



Automotrice de tramway urbain

Mise en service: 1994 – 1998

Nombre: 50

Immatriculation: 650 – 699

Constructeurs: mécaniciens: Düw, Waggonbau Bautzen

électriciens: SAG, ABB

Ecartement: 1435 mm

Vitesse maximale: 80 km/h

Masse: 30,4 t

Places: assises: 91, debout: 92

Effort en régime continu: $Z = \text{kN à km/h}$

$B = \text{kN}$

Effort maximal:

$Z = \text{kN}$

$B = \text{kN}$

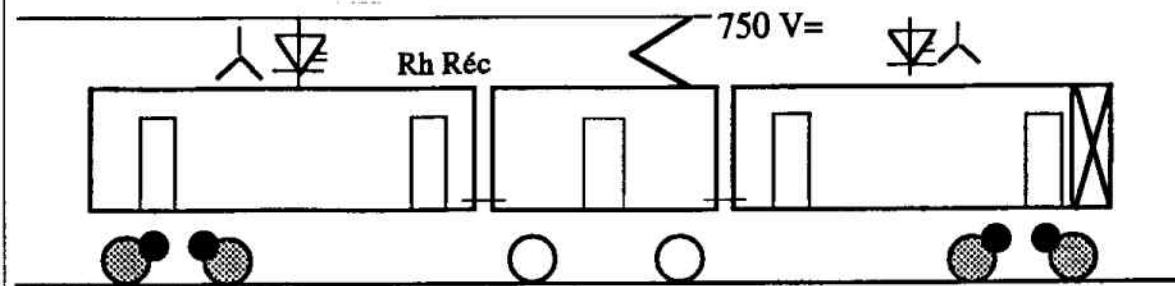
Puissance continue: 380 kW

Puissance unihoraire: kW

Diamètre des roues: $D_m = 550 \text{ mm}$ Réduction: $k_G = 1:8,194$

Transmission: élastique individuelle par essieu

Frein mécanique:



Raison du choix:

Tramway moderne à plancher bas (350 mm sur rail) sur 70% de sa longueur, entraîné par moteurs asynchrones et onduleurs à transistors IGBT.

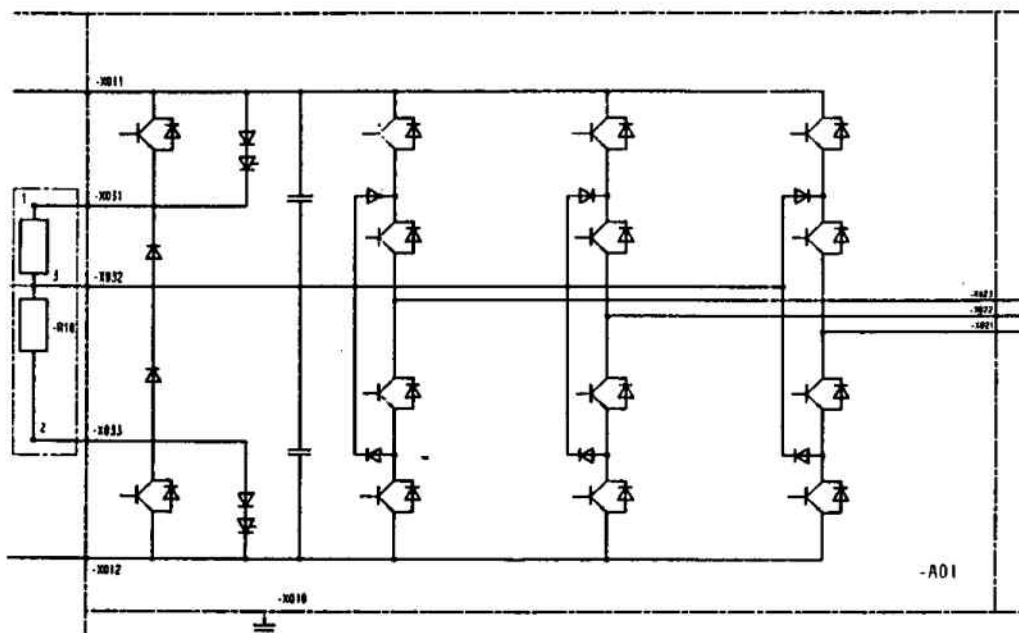
Remarques :

Moteurs et onduleurs sont refroidis à l'eau.

