

# PICASSO CHREZO

## EN ZÉRO

*Autorail mythique  
au 1/43,5*

Un autorail « bien de chez nous » à un prix raisonnable en 0: voici le Picasso Chrezo, attendu de longue date par les souscripteurs qui ont encouragé sa naissance.

Texte et photos: Aurélien Prévot



### LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Chrezo
- Échelle: 0 (1/43,5)
- Numérotation: X 3832 (réf. 3800-01), X 3868 (réf. 3800-02), X 3806 (réf. 3800-03) et X 3879 (réf. 3800-04)
- Prix : 800 euros environ (version analogique) et 990 euros environ (version DCC son)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 1020 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: par les quatre essieux
- Motorisation: moteur 5 pôles avec volant d'inertie
- Transmission: engrenages
- Essieux moteurs: bogie avant
- Normes de roulement: NEM
- Attelage: à vis et tampons à ressorts
- Éclairage: oui (inversion des feux et éclairage intérieur constant)
- Équipement numérique: oui (ESU LokPilot V5L réf. 59315 et 58315 conseillés)
- Pré-équipement sonore: haut-parleur installé d'origine
- Époque: III-IV
- Régions: Sud-Est, Nord, Ouest et Sud-Ouest
- Longueur hors tampon: 502 mm
- Tension de démarrage: 1,8 V
- Vitesse sous 12 V: 80 km/h environ
- Poids: 1 450 g

**A**près sa 140 C très réussie (voir test dans LR 901), Joël Rasschaert poursuit le développement de Chrezo en mariant collaborations avec de grandes marques comme Lenz ou Brawa et création de modèles originaux inédits. Comme pour la 140 C, le fabricant avait choisi d'ouvrir une souscription, en 2020. Près de 400 modélistes ont soutenu le projet, profitant par la même occasion d'un tarif inférieur au prix désormais public. Le Covid et sa gestion spéciale en Chine ont largement retardé la gestation et ce n'est qu'en ce début janvier que les premiers engins ont été livrés aux souscripteurs.

L'X 3806 de Nantes n'a ni fanaux ni rambardes frontales. Il est en **livrée rouge et crème** avec les chiffres de classes peints en jaune.



↑↑ En toiture, **les avertisseurs** sont bien placés. Le kiosque a fait l'objet de soins attentifs: il ne manque plus que le mécano!

↑ Les portes d'accès au compartiment voyageurs **sont superbes**. Les tôles larmées des emmarchements sont des pièces rapportées.

#### QUATRE SUPERBES VERSIONS

Quatre versions sont proposées dans un premier temps, reproduisant toutes des autorails construits par Renault à Choisy (donc sans gouttière au-dessus des ouvrants avant 1956 (aménagement unique à banquettes basses) et équipés du moteur 517G. Chaque modèle reproduit fidèlement un autorail réel, Joël Rasschaert ayant réuni une documentation extrêmement solide. Une version d'origine (X 3832 de Lyon-Vaise) est donc proposée en version rouge-rubis/gris perle. L'X 3868 de Douai est dans sa configuration d'origine (feux d'angles et rambardes frontales) mais en livrée rouge et crème. Ces deux engins n'ont qu'une seule marche d'accès au compartiment de service, des trous « de toc » dans les voiles des roues, des cloisons intérieures vert foncé et un avertisseur

sonore vers l'arrière implanté au-dessus du compartiment de service. L'X 3806 de Nantes reproduit un Picasso dans un état intermédiaire (sans fanaux ni rambardes), en livrée rouge et crème et chiffres de classes peints en jaune. Enfin, l'X 3879 de Bordeaux reproduit un autorail dans son état sans GRG (grande révision générale), mais avec la livrée GRG, c'est-à-dire avec une délimitation de rouge/crème plus basse, alignée sur l'axe des feux. Le marquage de classe est rouge et rectangulaire, et apposé sur la bande crème supérieure de part et d'autre des portes. Cette version correspond donc à l'aspect des autorails entre 1970 et 1980 environ. Sur ces deux engins, l'avertisseur sonore vers l'arrière est installé près de la grille du ventilateur et une seconde marche d'accès au compartiment de service a fait son apparition, ainsi qu'une

poignée de manœuvre sur les portes coulissantes. Les cloisons intérieures sont de couleur crème. Ces quatre versions permettent de satisfaire beaucoup d'amateurs, avec quatre Régions SNCF et quatre époques différentes. Quelques modèles avec caisse non peinte et vitrages non collés ont même été produits pour permettre à quelques modélistes de reproduire des versions plus originales! Le plus difficile sera cependant de choisir son engin car la décoration est dans tous les cas superbement appliquée, avec des teintes bien choisies. Toutes les inscriptions sont bien entendu fines et lisibles.

