

trf rail miniature flash

60 ans 1962-2022

#663 LA REVUE PRATIQUE DU MODÉLISME FERROVIAIRE • NOVEMBRE DÉCEMBRE 2022 • 10,90 EUROS

**NOUVELLE
FORMULE
116 PAGES**

**CRÉER
UNE PASSERELLE MOBILE
CONSTRUIRE
PACIFIC OUEST 2901
TEST
140 C CHREZO**

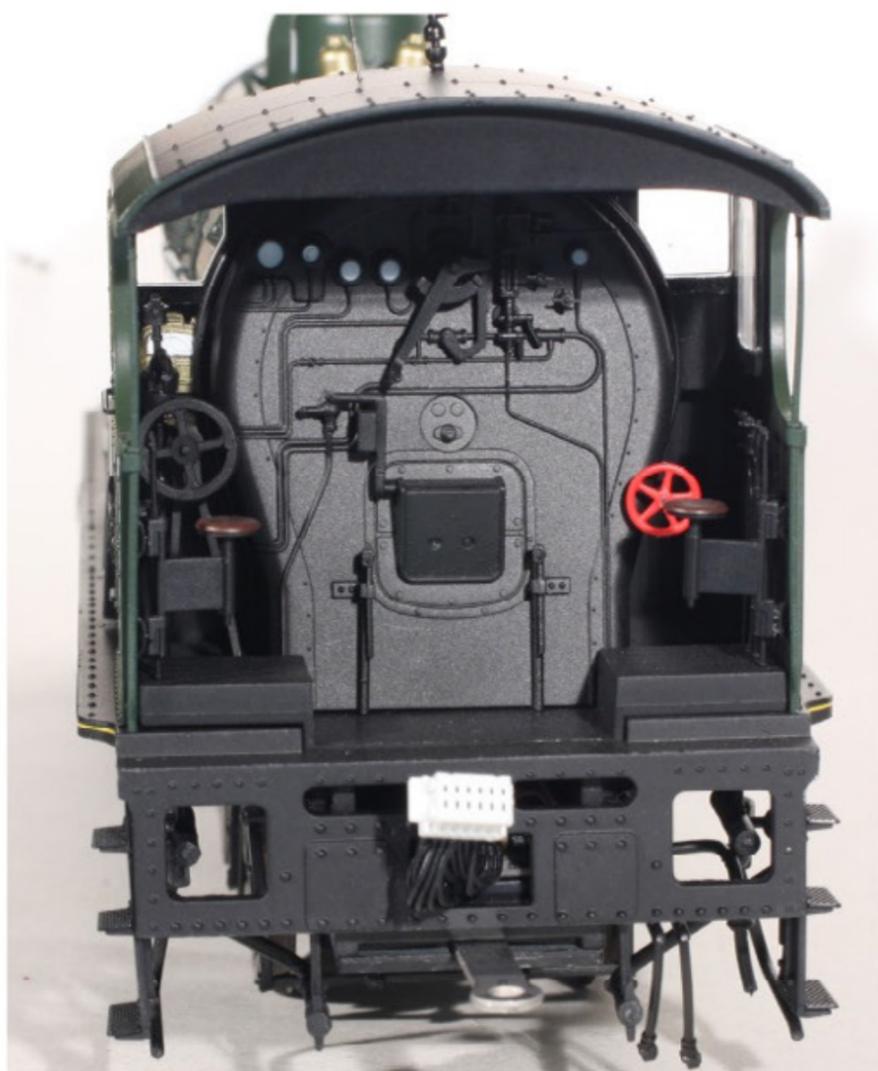


L 12303 - 663 - F: 10,90 € - RD
BELUX 11,90€ - CH 17,50€ - DOMUS 11,90€
ESP-GR-IT-PORT-CONT 11,90€ - CANVS 19,50€CAD

ZÉRO
1/43,5 **UN RÉSEAU POUR RÊVER**
SAINT-HUBERT

Test de la 140 C Chrezo

Ce dossier constitue le complément technique des informations que nous avons publiées dans notre édition # 662 de septembre/octobre 2022. Pour une information complète, nous invitons donc nos lecteurs à se reporter aux pages 82 à 84 de ce numéro.



