

fig. 16 : convoi composé de l'autorail 4407, d'une remorque type 734 et d'un autorail série 45 à Straimont (ligne 165 Bertrix - Virton) le 5 avril 1986.

fig. 17 : le même convoi, à la même date, à Virton.
(photos R. Marganne)

A T D (2)	série	nombre	matricules
Latour	44 45	3 10	4407 - 4408 - 4410 4501 à 4510
Merelbeke	44	6	4401 à 4406
Kinkempois	46	2	4608 - 4609
Haine St Pierre	46	2	4601 - 4603
Anvers Dam	49	1	4903
T O T A L		24	

Les séries 44 et 45.

Seules séries dont l'effectif actuel correspond encore à celui d'origine (3), les séries 44 et 45 font toujours l'objet d'un entretien suivi, puisque la prise en mains des 45 en grande révision s'est achevée par le 4509 le 30 octobre 1989, et continue - jusqu'à nouvel avis - pour les 44.

Leur utilisation est fort différente selon leur affectation.

Les treize engins de Latour (les dix 45 et les trois 44) sont journalièrement engagés dans le roulement TM qui compte 9 services (en semaine), ce qui leur assure le monopole de la desserte des trains "L" entre Dinant et Libramont (via Bertrix), et entre Virton et Bastogne Nord (via Libramont).

Ces trains sont assurés en solo ou en double, selon l'affluence de la clientèle. Particularité : le vendredi en période scolaire, une remorque du type 734 est intercalée entre les deux autorails des trains :

- 7611 Bertrix - Libramont/ 7633 - Dinant/ 7614 - Bertrix/ 7637 - Libramont ;
- 7635 Bertrix - Dinant/ 7616 - Libramont/ 7639 - Bertrix (4).

De même, certains trains peuvent être renforcés d'une remorque en haute saison. A cet effet, l'atelier de Latour dispose à son effectif des trois remorques à bogies 734.06, 07 et 10.

La nuit, les autorails sont garés soit à Virton, soit à Bertrix, selon l'origine de leur premier train du lendemain. Des parcours locaux d'échange sont prévus entre Virton et Latour, notamment pour l'entretien.

Les six autorails 44 de Merelbeke ont quant à eux un horizon nettement plus borné : le roulement TN.

(2) "Atelier de Traction Diesel"

(3) Si l'on excepte le 4409, radié en mai 1987 pour accident.

(4) Pour les heures de circulation de ces trains, les lecteurs intéressés consulteront utilement l'indicateur.

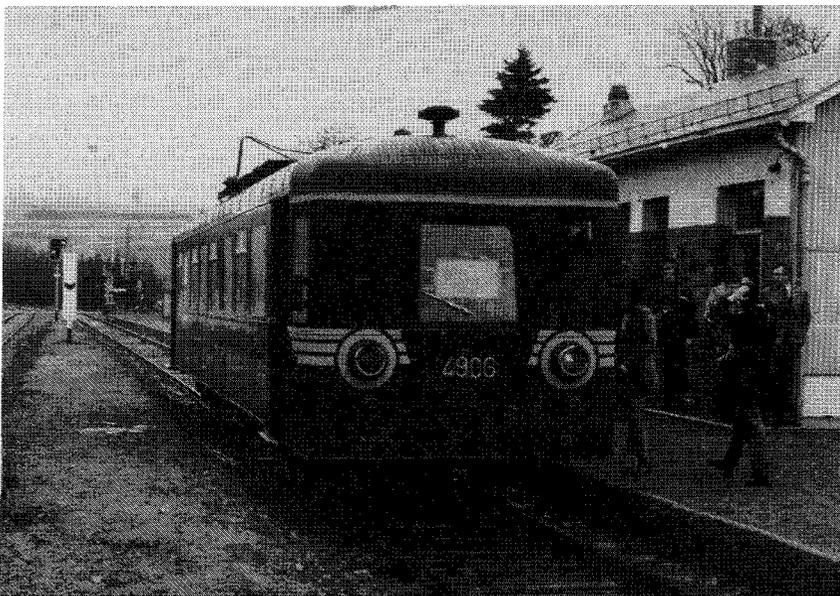


fig. 18 : un autorail série 46 de Montzen, en provenance de Verviers (Ouest), stationne à la bifurcation de la Chic-Chac à Verviers (à gauche, le tunnel conduisant à Verviers-Central)
photo R. Marganne, 26.05.90.

fig. 19 : l'autorail 4906 affrété par le GTF asbl stationne à Kalterherberg (ligne 48 Raeren - St-Vith) le 15.04.77
(photo J. Bazin).

