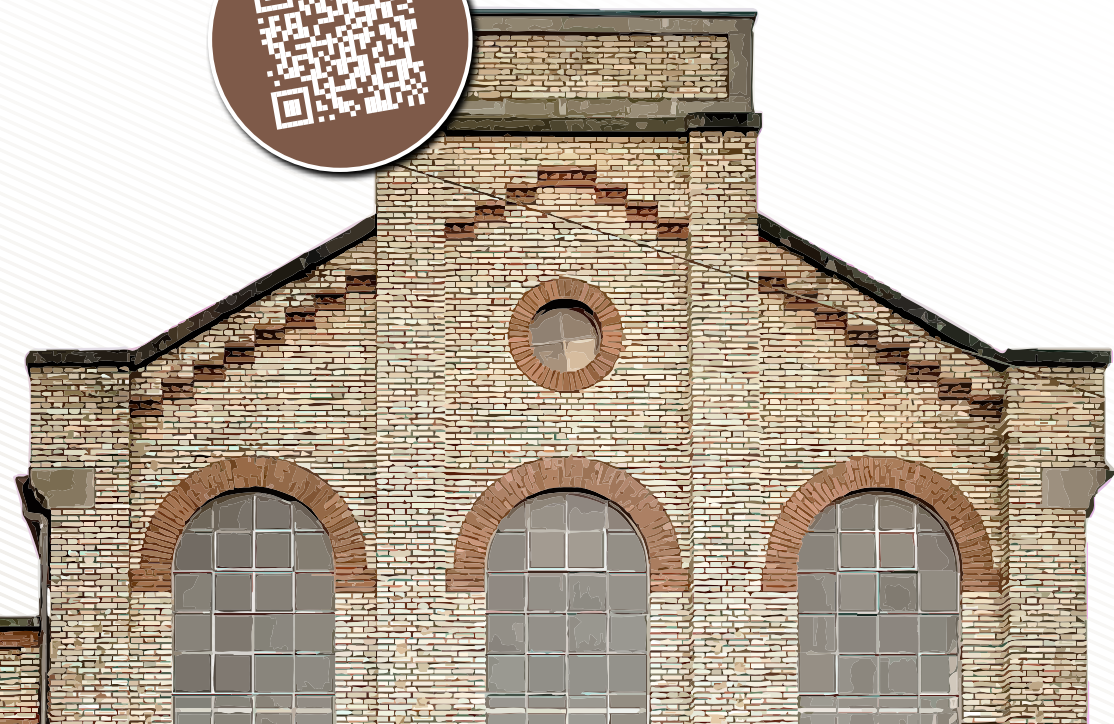


ZÜRCHER Automobile

**SONDERAUSSTELLUNG
AB 1.NOVEMBER 2025**

**GAUSS-STIERLI-AREAL
ZÜRICH-SEEBACH**



ZÜRCHER AUTOMOBILE

ZÜRICH – EIN KANTON DER AUTOMOBILFABRIKEN

WER HÄTTE DAS GEDACHT?

Das Automobil, heute mehr geduldet als geschätzt, leistete einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Zürich. In einer Zeit als die Spinnerei-Industrie ins Stocken geriet, übernahmen etliche Hersteller von Automobilen die frei werdenden Gebäude und produzierten darin ihre Fahrzeuge. Diese konnten sogar exportiert werden und stärkten den Ruf von Zürich als innovativen Industriestandort. Auch heute noch werden Automobile produziert, primär hochwertige Fahrzeuge in Einzelanfertigung.

Die Ausstellung präsentiert 39 Autofirmen in chronologischer Reihenfolge:

SCHMID ALBERT	Zürich	1868–1881	Seite 5
MEYER	Horgen	1884–1889	Seite 6
EGG Rudolf	Zürich	1883–1885	Seite 7
EGG & EGLI	Zürich	1896–1919	Seite 8
MOTORWAGENFABRIK	Wetzikon	1898–1985	Seite 9
RAPID	Zürich	1899–1900	Seite 10
SLM	Winterthur	1899–1934	Seite 11
WEBER	Uster	1899–1906	Seite 12
ORION	Zürich	1900–1910	Seite 13
TRIBELHORN	Feldbach	1902–1919	Seite 14
ARBENZ	Zürich	1904–1922	Seite 15

EXCELSIOR	Zürich	1904–1907	Seite 16
MILLOT	Zürich	1904–1907	Seite 17
TURICUM	Zürich, Uster	1904–1914	Seite 18
BRUNAU-WEIDMANN	Zürich	1905–1908	Seite 19
FISCHER	Zürich	1905–1914	Seite 20
VULCAN	Zürich	1905–	Seite 21
AJAX	Zürich	1906–1910	Seite 22
HELIOS	Zürich	1906–1907	Seite 23
SAFIR	Zürich	1907–1909	Seite 24
ASPER	Dietikon	1908–1911	Seite 25
FRANZ – FBW	Zürich, Wetzikon	1908–1985	Seite 26
SEMAG – Seebacher	Zürich-Seebach	1916–1924	Seite 27
BUSER	Zürich	1911–	Seite 28
TURBO	Zürich Oerlikon	1921–1922	Seite 29
SCHMID	Zürich, Annecy F	1922–1950	Seite 30
OETIKER	Zürich	1923–1934	Seite 31
MONTAGE RISCH	Zürich	1933–1939	Seite 32
RAPID	Dietikon	1946	Seite 33
ROLBA	Wetzikon	1949–1990	Seite 34
OERLIKON – GYROBUS	Zürich Oerlikon	1950–1954	Seite 35
SAUBER	Hinwil	1969–2025	Seite 36
SWISS BUGGY	Otelfingen	1972–1977	Seite 37
RINSPEED	Zumikon	1979–heute	Seite 38
PERAVES	Winterthur	1984–2014	Seite 39
KYBURZ	Embrach	1991–heute	Seite 40
MINELLI Automotive	Pfäffikon	1998–2001	Seite 41
LEBLANC Wysstec	Wetzikon	1999–2011	Seite 42
MICRO	Küsnacht	2022–heute	Seite 43



KOLLEKTE

YOUNG4VINTAGE

Die Kollekte unterstützt die Kampagne **young4vintage** der Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF).

Ziel ist es, junge Menschen für Oldtimer zu begeistern und ihnen den Zugang zur Welt historischer Fahrzeuge zu ermöglichen.

Mit Ihrer Spende fördern Sie Workshops und Begegnungen, in denen Wissen, Handwerkskunst und Leidenschaft für die technische Geschichte an die nächste Generation weitergegeben werden.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!



SCHMID ALBERT

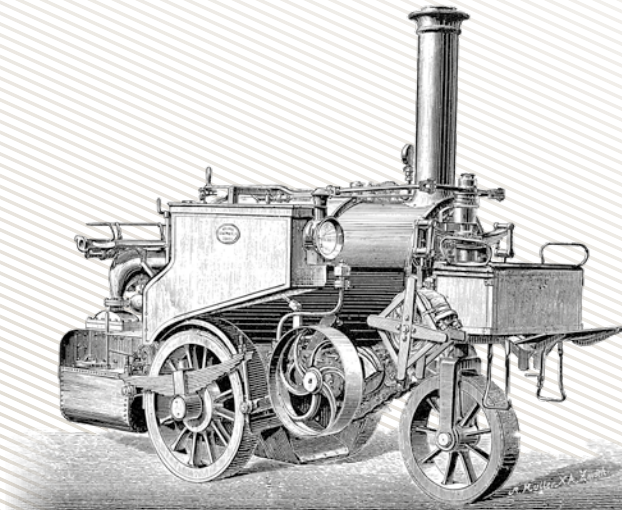
Zürich 1868–1881

Dreirädriges, mit Dampf angetriebenes Strassenfahrzeug, mit welchem in 7 Tagen die Strecke nach Paris zurückgelegt wurde.

