

De la réalité aux modèles Makette en H0

LES WAGONS TA 52

Sortis une première fois en 2017, les wagons TA 52 Makette sont de retour avec de nouvelles versions. De quoi satisfaire tous les amateurs de wagons originaux des années 1950-1970 !

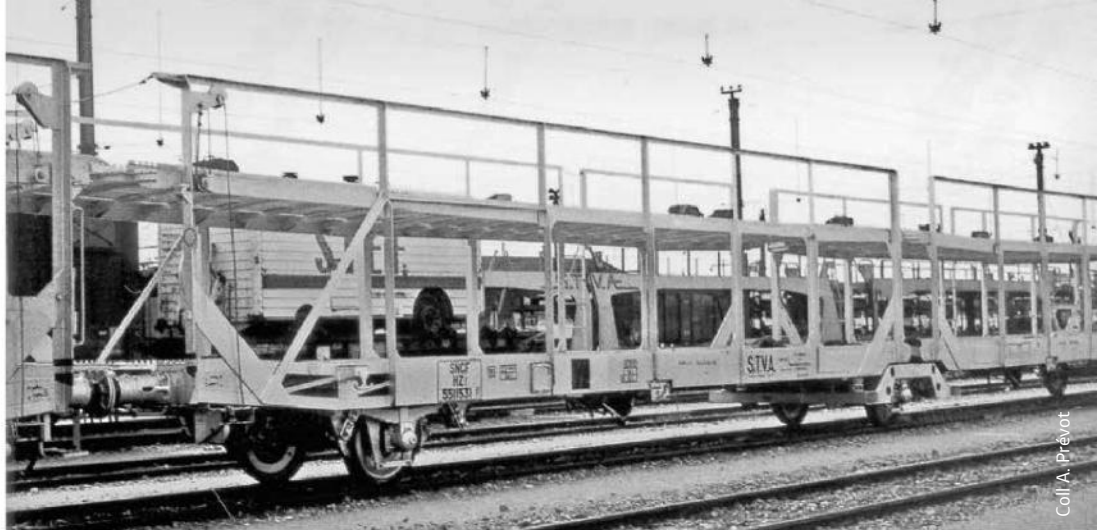
Texte: Aurélien Prévot

Le TA 52 en livrée des Transports Citroën n'attend **plus que son chargement**. Il est équipé d'une seule échelle et a des tampons ronds arasés sur le dessus.



Premiers essais de chargements avec des automobiles Citroën, Renault et Simca toutes neuves.

Les TA 52 sont modifiés en TA 352 par la SNAV qui relie deux wagons à essieux. Ici, le HZf 5511531 aux couleurs de la STVA.



Coll. A. Prévot



Dans les années 1950, les TA52 sont largement utilisés pour le service Train Autos Couchettes au départ de Boulogne-sur-mer.

Ch. Schnabel, coll. LR Presse

Des variantes en pagaille

Les premiers porte-autos ont un plancher inférieur de 14,3 m et peuvent transporter six automobiles à 100 km/h. Ce sont les « HZ Standard » (ou TA 52 courts) livrés entre 1952 et 1956. Ce sont ceux reproduits par Makette. La STVA en possède 546 construits par la SNAV (en plus des 124 wagons construits par les Ateliers de Villeneuve). En 1956, la Régie Renault sort la Dauphine. La marque espère en exporter beaucoup aux États-Unis (via le port du Havre) et la SNAV commande donc 305 « HZ allongés » (ou TA 52 longs) avec un plancher inférieur de 16,2 m permettant de charger huit Dauphine ou six Frégate. Mais les parcs de la STVA et de GEFCO n'ont cessé de se renouveler avec l'acquisition de nouveaux wagons... qui n'entraînent pas de radiations. En effet, les porte-autos les plus anciens sont transformés pour leur redonner une nouvelle jeunesse. Ainsi, très vite, la SNAV réalise des TA 352 en reliant deux wagons TA 52 l'un à l'autre par une articulation spéciale sur un bissel central à un essieu. Par la suite des TA 252 ou 260 sont métamorphosés en wagons porte-autos à quatre essieux (TA 452 ou 460) en associant deux wagons identiques qui sont légèrement modifiés pour éviter de relever le plancher inférieur au-dessus de la traverse de choc entre les deux demi-wagons. D'autres perdent leur plancher supérieur et deviennent alors des TD 452 pour le transport de monospaces ou d'utilitaires. Des TA52 circulent donc toujours mais totalement méconnaissables !

Le transport de voitures neuves fait appel à des wagons plats à essieux mais la grille tarifaire de la SNCF n'est guère incitative. C'est donc un marché qui échappe, dans l'après-guerre, à la compagnie. Cependant, le 29 décembre 1949, M. Petite, un cheminot de la région Sud-Est, fait breveter un nouveau wagon à double plancher dont deux prototypes sont réalisés sur des châssis de voitures "trois pattes" C8t à portières latérales ex-PLM, dont l'essieu central est déposé. Il est possible de charger plus de véhicules par wagon que sur un plat OCEM, tout en augmentant à peine sa tare. Un astucieux système de calage permet de gagner un temps précieux au moment des chargements puisqu'il n'est plus nécessaire de clouer des blochets dans les planchers ou d'arrimer les voitures par des cordes. Grâce à l'économie importante de frais de traction, la SNCF offre à ses clients des conditions tarifaires plus favorables. Les ateliers SNCF de Villeneuve construisent trois séries en 1951, 122 nouveaux porte-autos qui permettent aux industriels de profiter de ce nouveau tarif.