En semaine, seuls deux services sont prévus au graphique : ils couvrent la totalité des trains de pointe de la ligne 82 entre Alost et Burst, selon l'immuable composition autorail - remorque - autorail. A l'instar de Latour, l'atelier de Merelbeke dispose à son effectif de quatre remorques 734, à savoir les 01, 03, 04 et 05.

La rame, garée normalement la nuit à Alost, rentre à vide chaque vendredi soir à Merelbeke, et retourne à Alost le lundi matin, après échange éventuel.

Le week-end par contre, pas moins de cinq services (!) sont prévus : depuis janvier 1991 en effet, tous les trains "L" circulant entre Eeklo, Renaix et Gand St Pierre sont désormais assurés en autorails, en lieu et place des rames tractées, pour des raisons d'économie...

La série 46.

Il existe encore bel et bien un roulement pour cette série d'engins : le graphique TQ, constitué... d'un et un seul service !

Assuré par un des deux autorails garés à Montzen (mais entretenus à Kinkempois), il reprend la desserte de service destinée au personnel de la SNCB entre Montzen et Welkenraedt via la ligne 39 (ou même Verviers Central, pour certains parcours).

A l'heure actuelle, il n'y a donc plus d'autorail 46 engagé en service régulier, et accessible à la clientèle.

En service spécial, deux autres autorails série 46 sont maintenus en réserve à Haine St Pierre : ils assurent des parcours à la demande. Equipés d'une sonorisation, ils sont depuis peu repris à l'inventaire du patrimoine historique de la SNCB. Suite à la fermeture de l'atelier d'Haine St Pierre prévue à la fin de cette année 1991, ces deux "46" iront rejoindre leurs deux confrères dans la région liégeoise, et seront maintenus en état par l'ATD Kinkempois, qui se chargera alors de l'entretien des quatre derniers 46 de la SNCB, sur un effectif total de vingt à la construction.

Le 4903.

Etrange destin que celui de ce sympathique "petit Brossel", véritable miraculé de cette série de cinquante autorails qui constituaient le type 553 à l'origine.

De loin le plus ancien des autorails encore présents sur le réseau belge (d'après sa plaque de constructeur, il aurait été construit en 1941 !), il doit son salut au fait d'avoir servi pendant des années dans le port d'Anvers, à y véhiculer les conducteurs SNCB en étude de ligne.

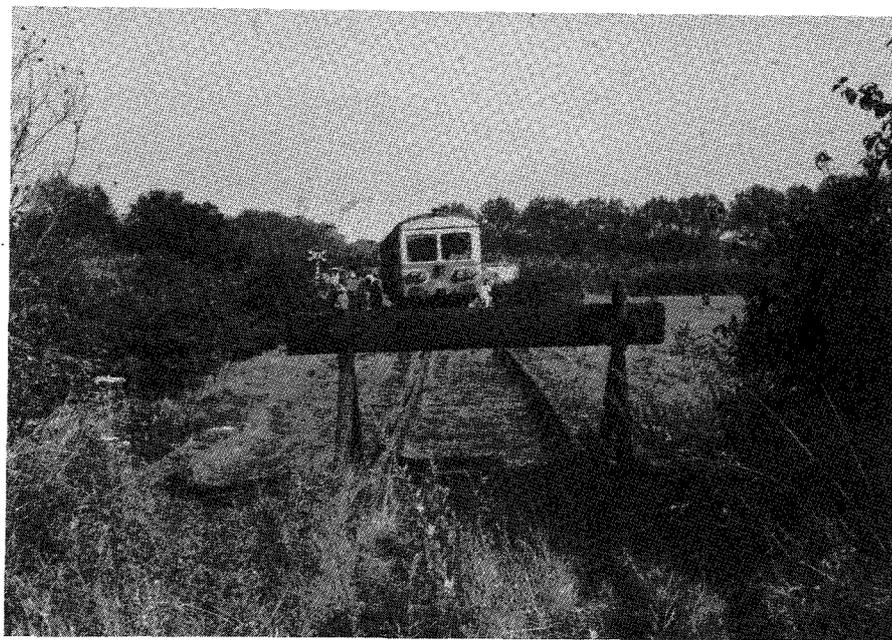


fig. 20 : ambiance "vapeur" au CFV3V : Treignes (coll. CFV3V).
 fig. 21 : le "bout des voies" à Fraire (ancienne ligne 135
 Walcourt - Morialmé). Photo J. Bazin - 19.08.72.

