

5-1200 NORD, 150 B ET P R37

Superbes locomotives, mais...



La 5-1212
du Nord est
logiquement
en livrée
« chocolat ».



Habituellement, vous attendez nos tests pour vous décider à acheter... ou pas. Lorsque vous lirez ces lignes, les premières Decapod R37 auront fort probablement toutes trouvé acquéreur. Mais comme la vapeur est nouvelle chez ce fabricant, voyons ça en détail... Pour la prochaine fois.

Texte et photos:
Yann Baude et
Thomas Belloc



La 2-150 P 104 de Somain
sera **diffusée en mai**.

Les 150 B, ex-5-1200 du Nord et les 150 P n'avaient jamais été reproduites en grande série, juste par Lemaco, il y a une vingtaine d'années, et en kit par DJH-Model Loco (toujours disponible chez AMF87). Pour limiter les risques financiers, R37 a annoncé des quantités limitées qu'il était donc prudent de réserver, même si quelques détaillants ont acquis une poignée d'exemplaires complémentaires. Nous avons pu voir arriver d'emblée sept locomotives (deux autres, la 150 P 104 de Somain et la 150 P 10 de Chalindrey compléteront l'offre d'ici peu), dotées de livrées et équipements différents: le tender de 38 m³ Nord, 36 A ou 34 P selon les versions, mais aussi des détails spécifiques: lanternes ou feux unifiés, toiture d'abri avec ou sans ouïes d'aération, TIA sur les tenders SNCF... Considérant le prix de vente, 650 euros pour une locomotive sonorisée dotée d'un fumigène pulsé, notre haut degré d'exigence est bien légitime.

LE TENDER EST MOTEUR

Le concepteur a choisi de placer le moteur dans le tender, comme c'est le cas de plusieurs modèles ayant largement fait leurs preuves, 231 E ou 140 U Roco, pour ne citer qu'elles. À Loco-Revue, nous n'y voyons aucun inconvénient, et même plusieurs avantages. La discrétion, tout d'abord: un gros moteur et son volant d'inertie sont plus faciles à loger, et cela permet de placer le haut-parleur dans la chaudière, plus judicieux. Il est aussi plus aisé d'intervenir pour la maintenance, le changement de bandages, par exemple. La contrainte sur l'embellage est moindre, la longévité plus assurée. Ici, les deux essieux extrêmes du tender donc, sont entraînés par le moteur, les deux essieux intermédiaires pivotent avec les flancs des bogies. On a donc une disposition A1-1A. Les quatre roues motrices sont dotées de bandages d'adhérence qui, conjugués au poids important de la caisse métallique, garantissent en principe un bon pouvoir de traction. ►►

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: R37
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation et références: 5-1212 + 38-001 (Valenciennes, réf. 41200), 5-1213 (Valenciennes, réf. 41201), 2-150 B 8 + 36 A 9 (Béthune, réf. 41202), 2-150 P 81 + 34 P 82 (Longueau, réf. 41203), 2-150 P 100 + 34 P 299 (Longueau, réf. 41204), 1-150 P 86 + 34 P 404 (Chaumont, réf. 41205), 150 P 13 + 34 P 405 (locomotive préservée, réf. 41207)
- Prix: 500 euros environ (version analogique), 650 euros environ (DCC son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 420 mm (selon le fabricant), 480 mm conseillé
- Fabrication: métal (châssis et caisse du tender) et plastique injecté (détails)
- Prise de courant: 10 roues de la locomotive et 4 roues du tender
- Motorisation: moteur à carter fermé et volant d'inertie
- Transmission: vis sans fin et engrenages droits sur deux essieux
- Essieux moteurs: 2 du tender (4 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM (h. de boudins: 0,5 mm sur les roues motrices, 0,7 mm sur le tender et le bissel)
- Éclairage: feux avant, arrière selon les versions, et abri
- Interface numérique: PluX 22
- Attelage: timons à elongation
- Époque: II et III
- Région: Compagnie du Nord, et Région Est et Nord SNCF
- Poids: 233 g (loco) + 310 g (tender)
- Tension de démarrage (DC): 1,8 v environ
- Vitesse sous 12 V (DC): non mesurée



La 1-150 P 86, attachée à Chaumont, représente une locomotive en **fin de carrière**.

