

34

> UN JOUR À LA SNCB

1981

MS Break : la rupture avec le passé

Jusque dans les années 1980, les automotrices de la SNCB ont un aspect extérieur pratiquement identique, seules les techniques utilisées diffèrent. L'arrivée des Break en 1981 signe la rupture avec le passé.

Affichant un look novateur, ces nouvelles automotrices doubles, dotées d'un attelage entièrement automatique, ne peuvent plus être attelées aux anciennes qui le sont encore manuellement. Ce sont également les premiers trains pourvus de freins électrodynamiques producteurs d'énergie lors du

freinage. Au cours de la première partie des années 1980, la SNCB en met, au total, 140 en service, tous fabriqués par La Brugeoise et Nivelles.

En avril 1992, la direction de la SNCB décide d'ajouter une troisième voiture entre les automotrices. Une solution doublement avantageuse. D'abord, la capacité d'accueil de voyageurs augmente. Ensuite, le coût de cette opération est moins élevé que celui de l'achat de nouveaux trains. Il faudrait commander 62 voitures à deux niveaux pour garantir le même nombre de places assises, ce qui coûterait 40 % plus cher.

Cette voiture 2^e classe supplémentaire annonce déjà l'ambition de la SNCB et de ses tout nouveaux trains. Les sièges individuels sont disposés 2 par 2 en vis-à-vis alors que la version de 1981 comptait encore des banquettes en configuration 2+3 places. Leur rénovation de confort s'accompagne également de l'adoption d'une toute nouvelle livrée à dominante blanche. Depuis 2009, elles bénéficient d'une nouvelle opération de modernisation complète qui les remet au goût du jour.



À l'origine, les puissantes automotrices Break comptaient deux voitures rouge bordeaux. Capables d'atteindre une vitesse de 160 km/h, elles offraient plus d'espace et un meilleur confort que les anciennes automotrices.



Break version 1992, avec ajout d'une troisième voiture.



Break version 2009, version 'lifting complet'.