

Le nec plus ultra

LES BB VOSSLOH DE 18

Les très modernes BB de type DE 18 produites par Vossloh symbolisent la traction diesel actuelle. Brève présentation d'une famille appelée à régner.

Texte: Aurélien Prévot



© D. Lerondal

En juin 2024 la BB 6-79030 est vue haut-le-pied sur un parcours de Chalindrey à Villeneuve.

Présentée officiellement à Innotrans, à Berlin en 2010, la DE 18 Vossloh est une locomotive diesel pouvant circuler à 120 km/h. Son moteur diesel MTU 12V4000 R 84 à douze cylindres en V développe 1 800 kW de puissance (contre 840 kW pour les BB 60000, 830 kW pour les BB 66400 ou 450 kW pour les BB 63500) et

entraîne une transmission électrique. C'est la locomotive à cabine centrale la plus puissante du marché européen, dépassant de peu la puissance d'une BB 67400. Elle partage son châssis, ses organes de roulement et sa cabine avec la DE 12 et la G 12 (diesel-hydraulique) du même fabricant. Cela permet de réduire les coûts de fabrication et de logistique, mais simplifie également la maintenance, qui

profite également de la télétransmission en temps réel de l'état technique de la machine.

Une locomotive polyvalente

La DE 18 est conçue pour les manœuvres, la ligne, les trains de travaux, etc. Comme toute locomotive actuelle, elle bénéficie d'un mode « tunnel » qui divise par deux les niveaux d'émissions polluantes (idéal pour



© R. Grannec

À Saint-Pierre-des-Corps en 2029, cette DE 18 porte les couleurs de Ferrotact.



© F. Durivault

Le 25 août 2023 au Bourget, la DE 18 Eiffage.

En décembre 2016, cette DE 18 Colas Rail est flambant neuve.



© F. Durivault

les travaux en espace confiné) et d'un mode « faible consommation » pour les opérations de manœuvres ce qui permet de réduire considérablement l'impact environnemental. Mais la DE 18 est également conçue pour circuler de longues heures à vitesse de marche avec une puissance de traction maximale, par des températures extérieures élevées (jusqu'à 40 °C). Relativement légères (80 t) les DE 18 peuvent circuler sur la totalité du réseau français. Elles ont donc logiquement été commandées par de nombreuses entreprises ferroviaires et ont fait leur apparition en France à partir de 2015 chez Europort, puis Colas Rail (aujourd'hui Millet), Eiffage, Ferrotact, RDT 13, Régiorail, Rail Adventure...

À la SNCF : les BB 79000

En juillet 2016, Akiem, alors filiale de la SNCF, acquiert 44 engins destinés à SNCF Réseau. C'est alors la plus grande commande pour Vossloh. Il s'agit de remplacer les BB 67200 (puissance de 1240 kW) très vieillissantes. Les DE 18 d'Akiem, immatriculées BB 79000, sont livrées à partir de la fin octobre 2020 pour une mise en service entre avril 2021 et mars 2023. On les retrouve bien sûr en tête de trains de travaux. Mais elles disposent d'un équipement TVM et d'un prééquipement ERTMS qui leur permettent d'intervenir en toute sécurité à 100 km/h sur les lignes à grande vitesse. Certaines sont équipées d'un attelage automatique pour permettre le secours de rames TGV en ligne. Des locomotives que l'on n'a pas fini de voir dans le paysage français comme sur nos réseaux miniatures... ■



© F. Durivault

La DE 18 2257 Rail Adventure, vue à Preuilly (77), le 27 mars 2022.



© F. Baillly

Très élégante DE 18 Régiorail, à Cosne-sur-Loire, en octobre 2018.

DE 18 JOUEF COLAS RAIL

*Très convaincante locomotive
d'aujourd'hui*

Annoncée en février 2023, la première DE 18 Jouef est désormais disponible chez les détaillants, en livrée Colas Rail. La Rédaction est impressionnée!

