

TGV Sud-Est

Textes et photos: Aurélien Prévot

*Le record de 1981
vu par Jouef*

Jouef produit opportunément un coffret « Record de 1981 » sur la base de son TGV déjà connu. Une bonne idée, un bon fonctionnement, pour un modèle qui souffre cependant de quelques défauts d'aspect.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: TGV 16 (réf. HJ2412)
- Prix: 470 euros environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal et plastique injecté
- Prise de courant: toutes les roues de la motrice
- Motorisation: moteur central et volants d'inertie
- Transmission: cardans et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (inversion des feux)
- Équipement numérique: aucun (prise pour décodeur 21 broches)
- Époque: IV
- Région: Sud-Est

Le TGV du record, orange, forcément ! **La rame 16** est prête pour réitérer le record du monde de vitesse de 1981, mais sur votre réseau !



Le coffret **collector** Jouef comprend deux extras dont ce presse-papier (?) célébrant le record.

Jouef distribue depuis quelques semaines un coffret TGV célébrant, avec un peu de retard (Covid oblige), le quarantième anniversaire du record du monde de vitesse du 26 février 1981. La boîte en elle-même est déjà un record: 60 par 35 cm! J'ai bien aimé le graphisme qui rappelle les coffrets de la grande époque de la marque. On notera l'humour britannique avec la mention « Très Grande Vitesse » sous les lettres TGV et non « Train à Grande Vitesse » (marque déposée et droits à payer? NDLR). À l'ouverture de la boîte, un grand bloc de mousse noire renfermant une motrice, une fausse motrice et deux voitures. Un pin's et un presse-papier complètent ce coffret collector. L'amateur soucieux de réalisme devra donc acquérir des voitures complémentaires.

DU BON

Une fois posé sur les rails, ce TGV a fort belle allure. La livrée d'origine est très bien reproduite et toutes les inscriptions sont fines, lisibles et respectueuses des graphismes de l'époque. La position décalée du logo TGV sur les motrices est conforme à la réalité. Il était en effet envisagé à l'époque d'inscrire en grande taille les numéros de rame sur les flancs des motrices (comme pour le TGV 001). Après un essai sur la rame 04, l'idée a été abandonnée mais les marquages TGV avaient déjà été prédisposés sur la rame 16. La position des lettres sur les panneaux n'est cependant pas parfaitement conforme à la réalité. Jouef a reproduit la peinture blanche sur les ressorts de suspension: bien vu. La composition

L'espacement

entre les voitures est réduit, conformément à la réalité, il l'est moins (voir photo suivante) entre la motrice et la première voiture...



Le **sigle TGV** est globalement correctement placé. Le pantographe est en revanche peu satisfaisant.



L'articulation entre les voitures : simple et efficace, mais sans connexions électriques.

est conforme avec deux voitures R1. En toiture, deux pantographes sur chaque motrice. Si votre réseau est équipé d'une caténaire 1,5 kV, il faudra lever les deux pantographes AM 55 U. Si vous avez une caténaire 25000 V, alors, vous ne lèverez que le pantographe AMDE de la motrice arrière. Celui-ci, relativement nouveau (il équipait cependant déjà les dernières versions de TGV PSE de la marque) est plutôt fragile avec des pièces en plastique non peint. Enfin, le boîtier comportant la caméra filmant le pantographe durant le record du monde est bien présent en toiture.

DU MOINS BON

Jouef n'a pas modifié ses moules pour ce nouvel opus. Par conséquent, on retrouve des approximations déjà connues, comme les trous sur les motrices (destinés à accueillir les broches de relevage) un peu trop gros ou l'ajustage perfectible des vitres des cabines. Au niveau des nez, le fabricant a choisi de reproduire l'inscription SNCF par tampographie comme sur la précédente référence sortie il y a quelques ►►



Jouef a bien évoqué le **nez du TGV**. Évoqué, pas reproduit.



MERCI À LA BOUTIQUE
PIERRE-DOMINIQUE POUR
LE PRÊT DU MATÉRIEL

L'imposant coffret rappelle ceux de jadis, très plaisants. Notez la mention « très grande vitesse »... Humour anglais ?

Toutes les **inscriptions**, même les plus petites, sont parfaitement lisibles.



Sur les voitures, **les grilles** sont simplement représentées par tampographies.



RETROUVEZ LE TGV
JOUEF EN VIDEO SUR
LE BLOG LOCO-REVUE

► années. Un choix décevant pour reproduire un relief des trappes réelles. L'étrave est peinte dans un gris plus sombre que dans la réalité, et le schéma de peinture n'est pas tout à fait conforme. Les optiques des feux sont très curieuses avec, sous un certain angle d'éclairage, l'apparition d'une barre horizontale incongrue donnant l'impression qu'il y a deux étages ! Si les quatre feux sont bien évoqués, ils sont trop enfoncés et donc peu visibles. L'éclairage est obtenu par des LED avec inversion selon le sens de circulation. En marche avant, les trois feux s'allument, conformément au jour du record. Au niveau des remorques (non éclairées), les différentes grilles de bas de caisse sont évoquées par tampographie tandis que les aménagements intérieurs sont installés beaucoup trop haut. Ainsi, au lieu de ne voir que les dossiers, on aperçoit également les assises... L'aménagement

intérieur est celui de voitures standard. L'amateur soucieux de réalisme le reprendra donc entièrement pour reproduire les aménagements réalisés pour le record. Si l'écartement entre les voitures est réduit, celui entre chaque motrice et la voiture R1 est par contre assez important.

EN LIGNE: DU BONHEUR!

Le TGV analogique démarre sous 1,5 V environ à la vitesse d'un homme au pas. Le fonctionnement est doux et très silencieux. Sous 12 V, la vitesse est de 200 km/h à l'échelle, loin des 380 km/h du record du monde ou de la vitesse commerciale sur LGV. Mais est-ce réellement important ? Essayé sur le réseau du Club RATP de La Varenne, le TGV Jouef s'est parfaitement comporté, enchaînant courbes et contre-courbes sans aucun souci. Les différentes rampes ont été avalées sans perte de

vitesse. Certes Jouef nous propose un coffret collector anniversaire, mais le prix est lui aussi... collector. Il y a quatre ans, la marque distribuait un coffret TGV orange (réf. 2326) vendu 280 euros. Ce nouveau coffret est vendu 450 euros : sacrée inflation ! D'autant plus qu'il faut ajouter trois voitures supplémentaires (réf. HJ3011, 170 euros) pour former la rame complète. Certes Jouef nous propose un coffret collector anniversaire, mais le prix est lui aussi... collector. Il y a quatre ans, la marque distribuait un coffret TGV orange (réf. 2326) pour 280 euros. Ce TGV du record est aujourd'hui vendu plus de 450 euros, auxquels il faut ajouter 170 euros de voitures complémentaires (réf. HJ3011) pour la conformité de la rame. Une hausse en partie sans doute expliquée par l'augmentation des prix des matériaux, du transport... ■