Ces dernières années, ce type de missions se faisait toutefois plus rare, tandis que sa préservation à caractère historique commençait à prendre tournure : ceci explique que ce petit bijou, bien que préservé comme pièce-musée, est toujours repris actuellement à l'inventaire du parc moteur de la SNCB !

Garé à l'abri à Anvers Dam, il ne sert donc plus que pour des parcours spéciaux.

Quel avenir ?

Des projets concernant la réalisation d'un "nouvel" autorail belge virent le jour dès le début des années quatre-vingts, lorsqu'il s'avéra que l'ensemble du parc devenait obsole.

Mais la mise en place du plan de restructuration "IC-IR" en juin '84 réduisit de manière drastique le nombre d'autorails nécessaires pour l'exploitation, puisque nombre de petites lignes secondaires - terrain de prédilection des autorails - furent fermées à cette occasion...

Dernier espoir de réalisation : l'Athus - Meuse (ligne Dinant - Bertrix - Virton) et ses antennes vers Libramont et Bastogne, dont l'exploitation aurait requis pas moins d'une quarantaine de nouveaux autorails, afin d'assurer la desserte prévue.

Las ! La décision d'électrifier cette artère vient d'être prise, au grand dam des défenseurs de la solution "diesel". Du même coup, le nouvel autorail moderne, rapide et confortable risque de dormir à tout jamais dans les cartons, à moins que...

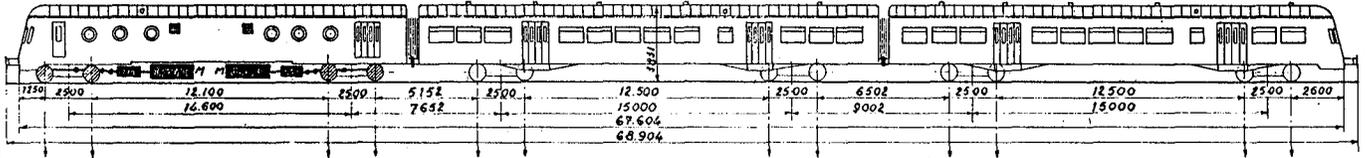
A moins que pour des raisons d'économies, la substitution des rames tractées par des autorails - comme réalisée récemment sur les relations de Gand vers Eeklo et Renaix - ne fasse tâche d'huile, comme sur Charleroi - Couvin, par exemple. Mais il faut bien reconnaître que semblables possibilités se sont singulièrement réduites au vu du futur programme d'électrification tel que repris dans "STAR 21".

Comme la locomotive à vapeur en 1966, l'autorail risque donc bien de disparaître totalement du réseau ferré belge d'ici l'an 2000, victime d'un progrès auquel personne n'a vraiment voulu l'associer...

Dans les pages suivantes, notre lecteur trouvera la fiche technique relative à tous les types d'autorails réunis ce jour par les soins du GTF asbl à Mariembourg (doc.SNCB)

Anciennement
type 630
nrs: 630.01 à 630.07

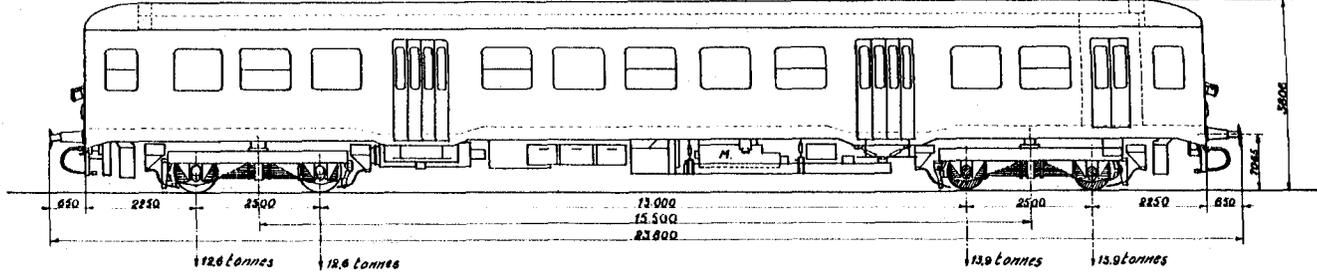
AutorailSERIE40
Diesel-hydraulique triple