#### UN GRAND NIVEAU DE DÉTAIL

Comme pour la 140 C, tarif contenu ne rime pas avec pénurie de détails. Le poste de conduite, très réaliste et bien visible ►►



La face avant est caractéristique des Picasso. Le **moteur 517G** est bien visible par les baies.



Ce Picasso a déjà bénéficié d'une **légère modernisation**, visible au niveau de la porte du compartiment de service qui bénéficie d'une seconde marche d'accès au compartiment de service et d'une poignée de manœuvre sur les portes coulissantes.

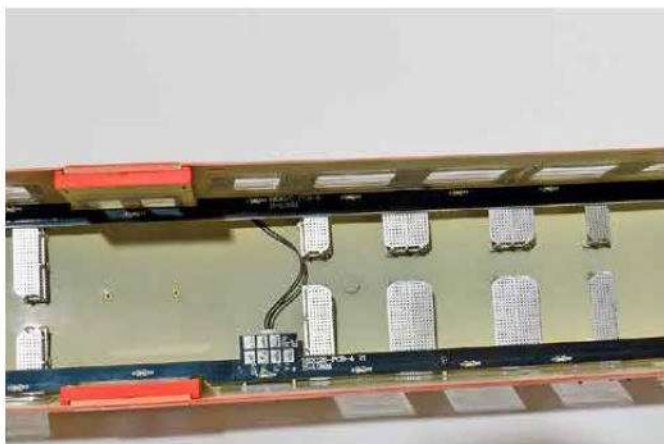


Les dessous de châssis sont **détaillés** comme il faut.

►► par les baies du kiosque, n'attend que son mécanicien qui pourra, fictivement tout de même, freiner, débrayer, passer les vitesses, accélérer et même serrer le frein de parc! Les tôles larmées des emmarchements sont des pièces rapportées. Le moteur, très visible, est particulièrement réussi. Un haut-parleur est pré-installé en usine, y compris sur les versions analogique. Il prend place derrière la grille du ventilateur et est

invisible par-dessus et même par-dessous, dissimulé sous la reproduction du carénage du ventilateur réel! Grâce à l'utilisation d'un connecteur à plots (dissimulé dans le compartiment WC), il est aisé de lever la caisse. Aucun fil ne relie celle-ci au châssis: très pro! L'éclairage intérieur des compartiments est assuré par des micro-LED installées au droit de chaque fenêtre, comme dans la réalité. Au niveau des faces avant et arrière, on note l'installation