Ce type de véhicule est le dernier né d'une famille de tramways à plancher bas développés par Siemens et Düwag:

• 25 NGT 6C à KVG (1990 – 1994, B'+1'1'+B', 360 kW, 1435 mm) équipés de 2 moteurs à courant continu alimentés par hacheur à GTO.

• 42 NF6D à BOGESTRA (1992 – 1994) et 2 MGT 6D à HVAG (1993 – 1994) (Bo'+1'1'+Bo', 340 kW, 1000 mm) équipés de 4 moteurs asynchrones alimentés par onduleurs à GTO.



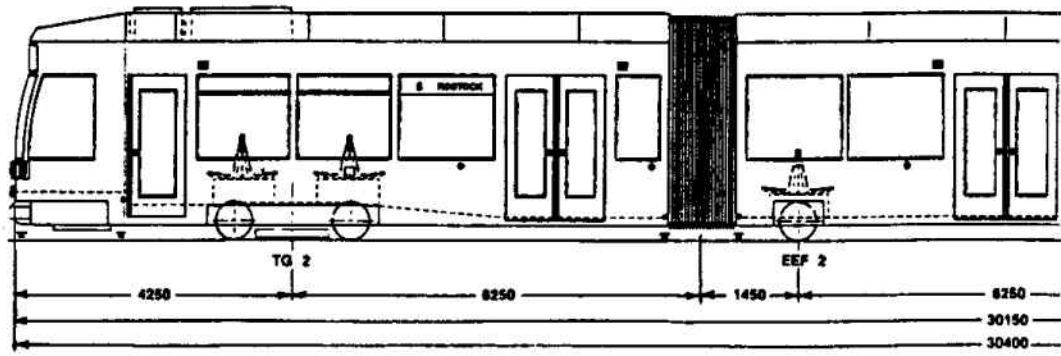
Théorie :

Entraînement électrique: C3; § 4.5.4

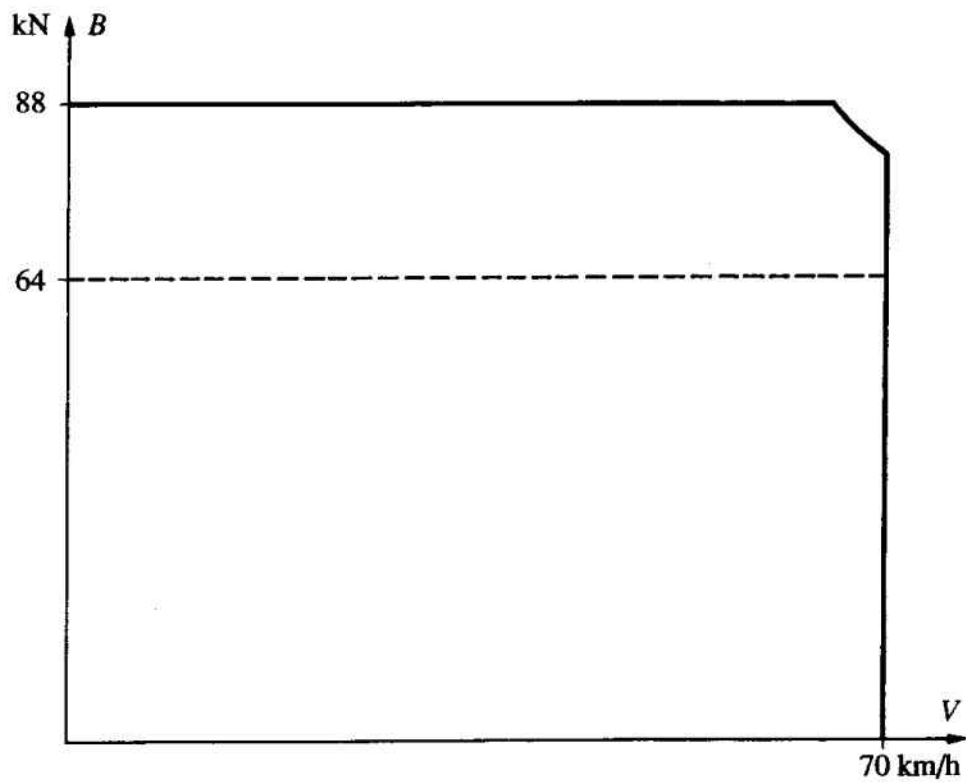
Entraînement mécanique: B4; § 5.4.7

Bibliographie :