- Gesamtgewicht 6,4 Tonnen
- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h
- Motorenleistung 7-8 PS
- Kohleverbrauch pro Stunde: 35 kg

1882 immigrierte Schmid in die USA, wo er in Pittsburg ein Werk der Westinghouse-Gruppe gründete. Im Jahre 1904 übernahm er in Le Havre die Leitung der Société des Automobiles Westinghouse.

Produktionsdauer	1868–1881
Treibende Kräfte	Albert Schmid
Standorte	Zürich
Produzierte Fahrzeuge	ca. 3
Fahrzeugtyp	Dampfbetriebenes Dreirad mit 7-8 PS



MEYER

Horgen 1884–1889

Die Brüder Meyer stellten Dampfwagen her. Die Fahrzeuge wiesen einen Rohrrahmen auf. Es waren Dreiräder, die über ein einzelnes, kleines Vorderrad verfügten. Das Vorderrad wurde gelenkt. Der Kessel war im Heck der Fahrzeuge montiert. Der Dampfmotor trieb die Hinterräder über Ketten an. Das erste Fahrzeug bot zwei Personen Platz, spätere Ausführungen sogar drei bis fünf Personen.

Bei Probefahrten im steilen Horgener Gelände brach das Fahrzeug wegen der zu dünnen Beine und Räder zusammen (darum «Müsbei», Mäusebeine). In der Folge wurde das Chassis verstärkt und verschiedene mechanische Teile verbessert, um die Teststrecke Horgenberg – Morgental meistern zu können. Die Strecke nach Zürich legte das Fahrzeug in rund einer Stunde zurück.

Produktionsdauer	1884–1889
Treibende Kräfte	Gottfried und Heinrich Meyer
Standort	Horgen
Wichtige Fahrzeugtypen	Müsbei
Produzierte Fahrzeuge	5 Stück



EGG RUDOLF

Zürich 1883–1885

Rudolf Egg, ein Zürcher Ingenieur, war einer der wichtigsten Pioniere des Automobilbaus in der Schweiz. Im Alter von 27 Jahren konstruierte er einen Motorwagen für seinen persönlichen Gebrauch. Drei Jahre später fand er in Egli einen Partner, der ihn finanziell unterstützte. Die beiden gründeten die Firma «Motorwagenfabrik Zürich Egg & Egli».

Produktionsdauer	1883–1885
Treibende Kräfte	Rudolf Egg
Standort	Zürich
Produzierte Fahrzeuge	1 Stück



EGG & EGLI

Zürich 1896–1919

Das bereits recht erfolgreich verkaufte «Egg & Egli Dreirad» wurde ab 1900 als «Rapid» angeboten. Später folgten vierrädrige Personenwagen, die unter den Namen «Egg», «Excelsior», «Moser» und «Semag» vermarktet wurden. Der Konstrukteur Rudolf Egg und sein Partner Egli gründeten 1896 die Automobilfabrik «Egg & Egli» in Zürich. 1904 endete die Produktion, als Rudolf Egg den Betrieb verliess, um die Motorwagenfabrik Excelsior zu gründen. Das Unternehmen ging an die Zürcher Patent-Motorenwagenfabrik Rapid über.

Produktionsdauer	1896–1919
Treibende Kräfte	Rudolf Egg (Konstrukteur) Herr Egli (Financier)
Standort	Zürich Wollishofen
Wichtige Fahrzeugtypen	1893 Dreirad, ab 1896 in Serienproduktion, mit 1-Zylinder-Einbaumotor, der 3 PS leistete. Zwischen 1899 und 1904 entstanden einige Exemplare eines vierrädrigen Automobils, deren Motor im Heck montiert war.



Patent-Motorwagenfabrik Zürich
Egg & Egli



MOTORWAGEN- FABRIK

Wetzikon 1898–1985

Übernahme 1916 durch Franz Brozincevic und Weiterführung unter dem Namen Franz FBW.



Produktionsdauer	1898–1985
Standort	Wetzikon
Treibende Kräfte	Franz Brozincevic

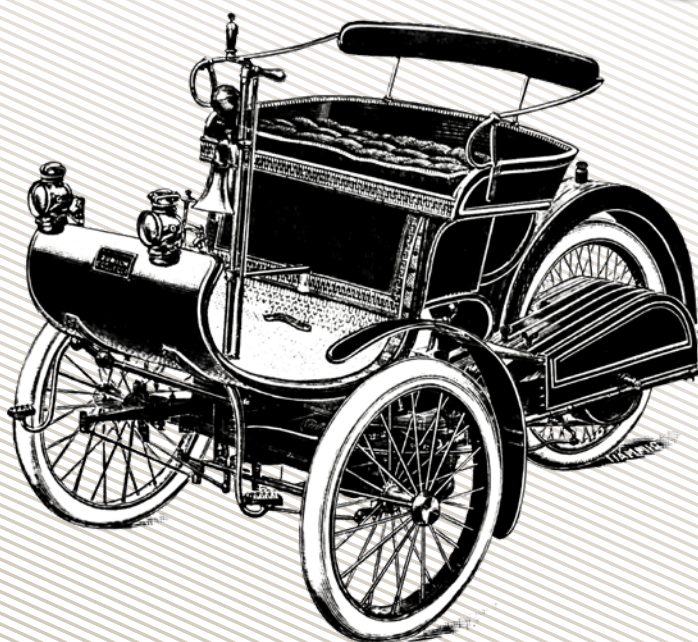


RAPID

Dietikon 1899–1900

Die Zürcher Motorwagen-Fabrik Rapid baute das Egg & Egli Dreirad ab 1899 für kurze Zeit in Lizenz. Dessen Ausführung wurde von Rapid verbessert. Die Kraftübertragung geschah durch Riemen und Scheiben, es waren zwei Fahrgeschwindigkeiten (15 und 45 km/h) möglich. Die Reichweite wurde mit 200 Kilometern angegeben, der Grundpreis betrug CHF 2500. Für den Antrieb sorgte ein wassergekühlter 1-Zylinder-Motor, der vor dem Hinterrad montiert war. Der Motor entstand in der Schweiz, er leistete etwas mehr als 3 PS. Das Gewicht betrug 280 Kilogramm.

Produktionsdauer	1899–1900
Treibende Kräfte	Jaques Syz
Standort	Dietikon
Fahrzeugtyp	Dreirad auf Basis von Egg & Egli

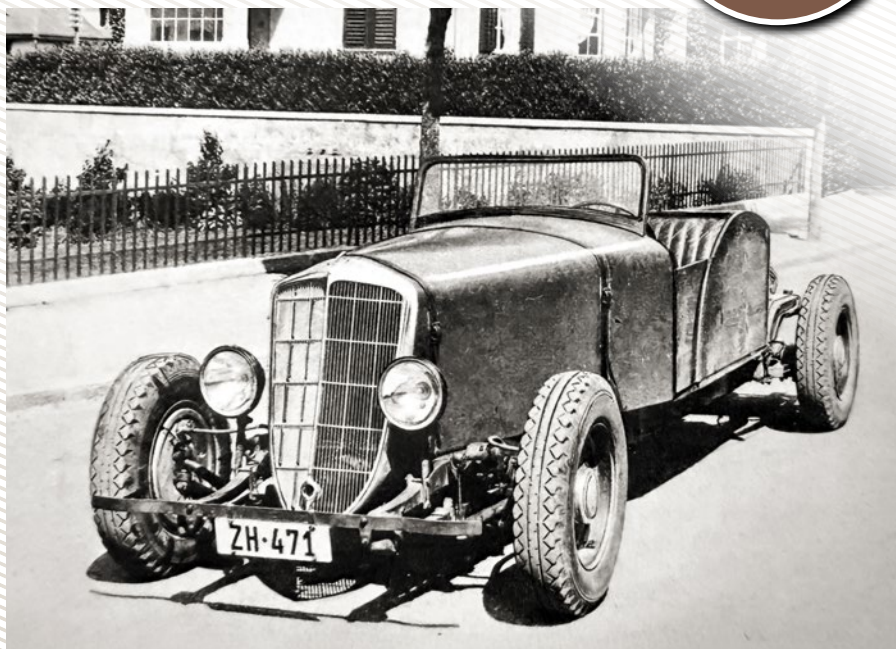


SLM

Winterthur 1899–1934

Die «SLM – Schweizer Maschinen- und Lokomotivenfabrik» beschäftigte sich nicht ausschliesslich mit dem Bau von Lokomotiven. Um die Jahrhundertwende erschien der Prototyp eines Automobils, eine Voiturette für 4 Personen. Wenige Jahre später wurden einige wenige schwere Dampf- und Motorlastwagen vorgestellt. Erst 1934 gab es mit dem Projekt Pescara einen zweiten automobilen Anlauf. Dieser Prototyp war mit einem 16-Zylinder-Motor nach den Plänen des Helikopterpioniers Marquis de Pescara bestückt und fuhr 165 km/h. Das Projekt wurde aufgegeben.