La cabine de conduite de la 140 C. Les sièges sont légèrement orientables. Le Flaman est en place sur la gauche de la cabine de conduite. Quelques touches de couleur, en particulier bronze sur les volants et les poignées, seront les bienvenues pour les plus accros aux superdétails. En premier plan, le timon d'attelage mécanique au tender et le connecteur 12 broches de connexion électrique.

Nos tests confirment aujourd'hui par les chiffres l'excellent sentiment que nous avons eu en observant cette machine.

Le modèle a été testé sur un grand réseau en 0 d'environ

50 mètres de développement, avec des courbes de 2 100 et 1 900 mm de rayon, alors qu'il est donné, selon les informations de CHREZO, pour des rayons de 1 028 mm minimum. Les aiguilles sont issues de la gamme Peco.

1. Aspect général

Dimensions (Cf. *Le Matériel Moteur SNCF en 1970 - LVDR - D. Redoutey*) :

Aux tolérances de mesures près, la machine est strictement à l'échelle du 1/43,5.

Couleurs : voir RMF # 662. Sur le modèle testé, très bonne application de la peinture avec des teintes correctes.

Inscriptions : peintes avec précision sur la cabine et le tender. Les inscriptions latérales peuvent (doivent) être remplacées par des plaques gravées en laiton (à peindre) fournies avec la machine.

Attelages : attelage à vis (crochet et manille) à l'avant de la machine, timon rigide avec élongation côté loco et pivot côté tender entre machine et tender. À l'arrière du tender, attelage sur bogie avec boîtier NEM pour attelage normalisé en 0 mais aussi, attelage à vis sur la traverse de tamponnement.

2. Conception générale

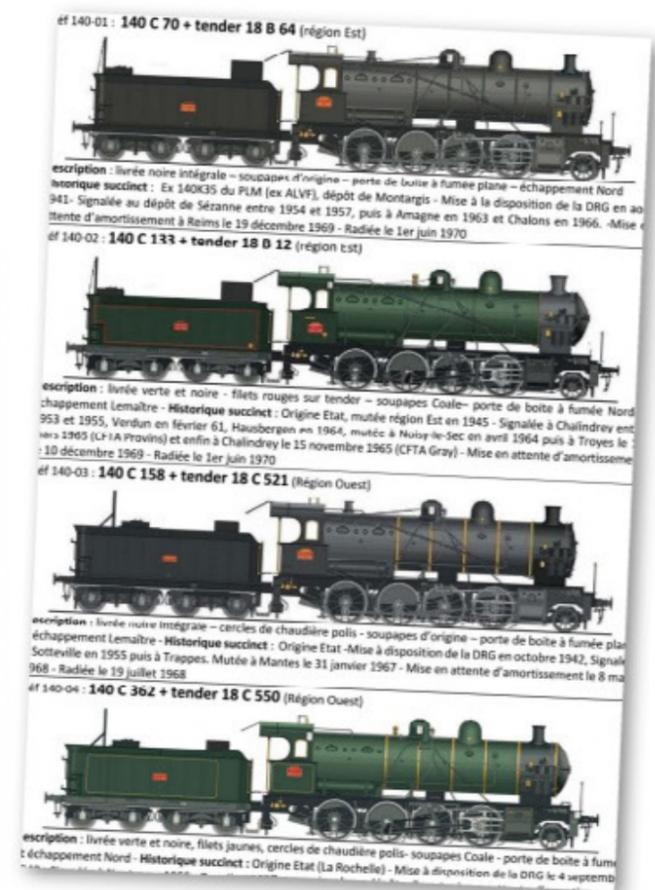
Mécanique : d'excellente qualité, avec fonctionnement sans à-coup et sans dandinement. Très bonne progressivité de la vitesse. Le moteur entraîne le dernier essieu moteur et les diffé-

DIMENSIONS COMPARÉES

Modèle	1/1 (mm)	1/43,5 (mm)	CHREZO	Différence (mm)
Longueur totale	19 200	441,4	441	+ 0,4
Largeur	2 950	67,8	68	+ 0,2
Hauteur hors tout	4 260	97,3	97,2	-
Diamètre roues motrices	1 450	33,3	33,3	-
Diamètre roue bissel	860	19,8	19,8	-
Masse avec tender	77,2 t (en service)	-	1 750 g	-
Vitesse maximale (km/h)	80	-	Voir tableau	-

La face avant de la 140 C
CHREZO. Les lentilles de phares
sont bleutées et les couleurs
bien rendues.





