

# CC 80001 MISTRAL

## *Les trois vies de Belphégor*

Qui dit engin unique ou prototype en réalité, dit production artisanale. Ce postulat est aujourd'hui battu en brèche, en particulier par Mistral qui garantit à un modèle H0 tout à fait original, la rigueur d'une production industrielle.

Textes et photos: Yann Baude



**Trois versions, trois époques :** bleue d'origine, première livrée Desquenne & Giral, et ultime décoration.

### LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Mistral Train Models
- Échelle: H0 (1/87)
- Références et versions:
  - . CC 80001 CFD bleue: 1966 à 1978 environ (réf. 25-01-G002)
  - . Desquenne & Giral orange, toit gris: 1978 environ à 1982 environ (réf. 25-01-G003)
  - . Desquenne & Giral orange, toit blanc et zébras: 1982 environ à nos jours (réf. 25-01-G004)
- Prix: 400 euros environ (version DC), 500 environ (DCC son et trois rails)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 420 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central à 2 volants d'inertie
- Transmission: arbres, cardans, vis sans fin, engrenages droits
- Essieux moteurs: 6 (aucune roue bandagée)
- Équipement trois rails: oui
- Normes de roulement: NEM (h. de boudins: 0,7 mm)
- Éclairage: feux blancs/rouge, cabines
- Interface numérique: oui (21 MTC)
- Équipement numérique: décodeur ESU V.5 (sur versions DCC)
- Attelage: boîtiers NEM sur timons à elongation
- Époque: III à VI selon versions
- Région: toutes
- Poids: 518 g
- Longueur hors tampons: 246,5 mm
- Tension de démarrage (DC): 2 V environ
- Vitesse sous 12 V (DC): 130 km/h environ

Belphégor en livrée CFD, telle qu'elle fut portée pour son service sur les rails SNCF.



Après son rachat par la société de travaux ferroviaires, la CC se pare d'orange et blanc.

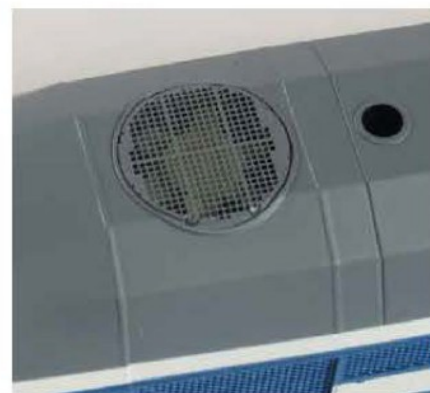


Mistral a aussi reproduit Belphégor dans sa livrée actuelle, sans les outrages du temps de la locomotive réelle.



**S**i on avait pu imaginer un jour qu'un tel oiseau rare serait produit en H0 par un industriel! Reprenant Michel Audiard, saluons l'audace de Mistral qui se « risque sur le bizarre », puisque « le tout-venant a été piraté par les mêmes ». Le tout-venant, dans notre milieu, c'est les grandes séries de diesels, BB 66000 et autres 67000. Le bizarre, ici, c'est cette fameuse CC 80001 surnommée Belphégor du fait de ses rares apparitions et qui poursuit une discrète existence, préservée à Breil-sur-Roya. Après Carpena & Goupille à la fin des années 80 (test dans LR 526), Mistral propose

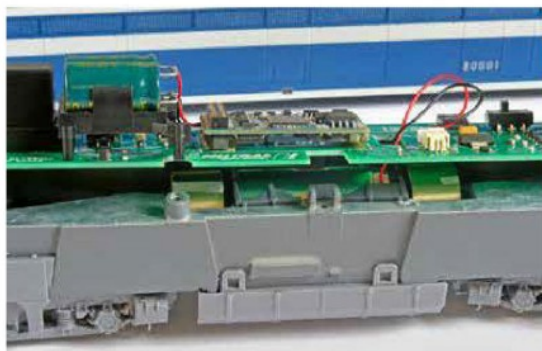
trois versions de la locomotive en réalité équipée de moteurs diesel, correspondant à trois périodes de son existence, donc à l'exception de la version d'origine encore équipée d'une turbine à gaz, qui aurait nécessité la gravure d'une autre caisse. Chacune est livrée dans la belle boîte que l'on associe à un objet de qualité. Dans celle-ci, quelques pièces détachées: traverses de tamponnement détaillées de rechange, patin pour fonctionnement sous trois rails et une notice très complète et précise expliquant le montage de ce patin, mais aussi les affectations des fonctions pour la version DCC.



