

140 C CHREZO

Un évènement en Zéro

Il fallait une certaine audace pour lancer, il y a quelques années, un projet de machine populaire en Zéro. Chrezo a déjoué tous les aléas pour nous proposer un modèle qui marquera les esprits, comme l'histoire des modèles réduits français en Zéro.

Textes et photos: Yann Baude

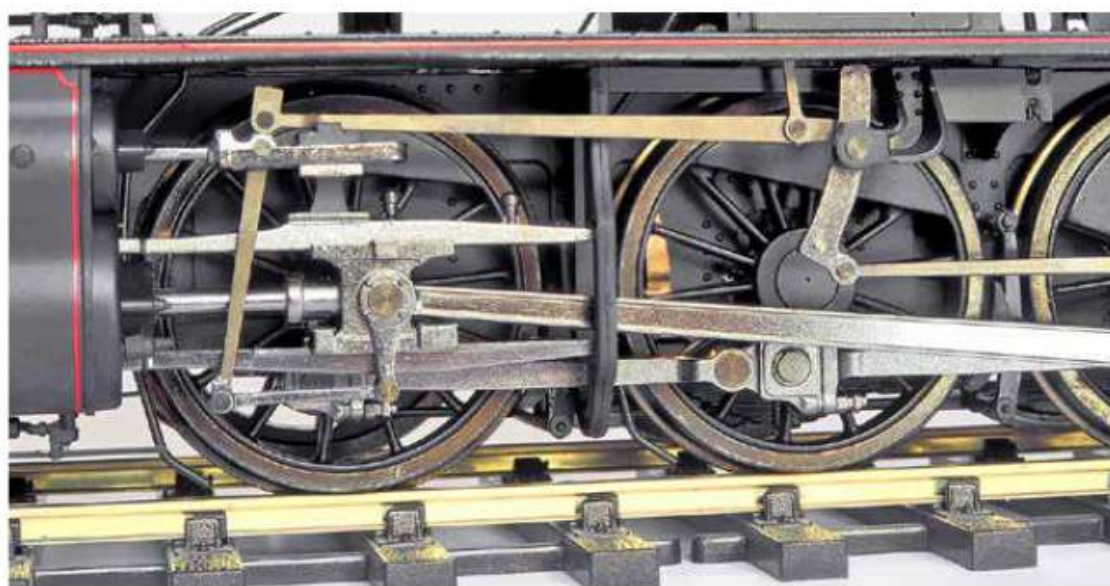
Sous sa sobre décoration, la **140 C 70** est attachée au dépôt de Sézanne.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Chrezo
- Échelle: 0 (1/43,5)
- Numérotation: 1-140 C 70, 1-140 C 133, 3-140 C 158 et 3-140 C 362
- Prix: 900 euros environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 1 030 mm environ
- Fabrication: métal injecté (châssis) et plastique injecté (superstructure)
- Prise de courant: toutes les roues de la machine et du tender
- Motorisation: dans la chaudière
- Transmission: engrenages vers le quatrième essieu
- Essieux moteurs: 4
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (lanternes par LED)
- Interface numérique: oui (décodeur ESU Lokpilot 59315 ou Loksound 58315 conseillé)
- Attelage: à vis ou normalisé (compatible Lenz et Brawa)
- Époque: III
- Région: Est ou Ouest, selon version
- Poids: 1,8 kg
- Longueur hors tampons: 443 mm (machine + tender)
- Tension de démarrage (DC): 3 V environ
- Vitesse sous 12 V (DC): non mesurée

Créateur de Chrezo, Joël Rasschaert est passionné depuis toujours par les modèles en Zéro. Après quelques « collabs » avec de grandes marques comme Lenz ou Brawa, principalement pour la francisation de modèles de wagons, la 140 C est sa première création intégrale. Pour lancer sereinement l'étude, l'audacieux fabricant avait ouvert une souscription et aujourd'hui, la machine est de plus disponible chez des détaillants, logiquement à un prix légèrement supérieur, mais très raisonnable compte tenu de la qualité du modèle, comme nous allons le voir.



L'embellage métallique légèrement bruni est particulièrement réaliste.



QUATRE SUPERBES VERSIONS

Quatre versions sont proposées dans un premier temps, trois étant issues en réalité de machines commandées par le réseau de l'État, et une, la C 70, née pour service sur l'artillerie lourde sur voie ferrée (ALVF), ensuite immatriculée 140 K au PLM. Les quatre machines présentent de fortes similitudes, mais aussi quelques différences de détails, comme la porte de boîte à fumée avec macaron central (140 C 133 et 362) ou bien Est (140 C 70) ou encore État (140 C 158). Les livrées sont aussi différentes: noir intégral avec filets rouges (C 70) ou jaunes (C 158), ou vert et noir ►►



Apprécions la gravure des flancs d'abri, celle des encadrements de baies, en particulier. Des plaques d'immatriculation en laiton photogravé (à peindre) sont fournies en remplacement de celles tamponnées.

Porte de boîte à fumée Est, pour cette version.

► à filets jaunes (C 362) ou rouges (C 133). L'embarras du choix, elles sont toutes séduisantes, d'autant plus que la décoration est dans tous les cas superbement appliquée, avec des teintes satinées du plus bel effet et des filets d'une grande finesse, sans parler des quelques pièces couleur laiton (encadrements de baies...). Les roues comme l'embellage, métalliques, sont brunis, d'un rendu particulièrement réaliste. Mais leur aspect général ne suffit pas à expliquer l'attrait exercé par ces 140 C.

DES DÉTAILS DE HAUTE TENUE

Annoncées à un prix particulièrement serré, on aurait pu craindre un traitement en rapport des volumes et détails de ces machines. Il n'en est rien. Si certains organes sont seulement suggérés, ils concernent surtout le châssis et sont donc invisibles en service normal. Les détails sont particulièrement bien gravés, et représentent tout à fait les moindres volumes des machines réelles. Notons tout de même un emballage qui ne protège peut-être pas suffisamment des aléas du transport: sur le modèle reçu, les mains montaires de l'abri étaient déboîtées, de même que la cheminée et la porte de boîte à fumée! Rien de grave, puisqu'aucun bris. La seule critique concerne le compresseur bicomposé (à l'avant, sur le côté droit de la chaudière) dont les ailettes de refroidissement, trop discrètes, ne reproduisent pas la réalité. Pas bien grave non plus. Réjouissons-nous plutôt des verres bleutés des lanternes, des lignes de rivets de la caisse du tender, des attelages à vis métalliques... L'amateur est sollicité pour mettre en place les contre-tiges des pistons, la grille pare-caténaire... et il devra aussi coller du charbon sur la forme abstraite du tender. Je n'ai pour ma part pas réussi à mettre en place la conduite d'air liant les deux réservoirs d'air, dans l'espace exigü sous la chaudière, devant le foyer.



EN LIGNE

Après accouplement de la machine au tender (pas très facile), la machine est lancée en ligne sous alimentation analogique. Elle démarre très doucement sous 3 V environ, puis évolue sans aucun dandinement, très silencieusement. Les lanternes, à l'avant de la machine et à l'arrière du tender, s'illuminent selon le sens de marche. Les deux essieux centraux de la machine jouissent d'un léger jeu vertical qui contribue à la bonne adhérence et favorise la prise de courant. La 140 C bénéficie d'une

légère inertie expliquée par la présence d'un volant sur l'arbre moteur et gagnera sans doute encore en souplesse après un temps de rodage. Des membres du Cercle du Zéro m'ont rapporté avoir pu tirer en palier une rame de 15 voitures MTH, à vitesse réaliste sous 12 V! Vraiment, les souscripteurs ont eu raison d'accorder leur confiance à Joël Rasschaert et gageons que les promesses d'achat du prochain modèle vont exploser, le Picasso prévu devant être de la même veine. ■



← L'abri est bien entendu aménagé, et une équipe de conduite tout aussi réaliste sera la bienvenue.

↓ Seul l'aspect du compresseur peut justifier notre moue.



MERCI À
DIDIER PRÉDHOMME
(CERCLE DU ZÉRO)
POUR SON AIDE À
LA RÉDACTION DE CE TEST

Le **tender 18 B** est
doté d'un réservoir de
TIA (traitement de l'eau
contre le calcaire).

