

LE TGV PSE DE KATO

Le TGV Sud-Est se doit de figurer dans la collection de tout amateur d'histoire ferroviaire française. Après REE en H0 et Azar en Z, les N'istes sont bien servis: le tout nouveau modèle Kato est une réussite.

Textes et photos: Michel Grannec

Aussi bon que beau

Le TGV Sud-Est de Kato.



LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant: Kato – Distribution Hobby 66
- Échelle: N (1/160)
- Numérotation:
 - 10-2083 : TGV PSE, rame 84, livrée orange, set de base 5 éléments, époque IV
 - 10-2084 : TGV PSE, rame 84, livrée orange, set complémentaire 5 éléments, époque IV
 - 10-2085 : TGV PSE, rame 84, livrée orange, set de base 5 éléments, époque IV, DCC sonore (à venir)
 - 10-2134 : TGV PSE, rame 08, livrée orange, coffret édition spéciale 10 éléments, époque IV, motrices 23015 et 23016
 - 10-2135 : TGV PSE, rame 08, livrée orange, coffret édition spéciale 10 éléments, époque IV, motrices 23015 et 23016, DCC sonore (à venir)
- Prix: 390 € environ l'ensemble de 10 éléments (analogique)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: R1 (192 mm)
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues (motrices et remorques, individuellement)
- Motorisation: moteur central avec volants d'inertie dans l'une des deux motrices
- Transmission: à tous les essieux
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: 3 blancs/2 rouges, inversé, par LED
- Interface numérique: oui, NEM 651
- Attelage: système spécifique avec élongation
- Époque: IV
- Région: ligne Paris Sud-Est

Remontons tout d'abord un peu le cours de l'histoire. Le 27 septembre 1981, le Président Mitterrand inaugure la ligne nouvelle Paris-Lyon. C'est le début de l'ère du TGV... 118 rames seront livrées entre 1978 et 1985, composées de deux motrices placées aux extrémités et de huit remorques intercalées, dont une voiture bar. Les trois premières sont dédiées à la première classe, les quatre autres à la seconde, certaines rames seront toutefois intégralement de première classe. Elles fonctionnent sous courant continu et alternatif, plusieurs seront tri-tension (liaison avec la Suisse). Le style retenu a été défini par Jacques Cooper. Un nouveau pantographe à double étage est conçu pour capter le 25 KV. La puissance est de 6450 KW et la vitesse maxi fixée à 260 km/h au départ, vite augmentée à 270. La suspension est assurée par de gros ressorts hélicoïdaux placés au centre des bogies intercalaires. Cet ensemble permet également l'intercirculation entre voitures. Très vite, le confort des rames est critiqué, ce



La **remorque d'extrémité** de la rame 08 porte le blason de la ville de Rouen.



↑↑ La **remorque bar**, caractérisée par ses flancs en partie sans baies.

↑ **Remorque intermédiaire** de première classe.



Au début des années 80 à Villeneuve-Saint-Georges, **la rame 04 est toute neuve.**

qui conduit au remplacement des ressorts métalliques par un système de coussins d'air avec un lourd réaligement pour les rames déjà en service. La rénovation de ces rames leur fera perdre leur teinte mythique. Leur service prendra fin en 2019. La rame 16, célèbre suite au record de 1981, est conservée dans sa livrée d'origine.



DES MODÈLES EN N

Pour les N'istes français, Kato est obligatoirement indissociable de TGV ! En 1983 apparaît la première reproduction du TGV « orange » sous forme d'un coffret de 4 éléments à compléter par des remorques vendues à l'unité. Cette rame représente la première version donc avec ressorts hélicoïdaux de suspension. À l'époque le modèle est en concurrence avec une version Lima et une Bachmann quasi introuvable (qui aurait dû être, dit-on, le premier modèle Jouef en N...). Au fil des ans les différents types de TGV (sauf l'Atlantique) seront proposés par Kato, dont l'inOui tout récemment.

L'annonce du retour de la rame orange a étonné les amateurs, ceux-ci craignant de retrouver la première mouture...

UN TOUT NOUVEAU MODÈLE AU TOP

Selon les habitudes du fabricant, l'ensemble de la rame est présenté dans deux coffrets contenant chacun cinq éléments, soit sous la forme d'un set complet (en deux coffrets) avec la rame N° 8 avec blason de la ville de Rouen ; soit sous la forme de deux coffrets à acquérir séparément, l'un comportant les deux motrices, les deux remorques d'extrémité et la voiture bar (donc ensemble directement fonctionnel), l'autre renfermant

les cinq remorques complémentaires (deux de première et trois de seconde classe). Cet ensemble correspond à la rame N° 84 avec blason de la ville de Dieppe. Ces deux rames sont équipées d'une reproduction de la suspension pneumatique finale. Si la gravure des motrices montre immédiatement son intégrale nouveauté, avec une forme du nez bien plus convaincante ; pour les remorques, l'évidence ne saute pas aux yeux. Toutefois, en examinant attentivement l'ancien modèle et surtout les remorques du TGV Réseau par exemple, plus de doute, tout est nouveau et très finement gravé. Pour les motrices, le nez et l'ensemble cabine ►►



↑ **Extrémité** côté motrice d'une remorque R1.

