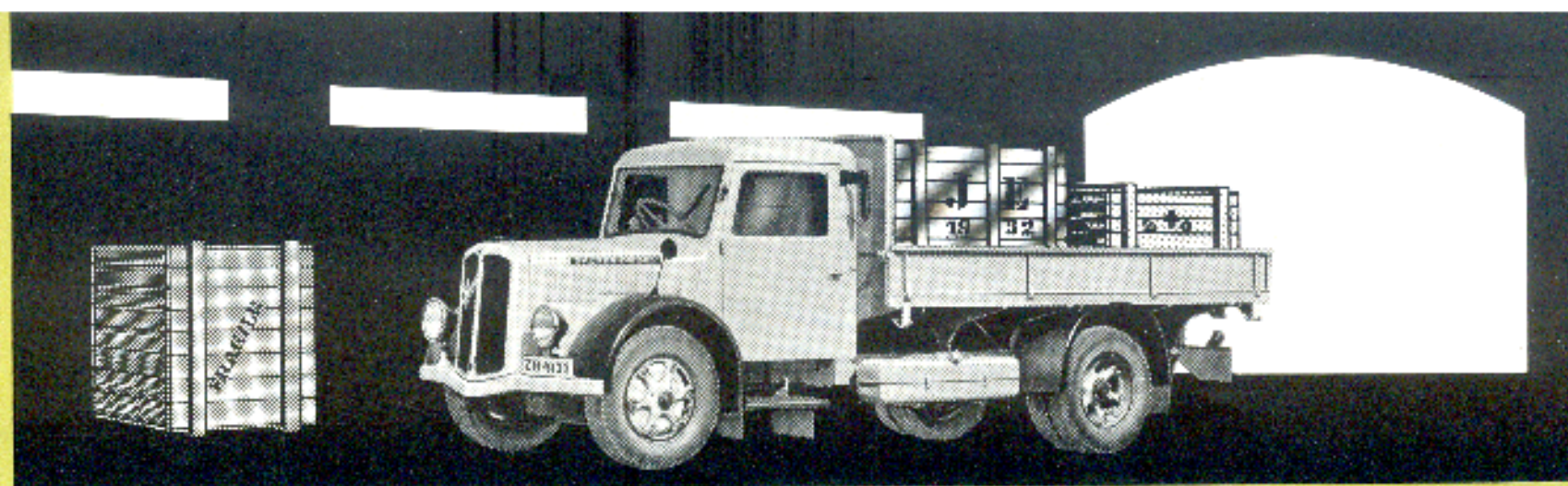
Die komfortablen SAURER-Führerkabinen weisen eine moderne, zweckmäßige Form auf. Sie sind aus Stahlblech gepreßt und geschweißt. Das Dach besteht aus einem Holzgerippe, das mit einer guten Isolation und einer Segeltuchabspannung versehen ist. Alle Scheiben sind aus Security-Glas. Deckenlampe, zwei Scheinwerfer, zwei Richtungsanzeiger und zwei Blinker, zwei Rückspiegel, Sonnenblendschlepp, Gummi-Knopf, etc. Akkufach und Kleiderhalter gehören zur Normalausrüstung. Die Kabine der Normalenkeer bietet Platz für zwei bis drei Personen, diejenigen der Frontlenker für vier Personen. Letztere können, dank ihrer Breite, auf Wunsch mit einer Schlafbank versehen werden.



SAURER-Führerorgane werden bevorzugt als über 40000 Kontrollorganen aus versehen. Dies ist die resultierende Maßnahmen sind Rückblick an die bei zugewiesenen Daten der Kabine angegeben.

LASTWAGEN

Für die Lösung jedes Transportproblems kann das passende SAURER-Chassis mit der entsprechenden Karosserie geliefert werden. Da Kundenwünsche weitgehend berücksichtigt werden können, bestehen praktisch unbeschränkte Möglichkeiten in der Art der Ausführung.



Chassis Typ / Nutzlast ca.

