

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2014)
Heft: 93

Artikel: Dr "Glänki" isch wieder z'Arbon
Autor: Baer, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037542>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dr „Glänki“ isch wieder z'Arbon

Wir haben schon in der letzten Gazette darüber berichtet: Der Urahn aller Gelenkbusse, VBZ Nr. 553, vom Typ 4GP, wurde von der VBZ dem Saurer Museum geschenkt. Nun war der Transport zu organisieren. 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.

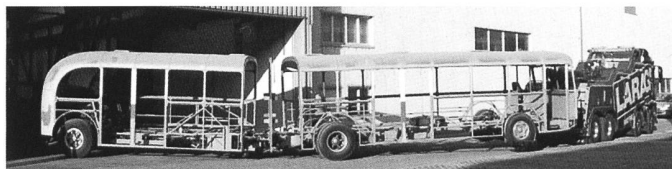
Thomas Kugler, unser Chef Fahrzeuge, berichtet: „Früh am Morgen ging es nach Regensdorf, wo in einer Aussengarage der VBZ der Bus garagiert war. Dort wurden wir schon von Fredy Frauenknecht, früher VBZ und jetzt OCS-Mitglied sowie den VBZ-



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 halbrepariert 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 Fahrzeug 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!