

# LA 1-141 TA PIKO

## *Parmi les meilleures*

La sortie d'une locomotive à vapeur française chez un industriel est toujours un événement. Alors découvrons avec avidité la 1-141 TA 317 proposée par Piko dans sa gamme Expert, le haut du panier du fabricant allemand.

Texte et photos : Aurélien Prévot



Les **formes massives** de la T 14 prussienne sont parfaitement bien rendues.

### LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : Piko
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : 50670 (analogique) et 50671 (DCC son)
- Époques : III (années 50)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 420 mm environ
- Fabrication : métal et plastique injecté
- Prise de courant : toutes les roues (y compris les bissels)
- Motorisation : moteur central à volant d'inertie
- Transmission : par vis sans fin et engrenages aux essieux 3 et 4 et par l'embellage aux essieux 1 et 2
- Essieux moteurs : quatre
- Roues bandagées : sur essieu moteur 4
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage : LED (blanc/rouge selon le sens de marche en analogique)
- Interface numérique : Oui (Next 18)
- Décodeur DCC (versions numériques sonores) : Piko
- Fumigène : oui
- Poids : 410 g.
- Prix : 400 euros environ (analogique), 500 euros environ (numérique sonore)

→ À l'avant, deux lanternes SNCF.

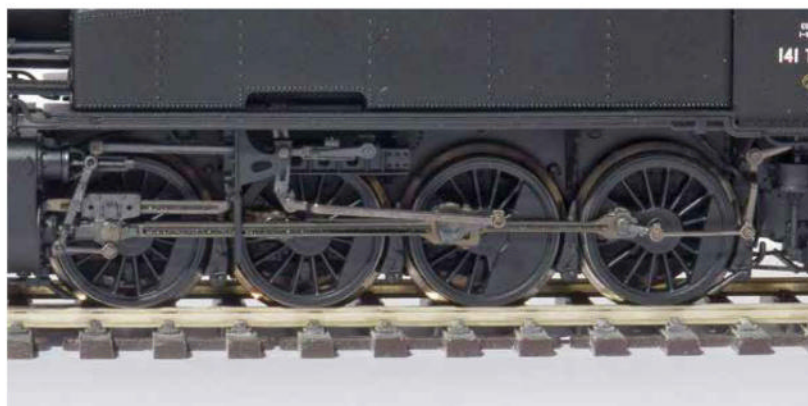
→→ À l'arrière, les lanternes sont fixées comme il se doit **sur leurs supports**. En numérique, elles sont commandées individuellement.



**À** l'ouverture de la boîte, on ne peut qu'être conquis. La locomotive est soigneusement présentée dans un emballage plastique transparent classique, pas vissée sur son présentoir mais simplement enfilée, ce qui facilite grandement sa prise en mains (et son rangement, ensuite!). Les différentes notices sont soigneusement rangées dans une pochette en carton glissée en dessous.

### UNE GRAVURE DE QUALITÉ

La 1-141 TA 317 Piko reproduit fidèlement la machine réelle, locomotive prussienne de type T 14 construite en 1917 par l'Union-Giesserei. Celle-ci est arrivée en France dans le cadre des prestations d'Armistice et est affectée au réseau de l'État (immatriculée 42913 puis 3-141 TA 913) avant de rejoindre la Région Est de la SNCF, en 1945. Elle est radiée le 14 mai 1956. Piko reproduit donc une machine qui a circulé une dizaine d'années sur la Région Est. La gravure est d'une très grande finesse. Les nombreux rivets ressortent parfaitement, tout comme les différentes tuyauteries moulées. Sur la boîte à fumée, on note la présence d'un bossage apparu à partir de 1916 lorsque le collecteur des tubes de surchauffe (placé à l'intérieur de la boîte) a