Produktionsdauer	1899–1934
Treibende Kräfte	Charles Brown
Standort	Winterthur
Produzierte Fahrzeuge	Einige wenige



WEBER

Uster 1899–1906

Ab 1899 baute Weber zusammen mit Franz Brozinčević das Rapid-Dreirad von Egli & Egg in Lizenz. Anschliessend Eigenfabrikation eines Kleinwagens mit Rohrrahmen-Chassis und 1-Zylinder-Motor mit 8 PS, Hubraum 2510 cm³. Die Weber-Fahrzeuge besaßen ein raffiniertes Getriebesystem: Es bestand aus 2 Riemenscheiben mit veränderlichem Durchmesser, vergleichbar mit dem 1958 von DAF eingeführten Variomatic. Die meisten Fahrzeuge wurden exportiert, da sie CHF 12 000 kosteten und damit für den Schweizer Markt zu teuer waren.



Produktionsdauer	1899–1906
Treibende Kräfte	Johann Weber
Produktionsstandort	Uster
Produzierte Fahrzeuge	einige 100
Wichtige Fahrzeugtypen	Egg-Dreirad, Weber mit verschiedenen Aufbauten, stetig verbessert, 1-Zylinder-Motor, zunächst mit 8 PS, später mit 12 PS
Anzahl Mitarbeitende	40



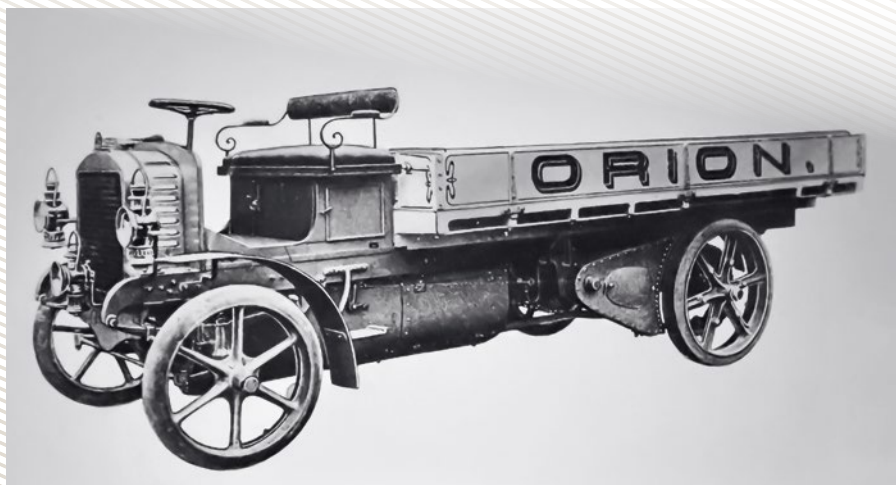
ORION

Zürich 1900–1910

Alfred Zürcher eröffnete 1898 im Zürcher Stadtteil Hottingen eine Werkstatt. Am 21. Juni 1900 gründete er zusammen mit Jean Huber das Unternehmen Zürcher & Huber, Automobilfabrik Orion. Der Markenname lautete Orion. Zunächst wurden Automobile hergestellt. Ab 1902 entstanden nur noch Lastwagen und Autobusse. 1904 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft namens Zürcher, Automobilfabrik Orion AG umgewandelt. 1910 endete die Fahrzeugproduktion. Neben der Reparatur von Nutzfahrzeugen stellte das Unternehmen Kühler her. Zwischen 1918 und 1935 wurden Fahrzeuge von Mathis vertrieben. Anschliessend produzierte der Betrieb Felgen, Kühler, Wagenheizungen und anderes Zubehör. 1976/1977 folgte die Übernahme durch den Technologiekonzern AL-KO.



Produktionsdauer	1900–1910
Treibende Kräfte	Alfred Zürcher Jean Huber
Standort	Zürich Hottingen
Produzierte Fahrzeuge	1903-1905: ca. 140 Stück bis zu 6 pro Tag



TRIBELHORN

Kt. Zürich 1902–1919



Erfolgreichster Schweizer Hersteller von Elektrofahrzeugen für Personen- und Gütertransporte (Lastwagen und Traktoren). Es wurden ausschliesslich Fahrzeuge mit Elektromotor hergestellt. Der Schwerpunkt lag auf der Produktion von Nutzfahrzeugen, Personenwagen wurden nur in geringen Stückzahlen hergestellt. 1907 bestand das Angebot aus den Modellen Phaeton mit dreisitzigem Vis-à-Vis-Aufbau, dem Modell 1 Typ A, einem leichten zweisitzigen Kleinwagen, dem Modell 1 Typ C, einem zweisitzigen Kleinwagen, dem Modell 2 Typ D mit Doppelphaeton-Karosserie und dem Modell 1 Typ E als Limousine und Landaulet. 1918 erschien der Luxuswagen Nautilus, der nur in sehr geringer Stückzahl hergestellt wurde. Einrichtung eines nationalen Netzes von Aufladestationen von 28 Stück um 1912. Zu den Kunden mit elektrischen Nutzfahrzeugen gehörten die Gebr. Sulzer Fabriken, EW, die Stadt Zürich, PTT usw. Der Betrieb wurde 1919 von der EFAG Oerlikon übernommen.

Produktionsdauer	1902–1919
Treibende Kräfte	Johann Albert Tribelhorn
Produktionsstandorte	Feldbach, Altstetten, Dietikon
Produzierte Fahrzeuge	knapp 2000 (Drei- und Vierradfahrzeuge)
Wichtige Fahrzeugtypen	Modell 1: Typen A, C, D, E, Phaeton, Nautilus, Modell VIII, Modell 43



ARBENZ

Zürich 1904–1922



Nachdem anfänglich Personenwagen produziert wurden, folgte ab 1905 die Konzentration auf Nutzfahrzeuge, bestückt mit 2- und 4-Zylinder-Motoren. Während des Ersten Weltkriegs wurden über 3000 Lastwagen ausgeliefert. Mit dem Konkurs von Arbenz 1922 wurde Fabrikation eingestellt. Die Liquidationsmasse wurde an Edwin Oetiker verkauft, der eigene Lastwagen zu produzieren begann. 1905 Präsentation einer Auswahl von Lastwagen mit 1.5 bis 3 Tonnen Nutzlast und 2-Zylinder-Motoren mit 16 PS am Autosalon London. Zwei Jahre später stellte Arbenz Zürich eine neue Modellserie mit 2- und 4-Zylinder-Motoren mit 3- und 4-Gang-Getriebe vor. Die Lieferwagen mit 2-Zylinder-Motoren zu 14 PS rollten auf Luftreifen, während die 25 PS-Chassis mit Vollgummireifen bestückt waren.

