

Heller

AUTOBUS PARISIEN TN6 C2

80789



Français

C'est dans le début des années 30, après la suppression des tramways parisiens et de banlieue que furent construits les premiers autobus de la série "TN". Les progrès réalisés par l'industrie automobile et principalement dans le domaine des pneumatiques, permirent de concevoir des autobus de cinquante places et plus.

Les autobus de la série "TN", recevaient des moteurs à 4 cylindres de 58 CV pour les TN.4 et des moteurs 6 cylindres de 94 CV pour ceux de la famille des TN.6. La vocation des TN.4 était la desserte des petites et moyennes lignes, en terrain plat, alors que celle des TN.6 à moteur plus puissant était celle des longs trajets de banlieue et des lignes à fortes pentes, comme Montmartre, Ménilmontant ou Belleville.

Les TN.6A et TN.6C étaient physiquement identiques, la seule différence se situant dans les roues. Les TN.6A avaient des jantes à voile plein, alors que les TN.6C possédaient des jantes démontables, dites d'artillerie. La souplesse d'emploi des TN.6C était légendaire chez les machinistes.

Pendant la guerre, les autobus furent équipés d'un système gazogène, soit Imber ou Gohin - Panhard. Après-guerre, la principale modification que reçurent les TN.6 fut le "vestibulage" de la cabine du machiniste, afin d'offrir à celui-ci un minimum de confort durant les mois d'hiver.

Le remplacement des bus "TN" débuta en 1960 et le dernier exemplaire fut retiré en 1969, soit 38 ans après la mise en circulation des premiers modèles.

Longueur x Hauteur	9,50 x 2,95 m
Empattement	5,05 m
Poids maxi	10350 kg
Boîte de vitesses	4 vitesses à engrenages hélicoïdaux
Embrayage	Ferodo bi disque à sec
Freins	Mécaniques assistés par servofrein
Roues	"Artillerie" avec pneus 270 x 20
Rayon de braquage	10 m
Moteur essence	Renault 6 cylindres à culasse rapportée
Puissance	67 CV
Allumage	Par voltex (magnéto ou delco)
Moteur diesel	Hispano 6 cylindres type DWXLD "Hercules"
Puissance	94 CV
Vitesse	Diesel: 55 km/h - Essence: 45 km/h
Nombre de véhicules en service en 1935	1020 TN

English

It was in the early thirties, after the Paris and suburban trams had been removed from service, that the first buses of the "TN" series were built. The progress that had been made by the automobile industry, especially in the field of tyres, made it possible to design buses which could seat fifty people or more.

The buses of the "TN" series were equipped with 4-cylinder engines of 58 HP (TN.4) and 6-cylinder engines of 94 HP (TN.6 family). The TN.4A was used on short and medium runs in flat areas, whilst the more powerful TN.6 was used on the long suburban runs and on the very hilly lines such as Montmartre, Ménilmontant and Belleville.

The TN.6A and the TN.6C were identical in appearance, the only discernable difference being in the wheels, which had rims with solid centres on the TN.6A, whilst the TN.6C had removable rims, called "artillery rims". The enormous flexibility of use of the TN.6C was legendary among drivers.

During the war, these buses were equipped with a coal-burning gas generating system, either Imber or Gohin--Panhard. After the war, the main modification made on the TN.6s was the enclosing of the driver's cab, so as to allow him a minimum of comfort during the winter months.

Replacement of the "TN" buses was begun in 1960, and the last one was withdrawn in 1969, thirty eight years after the first one was put into service.

Length x Height	9.50 x 2.95 m
Wheelbase	5.05 m
Maximum weight	10350 kg
Gearbox	4 speeds, helical gears
Clutch	Ferodo dry twin disc
Brakes	Mechanical, assisted by servo-brake
Wheels	"Artillery" type with 270 x 20 tyres
Turning radius	10 m
Petrol engine	Renault 6-cylinder with detachable cylinderhead
Power	67 HP
Ignition	by voltex (Magnéto or Delco distributor)
Diesel engine	Hispano 6-cylinder type DWX LD "Hercules"
Power	94 HP
Speed	Diesel: 55 km/h - Petrol: 45 km/h
Number of buses in service in 1935	1020 TN

Deutsch

Zu Beginn der 30er Jahre wurde nach Abschaffung der Strassenbahnen in Paris und der Pariser Vorstadt die ersten Autobusse der Reihe "TN" gebaut. Die in der Automobilindustrie erzielten Fortschritte, ganz besonders auf dem Gebiet der Reifen, ermöglichten es, Autobusse mit 50 und mehr Plätzen zu entwickeln.

Die Busse der Reihe TN erhielten Vierzylindermotoren zu je 58 PS für den TN.4 und Sechszylindermotoren zu je 94 PS für die Modelle der Reihe TN.6. Die TN.4 wurden für die Versorgung der kleinen und mittleren Linien auf flachem Gelände vorgesehen, die TN.6 mit ihrem leistungsfähigeren Motor hatten die langen Strecken der Vorstadt und Strecken mit starken Neigungen, wie Montmartre, Ménilmontant oder Belleville zu bewältigen.

Äusserlich waren die TN.6A und TN.6C identisch, der einzige Unterschied bestand in den Rädern. Die TN.6A besaßen herkömmliche Felgen, während die TN.6C mit demontierbaren Felgen versehen waren, den sogenannten Artillerie-Räder/Trilex-Felgen. Die Vielseitigkeit im Einsatz der TN.6C war bei den Busfahrern berühmt.

Im Krieg wurden die Busse mit einem Holzvergasersystem ausgerüstet (Imber oder Gohin--Panhard). Nach dem Krieg bestand die wichtigste Veränderung des TN.6 in der Verkleidung der Fahrerkabine, um während der Wintermonate ein Minimum an Komfort zu bieten. Ab 1960 wurden die "TN" ersetzt, der letzte wurde 1969 aus dem Verkehr gezogen, 38 Jahre nach der Einführung der ersten Modelle.

Länge x Höhe	9,50 x 2,95 m
Radstand	5,05 m
Höchstgewicht	10350 kg
Schaltung	4 Gänge mit Helikoidalgetriebe
Kupplung	Ferodo Zweischeiben-Trockenkupplung
Bremsen	Mechanische Bremsen, unterstützt durch Servobremsen
Räder	"Artillerieräder" mit Reifen 270x20
Wenderadius	10 m
Ottomotor	Renault 6-Zylinder mit aufgesetztem Zylinderkopf
Leistung	67 PS
Zündung	Durch voltex (Magnéto oder Delco)
Dieselmotor	Hispano 6-Zylinder Typ DWX LD "Hercules"
Leistung	94 PS
Geschwindigkeit	Dieselmotor: 55 km/h - Ottomotor: 45 km/h
Anzahl der Fahrzeuge in Betrieb im Jahr 1935	1020 TN

Español

A principios de los años 30, después de la supresión de los tranvías parisienses y de cercanías, se construyeron los primeros autobuses de la serie "TN". Los progresos realizados por la industria del automóvil, principalmente en el campo de los neumáticos, permitieron diseñar autobuses de cincuenta plazas y más.

Los autobuses de la serie "TN" llevaban motores de 4 cilindros de 58 CV para los TN.4, y de 6 cilindros de 94 CV para los de la familia de los TN.6. Los TN.4 estaban destinados a recorridos de pequeñas y medianas líneas, en terreno llano, mientras que los TN.6 se destinaban a los trayectos largos de cercanías y líneas con fuertes pendientes, como Montmartre, Ménilmontant o Belleville.

Los TN.6A y TN.6C eran físicamente idénticos; su única diferencia eran las ruedas. Los TN.6A tenían llantas de disco macizo, mientras que las de los TN.6C eran desmontables, denominadas de artillería. La versatilidad de empleo de los TN.6C era legendaria entre los maquinistas.

Durante la guerra, los autobuses fueron equipados de un sistema gasógeno, Imber o Gohin-Panhard. Cuando finalizó, la principal modificación de los TN.6 fue el "vestíbulo" de la cabina del maquinista, para ofrecerle un mínimo de confort durante los meses de invierno.

La sustitución de los autobuses "TN" se inició en 1960, y el último ejemplar fue retirado en 1969, es decir, 38 años después de la puesta en circulación de los primeros modelos.

Longitud x Altura	9,50 x 2,95 m
Distancia entre ejes	5,05 m
Peso máximo	10350 kg
Caja de cambios	4 velocidades de engranajes helicoidales
Embrague	Ferodo bidisco en seco
Frenos	Mecánicos asistidos por servofreno
Ruedas	"Artillería" con neumáticos 270 x 20
Radio de giro	10 m
Motor gasolina	Renault 6 cilindros con culata insertada
Potencia	67 CV
Encendido	Por vóltex (magneto o delco)
Motor diesel	Hispano 6 cilindros tipo DWXLD "Hercules"
Potencia	94 CV
Velocidad	Diesel: 55 km/h - Gasolina: 45 km/h
Número de vehículos en servicio en 1935	1020 TN

Italiano

E' all'inizio degli anni '30, dopo l'abolizione dei tramvai di Parigi e della sua periferia, che vennero costruiti i primi autobus della serie «TN». Il progresso realizzato dall'industria automobilistica, con particolare riferimento al settore dei pneumatici, permisero la realizzazione di autobus con 50 e più posti.

Gli autobus della serie «TN» ricevevano motori a 4 cilindri da 58 CV per i TN.4, e motori da 6 cilindri da 94 CV per i TN.6. La vocazione dei TN.4 era rappresentata dal collegamento delle linee piccole e medie, su terreni piani, mentre quella dei TN.6, con motore più potente, era rappresentate da lunghi percorsi in periferia e da linee a forte pendio, come Montmartre, Ménilmontant o Belleville.

I TN.6A e i TN.6C erano fisicamente identici, e la sola differenza stava nelle ruote. I TN.6A infatti, avevano cerchioni a disco pieno, mentre i TN.6C aveva cerchioni smontabili, detti d'artiglieria. La malleabilità dei TN.6C era leggendaria presso i macchinisti.

Durante la guerra gli autobus furono muniti di sistemi gasogeni, sia Imber, sia Gohin-Panard. Dopo la guerra la principale modifica che ritroviamo sui TN.6 fu l'allestimento dell'abitacolo del macchinista per dargli un minimo di conforto durante i mesi invernali.

La sostituzione degli autobus «TN» iniziò nel 1960 e l'ultimo esemplare venne tolto dalla circolazione nel 1969, 38 anni dopo la messa in circolazione dei primi modelli.

Lunghezza x Altezza	9,50 x 2,95 m
Interasse	5,05 m
Peso massimo	10350 kg
Cambio	4 marce a ingranaggi elicoidali
Frizione	Bidisco a secco in ferro
Freni	Meccanica assistita dal servofreno
Ruote	Artigliate" con pneumatici 270 x 20
Raggio di sterzata	10 m
Motore a benzina	Renault 6 cilindri a testata riportata
Potenza	67 CV
Accensione	Voltex (Magnéto o Delco)
Motore diesel	Hispano 6 cilindri DWXLD "Hercules"
Potenza	94 CV
Velocità	Diesel: 55 km/h - Benzina: 45 km/h
Numero di veicoli in servizio nel 1935	1020 TN

Nederlands

In het begin van de jaren '30, na het opheffen van de tramlijnen in Parijs en haar voorsteden, werden de eerste bussen van de "TN" serie gebouwd. Dankzij de vooruitgang van de automobiellindustrie, met name op het gebied van luchtbanden, konden er bussen ontworpen worden met vijftig zitplaatsen en meer.

De TN.4 bussen van de "TN" serie werden voorzien van een 4-cilinder motor van 58 PK, terwijl de TN.6 modellen uitgevoerd werden met een 6-cilinder motor van 94 PK. De TN.4 modellen waren bestemd voor de korte en middellange verbindingen op vlak terrein, terwijl de TN.6 bussen met hun sterkere motor ingezet werden voor de langere trajecten naar de voorsteden en de wijken met steile hellingen, zoals Montmartre, Ménilmontant of Belleville.

