

RMF RME

RAIL MINIATURE FLASH

SONDAGE
RME

356

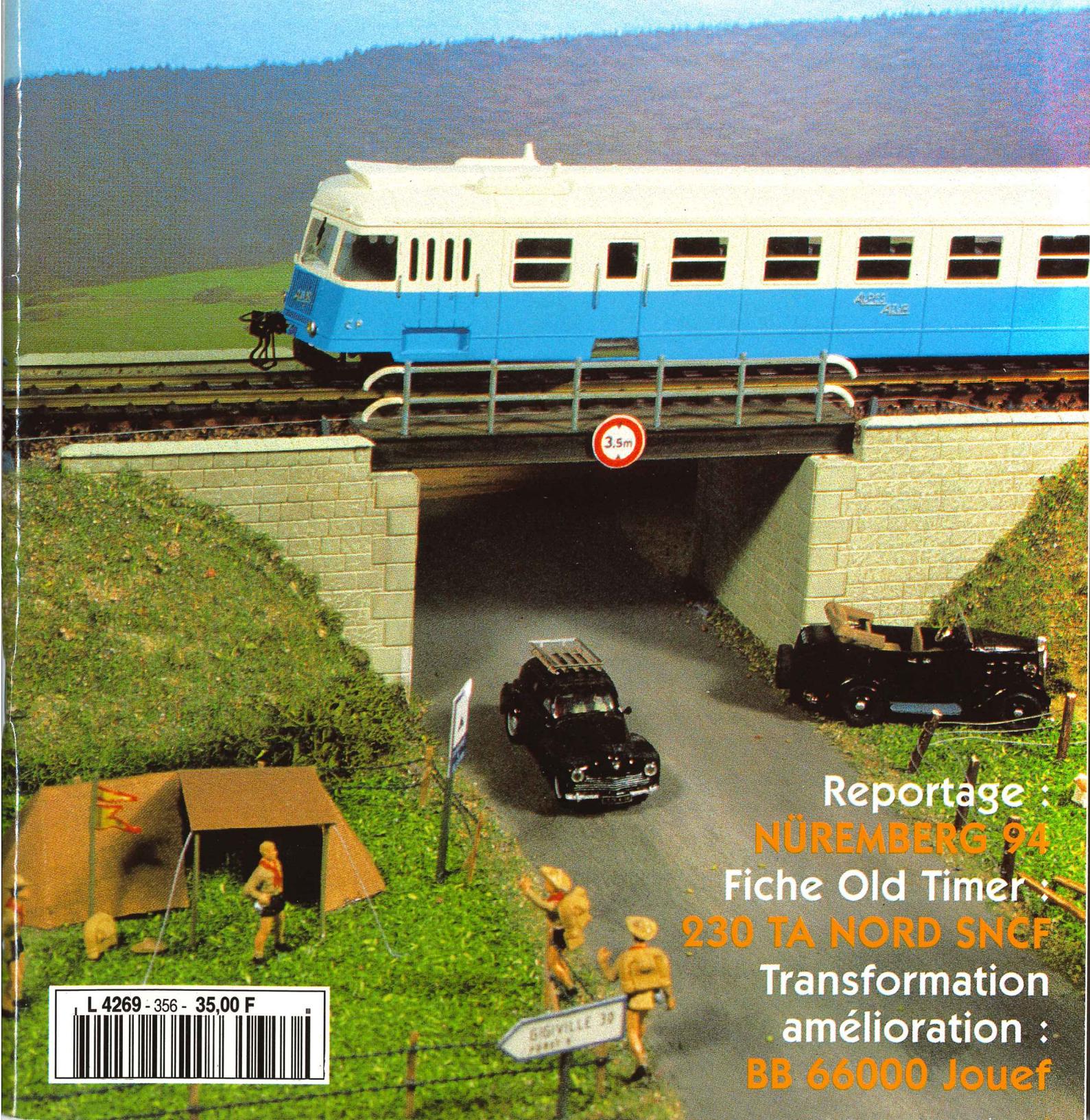
AVRIL 1994

REVUE MENSUELLE

FRANCE 35,00 F

256 FB 10,80 FS 11\$ Ca

ISSN 033-8737



Reportage :

