

## Automotrice 1975/1976/1977 (série 08)

**Série :** 08 (801-844)

**Tranches :** 1975 (801-820), 1976 (821-832) et 1977 (833-844)

**Nombre de véhicules construits :** 44

**Années de construction :** 1975-1979

**Constructeurs :**

*Caisse et partie mécanique :* La Brugeoise et Nivelles (Bruges)

*Partie électrique :* ACEC (Charleroi)

**Tare moyenne**

*Automotrice :* 220,30 tonnes

*Partie ADx<sup>1</sup> :* 50,80 tonnes

*Partie B avec pantos :* 60,30 tonnes

*Partie B sans pantos :* 60,30 tonnes

*Partie Bx :* 48,90 tonnes

**Longueur totale :** 99,028 m

**Puissance unihoraire :** 1535kW

**Vitesse maximale :** 140 km/h

**Mise hors service :** une seule en 2019 et deux en 2020

**En quelques mots :** ces automotrices ont marqué une rupture avec le passé, tant par leur composition (quadruple au lieu de double) que par leur livrée (orange/gris au lieu de l'éternel vert).



Automotrice 817 quadruple à Schaerbeek (réf. K00385A)

### Contexte historique

En 1972, la SNCB décide de mettre en service des automotrices électriques quadruples, qui doivent offrir davantage de confort aux voyageurs et présenter une apparence plus moderne que les automotrices électriques doubles en service jusqu'alors et qui continueront néanmoins à être livrées jusqu'en 1980.

<sup>1</sup> A : première classe ; B : deuxième classe ; D : compartiment à bagages ; x : poste de conduite

## Inventaire des automotrices (dans leur état d'origine)

Le Conseil d'Administration de la SNCB a décidé :

- Le 28 janvier 1972, de l'achat de vingt automotrices quadruples avec commande par thyristors auprès de l'association momentanée La Brugeoise et Nivelles-ACEC (tranche 1975, livrées entre juillet 1975 et octobre 1976).
- Le 23 mai 1975, de l'achat de douze automotrices identiques auprès de la même association momentanée (tranche 1976, livrées entre octobre 1976 et juin 1977).
- Le 9 ou le 16 juillet 1976, d'une nouvelle commande de douze automotrices identiques auprès de cette même association (tranche 1977, livrées entre novembre 1978 et octobre 1979).



Construction des automotrices électriques quadruples à l'atelier de La Brugeoise et Nivelles, septembre 1974 (réf. Z13076B)

Tranche	Année de construction	Nombre de véhicules construits	Nombre de places assises ADx	Nombre de places assises B avec pantos	Nombre de places assises B sans pantos	Nombre de places assises Bx	Nombre total de places assises	Numéros
1975	1975-1976	20	24 A fumeurs 32 A non-fumeurs	40 B fumeurs 60 B non-fumeurs	46 B fumeurs 60 B non-fumeurs	30 B fumeurs 66 B non-fumeurs	56A 302B	801-820
1976	1976-1977	12	24 A fumeurs 32 A non-fumeurs	40 B fumeurs 60 B non-fumeurs	46 B fumeurs 60 B non-fumeurs	30 B fumeurs 66 B non-fumeurs	56A 302B	821-832
1977	1978-1979	12	24 A fumeurs 32 A non-fumeurs	40 B fumeurs 60 B non-fumeurs	46 B fumeurs 60 B non-fumeurs	30 B fumeurs 66 B non-fumeurs	56A 302B	833-844

La numérotation de la caisse (par voiture) a été instaurée en octobre 1995. Pour les automotrices quadruples, la numérotation a été effectuée comme suit :

- 8xy1 : voiture ADx
- 8xy2 : voiture B avec pantos
- 8xy3 : voiture B sans pantos
- 8xy4 : voiture Bx

Ces numéros ont été apposés au bas de la caisse.

## Description de la situation initiale

L'une des caractéristiques marquantes de ces automotrices est le profil partiellement biseauté des parois latérales.

Il est probable que cette particularité s'explique par le fait que, lors de la conception, une éventuelle installation d'un système de caisse pendulaire ait été envisagée. Cela aurait permis des vitesses plus élevées sur des lignes à tracé sinueux, telles que la ligne Bruxelles – Luxembourg. Cette possibilité n'a toutefois jamais été exploitée.

### Voiture ADx 8xy1 (répartition essieu 2'2')

Outre un vaste poste de conduite occupant toute la largeur du véhicule — ce qui améliore le confort de conduite pour le conducteur mais empêche les voyageurs de circuler d'une automotrice à l'autre — cette voiture comprend un compartiment à bagages avec un local verrouillable pour le chef-garde, une petite plateforme d'embarquement, un compartiment de première classe fumeurs de 24 places, un compartiment de première classe non-fumeurs de 32 places, ainsi qu'une grande plateforme d'embarquement avec WC et armoire technique.



Poste de conduite d'une automotrice série 08 (réf. K00302B)

### **Voiture B avec pantographes 8xy2 (répartition essieu Bo'Bo')**

Au-dessus de chaque bogie moteur se trouve un compartiment de deuxième classe non-fumeurs de 30 places. Entre les bogies se trouvent une grande plateforme d'embarquement avec WC et armoire technique, un compartiment de deuxième classe fumeurs de 40 places et une petite plateforme d'embarquement.

### **Voiture B sans pantographes 8xy3 (répartition essieu Bo'Bo')**

Au-dessus de chaque bogie moteur se trouve un compartiment de deuxième classe non-fumeurs de 30 places. Entre les bogies se trouvent une petite plateforme d'embarquement avec WC, un compartiment de deuxième classe fumeurs de 46 places et une petite plateforme d'embarquement.

### **Voiture Bx 8xy4 (répartition essieu 2'2')**

Outre le vaste poste de conduite occupant toute la largeur, cette voiture comprend un compartiment de deuxième classe fumeurs de 30 places, une petite plateforme d'embarquement, un compartiment de deuxième classe non-fumeurs de 36 places avec WC, une petite plateforme d'embarquement et un compartiment de deuxième classe non-fumeurs de 30 places.

Il y avait 140 places fumeurs et 218 places non-fumeur ce qui était en faveur des non-fumeur pour la première fois.