Chassis Typ / Nutzlast ca.	Typ			
Dieselmotor	Typ	CR1D	CR2D	
Leistung	PS	68	80	
Preuldimension		7,50 20"HD		
Naherlenzung	Radstand	mm	3800	4300
	Brückeninnendistanz	mm	3600	4000
	Lenkradius	mm	6900	7500
Frontlenkung	Radstand	mm	3400	3800
	Brückeninnendistanz	mm	4500	5000
	Lenkradius	mm	5550	6100
Brückenbreite innen	mm		2080	2080
max. zulässiges Gesamtgewicht*	kg		7400	8600

L2C / 3-3,8t

CR1D CR2D

68 80

7,50 20"HD

3800 4300

3600 4000

6900 7500

3400 3800

4500 5000

5550 6100

2080

7400

N2C / 4-4,8t

CR1D CR2D

68 80

8,25 20"HD

3800 4200 4500

3600 4000 4700

6200 6750 7250

3400 3800

4500 5000

5550 6100

2080

8600

S2C / 4-4½t

CTD

95

8,25-20"HD

3800 4200 4500

3600 4000 4700

6700 6750 7250

3400 3800

4500 5000

5550 6100

2080

8600

Weitere hauptsächlichliche Verwendungsmöglichkeiten der Chassis:



* in der Schweiz gesetzlich auf 14000 kg beschränkt

** nur auf besonderem Wunsch

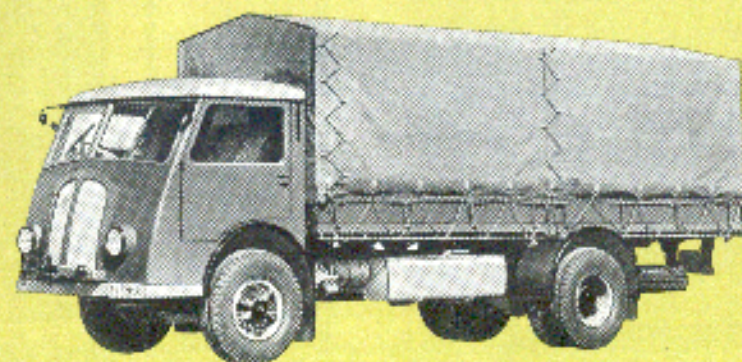
† mit Aufladung 160 PS



LASTWAGEN

Subventionsberechtigung

Für die meisten Lastwagen und Dieselseitenkipper der Marke SAURER (inkl. CM-Fahrzeuge) in Normalausführung besteht in der Schweiz Anspruch auf die Ausrichtung der Bundesassistenten für anmerkwürdige Fahrzeuge, sofern sie mit den vorgeschriebenen Zulagen ausgestattet sind.



SAURER

Die leistungsfähigen SAURER-Fahrzeuge sind das Resultat einer 50jährigen Erfahrung im Automobilbau.

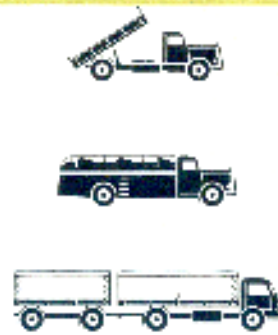
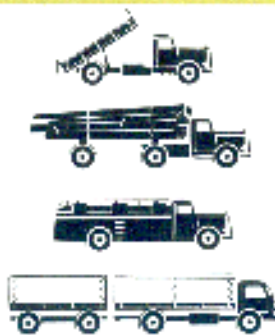
Sie weisen zur Hauptsache folgende Vorzüge auf:

- starkes, überdimensioniertes Chassis
- modernste Hochleistungs-Dieselmotoren mit direkter Einspritzung
- äußerst sparsamer Brennstoffverbrauch
- 8-Gang-Getriebe
- großer Lenkeinschlag
- 3 verschiedene Bremsen, darunter die beliebte Motorbremse
- solide, strapazierfähige Karosserien
- lange Lebensdauer (SAURER-Kilometermillionäre sind keine Seltenheit)
- geringe Unterhalt- und Reparaturspesen

SAURER-Lastwagen sind daher
rassig – wendig – zuverlässig – wirtschaftlich

Ein SAURER wirft auf die Dauer immer noch
die beste Rendite ab!

