

LES AUTORAILS

RGP 2 REE MODÈLES

Après les X 2800, unifiés de 825 ch, REE poursuit logiquement son programme d'autorails au 1/87 avec les RGP 2, dont ils reprennent la technologie. Nous avons eu en main les deux premières versions, propres aux années 70 à 80.

Texte et photos : Yann Baude



X 2706 à droite, X 2702 à gauche, seul le gris diffère.

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : REE-Modèles
- Échelle : H0 (1/87)
- Prix : environ 360 euros (analogique), 480 euros (DCC-son), 490 euros (3 rails-son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 420 mm
- Fabrication : châssis métal et caisse en plastique injecté
- Motorisation : un bogie moteur, moteur à rotor sans fer intégré dans le bogie, transmission par vis sans fin et pignons hélicoïdaux sur les deux essieux (deux roues bandagées). Paliers bronze
- Prise de courant : toutes les roues des deux éléments
- Équipement 3 rails sur versions spécifiques
- Éclairage par LED : feux blancs et rouges selon le sens de marche, cabines, compartiments voyageurs (piloteables séparément en numérique)
- Interface numérique : PluX 22 (élément moteur)
- et PluX16 (remorque), décodeurs ESU et Power Pack pour les versions DCC
- Attelages : timons à élancement
- Masse : 260 g (élément moteur) + 148 g (remorque)
- Tension de démarrage (DC) : 2 V environ
- Vitesse sous 12 V (DC) : 170 km/h, consommation 85 mA



Chez REE, on a le sens de la famille. Lorsque l'un de ses membres est invité à la table, on sait que les autres le seront aussi, tôt ou tard. La première rame à grand parcours, la RGP 2, bimoteur en réalité, arrive donc logiquement après un autorail unifié - l'X 2800 - et avant d'autres engins de conception proche : les RGP 1 d'ici peu, puis les X 2400, par la suite. On peut donc déduire que l'architecture générale, la conception du premier (test dans LR 908 de mars 2023) sera de nouveau observée, l'analyse pouvant se concentrer sur les détails, comme chacun sait, le diable s'y cachant. Nous avons eu en mains deux modèles l'un analogique, l'autre numérique sonore, les réglages étant assurés par le fabricant.

UNE TECHNOLOGIE MÛRE

Le bogie moteur est logiquement de même conception que celui du X 2800 : il intègre dans son bâti un petit moteur RSF et sa transmission aux deux essieux, l'un étant doté de deux roues bandagées. Discret, et efficace, comme on le verra plus loin. Des éléments de la partie électronique sont désormais fabriqués en Seine-et-Marne. La liaison entre élément moteur et remorque est assurée par l'attelage magnétique de la marque, qui véhicule également le courant traction, étendant ainsi le captage aux roues de la remorque.

UN ASPECT DES PLUS PLAISANTS

La boîte contribue à la bonne impression première : les deux éléments sont lovés dans un berceau en mousse, au cœur d'un séduisant coffret en carton. Pas de notice, un flashcode renvoie au site internet du fabricant pour la mise en route. La notice en ligne (de 28 pages !) explique en particulier, et de manière très précise, comment remplacer la paroi arrière de la remorque par le soufflet

LES MODÈLES PRÉSENTÉS

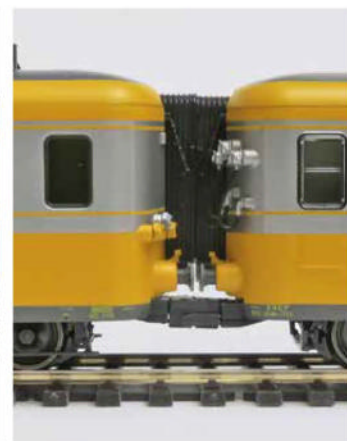
RÉF.	N°	DÉPÔT	LIVRÉE	ÉPOQUE
MB-174	X 2702	Bordeaux	Orange 432 et gris métal 803	IV
MB-175	X 2706	Bordeaux	Orange 432 et gris ciment 804	IV



La grille de ventilateur est d'une **grande finesse** ; les grilles latérales méritent une petite patine.



Entre les deux éléments, l'**attelage magnétique** de la marque.



L'accouplement élément moteur-remorque est **impeccable**.



