



66

Abb. 67 (1978): Ein weiterer Prototyp, der Saurer/Lauber KH575-25 VS3108 wurde 1978 an PAH Perrodin, Le Châble, abgeliefert. Unsinnigerweise – das Fahrzeug besass grosse Unterflurgepäckräume und einen Heckgepäckraum – lautete die Saurer Bezeichnung auf SH (Stadtbus). Dieses Fahrzeug steht gewissermassen Pate für die RH Modelle der Grösse V, es besass zwar kein Zentralrohr-Chassis, aber bereits die Neoplan Vorderachse.



67

Abb. 66 (1980) Niederuzwil SG: Mitte der 70er Jahre befassten sich die Automobilabteilung PTT und Saurer mit dem Projekt eines Kurs- und Reisewagen-Chassis mit liegendem Heckmotor. Das Resultat war der Prototyp Saurer/ R+J KH525-23 P29951 (1976), der 1977 an PAH Schwizer, Goldach, abgegeben wurde und dort als SG39524 eingereicht war. Die Erfahrungen flossen in die RH Serie ein. 1990 wurde der Bus abgebrochen.

Abb. 68 (1986) Weisstannen SG: PAH Schett erhielt als erster Postautohalter einen RH Prototyp, den Saurer/Tüscher RH525-23 SG32440 (1978; 1999 verkauft). Er besass ein vierstufiges Voith Divabus Getriebe, die Motorleistung war deshalb gegenüber den späteren Versionen leicht reduziert. Die Luftfederung war weicher und der Bus besass die originale Neoplan Vorderachse.

Abb. 69 und 70 (1984) Niederuster ZH: Für den Saurer RH525-23 SG32440 (1978) von PAH Schett, Sargans, hatte Tüscher eine Einzelanfertigung erstellt. Im Bild nebenan ist die spätere Tüscher Serienausführung zu sehen am Beispiel des Saurer RH525-23 SG135431 (1979) von PAH Gessinger, Bad Ragaz (vgl. Abb. 74).



68



69



70

Abb. 71 (1986) Lenzerheide GR: Das letzte von Saurer produzierte Modell war der eigentliche «Rolls Royce» der Postautos: unglaublich wendig, geniales Zentralrohrchassis, grosse Kofferräume, Einzelradaufhängung (System Neoplan) und Scheibenbremsen vorne, ZF-Automat und gute Motorisierung. Vorne Saurer/Hess RH525-23 P24200 (1979; 1995 verkauft), hinten Saurer/Tüscher P24270 (1982; 1998 Export).

Im Saurer-Leyland Programm wurde 1975 auch ein Nachfolgemodell für den Gelenkautobus 5GUK-A angeboten. Dieses als **SLG550-25** bezeichnete Fahrzeug entsprach vom Layout her dem Vorgänger, aber die Gesamtlänge war ca. 35 cm grösser. Durch eine Reduzierung der Stehfläche und als Folge einer geänderten Platzierung der Sitze gelang es, die Sitzplatzzahl auf 62 zu erhöhen. Eingebaut war dasselbe Triebwerk wie in den Solofahrzeugen, nämlich der Saurer Motor D2KUT (11,95 Liter; 250 PS). Dieser Typ kam bei der PTT-Regie und bei zwei Postautohaltern in Betrieb.

Regie und Postautohalter kauften die Saurer-Leyland Omnibusse mit englischen und dänischen Komponenten jedoch nur in verhältnismässig geringen Stückzahlen. Die Betriebszuverlässigkeit lag klar unter derjenigen des Vorgängertyps 3DUK bzw. 5DUK, so dass diese Fahrzeuge den Wagenpark der Unternehmer meist vorzeitig verliessen. Immerhin gab es bei PTT-Regie und Postautohaltern insgesamt 33 Einheiten vom Typ SLK, alle Grössen zusammengerechnet.

