

SAURER



Simon Lechtz nomis
www.telmade.ch

Lastwagen und Omnibusse sind keine Luxusgegenstände, von denen man weiter nichts erwartet, als dass sie schön und elegant seien. Die Käufer von Nutzfahrzeugen sind vor allem nüchterne Rechner und verlangen, dass ihre Wagen wirtschaftlich sind, d. h. eine bestimmte Leistung für so wenig Geld vollbringen, damit ein genügend grosser Gewinnüberschuss erzielt wird. Dieser Bedingung wird auf zwei Arten zu genügen gesucht und dementsprechend findet man auch zwei Arten von Gebrauchsfahrzeugen — das billige Massenprodukt und das in kleinen Serien hergestellte Qualitätsfabrikat. Seit vierzig Jahren bauen wir Lastwagen und Omnibusse. Von jeher haben wir es abgelehnt, sogenannte billige Lösungen auf Kosten der Qualität zu suchen. Die Erfolge gaben unserer Ueberlegung recht — wo in der Welt schwierige Verhältnisse ausserordentliche Anforderungen an Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge stellen, findet man Saurerwagen. Wohl ist der Anschaffungspreis in der Regel etwas höher als bei bestimmten Konkurrenzfabrikaten, aber der erfahrene Unternehmer weiss genau, dass er dabei am sichersten auf seine Rechnung kommt, denn:

Nicht der Anschaffungspreis, sondern die Ausgaben für den Betrieb bestimmen die Höhe der Transportkosten.

Fragen Sie Besitzer von Saurerwagen; sie werden es Ihnen bestätigen, dass ihre statistischen Aufzeichnungen über Verzinsung des Anlagekapitales, Amortisation, Reparaturen, Brennstoffkosten etc. einwandfrei beweisen, wie sie mit dem „Saurer“ nicht nur am zuverlässigsten, sondern auf die Dauer auch am billigsten fahren.

Tausende inländischer Arbeitskräfte sind am Bau der Saurer-Erzeugnisse beteiligt. Jeder trägt an seinem Platz durch seiner Hände oder seines Geistes Arbeit dazu bei, Saurer seinen Weltruf als führendes Qualitätserzeugnis zu erhalten und zu festigen. Wir bauen Wagentypen mit Benzin- oder Dieselmotor — für jeden das geeignete Fahrzeug, vom kleinen, schnellen Eintöner bis zum schwersten Ueberland-Wagen, vom achtplätzigem Car Alpin bis zum sechzigplätzigem Stadtomnibus. Daneben verlassen eine grosse Zahl von Spezialkonstruktionen für Armee, Polizei, Feuerwehr, Kommunalbetriebe usw. unsere Werke als lebendige Zeugen vielseitiger Leistungsfähigkeit.

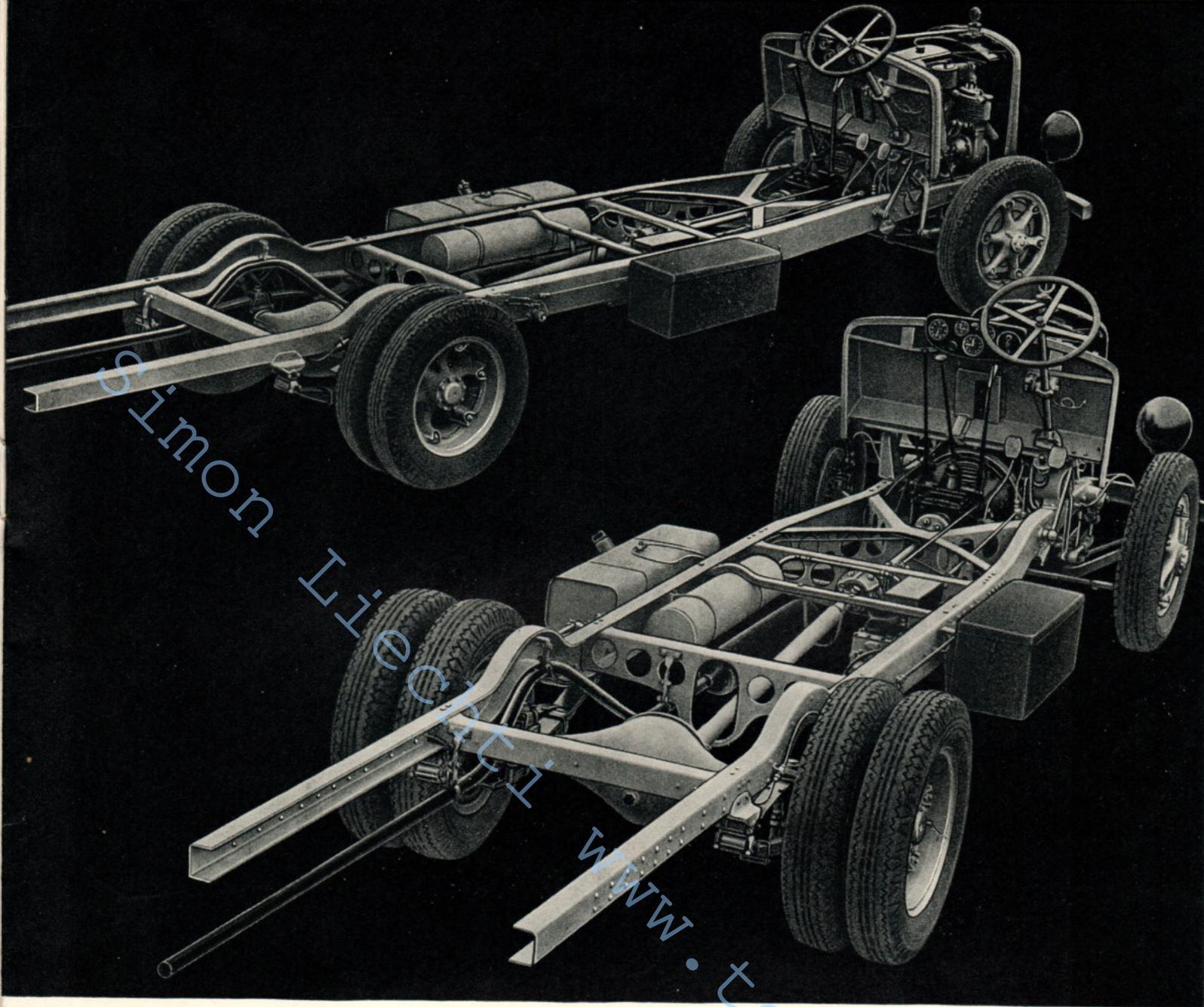
Die Solidität des Saurerwagens ist sprichwörtlich geworden.

Konstruktions-Einzelheiten am SAURER-Wagen

Der vorliegende Prospekt ist zu kurz gehalten, um ein vollständiges Bild aller technischen Einzelheiten geben zu können, die dem Saurerwagen zum Weltruf verschafft haben. Die hier bildlich dargestellten Konstruktions-Details, welche mithelfen, den guten Namen unseres rein schweizerischen Fabrikates zu verbreiten und zu festigen, zeigen jedermann, dass kaum ein anderes Fabrikat auf eine derartige Kombination von erfolgreichen und in richtiger Weise verwerteten konstruktiven Einzelheiten hinweisen kann. — Jedes Organ, gehöre es zu Chassis oder zu Motor, birgt die reichen praktischen Erfahrungen von über 40 Jahren in sich und ist daher allen Anforderungen gewachsen. — Wie bereits erwähnt, bleiben grundsätzlich alle billigen Lösungen vermieden. Am Brett und in der Fabrikation ist einzig und allein die Erzielung der höchsten und traditionellen Qualität ins Auge gefasst worden.