### **Intérieur**



Intérieur première classe (réf. K00532)

Les places assises étaient disposées transversalement dans une configuration 2+2 places en première classe et 2+3 places en deuxième classe. En première classe, les sièges individuels de type baquet étaient revêtus d'un tissu orange à carreaux. En deuxième classe, les banquettes étaient revêtues de similicuir gris. Les porte-bagages étaient placés au-dessus des banquettes et une tablette fixe se trouvait sous chaque fenêtre. Des radiateurs électriques installés le long des parois latérales assuraient le chauffage des compartiments. L'éclairage était assuré par des lampes TL installées dans des boîtiers en matière plastique.

Les cloisons et portes intérieures étaient habillées de panneaux stratifiés ; orange et crème en deuxième classe et vert foncé en première classe. Les portes intérieures étaient de couleur crème en deuxième classe et de couleur vert foncé en première classe.



Voyageurs dans une voiture de deuxième classe (réf. K00615)

Les fenêtres comportaient, dans leur partie supérieure centrale, deux petites vitres coulissantes destinées à la ventilation.

Lors de leur construction, les automotrices de la série 08 étaient équipées de deux pantographes à bras unique, montés sur le toit de la voiture B-8xy2, avec les coudes orientés l'un vers l'autre.

Chaque paroi d'about était dotée de deux phares blanc/rouge disposés horizontalement derrière une vitre.

Dans les automotrices 801 à 844, l'augmentation de la vitesse a été réalisée électroniquement. Le composant principal est le thyristor, une diode qui fait passer le courant électrique dans une seule direction

de manière contrôlée. L'augmentation de la vitesse était réalisée en rendant les thyristors conducteurs à une fréquence de plus en plus haute, de sorte que la tension électrique sur les moteurs augmentait. Cela faisait également augmenter leur vitesse de rotation et donc la vitesse de l'automotrice.

Sur les automotrices 801 à 844, l'équipement de démarrage à thyristors est installé sous les voitures de tête 1 et 4, d'où sont commandés les quatre moteurs de traction des voitures motorisées 2 et 3.

## Livrée

### Grise avec large bande orange

Les automotrices quadruples ont été livrées dans une livrée gris/orange. Ce choix est le résultat d'un essai mené avec deux voitures M2 AB durant la période 1972-1977, visant à remplacer l'éternel vert par une livrée d'aspect plus moderne. La voiture 43249 a reçu une livrée gris/orange, tandis que la voiture 43260 a été peinte en brun/vert. Le choix final s'est porté sur la livrée gris/orange.

Les bandeaux de fenêtres jusqu'à la ligne de toit ainsi que la partie inférieure de chaque caisse étaient de couleur gris clair. La large bande orange se situait entre la base des fenêtres et la partie inférieure gris clair. Les portes étaient orange, le toit gris foncé et les bogies noirs.

L'indication de la classe et la bande de première classe au-dessus du compartiment de première classe étaient également de couleur orange. Durant la période de mars à août 1983, après un essai sur l'automotrice 801, cette bande orange de première classe a également été appliquée au-dessus des fenêtres du poste de conduite de la voiture ADx. Les voyageurs pouvaient ainsi repérer la première classe à l'approche du train.

Les numéros, de couleur gris clair, n'étaient apposés que sur la paroi d'about et sur les parois latérales des cabines de conduite.

### **Bordeaux avec fine bande blanc gris**

En 1985, la SNCB lance une toute nouvelle livrée. La caisse devient bordeaux avec une fine bande blanc gris sous les fenêtres et un toit gris foncé. Sur les parois latérales et la paroi d'about des cabines de conduite, cette bande étroite était réalisée en jaune.

Les numéros, de couleur noire, étaient apposés dans la bande jaune sur la paroi d'about et les parois latérales des cabines de conduite. Pour des raisons de sécurité, une seconde bande jaune de largeur identique a été ajoutée sous la première sur la paroi d'about.



Automotrice 805 en livrée bordeaux à Ghlin, Ronald Mardaga, 14 décembre 1991 (réf. M031\_085)

La bande de première classe est devenue jaune au-dessus du compartiment de première classe ainsi qu'au-dessus des fenêtres du

poste de conduite de la voiture ADx, pour la raison mentionnée ci-dessus. La classe est indiquée par des chiffres rouge foncé apposés sur des autocollants blancs. Plus tard, cette indication sera réalisée par des chiffres de frottement 1 et 2 de couleur blanche. Les bogies restent noirs.

Les automotrices 801 à 820 ont reçu cette livrée entre août 1985 et novembre 1989 (la 806 ayant été la première), les automotrices 821 à 832 entre juin 1987 et septembre 1989, et les automotrices 833 à 844 entre mars 1990 et février 1995 (la 844 ayant été la dernière).

### **Opération promotionnelle : automotrice 808 VTM**



L'automotrice 808 fait de la publicité pour VTM à Asse, Ronald Mardaga, 8 mai 1992 (réf. M031\_140)

Dans le cadre des émissions de la Vlaamse Televisiemaatschappij (VTM), fondée en 1989, l'automotrice bordeaux 808 est apparue le 27 juin 1991 dans une livrée bleue spécifique, agrémentée çà et là de nuages portant le logo VTM ainsi que d'une bande oblique tricolore. Par la suite, le logo VTM a été retiré (fin du contrat) et, le 27 janvier 1995, l'automotrice a retrouvé sa livrée bordeaux.

## 'New look' simplifié

Après leur modernisation (à partir de 2016), les automotrices ont été présentées dans la livrée simplifiée dite « new look ».

L'ensemble de la caisse était désormais peint en gris clair, se prolongeant dans sa partie inférieure par une fine bande bleue. Les portes donnant accès aux compartiments voyageurs étaient rouges et le toit était de couleur gris foncé. Les bogies sont restés noirs.



Automotrice 843 modernisée en gare d'Ostende, 24 décembre 2015 (réf. B0104-06)

La bande de première classe était jaune et se situait au-dessus du compartiment de première classe ainsi qu'au-dessus des fenêtres du poste de conduite de la voiture ADx. Les parois d'about étaient ainsi entièrement de couleur jaune. L'indication de la classe se faisait au moyen de chiffres gris 1 et 2. Les numéros étaient également gris et apposés sur la paroi d'about et les parois latérales des cabines de conduite.

