

# Forord

Ideen til denne bog opstod ved gennemlæsning af et gammelt nummer af Busbladet fra 1996, der bl.a. indeholdt en artikel om Alubus og firmaets stifter Preben Louw Pedersen. Den artikel gav mig lyst til at grave et spadestik dybere i historien.

I den forbindelse skal der lyde stor tak til Mikael Hansen, Odense (der var forfatter til ovenstående artikel) for ide og support, Lars Ersgaard, Hedehusene for hjælp og billeder samt til Palle Ellevang, Brøndby for teknisk support og billeder. Desuden tak for hjælp med billeder og oplysninger til Jørgen Burchardt, Erik Christensen, Claus Hansen, Lars Lindskov, Michael Linneman, Orla Madsen, Erik Nielsen, Kai W. Mosgaard og Lars Overgaard.

Herudover skal Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings støttefond have stor tak for støtte til bogens udgivelse.

Og ikke mindst skal lyde en stor tak til Inge Louw Pedersen for at give sig tid til at fortælle livshistorien om Preben Louw Pedersen, som ikke altid var en dans på roser.

Da jeg mødtes med Inge i hendes fantastiske dejlige lejlighed ved en af søerne i Silkeborg, sagde hun henkastet



*Preben Louw Pedersen (1935-2000) omkring 1980. (Arkivfoto Jørgen Burchardt)*

”nu skal du ikke blive bange, hvis der ryger nogle billeder ned fra væggen. Det er bare Preben, som vil vise at han er med”. Ja ja ... tænkte jeg, jeg er et rationelt menneske, jeg ”tror” ikke på andet end videnskaben og ændrer kun min mening i takt med nye landvindinger.



Denne type L51-110 blev leveret i december 1981 til L.K. Lauridsen, Bækmarksbro, som solgte den videre til Jørgen Bæk i Ramme. (Foto Jørgen Wiegandt)

Reklameprospekt for type L51-110.

Alibus



## L51-110 M.A.N.

### SPECIFIKATION

#### CHASSIS:

Motor: 6-cylindret dieselmotor i hæk.  
Effekt: 240 DIN HK v. 2200 o/m.  
Drejningsmoment: 824 Nm v. 1500 o/m.  
Gear: Fuldautomatisk 5-trins gearkasse. ZF 5HP500 med retarder eller fuldsynkroniseret 6-trins gearkasse. ZF 6-80

#### Affjedring:

Luftaffjedring på alle hjul.  
Dæk: 7 stk. lavprofildæk, 11/70-22.5.  
Rat: Indstilleligt i højde og hældning.  
Oliefyrr: Med tidsur.

#### VÆGT OG MÅL:

Længde: 11.900 mm  
Højde: udv. 3.150 mm  
indv. 2.100 mm  
Totalvægt: 16.000 kg  
Bagagerum: 3 m<sup>3</sup> mellem akslerne.

#### KARROSSERI:

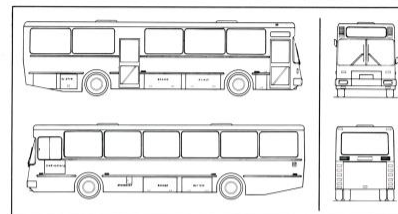
ALUBUS letmetalkarrossen.  
Siddepladser: 51 FT-stole. (Efter ønske).  
Ståpladser: 12.  
Døre: Enkelt forår og enkelt midterdør.  
Dørsikring: Følsom kant i midterdør.  
Termoruder: I vinduer og døre.  
Varme: Radiatorer med kobberrør, 3 termostater.  
Ventilation: Luftdyser.

M.A.N. SU 240.  
240 DIN HK v. 2200 o/m.  
824 Nm v. 1500 o/m.  
Fuldautomatisk 5-trins gearkasse. ZF 5HP500 med retarder eller fuldsynkroniseret 6-trins gearkasse. ZF 6-80  
Luftaffjedring på alle hjul.  
7 stk. lavprofildæk, 11/70-22.5.  
Indstilleligt i højde og hældning.  
Med tidsur.

