



Bild 3. 45 Jahre Entwicklungsarbeit am Fahrzeug-Dieselmotor

Bild	Baujahr	Zylinderzahl Bohrung, Hub in mm	Hubraum in lit	Leistung in PS bei Drehzahl in U/min	Gewicht in kg	Besondere Merkmale
Links .....	1908	4-110-151	5,7	30-800	—	Lufteinblasung
Mitte .....	1928	4-110-180	6,85	45-1100	430	1. Serienmotor
Rechts .....	1953	4-115-140	5,8	110-1900	555	Aufladegeräte

und Aussteigen; die Dunkelfärbung der Dachverglasung und der ohne jegliche tote Ecken ganz umlaufenden Heckverglasung zum Schutz der Insassen gegen Sonneneinstrahlung an heißen Tagen.

In diesem Zusammenhang mag es noch interessieren, daß bei Saurer schon 1933 der erste Versuchsomnibus mit Heckmotor in der später wieder verlassenen Unterflur-Anordnung entstanden ist. Die Anpassungsfähigkeit von Saurer an die verschiedenartigen Verwendungszwecke der Omnibusse könnte nicht besser erwiesen werden als durch die Tatsache, daß allein für den Heckmotor viererlei Einbaumöglichkeiten vorgesehen sind (in Längsrichtung seitlich vor oder hinter der Hinterachse, in Längsrichtung in Wagenmitte hinter der Achse, Quereinbau hinten). Natürlich werden hierbei durch gleichartige Teile im Triebwerk und in der Kraftübertragung weitgehend die Vorteile des Baukastensystems ausgenutzt.

Etwaige Befürchtungen der Besucher, die hohe Entwicklungsstufe der Motoren und Fahrzeuge müsse ihrer Betriebssicherheit und der Lebensdauer abträglich sein, wußte die Werksleitung recht eindrucksvoll mit einer Führung durch das Ersatzteillager zu entkräften. Mit seiner Doppelhalle in der Größe einer Montagehalle kaum nachstehend, nimmt es nicht

weniger als 86 000 verschiedene Einzelstücke auf. Neben den Ersatzteilen für die neuesten Auflademotoren findet man hier noch den Messingkühler der Saurer-Wagen aus der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, die vereinzelt heute noch betriebsbereit sind. In ihrem Bestreben, jedem Saurer-Kunden gleich schnell mit Ersatzteilen zu helfen, sieht es die Werksleitung als ihre Verpflichtung an, solche Stücke auch für Wagen bereit zu halten, die vor 40 Jahren geliefert worden sind!

Zwar haben die in allen europäischen Ländern jetzt aufgerichteten Zollschranken die Ausfuhr an Nutzfahrzeugen auf weniger als 10% der Erzeugung zurückgehen lassen, doch kann trotz der gegenwärtigen Ausführungsschwierigkeiten das im Herzen Europas gelegene Werk noch auf eine andere Art die Früchte seiner Entwicklungsarbeit ernten. In jeder Richtung der Windrose hat es ein Nachbarland, in dem Motoren und Fahrzeuge nach Saurer-Lizenzen gebaut werden: in Österreich die Österreichischen Saurer-Werke, in Italien O. M., in Frankreich Saurer-Suresnes (bereits seit 1906) und in England Morris-Commercial. In Deutschland war es die MAN, die um die Zeit des ersten Weltkrieges ihren Lastwagenbau auf der Saurer-Lizenz aufbaute. Damit können die Ergebnisse der in Arbon geleisteten hochwertigen Forschungsarbeit einem größeren



Bild 4. 15 Jahre Entwicklungsarbeit am Geländewagen

Bild	Baujahr	Nutzlast in t	Motorleistung in PS bei Drehzahl in U/min	Höchstgeschwindigkeit in km/h bei Straßenfahrt
Links .....	1938	3,5	100-1800	65
Rechts .....	1953	5,5	125-2000	65