NÜREMBERG 94

Fiche Old Timer :

230 TA NORD SNCF

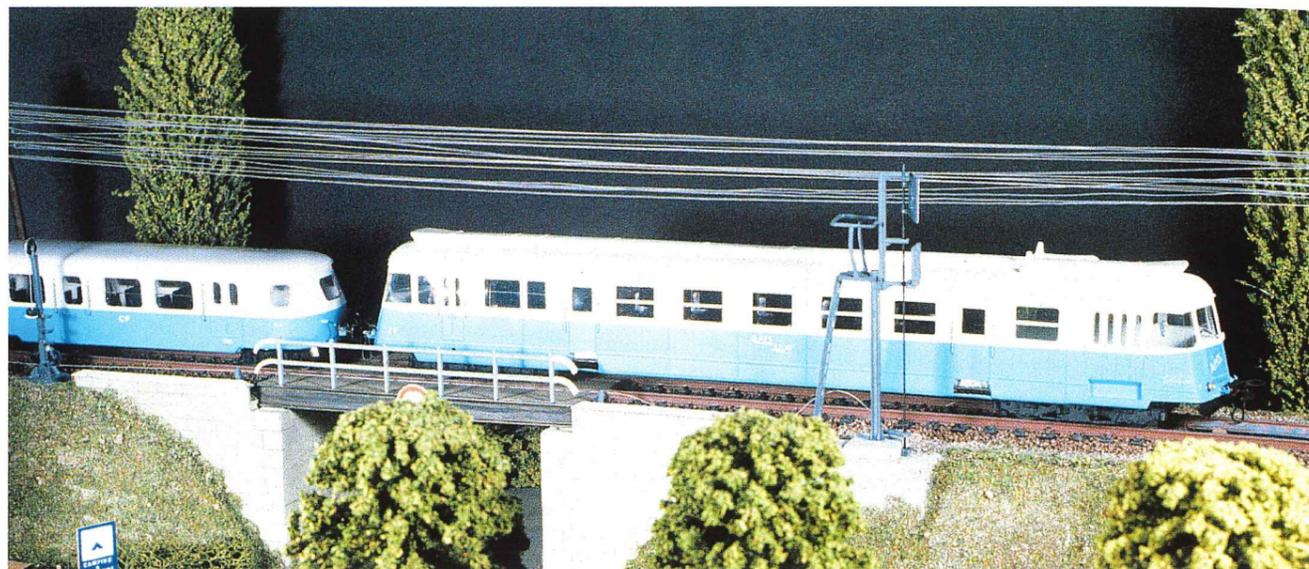
Transformation

amélioration :

BB 66000 Jouef

L 4269 - 356 - 35,00 F





L'autorail "Alpes Azur" d'Interfer.

L'autorail "Alpes Azur" des Chemins de fer de la Provence en HOm de Interfer.

Dans le numéro 329 de novembre 1991, Marc Donda a présenté la première version des autorails de Renault ABH, le tout premier véhicule moteur de la jeune firme Interfer.

La conception de l'époque faisait appel à une carrosserie à la composition mixte : flancs de caisse, cloisons et faces avant/arrière en laiton, coiffés d'une toiture en résine. Les bogies, aussi en laiton, étaient, l'un moteur (mécanisme Roco) et aussi preneur de courant, l'autre purement capteur.

Les autorails des différentes versions de la première série n'avaient été disponibles que tout montés, prêt à prendre du service sur votre réseau, après une heure ou deux de rodage bien-sûr.

La conclusion de Marc Donda était "un bon départ", compte tenu des prix "honnêtes pour des autorails vendus montés, peints et prêts à rouler".

La nouvelle version de l'autorail Renault ABH se caractérise par un certain nombre d'améliorations ou modifications, qui vont toutes dans l'esprit d'apporter des réponses pertinentes aux critiques constructives effectuées par les acquéreurs des premiers engins et... par RMF.

