

TGV SUD-EST JOUEF

La rame inaugurale de 1981

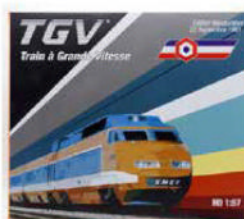
Jouef poursuit la production de modèles historiques avec ce nouveau TGV Sud-Est, qui succède à la rame du record de 1981. Un collector, pour les enfants des années soixante-dix!

Texte et photos: Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: TGV 17
- Prix: 390 euros environ (réf. HJ2425) en analogique, 550 euros environ (réf. HJ2425S) en version numérique sonore, et 180 euros (réf. HJ 3014) le coffret de remorques complémentaires
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal et 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
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux)
- Équipement numérique: Aucun. Prise pour décodeur 21 MTC
- Époque: IV (1981)
- Région: Sud-Est

Le TGV orange a marqué les esprits... Les essuie-glaces photodécoupés: **une petite amélioration de cette nouvelle référence.** Quel dommage que le sigle SNCF ne soit pas en relief.



Un beau coffret rappelant les graphismes de l'époque. Les dimensions sont heureusement contenues, facilitant le rangement!

Le 22 septembre 1981, François Mitterrand, élu président de la République quelques mois plus tôt, inaugure officiellement la ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et Lyon. Accompagné de Charles Fiterman, ministre des transports, celui-ci monte, à Lyon, dans la rame numéro 16 qui avait battu le record du monde de vitesse à 380 km/h, le 26 février 1981. Après avoir reproduit il y a

peu de temps cette dernière (LR 897 d'avril 2022), Jouef propose cette fois la rame 17 qui était accouplée à la première mais dédiée au transport de certaines personnalités, de nombreux invités et journalistes. Le fabricant a repris des éléments du succès de ses précédents coffrets historiques avec une belle boîte dont le graphisme rappelle les coffrets de la grande époque. À l'ouverture de celle-ci, un grand bloc de mousse noire





1 Les ressorts peints en blanc sont conformes. La voiture-bar accueillait les journalistes et les personnalités.

2 Le système d'accouplement des remorques est bien connu des amateurs et remplit son rôle mécanique, à défaut de connexion électrique.

3 L'écart entre la motrice et la première voiture reste important. Dommage. La rame 17 porte le blason de la ville de Tergnier.

renferme une motrice, une fausse motrice et deux voitures. Un coffret complémentaire permet d'ajouter deux voitures de première classe et une voiture-bar.

DU BON

Posé sur les rails, ce TGV a fort belle allure. La livrée d'origine est très bien reproduite. La bande blanche inférieure est bien positionnée et l'étrave est peinte en gris conforme, avec un schéma de peinture plus satisfaisant que sur la rame du record du monde de vitesse. Sur les flancs des faces avant figure le drapeau tricolore tel qu'il était apposé sur les rames réelles, le jour de l'inauguration. Toutes les inscriptions sont fines, lisibles et respectueuses des graphismes de l'époque. La position des lettres « TGV », sur les panneaux des motrices, n'est cependant pas parfaitement conforme à la réalité. Le V ne devrait pas être à cheval sur deux panneaux mais sur un seul. Un détail. Jouef a reproduit la peinture blanche sur les ressorts de suspension. Bien vu. Le fabricant a également légèrement modifié son modèle en installant des essuies-glaces en métal photodécoupé, bien plus réalistes. En toiture, deux pantographes sont présents sur chaque motrice. Si votre réseau est équipé d'une caténaire 1,5 kV, il faudra lever les deux pantographes AM55U. Si vous avez une caténaire 25 000 Volts, alors, vous ne lèverez que le pantographe AMDE (double étage) de la motrice arrière. L'éclairage des feux est assuré par des LED, avec inversion en fonction du sens de circulation. Le TGV démarre sous 1,5 Volt environ. Le fonctionnement est doux et

La rame 17 a participé à l'inauguration de la ligne Paris - Lyon et, à ce titre, a reçu **des drapeaux tricolores sur ses motrices**, tout comme la rame 16 dont François Mitterrand en personne prit un temps les commandes.



très silencieux. Jouef n'a pas modifié son système d'attelage entre les voitures et l'on retrouve donc les qualités de roulement des rames précédemment commercialisées

DU MOINS BON

On retrouve hélas aussi sur cette rame les approximations déjà connues, comme les trous destinés à accueillir les broches de relevage, sur les motrices, un peu trop gros. Au niveau des nez, rien de nouveau, Jouef s'acharne à reproduire l'inscription SNCF par tampographie comme sur ses précédentes références sorties il y a quelques années. Au niveau des remorques (non éclairées), les différentes grilles de bas de caisse sont toujours évoquées par tampographie, tandis que les aménagements intérieurs sont installés

encore un peu trop haut. Ainsi, au lieu de ne voir que les dossiers, on aperçoit également certains accoudoirs... Si l'espace entre les voitures est réduit, la distance entre chaque motrice et la voiture R1 est par contre assez importante. Par rapport à la version record du monde de vitesse, Jouef a revu sa copie et le résultat est tout à fait sympathique mais perfectible. On pourra regretter l'absence dans le coffret de figurines évoquant François Mitterrand, Charles Fiterman, Jean-Pierre Chevènement, Michel Jobert et Charles Hernu, mais on se consolera en constatant que le prix du coffret est moins élevé que celui du record du monde... L'amateur exigeant attendra sans doute le modèle promis par REE, sans doute plus perfectionné, mais aussi probablement plus cher. ■