

L'AUTORAIL DE DIETRICH MISTRAL

X 3700 À LA SNCF

Le fabricant propose un nouvel autorail original, le De Dietrich de 320 ch et son frère luxembourgeois. Nous avons testé la version DCC.

Texte et photos : Yann Baude

Les **extrémités** sont très joliment traitées.

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : Mistral Trains Models
- Échelle : H0 (1/87)
- Prix : 310 euros environ (version DC, gamme Silver) et 410 euros environ (DCC son et trois rails, gamme Gold)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 435 mm
- Fabrication : métal (châssis), plastique injecté (caisse)
- Prise de courant : toutes les roues
- Motorisation : moteur à rotor sans fer, volant d'inertie
- Transmission : engrenages sur deux essieux (2 roues bandagées)
- Éclairage : feux, cabines et aménagement intérieur (LED)
- Interface numérique : oui (Next 18)
- Équipement pour les versions numériques : décodeur sonorisé ESU Loksound V5 (son 16 bits, deux haut-parleurs)
- Attelage : timon à elongation amovible (NEM 653)
- Poids : 272 g
- Longueur hors tampons : 297 mm



Il y a les têtes d'affiches, les « bankables » qui captent les regards ; et puis il y a les seconds rôles, sans qui aucun film ne serait possible. Leur prestation est plus discrète, mais si l'on ne connaît pas toujours leur nom, leur visage est pourtant ancré dans la mémoire collective. En histoire ferroviaire française, c'est un peu pareil, et Mistral entend laisser à d'autres les reproductions des plus grandes séries pour préférer le matériel de second plan, plus original, plus typé régionalement. Après les autorails panoramiques, les BB 1 à 80, les CC 1100, voici l'autorail De Dietrich.

TRÈS BELLE ALLURE

Inutile pour certains, une belle boîte contribue pourtant à orienter positivement la première impression. Avec Mistral, on a le sentiment d'acquiescer un modèle de

qualité, que le fabricant a pris soin de nous choyer. L'autorail est lové dans un berceau dense, dont on l'extrait facilement grâce à un élégant coupon de velours. Étonnamment, les tampons sont à mettre en place, très facilement et rapidement, alors que d'autres détails des traverses sont déjà montés. Quelques pièces de détail supplémentaires sont fournies. Bonne initiative ! Le modèle a très belle allure. Les teintes de la version CFL testée nous semblent justes. La gravure est fine à souhait, les vitrages bien transparents laissent apercevoir l'aménagement intérieur où sont déjà assis quelques voyageurs. Un poste de conduite, bien détaillé, est occupé par un conducteur. Sympathique ! Les bogies sont échancrés pour permettre une inscription en courbe de rayon raisonnable, mais ce n'est pas du tout visible en situation habituelle. ►►



LES VERSIONS PRÉVUES

NUMÉRO	LIVRÉE	DÉPÔT	ÉPOQUE	RÉFÉRENCE	DISPONIBILITÉ
X 3703	Rouge et crème	Ile-Napoléon	III-IV	21-05-001	Disponible
X 3709	Rouge et crème	Strasbourg	IIId	21-05-002	Décembre 2021
X 3715	Rouge et crème, toit rouge	Metz-Sablon	IVa	21-05-003	Décembre 2021
X 3710	Rénovée Train Thur Doller Alsace	Metz-Sablon	IV-V	21-05-009	Disponible
Z 101 à 109 CFL	Rouge rubis et gris clair	/	III-IV	21-05-004 à 007	Disponible



Un **timon d’attelage** est facilement mis en place. Surprenante, la découpe des jupes est pourtant conforme à la réalité.

► Les contremarches sont de jolies pièces en métal gravé, qu’il sera peut-être nécessaire de recoller en place. Pas bien grave. Les mains montoirs sont métalliques. Question aspect, rien à redire, vraiment. Un très bel autorail !

TECHNIQUEMENT

Nous avons eu en main un modèle DCC (gamme Gold) équipé d’un décodeur ESU, le fameux Loksound de dernière génération. Il rend le modèle compatible avec l’alimentation analogique, sans toutefois dans ce cas, bien sûr, disposer des fonctions sonores. Compatibilité avec le système Märklin aussi, le fabricant recommande le montage d’un ski Roco réf. 40500 avant d’agir sur un microcommutateur facilement accessible après dépose du coffre à batteries. On accède de la même manière aux microcommutateurs de commande des feux, utiles sous alimentation analogique (modèle de la gamme Silver). La partie électronique est très judicieusement dissimulée dans le faux plancher, qui intègre aussi deux haut-parleurs. Le moteur, à rotor sans fer, est disposé sur un bogie, sous le poste de conduite, et un condensateur est toujours aussi judicieusement logé dans le compartiment toilettes. Un beau travail de conception.

