



REISE WAGEN

Manchmal ist es Liebe auf den ersten Blick. So beim Besitzer dieses FBW C 50 N – der erstmal lernen musste, was sich eigentlich hinter dem Kürzel „FBW“ verbirgt

Ein Oldtimer ist ein Abenteuer. Dies ist die Geschichte von drei Pfälzer Enthusiasten, die sich einen Schweizer Bus in die Garage holten. Der Bus war top in Schuss – und doch ist er sehr aufregend. Eigenwillige Technik, ja, vor allem aber muss man das Fahren völlig neu lernen. Abenteuerlich!

Zu Bussen hatte Matthias Schäfer bis vor kurzem ein ganz normales Verhältnis, nämlich gar keins. Wer fährt schon Bus? Jedenfalls niemand, der geschäftlich alle Hände voll zu tun hat und schnell unterwegs sein muss. Dann aber erwischte ihn ein einschneidendes Erlebnis, und aus dem ging hervor mit dem Beschluss: „Keine 16-Stunden-Tage mehr, keine 90-Stunden-Wochen, jetzt will ich Spaß haben.“ So ist's richtig.

Und es war seltsam, denn kaum hatte er sein Leben neu ausgerichtet, entdeckte er eine Anzeige ... Das kennen wir alle, nicht? Man blättert durch eine Zeitung, irgendwann kommt der Anzeigenteil und aus dem springt einem ein Bild entgegen.

Andere verknallen sich in einen Ferrari oder einen Cadillac. Bei Matthias Schäfer war es ein Bus, obendrein ein – äh, was? FBW? Nie gehört. Schnell nachgeschlagen,

das steht für „Franz Brozincevic Wetzikon“ – Schäfer fühlte sich, als sei er nach einer Busfahrt ausgestiegen und in einer unbekannteren Großstadt gelandet: alles sehr neu und aufregend und unübersichtlich. Er tat das richtige: jemanden fragen, der sich auskennt. Zuvor aber rief er die angegebene Telefonnummer in der Schweiz an und bekam nicht viel mehr heraus als: „Komm her, du musst ihn sehen.“

Also gut. Wie es sich fügte, stand just zu dieser Zeit das Europatreffen historischer Omnibusse in Sinsheim und Speyer an. „Wir sind nach Speyer gefahren und waren rechtzeitig da, aber kein Bus. Wir haben gewartet, und mit viel Verspätung kam dann endlich einer auf den Platz. Den hab ich angesprochen.“ Es war Reinhard Merkle aus Aichwald, und der zeigte sich nicht nur zugänglich, sondern auch kundig. „Was weißt du über FBW, hab ich ihn gefragt, ich fahr morgen nach Zürich, einen anschauen. Und er sagt: sehr gute Qualität. Unverwundlich. Ich hab ihn dann drei Stunden lang gelöchert, während so allmählich die anderen Busse kamen. Es stellt sich heraus, dass Merkle den Verkäufer und den Bus kennt. Er sagte, wenn du den Bus von Werner Gutjahr bekommen kannst, nimm ihn, den bin ich schon gefahren. Plötzlich kam mir die Großstadt gar nicht mehr so groß vor. Eher wie ein Dorf.“ So stand er tags drauf vor seinem FBW.

Das Auto hatte nur 280.000 Kilometer hinter sich, was nicht zuletzt daran liegt, dass ein FBW dieser Zeit zum Anspruchsvollsten gehört, was man fahren kann. Das Getriebe! FBW baute seine eigenen Antriebsstränge, und die waren ausgelegt erstens auf anspruchsvollen Betrieb auf Hochgebirgslinien und zweitens auf siebenstellige Laufleistungen. Schaltkomfort war kein erstrangiger Faktor, die Einarbeitung ins Gangwechseln wurde vom Fahrer erwartet. Dem aber mochte sich schon vor 50 Jahren nicht jeder unterziehen, besonders wenn ein zugänglicheres Auto daneben stand. Hier die Geschichte dieses Autos: Als Fahrgestell 3861, Typ C 50 N bei FBW gebaut, beim Karossier Frech-Hoch

FBW legte großen Wert auf Fertigungstiefe

in Sissach mit einem Linienbus-Aufbau versehen, im Oktober 1955 bei der Einwohnergemeinde Dornach mit dem Kennzeichen SO 20805 in Dienst gestellt. Bereits zwei Jahre später erhielt die Betriebsgesellschaft einen Frontlenkerbus mit größerer Kapazität, Nr. 3861 wurde zum Ersatzfahrzeug zurückgestuft und überlebte als solches jüngere Autos. 1981 wurde er in den Kanton Basel-Land verkauft, erhielt das Kennzeichen BL 7254, wechselte nochmals den Betreiber und wurde 1986 ausgemustert. So kam er, quasi kaum eingefahren, zu Werner Gutjahr.