De plus, une très jolie version "Alpes Azur" des Chemins de la Provence (C.P.) a été ajoutée à la liste des références disponibles, avec les mentions "Alpes Azur" sur les grilles de radiateurs, une belle réussite de photographie s'il en est, mais aussi au milieu des côtés. Par ailleurs les sigles "CP" et le numéro de l'engin figurent égale-

ment en relief, rapportés aux bas des extrémités des faces latérales.

Les principales modifications notées sont les suivantes :

- L'aménagement intérieur englobe maintenant les marchepieds et suit au plus près l'intérieur de la caisse, ce qui la renforce notablement en son centre. En effet, vu la longueur appréciable de l'engin pour la voie métrique et la relative finesse du laiton utilisé, une meilleure rigidité était souhaitée. Cette astuce va dans ce sens.

- La mécanique a été totalement revue. Elle utilise un moteur à rotor sans fer. La cascade de pignons est placée au milieu de l'axe intermédiaire et non à son extrémité, ce qui diminue notablement les vibrations et donc le bruit. L'engin a d'ailleurs un roulement

uniforme assez doux et un bon ralenti. Le plus petit moteur a permis une meilleure inscription en courbes de petit rayon, sans problème sur notre engin en courbes du petit rayon Bemo de 330 mm. Les fixations des bogies sont aussi améliorées, le bogie avant étant maintenu en place par vissage.

Pour ceux ayant choisi la version kit ou semi-kit (la caisse est alors en grande partie assemblée dans ce dernier cas, mais non peinte, de même pour les deux bogies), nous conseillons de rabattre à peine les diverses pattes de maintien au niveau des bogies et de l'aménagement intérieur. C'est tout à fait suffisant pour que rien ne tombe et cela facilitera énormément tout démontage, un jour ou l'autre inévitable.

- les flancs de bogies sont maintenant en résine et donc présentent un relief de bonne tenue. C'est peut-être là le seul endroit où une critique reste à présenter : ces quatre flancs de bogies sont très fins, et, en résine, c'est fragile. Quatre pièces de même forme (approchant cela suffirait) en laiton seraient peut-être préférables. On pourrait, même sans avoir vraiment à peindre le laiton, coller les pièces en résine, peintes avant en noir, sur les supports en laiton et aucun risque de casse n'existerait plus. Si ce petit désagrément devait vous arriver et bien pas d'énerverment, la réparation reste simple et rapide à effectuer : un tout petit peu de colle cyanoacrylate sur la cassure, mise en place et maintien (1 à 2 minutes) sans bouger, attendre un peu plus et rectifier éventuellement légèrement le parallélisme avec l'autre flanc de bogie et le châssis du bogie. Quand tout est bon, disons après une heure, consolidation de la fixation à l'aide d'une colle époxy à deux composants.

Si la version semi-kit a été disponible quelques temps, elle est aujourd'hui remplacée par un kit intégral, qui a été même adapté à cet effet pour rendre le montage encore plus agréable et donc facile. La toiture est munie d'un insert métallique qui permet de la fixer sur la caisse, procédé également mis en oeuvre sur le récent modèle d'autorail Brissonneau & Lotz, type "Morbihan".

Par ailleurs, certaines remarques nous sont venues au cours de notre propre expérience du montage de l'autorail "Alpes Azur", indépendamment des points précédents, relevant plutôt de la simple observation des différentes versions de cet ABH.

Il n'est ainsi pas réellement nécessaire de peindre les bogies, car ils ne sont guère visibles, hors les flancs en résine, à rapporter, et que l'on pourra donc peindre avant, sans aucune difficulté.

Il reste néanmoins possible de teinter les pièces en laiton, en les brunissant chimiquement par exemple, mais regrettons le rien d'indispensable ici.

Par contre, les vitrages étant d'une matière bien transparente, nous avons



peint en noir satiné les différentes surfaces qui restent visibles, une fois les bogies mis en place : ce sera plus discret ainsi.