L4C / 5-5½t		N4C / 6-6½t		S4C / 7-9t			B C / 10t		
CT1D	CT2D	CT1D	CT2D	CH1D	CT2D	CH2D	CH2D		
110	125	110	125	110	125	150	150		
9.000-20"HD		10.000-20"HD		10.000-20"EP			12.000-24"HD		
4500	5000	4300	5000	4500	5000	5000	5400	5800	
4500	5000	4500	5000	4500	5000	5000	5700	6000	
6800	7500	6850	7500	6850	7500	9000	9500	10200	
4100	4500	4100	4500	4500	5000	4500	5000		
5500	6200	5500	6200	6200	7000	6200	7000		
6450	7050	6450	7000	7000	7700	8400	9200		
2080		2080/2280**		3080/2280**		2380			
10300		12000		15000		17000			

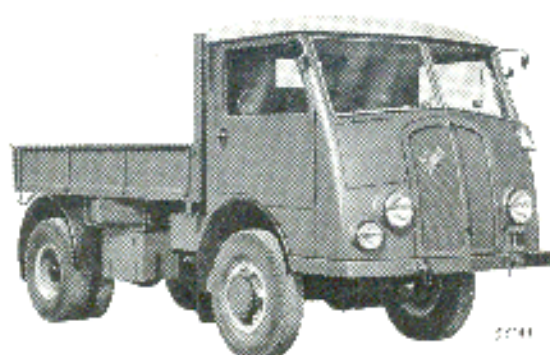


TRAKTOREN

Zahlreich sind die Fälle, wo ein rascher und weidiger Straßenschlepper benötigt wird, um verschiedenartige Anhänger an ihren Bestimmungsort zu bringen. Nicht immer genügen dabei Motorstärke und Adhäsionsgewicht der üblichen Zugmaschinen.

Diese Lücke füllen die SAURER-Straßenschlepper aus. Sie sind genau gleich wie die Lastwagen gebaut und weisen daher die gleichen Vorzüge auf. Je nach ihrem Verwendungszweck können sie zusätzlich mit den folgenden Aggregaten versehen werden:

- Differentialsperre (Herstellung pneumatisch)
- Anhängereinstellung verschiedener Systeme
- Kipp-Pompe für Anhängerkipper
- Sattelkopf und Auflaufvorrichtung für Sattel Schlepper
- hydraulische Hubvorrichtung
- Spill oder Seilwinde
- Drehscheitel
- verschiedenartige Zug- und Stoßvorrichtungen usw.



2200



820 Traktor

CM-Fahrzeuge mit Allradantrieb

Nicht nur für militärische Zwecke, sondern auch für den zivilen Bedarf eignen sich die CM-Fahrzeuge. Überall dort, wo schwere Aufliegerlasten befördert werden müssen oder wo uneben und Gelände durchquert werden soll, bedeuten man sich dieser Wagen mit Vorteil. Sie sind mit 5 Vorwärts- und einem Rückwärtsgang ausgerüstet (4 Gänge getriebschaltbar, wovon 3 synchronisiert) und verfügen über zwei Übersetzungsstufen, eine für schnelle Straßenfahrt (max. etwa 60 km/h) und einen für die Fahrt im Gelände mit reduzierter Geschwindigkeit (max. im ersten Gang bei voller Leistung etwa 4 km/h). Gleichzeitig mit den Getriebedrehen wird auch der Vorderradantrieb eingeschaltet. Zusammen mit der normalerweise zum Einbau gelangenden pneumatisch betätigten Differentialsperre und der Möglichkeit, eine Seilwinde zu montieren, können diese Fahrzeuge universell eingesetzt werden:

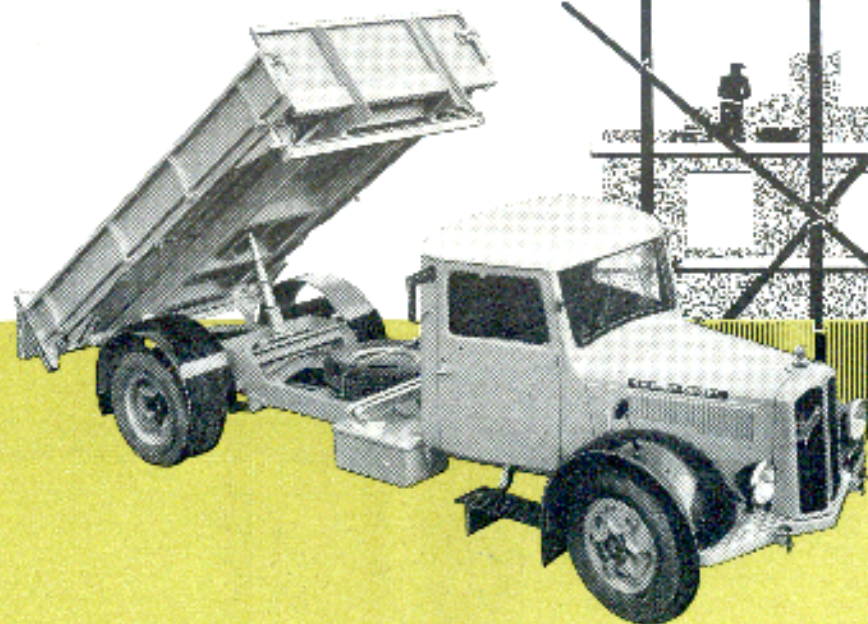
- als gewöhnlicher Lastwagen auf der Straße, mit oder ohne Anhänger
- als Straßentraktor für die Beförderung von Schwerlast-Anhängern
- als Geländewagen mit und ohne Auflieger
- als Langholzwagen im Wald und auf der Straße
- als Schneesflug
- als Dreiseitenkipper in schwierigen Gelände (siehe Seite 17) usw.

