



DEUX WAGONS À RÉSERVOIR RIVETÉ, FLEISCHMANN À DROITE, DONT LES FONDS BOMBÉS SONT DÉCORÉS, SACHSENMODELLE À GAUCHE, DONT LES ÉCHELLES ET LA PASSERELLE ONT ÉTÉ REFAITES EN LAITON.

LES WAGONS-CITERNES ANCIENS À ESSIEUX

FLEISCHMANN, PIKO ET SACHSENMODELLE

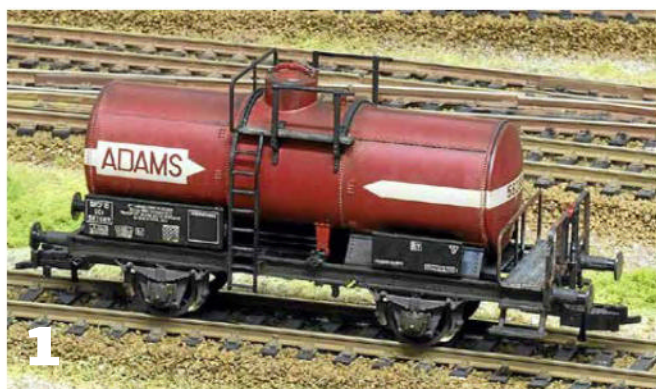
Quelques fabricants ont produit, il y a plusieurs décennies, des wagons-citernes SNCF en HO, reproduisant des modèles d'origine allemande comme ceux restés en France suite aux deux conflits. Leur prix raisonnable justifie aussi que l'on revienne sur leur cas.

Texte et photos: Jean-Louis Gamba

Pour mémoire, les wagons-réservoirs, appelés plus familièrement wagons-citernes, n'ont jamais reçu de marquage EUROP dans le cartouche mais le marquage RIV leur permet de franchir les frontières. Comme habituellement, les fabricants ont décliné leur modèle en plusieurs décorations, élargissant leur marché potentiel et nous permettant de varier nos rames. Sans prétendre à l'exhaustivité, sont évoqués ici des modèles immatriculés à la SNCF, et munis d'attaches à élancement. En bourse, le prix de ces wagons se situe dans une fourchette de 15 à 25 €. Sur le site d'enchères le plus

connu, les prix sont nettement supérieurs et parfois – à mon avis - injustifiés. L'intérêt de fréquenter les bourses est manifeste.

Fleischmann jouit d'une réputation qui perdure, même après des années et ces productions restent une valeur sûre, du fait de leurs qualités intrinsèques. Nous nous intéressons ici aux reproductions de wagons-réservoirs d'un type ancien, très courant outre Rhin, caractérisés par leur citerne rivetée et leur plateforme supérieure à trois garde-corps. Selon les versions, une guérite est installée sur la plateforme inférieure. Sur le marché de l'occasion, le prix de ces modèles toujours



très appréciés reste toutefois contenu du fait de leur très grande diffusion. Fleischmann a proposé de très nombreuses décorations, une façon simple et rentable d'élargir sa gamme. Outre les livrées présentées (**photos 1, 2 & 22**), on trouve les versions suivantes : Claude, Marcel Rouanet (transport de vin), Esso, Shell (transport de produits pétroliers) et Grande Paroisse (transport de produits chimiques). Les fonds bombés de certains modèles sont décorés. Certains wagons sont dotés de roues à rayons, toutefois peu visibles derrière les plaques de garde. Un petit regret : le châssis ne comporte aucun marquage.

Piko proposait des wagons-citernes construits en réalité par la firme allemande Waggon-Fabrik AG Uerdingen. Leur cuve de grand diamètre, sans rivets, c'est à dire soudée et contenant 30 m³ leur confère une allure moderne. Le châssis comporte des plans inclinés ajourés ainsi qu'une plateforme avec échelle qui conduit à une passerelle supérieure. Les décorations proposées en époque III par Piko concernent des sociétés pétrolières : Antar, Caltex, Mobil, Igol (**photos 3 & 4**). Ces wagons sont bons rouleurs. Quelques détails proéminents sont fragiles, comme les supports de lanternes latéraux venus de moulage avec la cuve, et la poignée de serrage du couvercle du dôme. Il convient de vérifier ces points en cas d'achat. L'artisan L'Obsidienne commercialisait un kit permettant de remplacer diverses pièces en plastique par d'autres plus fines en laiton photodécoupé. Ce kit, lui-même aisément améliorable, permettait d'obtenir un modèle qui n'a pas à rougir face aux productions actuelles plus onéreuses, Exact-Train par exemple, pour autant que l'on ne soit pas trop regardant sur les équipements sous châssis (photo 5). Hélas, ce kit n'est plus disponible actuellement. ►►



1: Le réservoir de ce wagon est réservé au transport de vin (Fleischmann).