De TN.6A en de TN.6C waren technisch hetzelfde, maar kenmerkten zich door verschillende wielen. De TN.6A modellen waren voorzien van volle velgen, terwijl de TN.6 modellen demonteerbare velgen hadden, die "artillerie-velgen" genoemd werden. De legendarische wendbaarheid van de TN.6C werd zeer op prijs gesteld door de buschauffeurs.

Tijdens de oorlog werden de bussen uitgerust met een gasgenerator, van het merk Imber of Gohin-Panhard. Na de oorlog bestond de belangrijkste verandering van de TN.6 bussen uit het aanbrengen van een "vestibule" bij de chauffeurscabine, zodat deze het tijdens de wintermaanden behaaglijker had.

In 1960 werd een aanvang genomen met de vervanging van de "TN" bussen, waarvan het laatste model in 1969 uit de dienst werd genomen, ofwel 38 jaar nadat de eerste modellen door de Parijse straten reden.

Lengte x Hoogte	9,50 x 2,95 m
Wielbasis	5,05 m
Maximum gewicht	10350 kg
Versnellingsbak	4 versnellingen met helicoïdale tandwielen
Koppeling	Twee droge platen met remvoering
Remmen	Mechanisch met ondersteuning van servorem
Wielen	"Artillerie" met 270 x 20 banden
Draaicirkel	10 m
Benzinemotor	Renault 6 cilinders met aangezette cilinderkop
Vermogen	67 PK
Ontsteking	Via voltex (ontstekingsmagneet of -verdeler)
Dieselmotor	Hispano 6 cilinders DWXLD "Hercules" type
Vermogen	94 PK
Snelheid	Diesel: 55 km/u—Benzine: 45 km/u
Aantal voertuigen in dienst in 1935	1020 TN



3

Vert brunswick brillant
Brunswick Green Gloss
Dunkelgrün glänzend



9

Marron clair brillant
Tan Gloss
Holz Braun glänzend



10

Marron armee brillant
Service Brown Gloss
Dunkelbraun glänzend



11

Argent metallique
Silver Metallic
Silber metallisch



16

Or metallique
Gold Metallic
Gold metallisch



20

Bordeaux brillant
Crimson Gloss
Bordeauxrot glänzend



21

Noir brillant
Black Gloss
Schwarz glänzend



33

Noir mat
Black Matt
Schwarz matt



34

Blanc mat
White Matt
Weiß matt



53

Gris metallique
Gunmetal Metallic
Grau metallisch



56

Aluminium metallique
Aluminium Metallic
Aluminium metallisch



63

Sable mat
Sand Matt
Sand matt



64

Gris clair mat
Light Grey Matt
Hellgrau matt



66

Gris brun olive mat
Olive Drab Matt
Olivgrün matt



69

Jaune brillant
Yellow Gloss
Gelb glänzend



71

Chene satine
Oak Satin
Eichengrün seidenmatt



85

Noir de charbon satine
Coal Black Satin
Kohlenschwarz seidenmatt

2

Numéro de phase
Step number
Schrittnummer
Número de fase

56

Référence de couleur
Colour reference no
Farbangabe
Referencia de color

37

Numéro de pièce
Part number
Teilenummer
Número de pieza

6

Numéro de decal
Decal number
Nummer von Abziehbild
Número de calcomanía

- Si aucune teinte n'est spécifiée, peindre dans les couleurs de la version choisie. Se reporter aux page 14 pour le détail du schéma de peinture.
- When no color is specified, paint the item with colors of chosen version. Refer to page 14 for painting pattern.
- Wenn keine Farbe angegeben ist, Teile mit den Farben der gewählten Version bemalen. Beachten Sie die Seite 14 für die Lackierung und Markierung.
- Cuando ningún color es especificado, pintarle con los colores del tema de la versión elegida. Vea la página 14 para obtener detalles de pintura.

1



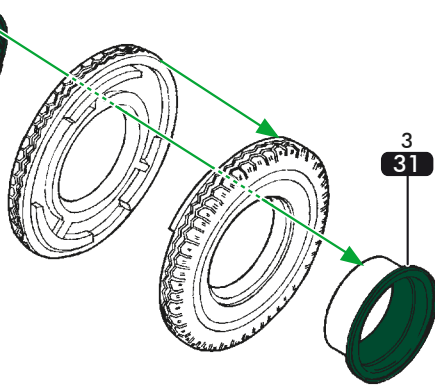
3



69

25

3



x2

2



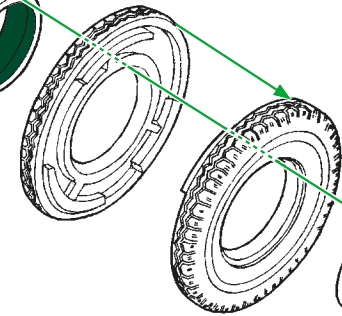
3



69

31

3



x2

30

3



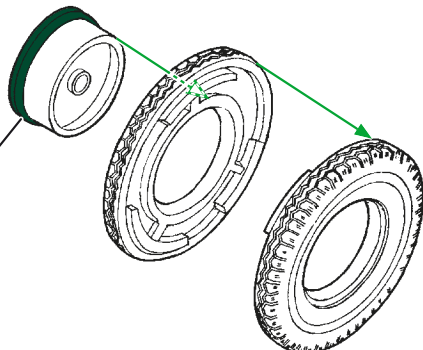
3



69

29

3



x2

4



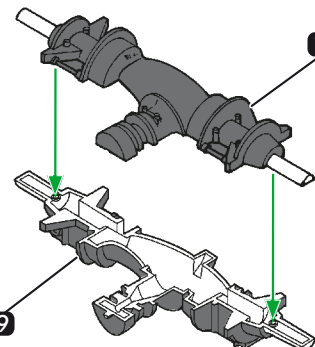
66



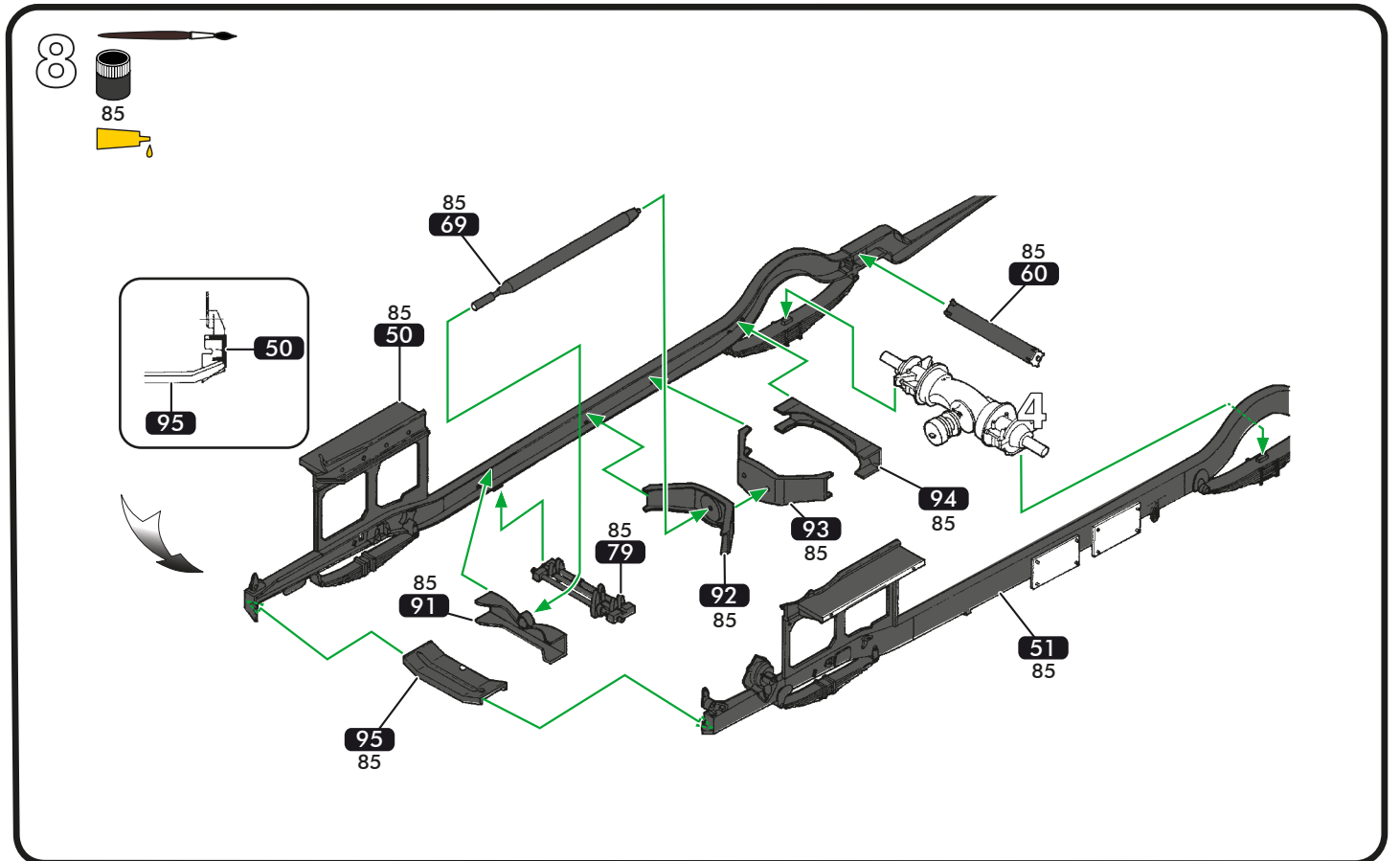
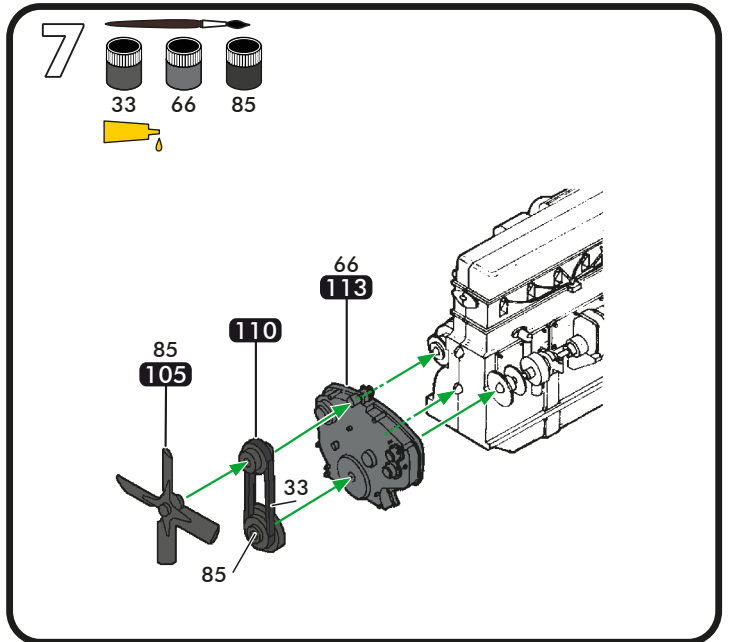
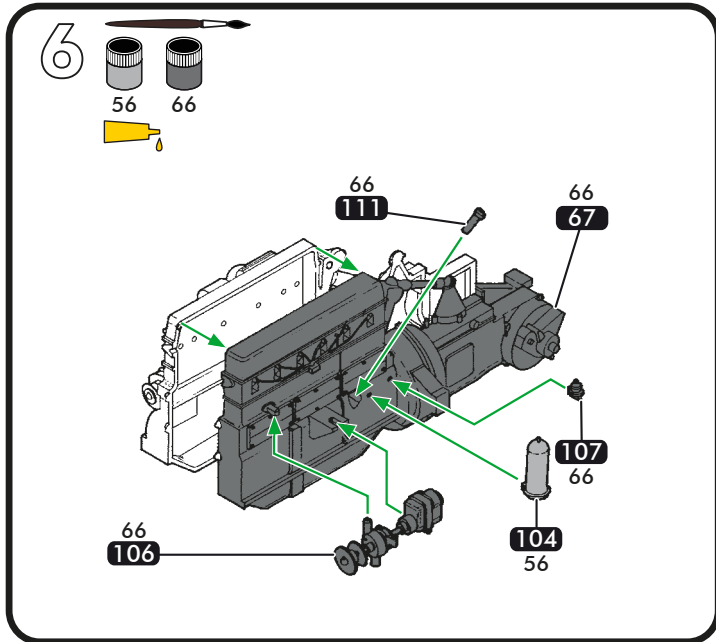
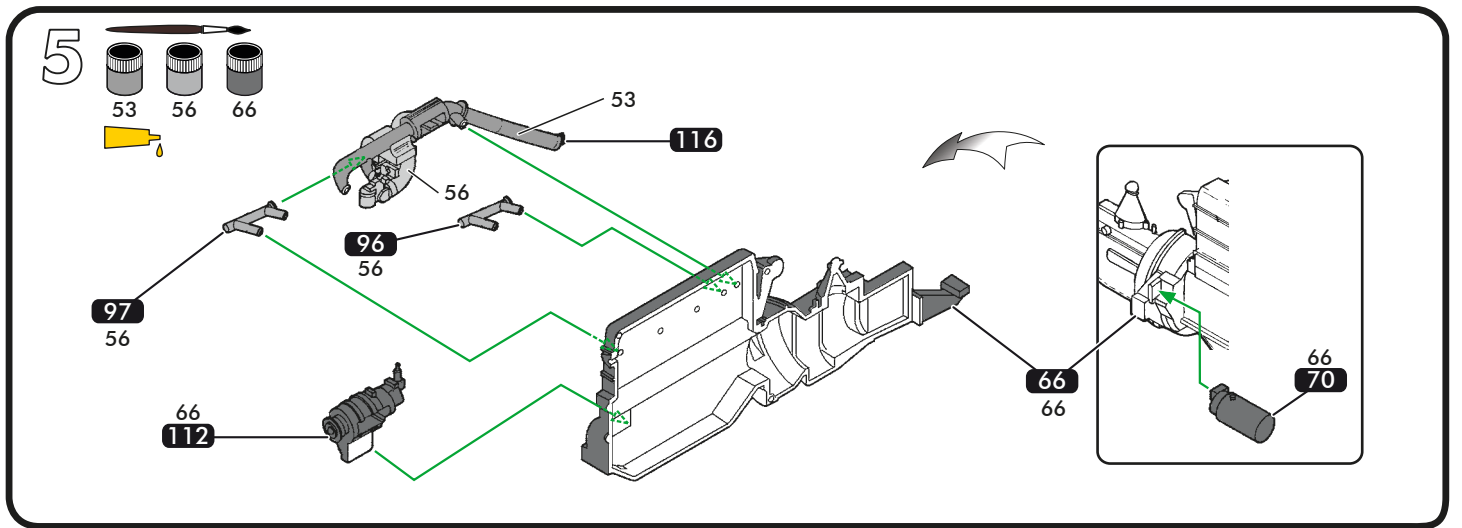
69