Dank ihrer einfachen, äußerst robusten Bauart können CM-Fahrzeuge von jedem Lastwagenchauffeur gefahren werden. Die Frontlenker-Bauart, mit kurzem Radstand, verleiht diesen Fahrzeugen trotz dem Vorderradantrieb eine ungeheure Wendigkeit.

CHASSISTYP		L2C		N2C		N4C		S4C		2CM		4CM		5CM	
Motor	Typ	CR10	CR20	CR10	CR20	CT10	CT20	C110	C120	CR20	C120	CT20			
Leistung	PS	68	80	68	80	110	125	110	125	80	125	125		125	
Preis		7,50-30*HID		8,25-20*HID		10,00-70*HID		10,00-20*TP		8,25-20*HID		10,00-20*HID		11,00-20*HID	
max. Zugkraft am Boden, voll belastet, auf trockener Straße (Koeff. 0,7)	kg	3350	3450*	3270	3710	4450	4940	5660	6050*	6300*	8400*	9100*		9100*	
max. mögliches Anhängergewicht auf 10% Steigung	t	20,5	21	18	23	24	29	34 33	37	16	58	62		62	
max. zulässiges Gesamtgewicht des Zugwagens	kg	7400		8600		12000		15000		9600	12000	15000		15000	
Radstand Normallenkung	mm	2550	2800	2350	2800	3400		3400		—	—	—		—	
entsprechender Lenkradius	mm	4450	5250	4100	4750	5350		5350		—	—	—		—	
Radstand Frontlenkung	mm	2550	2800	2350	2800	2800	3400	3800	3400	3400	3400	3400		3400	
entsprechender Lenkradius	mm	4050	4700	4050	4700	4650	5500	4650	5500	7600	7600	7500		7500	
* Adhäsionsgrenze										4000	4250	4250			
** nur auf besonderem Wunsch										2080	2080	2130/2280*			
† in der Schweiz gesetzlich auf 13000 kg beschränkt										250	280	270			
										385	410	490			
										1	2 1/2	6 1/2			

Überall dort, wo gebaut wird, beim Häusebau, beim Ausbau, beim Straßenbau usw., werden die Schrägkipplastwagen benötigt, die den hohen Anforderungen, wie plötzliches Beladen und Entladen, hohes Fahren in Kurven, Gerriebögen, häufige Überlastungen gerecht werden. Dank ihrer robusten Bauart eignen sich SAURER-Dreiseitenkipper ganz besonders gut für diese mühsame Arbeit, welche sie Jahr für Jahr, unter schwierigsten Betriebsbedingungen, zu verrichten haben. Außer den bekannten Merkmalen der Lastwagen sind SAURER-Dreiseitenkipper wie folgt ausgestattet:

DREISEITENKIPPER



Rahmen: verstärkt, besonders verwindungsfest, Spezial-Kippstraverse.

Kippvorrichtung hydraulisch: Betätigung der Kipp-Pumpe durch einen am Getriebekasten angeflanschten Außenantrieb. Hebel zum Ein- und Ausschalten des Außenantriebes sowie Umschaltbahn für das Heben und Senken der Kippbrücke mittels der hydraulischen Teleskopwinde in der Führerkabine angeordnet.