2: Pour ses propres activités, l'entreprise Millet utilisait d'anciens wagons achetés en France ou à l'étranger (Fleischmann).

3: Livrée Caltex pour ce wagon flambant neuf, tout juste sorti de boîte (Piko).

4: La livrée de ce wagon réservoir Igol est tout aussi immaculée (Piko).

5: Détaillé et patiné, le wagon Antar de Piko s'accorde parfaitement avec le beau modèle Exact-Train aux couleurs de Azur.



6: Ce wagon Caltex (Sachsenmodelle) a reçu une patine ultra-légère mais suffisante.

7 : Avec ou sans guérite, ces deux wagons ont manifestement subi quelques débordements lors de leurs remplissages (Sachsenmodelle).

8: Wagon spécial Sachsenmodelle pour le transport d'acide sulfurique.



plutôt rare à l'époque où ces modèles ont été produits. Outre des citernes neutres, de teinte grise ou noire, Sachsenmodelle a produit diverses livrées à l'enseigne des Sociétés Desmarais Frères – Azur, Caltex, Ermewa, Paul Millet, Purfina. En tant que bon plan, ignorons les versions Ugilor et SGTL, plus rares et dont les prix sont satellisés. Moins courants sur le marché de l'occasion, mais accessibles, des wagons munis d'une citerne ceinturée de ferrures rivetées, d'allure encore plus ancienne et dont il est difficile de déterminer si certains furent effectivement immatriculés à la SNCF (photo 8). Leur francisation est-elle réaliste ou bien seulement une astuce de Sachsenmodelle pour élargir sa zone de chalandise ? Leur décoration évoque le monde de la chimie, avec Rhône-Poulenc et Le Service Des Poudres. Témoins d'une conception aujourd'hui révolue, ces modèles sont facilement démontables par deux vis. Très appréciable si l'on veut intervenir pour maintenance ou patine. Dans quelques cas, les élongations peu souples méritent un peu de graisse au téflon.

►► **Sachsenmodelle** (marque aujourd'hui disparue) avait reproduit des wagons-citernes construits dans les années 1920 pour des entreprises privées allemandes et opérés par la DRG (Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft). Faute de répertoire général, impossible de connaître l'origine de ces nombreux wagons dont un contingent fut récupéré par la

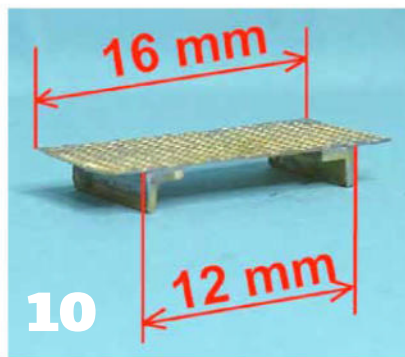
France. De nos jours, plusieurs exemplaires sont préservés outre Rhin. Avec leur citerne rivetée installée sur un châssis ajouré muni d'une plateforme, avec ou sans guérite, les modèles Sachsenmodelle reflètent bien la silhouette des wagons réels (photos 6 & 7). Sur certains tirages, le châssis comporte même la numérotation des roues, détail



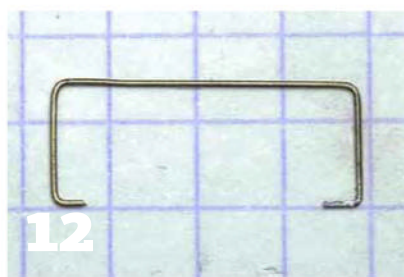
9

Et pourquoi pas un petit «relooking»: sur un Sachsenmodelle par exemple ?

