

REMORQUES UNIFIÉES POUR AUTORAILS UNIFIÉS

REE fait fort !

REE développe un programme d'autorails de haute qualité. L'X 2800 parcourt aujourd'hui bien des réseaux H0 d'exploitants ravis; il leur fallait des remorques à la hauteur. Voici la première série : huit versions, pas moins.

Texte et photos : Yann Baude



« Photo de famille » des **trois livrées** parmi les huit premières versions de la première série. Des détails sont propres à chaque version.

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : REE
- Échelle : H0 (1/87)
- Numérotation : 8 versions au choix (3 à toit crème, 3 à toit rouge, 2 modernisées bleues)
- Longueur : 243 mm
- Poids : 117 g
- Prix : 90 euros environ pièce
- Tampons : secs
- Normes de roulement : NEM
- Rayon d'inscription en courbe minimal : 360 mm
- Époque : III à V selon les versions
- Régions : toutes
- Compatibilité avec le trois rails (Märklin) : références spécifiques

Comme dans le cas de l'autorail unifié de 825 ch. (voir test dans LR 908 de mars 2023), REE entend satisfaire les amateurs les plus exigeants avec des remorques unifiées, susceptibles de pousser vers la retraite les modèles jusqu'ici proposés par Roco. Pour la première série, nous sommes en présence de remorques à petit fourgon, déclinées selon huit versions, des années cinquante à



Sous la référence VB-442, une **remorque au toit crème** attachée à Bordeaux.



UN ÉQUIPEMENT DCC À VENIR

D'origine, chaque remorque de cette première série est équipée d'un éclairage intérieur et de feux qui fonctionnent aussi bien en numérique que sous alimentation analogique classique. Il n'y a pas de fiche normalisée pour un décodeur qui permettrait de commander cet équipement. REE prévoit une nouvelle plaquette électronique intégrant un petit décodeur, et le fabricant promet un prix serré.

quatre-vingt. Voilà donc l'occasion de nous pencher sur cette longue histoire.

UN PEU D'HISTOIRE

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, autorisé par l'augmentation de la puissance des autorails, encouragé par l'économie réalisée, on évite le jumelage de deux autorails en concevant des remorques. La SNCF convertit alors des voitures ou démotorise des autorails, qui s'ajoutent aux

remorques déjà produites avant guerre, en particulier pour les Standard, du Nord. De nouvelles séries de remorques unifiées sont également lancées. Les XR 7301 à 7581, sous-série choisie ici par REE, forment une belle série mixte première/seconde classe, à petit fourgon, mises en service de 1952 à 1960. En 1962, on en compte encore 276 à l'inventaire, réparties sur les six Régions SNCF d'alors, cinq ayant été réaménagées en première classe en 1956,

et repeintes en vert olive clair et jaune paille. Pour l'ensemble de la série, la livrée à toit crème perdure jusqu'au début des années soixante-dix, période durant laquelle elles cohabitent avec des remorques révisées, donc à toit rouge. À la fin des années soixante-dix, quatre unités sont modernisées et adoptent sièges et livrées des X 2800 bleus : les XR 8274, 8281, 8285 et 8291, affectées à Dijon, pour service sur les lignes du Jura. En modélisme, on peut ►►



↑↑ La remorque à toit rouge, donc époque IV, réf. VB-445 est **domiciliée à Grenoble**.

↑ Livrée fin de carrière pour cette **dijonnaise** réf. VB-447.

► sans problème faire comme en réalité et atteler une remorque derrière un Picasso de 300 ch. (L.S.Models ou Mistral), deux remorques derrière un X 2400 de 600 ch. (Jouef), ou trois au crochet d'un X 2800 de 825 ch. (Roco ou REE)... Tout à fait plausible

aussi, le train de remorques derrière une locomotive de ligne, diesel BB 66000, 63000, ou électrique, BB 16000 ou autre...

DES MODÈLES DE GRANDE QUALITÉ

Les remorques sont livrées dans une jolie boîte en carton et lovées dans un berceau en mousse, semblable à l'emballage des locomotives de la marque. Un attelage à boucle est déjà installé dans un boîtier à elongation à l'une des extrémités, l'autre étant dotée d'une jupe de bas de caisse

