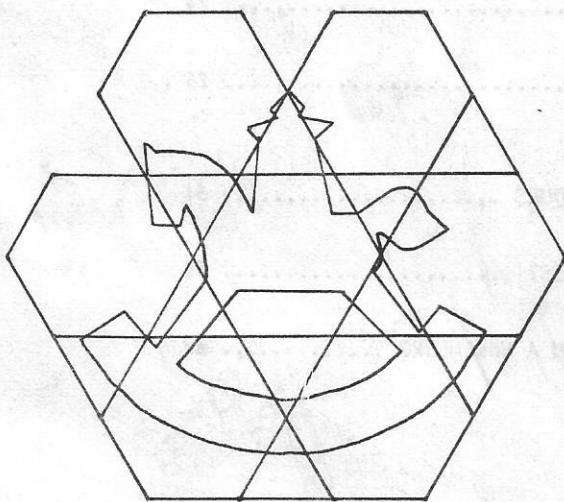


CORRESPONDANCE



**Bulletin d'information de
l'Association Liégeoise des
Amateurs de chemins de Fer**



**Internationale
Spielwarenmesse
Nürnberg**

40 fb

MARS

1982 n° SPÉC.

sommaire

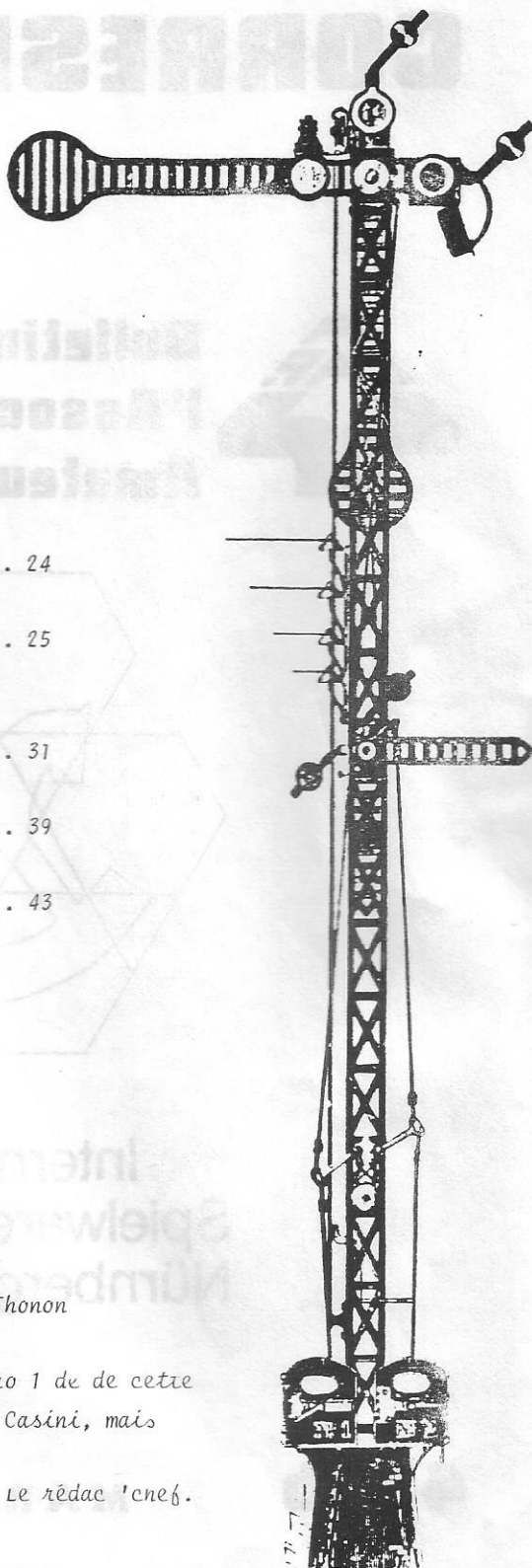


INTRODUCTION	24
NOUVEAUTES 1982	25
NUREMBERG	
COMMENTAIRES ET CRITIQUES	31
INTERVIEW CHEZ RIVAROSS I	39
CE QU'E L'ON N'A PAS VU A NUREMBERG	43

¶ Rendons à César ce qui est à César et à André Thonon
ce qui est à André Thonon.