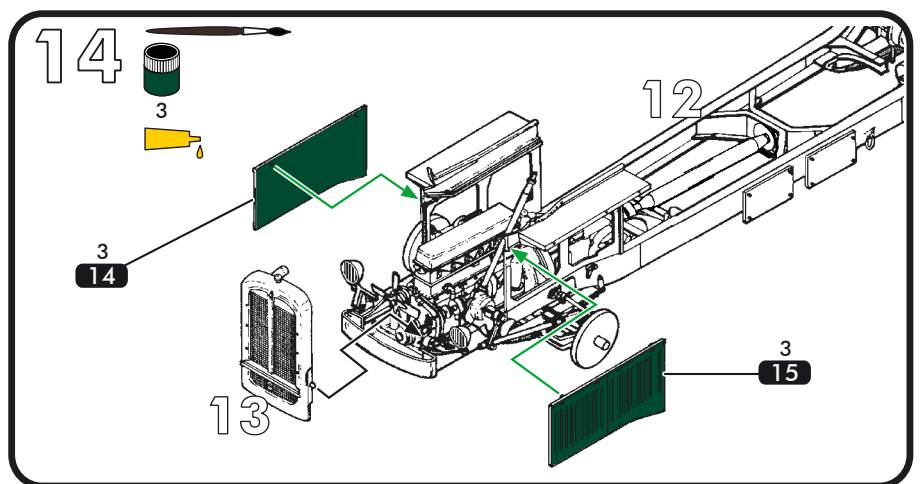
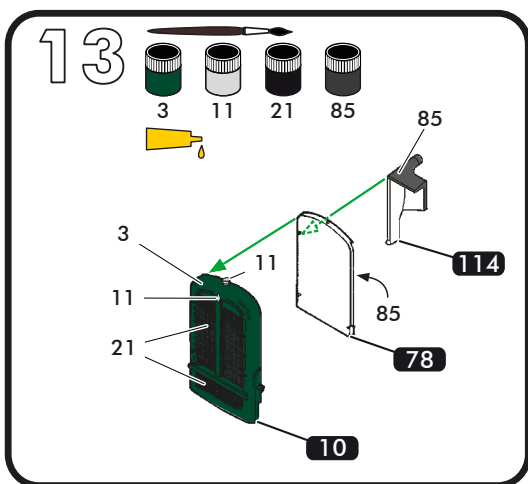
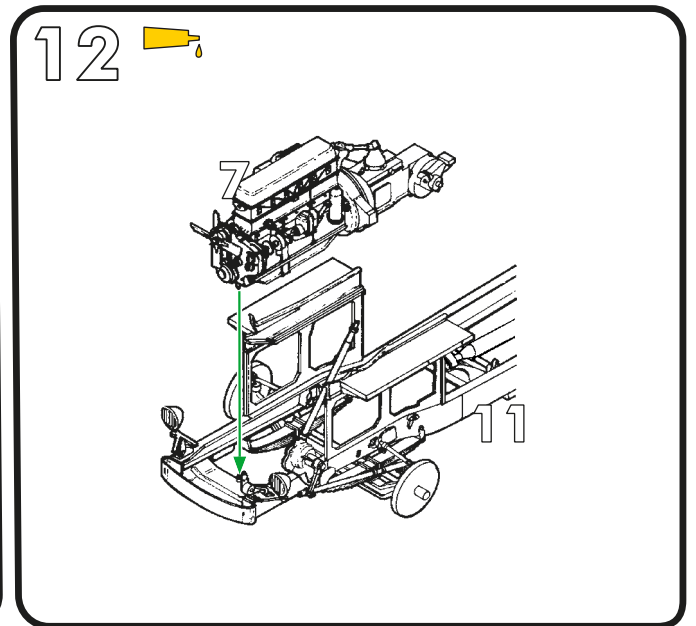
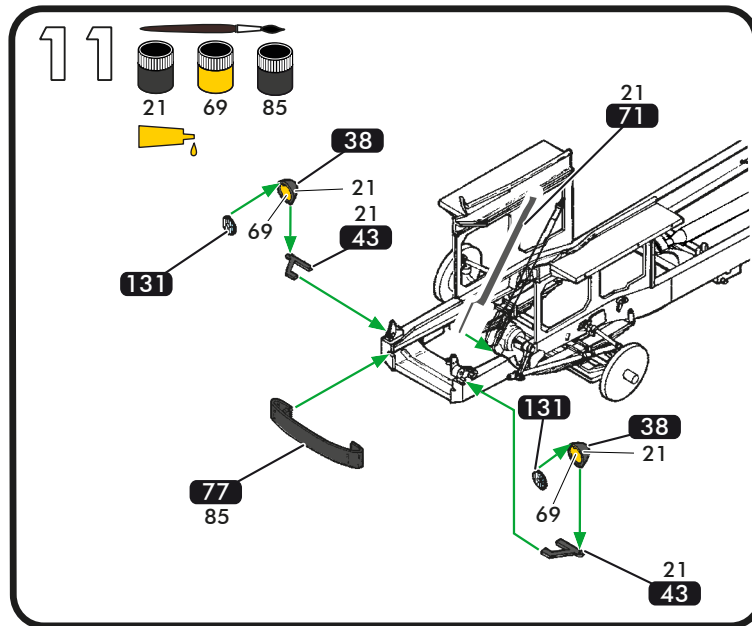
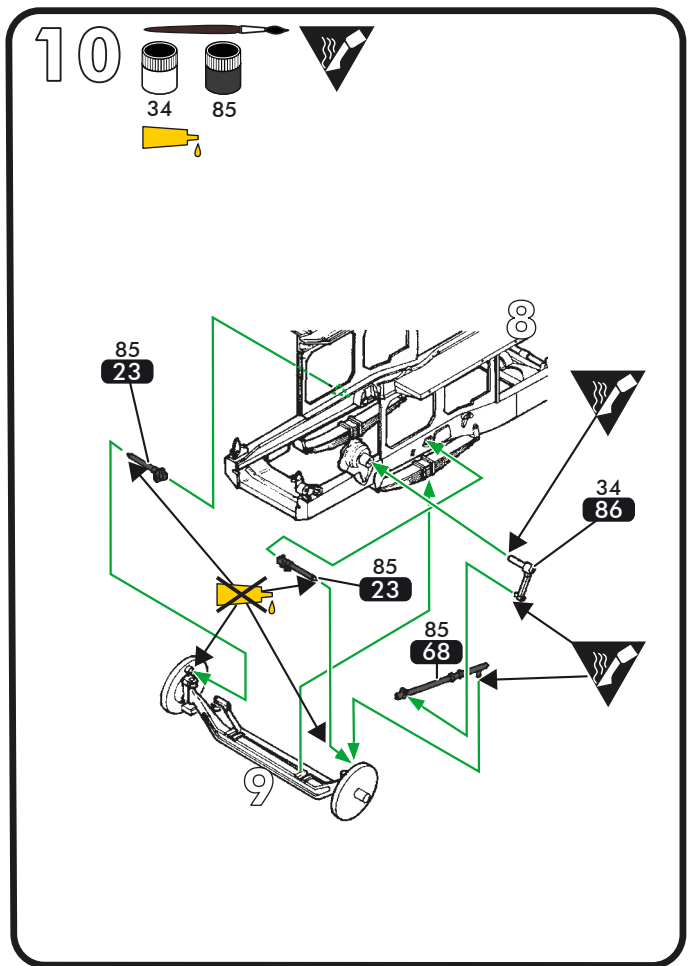
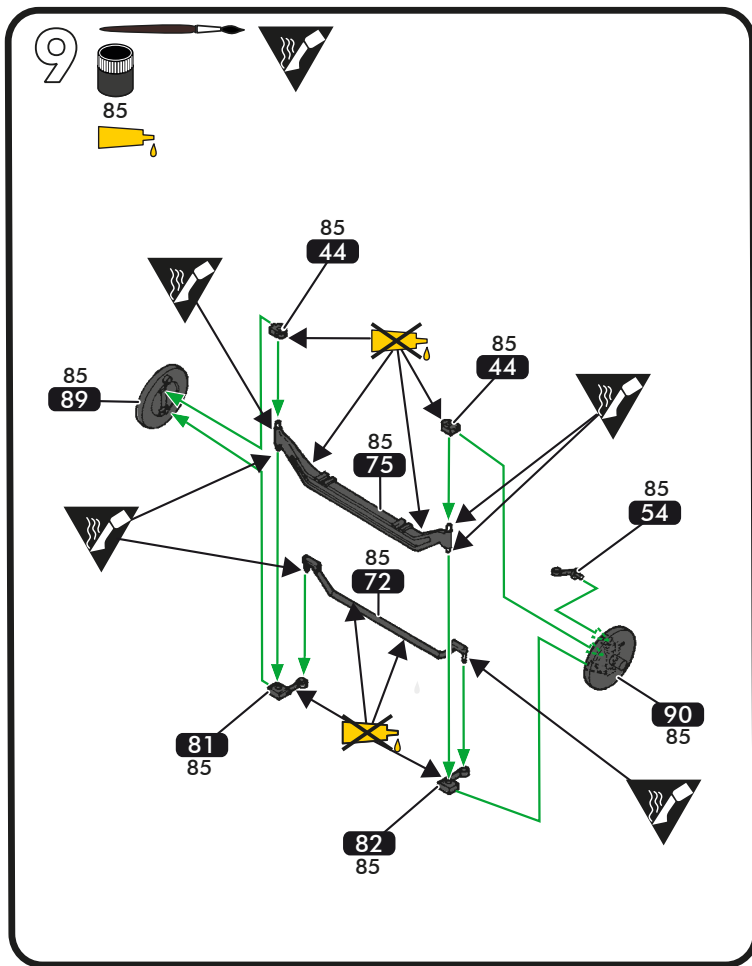
109