Alibus

Industrivej 2 DK-6230 Rødekro  
Telex 52 170 alubus dk  
Telefon 04 - 66 19 80 (Intn. + 454)

## L51-110



### SPECIFIKATION

#### Indregistreret totalvægt:

16.000 kg.

#### Motor:

M.A.N. type D 2566 MUH.

#### Ydelse:

240 DIN HK v. 2200 o/m, svarende til 15 HK pr. ton typegodkendt totalvægt.

#### Midtergang:

Mindst 550 mm i enhver højde.

#### Indvendig frihøjde:

Mindst 2100 mm i midtergang foran bagaksel, mindst 2000 mm overalt i midtergang og evt. perron.

#### Sædedeling:

754 mm i gennemsnit, med 51 siddepladser.

#### Stole:

Efter aftale.

#### Ståpladser:

12.

#### Ind- og udstigningshøjde:

Fører 1. trin 320 320  
2. trin 175 190  
3. trin 175 190  
4. trin 175 190

#### Trinbelægning:

Treadmaster.

#### Dørbetjening:

Trykluftbetjent fra førerplads.

#### Håndstængler:

Ved ind- og udstigning, samt ved skillevægge.

#### Dørbelysning:

2 x 18 W ved ind- og udstigning.

#### Ventilation:

2 stk. taglemme.  
2 stk. tangentialblæsere i loftkanaler med luftindsugning foroven i bussens front. luftdyser over hvert sæde.

#### Varme anlæg:

Oliefyrr med cirkulationspumpe og startur. Effekt 20.000 kcal/t. Varmeelementer i bussens langsider, også ved førerplads. 3 stk. termostater. Klimator i bussens front.

#### Skillevægge:

Bag fører og forår, samt foran og bag midterdør, som foreslået af Amtrådsforeningen.

#### Stoppestedsskiltning:

Mikrofon og 4 højttalere. Stopsignalknapper med lysmarkering og klokke.

#### Affjedring:

Fuld luftaffjedring med rullebælg.

#### Destinationsskilte:

I front: Lysåbning 1.000 x 400 + 3-cifret linienr.  
I side: Lysåbning 700 x 200.

#### Udvendt støjniveau:

Max. 85 % db (A) ved 50 km/t.

#### Indvendigt støjniveau:

Max. 72 db (A) ved 50 km/t.

# Travolatoren

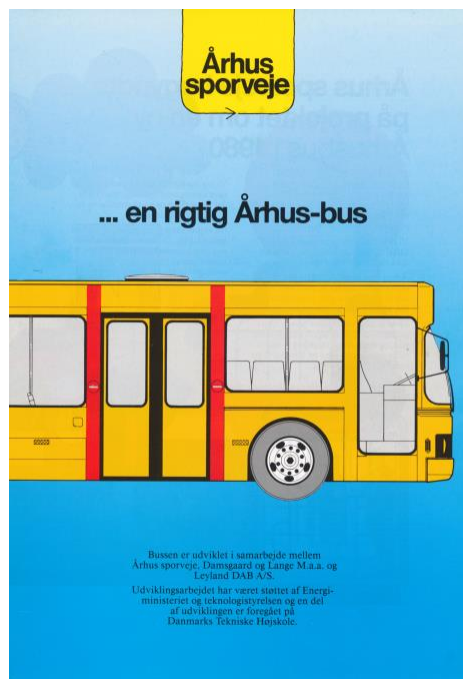
”Vi vil gerne have en bus uden hjul og motor, den skal være så lav at der ikke er noget trin fra kantstenen...!” Det var nogenlunde sådan, at oplægget fra Århus Kommune og Århus Sporveje lød til DAB i 1980.

Århus byråd havde taget den modige beslutning at satse ca. to mio. på et projekt som ingen med sikkerhed vidste blev til noget.

