

BB 4200 PIKO

La plus moderne des BB Midi

La famille des BB Midi s'agrandit grâce au dynamisme de Piko et de son importateur T2M : voici la première BB 4200. Piko a mis la barre très haut !

Texte et photos: Aurélien Prévot

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Piko
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: BB 4214
- Prix: 300 euros environ (réf. 97420) en analogique, 410 euros environ (réf. 97422) en version numérique sonore
- 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, sous un lest en métal
- Transmission: cardan, vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux)
- Équipement numérique: PluX22
- Époque: IV
- Région: Méditerranée (circulations sur la région Sud-Ouest)
- Poids: 324 g



La face avant est **très bien traitée** également, même si l'on regrette des mains courantes et mains montoires un peu fortes.

En voyant arriver une BB 4200/4700, difficile de ne pas se référer aux BB 4100 de Roco qui ont fait le bonheur de générations de modélistes. Conçues en 1987, leur fonctionnement est très correct et il est possible de les mettre au goût du jour comme on vous l'expliquait dans notre dernier numéro. Les BB 4200/4700 Piko sont cependant aux standards actuels... et cela se voit nettement !

UNE REPRODUCTION AU TOP

La gravure est de très grande qualité et d'une impressionnante finesse, avec une mention spéciale pour les flancs de bogies ou les marchepieds qui sont criants de réalisme. La reproduction des nombreux rivets est également à louer. Sur le bogie, Piko a ainsi fait la distinction entre tête de rivets et écrous avec goupille. Les boîtes d'essieux sont bien sûr marquées « Midi ». Les chasserpierres sont aussi très réalistes. En toiture,

Piko a parfaitement reproduit la BB 4200, avec ses formes simples, mais également ses nombreux rivets et ouïes d'aération. Il s'agit **d'une machine modernisée** avec ses deux feux et ses passerelles de toiture, conforme à la période retenue par la marque: les années 1970.



UNE PÉRIODE DE CIRCULATION RÉDUITE

Piko a reproduit une machine avec deux feux et une passerelle de toiture. Les BB Midi ont été équipées de la sorte à partir du milieu des années 1960. La BB 4214 de Piko est affectée à Avignon, un dépôt auquel la machine réelle est rattachée à partir de 1969, à la suite de la fermeture du dépôt de Béziers. Elle reste cependant employée sur la ligne Béziers – Neussargues. La Région 6 disparaît en 1972 et Avignon retourne en Région 5. Le modèle reproduit par Piko a donc théoriquement une période de circulation plutôt réduite, si l'on est puriste. Cependant, de nombreuses BB 4200 ont continué de nombreuses années à arborer le 6 d'une région disparue... La BB 4214 quitte Avignon en 1977.



les pantographes type D, entièrement en métal, sont remarquables de finesse et ils se replient bien à plat. Les lignes de toiture sont parfaitement reproduites avec les sections carrés correctement figurées. À l'inverse, on regrettera le traitement des mains courantes (en particulier frontales) et des mains montoires, un peu fortes. Les porte-lanternes sont également un peu épais. Curieux. Toutes ces pièces détachées sont bien sûr déjà montées sur le modèle: aucune délicate opération à mener, avec recherche de minuscules pièces forcément tombées sur le tapis! La BB 4200 bénéficie d'une décoration impeccable, dans la lignée des précédents modèles. Le vert n'est pas trop brillant et la peinture met parfaitement en valeur la gravure. L'amateur pointilleux regrettera simplement les fenêtres des couloirs

transparentes et non peintes en blanc comme c'était le cas en réalité. Un élément des plus simples à rectifier en fixant un morceau de bristol blanc à l'intérieur de la caisse. Il sera par contre plus délicat de faire disparaître les bandes verticales de marquage des vitres des portes. Autre choix surprenant: la teinte noire des passerelles d'intercirculation, alors que les photos de machines réelles présentent plutôt ces éléments peints en vert.