Produktionsdauer	1904–1922
Treibende Kräfte	Eugen Arbenz
Standort	Zürich Albisrieden
Wichtige Fahrzeugtypen	1905 Lastwagen mit 1.5 bis 3 Tonnen Nutzlast, 2-Zylinder-Motoren mit 16 PS Ab 1907: Lastwagen mit 2-Zylinder-(14 PS) und 4-Zylinder-Motoren (25 PS)
Produzierte Fahrzeuge	Total über 3000 Lastwagen



EXCELSIOR

Zürich 1904–1907

Die Motorwagenfabrik Excelsior wurde 1904 von Konstrukteur Rudolf Egg, dem bisherigen Mitinhaber der Firma Egg & Egli gegründet. Das Unternehmen mit Sitz in Zürich produzierte bis 1907 in einem Werk in Wollishofen am Zürichsee Automobile. 1905 stellte Excelsior eine 6 PS-Voiturette aus, die für CHF 2300 verkauft wurde.

Produktionsdauer	1904–1907
Treibende Kräfte	Rudolf Egg
Standort	Zürich Wollishofen
Wichtige Fahrzeugtypen	1904/1905: Lizenzbau des Oldsmobile Curved Dash, 1-Zylinder-Motor mit 6 PS, später 4-Zylinder-Motor



MILLOT

Zürich 1904–1907

Millot konstruierte Omnibusse und vier Typen Automobile. Die Wagen waren hochwertig und verfügten über Verfeinerungen wie wasser-gekühlte Getriebepbremsen. Die Schweizer Millot-Wagen wurden von Eugene Kauffmann entworfen, der seit 1904 Busse gebaut hatte. Millot kündigte eine ehrgeizige Baureihe von zwei Vierzylindern mit 25/30 und 40/50 PS sowie zwei Sechszylinder-Motoren mit 35/50 und 70/80 PS an. Die Wagen hatten separat gegossene Zylinder, mit Wellenantrieb bei den beiden kleineren Modellen und Kettenantrieb bei den grösseren. Es wurden nur sehr wenige Millot-Fahrzeuge hergestellt.

Produktionsdauer	1904–1907
Treibende Kräfte	Adolf Kaufmann, Eugene Kauffmann A. Millot
Standort	Zürich
Produzierte Fahrzeuge	Wenige Exemplare



TURICUM

Zürich, Uster 1904–1914



Das Unternehmen wurde 1904 vom Uhrmacher Martin Fischer und seinem Partner Paul Vorbrodt gegründet. Es wurde zunächst in Zürich produziert und ab 1906 als Automobilfabrik Turicum AG (Turicum:

Römische Bezeichnung Zürichs) in Uster. Martin Fischer verliess das Unternehmen 1908, um unter seinem Namen Fischer-Automobile herzustellen. Das Unternehmen hatte im Jahr 1913 etwa 140 Mitarbeiter. Die Fahrzeuge wurden weltweit exportiert. Nach etwa 1000 gebauten Fahrzeugen musste die Produktion 1914 eingestellt werden.

Produktionsdauer	1904–1914
Treibende Kräfte	Martin Carl Fischer, Uhrmacher, Fabrikant (Magneta AG) und Ingenieur, bis 1908 Paul Vorbrodt, Buchbinder, bis 1908 Dr. med. Adolf Friedrich Hommel von Wyk (Arzt, Chemiker), Financier u.a. auch der Magneta AG
Produktionsstandorte	Zürich, Plattenstrasse 14 (alte Kegelbahn) Zürich, Gloriastrasse 55 Zürich, Forchstrasse 307 Uster, Fabrik Bindschädler (ehem. Seidenfabrik) in Niederuster, Seestrasse 98-102
Produzierte Fahrzeuge	ca. 1000
Anzahl Mitarbeitende	ca. 150 (1911)



BRUNAU-WEIDMANN

Zürich 1905–1908

Anfänglich baute die Firma Lastwagen, 1907 folgten zwei moderne Personenwagen mit Vierzylinder-Blockmotoren. Auf der 2. Automobilmesse in Genf 1906 zeigte die Züricher Firma unter dem Namen Brunau einen Omnibus mit 10 Plätzen, der durch einen Motor mit 16/20 PS angetrieben wurde, Nutzlast 1250 kg. Der Preis belief sich auf CHF 12 000. 1907 präsentierte Brunau auf dem Autosalon Zürich ein Innenlenker mit 4-Zylinder-Motor mit 20/24 PS sowie ein prachtvolles Coupe de Ville. Die Firma stellte weiterhin Lastwagen her. Ein Modell erhielt einen 12 PS-2-Zylinder-Motor mit einer Nutzlast von 1 Tonne, ein anderes Modell verfügte über 14 PS. 1908 wurde die sehr bescheidene Produktion eingestellt. Die Fabrikräumlichkeiten dienten auch den Herstellern «Fischer» und «Helios».



Produktionsdauer	1905–1908
Standort	Zürich Brunau
Treibende Kräfte	J. Weidmann
Wichtige Fahrzeugtypen	1906 Omnibus-Modell 16/20 PS (zehnsitzig) 1907 Personenwagen «Alpina» in Ausführungen 14/18 PS und 20/24 PS (4-Zylinder Monoblock, Kardantrieb)



FISCHER

Zürich 1905–1914

Produktion von weiterentwickelten Vierzylinder-Turicum-Fahrzeugen. Das innenverzahnte Getriebe und der eigene Schiebermotor wurden unter Lizenz auch im Ausland produziert. Zwischen 1911 und 1913 wurden nahezu 200 Fischer-Wagen gebaut. Während der Jahre 1909 bis 1914 waren Fischer Automobile in vielen Regelmässigkeitsprüfungen siegreich und belegten dank ihren ausgezeichneten Fahreigenschaften Spitzenplätze.

Produktionsdauer	1905–1914
Treibende Kräfte	Martin Fischer
Standort	Zürich Brunau, ehemaliger Standort von Brunau-Weidmann
Produzierte Fahrzeuge	300 Stück
Anzahl Mitarbeitende	90



VULCAN

Zürich 1905–1918



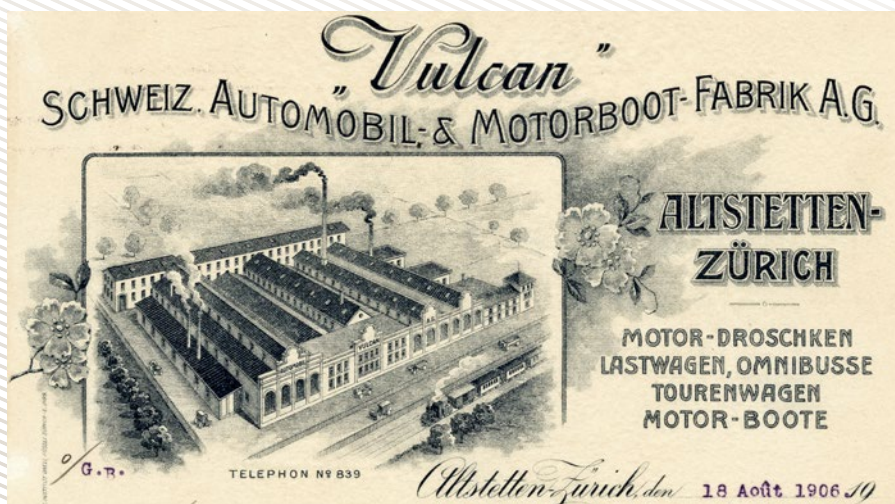
An der Vulkanstrasse 110 befanden sich in früheren Zeiten die Werkhallen der «Vulcan», der «Schweizerischen Automobil- & Motorboot-Fabrik AG» in Zürich-Altstetten. Die Fabrikbauten wurden in den Jahren 1880–1896 der Bahnlinie entlang aufgebaut. Die Automobilfabrik Vulcan fertigte nebst gewöhnlichen Automobilen und Motorbooten auch Lastwagen und Omnibusse. Wie vielen anderen Automobilwerken in jener Zeit war der Firma Vulcan in Zürich-Altstetten keine allzu lange Erfolgsgeschichte vergönnt. Nach einem rasanten Wachstum um das Jahr 1900 verschwand die Firma bereits wieder nach dem 1. Weltkrieg. Die Gebäude an der Vulkanstrasse wurden 1984 abgebrochen.

