

LES PAGES MODÉLISME DE L'UAICF



LE FLEXITY CLASSIC DE BOMBARDIER UNE REPRODUCTION PAR LEOPOLD HALLING

Texte et photos Pierre Lherbon – UAICF



L'actualité des tramways en France, comme dans le monde, est régulièrement commentée dans la revue.

Pour certains modélistes, le tramway est aussi une passion. Dans ce domaine, quelques fabricants se partagent le marché. Mais le grand spécialiste des tramways européens est l'autrichien Léopold Halling qui a développé une gamme « Old Timer », une gamme « Duwag » ainsi qu'une gamme de différents tramways modernes avec des livrées plus colorées les unes que les autres.

L'une de ses dernières productions, est une réédition des tramways Bombardier de la gamme « Flexity Classic » aux couleurs de la ville de Dresde. Une rame à 3 caisses, présentée dans notre article, et une rame à 5 caisses sont proposées par Léopold Halling dont l'importateur en France est la Société SAI. Pour chaque modèle, il existe une version motorisée et une version sans moteur.

L'originalité des productions Léopold Halling est tout simplement de s'inspirer de la réalité, de la structure même du véhicule.

A gauche, la rame 2617 au pied des monuments historiques de la ville (date : 15-05-2015).



A gauche, la rame 2632 franchissant l'Elbe à l'entrée du quartier historique de Dresde (date : 15-05-2015).



A la fin du XIX^{ème}, le tramway est synonyme de modernité et d'évolution pour répondre aux besoins des déplacements dans les grands centres urbains. Dresde, carrefour européen ferroviaire, s'équipe dès 1872 d'un réseau de tramway en traction animale. C'est en 1893 que les premiers tramways électriques entrent en service.

Aujourd'hui, la Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) développe un réseau de 131,4 km et ses lignes vont bien au-delà de la ville historique avec ses 12 lignes et ses 259 haltes.

Tramway type NGTD 8 DD (3 caisses) – Dresde

Constructeur : Bombardier	Longueur : 30,04 m
Gamme : Flexity Classic	Largeur : 2,30 m
Années : 2006-2009	Hauteur : 3,50 m
Nombre en service à Dresde : 40	Masse : 39,3 t
Immatriculation : 2601 à 2640	Vitesse : 70 km/h
Puissance : 6 moteurs de 85 kW	Capacité : 68 assis et 103 debouts



Vue longitudinale du tramway du côté sans portes.



Le modèle réduit est un vrai « mécano » pour obtenir toutes les combinaisons possibles et imaginables. Par exemple, sur la gamme Old Timer, on peut choisir son châssis et son toit pour chaque modèle. Pour ces tramways articulés, l'assemblage des rames fait appel à de nombreux petits éléments de caisse qui se succèdent pour devenir de véritables serpents ferroviaires ! En visitant l'usine, il suffit d'assister à l'assemblage d'une rame pour s'en convaincre.

Sur le plan technique, on découvre dans un premier temps la simplicité pour traiter la reproduction des soufflets d'intercirculation. Le soufflet est fixé dans le prolongement de chaque caisse motorisée et il est guidé dans la caisse centrale grâce à une ouverture circulaire. Une autre particularité de la marque est la qualité des peintures. En effet, comme tous les moulages des différents éléments de la caisse sont lisses, tous les détails sont rapportés par sérigraphie. Sur le modèle de Dresde, la décoration

est assez simple puisque la livrée est entièrement jaune, mais pour d'autres villes, c'est quelquefois plus complexe à mettre en œuvre et cela impose de nombreux passages en machine.

Enfin, pour terminer ce reportage, on peut noter que le modèle est assez léger, sans pour autant altérer son fonctionnement. En ligne, la prise de courant s'effectue correctement. Elle est répartie sur les deux bogies moteurs situés à chaque extrémité du tramway.

Bien sur, les modélistes aimeraient disposer de modèles français grâce à l'engouement des villes françaises pour le tramway. Un nouveau marché pour les fabricants ?