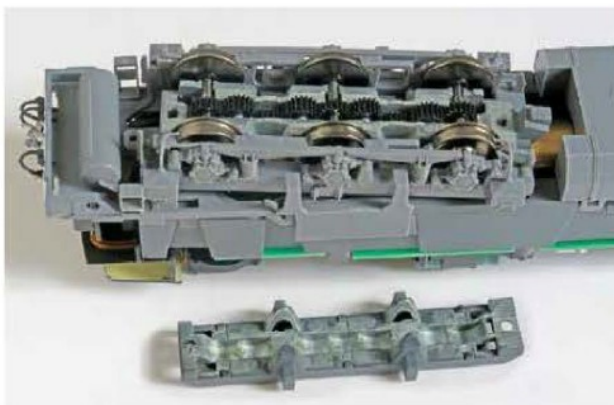
En toiture, de jolies grilles de métal coiffent les ventilateurs fonctionnels.



La disposition de la technique **est très rationnelle** : électronique au-dessus du châssis métallique.



Au centre du châssis, le **gros moteur** dans son berceau.



Sous chaque bogie, un carter en métal maintenu par deux vis, **facilite** l'éventuel échange d'essieux.

## TRÈS ÉVOCATRICE

Nous sommes en présence d'un modèle aux standards actuels de gravure de détail et de décoration. C'est fin, c'est net, c'est sans bavure. Les détails, peu nombreux sur ce type d'engin, sont solides et bien emboîtés. Attention toutefois, à ne pas perdre les trompes d'avertisseurs ! Des amateurs, sur les forums, ont scruté les photos des modèles réduits, les ont comparées à des photos de la réalité, et ont monté en épingle quelques différences d'aspect, négligeant ce qui nous apparaît ici important : le pouvoir évocateur, la tenue en ligne. Ce que je peux dire, c'est que le modèle que j'ai en mains exerce un fort pouvoir de séduction. Alors, oui, les proportions des baies frontales ne reproduisent pas la réalité. Elles manquent de hauteur et cela contrarie la physionomie des extrémités. Les grilles latérales sont en retrait des flancs de caisse alors qu'elles devraient être affleurantes. Voilà. C'est dommage, mais est-ce rédhibitoire ? Le levage de la caisse est un peu délicat, mais plus facile que sa remise en place, qui nécessite de procéder avec douceur tant les assemblages sont serrés. Sous celle-ci, on trouve une conception particulièrement rigoureuse : coiffant le châssis métallique, une plaque électronique supporte la fiche pour le décodeur (ESU pour les versions numériques), les ventilateurs et leurs deux moteurs, deux haut-parleurs, de gros

condensateurs faisant réserve d'énergie, et les connexions vers les éclairages des feux, y compris le troisième feu supérieur, et celui des cabines. Propre et sérieux.

## UNE BÊTE DE SOMME

Pour son précédent modèle de locomotive, la CC 1100, Mistral avait fait le choix d'engrenages métalliques, solides mais bruyants. Avec Belphégor, le fabricant revient à quelque chose de plus classique, une disposition adoptée par la plupart de ses confrères et qui donne entière satisfaction : un gros moteur central, associé à deux volants d'inertie, entraînant toutes les roues des deux bogies par des cardans et des engrenages en plastique. Avec un poids respectable de plus de 500 g, la machine se passe ici de bandages d'adhérence pour tracter de très lourds trains. Nous l'avons placée en tête d'un train de 25 wagons très mauvais rouleurs (Hornby aCHO), qu'elle a décollé sans broncher. Bien plus puissante que sa grande sœur réelle, qui n'était pas un foudre de guerre. Malgré les boudins fins des roues, Belphégor négocie sans problème les appareils du commerce, y compris la voie déviée de 450 mm de rayon des aiguilles Trix. Sous commande numérique, l'ensemble de la sonorisation est un peu fort, mais convaincant et peut être abaissé par paliers, par action sur F15. Bien vu ! Le bruit des moteurs diesel est impressionnant, très puissant. Le son

des avertisseurs (F2, F3, F16 et F17) aurait mérité un peu de réverbération, et nous avons apprécié la reproduction du sifflement des roues sur les rails, dans les courbes (F19). Les feux peuvent être commandés séparément. Classique, maintenant. Les courbes d'accélération et de freinage sont correctement réglées, cette dernière bien synchronisée au crissement des freins. Les ventilateurs (F4) tournent très vite et leur mouvement est à mon avis superflu. On retrouve logiquement la forte puissance de traction, qui place la CC 80001 parmi les locomotives sur lesquelles on peut compter pour assurer un service sans faille, en tête d'express et trains de marchandises pour la version bleue, ou en tête de trains de travaux pour les deux autres...

## RISQUONS-NOUS SUR LE BIZARRE

Comme la plupart d'entre nous, je n'ai pas eu la chance de croiser Belphégor en réalité, alors le modèle réduit que j'ai sous les yeux ne peut être rapproché d'aucun souvenir et l'appréciation objective est délicate, rapportée à des photos... J'accueille donc avec enthousiasme ce modèle réduit d'un engin bizarre, de ceux qui n'ont que rarement, voire jamais les faveurs d'une production en grande série ainsi dotée d'une technologie performante. L'originalité sur les réseaux est trop rare pour ne pas lui accorder le droit d'exister. ■