

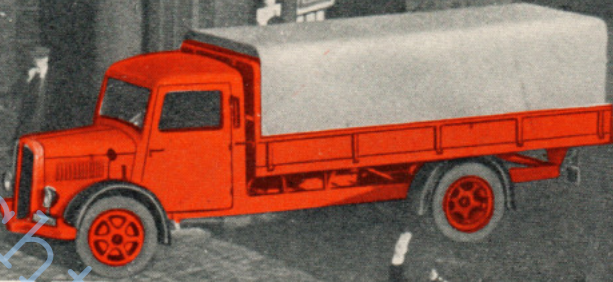
SCHWEIZERISCHE BANKGESELLSCHAFT
BANK WINTERTHUR
GENBURGER BANK

SWISS BANK LTD SWITZERLAND

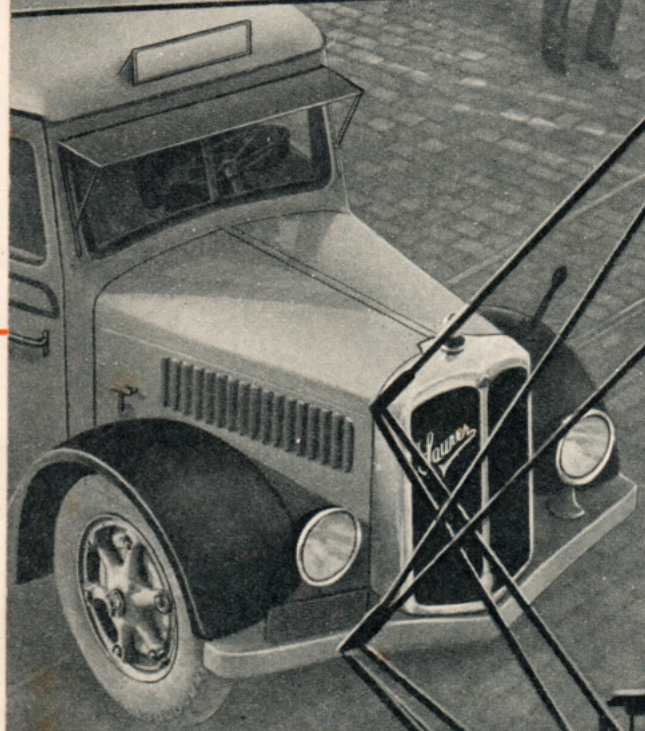
REISEBÜRO
WÄLDERMEILE

REGISTERMARK

HOTEL PLAN



SAURER



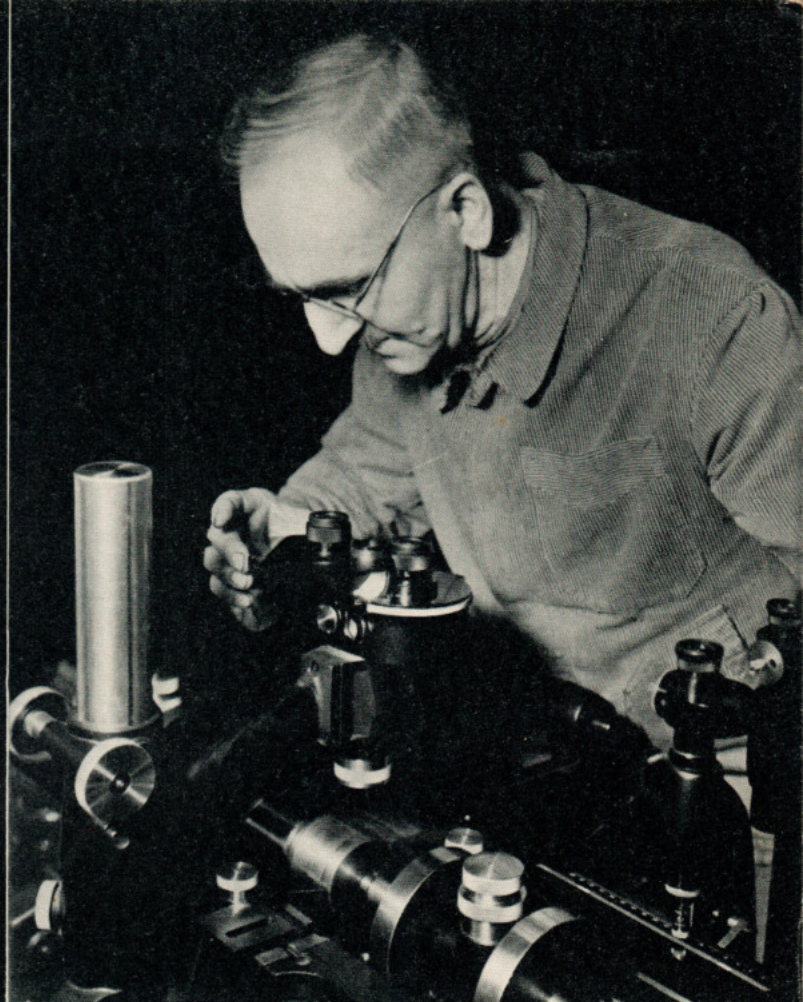
www.teilmade.ch

simon
nautis

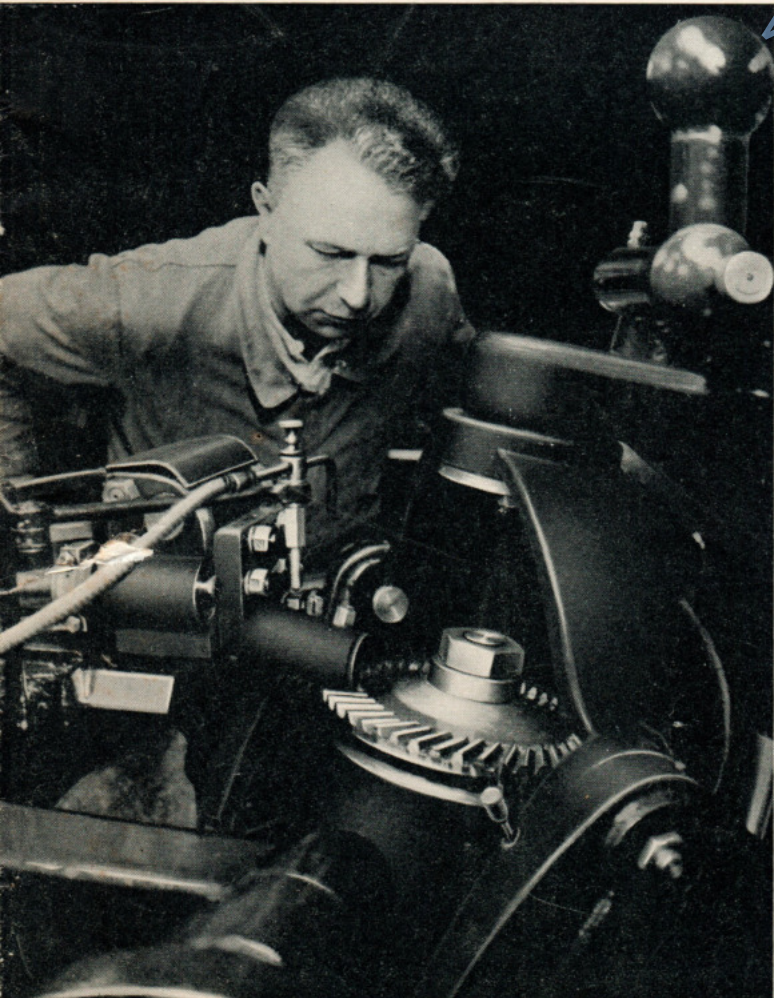
teilmade.ch



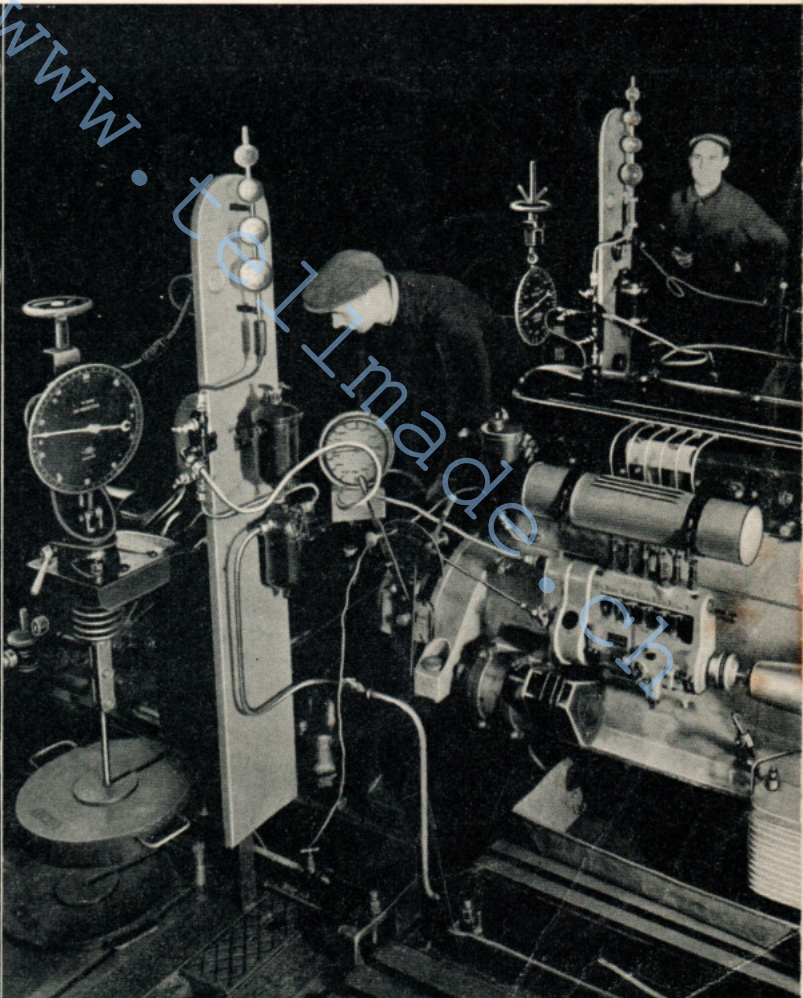