Généralités	Partie Voiture	Moteur Diesel	Transmission																				
Effectif: 7 Poids: à vide en ordre de marche: . . . T. 103,5 global en charge: . . . T. 127,9 décomposition du poids global tare: . . . T. 101,- approvis.: . . . T. 2,5 voyageurs: . . . T. 21,9 bagages: . . . T. 2,5 Puissance: matrice (fiche 622.0): ch. 655 spécifique: . . . ch/h. 6,2 Vitesse maximum: . . . Km/h. 100 Rayon minimum de courbe: . . . m. 125 Rayon d'action: . . . Km. 1400 Capacité des réservoirs d'essence: . l. 2400 Diamètre des roues: {matrice: mm. 1010 remorques: mm. 920	Constructeur: A.C. Malines. Date de construction: 1957: 4001 1961: 4002 à 4007 Capacité: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1^{er} cl.</th> <th>2^{ème} cl.</th> <th>total</th> <th>Maximale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Places "assis.."</td> <td>24</td> <td>190</td> <td>214</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Places "debout.."</td> <td>-</td> <td>60</td> <td>60</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>24</td> <td>250</td> <td>274</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> Freinage: Frein automatique Oerlikon à pression variable avec robinet et distributeur Oerlikon combiné avec un frein automatique d'alarme. Freinage par sabots en fonte sur bandages. Chauffage: - la matrice: par l'eau de refroidissement du moteur. - les 2 voitures: à eau chaude par brûleur à gazoil Westinghouse. Ventilation: - matrice: par ventilateurs "Schepens, placés dans la toiture." - remorques: Les W.C. par ventilateurs "Schepens..", les compartiments voyageurs par extracteurs placés aux baies des fenêtres.		1 ^{er} cl.	2 ^{ème} cl.	total	Maximale	Places "assis.."	24	190	214	-	Places "debout.."	-	60	60	-	Total	24	250	274	-	Constructeur: S.E.M. à Gand. Type de fabrication: GK 101H.S. Mode de fonctionnement: 4 temps suralimenté (moteur muni d'une turbo-soufflante de suralimentation Brown-Boveri). Mode d'injection: mécanique. Mode de régulation: par réglage de l'injection. Mode de lancement: par démarreur électrique Puissance nominale: . . . ch. 400 Vitesse de rotation: . . . t/min. 1350 nombre: . . . 6 Cylindres: disposition: . . . en ligne, inclinés sur l'horizontale alésage: . . . mm. 175 course: . . . mm. 240 Poids global: . . . Kgs. 3500 Pression d'injection: . . . Kg/cm ² 150 Pression moyenne effective: . . . Kg/cm ² 7,72 Vitesse moyenne du piston: . . . m/sec. 10,6 Couple maximum: . . . Kg/m. 212 Suspension du moteur: moteur avec groupe radiateur-ventilateur dans un faux châssis suspendu au châssis de la caisse.	Constructeur: S.E.M. à Gand. Type de fabrication: G.T.C.4. Mode de fonctionnement: boîte de vitesse hydro-dynamique à 2 étages (trans-formateur de couple et 1 coupleur hydraulique). Mode d'accouplement au moteur: direct; la transmission est suspendue au châssis de la caisse. Inverseur de marche: engrenages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique. Mode d'attaque des essieux moteurs: par arbres à cardan et engrenages coniques sur essieux. Commande à distance: electro-pneumatique.
	1 ^{er} cl.	2 ^{ème} cl.	total	Maximale																			
Places "assis.."	24	190	214	-																			
Places "debout.."	-	60	60	-																			
Total	24	250	274	-																			

Anciennement
type 604
nrs: 604.01 tot 604.70

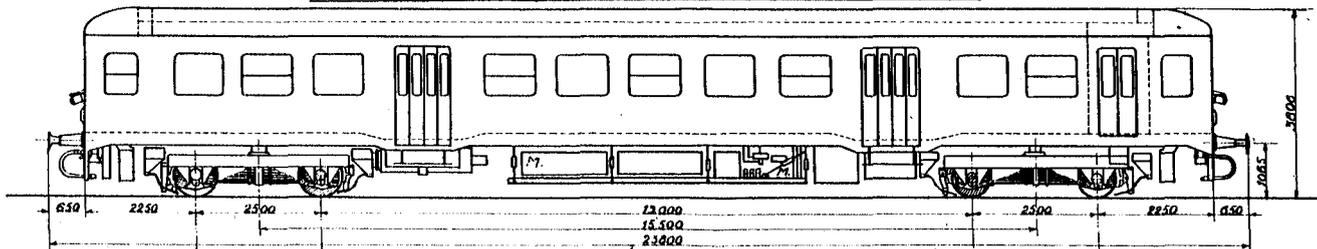
Autorail série 44.
Diesel hydro-mécanique, simple à bogies et accouplable.