I 1983 var man egentlig ikke nået så meget videre med projektet, selvom også Danmarks Tekniske Højskole (DTH) var inde over udviklingen; men med ansættelsen af Preben Louw Pedersen kom der skub i udviklingen af en ny konstruktion, og det der skulle blive til Travolatoren (som betyder ”det rullende fortov”).

Projektet fik også økonomisk støtte fra Energiministeriet og Teknologistyrelsen og bussen må betegnes som den første egentlige komplette lavgulvsbus i Danmark, hvis ikke i hele verden.

Ved præsentationen af bussen fandt direktøren for Århus Sporveje Leif Marcussen det rimeligt at nævne en enkeltperson, nemlig udviklingschefen Preben Louw Pedersen på DAB i Silkeborg: ”Han har været i stand til at levere tekniske løsninger på øn-



*Det var Århus Sporveje, der havde igangsat udviklingsarbejdet med Travolatoren og forud for præsentationen i 1987, udgav de denne brochure.*

sker, der fra mange sider har været betragtet som uløselige...”

Så bussen uden hjul og motor, DET lod sig ikke gøre...men... baghjulene var placeret i hvert hjørne, forhjul og -aksel var placeret som på en konventionel bus, men for at få den rundt om hjørnerne, kunne baghjulene dreje. Preben konstruerede den meget komplicerede baghjulsstyring i nært samarbejde med professorer fra DTH, der bl.a. skulle garantere for sikkerheden overfor biltilsynet.



*Servicebus fra Gladsaxe tilhørende Arriva ved Gladsaxe Rådhus ved indvielsen i 2002. (Foto Peer Goe Jacobsen)*

gulvsbus og en servicebus med lidt mere tid til passageren, kommer der en "grå masse" som ikke før har benyttet bussen".

Og måske derfor havde man også allieret sig med folk som var gangbesværede på grund af alder, decideret handicappede og kørestolsbrugere, men også døve og synshandicappede. De medvirkede til at vælge de rette farver, ind- og udstigningsforhold, info-systemer etc.

Sidst men ikke mindst havde man inddraget tre grupper mere: chauffører til at hjælpe med førerpladsens indretning, mekanikere med fokus på at bussen var service- og reparati-

onsvenlig, og slutteligt Falck som stod for evt. bjærgning, her fik man rådgivning med træk-kroge og løftepunktets placering.

I løbet af 1990'erne kom flere og flere Servicebusser på gaderne i de danske byer bl.a. Aalborg, Aarhus, Odense og København, faktisk var der i september 1993 i alt 19 danske byer med tilsammen 36 servicebusser. Man så dem også som shuttlebusser i Billund og Kastrup lufthavne, og i 1992 rundede DAB 40 stk. solgte. Og det var faktisk først her, at Servicebussen tilførte DAB et positivt bidrag til virksomhedens økonomi, de sidste 10 år havde man brugt 20 mio. kr. på at udvikle lavgulvsbusser.



## Lærlingens bedrifter i Sverige

DAB var i 1960'erne blevet en del af British Leyland og som navnet antyder, en national ejet virksomhed. I midten af 1980'erne under Margaret Thatcher blev de engelske bilfabrikker privatiseret, hvilket betød at en masse engelske bilmærker kom på udenlandske hænder. Leyland busserne blev købt af Volvo; men forinden var DAB delen frasolgt til Orla Madsen og Erik Christensen i 1987.

DAB kom dermed kom på danske hænder igen.

Problemet var nu at Volvo ikke ville levere motorer, bagtøj og gearkasser til DAB, så Erik Christensen rejste til Eindhoven og fik en aftale i stand med DAF – og videre til Friedrichshafen hvor han fik forhandlet en aftale med køb af ZF gearkasser.

Den danske overtagelse varede dog kun til 1994, hvor Scania overtog fabrikken. Der var dog et kort intermezzo fra 1990-1992, hvor DAB var ejet af hollandske United Bus. Det gik konkurs i 1992 hvorefter Orla Mad-



*Scania-DAB brændselscellebus fremvises i Silkeborg i 2002. (Foto Jens Birch)*