En effet, la photo de couverture de notre numéro 1 de de cette
année, n'était pas due, comme signalé, à Paolo Casini, mais
bien à notre ami André Thonon.

23 Sorry, Sir, et sans rancune j'espère. Le rédac 'chef.





INTRODUCTION



Il est rassurant de voir la foule et le public que la Foire Internationale du Jouet de Nuremberg draine en quelques jours. C'est le signe que le jouet, le hobby et surtout le modélisme se portent bien., que dis-je, se portent de mieux en mieux.

Une autre caractéristique positive, c'est que après avoir saturé le marché avec de l'ALLEMAND à toutes les sauces, on s'aperçoit qu'il y a autre chose en Europe, et cela donne une certaine progression au niveau des modèles français, suisses,... voir belges !!

Disons de suite que cette année, pour notre pays, ce n'est pas si mal que cela !! Voyez vous-même: en HO une diesel type 52 avec la nouvelle livrée (FLEISCHMANN)

une vapeur type 96 (LILIPUT)

une CC série 18 (LIMA)

un wagon à bogies, ouvert, pour transport de coils (ROCO)

une UIC Z 4 1ère cl. EUROFIMA (FLEISCHMANN)

des maisons de ville adaptables à nos villes (KIBRI)

un système de caténaires NS qui, à peu de frais et de travail, devient SNCF (SOMMERFELD)

pour le N, une vapeur type 64 (ex P8) (ARNOLD)

une autre vapeur type 96 (MARKLIN MINI CLUB Z)

Cet optimisme, malheureusement, est contrecarré par l'immobilisme, l'alourdissement administratif, l'air de supériorité qui masque l'incompétence de certains, cela laissant prévoir pour d'autres des jours sombres et pour nous une diminution de l'éventail de nos choix.

On a remarqué l'absence de JOUEF, lequel, même s'il a été repris, n'est pas encore au point de revenir cette année sur le marché.

Dans une revue à grand tirage, digne de foi, l'on dit textuellement: "Le nouveau Conseil d'Administration et la Direction veulent s'entourer, pour la reprise des activités, d'une équipe de personnes expertes et compétentes"

Cela démontre qu'avant, cela ne l'était pas, d'où le résultat final...!!!

Si on prenait la peine de nous consulter, nous, la base, tout le monde, modélistes et constructeurs, y trouveraient leur compte !!!!

Paolo Casini

NOUVEAUTES

'82



Dans cette partie, nous nous limiterons à une liste pure et simple des nouveautés réelles, sans compter les re-décorations.

Pour les commentaires, voyez plus loin.

Cela est fait expressément pour nos lecteurs qui n'aiment pas le blablablabla, et l'autre pour ceux qui aiment la critique constructive.

ADE



- voiture postale type Post 4 mg-a
- voiture pilote avec cabine Silberfische type DB 8pnfz
- voiture TEE à compartiments, portes coulissantes Avnz
- voiture TEE salon, portes coulissantes Apmz
- série de voitures EUROFIMA 1ère cl. - DB - CFF - OBB - FS - SNCB - SNCF
- série de voitures "old-timer" prussiennes à trois essieux.

ARNOLD



- Re 4/4 BLS
- Br 36 (ex pr P4s) DB
- Type 64 (ex P8) SNCB
- BB 9201 CAPITOLE SNCF
- Voiture de service intérieur 1ère cl; BLS
- " " " 2de cl. BLS
- WL AB MV TEN bleu DB
- série de voitures "old-timer" prussiennes à trois essieux BC3Pv93, C3trPr04 et Pw3 Pr02
- wagon citerne avec gueritte 2 essieux.

BEMO



- automotrice ABe 4/4 RhB
- autorail DR TV 133S24
- Loco diesel V 11 SWEG
- Fourgon D2 RhB
- wagon tombereau Fb Rhb
- wagon couvert Gb Rhb
- wagon plat à bords bas KK
- wagon plat avec conteneur Lbk

HAG



- wagon à bogies du BLS pour le transport des autos pour le passage du Lötschberg avec couverture
- wagon d'extrémité pour trains transport autos du BLS

HERKAT



- éclairage pour installations ferroviaires
- reverbère à 3 et 5 branches
- alimentation électronique
- "N" pont transbordeur