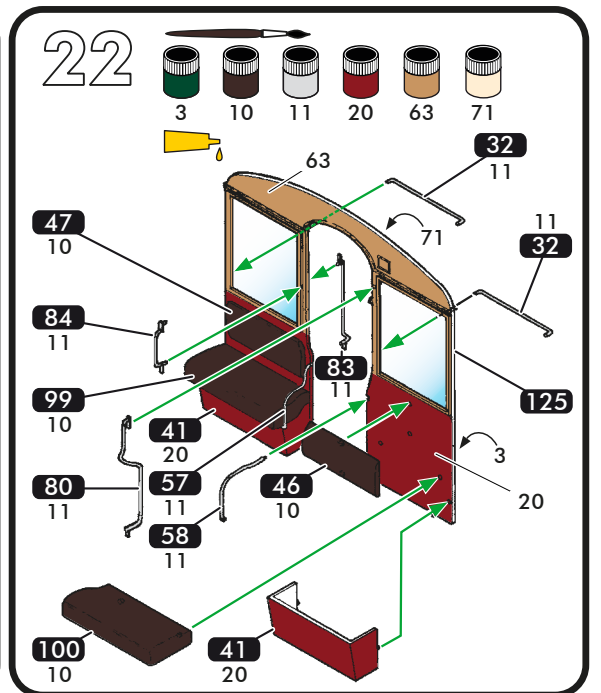
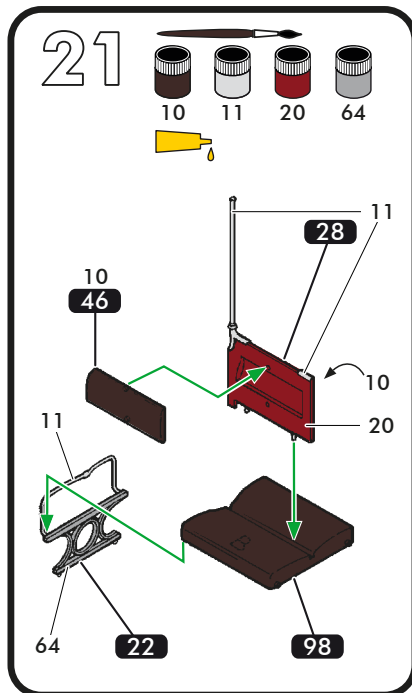
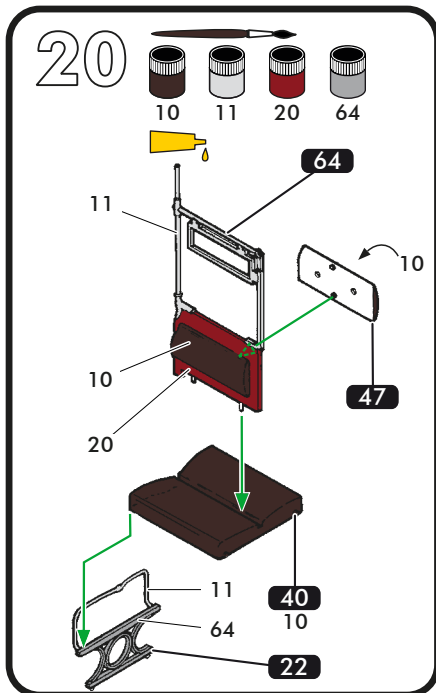
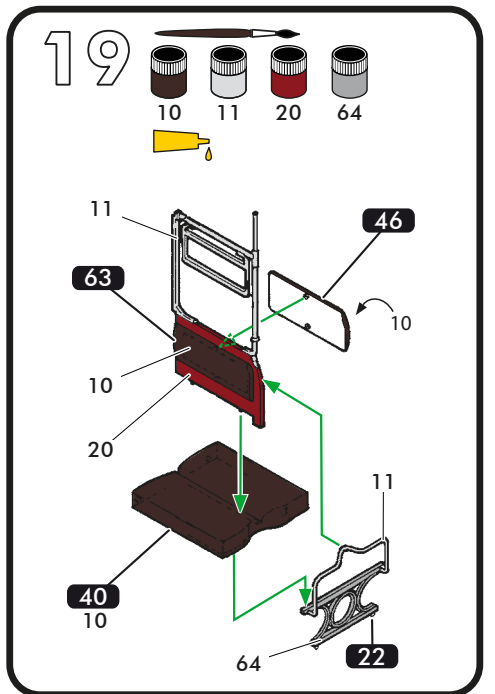
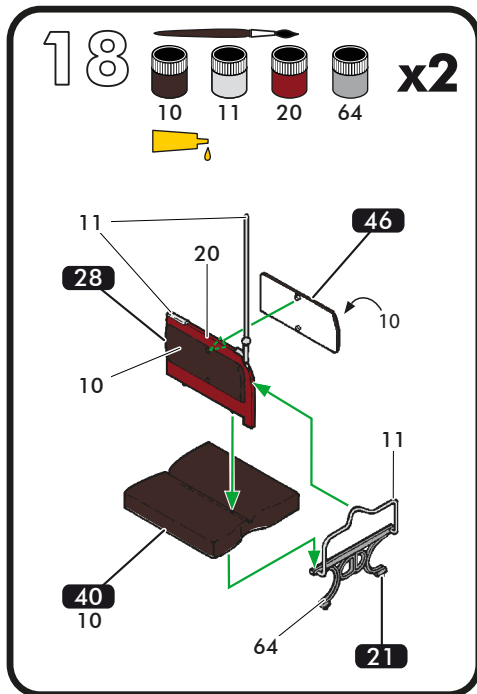
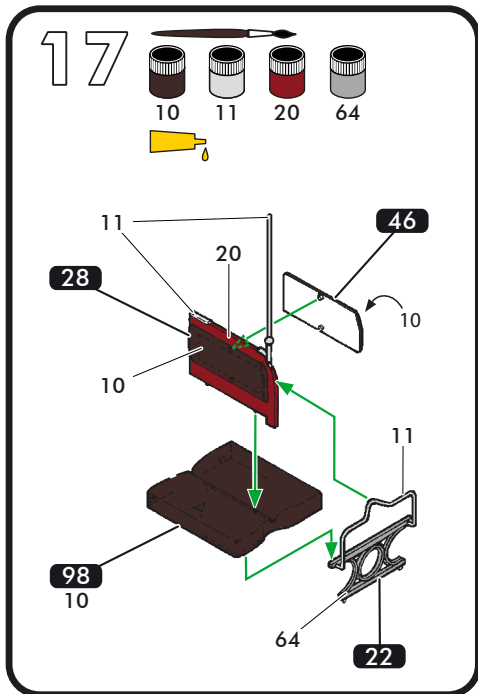
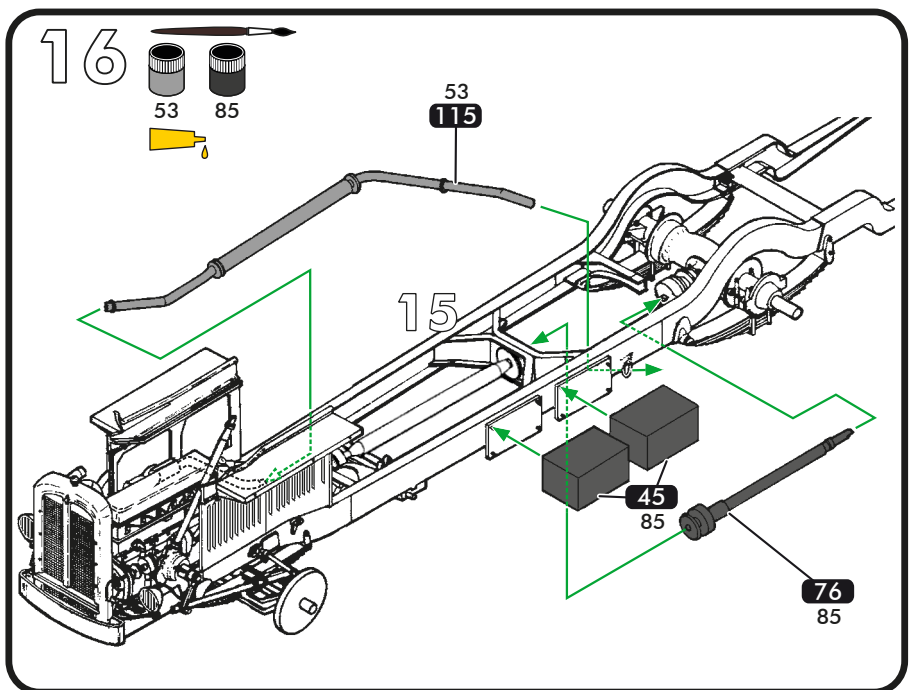
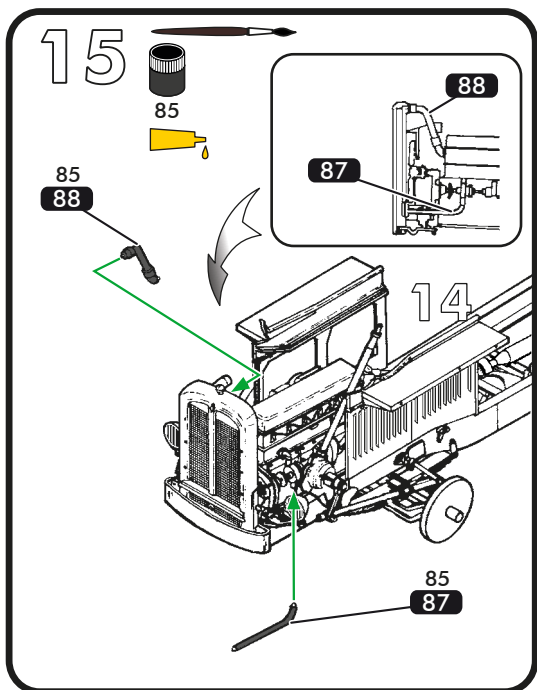
66

