

050 T16.1 ESU-REE

MODÈLES *Plus qu'une simple francisation*

ESU se fait spécialiste outre-Rhin de locomotives à la technologie particulièrement évoluée. Plusieurs versions françaises de la 050 prussienne sont produites avec l'aide de REE. Une collaboration, pour le meilleur.

Textes et photos: Thomas Belloc

La série comprend quatre machines, bien distinguables par les couleurs et le type de boîte à fumée.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : ESU en collaboration avec REE Modèles
- Échelle: (1/87)
- Numérotation:
- 5 AT 29, livrée vert PLM (réf. MBE-005)
- 5-050 TA 28, livrée vert SNCF (réf. MBE-006)
- 5.505, livrée noir NORD (réf. MBE-007)
- 2-050 TB 11, livrée noir SNCF (réf. MBE-008)
- Prix: 599 euros environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 420 mm
- Fabrication: métal (châssis, caisse à eau, chaudière: emplacement fumigène) et plastique injecté (chaudière, cabine)
- Prise de courant: 4 essieux (1 palpeur, 3 paliers)
- Motorisation: moteur avec volant d'inertie
- Transmission: vis sans fin et pignon métallique
- Essieux moteurs: 5 (1 essieu à roues bandagées)
- Équipement trois rails: oui
- Normes de roulement: NEM (h. de boudins: 0,8 mm)
- Éclairage: Avant/arrière blanc chaud, cabine et scintillement du foyer
- Interface numérique: oui, LokPilot V5
- Attelage: Timons à élancement avec dételage automatique
- Époque: II à III
- Région: Nord et Sud-Est
- Poids: 240 g

Après une longue attente, ESU et REE Modèles nous proposent quatre modèles français d'exception après des locomotives SNCF Fleischmann et Märklin-Trix. ESU produit aussi d'autres versions européennes: quatre pour l'Allemagne, une pour l'État prussien, une pour la Belgique et une version italienne, en partenariat avec Essemme. Ces modèles sont utilisables directement sur un réseau 3 rails ou 2 rails, analogique ou numérique. REE a aidé ESU sur les livrées (couleurs et marquages) des versions françaises, en fonction des époques et des régions, mais aussi sur quelques détails. Pour toujours plus de réalisme, ESU a pu enregistrer une locomotive allemande préservée et REE a fourni des annonces en français. En tout, ESU a produit 800 modèles français, soit 200 pour chacune. Précisons que REE est un intermédiaire commercial, l'éventuel retour en SAV étant confié à ESU. ►►

Sobre livrée
vert PLM pour
la 5 AT 23.



Sur cette version Nord, la mention « Nord 5.505 », en blanc et rouge sur les flancs de caisse à eau, est manquante.



Vert SNCF pour
la 050 TA 28 de la
Région Sud-Est.



Le **compresseur** est très bien reproduit, avec toutes les tubulures associées.



Pour les versions Nord, on peut voir **les deux graisseurs** avec les bielles de commande à gauche de la pompe à air. La version SNCF région Nord dispose d'un réservoir à TIA, sur la chaudière.

BEAU ET ROBUSTE

L'allure des T16.1 est très bien représentée, la finesse des détails est très positive, avec de nombreuses pièces en métal. Les tubulures les plus fines sont en laiton. L'embellage est particulièrement bien réussi, avec des pièces en plastique et métal peints de la même couleur, c'est un vrai plus. Les quatre tampons sont à ressort et différents suivant les régions Nord ou Sud-Est. Les couleurs des 050 sont très réussies: même vert PLM que les Mikado ou Pacific époque II de REE. Pour la référence MBE-007, il manque les marquages « NORD 5.505 » sur les caisses à eau. Étonnant car REE les mentionne sur son catalogue... Sur la version Nord SNCF, il y a encore le macaron Nord au lieu de SNCF, et ce n'est pas une erreur. Certaines machines l'ont porté jusqu'aux années 60. Quant aux marquages, ils sont très fins et bien lisibles. Cependant, l'amateur exigeant pourra regretter les plaques simplement tamponnées et non en relief de la



Les **marquages** de cette locomotive attachée au dépôt d'Amberieu sont très fins.



Le **scintillement du foyer** et l'éclairage de la cabine sont d'une très belle intensité.

DANS LA BOÎTE

Nous avons disposé des quatre machines françaises, chaque modèle est vissé sur un support plastique (clé Allen fournie, ainsi que quelques pièces mécaniques: pipette pour le fumigène, outil pour dévisser l'embellage et remplacer les

bandages d'adhérence, ainsi qu'un outil pour déclipser le frotteur 3 rails). Nous disposons aussi de simples conduites de freins. À noter, pour les deux versions Nord, un macaron SNCF fourni. La notice est malheureusement en allemand.