↗ Le bogie intermédiaire porte **l'anneau d'intercirculation**, comme en réalité.

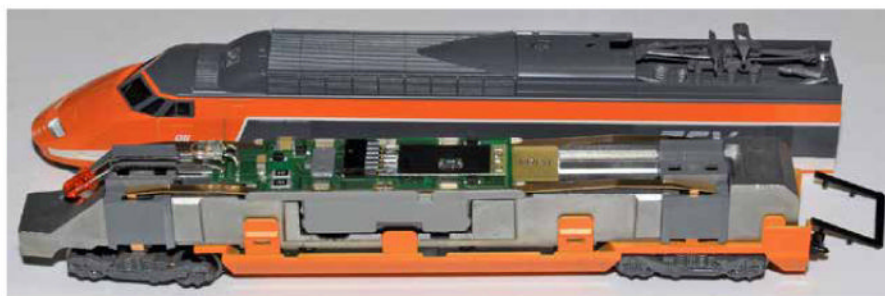
► sont rapportés à la caisse. Il en est de même pour l'ensemble toiture. Aucun espace disgracieux n'apparaît aux jointures des différentes pièces, du grand art ! Comme sur les derniers engins fabriqués par Kato, le nez proprement dit est amovible, laissant apparaître une tête d'attelage permettant d'assurer un couplage (une barre d'attelage est fournie). En toiture des motrices, les différents appareils (vérins, isolateurs...) sont rapportés ; il en est de même pour les isolateurs en toiture des différentes remorques. Les vitrages affleurent parfaitement à la caisse. Le fameux orange TGV nous paraît très correct et les différents marquages sont très fins et complets. Bien entendu, toutes les remorques comportent un aménagement intérieur conforme, les plus exigeants auront à cœur de les repeindre et ajouter des voyageurs... Importante nouveauté, le pantographe à deux étages utilisé pour la marche sur lignes nouvelles est reproduit pour la première fois à cette échelle. Tout est en plastique souple (comme le pantographe 1,5 KV), très fin et cette fois gris comme il faut ; les assemblages sont assez fragiles mais la remise en place se fait sans dégât. Seul petit reproche, aplati sur la toiture, l'archet dépasse.

LA TECHNOLOGIE DES TGV LES PLUS RÉCENTS

En fait, c'est dans la partie technique que l'on retrouve certaines pièces ou ensembles issus des modèles plus récents comme les châssis des motrices (emportant un moteur à cinq pôles avec volants



Bien que composée de plusieurs pièces, l'extrémité est **très réussie**.



↑ Le châssis métallique forme la base de la motrice. Notez **le contact des flancs métalliques** intégrés aux bogies avec des lames solidaires du système électronique.

← Le pantographe à deux étages est reproduit pour la **première fois en N**.

d'inertie) et les anneaux d'intercirculation. Toutefois les gravures des flancs de tous les bogies sont nouvelles afin de coller à la réalité. L'attelage avec les motrices reprend la solution de l'inOui qui, quoiqu'à élongation, laisse un jour visible entre les caisses. La liaison entre les autres caisses se fait par encliquetage avec un système d'élongation donnant un espacement correct. Les essieux tourbillonnent dans une barre métallique logée à l'arrière des flancs de bogies permettant une prise de courant utilisable pour l'éclairage intérieur de la rame (éléments à se procurer à part). Toutes les roues sont brunies. Les feux de route, trois blancs et deux rouges s'inversent avec le changement de sens de la rame. Pour le fonctionnement en UM, Kato a prévu un système utilisant les prises NEM DCC et permettant d'occulter les feux se trouvant à la liaison entre les rames (pièce dans le sachet ajouté). Ces prises NEM à six broches permettent d'installer un décodeur normal sur la

vraie motrice et un décodeur d'accessoire sur la fausse motrice. La notice est malheureusement en japonais et en anglais.

FONCTIONNEMENT

En analogique, on ne peut qu'admirer l'extrême ralenti, même avec le transfo d'un coffret de départ. Le déplacement est très silencieux. Evidemment, quand on libère la puissance, l'engin est capable de rouler très rapidement en se jouant des difficultés du tracé du réseau ; le bruit rappelle que la vitesse est bien là ! L'impression de vitesse est aussi impressionnante. Conséquence de ce démarrage à très basse tension, les feux ne s'allument qu'après l'atteinte d'une vitesse déjà notable. Le fonctionnement en DCC n'a pas encore été testé. En conclusion, pas de doute ce TGV constitue une vraie réussite technique et visuelle digne du modèle réel. L'acheteur prendra assurément beaucoup de plaisir à le voir évoluer sur son réseau, même s'il ne comporte pas de ligne à grande vitesse... ■