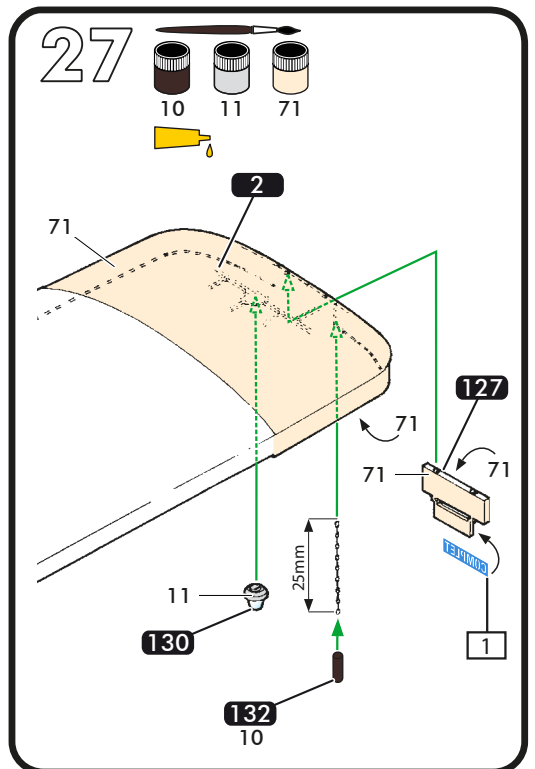
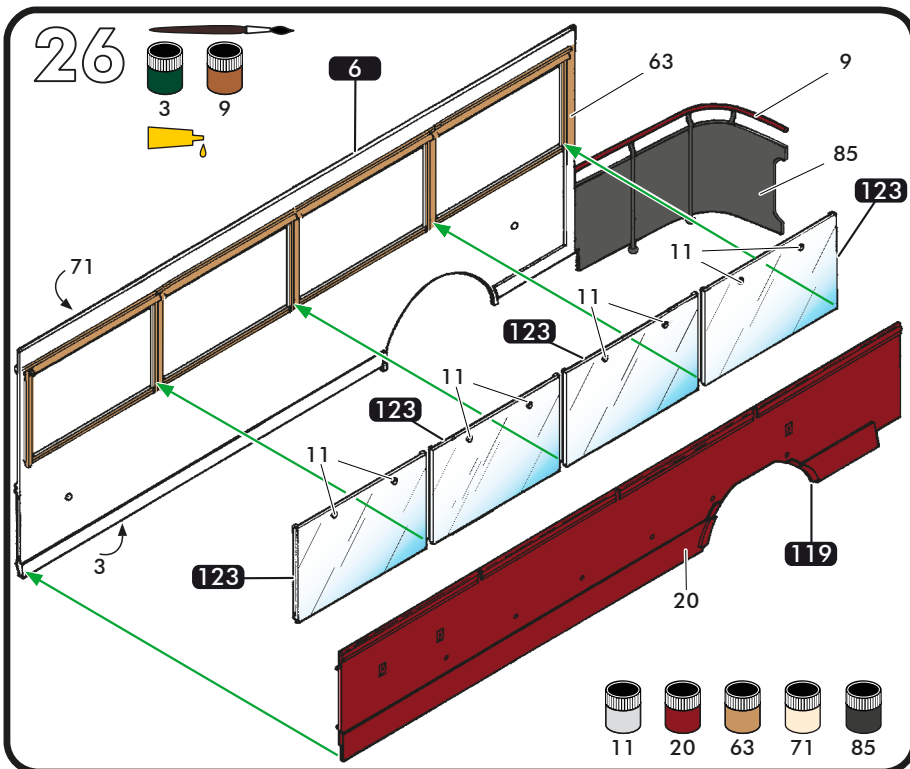
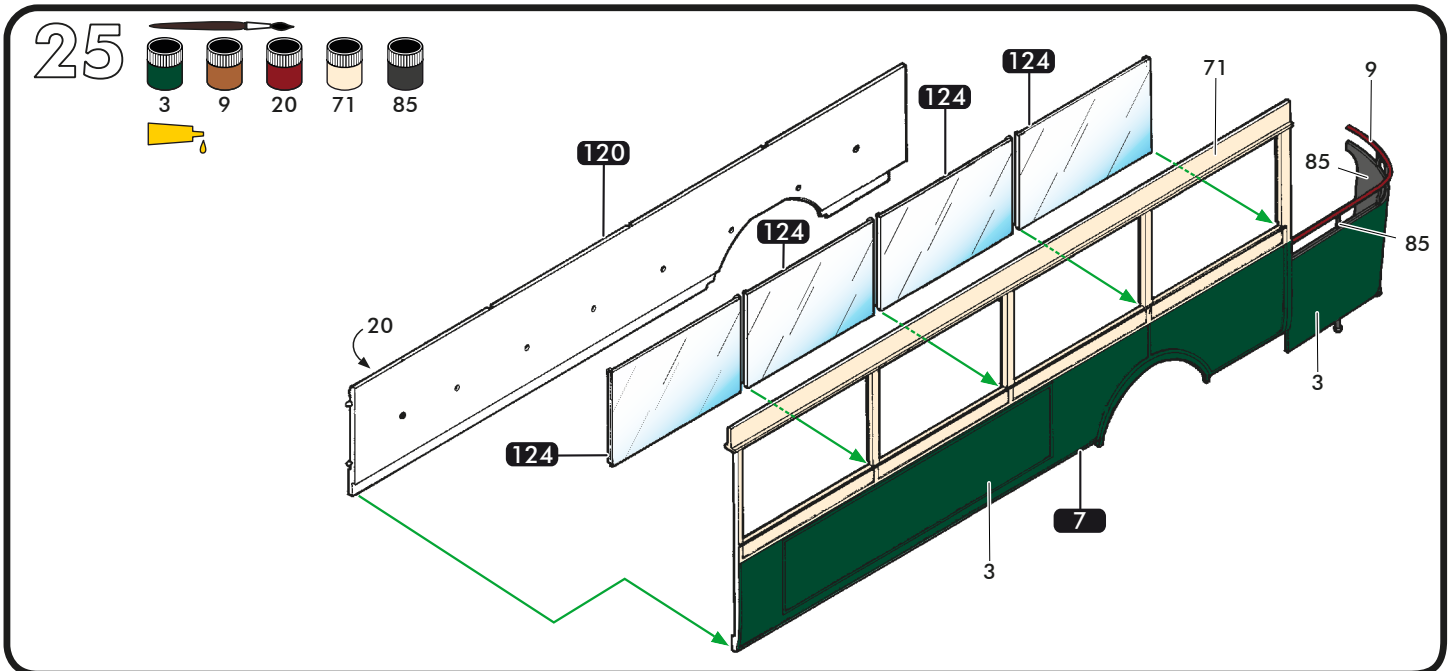
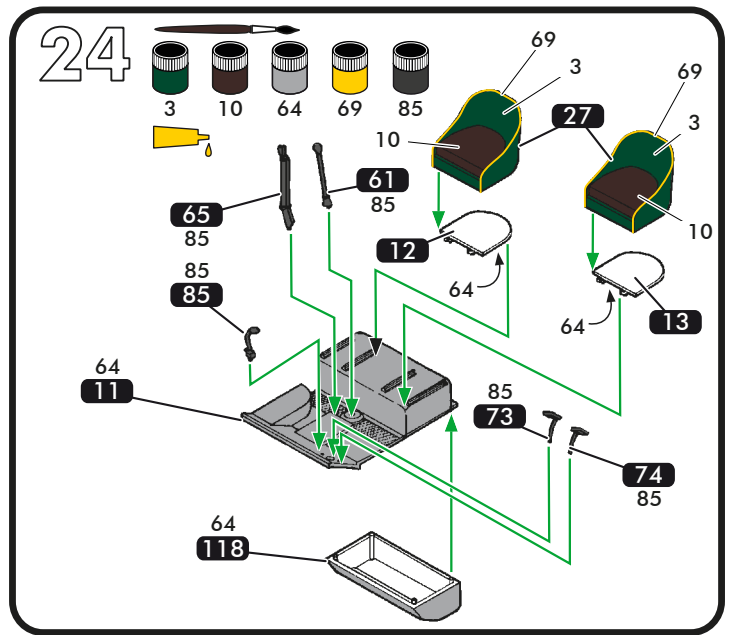
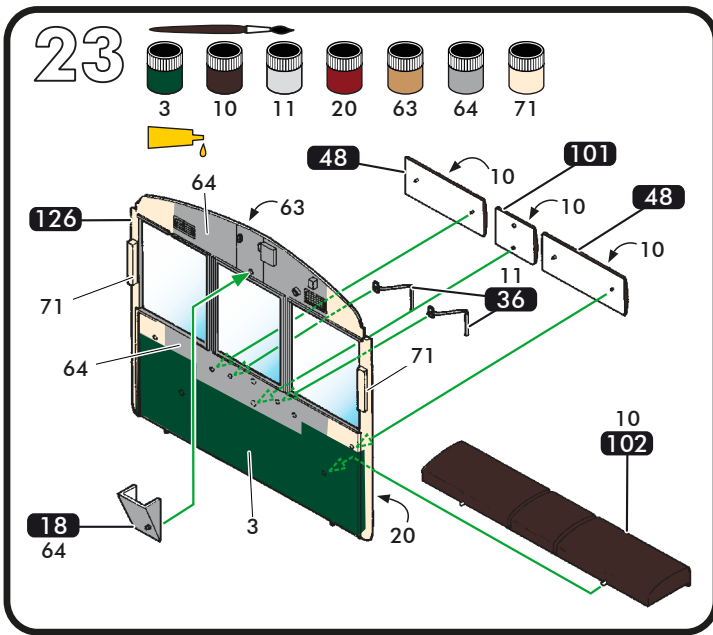


108

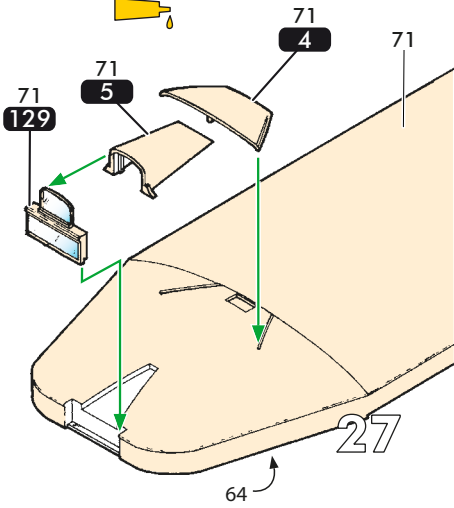
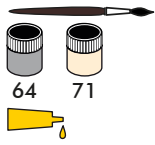




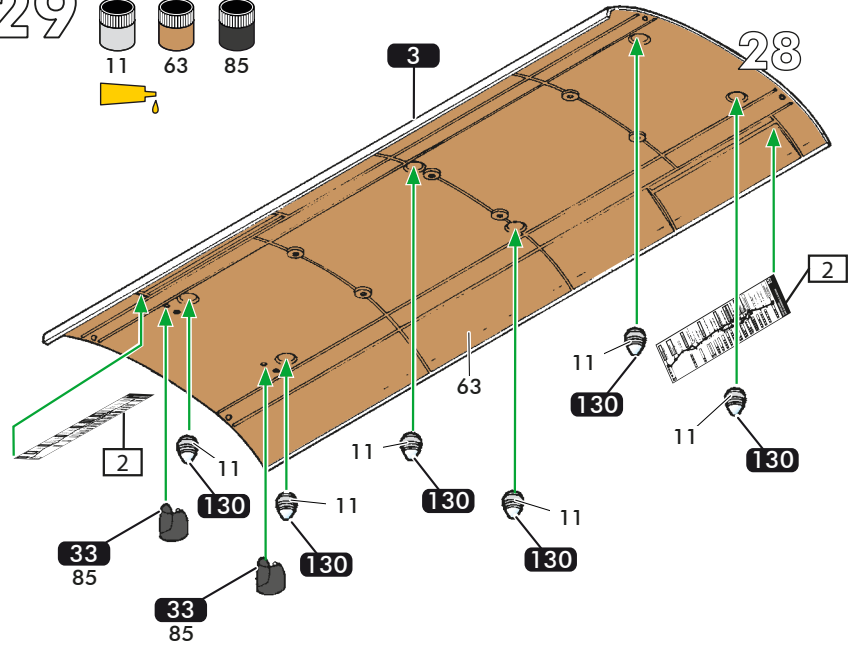
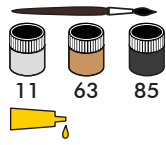




