Busse im Styling einer Straßenbahn

Artikel vom **7. Dezember 2023**
E-Busse

Neuheiten von Hess auf der »Busworld 2023« – aus dem »RegioTrans«-Review (Teil 3) von Bus-Fachautor Christian Marquordt.



Hess »LighTram 12 Plug« (Bild: C. Marquordt).

Im Mai 1882 gründete der Wagner- und Schlossermeister Heinrich Hess in der Schweizer Kantonshauptstadt Solothurn einen Betrieb, der sich mit dem Erhalt und der Reparatur von Pferde- und Ochsenfuhrwerken beschäftigte. Nach 37 Jahren, also 1919, übernahmen seine beiden Söhne Arnold und Emil die Firma. Sie glaubten an die Zukunft des Automobils, wandelten das Unternehmen in einen Karosseriebau-Betrieb um und stellten die ersten Karosserien für Personenwagen her. Ebenfalls 1919 fertigte Hess auch seine ersten Omnibusaufbauten, die in der Regel auf Fahrgestellen der bekannten Schweizer Nutzfahrzeughersteller Berna, FBW und Saurer basierten. Schon 1920 begann Hess damit, die Gerippe seiner Busse statt aus Holz aus Stahl anzufertigen. Und seit 1930 hielt Aluminium zunehmend Einzug in den Karosseriebau bei Hess,

inzwischen perfektioniert zum patentierten System »CoBolt« – die einzelnen Elemente von Aufbau und Karosserie sind nicht verschweißt oder verklebt, sondern verschraubt. Das macht es wesentlich einfacher, Karosserieschäden zu beheben: Schadhaftes Element ausbauen, neues Element einsetzen und verschrauben, und schon ist alles wieder gut. Im Laufe der Jahre mussten nicht nur die Schweizer Fahrgestellhersteller Saurer, FBW und Berna die Segel streichen, auch die Schweizer Karosseure überlebten nicht. Darunter so namhafte Unternehmen wie Eggli, Gangloff und Ramseier & Jenzer. Mit einer Ausnahme: Hess überlebte. Und so ist Hess heute der einzige Bushersteller der Schweiz. Längst verlassen selbsttragende Komplettbusse die Werkshallen, die übrigens nicht mehr in Solothurn, sondern im Nachbarort Bellach stehen. Und Hess ist neben Solaris und Van Hool einer der drei europäischen Bushersteller, die auch fast 25 m lange Doppelgelenkbusse liefern. Allerdings: Gerade jetzt schickt sich auch CRRC aus China an, ebenfalls in das Geschäft mit Doppelgelenkbussen einzusteigen.

»LighTram 12 Plug« und »LighTram 19«

Hess hatte zwei Wagen nach Brüssel mitgebracht, einen Solowagen seines Typs »LighTram 12 Plug« und einen Gelenkwagen seines Typs »LighTram 19« (Wagen 175 des Verkehrsbetriebs TransN des Kantons Neuchâtel). Die Busse von Hess nehmen im Styling heute sichtbare Anleihen bei der Straßenbahn, was sich auch in ihrem Baureihennamen »LighTram« (leichte Straßenbahn) niederschlägt. Der »LighTram 12 Plug« ist 12.000 mm lang, 2550 mm breit und 3500 mm hoch. In einer Version für den Schweizer Busbetrieb BGU nimmt er 81 Fahrgäste mit, er bietet hier 25 Sitz- und 56 Stehplätze. Angetrieben wird er von flüssigkeitsgekühlten elektrischen Permanent-Magnet-Motoren, und seine Batterien werden über Kabel und CCS-Combo-Stecker aufgeladen. Vorgesehen ist er für Nachladung auf dem Betriebshof.



Hess »LighTram 19« (Bild: C. Marquordt).

Deutlich größer ist der »LighTram 19« mit einer Länge von 18.740 mm, der üblichen Breite von 2550 mm und einer Höhe von 3500 mm. Er kann gut 160 Fahrgäste mitnehmen, die konkrete Zahl variiert je nach der vom Kunden ausgewählten Konfiguration des Fahrzeugs. Es gibt ihn als Batteriebus für Nachladung über Nacht auf dem Betriebshof oder mit Aufladung auf der Linie über Pantograph, der vom Bus zur Ladestation aufsteigt, aber auch mit invertiertem Pantographen, der sich von der Ladestation auf den Bus absenkt, und vor allem gibt es ihn auch als In-Motion-Charger

und als reinen Gelenk-Trolleybus. Als In-Motion-Charger lädt er seine Batterien unterwegs unter einer Obusfahrleitung nach und kann Linienabschnitte ohne Fahrleitung aus seinen Batterien bedienen – so ausgestattet ist er bei den Züricher VBZ im Einsatz. Der »LighTram 19« ist das Volumen-Modell bei Hess. Noch hingewiesen sei auf die beiden Typen, die man nicht nach Brüssel mitgebracht hatte: auf den Midi-Niederflurbus »LighTram 10«, wie er als Quartiersbus in Zürich im Einsatz ist, und auf den Doppelgelenkbus »LighTram 25« mit einer Länge von 24.700 mm. Er ist als reiner Batteriebus mit Nachladung auf der Linie in Basel, dem australischen Brisbane und im französischen Nantes im Einsatz und als Trolleybus in Bern, Lausanne, Luzern und Zürich.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag