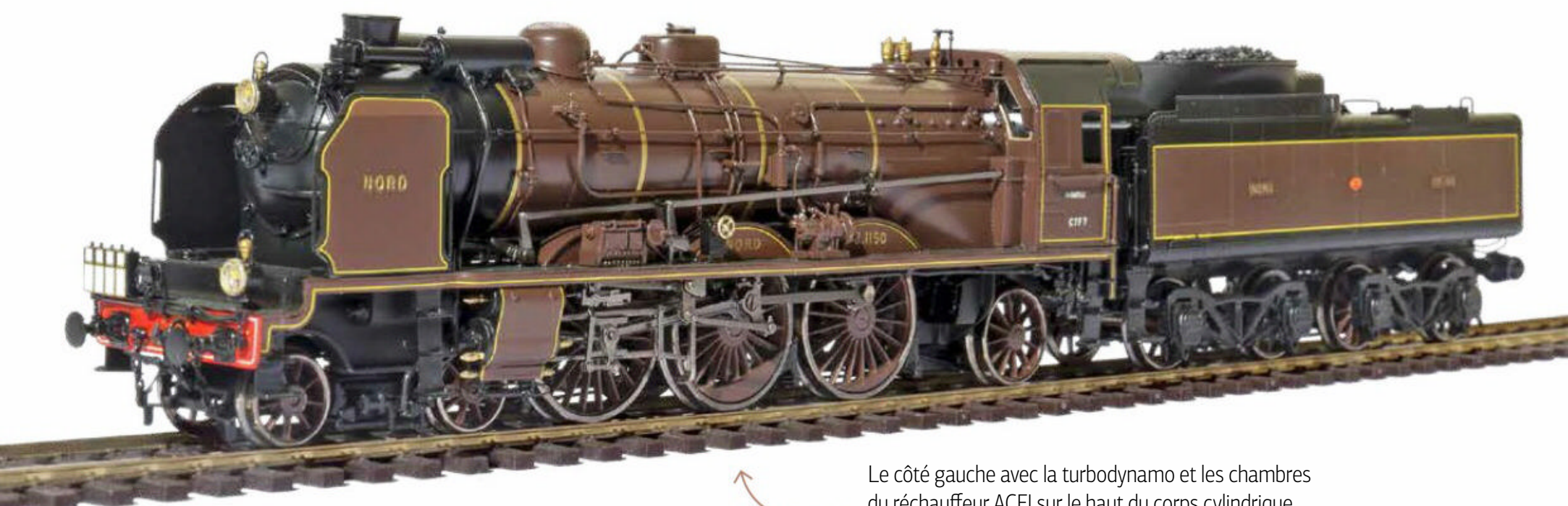


LES PACIFIC ETAT MODELBOX

Attendues depuis de longues années par bien des amateurs, les Pacific Etat sont enfin disponibles en H0 grâce à Modelbex. Le succès des deux premières versions montre bien l'attente forte pour ces locomotives, et aussi les grandes qualités des modèles proposés.

Texte et photos : A. Prévot
Merci à Pierre Dominique
pour le prêt du modèle



Le côté gauche avec la turbodynamo et les chambres du réchauffeur ACFI sur le haut du corps cylindrique. La livrée est parfaitement appliquée et les roues de teinte chocolat donnent un très bel aspect à la machine.

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant : Modelbex (Suisse-Corée)
- Échelle : H0 (1/87)
- Numérotation : 3.1150 (réf. HO-MX.003/8)
- Prix : 800 euros environ (DCC) et 900 euros (DCC sonore)
- Rayon minimal d'inscription en courbe : 420 mm environ
- Fabrication : châssis en métal injecté et superstructure en laiton
- Prise de courant : toutes les roues (locomotive et tender)
- Transmission : vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs : 3 (entraînement par l'essieu central)
- Équipement trois rails : non
- Normes de roulement : NEM
- Éclairage : oui par LED (feux blancs réversibles)
- Équipement numérique : LokPilot ou LokSound
- Attelage : boîtier NEM 362
- Époque : III
- Région : Nord
- Poids : 460 g environ

Depuis de nombreuses années, Modelbex produit des modèles réduits hybrides, associant qualités esthétiques des fabrications haut de gamme (à base de laiton) et la partie technique des productions industrielles. Et cela pour un prix à mi-chemin entre les deux gammes. Un chaînon manquant qui plaît à de très nombreux amateurs. Après une 5-231 G puis une 4-141 TA, voici la Pacific Etat. Huit machines sont au programme dont les livraisons s'échelonneront à raison de deux références par trimestre. Sont d'ores et déjà disponibles la 3-231 H 720, et la 3.1150 du Nord, surnommée « la »



► Bretonne » que nous avons pu tester. Un oiseau rare puisqu'il s'agit d'une Pacific Etat immatriculée à la Compagnie du Nord.

DU TRÈS BEAU

Dans la boîte, la machine est emballée dans du papier de soie, lui-même entouré d'un film plastique, tandis que les roues sont prises dans une plaque de plexiglas avec deux rainures. L'ensemble est calé de manière très ajustée dans un bloc de mousse. Attention au moment d'extraire le modèle ! Posée sur les rails, la Pacific a très fière allure. La livrée chocolat est fort bien reproduite et correspond parfaitement aux schémas de peinture de la Compagnie du Nord associant

brun, noir et filets jaunes. Ces derniers sont parfaitement appliqués, tout comme les mains courantes, précisément installées. Les roues peintes en brun sont conformes aux prescriptions de décoration réelle. Les différents marquages sont fins et lisibles. Sur les flancs de l'abri, l'inscription C7F7 indique les coefficients d'effort au crochet (C) et de freinage (F). Mais le plus extraordinaire vient des inscriptions sur les couvre-roues et les écrans pare-fumée, de toute beauté. Elles ne sont, en effet, pas en trompe-l'oeil, mais bien en relief comme dans la réalité. L'embellage, tout en métal, est magnifique. L'amateur épris de réalisme n'hésitera pas à le patiner légèrement. L'assemblage par vis des

différents sous-ensembles est très sérieux. Il est donc assez aisé de démonter la machine ou le tender en cas de besoin (remplacement du décodeur par exemple). Sur le côté droit, on retrouve la pompe du réchauffeur ACFI installée en 1928, alors que sur le côté gauche prend place la turbodynamo implantée l'année suivante. À l'avant, deux lanternes, ainsi que le fameux cinéma Nord qu'il ne reste plus qu'à compléter avec le numéro du train que vous reproduirez ! Les tampons (à ressort) sont la réplique de ceux à boisseau évidé, typiques de la Compagnie du Nord. Modelbex a installé de petits écrans pare-fumée, ce qui indique une période de circulation de 1932 à 1935 environ. Sur l'abri, notez la présence



Le côté droit avec la pompe du réchauffeur ACFI installée sur le tablier. L'embellage, entièrement en métal, est de toute beauté. Les inscriptions sur les couvre-roues et les pare-fumée sont en relief comme dans la réalité.



La 3-231 H 720 est également disponible. Il s'agit d'une version SNCF en livrée verte et noire du dépôt de Dieppe.



Le tender 35.143 a été spécialement équipé d'un stoker. Il emporte jusqu'à 35 m³ d'eau. À l'intérieur, le décodeur numérique.

des visières sur les deux vitres frontales. À l'intérieur, on trouve classiquement les deux strapontins, l'indicateur-enregistreur Flaman (côté gauche), et une fort belle reproduction du stoker avec son embouchure et sa vis sans fin ! La 3.1150 a, en effet, été attelée à partir d'avril 1931 au tender 35.143 spécialement équipé et pouvant emporter 37 m³ d'eau. Cette machine fut la première locomotive à vapeur d'Europe à être équipée d'un tel dispositif (si l'on excepte l'équipement des Baltic Nord 3.1101 et 3.1102 de 1910, initié par Gaston du Bouquet, mais dont la disparition prématurée n'avait pas permis la poursuite de cette intéressante expérience. Voir HS LR n° 25 NDLR). Sur la « Bretonne », les essais de stoker continuèrent jusqu'en 1938.



L'arrière du tender est massif !

DE NOMBREUSES VARIANTES

Pour l'instant, deux modèles sont disponibles : la 3.1150 Nord, ainsi que la 3-231 H 720 (réf. HO-MX.003/3) en livrée verte et noire. Mais les autres versions annoncées vont suivre. Chaque machine bénéficie de particularités. Ainsi, la 3-231 D 563 de Sotteville aura un éclairage à pétrole, une porte de boîte à fumée type État, des soupapes Lethuillier-Pinel, et sera attelée à un tender avec rehausse pour 9 t de chargement. Les essieux moteurs seront équipés de roues standards (bandages peints en blanc). La 3-231 D 602 des Batignolles (réf. HO-MX.003/2) sera équipée d'un éclairage électrique (turbodynamo installée sur le tablier droit), d'une porte de boîte à fumée type Nord, de soupapes unifiées (dérivées en réalité du type Coale), et sera attelée à un tender avec rehausse pour 12 t de chargement. Les essieux moteurs mêleront roues Léonard et roues standards. Les roues Léonard (du nom de leur fabricant, Nestor Léonard) étaient dotées de rayons fourchus côté jante en vue de leur conférer plus de solidité en même temps qu'une plus grande élasticité (Voir HS LR n° 24. NDLR). La 1-231 B 50 du dépôt de Reims sera disponible en deux versions, l'une entièrement noire (réf. HO-MX.003/4A) et l'autre verte et noire (réf. HO-MX.003/4B). Toutes auront également un essieu équipé de roues Léonard, tout comme la 3-231-632 (réf. HO-MX.003/6) des Batignolles immortalisée dans le film « La bête humaine ». La 3-231-603 (réf. HO-MX.003/5) aura un train de roues motrices intégralement Léonard. Enfin, une Pacific immatriculée au PO complètera l'ensemble (réf. HO-MX.003/7), en livrée grise à filets bleu nuit.

EN LIGNE

Toutes les machines sont équipées d'un décodeur : un LokPilot ESU pour les versions DCC ou un Locksound V5 pour les versions sonores, installé dans le tender tandis que le moteur est dans la machine et attaque l'essieu central. Même si une machine numérique peut fonctionner en analogique, le fabricant a néanmoins prévu un petit inverseur qui permet d'alimenter directement le moteur, sans passer par le décodeur, ce qui permet un réglage plus fin de la vitesse en analogique. Le tender est relié à la machine par un timon comportant deux trous, pour atteler le tender à la machine de manière serrée comme dans la réalité (vitrine ou réseau aux grands rayons de courbure) ou plus distant (rayons courts jusqu'à 420 mm). Au premier cran de marche, la machine se déplace très lentement dans un parfait silence. À plus forte vitesse, le bruit du moteur et de la transmission n'est guère perceptible. Ça roule lourd, logique vu le poids de la machine : 460 g environ. Malgré les normes de roulement fines, la machine franchit sans encombre des aiguilles Peco classiques. La version sonore permet de profiter d'un modèle encore plus vivant (voir vidéo sur notre blog). La palette des sons adoptée est très convaincante. Associer finesse de reproduction et capacités de traction est une volonté de la marque suisse, et le résultat est à la hauteur ! Le prix, contenu au vu des qualités du modèle et du mode de fabrication, n'est cependant pas à la portée de toutes les bourses... Malheureusement. ■