

MISE À NIVEAU DU X 2800

MIKADOTRAIN/REE

Texte et photos: Grégoire Kessedjian

Sorti il y a quelques années, le X 2800 au 1/160 mérite quelques interventions pour qu'il puisse cohabiter harmonieusement avec le matériel plus récent, le X 3800 Trains 160, par exemple.



MOYENNANT QUELQUES INTERVENTIONS, LE X 2800 MIKADOTRAIN/REE PEUT ÉVOLUER SANS JURER DANS L'ENVIRONNEMENT TRÈS RÉALISTE DE LA GARE DE BESSÈGES EN N.

L'X 2800 est le premier né des autorails Mikadotrain/REE. Il présente bien des atouts mais aussi quelques défauts, exacerbés par la sortie récente du Picasso de Trains160. Si la norme de la hauteur des tampons est déjà surestimée en N par rapport à la réalité, la différence entre l'X 2800 et le Picasso devient insupportable compte tenu de l'audace de Trains 160 de revenir à une hauteur de tampons plus réaliste (**photo 1**). Dès lors, la cohabitation des deux autorails demande ►►



Les tampons du X 2800, à gauche, sont bien plus hauts que ceux du X 3800, à droite.

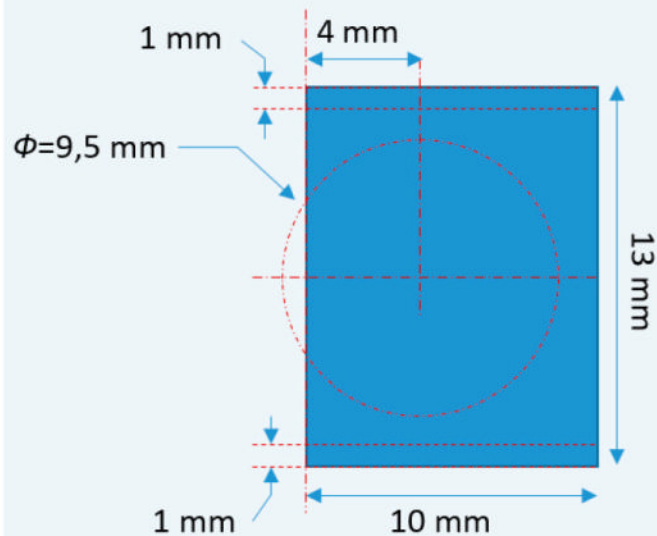
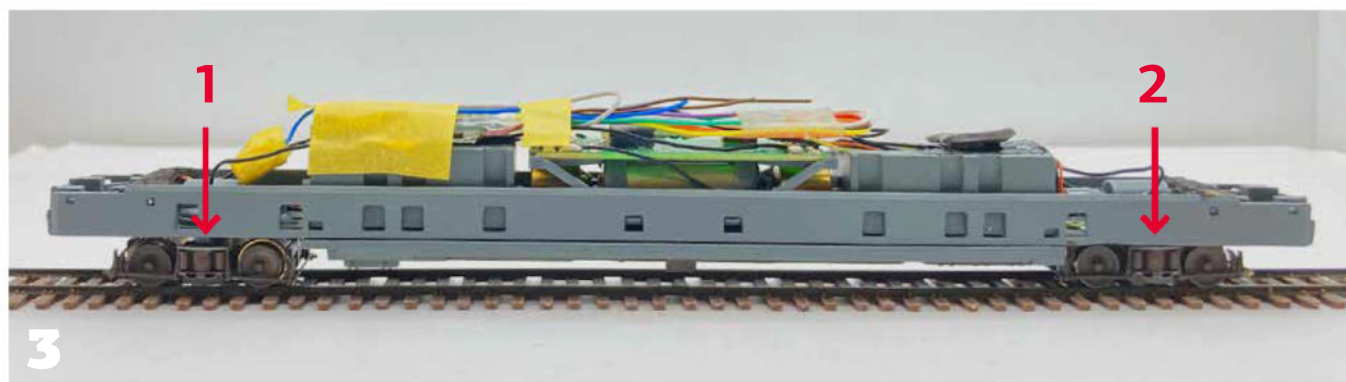


FIGURE 1



Après modification, la hauteur des tampons est semblable sur les deux engins.