Glücklicherweise gelang den Technikern von Saurer in der zweiten Hälfte der 70er Jahre die Entwicklung eines Bus-Chassis, das dem Unternehmen bis zur Beendigung der Nutzfahrzeugaktivitäten im Jahr 1982 nochmals grossen Erfolg brachte. Ausgelöst hatte diese Entwicklung eine 1974 ins Leben gerufene Arbeitsgruppe der Automobilabteilung PTT. Sie hatte den Auftrag, ein Fahrzeug zu finden, das sowohl im Kurs- als auch im Reisebetrieb wirtschaftlich eingesetzt werden könnte. Da der neue Einheitswagen in der ganzen Schweiz zum Einsatz kommen sollte, mussten die Besonderheiten der einzelnen Kursgruppen abgeklärt werden. Als es soweit war, ergab sich die Gelegenheit, mit Saurer gemeinsam einen Prototyp zu erarbeiten.

Dem Vorbild ausländischer Hersteller folgend konstruierte Saurer ein Kurswagenchassis mit liegendem Heckmotor. Dieses als **KH525-23** bezeichnete Fahrzeug bekam bei Ramseier+Jenzer einen Aufbau, der den von der Post gewünschten Heckgepäckraum aufwies. Darüber hinaus hatte das Fahrzeug auch Unterflurgepäckräume zwischen den Achsen. Da das Chassis in konventioneller Leiter-/Gitterrohrbauweise erstellt worden war, hatten diese seitlichen Gepäckräume keine sehr grosse Tiefe. Als P29951 schickte die Automobilabteilung 1976 den KH525-23 zusammen mit einem weiteren Prototyp, dem Mercedes O303/12R P24336 – ebenfalls mit Ramseier+Jenzer Aufbau –, zu Testzwecken in die verschiedenen Schweizer Postauto-Kursgruppen.

Abb. 72 (1980) Heiden AR: Auch in Heiden staunten die Postchauffeure, was für ein Quantensprung vom DUK zum RH möglich geworden war. Hier Saurer/Tüscher RH525-23 P24226 (1979; 1998 verkauft).



71



72



73

Abb. 73 (1998) Zernez GR: PAH Frigg, Zernez, setzte am Ofenpass eigene und Mietfahrzeuge ein. Vorne Saurer/Tüscher RH525-23 ex P24212 GR75002 (1979; 1998 verkauft), hinten Saurer/R+J P24283 (1982; 1999 von Frigg übernommen). Die nackten Wagenflanken ohne Signete zeugen von der Umwandlung der PTT in ein Unternehmen ohne Telekommunikationsbereich.

Abb. 74 (1997) Bad Ragaz SG: Der Saurer/Tüscher RH525-23 SG1558 (1979) von PAH Gessinger, Bad Ragaz, wurde im Aufnahmejahr von einem Oldtimerhalter in der Ostschweiz übernommen.



74



75

Abb. 75 (1996) Flums SG: Die RH Reihe unterteilte sich bei PTT-Regie und bei Postautohaltern in Reise- und Kursfahrzeuge. In der Reisewagenversion hatte PAH Heim, Flums, diesen Saurer/Tüscher RH525-23 SG5650 (1979) im Einsatz. 1998 wurde das Postauto verkauft.

Abb. 76 (1980) Schüpfheim LU: Reisewagenqualitäten hatte auch der Saurer/R+J RH525-23 LU15605 (1979) von PAH Schnider, Schüpfheim. 1995 gelangte das Fahrzeug in den Verkauf.



76

1977 fiel der Entscheid zur Beschaffung eines Vorläuferfahrzeugs als Basis der Serienausführung: Ein Fahrzeug mit Heckunterflurmotor, das in einer fortschrittlichen Technik gestaltet, betrieblich wirtschaftlich, reparaturfreundlich und zuverlässig sein sollte. Nachdem der Anforderungskatalog aufgestellt war, ergab sich zwangsläufig eine gezielte Ausschreibung unter den beiden Schweizer Firmen Saurer und FBW. Kein anderes Werk in Europa hätte die Wünsche der Automobilabteilung PTT befriedigen können, was daran liegt, dass für den polyvalenten Einsatz folgende Hauptanforderungen gestellt wurden: spezifische Motorleistung von etwa 20 PS pro Tonne Gesamtgewicht, höchste Sicherheit im Lenk- und Bremssystem, Wagenbreite 2.30 m, gut begehbbare Ein- und Ausstiege, Heckgepäckraum, grosse Kofferräume unterflur, anatomisch angepasste Sitze, geringe Geräuschkentwicklung, gute Sicht nach aussen, angenehme Heiz- und Lüftungseigenschaften.

