



A. Knoerr

Trolleybus, mise en service : 1959 – 60

Nombre : 18

Immatriculation : 861 – 878

Constructeurs

– mécanicien : Berna, SWS

– électricien : SAAS

Vitesse maximale : 50 km/h

Ecartement : 2400 mm

Masse: 10,6 t

Places : 26 assises, 67 debout

Effort en régime continu :

$Z = 15,3 \text{ kN}$ à $27,6 \text{ km/h}$

Effort maximal :

$Z = 47,5 \text{ kN}$

Puissance continue/unihoraire aux arbres des moteurs: 123/153 kW

Puissance maximale : 230 kW

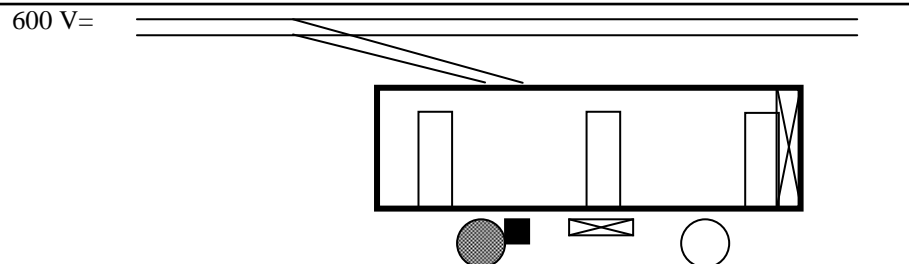
Diamètre des roues : 1025 mm

Réduction: 1 : 10,5

Transmission : à pont hypoïde

Frein mécanique : pne

600 V=



Raison du choix

Trolleybus puissant des années '60.

Remarques

Les moteurs L-357 ont été développés spécialement pour ces véhicules. Le régime continu n'est pas défini à plein champ, comme cela est usuel, mais au premier cran de champ affaibli : 85%.

Au début de l'exploitation, ce type de trolleybus tirait une remorque pendant les heures de pointe.



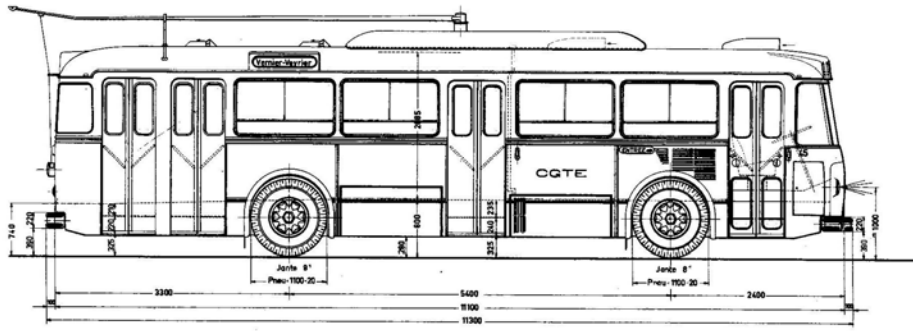
Le N°867 a servi de prototype pour le dispositif électronique de réglage d'accélération. Le N°877 a été sauvegardé par l'association *Rétrobus*.

Théorie

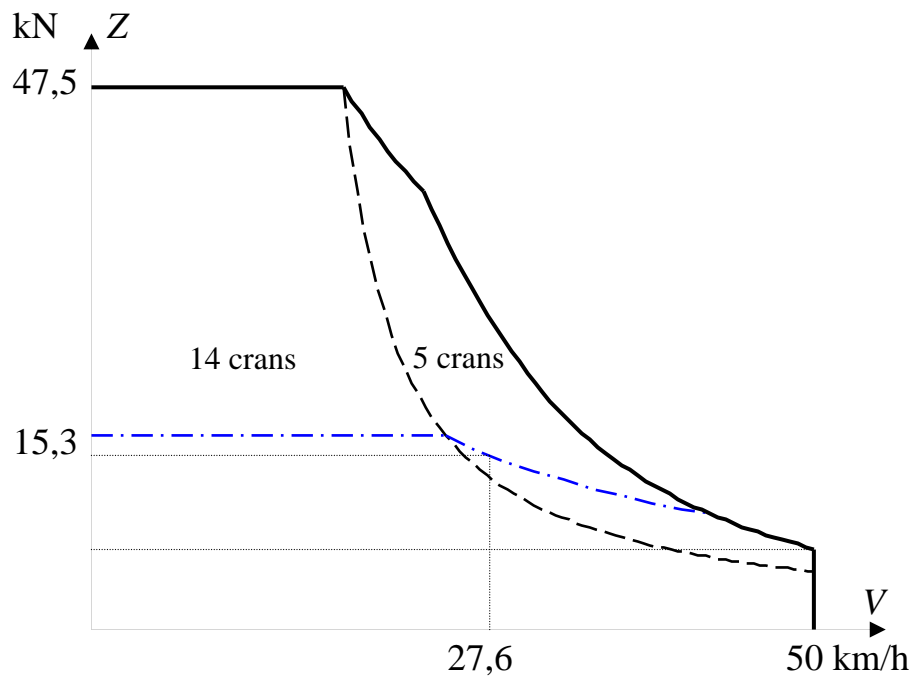
Entraînement électrique : C1; § 4.1.1, 4,1,2.