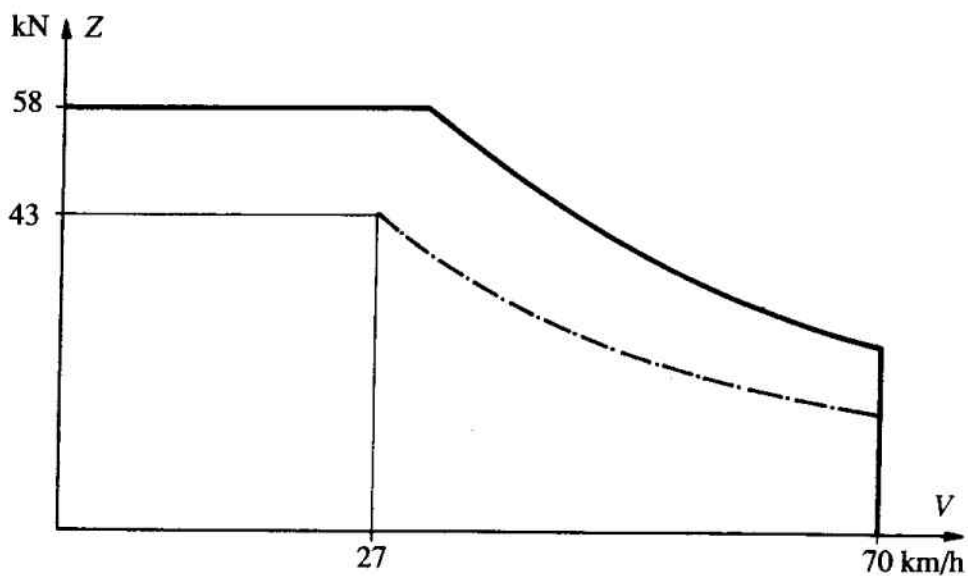
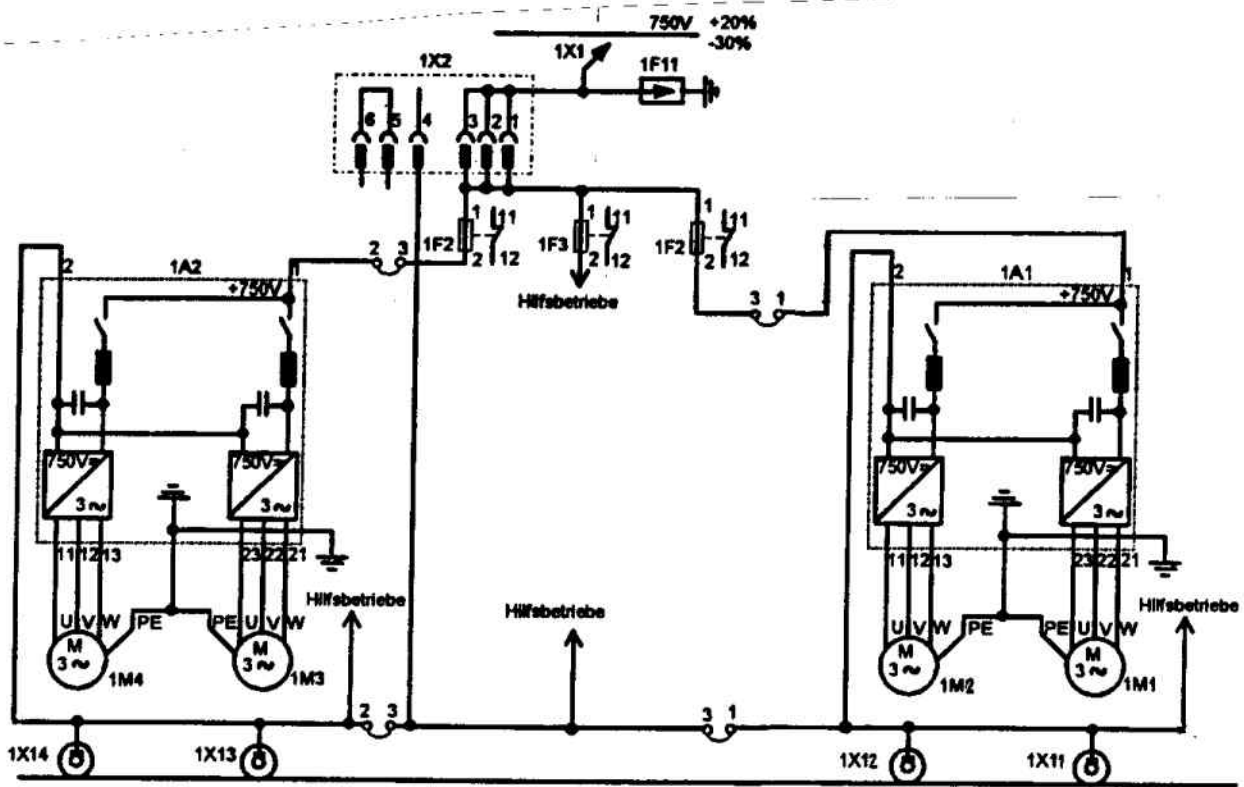
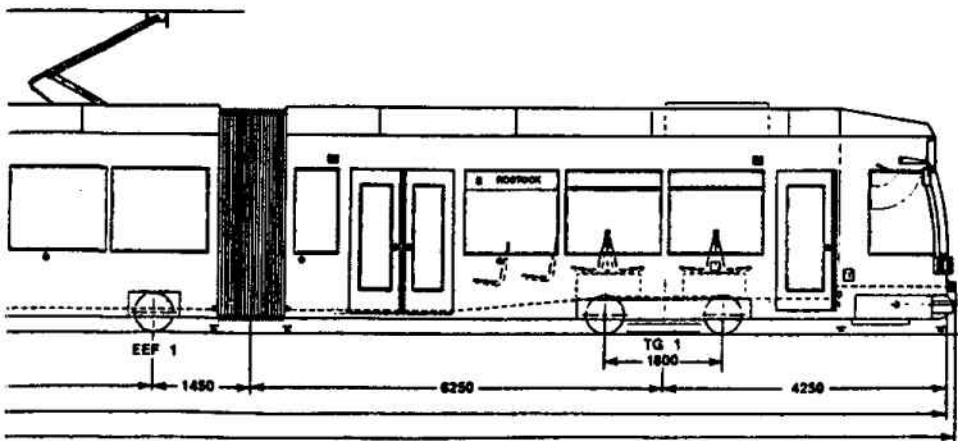
A. KORTMAYER: *Neubaufahrzeuge für die Rostocker Strassenbahn AG*, Stadtverkehr, 1993, n° 10, dès p. 18.