Aus technischen und preislichen Gründen ging der Auftrag an die Firma Saurer. Der neue Typ wurde als **RH525-23** bezeichnet. Da der notwendige Bestand an neuen Wagen in den nächsten fünf Jahren feststand, konnte mit Saurer ein Vertrag für die Lieferung von über 200 RH Fahrgestellen allein für die PTT-Regie abgeschlossen werden – dazu gesellten sich die Bestellungen für die Postautohalter.

Damit das Pflichtenheft der Automobilabteilung PTT erfüllt werden konnte, gestaltete Saurer das Chassis als zentral verlaufendes Rohr in Leichtstahlbauweise. Die RH Reihe erhielt eine Vorderachse mit Einzelradaufhängung, die Saurer in technischer Zusammenarbeit mit Neoplan herstellte. Die hohe spezifische Motorleistung, die dadurch erhöhten Beschleunigungswerte, die Endgeschwindigkeit von 100 km/h und die dauernde Bremsbereitschaft in den Bergen führten zum Entscheid, vorne Scheibenbremsen einzubauen. Als verschleisslose Dauerbremse wurde der RH mit einem im Getriebe integrierten hydraulischen Retarder versehen. Zum Teil wurden die Fahrzeuge mit Blockierschutzvorrichtungen nachgerüstet.

Der aus dem bewährten D2KUT Motor weiterentwickelte D3KTU (11,95 Liter) war ein Reihen-6-Zylinder-Dieselmotor für den Einsatz in Lastwagen und Omnibussen (stehend oder liegend) mit einer Leistung von 220 bis 280 PS.

Die bei den Regie-Fahrzeugen der frühen 70er Jahre üblichen halbautomatischen Getriebe (handgeschaltete Planetengetriebe mit Flüssigkeitskupplung) wurden bei der RH Reihe durch ein vollautomatisches Getriebe abgelöst. Der erste Teil der RH Serie wurde mit dem ZF HP500 4-Stufen-Automaten ausgerüstet. In den späteren Fahrzeugen gelangte dann ZF 5-Stufen-Automatikgetriebe 5HP500 zum Einbau.



77

Abb. 77 (1990) St. Antonien GR: Bei PAH Hartmann, Küblis, lief dieser Saurer/R+J RH525-23 Nr. 10 GR32598 (1979; ausrangiert 2000) als Kurswagen auf der Strecke nach St. Antonien.

Die Auslieferung der RH Reihe liess Saurer ein letztes Mal die Spitzenposition unter den Postautolieferanten einnehmen, allerdings machte sich das erst in den achtziger Jahren bemerkbar. In den siebziger Jahren schrumpfte der Anteil der Saurer Postautos, der früher weit über 50 % ausgemacht hatte, auf 29,3 % (40,4 % unter Weglassung der Grössen I und II) – wie weiter hinten ersichtlich derselbe Wert wie beim Newcomer Mercedes!

FBW

Der Anteil von FBW am Postautopark der siebziger Jahre machte relativ bescheidene 9,7 % aus (13,3 % unter Weglassung der Grössen I und II). An und für sich hatte FBW sehr gute Voraussetzungen, um als Postautolieferant erfolgreich zu sein. Die PTT hatten zwar von den Anfängen an – d.h. in den frühen zwanziger Jahren – FBW immer relativ stiefmütterlich behandelt bei Beschaffungen. Die wichtigen postspezifischen Entwicklungen der zwanziger, dreissiger und vierziger Jahre geschahen immer in Zusammenarbeit mit Saurer. Erst das Konzept mit dem Mittelunterflurmotor und dem



78

Abb. 78 (1972) Lugano TI: FBW war für die Post bedeutungsvoll als Lieferant von Fahrzeugen der Grösse III. Hauptsächlich für die schwierigen Strassenverhältnisse im Dorf Carona baute Rizzi Omnibusse, die sich optisch an den R+J Einheitskarosserien orientierten. Das Bild aus der alten Postautostation Lugano erlaubt diesen Vergleich. Saurer/Tüscher 3DUK P24621 (1971; 1991 verkauft) und die beiden FBW/Rizzi 40UA43L P23505 und P23503 (1971; 1985 und 1986 verkauft).



