

Panneautage d'origine pour la 040 DE et **équipement anti-incendie** (le coffre rouge). Notez le « haut-parleur » à pétard installé sur le bogie avant. Les feux sont montés sur des supports en Y.



LES BB 63500 R37

Le haut du panier

Suite logique des BB 63000 déjà produites par R37, voici les 63500, en réalité bien plus répandues. Le fabricant a bien entendu respecté les variantes et en a profité pour améliorer quelques détails qui fâchaient.

Texte et photos :
Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : R37
- Échelle : H0 (1/87)
- Références présentées : 040 DE 608 (Caen) et BB 63901 (La Plaine)
- Époque approx. : début des années 60 (040 DE 608), fin des années 60-années 70 (BB 63901)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 360 mm
- Fabrication : métal (châssis interne) et plastique injecté (châssis décoratif et caisse)
- Prise de courant : toutes les roues
- Motorisation : moteur central à volant d'inertie
- Transmission : par cardans aux deux bogies
- Essieux moteurs : quatre
- Essieux bandagés : deux roues bandagées
- Normes de roulement : NEM (hauteur de boudin : 0,8 mm)
- Éclairage : LED (blanc/rouge selon le sens de marche en analogique)
- Interface numérique : oui (PluX22)
- Décodeur DCC (versions numériques sonores) : Zimo
- Poids : 222 grammes
- Prix : 260 euros (analogique), 355 euros (numérique sonore)



Pour en savoir plus sur les BB 63500 réelles, se reporter à Ferroissime 117 (mai-juin 2022).



Les différentes **inscriptions** sont très fines. Les plaques d'immatriculation sont tampographiées.

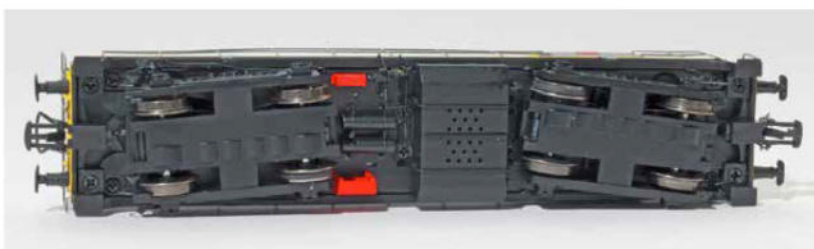
Six ans après les BB 63000 (voir test dans LR 834 de janvier 2017), R37 propose des BB 63500 en HO. Une suite tout à fait logique puisque les différences entre ces deux sous-séries sont plutôt réduites. Un choix pertinent, vu le nombre de décorations possibles. Une évidence même, les BB 63400/500 étant la série diesel la plus nombreuse de la SNCF, avec 603 engins construits.

LE RESPECT DES DIFFÉRENCES

R37 propose dès à présent plusieurs modèles en époque III et IV. Nous avons pu disposer de deux modèles, pas encore chez les détaillants à l'heure où nous écrivons ces lignes, fin juillet. Chaque version se distingue bien sûr par sa décoration, mais également par de nombreux détails. Ainsi, Le 040 DE 608 de Caen présente le panneautage d'origine, avec 22 ouïes d'aération sur les deux panneaux du petit capot et 24 ouïes sur les panneaux du grand capot, proches de la cabine, complétée par 16 ouïes sur les panneaux placés près de l'extrémité des machines. La BB 63901 de La Plaine est reproduite sortant de révision. Son panneautage d'origine à six fentes d'aération et quatre miofiltres disposés en carré sur les panneaux proches de la cabine étant complété par deux autres miofiltres superposés sur le premier panneau. Autre différence entre les deux modèles, les feux. Ils sont montés en position écartée sur des supports en Y pour la 040 DE 608 et en position rapprochée sur des supports



Panneautage plus récent sur la BB 63908 avec moins d'ouïes d'aération mais des miofiltres. L'échappement est en toiture et les coffrets anti-incendie ont disparu.