Der Elektro-Ofen in Aktion! Täglich liefert er uns Qualitätsguß für Eigenbedarf und Kundenguß.



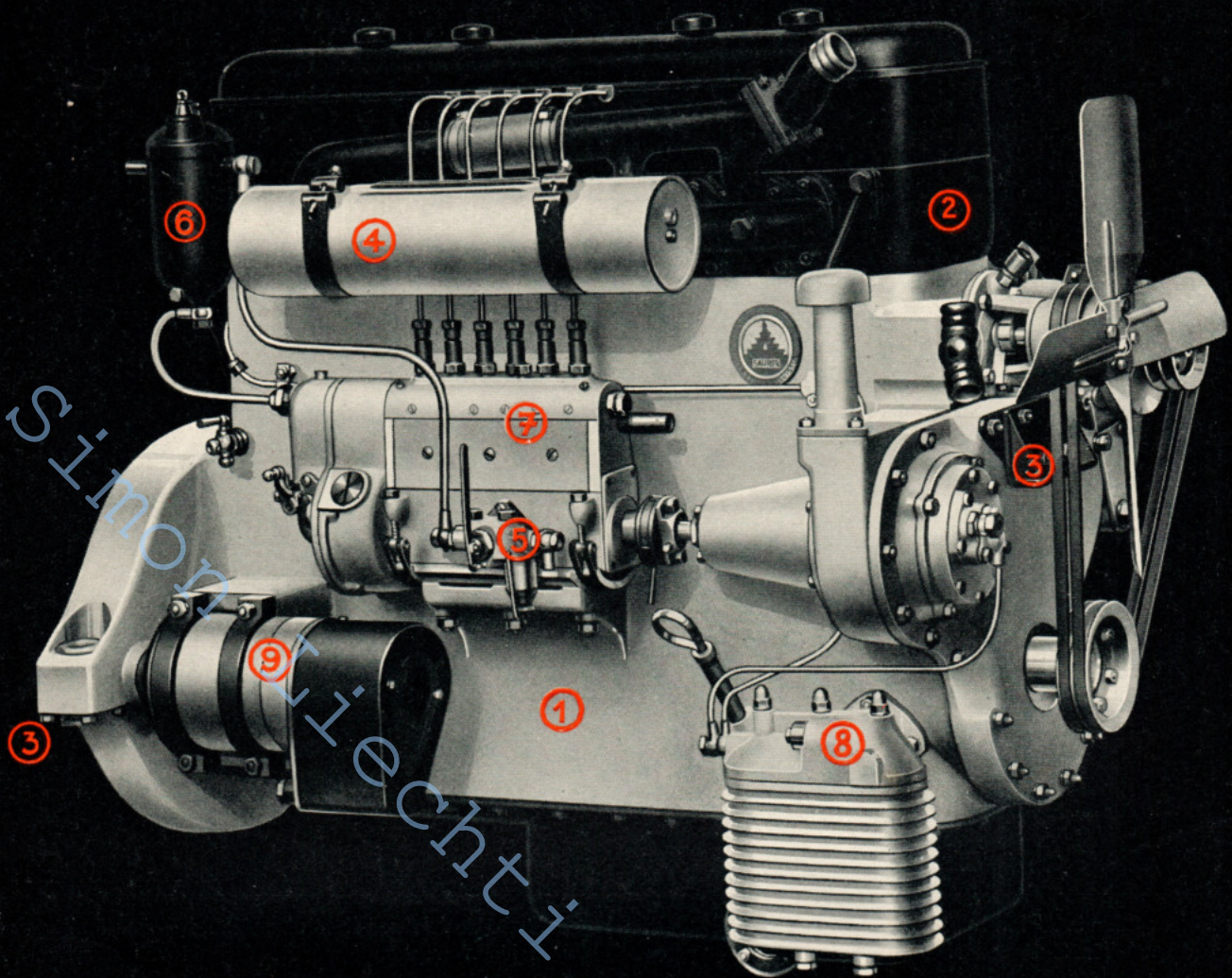
Zeiß-Gewindelehren-Kontrollmaschine — modernste Kontrollmaschinen wachen über die Genauigkeit der Bearbeitung.



Saurer-Kegelrad-Hobelmaschine - eine der nach eigenen Patenten hergestellten Präzisionsmaschinen, die rationellste Produktion ermöglichen.



Auf dem Prüfstand — erst nach bestandem Probe-
lauf wird der Motor in das Chassis eingebaut.