UNE MÉCANIQUE DE QUALITÉ

La caisse est retenue au châssis par deux petites vis, que l'on doit ôter pour la lever. Les cabines de conduite sont très bien reproduites, tout comme les appareillages, derrière les baies vitrées. Pour éviter les fils, des contacteurs amènent le courant au haut-parleur et aux éclairages de cabines

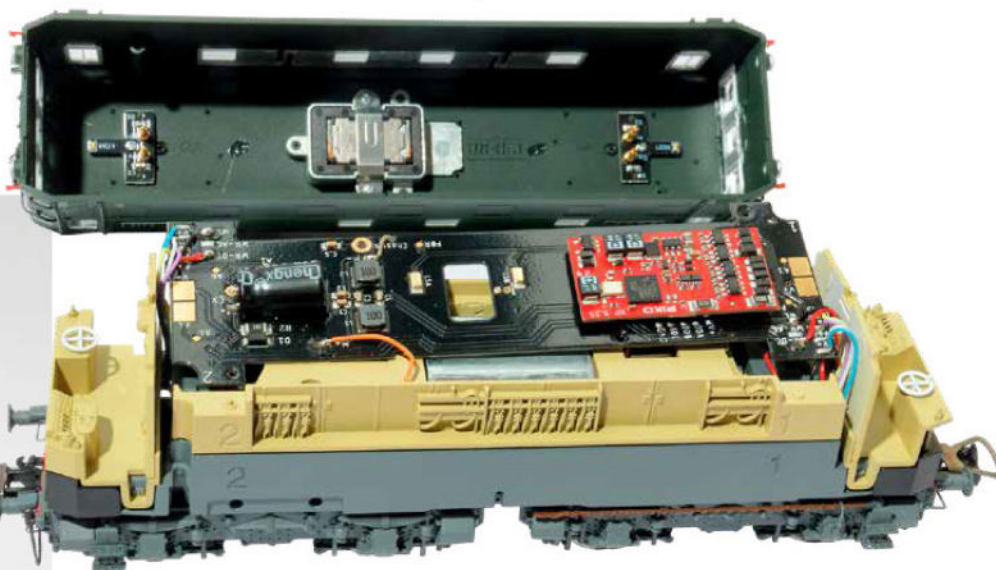
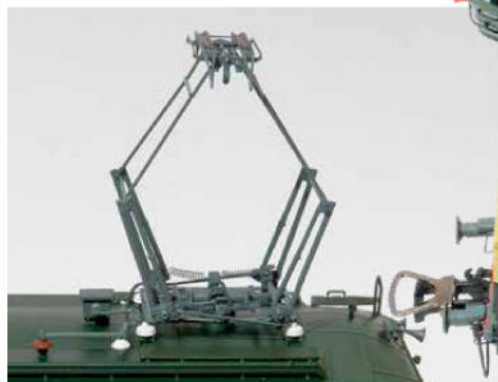
fixés sous la toiture. La BB 4214 a été soigneusement étudiée et la conception est de grande qualité. Les machines Piko sont conçues pour jouer. C'est pourquoi aucune traverse n'est détaillée et la machine est livrée avec des attelages à boucle de chaque côté (des détails réalistes sont fournis dans un sachet). En analogique, la BB 4214 démarre sous 2 Volts environ. Elle se déplace alors de manière presque imperceptible, dans le plus grand silence. La montée en puissance ne met en évidence aucun bruit désagréable de transmission, aucune vibration. La BB semble glisser sur les rails, tout en souplesse grâce à ses volants d'inertie. Les feux sont réalistes, en particulier les feux blancs ton chaud, pas éblouissants comme il se doit pour une machine ancienne. Piko a poussé le réalisme jusqu'à reproduire l'éclairage des compteurs de cabines. ►►

Une fois la caisse levée, on découvre une conception classique et éprouvée: **moteur central avec deux volants d'inertie, emprisonné dans un lest en métal.** La carte électronique est installée par-dessus. La caisse est totalement dissociable grâce à des palpeurs. Le haut-parleur est sous le lanterneau de toiture.