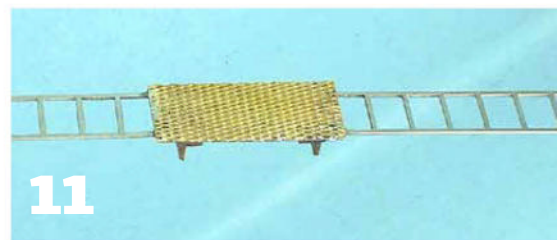
Quoique acceptable tel quel, l'ensemble échelles/plateforme du dôme de remplissage est un peu épais. Étant fixé sous les longerons du châssis par une simple griffe, cet ensemble est facile à dé-clipser pour être remplacé (**photo 9**). Observons que le dessus de la cuve comporte un méplat quelque peu incongru et deux trous qu'il faudra cacher. Une nouvelle plateforme est constituée d'un coupon de tôle striée fine (Decapod réf. 9001) de 16 x 7 mm sous lequel sont soudées deux cornières de 2,5 mm dont les faces extérieures des ailes sont distantes de 12 mm. Le débord de la tôle au-delà des cornières doit être égal à gauche et à droite (**photo 10**). Des ciseaux suffisent pour les découpes. Ces dimensions permettent de cacher les trous et le méplat. Pour les échelles, j'utilise la référence 154 de SMD (largeur 5,2 mm, pas des barreaux 3,3 mm). De part et d'autre des cornières, souder un tronçon d'échelle de 5 cm ; le premier barreau est soudé juste sous la plateforme ce qui procure un soudage résistant (**photo 11**). L'alignement rigoureux des échelles et de la plateforme est obtenu en positionnant les éléments sur un papier millimétré avant de les souder. Le garde corps est en laiton de diamètre 0,3 mm plié en forme de «rectangle»



10



12



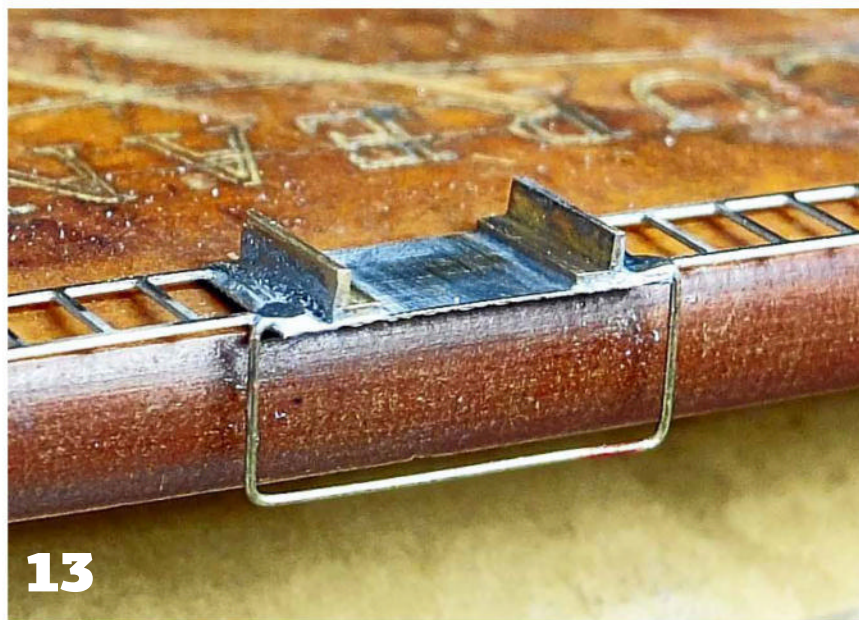
11

9: Le démontage de la plateforme d'origine est très facile.

10 : La longueur des cornières est égale à la largeur de la plateforme.

11: Le premier barreau de chaque échelle est soudé au bord de la plateforme. Pour cette étape et pour la 13, refroidir les parties déjà soudées avec une lanière de tissu humide. Ceci évitera de malencontreuses fusions qui ruineraient les soudures précédentes.

12: Le garde-corps en laiton.