ASPECT PLUS QUE SÉDUISANT

Regardons d'emblée ce qui caractérise une locomotive à vapeur : l'embellissage et le train de roues. Ils sont superbes. La teinte choisie, brun très foncé, très convaincante, et les boudins de roues très fins (voir tableau « modèle en bref ») permettent un diamètre des roues motrices respectant la réalité (17,8 mm pour 1550 en réalité) et un entraxe juste de celles-ci. Quelles en seront les conséquences en termes de passage sur les aiguilles courantes ? Nous le verrons plus loin. En réalité, il semble que la livrée « chocolat » du Nord était obtenue en ajoutant du rouge au noir, la teinte finale étant assez foncée. Les fabricants de modèles réduits ont adopté un chocolat au lait depuis toujours, et la Decapod R37 Nord est cohérente sur ce

point. La livrée des versions SNCF vertes ou noires, à filets jaunes ou rouges est superbe. Les organes des locomotives réelles, compresseur (tablier, côté gauche), pompe d'ACFI (le long de la chaudière, côté droit), tampons Nord, sont reproduits avec justesse, tout comme les tubulures et conduites sur la chaudière. Les très petites pièces, comme le sifflet ou les garde-corps du tender 36 A, ne m'ont pas paru fragiles. Quelques détails en revanche sont très disgracieux : les mains montoires d'abri, très lourdes, le monogramme SNCF sur la porte de boîte à fumée, également très épais. Les amateurs pointilleux regretteront les soupapes erronées sur les 5-1200 et 150 B et, sur ces mêmes machines, l'oubli de la troisième chapelle d'introduction d'eau (côté droit de la chaudière). La commande de changement de marche, moulée d'une

Retrouvez les 150 en vidéo



Découvrez la 150p R37 en mouvement sur la Chaîne YouTube LR Presse. <https://lien.lrpresse.com/vapeur-150-R37>

pièce, aurait gagné à être de la même couleur que l'embellissage. Les plaques d'embase des tampons devraient être noires, pas rouges. Sur les 150 P, déplorons des fils d'alimentation des feux unifiés anormalement visibles. Le plan supérieur du tender ne plaque pas correctement sur tous les exemplaires, et les fils électriques rouges sont bien visibles au dessus des bogies du tender. Enfin, la contre-manivelle n'est pas calée correctement sur toutes les machines (il faudrait lui imposer un quart de tour dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, en extrayant l'axe de section carrée et en le faisant pivoter). Quelques pièces sont à monter, de manière facultative : détails de traverse avant, grille pare-caténaire, portillons du tender, traverse arrière du tender déjà équipée de détails... Une plateforme de tender supplémentaire est fournie, à n'installer que dans le cas d'une utilisation sur des courbes de plus de 500 mm de rayon, de même que les contre-tires de pistons.

EN LIGNE, EN ANALOGIQUE

La locomotive démarre sous moins de 2V et le ralenti est irréprochable. Le roulement est très souple et silencieux, un régal. L'embellissage est un peu raide, un rodage et quelques petites gouttes d'huile seront les bienvenus. Les feux à l'avant s'allument, de même que l'éclairage de l'abri. On regrettera la couleur chaude des LED équipant les lanternes anciennes, qui devraient plutôt apparaître blanc bleuté (« blanc lunaire »). Malheureusement, le passage est très délicat sur 420 mm (voie



Les lanternes sont **fonctionnelles**, mais la lumière émise est hélas jaune.



Les deux essieux extrêmes **sont moteurs**, et munis de bandages.