Généralités	Partie Voiture	Moteur Diesel	Transmission												
Effectif: à la construction. 10 Masse: à vide en ordre de marche: . . tonnes 43 global en charge: . . . " 54,4 décomposition de la masse globale tare: . . . " 41 approvis. " 1,2 voyageurs " 11,2 bagages " 1 Puissance motrice (fiche U.C. 622.0): kW. 236 AR. seul: . . . kW/T. 4,5 Puissance spécifique: AR+rem. 236: kW/T. 3,05 Vitesse maximum: . . . Km/h. 80 Rayon minimum de courbe: . . . m. 125 Rayon d'action: . . . km. 700 Capacité des réservoirs d'essence: . l. 700 Diamètre des roues: . . . mm. 920 Numerotation: 4401 à 4470	Constructeur: Ateliers Germain à Monceau. Date de construction: 1954 modernisé par I/M de FIM en 1975-1978 Capacité: <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1^{er} cl.</th> <th>2^{ème} cl.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Places "assis.."</td> <td>-</td> <td>99</td> </tr> <tr> <td>Places "debout.."</td> <td>-</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>-</td> <td>139</td> </tr> </tbody> </table> (4) 93 places "assis..", + 6 strapontins soit au total 99 places "assis.." Freinage: Frein automatique Oerlikon à pression variable avec robinet et distributeur Oerlikon combiné avec un frein automatique d'alarme. Freinage par sabots en fonte sur bandages. Chauffage: autonome à eau chaude par brûleur à gazoil Westinghouse. Ventilation: Aspirateurs Schepens et fenêtres basculantes		1 ^{er} cl.	2 ^{ème} cl.	Places "assis.."	-	99	Places "debout.."	-	40	Total	-	139	Nombre de moteurs: 2 Constructeur: Général Motors Détroit Type de fabrication: 6 cil. - 71 N industriel Mode de fonctionnement: 2 temps. Mode d'injection: mécanique. Mode de régulation: par réglage du débit d'injection Mode de lancement: par démarreur élect. 24V. Puissance nominale: {Per motor} kW. 137 {par moteur} 274 Vitesse de rotation: . . . nominale t/min. 1800 . . . provisoire t/min. 2150 nombre: . . . 6 Cylindres: disposition: . . . vert. en ligne alésage: . . . mm. 108 course: . . . mm. 127 Masse globale: par moteur . . . kg. 750 Pression d'injection à pleine charge: bar. 1800 Pression moyenne effective: . . . bar. 5,79 Vitesse moyenne du piston: . . . m/s. 7,62 Couple maximum: . . . daNm. 77,5 Suspension du moteur: dans un châssis suspendu au châssis de la caisse.	Nombre: 2 Constructeur: Voith-Heidenheim Type de fabrication: boîte DIWA type 506-U+5-380 Principe de fonctionnement: Transmission hydromécanique avec différentiel, transformateur de couple, prise directe. Inversion du sens de marche: par disques d'embrayage. Couplage au moteur: au moyen d'un limiteur de couple Commande des essieux: Les deux moteurs entraînent une boîte à engrenages dont l'arbre de sortie commande un différentiel qui commande deux ponts d'essieux. Ponts d'essieux: à couples coniques Commande à distance: Transmission: électro-magnétique Moteur: électro-pneumatique
	1 ^{er} cl.	2 ^{ème} cl.													
Places "assis.."	-	99													
Places "debout.."	-	40													
Total	-	139													

type 605
nrs: 605.01 à 605.10

Diesel hydro-mécanique, simple à bogies et accouplable.



N^{os} 4501 à 4510.

13,8 tonnes

13,3 tonnes

Généralités.

Effectif: à la construction	10
Masse: à vide en ordre de marche: Tonnes	42
globale en charge	54,8
décomposition { tare: " " " " " "	40,8
approvis: " " " " " "	1,2
de la masse globale voyageurs: " " " " " "	11,2
bagages: " " " " " "	1, -
Puissance motrice (Rhe WIC 622.0): kW	236
(par moteur) (AR. seul): kW/t	4,5
Puissance spécifique: (AR. rem. t. 734): kW/t	3,05
Vitesse maximum: km/h	80
Rayon minimum de courbe: m	125
Rayon d'action: km	700
Capacité des réservoirs à gasoil: l	700
Diamètre des roues: mm	920
Numerotation: 4501 à 4510	.

Partie Voiture.

Constructeur: Ateliers Germain à Monceau
Date de construction: 1955 modernisé par/MC
Capacité: de P.M. période 74-78

	1 ^{er} cl.	2 ^e cl.
Places "assis..(1)	-	99
Places "debout..(2)	-	40
Total	-	139

(1) 93 places "assis.. + 6 strapontins soit au total 99 places "assis..
Freinage: Frein automatique Oerlikon à pression variable avec robinet et distributeur Oerlikon, combiné avec un frein automatique d'alarme Freinage par sabots en fonte sur bandages.
Chauffage: autonome à eau chaude par brûleur à gasoil Westinghouse
Ventilation: fenêtres basculantes et aspirateurs Schepens.