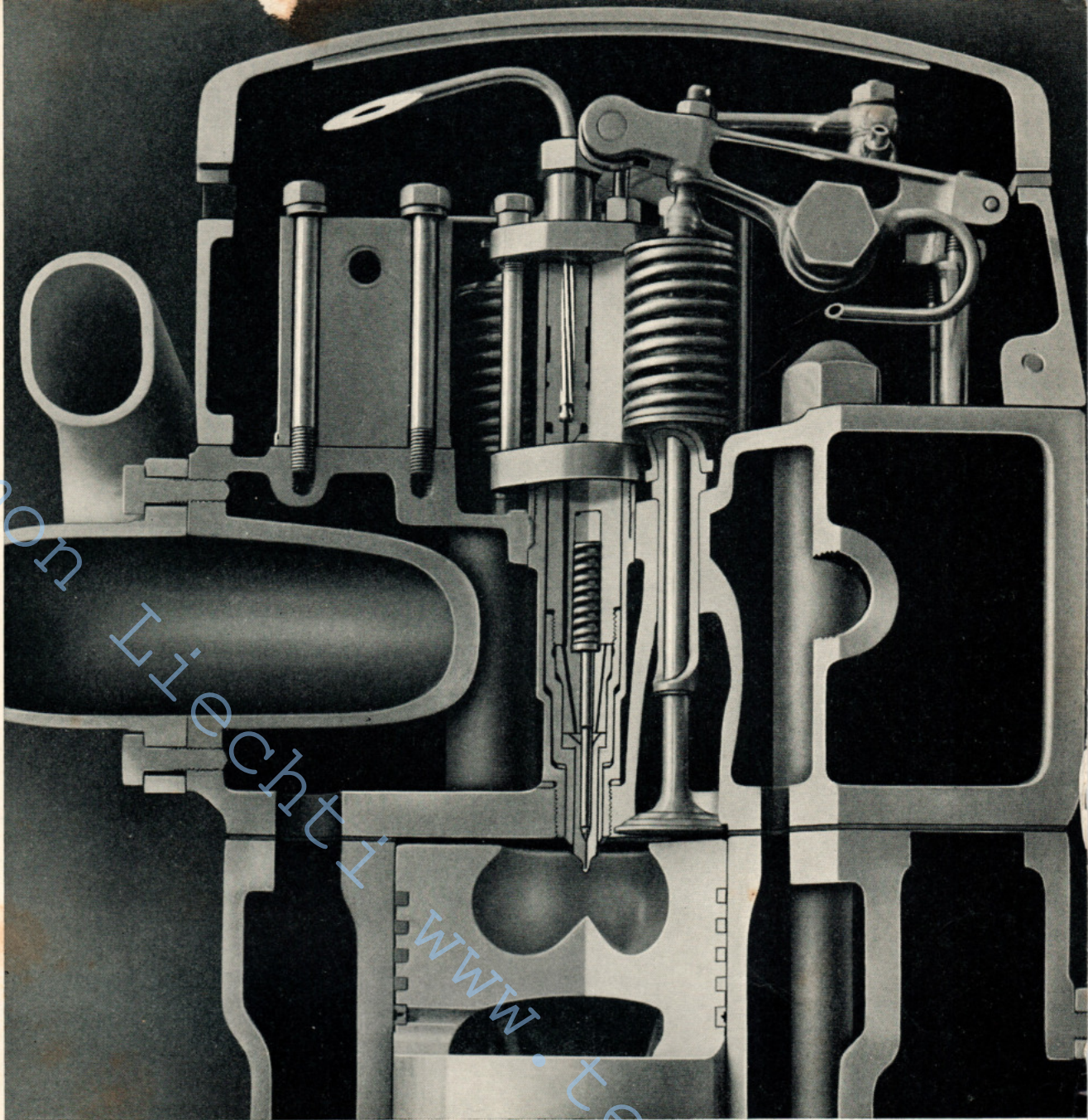
6-Zylinder-Doppelwirbelungs-Dieselmotor mit direkter Einspritzung — Type CTD

Saurer-Dieselmotoren sind durch sparsamsten Brennstoffverbrauch und lange Lebensdauer gekennzeichnet.

Charakteristik: 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 Pleuellagerung der Pleuellagerung 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.

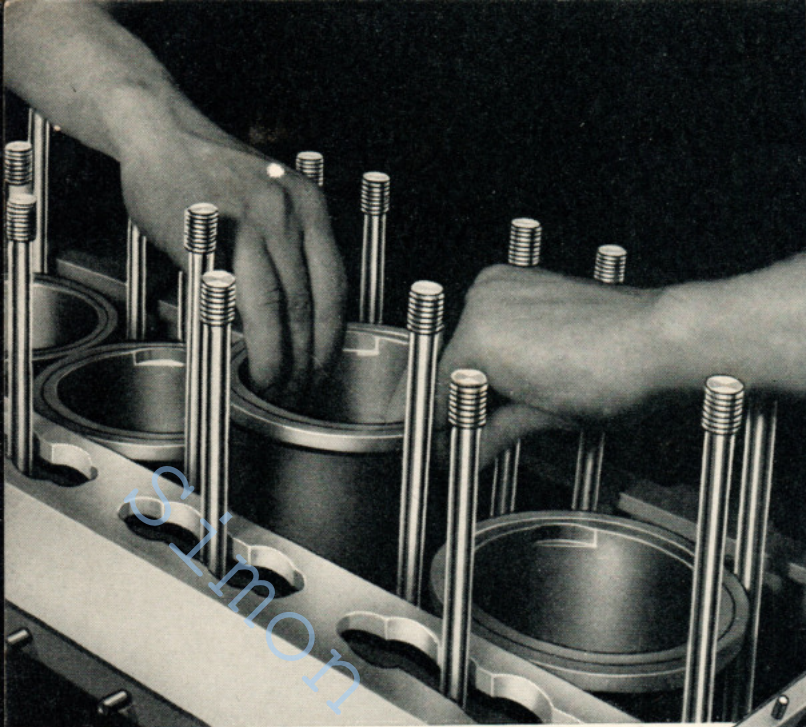
Marksteine in der Entwicklungsgeschichte des Saurer-Dieselmotors.

- 1908 Umbau eines Saurer-Benzinmotors auf Dieselbetrieb.
- 1915 Versuche mit einem Saurer-2-Takt-Fahrzeug-Dieselmotor.
- 1925 Erstmals Versuche mit direkter Einspritzung.
- 1926—28 Versuche mit Luftspeicher im Kolben, dann im Zylinderkopf. Entwicklung des **Acro**-Systems.
- Ende 1928 Lieferung der ersten Lastwagen mit Dieselmotor an die Kundschaft.
- 1931 Entwicklung des **Kreuzstrom**-Systems.
- Ende 1933 Versuche mit direkter Einspritzung.
- Anfang 1934 Entwicklung des Saurer-**Doppelwirbelungsverfahrens**, Umbau sämtlicher Motoren auf direkte Einspritzung.
- 1934-1937 Weiterentwicklung der leichten Motoren, Type C.



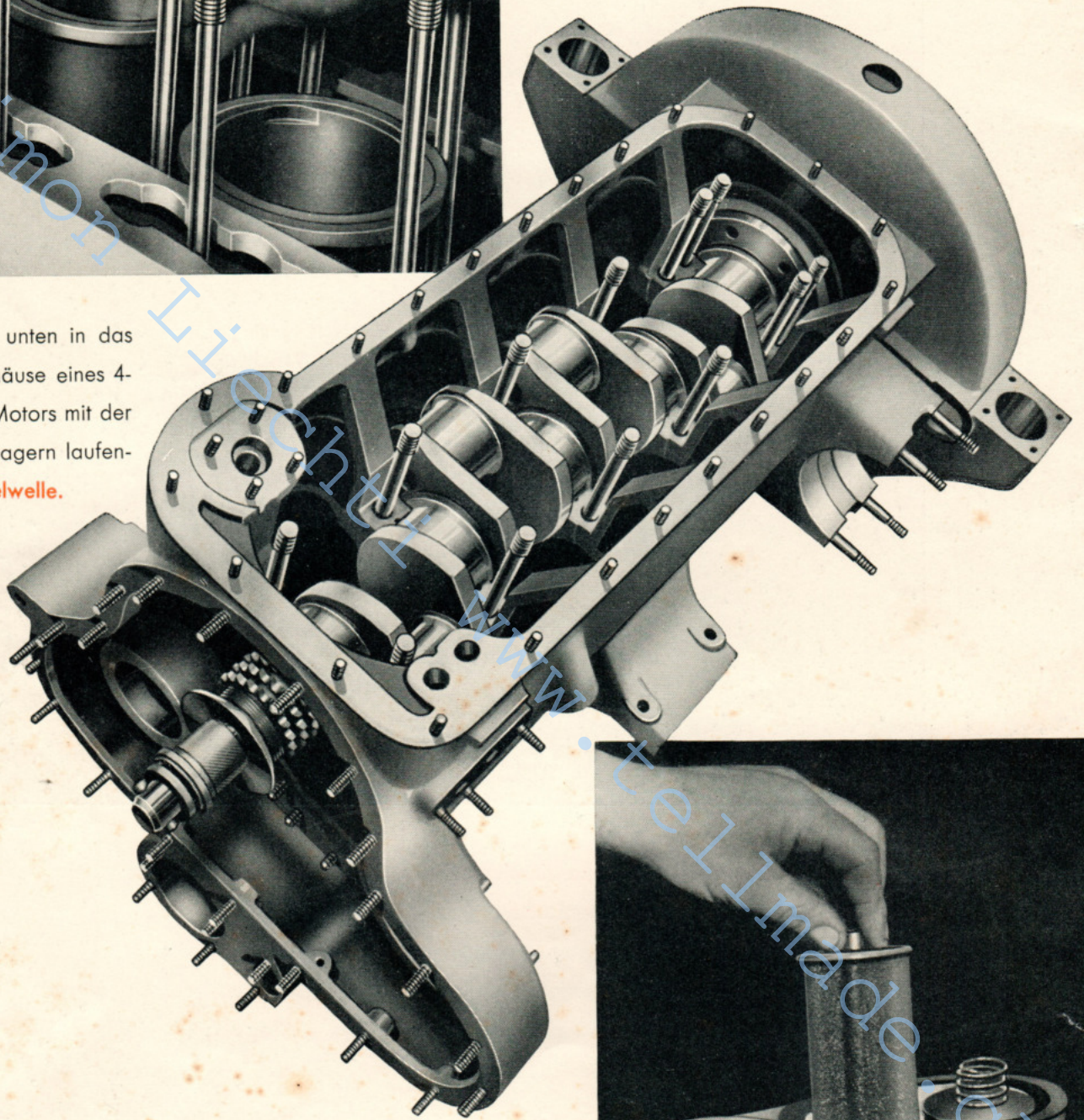
Der patentierte Saurer-Diesel-Doppelwirbelungs-Motor ist das Produkt einer mehr als 25jährigen Forschungsarbeit.

