

TGV SUD-EST REE

*Novateur en HO
comme en réalité !*

La sortie d'un TGV chez REE est un événement car il pourrait bien être le premier d'une longue famille. La manière dont il est conçu, tout comme son fonctionnement, est donc à analyser avec attention.

Texte et photos:
Yann Baude

La reproduction du nez caractéristique des TGV de première génération est très évocatrice.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: TGV 29
- Références et prix:
 - Coffret de 5 éléments: deux motrices + R1 + R4 + R8 (analogique, réf. TGV-001, 700 euros environ et numérique sonore réf. TGV-001S, 950 euros environ)
 - Set de 3 remorques R2 + R5 + R6 (réf. TGV-002, 200 euros environ)
 - Set de 2 remorques R3 + R7 (réf. TGV-003, 130 euros environ)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues de chaque motrice
- Transmission: cardans + vis sans fin
- Essieux moteurs: 4 essieux de chaque motrice
- Équipement trois rails: version spécifique (réf. TGV-001 SAC)
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (feux, aménagements et cabines, par LED)
- Équipement numérique: ESU (fiche 21 MTC)
- Attelage: timons à elongation entre véhicules
- Époque: IVb (début des années 80)
- Poids: 1,5 kg (le set de base de 5 éléments) + 150 g (chaque remorque)

Capitole, rame du record de vitesse de 1955, CC 70001 et maintenant TGV... REE entend être associé à la reproduction en HO de pans entiers de l'histoire du chemin de fer français. Outre la symbolique de tels choix, développer un modèle propice à de très nombreuses déclinaisons est une garantie d'avenir pour un fabricant. Et avec le TGV, il y a de quoi faire. L'étude de la première rame est de ce fait cruciale, il ne faut pas se loupier car les options techniques seront largement reprises.

5, 7, 8 OU 10 PIÈCES

Aucun fabricant ne se risque à tenter de vendre un TGV complet en un seul ensemble de si grande longueur. REE propose un coffret de base de cinq éléments: deux motrices associées de manière définitive à deux remorques d'extrémité R1, et une remorque intermédiaire, la R4 abritant le bar. Deux coffrets viennent en complément,



Découvrez le TGV
REE en mouvement
sur la Chaîne
YouTube LR Presse.
<https://lien.lrpresse.com/tgv-ree>

DIX ÉLÉMENTS,
PLUS DE 2 KG, 2,3 M
DE LONGUEUR, LE TGV
EST COMPLET!



comportant deux ou trois remorques intermédiaires. L'ensemble forme une composition réaliste de dix pièces et 2,30 m de longueur, de plus de 2,2 kg sur la balance. Un poids important aussi pour le porte-monnaie: près de 1300 euros pour la version DCC sonorisée, avec pantographes commandés à distance. Deux motrices, deux moteurs, deux décodeurs, deux haut-parleurs... Chaque élément moteur est donc réellement moteur, d'une architecture classique: moteur central et arbres entraînant les quatre essieux. D'un point de vue conception générale de la rame, il y avait un vrai défi: permettre un accouplement réaliste entre les éléments, en particulier au niveau du bogie commun des remorques intermédiaires, tout en assurant la liaison électrique et, bien sûr, l'élongation indispensable à une inscription en courbes serrées. Contrainte supplémentaire: un démontage aisé, sans risque de casser quoi que ce soit. REE s'en est très bien ►►



Entre motrice et remorque R1, **un espace très réduit**, réaliste.

Les bogies intermédiaires montrent des ressorts de suspension apparents, **comme à l'origine**.



Le pantographe
1500 V, de type
AM55U, déployé.

Après avoir activé
F4, F5 lève le
panto 25 kV à
l'arrière de la rame.

► sorti avec un système novateur : un gros timon assure la liaison avec la caisse de la remorque à accoupler, des lames de chrysocale assurant le contact électrique. Une double articulation, avec rappel par ressorts, autorise le passage en courbe. Un autre timon, plus classique lie chaque motrice avec chaque remorque R1, sans qu'il soit possible de séparer ces véhicules.

UN ASPECT AU TOP

Le premier TGV REE, la rame Sud-Est 29, est présenté dans sa version d'origine. Les bogies des remorques sont donc dotés de ressorts bien visibles, comme ce fut le cas en réalité avant le montage de suspensions pneumatiques. Les caissons des phares sont blancs, c'est également juste. Pour le reste, nous sommes dans les standards habituels d'aujourd'hui : gravure très fine, vitrages réalistes, tampographie impeccable. Les pantographes, AM55U pour le 1500 V et AMDE (double étage) pour le 25 kV, sont réussis. L'avant du carénage de toiture des motrices, abritant le troisième feu, baille un peu. Dommage. Le carénage situé à l'avant des pantographes baille aussi, mais c'est cette fois normal, en réalité c'était comme ça. L'aménagement intérieur est splendide. On identifie bien plusieurs couleurs de sièges, comme ce fut le cas en réalité. Vraiment, le plus beau des TGV produits en HO jusqu'ici.

