

3-231 D 563 & 231-603

Deux nouvelles Pacific État Modelbex

Les amoureux de l'ancien chemin de fer de l'État, puis de la Région Ouest SNCF ne pouvaient pas louper une belle Pacific. Daniel Cabane nous présente sa 231 D nouvellement arrivée à Damyville, son réseau normand.

Texte: Daniel Cabane et Yann Baude
Photos: Daniel Cabane (sauf mention contraire)

La face avant est **magnifique**, ou plutôt le sera, lorsque la porte de boîte à fumée aura retrouvé une bonne position.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Modelbex (Suisse-Corée)
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: 3-231 D 563 (SNCF) et 231-603 (État)
- 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 blanc réversibles)
- Équipement numérique: LokPilot ou LokSound
- Attelage: boîtier NEM 362
- Époque: III
- Région: Ouest SNCF et État
- Poids: 460 g environ

J'ai longtemps affirmé que les modèles « haut de gamme », ça n'était pas pour moi. Mais l'annonce en 2019 de Pacific État en H0 chez Modelbex m'a fait revoir mon point de vue, tant cette série de machines manque cruellement chez les fabricants plus traditionnels. J'ai donc réservé le modèle réduit de la 3-231 D 563 attachée au dépôt de Sotteville, et elle vient d'être livrée aux réservataires. ►►



← L'allure de la machine bénéficie de sa fabrication en métal: les surfaces sont bien satinées, comme en réalité.

↓ La ligne élancée de la Pacific, due au tablier horizontal, souligné de filets jaunes, est superbement reproduite.

↓ Le tender est lui-aussi très joliment traité. Les lanternes sont particulièrement réalistes.



TRÈS BEAU, MAIS...

C'est la deuxième salve de machines produites, après les modèles sortis en février, la « Bretonne » de la Compagnie du Nord et la 3-231 H 720 (présentées dans LR 897 d'avril dernier). Comme dans le cas des devancières, la première impression est très flatteuse, et j'apprécie le luxe de détails. L'aménagement de la cabine, l'écope de prise d'eau sous le tender, sont impressionnants. La décoration est tout aussi réussie: très belle peinture, filets jaunes comme de coutume à l'Ouest, finesse des inscriptions... Une fois la locomotive posée sur le réseau, il est temps de l'apprécier un peu plus en détail et, hélas, de constater quelques points un peu décevants: la plaque « danger » sur l'arceau de gabarit du tender est non ajourée, par exemple, et ce même arceau, un peu tordu, n'est pas facile à



redresser. Malheureusement aussi, sur mon exemplaire, la porte de boîte à fumée n'est pas parfaitement positionnée: les pentures ne sont pas horizontales. Et, dès lors que l'on s'en est rendu compte, on ne voit plus que ça. Le SAV, contacté pour remédier à ce problème, m'indique que cette face avant de la boîte à fumée est simplement encliquetée et que l'on

doit pouvoir la faire légèrement pivoter. En réalité, je n'ai pas vraiment pu la repositionner de meilleure manière. En fait, elle comporte deux encoches pour laisser passer des supports de mains courantes en haut, qui contraignent la mise en place. À ce jour j'ai pu en observer deux machines: la mienne et celle du site Modelbex, qui témoigne aussi de ce souci...

Version plus ancienne, cette **231-603** de l'État est dotée d'originale roues motrices Leonard.



LIVRÉE ÉTAT ET ROUES LÉONARD POUR LA 231-603

→ Admirez la qualité de décoration, qui participe pour beaucoup de l'attrait exercé par le modèle.

↓ L'intérieur de l'abri est très finement aménagé.



EN LIGNE

Techniquement, on ne constate aucun changement depuis les premiers modèles. Pour mémoire, le moteur est installé dans la machine. J'ai choisi un modèle numérique sonore, donc équipé d'un décodeur Loksound V.5 d'ESU. La locomotive est accompagnée d'un descriptif des fonctions programmées. Au premier cran de marche, la machine se déplace très lentement dans un parfait silence. À plus grande vitesse, le bruit du moteur et de la transmission n'est guère perceptible. Rappelons que malgré l'adoption de normes de roulement fines, la machine franchit sans encombre des aiguilles Peco classiques. On retrouve la volonté du fabricant: associer finesse de reproduction et capacités de traction. Un détail, j'aurais aimé des LED bicolores, pour les marches haut le pied par exemple. Je me réjouis maintenant de pouvoir atteler derrière ma machine de belles rames Ouest, par exemple composées de voitures DEV Inox ou d'OCEM, en attendant les emblématiques voitures « Saucisson » annoncées chez REE. 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... ■