POUR EN SAVOIR PLUS

Sur les BB 4200/4700 réelles:
voir LR 919



↑↑ Le pantographe type D est d'une **très grande finesse** une fois déployé.

↑ Et **parfaitement droit** une fois replié.

↑ Cette vue peu orthodoxe permet d'admirer une nouvelle fois **les bogies très détaillés**. La perche de mise à la terre de la caténaire n'a pas été omise par le fabricant.

►► Ceux-ci s'allument en même temps que les feux blancs! La machine est équipée de deux bandages d'adhérence (un à chaque extrémité, en quinconce). Attention, une machine numérique sonore démarrera sous 9 Volts environ en analogique (séquence sonore), mais il lui faudra 10 Volts pour qu'elle commence enfin à se déplacer. En numérique, on profite d'une kyrielle de fonctions (21). La séquence de démarrage est un peu longue (presque une minute!) mais ensuite, on profite du bruit du système de cames dans le pupitre, et du passage cran par cran au fur et à mesure de la montée en vitesse. Les claquements sont bien reproduits. Les autres fonctions sonores sont plus classiques. J'ai néanmoins apprécié la fonction 14 qui, lorsqu'elle est activée,

entraîne le freinage de la machine sans agir sur le réglage de vitesse de la commande. Après un arrêt d'une quinzaine de secondes, la locomotive réenclenche toute seule la séquence de réaccélération puis retrouve peu à peu sa vitesse précédente. Il est possible de couper les feux rouge (F18) ou les feux blancs (F19) dans le cas d'une locomotive en pousse. On pourra allumer l'éclairage de la cabine 1 selon ses goûts. Le haut-parleur, installé intelligemment sous le lanterneau de toiture est puissant et certains amateurs n'hésiteront pas à jouer avec les CV pour réduire le volume. Une gravure de très grande qualité, une décoration très soignée et une mécanique éprouvée: avec sa BB 4200 Piko montre tout son savoir-faire. On est clairement en présence d'un modèle d'exception. ■



↑ Les passerelles de toiture **sont des pièces rapportées** en métal.