Moteur Diesel. Nombre: 2

Constructeur: General Motors - Detroit.

Type de fabrication: 6 cyl. - T1N industriel
Mode de fonctionnement: 2 temps
Mode d'injection: mécanique directe
Mode de régulation: par réglage de l'injection

Mode de lancement: par démarreur électrique 24V
Par moteur

Puissance nominale en service intermittent: (1800 tr/min) kW 181
par moteur (nominal) 1800 (temp.) 2150

Vitesse de rotation: tr/min { nombre: 6
disposition: Vait en ligne

Cylindres: alésage: (4" 1/4) mm 100
course: (4") mm 127

Masse globale: kg 750
Pression d'injection: bar 1800
Pression moyenne effective: bar 5,79
Vitesse moyenne du piston: m/s 7,62
Couple maximum: (1100 tr/min) daNm 77,5
Suspension des moteurs dans un châssis suspendu au châssis de la coisse.

Transmission. Nombre: 2

Constructeur: Voith-Heidenheim
Type de fabrication: Type 508-UH-380

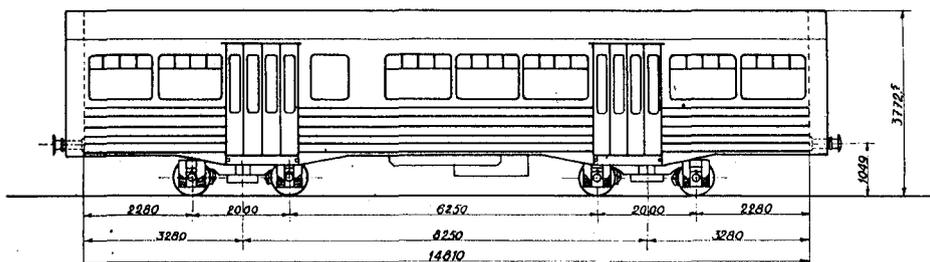
Mode de fonctionnement: transmission hydro-mécanique comportant un différentiel, un transformateur de couple, une prise directe, direction de sens de marche par deux disques d'embrayage.
Mode d'accouplement au moteur: au moyen d'un limiteur de couple

Mode d'allumage des essieux moteurs: Chaque moteur commande un part d'essieux au moyen d'un arbre à cardan
Part d'essieux: à couples coniques

Commande à distance:
Transmission: Electro. magnétique
Moteur: Electro. pneumatique

19/9/99

Remorque à bogies type 734.



Généralités.

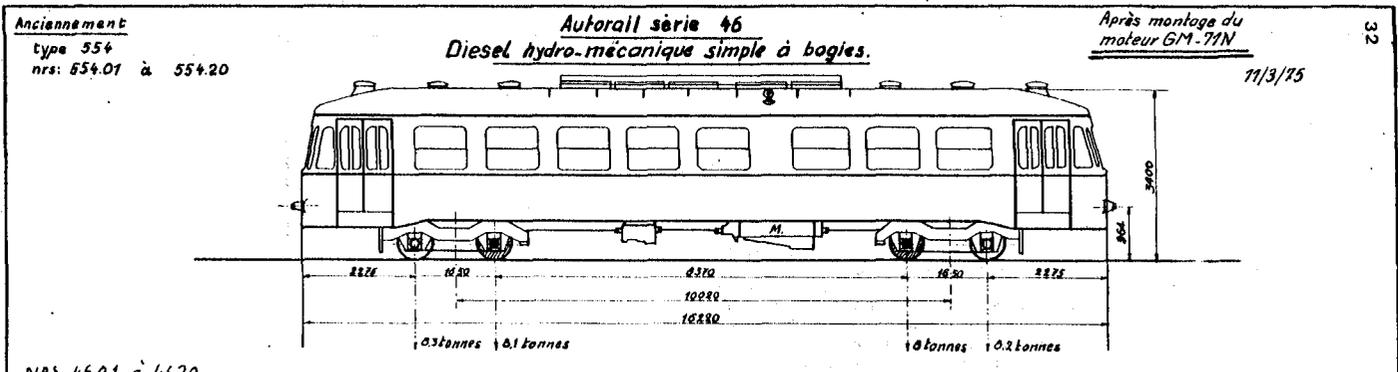
Effectif:	10
Poids: global en charge: T.	25,9
décomposition du { tare: " " " " " "	17,4
voageurs: " " " " " "	8,5
bagages: " " " " " "	-
Rayon minimum de courbe: m	125
Diamètre des roues: mm	700

Partie Voiture.