HERPA



- Opel Ascona sr
- camion Mercedes LP 813 (4 versions)
- autocar de tourisme 3 essieux et 2 étages SETRA S 228 DT (2 versions)
- bus MAN SU 240 (2 versions)
- bateau "MS EUROPA" Hapag Lloyd. 1:1250
- "N" assortiment de containers

LILIPUT



- BR 18 3 DRG
- BR 91 DRG
- type 96 SNCB
- voiture 2de cl. type 1 CFF
- schurzenwagen OBB 1ère cl. nouvelle livrée orange/gris clair

KIBRI



- halle à marchandises
- maisons bourgeoises "Bonn"
- camion MERCEDES MEILLER
- idem avec remorque
- "Z" halle à marchandises

LIMA



- ET 403 DB (2versions)
- loco diesel V300 DB
- loco électrique E 110 II DB
- loco électrique E 112 DB
- loco électrique E 120 DB
- loco électrique CC série 18 SNCB
- loco diesel de manoeuvre CFF Bm 4/4
- loco vapeur BR 10 db
- voiture 2de cl. RIC Schlieren BLS
- voiture à deux étages DB
- voiture EUROFIMA couchettes CFF
- voiture CFF type II BD pilote
- série de voitures INTER-CITY NS comprenant une A, une B, et une BD
- wagon Hbis parois et toit coulissants DB
- wagon Tadgs trémie à bogies

- "N" voiture WR TEE Rheingold VB
- "N" voiture ADmh TEE panoramique DB
- "N" voiture Apm TEE salon DB
- "N" voiture Avm TEE compartiments DB

LIMA

- "N" voiture Avm TEE compartiments DB
- "N" wagon Hbis DB
- "N" wagon Eaos tombereau à bogies DB
- système caténaire complet
- deux confections avec deux jeux différents de pantos avec commutateurs pour modifier les machines LIMA

MARKLIN

märklin

- "I" loco vapeur BR 55 DB
- "HO" loco électrique BB 9200 SNCF livrée corail
- "HO" loco diesel de manœuvre V 236 DB
- "HO" voiture UIC Z EUROFIMA SNCF (corail)
- "HO" wagon Shimms toit télescopique DB
- "HO" TJD nouvelle génération
- "Z" loco vapeur BR 38 DB
- "Z" loco vapeur type 96 SNCF
- "Z" loco diesel V 260 DB nouvelle livrée
- "Z" voiture UIC Z EUROFIMA 1ère cl. Avm vB
- "Z" voiture Abi 29 DB "boîte à tonnerre"
- "Z" voiture Bi 29 "boîte à tonnerre"

NAVITREN



- système pour lever et baisser les pantos de locos électriques en HO

PANIER



- automotrice Bce4 1-15 Bernina Bahn
- " Abe 4/4 RhB
- " Fe 2/2 51 RhB
- voiture à deux essieux MEG Bi 44-57
- " " " BI Bi 28-37

PREISER



- série de véhicules + tracteur du cirque SARRASANI
- accessoires et attractions "LUNA-PARK"
- 1 - grue routière KRUPP/FAUN 35 GMT
- véhicule lourd FAUN
- véhicule blindé transport de fonds
- remorque pour transports spéciaux
- camion LAK avec benne
- figurines "tennisman"
- motocyclistes - vélomoteurs
- orchestre pour cirque SARRASANI

PRALINE



- autocar "old-timer" M.B. (différentes versions)
- bus articulé MAN (villes différentes)
- mercédès 220SE (plusieurs décorations)
- camion MERCEDES (plusieurs décorations)

POLA

POLA

RIVAROSS I

RIVAROSS I

ROCO



- "HO" maisons et église de montagne (Suisse)
- "N" maisons de ville (avec ciné et magasins)