La plate-forme du tender est relevable. Il ne reste qu'à mettre du charbon dans le tender ! On remarque la discrète fiche fixe de connexion électrique sous la plate-forme. Il est préférable d'effectuer la connexion électrique avant d'enficher le timon d'attelage dans son pivot (visible sous la traverse de tamponnement).

La face arrière du tender.

La gamme actuelle de 140 C (Document CHREZO).

rents essieux moteurs par les bielles avec un mouvement de la distribution très réaliste. Avant la mise en service de la machine, il est souhaitable de lubrifier très légèrement les paliers ainsi que les pièces en mouvement de l'embellage (voir notice).

Prise de courant : sur tous les essieux moteurs et tender. Une liaison à 12 fils est assurée par mini connecteur entre machine et tender.

Eclairage : à l'avant et à l'arrière par leds blanches, avec inversion selon le sens de marche. La luminosité des leds gagnera à être réduite avec le décodeur et à être très légèrement teintées en jaune pour s'approcher de l'éclairage des ampoules à incandescence.

Endurance : nous avons testé le modèle pendant près de 3 heures sur le réseau cité en début d'article et nous n'avons constaté aucun défaut, même en prenant des aiguilles en pointe à la vitesse maximale, à vide, et en charge avec 8 voitures OCEM MTH. En charge, la vitesse maximale a été de 79,6 km/h, soit très proche de la vitesse à vide, sans échauffement moteur ou

Conditions d'essai :

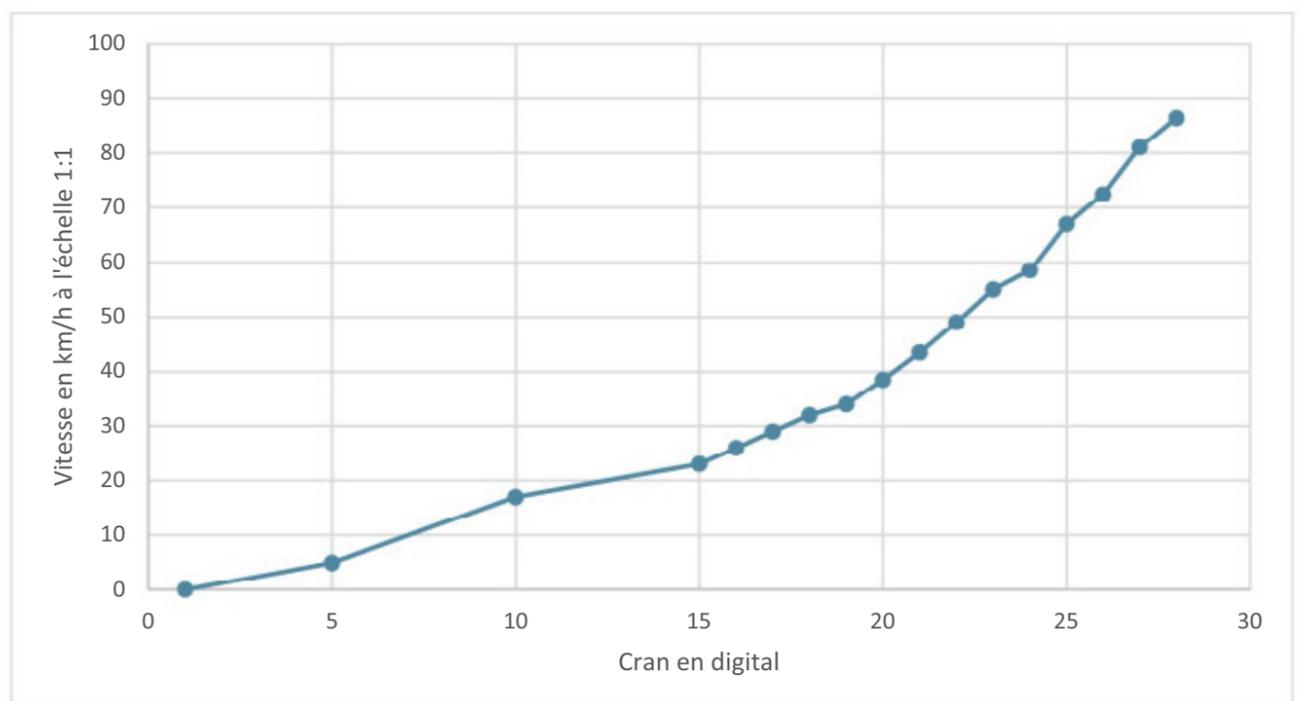
Alimentation : Centrale Zimo MX1, 17 volts sur la voie.