La RGP 2, c'est **60 cm de longueur**.

fourni, en cas de composition d'une UM (unité multiple). Des plaques indicatrices de classes, en relief puisqu'en métal photogravé, sont également fournies. Pour les deux versions, la couleur orange m'a semblé très flashy, en tout cas bien plus vive que l'interprétation Jouef de cet orange 432, et plus proche du orange choisi par EPM pour sa RTG. En se fiant à des photos de RGP réelles, on constate que cette teinte est effectivement très vive sur les engins fraîchement repeints, mais qu'elle a tendance à se faner au fil des ans... Pas irréaliste, donc, pour des autorails sortis de révision. Plus contrariant, la décoration, en partie supérieure des flancs, ne colle pas à la réalité (la bande grise supérieure, au dessus des baies, est trop étroite sur le modèle). Dommage. Les autres caractéristiques sont classiques et pourtant dignes d'une mention enthousiaste : vitrages de belle qualité, marquages d'une très grande finesse, microscopiques anneaux en toitures, très délicates grilles de ventilateurs... Le levage de chaque caisse est relativement aisé, en intercalant des morceaux de carton fin entre flancs et châssis (voir p 74 de ce numéro). Il sera facile d'installer des voyageurs sur les jolis sièges, mais il est en revanche très difficile de mettre en poste une équipe de conduite. Je n'ai pas osé prendre le risque d'endommager les cloisons en essayant d'extraire le poste de conduite. Dommage.

SUR UN RÉSEAU ANALOGIQUE

L'accouplement des deux éléments peut difficilement être plus simple, grâce à l'attelage magnétique. Alimenté par un transformateur classique (Fleischmann), la RGP 2 démarre sous moins de 2 V, et se déplace vraiment très lentement, comme le montre notre vidéo (sur la chaîne YouTube LR Presse). A très faible allure, le moteur grogne cependant un peu, et la régulation de l'alimentation permise par la commande



Le bogie moteur, très compact, équipera d'autres **autorails unifiés**.



Le bogie porteur de l'élément moteur **capte aussi le courant**.

numérique y remédiera sans aucun doute, comme c'est déjà le cas avec l'X 2800. Les montées en vitesse sont très progressives et l'excellente prise de courant garantit un passage sans faille sur les lacunes d'alimentation électrique. Plutôt une bonne nouvelle pour un matériel aussi long : la RGP 2, comme l'X 2800, franchit sans problème des courbes R2 Trix, c'est-à-dire de 437 mm de rayon, y compris en voie déviée d'aiguilles de la marque allemande. Déconseillé d'envisager plus serré, toutefois. Le passage sur des appareils de voie d'autres marques ne pose pas de problème (Fleischmann Profi et

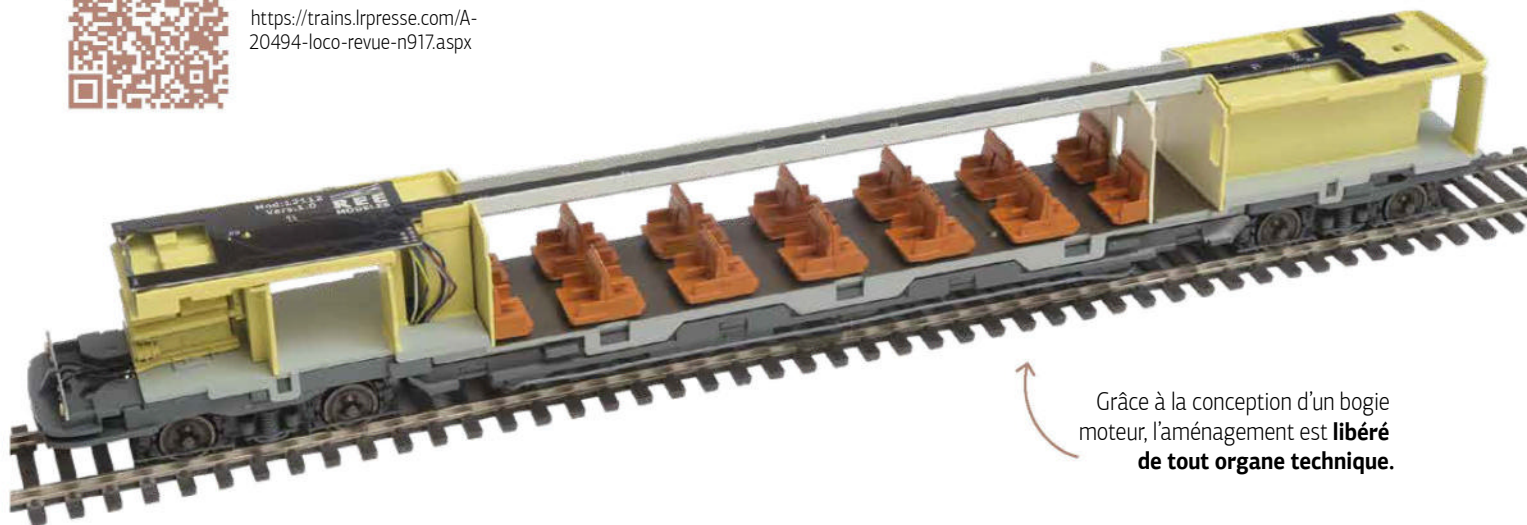
Peco). En analogique, l'éclairage intérieur est en service, et met en valeur le très bel aménagement, les feux avant et arrière sont allumés, selon le sens de marche (on peut les désactiver à l'aide de petits interrupteurs dans le châssis, accessibles au prix d'un démontage malaisé, toutefois).

