

DEV INOX JOUEF

Des voitures courtes très attendues

Les voitures DEV inox courtes étaient attendues depuis longtemps par de nombreux amateurs, tant elles furent omniprésentes sur nombre de trains prestigieux. Annoncées par plusieurs fabricants, c'est finalement Jouef qui les commercialise le premier.

Texte et photos: Aurélien Prévot



LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: H0 (1/87)
- Références et contenu des coffrets (époque IIIb):

HJ4174

Une voiture de première classe à compartiments type A8myfi n°1004

Une voiture mixte première/ seconde classe à compartiments type A3B5myfi n°1431

Une voiture mixte seconde classe à compartiments/ bar type B5smyfi n°10038

HJ4175

Une voiture de seconde classe à compartiments type B8myfi n°10010

Une voiture de seconde classe à compartiments type B8myfi n°10003

Une voiture mixte première classe à compartiments/fourgon type A6Dzmyfi n°1102

- Fabrication: plastique injecté
- Éclairage intérieur: non
- Normes de roulement: NEM
- Rayon de courbe minimum: 356,5 mm
- Poids: 160 g environ
- Prix: 185 euros le coffret de trois voitures

À partir de 1950, la SNCF commande à Carel et Fouché (qui a acquis la licence Budd) des voitures DEV en acier inoxydable. Les voitures DEV inox ont les mêmes dimensions générales que les voitures DEV en Acier Ordinaire, les mêmes jupes, les mêmes portes, les mêmes baies et les mêmes prolongations au-delà des parois d'extrémités. De 1950 à 1955, les voitures DEV inox commandées sont donc courtes (23,344 m de long) tandis qu'à partir de 1955, les voitures sont plus longues (25,094 m). 142 voitures DEV inox courtes sont livrées entre juin 1952



Jouef a soigné les aménagements intérieurs: ici, la B55. Il ne manque que quelques voyageurs accoudés au bar !



Les extrémités des voitures sont particulièrement soignées. On regrettera l'absence de soufflets repliés dans les boîtes. La baie rectangulaire est conforme à une voiture non climatisée.



Une A3B5 en marquage d'origine. Une voiture à la **carrière courte** car rapidement transformée en A8. La reproduction par Jouef est digne d'éloges tant à l'extérieur (teinte, dimensions...) qu'à l'intérieur, avec un aménagement intérieur soigné.

d'autres régions de la SNCF (voir plus bas). La teinte inox retenue par Jouef est tout à fait convaincante et se marie bien avec d'autres productions (en particulier les voitures longues de la marque). La teinte inox est légèrement brillante ce qui est parfaitement conforme pour des voitures quasiment neuves comme c'est le cas ici. Comme souvent avec Jouef, la toiture (avec ses aérateurs IRLE type C) a reçu un léger voile de patine, particulièrement seyant. Toutes les inscriptions sont fines et très lisibles. Le numéro de la voiture est inscrit sur la caisse tandis que les informations techniques prennent place sur une plaque peinte en noir.

BEAUCOUP DE QUALITÉS

La gravure est aux standards actuels, c'est-à-dire très fine. Les cannelures de la caisse sont très bien rendues avec une mention particulière pour les plus basses qui sont légèrement plus épaisses... comme dans la réalité ! La caisse est monobloc ce qui renforce le réalisme. Le démontage n'est cependant pas très aisé, les assemblages avec le châssis étant très serrés. Sur certaines voitures, un point de colle entre le châssis et la caisse est à ôter. Attention, les marchepieds sont solidaires du châssis. Les aménagements intérieurs, très visibles à travers les vitrages bien encastés, sont bien évoqués. Ils sont différents suivant les voitures: les compartiments de première classe sont bien différents de ►►

et décembre 1957. À l'origine, 67 d'entre elles sont des voitures de première classe à compartiments. Les tranches U50 et U52 comportent aussi 28 B8 et 10 A3B5. Après 1956 et la suppression de la troisième classe, ces dernières sont transformées en voitures de première classe. D'autres diagrammes sont également commandés mais en quantité bien moindre. Pour le Mistral, la SNCF commande des voitures climatisées, livrées en 1956 (et reproduites par L.S.Models, NDLR). Elles se distinguent par les grilles d'aspiration et de refoulement de l'air, et les baies fixes.

DES CHAUDRONS TRÈS DIFFÉRENTS

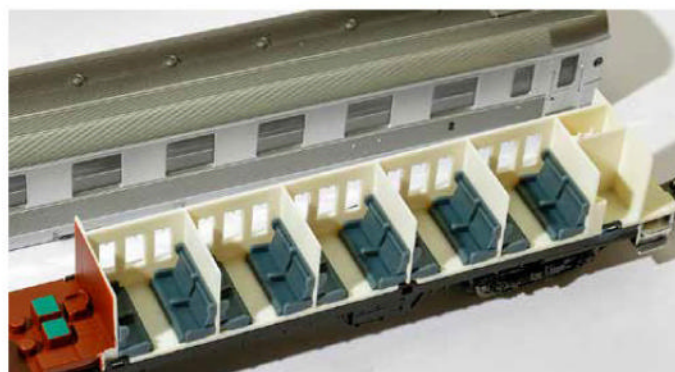
Jouef propose cinq aménagements différents dans ses deux premiers coffrets. Des voitures de première classe (A8myfi), de seconde classe (B8myfi), des voitures mixtes première/seconde classe (A3B5myfi), une voiture mixte première/fourgon (A6Dzmyfi) et une voiture mixte seconde/bar (B5smyfi). Toutes ces voitures sont issues de la tranche U50 (livrée à partir de 1952) et elles sont toutes affectées à la région Est. Mais rien ne vous interdit, bien sûr, de les employer pour reproduire des trains prestigieux sur

