

141 T EST PIKO

La sortie d'une locomotive à vapeur française chez un industriel est toujours un événement, surtout dans une rare version ancien réseau!

Texte et photos: Aurélien Prevot
(sauf mention contraire)

Les **formes massives de la T 14** prussienne sont parfaitement bien rendues.



Une prussienne en France

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Piko
- Échelle: HO (1/87)
- Références: 50673 et 50674
- Époques: II
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm
- Fabrication: métal et plastique injecté
- Prise de courant: toutes les roues (y compris les bissels)
- Motorisation: moteur central à volant d'inertie
- Transmission: par vis sans fin et engrenages aux essieux 3 et 4 et par l'embellage aux essieux 1 et 2
- Essieux moteurs: quatre
- Essieux bandagés: deux roues bandagée (essieu moteur 4)
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: LED (blanc/rouge selon le sens de marche en analogique)
- Interface numérique: oui (Next 18)
- Décodeur DCC (versions numériques sonores): Piko
- Fumigène: oui
- Poids: 410 grammes
- Prix: 420 euros (analogique), 540 euros (numérique sonore)

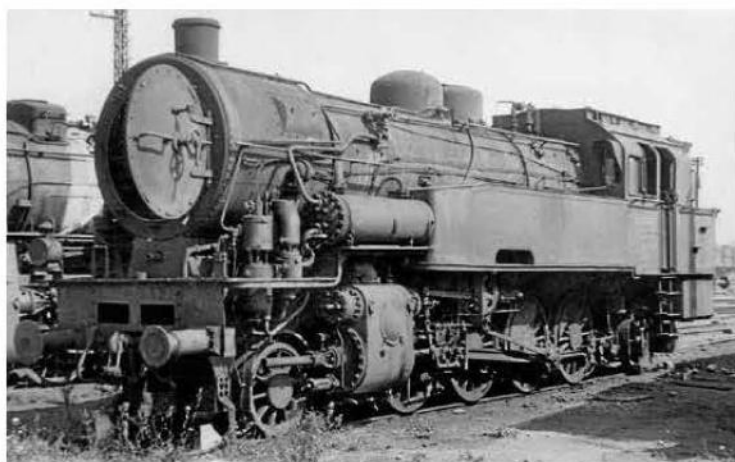
Comme désormais de coutume avec Piko, la machine est soigneusement présentée dans un classique emballage en plastique transparent. Elle n'est pas vissée sur son présentoir mais simplement enfichée, ce qui facilite grandement sa prise en main. Les différentes notices sont rangées en dessous. Après la 1-141 T 317 (Test dans LR 918 de janvier 2024), Piko a reproduit une nouvelle T 14, cette fois construite en 1917 par l'Union Giesserei à Königsberg. Celle-ci est arrivée en France dans le cadre des prestations d'Armistice et est affectée au réseau de l'Est où elle est immatriculée 4670 (future 1-141 TA 670 à la SNCF). Elle est radiée le 26 avril 1957 à Thionville. La période de circulation s'étend donc globalement de 1920 à 1945.



DES T14 EN FRANCE

En 1919, le traité de Versailles, prévoit d'importantes ponctions dans le parc des machines allemandes, au titre des réparations de guerre. 2095 locomotives sont ainsi attribuées aux réseaux durement touchés par la guerre, en plus de très nombreuses voitures et de milliers de wagons.

- Le matériel Elsass-Lothringen, dont quarante T14 (comprises dans la tranche 8501 à 8546), intègre le nouveau réseau Alsace-Lorraine, administré par l'État, la région redevenant française. Six T14 supplémentaires sont versées de l'État à L'AL entre 1930 et 1934, numérotées 8551 à 8556 (dépôts de Metz, Sarreguemines, Thionville, Hausbergen et Mulhouse), en 1938, elles intègrent toutes la toute nouvelle Région Est SNCF et sont numérotées 1-141 TA 541 à 556.
- Les T14 de l'Est, série 11s, sont numérotées 4656 à 4682 (dépôt d'Amagne, Audun-le-Roman, Bar-le-Duc, Blainville, Conflans-Jarny, Lérrouville, Lumes, Noisy-le-Sec, Pagny-sur-Meuse et Toul), incorporées à la Région Est SNCF en 1938 et renumérotées 1-141 TA 656 à 682.
- Le réseau de l'État compte jusqu'à seize T14, immatriculées 42- 901 à 923, employées au service de banlieue au départ de Saint-Lazare ou à la manœuvre à la butte au triage d'Achères. La plupart de ces locomotives intègrent la Région Est SNCF en 1945 et sont numérotées dans la tranche 1-141 T 301 à 323. Deux machines sont vendues à la Société Métallurgique de Normandie, à Caen, en 1937 (42-915 et 42-920), suivies de quatre autres en 1949: 1-141 TA 524, 532 et 556 (ex-AL) et 1-141 TA 305 (ex-État). Toutes les T14 de la SNCF sont réformées sur la Région Est dans la première partie des années cinquante. **YB**



© DR, coll. LR Presse

La **141 TA 527**, du réseau Alsace-Lorraine et incorporée à la Région Est SNCF, dispose d'un réchauffeur Knorr (appareillage à l'avant du tablier).