SUR UN RÉSEAU ANALOGIQUE

L'accouplement des deux éléments peut difficilement être plus simple, grâce à l'attelage magnétique. Alimenté par un transformateur classique (Fleischmann), la RGP 2 démarre sous moins de 2 V, et se déplace vraiment très lentement, comme ►►



Découvrez
la machine en vidéo
<https://trains.lrpresse.com/A-20494-loco-revue-n917.aspx>



Grâce à la conception d'un bogie moteur, l'aménagement est **libéré de tout organe technique.**

►► le montre notre vidéo (sur la chaîne YouTube LR Presse). A très faible allure, le moteur grogne cependant un peu, et la régulation de l'alimentation permise par la commande numérique y remédiera sans aucun doute, comme c'est déjà le cas avec l'X 2800. Les montées en vitesse sont très progressives et l'excellente prise de courant garantit un passage sans faille sur les lacunes d'alimentation électrique. Plutôt une bonne nouvelle pour un matériel aussi long : la RGP 2, comme l'X 2800, franchit sans problème des courbes R2 Trix, c'est-à-dire de 437 mm de rayon, y compris en voie déviée d'aiguilles de la marque allemande. Déconseillé d'envisager plus serré, toutefois. Le passage sur des appareils de voie d'autres marques ne pose pas de problème (Fleischmann Profi et Peco). En analogique, l'éclairage intérieur est en service, et met en valeur le très bel aménagement, les feux avant et arrière sont allumés, selon le sens de marche (on peut les désactiver à l'aide de petits interrupteurs dans le châssis, accessibles au prix d'un démontage malaisé, toutefois).

SOUS COMMANDE NUMÉRIQUE

La version numérique est équipée de deux décodeurs ESU, un dans chaque élément (précisions que les éventuels réglages sur ceux-ci doivent être effectués séparément, même si on leur attribue la même adresse). Ils sont programmés par REE, qui met également à disposition ces



L'un des deux moteurs reproduits, ici à l'avant de **l'élément moteur**.

décodeurs par paires, pour qui souhaiterait équiper sa rame ultérieurement. Outre la régulation du moteur, l'inertie simulée, et la commande des divers éclairages, des sons sont proposés : bruit du moteur, bien sûr, jugé réaliste, des avertisseurs, très convaincants, des annonces sympathiques, et d'autres sons plus anecdotiques, comme le claquement des portes. C'est sous commande numérique que la RGP donne vraiment le meilleur d'elle-même.

ET PAR RAPPORT À JOUEF ?

La proposition REE arrive bien après celle de Jouef (test dans LR 901 d'août 2022). A l'époque, nous avons apprécié les qualités de fonctionnement, mais déploré quelques erreurs, dont la décoration des versions vertes et, surtout, le gros capot moteur

visible derrière les baies de la partie motrice. Nous avons aussi été désagréablement surpris par l'indépendance électrique des deux éléments. Ces points négatifs ne peuvent être mentionnés ici. La RGP 2 REE s'adresse, comme avec les autres modèles de ce fabricant, aux amateurs exigeants et, contrairement aux craintes, la différence de prix par rapport à la version de Jouef n'est pas énorme, puisque cette dernière était à l'origine en vente pour 430 euros environ (aujourd'hui disponible en promo). L'analyse exigeante confirme notre première impression : nous sommes là en présence de modèles d'une grande maturité et je sais que certains d'entre-vous brûlent d'impatience d'acquiescer les versions modernisées des RGP 1, tandis que, pour ma part, j'attends avec confiance les X 2400. ■