

140 C 38 JOUEF

Voici donc la deuxième 140 C Jouef, la première ayant été produite à partir de 1969 à Champagnole. Autre temps, autre lieu de fabrication et tout autre modèle, comme nous allons le voir.

Textes et photos: Yann Baude

Vue de face, avant montage des pièces de détail de la traverse.
Le chiffre 4 indique la Région SNCF d'attache actuelle: Sud-Ouest.

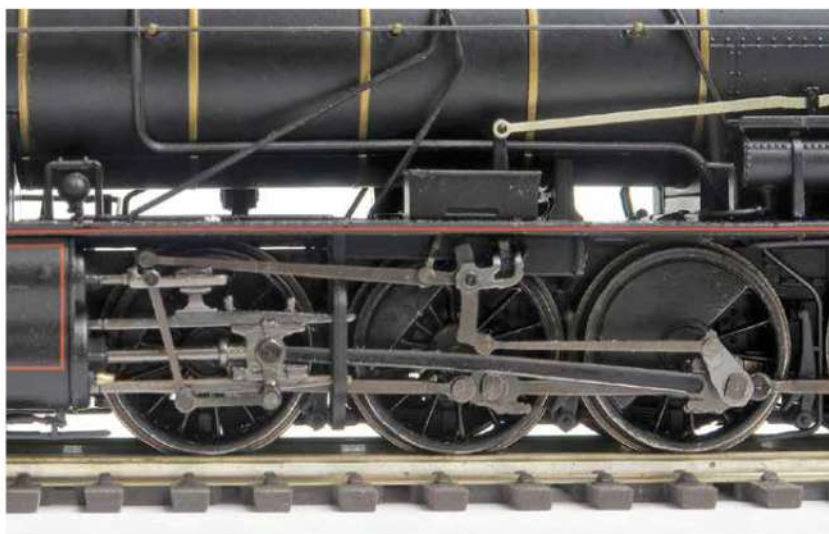


LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Jouef
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: 140 C 38 + 18 B 22 (Limoges), réf. HJ2406 et HJ2406S (DCC son)
- Prix: 330 euros environ (version DC) et 460 euros environ (version DCC son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 450 mm environ conseillé
- Fabrication: métal (châssis et chaudière) et plastique injecté (abri, caisse du tender et détails)
- Prise de courant: 8 roues de la machine et 8 roues du tender
- Motorisation: moteur dans la chaudière avec volant d'inertie
- Transmission: vis sans fin et engrenages droits
- Essieux moteurs: 4 de la machine (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: oui (ski fourni)
- Normes de roulement: NEM (h. de boudins: 0,8 mm)
- Éclairage: feux avant et arrière (tender)
- Interface numérique: oui (MTC 21, NEM 660)
- Décodeur (version DCC): Loksound V5
- Attelage: boîtier NEM sur timon à élongation à l'arrière du tender, boîtier NEM sur pivot à l'avant
- Époque: actuelle (pour cette version), 1914 à nos jours (selon versions)
- Région: lignes autour de Limoges (pour cette version) Ouest, et Est (versions à venir)
- Poids: 359 g
- Tension de démarrage (modèle DCC, transfo Fleischmann réf. 6735): 5,5 V environ

Pour son premier nouveau modèle de 140 C, Jouef a choisi de nous proposer la 38 telle qu'elle est aujourd'hui en circulation, préservée par l'association Train Vapeur en Limousin, qui l'a restaurée à partir de 1996. C'est une option qui plaira aux amateurs de trains d'aujourd'hui puisque ce modèle pourra cohabiter avec des AGC ou des XTER (X 73500), sans contrarier bien des amateurs vaporistes peu soucieux de l'absolue conformité des détails. Après des 141 R et des 4-141 TA très plaisantes question aspect mais pas dénuées de dysfonctionnements, c'est peu dire que cette nouvelle vapeur est attendue au tournant, à la courbe, si l'on parle ferroviaire. ►►

Très seyante
livrée noire à filets
rouges et cercles de
chaudière polis.



↑ Le train de roues motrices
et l'embellage sont
vraiment très beaux.