Es wird allgemein interessieren, dass Saurer bereits im Jahre 1869 mit der Fabrikation von stationären Petrolmotoren begann. Der Beginn der internationalen Bedeutung auf dem Gebiete des Automobil-Lastwagenbaues datiert aus dem Jahre 1902. In zahlreichen Wettbewerben für Lastwagen, bei denen Saurer seit dem Jahre 1907 in Frankreich, England, Belgien, Italien, Deutschland, Oesterreich, Schweden, Russland, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und später in Spanien und Brasilien mitgemacht hat, haben diese „Pioniere“ immer die ersten Plätze belegt. — Heute werden die Saurer-Dieselwagen und Motoren in folgenden Ländern auf dem Lizenzwege gebaut:

Frankreich, Oesterreich, Italien, Polen, England, Japan.



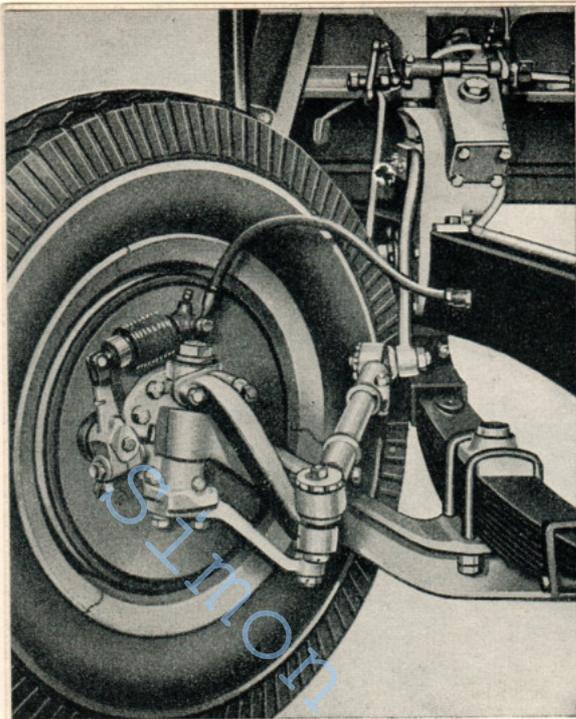
Das Fahrgestell ist kräftig und doch leicht gebaut. Der Rahmen ist durch eine X-förmige Verstrebung versteift.

Weiche, halbelliptische Federn gewährleisten gute Federung bei allen Belastungen.

Die Cylinder der **hydraulischen Bremse** befinden sich ausserhalb der Bremstrommeln und sind so den schädlichen Einwirkungen der beim Bremsen entstehenden Wärme entzogen.

Ein Gummibalg schützt sie vor Staub und Schmutz.



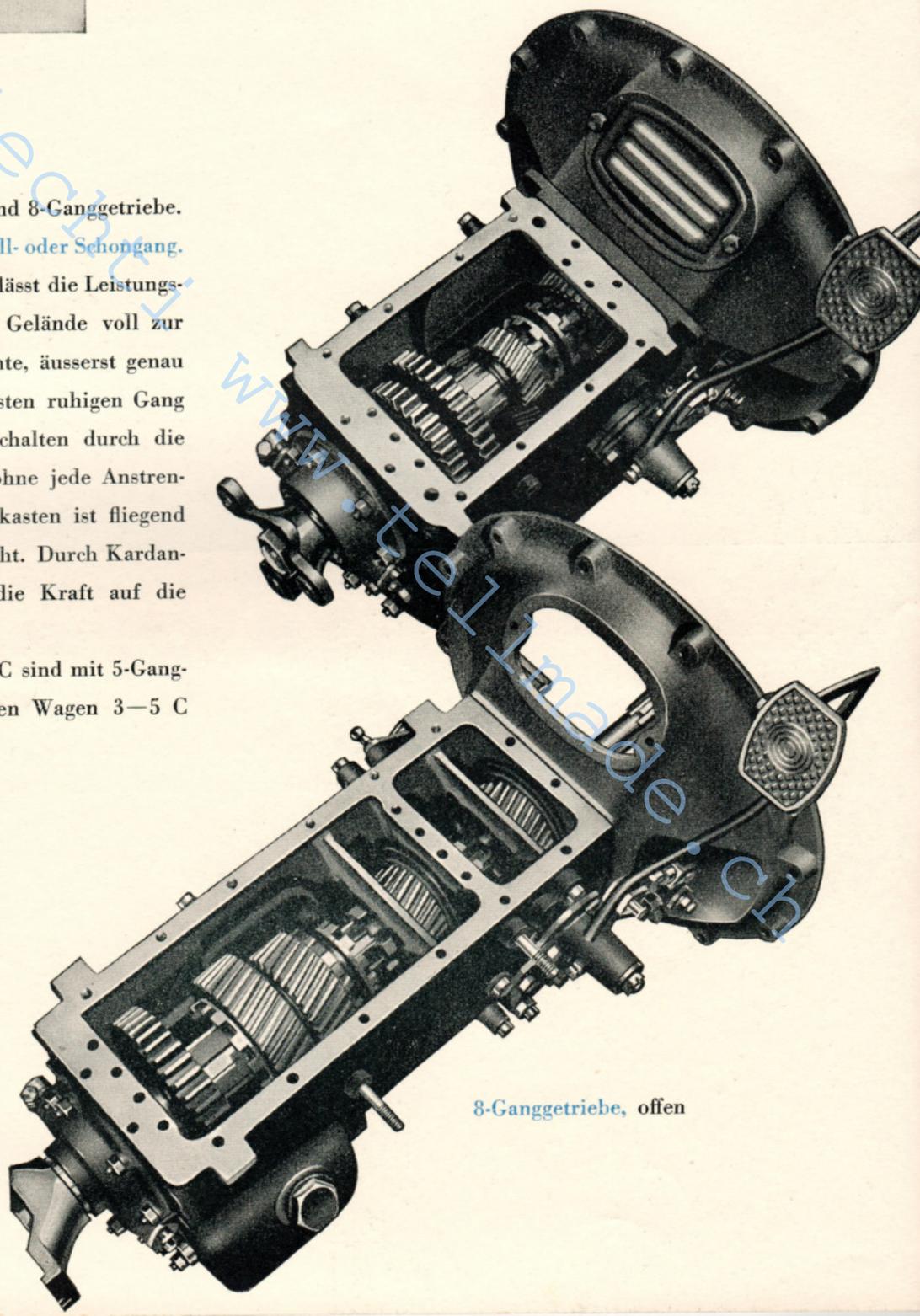


Ausserordentlich starker Lenkeinschlag des Vorderrades. Er erweist sich auf Bergstrassen als sehr willkommenes Merkmal des Saurer-Wagens.