Kippbrücke: aus besonders starkem Stahlblech, Brückenböden aus Holz, mit Blech beschlagen, Hinterladen auf- und abklappbar, Seitenläden horizontal ausstellbar. Kippbrücke auf Kipprahmen montiert, nach hinten und nach beiden Seiten kippbar.

Differentialspann (auf Wunsch): Betätigung pneumatisch (bei den CM-Typen Normalausführung). Die größten Typen können auch als Rückwärts-Muldenkipper geliefert werden.

		N2C		N4C		S4C			6C	2CM		4CM		5CM	
angetriebene Achsen		1		1		1			1	1-2		1-2		1-2	
Getriebegänge		8		8		8			8	2x5		2x5		3x5	
Dieselmotor		Typ CR1D CR2D		CI1D CI2D		CI1D CI2D CI3D			CI1D	CR2D		CI2D		CI3D	
Leistung		PS 68 80		110 135†		110 125† 160			150	80		125†		175†	
max. zulässiges Gesamtgewicht		kg 8000		12000		15000†			17000†	9000		12000		14000	
Normal- teckauf	Radstand	mm 3800	4200	4500	5000	4500		5000	5000	5000		—		—	
	Lenkradius	mm 6200	6750	6850	7500	6850		7500	9000	—		—		—	
	Brückeninnenlänge	mm 3200	3700	4100	4600	4100		4600	4600	4600		4600		4600	
	Brückenlattenhöhe	mm 375	375	410	365	470		470	420	575		—		—	
	Nutzlast	etwa t 4	5 1/2-6		(6-6 1/2) 8-8 1/2			10	—		—		—		—
Front- teckauf	Radstand	mm 2800	3400	3800	3400	3400		3800	3800	3400		3400		3400	
	Lenkradius	mm 4700	5500	6000	5500	6000		6500	7000	7000		7500		7500	
	Brückeninnenlänge	mm 3200	4100	4600	4100	4600		4600	4600	3600		4100		4 00	
	Brückenlattenhöhe	mm 375	410	365	470	470		420	575	340		410		470	
Nutzlast	etwa t 3 1/2	5-5 1/2		(6-6 1/2) 8			9 1/2	3 1/2		5		6		6	
Brückenbreite inner	mm 2050	2080		2080			2280	2050		2080		2080		2130	
Brückeninhalt	m³ 2,5	3,5		4			6	2,5		3,5		4		4	

† In der Schweiz Gesamtgewicht gesetzlich auf 13000 kg beschränkt | mit Aufladung 160 PS

PERSONENFAHRZEUGE



SITZPLÄTZE

SITZPLÄTZE		18 - 22		23 - 26		28 - 30			30 - 43			70 - 80**			100**		
Chassis Typ		L2C		N2C		S2C		7H (HR 4122)	L4C		3H (HR 4622)	N1C	4H (HR 4624) (HR 5224)	4CP	5H (HR 5224) (HR 5524)	6H (HR 6025)	4/P
Dieselmotor	Typ	CR1D CR2D	CR1D CR2D	CT1D	CR2D	CT1D CT2D	CT2D	CT1D CT2D	CT2D	CT1D CT2D	CT2D	CT2D	CT2D CH2D	CT2D	CH2D	CT2D	CT2D
Leistung	PS	68 80	68 80	95	80/105*	110 125 160*	125/160*	110 135 160*	160	125/160*	125/160*	160	125/160*	160	125/160*	160/200*	160*
Motorlagerung		Normal Front	Normal Front	Normal Front	Mitte Heck längs	Normal Front	Heck quer	Normal Front	Heck quer	Normal Front	Heck quer	Normal	Heck quer	Heck quer	Mitte Heck längs	links längs zw. d. Achsen	
Radstand: normal	mm	3800 3400	4200 3800	4300 3800	4100	5000 5000	4600	5000 5000	4600	5000 5000	4600	5800	5200	6000	5100		
verlängert	mm	4200 3800	4500 4200	4500 4200	—	5400 —	—	5400 5100	5200	—	—	6300	5800	—	—		
spezial	mm	—	—	4500	—	—	—	6300	—	—	—	—	—	—	—		
max. Fahrzeugbreite	mm	2200	2250	2250	2250	2250	2250	2750/2400	2400	2400	2400	2400	2400	2500	2400		
max. zuläss. Gesamtgewicht	kg	7400	8600	8600	7400	10500	10500	12000	13000	13000	14000	15000	15000	15000	15000		
Verwendungszweck		Car Alpin Postkurswagen	Postkurswagen	Car Alpin	Reisewagen	Car Alpin Postkurswagen	Reisewagen	Postkurswagen Autobus	Reisewagen Autobus	Stadtomnibus Autobus	Stadtomnibus Autobus	Autobus	Stadtomnibus				

