

TGV DUPLEX JOUEF

Belle livrée Carmillon

Alors que la livrée Ouigo se répand, Jouef choisit de reproduire une rame Duplex dans une livrée éphémère: la sobre livrée Carmillon, avant application du marquage Inoui.

Texte et photos: Aurélien Prévot



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: TGV 206 (réf. HJ 2451 : une motrice, une fausse motrice, une remorque de première et une remorque de seconde classe)
- Coffrets complémentaires: HJ 3016 (deux voitures de première classe et une remorque-bar) et HJ 3017 (trois remorques de seconde classe)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: plastique injecté
- Prise de courant: toutes les roues de la motrice
- Motorisation: moteur central et volants d'inertie
- Transmission: cardans et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice
- Essieux bandagés: 2 (en quinconce)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux)
- Prise décodeur: oui (MTC 21 broches)
- Époque: VI
- Poids motrice: 422 g
- Prix : 380 euros (HJ 2451) et 180 euros chaque set complémentaire (HJ 3016 et HJ 3017)

Les TGV Duplex de la série 200 ont été construits par GEC-Alsthom entre 1995 et 2006. La rame 206 est la première à être sortie de rénovation en livrée Carmillon en mai 2013 et c'est donc un très bon choix de la part de Jouef. Elle a circulé en particulier en roulements sur le Nord. Le modèle reproduit par Jouef ne comporte aucun marquage Inoui, la période de circulation s'étend donc de 2013 à 2017 environ.

DE L'EXCELLENT

La gravure des caisses, de grande qualité en 2000, n'a guère pris de rides. Tout au plus pourra-t-on regretter le manque de profondeur des persiennes supérieures des motrices. Les cabines de conduite profitent des améliorations imaginées pour le TGV Lyria sorti il y a quelques années: fini le vitrage opaque, place à la transparence et à un aménagement intérieur. La plaque entre les feux est percée de petits trous: tout à fait conforme à la rame circulant en 2013.



Liaison mécanique très classique entre les remorques, mais pas de liaison électrique.



← L'aménagement intérieur accuse son âge! Avec un peu de plaisir, il est aisé de l'améliorer avant d'installer un éclairage intérieur.

↓ Toutes les inscriptions, même les plus fines, sont parfaitement lisibles. Le dégradé de couleurs sur les portes est très bien rendu.

↓↓ Les bogies ne sont pas exacts, et les pantographes en toiture montrent une géométrie perfectible.

La seyante livrée Carmillon est parfaitement reproduite avec ses jeux de couleurs entre le blanc, le noir, le gris et...le Carmillon. Les portes, tout en dégradé, sont bien restituées. Toutes les inscriptions, même les plus petites sont parfaitement placées, reproduites et lisibles. On retrouve bien évidemment le classique système d'accroche des remorques entre elles: simple et efficace.

QUELQUES REGRETS

Si la livrée et la caisse sont un sans faute, Jouef a préféré l'évocation au niveau des bogies des motrices en faisant l'impasse sur la reproduction des Y 244 spécifiques aux rames 200. Une décision que l'on peut parfaitement comprendre au vu du coût d'un nouveau moule. Les bogies installés par Jouef sont cependant bien plats et vides par rapport à ceux qui équipent les rames réelles. Autre détail, le marchepied, installé sur ces bogies, n'est pas aligné avec la porte d'accès en cabine... Les bogies des remorques R1 et R8 ne sont pas non plus totalement conformes. Les pantographes en toiture ne m'ont pas non plus convaincu.

SUPERDÉTAILLONS!

L'amateur épris de réalisme n'hésitera pas à démonter les remorques. Chaque remorque bénéficie d'un aménagement intérieur simplifié (simplement clipsé dans les vitrages) et non peint, toutefois fort peu visible à travers les baies. Il ne sera pas simple de transformer les banquettes en sièges individuels, mais aisé de peindre les intérieurs aux bonnes teintes (gris-rouge en première et gris-vert en seconde) avant d'installer des voyageurs. Un éclairage intérieur mettrait alors l'ensemble en valeur et rendrait votre rame unique. L'aménagement spécifique de la remorque-bar n'a pas été oublié.

EN LIGNE

En ligne et en analogique, ce TGV porte bien son nom: la vitesse de pointe est tout à fait satisfaisante et le bruit de roulement est très discret. La rame enchaîne courbes et contre-courbes sans aucun souci. Pour rappel, si vous faites circuler un TGV sous caténaire 1500 V continu, il faut lever sur chaque motrice le pantographe côté cabine. Si la rame roule sous courant alternatif



25 kV, seul le pantographe côté remorque de la motrice arrière sera levé (une ligne de toiture relie les deux motrices). Je n'ai pas pu tester la version numérique sonore. Pour constituer une rame réaliste et conforme, il est indispensable d'acquiescer le coffret de base (réf. 2451) et d'y adjoindre les coffrets HJ 3016 et 3017. Une rame qui revient alors à environ 750 euros en analogique et plus de 900 euros en numérique sonore. Une somme non négligeable. ■