



Abb. 58 (1979) Nr. 21 (1983)

Mit 2er Bänken in etwas reduzierter Breite und als Folge der 2.50 m breiten Karosserie war der Mittelgang trotz 2+2-Bestuhlung akzeptabel. Er stieg von der mittleren Türe gegen das Wagenheck leicht an.

Abb. 59 (1987) Zürich Bellevue; Nr. 20 (1982)

Dank der Verwendung von Kunststoffteilen und der gebogenen Windschutzscheiben wirkten die 55UH weniger kantig als die Vorgänger



Abb. 60 (1983) Biel; Nr. 21 (1983) und Abb. 61 (1996) Küsnacht Itschnach; Nr. 19 (1979)

Nr. 21 zeigt das 1979 eingeführte Farbschema, Nr. 19 das 1988er Design. Interessant am Beispiel dieser Heckansichten ist, dass scheinbar identische Fahrzeuge doch nicht ganz gleich waren, so stimmt die Positionierung von Heckleuchten und Blinker nicht überein. Der Aufkleber am Heckfenster (Abb. 61) weist auf die Verwendung von schwefelarmem Treibstoff hin.



Abb. 62 (1996) Zumikon-Waltikon; Nr. 19 (1979)

Der Bus befindet auf dem „Deckel“ des 1976 eröffneten Tunnels der Forchbahn. Links von der Tankstelle im Hintergrund ist die im Freien gelegene FB-Station Waltikon. Dort und auf der nahegelegenen Busstation werden vor und nach den Unterrichtszeiten der Inter-Community School Zurich in Waltikon beachtliche Schülerzahlen hin- und wegtransportiert, z.T. sogar mit AZZK-Zusatzkursen. Die „italienische“ Art der Destinationsanzeige am unteren Rand der Windschutzscheibe wirkt deutlich ästhetischer als die frühere schwerfällige Tafel am Dachrand (vgl. Abb. 41).





1985: Mercedes O305 – ein Schweizer Stadtautobus mit ausländischem Fahrgestell

Abb. 63 (1987): Küsnacht Itznach; **Mercedes/Lauber O305 Nr. 23 (1985)**

Gegenüber den bisherigen Fahrzeugen verraten praktisch nur die Scheibenräder den Paradigmenwechsel: Die Schweizer Chassis- und Motorenhersteller FBW und Saurer haben ihre Produktion eingestellt.



Abb. 64 (1987) Zürich Bellevue; **Nr. 23 (1985)** und **FBW/R+J 55UH Nr. 19 (1979)**

Mit Nr. 23 hielten Frontlinienwähler Einzug beim AZZK. Die Lauber Front wirkt eigenartig „hausbacken“ im Vergleich zum 55UH. Anklänge an Nr. 6 (z.B. Abb. 19) werden wach – optisch ungünstig wirken die stark gegen die Wagenmitte eingerückten Scheinwerfer.

1983/1986: Günstige Midibusse?

Abb. 65 (1990) Zürich Tiefenbrunnen; **FHS/DB Junior III Nr. 24 (1986)**

Abb. 66 (1988) Zollikon Höhestasse; **Mercedes O309/DG41 Nr. 22 (1983)**



Abb. 67 (1986) Zollikon Garage Riet;
FHS/DB Junior III Nr. 24 (1986)

Die von FHS konstruierten integralen Niederflrbusse liefen bei keinem Besitzer wirklich erfolgreich – der Junior verursachte immer wieder technische Probleme, z.B. Defekte bei Radlagern oder am Differential. Auch konstruktive Schwächen traten auf, so gab es beispielsweise Risse im Gerippe bis ins Dach hinein. Deshalb verliess die Nr. 24 den AZZK-Park bereits 1992 wieder. Nichtsdestotrotz war der Niederflrbus der Zeit weit voraus mit seinem einmalig niedrigen Wagenboden von 32 cm über der Strassenoberfläche.



1988ff.: Mercedes O405 – ein erfolgreicher deutscher Standardbus

Abb. 68 (1994) Zürich Bellevue; **Mercedes/R+J O405 Nr. 25 (1988)**

Baumgartner konnte sich bei der Beschaffung von Neufahrzeugen einer grossen Bestellung der Post anschliessen. Es handelte sich um ein Fahrgestell des neuen Mercedes Standardautobusses O405, versehen mit einem Schweizer Aufbau. Nr. 25 war zudem das erste Fahrzeug eines neuen Designs, das bei Abb. 57 bereits vorgestellt wurde. Neu war der hellbraune Farbton wärmer, die dunkelbraunen Partien zeigten einen anderen Verlauf.



Abb. 69 (1990) Zürich Bellevue; **Mercedes/R+J O405 Nr. 27 (1990)**

Um Kosten zu sparen, versah R+J nach wenigen Produktionsjahren den Mercedes O405 mit dem kompletten Original-Windlauf, d.h. inklusive Windschutzscheiben und Dachvoute. Bei den Nrn. 25 und 26 war nur die Bugblende bis unter die Windschutzscheibe dem Mercedes Sortiment entnommen worden. Die Original-Linienanzeige wirkt überdimensioniert, dies auch beim werksskarossierten Fahrzeug (vgl. Abb. 74). Dass Baumgartner Schweizer Karosserien bevorzugte, hängt (auch) mit seiner Fabrikation von pneumatischen Aggregaten zusammen (Kundenbeziehung!).