Les équipements du tender 36 A **sont bien reproduits**. Le plan supérieur plaque mal, à l'arrière.

pourtant parfaitement posée et courbes progressives), y compris sur R2 Trix (437 mm), mais sans problème sur R3 Trix (515 mm). Le passage en vitesse sur une voie déviée de 600 mm (petit rayon Peco), occasionne quelques déraillements, de même que le franchissement de dévers, même légers. En refoulement, le dernier essieu de la locomotive dérail en voie déviée d'une aiguille enroulée Peco, par exemple. J'ai vérifié la cote de calage des essieux, elle est conforme à la norme NEM (14,35 mm dos à dos). D'autres acquéreurs ont constaté des problèmes similaires, je ne peux donc pas incriminer la seule locomotive testée. Le problème vient à mon sens de la rigidité inhérente à une locomotive de type 150, les boudins très fins et réalistes ne servant pas de garde-fous. Des boudins plus hauts auraient nécessité de réduire le diamètre des roues motrices comme l'a fait Märklin avec sa 141 R, ou augmenter les entraxes, ce qui aurait nui à l'esthétique générale. R37 a choisi le réalisme au détriment du tout-terrain et, interrogé sur ce point, le fabricant confirme qu'il faut à ces 150 une voie parfaitement posée et des courbes progressives. R37 envisage de proposer un essieu de bissel à roues moins fines. L'insertion de têtes d'attelage courantes ne pose aucun problème et les boîtiers bénéficient d'une légère elongation.

EN LIGNE, EN NUMÉRIQUE

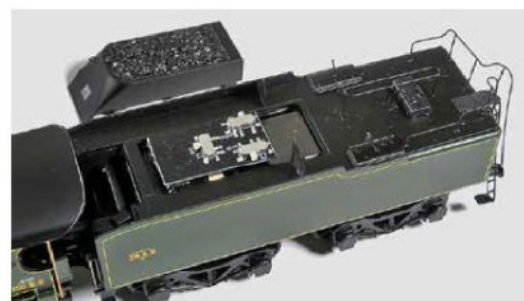
L'installation d'un décodeur ne pose aucun problème sous la hotte, celle-ci étant simplement clipsée. Avec un décodeur Lokpilot de base, l'éclairage de l'abri est

actif en même temps que les feux avant. Les locomotives proposées en DCC sont dotées de très nombreuses fonctions sonores convaincantes (plusieurs sifflets) et d'un fumigène. Hélas, le ventilateur des coups d'échappement est particulièrement puissant et bruyant, difficilement utilisable, à mon avis. En tête de trains, la 150 montre de très grandes qualités. Outre son silence de fonctionnement, sa puissance ne suscite que des éloges. Trente wagons à essieux ne lui font pas peur et une rampe sévère (2 %) n'entrave en rien ses capacités. Elle est donc apte à la traction réaliste d'un train de charbon.

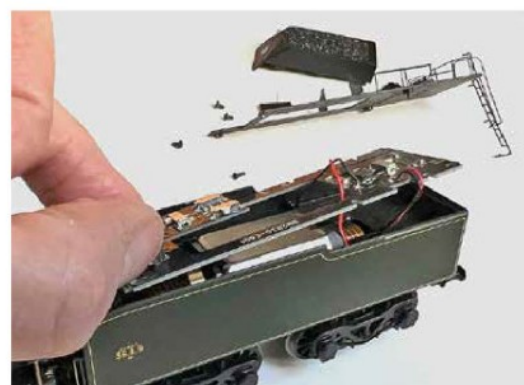
ON PARDONNE ?

S'agissant d'une première locomotive à vapeur chez R37, on est tenté par l'indulgence, mais le prix de la bête et les ambitions du fabricant mettent à mal notre tolérance. Tout en reconnaissant la très forte présence, les qualités d'aspect et de fonctionnement, déplorons que quelques détails eussent mérité meilleur traitement pour une locomotive « haut-de-gamme ». Les restrictions de passage sur une voie aux courbes prononcées, ou pas tout à fait plane, va limiter la diffusion de ces belles et puissantes locomotives. R37 annonce avoir déjà lancé l'étude des Super Pacific (3-1200 au Nord, puis 2-231 C), gageons que nos remarques concernant les détails seront prises en compte, pour notre plus grand plaisir. ■

Merci à Jean-Claude Boeuf, Damien Letondal et Michel Soyez, du club UAICF de Dijon, pour leur aide



La fiche pour décodeur se trouve **sous la hotte**.



Blotti dans la lourde caisse métallique du tender : **le moteur**.



Le tender 34 P **renferme lui-aussi** la motorisation.