

Z 7100 R37

Des Zézettes très abouties

La Z 7100 a longuement mûri, et l'on perçoit le bénéfice d'une gestation raisonnée. Avec cette automotrice, R37 prouve que même sans grand et beau stand en expo, on peut faire partie des fabricants sérieux en France.

Textes et photos: Yann Baude



La Z 71017 d'Avignon
réf. 41055.

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: R37
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: 7 versions (première série)
- Prix: 320 euros environ (analogique) et 420 euros environ (DCC son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: 8 roues
- Motorisation: sur un bogie
- Transmission: vis sans fin et engrenages droits
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM (h. de boudins: 0,6 mm)
- Eclairage: feux avant et arrière, cabines et compartiments
- Interface numérique: oui (PluX22), décodeur Zimo MS450P22 pour les versions DCC son
- Attelage: boîtiers NEM sur timons à élongation
- Époque: 1960 à 2006 selon les versions
- Régions: Sud-Est et Sud-Ouest
- Longueur hors tampons: 300 mm
- Poids: 265 g
- Tension de démarrage (DC): 2 V
- Vitesse sous 12 V (DC): 130 km/h environ

Pour sa première série, R37 a choisi de nous proposer trois versions années 60, et quatre versions plus récentes avec toiture rouge, correspondant plutôt aux années 70 et 80. Quelques différences sont à remarquer: pantographes AM 14 plutôt qu'AM 11 pour les automotrices les plus récentes, capots de résistances en toiture... Des versions modernisées (à partir de 1983 en réalité) seront bien entendu produites par la suite. Dans la boîte brune emblématique de R37, chaque automotrice est lovée dans un berceau en mousse, et un petit sachet recèle quelques pièces de détail pour les traverses de tamponnement, dont de superbes crochets d'attelages.



Livrée années 70 à 80 pour cette Z 7100.



ASPECT TRÈS SÉDUISANT

L'aspect général est particulièrement bien rendu, en raison d'un parfait respect des cotes réelles converties au 1/87. Les teintes choisies nous ont séduits, bien que le rouge ait été jugé un peu éteint par certains amateurs. Les bogies méritent vraiment une mention particulière, tout comme les pantographes et les appareillages de toiture. Les grilles de protection des résistances, en toiture, sont parfaites. Bien que peu visible, le détaillage du châssis est très précis et complet. Les vitrages très clairs laissent percevoir un aménagement bien reproduit, les fauteuils de première ayant même leurs têtes blanches. J'ai ►►

← Dans cette version, l'automotrice n'est pas encore dotée de portes d'accès direct au poste de conduite.

↑↑ Les pantographes AM 14 de cette version sont très réalistes et ne semblent pas trop fragiles.

↑ Le relief et le détail des bogies méritent vraiment des éloges.

L'aménagement intérieur est bien dégagé de tout équipement technique.



La liaison électrique du bogie porteur est efficace, sans entraver son mouvement.



→ Sous le châssis, des micro-interrupteurs de commande de l'éclairage.



► juste regretté que les marquages d'un condensateur soient visibles derrière la baie de l'une des portes. On peut déplorer aussi, ici et là, quelques petits défauts d'assemblage, mais auxquels on peut facilement remédier: tampons qui regardent un peu le ciel, mains montoirs pas tout à fait parallèles à la caisse. Les essuie-glaces pourraient aussi être plus fins. Rien de rédhibitoire. La caisse est assez facilement séparée du châssis, au besoin, pour installer une équipe de conduite et des voyageurs.

EN LIGNE, SOUS ALIMENTATION ANALOGIQUE

Nous avons testé une automotrice dépourvue de décodeur sur notre réseau d'essai comportant des courbes de 360 mm, alimenté par un vénérable transfo Fleischmann. L'automotrice démarre sous 2 V environ, et sa vitesse est stable à très lente vitesse. La prise de courant par toutes les roues (deux étant toutefois bandagées) et un long empattement lui permettent de franchir les appareils de voie les plus sévères, des enroulés Trix C, par exemple. Les bogies sont mobiles dans tous les plans, ce qui maintient bien les roues en contact avec les rails. Il faut vraiment que la voie présente des bosses et creux importants pour que les boudins très fins (0,6 mm) avouent leurs limites question guidage. Très judicieux: trois micro-interrupteurs, sous le châssis, permettent de désactiver l'éclairage des feux ou des compartiments voyageurs.

EN LIGNE, EN DCC

La version DCC en test est équipée d'un décodeur Zimo doté de 29 fonctions! Très agréable, on peut commander indépendamment les feux avant et arrière, l'éclairage du compartiment voyageurs, des cabines (F1, 2, 10 et 11)... Des fonctions sonores sont bien vues, par exemple cinq avertisseurs réalistes (F3 à 5, 20 et 21), le son de crissement des rails (F17) des joints de rails (F18) ou le son du compresseur (F19), d'autres plus anecdotiques... Le son général nous a paru réaliste. Pas de chance, le bogie porteur du modèle mis à notre disposition captait très mal le courant. Peut être un fil sectionné? D'autres acquéreurs n'ont pas rencontré ce problème, on ne va

donc pas généraliser. En dépit de la crainte associée au choix d'un unique bogie moteur et à la relative légèreté du modèle, des essais ont montré qu'un ensemble de trois remorques au crochet ne lui font pas peur, y compris en rampe de 2 %, en courbe de 60 cm de rayon. Les timons d'elongation jouent parfaitement leur rôle et permettent la circulation en pousse de remorques, comme en réalité. Ces automotrices nous ont conquis, vous l'avez compris, aussi bien question aspect que fonctionnement, confirmant la place de R37 dans le cercle restreint des fabricants dignes de confiance. C'est de bon augure pour la suite: voitures USI en projet, 150 B et P en gestation... ■