* Mit Aufladung ** inkl. Stehplätze

Farbig unterlegt: Die neuen Heckmotor-Fahrzeuge modernster Konstruktion 1952

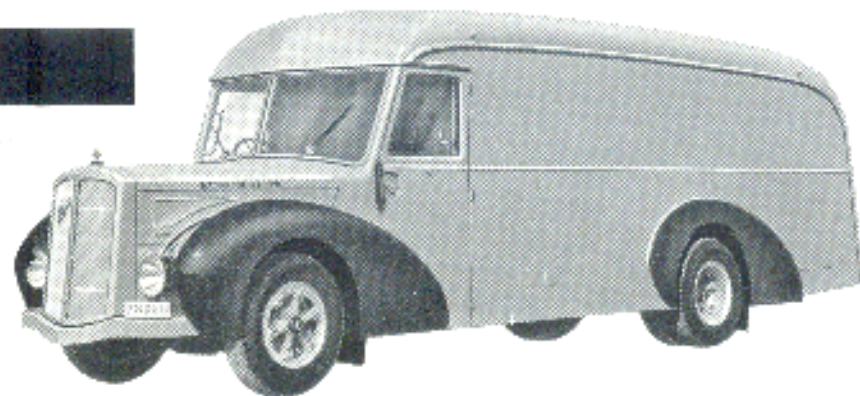
Sicherheit und wirtschaftlicher Betrieb, das sind die Anforderungen, die an städtische Personalfahrzeuge gestellt werden. Während lange Zeit sowohl für Lastwagen als auch für Autobusse die gleichen Chassis zur Verwendung gelangten, hat sich dies in den letzten Jahren geändert, indem auf der einen Seite Reisewagen mit einem Maximum an Komfort, auf der anderen Seite Autobusse mit möglichst großer Fassungsvermögen verlangt werden. Für beide Verwendungszwecke hat SAURER passende Typen entwickelt, die alle nach dem bewährten Prinzip, daß nur das Beste gut genug ist, gebaut werden. Sowohl der große Stadtomnibus für 100 Personen als auch der Luxuscar mit einer Spitzergeschwindigkeit von 100 km/h sind Fahrzeuge, welche dieser SAURER-Tradition entsprechen. Wenn auch die Konstruktionen seit 1904 (erster SAURER-Omnibus), bzw. 1919 (erster SAURER-Alpenpostwagen) grundlegende Änderungen erfahren haben, der Pioniergeist der Firma ist der gleiche geblieben. Modernste und beste Fahrzeuge, die schon vielfach den entscheidenden Weg gezeigt haben, sind das Ergebnis.

Nähere Angaben über SAURER-Personalfahrzeuge (inkl. Trolleybusse) befinden sich im betreffenden Spezialprospekt.

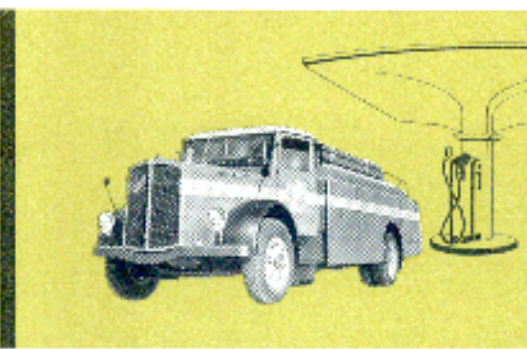
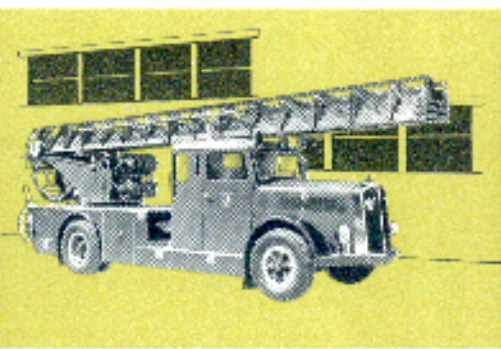
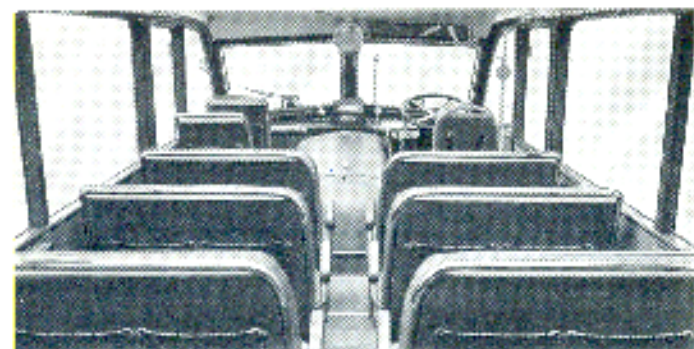