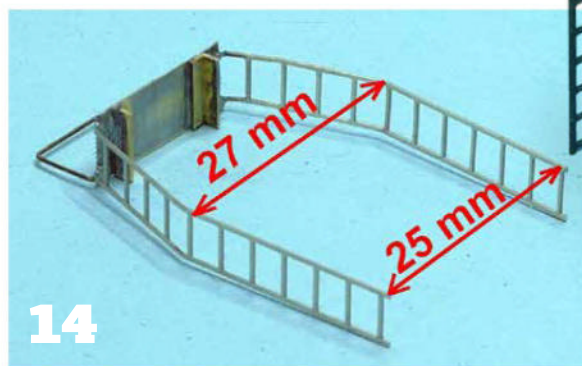


13

Cette disposition des éléments facilite leur soudage.

bien plan. La longueur permet de recevoir la plateforme et les deux retours inférieurs ont une ouverture de 13 mm (**photo 12**). Pour l'assembler à la plateforme, retourner celle-ci sur le rebord d'une planchette en bois et suspendre le garde corps aux extrémités de la plateforme. Deux points de soudure suffisent (**photo 13**). Les échelles sont coupées sous le onzième barreau décompté depuis le haut et mises en forme par pliage. Le 1er pli juste au ras de la plateforme, le second juste au dessus du cinquième barreau. Travailler sur du papier millimétré facilite le réglage pour

que les échelles soient symétriques et la plateforme bien perpendiculaire à leur axe de symétrie. La **photo 14** montre les écartements retenus. Le resserrement au pied des échelles permettra de pincer légèrement le châssis pour un meilleur positionnement. Éviter de malmenager les plis dans un sens puis dans l'autre au risque de casser. Pour cette même raison, préférer des échelles en maillechort, ce métal étant plus résilient que le laiton. Ne pas hésiter à vérifier sur le wagon le bon positionnement de l'ensemble. Attention, le repérage des barreaux correspond à la ►►



14

15



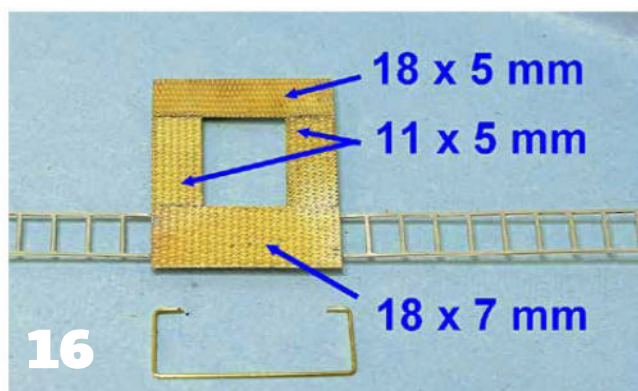
14: Les échelles sont mises en forme à la pince plate

15: Un simple crayon à papier suffit pour cet effet d'usure sur les barreaux et la plateforme. Sur le coté, le volant en laiton a été peint en noir.

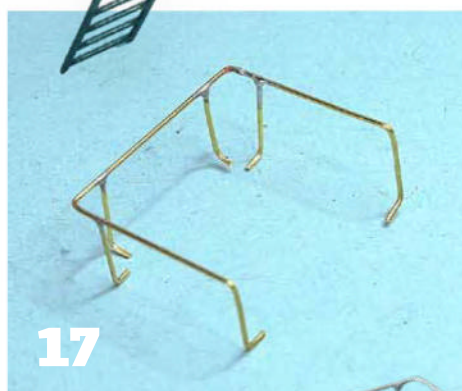
16: Les flancs de tôle à assembler doivent être aussi précis que possible. Le résultat final en dépend.

17: Aspect du grand garde-corps tout juste formé.

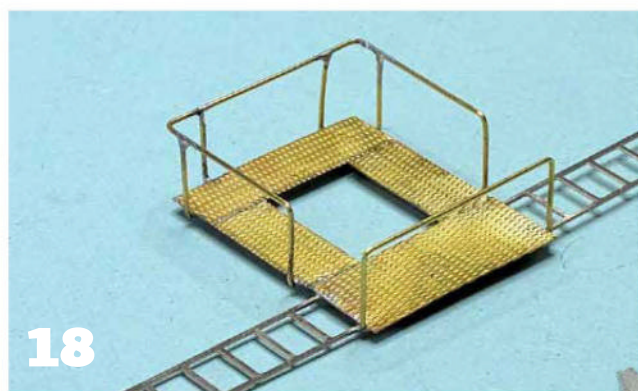
18: L'assemblage par soudage est terminé ! Il ne reste plus qu'à plier les échelles.



