



92

Abb. 92 (1974) Uster ZH **Berna/FHS 4UP463 T2** Nr. 27 (*1954, bis 1966 Speck Oberwil ZG, M 1980) Ryffel Uster ZH

Der vom Betreiber Speck der Autobusgenossenschaft Oberwil–Zug (ZAG) beschaffte 4UP wurde nach der Auflösung der ZAG 1966 von Ryffel übernommen. Dort erhielt der Bus einen Neulack in Ockerbraun, was ihm beim Personal den Übernamen «Nusstorte» eintrug.

Abb. 94 (1980) L'Isle VD: **Saurer/Eggli N4C CT2D** Nr. 27 (*1954, ⚡M 1981) PAH Société des Autotransports du Pied du Jura Vaudois (SAPJV) L'Isle VD

Für ihr Liniennetz um L'Isle, das zum Teil im Schülerverkehr stark frequentiert wurde, beschaffte die SAPJV diesen N4C.



94



93

Abb. 93 (1981) Visp VS: **Saurer/Saurer N4C CT2D** Nr. 31 (*1956, ⚡M1982) Lonza Visp VS
Die letzten beiden in den 50er Jahren gebauten Grossraumwagen gingen 1956 und 1957 als Personaltransporter an das Walliser Chemieunternehmen. Der altertümliche Karosseriestil täuscht ein früheres Baujahr vor.

Abb. 95 (1980) L'Isle VD **Saurer/Eggli N4C CT2D** Nr. 27 (*1954, ⚡M 1981) PAH Société des Autotransports du Pied du Jura Vaudois (SAPJV) L'Isle VD

Im Gegensatz zu den Grossraumwagen der Regie, deren Design aus der Mitte der 40er Jahre stammte, baute Eggli dieses Fahrzeug mit den typischen Rundungen der 50er Jahre.



95



Abb. 96 (1950) Ibach SZ: **Saurer/Geser L2C-H CR1D** Nr. 11 (*1950, M 1989) Automobil AG Schwyz (AAGS)

Zur leichtesten Version der Saurer/Berna Hochsitzer gehörte die Nr. 11, die kurz nach der Ablieferung vor den beiden Mythen dem Fotografen präsentiert wurde.

von 6.30 m. Wie die beiden Hochsitz-Prototypen waren die Schnauzen-Grossraumwagen 2.40 m breit. Damit benötigten diese Fahrzeuge für den Betrieb eine Ausnahmegenehmigung, abgesehen von den seit 1938 bezüglich Breite geöffneten Hauptstrassen. Diese Fahrzeuge liefen auf 10.00-20 Reifen und waren für ein Gesamtgewicht von 12 Tonnen ausgelegt. Ein Dreiwagenzug, bestehend aus einem Grossraum-Zugwagen, einem 2-achsigen Personenanhänger und einem 1-achsigen Gepäckanhänger hatte vollbesetzt ein Gesamtgewicht von etwa 20 Tonnen. Ein solcher Zug transportierte 107 Personen, 60 davon sitzend. In der Ebene erreichte das Gespann 51 km/h, in Steilstücken, die den 2. Gang erforderten, waren es noch 12 km/h.

Der 8-Zylinder-V-Motor mit seinem charakteristischen schmetternden «Amerikaner-Sound» wurde allerdings schon 1946 vom CT1D-L 6-Zylinder-Reihenmotor verdrängt. Da dieser mit einem BBC Abgasturbolader versehen worden war, vermochte er bis 136 PS zu leisten, verbrauchte aber wesentlich weniger Dieselöl als der 8-Zylinder-Motor und war zudem einfacher und billiger zu reparieren. Die CH1D wie auch die von nun an gebauten CT1D Motoren wurden mit den weiter vorne beschriebenen Saurer 8-Ganggetrieben und mit Doppelplattenkupplung ausgerüstet. Die zwischen 1946 und 1951 für die PTT-Regie gebauten weiteren 45 Saurer 4C Grossraumwagen wurden mit den bewährten CT1D Sechszylindermotoren versehen, aber wie oben beschrieben in der aufgeladenen Version CT1D-L.

Die Ablieferung von Saurer/Berna Grossraumwagen in den 50er Jahren umfasste lediglich noch gut 30 Einheiten, zudem fielen alle Verkäufe in die erste Hälfte des Jahrzehntes – beim Grossraumwagen handelte es sich effektiv um ein Auslaufmodell. Für die meisten Stadtbusbetreiber kam der grosse Normallenker mit langem Radstand und platzzahlmässig schlechter Ausnutzung des Grundrisses nicht oder nicht mehr in Frage – modernere Lösungen, wie sie im Kapitel Frontlenker beschrieben sind, wurden vorgezogen. In den frühen 60er Jahren gab es nur noch eine Bestellung für Normallenker der Grösse IV.

Hochsitz-Frontlenker: L2C-H/1UP-H, 2UP-H, S2C-H, L4C-H/L4UP-H, N4C-H/4UP-H

Wie weiter vorne erläutert, geschah früher die Fahrzeugentwicklung partnerschaftlich zwischen dem grössten Schweizer Busunternehmen, der Post, und den Schweizer Nutzfahrzeugherstellern Saurer/Berna und auch FBW. So konstruierte Saurer für die Post 1936 und 1937 zwei spezielle Fahrzeuge mit stehendem Frontmotor als Hochsitz-Frontlenker. Es handelte sich um einen 1C-H und um einen 3C-H. 1943 folgten die oben erwähnten, für den Personenanhängerbetrieb benötigten Zugfahrzeuge vom Typ 4C-H. 1945 folgten im selben Konzept noch drei 3C-H Cars alpins. Alle diese Prototypen hatte Saurer selbst karosiert. Keines dieser Fahrzeuge wurde für die PTT-Regie in Serie gebaut. Als Lastwagen hatte der Hochsitzfrontlenker allerdings grossen Erfolg.

Abb. 97 (1977) Schwyz: **Saurer/Geser L2C-H CR2D** Nr. 1 (*1950, M 1989), **Volvo/R+J B58-55** Nr. 7 (*1975, †1993) und **Leyland/Oriandi Royal Tiger Worldmaster** Nr. 18 (*1963, †1980) Auto AG Schwyz (AAGS)
Gegenüber Abb. 96 hat Nr. 11, nun als Nr. 1 eingereiht, eine Karosserierevision durchlaufen, die leider zum Verschwinden der tropfenförmigen Kotflügel geführt hat.

Abb. 98 (1950) Bellach SO: **Saurer/Hess 2C-H CR1D** (*1950) PAH Starnini Locarno TI
Dieser 2C-H mit 3.40 m Radstand stellt das Tessiner Kursfahrzeug der 50er Jahre für die Berglinien schlechthin dar. Der kompakte 21-Plätzer besitzt zur Komfortsteigerung neben dem Schiebedach das in Abb. 37 beschriebene Heso-Dach.

Abb. 99 (1981) Faudo TI: **Berna/Rizzi 2US234-H R2** (*1958, bis 1979 PAH Andreoli, †1983)
Consorzio Galleria della Piumogna TI
Für den Dienst auf der Strecke Lavorgo–Sobrio mit engen Serpentinaen kaufte PAH Andreoli in Lavorgo 1958 ein neues 17-plätziges Kursfahrzeug. Es hatte täglich lediglich einen Morgen- und einen Abendkurs für Arbeiter zu bewältigen.



97



98



99