

Xx

X 2000 var SJ:s snabbtåg på fjärrtågslinjer och byggdes av ›Kalmar Verkstad AB och ABB under åren 1989–1998. Tåget är uppkallat efter drivenheten, dvs. vagnen med motorn, vilken egentligen heter X2, men SJ använder sig av X 2000 som ett eget varumärke. Premiärresan gjordes i september 1990 mellan Stockholm och Göteborg. Ett tågsätt består av drivenheten X2 och två till fem mellanvagnar varav en bistrovagn samt en sittvagn med förarhytt. Ursprungligen bestod X 2000-tågen av sex sammankopplade delar: en manövernagn, tre mellanvagnar, en restaurangvagn och en drivenhet. Senare levererades även fyra- och femvagnars tåg. Förarhytt finns i båda ändarna. Motorn har en effekt på 3 260

kW eller 4 430 hkr, drivs med elektricitet och tågets högsta tillåtna hastighet är 200 km/h. Ett femvagnars tågsätt kostade cirka 130 mkr. Tåget konstruerades och byggdes till största delen i Kalmar men den elektriska utrustningen monterades i Västerås. Det byggdes med en för Sverige ny teknik där vagnskorgarna var byggda i korrugerat rostfritt stål. För att klara de relativt kurviga svenska järnvägarna har alla vagnskorgarna utom drivenheten försetts med hydraulik som gör att vagnarna vid farter över 70 km/h lutar inåt i kurvorna. Korglutningen är i första hand avsedd att öka komforten; utan den skulle sidokrafterna bli för stora under färd. Normalt körs X 2000 med sex vagnar och tar då



X 2000.
Foto Christer Carlqvist

311 passagerare. Vid ett hastighetsprov som gjordes den 21 juli 1993 mellan Varberg och Falkenberg uppnåddes hastigheten 276 km/h. Tågsättet bestod då av tre mellanvagnar och dubbla drivenheter vilket annars inte används.

Under 1990-talet visade flera järnvägsbolag intresse för det svenska snabbtåget och tågsätt lånades ut för utvärdering, bl.a. till USA, Tyskland, Norge och Kina. X 2000 provades även i Australien. Trots dess speciella koncept blev exportframgångarna försvinnande små; ett enda tåg såldes till Kina. Norska NSB köpte sina lutande tåg av dåvarande Adtranz, sedermera Bombardier. Vagnskorgarna till tågen byggdes dock av Kalmar Verkstad AB. Slutmontage skedde i Adtranz anläggning i Strømmen utanför Oslo.

En enklare variant fanns som populärt kallades X 200, ibland X 2, och den var närmast identisk med X 2000. Skillnaden var att tågsättet bestod av en drivenhet, två eller tre mellanvagnar och en manövernagn, alltså tre eller fyra vagnar för passagerare mot normalt sex för X 2000. Det fanns heller inte någon bistrovagn. Utvändigt kännetecken var den röda linjen som löpte utmed tågsidan under fönsterraden till skillnad mot en blå rand på X 2000 och inredningen var något enklare. Även X 200 byggdes på Kalmar Verkstad. Den trafikerade bl.a. ›Kust till kust-banan. År

2000 ökade behovet av X 2000-tåg och samtliga X 200-tåg byggdes om till X 2000. SJ ändrade senare namnet på tåget till SJ 2000. BB

XL-labbet, även kallat Experimentlaboratoriet, tillkom 1997 och drevs av Högskolan i Kalmar. Ändamålet var att öka unga människors intresse för naturvetenskap och teknik. Verksamheten gav barn och vuxna möjligheter att på ett lekfullt och lustfyllt sätt lära sig mer om teknik, fysik, biologi, kemi och miljökunskap. I början höll man till i ›Teknikhuset, numera KomVux, vid Norrgård men snart flyttade man till det f.d. ›Församlingshuset vid korsningen Esplanaden–Norra vägen. Verksamheten har upphört. BB

X-Mobil drevs som ett mobilt projekt av ›XL-labbet under 2011 då en mindre biogasdriven buss inreddes med ett experimentlab. Det vände sig både till allmänheten och till lärare för fortbildning inom energiområdet. Bussen ambulerade i hela Kalmar län för att öka intresset och kunskaperna om energifrågor hos allmänheten. Bussen iordningställdes med stöd av Regionförbundet och Länsstyrelsen i Kalmar län samt Energimyndigheten. Projektet upphörde samma år. BB