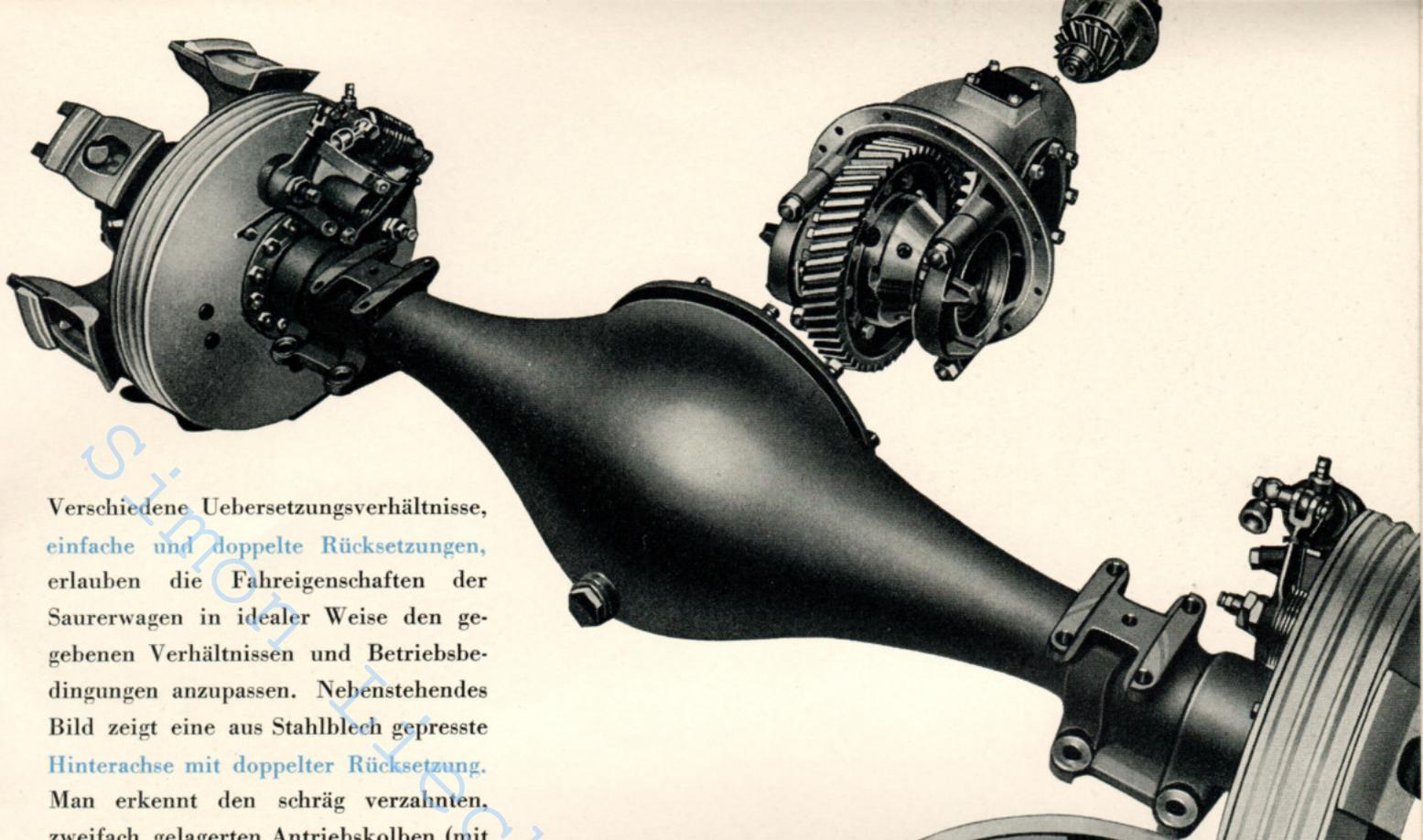
5-Ganggetriebe, offen

Zur Kraftübertragung dienen 5- und 8-Ganggetriebe. Der 5. bzw. 8. Gang ist ein Schnell- oder Schongang. Er ist im Getriebe eingebaut und lässt die Leistungsfähigkeit des Motors in jedem Gelände voll zur Geltung kommen. Schräg verzahnte, äusserst genau geschliffene Stirnräder gewährleisten ruhigen Gang und geringe Abnutzung. Das Schalten durch die verschiedenen Stufen geschieht ohne jede Anstrengung geräuschlos. Der Getriebekasten ist fliegend gelagert und am Motor angeflanscht. Durch Kardanwelle und Kreuzgelenke wird die Kraft auf die Hinterachse übertragen.

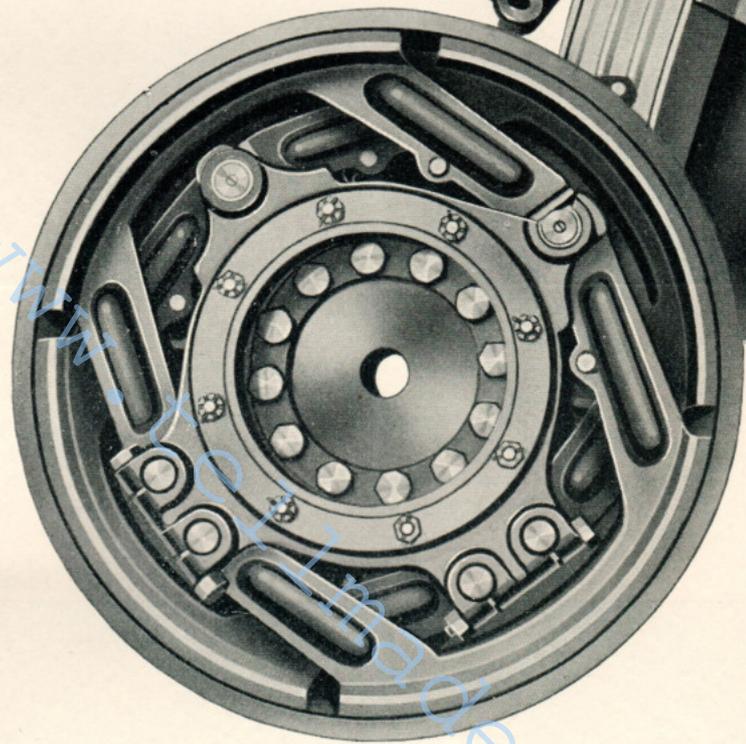
Die Wagentypen bis und mit 2 C sind mit 5-Ganggetriebe ausgerüstet. Die grossen Wagen 3—5 C besitzen ein 8-Ganggetriebe.