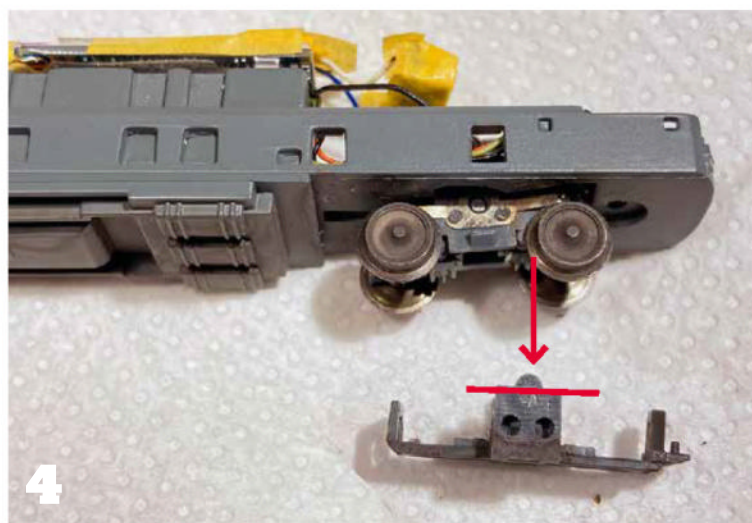


Appui encore en place à gauche, appui supprimé à droite.

► une rectification du X 2800. Plusieurs options sont possibles pour les versions non-sonorisées: abaisser la caisse sur le châssis intact ou bien abaisser le châssis sur les bogies. Pour une version sonore comme le mien, seule la seconde option semble possible.

Délicatesse requise

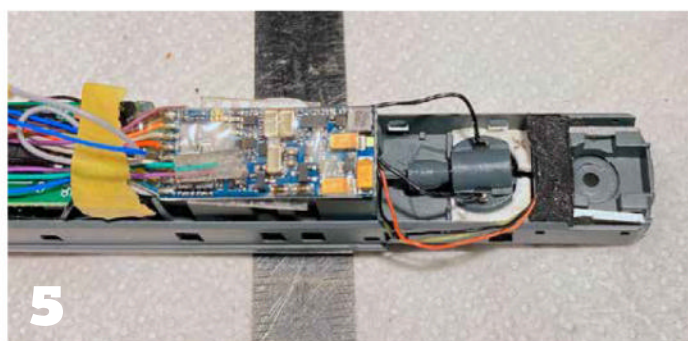
L'opération n'est en soit pas compliquée mais quasi-irréversible (**photos 1 & 2**). Tout repose sur la suppression de l'appui cylindrique du bogie sur le châssis (**photo 3**). Pour cela il faut démonter le bogie en dé-clip-sant le bloc inférieur de maintien des essieux. Reste alors à araser le maintien cylindrique suivant la ligne rouge (**photo 4**). Dès lors le châssis peut descendre comme sur la photo 3, néanmoins le pivot du bogie n'est plus opérationnel car disjoint. Une cale de 1 mm d'épaisseur avec un trou circulaire permet de recréer ce pivot (**photo 5**). Le seul problème rencontré est de placer cette cale entre la partie supérieure du bogie recevant la vis sans fin et la partie inférieure supportant les essieux. Compte tenu de la conception du bogie qui s'extrait par le bas (**photo 6**), je n'ai pas trouvé d'autre solution que de concevoir la cale en plastique en plusieurs morceaux



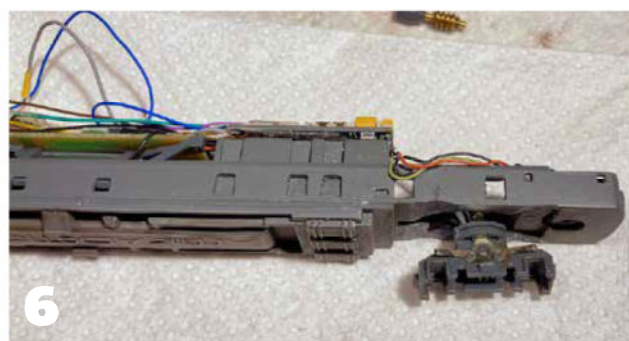
Gros plan sur la partie à supprimer.