Das Bild zeigt einen Schnitt durch Zylinderkopf und Kolben eines Doppelwirbelungs-Motors im Moment der Einspritzung. In der herzförmigen Vertiefung des Kolben-Oberteils entstehen kräftige Luftwirbel in zwei verschiedenen Richtungen. Durch Oeffnungen in der Düsenspitze, die bei der dargestellten Lage des Kolbens in seinem oberen Totpunkt, etwas in die Vertiefung des Kolbens hineinragt, wird der Brennstoff unter hohem Druck fein vernebelt eingespritzt, durch die Luftwirbelung mitgerissen und so mit der Luft innig gemischt. Die im Augenblick der Einspritzung einsetzende Verbrennung erfolgt fast restlos, was durch rauchlosen Auspuff und durch hohe Motorleistung bei sparsamstem Verbrauch zum Ausdruck kommt.

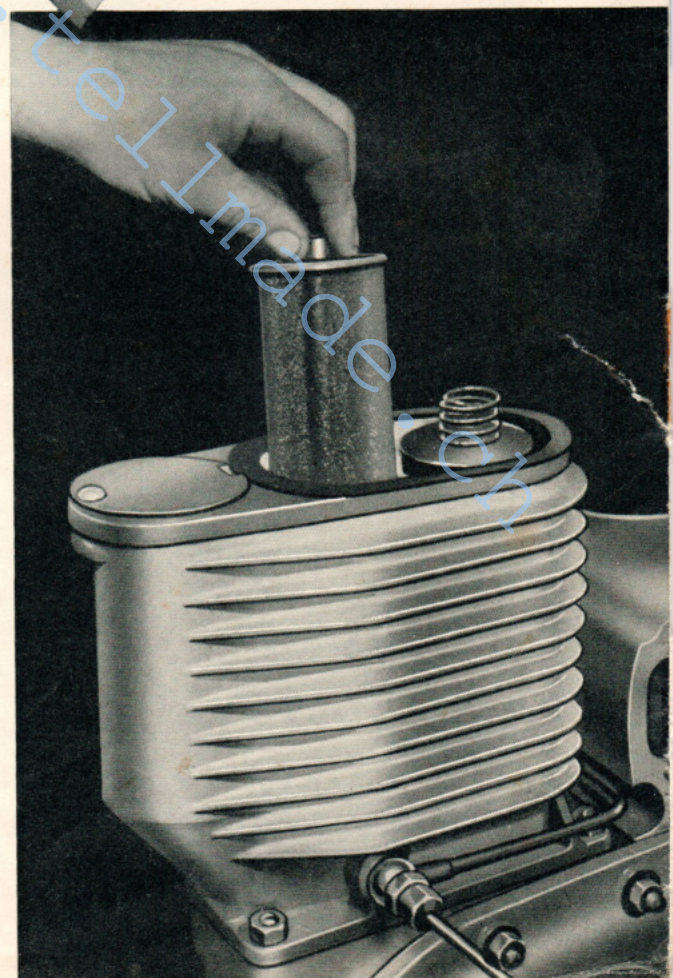


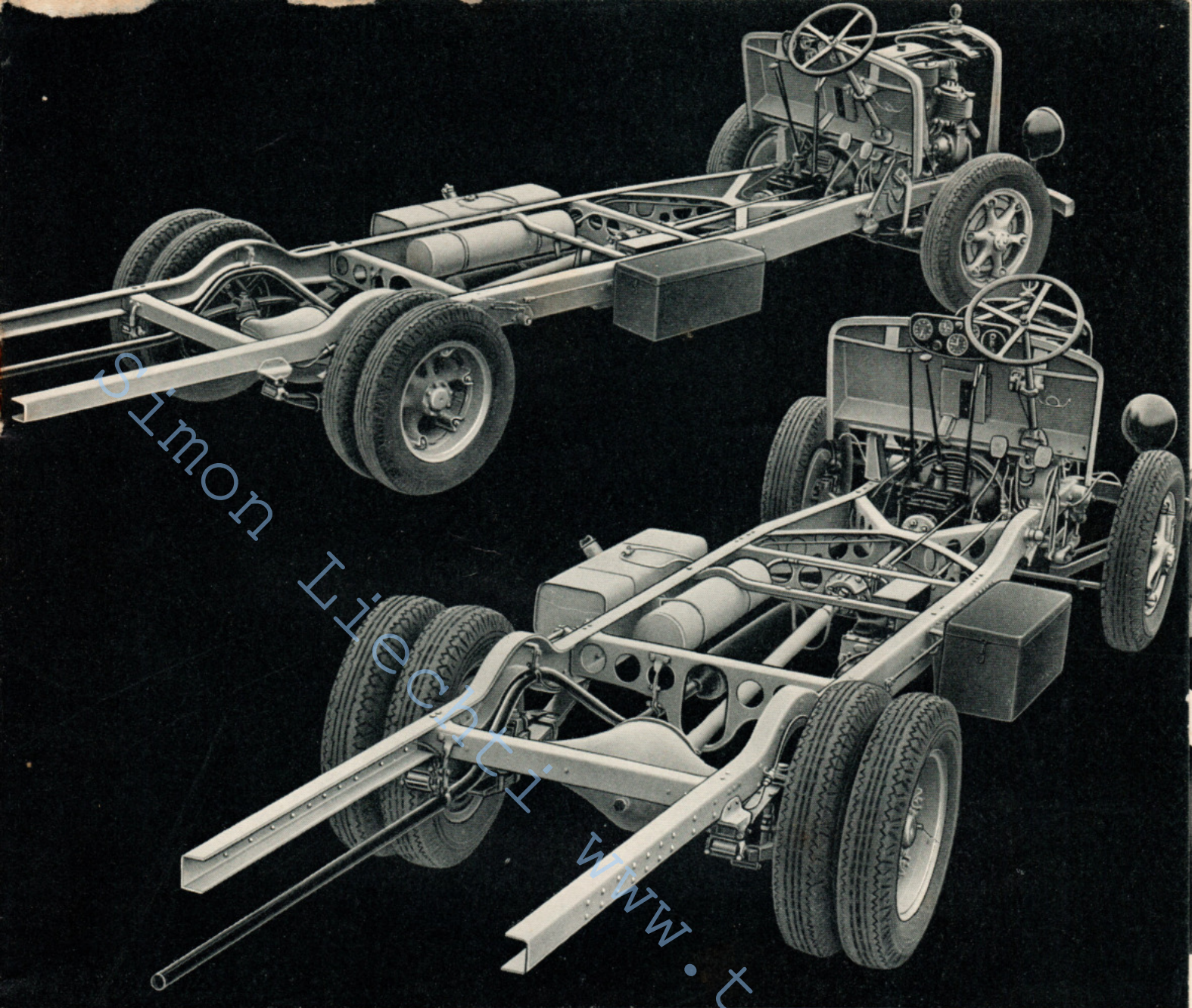
Unsere Dieselmotoren besitzen geschliffene, direkt vom Kühlwasser umspülte, sogenannte **nasse Zylinderbüchsen**, die nach Abheben des Zylinderkopfes leicht von Hand ausgewechselt werden können.