► ceux de seconde classe, par exemple. Il ne faudra cependant surtout pas hésiter à les superdétailler et à installer des voyageurs pour accroître le réalisme. Comme sur les productions récentes de Jouef, les mains montoirs sont moulées avec la caisse, un choix pragmatique et réaliste, à mon sens. Le résultat est tout à fait convaincant. Au niveau des intercirculars (portes avec baie rectangulaire conforme aux voitures non climatisées), l'amateur épris de réalisme regrettera que les mains courantes soient fixées sur les portes et non sur le cadre d'huissierie comme dans la réalité. C'est cependant un détail fort peu visible avec un soufflet déplié. Regrettons à ce propos l'absence de soufflet replié dans les coffrets, Jouef fournissant cependant tout le nécessaire pour détailler les traverses d'extrémités (attelages factices...). Sur les flancs, on trouve l'indication de la classe avec un macaron à chaque extrémité, complétés éventuellement par des chiffres collés sous la première fenêtre. L'immatriculation est soit peinte directement, soit indiquée sur une plaque en fonction des voitures. Tout est parfaitement conforme. Sous la caisse, le fabricant a reproduit les spécificités de chaque voiture: les bogies sont soit des Y20, soit des Y16E. On peut regretter que Jouef n'ait pas reproduit le bogie Y20C spécifique à l'A6D. Les dessous ont fait l'objet de soins attentifs, avec la reproduction des coffres, systèmes de ventilation à air pulsé et autres chemins de câbles. Les tampons sont fonctionnels grâce à un système aussi simple qu'ingénieux. On regrettera le diamètre un peu élevé des roues: un peu plus de 11 mm quand il devrait être de 10,5 mm.

EN LIGNE

Les voitures sont relativement lourdes: 160 grammes environ (quasiment le poids du Picasso, NDLR!). Le système d'attelage est bien conçu et permet des circulations sur rayons serrés. Les courbes et contre-courbes ne posent aucun souci. Avec des attelages à boucles, le réalisme n'est toutefois pas au rendez-vous avec un espace relativement important entre chaque voiture.

La teinte beige clair des compartiments est conforme. Les banquettes sont des pièces rapportées.



L'A6D complète l'ensemble. La reproduction est **tout à fait convaincante** même si la voiture n'est pas équipée de bogies Y20C.

QUEL TRAIN ?

La question peut se poser car les voitures de ces deux premiers coffrets ont finalement une période de circulation très courte: de 1952 à 1956. La suppression de la troisième classe entraîne la fin des voitures inox de seconde classe et la bande jaune indiquant la classe supérieure fait son apparition dès 1957. Ces voitures sont, durant les années 1950 et 1960 la vitrine du service voyageurs de la SNCF: on les retrouve donc dans les trains les plus prestigieux. Les huit premières voitures de la tranche 1950

sont affectées à la région Nord pour la Flèche d'Or (Paris - Boulogne - Calais). Ce sont des voitures A3B5 que l'on retrouve également sur le Train Bleu. Les vingt suivantes (quatre A8, dix B8, deux A3B5, deux B5 et deux A6D) sont envoyées à l'Est pour remplacer les rames sur pneus en service sur les rapides entre Paris et Strasbourg, et que la SNCF souhaite remplacer au plus vite. On retrouve aussi les DEV inox sur les tranches Paris - Metz et Luxembourg. Ces voitures ont donc été attelées derrière une 1-230 K fuel. Les

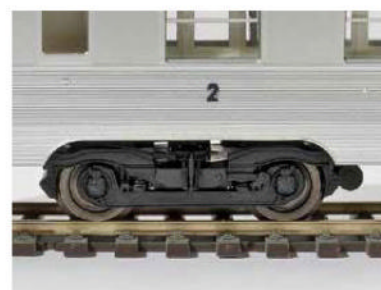


Les dessous de châssis sont traités avec précision.



huit dernières voitures de cette première tranche circulent au Sud-Ouest sur le Drapeau entre Paris et Bordeaux à partir de l'été 1953. La tranche 1952 est livrée à partir de 1954 et est affectée au Sud-Est. Les premières voitures bar conditionnées sont destinées au Mistral. Par la suite, les voitures à rivets apparents sont peu à peu remplacées par des voitures inox non climatisées sur ce train. Une voiture bar (non climatisée) est affectée à la Flèche d'Or la même année. La tranche 1953, livrée en 1956, comporte des voitures climatisées pour le Mistral tandis que les voitures non climatisées viennent renforcer le Drapeau et apparaissent sur le Sud-Express (neuf voitures A8). Quatre voitures A8 sont affectées à Saint-Lazare pour les trains Paris-Le Havre. Les tranches suivantes se distinguent

nettement des voitures Jouef. L'amateur épris de réalisme regrettera l'absence de voitures vendues au détail et en particulier de voitures A8, indispensables en grand nombre pour reproduire certaines compositions. Il est donc indispensable d'acquérir plusieurs coffrets et donc de se retrouver avec plusieurs voitures bar... Ennuyeux. Avec ces premiers coffrets, Jouef satisfait cependant les amateurs d'avant 1956, soit une période relativement courte. On espère donc que les années à venir verront la distribution de voitures en anciens marquages, avec la bande jaune de première classe, mais sans plaque SNCF (1957-1971 environ, avec apparition du marquage simplifié vers 1965). Deux coffrets époque IV sont d'ores et déjà annoncés pour l'automne (réf. HJ4176 et HJ4177) ■.



Certaines voitures sont montées sur des bogies Y20.



D'autres voitures reçoivent des bogies Y16E.