Die enge Zusammenarbeit zwischen Chassisbau und Karosseriewerk bietet dem Käufer mancherlei Vorteile. Nachträgliche Änderungen der Chassisfabrik können vermieden werden, indem das Chassis von Anfang an gemäß seiner Zweckbestimmung gebaut wird. Dadurch werden nicht nur Zeit und Geld gespart, sondern auch die Widerstandsfähigkeit des Fahrzeugs erleidet keine Einbuße. Dank dieser Angleichung von Chassis und Karosserie, welche ein hervorragendes Ganzes ergibt, erfahren sich die auch räumlichen Wünschen erbaute SAUREL-Karosserien eines so guten Rufes. Das große Karosseriewerk bietet

SPEZIALKAROSSERIEN



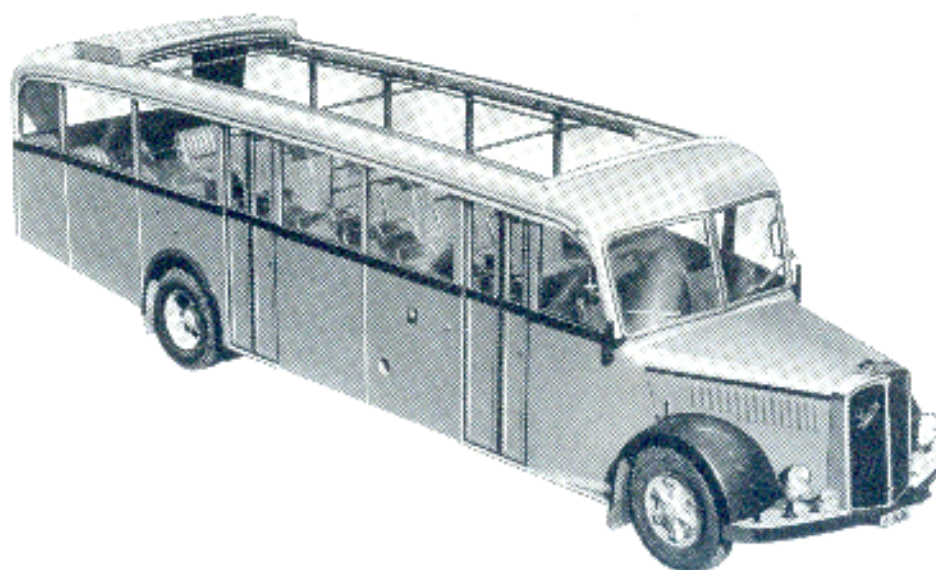
SAURER



auch Seite 13/14 ist, dank seinem Mitarbeiterstab und seinen modernen technischen Einrichtungen, in der Lage, auch sämtliche Spezialkarosserien anzufertigen.

- Cars Alpin — Postkswagen
- Luftreisewagen
- Ornibusse — Trüleyhäuse
- Kastrerwagen — Kühlwagen
- Tankwagen — Straßensprengwagen
- Fahrradfahrzeuge
- Kommunikationsfahrzeuge
- Industrieabstreifen
- Saugschlepper
- Langholzwagen
- Milch- und andere Spezialfahrzeuge

mit Norm- oder Einzelanfertigung.



Die größte Touring-Linienbusse mit der schönsten Ausstattungsart sind hier zu sehen.

Sicherheit im Straßenverkehr durch SAURER-Fahrzeuge



AKTIENGESELLSCHAFT ADOLPH SAURER
ARBON / SCHWEIZ

1952