## Utilisation et mise hors service

### Utilisation

Les automotrices de la série 08 ont été initialement utilisées sur la relation Anvers-Central – Bruxelles – Charleroi-Sud, puis ultérieurement sur les liaisons électrifiées entre d'autres grandes villes. Elles peuvent être accouplées entre elles ainsi qu'avec toutes les automotrices doubles. Des attelages à griffes qui s'emboîtaient les uns dans les autres assuraient la liaison mécanique et un solide câble d'alimentation, fixé sur la paroi d'about, assurait la liaison électrique. Les liaisons pneumatiques, entre autres pour le freinage, étaient réalisées à l'aide de tuyaux flexibles en caoutchouc.

Dans le trafic transfrontalier avec les Pays-Bas, ces automotrices circulaient jusqu'à Roosendaal.

### Mise hors service

Seules trois automotrices ont été mises hors service avant leur modernisation :

L'automotrice 810 a été mise hors service par le PV 19-001 du 15 mars 2019. Les voitures 8101 (ADx) et 8102 (B avec pantographes) sont conservées par la SNCB.

Les automotrices 826 et 831 ont été retirées du service par le PV 20-001 du 10 février 2020 à la suite d'un incendie dû à un acte de vandalisme à Schaerbeek et y ont été mises à mitraille en 2021.

Les autres automotrices ont été modernisées.

## Modifications et transformations

### Modifications préalables à la modernisation

- Entre mars et août 1983, toutes les automotrices ont été équipées d'une poutre sous les voitures de tête ADx et Bx afin de limiter les dégâts en cas d'accident à un passage à niveau.
- Les phares d'origine étaient intégrés dans le nez, derrière une vitre, ce qui compliquait leur remplacement et leur entretien. À l'occasion des révisions, ils ont dès lors été placés dans un nouveau boîtier monté sur le nez.
- Au début des années 1990 le rapport fumeurs/non-fumeur est à nouveau modifié en faveur des non-fumeur. Désormais il y a 114 places fumeurs et 244 places non-fumeur. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004 le matériel à voyageurs de la SNCB est entièrement non-fumeur.
- Le 30 décembre 1999, l'automotrice 804 bordeaux a quitté l'AC Malines sans portes de poste de conduite et avec des vitres latérales dans le poste de conduite similaires à celles équipant les automotrices 901 à 952. Entre 2002 et 2008, les automotrices bordeaux suivantes ont également reçu cette modification : 819 (2002), 836 et 839 (2003), 840 et 838 (2005), 835 et 823 (2006), 811 et 833 (2007) et 842 (2008).

Après la décision prise en 2009 de moderniser l'ensemble des automotrices, cette suppression et cette modification ont été intégrées lors de la modernisation.

Les grandes révisions des automotrices en livrée bordeaux se sont toutefois poursuivies jusqu'en juillet 2011, et les révisions intermédiaires jusqu'en avril 2014.

- Changements de caisse

Avant la modernisation, les échanges de caisses suivants ont été recensés lors des révisions :

Mars 1999 : La 810" consiste en 8041+8102+8103+8104

Octobre 1999 : La 806" consiste en 8061+8062+8063+8074

Décembre 1999 : La 804" consiste en 8101+8042+8043+8064

Août 2000 : La 807" consiste en 8071+8072+8073+8044

Il en ressort que les deux voitures motorisées 2 et 3 continuent à déterminer le numéro de l'automotrice et que seules les voitures de tête doivent être renumérotées.

Il n'est pas établi si d'autres échanges de caisses ont encore été effectués lors de la modernisation.

## Modernisation

Cette opération, qui s'est déroulée de 2016 à 2023, a impliqué les ateliers suivants de la SNCB :

- Gentbrugge, où l'amiante et l'aménagement intérieur ont été retirés ;
- Salzinnes, où les voitures de tête 8xy1 et 8xy4 ont été modernisées ;
- Malines, où le prototype complet (843) ainsi que les voitures intermédiaires motorisées 8xy2 et 8xy3 des autres automotrices ont été modernisés. Cet atelier a également procédé au remontage complet des automotrices.



Modernisation à l'atelier central de Gentbrugge, Eric Herchaft, décembre 2014  
(réf. B0074-33)

### Description après modernisation

#### Voiture ADx 8xy1 (répartition essieu 2'2')

Le poste de conduite a été entièrement rénové et équipé de l'air conditionné, ce qui a permis d'améliorer le confort du conducteur. Le compartiment à bagages a été réduit au profit d'un compartiment plus vaste pour le chef-garde. Entre la petite plateforme d'embarquement et la grande plateforme d'embarquement équipée de WC chimiques et d'une armoire technique se trouve un compartiment de première classe offrant 56 places assises en configuration 2+2.

#### Voiture B avec pantographe 8xy2 (répartition essieu Bo'Bo')

Au-dessus de chaque bogie moteur se trouve un compartiment de deuxième classe offrant 30 places assises en configuration 2+3. Entre les bogies se trouvent une grande plateforme d'embarquement avec armoires techniques, un compartiment de deuxième classe de 40 places en configuration 2+3 et une petite plateforme d'embarquement.

#### Voiture B sans pantographes 8xy3 (répartition essieu Bo'Bo')

Au-dessus d'un bogie moteur se trouve un espace multifonctionnel équipé de 20 strapontins de deuxième classe. Entre les bogies moteurs se trouvent une grande plateforme d'embarquement avec WC accessible aux personnes en fauteuil roulant, trois strapontins, un compartiment de deuxième classe de 40 places en configuration 2+3 et une petite plateforme d'embarquement. Au-dessus de l'autre bogie moteur se trouve un compartiment de deuxième classe offrant 30 places assises en configuration 2+3.

## Voiture Bx 8xy4 (répartition essieu 2'2')

Au-dessus des bogies moteurs se trouve un compartiment de deuxième classe offrant 30 places assises en configuration 2+3. Entre les bogies se trouvent une petite plateforme d'embarquement, trois strapontins, un compartiment de deuxième classe offrant 36 places en configuration 2+3 et une petite plateforme d'embarquement. Le poste de conduite a été entièrement rénové et équipé de l'air conditionné, ce qui a permis d'améliorer le confort du conducteur.