80

Abb. 79 (1972): Der Fahrer Arbeitsplatz im FBW/Rizzi 40UA43L P23505 (1971) entsprach im Wesentlichen demjenigen im 3DUK/5DUK. Von links: Hebel und Kulisse für das halbautomatische Getriebe (deshalb kein Kupplungspedal), zentral der «tickende» Restwegschreiber-Geschwindigkeitsmesser, Motorbremshebel, abgewinkelter Elektroauptschalter, TIM Billettdrucker, Zangenfach und Kästchen für den heraus drehbaren SYRO Geldwechsler.

Abb. 80 (1980) Thusis GR: Die sehr kompakten, 9.41 m langen Omnibusse III-U waren vorne und hinten stark verjüngt und auf der Bauchseite an den Enden hoch gezogen und boten beachtliche 36 Sitzplätze an. FBW/Rizzi 40UA43L P23504 (1971; 1991 verkauft), beschildert für die anspruchsvolle Heinzenberg-Linie nach Präz, dahinter Saurer/R+J RH525-23 P24205 (1979; 1983 nach Unfall abgebrochen).



79



81

Abb. 81 (1972): Der Passagierraum des FBW/Rizzi 40UA43L P23505 (1971) kann je nach Sichtweise positiv oder negativ beurteilt werden: nüchtern, hell, grossflächige Fenster, einfache, aber zweckmässige Bestuhlung in Form von kunstlederüberzogenen, gepolsterten Bänken.

FK 1000 dem VW Transporter, vom technischen Konzept her hatte Ford einen anderen Weg beschritten: Der FK 1000 hatte einen stehenden Frontmotor in der Fahrerkabine sowie Heckantrieb. Damit hatte er dem Konkurrenten VW immerhin hinten eine uneingeschränkte Ladefläche voraus. Die britischen Ford Werke präsentierten 1957 ihrerseits den Frontlenker-Lieferwagen Thames 400E mit 0,6 bis 1,5 Tonnen Nutzlast. Auf einigen Märkten traten in der Folge der britische und der deutsche Ford in Konkurrenz zueinander an. Um das zu verhindern, ordnete die Ford Konzernzentrale in Detroit die gemeinsame europäische Entwicklung eines Nachfolgers an. Da die Briten und die Deutschen in dieser Hinsicht wenig Kooperationsgeist zeigten, lieferten die Amerikaner einiges an Input für dieses neue europäische Nutzfahrzeug. Immerhin bekam die neue Entwicklung den (deutschen) Namen Transit, den die Kölner ihrem FK 1000 in den letzten Produktionsjahren gegeben hatten (Ford Taunus Transit). Mit Blick auf das Eingreifen der Konzernmutter ist es nicht verwunderlich, dass der 1965 in Grossbritannien und in Deutschland präsentierte Transporter Anklänge an amerikanisches Design zeigte.

Der Transit von 1965 wurde mit geringfügigen Retuschen bis 1978 gebaut. Die überarbeitete Nachfolgeversion bekam eine andere Schnauze, grösser und kantiger, und erlaubte den Einbau von längeren Triebwerken, die beim Vorgänger nur mit einer Ausbuchtung im Front-Grill möglich gewesen war. Auch verabschiedete man sich beim neuen Modell von den V4-Motoren, die dem Transit den typischen Amerikaner-Sound beschert hatten.

Hanomag-Henschel

Postautos in der Grösse I beschaffte die Automobilabteilung PTT auch bei Hanomag-Henschel. Vertreten bei Regie und Postautohaltern waren die Modelle **F25**, **F30** und **F35**. Die Stärke dieser Marke waren die verschiedenen Varianten bezüglich Radstand und Länge, so konnten alle Modelle mit Radständen zwischen 2.40 m und 4.38 m geordert werden. Das Antriebskonzept mit stehenden Frontmotor und Vorderachsantrieb verschaffte den Lieferwagen von Hanomag Henschel gegenüber der Konkurrenz praktisch die gleichen Vorteile wie beim J7 von Peugeot. Allerdings war die Zugänglichkeit nicht so ideal wie bei Letzterem, die Innenhöhe von 1.61 m erlaubte den Passagieren kein aufrechtes Stehen. Die Fahrzeugbreite lag mit 1.82 m nur unwesentlich über der des VW Transporters. Motorisiert waren die Hanomag-Henschel Postautos der siebziger Jahre hauptsächlich mit dem 4-Zylinder-Benzinmotor von Austin (1,62 Liter; 54 PS). Die Dieselsonversion besass den OM615 von Mercedes (2,20 Liter; 60 PS). Je nach Verwendungszweck und Grösse waren diese Hanomag-Henschel Kleinbusse unterschiedlich bestuhlt und boten im Minimum 13, im Maximum (Schulbus-Einsatz) über 30 Sitzplätze an.