Les autres TA 52 sont fabriqués de toutes pièces par la Société Nouvelle des Ateliers des Vénissieux (SNAV).

Des TA52 chez quatre constructeurs

La SNCF suscite la création, le 20 octobre 1950, d'un « organisme spécialisé » : la Société de Transports de Véhicules Automobiles (STVA) dans laquelle Renault a des parts. Dans le même temps, les automobiles Peugeot décident de créer leur propre société en 1950 : le Groupages express de Franche-Comté (GEFCO) pour approvisionner les usines de Sochaux (les fournisseurs de Peugeot étant en région parisienne). Très vite, l'entreprise achète elle aussi des wagons TA 52. Citroën possède une filiale dédiée au transport par car « les Transports Citroën ». Elle choisit de lui confier également les transports de voitures neuves à partir de ses usines (Javel d'abord puis Rennes et Aulnay). En 1975, les Transports Citroën possèdent 452 wagons (dont 127 wagons TA 52). Simca acquiert également des porte-autos TA 52 qui desservent son usine de Poissy.

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : Makette (<makette.de>)
- Échelle : H0
- Références : voir tableau
- Prix : 80 euros environ
le coffret de deux wagons
- Fabrication : Caisse plastique
sur châssis en métal injecté
- Norme de roulement : NEM
- Attelage : boîtiers d'attelage
NEM 362 à elongation
- Époque : III-V
- Masse : 82 g



Ce wagon STVA est **dépourvu d'échelle**. Il est en livrée gris métal.

Référence	Marque	Année de révision	Gare d'attache
4431	Citroën	1959	Rennes
4432	GEFCO	NC	Montbéliard
4433	STVA	1967	Les Moulineaux
4439	SIMCA	1964	Poissy



Le wagon SIMCA présente **deux échelles** (une par face) et des tampons rectangulaires.

Des améliorations

Les premières références commercialisées il y a presque dix ans maintenant souffraient d'un certain nombre de regrets aujourd'hui corrigés. Les porte-essieux en métal et plastique ont ainsi été repris. Ils sont plus solides et appuient davantage sur le châssis (en métal injecté) ce qui permet de limiter très fortement les dandinements qui affectaient les premiers modèles. Ce système facilite l'inscription en courbe (avec un ressort de rappel) et permet une assise en trois points. Les essieux, de meilleure qualité (et qui ne sont donc plus voilés) tournent dans des paliers laiton. On regrettera que Martin Klinger n'ait pas profité de toutes ces modifications pour installer des roues du bon diamètre. Les wagons sont en effet livrés avec des roues de 10,4 mm de diamètre (au lieu de 11,6 à 12 mm) mais l'espacement des sabots de freins est toutefois prévu pour pouvoir monter le bon diamètre de roues... même si la hauteur d'origine des tampons est conforme aux normes NEM ! Parmi les autres améliorations, on peut noter l'utilisation de ressorts d'attelage plus rigides pour éviter les déports involontaires des boîtiers NEM.

Des variantes

Reproduire les TA 52 en plastique injecté n'est pas aisé, ce wagon étant surnommé par les cheminots « courant d'air » ! Par rapport aux wagons précédemment commercialisés, aucun changement au niveau de la caisse. On

retrouve donc des montants verticaux solides et bien sûr moins fins qu'une reproduction en métal. Quatre références sont distribuées chez les détaillants (voir tableau). Trois sont avec des marquages UIC. Seule la référence 4431 est en époque III. Contrairement aux précédents modèles, aucun wagon n'est équipé d'un frein d'immobilisation. Les wagons GEFCO et STVA sont dépourvus d'échelle. Le transport Citroën en a une. Le wagon SIMCA en a deux. On ne peut que féliciter Martin Klinger d'avoir tenu compte de ces variantes. Suivant les époques, les tampons sont différents. Certains wagons sont équipés de tampons ronds arasés sur le sommet tandis que d'autres bénéficient de tampons rectangulaires. Deux modèles de boîtes d'essieux sont également reproduits. Les livrées sont conformes avec une version STVA entièrement gris métal. Toutes les inscriptions



Makette a repris **son système de porte-essieu**. Si la suspension trois points est conservée, le dandinement a disparu !

sont fines et lisibles. J'ai juste regretté le porte-étiquette tampographié... L'amateur épris de réalisme chargera des autos. Makette fournit les cales indispensables pour cela dans le sachet de détaillage (bien rempli). Rappelons que les GEFCO transportent normalement des véhicules Peugeot tandis que les Renault prennent place dans des STVA... Des wagons originaux, solides, au roulement très bon qui raviront bien des amateurs. Certes le niveau de détaillage n'est pas comparable à certaines productions d'autres marques, mais le prix et la robustesse sont également très appréciables. Ces TA 52 sont faits pour rouler, pour jouer, pour s'amuser et c'est très bien ainsi ! Martin Klinger étudie actuellement d'autres modèles issus des TA 52 et peut-être aurons-nous la chance d'avoir d'ici quelques mois (années ?) des TA 252 STVA et GEFCO et des TU 252 et 452 ! Un riche programme à venir... ■



Les modèles Makette **évoquent bien les wagons réels** même si le plastique ne peut restituer totalement la finesse des profilés métalliques employés pour la construction des TA 52.