puis de glisser les éléments l'un après l'autre. Sur la photo 6, vous observez également que le dessous du châssis est limé pour laisser passer les essieux et les palpeurs afin qu'ils ne frottent pas une fois l'ensemble remonté. Il faut également évider le dessous du châssis (**photo 7**) pour s'assurer que les palpeurs ou les essieux ne frottent pas, notamment lors du passage sur des défauts de planéité de la

voie. Le plan de la cale d'épaisseur (**photo 8**) est dessiné sur une carte plastique de 1 mm d'épaisseur, correspondant à la hauteur de l'ergot supprimé. Cette cale est découpée pour pouvoir insérer les deux demi-pivots de part et d'autre du bogie une fois celui-ci remis en place. Les cales de 1 mm de large servent alors à bloquer l'ensemble (**figure 1**). Si le jeu est trop réduit, vous pouvez agrandir

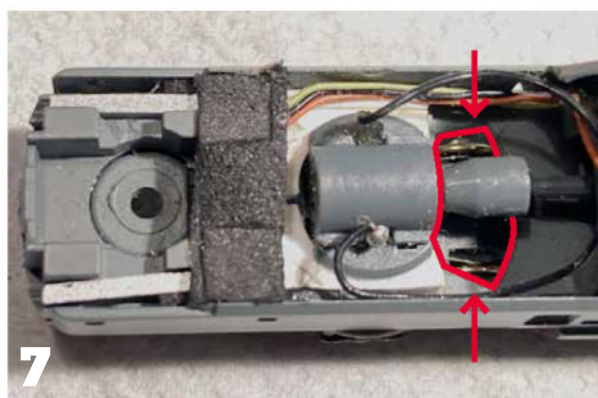


5 Une cale circulaire est insérée sur le pivot du bogie (carte plastique blanche).



6 Le châssis doit être évidé, au-dessus du bogie.

7 Indication de la zone à éviter.



8 Cale en plastique séparée en plusieurs parties.



9 L'AUTORAIL EST PRÊT À REPRENDRE SON SERVICE. QUELLE BELLE ALLURE, MAINTENANT !

le trou à la lime douce demi-ronde ou diminuer la largeur des cales de 1 mm jusqu'à ce que le bogie tourne librement. Après validation du fonctionnement, je n'observe pas de restriction dans le rayon minimal sur mon ovale d'essai (R2). Pour finaliser la remise à niveau de ce modèle (photo 9), j'ai changé les câblots d'accouplement par des modèles en maillechort photo-découpés (TJ Modèle réf. TJ-8090) et des attelages à vis (HFR160 réf. HFR-003 /HFR-083.1 ou R3M réf. JP391). La patine déjà réalisée il y a plusieurs années a reçu... un gommage avec un pinceau silicone (AK9086) pour estamper les salissures. L'observation de photos d'époque montre des engins « en état de service » plutôt très propres sur les flancs, seuls le toit et les bogies sont marqués par le service.

Derniers détails

Les bogies reçoivent deux tringles (devant et derrière) en laiton de 0,3 mm pour maintenir les freins et leurs tringles sur le flanc du bogie. Les feux sont dotés d'un cerclage en brin de fil électrique d'environ 0,16 mm, roulé en spirale sur un foret de 1,2 mm. Les anneaux de la spirale sont ouverts avec une lame de scalpel et positionnés avec une microgoutte de colle blanche diluée. Dernier raffinement, j'ai réalisé les poignées des prises Khéops sur les faces avant avec un fil de cuivre de 0,1 mm (brin d'un fil électrique) positionné également à la colle blanche diluée (photo 9). Une fois abaissé, cet X 2800 retrouve son allure trapue et puissante, il est prêt à reprendre du service sur les lignes du Massif Central et des Cévennes. ■



Vous aimez les autorails ?
Vous allez adorer notre
Dossier Thématique n° 4 !