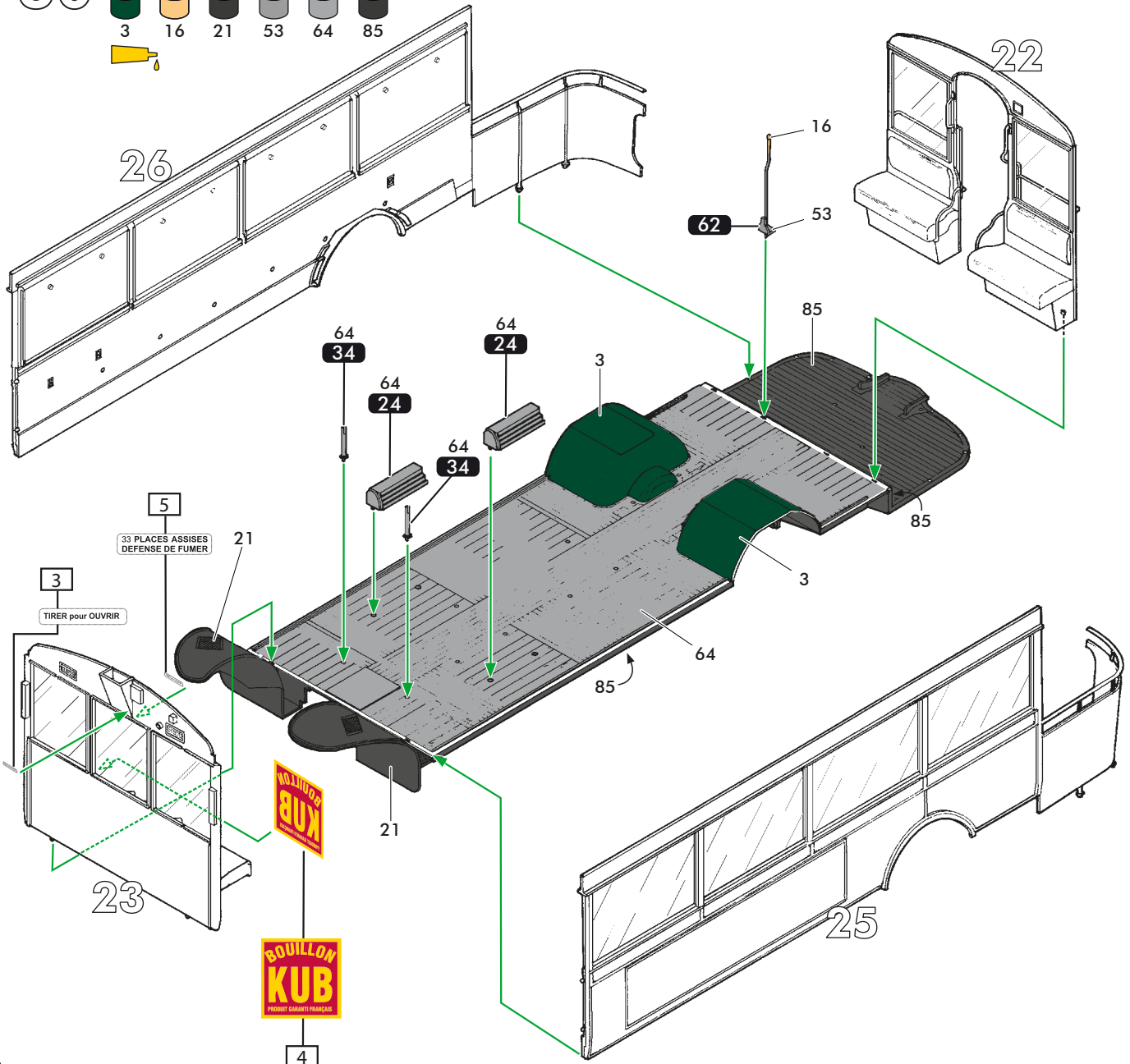
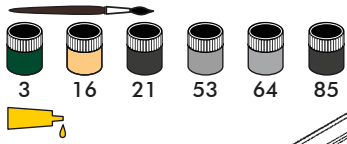
28

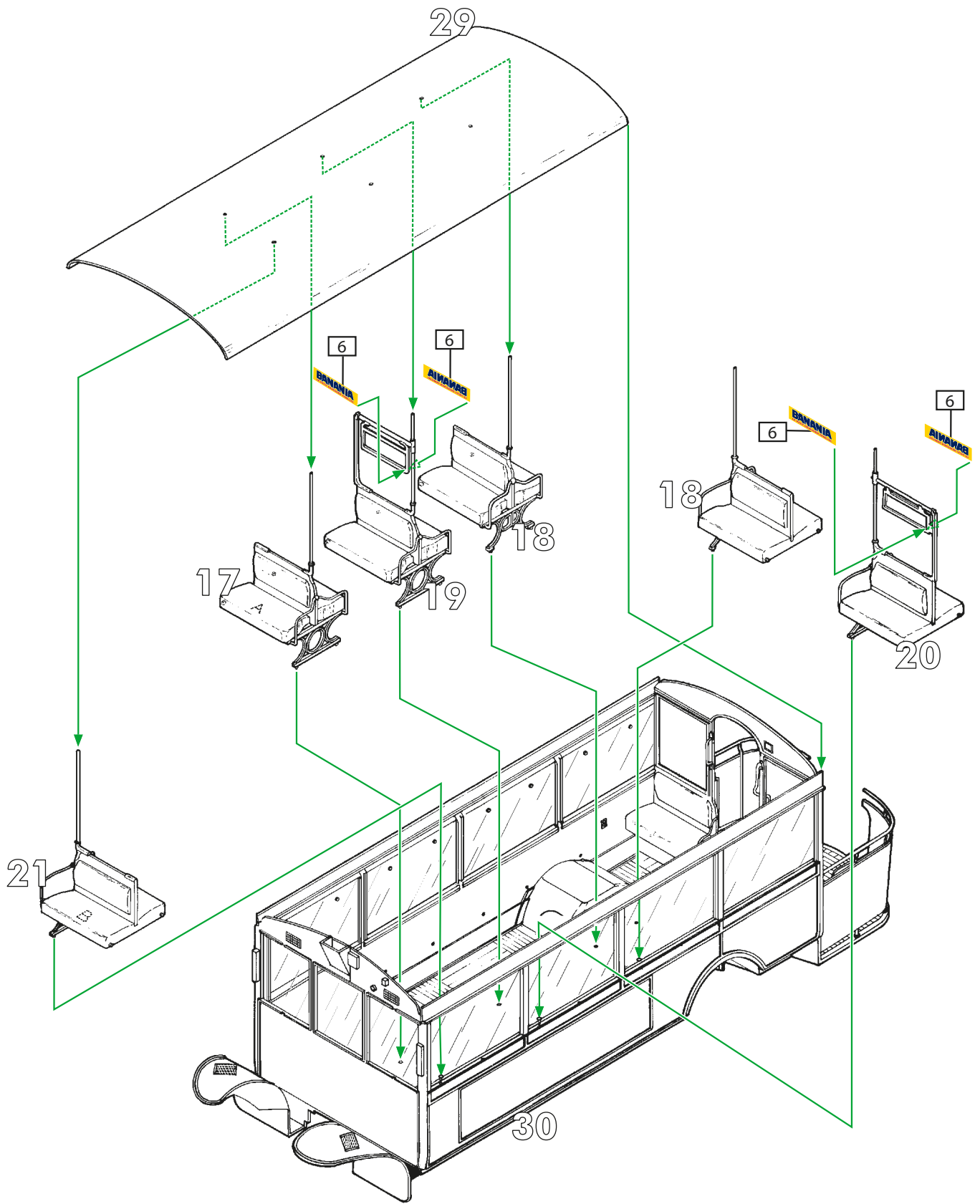


29

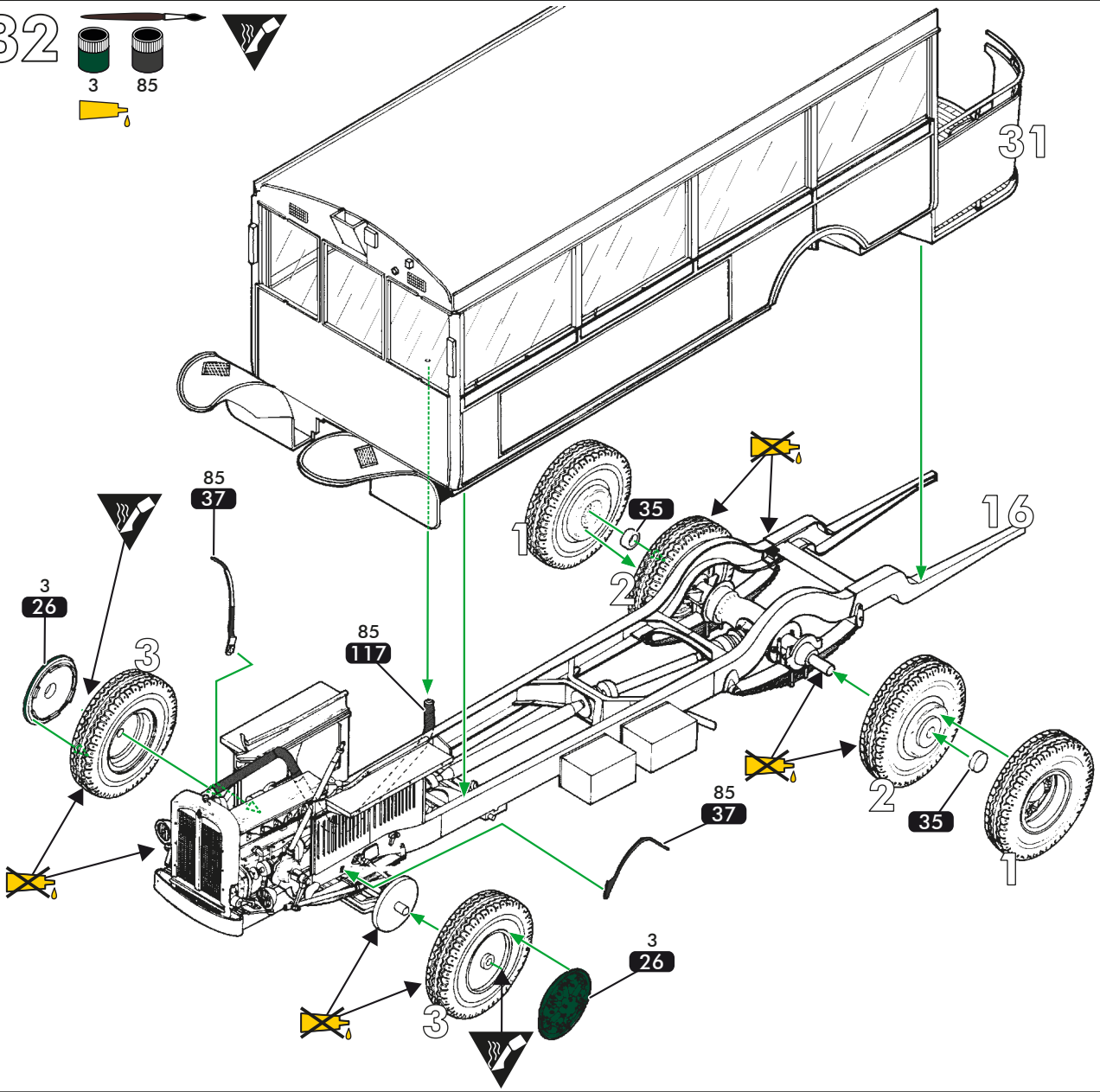
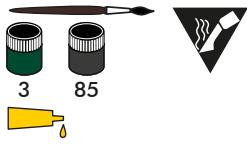


