

Die Cobra ist ruhig geworden

Fertig Rumpelkiste: Die Lärmsanierung des Cobra-Trams ist beendet. Unerwartet erfolgreich.

Von **Jürg Rohrer**

Leise wie eine Schlange sollte die Cobra sein, doch man hätte sie besser Klapperschlange genannt – anfangs zumindest. Das erste Modell, das im Herbst 2001 auf die Schiene kam, erwies sich als übler Rüttler und Lärmer, eine Zumutung für sensible Fahrgäste und eine Blamage für die Industrie. Das Konsortium Bombardier/Alstom, das die Cobra herstellt, hatte die vertraglich festgelegten Vorgaben verfehlt und musste die sechs bislang hergestellten Fahrzeuge auf eigene Kosten nachbehandeln.

Vor kurzem, Ende Dezember, wurde die Lärmsanierung abgeschlossen. Sie seien sehr erfreut, berichtet VBZ-Pressesprecher Andreas Uhl, der Lärm sei deutlich reduziert worden, ohne dabei das Gewicht des Trams erhöhen zu müssen. 73 Dezibel lautete die Vorgabe für den maximal zulässigen Lärmpegel im Fahrgastraum, gleich viel wie im Tram 2000, das unter anderem auf den Linien 3, 9 und 14 verkehrt. Die ersten Cobras entwickelten aber 75 Dezibel. Jetzt, nach der Sanierung, sind es noch 70 Dezibel. Ähnlich beim Aussenschall: 83 Dezibel war die Vorgabe, deutlich weniger als das Tram 2000. Die Cobra fuhr zuerst mit 83 Dezibel, neu mit 78. Damit ist die Cobra das leiseste Tram in Zürich.

Räder mit Gummi

Zur Anwendung kamen Massnahmen wie neue Federn mit Gummiverpackung und zusätzlichen Dämpfungsscheiben, Schalldämmmatten in den Radkästen, zusätzliche Versteifung der Radkästen, Entdröhnbleche, Gummilager für die Motoren und Ähnliches mehr.

Auch wenn die VBZ jetzt mit der Cobra in Sachen Lärm zufrieden sind, sollen doch noch weitere lärmreduzierende



BILD BEAT MARTI

Im Niederflur-Tram sitzt man nur wenige Zentimeter über den Rädern. Die Schalldämmung ist enorm wichtig.

Massnahmen geprüft werden, insbesondere gummierte Räder. Nicht Gummiräder, sondern Räder, die zwischen Rad-scheibe und Laufkranz eine dämpfende Kunststoffschicht haben. Das Tram 2000 hat solche Räder, nicht aber die Cobra, die wegen ihres tiefen Bodens sehr kleine Räder hat. Kleine Räder sind stärker belastet als grosse, und bisher haben die VBZ noch keinen Anbieter gefunden, der die Garantie für kleine Räder mit Kunststoffteil übernimmt.

Laut Uhl sind derzeit zwei Cobra-Trams regelmässig im Fahrplandienst auf

der Linie 4 unterwegs. Die meisten Kinderkrankheiten seien behoben, einzig die Türen würden noch gelegentlich Probleme bieten. Aus Sicherheitsgründen sind ihre Sensoren fein eingestellt und reagieren manchmal überempfindlich.

Bewährungsprobe bis Sommer

Ein Fahrzeug ist noch beim Hersteller in Pratteln, die anderen drei werden für Fahr- und Serviceschulung benützt oder können für Privatfahrten gemietet werden. Vermutlich im April erhalten alle Co-

bras neue Getriebekästen; derzeit sind sie noch mit provisorischen Gehäusen unterwegs. Diese Getriebekästen waren im letzten April der Grund, warum die Cobras vorübergehend aus dem Verkehr gezogen werden mussten: Einige Gehäuse wiesen feine Risse auf.

Bis Sommer haben die Cobras Zeit, sich endgültig zu bewähren. Ungefähr Mitte Jahr müssen die VBZ, der Stadtrat und der Verkehrsverbund entscheiden, ob sie die Option auf weitere 11 und anschliessend 58 Cobra-Trams einlösen wollen. Kostenpunkt: 3,4 Millionen Franken pro Wagen.