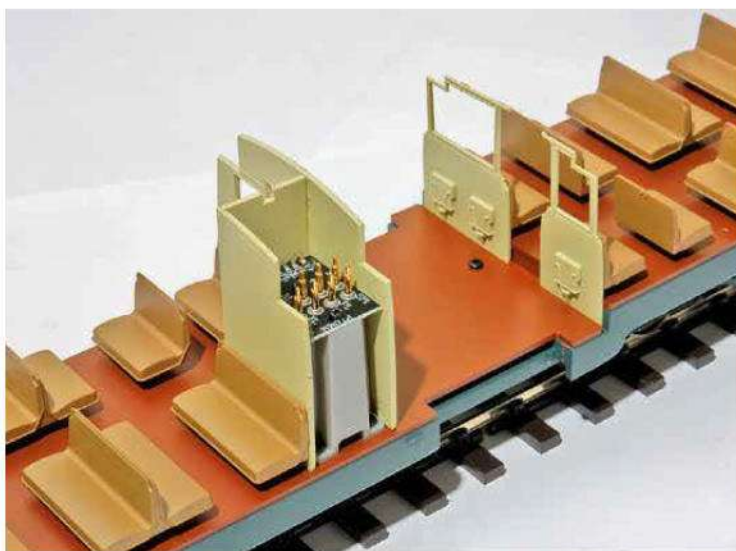
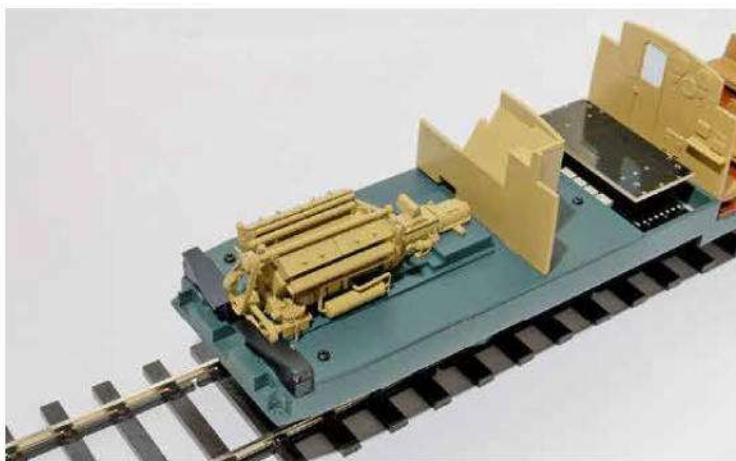
de tampons à plateaux larges. Un choix évident vu la reproduction de versions d'origine. Cependant certains Picasso ont roulé avec ce type de plateau jusqu'à leur réforme, ils sont donc plausibles même pour les versions les plus récentes. Les feux sont très réalistes, grâce à l'utilisation de LED bicolores de très petite taille et donc quasi invisibles. Comme les emplacements des flexibles de frein et des connecteurs électriques sont différents suivant les



Une fois la caisse retournée, on remarque les pastilles sur le circuit imprimé sur lesquelles s'appuient les picots du connecteur. L'**éclairage intérieur** des compartiments est assuré par des micro-LED, au droit de chaque fenêtre.



Un haut-parleur est installé d'origine, **sous la grille** du ventilateur.



↑↑ Pour démonter la caisse, il faut ôter quatre vis et déclipser quatre ergots. L'opération, simple a priori, est relativement délicate car **la caisse est parfaitement ajustée** sur le châssis, sans aucun jeu! Cela permet d'admirer le moteur 517G parfaitement reproduit par Chrezo.

↑ Un connecteur, dans les WC, transmet l'électricité pour l'éclairage ou le haut-parleur, sans **aucun fil** entre caisse et châssis.

versions, Chrezo laisse à l'amateur le soin de monter ces éléments. Un gabarit de perçage photo-découpé est fourni et la notice, est heureusement très explicite.

### EN LIGNE, DU BONHEUR

L'autorail analogique démarre sous 1,8 V environ. La vitesse est alors de 5 km/h. Les feux, fort réalistes, s'allument sous 5 V environ. Il y a bien sûr une inversion en fonction du sens de la marche. Il faut environ 6 V pour que l'éclairage intérieur s'allume. La vitesse sous 8 V est d'environ 45 km/h et sous 12 V de 80 km/h. Une courbe de vitesse réaliste et conforme qui privilégie les vitesses réduites ce qui est plutôt bien vu pour un engin en 0 qui se dégourdira rarement les bogies sur de très grands réseaux mais qui a plutôt vocation à se déplacer sur de courtes distances. Quelle que soit la vitesse, le Picasso évolue très sagement, sans aucun dandinement et surtout extrêmement silencieusement, même sur une voie mal posée. Ce deuxième modèle est dans la lignée de la 140 C: remarquable. Chrezo a produit un modèle en 0 jouissant d'une présence indéniable, d'un fonctionnement irréprochable et au niveau de détail alliant finesse et robustesse. Un engin qui ne peut qu'inciter à suivre les près de 400 souscripteurs et nous laisser porter par ce réel effort de démocratisation du Zéro. Un troisième engin est en cours de réalisation, suite à une souscription lancée en 2023: la BB 67000 qui sera disponible dans sept versions différentes... Mais auparavant, on aura pu acquérir une O30 TU par le circuit de commercialisation classique. ■