



Av Thomas Johansson

I samband med en trådbusskongress i Zürich hösten 2008 bjöds på provtur i en av de nya dubbelledtrådbussarna, kallad "Longo". En spektakulär vändning tvärs över en livligt trafikerad stadsgata ingick i uppvisningen.

Allt fler megatrådbussar

Intresset för extra långa trådbussar ökar i Schweiz. Fyra städer använder inom kort 24,5 meter långa fordon på hårt belastade linjer.

Dubbelledbussar av denna typ kan vara ett alternativ till spårvagnar i mindre storlek, eller ett utvecklingssteg fram till spårvägs-etablering.

ISchweiz ökar intresset för bussar i megastorlek, men här byggs de som trådbussar och kallas Megatrolleys, megatrådbussar

Det finns även dubbelledbussar med dieseldrift i trafik i Genève, byggda av Van Hool.

Största flottan megatrådbussar finns i Zürich, 17 stycken, där de används främst på den tunga linjen 31, som är kandidat för omställning till spårväg på något längre sikt.

I Genève, där utvecklingen inleddes för några år sedan, finns tio megatrådbussar, i Luzern tre och till St. Gallen ska inom kort sju megatrådbussar och 17 konventionella ledtrådbussar levereras.

Den inhemska fordonstillverkaren Carrosserie Hess AG, med över 60 års erfarenhet av trådbussar, propagerar kraftfullt för denna nya konstruktion, som är en vidareutveckling av den senaste modellen av 18-meterstrådbuss, Swisstrolley 3. Swisstrolley 1 presenterades 1991.

Hess hävdar att med Mega-Trolley, marknadsförd som LighTram, uppnås en kapacitet på 4 000 passagerare per timme och

riktning, vid en medelhastighet på 15–20 km/h, vilket skulle innebära en buss fullastad med 200 passagerare var tredje minut, vilket låter synnerligen optimistiskt. Med samma personalkostnad uppnås en kapacitetsförstärkning på 30–50 procent jämfört med 18-metersbussar.

Finessen är att första och sista axlarna

har styrda hjul, de båda mittre icke styrda. Megatrådbussarna uppträder därmed, vad avser svep, som en konventionell 18-meters ledbuss med stel bakaxel.

Har megabussen kommit igenom en trång kurvpassage med de båda främre vagnsdelarna så intar den tredje en position ungefär mittemellan.



I St. Gallen ombyggdes en äldre ledtrådbuss med högt golv och fick en tredje vagnsdel, med lågt golv, tillagd baktill. Försöket ledde dock till en beställning av sju stycken Megatrolleys i hellåtgolvsutförande vilka levereras inom kort.