Der sagt heute: „Ich hab das Auto verkauft, weil ich in der Familie keinen Nachfolger dafür habe. Es sollte an einen Mann gehen, der mir zusagt.“ Und der stand nun also im April 2017 vor ihm in Gestalt eines Bus-Neulings aus der Pfalz.

„Was hast du denn vor mit dem, hat er mich gefragt. Und ich: Na ja, mal einen Ausflug an die Weinstraße oder zum Felsenmeer, ich würd auch gern meinen Gesangverein mal einladen, sowas“, sagt Matthias Schäfer. Wie es aussieht, lag er damit goldrichtig.

Mit dem Bus kam ein komplettes Ersatzteillager, und darin allein gehen Matthias Schäfer, sein Bruder Reinhard (Fahrer und Schrauber) und Emil Reinhart (der zweite Fahrer) immer wieder auf Schatzsuche. Allein einen Radbremszylinder zu betrachten, ist ein Feinmechanik-Vergnügen: „Der lässt sich zerlegen“, sagt Schäfer, „wo gibt's denn sowas noch?“ Tatsächlich legte FBW großen Wert auf Fertigungstiefe – wahrscheinlich noch stärker als der große Konkurrent Saurer aus Arbon. Alles im Werk geätzt, manches in der Lehrwerkstatt gearbeitet. „Allein die Türschließe: Messing, handgefeilt“, sagt Bernhard Schäfer. Kleine Schätze, man muss nur richtig hinsehen. Wie zum Beispiel die Kippschalter auf dem Armaturenbrett noch immer satt von einer Position in die andere klicken – wunderbar. Oder die Dreh- und Verstellfunktion des Fahrersitzes. Oder unter den Ventildeckeln: Die Ölzufuhr zur Kipphebelwelle lässt sich regulieren ... Alles von Hand gemacht, alles von Hand zu machen. Das Büchlein mit „Bedienungs-

Matthias Schäfer, der Mann, der sich einen Bus aus purer Freude daran kaufte



Der FBW erfreut mit tollen Details und hoher Qualität bis in den letzten Winkel



Nix Plastik: Selbst dieser Schalter wirkt wie aus dem Vollen geätzt



Matthias Schäfer hat den originalen Bezugsstoff aufgetrieben und überlegt, die Bänke neu beziehen zu lassen. Die sind zwar abgewetzt, aber noch original, das gibt es halt nur einmal



Hier sitzt der Emil am Steuer. Man beachte die durchgehende Frontscheibe, laut FBW-Archiv wurden nur drei Busse dieser Generation so ausgestattet (danach gab es wieder eine Zeit lang die geteilten Scheiben)

Heck schwenkt aus! In engen Kurven heißt es den Überblick über den ganzen Wagen zu behalten



vorschriften“ enthält über 100 eng bedruckte Seiten. Bitte beachten, sonst Ärger: „Wir lernen noch“, sagt Emil Reinhart.

Sorgfältig und durchdacht! So geht Schweizer Maschinenbau. Die Fünfinger waren für FBW eine Zeit großer Neuerungen: Unterflur-Chassis, Allradantrieb, Einbaumotoren, Gelenk- und Trolleybusse – die Stadtwerke großer Schweizer Städte waren gute, aber anspruchsvolle Kunden. Haubenwagen wurden zwar noch bestellt, aber waren ganz klar ein Auslaufmodell. Insofern war Chassis Nr. 3851 bereits bei der Bestellung ein bisschen altmodisch – wie sich auch bald zeigte, als der Bus seinen Job an einen Frontlenker verlor. Die Typbezeichnung C 50 N lässt sich aufschlüsseln: Car (Schweizer Ausdruck für Linienbus), Hinterachse Typ 50 (für Autos mit fünf Tonnen Nutzlast), Normallenker (Haubenwagen). Das Fahrgestell ist von konventioneller Bauart, alternativ hätte es noch Nieder- oder Halbniederrahmen gegeben, die sich für innerstädtischen Verkehr anbieten und mit einer Niederflur-Achse kombinieren ließen (siehe LAST & KRAFT 1/2013).

