



J.-M. Lacreuze

**Trolleybus articulé, mise en service : 1965**

Nombre : 21

Immatriculation : 601 – 621

Constructeurs

– mécanicien : Berna, SWS

– électricien : SAAS

Vitesse maximale : 60 km/h

Ecartement : 2400 mm

Masse: 16,4 t

Places : 30 assises, 107 debout

Effort en régime unihoraire :

Z = 34 kN à 19 km/h

Effort maximal :

Z = 41 kN

Puissance unihoraire aux arbres des moteurs: 191 kW

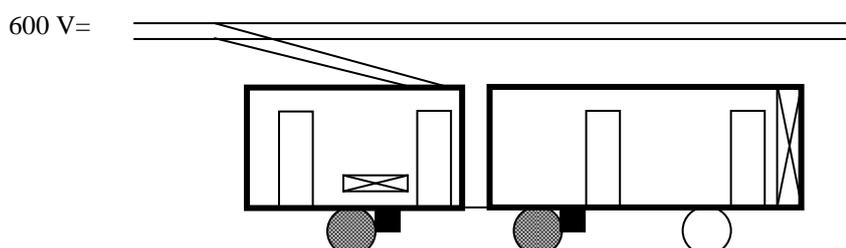
Puissance maximale : 224 kW

Diamètre des roues : 960 mm

Réduction: 1 : 10,5

Transmission : à pont hypoïde

Frein mécanique : pna



**Raison du choix**

Une des premières séries de trolleybus équipées d'électronique d'assistance à la conduite (réglage d'accélération).

**Remarques**

Utilise le même type de moteurs L-326 que les trolleybus unifiés de 1950 (fiche 8.6.62). Les véhicules de Winterthur et Schaffhouse n'ont pas le dispositif de commande électronique, mais un gradateur à cames, et leurs moteurs sont fournis par BBC. Avec les trolleybus de Bâle, commandés pendant la production de la première commande, cela fait une série de 50 véhicules.

