

141 R 840 ARNOLD

LA PLUS FRANÇAISE DES AMÉRICAINES

Les plus anciens s'en souviennent, il y a quelques années, pour pratiquer le 1/160 français, il fallait se contenter de machines allemandes francisées. Une vapeur, même aussi populaire que la R, on ne l'imaginait même pas. Aujourd'hui, le rêve devient réalité, grâce à Arnold.

Textes et photos : Régis Grannec



À l'exception de quelques détails, **la silhouette générale est très bien rendue.**

LES MODÈLES EN BREF

- Fabricant : Arnold
- Échelle : N (1/160)
- Versions et prix :
HN2484, Ep. III à VI, en version analogique, 300 euros environ.
HN2484S, Ep. III à VI, en version numérique sonore, 420 euros environ.
- Rayon minimal d'inscription en courbe : R1 (194,6 mm)
- Fabrication : métal (châssis) et plastique injecté (superstructure)
- Prise de courant : toutes les roues
- Motorisation : moteur à rotor sans fer dans la chaudière
- Transmission : à tous les essieux principaux par l'embellage
- Essieux moteurs : 4 (2 roues bandagées)
- Normes de roulement : NEM (h. de boudins : 0,8 mm, plus fin sur les roues des deux essieux moteurs centraux)
- Éclairage : blanc réversible
- Interface numérique : oui (Next18)
- Attelage : boîtier NEM à élancement au tender
- Longueur hors tampons : 154 mm
- Poids : 84 g

La 141 R 840 sort des usines Baldwin en novembre 1946 aux USA et débarque en France en mars 1947. Elle est équipée d'origine de la chauffe au fioul lourd, mode choisi par la SNCF pour faire face à la pénurie de charbon à l'après-guerre. Elle fait partie des 1340 locomotives à vapeur, simples et robustes, construites aux Etats-Unis et au Canada pour reconstituer le parc de matériel moteur durement touché par la Seconde Guerre mondiale. La R 840 est utilisée sur la Région Sud-Est SNCF (dépôt d'Avignon, puis de Nîmes) pour la traction des trains de voyageurs et des lourds ►

► convois de marchandises, puis mutée au dépôt de Vierzon pour terminer sa carrière en 1970. La traction à vapeur vit alors ses derniers moments à cette époque, et les 141 R, machines tombées dans l'ombre des prestigieuses Pacific ou Mountain sont alors les dernières locomotives à vapeur en service à la SNCF. La 141 R 840 du dépôt de Vierzon circulant notamment sur la transversale de Tours à Nevers est confiée à une association après avoir été garée dans le dépôt durant plusieurs années alors qu'elle allait être démolie... Sa deuxième vie débute ! Aujourd'hui elle se trouve dans le dépôt des Aubrais (Orléans) aux côtés de la 141 R 1199.

D'AUTRES R, MAIS DANS D'AUTRES GAMMES

Il aura fallu plus de 50 ans pour qu'un industriel s'intéresse à nouveau à une locomotive à vapeur purement SNCF. En effet la première locomotive à vapeur SNCF produite à l'échelle N date de 1971 avec la 231 E de Rivarossi. Et, depuis, rien à part des francisations de locomotives Armistice ou des fabrications artisanales. Arnold frappe fort, pour sa première vapeur SNCF, en proposant la mythique 141 R qui est depuis plusieurs années plébiscitée par les N-istes. Fulgurex sort bien en 1985 un très beau modèle en laiton de 141 R, mais dont le fonctionnement n'est pas des meilleurs, et pour un prix assez élevé, déjà pour l'époque. En 2015, Lemaco propose



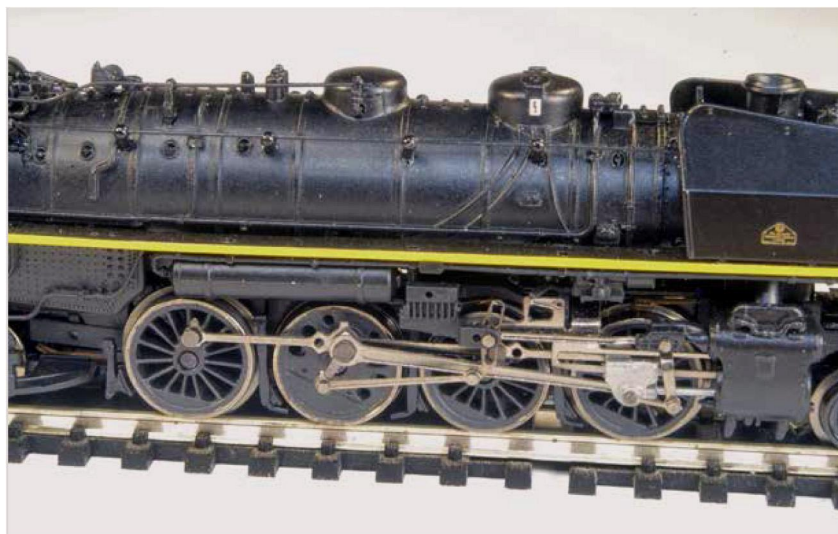
Le tender fioul à **grande capacité** est lui aussi, très juste.

sa version de 141 R, tout laiton, bien mieux rendue et au fonctionnement bien plus convaincant, mais toujours à un prix très élevé. Aujourd'hui, Arnold présente sa version de la 141 R en nous proposant, pour commencer, la version avec tender fioul.