Entraînement mécanique : K4; § 5.6.1

Bibliographie



Croquis-type



Traction

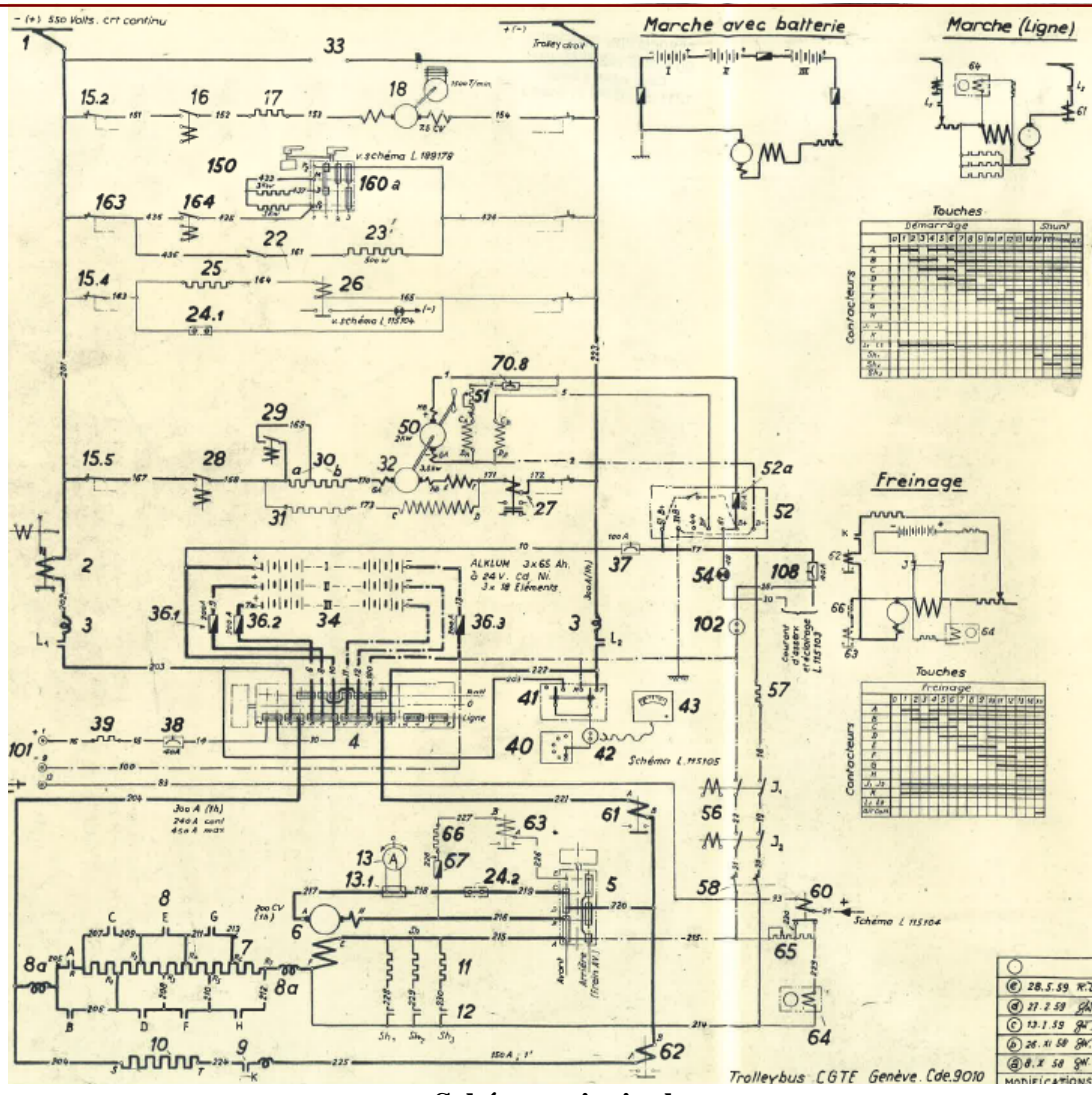
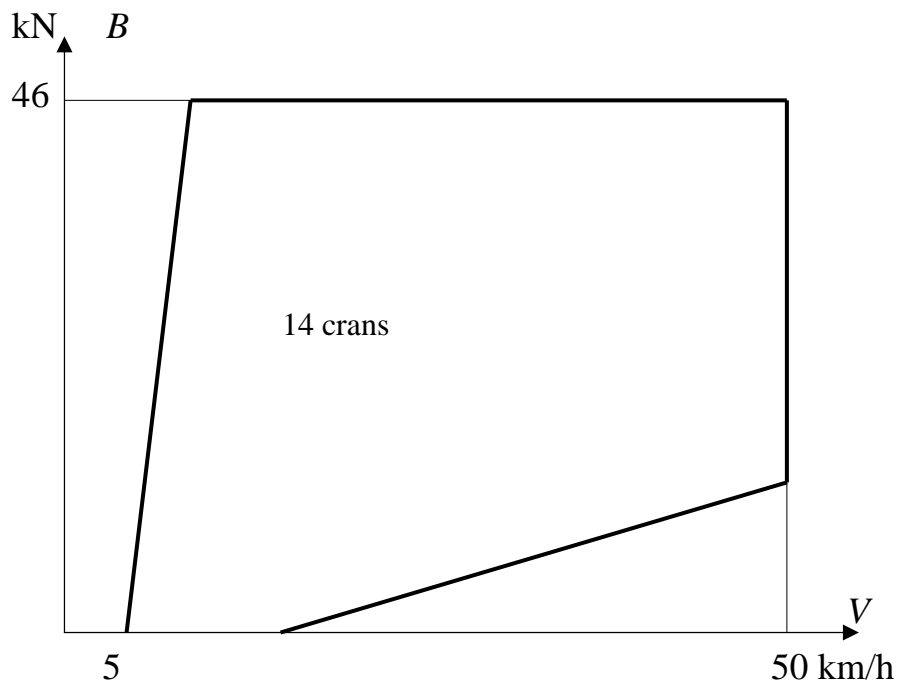


Schéma principal



Freinage