© DR, coll. LR Presse

La **42-922** (future 3-141 TA 922 puis 1-141 TA 322) porte encore ses plaques État lorsqu'elle arrive à la Région Est, où on la voit devant une 150 X bien plus récente.

DU TRÈS FIN

Ce qui surprend, à la prise en main, c'est le poids du modèle: 410 grammes! Une masse importante qui s'explique par la fabrication en métal d'un grand nombre de pièces, qui permet l'installation d'un fumigène d'origine sur la version numérique. La gravure est d'une très grande finesse. Les nombreux rivets ressortent parfaitement, tout comme les différentes tuyauteries moulées. Sur la boîte à fumée, on retrouve le bossage apparu à partir de 1916, lorsque le collecteur des tubes de surchauffe (placé à l'intérieur de la boîte) a été agrandi. Les tubes de vapeur ont alors été repoussés vers l'extérieur, d'où la bosse. La machine reproduite ayant été fabriquée en 1917, c'est donc conforme. La cabine est une pièce rapportée en plastique. Elle est équipée d'un lanterneau, ce qui était bien le cas de la 4670 réelle. La devanture est bien

évoquée avec les nombreux cadrans. On retrouve les mêmes qualités au niveau du châssis, avec une gravure fine des coffres et une belle reproduction des différents tubes. L'embellage, constitué de pièces en métal bruni et en plastique, est du même niveau. Les boudins de roues sont discrets.

UNE BELLE MACHINE

La teinte noire est splendide. Les cercles de chaudière polis le sont de même. Les différents marquages sont superbes. Les filets rouges sont très fins et réalistes. On regrette cependant leur absence sur les caisses à eau et le tablier. Autre absence bien visible: les supports de lanternes, sur la traverse avant. Sur la porte de boîte à fumée prend place une très belle lanterne. À l'arrière, Piko n'a pas reproduit la planche fixée sur la hotte à charbon... pourtant présente sur la version SNCF ►►



À l'avant, une **lanterne Est**. Il manque les supports de lanterne sur la traverse.

À l'arrière, la **lanterne est fixée** comme il se doit sur son support. Il manque la planche horizontale sur la hotte à charbon. Le marquage ombré de rouge est superbe.



L'embellissage est fin, tout comme les boudins de roues. Celles-ci sont soigneusement brunies. On regrettera l'absence de **filets rouges** sur les caisses à eau.



L'**intérieur de la cabine** est bien reproduit... même si peu visible, surtout une fois une équipe de conduite en place.

► sortie précédemment (voir LR 918), et qui équipait la machine réelle. Pour d'évidentes raisons de coût, les tampons ne sont pas typiquement Est. L'amateur pointilleux les remplacera donc par des pièces artisanales (la réf. A443 d'AMF87, s'en approche à défaut de parfaite conformité).

EN LIGNE

Les qualités de la machine ne sont plus à démontrer. Très lourde (410 grammes!), très souple, elle est d'un grand silence et tracte sans souci de longues rames marchandises. En numérique, les possibilités de jeu sont bien plus grandes. Le décodeur est installé sous la cabine tandis que le haut-parleur prend place dans la soute à charbon. Le volume sonore

est très important et couvre les bruits de roulement. De nombreuses fonctions sonores classiques sont proposées, dont un bruit de cloche (F5). Du côté des fonctions lumineuses, c'est Noël avant l'heure ! Le modèle est bien sûr équipé d'une inversion des feux (blanc/rouge). Il est possible de commander séparément les feux blancs et les feux rouges. La teinte blanche ne m'a toutefois pas convaincu pour un modèle ancien réseau. Un éclairage de cabine est installé (la LED est dans la chaudière et l'éclairage est transmis par un conduit lumineux. Ingénieux). En marche, le foyer s'allume en rouge scintillant et il est même possible d'éclairer le châssis. Le modèle est muni d'un condensateur à haute capacité qui permet une autonomie

sonore et lumineuse d'environ quatre secondes : largement suffisant pour faire face à un mauvais captage du courant. La version numérique est équipée d'un fumigène, cependant bien décevant

CE QUI EST RARE...

Ce modèle, bien né outre-Rhin, allie métal et plastique. La francisation est certes incomplète mais le résultat est fort sympathique. Le fonctionnement est irréprochable. Une machine qui ravira tous les amateurs de l'Est, qui pourront ainsi faire circuler les nombreux wagons aux couleurs des anciens réseaux sortis ces dernières années, puisque rappelons-le, les wagons voyageaient largement du territoire d'une compagnie à l'autre. Reste le prix... ■