

 **CHREZO**
MODÉLISME FERROVIAIRE

L'autorail unifié X 3800

C'est toujours un événement que de découvrir du matériel moteur à l'échelle 0, qui plus est reproduisant un modèle français, réalisé en plastique injecté et pro-

posé à prix très abordable. Après la 140 C (voir «Le Train» n° 413), Joël Rasschaert de CHREZO continue de tracer sa voie avec l'autorail X 3800 surnommé «Picasso».

Construit en 251 exemplaires, utilisé en service commercial de 1950 à 1988 et présent sur toutes les Régions de la SNCF, cet engin est véritablement emblématique.



2. (Ci-contre, à gauche) Essai du premier X 3800 avec une remorque unifiée. Sur les premiers «Picasso», on pouvait noter la présence d'une barre de maintien courant devant les quatre vitres frontales (côté moteur).
Photo : Collection Jean-Marc Steiner

Références

3800-01 : X 3832 - Version d'origine avec fanal d'angles et rambarde horizontale sur la face avant, livrée rouge rubis/gris perle, dépôt d'affectation Lyon-Vaise du 03.05.1952 au 12.05.1954.

3800-02 : X 3868 - Version d'origine avec fanal d'angles et rambarde horizontale sur la face avant, livrée rouge et crème, dépôt d'affectation Douai du 03.10.1954 au 27.05.1958.

3800-03 : XBD 3806 - Version intermédiaire livrée rouge et crème avec marquage de classe en partie basse (rond jaune, 1960-1975 environ), dépôt d'affectation Nantes du 29.09.1968 au 31.05.1970.

3800-04 : XBD 3879 - Version tardive avec application de la livrée GRG (ceinture de caisse basse). Années 1970-1980 environ, dépôt d'affectation Bordeaux du 11.01.1978 à sa radiation le 31.12.1981.

3800 : Décodeur ESU LokSound V5 L, chargé des sons caractéristiques de l'autorail «Picasso».

4. (Ci-contre, à droite) Ces autorails étaient surnommés «Picasso» à cause de leur cabine de conduite excentrée, ce qui faisait penser à certains tableaux de visages peints par Pablo Picasso où les yeux, le nez étaient complètement décalés. Les extrémités présentent une belle richesse de détails avec des entourages de phares et des rambardes avec leurs supports. Notez la reproduction du moteur Diesel Renault 517G bien visible à travers le vitrage.
Photos : Jean Buchmann

1. (Grande photo, ci-dessus) Un «Picasso», c'est long, surtout à l'échelle 0 : l'autorail X 3800 de CHREZO affiche une longueur hors-tampons de 502 mm ! Le modèle choisi ici, le X 3868, (réf. 3800-02) appartient à la série fabriquée par Renault à Choisy-le-Roi.

3. (Ci-contre, à gauche) Vue de l'autre extrémité (côté voyageurs) de l'autorail X 3868 de CHREZO ; celle-ci offrait une vue imprenable aux passagers. Sous la traverse de tamponnement, se trouve le coffre à batterie.





6. (Ci-dessus) De nombreuses autres pièces sont également rapportées comme les essuie-glaces, les trompes d'avertissement et les grilles de toitures.

7. (Ci-dessous) L'aménagement intérieur est tout aussi recherché avec banquettes de couleur brune et des porte-bagages. Les éléments sous le châssis sont quasiment invisibles une fois l'autorail posé sur les rails. **Photos : Jean Buchmann**



5. (Ci-dessus) Les portes d'accès à la plateforme voyageurs avec leurs mains-montoirs rapportées.

Traité à l'échelle 1:43,5^e, le modèle est composé d'une caisse en plastique injecté coiffant un châssis en métal. La gravure de la caisse est fine et fouillée donnant un excellent rendu des volumes. De nombreuses pièces sont rapportées comme les essuie-glaces ou les trompes d'avertissement, des entourages de phares, des rambardes avec leurs supports, les grilles de toitures, un kiosque aménagé. L'aménagement intérieur est tout aussi recherché avec des porte-bagages et des banquettes de couleur brune. La reproduction du moteur Diesel Renault 517G est bien visible au travers du vitrage parfaitement encasté. Les flancs des bogies Y 107/Y 108 sont finement détaillés. Des roues aux normes fines équipent le modèle. L'application des livrées et des marquages est parfaite.

La motorisation avec moteur cinq pôles et volant d'inertie est logée dans le bogie côté kiosque. Il entraîne les deux essieux de ce bogie (comme dans la réalité). La prise de courant est assurée par l'ensemble des roues des quatre essieux. Mis sous tension, le fonctionnement se relève souple à toutes les plages de vitesse, un excellent ralenti, le tout dans un silence de fonctionnement appréciable, ne laissant entendre que le claquement sur les joints de rails. Le « Picasso » CHREZO négocie des courbes d'un rayon minimum de 1 028 mm. Notons aussi un éclairage frontal avec inversion des feux en fonction du sens de marche et un éclairage intérieur constant. Une prise normalisée et un haut-parleur pré-installé dans le compartiment à bagages permettent de brancher un décodeur LokSound V5 L d'ESU chargé des sons caractéristiques de l'autorail « Picasso ». La suite du programme de CHREZO se concrétise déjà en juin prochain avec la commercialisation de la non moins célèbre 030 TU. Et les projets en cours de réalisation ne manquent pas avec la famille des BB 67000/67200/67300, ainsi que des voitures modernisées à trois essieux ex-PLM !

Jean Buchmann