

X 2800 ROCO ET REE

LE FACE-À-FACE

Quand REE a annoncé la production d'un X 2800 en H0, nous avons entendu bien des lecteurs se demander : « Vais-je conserver mon autorail Roco ? ». Maintenant que le modèle est là, nous pouvons leur répondre.

Texte et photos : Yann Baude



↑ REE à gauche, Roco à droite.
Le niveau de détail est incomparablement en faveur de REE.

Sur certaines séries de locomotives, d'autorails ou de voitures, les doublons sont aujourd'hui courants et on a souvent constaté que les modèles ne s'adressaient pas tout à fait aux mêmes clients... Nouveau doublon avec les X 2800. Roco le produit depuis presque quarante ans selon de multiples versions (test de l'X 2807 bleu dans LR 467 de janvier 1985), et avec diverses améliorations techniques, tandis qu'une première série de quatre références du jeune autorail REE est arrivée fin janvier chez les détaillants (test dans LR 908).

SUR LE RING

Nous avons choisi de confronter deux exemplaires des autorails en version d'origine, donc à toit crème. L'X 2888 de Lyon-Vaise de Roco (réf. 43082) est un modèle assez récent, à peine quinze ans, plus disponible aujourd'hui, mais on le trouve assez facilement pour moins de 150 euros sur le marché de l'occasion. Un modèle à toit rouge, produit depuis peu, est toujours en vente chez quelques détaillants (réf. 73009), en promotion pour 250 euros, maintenant doté d'un décodeur

DCC et d'une sonorisation. L'X 2828 de REE (réf. MB-161) est, lui aussi, attaché au dépôt de Lyon-Vaise. Il est vendu 280 euros en version analogique, et près de 400 euros en version DCC sonorisée.

ANALYSE

La teinte crème du modèle REE est plus séduisante, trop jaune chez Roco. Les volumes sont justes, réputés très justes ►►

► chez REE, tandis que Roco a paraît-il raté le galbe de la toiture aux extrémités. Les photos ne trahissent pas vraiment de différence. Pour ce qui est des détails de la caisse, on arrive à un paradoxe : la gravure est bien plus fine sur le modèle REE, sans doute strictement à l'échelle, mais bien des reliefs n'apparaissent quasiment plus sous une lumière diffuse. L'impression est particulière, comme si le modèle était trop lisse ! Les vitrages sont bien plus réalistes, mieux encadrés chez REE. Les diverses pièces rapportées sont logiquement plus fines sur le modèle REE : les prises Khéops, sous les baies frontales, sont, par exemple, incomparablement plus réalistes, tout comme les cerclages de feux, les câblots, les tampons... Et ne parlons pas des diverses mains montoires, finement rapportées en métal chez REE, moulées avec la caisse depuis toujours chez Roco...

À L'INTÉRIEUR, LA DIFFÉRENCE

Le slogan de la marque REE s'applique vraiment lorsqu'on lève la caisse : Roco a par exemple équipé tous ses X 2800, quelle que soit la version produite, d'un aménagement intérieur moderne, à fauteuils individuels, donc non conforme sur la version d'origine présentée ici. À l'époque de sa première conception, Roco a logé un gros moteur, débordant dans le compartiment voyageurs et obligeant à opacifier quelques baies, équipé par la suite d'un volant d'inertie qu'il a aussi fallu dissimuler. À l'inverse, REE a mis un point d'honneur à reproduire le moteur MGO réel et a donc conçu une

motorisation intégrée au bogie, donc quasiment invisible. Un coup d'œil par les baies bien transparentes invite à admirer l'aménagement des compartiments voyageurs comme des cabines de conduite, bien mis en valeur par un bel éclairage par LED. Le modèle Roco, à l'origine sans

boîtier d'attelage à elongation, en a reçu un par la suite, mais seulement à l'arrière.

ET EN LIGNE ?

L'X 2800 analogique REE a besoin de moins d'énergie pour démarrer. Le moteur du modèle Roco est gourmand, sans parler des ampoules des feux. En revanche, surprise, le démarrage est plus souple chez Roco. Le modèle REE grogne fort à très basse vitesse. Nous sommes face à un problème de compatibilité du moteur à rotor sans fer avec la fréquence du courant d'alimentation, ici un transfo Fleischmann de base. Point positif, l'X 2800 REE dispose d'un condensateur de réserve d'énergie qui garantit un éclairage constant des LED de l'aménagement intérieur et des feux, même si l'autorail Roco prend très bien le courant. Question inscription en courbe, le modèle Roco passe sur 360 mm de rayon, tandis que celui de REE y déraile et rechigne à descendre sous 420 mm de rayon. La rançon d'une bonne hauteur de la caisse, sans doute. Le modèle REE semble avoir été conçu pour être piloté par une commande DCC, le décodeur régulant l'alimentation du petit moteur et lui faisant

REE en haut, Roco en bas. En vision habituelle du matériel sur un réseau, la différence n'est pas flagrante.



REE en haut, Roco en bas. Les grilles sont aussi plus fines chez REE.



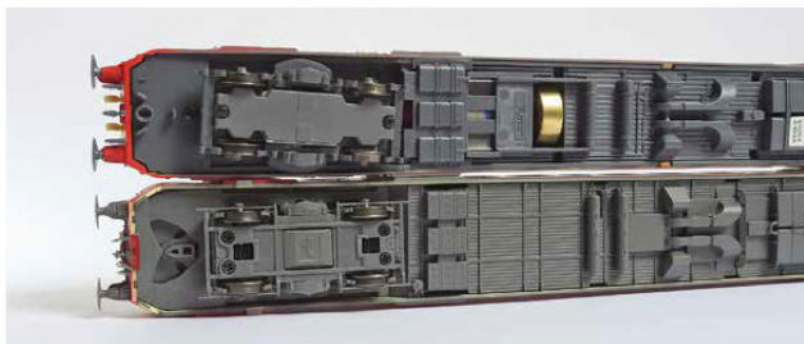
gagner en souplesse et silence, tandis que le volant d'inertie du modèle Roco joue plus classiquement bien son rôle. Reste à évoquer la fiabilité. L'X 2800 Roco a fait ses preuves. Des modèles de trente ans d'âge roulent toujours. Qu'en sera-t-il de l'électronique et du petit moteur REE dans trente ans ?

UN BON PLAN

Comme la RGP 1 le mois dernier, l'X 2800 Roco pourrait parfaitement entrer dans la catégorie des bons plans, car à moins de 150 euros pour des modèles assez récents, on a là un engin qui fonctionne bien sous alimentation analogique comme numérique, dont la silhouette évoque encore correctement celle de l'autorail réel. Il satisfera donc encore nombre d'amateurs exploitants. L'X 2800 REE symbolise la production de notre époque : c'est un modèle très évolué techniquement comme esthétiquement. Conçu pour s'exprimer vraiment sous commande numérique, il reproduit de plus la réalité dans ses moindres détails et plaira aux amateurs cherchant la stricte reproduction de l'engin réel. Mais bien entendu, tout cela a un coût... ■



REE en haut, Roco en bas. Le modèle Roco est un peu haut sur « pattes » et est surtout pénalisé par les **baies opaques** dissimulant le moteur.



Roco en haut, REE en bas. **Le moteur** de ce dernier est intégré au bogie. À l'avant, pas de **timon d'attelage à élongation** chez Roco.