

De la réalité aux modèles H0

LA BB 22238 ROCO

Les BB 22200 Roco sortent au compte-goutte et c'est bien dommage, comme le prouve la dernière née, la BB 22238 en livrée Ouigo. L'occasion de revenir sur l'histoire de ces trains réels.

Textes et photos: Yann Baude (sauf mention contraire)



La BB 22238 est vue en tête d'une rame Ouigo Classique portée à neuf voitures, dont deux VTU en livrée Carmillon (Massy, le 14 avril 2025).



La BB 22238 stationne à Villeneuve-Saint-Georges en juillet 2023.

© F. Durivault



En février 2008, à Santes (59), la BB 22238 porte encore sa livrée d'origine, qu'elle perdra au profit de l'aspect « fantôme » censé précéder la livrée En Voyage.

© D. Delattre

Dans LR 892 de novembre 2021, nous annonçons la création du service Ouigo Train Classique. À l'origine, deux allers-retours quotidien sont prévus, entre Paris-Bercy et Lyon, et trois relations chaque jour entre Paris-Austerlitz et Nantes. Cinq rames de huit voitures VTU reçoivent la livrée désormais bien identifiée, à base de fuchsia, rehaussée de pastilles qui ne les laissent pas inaperçus dans le paysage. Pour la traction, on désigne neuf BB 22200 pour recevoir la fameuse livrée : les BB 22238, 22239, 22240, 22323, 22324, 22332,

22335, 22340 et 22347. La mise en service des trains Ouigo est effective le 11 avril 2022. Pour des nécessités de service, par exemple suite à une avarie de locomotive titulaire, il arrive qu'une BB 22200 Ouigo assure le service d'une BB 26000 Intercités, par exemple sur Paris – Clermont-Ferrand (voir LR 903, p. 8). Sans doute concurrencée par la Bourgogne-Franche-Comté et ses Régiolis sur le même parcours, l'offre Ouigo cesse discrètement sur Paris – Lyon en décembre 2024. À cette même période, une relation entre Paris et Bruxelles est lancée, mais les locomotives sont des HLE18 et les voitures des I11 SNCB.

En H0, Ouigo a les faveurs des fabricants

Plusieurs fabricants de modèles réduits ont logiquement produit des versions Ouigo de matériels en H0 déjà inscrits à leur catalogue. Outre les VTU Piko, citons L.S.Models, qui a produit la BB 22323 (LR 913, p. 15), puis des voitures (LR 914, p. 13), et la BB 22240 (LR 924, p. 11). Roco a commercialisé des voitures VTU (LR934, p. 15), il était donc logique que ce fabricant adapte sa BB 22000 à ce service très actuel. ►►

Haut niveau de détail, grande finesse de la gravure, la face avant de la BB 22328 Roco séduit.



De toutes nouvelles BB 4400 kW Roco sont annoncées au printemps 2017. Sur un châssis entièrement réétudié, elles comporteront désormais des caractéristiques dans l'air du temps : équipement numérique évolué avec sonorisation, commande séparée des feux, éclairages cabines, mais aussi des boîtiers d'attelage à élongation et, bien sûr, un haut niveau de détail et de décoration. Premiers modèles de cette nouvelle génération : les BB 22347 Multiservice et BB 22369 Fret (test dans LR845 de décembre 2017). La BB 22307 En Voyage suit (LR 875, de juin 2020), puis la 22332 en livrée d'origine et logo Carmillon (juin 2021). Notons au passage que le prix cette dernière version de « nez-cassé », présentée ici, a subi une forte hausse.

UN ASPECT SÉDUISANT, MAIS

La BB 22238 fait d'emblée bonne impression. La teinte fuchsia générale m'apparaît toutefois trop sombre sous lumière artificielle, nettement plus convaincante sous la lumière du soleil. La locomotive me séduit toutefois parce



Le pantographe AM18 pour courant continu présente bien son **archet double**.

qu'aucune précaution particulière n'est requise pour l'extraire de sa boîte. Pas de pièces saillantes risquant de rester entre les mains. J'éprouve un malin plaisir à secouer chaque nouveau modèle pour voir si rien ne tombe et là, c'est bien le cas. Un petit sachet contient les pièces de détail des traverses de tamponnement, et des chasse-pierres complets pour une présentation en tête de train, sans attelage normalisé. Il est aussi possible de mettre en place les descentes de sablières, très fines. Le niveau de détail est dans la norme de ce qui se fait aujourd'hui de mieux. Les

persiennes sont superbes, la tampographie aussi. Les mains montoires sont en métal, de même que les marchepieds d'extrémités ajourés, au dessus des traverses. Les petites mains courantes, sous les baies latérales des cabines, sont en plastique, très fines et donc fragiles. Les caillebotis, en toiture, sont traités en relief mais c'est tout à fait acceptable. Seuls les pantographes peuvent vraiment laisser l'amateur exigeant sur sa faim. Leurs armatures, en plastique, sont un peu épaisses, et les anneaux de fixation des archers sont peu discrets. Le respect des cotes de la



La **teinte générale** apparaît trop foncée. Les pastilles de couleur présentent un léger et disgracieux relief.