8-Ganggetriebe, offen

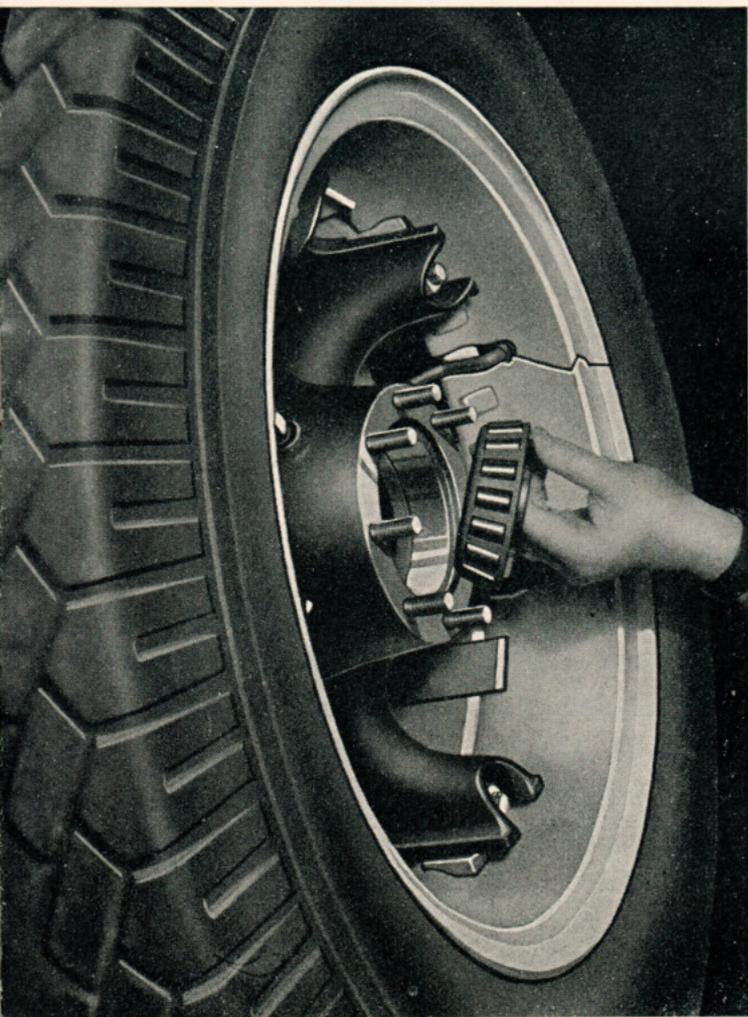


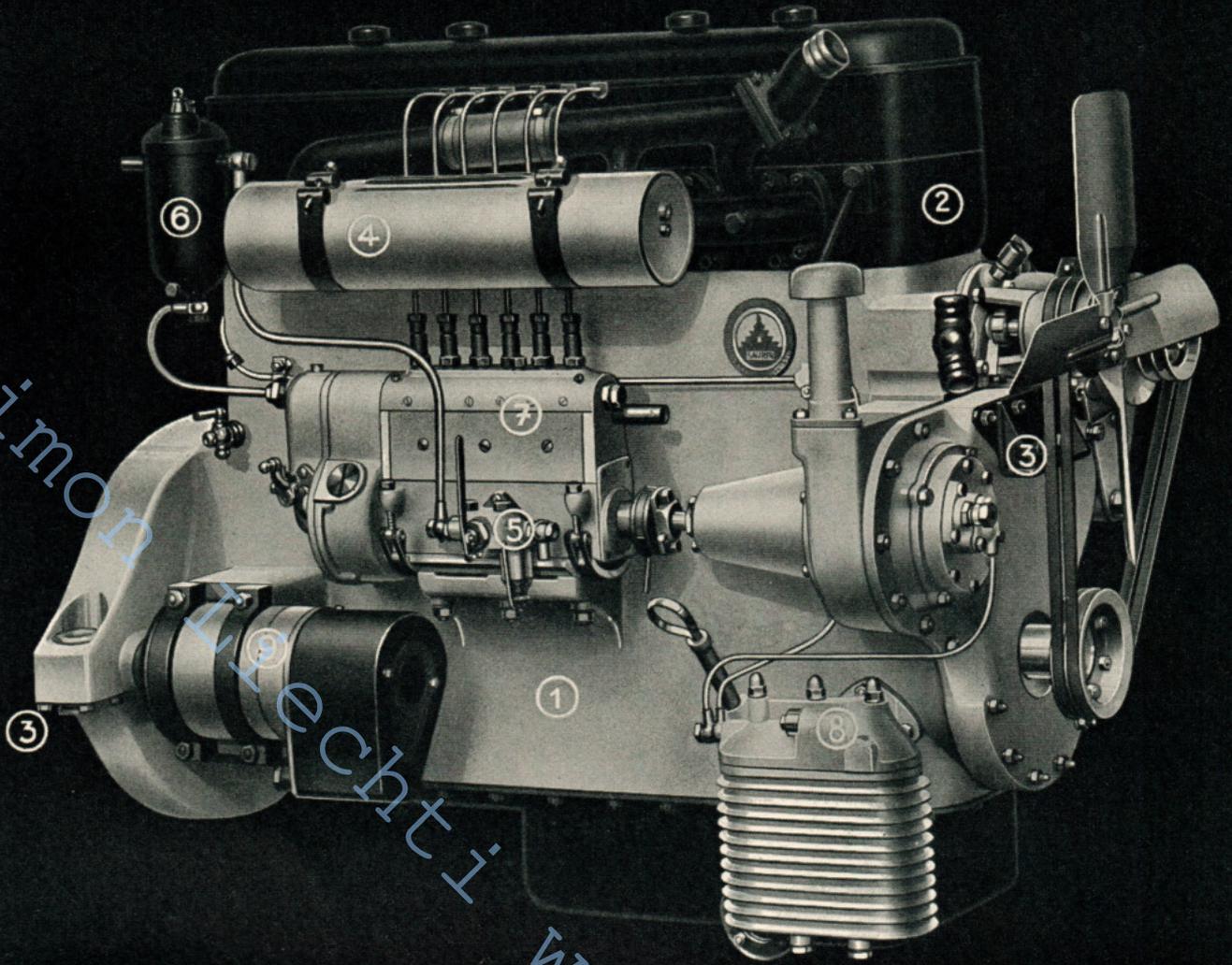
Verschiedene Uebersetzungsverhältnisse, einfache und doppelte Rücksetzungen, erlauben die Fahreigenschaften der Saurerwagen in idealer Weise den gegebenen Verhältnissen und Betriebsbedingungen anzupassen. Nebenstehendes Bild zeigt eine aus Stahlblech gepresste Hinterachse mit doppelter Rücksetzung. Man erkennt den schräg verzahnten, zweifach gelagerten Antriebskolben (mit Lagerung auch an der Spitze), die doppelte Rücksetzung mit Tellerrad und die zwei schrägverzahnten, geschliffenen Stirnräder.



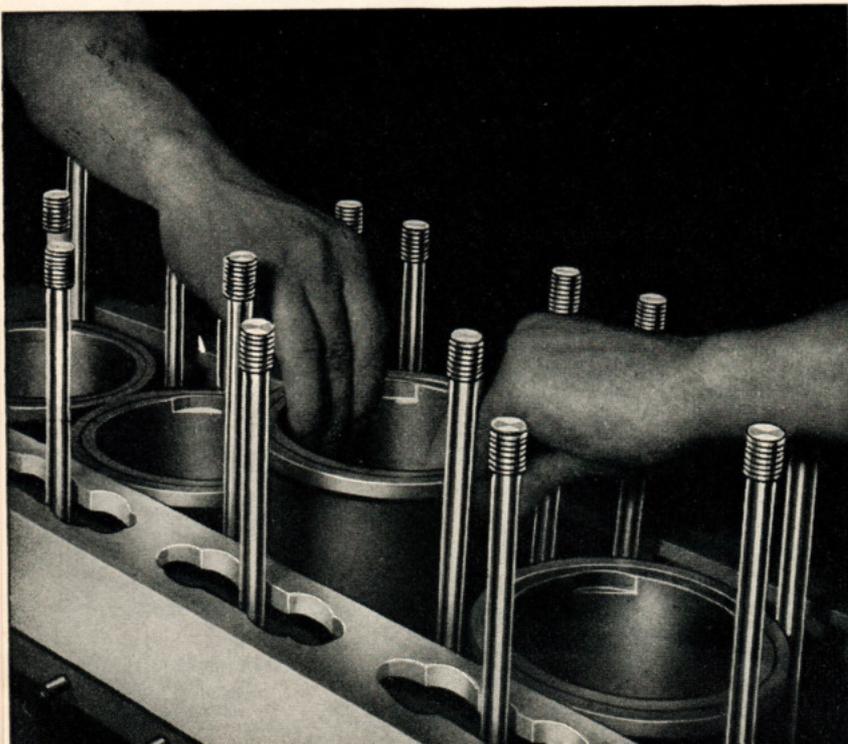
Die Hinterradbremzen haben in jeder Bremstrommel vier Bremsbacken. Die so erzielte grosse Bremsoberfläche bewirkt eine sehr intensive Bremswirkung und einen geringen Verschleiss des Belages. Die durch Servo-Vorrichtung unterstützte hydraulische Oeldruck-Fussbremse wirkt auf alle vier Räder, die Handbremse mechanisch auf die Hinterräder. Für spezielle Betriebsverhältnisse wird überdies mit Vorteil die Saurer-Auspuffbremse eingebaut.