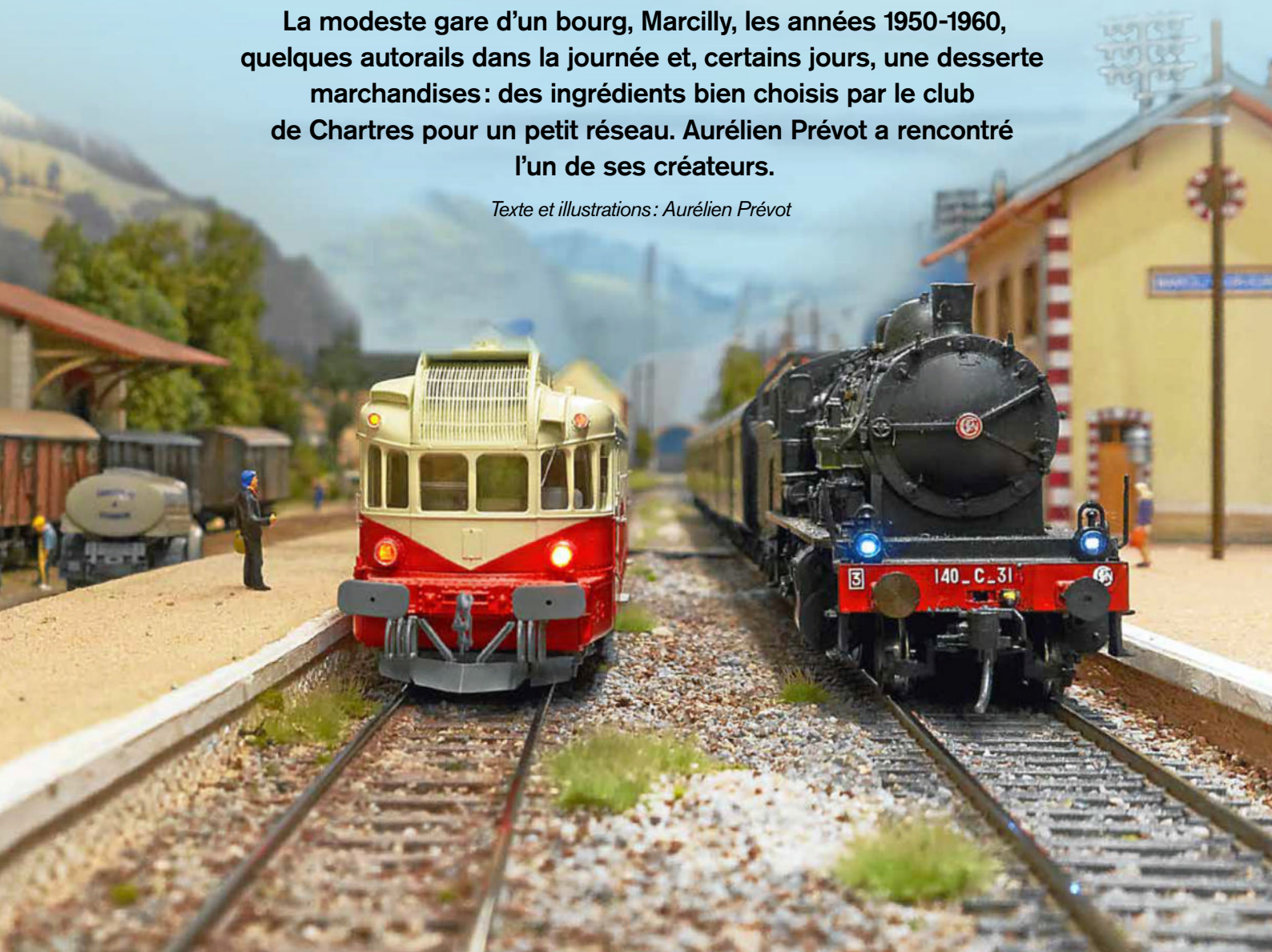


En Normandie avec le club de Chartres

MARCILLY, ANNÉES 50-60

La modeste gare d'un bourg, Marcilly, les années 1950-1960, quelques autorails dans la journée et, certains jours, une desserte marchandises: des ingrédients bien choisis par le club de Chartres pour un petit réseau. Aurélien Prévot a rencontré l'un de ses créateurs.

Texte et illustrations: Aurélien Prévot

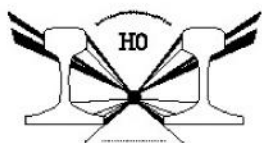


Un soin tout particulier a été apporté à la voie et à ses abords, d'où un grand réalisme.



Marcilly

Découvrez le réseau en vidéo sur la chaîne YouTube LR Presse
<https://lien.lrpresse.com/marcilly-sur-eure>



Aurélien Prévot : Bonjour Gérard, peux-tu nous présenter la gare de Marcilly?
 Gérard Delautre : Avec plaisir. Marcilly est une gare du département de l'Eure, située sur la ligne de Saint-Georges-Motel à Acquigny, construite par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans à Châlons. Elle est reproduite dans son état des années 1950, avec sa voie d'évitement en gare, une autre desservant la halle à marchandises, et l'embranchement particulier.

AP : Pourquoi avoir choisi de reproduire la gare de Marcilly située à près de 150 km de Chartres, votre ville de résidence? C'est un choix étonnant.