Auch zu dieser Marke ein Schlaglicht auf die Entstehungsgeschichte: Die Lieferwagen und Minibusse der Typen F20 bis F35 gingen in den Grundzügen ihrer Konstruktion auf den in den

Seite 72 *Abb. 178 (1979) Grüşch GR: Dieser 15plätzige Mercedes 306D GR8996 (1973) von PAH Luk, Grüşch, ist eigentlich gar kein Mercedes Kleinbus: Es handelt sich um einen Hanomag-Henschel F29, der nach der Übernahme von Hanomag-Henschel durch Daimler-Benz im Jahr 1971 weitergebaut und wahlweise als Mercedes oder Hanomag ausgeliefert wurde. Links steht Saurer/Tüscher L4C GR696 (1963).*

fünfziger Jahren von Tempo produzierten Matador zurück. 1955 hatte sich Tempo mit Hanomag verbunden, ab 1959 gehörten beide Firmen zum Rheinstahl-Konzern. In den sechziger Jahren wurde der Matador als Hanomag vermarktet. 1969 fusionierte Hanomag mit Henschel zum neuen Unternehmen Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH. Nur zwei Jahre später übernahm der Daimler-Konzern Hanomag-Henschel. Die Nachfahren des Matadors – eben die Transporter F20 bis F35, wurden bis 1974 weiter gebaut, dann aber verschwand der Name Hanomag-Henschel. Parallel zu den Hanomag-Henschel Transportern bot Mercedes diese Typen auch mit dem Mercedes-Stern an; sie trugen die Bezeichnungen **L206** oder **L306** (mit Austin Benzinmotor) und **L207** oder **L307** (mit Mercedes Dieselmotor OM 615). Sie wurden weitergebaut bis 1978.

Landrover

Bei Autoboten und Postautohaltern mit Linien in schwierigem Gelände setzte die Post Allradfahrzeuge der Marke Landrover ein. 1948 hatte der britische Automobilhersteller Rover einen Geländewagen für die Landwirtschaft, eben den «Land Rover» vorgestellt. Die für die Postautos der siebziger Jahre infrage kommende Version war die sogenannte Serie III, die von 1971 bis 1984 gebaut wurde. Wie schon bei der Vorgängerserie gab es zwei Typen, den Typ 88 und den **Typ 109**. Diese Bezeichnungen beziehen sich auf den Radstand von 88 Inch (2.24 m) bzw. 109 Inch (2.77 m). Beide Modelle waren 1.68 m breit, in der Länge variierten sie, der kürzere war 3.62 m lang, der grössere 4.45 m. Alle bei der Post eingesetzten Landrover gehörten zum Typ 109, sie hatten zwischen acht und elf (schlecht zugängliche) Passagiersitzplätze und waren mit 6-Zylinder-Benzinmotoren ausgerüstet (2,63 Liter; 93 PS).

Abb. 177 (1979) Schiers GR: Zu Dörfern mit besonders schlechten Strassenverhältnissen setzte die Post vereinzelt geländegängige Fahrzeuge ein wie diesen 11plätzigen Landrover 109 GR2138 (1975) von PAH Disch, Fajauna, für die Linie Schiers-Stels.