Die Räder laufen auf besonders widerstandsfähigen, nachstellbaren Kegel-Rollenlagern.

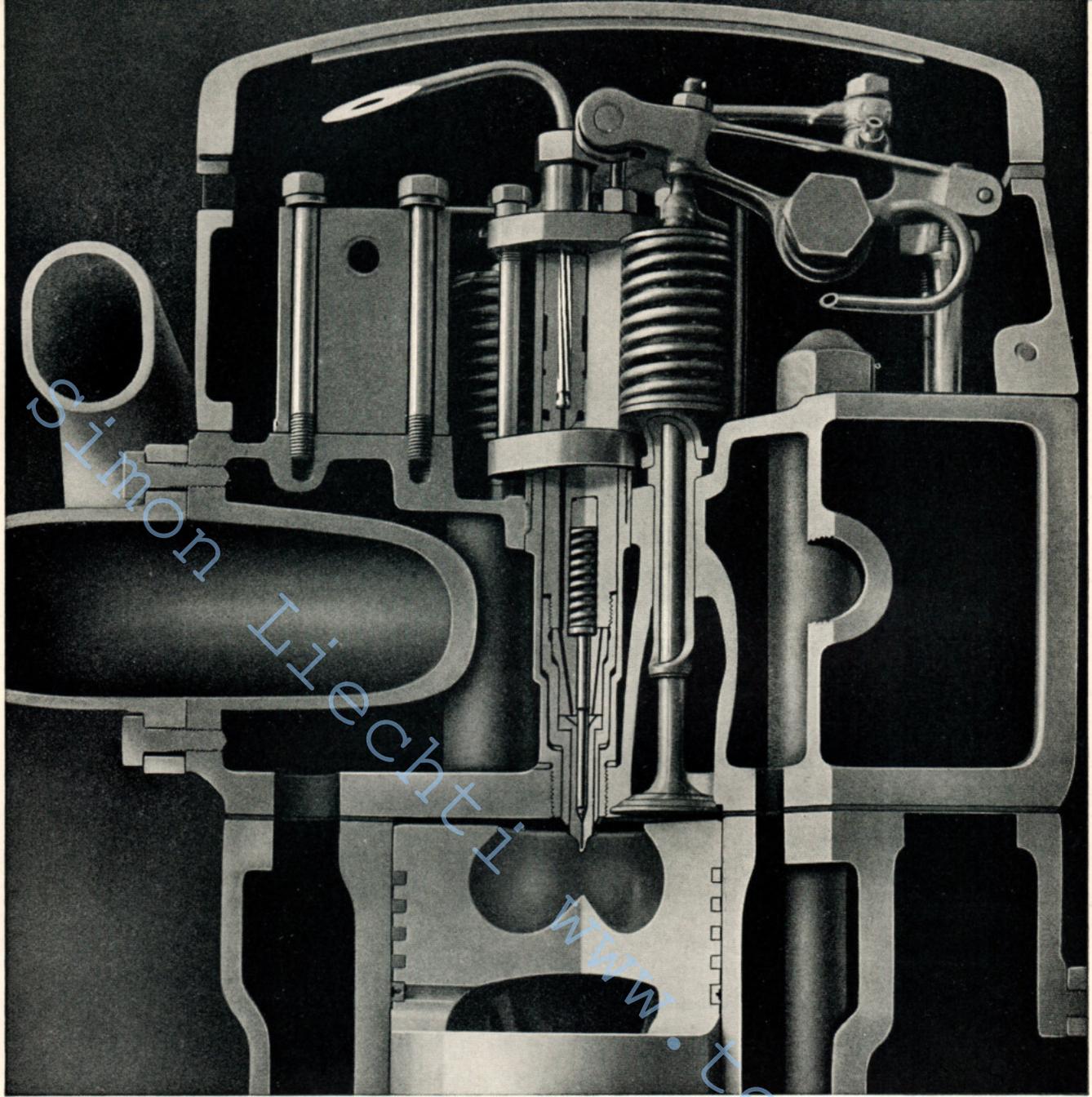




SAURER 6-Cylinder-Doppelwirbelungs-Dieselmotor mit direkter Einspritzung: Der Zylinderblock ist mit dem Kurbelgehäuse ① in einem Stück gegossen. Der Zylinderkopf ② mit hängenden Ventilen ist abnehmbar. Die Leichtmetall-Kolben laufen in geschliffenen Büchsen. Die Kurbelwelle ist ganz bearbeitet, gehärtet und geschliffen und läuft in Gleitlagern. Dreipunktlagerung des Motors auf Gummi ③. Druckschmierung vermittelt Zahnradpumpe, Kühlung durch Zentrifugalpumpe, Kühler und Ventilator. ④ Ansauggeräusch-Dämpfer und Luftfilter, ⑤ Brennstoff-Förderpumpe, ⑥ Brennstoff-Filter, ⑦ Brennstoff-Pumpe, ⑧ Schmieröl-Filter und Kühler, ⑨ Elektrischer Anlasser.



Die SAURER-Dieselmotoren besitzen:
 nasse, direkt vom Kühlwasser umspülte,
 geschliffene Cylinderbüchsen, die nach Abhe-
 ben des Cylinderkopfes leicht von Hand aus-
 gewechselt werden können.



Der SAURER Doppelwirbelungs-Dieselmotor

Sehr eingehende und genaue Laboratoriumsversuche über Luftwirbelung und Brennstoffzerstäubung führten zur Entwicklung des sog. Doppelwirbelungs-Dieselmotors, eine Konstruktion, die von SAURER patentiert wurde. Mit diesem Verfahren wurden die nachfolgenden, wesentlichen Vorteile erreicht und kombiniert:

1. zwei Luftwirbelungen in gegenseitig senkrechter Richtung,
2. sehr kompakter und günstig geformter Verbrennungsraum,
3. zentrale Anordnung der Einspritzdüse.

Die doppelte Luftwirbelung entsteht wie folgt:

Während des Ansaughubes wird eine Horizontalrotation (also um eine Vertikalachse) der angesaugten Luft durch einseitige Abschirmung der Einlassventile erreicht. Jeder Cylinder hat zwei Einlassventile. Die Luft strömt also zapfenzieherartig in den Cylinderraum, behält die Rotation während des Kompressionshubes bei, und erfährt durch Hineinpressen der Luft in den gegenüber dem

Cylinderdurchmesser kleineren Diameter des Verbrennungsraumes, eine bedeutende Steigerung der Umdrehungszahl. Gegen den Schluss des Kompressionshubes wird die über dem flachen, ringförmigen Teil des Kolbens liegende Luft von aussen nach innen gedrängt. Aus dieser konzentrischen Luftbewegung ergibt sich am Rande des herzförmigen Verbrennungsraumes im Kolben eine intensive Vertikalströmung nach unten, und zwar um eine horizontale Ringachse. In der Mitte der Höhlung strömt die Luft nach oben. Bei Einsetzen der Verbrennung und Beginn der Abwärtsbewegung des Kolbens strömen die brennenden Gase tornado-artig aus dem Kolben in den Cyllinderraum, wo der Hauptteil der Verbrennung stattfindet. Dies erklärt die geringe Erwärmung des Kolbens.