30

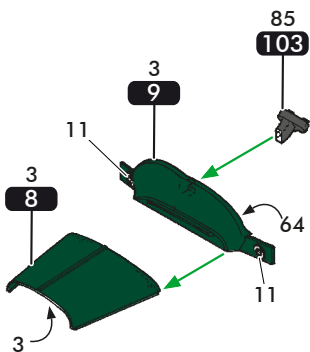
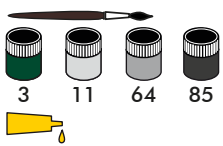




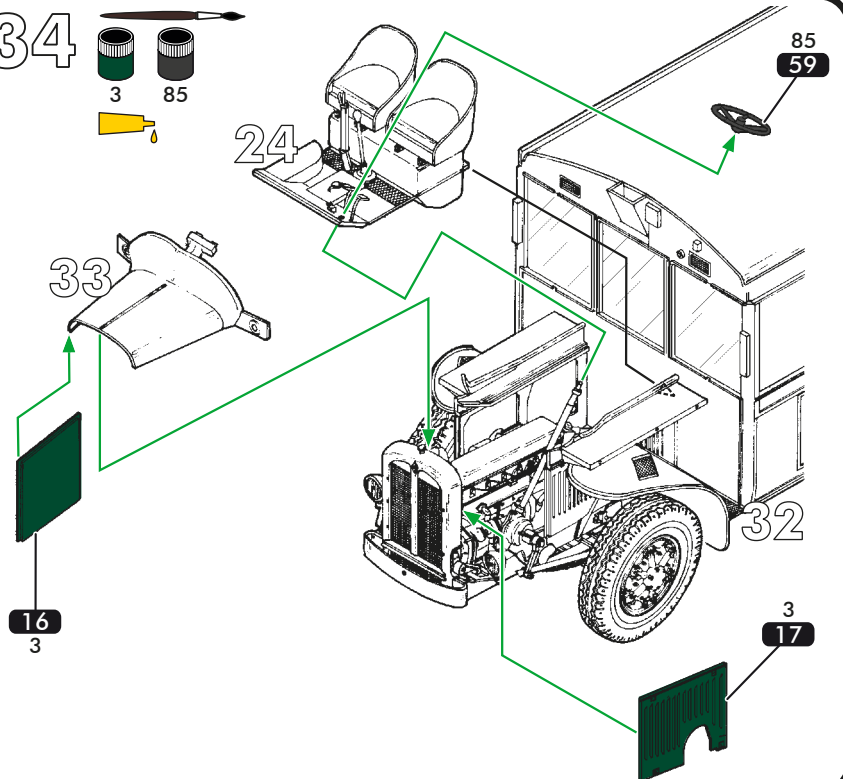
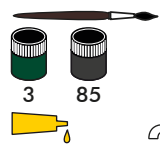
32



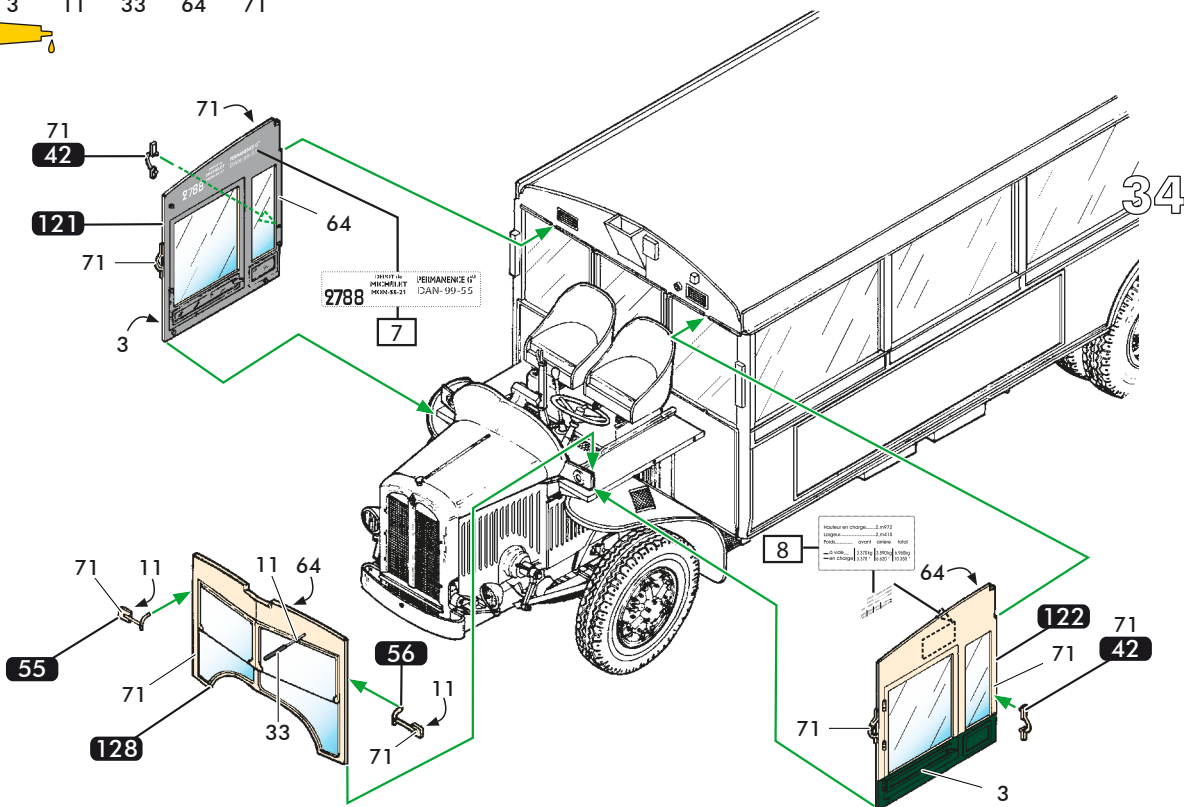
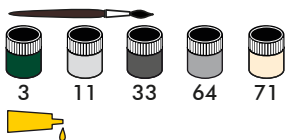
33



