



På provbanan på fabriksområdet hos Bombardier Transportation i Bautzen i Tyskland finns denna läggolvsspårvagn nr 688 av typ Flexity Classic som har ursprung i Halle. Den är rullande provbänk för Primove, systemet för kontaktfri energiöverföring mellan bana och spårvagn. Under plattorna mellan spåren göms hemligheten i systemet: primärkretsen i den induktiva överföringen.

# Trådlös trafik

**Ytterligare ett system för trafik med spårvagnar utan kontaktledning presenteras nu av Bombardier Transportation.**

**Systemet kallas Primove och baseras på induktiv och därmed kontaktfri överföring av energi till spårvagnarna.**

**Av Thomas Johansson**

**I**nom något år finns sannolikt ytterligare ett tekniskt system kommersiellt tillgängligt för att framföra spårvagnar över längre sträckor utan att utnyttja konventionell kontaktledning för kontinuerlig tillförsel av elkraft.

Den 22 januari bjöd Bombardier Transportation in en större internationell skara trafikjournalister till spårvagnsfabriken i Bautzen i Tyskland. Där beskrevs den nya tekniken, som kallas Primove, och erbjuds också rundtur med testspårvagnen från spårvägen i Halle. Den framfördes tidvis utan tillförd kontaktledningsström på den 850 meter långa provbanan som nyligen invigdes på fabriksområdet.

Primovesystemet är utvecklat för alla ty-

per av elektriska spårfordon och medger trafik av obegränsad längd, utan kontaktledning eller tredje skena för elkrafttillförsel. Tekniken baseras på induktiv överföring av energi, så som tillämpas exempelvis i transformatorer.

Hittills har tillämpningar liknande den nu aktuella endast förekommit inom områden som kräver exceptionell ren omgivning, exempelvis vid tillverkning av datachips eller vid vissa moment vid biltillverkning. Nu erbjuds principen också inom lokaltrafiken.

Magnetfältet skapas i anläggningen primärkrets som utgörs av kablar som är nedsänkta mellan spåren och övertäckta. Kablarna är anslutna till konventionella matarstationer.

Man kan som jämförelse säga att transformatorns primärlindning har ersatts av ett antal kablar nedsänkta mellan spåren.

## Hemligt

Exakt hur denna del av systemet är utformat är en del av den patenterade hemligheten som Primove baseras på.

*Carsten Struve*, chef för utveckling av avancerad teknik hos Bombardier Transportation, var milt uttryckt hemlighetsfull när den internationella skaran journalister i samband med pressvisningen ansatte honom på denna punkt.

Monterat under spårfordonet finns anläggningens sekundärkrets, nämligen upptagningsspolar som omvandlar det från