QUESTION ASPECT: LE TOP

La 140 C 38 présente une belle livrée noire à filets rouges et cercles de chaudière polis. Elle est très seyante et reprend la décoration usuelle de la Compagnie de l'Est. Le modèle est doté de réservoirs d'air de part et d'autre du foyer, comme sur les machines Etat, à la différence de la 38 en service sur l'étoile de Gray au début des années 70, qui disposait de deux réservoirs sur le tablier droit. Quelques amateurs pointilleux auraient sans doute

préférée la 140 C 38 en état de service, en livrée verte et noire. Les détails et organes sont d'une grande finesse et d'une forte rigueur, semblables à ce qui se fait de mieux actuellement. Je n'ai pas eu à déplorer de fragilité particulière de détails. Attention tout de même, le sifflet et les mains montoires, à l'avant du tablier, sont très exposés. Le moteur est dans la chaudière, complètement invisible, le décodeur et le haut-parleur associé sont dans le tender. Un timon à élancement lie machine et

tender intégrant les fils électriques dans la plus grande discrétion. L'intérieur de l'abri est très joliment détaillé, le volant de changement de marche, bien rouge, étant toutefois de fait très présent. Le train de roues est un point fort de cette machine, accompagné d'un très bel embellage. La peinture noire, sur le métal des flancs de bandages, a tendance à s'écailler. Un attelage à boucle est monté à l'avant, sur simple pivot, autorisant les marches tender en avant et la double traction. Un sachet de charbon est fourni. Sympathique. Un autre sachet comprend de superbes attelages à vis, les contre-tires de pistons, des plaques de numérotation (inutilisables car bien trop grandes) et un ski pour fonctionnement en trois rails. Bien vu. La notice est également très précise et complète, en particulier pour guider au démontage de la machine, très délicat tout de même. On sent un réel effort du fabricant pour ne rien laisser au hasard, et c'est effectivement presque le cas.

EN LIGNE

Nous avons eu en main une 140 DCC sonorisée et l'avons commandée à l'aide d'une centrale Z 21 Roco puis LZV 100 Lenz. Le décodeur ESU V.5 permet de disposer de 32 fonctions, comme de coutume maintenant, certaines appréciées, d'autres



ET FACE À LA LILIPUT ?

Très franchement, avant de découvrir ce modèle Jouef, je trouvais la 140 C Lilliput encore désirable (test dans LR 725 de décembre 2007). Si son fonctionnement reste effectivement très correct, question aspect, on est sur une toute autre génération. Tout sur la Jouef est plus fin, sans être fragile. Le train de roues, en particulier, est bien plus réaliste, et l'on ne déplore plus les excroissances du boîtier d'élongation sous l'abri ou le disgracieux faisceau de fils entre machine et tender.

Côté droit, on découvre le compresseur.



Saluons le montage des éléments par **vis cruciformes**.

très anecdotiques. Premières marches sans le son: le démarrage est très souple et doux. La vitesse de ralenti est extrêmement faible et permet d'accoster une rame en douceur. Parfait. La touche FO active les feux. Ils sont blancs à ton chaud, ce qui correspond à la réalité, la C 38 étant aujourd'hui dotée de feux électriques dans ses lanternes décoratives! « Et je remet le son », comme dit la chanson (touche F1): le chuintement est perceptible et les coups d'échappement résonnent de manière réaliste avec la montée en régime. Le volume est un peu faible, bien suffisant à mon avis sur un petit réseau, mais sans doute léger pour

un fonctionnement en expo. La CV 63 permettant le réglage du volume est déjà à fond (192). Les sifflets proposés me plaisent particulièrement, et comportent l'opportune dose de réverbération qui les rend très convaincants. J'apprécie aussi beaucoup le scintillement du foyer (la « boîte à feu » selon la publicité Jouef), très réaliste aussi (F8). Un régal, cette version sonorisée! Question traction, rien à redire non plus: la 140 C arrache sans problème dix voitures en palier, et elle tracte sept voitures, sans doute pourrait-elle plus, en courbe de 450 mm de rayon et rampe continue de 2,5 cm/m. Hélas, j'ai tout de même rencontré un problème

au passage en courbe de rayon inférieur à 450 mm, en voie déviée d'aiguilles Trix ou Peco Setrack, par exemple. Le maneton du deuxième essieu moteur, au plus grand débattement de celui-ci, vient entraver le mouvement de la bielle motrice, bloquant l'embellage. Un simple refoulement de quelques centimètres résout l'affaire et j'ai pour ma part légèrement cintré la bielle motrice pour lui éviter ce nouveau contact avec le maneton (je déconseille toutefois cette intervention délicate). Problème endémique ou inhérent au modèle testé? Dans le doute, je suggère d'éviter de lancer la 140 C sur des rayons inférieurs à 450 mm. Dommage. Hormis ce désagrément, la machine assure un excellent service, et a déjà montré une grande fiabilité après plusieurs heures d'exploitation intensive. Bien entendu, d'autres versions sont attendues, certaines d'ici peu: la 140 C 70 de Sézanne, la 362 de Nantes. Pour ma part, j'aurai du mal à résister à une 140 C de Gray en état de service, la C 22, 51 ou 287 par exemple, tandis que je peux suggérer à mes amis « occidentalistes » de réserver sans problème une Rochelaise, une Nantaise, ou autre machine des Batignolles... ■