LES CARACTERISTIQUES

Dresden NGTD 8 DD (3 caisses)
Tramway n° 2614, Version motorisée
Référence : NGT-DRE-M

Échelle : 1:87 (HO)

Ecartement de la voie : 16,5 mm

Longueur : 346 mm

Rayon minimal : 360 mm

Tension : 12V continu (analogique)

Véhicule équipé avec 2 bogies moteurs (dont un seul essieu sur les quatre est muni de bandages). Les 2 bogies moteurs assurent également la prise de courant.

Accessoires : rétroviseur extérieur et autocollants de destination pour l'intérieur.

Ci-dessous, gros plan sur la cabine de conduite du tramway pour vous permettre de comparer avec le modèle réduit en photo à gauche.



VISITE CHEZ LÉOPOLD HALLING

Mais que sont allés faire ces « Gaulois » modélistes en Autriche ? Ce n'est pas encore le titre d'une prochaine BD, mais dans le cadre du projet de la Petite Ceinture de Paris, les Gaulois ont souhaité solliciter la société Léopold Halling pour appliquer une décoration parisienne sur l'un de ces tramways « Old Timer », certainement celui de Turin, très proche du modèle français.

La visite s'est déroulée le jeudi 6 septembre, et nous avons été agréablement surpris de constater que toute la conception, l'étude, la fabrication de l'outillage, et la production d'une manière générale, se déroulent dans les locaux de la société autrichienne.

La société Léopold Halling est le résultat de la fusion de trois productions artisanales autrichiennes, qui aujourd'hui, permet de proposer aux modélistes différentes gammes. Les tramways, sous toutes leurs formes, sont les produits phares de l'entreprise. Des tramways modernes articulés aux motrices à deux essieux, le choix est très large et les références sont nombreuses pour reproduire des environnements urbains. Autre domaine, celui de la voie étroite (HOe), regroupe des reproductions de matériels ferroviaires autrichiens (locomotives, autorails, voitures et wagons) qui étaient fabriquées sous l'ancienne marque « Ferro-Train ». Pour compléter le catalogue, Léopold Halling fabrique une multitude d'accessoires très fins et détaillés pour décorer vos réalisations.

Lors de notre visite à Vienne, nous avons pu découvrir une production en cours de fabrication, et pour notre bonheur qui était en phase de montage avant d'être expédiée.

Cela concerne une commande spéciale d'un tramway (série limitée et numérotée) pour le compte du musée ferroviaire de Bruxelles sur le thème de « Tintin et Milou ». Ce modèle devrait rencontrer un vif succès surtout auprès des amateurs de la célèbre bande dessinée.

Robert Neumann, le directeur de l'entreprise nous a commenté toutes les étapes de la fabrication du tramway de « Tintin ». Visite de l'atelier pour la fabrication de l'outillage avec des procédés par électrolyse pour obtenir toutes les formes arrondies du tramway, ensuite, passage devant les presses à injection avec, bien sûr, quelques explications sur les

caractéristiques des plastiques utilisés pour ses modèles. Robert nous a expliqué le principe de la sérigraphie avec l'utilisation de tamis qui permet de garantir une bonne application de la peinture sur les caisses, et enfin, nous avons découvert la tampographie avec deux machines pour fixer la décoration sur la caisse, une étape fastidieuse qui nécessite de nombreuses manipulations surtout pour les modèles contemporains en raison des livrées très colorées et complexes. Bien sûr, nous avons aussi abordé toute la logistique de l'entreprise avec par exemple, la fabrication des boîtes pour commercialiser les modèles. Dans

un deuxième temps, nous avons partagé quelques instants avec le personnel de l'entreprise mobilisé pour l'assemblage et le montage des tramways de Bruxelles. Au niveau de la motorisation, c'est le même principe puisque Léopold Halling possède toutes les motorisations avec les trois écartements standards : 16,5 mm, 12 mm et 9 mm. Dans la pratique, sur la gamme de tramway « Old Timer », chaque tramway est vendu non-motorisé, et, ensuite le client peut choisir sa motorisation.

