



Fotos: Erich Urweider

Der FBW mit Tüscher-Karosserie nimmt regelmässig an Oldtimer-Ausfahrten teil. Mit seinem erhöhten Fahrerplatz ist er dort jedes Mal ein Hingucker. Tüscher hat zahlreiche Fahrzeuge karossiert, sowohl Autos (Bugatti, Delahaye, Jaguar...) als auch Busse (Saurer, FBW...).

Die «Giraffe» von Zürich

Die 1959 vorgestellten und bis 1961 gebauten FBW-Busse mit Tüscher-Karosserie und dem ungewöhnlichen, hoch gelegenen Fahrerplatz waren nicht der erhoffte Erfolg. Nur zwölf Exemplare wurden gebaut.

Als Antwort auf die aufkommenden Gelenkbusse entwickelte FBW zusammen mit dem Aufbauer Gebr. Tüscher & Co einen Hochlenkerbus. Der Fahrer sass dabei in einer Art Kanzel, welche dem Bustyp im Volksmund den Übernamen «Giraffe» einbrachte. Das Ziel dieser Bauart war es, die Grundfläche des Busses besser ausnutzen zu können, so fasste er immerhin 116 Personen.

Geschichte der Baureihe

1959 war die Entwicklung so weit, dass das Fahrzeug, welches heute im FBW-Museum in

Wetzikon ausgestellt ist, an die VBZ ausgeliefert werden konnte. Der neu auf 12,05 m verlängerte und auf 2,5 m verbreiterte Bus vom Typ B71UH war mit 28 Sitzplätzen und 88 Stehplätzen ausgestattet worden. Vor allem unbeladen sei der Bus ein «recht harter Bock» gewesen, der lange Überhang vorne forderte eine verstärkte Vorderachsfederung. Ebenso musste die Hinterachse gut gefedert werden, denn hinten betrug der Überhang etwa 4 m. Der Bus mit der anfänglichen Nummer 219 war meistens in Oerlikon, Hirzenbach und auf der Flughafenlinie unterwegs. Denn hier war

das Fahrgastaufkommen relativ hoch. Nach dem Prototyp folgten 11 weitere Serienfahrzeuge, die abweichend vom Prototyp etwas spartanischer ausgestattet wurden. Hinten wurde der Einstieg etwas tiefer gelegt, die Frontgestaltung war etwas anders und auch die Bestuhlung wurde nochmals ein wenig geändert. Die Busse erhielten später die Nummern 239 bis 250. Da die Busse 3,5 m hoch waren, waren Unterführungen gefürchtete Hindernisse. Kamen normale Busse problemlos unter diesen hindurch, war für den Hochlenker schnell mal Schluss, vor allem wenn das Tram dieselbe Unterführung nutzte. Die Fahrdrähte hingen oft auf 3,5 m, was bei einer Berührung zusätzliche Gefahren bot. Deshalb liessen sich diese Fahrzeuge nicht so flexibel einsetzen wie normale Busse. Kurzfristige Aushilfe auf stark ausgelasteten Linien und Zugsatzverkehre waren nur eingeschränkt möglich. Motorisiert



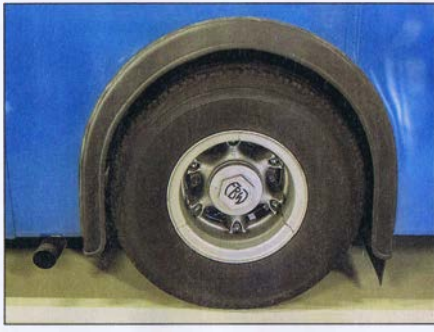
Foto: Kurt Salvisberg/ETH-Bildarchiv

Eine der 12 «Giraffen», vor dem Zürcher Hallenstadion fotografiert.

Das FBW-Museum in Wetzikon

Das FBW-Museum wurde 1998 eröffnet. Aufgebaut wurde die Museumshalle vom 1992 gegründeten FBW-Club, welcher die Halle auf einer Parzelle der Stadt Wetzikon im Baurecht bauen konnte. Gelegen ist es direkt an der Hauptstrasse von Uster nach Wetzikon. Damit liegt es optimal am Industrielehrpfad Zürcher Oberland. Das Museum ist jeweils am 1. und 3. Sonntag im Monat geöffnet. Der Eintrittspreis für einen Erwachsenen beträgt Fr. 8.–, für Kinder und Jugendliche ist es gratis. Neben einer wechselnden Fahrzeugausstellung werden auch Motoren und Modelle aus dem Fundus von FBW gezeigt. (E. U.)





Der seitliche Auspuff wurde hinter der Hinterachse des FBW «Giraffe» angebracht.



Foto: Erich Urweider

Haben Sie einen gültigen Fahrschein? Ein zeitgenössischer Aufkleber auf dem FBW.

wurde der Bus von einem liegend eingebauten 6-Zylinder-Motor, der aus knapp 11 l Hubraum 200 PS holte. Gestartet wurde mit einem Nova-Starter mit Druckluft. Über ein druckluftgeschaltetes Getriebe mit 4 Gängen wurde die Kraft an die Hinterachse geleitet. Die B71UH erreichten 50–55 km/h, was für die Stadt reichte, aber wiederum den Einsatz ausserhalb einschränkte.