OST
STATION

EPHON
GRAPH

+GF+



Reserviert
für Postauto



Alle Schweizer Postautos der Baujahre 1970 bis 1979

Datenquellen, Datensicherheit und Vollständigkeit:

Die Daten stammen aus verschiedenen Archiven, so Archiv Jürg Biegger, Rolf Gast, Gerhard Rentsch und IG-Bus Schweiz/Kaspar A. Streiff. Der Vergleich aller erwähnten Archive zeigt vereinzelt Widersprüche, bei denen der Buchautor den Stichentscheid gab. Die Vollständigkeit des Postauto-Fahrzeugparks ist bei den Fahrzeugen der Grössen II und höher sehr gut, bei der Grösse I gut. Das rührt daher, dass die Kleinbusse in relativ kurzen Abständen, zum Teil deutlich unter 10 Jahren, ersetzt wurden. Dadurch besteht die Gefahr, dass bei den zeitlich punktuell durchgeführten statistischen Erhebungen Fahrzeuge durch die «Maschen» fallen können. Das könnte beispielsweise zur Folge haben, dass zwei VW Busse mit demselben Kantonsschild, aber mit unterschiedlichem Baujahr, nur einmal erfasst wurden. Fahrzeuge der Grösse «0» wurden nicht erfasst, es handelt sich hier um einzelne Pkw's von Autoboten, z.B. Peugeot 504, Toyota Corona, Lada 1450 u.a.

Legende:

Nr: Fahrzeug-Identifikation (dient im Besitzerverzeichnis zur Identifikation der Fahrzeuge) / id: Zeile enthält dasselbe Fahrzeug wie die vorangehende / Besitzer: ausführliche Angaben im Kapitel Besitzerliste / Radstand (R) in cm / Baujahr (Bj) ev. früher als Ablieferungsjahr / Hersteller-Namen: vgl. Kapitel Firmenporträts / Erläuterungen zu Chassis- und Motortyp: vgl. Textteil des Buches / Bemerkungen: aufgelistet sind nur Verkäufe an Transportbetriebe / M: Museumsfahrzeug

Saurer L4C

Nr.	Schild	Besitzer	Chassishersteller	Aufbauhersteller	Chassistyp	Motortyp	Radstand	Baujahr	Bemerkungen
1	VD811	ASD Aigle VD	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	1981 TPC Aigle
2	VS1578	Bressoud Torgon VS	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	1982 ATJ Vaulion VD1045
3	GR1805	Chistell Falera GR	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	1983 Solèr & Fontana Ilanz Nr. 14 GR1805; M
4	VD380	Guillard Bex VD	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	Nr. 3; M
5	SG2600	Heeb Sax SG	Saurer	R+J	L4C	CT2D	540	1970	
6	SG91609	Hermann Sennwald SG	Saurer	R+J	L4C	CT2D	540	1970	1976 Hutter SG10300; 1979 RhV Nr. 34 SG138888; M
7	SG91600	Hutter Oberriet SG	Saurer	R+J	L4C	CT2D	540	1970	1979 RhV Altstätten Nr. 35 SG139240; M
8	VD945	SAPJV L'Isle VD	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	Nr. 44
9	VD1085	Zumbrunnen Le Fenalet VD	Saurer	R+J	L4C	CT2D	500	1970	1981 TPC Aigle VD1085; M

Saurer 2DH, S2DFK

Nr.	Schild	Besitzer	Chassishersteller	Aufbauhersteller	Chassistyp	Motortyp	Radstand	Baujahr	Bemerkungen
10	LU15552	Amstein Willisau LU	Saurer	Rizzi	2DH	CR2D-Lm	410	1971	Nr. 16
11	TI93614	Ferretti Sessa TI	Saurer	Bernasconi	S2DFK50	CT5D	500	1971	später TI134948
12	TI93073	Malacrida Mendrisio TI	Saurer	Rizzi	S2DFK50	CT5D	500	1971	Nr. 22

Saurer 3DUK

Nr.	Schild	Besitzer	Chassishersteller	Aufbauhersteller	Chassistyp	Motortyp	Radstand	Baujahr	Bemerkungen
13	P24600	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1986 Vogt Serneus GR69311
14	P24601	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1985 Vogt Serneus GR69307
15	P24602	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
16	P24603	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1991 Luk Grüşch GR8996
17	P24604	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
18	P24605	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
19	P24606	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
20	P24607	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
21	P24608	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1986 SAPJV Nr. 40 VD1004; 1989 Perrodin VS1104
22	P24609	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
23	P24610	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1993 Museum für Kommunikation; M
24	P24611	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	
25	P24612	PTT-Regie	Saurer	Tüscher	3DUK50L	D1KU	500	1970	1985 Favre Rochefort NE30839