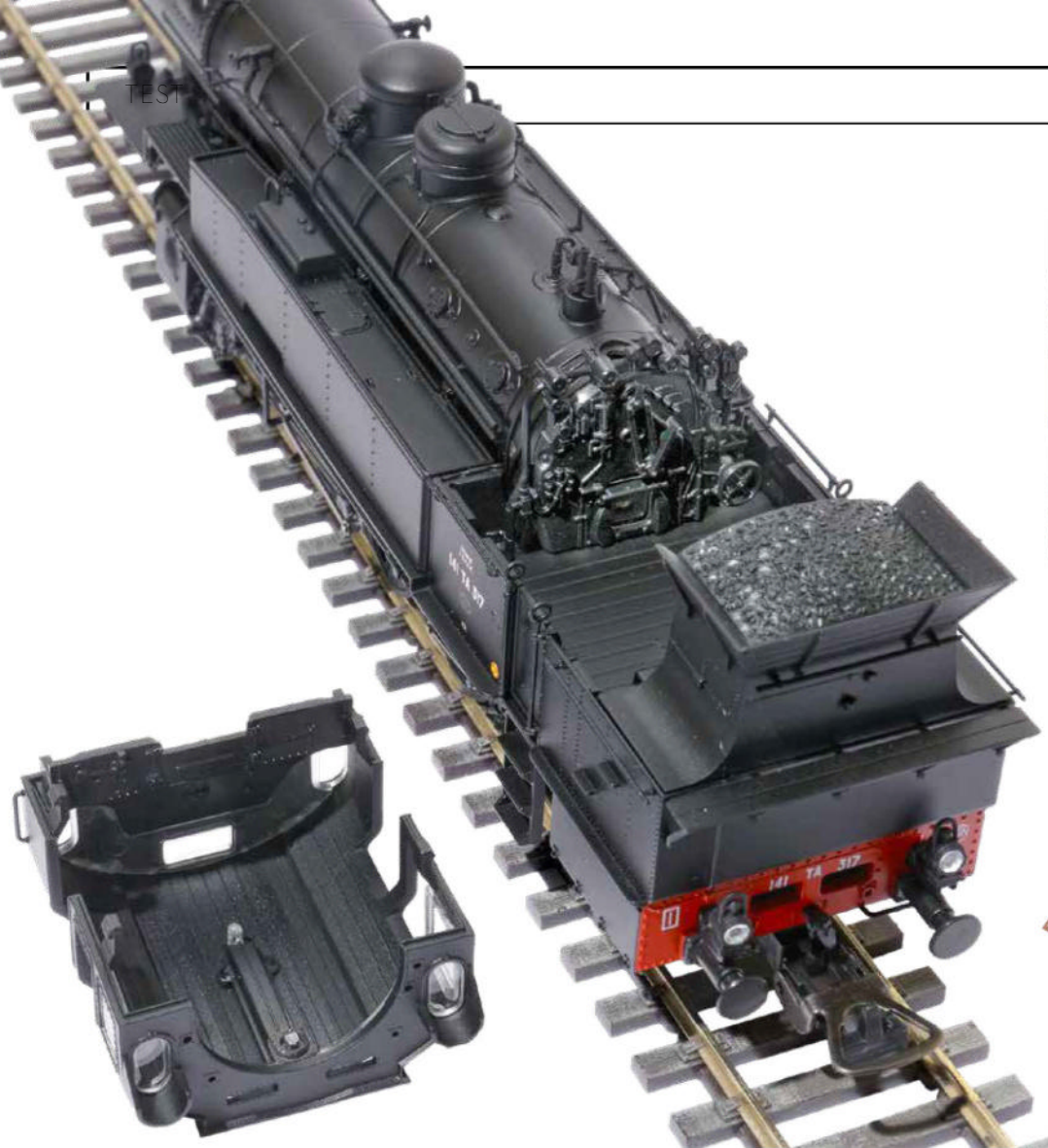


L'**embiellage** est fin, tout comme les boudins de roues. Celles-ci sont soigneusement brunies.

