



A. Knoerr

Trolleybus, mise en service : 1950 – 51

Nombre : 15

Immatriculation : (20 – 34) 821 – 835

Constructeurs

– mécanicien : Saurer, Hess

– électricien : SAAS

Vitesse maximale : 45 km/h

Ecartement : 2015 mm

Masse: 9,4 t

Places : 25 assises, 74 debout

Effort en régime unihoraire :

$Z = 9,3 \text{ kN}$ à 26,5 km/h

Effort maximal :

$Z = 31 \text{ kN}$

Puissance unihoraire aux arbres des moteurs: 95 kW

Puissance maximale : 138 kW

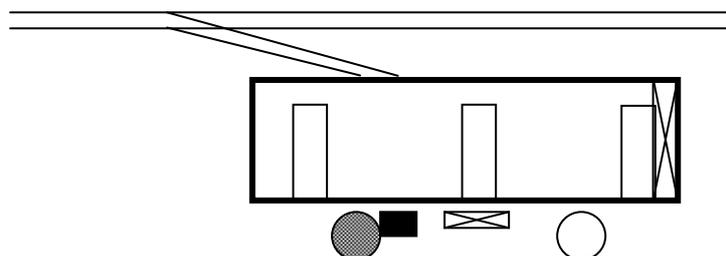
Diamètre des roues : 960 mm

Réduction: 1 : 10,5

Transmission : à pont hypoïde

Frein mécanique : pna

600 V=



Raison du choix

Trolleybus normalisé des années '50.

Remarques

Le même moteur de traction L-326 a été installé en 1963 dans 12 trolleybus Berliet EH100 livrés à la CGTE avec le même schéma, mais assisté d'une électronique de réglage d'accélération. On le retrouve le L-326 dans des trolleybus articulés bimoteurs de 1965 (fiche 8.6.64) à Genève. La même chaîne de traction a aussi équipé des trolleybus à Fribourg et Neuchâtel vers 1950, avec des variantes de carrosserie.

En freinage, la préexcitation est fournie par la dynamo d'éclairage, fixée en bout d'arbre du moteur de traction.

La chaîne de traction est largement reprise des trolleybus 1 – 12 livrés aux TPG en 1942, équipés de moteurs L-316 de 81 kW.

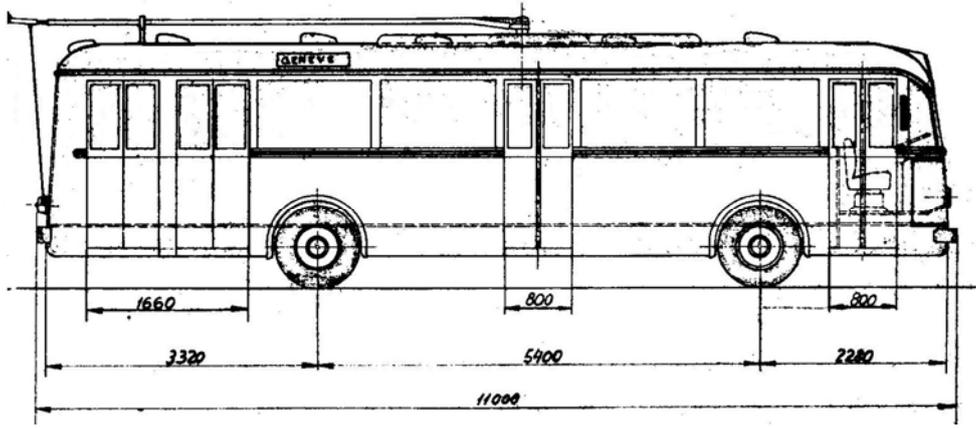
Théorie

Entraînement électrique : C1; § 4.1.1, 4,1,2.