- **Mesure de vitesse** : Scalespeed de Trans Europ.

- **Pour le relevé de vitesse** : marche haut-le pied en palier et courbes de 1 900 et 2 100 mm de diamètre. Aiguilles Peco. Modèle essayé avec récepteur ESU LokPilot V5L.

- **Rodage** : 15 mn par sens de marche.

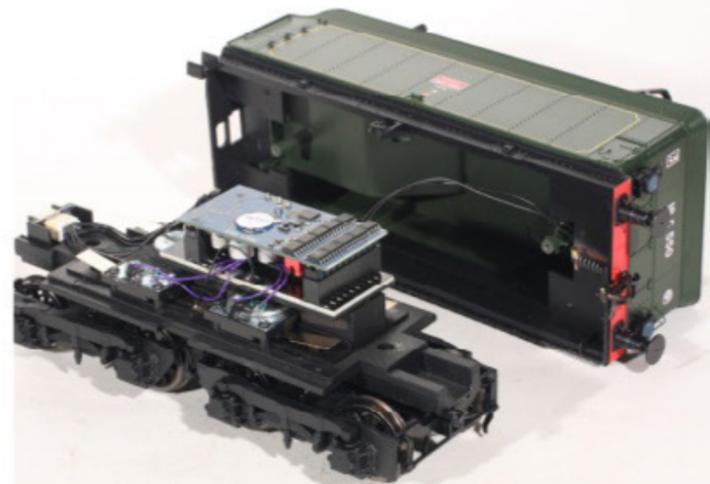
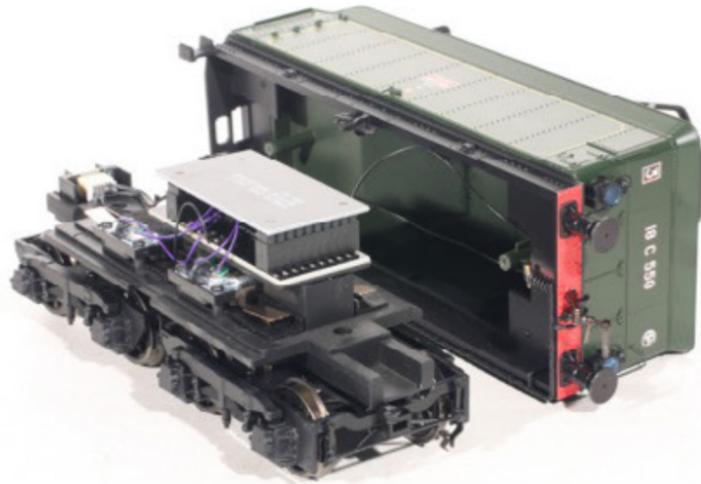
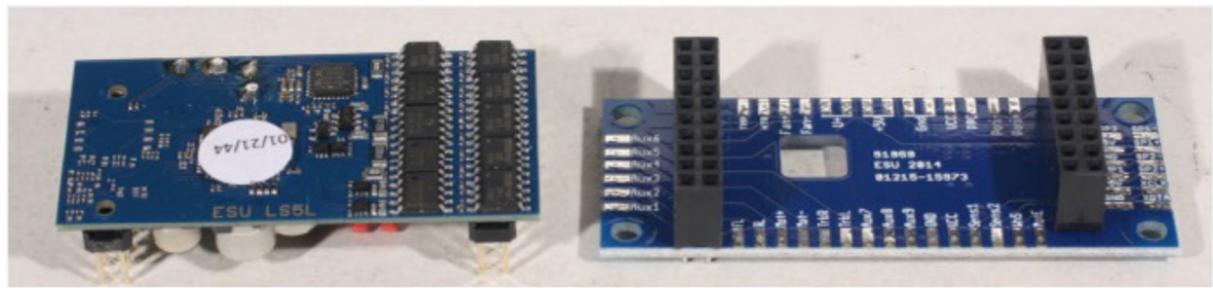
Bruit : relevé avec notre sonomètre à 1,00 m de l'axe de la voie et à sa hauteur. 53 dB(A) à 55 km/h. Donc bruit faible, surtout généré par le roulement lourd et réaliste. Le bruit environnant étant trop présent, nous n'avons pas pu réaliser les mesures du volume sonore pour chaque cran.



