Dr "Gläänki" isch wieder z'Arbon

Autor(en): **Baer, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 93

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037542

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

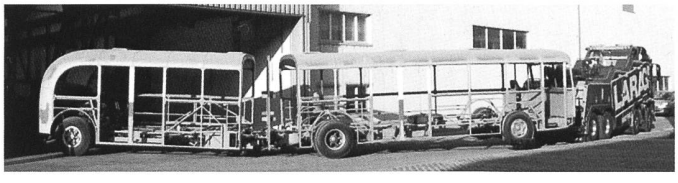
http://www.e-periodica.ch

Dr „Glänki“ isch wieder z‘Arbon

Wir haben schon in der letzten Gazette darüber berichtet: Der Urahne aller Gelenkbusse, VBZ Nr. 553, vom Typ 4GP, wurde von der VBZ dem Saurer Museum geschenkt. Nun war der Transport zu organsieren. Die Firma Larag in Wil, früher bedeutendste Saurer-Werkstätte und Vertriebspartner von Saurer, stellte ein Abschleppfahrzeug samt Mannschaft zur Verfügung. Man muss sich vorstellen, was es bedeutet, einen 15 m langen und 2,50 m breiten Gelenkbus von Zürich nach Arbon zu schleppen.

Thomas Kugler, unser Chef Fahrzeuge, berichtet: „Früh am Morgen ging es nach Regensdorf, wo in einer Aussengarage der VBZ der Bus garagiert war. Dort wurden wir schon von Fredy Frauenknecht, früher VBZ und jetzt OCS-Mitglied sowie den VBZ-Spezialisten erwartet. Zuerst galt es, Pneus und Räder zu kontrollieren, und vorallem die Bremsen zu überprüfen. Einen Gelenkbus kann man nicht einfach abschleppen wie einen defekten PW. Das geschleppte Fahrzeug muss selbständig bremsen können, die Bremsleuchten und die Blinker müssen funktionieren. Dies bedeutet, dass all diese Einrichtungen vom Schleppfahrzeug aus betrieben werden müssen. Nach erfolgter Bereitschaft ging es auf die grosse Fahrt. Von Regensdorf aus machten wir noch einen Schwenker beim Flughafen Kloten vorbei, war doch unser Bus Zeit seines Lebens auf der Linie 75 vom Hauptbahnhof Zürich zum Flughafen im Einsatz. Nachher ging es auf der Hauptstrasse durch alle Dörfer nach Arbon, wo wir nach mehreren Stunden eintrafen und den Bus an seinen neuen Stellplatz, zurzeit noch temporär in der Webmaschinenmontagehalle stellen konnten.“ Soweit der Bericht von Thomas.

Ein paar Informationen zum „Glänki“: Um die Passagierzahlen zu erhöhen und im Stadtverkehr nicht zur Behinderung zu werden, suchte man lange nach besseren Lösungen als Bus mit Anhängerbetrieb. Was lag näher als einen Gelenkbus zu konstruieren! Das war in den Fünfzigerjahren aber totales Neuland. Motor ins Heck, Antrieb durch die Hinterachse des Vorderwagens, tönt ganz vernünftig. Doch da gab es allerhand Hindernisse zu bewältigen: Wie kommt die Kraft vom Motor zur Achse? Der Motor, ein mächtiger V-12 Zylinder Motor des Typs CVD war ein Riesenmöbel, das nur im Heck des Busses unterzubringen war. Also musste die Antriebskraft über komplizierte Differentiale und Gelenke auf die Achse vor dem Gelenk gebracht werden. Und die Bremsenergie musste ebenfalls mit flexiblen Verbindungen verteilt werden. Die Schaltung wurde als elektrisches Vorwählgetriebe gelenkbustauglich gemacht. Fahrer vorne, Motor hinten, Antrieb in der Mitte, Pioniertaten von Saurer! Der Bus hatte zwar nur 33 Sitzplätze, jedoch eine Gesamtkapazität von 150 Passagieren. Ein Quantensprung für die VBZ!



Zum Zustand heute: Nach der Ausserbetriebsetzung plante die VBZ, den Bus zu restaurieren und zum Bestand der historischen Fahrzeuge der VBZ zu schlagen. Gesagt, getan. Das Fahrzeug wurde bis aufs Chassis auseinander genommen, das Chassis komplett überholt, Motor und Getriebe überprüft. Alles technisch einwandfrei. Dann wurde die Planung revidiert, die VBZ musste sparen. Das Fahrzeug wurde halbrestauriert eingemottet. Wir haben es so übernommen. Zum Glück haben die VBZ-Leute alles Demontierte fein säuberlich eingelagert, von den Formblechen über die Scheiben, die Bestuhlung bis zu den Türautomaten. Wir könnten also jederzeit mit der Komplettierung beginnen und das Fahrezug wieder in den Originalzustand zurückversetzen. Geplant ist das allerdings zurzeit nicht. Wir wollen das Fahrzeug so zeigen, wie es jetzt ist. Die ganze pionierhafte damalige Technik kann so besichtigt und

bestaunt werden. Wenn das Fahrzeug restauriert wäre, verschwände die ganze Technik hinter Holzplanken und Blechverkleidungen. Schade!

Zum Schluss nochmals Thomas Kugler: „Wir sind der Firma Larag und ihren Mitarbeitern zu grossem Dank verpflichtet. Larag stellte das Fahrzeug, die Mitarbeiter Mario Müller (Mäx) und Markus Kläger ihre freie Zeit ohne Verrechnung zur Verfügung. Wir haben eine neue Perle in unserem Bestand und hoffen, den „Glänki“ bald im neuen Saurer Museum Depot den Besuchern zeigen zu können.“

Text: Ruedi Baer
Fotos: Thomas Kugler

*Soeben auf YouTube erschienen: Arboner Video Group: Einfach auf YouTube gehen und **Saurer 4 GP** eintippen!*