Blick von unten in das Kurbelgehäuse eines 4-Zylinder-Motors mit der in 5 Gleitlagern laufenden **Kurbelwelle**.



Der **Oelfilter** hält die Unreinigkeiten des Schmieröls zurück und erhöht dadurch die Lebensdauer des Motors. Die Filzpatronen können jederzeit zwecks Reinigung oder Erneuerung herausgehoben werden. Das sich im Fahrwind befindende Oelfilter-Gehäuse dient zugleich als **Oelkühler**, wobei die Kühlwirkung durch die Rippen verstärkt wird.

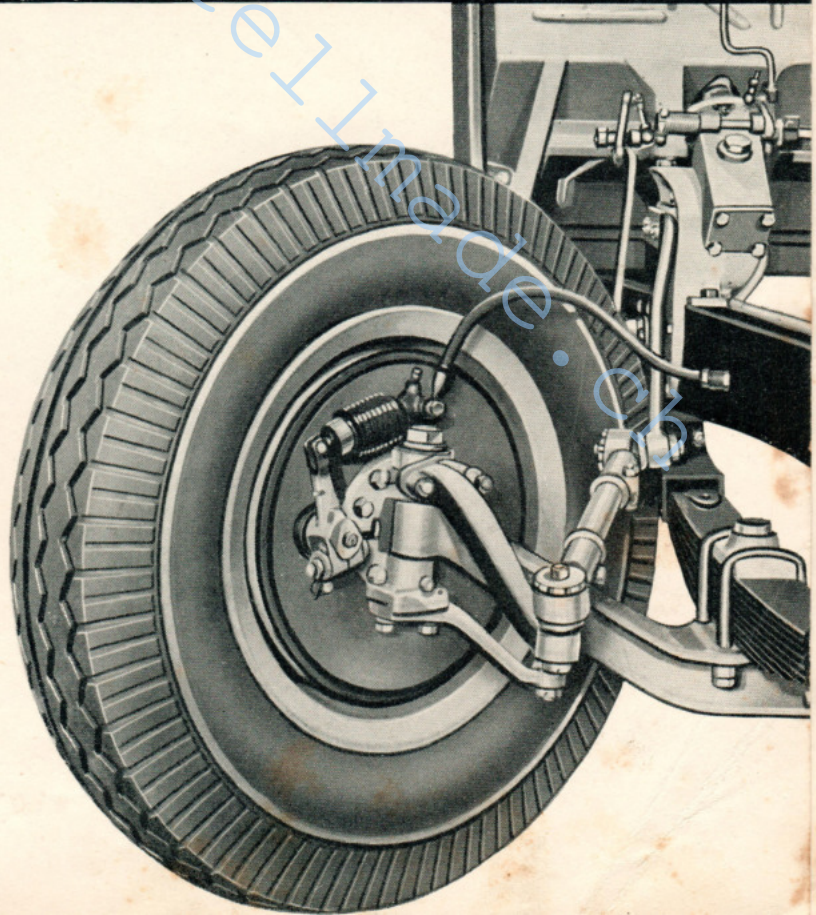




Das Fahrgestell ist kräftig und doch leicht gebaut.

Der Rahmen ist durch eine X-förmige Verstrebung versteift. Halbelliptische Federn mit Zusatzfedern gewährleisten die automatische Anpassung der Gesamtfederung an die verschiedenen Belastungen des Fahrbetriebes. Die Zylinder 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 vielen unserer Bergstraßen als äußerst willkommenes Merkmal des Saurer-Wagens.



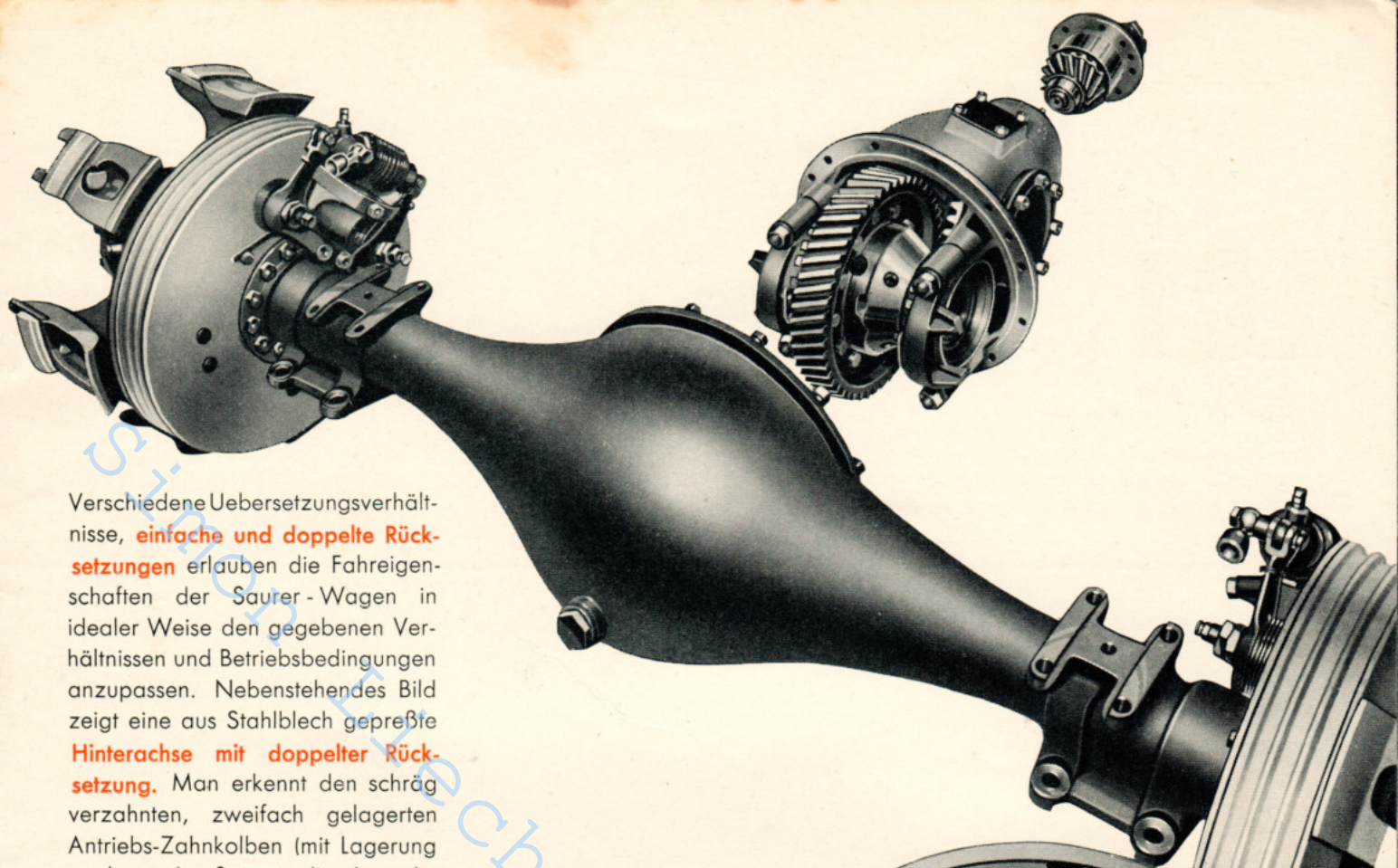
Zur **Kraftübertragung** dienen 4- und 5-Gang-Getriebe. Der 5. Gang ist ein **Schnell- oder Schongang**. Er ist im Getriebe eingebaut und läßt die Leistungsfähigkeit des Motors in jedem Gelände voll zur Geltung kommen. Schräg verzahnte, äußerst genau geschliffene Stirnräder gewährleisten ruhigen Gang und geringe Abnutzung. Das Schalten durch die verschiedenen Stufen geschieht ohne jede Anstrengung geräuschlos. Der Getriebekasten ist fliegend gelagert am Motor angeflanscht. Durch Kardanwelle und Kreuzgelenke wird die Kraft auf die Hinterachse übertragen. Auf Wunsch kann bei großen Wagentypen ein 8-Gang-Getriebe eingebaut werden.