- voir article

- loco vapeur BR 43 DB
- loco vapeur BR 44 OBB
- loco vapeur 150 X SNCF
- loco vapeur C 5/6 CFF
- loco électrique E 1110 OBB
- loco diesel de manœuvre V 8000 SNCF
- série de voitures "old-timer" prussiennes à trois essieux: 4ème cl. - 3ème cl. 1ère/2ème cl. et fourgon postal
- fourgon "brochet" DR
- voiture métallisée type EST 1ère/2de cl; SNCF
- " " " " 2de cl. SNCF
- wagon à bogies "kangourou" SNCB-SNCF-FS-DB
- wagon à bogies ouvert transport coils SNCB
- wagon à bogies transport lourds DB
- semi-remorque surbaissé STEVR 91
- camion STEVR 91 avec chasse-neige
- remorque avec bache
- camion UNIMOG 1300
- caterpillar
- accessoires séparés pour véhicules routiers
- "N" loco vapeur BR 44 DB
- "N" loco vapeur BR 44 OBB
- "N" loco vapeur 150 X SNCF
- "N" ET 90 DB
- "N" loco électrique E 150 DB
- "N" loco électrique E 160 DB
- "N" WRmoz UIC Z OBB
- "N" AB UIC Z EUROFIMA DB
- "N" " " " " OBB
- "N" WLABms TZS DB-FS-CFF-DSB-NS-ÖBB
- "HO/N" boîtiers de commande trains ASC1000
- un dispositif permettant de résoudre le sacré problème de la boucle de retournement

ROSKOPF



TITAN

TITAN

VOLLMER

VOLLMER

- camion SAURER 4 essieux FELDSCHLÖSSEN
- véhicules utilitaires d'origine militaire

- transformateurs universels

- "HO/N" maisons de ville et hôtel
- "N" église "PITZINGEN"

TRIX

TRIX

MINITRIX

- locomotive vapeur 16262 bavaroise
- automotrice VT 135 + VB 140 DR
- serie de wagons et fourgon "old-timer"
- "N" loco electrique E 175 DB
- "N" loco vapeur 230 E SNCF
- "N" loco diesel CC type 4 BR
- "N" serie de voitures "old-timer" bavaroises à trois essieux, AB, c et fourgon
- "N" serie de voitures CFF type III SWISS - EXPRESS. A, B, AD et WR
- "N" serie de voitures SNCF "Grand confort" A8tu, A4Dtux et Vru
- "N" wagon "old-timer" Gm DR
- "N" " " " " Ov - Wurzburg DR
- "N" fourgon " " deux essieux Pw DR

SOMMERFELD



- nouvelle série poteaux caténaire NS (adaptable au type SNCB)
- nouvelle série pantographes SNCF, CFF, DB

WIKING



- bus articulé MB 0305G
- tram à deux essieux
- "N" bus à double étage D38 de Berlin
- "N" camion MERCEDES BENZ 1932
- "N" " " " 10000 LKW
- "N" " " " L 2500 LKW
- "O" bus articulé MB 0305 G

Paolo Casini

▼ TRES BIENTOT

▼ TRES BIENTOT

▼ TRES BIENTOT

● ● ● GRAND SONDAGE ● ● ●

A.L.A.F.

CORRESPONDANCE

NUREMBERG

COMMENTAIRES ET

CRITIQUES ?!



Les années passent, les foires se suivent mais ne se ressemblent pas. Cette année, l'on peut la classer comme suit: médiocre pour les Allemands. On constate une nette saturation du marché d'où la très vilaine manie de copier les uns sur les autres.

Bonne année pour les Français, Suisses et Belges, noire pour les Italiens. Soyons donc rassurés, il y en a même qui avec deux constructeurs nationaux ont moins de nouveautés (pour ne pas dire aucune si ce n'est de la re-décoration) que nous qui sommes entre les mains de constructeurs étrangers !!!!

Chaque fois que je franchis l'entrée du palais "D", je suis plein de bonnes intentions, plein d'espoir, plein d'envie de connaître ce que nos constructeurs nous réservent. A la sortie quelques heures plus tard, HE LAS, les sentiments sont mêlés: ils vont de la satisfaction à l'amertume, en passant pourquoi pas, par la colère. Voulez-vous savoir pourquoi ??? Continuez donc la lecture !!!!

Il aura fallu 15 ans (quinze) et 6 constructeurs (six) qui entre parenthèses se sont cassé les dents (TRIX-ROWA-ROCO-LIMA-MARKLIN-FLEISCHMANN) pour avoir aujourd'hui un wagon restaurant DSG/DB TEE pour compléter nos rames !!! C'est ADE qui nous propose une réalisation conforme. LA PREMIERE A L'ECHELLE où l'on n'a pas supprimé certaines fenêtres pour satisfaire cette fâcheuse manie de raccourcir.

