

EAD SNCF REE-MIKADOTRAIN

Pour tous les goûts

Incontournable sur les rails français des années soixante à 2010, l'EAD se devrait d'être aujourd'hui reproduit au 1/160. REE-Mikadotrain nous en propose plusieurs versions assez différentes, couvrant ces décennies.

Textes et photos: Régis Granneec



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE-Mikadotrain
- Échelle: N (1/160)
- Références et numérotations :
 - NW-167: X 4516 + XR 8525, toit crème, baies panoramiques, ép. III
 - NW-168: X 4537 + XR 8532, toit crème, baies panoramiques, ép. III
 - NW-169: X 4502 + XR 8545, toit rouge, baies panoramiques, ép. III
 - NW-170: X 4509 + XR 8522, toit rouge, baies panoramiques, ép. III
 - NW 197: XBD 4552 + XRAB 8334, ép. IV
 - NW 198: XBD 4584 + XRAB 8375, ép. IV
 - NW 199: XBD 4582 + XRAB 8373, ép. IV
 - NW 200: XBD 4567 + XRAB 8531, ép. IV
 - NW 201: XBD 4554 + XRAB 8542, logo SNCF « nouille », ép. V
 - NW 202: XBD 4524 + XRAB 8534, logo SNCF « nouille », ép. V
- Prix : 270 € environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 200 mm environ
- Fabrication: plastique injecté (caisse et châssis)
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur central avec volants d'inertie
- Transmission: à tous les essieux
- Essieux moteurs: 4 (2 roues bandagées)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: blanc/rouge inversé
- Éclairage intérieur: non
- Interface numérique: oui (Next18 dans la partie motrice, six broches NEM 651 dans la remorque)
- Attelage: boîtier à elongation entre la motrice et la remorque avec aimants conducteurs
- Régions: Toutes
- Longueur hors tampons : 267 mm
- Poids: 88 g

L'X 4516 de la première série est proposé en version d'origine.

Les EAD (Eléments Automoteurs Diesel), aussi surnommés « Caravelles » en référence au fameux avion, sortent d'usine pour les premiers en 1963, afin de moderniser le parc autorail vieillissant; la livraison se termine en 1981, pour un total de 456 engins. Ce sont des autorails à deux ou trois caisses, indéformables, aptes à circuler partout en France à une vitesse maximale de 120 km/h. Ils peuvent composer des unités multiples, avec un maximum de sept caisses. Ils sont livrés d'origine en décoration rouge et crème avec un bandeau gris foncé puis, après modernisation, certains reçoivent des livrées régionales et TER. Leur radiation intervient à partir de 2010, jusqu'en 2016 (voir historique plus développé dans LR 898 de mai 2022).



↑↑ **L'X 4502** a toujours ses baies d'angles, mais déjà un toit rouge.

↑ **L'X 4524** est une version parmi les plus récentes (époque V).



Dans l'élément moteur, à gauche, **la motorisation** est difficile à cacher, même par des rideaux tirés.

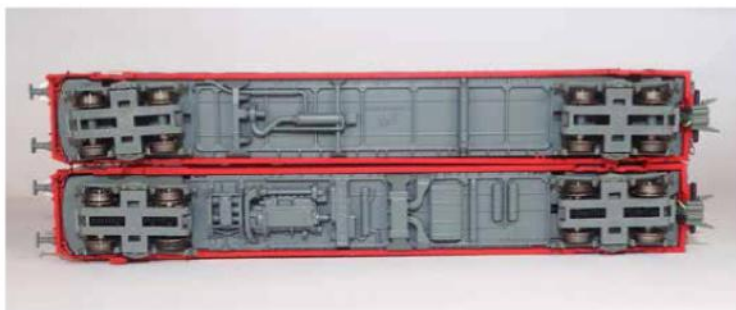
QUESTION ASPECT

Transmondia sort en 1989 le premier EAD à l'échelle N, une reproduction en plastique injecté dotée d'une motorisation Tomix, un modèle plutôt réussi pour l'époque malgré une largeur de caisse un peu forte, nécessaire pour s'adapter au châssis moteur. Aujourd'hui, REE-Mikadotrain présente sa version de la Caravelle en nous proposant, pour commencer, la version d'origine à baies frontales panoramiques, avec troisième feu occulté. La deuxième série ne tarde pas, avec les versions plus modernes avec baies frontales renforcées aux angles et troisième feu fonctionnel. À l'ouverture de la boîte l'enthousiasme s'impose. L'allure générale est très fidèle à l'autorail réel, les formes sont très bien restituées et la décoration est parfaite, les teintes étant particulièrement réussies. Tous les marquages sont parfaitement

