

PICASSO TRAINS 160

*Totale
réussite*

Parmi les engins préférés des Français, l'autorail Picasso tient le haut du panier. Il fallait donc un modèle au 1/160 digne de cette popularité. Trains 160 l'a produit.

Photo de famille **des cinq premières versions** proposées, époque III à IV.

Textes et photos: Régis Grannec



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Trains 160
- Échelle: N (1/160)
- Références :
- 16060 : X 3860 3^e classe, SNCF, ép. IIIb
- 16061 : X 3922 1^{ère}/2^e classe, SNCF, ép. IIIc
- 16062 : X ABD 3947 1^{ère}/2^e classe, SNCF, ép. IVa
- 16063 : X BD 3846 GRG 2^e classe, SNCF, ép. IVb
- 16064 : X ABD 3864 GRG 1^{ère}/2^e classe, SNCF, ép. IVb
- Prix : 219 euros environ en version analogique, 349 euros environ en numérique
- Rayon minimal d'inscription en courbe: R1 Fleischmann (194,6 mm)
- Fabrication: plastique injecté (caisse) et châssis métallique
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur avec volant d'inertie
- Transmission: aux essieux d'un bogie
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: blanc/rouge inversé
- Éclairage intérieur: oui
- Interface numérique: oui (Next18)
- Attelage: boîtier à elongation
- Régions: toutes
- Longueur hors tampons : 137,2 mm
- Poids: 48 g

Les autorails unifiés de 300 ch, série X 3800, surnommés « Picasso » en partie à cause de leur kiosque de conduite excentré en toiture, sortent d'usine pour les premiers en 1950, afin de rationaliser le parc autorails disparate, et pour les derniers en 1961, avec au total 251 engins. Étudiés par la DEA (Division d'études autorails), ils sont fabriqués par la Régie Renault, De Dietrich et ANF. Ce sont des autorails fiables, aptes à circuler partout en France à une vitesse maximale de 120 km/h. Ils peuvent circuler en jumelage entre eux ou avec d'autres séries d'autorails. Ils sont livrés d'origine en décoration rouge rubis et gris perle puis adoptent par la suite, dans les années soixante, la livrée rouge et crème. Leur radiation intervient à partir de 1977 jusqu'en 1988.



L'**X 3860** en version d'origine, rouge rubis et gris perle, et troisième classe.



↑ Version intermédiaire: **rouge et crème**, avec chiffres de classe cerclés.

→ X 3846 a sa physionomie de **fin de carrière**.



UN VRAI PETIT BIJOU

Transmondia sortait en 1991 le premier X 3800 en plastique injecté, à l'échelle N avec motorisation Tomix, plutôt très réussi pour l'époque. Trente ans plus tard, Trains 160 présente sa version du Picasso en nous proposant, pour commencer, la version d'origine rouge rubis et gris perle avec les petits feux en haut de caisse ainsi que la rambarde frontale, puis quatre autres versions en rouge et crème de différentes époques, avec les détails qui vont avec. À l'ouverture de la boîte, c'est l'émerveillement... Un vrai petit bijou ! Le modèle est très fidèle à l'autorail réel, les formes complexes de l'engin – le galbe

de la caisse par exemple – sont très bien restituées, et la décoration est parfaite. Tous les marquages sont parfaitement lisibles. Le dessous de châssis est bien détaillé. L'autorail est livré avec tous les accessoires montés, rien n'est à mettre en place par l'utilisateur, chose assez rare et plutôt satisfaisante ! Toutefois, la traverse avant, équipée, est amovible et peut être remplacée par une version échancrée, laissant le passage au crochet d'attelage normalisé. Côté arrière, il suffit de remplacer les accessoires complets par ceux raccourcis et retirer le coffre pour y mettre l'attelage. Tout ceci se trouve dans un sachet de pièces de rechange fourni dans la boîte,

une très bonne initiative. La gravure des caisses est très fine, avec des différences suivant les modèles (baies frontales et fenêtre latérales différentes, avec joints ou pas, portes avec grille d'aération ou pas, trompes, tampons...). Les bogies sont très réussis, avec une finesse très réaliste, sans pour autant être trop fragiles. Les étriers de freins extérieurs sont parfaitement en face de la bande de roulement, et les sablières sont même présentes au niveau du bogie moteur. L'aménagement intérieur, ainsi qu'une représentation du moteur, ont été réalisés. L'intérieur de la cabine, plutôt bien restitué, peut être éclairé, de même que le compartiment ►►



Le niveau de détail est impressionnant: il faut se souvenir que l'autorail mesure à peine plus de **2 cm de largeur!**



Découvrez
le Picasso en vidéo



↑ **Parfaite intégration**
de la technique.

← Trains 160 a même
évoqué **le moteur,**
bien visible derrière
les baies frontales!

► voyageurs. En mode analogique, des interrupteurs (sur le petit circuit en place du décodeur numérique, le cas échéant) permettent d'éteindre indépendamment la cabine de conduite ou le compartiment voyageurs. Petit plus bluffant: la représentation des anneaux de levage, très fins, que l'on remarque en toiture.

EN LIGNE, UN BIJOU QUI ROULE MIEUX QUE BIEN

Sous la caisse, nous trouvons le moteur muni d'un volant d'inertie lié à une vis sans fin engrenant les pignons hélicoïdaux sur le bogie. L'engin démarre à basse tension

avec un ralenti très satisfaisant, même sans avoir assuré de rodage. La vitesse maximale est un peu élevée. L'autorail est silencieux. Le Picasso circule sans aucun souci sur les courbes serrées, le passage tant à basse vitesse qu'à haute vitesse sur les aiguilles Peco ne pose aucun problème. Après un essai de plusieurs heures, nous n'avons constaté aucune anomalie, pas d'échauffement ni de problème de captage ou autres. Le montage d'un décodeur est très simple: quatre ergots maintiennent la caisse, il suffit d'écarter légèrement les flancs de caisse afin de sortir le châssis sans forcer sur les

bogies. Il ne reste plus qu'à remplacer le petit circuit analogique par un décodeur de type Next18 sonore ou pas, dans le cas de l'installation d'un décodeur sonore, il faut retirer d'abord la cloison intérieure; le haut-parleur est présent d'origine sur tous les modèles, ce qui simplifie le montage. Les versions sonores d'origine seront, espérons-le, disponibles quand vous lirez ces lignes. Nous avons pu en tester une, en avant-première. La sonorisation est très réaliste, avec entre autres, le son du démarrage très caractéristique du Picasso, le compresseur, plusieurs avertisseurs, les freins, le sifflet de chef de gare, etc. En analogique, la version numérique sonore diffuse du son (démarrage, compresseur, effet de vitesse, freins et annonce en gare).

TOTALE RÉUSSITE

Pour un premier engin motorisé produit par Trains 160, c'est une réussite à tous points de vue. Un autorail qui fonctionne parfaitement, même sur rayons très serrés, et une reproduction hyperdétaillée et réaliste qui en photo pourrait poser question quant à l'échelle du modèle! Trains 160 prouve que l'on peut faire très beau et fiable en conservant un prix en cohérence avec la production actuelle. ■