

CC 6500 ET 21000 ARNOLD

Quatre locomotives très différentes

Ce n'est pas une CC au 1/160, mais quatre, qui nous arrivent simultanément ! Avec deux 6500 et deux 21000, Arnold initie une belle et longue descendance.

Textes et photos: Régis Grannec

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant: Arnold
- Échelle: N (1/160)
- Références et numérotations:
 - HN2585(S): CC 21001, livrée Arzens gris argent, ép. IV
 - HN2586(S): CC 21004, livrée Arzens gris ciment, logo Tallon, ép. IV-V
 - HN2587(S): CC 6541, livrée Maurienne, ép. IV
 - HN2588(S): CC 6512, livrée « béton », logo Tallon, ép. IV
- Prix: 190 et 305 € environ (analogique, et 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: 6 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: blanc/rouge inversé
- Interface numérique: oui
- Attelage: boîtier NEM à elongation
- Époque: IV à V
- Région: Sud-Est et Sud-Ouest
- Poids: 62 g



Avant de découvrir les CC Arnold, un petit rappel historique. Les CC 6500 et 21000 font parties de la famille des Nez cassés qui débute avec les CC 40100 et que l'on retrouve sur les CC 72000 avec lesquelles elles partagent la même ossature de caisse, ainsi que les mêmes bogies. Au total, 74 CC 6500 et quatre CC 21000 sont construites par Alsthom de 1969 à 1975. Les 6500 sont des machines fonctionnant sous courant continu 1500 V, aptes à circuler dans les Régions du Sud-Est et du Sud-Ouest de la France, amenées à prendre en charge des

trains de voyageurs et de marchandises. Les 21000 sont équipées en plus de la possibilité de circuler sous courant 25000 V 50 Hz. Leur vitesse peut atteindre 200 km/h en service voyageurs et 100 km/h en service marchandises. Elles reçoivent une décoration dite Arzens qui s'harmonise avec celle des voitures Grand Confort. La deuxième sous-série, CC 6539 à 6559, surnommée Maurienne, est équipée de frotteurs pour le troisième rail de la ligne de la Maurienne (voir page 60) et revêtent une robe vert foncé à bandes blanches. Une livrée inspirée de la décoration des BB 7200/22200 (gris

La CC 21004 est en livrée TEE à base de gris ciment avec logo Tallon.



Première livraison de CC Arnold: quatre locomotives d'aspect très différent, mais une même architecture.



ciment et bandes oranges), est testée un temps sur les CC 6512 et 6558, sans suite. Enfin, certaines recevront la livrée Fret avant leur radiation. Les quatre CC 21000 sont transformées en 6500 vers la fin des années 90 et radiées à partir de 2003, jusqu'en 2007.

QUATRE CC EN N TRÈS DIFFÉRENTES

Minitrix sort en 1979 la première CC 6500 à l'échelle N, une très belle reproduction pour l'époque malgré d'affreux pantographes. De nombreuses versions sont proposées, avec des améliorations au fil du temps (volant d'inertie et prise NEM 651). En revanche, les CC 21000 sont des modèles qui n'ont jamais été produits industriellement à l'échelle N. Quatre machines pour commencer, et quatre gravures différentes ! Aujourd'hui Arnold propose les 6500 avec des faces latérales différentes, représentant les première et seconde sous-séries ; il en est de même pour les 21000 avec deux sortes de persiennes, encore différentes de celles des 6500 ! Arnold reproduit aussi plusieurs décorations : la 21001 en décoration Arzens à base de rouge Capitole, de gris argent avec bandes orange, puis la 21004 Arzens gris ciment à la place du gris argent, puis la 6512 en gris ciment à bandes orange et, pour finir, la 6541 en vert foncé à bandes blanches, qui correspondent respectivement aux époques IV et V.

REVUE DE DÉTAIL

L'allure massive des 21000 est très bien rendue. Celle des 6500, avec le coffre sous châssis plus léger, n'est pas en reste. Arnold profite de l'étude menée par Jouef mais aussi de nombreuses pièces de sa CC 72000 sortie fin 2015 : les tampons, avertisseurs ►►



La CC 21001 porte la livrée d'origine de la locomotive réelle.



La CC 6512 est proposée sous la livrée dite « béton » **peu appréciée des ferroviphiles.**

→ Difficile de savoir qu'il s'agit d'un modèle réduit au 1/160!