Côtés peinture, nous avons utilisé, pour la version CP, les teintes crème et bleu "CFD" (Chemins de Fer Départementaux) de Mougel, qui sont aussi reprises dans la gamme Interfer, comme l'ensemble des ex-références Mougel en voies métriques et étroites (HO et O).

A ce sujet, il se peut, dans la version "kit", que votre toiture ait eu, à l'origine, un touché quelque peu "poisseux". Attention, rien de grave du tout, le passage de l'apprêt phosphatant (indispensable), avant la peinture, supprimera cet effet. Mais, auparavant, manipuler la toiture en évitant soigneusement d'en toucher le dessus et tout point qui restera visible une fois qu'elle sera montée. Du moins, il ne faut pas appuyer. Si cela vous arrivait, là encore, rien de dramatique, mais il faudra bien poncer à la toile émeri fine, à l'eau et, bien sûr,... prendre soin de ne pas recommencer.

Il s'agit là en bref, d'une réelle transformation, bien organisée, de ce nou-

veau Renault ABH, et le modèle "Alpes Azur" a un charme certain. Placer un conducteur et des voyageurs à l'intérieur.

On pourra aussi lui adjoindre une remorque Billard "voyageurs" (Mougel ou, là aussi maintenant, Interfer).

Nous avons testé la composition ABH "Alpes Azur" et remorque Billard en rayon de 330 mm. Les attelages Interfer se débattant largement sur le côté, dans tous les sens de compositions possibles, "ça passe !".

Enfin, concluons sur l'efficacité du service après-vente de Michel Beaud et donc de la firme Interfer «en tout temps à la disposition des clients pour tout conseil ou aide matérielle», afin que chaque kit puisse être réellement mené à bien, correctement construit, et rouler. N'hésitez pas à écrire un petit mot, même une critique (positive !) ou à téléphoner.

Des modèles comme celui-ci sont réellement un plaisir à assembler, puis à voir circuler !

(Clichés de l'auteur) Jacques Poré

A propos de l'ABH en HOm d'Interfer

Les amateurs souhaitant faire circuler leur autorail Bemo (330 mm), sans rayons peuvent, sans difficulté, utiliser le petit rayon Mougel (330 mm), sans intervention particulière.

Pour des rayons légèrement inférieurs, il reste possible de faire rouler l'engin jusqu'à environ 300 mm, en retaillant légèrement les pièces en résine (Rappel : elles sont fragiles, alors allez-y avec précaution !) représentant les flancs de bogie.

Autre remarque, pour ceux d'entre vous qui souhaitent faire accompagner l'ABH d'une remorque Billard R 210. Le matériel d'origine Mougel, autorails et remorques Billard, est équipé de tampons particuliers, dont la tige de fixation (le boisseau du tampon) est terminée par une partie fileté qui permet le maintien du châssis dans la caisse. Le tampon est donc évidemment à conserver tel quel sur les véhicules Billard. Mais, de par sa conception, il s'agit d'un attelage rigide, le crochet (un simple ergot, en fait) n'ayant aucun degré de mobilité, ni verticalement, ni latéralement.

Aussi, pour les petits rayons autour de 330/350 mm, afin d'éviter tout dérèglement du fait d'attelages trop justes entre l'ABH et la remorque Billard, il faudra modifier légèrement la boucle de la tête d'attelage Interfer, de chaque côté de l'autorail.

Pour cela, sectionner (pince coupante) la boucle d'origine au droit de la partie plate venant reposer sur le tampon. En conservant l'esprit de la boucle Interfer, dans du fil de laiton de 5 ou 6/10 mm de section, confectionner, pour chaque attelage, une boucle similaire qui dépassera de 1 à 2 mm de plus de chaque côté, comparée à la pièce d'origine.

Les attelages Interfer étant brunis ou bien si vous-même, sur des pièces brutes, les avez brunis, il faudra, avec une petite lime ou un couteau, gratter le brunissage près de l'endroit où sera fixée la nouvelle boucle. On pourra alors souder celle-ci en place, essayer l'ensemble remonté "pour contrôler", brunir ce qui doit l'être et, pour finir, remonter les deux attelages ainsi adaptés.

