

EURO 6000 SUDEXPRESS

Haute fidélité pour une locomotive d'aujourd'hui

Avec l'Euro 6000 en H0, Sudexpress confirme son goût pour les machines modernes et la qualité de reproduction est de nouveau remarquable. L'occasion de réviser ses connaissances sur la famille de locomotives Stadler d'aujourd'hui.

Texte et photos: Aurélien Prévot

L'Euro 6000 est une machine imposante par ses dimensions... en réalité comme en miniature! Grâce au partenariat avec Stadler, Sudexpress a pu profiter d'une documentation de premier ordre permettant **une reproduction des plus fidèles.**



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Sudexpress
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation:
- Prix: 325 euros environ (réf. S0060011) en analogique, 550 euros environ (réf. S0060010) en version numérique sonore
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central et volants d'inertie
- Transmission: cardans et engrenages
- Essieux moteurs: 6 (deux roues bandagées)
- Équipement trois rails: oui (réf. S0060019 en numérique et S0060018 en numérique sonore)
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (feux et cabines, par LED)
- Équipement numérique: 21MTC
- Attelage: boîtiers NEM à elongation
- Époque: VI
- Poids: 590 g

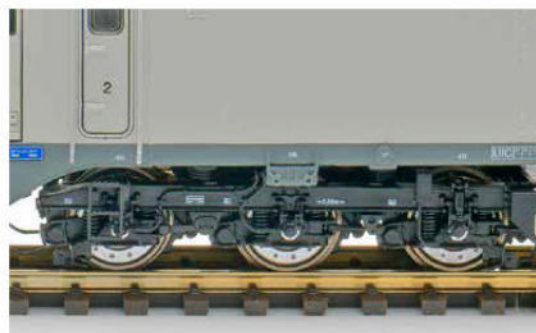
La série actuelle des machines Euro du constructeur suisse Stadler est née d'une réflexion entamée par les équipes espagnoles de Vossloh avant leur rachat en 2016. S'appuyant sur l'Euro 4000 conçue et assemblée à Valence, ces dernières imaginent une locomotive bimode: l'Eurodual dont un prototype est présenté au salon professionnel Innotrans, en 2014. Si le bimode existe déjà du côté des automoteurs (les BGC, par exemple), capables de circuler sur toutes les lignes, en traction électrique ou diesel, il n'en est rien du côté des locomotives, si ce n'est la solution imaginée par Bombardier avec sa TRAXX « dernier kilomètre » équipée d'un moteur diesel de faible puissance pour achever un parcours sans caténaire sur quelques kilomètres. Les difficultés financières de Vossloh interdisent la poursuite efficace de l'étude et il faut attendre le rachat par



Un look identique à celui de l'Eurodual, mais une machine différente! Sudexpress a bien restitué la face avant de la machine. Notez les nombreuses pièces rapportées et la qualité de la décoration et des différents marquages.

↑ La toiture **est plus dépouillée** que celle des Eurodual. Sur les versions Premium, les pantographes d'extrémités sont motorisés: un petit plus!

→ Les bogies **sont reproduits fidèlement**, tout comme les voiles de roues.



Stadler pour que le projet de l'Eurodual soit réellement le jour: une locomotive bi-mode, bi-courant (1500 V et 25 kV), disposant d'une puissance de 6 150 kW en traction électrique, 2 800 kW en traction thermique. Ce modèle rencontre un grand succès un peu partout sur la planète. En France, VFLI rachète le prototype (dont le design est différent du reste de la série) et l'utilise pour la traction des trains d'eau minérale Nestlé Waters au départ de Vittel ou Contrexéville. Rapidement, une gamme est imaginée et l'Eurodual est rejointe par trois autres modèles. L'Euro 4001 est la déclinaison entièrement diesel de la plateforme Eurodual, tandis que l'Euro 6000 est la déclinaison entièrement électrique tritension (sous 1500 V, 3000 V et 2,5 kV). Enfin, l'Euro 9000 (non homologuée en France) est une locomotive électrique tritension développant près de 9000 kW, spécifiquement destinée à la traction des trains lourds dans les Alpes. Elle peut être équipée d'un moteur diesel ou de batteries pour la desserte du dernier kilomètre. Toute la série est de type CC. En effet, l'Eurodual pèse 123 tonnes, d'où l'obligation des six essieux pour rester sous la barre des 22 tonnes par essieu. L'Euro 6000 peut circuler à 160 km/h et est disponible selon deux configurations: l'une pour les voies à écartement ibérique et l'autre à l'écartement standard, pour circuler sur certaines lignes d'Espagne ainsi qu'en France, en Belgique et au Luxembourg. Très répandues en Espagne grâce aux

aides de l'État pour la modernisation du fret ferroviaire, les Euro 6000 circulent également en France dans le cadre du trafic entre l'hexagone et la péninsule ibérique.

UN MODÈLE DE HAUT NIVEAU

En 2019, le fabricant portugais Sudexpress annonçait un partenariat avec Stadler pour la reproduction en modélisme des Eurodual (commercialisées fin 2021, voir LR 894 de janvier 2022), des Euro 4001 et des Euro 6000. Ce sont ces dernières qui sont en cours de livraison chez les détaillants. On est impressionné par la taille de la machine (près de 27 cm de long) et son poids (quasiment 600 g!). Mais cette masse bénéficie des standards actuels. La gravure est de grande qualité et de nombreuses pièces rapportées sont en métal photodécoupé: différentes grilles, mains-montoires, essuie-glaces... Des pièces de détail supplémentaires (à monter par l'amateur) permettent de détailler encore davantage les traverses. Attention cependant au chasse-obstacle, plutôt fragile. Les tampons sont à ressort. Les flancs de bogies sont conformes et les voiles de roues sont soigneusement reproduits. Les équipements du châssis sont tous bien présents. La toiture, très détaillée, comprend quatre pantographes très fins qui se déploient facilement. Leur forme est très réaliste. La décoration est évidemment irréprochable, que ce soit au niveau des différentes touches de peinture

que des inscriptions, toutes aussi fines que lisibles. La sobre livrée Captrain est donc parfaitement bien reproduite. Après avoir levé la caisse (opération peu aisée), on découvre une disposition des plus classiques. Le châssis métallique accueille un moteur central associé à deux volants d'inertie et entraînant les six essieux par des cardans et des engrenages.

EN LIGNE, DU BONHEUR

En analogique, la locomotive démarre sous moins de 2,5 V et se déplace à très faible vitesse. Le fonctionnement est doux et très silencieux. Les modèles trois rails sont équipés d'un décodeur ESU LokPilot. Les versions sonores (deux rails et trois rails) bénéficient d'un décodeur LokSound 5. Elles sont inclues à la gamme Premium, ce qui veut dire qu'elles profitent également de pantographes motorisés (uniquement les deux les plus à l'extérieur). Il est néanmoins possible d'acquiescer une version non Premium et de remplacer les pantographes par la suite (réf. SUD3159, 100 euros environ). Le mouvement est très convaincant et ajoutera un plus pour l'amateur disposant d'un réseau équipé d'une caténaire. La bande son, diffusée par un haut-parleur « sucre » installé au milieu de la caisse, m'a convaincu tant au niveau du son que du volume sonore. Un modèle très bien né qui ravira les amateurs d'époque actuelle, les premières commandes de machines réelles datant de 2019. ■