



Abb. 30 (1968) Garage Hardau; **Saurer/Saurer 5GUK-A 533 (1967)**

Im Bild präsentiert sich Wagen 533 im Ursprungszustand: Alter „Zürileu“, grosse Wagennummer und grosse Scheinwerfer – letzteres gab den Fahrzeugen ein wenig „pfiifiges“ Aussehen. Dieses Fahrzeug wurde ab Werk ohne Konduktorkabine und bereits mit den Einrichtungen für die Fahrgastselbstbedienung abgeliefert. Die unschönen weissen Hinweisschilder wurden später durch diskretere Beschriftungen ersetzt (vgl. Abb. 31).



Abb. 31 (1984) Oerlikon; **Saurer/Saurer 5GUK-A 535 (1967)**

Zwei Jahre vor der Eröffnung der Tramlinien nach Schwamendingen war der Verkehr dorthin noch fest in der Hand der 5GUK-A. Wie bereits die Hochlenker zeigten auch diese Busse Liniennummernanzeigen aus zwei einzelnen Zahlen. Damit sparte man viel teures Band ein, nahm aber den Nachteil in Kauf, dass der Chauffeur u. U. nicht beide Zahlen auf die richtige Höhe brachte. Zudem machte sich nachts der Steg als Trennlinie bemerkbar.



Abb. 32 (1986) Central; **Saurer/Saurer 5GUK-A 506 (1966)**

Nach der Inbetriebnahme des Schwamendinger Trams 1986 hatte die VBZ einen Überhang an 5GUK-A Gelenkautobussen. Dieser Umstand hatte den Vorteil, dass bei Fahrleitungsunterbrüchen (z.B. wegen Bauarbeiten) eine ganze Trolleybuslinie wie hier die 11,1 km lange Linie 31 problemlos mit Dieselsebussen betrieben werden konnte.



Abb. 33 (1988) Bucheggplatz; **Saurer/Tüscher 5GUK-A 522 (1966)**

Die ursprünglich nur 980 m lange, 1954 eröffnete Linie 69 Bucheggplatz–Stadtspital Waid wurde im Laufe der Jahre an beiden Enden verlängert. Im Aufnahmejahr verkehrte sie vom Milchbuck zur ETH Höggerberg (4,6 km). Dadurch stiegen auch die Frequenzen, die ursprünglich mit 4ZP bediente Linie erhielt Gelenkautobusse.