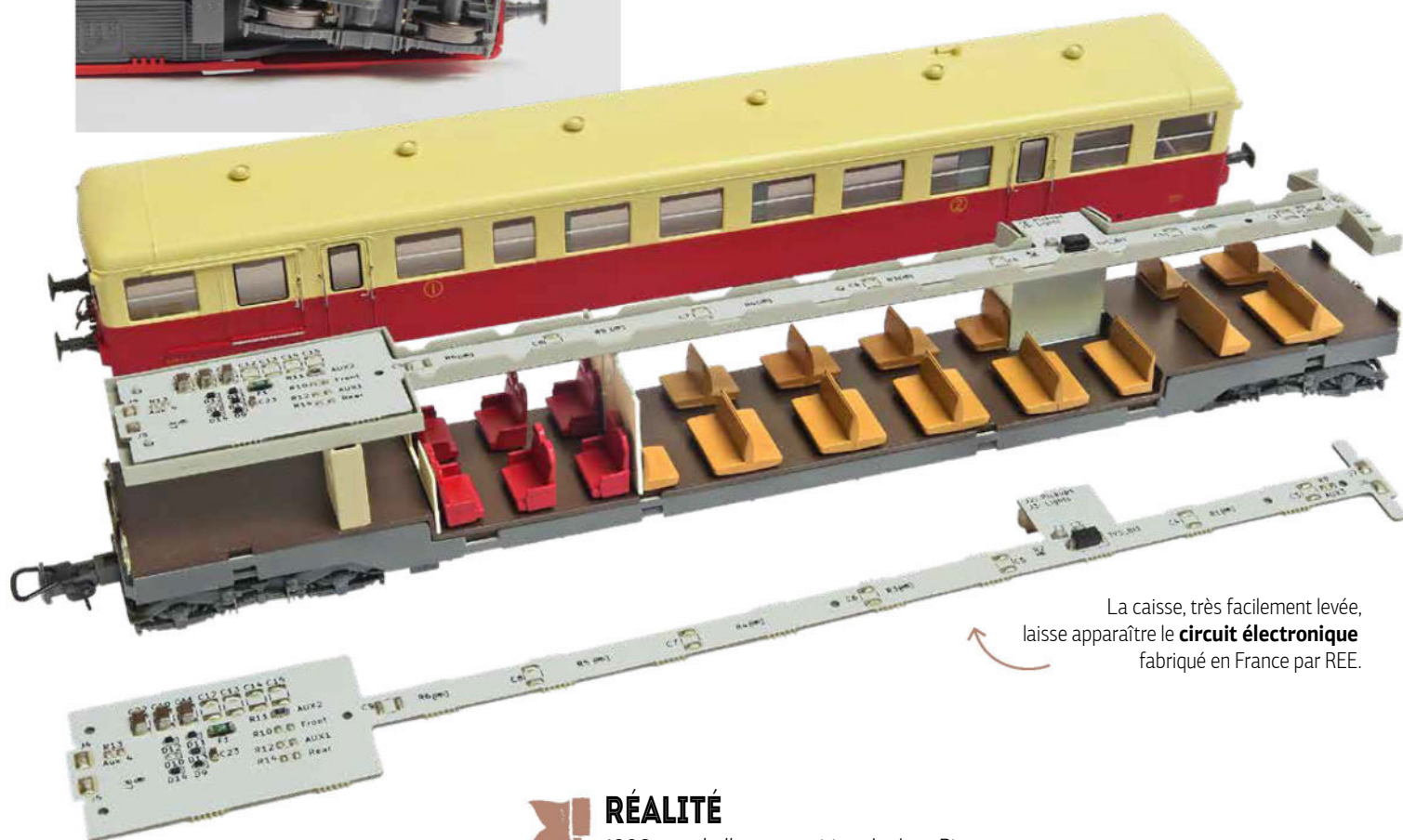
et d'un détaillage complet (câblots...). Le fabricant fournit, bien entendu, des pièces de substitution. Chaque remorque a très belle allure, en particulier du fait des teintes choisies qui nous ont parfaitement convaincus. Les volumes sont tout aussi séduisants, même s'ils sont très simples, et c'est en s'approchant que la devise de la marque « La différence » trouve sa justification. La précision des détails, comme la qualité des marquages, est exceptionnelle, mais ne surprend plus en 2023. J'ai été en revanche très impressionné par la qualité des vitrages, sans effet bombé comme on le constate parfois, et qui laissent apercevoir un très bel aménagement intérieur. Celui-ci est éclairé d'origine par des rampes de LED, dispositif qui éclaire aussi les feux rouges. Notons ici qu'il est très aisé de lever la caisse, simplement encliquetée, pour mettre en place des voyageurs. Pour chaque version, les détails spécifiques sont reproduits : des feux d'angles supérieurs propres aux remorques les plus anciennes à la baie occultée au centre de l'une des extrémités, et les fauteuils à accoudoirs d'X 2800 pour les remorques dijonnaises. En ligne, le roulement est parfait, les pointes d'essieux tournant dans des paliers en chrysocale qui conduisent le courant capté par les huit roues.



Les vitrages très convaincants, laissent admirer **l'aménagement intérieur**, bien dépeuplé.



Le bogie est équipé des **triangles de frein**, la norme maintenant chez REE.



La caisse, très facilement levée, laisse apparaître le **circuit électronique** fabriqué en France par REE.



RÉALITÉ

1986 : une belle composition de deux Picasso encadrant deux remorques unifiées arrive à Charleville, de Givet.

LA QUESTION DU PRIX

Pour chacune des remorques, on approche les 90 euros. Ça fait une somme. Et bien sûr, ce prix est inaccessible à la plupart d'entre nous. Pourtant, on peut l'expliquer par la qualité du modèle. Une étude parfaite, une conception intelligente, une rigueur de fabrication, tout cela se paie. Un éclairage installé d'origine aussi, surtout qu'il est fabriqué en France. Souhaitons donc plutôt que Roco poursuive la distribution complémentaire de ses remorques à un prix bien inférieur, permis par l'amortissement déjà ancien de l'étude. En attendant, réjouissons-nous de disposer de modèles aussi réussis, qui rendront un bel et indispensable hommage à ces discrets serveurs du rail que furent les remorques unifiées. ■.



© F Durivault