

BB 67000 ET 67300 EN N

REE-Mikadotrain frappe fort

Avec six versions, REE-Mikadotrain frappe fort. Doublement fort, car ces locomotives au 1/160 sont particulièrement réalistes. Et même triplement, leur comportement en ligne étant également très bon, comme nous l'explique Régis Grannec.

Textes et photos: Régis Grannec

Photo de famille:
six versions pour
une première série!



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE-Mikadotrain
- Échelle: N (1/160)
- Références et numérotation:
 - NW-322 (S): BB 67037, dépôt de Nîmes, « Mistral », fenêtres d'angles, bleue à plaques, Ép. III-IV
 - NW-323 (S): BB 67009, dépôt de Nevers, bleue à plaques, Ép. IV
 - NW-324 (S): BB 67002, dépôt d'Avignon, bleue logo Tallon, Ép. IV-V
 - NW-325 (S): BB 67311, dépôt de Strasbourg, fenêtres d'angles, bleue à plaques, Ép. III-IV
 - NW-326 (S): BB 67371, dépôt de Chambéry, livrée Multiservice, Ép. V-VI
 - NW-327 (S): BB 67373, dépôt de Rennes, livrée Isabelle, Ép. V-VI
- Prix: 190-300 € environ (numérique son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: R1 (194,6 mm)
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central
- Transmission: à tous les essieux
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: blanc/rouge inversé
- Interface numérique: oui
- Attelage: boîtier NEM sans élongation
- Époque: III à VI
- Région: toutes
- Poids: 84 g

Les BB 67000 sortent d'usine pour les premières en 1963, pour les dernières en 1968, avec au total 124 machines. Ce sont des locomotives diesel-électriques de ligne aptes à circuler dans toutes les régions de France et amenées à prendre en charge des trains de marchandises et de voyageurs. Les BB 67300, quant à elles, sortent fin 1967 avec 90 machines dont 20 sont issues de la transformation de BB 67000. Leur vitesse est bloquée à 140 km/h au lieu de 90 km/h pour les BB 67000. Elles reçoivent la décoration dite « bleu diesel » avec bandes blanches, puis suppression des enjoliveurs en aluminium et progressivement des fenêtres d'angles. Les livrées Fret, Corail + Isabelle et Corail + seront appliquées



↑ **La version époque III,**
reconnaissable à son
macaron SNCF.

↗ **Version modernisée,**
avec cabine renforcée.



aux BB 67300, les BB 67000 restant bleu diesel jusqu'à leur radiation, certaines devenant des BB 67200. Elles sont radiées fin 2018 pour les dernières.

UNE FIDÉLITÉ RARE

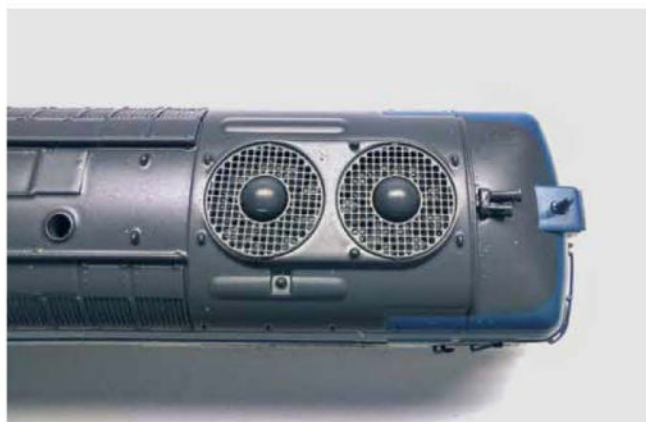
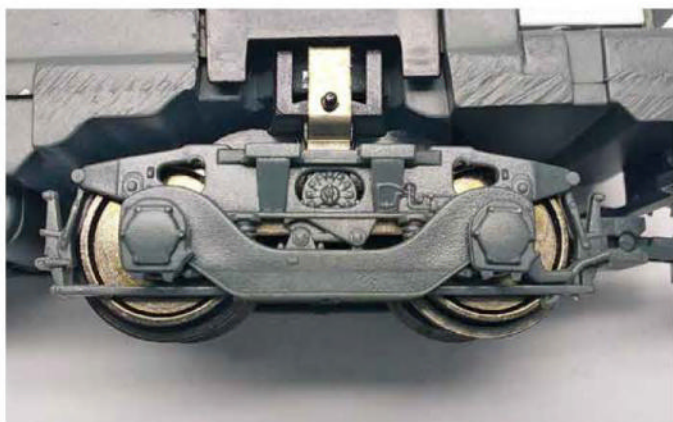
Lima sortait en 1966 la première BB 67000 en N, en version d'origine, puis Minitrix présentait sa reproduction de la version après le passage en GRG (grande révision générale) en nous proposant les BB 67300 bleu diesel, puis Fret en 2008, avec des motorisations modernes et prise pour décodeur NEM 651, mais un peu hautes sur « pattes ». Aujourd'hui REE-Mikadotrain propose sa version de BB 67000 et 67300 avec plusieurs décorations, passant de