Produktionsdauer

1905–1918 (?)

Standort

Zürich-Altstetten



AJAX

Zürich 1906–1910

Die Zürcher Automobilfabrik Dr. G. Aigner ging nach ihrem ersten Betriebsjahr 1907 in Konkurs und wurde anschliessend von Investoren finanziert und als Ajax AG weitergeführt. Es wurden Touren- und Sportwagen sowie Taxi-Droschken gebaut. Fortschrittliche Konstruktion, zu Beginn mit 4- und später auch mit 6-Zylinder-Motoren. Die qualitativ hochwertigen Ajax-Fahrzeuge verkauften sich schlecht.

Die Ajax AG musste den Betrieb 1910 einstellen.

Ajax stellte mehrere Fahrzeugreihen her: u. a. Vierzylinder-Motoren mit ca. 2270 cm³ (16 CV) und ca. 3267 cm³ (24 CV) sowie Sechszylinder-Modelle mit ca. 3405 cm³ und ca. 4900 cm³, ausserdem Landaulet-Typen (24 PS).



Produktionsdauer	1906–1910
Treibende Kräfte	Dr. G. Aigner
Standort	Zürich Hirschengraben
Wichtige Fahrzeugtypen	Landaulet, 1908
Produzierte Fahrzeuge	1908: 2 Stück 4-Zylinder, 2 Stück 6-Zylinder sowie 10 Landaulets



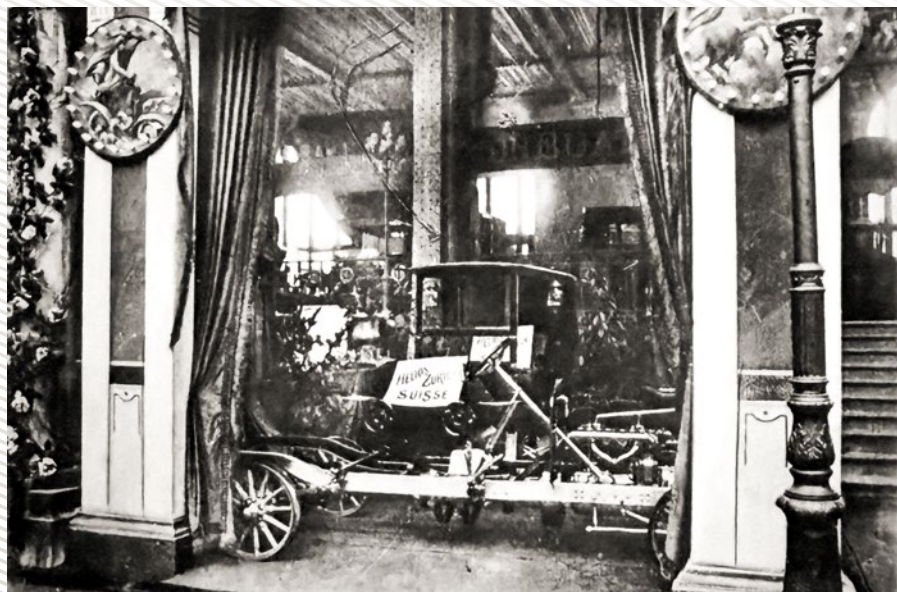
HELIOS

Zürich 1906–1907



Der erstmals auf dem Pariser Automobilsalon von 1906 präsentierte Helios, nach dem griechischen Sonnengott benannt, der im Markenzeichen dargestellt wurde, zog die Aufmerksamkeit von Spezialisten auf sich. Die Marke Helios erschien noch ein zweites Mal auf dem Pariser Automobilsalon 1907, doch wenig später verschwand sie. Der 4-Zylinder-Motor war so konzipiert, dass sich die Zylinderachsen nicht mit derjenigen der Kurbelwelle trafen und sich die Explosionskraft in jeder Position des Kolbens nie direkt auf die Verlängerung des Kolbenzapfens auswirkte, sondern immer eine zusätzliche seitliche Komponente vorhanden war.

Produktionsdauer	1906–1907
Treibende Kräfte	Ing. J.J. Muggli, J. Weidmann
Standort	Autofabrik Weidmann & Co. Brunau
Produzierte Fahrzeuge	Sehr bescheidene Produktion



SAFIR

Zürich 1906–1909

1906 wurde eine Lizenz von Saurer zum Bau von Motoren erworben. Für den Bau von Personenwagen wurden 2 Chassis entwickelt, eines für einen 30 PS- und eines für einen 50 PS-Motor, beide mit 4 Zylindern. Safir befasste sich auch mit der Konstruktion von Nutzfahrzeugen. Seine Lastwagen wurden im Ausland mit gesamthaft 6 Auszeichnungen belohnt. Ein Meilenstein der Safir-Geschichte war der Bau des ersten Dieselmotors für Strassenfahrzeuge, unter der Leitung von Rudolf Diesel. Der Motor entwickelte 30 PS bei 800 U/min. Im Jahr 1910 wurde die Produktion aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt.

Produktionsdauer	1906–1909
Treibende Kräfte	Anton Dufour, Ernst Schmidheiny
Standorte	Zürich
Produzierte Fahrzeuge	12
Fahrzeugtyp	Personenwagen mit 30 und 50 PS



ASPER

Dietikon 1908–1911



Nach der Produktion einer Kleinserie von Personewagen in einem kleinen Werk in Dietikon liess sich Asper in Küsnacht am Zürichsee nieder. 1910 kaufte er einen Teil der sich in Liquidation befindenden Marke Ajax auf. Insgesamt entstanden rund 30 Chassis, angetrieben von einem 40 PS leistenden Motor mit 4-Gang-Getriebe. Asper gab die Herstellung von Automobilen bald wieder auf und widmete sich der Konstruktion und Produktion von Eisenbahnmaterial, sogenannten Gleiskraftwagen (Draisinen).

Produktionsdauer	1908–1911
Treibende Kräfte	Ernst Asper
Standorte	Dietikon, Küsnacht
Wichtige Fahrzeugtypen	Kleinwagen mit 40 PS, Schienenfahrzeuge
Produzierte Fahrzeuge	ca. 30 Stück



FRANZ FBW

Wetzikon 1908–1985



Die Franz FBW AG produzierte Nutzfahrzeuge für vielfältige Einsätze. Mit eigenständigen technischen Entwicklungen erwarb sich die Marke hohes Ansehen im In- und Ausland. Nach seinen Plänen konstruierte Franz Brozincevic ein Postautomobil für die damalige PTT. Der von ihm geschaffene Motor arbeitete regelmässig und leise, er war gemäss den damaligen Kommentaren den Mitbewerbern überlegen.

Produktionsdauer	1908–1985
Treibende Kräfte	Franz Brozincevic
Standort	Wetzikon
Wichtige Fahrzeugtypen	Autobus, Reise- und Stadtbusse Trolleybusse (von 1932–1984) Anhänger, Auflieger (über 1000 Stück) Traktoren, Gyrobusse, Spezialfahrzeuge Lkw, Lastwagen (z. B. L-Serien, Dreiachs- kipper Typ 80-N u. a.)
Produzierte Fahrzeuge	3878 Lkw, 1263 Busse, 498 Trolleybusse, 1012 Anhänger, 16 Traktoren, 18 Gyro- busse, gesamt 6685 Fahrzeuge/Einheiten



SEMAG «Seebacher»

Zürich Seebach 1916–1924

Rudolf Egg, der zuvor Egg & Egli gründete und danach mit Hilfe von Fritz Moser von Moteurs Moser Automobile unter dem Markennamen Egg herstellte, war der Konstrukteur der Fahrzeuge. Zunächst wurde das Modell von Egg weiter produziert. Ein 4-Zylinder-Motor von Zedel sorgte für den Antrieb. Der Motor war vorne im Fahrzeug montiert und trieb über eine Kardanwelle die Hinterachse an. Besonderheit: Das Getriebe in Transaxle-Bauweise war an der Hinterachse angeordnet. Ausserdem entstand ein neues Modell mit 11 PS, das ebenfalls einen 4-Zylinder-Motor von Zedel besass und mit einem elektrischen Anlasser ausgestattet war. Für dieses Modell wurde unter anderem in der Automobil Revue vom 29. April 1921 geworben.