Constructeur: A.C. Malines.
Date de construction: 1955
Capacité:

	1 ^{er} cl.	2 ^e cl.	Tot.	Max. toléré
Places "assis..	-	76	76	76
Places "debout..	-	30	30	30
Total	-	106	106	106

Freinage: automatique avec distributeur Oerlikon combiné avec signal d'alarme agissant sur la conduite automatique. Il est également prévu un frein à main. Freinage sur sabots en fonte sur bandages.
Chauffage: autonome à eau chaude par brûleur à gasoil Westinghouse.
Ventilation: applications d'extracteurs sur les châssis des baies.



N°s 4601 à 4620

Généralités		Partie Voiture		Moteur Diesel		Transmission	
Effectif: à la construction	20	Constructeur: Usines Rogheno à Malins.		Constructeur: GENERAL MOTORS-DETROIT		Constructeur: Voith, Heidenheim	
Masse:		Date de construction: 1952		Type de fabrication: 8 cylindres 71N		Type de fabrication: Diwabus type 501 JS380	
à vide en ordre de marche: tonnes	24.1	Capacité:		Mode de fonctionnement: 2 temps.		Mode de fonctionnement: transmission	
globale en charge	33.6	Compartiment bagages accessible aux voyageurs.		Mode d'injection: directe		mécanique - hydrodynamique, à 2 gammes de vitesse 0,85 et 1,39, raccordée directement sur le moteur par accouplement à friction	
décomposition				Mode de régulation: par réglage du débit de l'injection		Inverseur de marche: à pignons baladeurs HVVTH. münchen avec le différentiel incorporé	
de la masse globale				Mode de lancement: par démarreur électrique 24V		Attaque des essieux moteurs: par arbres à cardans et 2 ponts d'essieux Brassel, couronne en bronze et vis sans fin en acier, DAVID. BROWN.	
tare	23.5			Puissance nominale: kW 131		Commande à distance:	
appropris	0.6			Vitesse de rotation: tr/min. 1800		Moteur et transmission: pneumatique	
voyageurs	0.5			Vitesse de rotation: tr/min. 2150		Invers. de sens de marche: électro-pneumatique.	
bagages	1.-			Cylindres:			
fiche vic. 622.0 kW	118			nombre	8		
spécifique kW/t	3,75			disposition	vert en ligne		
Vitesse maximum: km/h	80			alésage	mm 108		
Rayon minimum de courbe: m	75			course	mm 127		
Rayon d'action: km	550			Poids global: kg 750			
Capacité des réservoirs d'essence: l	320			Pression d'injection (maximum): bar 1200			
Diamètre des roues: mm	700			Pression moyenne effective: bar 5,79			
Numerotation: 4601 à 4620				Vitesse moyenne du piston: m/s 7,62			
				Couple maximum: (1300 tr/min) daNm 76			
				Suspension du moteur: dans un faux châssis qui est suspendu au châssis de la caisse au moyen de supports élastiques.			

19/9/79

Anciennement
type 553
nrs 55301 à 55350

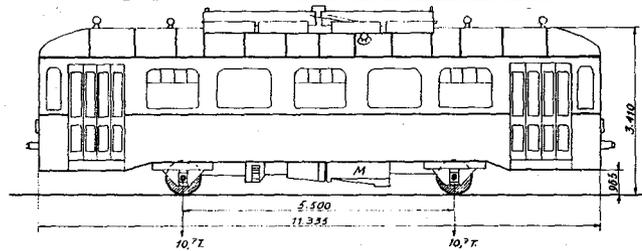
Autorail série 49
Diesel-mécanique simple à bogies

AR en service
- Service M (FNDM)
nr 4903
- Service ES
nrs 4901
• 05
• 06
• 07
• 11