Textes et photos: Yann Baude et Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: 92 87 4185 003-8
- Prix: 250 euros environ (réf. HJ2440) en analogique, 370 euros environ (réf. HJ2440S) en version numérique sonore
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal et plastique injecté
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central et volants d'inertie
- Transmission: cardans et engrenages
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux)
- Équipement numérique: oui (fiche MTC 21 broches)
- Attelage: timons à elongation et boîtiers NEM
- Époque: VI
- Régions: toutes

Cette vue latérale montre le (très) **grand nombre d'inscriptions**. Jouef les a en effet quasiment toutes reproduites. Notez les marchepieds très confortables conçus par Vossloh.

Jouef a parfaitement reproduit les particularités de la machine réelle, à commencer par le **garde-corps aux formes torturées** avec, sur la barre médiane, le nom du constructeur.



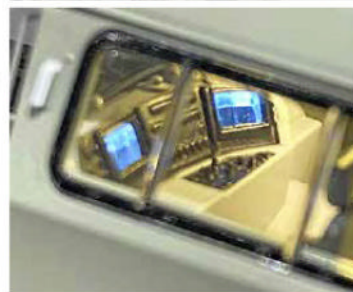


← La gravure des flancs de bogies est une très grande réussite. Les petits carrés verts sont les témoins de frein: ici verts, comme **il se doit pour une machine en mouvement**.

↓ Des dessous **très classiques**. Le moteur central avec volant d'inertie entraîne les deux bogies par des cardans et des engrenages.



Les très fines grilles laissent bien **voir les ventilateurs...** non fonctionnels.



En numérique, **il est possible d'allumer les écrans du tableau de bord!**

Outre des modèles historiques, Jouef colle aussi à l'actualité avec une nouvelle locomotive d'aujourd'hui, très européenne, tout d'abord sous la seyante livrée orange de l'opérateur Colas Rail. La DE 18 ne circule pas qu'en France, c'est pourquoi le groupe Hornby propose d'autres versions sous la marque Rivarossi (voir rubrique Nouveautés), en attendant encore bien d'autres possibles (voir pages précédentes).

GRANDE MAÎTRISE D'UNE FABRICATION CLASSIQUE

Le moteur prend place au centre du châssis en zamac, ce qui permet au modèle réduit de bénéficier d'une bonne adhérence, optimisée par deux roues bandagées (une par bogie). Les flancs de bogies sont conformes, et impressionnant par la richesse des volumes, les voiles de roues sont aussi soigneusement reproduits. Les équipements du châssis sont tous bien présents. La machine Colas bénéficie bien d'un réservoir

de carburant de 1000 l supplémentaires... comme la vraie! La superstructure est en plastique injecté, sa gravure de haute qualité. De nombreuses pièces rapportées en métal photodécoupé sont d'une grande finesse. Une mention spéciale pour celles du groupe de refroidissement, à l'avant, que Jouef a ombré pour plus de réalisme. Les marchepieds sont splendides. Les ventilateurs (non fonctionnels) sont bien visibles derrière les grilles. Celles-ci sont fines mais le nombre de mailles n'est pas conforme (impossible de diviser par 87 le diamètre du fil de fer réel, et Jouef a choisi de restituer l'impression de transparence). Le nom du constructeur est gravé plusieurs fois en partie haute du châssis... comme en réalité. On le retrouve également sur les garde-corps (très travaillés) des faces avant et arrière. Toutes les inscriptions (et elles sont nombreuses!) sont parfaitement reproduites, globalement à l'échelle. Il ne manque que celles des bogies. Les petits carrés verts, au-dessus des bogies, sont les

témoins de frein, passant dans la réalité au rouge lorsque la machine est garée. La livrée est bien appliquée, et Jouef a figuré la graisse des tampons. Plutôt bien réussi.

EN LIGNE

En analogique, la locomotive démarre sous moins de 2,5 V et se meut à très faible vitesse. Le fonctionnement est doux et très silencieux, comme de coutume aujourd'hui. L'amateur bénéficie de l'inversion des feux. En numérique (décodeur 21 broches), les possibilités sont bien plus larges: il est bien sûr possible de commander séparément feux rouges et feux blancs, l'éclairage de la cabine, et une fonction permet même d'allumer les écrans des postes de commande! La version sonore est convaincante, avec un volume élevé, qui permet à la machine de se faire entendre, même si on n'a pas le silence complet dans la pièce. On attend avec impatience d'autres versions, en particulier la BB 79000 SNCF Réseau qui ne devrait plus tarder. ■