

LES BB 16000 EN HO

par **REE-MODÈLES**

Les BB 16000 REE-Modèles sont disponibles depuis quelques semaines. Après une première série de BB 9200 dont quelques détails de finition nous avaient déçus, voyons si leurs cousines 25 kV justifient la « différence » revendiquée par le fabricant français.

Texte et photos: Gérard Perrégaux

En version sortie d'usine, on apprécie la **simplicité et la fluidité** des lignes de la BB 16015.



LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE-Modèles
- Echelle: HO (1/87)
- Prix: environ 300 euros en analogique et 420 euros en DCC/son
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm vérifiés
- Fabrication: châssis métal et caisse en plastique injecté
- Motorisation: 2 bogies moteurs, transmission par vis sans fin. 2 essieux bandagés
- Prise de courant: toutes les roues
- Équipement 3 rails sur versions spécifiques
- Eclairage par LED: feux blancs/rouges réversibles + cabines
- Interface numérique: 21 broches. Décodeur ESU sonore 21 MTC pour les versions DCC
- Attelages: timons à élancement
- Masse: 374 g (modèle numérique sonore)
- Tension de démarrage (DC): 1,8 V (information à venir)
- Vitesse sous 12 V (DC): 145 km/h

C'est donc par de belles machines vertes inédites, des versions jamais reproduites par Roco, que démarre le programme des BB 16000 chez REE: deux versions époque III et une version époque IV, donc à traverses renforcées. Au premier contact, on est séduit par la richesse des détails et la qualité de la décoration et des assemblages. Un examen plus détaillé montre que REE a pris en compte les très nombreuses différences entre une machine en sortie d'usine et un engin représentatif de la fin des années 70. Cabines, traverses, persiennes, mains montaires, trompes,



REE a bien pris en compte **les évolutions des machines réelles** dans les années 70, et les multiples différences.

Gros plan sur **la face avant** de la BB 16015 en version d'origine.



marchepieds, mains courantes, prise mécanique de vitesse... sont spécifiques à l'époque et traités sans concession. La reproduction des bogies et des dessous de châssis est remarquable, tant pour ce qui est visible (barres de traction, suspensions primaire et secondaire, distributeurs de freins en époque III) que ce qui l'est moins (anneaux dansants). Les pantographes AM 11, une nouveauté chez REE, sont très réussis. Leur cinématique est satisfaisante tant en position basse que haute. La ligne de toiture, très simple sur la machine réelle, est bien reproduite, notamment le disjoncteur DBTF. Les immatriculations latérales sont tamponnées, et des plaques en photogravure sont fournies, à poser par l'amateur (collage après ponçage de la partie supérieure des chiffres et reprise en vert des tranches). En termes d'améliorations (parce qu'il y en a toujours), on aimerait des moustaches encore mieux ajustées (même si cela est surtout visible en photo macro).

EN LIGNE

La mécanique est logiquement identique à celle des BB 9200 de la marque et le fonctionnement est, en un mot, excellent. La motorisation est souple et puissante, aidée en cela par un gros moteur central à cinq pôles et une transmission à tous les essieux. Les bandages d'adhérence

(sur deux essieux) garantissent une force de traction sans faille. La machine tourne sur des rayons de 360 mm et est donc compatible avec les réseaux aux courbes les plus serrées. Les attelages à élancement ont bien fonctionné pendant les tests. À noter que pour lever la caisse, vous devrez dans un premier temps déboîter les traverses, ►►

ÉPOQUES ET DÉTAILS DES VERSIONS				
Référence	Numéro	Dépôt	Spécificités/Livrée	Époque
MB-140, MB-140 (DCC son) et MB-140AC (3 rails, son)	BB 16005	Strasbourg	Vert bleuté clair 313. Version sortie d'usine, jupée à enjoliveurs, trompes monoton, pare-brise d'origine, vitres d'angles et demi-lunes, prise de vitesse mécanique, appareillages de freins apparents, rambardes courtes et marchepieds sur bogies, frein pneumatique H7A, plaques latérales	III
MB-141, MB-141 (DCC son) et MB-141 AC (3 rails, son)	BB 16015	La Chapelle	Vert bleuté clair 313. Version sortie d'usine, blason Flèche d'Or, jupée à enjoliveurs, trompes monoton, pare-brise d'origine, vitres d'angles et demi-lunes, prise de vitesse mécanique, appareillages de freins apparents, rambardes courtes et marchepieds sur bogies, frein pneumatique H7A, plaques latérales	III
MB-142, MB-142 (DCC son) et MB-142AC (3 rails, son)	BB 16019	La Chapelle	Vert bleuté clair 313. Traverses renforcées, à enjoliveurs, trompes biton, feux à pincettes + feux rouges, vitres d'angles occultées, persiennes longues, interphonie, appareillages de freins sous capot, boîtes d'essieux à rouleaux, prise de vitesse électrique, rambardes longues et marchepieds sous caisse, frein presse bouton PBL, plaques latérales	IV



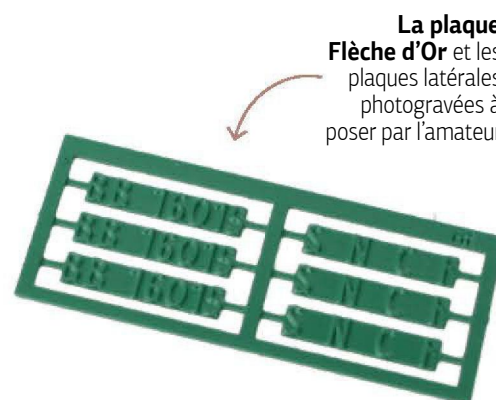
Le pantographe AM 11 **est très réussi**, et sa cinématique est excellente. À droite, le disjoncteur DBTF.



En version sortie d'usine, **les distributeurs de freins** ne sont pas encore protégés par un coffre.



Le niveau de détail des dessous de châssis et des bogies est époustoufflant.



La plaque Flèche d'Or et les plaques latérales photographées à poser par l'amateur.

► ce qui se fait sans problème ni risque de casse. En numérique, les fonctions sonores sont réussies et les pantographes motorisés sont, en termes de jeu, un plus bien sympathique. Tant en analogique (alimentation stabilisée à courant continu) qu'en numérique (centrale Roco Z21) les modèles testés ont roulé sans problème ni échauffement pendant plusieurs heures sur notre réseau d'essais.

CONCLUSION

Ces nouvelles BB 16000 sont vraiment séduisantes: bien décorées, avec un niveau de détail très poussé, fonctionnant à merveille. D'autres versions vont compléter ces trois premiers engins: rapidement avec la BB 16024 en livrée « béton » de La Chapelle puis, plus tard, des déclinaisons en livrée Multiservice et En voyage. Au-delà des BB 9200 et 16000, il sera agréable que REE se penche maintenant sur la suite des BB MTE tant courant continu (BB 9300) que bicourant (25100/150 et 25200). ■