Modernisation à l'atelier central de Gentbrugge, Eric Herchaft, décembre 2014 (réf. B0074-38)

## Modification de l'intérieur

- Les couleurs chaudes de l'intérieur dans leur configuration d'origine ont été remplacées par différentes nuances de gris, tant en première qu'en deuxième classe. Cela vaut aussi bien pour les parois que pour les places assises.
- Les places assises de première classe, en configuration 2+2, sont identiques à celles des voitures M 6 et des automotrices modernisées de la série 03 (Break) : des sièges individuels revêtus d'un tissu gris. En deuxième classe, un nouveau modèle de banquette en configuration 2+3, revêtu d'un tissu gris, a été installé.
- Les porte-bagages sont disposés longitudinalement. Les tablettes et les poubelles ont été remplacées par des modèles plus modernes.



Le nouvel intérieur standard en première classe, Eric Herchaft, décembre 2014 (réf. B0075-58)

Les fenêtres comportent, dans leur partie supérieure, une seule vitre coulissante destinée à la ventilation.

Sur la voiture motorisée 8xy2, seul le pantographe situé du côté de la voiture ADx a été conservé.

Le 14 octobre 2010, l'automotrice 843 est entrée à l'AC Malines en tant que prototype pour la modernisation. Elle a quitté l'AC le 10 mars 2015 afin d'effectuer des parcours d'essai et a été mise en service le 11 janvier 2016.

La durée relativement longue de cette modernisation s'explique par la grande révision des automotrices 901 à 952, qui s'est déroulée simultanément et de manière prioritaire à l'AC Malines.

Les 40 automotrices restantes ont été modernisées dans l'ordre indiqué au cours de la période 2016-2023 :

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
801	833	825	813	822	844	819	835
	824	811	834	808	814	827	
	806	812	809	821	841	840	
		828	842	803	817	838	
		837	804	830	823	832	
		820	816	836	839	815	
		802	829	807	818		
		805					

Lors de la modernisation, les automotrices 843, 801, 833, 824, 806, 825, 811 et 812 n'ont pas été équipées d'un feu de toit au-dessus du poste de conduite. À partir de l'automotrice 828, cette adaptation a en revanche été appliquée en vue de l'exploitation vers les Pays-Bas jusqu'à Roosendaal. Lors de la révision suivante, les huit automotrices mentionnées ci-dessus ont néanmoins été équipées de ce feu de toit.

Felix Florquin  
Mai 2026

## Bibliographie succincte

- Articles :** La modernisation des 800, *En lignes*, n° 127, 01-06-2015, p. 10-15, BIB\_K614459
- DELIE, M. La 843 entièrement modernisée, *Journal du Chemin de Fer*, n° 204, 04-05 - 2015, p.6-9, BIB\_K617806
- SQUILBIN M. Les nouvelles automotrices quadruples de la S.N.C.B., *Revue T Tijdschrift*, n° 1, 1976, p.3-8, BIB\_K706977
- VAN GEEL P. Les automotrices quadruples série 800 de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, *Chemins de fer (Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer)*, n° 333, 11-12 1978, p.272-285, BIB\_K715412
- Livres :** *Vierledige elektrische Motorrijtuigen voor NMBS Automotrices électrique Quadruplés pour la SNCB*. Bruxelles : SNCB, 1975, BIB\_I801755
- VANDENBERGHEN J. *Historique de la traction électrique en Belgique. Tome 5 1952 - 1980. C : Les automotrices*. Bruxelles : SNCB, 1999, p. 275-336 ; BIB\_C4703
- VANDENBERGHEN J. *Recueil des schémas des automotrices de la SNCB 1935-1986*. Bruxelles : SNCB, 1987, 87 p. BIB\_C3450
- Archives :** PV de mise hors service au cours de la période 2019-2020
- Documentation SNCB :** (Conseil d'Administration et données techniques) **et AC Malines** (sorties)

***Pour une recherche plus approfondie, n'hésitez pas à consulter notre base de données en utilisant les mots clés suivants :***