Produktionsdauer	1920–1924
Treibende Kräfte	Rudolf Egg (Konstrukteur) Mathias Klüglein (Unternehmer)
Standort	Zürich-Seebach im Gauss-Stierli Areal
Produzierte Fahrzeuge	Einige Dutzend
Anzahl Mitarbeitende	ca. 10



BUSER

Zürich 1911

Die Firma Buser produzierte Kleinfahrzeuge und 3-rädrige Voiturettes. Weitere Informationen, Dokumentationen oder Fotos zu dieser Firma haben wir, trotz intensiven Nachforschungen, nicht finden können.

Produktionsdauer	1911
Standort	Zürich

WISSEN SIE MEHR?

Dann melden Sie sich bei uns per Mail info@gauss-stierli.ch



Zürich Oerlikon 1921



Fahrzeugtyp

TURBO



SCHMID

Zürich 1922–1950

Als junger Ingenieur leitete Ernst Schmid das Familienunternehmen Kugellagerfabrik SRO Schmid-Roost AG in Oerlikon. Schmid entwickelte den ventillosen 6-Zylinder-Schiebemotor mit 18 PS.

Ernst Schmid gründete einen Filialbetrieb in Annecy, Frankreich, wo er Motoren für den Rennsport konstruierte.

Produktionsdauer	1922–1950
Treibende Kräfte	Ernst Schmid
Standort	Zürich Oerlikon
Fahrzeuge/Konstruktion	Peugeot-Lizenz, selbst entwickelter ventillosen 6-Zylinder-Motor



OETIKER

Zürich 1923–1934

1923 kaufte Edwin Oetiker die Lastwagenfabrik Arbenz und entwickelte eigene Motoren und Modelle, später auch Autobusse. Den Durchbruch schaffte er mit seiner patentierten Motorbremse, welche auch in Fahrzeuge anderer Hersteller wie Saurer, Berna und FBW eingebaut wurde. 1934 stellte er die Lastwagenproduktion ein, um sich ausschliesslich der Fabrikation und Vervollkommnung der Motorenbremse zu widmen.



Produktionsdauer	1923–1934
Treibende Kräfte	Edwin Oetiker (ETH-Ing.)
Standort	Zürich
Produzierte Fahrzeuge	18 Stück
Anzahl Mitarbeitende	Nur wenige Mitarbeitende



MONTAGE RISCH

Zürich 1933–1939

Werner Risch, der damalige Schweizer Importeur der Marke Packard, lancierte anlässlich des Genfer Automobilsalons von 1934 seine eigene Marke «Swiss-Packard». Er fabrizierte erheblich modifizierte Packard-Modelle. Risch arbeitete eng mit Karossier Hermann Graber zusammen. In der Zeit von 1933–1939 entstanden 76 Fahrzeuge. Risch verkaufte von 1922–1939 ca. 1500 «Packard»-Automobile, sowie etliche Fahrzeuge der Marken Marmon, Studebaker, Daimler, Rickenbacher, Reo, Rolls-Royce und Motorräder diverser Hersteller.

Produktionsdauer	1933–1939
Treibende Kräfte	Werner Risch
Standort	Rote Fabrik in Zürich
Produzierte Fahrzeuge	76 Stück



RAPID 1946

Zürich 1945–1947

Der Rapid ist ein ungewöhnlicher, zweiplätziger Kleinwagen des Erfinders Josef Ganz. Er entwarf während des 2. Weltkriegs einen Prototypen dieses Gefährts und fand 1944 in der Firma Rapid in Zürich, dort wurden Motormäher und Kleintraktoren hergestellt, eine ideale Partnerin für sein Projekt. Die ersten 4 Prototypen wurden 1945 gebaut. Nach der Überarbeitung der Motoren wurden bis 1947 eine Serie von 36 Rapid-Wagen für CHF 3600 unter die Leute gebracht. Die Autos waren mit einem Gegenkolbenmotor von 350 cm³ bestückt, der 10 PS leistete, genug, um die 400 Kilogramm des Rapids flott bewegen zu können.



Produktionsdauer	1945–1947
Treibende Kräfte	Josef Ganz
Standort	Zürich
Fahrzeugtyp	Rapid, zweiplätziger Kleinwagen



ROLBA

Wetzikon 1949–1990



Die Rolba AG wurde am 20. Oktober 1949 in Wetzikon gegründet und war ein bekannter Hersteller von Kommunalfahrzeugen. Nebst dem Werk in Wetzikon betrieb die Rolba ein weiteres in Dietikon.

Die Produktpalette war breit und spezialisiert auf kommunale und winterdienstliche Grossgeräte: zweistufige Schneeschleudern, Schneefräsen (für Strasse, Schiene und Flughäfen), Pistenfahrzeuge (Ratrac-Montage & Vertrieb), Grosskehrmaschinen/Kehrfahrzeuge, Streuautomaten, Flughafen-geräte, Mähboote für Gewässerpflege sowie Sonder- und Aufsatzgeräte. Seit 2010 und nach mehreren Inhaberwechseln werden ähnliche Fahrzeuge unter der Marke ROLBA/Zaugg hergestellt.

Produktionsdauer	1949–1990
Treibende Kräfte	Rolf Baumann (RolBA)
Standorte	Wetzikon, Dietikon
Produzierte Fahrzeuge	Total ca. 3000 Stück
Wichtige Fahrzeugtypen	R500 und R3000
Anzahl Mitarbeitende	In den 1970er/1980er Jahren ca. 700



OERLIKON CYROBUS

Zürich 1948–1956

Die Oerlikon Gyrobus produzierte Stadtbusse mit einmaligem Antriebsprinzip, bestehend aus einem elektrisch angetriebenen schweren Schwungrad, das einen Generator antrieb, der wiederum den elektrischen Fahrmotor speiste. Die Technologie war zu ihrer Zeit einzigartig. Die Busse wurden in verschiedenen Städten eingesetzt, so u. a. in Yverdon sowie in Belgien. Ein besetzter Gyrobus konnte mit einem Ladevorgang, der bis zu fünf Minuten dauerte, sechs bis acht Kilometer zurücklegen. In der Regel wurde alle vier Kilometer eine Ladestation eingerichtet. Nach einigen Jahren wurde die Gyrobus-Herstellung aufgegeben. Die Maschinenfabrik Oerlikon wurde später zur BBC, heute ABB.

Produktionsdauer	1948–1956
Treibende Kräfte	Peter Emil Huber-Werdmüller Dr. Ing. Ernst Furrer
Standort	Oerlikon
Produzierte Fahrzeuge	18 Stück



SAUBER

Hinwil 1970 bis heute



Die PP Sauber AG, 1970 von Peter Sauber im zürcherischen Hinwil gegründet, entwickelte sich vom Konstrukteur von Sportwagen immer mehr zum Hersteller von Rennwagen. 1982 trat das Sauber-Team als Teilnehmer an der Sportwagen-Weltmeisterschaft Gruppe C an, und feierte manchen Erfolg. Mit dem Ende der Sportwagen-Rennserie wechselte Sauber 1993 in die Formel 1, wo der Rennstall bis heute vertreten ist. Kooperationen von 1993-1994 mit Mercedes-Benz, 1995-1996 mit Ford, 1997-2005 mit Ferrari, 2006-2009 mit BMW. Nach dem Ausstieg von BMW aus der Formel 1 kaufte Peter Sauber seinen Rennstall von BMW zurück. Der Personalbestand wurde von 390 auf 250 Mitarbeitende reduziert.