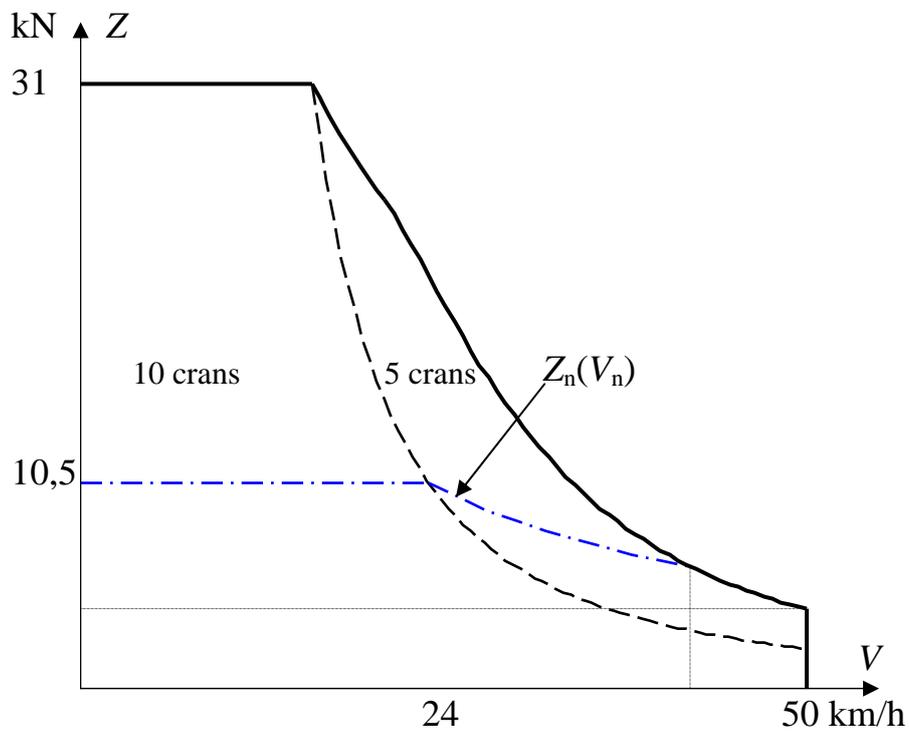
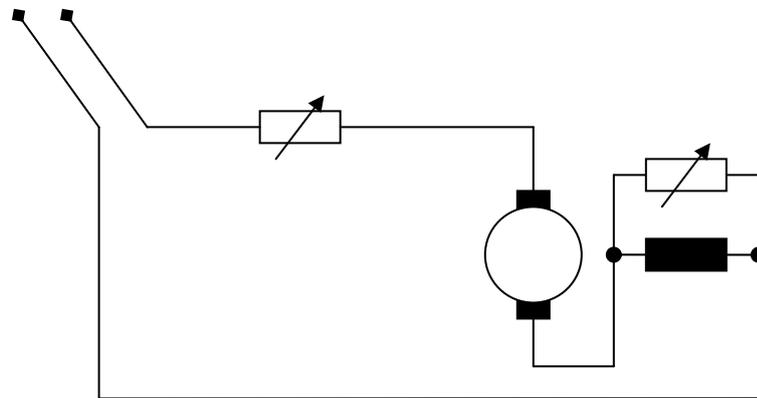
Entraînement mécanique : K4; § 5.6.1

Bibliographie

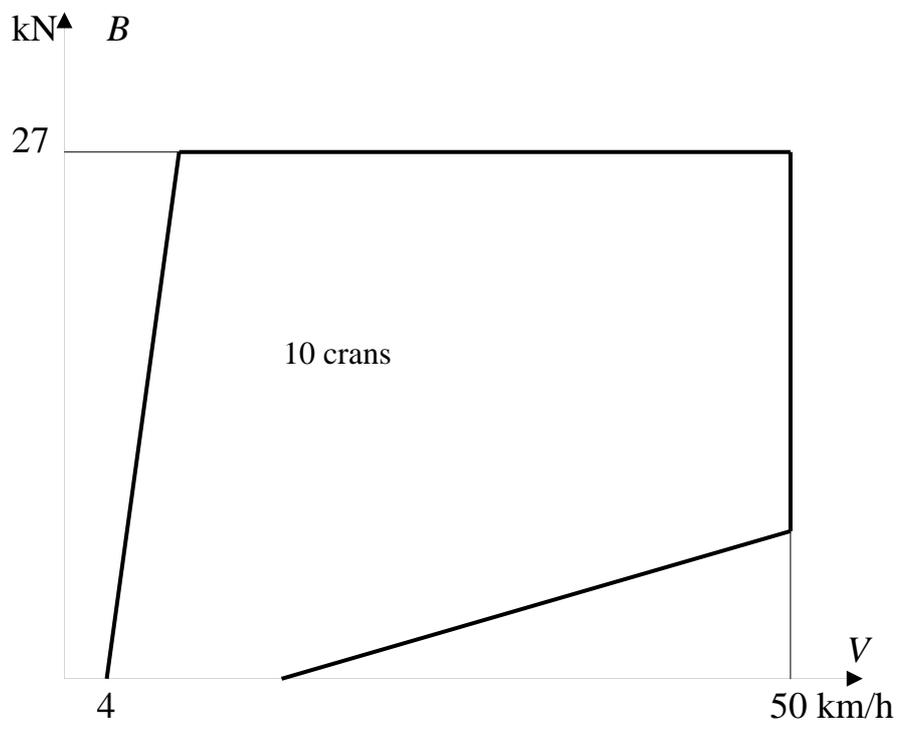
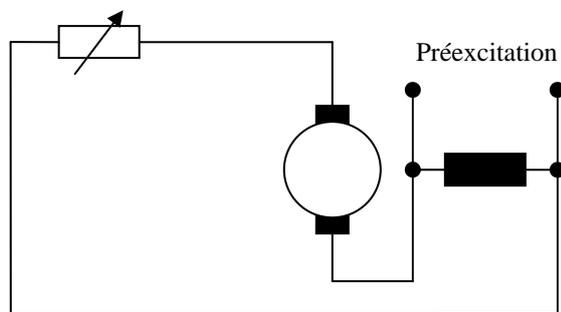
S. BERARD : Les Trolleybus de Genève, *Bulletin Sécheron* N°14, 1942, pp. 11 – 15.



Croquis-type



Traction



Freinage