Aus der Kombination dieser zwei Rotationen entsteht eine gesetzmässige Durchwirbelung des gesamten Verbrennungsraumes, wodurch die Brennstoff-Partikelchen durch die Luft mitgerissen und in idealer Weise verteilt und aufgenommen werden. Diese Luftbewegung wird durch das Eintreten der Verbrennung unterstützt.

Es liegt auf der Hand, dass dadurch eine ausserordentlich vollständige Verbrennung erreicht wird, die wesentlich günstiger ist als bei allen andern sich im Handel befindlichen Systemen.

Kurz zusammengefasst sind die Vorteile der von SAURER entwickelten und patentierten Dieselmotor-Konstruktion die nachfolgenden:

- Anlassmöglichkeit des Motors bei kalter Witterung, ohne jede Vorwärmung,
- vollständige Verbrennung und daher keine Rauchbildung,
- kein Verschmutzen der inneren Motorenteile,
- Ausschaltung des Klopferäusches,
- höherer mittlerer Kolbendruck und folglich
- geringeres Gewicht per eff. PS,
- geringerer Brennstoffverbrauch,
- grösserer thermischer Wirkungsgrad,
- wesentlich niedrigere Temperatur der Auspuffgase, dadurch
- geringere Belastung des Kühlsystems, und
- geringere Beanspruchung der Materialien durch Wärmespannungen,
- grössere Geschmeidigkeit, also weniger Schalten,
- geringere Empfindlichkeit bei vorübergehender Ueberlastung,
- niedrige Tourenzahl, also geringe Abnützung und lange Lebensdauer,
- Zirkulationsschmierung aller drehenden Teile unter Druck,
- Oelkühler mit eingebautem Oelfilter,
- leicht auswechselbare, nasse Cylinderbüchsen,
- vier Ventile pro Cylinder, wodurch günstige Füllung u. systematische Ausbildung des Verbrennungsraumes, dadurch geringe Spannungen, Ausschaltung der Gefahr der Rissbildung im Cylinderkopf,
- von Saurer hergestellte und patentierte Einspritzdüsen.

Kurze Beschreibung der verschiedenen
SAURER-Chassistypen



Ausführliche Prospekte jeder einzelnen Type
werden auf Wunsch gerne zur Verfügung gestellt.

Chassis-Type LC1

maximale Chassisbelastung:	2000 kg
max. Anzahl Personen:	12
Radstand:	3500 mm oder 3900 mm
Chassis-Gewicht:	ca. 1500 kg
Pneudimensionen:	7,00—20"
Getriebe:	5-Ganggetriebe, wovon 5. Gang Schnellgang
maximale Geschwindigkeit:	70—80 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elekt. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

Cylinderzahl
Bohrung
Hub
Cylinder-Inhalt
Leistung bei 2500 T/Min.

Benzintype CA

6
75 mm
110 mm
3 Liter
52 PS ca.

Dieselttype CBD

4
85 mm
125 mm
2,84 Liter
50 PS ca.

Chassis-Type LC1,5

maximale Chassisbelastung:	2600 kg
max. Anzahl Personen:	14
Radstand:	3500 oder 3900 mm
Chassisgewicht:	ca. 1500 kg
Pneudimensionen:	7,50—20"
Getriebe:	5-Ganggetriebe, wovon 5. Gang Schnellgang
maximale Geschwindigkeit:	77—85 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

Cylinderzahl
Bohrung
Hub
Cylinder-Inhalt
Leistung bei 2500 T/Min.

Benzintype CA

6
75 mm
110 mm
3 Liter
52 PS ca.

Dieselttype CBD

4
85 mm
125 mm
2,84 Liter
50 PS ca.

Chassis-Type LC2

maximale Chassisbelastung:	3100 kg
max. Anzahl Personen:	18
Radstand:	3500 oder 3900 mm
Chassisgewicht:	1600 kg
Pneudimensionen:	6.50—20"
Getriebe:	5-Ganggetriebe, wovon 5. Gang Schnellgang
maximale Geschwindigkeit:	70—80 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

	Benzin Type CA	Diesel Type CBD	Diesel Type CCD
Cylinderzahl	6	4	6
Bohrung	75 mm	85 mm	80 mm
Hub	110 mm	125 mm	120 mm
Cylinderinhalt	3 Liter	2,84 Liter	3,62 Liter
Leistung in PS	52	50	60

Chassis-Type 1C (lieferbar in Normalausführung und mit Frontlenkung)

maximale Chassisbelastung:	3800 kg
max. Anzahl Personen:	25
Radstand:	3800 mm, 4200 mm, 4500 mm
Chassisgewicht:	ca. 2400 kg
Pneudimensionen:	7.00—20" oder 32×6 TT
Getriebe:	5-Ganggetriebe, 5. Gang Schnellgang
maximale Geschwindigkeit:	60—72 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

	Diesel Type CRD	Diesel Type CRID	Diesel Type CDD
Cylinderzahl	4	4	6
Bohrung	105 mm	110 mm	85 mm
Hub	130 mm	140 mm	125 mm
Cylinderinhalt	4,5 Liter	5,32 Liter	4,26 Liter
Leistung in PS	55	65	65

Chassis-Type 2C (lieferbar in Normalausführung und mit Frontlenkung)

maximale Chassisbelastung:	4800 kg
max. Anzahl Personen:	26—28
Radstand:	3800 mm, 4200 mm, 4500 mm
Chassis-Gewicht:	ca. 2800 kg
Pneudimensionen:	7.50—20" oder 32×6HD
Getriebe:	5-Ganggetriebe, wovon 5. Gang Schnellgang
maximale Geschwindigkeit:	52—65 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elekt. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:	Dieselttype CRD	Diesel Type CR1D	Diesel Type CTD
Cylinderzahl	4	4	6
Bohrung	105 mm	110 mm	105 mm
Hub	130 mm	140 mm	130 mm
Cylinder-Inhalt	4,5 Liter	5,32 Liter	6,75 Liter
Leistung in PS	55	65	85

Chassis-Type 3C (lieferbar in Normalausführung und mit Frontlenkung)

maximale Chassisbelastung:	6000 kg
max. Anzahl Personen:	28—32
Radstand:	4500 mm, 5000 mm, 5400 mm
Chassisgewicht:	ca. 3500 kg
Pneudimensionen:	9.00—20" oder 34×7 HD
Getriebe:	8-Ganggetriebe, wovon 8. Gang Schnellgang, 6 Gänge geräuschlos
maximale Geschwindigkeit:	56—80 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:	Diesel Type CTD	Diesel Type CT1D
Cylinderzahl	6	6
Bohrung	105 mm	110 mm
Hub	130 mm	140 mm
Cylinder-Inhalt	6,75 Liter	7,98 Liter
Leistung in PS	85	100

Chassis-Type 4C (auch lieferbar mit Niederrahmen)

maximale Chassisbelastung:	7000 kg
max. Anzahl Personen:	36
Radstand:	4500 mm oder 5000 mm
Chassisgewicht:	ca. 3950 kg
Pneudimensionen:	9.75—20" oder 36×8 HD
Getriebe:	8-Ganggetriebe, 8. Gang Schnellgang, 6 Gänge geräuschlos
maximale Geschwindigkeit:	52—70 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