GENERALITES		PARTIE VOITURE		MOTEUR DIESEL		TRANSMISSION	
Effectif: (à la construction)	50	Constructeur: Ateliers Germain à Monceau		Constructeur: S.A. Brossel Fr. à Bruxelles.		Constructeur: S.A. Brossel Fr. Bruxelles.	
Masse:		Date de construction: 1942		Type de fabrication: 8 D 120 B		Type de fabrication: ---	
à vide en ordre de marche tonnes	22,7	Capacité: *		Mode de fonctionnement: 4 temps		Mode de fonctionnement: boîte de vitesse à 4 vitesses à pignons baladeurs du type automobile, embrayage à double disque, garni de Ferodo.	
globale en charge	32,3	Compartiment bagages accessible aux voyageurs.		Mode d'injection: mécanique avec chambre de précombustion système Ricardo.		Mode d'accouplement au moteur: direct.	
tare	22,1			Mode de régulation: par réglage de l'injection		Inverseur de marche: à engrenages droits à pignons baladeurs, dans la boîte de vitesses.	
décomposi- appropris	0,6			Mode de lancement: par démarreur électrique.		Mode d'attaque des essieux moteurs: par un arbre à cardan (avec un différentiel); couronne en bronze sur essieu et vis sans fin.	
tion de la voyageurs	9,6			Puissance nominale: kW 125		Commande à distance: par leviers à main, du type automobile.	
masse glo- bagages	1,-			Vitesse de rotation nominale:			
bale				tr/min 1800			
(Du moteur: kW	113			nombre	8		
fiche UIC 622.0				disposition	vertical en ligne		
spécifique kW/t	3,75			alésage	mm 120		
Vitesse maximum: km/h	66			course	mm 150		
Rayon minimum de courbe: m	80			Masse globale: tonnes 1175			
Rayon d'action: km	500			Pression d'injection: bar 120			
Capacité des réservoirs à essence: l	225			Pression moyenne effective: bar 5,79			
Diamètre des roues: mm	700			Vitesse moyenne du piston: m/s 9			
Numerotation: 4903				Couple maximum: daNm 74			
4901, 4905, 4906, 4907, 4911,				Suspension du moteur: au châssis de la caisse au moyen de supports élastiques.			

25-1185

Autorail type 551
Diesel mécanique simple à 2 essieux.



Généralités

EFFECTIF:	53	
Poids:		
à vide en ordre de marche .. T.	15	
global en charge .. T.	21,4	
décomposition du tare .. T.	14,6	
poids global	approvisionnement .. T.	0,4
	voyageurs .. T.	6,4
	bagages .. T.	1,-
	matrice .. CV.	125
Puissance:		
spécifique .. CV/t.	5,8	
Vitesse maximum	Km/h. 58	
Rayon minimum de courbe ..	m. 80	
Rayon d'action	km. 500	
Capacité des réservoirs à		
gasoil.	l. 160	
Diamètre des roues	mm. 720	

Partie Voiture

Constructeur: SA. Brossel Frères.
à Bruxelles (6) et AC. Molines (50)
Date de construction: 1939

Capacité:
Compartiment bagages accessible aux voyageurs

	2 ^e cl.	3 ^e cl.	Tot.	Max Poids
Places "assis..	-	47	47	47
Places "debout..	-	35	35	53
Total	-	80	80	100

Compartiment bagages non accessible aux voyageurs.

		40	40	40
Places "assis..	-	40	40	40
Places "debout..	-	40	40	40
Total	-	80	80	80

Freinage: Frein direct Westinghouse à pression constante avec robinet de mécanicien W3. Freinage par sabots en fonte sur bandages

Chauffage: par l'eau de refroidissement du moteur.

Ventilation: par ventilateurs "Schepens" placés dans la toiture.

Moteur Diesel

Constructeur: S.A. Brossel Fr. Bruxelles.
Type de fabrication: BD 120 B.

Mode de fonctionnement: 4 temps.

Mode d'injection: mécanique, avec chambre de combustion système Ricardo.

Mode de régulation: par réglage de l'injection.

Mode de lancement: par démarreur électrique.

Puissance nominale
 CV. 127 |

Vitesse de rotation
 t/min. 1800 |

Cylindres { nombre
 6 |

disposition
 vertic en ligne |

alésage
 mm. 120 |

course
 m.m. 150 |

Poids global
 Kg. 850 |

Pression d'injection
 Kg/cm² 120 |

Pression moyenne effective ..
 Kg/cm² 7,2 |

Vitesse moyenne du piston ..
 M/sec. 9 |

Couple maximum
 Kgm. 58. |

Suspension du moteur: au châssis de la caisse au moyen de supports élastiques

Transmission.

Constructeur: S.A. Brossel Frères à Bruxelles.
Type de fabrication: -

Mode de fonctionnement: boîte de vitesse à 4 vitesses à pignons baladeurs du type automobile, embrayage à double disque garni de ferodo.

Mode d'accouplement au moteur: direct

Inverseur de marche: à engrenages droits à pignons baladeurs, dans la boîte de vitesses.

Mode d'attaque des essieux moteurs: par arbres à cardan (avec un différentiel); couronne en bronze sur essieu et vis sans fin.

Commande à distance: par leviers à main, du type automobile.