Le décodeur ESU LokPilot V5L est livré avec un circuit de connexion électrique pour les plus "bricoleurs-constructeurs" d'entre nous.

Démontage de la caisse de tender (2 vis facilement accessibles) avec le bouchon analogique en place. Les haut-parleurs sont préinstallés. Les prises de courant sur les roues du tender sont assurées par des lamelles conductrices, elles permettent le test partiel du décodeur sans la locomotive. La liaison des feux du tender avec la platine est assurée par un câble et un connecteur enfilé sur la platine.

Le décodeur ESU mis en place. Un véritable jeu d'enfant !



odeur notable. Un excellent résultat conforme à la norme NEM 661 !

3 - Fonctionnement

Caractéristiques de Traction (Tension/Vitesse) :

Au cran 1, il reste suffisamment de couple pour compresser les tampons d'une rame.

- Souplesse (rapport entre la vitesse de démarrage et la vitesse sous 12 volts) : $86,5/0,8 = 108$. Là encore, un excellent résultat. Très bon ralenti.

- Effort au crochet au démarrage : non mesuré, mais l'essai avec 8 voitures OCEM MTH en palier montre une très forte aptitude aux trains lourds - bien qu'ils soient peu fréquents en 0. Rame tractée par le crochet du tender.

Constatations et retour d'expérience après essais :

La machine, sortie de boîte, a été mise en service immédiatement.

- Constat : desserrage des petites vis des contre-manivelles de bielles (ce qui est habituel sur tous les engins moteurs à mouvement alternatif). Donc, vérifier le serrage des vis avant rodage ! À immobiliser avec du Kristal Klear ou de la colle à bois.

- À vérifier aussi : la fixation des supports de sabots de frein sous la locomotive. Il est préférable de les immobiliser de la même façon que les vis, comme évoqué précédemment.

Fonctionnement excellent à la grande satisfaction des 3 amateurs chevronnés du 0 qui se reconnaîtront dans ces lignes. Très intéressés par ce modèle, le bon le rapport qualité/prix de cette machine les a très agréablement surpris.

- Améliorations suggérées : pose des plaques en laiton, peinture des divers volants en couleur bronze, pose de charbon dans le tender.

4 - Divers

Notice : bien faite et complète, en particulier pour la maintenance et la pose du décodeur.

Les pièces à monter par l'acquéreur sont limitées à la grille

pare-caténaire, aux contre-tiges de piston, à une tuyauterie de frein sur le tablier et à l'adaptation des conduites de chauffage vapeur et de frein en fonction des attelages utilisés sur le réseau. La machine est livrée dans une caisse en carton avec un emballage en mousse qui la comprime durant le transport. Nous suggérons de compléter cet emballage par une protection en film plastique fin pour éviter d'accrocher les accessoires de la machine et du tender dans la mousse.

Variantes possibles : voir le tableau en annexe. #

BILAN DU TEST

Nous nous trouvons en présence d'un modèle de haute qualité, à conseiller autant aux amateurs de l'échelle Zéro qu'à ceux qui veulent débiter dans cette échelle sans se ruiner et en toute confiance.

INFOS RÉELLES

Retrouvez l'histoire des 140 C réelles en 11 pages publiées dans Rail Miniature Flash n°435 en 2001. Cet article est disponible en supplément numérique réservé à nos lecteurs en scannant le QR code ou à l'adresse <https://bit.ly/3cmGM79> avec le mot de passe «b9f74e46gc».

INFOS COMPOS

Retrouvez des compositions avec des 140 C dans les fiches de compositions Rail Miniature Flash par dans les numéros # 542, # 543 et # 599.