Diesel Type CT1D

Cylinderzahl	6
Bohrung	110 mm
Hub	140 mm
Cylindereininhalt	7,98 Liter
Leistung in PS	100

Chassis-Type 5C (nur für Lastwagen)

maximale Chassisbelastung:	8500 kg
Radstand:	4500 mm oder 5000 mm
Chassisgewicht:	ca. 4400 kg
Pneudimensionen:	9.75—24" oder 40×8 HD
Getriebe:	8-Ganggetriebe, 8. Gang Schnellgang, 6 Gänge geräuschlos
maximale Geschwindigkeit:	41—55 km, je nach Uebersetzung
Kupplung:	Einscheiben-Trockenplattenkupplung
Räder:	Stahlguss-Speichenräder
Bremsen:	hydr. Fussbremse als Vierradbremse und mech. Handbremse auf die Hinterräder
Elektr. Ausrüstung:	12 Volt für Benzinwagen 24 Volt für Dieselwagen
Zubehör:	Reservefelge mit Pneu, Wagenheber, Werkzeug, Kilometerzähler mit Geschwindigkeitsmesser, Oeldruckmesser

Motor:

Diesel Type CT1D

Cylinderzahl	6
Bohrung	110 mm
Hub	140 mm
Cylindereininhalt	7,98 Liter
Leistung in PS	100

— Auf Wunsch können auch die Chassis der Type 1C — 4C mit Benzinmotoren ausgerüstet werden.

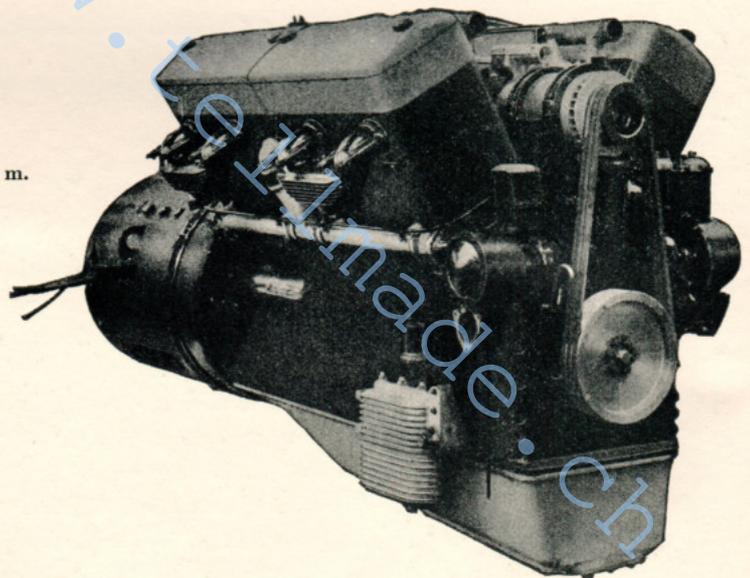
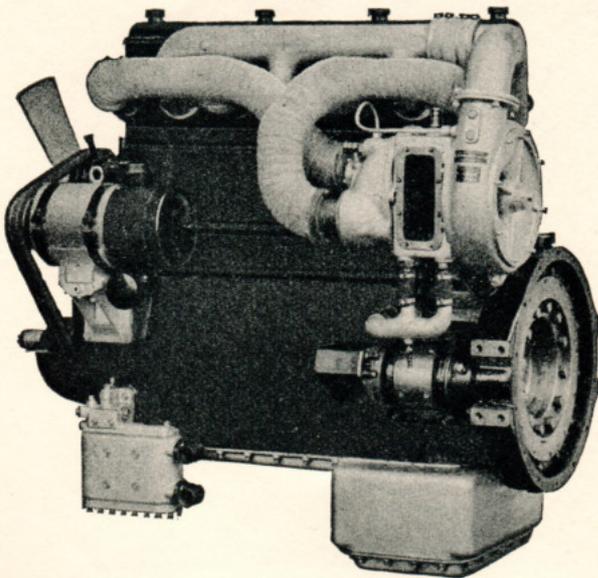
— Verlangen Sie Spezialprospekte über die patentierte
„SAURER“ Auspuff-Motorbremse für Fahrzeuge mit Diesel- und Benzinmotor.

SAURER Dieselmotoren für Triebwagen

Die schnelllaufenden SAURER Dieselmotoren für Schienen-Triebwagen haben sich nicht nur bei den kontinentalen Bahnen eingeführt, sondern werden auch nach überseeischen Ländern exportiert. Je nach den Betriebsverhältnissen liefern wir die Triebwagen-Motoren mit oder ohne Aufladegebläse. Bis heute stehen über 550 SAURER Dieselmotoren für Schienentriebwagen im Dienste bedeutender ausländischer Eisenbahn-Gesellschaften.

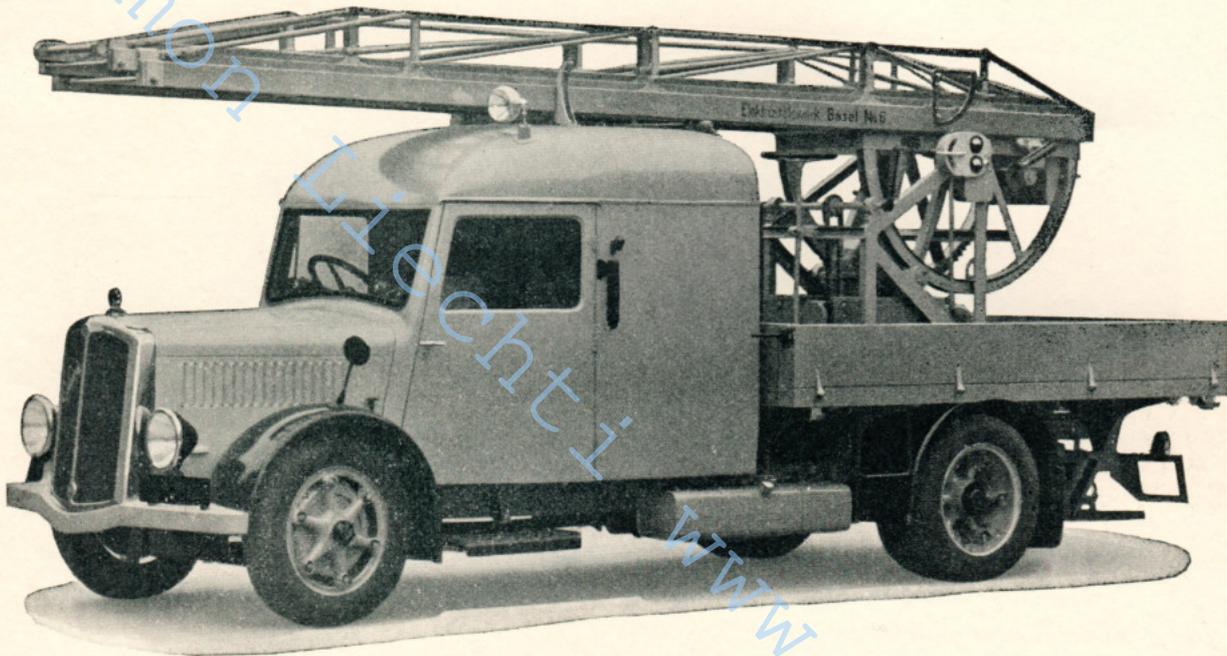
Ausführliche technische Unterlagen werden auf Wunsch zur Verfügung gestellt.