lisibles. Les dessous de châssis sont très détaillés et contribuent beaucoup au bel aspect général de l'autorail. La gravure des caisses est très fine, avec des différences suivant les modèles (baies panoramiques ou pas, feux, porte de fourgon nervurée ou pas, et fenêtres différentes, grilles au niveau du moteur, antenne...). Les portes d'accès aux compartiments voyageurs auraient mérité d'être placées un peu plus en retrait. Les marchepieds ne sont pas montés, mais se trouvent dans un petit sachet de pièces de détaillage. La notice explique comment les monter, mais cela interdit une circulation sur un rayon inférieur à 230 mm environ (un rayon de 260 mm environ nous paraît conseillé, après essais). L'accouplement entre l'élément moteur et la remorque est à elongation et l'attelage est magnétique, comme sur les RGP de la même marque, l'espace entre les deux ►►



L'accouplement fait appel à de puissants aimants.



← **Les châssis** sont très joliment détaillés.

↓ **L'attelage** entre les deux véhicules est à élongation.



La partie motrice de l'EAD emporte un gros moteur central.



L'X 4524 est présenté en version avec logo SNCF dit « nouille », donc en fin de carrière.

► caisses est très réduit. Si vous comptez faire des unités multiples ou autres, des attelages sont à monter directement sur les bogies, ils ne sont donc pas à élongation... Si vous ne montez pas d'attelage, des jupes frontales sont à installer, pour plus de réalisme. Les bogies sont réussis, même s'ils ne sont pas tout à fait au bon entraxe, de manière à permettre une circulation sur rayons serré. Le plastique utilisé est un peu trop souple et les étriers de freins extérieurs ont tendance à ne pas rester dans l'alignement des essieux.

EN LIGNE

Techniquement, nous retrouvons les mêmes caractéristiques que pour les RGP: moteur central muni de volants d'inertie avec cardans vers deux vis sans fin entraînant les engrenages droits sur les bogies. Il n'y a donc pas d'aménagement intérieur dans l'élément moteur, contrairement

à la remorque. L'autorail démarre à basse tension, avec un ralenti des plus satisfaisants, même avant rodage. La vitesse maximale sous 12 V est un peu élevée. L'engin est silencieux sans plus, il grogne un peu dans les courbes serrées. L'EAD circule sans problème sur les courbes serrées et passe facilement les doubles traversées jonction Peco code 55, aussi bien dans un sens que dans l'autre, même à pleine vitesse. La remorque semble un peu légère (27 g), ce qui peut occasionner des déraillements en circulation remorque en avant, sur certaines aiguilles. Après plusieurs heures de fonctionnement, je n'ai constaté aucun échauffement. Dans l'élément moteur, une prise Next18 permet le montage d'un décodeur, tandis que dans la remorque, il faut un décodeur de fonction à six broches pour la commande des feux. Pour monter un décodeur dans chaque élément, il faut lever les caisses, que

quatre ergots maintiennent. Les ajustages sont serrés, mais cela se démonte assez facilement. Attention à bien remettre les caisses en place sans trop les enfoncer, sous peine d'empêcher l'attelage à élongation de bien fonctionner. Les décodeurs sonores seront, espérons-le, disponibles quand vous lirez ces lignes. Un sachet de deux attelages factices et des conduites de freins permettent de détailler les traverses, en remplacement des crochets classiques, en plus des jupes déjà citées. Cet autorail m'a renvoyé directement à ma plus tendre jeunesse, époque où je jouais avec l'EAD Jouef en HO sur mon ovale de voie. REE-Mikadotrain prouve encore une fois son intérêt pour les autorails SNCF avec ce très beau modèle au fonctionnement doux et puissant, une gravure au top niveau et des décorations très réussies. Nul doute que différentes versions régionales et TER verront le jour prochainement. ■