Produktionsdauer	1970 bis heute
Treibende Kräfte	Peter Sauber
Standort	Hinwil
Produzierte Fahrzeuge	Einige 100 Chassis
Wichtige Fahrzeugtypen	Sauber C1–C7 (frühe Sportwagen, 1970er): Sauber C5 (Interserie/1976) – erfolgreich Sauber C8 / C9 (Group C, späte 1980er) Sauber C11 (1990) – Group C / Nachfolger Sauber C12... C (aktuell), F1-Chassis ab 1993 Insgesamt einige Dutzend Modelle



SWISS BUGGY

Otelfingen 1972–1977

Auf dem verkürzten VW-Käfer-Chassis wurden offene Buggy-Karosserien mit fetzigen Lackierungen montiert. Die Intérieurs kamen flippig daher, die Motoren entstammen ebenfalls dem VW Käfer, luftgekühlt mit 1200-1600 cm³ Hubraum. Die Karosserie bestand aus 2 Polyesterschalen, die den Innen- und Aussenteil bildeten. Der Zusammenbau eines Buggy erforderte rund 50 Stunden Arbeit. Das Werk lieferte auch Bausätze in kleiner Zahl.

Produktionsdauer	1972–1977
Treibende Kräfte	René Schmid
Standorte	Otelfingen
Produzierte Fahrzeuge	Mehrere 100
Fahrzeugtyp	Buggy, auf VW-Käfer-Basis



RINSPEED

Zumikon 1979 bis heute



In den frühen 1970er Jahren gründete Frank M. Rinderknecht eine Firma, um Mofazubehör zu günstigen Preisen zu erhalten. Daraus entstand 1979 ein Unternehmen, das sich in der Folge vom Importeur für Sonnendächer zur Vertretung für AMG (1982) und für AC Schnitzer (1988) sowie zu einem Teil der Tuningindustrie entwickelte. Am Genfer Autosalon 1979 stellte Rinspeed sein erstes getunt und veredeltes Serienfahrzeug vor – einen VW Golf Turbo auf Basis des GTI. Der Betrieb brachte in der Folge eine Vielzahl veredelter Fahrzeuge auf den Markt und begann 1995 mit dem Roadster SC-R als eigene Marke aufzutreten. Auch im Design von Booten und anderen Fahrzeugen ist Rinspeed aktiv. Seit dem Jahr 1980 tritt das 8-köpfige Rinderknecht-Team an Automobilmessen immer wieder mit Weltpremieren auf.

Produktionsdauer	1979 bis heute
Treibende Kräfte	Frank M. Rinderknecht
Standort	Zumikon
Produzierte Fahrzeuge	ca. 40 Konzept- und Sonderfahrzeuge
Fahrzeugtypen	Alle Prototypen waren ihrer Zeit voraus.
Anzahl Mitarbeitende	ca. 8



PERAVES

Winterthur 1984–2014

Die ersten Fahrzeuge des von Arnold Wagner gegründeten Herstellers Peraves wurden 1984 unter dem Namen «Oemil» (OEkoMoBiL) angeboten. Später wurden sie in «Ecomobile», kurz «ECO», umbenannt. Bis 2005 wurden 91 ECOs, angetrieben von Motoren der BMW K-Typen, hergestellt. 2006 kam die Weiterentwicklung MonoTracer mit dem Motor der BMW K1200RS auf den Markt. Einzelne Fahrzeuge mit Turbo und mit bis zu 190 PS erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h. Vom MonoTracer wurden 58 Fahrzeuge gebaut, davon 12 mit Elektro-Antrieb, genannt MonoTracer-MTE-150. 2010 gewannen die zwei Prototypen des MTE den X-Prize in den USA mit der weitaus besten Effizienz, einem Benzinverbrauch von etwa 1,1 l auf 100 km. Die Peraves AG wurde im Oktober 2014 aufgelöst.



Produktionsdauer	1984–2014
Treibende Kräfte	Arnold Wagner
Standort	Winterthur
Produzierte Fahrzeuge	91 Ecomobiles, 58 MonoTracers
Wichtige Fahrzeugtypen	Ecomobile, MonoTracer
Anzahl Mitarbeitende	Kleines Team, wenige Mitarbeitende



KYBURZ

Embrach 1991 bis heute

Durch Besuche an Solarmobilrennen wurde Martin Kyburz inspiriert das Elektromobil Cheetah zu bauen. 1993 gewann er damit den 1. Rang an der EM der Solarmobile in der Kategorie Prototypen. Im 1994 entwickelte und baute er das Seniorenfahrzeug: «Classic», 2002 folgte ein 4-rädriges Personenfahrzeug PLUS. Ebenfalls 2002 wurde Kyburz ins Guinnessbuch der Rekorde eingetragen für den schnellsten Elektro-Rollstuhl der Welt (117 km/h). Erste Elektrofahrzeuge wurden im Jahr 2009 an die Deutsche Post geliefert, 2010 die Zustellfahrzeuge DXP für die Schweizerische Post. Kyburz erhielt zahlreiche Auszeichnungen wie z.B. den Innovationspreis World Mail Award.



Produktionsdauer	1991 bis heute
Treibende Kräfte	Martin Kyburz
Standorte	Embrach, Freienstein
Produzierte Fahrzeuge	ca. 30 000
Anzahl Mitarbeitende	ca. 150
Wichtige Fahrzeugtypen	Elektromobile DXP, DXP2, DXPi, DX Cargo, eRod



MINELLI

Pfäffikon 1998–2001

Tilo Minelli gründete 1961 in Pfäffikon das Unternehmen, das bis heute im Werkzeug- und Maschinenbau sowie im Bereich Fahrzeugtechnik tätig ist. 1991 übernahm sein Sohn Reto die Leitung des Unternehmens. 1995

begannen die Arbeiten an einem Automobil. Hinter dem Projekt stand die Idee, die legendäre Form des MG TF aus dem Jahre 1954 als Replikat mit modernster Fahrzeugtechnik neu aufleben zu lassen. 1997 entstand bei der Minelli AG ein erster Prototyp. Der Prototyp und das erste Vorserienfahrzeug wurden 1998 auf dem Genfer Auto-Salon ausgestellt. Der Markenname lautete Minelli. In einer modernen Werkhalle in Pfäffikon ZH entstanden – parallel zum Werkzeug- und Maschinenbau – etwa 5 Fahrzeuge pro Jahr. Nach 16 gebauten Fahrzeugen wurde die Produktion 2001 eingestellt.



Produktionsdauer	1998–2001
Treibende Kräfte	Reto Minelli (Geschäftsführung) & Hanspeter Suter (Konstruktion)
Standort	Pfäffikon
Produzierte Fahrzeuge	16 Stück
Anzahl Mitarbeitende	ca. 6 Vollzeitangestellte
Wichtige Fahrzeugtypen	Minelli TF 1800



LEBLANC WYSSTEC

Wetzikon 1999–2011

Der Leblanc Mirabeau ist ein von Rolf Wyss konstruierter Rennwagen, der auch für den normalen Strassenverkehr zugelassen werden kann. Er wurde nach FIA-/Le-Mans-Normen konzipiert und war ursprünglich nur für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gedacht. Der Mirabeau gehört zu den zehn teuersten Sportwagen seiner Zeit und wurde nur in geringer Stückzahl produziert. Als Preis werden ca. 543000 Euro ohne Extras angegeben. Der Leblanc Mirabeau wird von einem per Schraubenkompressor aufgeladenen V8-Motor von Koenigsegg angetrieben. Fahrgestell und Karosserie sind in Kohlenstoff-Faserverbund-Bauweise gefertigt.