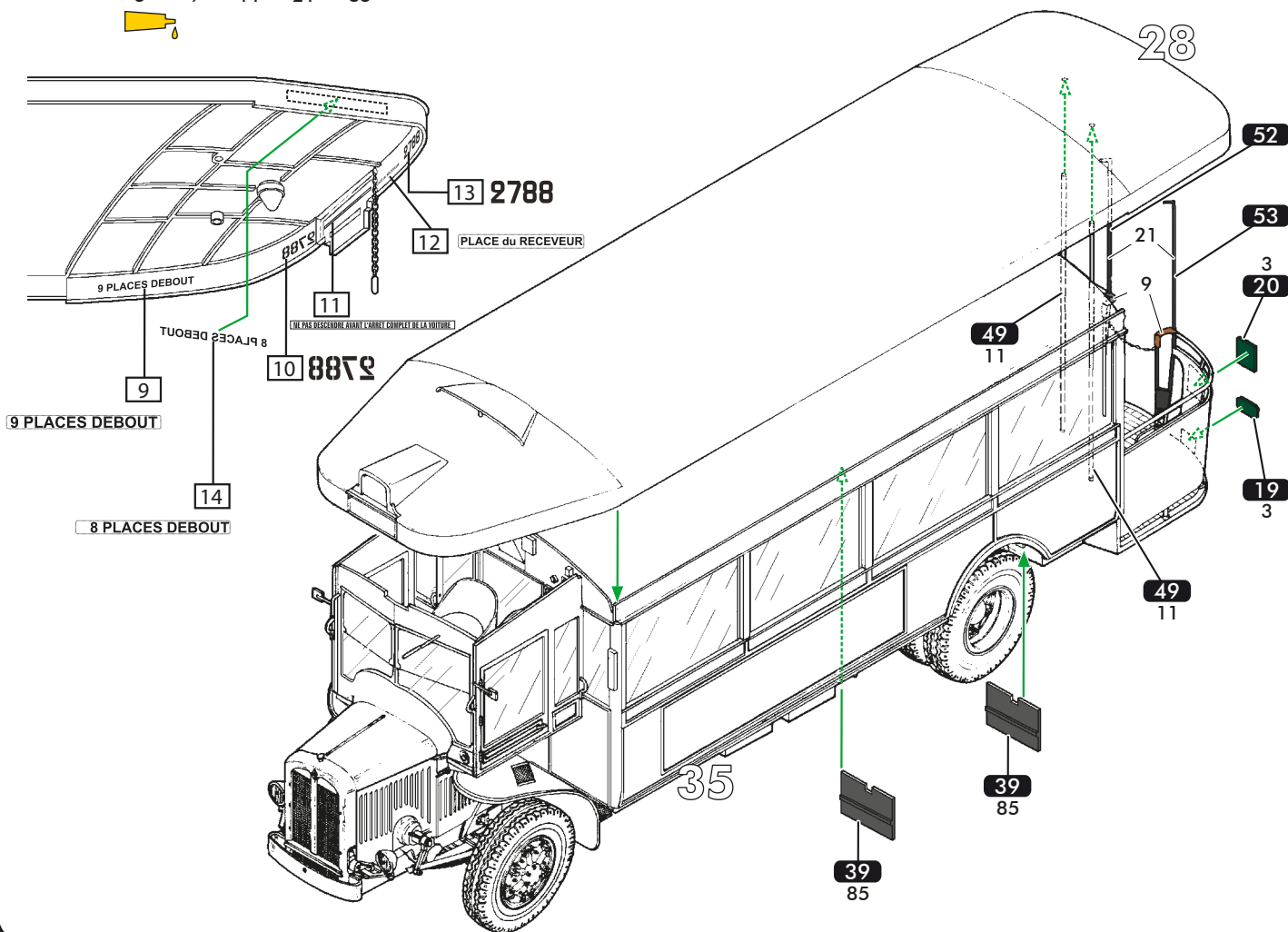
34

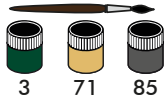


35

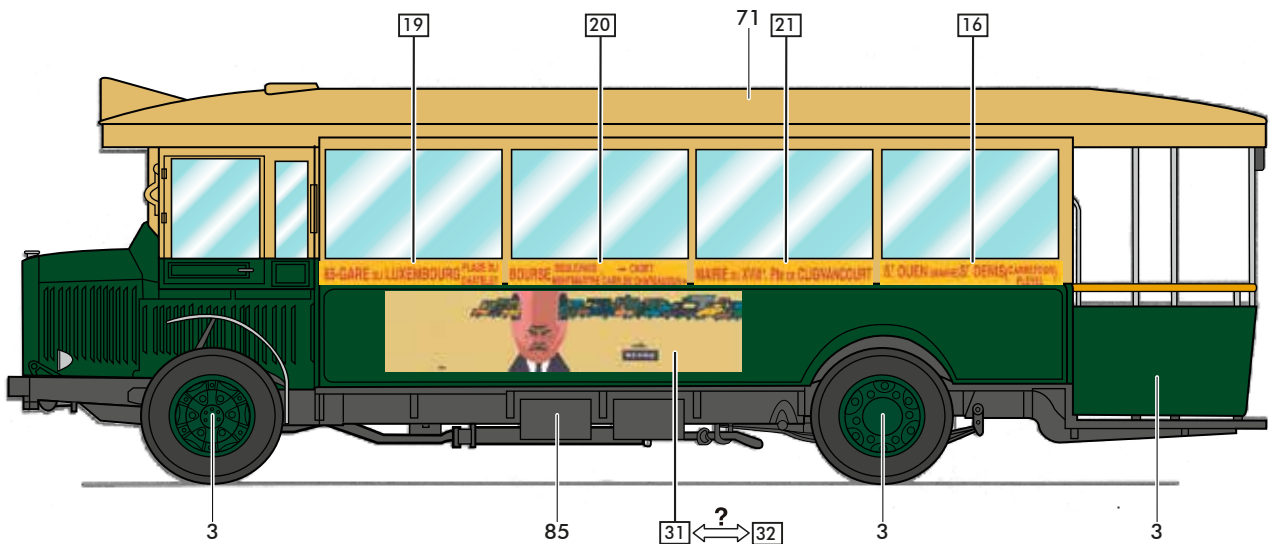
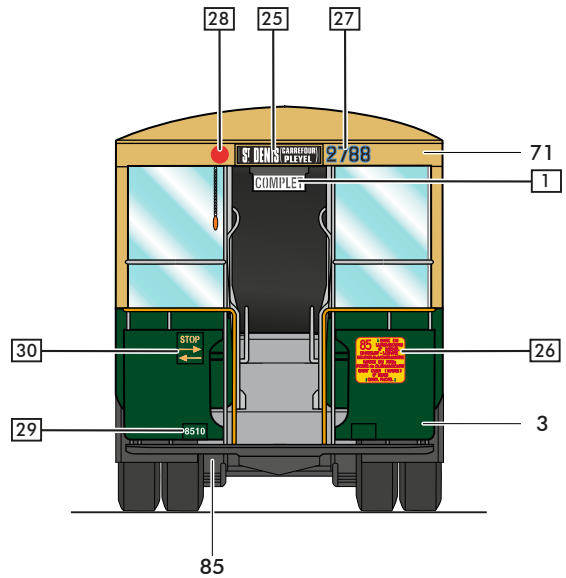
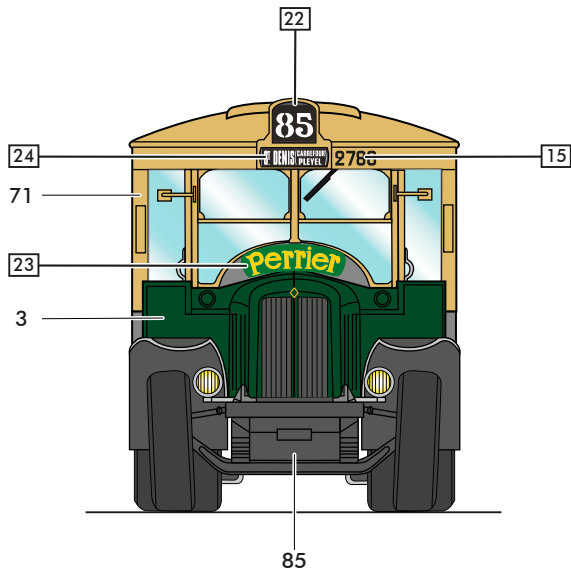
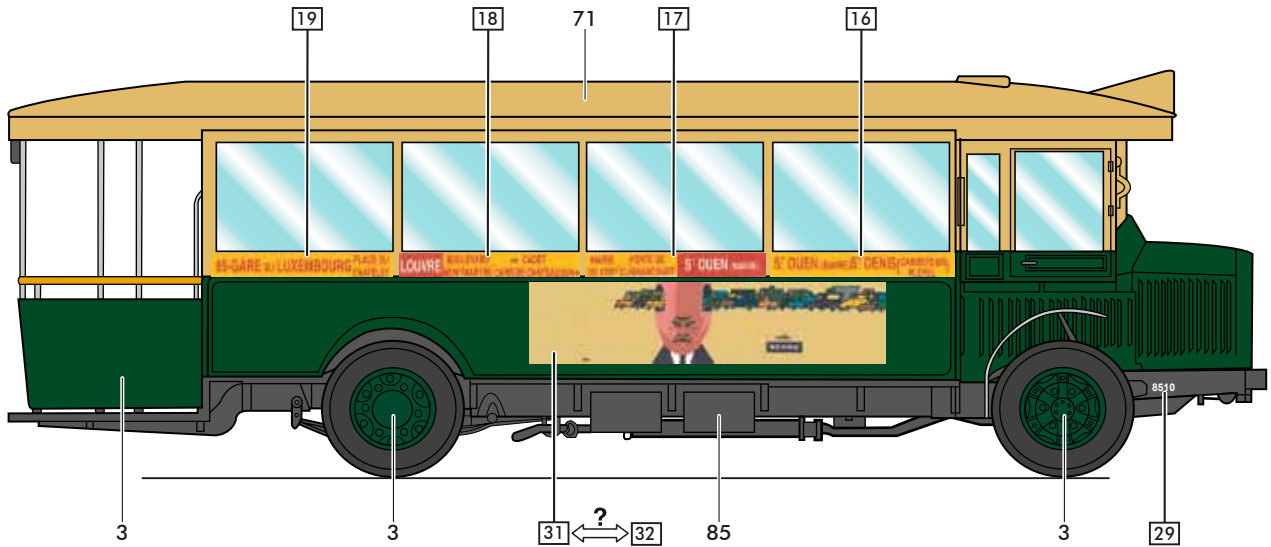


36



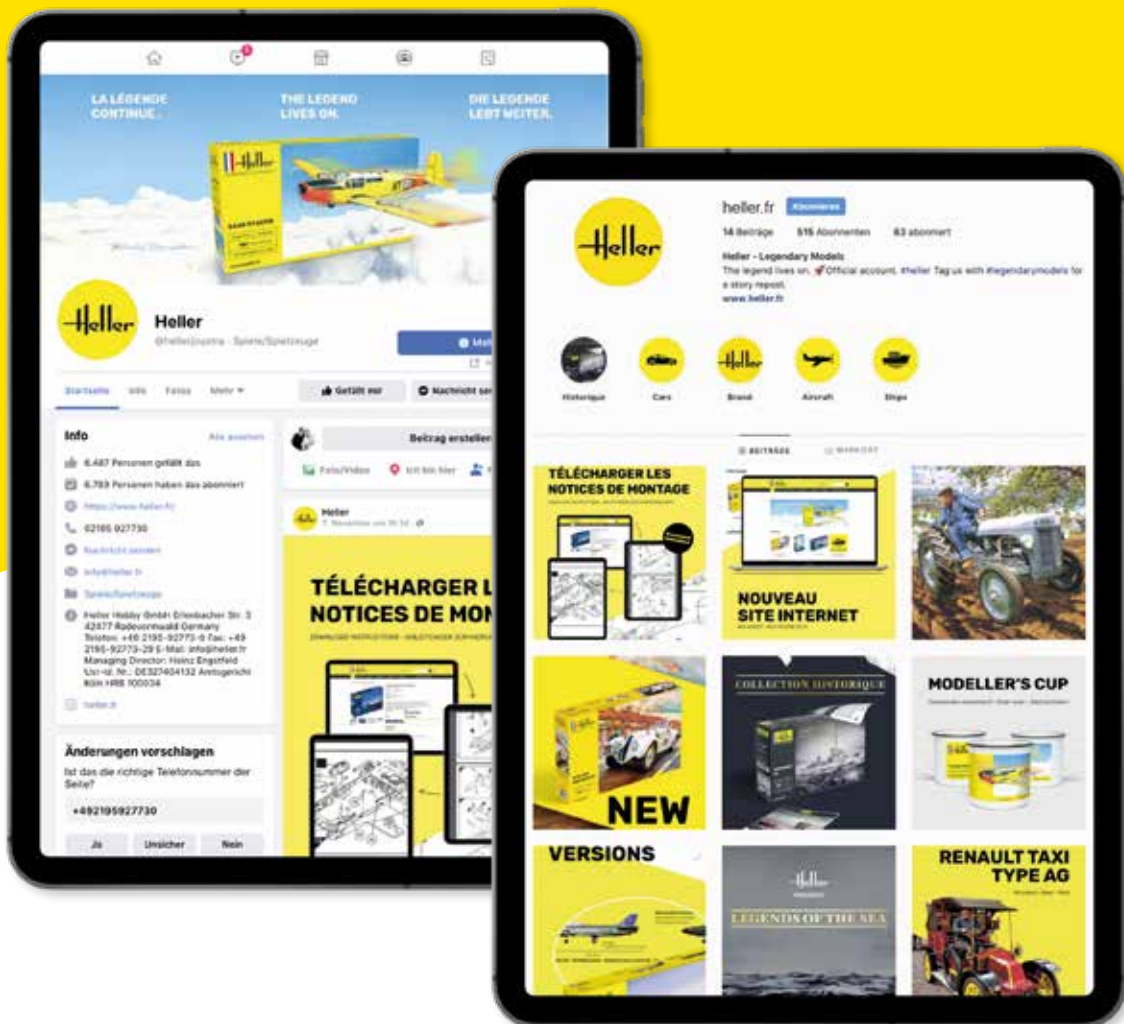


AUTOBUS PARISIEN RENAULT TN6 C2
Ligne 85 Mairie de Saint-Ouen <=> Luxembourg, RATP, PARIS, 1964



VISITEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX

VISIT US ON SOCIAL MEDIA!
BESUCHEN SIE UNS AUF SOCIAL MEDIA!



@instagram.com/heller.fr • facebook.com/heller.fr

VISITEZ-NOUS EN LIGNE !

VISIT US DIGITALLY!
BESUCHEN SIE UNS DIGITAL!

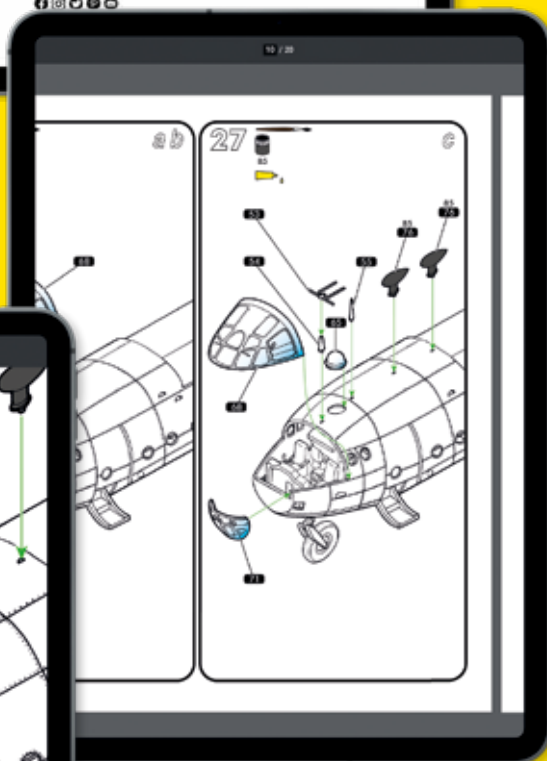
 www.heller.fr

 [instagram.com/heller.fr](https://www.instagram.com/heller.fr)

 [facebook.com/heller.fr](https://www.facebook.com/heller.fr)



Choisissez l'article désiré et téléchargez la notice de montage.
Choose your desired article and download the instructions.
Wählen Sie den gewünschten Artikel und laden Sie die Anleitung herunter.



Download all instructions!

Grossissement des instructions pour une vue détaillée.

Enlarge the instructions for a more detailed view.

Vergrößern Sie die Anleitung für eine detailliertere Ansicht.

V-200722

Service consommateurs
Pour toute demande de SAV, connectez-vous sur notre site www.heller.fr.

Customer Service
For after-sales service requests, please contact us through our website www.heller.fr.

Endverbraucherservice
Bitte besuchen Sie uns auf www.heller.fr für alle Ersatzteilanfragen.

Heller Hobby GmbH

Erlenbacher Str. 3 • 42477 Radevormwald • GERMANY

☎ +49 (0) 2195-92773-0 ✉ info@heller.fr