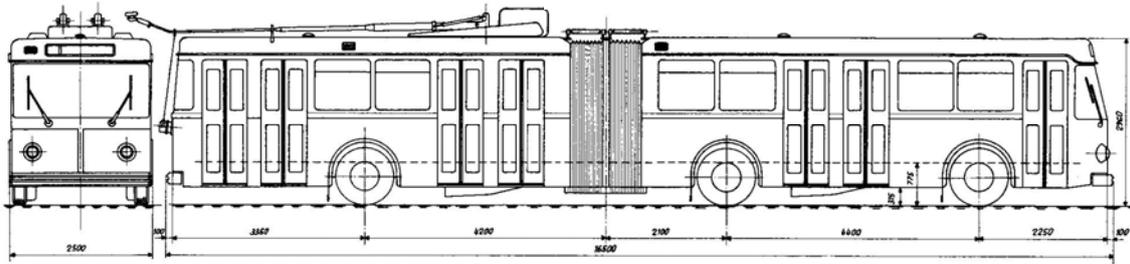
**Théorie**

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

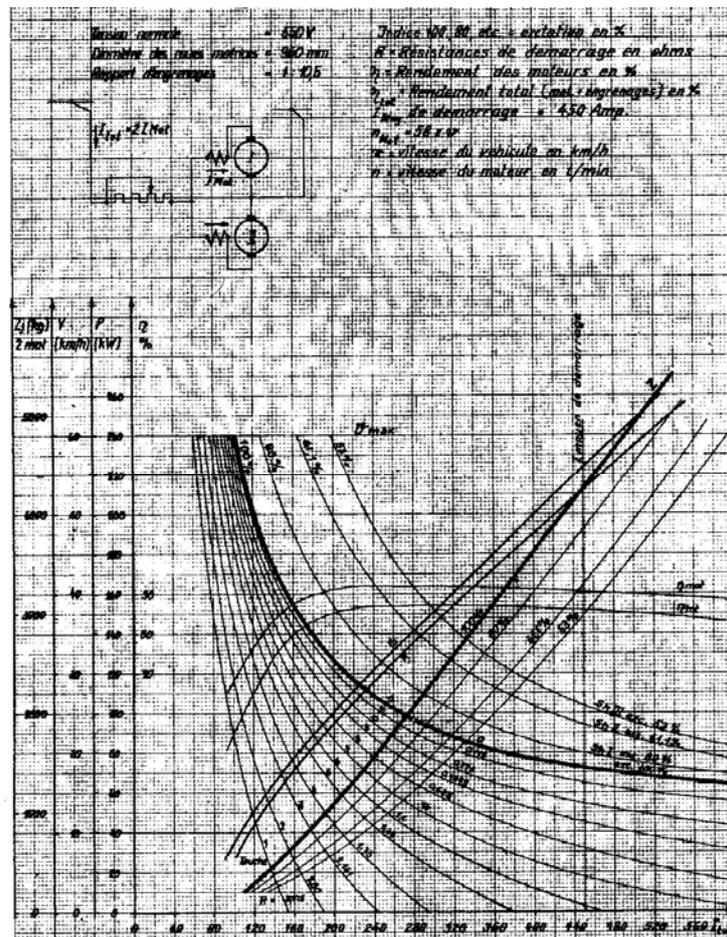
Entraînement mécanique : K4; § 5.6.1

**Bibliographie**

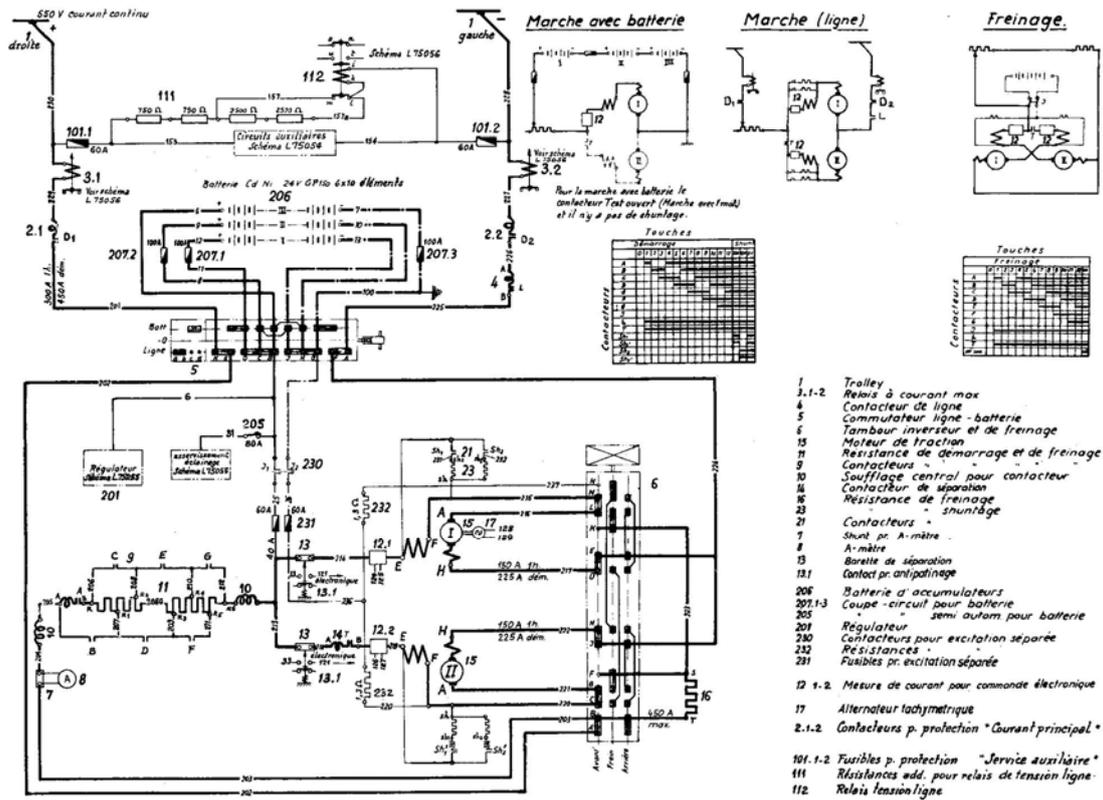
SECHERON : *L'équipement électrique des trolleybus articulés normalisés des Transports en commun de Genève, Winterthur et Schaffhouse*, Genève, 1966.



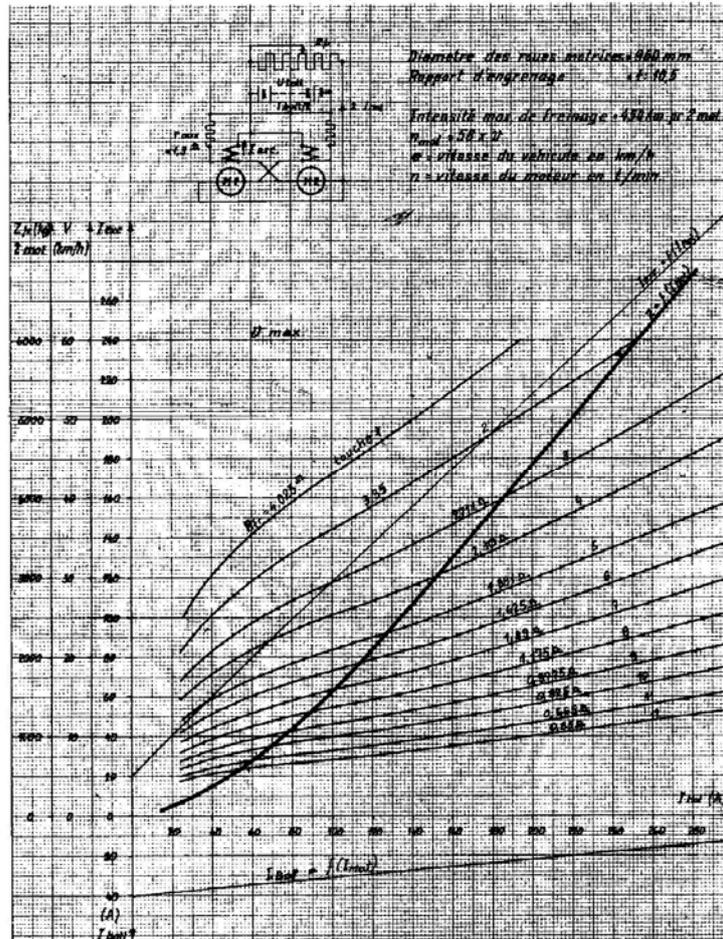
Croquis-type



Traction



### Schéma de puissance



### Freinage