GD : Le club de Chartres possède un grand réseau modulaire que nous avons présenté plusieurs fois en exposition. Mais il est désormais installé à demeure dans notre local et nous souhaitons exposer des réseaux plus

petits et plus facilement transportables. Nous avons donc présenté plusieurs fois le réseau d'un membre du club, Berchères-les-Pierres de Paul Casolari [décrit dans LR 897 d'avril 2022]. Mais suite à un retour un peu chaotique de Dreux, le réseau ne sort plus en exposition. Il nous fallait donc construire un nouveau réseau à montrer. L'idée m'est naturellement venue de reproduire la gare de Marcilly, car c'est là où, enfant, j'ai passé une partie de mes vacances. La chef de gare m'autorisait même à fermer le passage à niveau : un souvenir impérissable ! Je les fermais bien avant le passage de train et attendais que les automobilistes protestent pour les rouvrir... Dans les années 1960, la gare avait perdu de sa splendeur. La voie d'évitement avait été déposée et la voie de la cour marchandises largement réduite. Pourtant, le trafic restait important.

AP : Ah ? Et que circulait-il donc sur cette ligne à voie unique ?

GD : La desserte classique, entre Dreux et Bueil, était assurée par deux autorails 150 ch encadrant deux remorques Verney XR 9100. Le vendredi soir, un train direct Saint-Lazare - Dreux via Bueil était composé de voitures Talbot poussées par une 3-141 TC. Le train de marchandises de la semaine était tracté par une 230. Par la suite, les 150 ch ont été remplacés par un ABJ 4 ou un Picasso. Le dernier train « officiel » à avoir emprunté la ligne en service commercial était composé de voitures Talbot tractées par la 141 C 78. Un trafic relativement peu dense, mais fort intéressant. Nous essayons de coller à la réalité en exposition, mais il nous est arrivé de faire rouler un AGC pour montrer ce qu'aurait pu être la ligne aujourd'hui si elle n'avait pas été défermée...

AP : Trouver des informations sur cette petite gare n'a-t-il pas été trop difficile ?

GD : Pas du tout ! La ligne a été défermée en 1975, mais c'est désormais une voie verte. Nous nous sommes donc rendus sur place au début du projet et il restait encore de nombreux vestiges comme les manivelles des

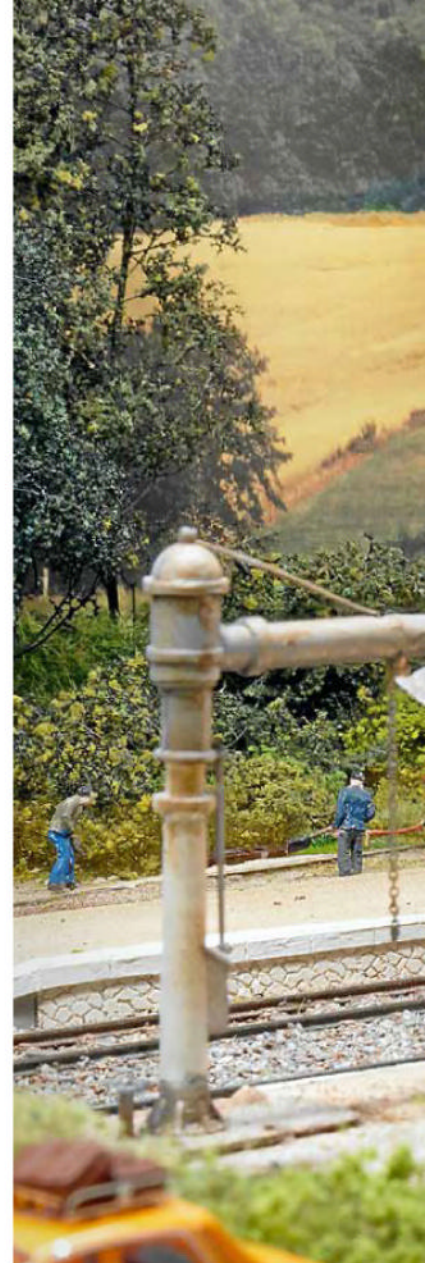
passages à niveau, par exemple. Cela nous a bien aidés. Les cartes postales anciennes sont également bien précieuses, tout comme les vues aériennes de l'IGN. Elles nous ont permis de placer avec soin les grues à eau, la cloche d'annonce, etc. Et puis, nous avons eu beaucoup de chance. La SNCF a tourné un film (en costumes !) sur la ligne : « Vieux souvenirs et jeunes années ». On y voit un passage à niveau très original dont les barrières sont en rails de remploi et surtout la gare de Croth-Sorel, identique à celle de Marcilly. Une mine d'informations.