Sauberes Auftreten des Fahrers

Die VBZ-Chauffeure mussten schon immer ordentlich gekleidet und mit sauberen schwarzen Schuhen zum Dienst antreten. Daher machten sie auch keine Arbeiten wie Tanken oder Flüssigkeitskontrollen. Für diese Tätigkeiten war das Werkstattpersonal zuständig. Da allerdings beim Hochlenker die Fahrgäste als Erstes die Schuhe des Fahrers zu sehen bekamen, war sauberes Schuhwerk hier



Foto: Hans Gebner/ETH-Bildarchiv

Weltpremiere auf dem Genfer Salon 1959: Der Karosseriebauer Tüscher war von seinem Bus mit erhöhtem Fahrerplatz überzeugt. Es wurden jedoch nur zwölf Exemplare verkauft.

besonders wichtig. Zur etwa 1,5 m höher gelegenen Kanzel ging es über drei Tritte. Oben angekommen war man als Fahrer in der Glaskanzel im Sommer trotz einigen Schiebefenstern schnell in einer Sauna. Doch auch im Winter oder an nassen Tagen war der Arbeitsplatz nicht nur angenehm. Die relativ kleinen WBC-Spiegel und die hohe Sitzposition förderten den Komfort keinesfalls. Die Fahrposition forderte sowieso ihren Tribut, denn die Übersichtlichkeit ist nicht mit aktuellen Stadtbussen zu vergleichen.

Gründe gegen eine weitere Beschaffung

Die Hersteller FBW und Gebrüder Tüscher Zürich waren zumindest 1959 vom Konzept noch überzeugt und Kunden wurden weltweit gesucht. Das Konzept konnte allerdings keine weiteren Kunden überzeugen, weshalb die 12 Fahrzeuge einzigartig blieben und 1961



Der erhöhte Führerstand sorgte für einen direkten Blick auf die Schuhe des Chauffeurs!



Foto: www.tuescherag.ch

Hier sieht man gut den erhöhten Fahrerplatz, der sich im Sommer in eine Sauna verwandelte. Die Schiebefenster und die kleinen Windabweiser boten nur eine sehr begrenzte Belüftung.



Foto: Erich Urweider

Innenansicht des «Giraffenbusses» mit dem erhöhten Fahrerplatz ganz hinten links.



Auffällig sind der Tüscher-Schriftzug neben dem Scheinwerfer sowie die unterschiedliche Form der Scheibenwischer, je nachdem, ob sie an den unteren oder den oberen Scheiben angebracht sind.

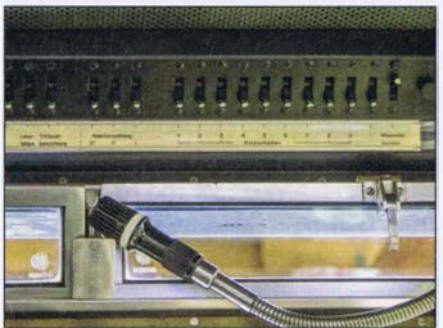


Fotos: Erich Urweider

Der Fahrerplatz mit dem Fahrtenschreiber und, ganz links, der Uhr.



Das Gitter des Schalthebels ist identisch mit dem Gitter vieler Lastwagen der Armee.



Die verschiedenen Bedienelemente für Beleuchtung und Heizung.



Fredi Frauenknecht war für die Wartung dieser Busse bei den VBZ zuständig.

der letzte Hochlenker die Fahrzeughallen in Wetzikon verliess. Der Hauptgrund für einen Verzicht auf weitere Hochlenker lag wohl im hohen Anschaffungspreis im Vergleich zum sehr überzeugenden Gelenkbus, welcher gleichzeitig eine noch höhere Fahrgastkapazität aufwies. Der Gelenkbus-Prototyp (Saurer GUK), welcher den Hochlenker austach, hatte zwar etwas höhere Betriebskosten, war aber für den Fahrer komfortabler und ebenso war er wesentlich flexibler einsetzbar als ein Hochlenker. Im Einsatz standen die 12 Hochlenker rund 20 Jahre lang, bis sie dann ausgemustert wurden.

Wie es mit dem Prototyp weiterging

Der Prototyp wurde 1987 an zwei Bus-enthusiasten verkauft, die den Bus restau-

rieren wollten. Allerdings war das Projekt wohl zu gross, um ausschliesslich von zwei Privatpersonen gestemmt zu werden. Immerhin starteten die beiden 1989 mit der Restauration und leisteten so eine solide Vorarbeit.

1992 gelangte das Fahrzeug zurück zu den VBZ. 1995 wurde es dann einer grossen Revision unterzogen und neu lackiert. Ebenso wurde das alte Stadtwappen wieder angebracht. Fortan konnte der Bus für Sonderfahrten gemietet werden. Später wurde der Hochlenker zusammen mit einem LKW der Stadt Zürich in der Busgarage Oerlikon abgestellt.

2015 wurden die beiden FBW-Fahrzeuge an den FBW-Club abgegeben, der beide liebevoll unterhält. (Erich Urweider)