↑↑↑ Le **commutateur** (en bleu) permet un fonctionnement en 2 ou 3 rails, analogique ou numérique. Pas besoin de références différentes.

↑↑ Deux **haut-parleurs rectangulaires** à côté du décodeur sonore à 21 broches. La motorisation est presque invisible.

↑ La **superstructure** est électriquement liée au châssis par des palpeurs contacts.

version PLM (réf. MBE-005). Côté charbon, l'effet est trop plastique, dommage, REE nous avait habitué à du charbon bien plus réaliste. Avec des caisses à eau en métal, la prise en main des modèles est très simple. Au vu des pièces rapportées en métal, le risque de casse est minime. Nous avons donc entre les mains des locomotives robustes, comme dans la réalité.

SOUS LE CHÂSSIS

ESU indique un rayon de courbe minimal de 420 mm. Avant de passer aux essais pour vérifier ce critère, on peut mentionner les suspensions des 050: chaque essieu possède un jeu latéral et trois d'entre-eux un jeu vertical, ce qui est un très bon point pour une machine à cinq essieux. Le quatrième essieu est moteur, mais entraîne les quatre autres par les bielles. Plusieurs bielles d'accouplement sont pratiques pour les courbes plus serrées. Pas de timonerie de freins, pratique pour le fonctionnement en trois rails et la maintenance, car ça réduit la casse. Attention au système que vous utilisez: le commutateur trois rails (position basse) ou deux rails (position

haute). Après dépose de plusieurs vis, on est en présence de deux parties bien distinctes: le châssis avec la motorisation et l'électronique principale, puis la chaudière avec la cabine et les caisses à eau, avec un power pack, le fumigène et les LED du foyer et de la cabine.

SOUS COMMANDE NUMÉRIQUE, UN RÉGAL

En tout, les locomotives présentent trente fonctions, et la bande-son est plus que réussie. Comme c'est une machine de manœuvre principalement, REE a transmis trois annonces de manœuvre. On peut commander l'éclairage de la cabine et du foyer, c'est vraiment sympa. Quant au ralenti, il est parfait. La motorisation est très silencieuse et lorsque le son et le fumigène sont activés, la synchronisation est parfaite. Comme c'est une plus petite locomotive, la puissance du fumigène est réduite par rapport aux dernières 141 et 231 de REE et, par conséquent, l'autonomie avoisine les cinq minutes. Il n'y a qu'une seule fonction sifflet, mais les sons sont différents de manière aléatoire, c'est

L'**éclairage des lanternes** est assuré par un élégant conduit en plastique transparent.



vraiment sympa! Avec toutes ces fonctions, on a de quoi s'amuser avec cette série de T16.1. De plus, la présence d'un power pack permet à la locomotive de rester autonome pendant deux secondes environ lorsque la voie n'est pas parfaitement propre.

EN TÊTE D'UN TRAIN

Les essais se sont poursuivis sur un réseau avec de la voie Peco code 75 et du dévers en courbe (1,5 mm), le matériel est commandé par une Z21 Start. Malheureusement, seulement trois machines ont pu être testées, la 5-050 TA 28 SNCF faisait disjoncter la centrale. Sur des courbes de 420 mm, comme sur les aiguilles et traversée de jonction simple Peco, aucun problème. Avec cinq essieux moteurs, la locomotive ne peine pas à tirer une trentaine de wagons (soit 74 essieux), même en rampe de 2 %. J'é mets tout de même une petite réserve sur l'attelage automatique, un réel plaisir pour manœuvrer le matériel équipé de têtes courtes Roco, mais parfois embêtant à l'usage avec un simple attelage à boucle. Ce dernier peut vite se dételer s'il y a un changement de pente... L'heureux acquéreur pourra changer la tête d'attelage, il faut seulement dessouder les deux câbles de l'attelage automatique et le retirer de son boîtier NEM. J'ai remarqué aussi un problème de contre-manivelles: elles ne sont pas toutes positionnées au même angle. On relève ce problème lorsque la machine est en mouvement, la cinématique de la contre-manivelle est différente de chaque côté. ESU et REE nous proposent donc de très beaux modèles, parfaits pour manœuvrer ou même tirer de courts trains de voyageurs ou marchandises. Question fidélité, les nouvelles 050 sont bien au-dessus des modèles Trix et Fleischmann, de même, hélas, que le prix... Alors, vous vous laisserez tenter? ■