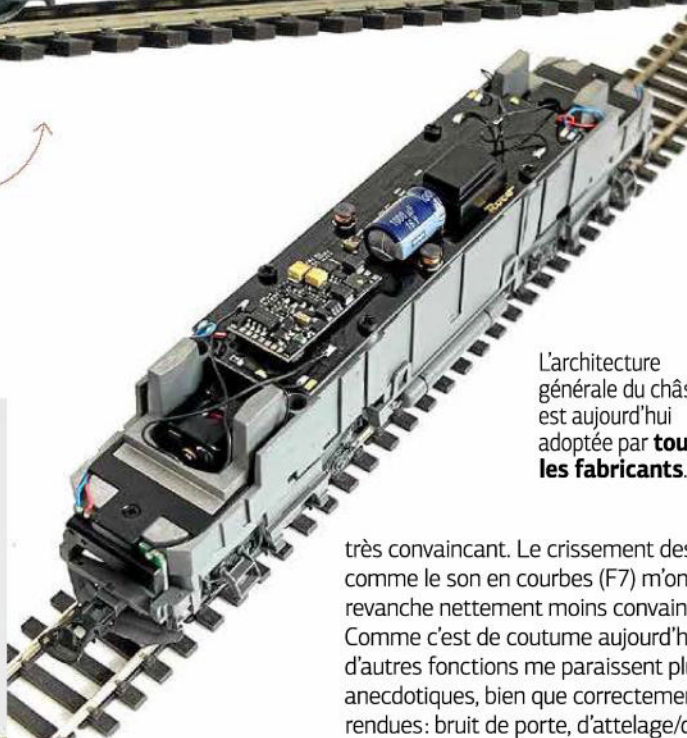
Les caillebotis de toitures sont **finement gravés**.

locomotive réelle est bien entendu très strict et l'on appréciera aussi les voiles de roues gris, et les boudins fins de celles-ci.

APTE À UN SERVICE INTENSIF

Ce n'est pas une surprise, le comportement en ligne de cette nouvelle BB 22200, comme celui des autres locomotives de la marque autrichienne, est excellent. Sous DCC, elle démarre au premier cran de marche, sans à-coups, très silencieusement. La montée en vitesse ne révèle aucun

bruit mécanique, la locomotive file très doucement sur la voie, et franchit sans broncher des courbes de 360 mm de rayon et les voies déviées d'appareils du commerce (Peco Setrack, Piko A, Roco, Trix C...). 26 fonctions sont disponibles en plus de la commande des feux (F0). F1 active le son, F2, F3 et F17 des avertisseurs. J'ai beaucoup apprécié la qualité du son, en particulier la réverbération, qui confère une belle présence à cette BB. Le bruit du compresseur, à l'arrêt, est également



L'architecture générale du châssis est aujourd'hui adoptée par **tous les fabricants**.

très convaincant. Le crissement des freins, comme le son en courbes (F7) m'ont en revanche nettement moins convaincu. Comme c'est de coutume aujourd'hui, d'autres fonctions me paraissent plus anecdotiques, bien que correctement rendues: bruit de porte, d'attelage/déttelage, sifflet de l'agent de quai... Les cabines sont dotées d'éclairages, deux conduits diffusant la lumière des LED situées sur la plaque électronique principale, ce qui évite des contacts fragiles entre caisse et châssis. Il est très facile de lever la caisse, et relativement aisé d'installer un conducteur, les encliquetages n'étant pas trop serrés. L'insertion d'une tête d'attelage court ne pose pas non plus de problème. Du fait de la couleur fuchsia choisie par Roco, la locomotive est difficilement compatible avec les voitures Ouigo produites par L.S.Models. On préférera donc lui atteler une composition de VTU également décorées par le fabricant autrichien. Considérant cela, elle s'acquittera sans souci d'un service intensif en tête de rames de huit voitures, comme en réalité. ■