8-Gang-Getriebe mit Schalt-
hebel, Handbremshebel und
Kupplungspedal.

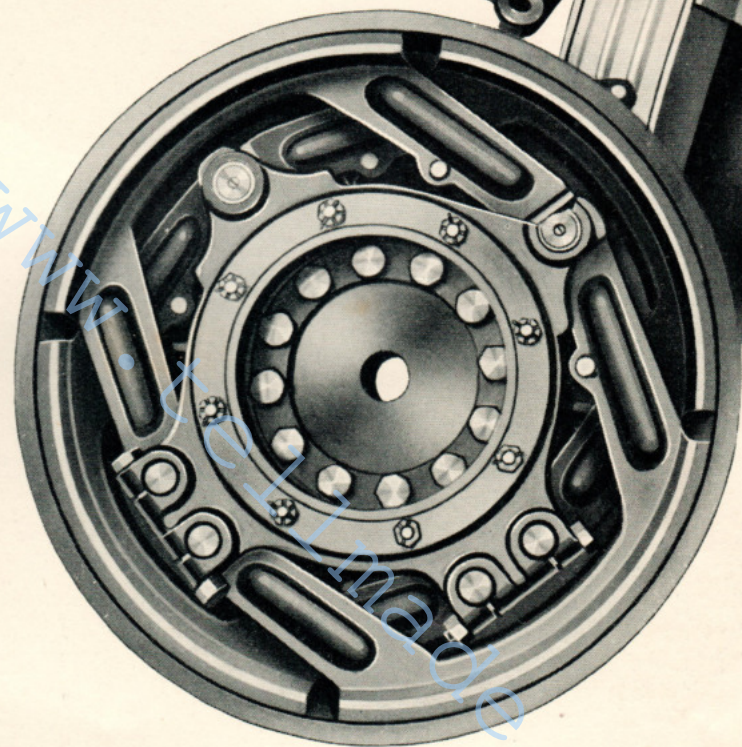


4-Gang-Getriebe, offen.

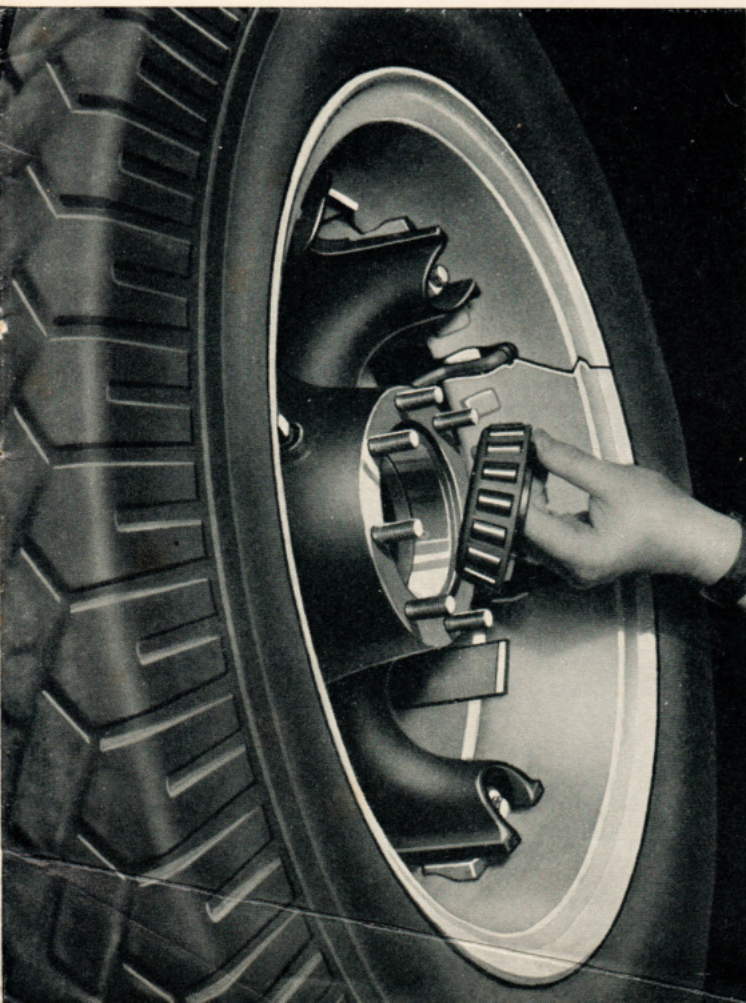
8-Gang-Getriebe, offen.



Verschiedene Uebersetzungsverhältnisse, **einfache und doppelte Rücksetzungen** erlauben die Fahreigenschaften der Saurer-Wagen 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 Antriebs-Zahnkolben (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.

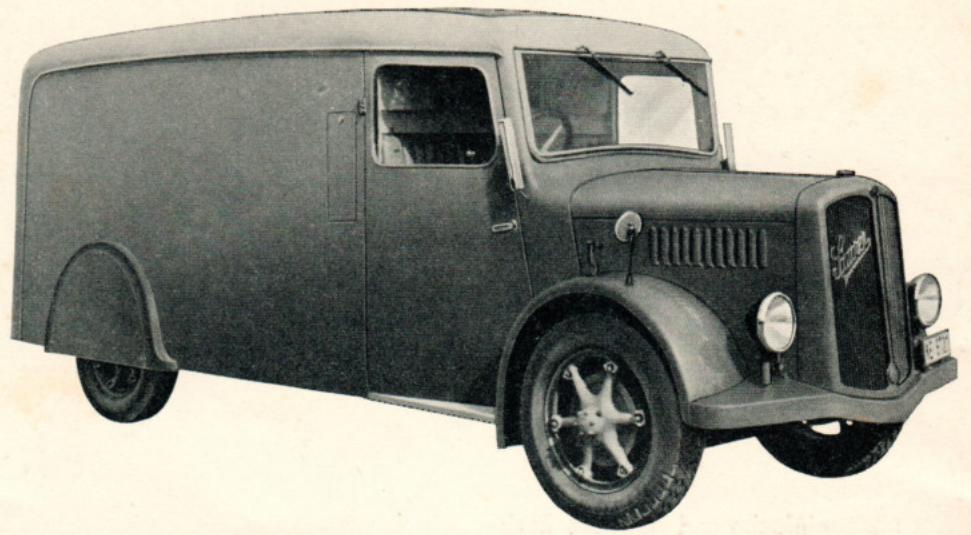


Die Räder laufen auf besonders widerstandsfähigen, nachstellbaren **Kegel-Rollenlagern**.

