

# 34

> TOEN BIJ NMBS

1981

## MS Break: breuk met het verleden

Tot in de jaren 1980 hadden motorstellen van NMBS doorgaans hetzelfde uiterlijk, al kon de techniek verschillen. De komst van de tweeledige Break-motorstellen in 1981 vertegenwoordigde een breuk met het verleden. Ze leken in niets meer op de oude stellingen. Ze beschikten bovendien over een volautomatische koppeling. Ze konden daarom niet worden gekoppeld aan oudere motorstellen, waar dat nog handmatig gebeurde. De Breaks waren ook de eerste treinen die een elektrodynamische rem hadden, die bij het remmen energie pro-

duceert. NMBS nam in de eerste helft van de jaren tachtig in totaal 140 Break-treinstellen in gebruik. Producent was La Brugeoise et Nivelles.

In april 1992 besliste de toenmalige NMBS-directie de motorstellen uit te rusten met een derde tussenrijtuig. Die oplossing had een dubbel voordeel: er kwam extra capaciteit om het groeiende aantal reizigers op te vangen en ze was bovendien goedkoper dan de aankoop van nieuwe treinen. Om hetzelfde aantal zitplaatsen te bieden zouden 62 dubbeldeksmotorstellen moeten besteld worden, wat zo'n 40% duurder zou uitvallen als de uitrusting van de Breaks met een derde rijtuig.

Het extra rijtuig tweede klas gaf al aan waar NMBS met haar nieuwere treinen naar toe wilde. Het was uitgerust met individuele zetels in een opstelling 2+2, terwijl de versie 1981 nog over een 2+3 opstelling beschikte met zitbanken. Tijdens de vernieuwing kregen de Breaks ook een volledig nieuwe beschildering. Sinds 2009 ondergaan ze opnieuw een complete moderniseringsoperatie zodat ze weer helemaal bijdetijds zijn.



De oorspronkelijke tweeledige Breaks in Bordeaux-rood waren krachtige motorstellen, geschikt voor snelheden tot 160 km/u, die meer ruimte boden en beter rijcomfort dan de oudere motorstellen.



Break anno 1992, met derde tussenrijtuig.



Break jaargang 2009, volledige vernieuwingsoperatie.