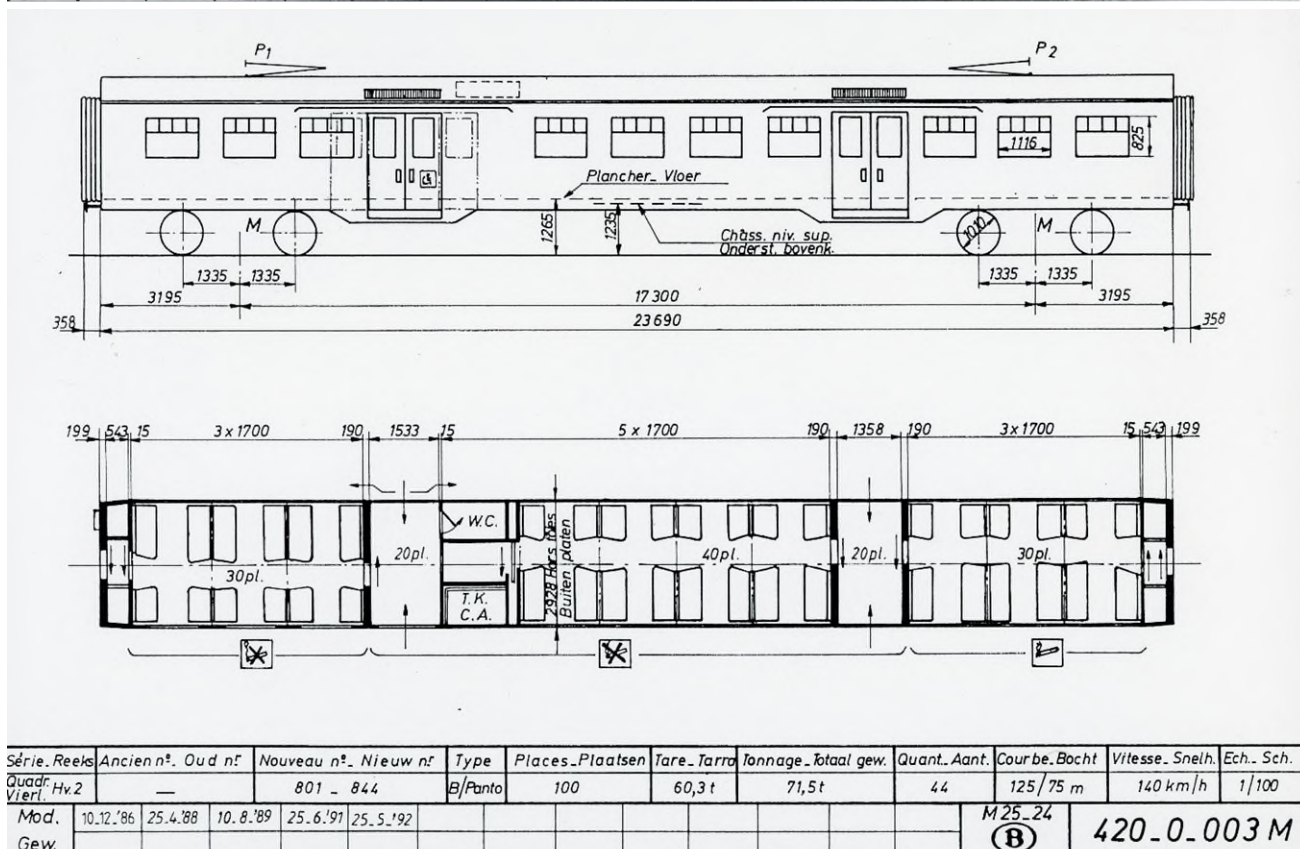
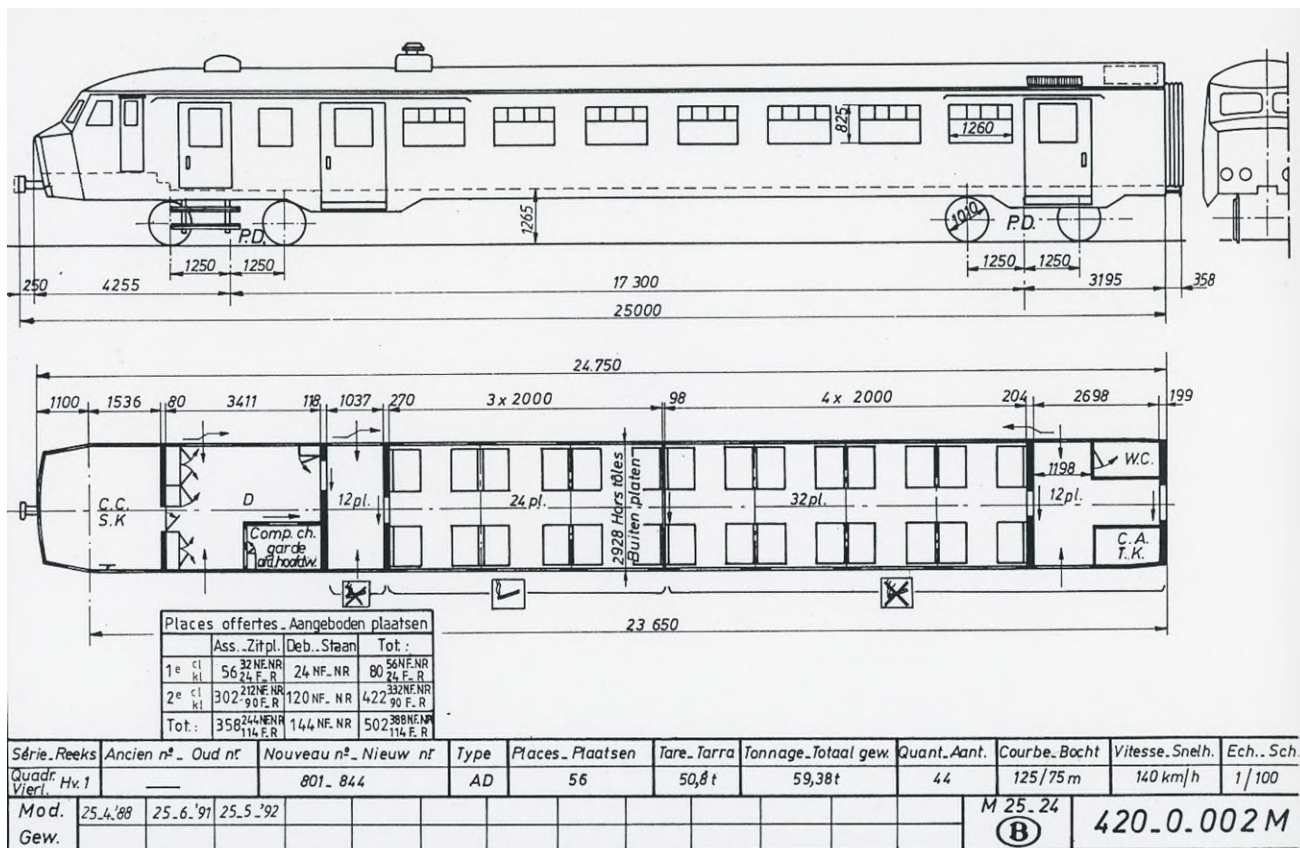
***Catalogue de la bibliothèque : automotrice 1975/1976/1977 (quadruple)***

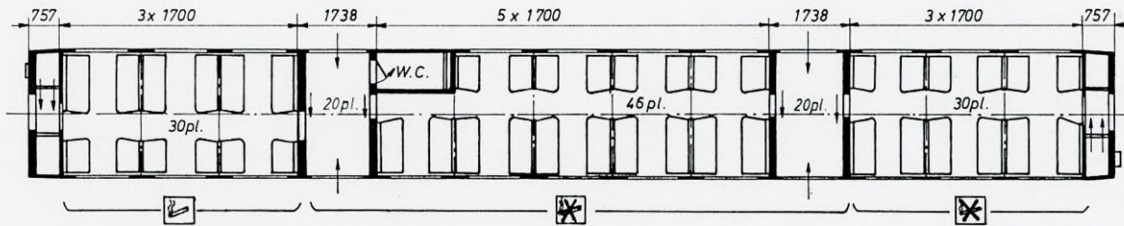
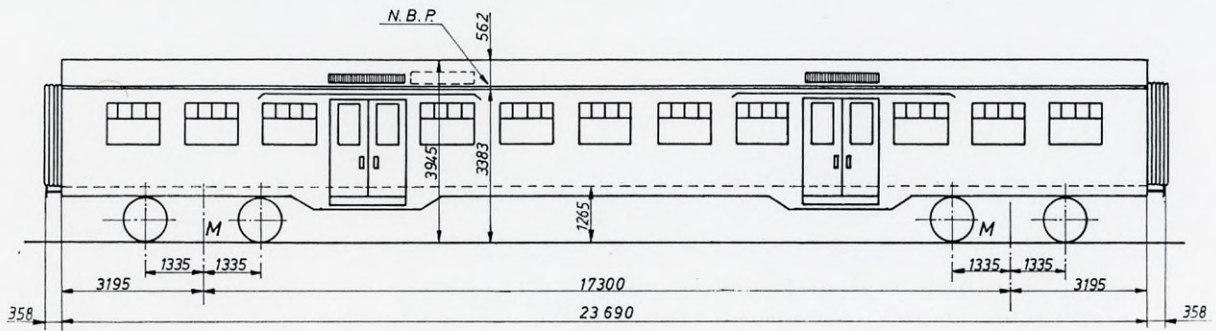
***Collection du musée : automotrice 1975/1976/1977 (quadruple)***