Die neuen Saurer-C-Typen werden in folgenden Größen geliefert :

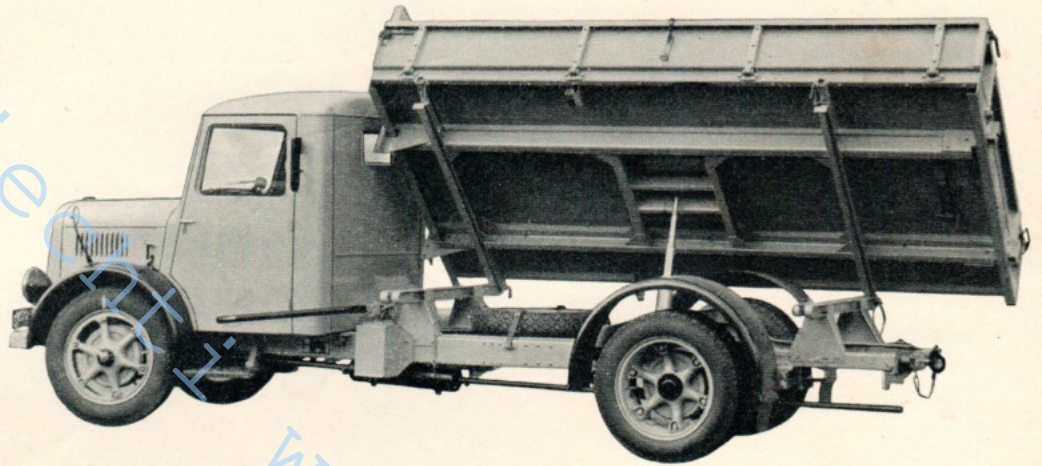
LC1

das kleinste Saurer-Chassis, hinten einfach bereift, eignet sich mit seiner Nutzlast von 1—1½ Tonnen besonders für Lieferwagen oder Cars für 8—12 Personen.



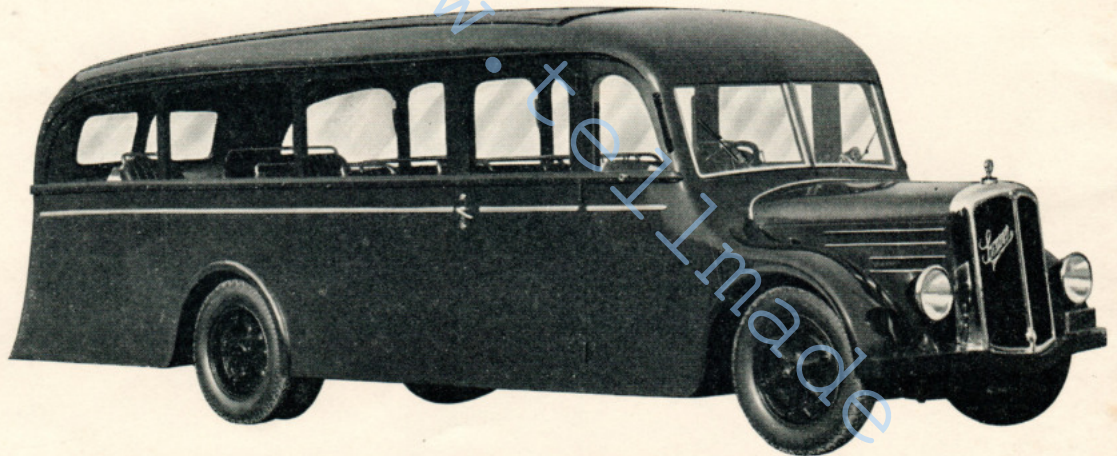
LC2

für 1½—2 Tonnen Nutzlast oder 12—16 Personen. Im Bild als 2-Seiten-Kipper für 1,25 m³ Inhalt karossiert.



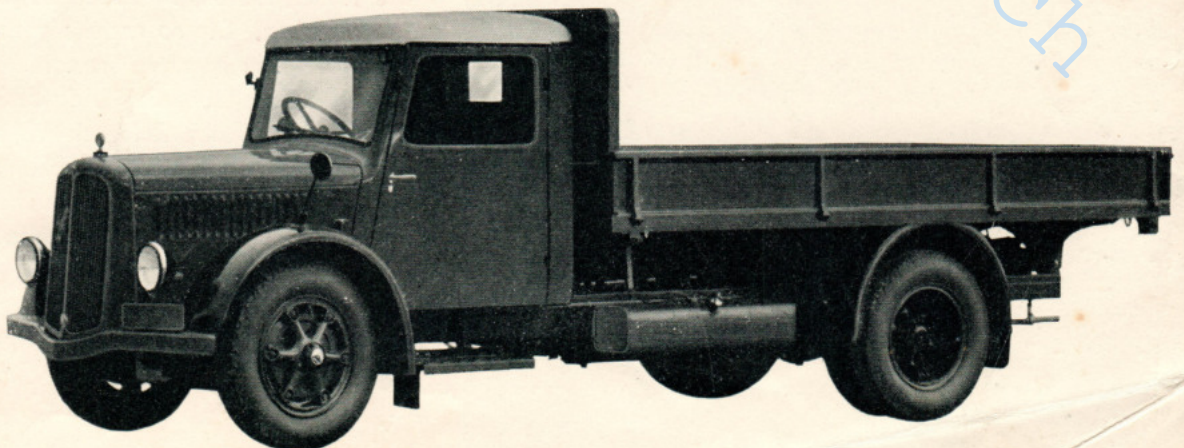
1C

der sehr beliebte 2½-Tonnen-Wagen. Das Bild zeigt diese Type als Car Alpin mit Saurer-Karosserie mit 17—21 Sitzplätzen.



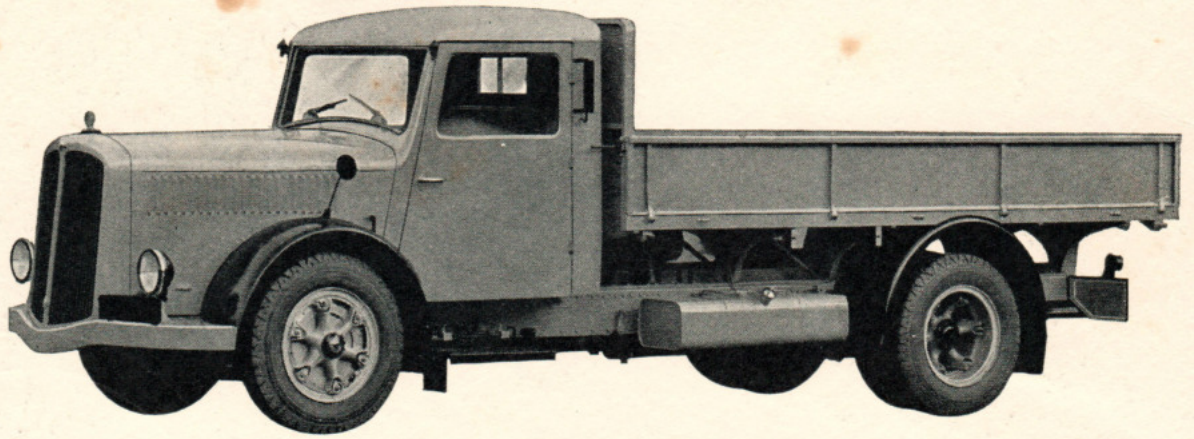
2C

für 3½ Tonnen Nutzlast oder 22-26 Personen. Nebenstehend mit normaler Saurer-Stahlkabine und Ladebrücke.



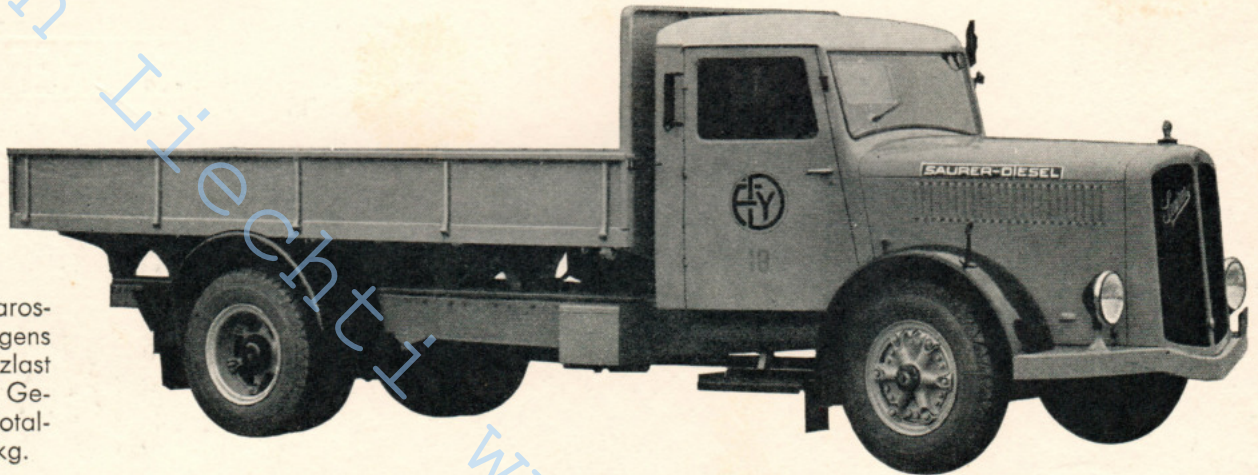
3C

der 4½-Tonnen-Lastwagen (oder für 26 bis 30 Personen). Das Bild veranschaulicht deutlich die glückliche Verbindung von zweckmäßigstem Aufbau mit harmonischer Formgebung.



