

116 pages



Le Train

 www.lettrain.com

ISSN 0990 - 4905 - Septembre 2022 - 413

**Le Rail
d'Or**

2022

Les gagnants

Fédé Rail

**Réseaux :
Tombroekstraat
La ligne des Pignes**

NOUVEAUTÉS

140 C CHREZO (O)

T 18/BR 78 ESÚ (TSD) (HO)

Voiture «Brochet» et wagon couvert Gs BRAWA (HO)

Les chemins de fer en Europe occidentale (11) La Suisse (1ère partie)





La 140 C - Un pari réussi !



CHREZO
MODÉLISME FERROVIAIRE

1. + 2. Typique de l'Est, la 1-140 C 70 avec tender 18 B 64 du dépôt de Sézanne. Une porte de boîte à fumée plane d'origine équipe la C 70. L'arrière du tender avec son attelage à choquelles peut laisser la place à un attelage normalisé LENZ. Une relative sobriété se dégage de cette machine. Remarquez les intérieurs de logerons particulièrement détaillés. La distribution est constituée de pièces en métal de différentes épaisseurs, d'un bel effet.

Réaliser un modèle de locomotive à vapeur française à l'échelle 0 en plastique injecté proposé dans une gamme de prix très abordable (moins de 1 000 €uros) semblait être une gageure, lors de l'annonce, par Joël Rasschaert de CHREZO, du projet participatif Ulule en août 2018. Et pourtant, quatre années après (avec les inévitables retards liés à la crise sanitaire), vous avez le résultat sous vos yeux, et quel résultat ! La

réalisation a été confiée à HELIXON, Hong-Kong, qui construit régulièrement du matériel en 0 pour DAPOL ou HELJAN, gage d'une étude et d'une production de grande qualité. Traitée à l'échelle du 1:43,5, la 140 C est déclinée en quatre références, réparties équitablement entre les Régions Est et Ouest. Les différentes photos en gros plan illustrent bien le haut niveau de détail de cette réalisation. Nous citerons, par exemple, la superbe reproduction des longerons bien visibles sous le corps cylindrique. Outre les livrées spécifiques, de nombreuses particularités de chacune des locomotives réelles ont, bien entendu, été respectées, telles la porte de boîte à fumée plane d'origine ou de type Nord avec peinture en Y, la cheminée avec échappement Lemaître ou Nord, ainsi que les soupapes d'origine ou de type Coale. Outre des grilles de protection pare-caténaire à fixer au toit de l'abri, notons aussi la présence d'une belle planche en laiton photogravé comportant des plaques d'immatriculations où, le diable se cache dans le détail ; une petite erreur s'est, en effet, glissée dans celles des 140 C 70, 140 C 362 et du tender 18 C 550 où l'on note l'absence du numéro de Région «1». Une solution corrective est

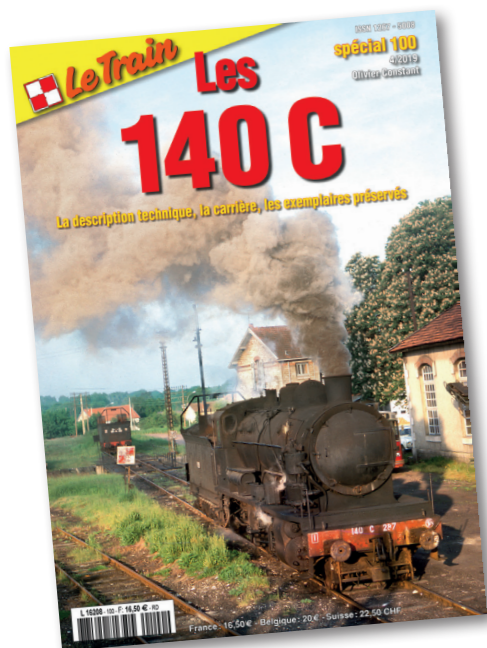
3. Pour tout savoir sur cette série de machines emblématiques, nous vous invitons à consulter «Le Train Spécial» n° 100 «Les 140 C» toujours disponible auprès de la rédaction.

en cours. Il en est de même avec le sachet de charbon véritable pour remplir la hotte à combustible, un oubli sur les premières livraisons qui sera vite réparé.

Mais ces détails n'empêchent pas de profiter du parfait fonctionnement de cette locomotive. Après mise sous tension de la locomotive, le fonctionnement se relève souple à toutes

les plages de vitesse, un excellent ralenti, le tout dans un silence de fonctionnement appréciable, ne laissant entendre que le claquement sur les joints de rails. Malgré l'emploi majoritaire du plastique injecté (chaudière,

abri, châssis et caisse du tender), la machine roule lourd (1 750 g) grâce à son châssis, ses roues et la distribution, ainsi que son tablier en métal injecté. Le moteur avec volant d'inertie est discrètement logé dans la chaudière et





le foyer. Le rayon minimum d'inscription est de 1028 mm. Toutes les roues accouplées et celles du tender sont mises à contribution pour le captage du courant. L'éclairage selon le sens de marche délivre uniquement une lumière blanche par LEDs. La connexion électrique entre la machine et le tender, reliés par un timon à élancement, est assurée par une prise à 12 broches. Un boîtier normalisé pour enficher un attelage LENZ est présent à l'arrière du tender.