été agrandi. Les tubes de vapeur sont alors repoussés vers l'extérieur, d'où la bosse. La machine reproduite ayant été fabriquée en 1917, ce détail est donc conforme. L'abri est une pièce rapportée (plastique), ce qui facilite la production des différentes variantes envisagées par Piko, tout en permettant l'installation aisée d'une équipe de conduite par l'amateur. La 1-141 TA 317 est équipée d'un abri avec lanterneau, ce qui est parfaitement conforme là aussi. L'intérieur est bien évidemment reproduit, y compris le sol, pourtant totalement invisible en situation normale! La devanture du

foyer est bien évoquée avec ses nombreux cadrans. Au niveau du châssis, on retrouve des qualités semblables, avec une gravure fine des coffres et une belle reproduction des diverses tubulures. L'embiellage est du même niveau, constitué de pièces de métal bruni et de plastique. Les boudins de roues sont discrets. Mais ce qui surprend à la prise en mains, c'est le poids du modèle : 410 g.! Une masse importante qui s'explique par la fabrication en métal d'un grand nombre de pièces, et qui permet l'installation d'un fumigène d'origine sur la version numérique. ►►





Les inscriptions sont parfaitement lisibles, même la plaque constructeur!

L'intérieur de l'abri est bien reproduit, même le plancher, **strié comme en vrai!** Le décodeur prend place en dessous.

### UNE FRANCISATION RÉUSSIE

Piko ne s'est pas contenté de repeindre son modèle allemand, mais a cherché la fidélité, comme il se doit pour locomotive de gamme Expert. Ainsi, la machine est bien équipée d'un réservoir pour le TIA sur la soute à eau de gauche. Les lanternes installées sur le tablier ne sont pas des fanaux allemands mais des modèles SNCF. Les différentes inscriptions sont parfaitement lisibles, avec une mention spéciale pour la plaque constructeur reproduite avec les indications exactes : Union-Giesserei 1917, n° 2311 à Königsberg. Le numéro de la machine est peint sur les flancs d'abri (pas de plaque), ce qui est conforme.

### EN LIGNE

J'ai testé le modèle numérique sonore. En analogique, la machine réagit sous 8 V. Les lanternes s'allument et la sonorisation se fait entendre. Elle ne démarre par contre

que sous 12 V et la locomotive circule alors à moins de 20 km/h. Comme indiqué sur la notice, la version analogique démarre à une tension bien moindre... heureusement! En numérique, les possibilités de jeu sont bien plus étendues. Le décodeur est installé sous l'abri, tandis que le haut-parleur prend place dans la soute à charbon. Le volume sonore est très important et couvre les bruits de roulement sans problème. Il faut dire que, son coupé, la machine est très silencieuse. De nombreuses fonctions sonores classiques sont accessibles, parmi lesquelles un bruit de cloche (F5) ou encore une annonce de train parfaitement audible et prononcée avec un très léger accent de l'Est (F24). Il est probable qu'une annonce des années 1950 aurait été beaucoup plus typée! Du côté des fonctions lumineuses, c'est Noël! Le modèle est bien sûr équipé d'une inversion des feux (blanc ton chaud/rouge). Il est possible de commander séparément les feux blancs et les feux

rouges. Mais le raffinement est encore plus poussé avec la commande individuelle des feux rouges de droite et de gauche! Un éclairage d'abri est installé (la LED se trouve dans la chaudière, et l'éclairage est transmis par un conduit lumineux : ingénieux!). En marche, le foyer s'allume en rouge scintillant et il est même possible d'éclairer le châssis! Le modèle est muni d'un condensateur à haute capacité qui permet une autonomie sonore et lumineuse d'environ 4 s : largement suffisant pour faire face à un mauvais captage du courant. Finalement, le plus décevant est sans doute le fumigène, très classique et donc peu réaliste. Un modèle bien né outre-Rhin, donc, alliant métal et plastique, et dont la francisation, menée sous l'égide de T2M, est une belle réussite. On espère d'autres versions, par exemple sans lanterneau et, pourquoi pas, immatriculée à l'Etat. Reste le prix, qui confirme que l'on est en présence d'un modèle de haut niveau. ■