Produktionsdauer	1999–2011
Treibende Kräfte	Rolf Wyss
Standort	Wetzikon
Produzierte Fahrzeuge	50 Stück
Wichtige Fahrzeugtypen	Mirabeau, V8, 700+ PS, 370 km/h



MICRO

Küsnacht ZH 1996 bis heute

Nachdem das Unternehmen den Microlino 2016 auf dem Genfer Autosalon ursprünglich als PR-Gag vorgestellt hatte, gingen innerhalb von zwei Tagen mehr als 500 Reservierungen ein. Dies führte zu der Entscheidung, das Fahrzeug in Serie zu produzieren. Im Jahr 2022 begann Micro mit der Produktion der Serienversion des Microlino 2.0 in seiner eigenen Fabrik in Turin, Italien. Im Februar 2024 stellte Micro Mobility Systems auf dem Genfer Auto-Salon den Microlino Lite vor, ein elektrisches Kleinstfahrzeug der Klasse L6e. Diese Variante verfügt über einen 6 kW-Motor, mit dem es eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht und ein Gewicht von weniger als 425 Kilogramm, sodass sie in mehreren Ländern mit einem Mopedführerschein gefahren werden darf. Im Oktober 2024 stellte Micro Mobility Systems auf dem Pariser Autosalon den Microlino Spiaggina vor, eine Cabrio-Version seines elektrischen Kleinstwagen.

Produktionsdauer	2016 bis heute
Treibende Kräfte	Wim, Oliver und Merlin Ouboter
Standort	Küsnacht ZH
Wichtige Fahrzeugtypen	Microlino, Spiaggino
Produzierte Fahrzeuge	3 700 (Stand 2024)
Anzahl Mitarbeitende	ca. 100





DER INGENIEUR RUDOLF EGG

Rudolf Egg (* am 2. Mai 1866 in Schlatt ZH, † am 18. August 1939 in Zürich) gründete 1893 die Firma Egg und nahm ein motorisiertes Dreirad in Produktion. 1896 fand er mit Herrn Egli einen finanzstarken Partner, woraufhin die Firma «Motorwagenfabrik Zürich Egg & Egli» entstand. 1898 verkaufte Egg & Egli eine Herstellungslizenz für die Dreiräder an Bächtold & Co in Steckborn, welche schlussendlich 6 Fahrzeuge herstellte. Etwas später ging eine Lizenz an J. Weber in Uster und 1899 an die «Zürcher Patent-Motorwagen-gesellschaft Rapid», welche über 100 der Dreiradfahrzeuge baute!



Der Zürcher Ingenieur Rudolf Egg war einer der Pioniere des Automobilbaus in der Schweiz.



Mit einem Gasgenerator ausgestatteter Egg-Wagen.



1904 wurde Egg & Egli aus dem Handelsregister gelöscht. Im gleichen Jahr gründete Rudolf Egg die neue «Motorwagenfabrik Excelsior» in Zürich-Wollishofen. Ein Feuer vernichtete 1906 die Fabrikationshalle von Excelsior, was auch deren Ende bedeutete. 1910 tauchte der Name Rudolf Egg im Zusammenhang mit dem Bau von Flugzeugmotoren bei Oerlikon auf. Vor dem 1. Weltkrieg

arbeitete Rudolf Egg mit Fritz Moser in St. Aubin zusammen. Sie konstruierten Fahrzeuge unter den Markennamen «Moser» und «Egg». Nach dem 1. Weltkrieg tauchte der Namen Rudolf Egg ein weiteres Mal auf, und zwar bei der SEMAG (Seebacher Maschinenbau AG). Dort konstruierte er ein 11PS-Automobil, wovon nur ein paar Dutzend Fahrzeuge gebaut wurden. Danach trat Rudolf Egg nur noch als Renault-Händler in Erscheinung.





AUSSTELLUNGSGEHÄLT UND INFORMATIONEN

Die Ausstellung «Zürcher Automobile» konnte dank der Initiative von Werner Hofmann, Besitzer des Gauss-Stierli-Areals, realisiert werden.

DIE SCHWERPUNKTE

- Geschichte des Areals – Innovationen aus Seebach
- Rudolf Egg – Konstrukteur, der in diesem Areal wirkte
- Zürcher Automobile – Zürich, ein Kanton der Automobilfabriken
- Worker – realisiert durch Ueli Knecht

Die Inhalte in der Ausstellung sind auf das Notwendige reduziert. Weiterführende Informationen sind unter www.gauss-stierli.ch zu finden oder können per QR-Code abgerufen werden.

ÖFFNUNGSZEITEN

Die Ausstellung kann an folgenden Tagen besucht werden:

01. November 2025	Samstag	12:00 – 18:00 Uhr
02. November 2025	Sonntag	12:00 – 17:00 Uhr
07. November 2025	Freitag	12:00 – 18:00 Uhr
08. November 2025	Samstag	12:00 – 18:00 Uhr
09. November 2025	Sonntag	12:00 – 17:00 Uhr
14. November 2025	Freitag	12:00 – 18:00 Uhr
15. November 2025	Samstag	12:00 – 18:00 Uhr
16. November 2025	Sonntag	12:00 – 17:00 Uhr

Bei anhaltendem Interesse wird die Ausstellung verlängert, maximal bis Ende Januar 2026. Die weiteren Öffnungszeiten werden unter www.gauss-stierli.ch publiziert.

EINTRITT

Eintritt frei, Kollekte zu Gunsten der Aktion **young4vintage** der Swiss Historic Vehicle Federation SHVF.

VERPFLEGUNG

Während der Ausstellung finden sie ein hochwertiges Catering-Angebot in den Hallen.

ANREISE

Wir empfehlen via öffentliche Verkehrsmittel anzu-
reisen, das Gauss-Stierli-Areal ist sehr gut erschlossen.
Parkplätze vorhanden. Eingabe für das GPS: Schaff-
hauserstr. 468, Zürich.

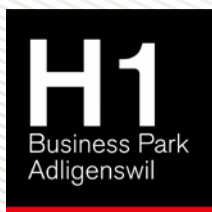
INFORMATIONEN

www.gauss-stierli.ch



VIELEN DANK!

OHNE PARTNER UND HELPING HANDS GEHT ES NICHT!



Werner Hofmann



**SWISS CLASSIC
WORLD** LUZERN
29. – 31. Mai 2026



UNSERE PARTNER

Swiss Classic Event AG

Microlino AG	Wim, Oliver & Merlin Ouboter Diego Pugliese
Ackermann Oldtimer	Christian Ackermann
Air Force Center	Kurt Waldmeier
Minelli Automotive	Reto Minelli
Wysstec AG	Rolf Wyss
Swiss Buggy	Michel Schumacher
FBW Museum	Hans Billeter
Militär- und Festungsmuseum Full-Reuenthal	Thomas Hug
Zentralstelle Historisches Armeematerial	Jürg Reusser
Verein Ortsgeschichte Seebach	Jürg Müller
skyPixX GmbH	Tom Bieri

HELPING HANDS

Bruno Arnold	Ton und Licht	Jürg Kissling	Entwurf Stelen
Felix Aschwanden	Geschichte, Inhalte	Ueli Knecht	Metallarbeiter
Anita & Chet Bantit	Thai Bogie (Catering)	Bernd Link	Co-Organisator
Thomas Borowski	Medien	Werner Moor	Logistik
Jessica Flubacher	Grafik	Edith Reddig	Inhalte, Leihnahmen
René Gauch	Betreuung	Tom Siegfried	Betreuung
Daniel Geissmann	Co-Organisator	Brigitte & Patrick Tschabold	Betreuung
Pascal Kemper	Grafik, Koordination	Nils Willner	Web, soziale Medien
Daniel Keller	Inhalte und Logistik		



**ZÜRCHER
Automobile**

2025 © SHVF – Swiss Historic Vehicle Federation