Abb. 70 (1989) Küsnacht Itschnach; **Nr. 26 (1989)**

Nach dem Produktionsende bei Saurer und FBW definierte eine Arbeitsgruppe der PTT die neuen Postautomodelle, u.a. den sogenannten 'Überlandbus 1'. Dieser hatte selbstverständlich einen Heckgepäckraum und Unterflurgepäckräume. Diese Postauto-Attribute blieben logischerweise beim AZZK ungenutzt. Mit diesen Fahrzeugen erhielt Baumgartner die letzten Busse mit Schweizer Aufbauten: Der Konkurs der Omni-Holding 1991, zu der R+J seit geraumer Zeit gehörte, führte zum Produktionsende des Carrossiers 1992. Deshalb wechselte der AZZK für die Folgebestellungen auf den werksskarossierten O405.





Abb. 71 (1997) Zürich Bellevue; **Nr. 28 (1990)**

Abb. 72 (2010) Küssnacht SBB; **Nr. 33 (1993)**

Nr. 28 stellt den O405 mit Schweizer Aufbau dar, Nr. 33 mit Werkskarosserie. Beide zeigen dasselbe grosse Linienanzeigefenster, aber Nr. 33 hat zu Beginn der 0er Jahre eine Matrix-Anzeige erhalten – in dieser Zeit begannen die VBZ, defekte Rollbandanzeigen zu ersetzen – so wie im Bild sichtbar. Die Lesbarkeit litt, aber die hohen Kosten für teure Bänder und den heiklen Mechanismus fielen weg. Die Proportionen beim R+J Fahrzeug sind überzeugender als beim Werkswagen. Hier fallen die (zu) klein wirkenden Räder auf, verursacht durch die sehr eng gehaltenen aufklappbaren Radausschnitt-Abdeckungen.

Abb. 73 (2010) Küssnacht SBB; **Nr. 33 (1993)**

In einem Aspekt war der Verkaufsbau fortschrittlicher als die Karosserie von R+J: Erstmals hatten sich die Busbauer von Mercedes für die „Flush-Verglasung“ entschieden. Hier werden die Scheiben nicht mehr durch Gumprofile im Gerippe gehalten, sondern dort eingeklebt. Das ergibt äusserlich den Effekt einer eleganten glatten Oberfläche – optisch und hinsichtlich der Wagenreinigung vorteilhaft. Zudem übernehmen die Fenster im Aufbau tragende Funktionen, was Gewichtseinsparungen beim Gerippe erlaubt.

Abb. 74 (1996) Zürich Bellevue; **Nr. 34 (1987)**

Drei der insgesamt 14 Busse vom Typ O405, die beim AZZK Dienst leisteten, waren Occasionsfahrzeuge: Nr. 34 (ex VBZ 609), 35 (ex VBZ 610) und 41 (ex VBZ 637) – bestimmt in erster Linie zur Erhöhung des Reservewagenbestandes. Diese „Zürcher“ bekamen den braunen Anstrich, waren aber dennoch bei genauem Beobachten erkennbar: Motorisiert waren sie mit dem im Heck liegenden nicht aufgeladenen OM447h 6-Zylindermotor (11,97 Liter, 240 PS), was sie vollbeladen in Steigungen relativ träge machte. Charakteristisch an diesen Sauger-Motoren war ihr Geräusch, ein dumpfes, tiefes Wummern.



1995: Mercedes Kleinbus O100 City für die Heslibachschleife (Linie 918)

Abb. 75 (1996) Küssnacht SBB; **Mercedes O100 City Nr. 36 (1995)**

Ab 1995 wurde die Heslibach-Schleife, bisher Anhängsel der Zumiker Linie, als eigenständige Linie 918 geführt. Die geringen Frequenzen erlaubten den Einsatz eines Kleinbusses. Baumgartner entschied sich für den niederflurigen Mercedes O100 City. Bereits 1997 wurde die Linie versuchsweise auf beiden Seiten massiv verlängert, sie verkehrte von Zürich Balgrist über Küssnacht nach Erlenbach SBB. Da nun ein Normalbus fuhr, gelangte Nr. 36 1997 bereits wieder in den Verkauf.



1997: Italienische Eleganz und ein neuer Anstrich

Abb. 76 (2002) Küssnacht SBB; **IVECO CityClass Nr. 41 (1997)**

Die ersten grossen Niederflurbusse des AZZK stammten von IVECO, entworfen vom italienischen Industriedesigner Giorgetto Giugiaro (z.B. VW Golf). Im optischen Vergleich mit dem werksskarossierten Mercedes O405 darf man dem CityClass gute Noten geben. Leider war die Zuverlässigkeit dieses „Italieners“ nicht mit seiner Schönheit korreliert. Zum CityClass gesellten sich auch drei IVECO Transfer Daily Kleinbusse. Aber nach wenigen Jahren war das Thema IVECO bereits wieder Geschichte.



1998ff.: Komfortsteigerung durch Mercedes Citaro Niederflurbusse

Abb. 77 (2000) Zürich Bellevue; **Mercedes Citaro Nr. 44 (2000)**

Optischer Hauptunterschied im Vergleich zum Hochbodenmodell O405 war beim neuen Niederflerbus Citaro die tiefere Gürtellinie samt tief heruntergezogener Windschutzscheibe. Auch der Linienwähler wirkt nicht aufgesetzt, sondern in die Gesamtform integriert. Vom „Italiener“ übernahm der AZZK die moderne Lackierung, die sich sehr gut auf den Citaro übertragen liess.

