50plus 07/08 2023

Mit dem topmodernen Elektro-Transporter von Flux zur ehemaligen Lastwagenproduktion von Saurer in Arbon.

Fahrzeugbau – noch heute eine Schweizer Tradition

In Sachen Personenwagen-Produktion ist die Schweiz schon seit Jahrzehnten praktisch ein weisser Fleck auf der Landkarte. Beim Lastwagen- und Nutzfahrzeugbau hingegen hat sie sich mit innovativen Entwicklungen als ernst zu nehmender Werkplatz etabliert und bleibt es bis heute. Daran hat auch das schmerzhafte Aus von Saurer im Jahr 1987 nichts geändert. Aktuelle Beispiele heissen Hess, Kyburz oder Flux Mobility.

VON MARTIN SCHATZMANN

In den frühen Jahren des Automobils war auch die Schweiz eine regelrechter Tummelplatz für Fahrzeugproduktionen. Oft aus dem Kutschenbau weiterentwickelt haben Carrossiers wie Graber in Wichtrach oder F. Ramseier in Worblaufen auf zugekauften Chassis formschöne Autos aufgebaut, die noch heute in Sammlerkreisen hochbegehrt sind. Doch dann kamen immer mehr Fahrzeuge ab Stange und haben dieser Handwerkskunst den Garaus gemacht. Gleichwohl geht heute in der Welt der Automobile ohne die Schweiz nichts, denn bei uns sind zahlreiche Zulieferfirmen tätig, die mit Spezialkenntnissen die Fahrzeugproduktionen im Ausland mit den unterschiedlichsten, hochentwickelten Einzelteilen beliefern.

FOTOS: MARTIN SCHATZMANN, HALDIMANN, POST

Noch lange nachdem die Autoproduktion verschwunden war, wurden in der Schweiz hingegen Lastwagen gebaut. An die bekanntesten Namen erinnert man sich noch heute: Franz Brozincevic in Wetzikon (FBW), Berna in Olten und Saurer in Arbon. Technische Lösungen dieser Firmen haben die Nutzfahrzeugindustrie weltweit beeinflusst, wie beispielsweise 1934 Saurer mit dem Patent auf der Direkteinspritzung und Doppelverwirbelung beim Diesel. Das Ende dieser Ära schlug 1987, als der letzte Saurer-Lastwagen aus Arbon – ein 10DM – an die Schweizer Armee übergeben wurde.

Schweizer Ideenreichtum

An neuen Ideen mangelte es trotz dieser Situation seither nicht. Denn die Transportbranche ist sehr anspruchsvoll und verlangt für viele Aufgaben auch massgeschneiderte Lösungen. Gerade die Suche nach umweltfreundlichen Transportlösungen hat hierzulande interessante und praxistaugliche Lösungen gebracht. Beispielsweise werden heute die Briefe von der Post nicht mehr mit Töffli ausgetragen, sondern mit den elektrischen Dreirädern von Kyburz. 1991 von Martin Kyburz gegründet, sind die Dreiräder des Unternehmens aus Freienstein bei Zürich auch ausserhalb der Schweiz aus dem Strassenbild nicht mehr wegzudenken, vielmehr haben die kompakten, emissionsfreien Zustellfahrzeuge weltweit viele Zulieferbetriebe erobert.

Auch die Firma Hess in Bellach dürfte in vielen Schweizer Städten mit ihren Trolley- und Elektrobussen mittlerweile den öffentlichen Nahverkehr entscheidend prägen. Seit 1919 konstruiert man bei Hess Busse. Ein Highlight ist der weltweit eingesetzte Flughafenbus Cobus. Die erste Cobus-Generation lief 1977 vom Band, wobei es auf dem eigens entwickelten Baukastensystem Co-Bolt aufbaut, dessen Kernstück ein «ingeniöses» Verbindungsteil für die tragenden Aluminiumelemente ist. Noch heute wird der Cobus mit Co-Bolt produziert, wobei Hess auch bei Lizenzherstellern – und von denen gibt es global etliche – das Kernstück der Konstruktion noch immer selber herstellt.