## Annexe 1

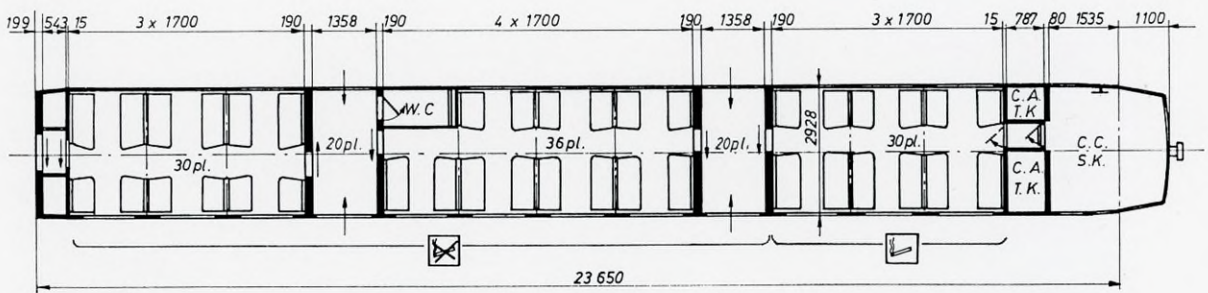
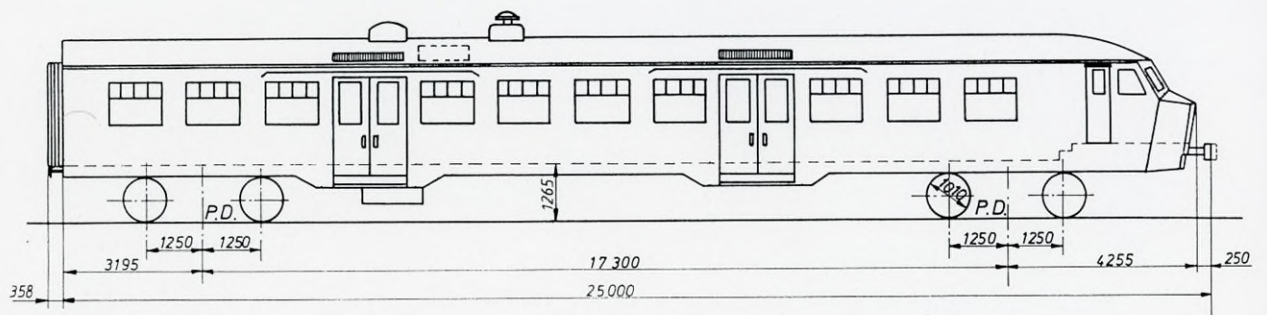
<b>N° SNCB</b>	<b>En service</b>	<b>Bordeaux</b>	<b>Modernisation</b>
801	15/07/1975	09/07/1986	23/12/2016
802	06/10/1975	06/03/1987	20/12/2018
803	03/11/1975	12/12/1986	05/06/2020
804	26/11/1975	25/04/1986	21/08/2019
805	16/12/1975	07/08/1987	30/11/2018
806	15/01/1976	02/08/1985	20/11/2017
807	04/02/1976	02/02/1987	03/12/2020
808	02/03/1976	18/12/1987	06/04/2020
809	26/02/1976	02/04/1987	18/04/2019
810	17/04/1976	07/11/1986	néant
811	23/04/1976	16/11/1989	21/02/2018
812	23/04/1976	03/03/1988	23/04/2018
813	26/05/1976	26/06/1987	25/01/2019
814	02/06/1976	28/08/1987	04/03/2021
815	22/06/1976	05/09/1986	15/12/2022
816	16/08/1976	09/02/1988	14/10/2019
817	16/09/1976	07/03/1989	18/06/2021
818	30/09/1976	23/01/1989	24/12/2021
819	07/10/1976	14/10/1987	01/03/2022
820	17/11/1976	08/05/1987	05/10/2018
821	06/12/1976	05/06/1987	07/05/2020
822	06/12/1976	06/10/1988	24/02/2020
823	18/12/1976	28/09/1989	28/09/2021
824	28/01/1977	25/03/1988	27/09/2017
825	10/02/1977	04/11/1987	12/01/2018
826	28/02/1977	26/05/1988	néant
827	18/03/1977	16/12/1988	16/03/2022
828	17/03/1977	19/04/1989	14/06/2018
829	?/03/1977	24/09/1987	06/12/2019
830	26/04/1977	14//07/1988	17/09/2020
831	25/05/1977	04/05/1988	néant
832	?/06/1977	11/08/1989	13/09/2022
833	08/12/1978	28/08/1991	16/06/2017
834	12/12/1978	30/11/1992	28/02/2019
835	17/01/1979	14/03/1990	13/04/2023
836	12/02/1979	30/10/1990	28/10/2020
837	12/02/1979	20/03/1992	31/07/2018
838	12/03/1979	16/05/1990	13/07/2022
839	09/03/1979	22/01/1991	20/10/2021
840	02/04/1979	06/04/1990	09/05/2022
841	07/05/1979	01/04/1994	28/04/2021
842	11/07/1979	09/07/1990	06/06/2019
843	30/08/1979	24/09/1990	24/12/2015
844	12/11/1979	22/02/1995	18/01/2021