Le dessous du **châssis** est détaillé comme il se doit. Le haut-parleur (cubique) prend place dans le réservoir. **Toutes les roues prennent le courant** et tous les essieux sont moteurs. Deux roues bandagées augmentent l'adhérence.

en tube pour la BB 63901. L'échappement est également différent. Il n'a pas encore été reporté en toiture sur le 040 DE 608 (opération réalisée entre 1962 et 1966) alors qu'il l'est sur la BB 63901. Enfin, le 040 DE est équipé d'un coffre anti-incendie (peint en rouge). Il s'agissait de combattre les incendies de wagons, dans les triages, en utilisant l'eau de refroidissement des moteurs des locomotives diesel! Un système un peu baroque déposé entre

1968 et 1974. Les deux locomotives ont leur signal avertisseur fixé sur les parois frontales des cabines. Ce n'est qu'entre 1970 et 1974 qu'un avertisseur bi-ton est installé en toiture. Les deux machines sont équipées de haut-parleurs à pétard devant les roues du bogie côté grand capot, pour permettre au mécanicien de bien entendre les éventuels pétards posés sur la voie, la SNCF craignant que le bruit du MGO ne couvre les détonations. ►►



ASPECT : DE GRANDES QUALITÉS

On retrouve les qualités des BB 63000. Les mains courantes, très fines, sont moulées en plastique souple et non cassant, ce qui garantit une certaine robustesse. Les livrées sont parfaitement appliquées. Les inscriptions sont toutes très lisibles, même les plus petites (il est possible de lire Brissonneau et Lotz sur la plaque constructeur!). La gravure des platelages comporte les différentes trappes. Depuis les BB 63000, le fabricant a repris la taille des feux, maintenant beaucoup plus fins et bien plus réalistes. Fini le conduit de lumière, place à des LED bicolores. L'amateur pointilleux regrettera les plaques tampographiées (et non en métal photogravé) sur les cabines mais cela s'explique sans doute par les petites séries fabriquées. La grille de ventilateur laisse deviner celui-ci, elle aurait cependant pu être plus fine. Le nombre de pièces à installer par l'amateur est des plus réduits : uniquement le détaillage des traverses (le crochet est compris dans le sachet).

EN LIGNE EN ANALOGIQUE : DU BONHEUR

En analogique, la machine démarre sous 2 V et évolue à la vitesse d'un homme au pas (4 km/h environ). Les feux blancs et rouges sont allumés, tout comme l'intérieur de la cabine. Sur les versions à petits feux rouges, ceux-ci sont également allumés. La courbe de vitesse est parfaite. Sous 3 V, la machine circule à 11 km/h puis passe à 30 km/h sous 5 V, 60 km/h sous 8 V et atteint la vitesse maximale autorisée en service (90 km/h) entre 10 et 11 V. La cabine

Le démontage se fait **sans souci** en ôtant quatre vis. Il n'y a aucun fil entre le châssis et la caisse mais des picots en laiton appuient sur le circuit imprimé pour l'alimentation des différentes LED. **Bien vu!** Le moteur a deux volants d'inertie d'où une grande souplesse.



reste allumée, quelle que soit la vitesse, tout comme les feux. Le fabricant a cependant prévu des interrupteurs sur le dummy de la prise décodeur permettant d'éteindre les feux rouges du côté de son choix. Le fonctionnement est doux et très silencieux.

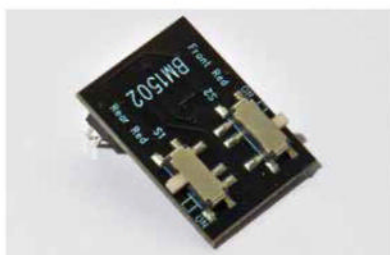
EN LIGNE EN NUMÉRIQUE : UN RAVISSEMENT

La version numérique sonore offre bien plus de possibilités, évidemment. Grâce au décodeur Zimo, il est possible de commander les feux séparément, ainsi que l'éclairage de la cabine. Celui-ci s'éteint naturellement dès que la machine atteint une certaine vitesse. Il se rallume à l'arrêt. La fonction F 8 permet de mettre en route la sonorisation. Celle-ci est réaliste mais pourrait être plus puissante. Le haut-parleur « sucre » (pré-installé sur les versions analogiques) prend place au niveau du réservoir. Les BB 63500 ont une bande-

son différente des BB 63000, ce qui est logique vu qu'il s'agit de deux motorisations différentes dans la réalité : Sulzer à six cylindres pour les BB 63000 et MGO à douze cylindres pour les BB 63500. On retrouve bien sûr les classiques ouverture/fermeture de porte, avertisseurs (trois différents), sifflet... Parmi les originalités, notons les appels de phares, les feux de manœuvre (quatre feux blancs) et les feux de manœuvre régime fanal (un feu blanc par face). Au niveau des fonctions sonores peu courantes, j'ai noté le plein de gasoil et le remplissage de sable : original et amusant pour qui possède un dépôt ou une annexe traction. Après un rodage haut-le-pied, il est temps d'atteler une rame. Comme avec la BB 63000 précédemment sortie, la BB 63500 ne tremble pas devant de longues rames de wagons et vous pourrez atteler des dizaines de véhicules sans souci, la machine les