Chancen der Elektromobilität

Während beim Auto der Damm bezüglich Elektromobilität gebrochen ist und E-Autos zuhauf von den Massenherstellern angeboten werden, tat sich die Transportbranche schwerer, vom Verbrennungsmotor wegzukommen. Hier haben zwei in Winterthur beheimatete Firmen ihre technische Kompetenz genutzt, um praxistaugliche Produkte auf die Strasse zu bringen. Bei Designwerk sind es schwere Lastwagen, bei denen der Diesel- durch einen Elektroantrieb ersetzt wird. Seit 2018 wurden inzwischen über 100 Fahrzeuge an die unterschiedlichsten Kunden geliefert und sind in vielen Schweizer Städten beispielsweise beim geräuscharmen Abfallsammeln anzutreffen. Designwerk nutzt Volvo-Lastwagen für den Umbau, wobei Volvo das grosse Know-how der Winterthurer besser nutzen will und dazu vor zwei Jahren eine Aktienmehrheit von Designwerk erworben hat.

Erst zwei Jahre jung ist der zweite Winterthurer Betrieb. Flux Mobility macht Designwerk-ähnliche Umrüstungen bei grossen Lieferwagen. Flux hat sich auf die Fahne geschrieben, seine Elektro-Transporter bei Reichweite, Anhänge- und Nutzlast auf das Niveau von Diesel-Vans zu bringen, damit sich Firmen den Umweltschutzgedanken nicht mit handfesten Nachteilen erkaufen müssen. Für die Transportfachzeitschrift TIR transNews haben wir mit einem frühen Flux einen Praxistest gefahren und sind in die glorreiche Schweizer Nutzfahrzeuggeschichte eingetaucht, indem wir als Ziel das Saurer Museum in Arbon angesteuert haben.

Museum für Industriegeschichte

Über den Test müssen an dieser Stelle nicht viele Worte verloren werden, der Lieferwagen – Flux baut den MAN TGE von Diesel auf Elektro um – funktioniert wie erwartet und hat den

Elektrischer Abfallsammler Made in Switzerland: Designwerk ist ein Vorreiter in Sachen elektrischem Gütertransport.

Innovativer Schweizer Entwicklungsgeist prägt auch das Schweizer Strassenbild, beispielsweise mit dem Elektro-Dreirad von Kyburz.

Hess-Busse sind heute in vielen Schweizer Städten als Trolley oder als reiner Elektrobus unterwegs.

Strassenteil des Ausflugs zum Vergnügen gemacht. Das Museum jedoch ist ein echtes Juwel am Ufer des Bodensees. Der Besuch lohnt sich. Wer hat gewusst, dass Saurer zuerst mit Textilmaschinen zum Weben und Sticken gross geworden ist, die Lastwagen erst später dazu kamen? Auch die Motoren wurden zuerst für den Antrieb der Textilmaschinen und zur Energiegewinnung entwickelt. Den ersten Lastwagen baute Saurer 1903 zudem mit Blick auf die Stickmaschinen, denn mit ihm sollten die grossen und schweren Stickmaschinen an die Kunden ausgeliefert werden können.

Das Museum zeigt deshalb nicht nur Fahrzeuge, sondern ein umfassenderes Stück Industriegeschichte, das Textilmaschinen, Lastwagen und Busse umfasst. Rund 50 Fahrzeuge und 10 Textilmaschinen sind im Besitz des auf zwei Standorte aufgeteilten Museums. Grundsätzlich versucht das täglich geöffnete Saurer Museum durch ehrenamtliche Renovationsarbeiten die Fahrzeuge nicht zu Stehzeugen verkommen zu lassen und die Textilmaschinen funktionstüchtig zu halten. Da die Werkstätten Teil der Ausstellungsräumlichkeiten sind, sind die Chancen intakt, beim Besuch Zeuge der Ausübung alter Automobilbau-Handwerkskunst zu werden. Dabei sei als Schlussbemerkung noch gesagt, dass zwar längst keine Saurer-Lastwagen mehr produziert werden, der Name Saurer aber gleichwohl weiterlebt, in Form von immer noch produzierten Textilmaschinen.

Zwei Museums-Standorte in Arbon

Mit dem Saurer Museum am See (Weitegasse 8, Arbon) und dem Saurer Museum Depot (Hamelstrasse 15, Arbon) werden die Lastwagen und Textilmaschinen an zwei nicht weit auseinanderliegenden Standorten gezeigt. Beide sind täglich geöffnet (10 bis 18 Uhr) und die Tickets können fürs Museum direkt im oder vor dem Museum im «Saurer Garten» gelöst werden. Die Tickets fürs Depot sind in der Chocolaterie Kölbener oder im Event-Restaurant Presswerk erhältlich. Informationen: www.saurermuseum.ch

Im Saurer Museum sind auch Textilmaschinen zu sehen. Hier führt Museumsdirektor Ruedi Baer Besuchern eine Webmaschine vor.