# Annexe 2 : Série 08 d'origine



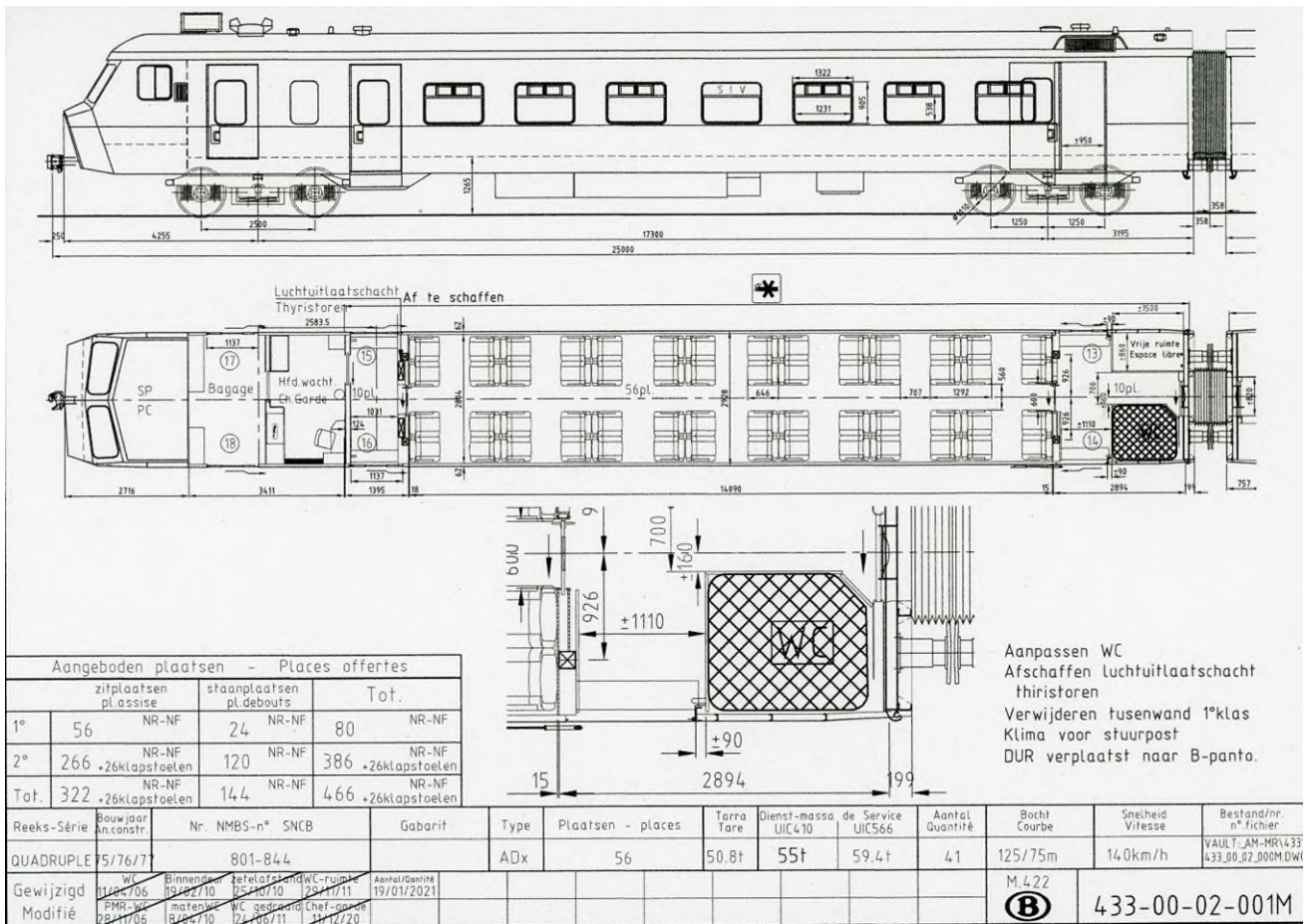


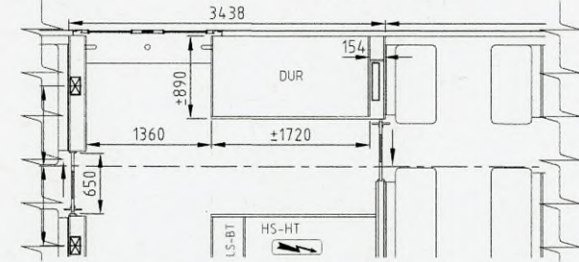
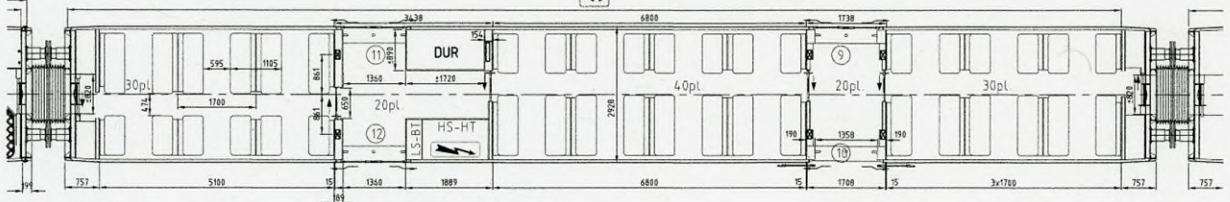
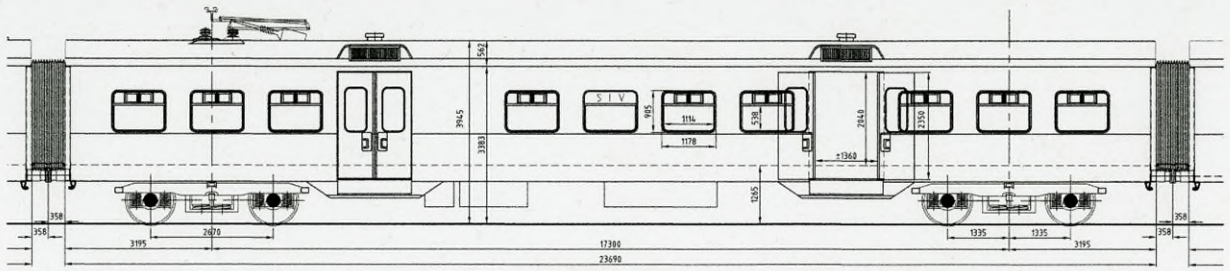
Série_Reeks	Ancien n°_ Oud n°	Nouveau n°_ Nieuw n°	Type	Places_Plaatsen	Tare_Tarra	Tonnage_Totaal gew.	Quant._Aant.	Courbe_Bocht	Vitesse_Snelh.	Ech._Sch.
Quadr. H.v. 3	—	801 - 844	B	106	60,3 t	71,98 t	44	125 / 75 m	140 km/h	1/100
Mod.	25.4.'88	10.8.'89	25.6.'91	25.5.'92				M 25_24		
Gew.								(B)		420.0.004 M