À gauche, le modèle Roco. À droite, celui de R37. Le modèle Roco, malgré d'indéniables qualités, a pris un coup de vieux. On mesure pleinement **les progrès réalisés en 40 ans!**

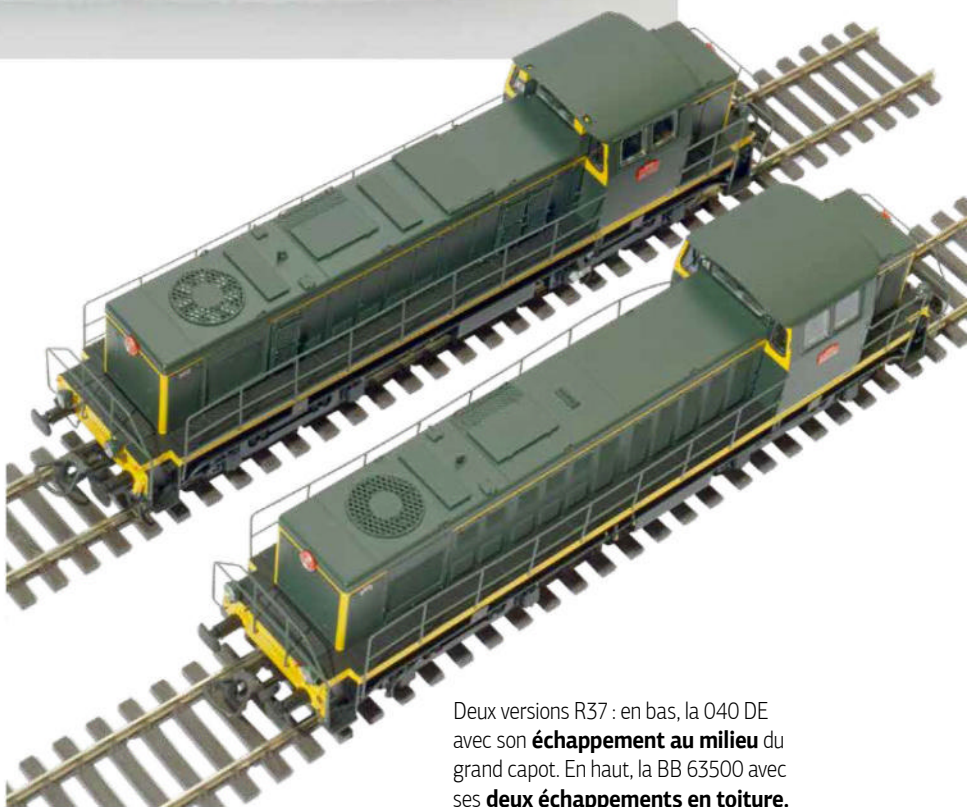


Sur le **circuit imprimé** à insérer sur la prise décodeur pour faire circuler la machine en analogique, deux interrupteurs pour éteindre les feux rouges à l'avant ou à l'arrière. Pas mal, mais il faut tout de même lever la caisse pour intervenir.

tractera en palier ou en rampe. Le modèle, à la mécanique fort bien étudiée, n'a nul besoin d'une masse importante pour garantir adhérence et vigueur à la traction.

LES ROCO POUSSÉES VERS LA SORTIE

Cette nouvelle BB 63500 est une belle réussite, dans la lignée des BB 63000 précédemment commercialisées et qui bénéficient d'ailleurs d'un retraitage. Leur prix ne les rend toutefois pas accessibles à tous. Donc même si l'aspect des modèles Roco est bien dépassé, elles continueront à faire le bonheur de bon nombre de modélistes souhaitant des locomotives fiables, robustes, aux qualités de traction indéniables et à petit prix. Si l'on ajoute les anciens modèles Piko et les BB 63500 prévues d'ici peu par REE dans sa gamme Access, nous devrions avoir des 63500 pour tous les goûts et toutes les bourses. L'amateur aura alors vraiment l'embarras du choix! ■



Deux versions R37 : en bas, la 040 DE avec son **échappement au milieu** du grand capot. En haut, la BB 63500 avec ses **deux échappements en toiture**.



Roco à gauche et R37 à droite. Vu de face, **les différences sautent aux yeux** : largeur des capots, épaisseur des garde-corps, finesse de la gravure...