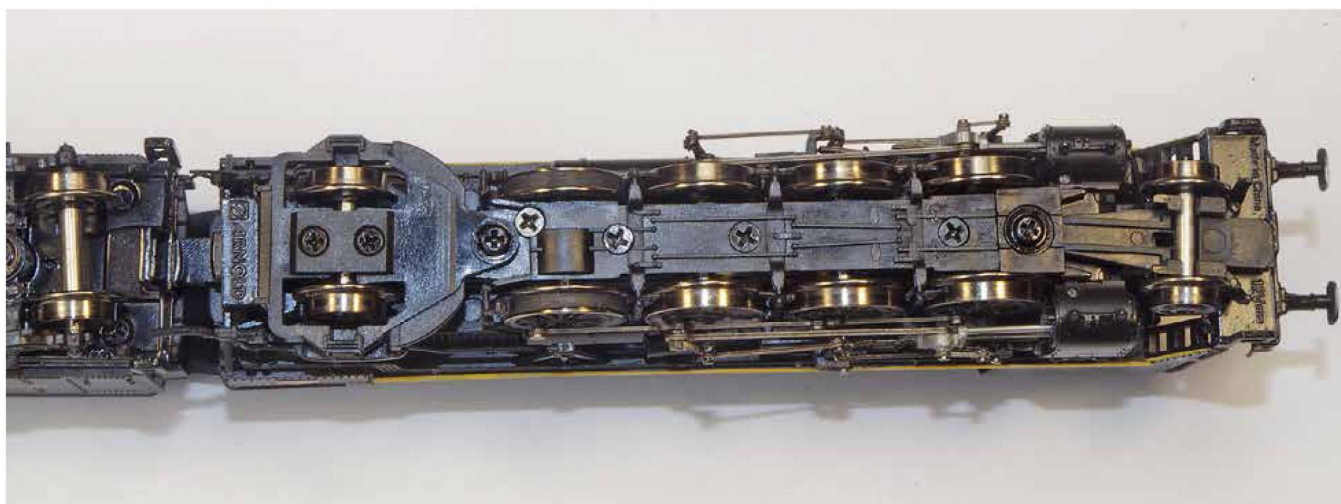
SILHOUETTE RÉUSSIE GRÂCE À DE JUDICIEUX COMPROMIS

L'allure générale est très fidèle à celle d'une 141 R réelle, les formes sont très bien restituées et la décoration est parfaite mis à part les bandes jaunes de flanc de

tablier, un peu épaisses. Les teintes sont particulièrement réussies et donnent un aspect plutôt réaliste en accord avec celui de la machine sauvegardée. La finesse de gravure de la chaudière est plutôt bonne même si l'on peut regretter une commande de changement de marche, sur le flanc gauche de la chaudière, moulée dans la masse et donc un peu grossière vue de dessus. Seuls les supports de mains courantes semblent surdimensionnés. Cependant aucune main montoire n'est représentée à l'arrière de l'abri et elles ne sont moulées dans la masse sur le tender alors qu'elles sont plutôt très visibles en réalité. Les marchepieds sont un peu surdimensionnés. Les roues et l'embellage, brunis, sont réalistes. La face avant de la machine est quant à elle très réussie : porte de boîte à fumée, écrans, compresseur et macaron SNCF sont du plus bel effet. On peut regretter des feux un peu surdimensionnés, mais ils sont fonctionnels. Le tender est tout aussi réaliste avec des rivets très fins, les leviers de hausses de prise d'eau sont moulés, l'échelle et le réservoir du TIA sont rapportés. Les bogies sont conformes et très réalistes. Les dimensions sont respectées avec un espace entre machine et tender un peu fort malgré tout. Tous les marquages sont parfaitement lisibles. Au prix de quelques compromis, nous sommes devant une machine qui reproduit esthétiquement très bien la machine réelle dans son ensemble.



Le **train de roues** est très réaliste : cette version est dotée de roues Boxpok sur l'essieu moteur.



Deux roues d'un essieu sont dotées de **bandages d'adhérence**.

EN LIGNE

La première impression est positive : la machine présente un ralenti assez bluffant et elle franchit les aiguilles sans problème; elle a donc une prise de courant plutôt fiable. C'est un très bon départ pour les essais ! Le moteur à rotor sans fer se trouve dans la chaudière et entraîne le dernier essieu accouplé dont les roues sont bandagées; puis l'embellage transmet la puissance aux trois autres essieux moteurs. La prise de courant se fait sur toutes les roues. La machine se comporte très bien haut-le-pied autant en marche avant qu'au refoulement. Elle demande peu de courant au démarrage, et en analogique la version numérique sonore diffuse un son plutôt réaliste (démarrage, effet de vitesse et bruit des freins). En commande numérique, les autres sons sont réalistes, avec, entre autres : compresseur, sifflet, freins, sifflet de chef de gare, etc. La prise normalisée pour décodeur Next18 se trouve dans le tender, ainsi que le haut-parleur. Avec quelques wagons au crochet, les choses se compliquent et la machine commence à patiner devant l'effort. Après un rodage en règle les choses s'améliorent puisque la machine réussit à tirer une rame de 18 couverts Rils Minitrix sans trop patiner. Malgré tout, elle ne sera pas une machine apte à tracter de longues rames comme l'étaient les 141 R réelles... Les attelages à boîtier NEM permettent évidemment le montage des attelages Profi Fleischmann.

Saluons
la précision de
la décoration de
la traverse avant.



Un sachet de deux attelages à vis factices permet de détailler les traverses, en remplacement des attelages Arnold. Un attelage normalisé (fourni) peut être monté sur le bissel avant. Je dois préciser qu'il m'aura fallu tester trois machines

pour en trouver une dont le calage des essieux soit fiable, nous vous conseillons donc un essai chez votre détaillant, ce qui est tout à fait désagréable. En conclusion, un très beau modèle, au fonctionnement doux mais pas assez puissant. ■