Darauf verzichtete der Autobusverkehr Dornach. Immerhin, Karossier Frech-Hoch setzte rechts zwei druckluftbetriebene Flügeltüren ein, links eine manuell zu öffnende Schlagtür. Dazu gab es eine kraftvolle Webasto-Standheizung, untergebracht rechts unter dem Fahrgastboden und

Die Kontaktadresse

Name

Straße

Ort

mit einem dicken Rohr versehen, das hinter der vorderen Tür in einen Heizschacht mündet, der sich bis zur hinteren Tür zieht und in Fußhöhe Warmluft ausströmt. Frech-Hoch setzte außerdem ein ungewöhnliches Element ein: die durchgehende Frontscheibe. Sowsas begann sich zu der Zeit allmählich durchzusetzen, allerdings vor allem bei Frontlenkern. Haubenbusse mit ungeteilter Frontscheibe sind selten.

Mutig! Ein gewölbtes Sekuritteil von diesen Abmessungen war damals nicht bei der Glaserei an der Ecke zu finden. Das hat sich nicht geändert: „Ich darf gar nicht dran denken, was passiert, wenn die Scheibe kaputt geht“, sagt Matthias Schäfer. Einen Moment lang zieht ein Wölkchen über die Sonne seiner Begeisterung, aber ist schnell wieder weg. Wie der sich fährt! Sie lernen noch, die drei Bus-Neulinge,

aber jede Saison geht's besser. Vorigen Sommer waren sie mit dem Bus beim Internationalen Edelweiss-Bergpreis, auch als Rossfeldrennen bekannt – nicht als Teilnehmer, aber für die stilvolle Besucherbetreuung, die Veranstalter legen Wert auf zeitgenössisches Flair. Für diesen Anlass setzte sich nochmals Vorbesitzer Werner Gutjahr ans Steuer – ganz einfach, weil der es einfach drauf hat, einen 60 Jahre alten FBW mit 30 Fahrgästen an Bord eine 24-prozentige Steigung mit Spitzkehre hinauf zu bewegen: „Der hat das Gas stehen gelassen! Einfach drauf geblieben! Ich denk, gleich rollen wir rückwärts, aber nein, der Motor hat dermaßen Kraft, der hat einfach durchgepumpt. Ich hätt schon längst runter geschaltet ...“ sagt Bernhard Schäfer mit sanftem Gruseln über die Folgen, die ein solcher Versuch gezeigt hätte.

Die Anfahrt übrigens ging per Tieflader. Der FBW läuft nach Werksangaben 69 km/h, und die 500 Kilometer nach Südbayern mochte Matthias Schäfer ihm nicht zumuten. Sich selbst auch nicht: „Den Bus fährst du keine sechs Stunden am Stück. Nach zwei Stunden ist man fix und fertig.“ Alles eine Frage des Trainings? Mit Sicherheit. Dieser Bus versah immerhin mindestens zwei Jahre lang Liniendienst, und für seine Fahrer endete die Schicht nicht nach zwei Stunden ...

Text: Till Schauen
Fotos: Bernd Hanselmann

Haltestelle Ausflug: Heute ist der Bus nicht mehr in den Alpen, sondern eher in sanfter Hügellandschaft unterwegs



Technische Daten:
FBW C 50 N

Motor: FBW DD, wassergekühlter Viertakt-Direkteinspritzerdiesel, ohv-gesteuert; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; Scintilla-Einspritzung; Druckumlaufschmierung

Zylinderzahl: 6, in Reihe

Bohrung x Hub: 110 x 150 mm

Hubraum: 8553 ccm

Leistung: 110 PS bei 1850 U/min

Verdichtung: 16,2:1

Kraftübertragung: Lamellen-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe, unsynchronisiert, mit einem Rückwärtsgang, Maybach-Schnellgang-Getriebe, Banjoachse

Fahrgestell: Chassis aus verschweißten U-Profilen in Leiterform, Starrachsen an längsliegenden Blattfedern

Aufbau: Frech-Hoch, Sissach; Stahlprofilrahmen unter Alubeplankung

Bereifung: 10.00-20

Radstand: 5400 mm

L x B x H: 9870 x 2300 x 2935 mm

Sitzplätze: 30+1

Leergewicht: 7559 kg

Nutzlast: 4500 kg

Höchstgeschwindigkeit: 69 km/h