Le modèle est proposé uniquement en mode analogique. Une prise normalisée et deux haut-parleurs pré-installés dans le tender permettent de brancher un décodeur Loksound V5 L d'ESU ; cette société a mis en ligne le fichier son de la 140 C : <https://projects.esu.eu/projectoverviews/8>, fruit d'un développement spécifique. En outre, un générateur de fumée ESU (54678) peut être installé dans la boîte à fumée.



5. (Ci-dessus) Des plaques d'immatriculations photogravées sont aussi fournies pour être collées sur les plaques tampographiées.

6. (Ci-contre, à droite) La soute à combustible doit encore être garnie de véritable charbon par l'amateur.

Références

14001 - 1-140 C 70, tender 18 B 64, dépôt de Sézanne, livrée noire

14002 - 1-140 C 133, tender 18 B 12, dépôt de Chalindrey, livrée verte et noire, filets rouges sur le tender

14003 - 3-140 C 158, tender 18 C 521, dépôt de Sotteville, livrée noire, cercles de chaudières polis

14004 - 3-140 C 362, tender 18 C 550, dépôt de Nantes, livrée verte/noire, filets jaunes, cercles de chaudières polis

4. (En haut de page) Sur la face arrière du foyer, rien ne manque, même les strapontins de l'équipe sont reproduits. Notez la connexion électrique et le timon d'attelage à élancement entre la machine et le tender.

Cette réalisation est une belle opportunité pour la communauté des Zéroïstes français et, espérons-le, attirera de nouveaux amateurs vers cette échelle. Le choix de reproduire la 140 C était judicieux car qui ne connaît pas cette série qui a clôturé l'ère de la vapeur en France. Ainsi, un modèle à l'échelle H0 a figuré au catalogue JOUEF dès 1968 et cette série de machines a eu les honneurs du cinéma, comme la C 38 dans la longue scène finale du film «On a retrouvé la 7^e compagnie» avec la célèbre réplique «Touche pas à ça, petit c...».



Rassurez-vous, la 140 C de CHREZO, vous aurez le droit d'y toucher et surtout de jouer, et cela sans modération... Et puis, elle ne restera pas seule, sachez que d'autres projets dont un autorail X 3800 «Picasso» sont en cours chez CHREZO...

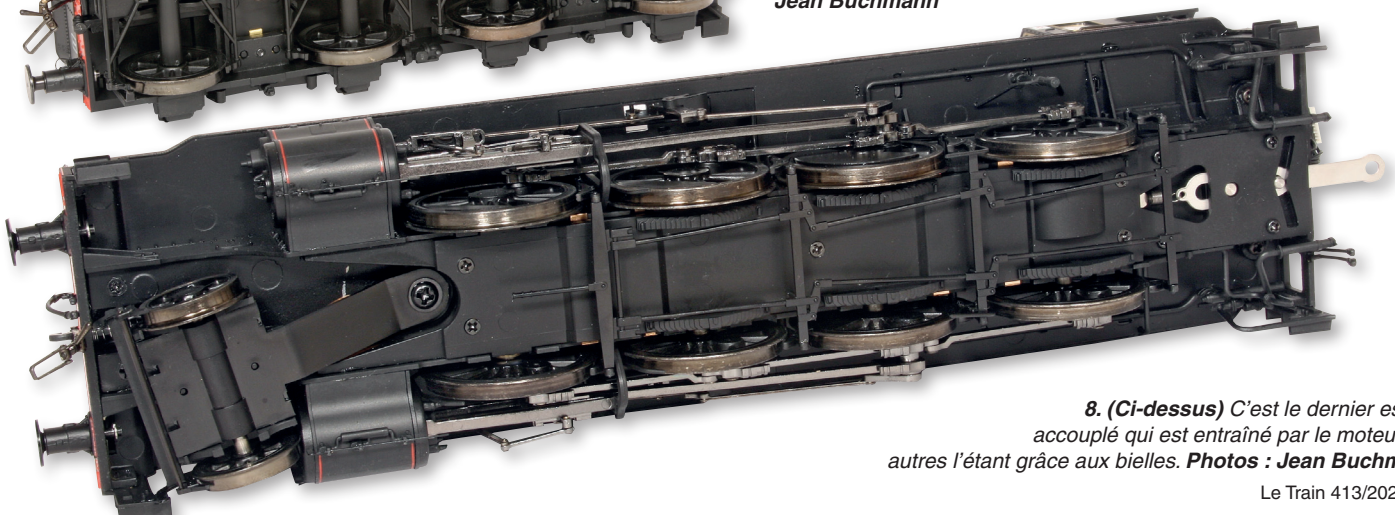
Jean Buchmann

7. (Ci-contre, à gauche)

Le dessous du tender parfaitement détaillé.

Photos :

Jean Buchmann



8. (Ci-dessus) C'est le dernier essieu accouplé qui est entraîné par le moteur, les autres l'étant grâce aux bielles. Photos : Jean Buchmann