BZD 12-cylinder Dieselmotor
Dauerleistung 300 PS bei 1500 T. p. m.



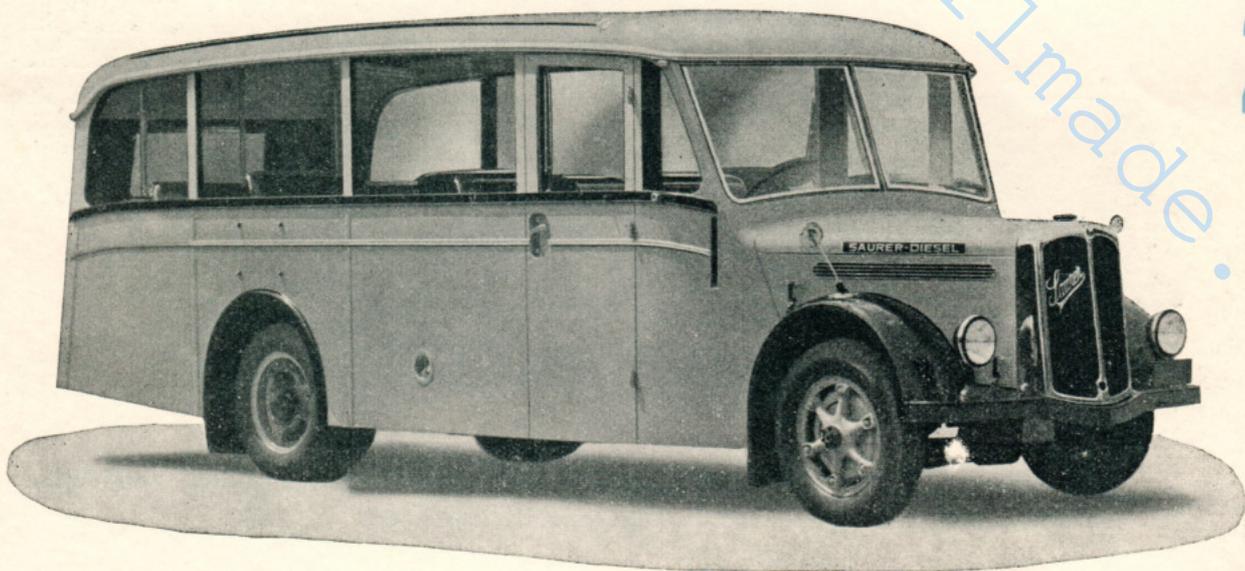
BXD 6-cylinder Dieselmotor
mit Aufladegebläse.
Dauerleistung 200 PS bei 1500 T. p. m.
Maximalleistung 225 PS bei 1500 T. p. m.

Einige SAURER-Dieselmwagen



1C

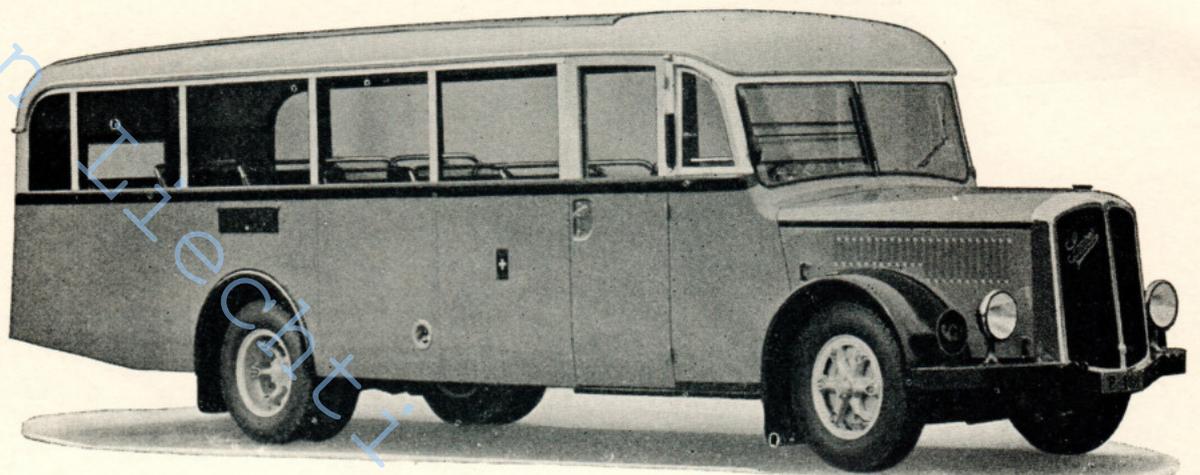
Der beliebte vielseitig verwendbare 2½ bis 3 T. Wagen. Das Bild zeigt diese Type als Drehleiterwagen (Leiter mit 15 m Steighöhe) mit Führersitz und Magazinraum.



2C

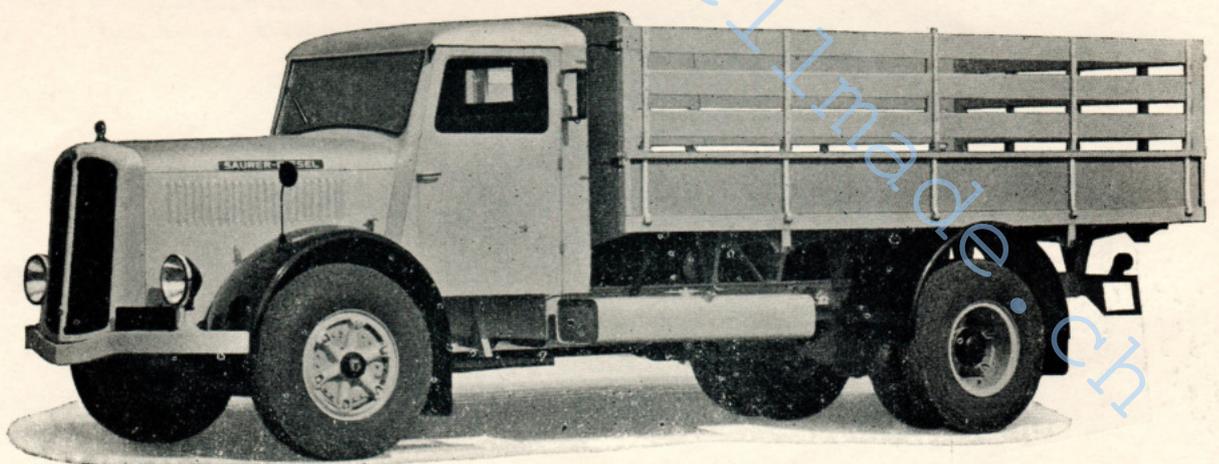
Moderner, formschöner 2CR1D - Omnibus mit Saurer - Karosserie. Die gute Sicht für Passagiere und Fahrer ist beachtenswert.

3C



3CT1D-Omnibus der Schweiz. Oberpostdirektion mit zweckmässiger und harmonischer Formgebung. Saurer-Leichtmetallkarosserie mit elektrisch und von Hand zu bedienendem wasserdichtem Kurbelverdeck.

4C



Schwerlastwagen für 6 T. Nutzlast. Das Bild veranschaulicht die glückliche Verbindung von zweckmässigstem Aufbau mit harmonischer Linienggebung.



SAURER Erzeugnisse
haben Weltruf!

A K T I E N G E S E L L S C H A F T A D O L P H S A U R E R A R B O N