

LES 151 A LEMATEC

EXCEPTIONNELLES EN H0 COMME EN RÉALITÉ

Longtemps attendue, la 151 A Lematec est désormais disponible. Un modèle d'exception entièrement en laiton construit à seulement 215 exemplaires et vendu à un prix que seul un niveau de qualité extrêmement élevé peut justifier.



Texte et photos : Aurélien Prévot

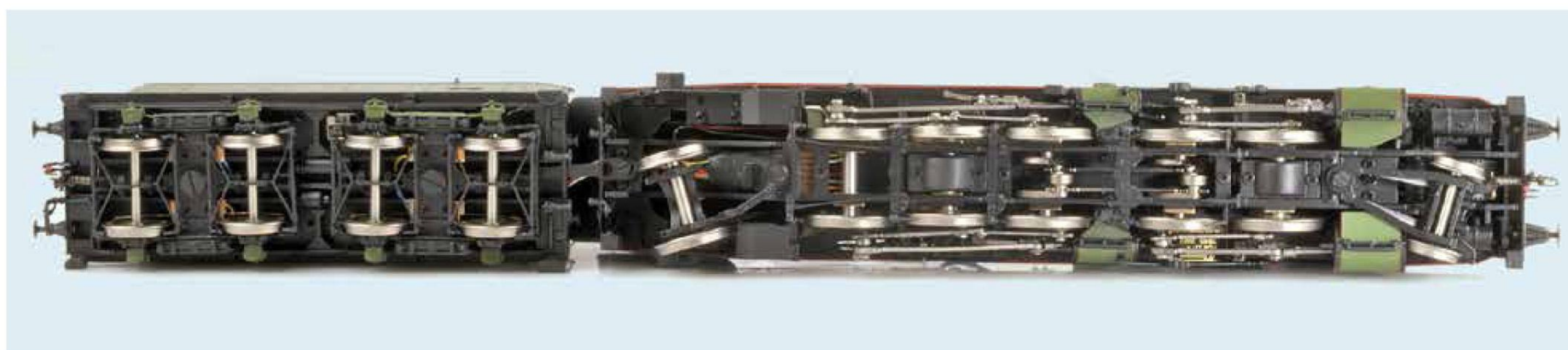
Merci à Pierre Dominique
pour la mise à disposition du modèle

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : Lematec
- Échelle : H0 (1/87)
- Références : H0 213/1 à 10
- Prix : 2150 euros (DC) et 2300 euros (DCC son) environ
- Fabrication : châssis, superstructure et détaillage en laiton
- Prise de courant : toutes les roues (locomotive et tender)
- Transmission : vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs : 5 (entraînement par les essieux 1 et 4)

- Équipement trois rails : non
- Norme de roulement : NEM
- Éclairage : oui (feux blancs ou bleutés réversibles)
- Équipement numérique : LokPilot ou LokSound
- Attelage : à vis (un boîtier NEM est fourni)
- Époque : II-III
- Régions : PLM, Régions Sud-Est et Est SNCF

Nous avons pu essayer la 1-151 A 4 en livrée noire avec filets rouges. La machine a un échappement double et est attelée à un tender 28 C avec rehausse et TIA. Les inscriptions sont peintes ce qui est normal, la SNCF n'ayant pas fait fondre de plaques pour ces locomotives. Des versions PLM (en livrée verte) avec plaques sont bien sûr proposées (avec échappement simple de début de carrière, ou double) ainsi que diverses versions SNCF en livrée vert 306 ou noire, avec ou sans TIA. Notons une curiosité : la 1-151 A 7 en livrée vert SNCF (avec boîte à fumée noire) mais encore munie de ses plaques PLM d'origine. Un oiseau rare immortalisé par Félix Fénino au début des années 1950. En tout, pas moins de dix versions différentes (trois



Le **dessous du modèle** vaut également le détour avec la reproduction des bielles d'accouplement intérieures!



La sobre livrée noire est rehaussée de **filets rouges**. Difficile d'imaginer que cette machine puisse circuler sur des courbes de 600 mm de rayon!

PLM et sept SNCF) ont été produites. Évidemment, la finesse est au rendez-vous. Toutes les tuyauteries sont finement rapportées. L'intérieur de l'abri est entièrement reproduit. L'embellage, tout en métal, est magnifique. L'amateur épris de réalisme n'hésitera pas à le patiner légèrement, tout comme les bandages de roues. La livrée est parfaitement appliquée, et les inscriptions et filets sont à la fois parfaitement lisibles et d'une très grande finesse. Très classique chez Lematec, mais particularité de ce modèle : le dessous de la machine est également impressionnant avec la reproduction fonctionnelle de la distribution intérieure : les essieux coudés 2 et 3 sont en effet reliés par des bielles comme sur les machines réelles. Incroyable.



La **face avant** restitue parfaitement l'aspect massif de ces locomotives du PLM.



Le **timon d'attelage** comporte deux trous, pour varier l'espacement entre machine et tender. Sur cette version, ce dernier est équipé d'une rehausse et du TIA.



L'**embiellage** est absolument magnifique. L'amateur épris de réalisme prendra soin de le patiner soigneusement...



Le tender est équipé d'un **attelage à vis**. Mais un boîtier d'attelage normalisé est fourni. Pour accéder au décodeur installé dans le tender, il faut ôter quatre vis.

EN LIGNE, DU BONHEUR

Toutes les machines sont vendues équipées d'un décodeur : soit un LokPilot Esu pour les versions DCC, soit un Locksound V5 pour les versions sonores, installé dans le tender tandis que le moteur est dans la machine. Même si une machine numérique fonctionne en analogique, le fabricant a 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 à deux trous, pour atteler serré comme en réalité (vitrine ou réseau aux grands rayons de courbure) ou plus éloigné. Malgré ses transmissions extérieures et

intérieures complètes, le modèle peut alors circuler sur des voies de 600 mm de rayon, une véritable prouesse. La prise de courant s'effectue par toutes les roues (locomotive et tender). La 151 A est livrée d'origine avec un attelage à vis, un boîtier normalisé est néanmoins fourni. Une solution pour les modélistes souhaitant former une longue rame marchandises avec des wagons équipés d'attelages à boucle ou de fabricants industriels. 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 ne sont guère perceptibles. L'éclairage des feux (blanc ton chaud ou bleuté) est bien sûr inversé suivant le sens

de la marche. L'intensité des feux est plutôt faible et donc réaliste. La palette des sons adoptée est très convaincante et le volume est bien réglé : la machine gagne encore plus en présence. Des vidéos enregistrées au club RATP de La Varenne (94) montrent une 151 A tournant comme une horloge en analogique sur le grand réseau, tractant sans peine une rame de 26 wagons. La vitesse est importante et les bielles tricotent sans souci. Lematec propose là un modèle d'exception associant une grande finesse de reproduction et des qualités de traction tout à fait remarquables. Le prix, s'il me semble justifié au vu des qualités et du mode de fabrication, n'est cependant pas à la portée de toutes les bourses... ■