AP : Il a cependant fallu faire des choix.

GD : Comme quasiment toujours lorsque l'on souhaite reproduire un site réel, il est nécessaire d'adapter. Pour Marcilly, nous avons réduit la longueur des quais et surtout celle de l'usine des Forges de Strasbourg qui, sans cela, aurait totalement écrasé le réseau. ►



La coulisserie permet le stockage de nombreuses rames. Elle est commune à plusieurs réseaux.

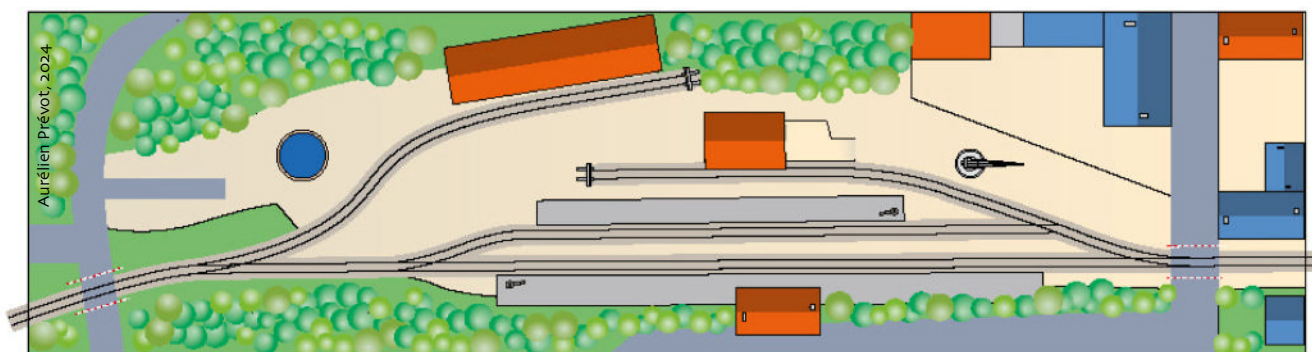




LE RÉSEAU EN BREF

- Dimensions décorées : 400 x 60 cm
- Infrastructure: modules
- Éclairage: ruban à LED
- Hauteur du plan de roulement: 125 cm
- Thème: la gare de Marcilly
- Époque: 1950-1970
- Voie : Roco, aiguilles Tillig
- Alimentation: numérique (Z21 Roco), circulations en analogique possibles
- Commande des aiguilles: moteurs MTB
- Type d'exploitation: boucle
- Type de coulisses: faisceau de voies
- Bâtiments : construction intégrale

La desserte voyageurs de Marcilly-sur-Eure est normalement confiée à un autorail, ici un ABJ 3







Les jours d'affluence, il arrive que la desserte voyageurs soit confiée à une locomotive, qui tracte quelques voitures. Ici, une 140 C est à l'œuvre.

La 140 C s'arrête devant la grue à eau pour faire le plein avant de repartir.



Une BB 63000, dans sa livrée d'origine, s'élance en ligne.

Sur la droite, la maison bourgeoise est évoquée par un kit du commerce. Tous les autres bâtiments sont des constructions intégrales.