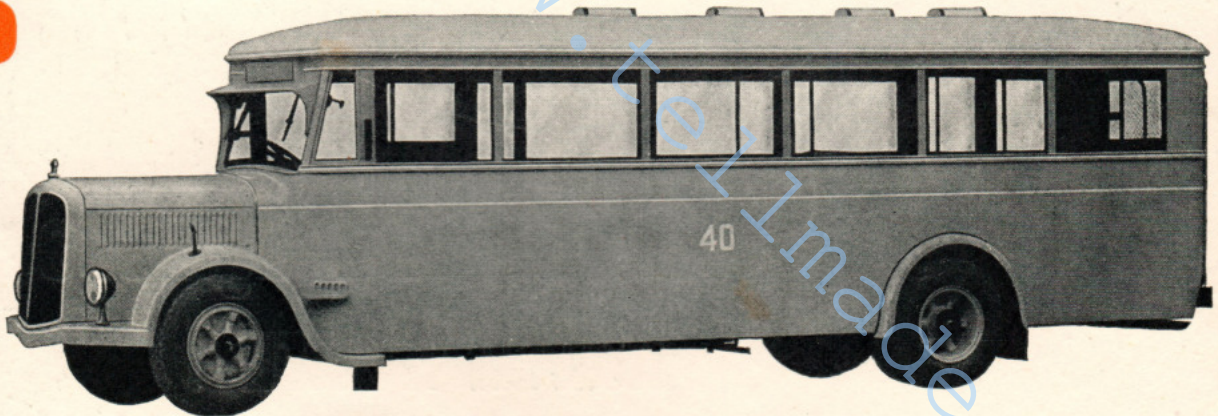
4C

die Schwerlastwagentype für 5 bis 6 Tonnen Nutzlast. — Eigen-Gewicht des komplett karosierten Lastwagens ca. 5000 kg. Nutzlast 6000 kg. — Laut Gesetz zulässiges Totalgewicht 11,000 kg.



4CP

Omnibus für 60 Personen. — Das Fahr-Gestell wird zum Aufbau von Karosserien für Stadt-Omnibusse speziell als Nieder-Chassis ausgebildet.



Alle Saurerwagen können mit Benzin- oder Dieselmotor ausgerüstet werden. Spezialprospekte orientieren Sie über Konstruktionseinzelheiten mit Leistungs- und Maßangaben jeder Wagentype. Wir karossieren unsere Chassis als Liefer- oder Lastwagen, Cars Alpins oder Omnibusse und für jeden beliebigen Spezialzweck. Unser Karosserie-Preßwerk mit modernsten Maschinen ausgestattet, ermöglicht es, Führerkabinen und Ladebrücken für unsere Lastwagen serienmäßig ganz aus Stahl herzustellen, wodurch höchste Präzision und Dauerhaftigkeit bei minimalem Gewicht erreicht werden.



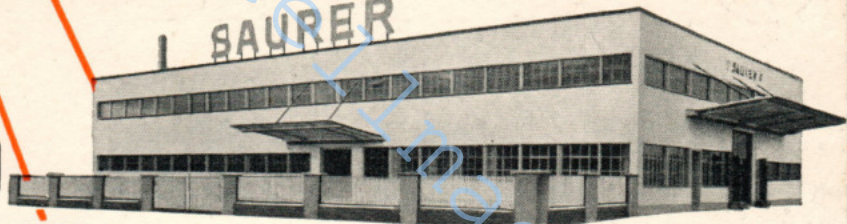
SERVICE UND REPARATURWERKSTÄTTEN

Unser Ersatzteillager ist vollständig. Sämtliche Stücke aller unserer, seit bald 40 Jahren gebauten Wagentypen sind sofort greifbar. Alle Ersatzteile sind mit Spezial-Aufspannvorrichtungen nach Toleranzkalibern in Serien hergestellt und daher ohne jede Nacharbeit auswechselbar. — Unsere eigenen Reparaturwerkstätten, aufs modernste eingerichtet, stehen der Kundschaft mit geschultem und erfahrenem Personal zur Verfügung. Bei Revisionen oder Reparaturen bieten sie Gewähr für prompte und zuverlässige Arbeit.



ZÜRICH

Hohlstrasse 295, Tel. 58.628



BASEL

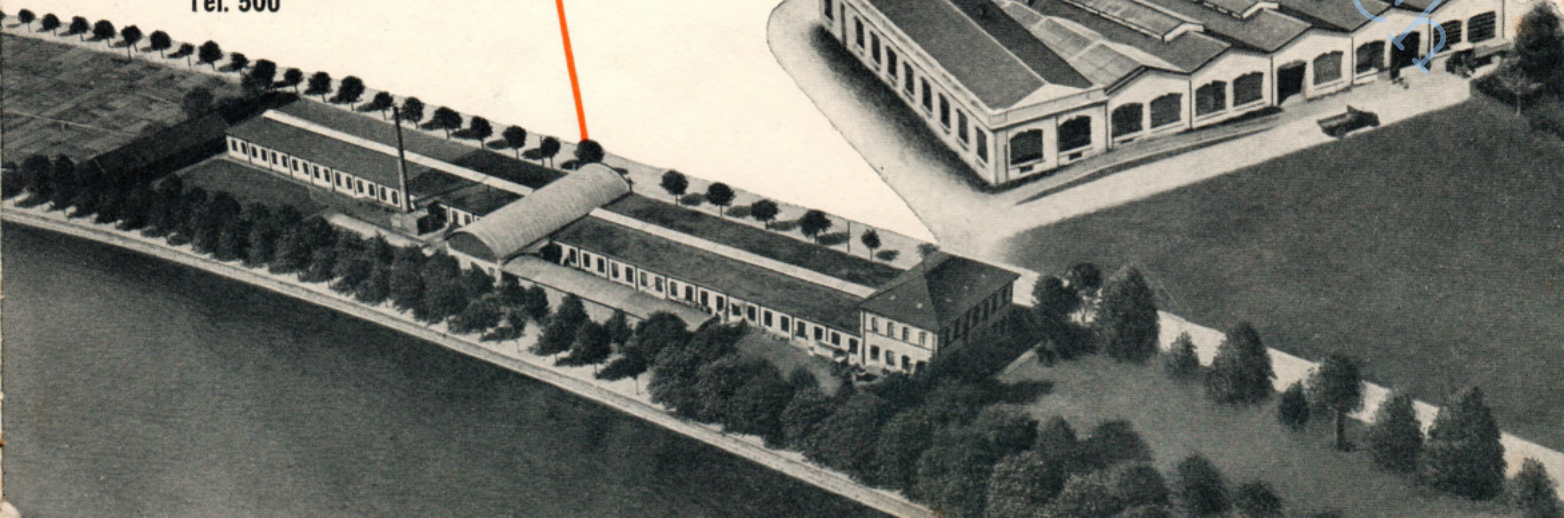
Birsstrasse 256, Tel. 26.924

MORGES

Tel. 72.095

ARBON

Tel. 500





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