↓ Le bogie est très correctement reproduit.



macarons SNCF sur les faces frontales. Les bogies représentent bien la réalité, mais mériteraient un peu plus de relief. Les persiennes sont parfaitement gravées. Les rambardes moulées dans la masse restent fines. Les toitures sont bien sûr différentes selon les deux séries, comme en réalité, avec des pantographes unijambistes AM 18. Ces derniers sont conformes, avec des archets très fins, tout en étant suffisamment solides, et leur géométrie, une fois levés, est correcte. Un détail: les archets des pantographes des 21000 sont un peu trop arrondis, ils devraient être un peu plus anguleux. Les constructeurs, à part Minitrix, ont bien compris que de beaux pantographes participent beaucoup au réalisme de leurs machines, d'autant plus qu'il y en a trois sur les 21000 ! La toiture et ses isolateurs sont finement et fidèlement reproduits. Les 21000 sont munies de chasse-obstacles comme en réalité, ils sont très réalistes, mais attention aux défauts de voie sur lesquels ils pourraient buter. Le dessous de châssis n'est pas en reste, avec l'énorme coffre sous les 21000 et le petit coffre des 6500, très bien restitués. Sous la 6512, on remarque même le capteur d'information spécifique aux 200 km/h, capteur balises préannonces PA 200, système antérieur au KVB 200. Nous avons remarqué que la caisse de certaines locomotives apparaissait légèrement inclinée. L'explication: elle ne s'enfonce pas tout à fait bien du côté du caisson de haut-parleur. En effet, à cet endroit, deux soudures des câbles ont tendance à gêner le bon clipsage

» et bogies sont ceux de cette dernière. Les caisses sont gravées avec précision et les dimensions des machines réelles respectées. Sur les faces frontales, les feux à pincettes, le sigle SNCF ou encore le numéro d'immatriculation sont bien rendus, mais légèrement moins bien que sur les Nez cassés de Fleischmann. Les marquages

sont presque tous lisibles. Les différentes teintes sont très réalistes et leurs délimitations sont parfaitement assurées. La CC 6512 représente parfaitement les essais de décoration menés par la SNCF sur la locomotive réelle, deux faces latérales différentes au niveau des bandes orange et du gris, et suppression des

Sobriété de mise par
la CC 6541 Maurienne.



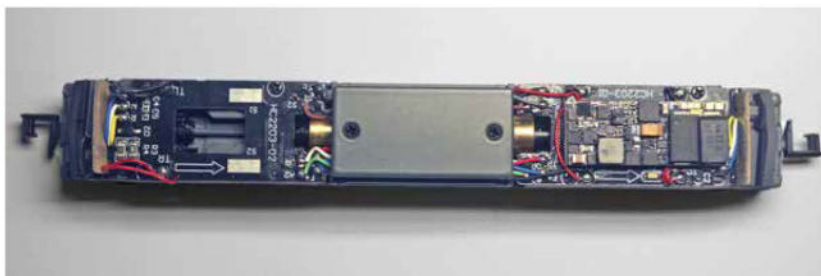
de la caisse. Le tout se joue à quelques dixièmes de millimètre, un petit coup de fraisage sur la soudure et une diminution en hauteur du caisson du haut-parleur et le tout rentre parfaitement... Il fallait bien un point négatif... Question aspect, nous voici encore devant des machines très réussies, qui montrent l'intérêt que porte la marque pour le N SNCF en ce moment.

EN LIGNE

Les CC Arnold sont vendues en version numérique sonore, ou en analogique, avec prise Next18 très facile d'accès en écartant les flancs de caisse pour libérer le châssis et 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 avec levée de pantographe, compresseur, effet de vitesse et freins). L'engin, après rodage, présente un excellent ralenti. Il est très silencieux à basse vitesse mais un peu moins à grande vitesse, laquelle est d'ailleurs un peu élevée en mode numérique. Les rames lourdes ne lui posent aucun problème. L'évolution, tant à basse vitesse qu'à haute vitesse, sur les aiguilles Peco se passe très bien. Les essais ont été réalisés autant en analogique qu'en numérique et les conclusions sont presque les mêmes. La sonorisation est très réaliste avec, entre autres, disjoncteur, compresseur, avertisseur, freins, etc. Le décodeur sonore est cette fois un Zimo et n'aime pas trop les microcoupures au niveau du son sans pour autant perturber la marche. Le moteur central est muni d'un volant d'inertie avec cardans vers deux vis sans fin en prise avec



Le châssis est très classiquement conçu. Pourquoi innover si l'efficacité est là ?



À droite de la platine électronique, le décodeur Zimo.

des engrenages droits sur les bogies. Les essieux sont fins, sans plus. Les attelages à boîtier NEM sont à elongation. Un sachet avec des bandages d'essieux de rechange est fourni. Une bonne initiative ! Encore une fois, Arnold devrait, avec ces locomotives, combler bien des modélistes, d'autant plus que les CC 21000 étaient plébiscitées par nombres de N-istes. Nous attendons la suite avec impatience, sachant que pratiquement toutes les versions sont possibles suivant le montage des moules, à quelques détails près... ■



Le pantographe AM 18 et sa palette 1500 V de la CC 6512.