EN LIGNE

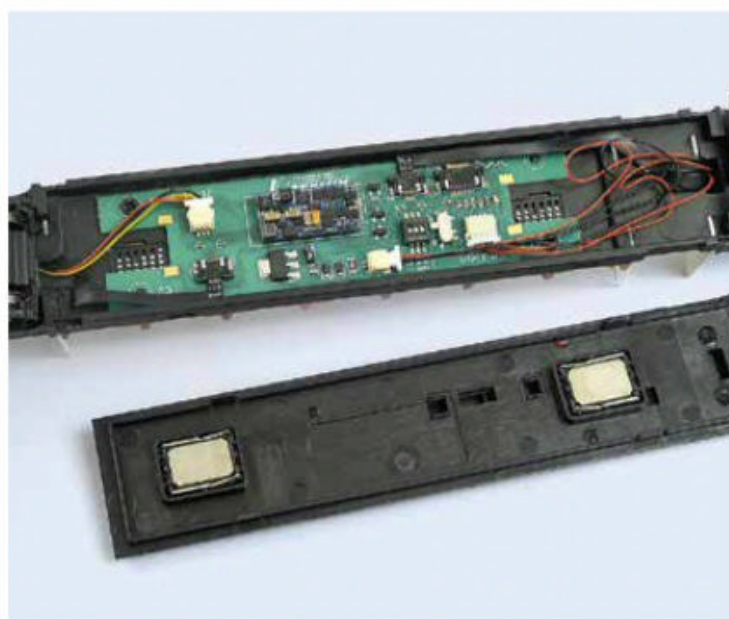
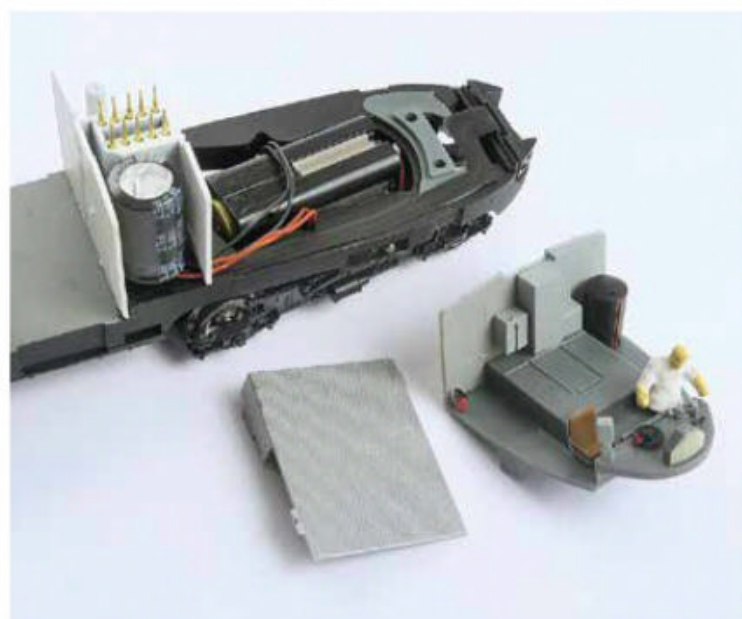
Le modèle dispose de 31 fonctions, si l’on inclut la commande des feux en F0. On ne redira pas ici que certaines nous semblent



Le modèle reproduit bien la **silhouette caractéristique** de ce type d'engin. Détail sympathique : **deux disques rouges** de fin de convoi sont visibles derrière une vitre.



1 Lignes de rivets, aérateurs, échappement... **La toiture** est tout aussi séduisante.



2 Le **petit moteur** est très bien dissimulé sous un poste de conduite.

3 **L'électronique** est joliment intégrée au châssis. Sous le carter, deux haut-parleurs.

superflues (bruit de sablières, claquement de portes...), mais on apprécie de pouvoir commander séparément les feux avant, arrière, l'éclairage du compartiment (avec bruit de l'interrupteur synchronisé !), des postes de conduite... J'ai apprécié la possibilité de contrôler le volume sonore (F15). De même, les crissements en courbe (F29) m'ont bien plu, tandis que les sons de joints de rails (F20) ne sont pas synchronisés à la vitesse. Trois annonces de gare sont proposées, hélas précédées du jingle SNCF le plus récent. Cela ne

gâche pas le plaisir d'écouter les montées en régime du moteur, très convaincantes car enregistrées à proximité de l'autorail réel préservé au Luxembourg. Le son n'est absolument pas perturbé par le bruit de la mécanique du modèle, très silencieuse, et un condensateur permet de déjouer les microcoupures d'alimentation, sur une voie sale, par exemple. Le fabricant préconise une inscription en courbe de 435 m et c'est vrai que ça passe tout juste sur les courbes de 450 mm. Pas d'aiguilles Märklin-Trix, Hornby ou Peco d'entrée de gamme,

donc. Terminons ce compte rendu par les capacités de traction : elles sont tout à fait suffisantes pour emmener, comme en réalité, une remorque d'autorail, y compris en rampe (3 % testés). Saluons à ce propos les discrets timons fournis, à monter en option, qui autorisent aussi le jumelage avec un autre autorail, un EAD ou un Picasso, par exemple. Le bilan est donc très positif et l'X3700 assurera un excellent service sur un réseau lorrain, alsacien, sur l'étoile de Gray ou même ailleurs, si l'on s'accorde quelques libertés avec la cohérence historique. ■