Série_Reeks	Ancien n°_ Oud n°	Nouveau n°_ Nieuw n°	Type	Places_Plaatsen	Tare_Tarra	Tonnage_Totaal gew.	Quant._Aant.	Courbe_Bocht	Vitesse_Snelh.	Ech._Sch.
Quadr. H.v. 4	—	801 - 844	B/P.C. S.P.	96	48,9 t	59,78 t	44	125 / 75 m	140 km/h	1/100
Mod.	25.4.'88	25.6.'91	25.5.'92					M 25_24		
Gew.								(B)		420.0.005 M

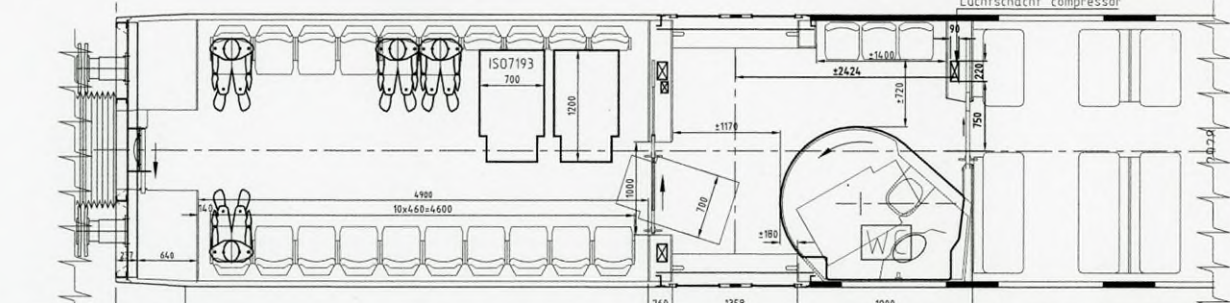
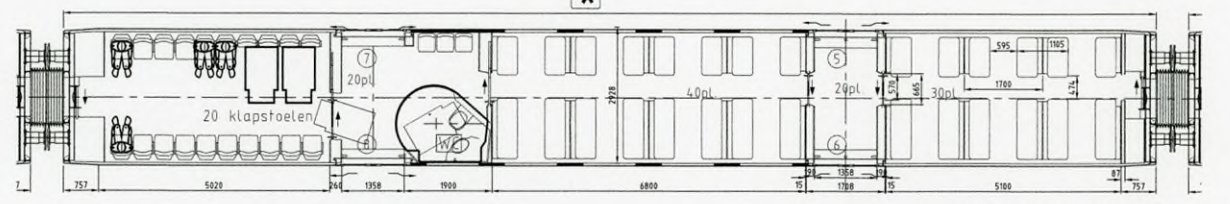
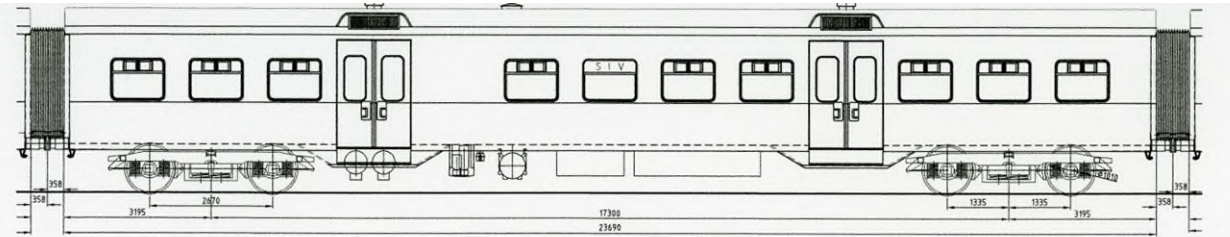
# Annexe 3 : Série 08 modernisée





WC verwijderen - Plaats voor DUR(05/2010)  
 Binnendeur kant intercirculatie afgeschaft(10/2010)

Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS-n° SNCB	Gabarit	Type	Plaatsen - places	Torra Tare	Dienst-massa UIC4.10	de Service UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n° fichier
QUADRUPLE	5/76/77	801-844		B(panto)	100	60,3t	66t	71,5t	41	125/75m	140km/h	BTP.34.4/DOC.ORG/DOC.MD 433/433.00.02.000M.DW
Gewijzigd Modifié	WC 11/04/06 PMR-WC 28/11/06	overname 21/05/07 techn. wijz. 22/06/09	Binnendeur 19/02/10 Binnendeur 28/10/10	DUR HS 25/09/11 Aantal/Quantité 19/01/2021						M.422 <b>(B)</b>		433-00-02-002M



Reeks-Série	Bouwjaar An.constr.	Nr. NMBS-n° SNCB	Gabarit	Type	Plaatsen - places	Torra Tare	Dienst-massa UIC4.10	de Service UIC566	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Bestand/nr. n° fichier
QUADRUPLE	5/76/77	801-844		B	70+23 klapstoelen	60,3t	66t	72t	41	125/75m	140km/h	BTP.34.4/DOC.ORG/DOC.MD 433/433.00.02.000M.DW
Gewijzigd Modifié	WC 11/04/06 PMR-WC 28/11/06	klapstoelen 07/06/09 venster 21/07/09	Binnendeur 09/02/10 materieel 18/02/10 materieel 15/05/11	Aantal/Quantité 19/01/2021						M.422 <b>(B)</b>		433-00-02-003M