EN LIGNE, LE MÊME BONHEUR

La conception de la liaison entre remorques intermédiaires se révèle pertinente : la formation de la rame complète est rapide



et le gros timon s'encliquette très facilement dans l'orifice femelle qui lui fait face. Le système est complètement invisible une fois le TGV sur les rails (après séance d'exploitation, il sera également assez aisé de séparer les véhicules). La version DCC jouit de fonctions d'éclairage classiques : les phares bien sûr, la cabine (qui s'éteint automatiquement dès que la rame démarre), et l'aménagement intérieur. F4 lève les deux pantos 1500 V, et F5 les abaisse pour ne lever que la panto 25 kV situé à l'arrière du train, comme en réalité. Le son de l'avertisseur, du compresseur, du sifflet du chef de gare, des annonces, est réaliste, mais son volume est un poil faible. Le mouvement à basse vitesse est vraiment souple et silencieux. Le TGV passe sans problème sur des aiguilles de 360 mm de rayon à vitesse raisonnable, même s'il n'est clairement pas fait pour cela. Lancé sur une boucle d'essai aux courbes de 500 mm de rayon, la vitesse sous 14,5 V s'élève à 193 km/h environ. Sur un réseau mieux adapté, doté de grandes courbes comme celui du club UAICF de Dijon, la

vitesse est réaliste avec près de 18 V dans la voie. La tenue en ligne est excellente à grande vitesse, y compris dans une succession de courbe et contre-courbe. Le TGV file dans la paysage, comme en réalité. Un régal.

BIENVENUE À BORD

Il est bien tentant d'installer des voyageurs dans un si bel aménagement intérieur. Il faudra sans doute les prévoir au 1/100, car l'espace entre les sièges est réduit. Le démontage des caisses des remorques, comme celui des motrices, n'est pas des plus simples. On peut écarter le flanc au niveau du bogie et glisser l'ongle le long de la jonction pour libérer les tenons d'un côté, avant de procéder de même sur l'autre face. Aérodynamisme oblige, peu de pièces de détail saillantes, donc peu de risque de casse. Vraiment, le TGV REE répond avec brio à toutes nos exigences. Mais comme s'il fallait justifier l'expression « on n'a rien sans rien », il faudra déboursier une coquette somme pour goûter au plaisir de le voir évoluer chez soi. ■



La **liaison** entre motrice et remorque R1 est indissociable.



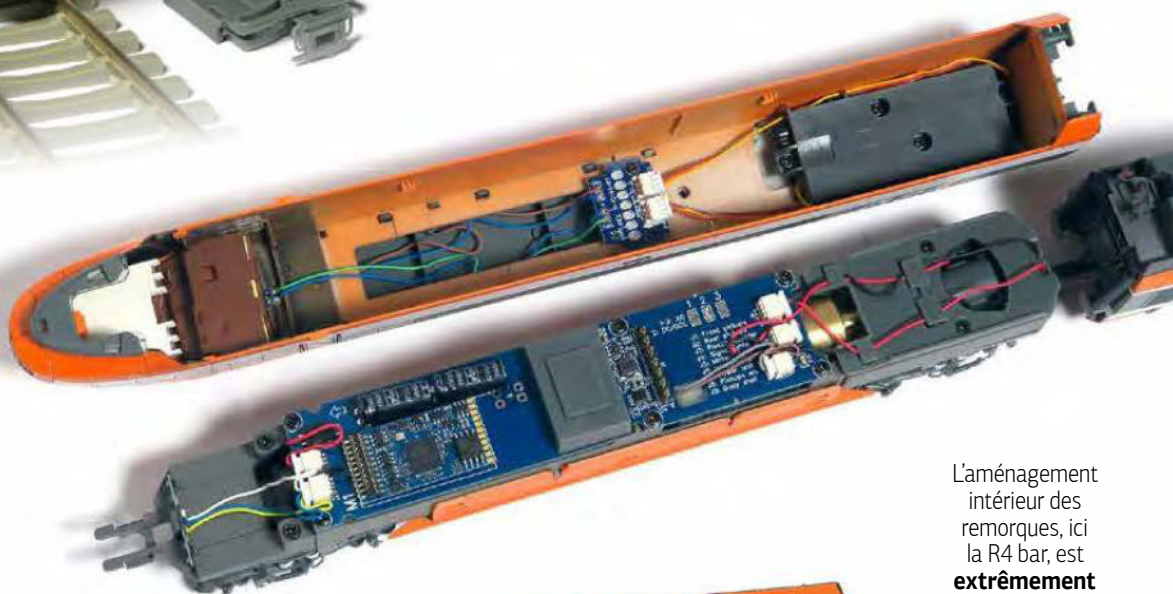
La liaison entre éléments **est novatrice**: le gros timon vient s'encliquer dans l'espace femelle de la remorque contigüe.

Des lamelles, **peu fragiles**, assurent le contact électrique entre les éléments.

Le capot d'attelage est amovible, on peut **le remplacer** par un timon pour accoupler deux rames.



Architecture classique de la motrice. Apprécions **l'absence de fils** entre caisse et châssis.



L'aménagement intérieur des remorques, ici la R4 bar, est **extrêmement bien fait**.

