

Nostalgie Express

by Aldobert

BB 300 2ème sous-série



(Source: Wikipédia)

Première sous-série (BB 301-324) (Rappel)

La conception générale et les équipements électriques de ces locomotives ont de grandes similitudes avec ceux des BB 900, avec deux bogies bimoteurs attelés entre eux et portant à leurs extrémités les organes de tamponnement et d'attelage. De ce fait, les efforts supportés par la caisse sont moindres et il est possible de l'alléger.

Les BB 300 de la première sous-série ont une puissance continue de 1 240 kW et une masse de 80 t. Elles sont autorisées à circuler à 105 km/h, grâce à une transmission faisant appel à des anneaux élastiques qui réduisent les vibrations et les chocs transmis par les voies. Elles sont aptes à la conduite en unités multiples dans la limite de trois locomotives.

La livrée fait appel au vert celtique et ne varie pas tout au long de la vie des locomotives y compris quand elles sont transformées, pour partie de l'effectif, en locomotives de manœuvre.

Seconde sous-série (BB 325-355)

Bien que construite sur le même schéma, de dimensions et de masse égales à la précédente, cette sous-série présente plusieurs différences. Les moteurs sont d'un type nouveau (M15) procurant à la locomotive un léger surcroît de puissance continue (1 260 kW). Toutefois, les locomotives sont construites à une époque où l'usage du cuivre est contingenté : leur câblage fait appel à de l'aluminium isolé dans des gaines de coton ou de caoutchouc, moins performant et cause d'une fiabilité en régression. Les progrès de l'électrotechnique autorisent un fonctionnement plus souple mais les modifications apportées en ce domaine interdisent la circulation en unité multiple avec les unités de la première sous-série. Elles peuvent cependant être couplées entre elles et des unités doubles sont fréquemment observées.

Cette sous-série fait, entre 1967 et 1971, l'objet d'importantes modifications esthétiques : les faces frontales sont remodelées avec suppression de la porte d'intercirculation, remplacement des trois petites baies par deux plus grandes ce qui consolide la paroi frontale. Dans le même câblage est refait en cuivre isolé au PVC. Les locomotives abandonnent alors la livrée « vert celtique » pour une décoration « vert bleuté » avec des moustaches et des bandes blanches. Deux exemplaires (337 et 348) adoptent plus tard la « livrée béton » grise à bandeaux orange lorsqu'elles sont transformées en machines de manœuvre.

L'auteur de ces modèles est François Carré (F2).

Le pack contient 24 machines différentes. Décompressez l'archive ZIP dans votre dossier Trainset.

Ces modèles ne sont compatibles qu'avec Open Rail.