celle d'origine bleu diesel avec bandes blanches et enjoliveurs en aluminium, à celle modernisée à plaques ou sigle Tallon dit « nouille », et enfin aux versions Corail + Isabelle et Corail +. L'allure générale est particulièrement fidèle aux 67000 réelles. REE-Mikadotrain récupère l'étude faite pour son modèle en H0, ce qui permet un modèle en N de haut niveau sur tous les points ! La gravure est au diapason des meilleures reproductions de ces derniers temps à l'échelle N. La locomotive est très bien rendue, tant par les formes que par les couleurs. Toutes les versions sont particulièrement réussies au niveau des teintes, même si quelques raccords entre les faces avant et les côtés pourraient être



Originale et seyante
version **Corail +
bleu Isabelle.**

améliorés sur certains modèles. La caisse est gravée avec précision, et les dimensions sont respectées. Sur les faces frontales, les feux à pincettes, le sigle SNCF ou encore le numéro d'immatriculation sont très bien reproduits. Pour les versions à plaques latérales, comme les machines en version d'origine, les plaques sont judicieusement tampographiées, tous les marquages sont parfaitement lisibles. Les bogies sont très réussis, avec les patins de frein bien en face de la bande de roulement et des versions différentes suivant la réalité. ►►



↑↑ Le **châssis métallique** est surmonté de l'équipement électronique, décodeur et haut-parleur.

↑ Le bogie est particulièrement **réaliste**.

↗ Les grilles de toiture sont en **métal photodécoupé**.

» Les rambardes rapportées sont très fines. Les ventilateurs sont visibles à travers les fines grilles de toiture. Les machines sont munies de chasse-pierres montés de série à une extrémité, avec tous les accessoires installés, rien n'est à ajouter par l'utilisateur sauf si vous voulez les deux faces équipées, ce qui est possible avec les pièces disponibles dans un petit sachet joint. La version d'origine présente un troisième feu fonctionnel. Question aspect, nous sommes face à des machines particulièrement réussies, REE-Mikadotrain nous montre qu'il maîtrise son sujet pour sa première locomotive à l'échelle N.

BONNE POUR LE SERVICE

Les machines proposées par REE-Mikadotrain sont livrées d'origine en version numérique sonore ou analogique, avec prise Next18 assez facile d'accès puisqu'il suffit de démonter la caisse en enlevant un câblot raccordé et d'écarter les flancs pour avoir accès à la prise DCC. Le modèle demande peu de courant au démarrage, et en analogique la version numérique sonore diffuse du son (démarrage, compresseur, effet de vitesse et freins). L'engin démarre à basse tension avec un ralenti très impressionnant, sans avoir fait de rodage. Il est très silencieux. Il ne rechigne pas devant une longue rame. Le passage tant à basse vitesse qu'à haute vitesse sur les aiguilles Peco ne pose aucun problème. Les essais ont été réalisés autant en analogique qu'en numérique, et les conclusions sont les mêmes. L'éclairage de la cabine peut être allumé. La sonorisation est très réaliste, avec entre autres, disjoncteur, compresseur, avertisseur, freins, sifflet de chef de gare, etc.

Le décodeur sonore est un ESU V.5 et est un peu sensible aux microcoupures de courant, le rodage améliorant sensiblement la fluidité. Nous avons constaté la même chose sur le Picasso Trains160. Une réserve d'énergie serait la bienvenue (interrogé à ce sujet, le fabricant indique qu'en réglant à 3 la CV 122, la loco repart sans attendre tout le cycle de démarrage qu'elle enclenchait à chaque coupure, NDLR). Le moteur central est muni de deux volants d'inertie vers deux vis sans fin engrenant les engrenages droits sur les bogies. Les essieux sont très fins, avec une bande de roulement de faible largeur et une hauteur de boudins très réduite. Étrangement, les attelages à boîtier NEM sont sans élancement, mais cela ne pose pas de problème en ligne ; il faudra peut-être monter un attelage un peu plus long sur des rayons R1, suivant le matériel tracté. Question comportement en ligne REE-Mikadotrain a aussi très bien travaillé. Bref, ces modèles devraient satisfaire bien des modélistes. ■