► Le fond de décor est l'assemblage de deux fonds de décor du commerce. Curieusement, les fonds de décor ne sont jamais prévus pour être mis bout à bout. Il a donc fallu faire un raccord au pinceau mais au final, cela ressemble assez à ce que l'on voit des quais de la gare et les arbres (faits maison), plantés juste devant, permettent une bonne transition. Si globalement nous sommes dans les années 1960 (fin de la vapeur et début de la traction diesel), nous avons choisi de reproduire le plan de voie d'origine, bien plus intéressant pour les circulations et les manœuvres. Tous les wagons sont équipés d'attelages Kadée et de nombreux dételeurs sont dissimulés sous la voie, ce qui permet de bien s'amuser à livrer un wagon à l'usine ou à récupérer les wagons chargés, stationnés devant la halle à marchandises. La coulisserie, située à l'arrière, comprend un faisceau de voies permettant de stocker les rames et de varier les circulations. Elle est relativement éloignée du réseau car nous avons souhaité bénéficier d'un rayon de plus d'un mètre. Cette coulisserie est à double voie, de manière à pouvoir l'utiliser pour d'autres projets.

AP : Reproduire la réalité impose la construction intégrale du décor.

GD : En effet. La quasi-totalité des bâtiments est de construction intégrale. Nous avons la chance d'avoir au club un membre qui maîtrise totalement la découpe laser (Gérard Quinet, le fondateur d'ABE, NDLR), ce qui nous aide beaucoup. La plupart des bâtiments reproduisent fidèlement la réalité. Il n'y a que deux productions du commerce sur le réseau : le château d'eau PN-Sud-Modélisme d'une part, et la maison bourgeoise au premier plan à droite, un kit du commerce qui évoque assez bien la bâtisse réelle. Quant à l'usine, c'est plus une évocation qu'une reproduction. Nous avons aussi utilisé l'impression 3D pour les manivelles de passage à niveau ou les grues à eau. Trois membres du club sont équipés, ça aide. Et nous avons bien sûr reproduit le passage à niveau original construit à l'aide de rails de remploi.

AP : En parlant des grues... La grue de quai est impressionnante.

GD : C'est une création de Christian Hacault qui adore la mécanique et le mouvement. La grue a été rendue fonctionnelle grâce à deux petits moteurs et est pilotable en numérique. C'est un grand succès en expo ! Plus globalement, les animations sont, à notre avis, indispensables sur un réseau amené à être présenté au grand public. Nous les avons donc multipliées. Outre la grue, nous avons rendu fonctionnel le passage à niveau de droite. Celui de gauche est pré-équipé et, pour justifier sa fermeture constante, nous avons reproduit un accident. À l'intérieur de l'usine, un petit module simule la soudure à l'arc tandis que les Fenwick sont dotées d'un éclairage. Ce sont des modules Lapière Modélisme qui sont très bien faits. Le Bâtiment Voyageurs, au premier plan donc très visible, profite d'un aménagement intérieur. Une dernière ►



Les animations sont nombreuses. Le passage à niveau (LMJ) est bien sûr fonctionnel.



Une ambiance nocturne, avec évocation de l'orage, est soigneusement travaillée.



Vue générale du réseau. Un plan de voie simple permet de bien s'amuser !



La voie est libre et l'autorail peut enfin partir. À l'arrière-plan, l'usine des Forges de Strasbourg bénéficie d'un embranchement particulier.



► animation qui rencontre un franc succès est la reproduction de l'orage, un système électronique imaginé par l'un des plus jeunes du club (seize ans à l'époque). Elle permet des circulations nocturnes, avec les éclairs et le son du tonnerre. Impressionnant !

AP : Combien de temps a-t-il fallu pour construire le réseau ?

GD : Neuf mois ! Quelques adhérents jeunes et dynamiques sont restés jusqu'à 3 h du matin pour finaliser le réseau avant Rail-Expo 2023. Quand nous l'y avons présenté, il venait juste d'être achevé. Et là, nous préparons le prochain réseau d'exposition qui devrait être fini pour Rail-Expo 2024 alors venez nous retrouver à Dreux.

AP : Grand merci pour toutes ces explications et à très vite à Dreux ! ■



Activité intense à Marcilly ! Le matériel est équipé d'attelages Kadee et de nombreux dételeurs sont installés. La grue de quai est aussi entièrement fonctionnelle, grâce à une double motorisation cachée sous le plateau.

L'usine des Forges de Strasbourg expédie plusieurs wagons par semaine, chargés de poutrelles métalliques.