16



17



18



19

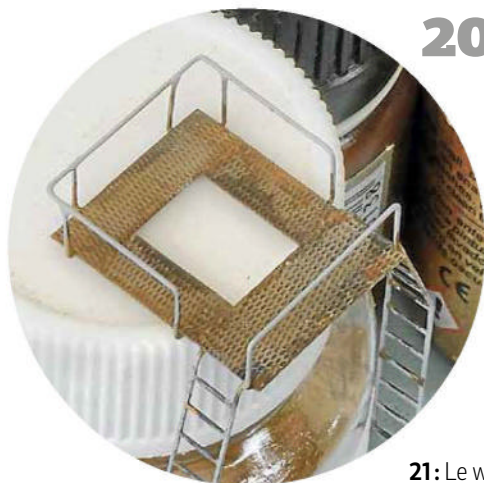
La disposition générale est bonne mais une patine s'impose !

» référence SMD 154. D'autres échelles ont un espacement de barreaux différent. Une fois peints en noir puis patinés à la terre à décor de couleur rouille, la plateforme et les barreaux sont frottés légèrement avec une mine de crayon à papier HB pour leur donner un aspect de métal usé. Ne pas abuser de cet effet qui doit rester discret. Le volant de la vanne est avantageusement remplacé par une pièce en maillechort issue d'une plaque artisanale L'Obsidienne ; j'ai sélectionné un volant de 3 mm, compatible avec le piètement (photo 15). Un point de colle cyanoacrylate permet de fixer les échelles contre l'une des butées verticales venues de moulage sur le châssis, l'autre butée étant arasée. Sa plateforme comporte quatre éléments rectangulaires assemblés sur deux

U de 1 mm. On reprend ainsi la pratique historique des tôliers qui évitaient de percer une tôle unique. Veiller à former un rectangle parfait (parallélisme des cotés, équerrage). Comme précédemment, les échelles sont soudées, et le petit garde-corps est préparé (photo 16). Le grand garde corps est plus délicat à construire. En s'aidant d'une feuille de papier millimétré, on le forme et le soude à plat. Puis on replie les pattes qui serviront à le souder à plateforme et on le «referme» en U (photo 17). Pour le soudage des

garde-corps, une bonne précaution est de travailler avec un fer de 15 W pas plus et de refroidir les pattes déjà soudées au moyen d'un lambeau de linge humide. Quelques réglages sont inévitables pour supprimer les éventuelles distorsions (photo 18). Les échelles étant mises en forme, et l'ensemble étant apprêté en gris, il est temps de vérifier que la disposition de l'ensemble est correcte (photo 19). Le fond gris est une bonne base de patine, avec l'objectif d'un résultat chromatique adapté aux teintes précédemment

20



20: La patine est simple pour autant qu'elle soit appliquée avec parcimonie.

21: Le wagon relooké en compagnie de l'un de ses congénères, dont la plateforme a aussi été refaite.



21



22

Le tampon nettoyeur de voie Noch a été lesté pour être plus efficace. Une fois badigeonné de noir il sera très discret.

appliquées au modèle. La patine fait appel au AK677 Neutral Grey essuyé (coton tige). Puis quelques touches d'un mélange de AK013 Rust Streaks et AK046 Wash Light Rust évoquent une rouille superficielle sur les rebords et les jointures des tôles. Une terre à décor brun clair neutre termine le traitement (photo 20). La photo 21 montre ce wagon terminé, ainsi que l'un de ses congénères, muni d'une plateforme différente, bien que construite selon les mêmes principes et avec les mêmes fournitures. Au final, la patine

obtenue est cohérente avec l'aspect du wagon tout en évitant le noir somme toute assez banal mais qui aurait fort bien pu convenir.

En conclusion

Dans une rame époque IIIa ou IIIb les wagons à réservoir riveté évoquent parfaitement la difficile période de l'après guerre, quand tout véhicule même très ancien, était nécessaire pour acheminer les marchandises indispensables à la reconstruction du pays. Si, d'une façon générale, pour tous ces

modèles, certains détails sous châssis sont simplifiés, voire inexistants, ce dernier point se révèle toutefois être un réel avantage pour qui veut installer un patin nettoyeur de voie Noch accroché sur un essieu (photo 22), ce qui est impossible avec les modèles de fabrication plus récente dont les timoneries de freins sont reproduites. Ces sympathiques wagons permettent de varier nos rames sans trop déboursier, et une patine adaptée les intègre parfaitement parmi leurs jeunes congénères. ■