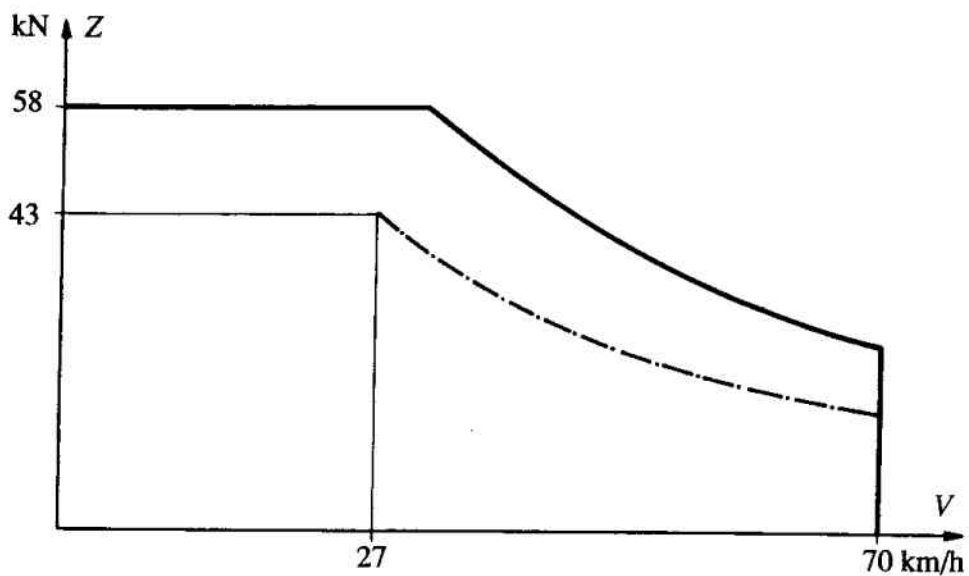
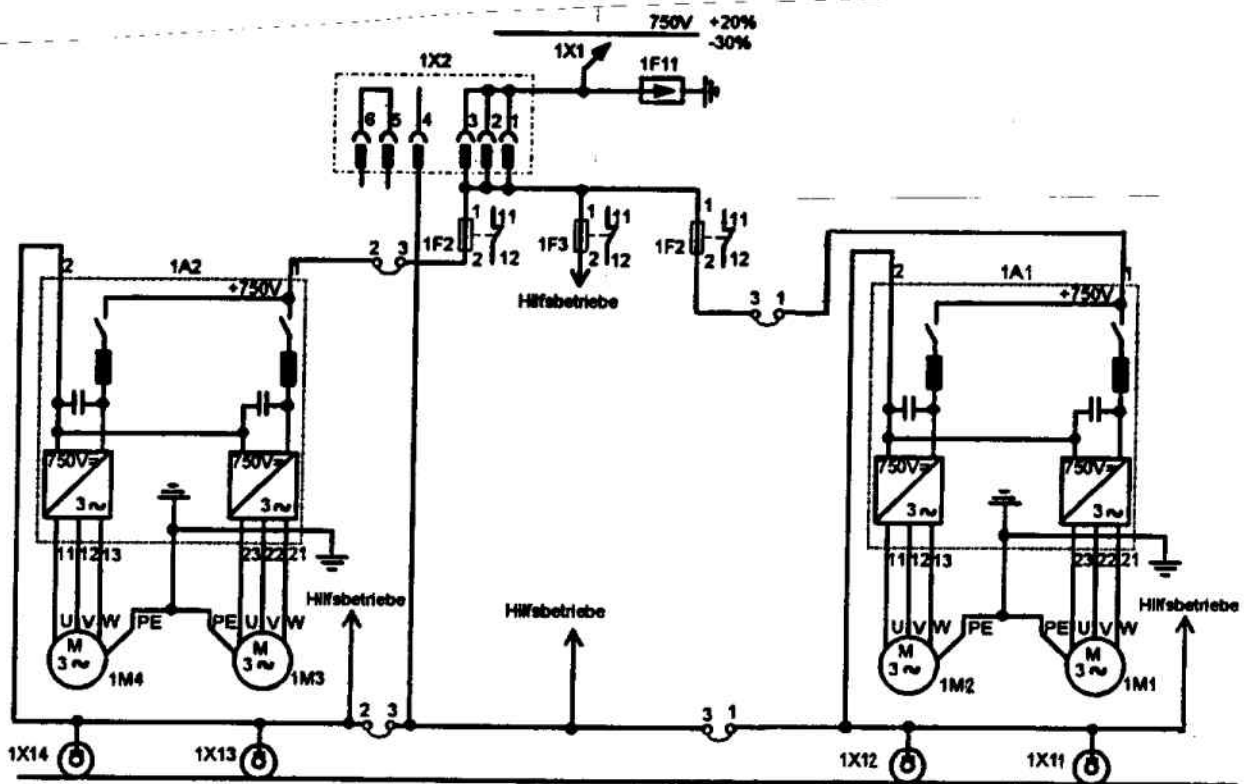
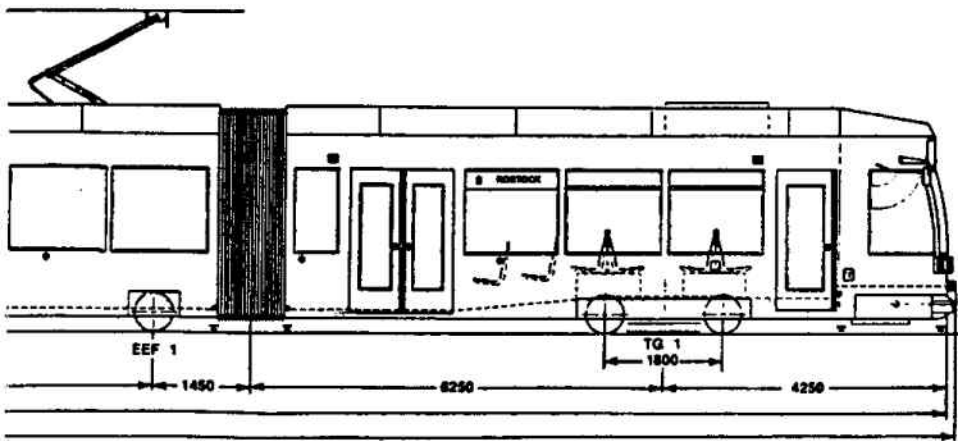
- 1 caisse avant
- 2 caisse arrière
- 3 caisse médiane
- 1X1 pantographe
- 1A2 onduleur arrière
- 1M moteurs
- Hilfsbetriebe services auxiliaires



Freinage



Traction



Traction