ADE prépare aussi les "EUROFIMA" - d'abord les 1ère et puis plus tard les 2de cl. Attendez donc avant d'en acheter chez ROCO, MARKLIN et FLEISCHMANN, laissez les "saucissons" pour ceux qui ont des "pare-jeux" et qui ne veulent pas reconnaître ce qui est réel et beau, ou soulèvent une foule d'excuses "enfantines". Restons avec les "EUROFIMA": comme si celles de ROCO et MARKLIN ne suffisaient pas, FLEISCHMANN (tout fier d'avoir tapé à côté) présente la sienne; une A UIC Z 1ère cl.

Alors, où se situe la crise ?? Dans le cas de FLEISCHMANN, c'est le constructeur qui n'a pas d'excuses. Il savait que deux autres avaient déjà la même voiture à leur programme. Alors à quoi bon!!!

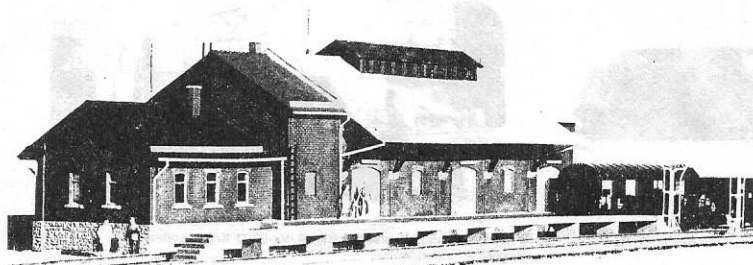
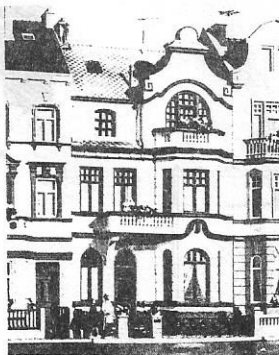
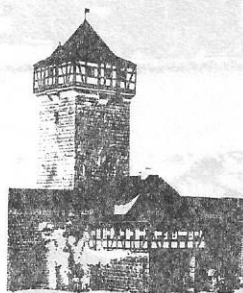
Si au moins la production était bonne !!!

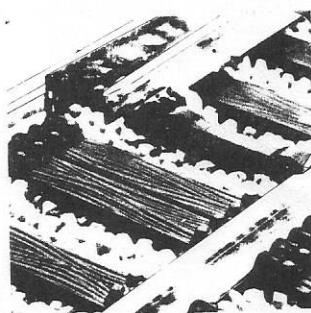
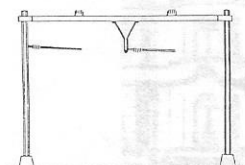
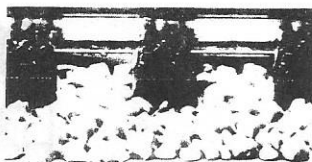
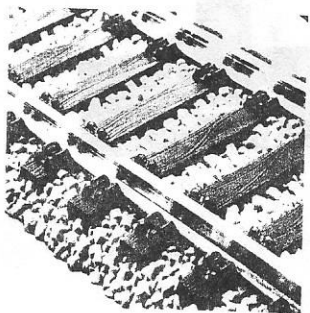
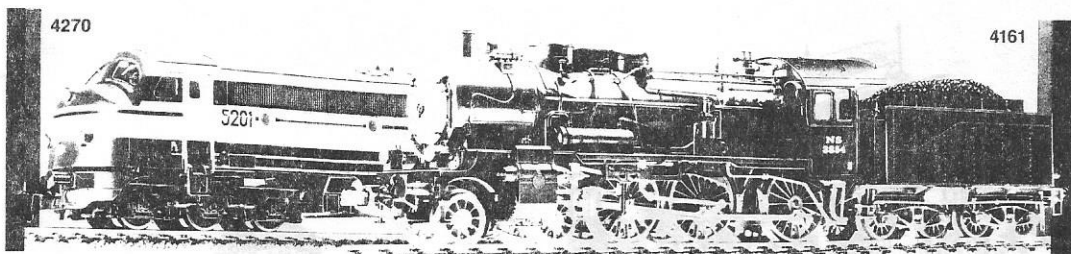
Pour nous, c'est un modèle inutile, une copie qui usurpe la place d'une voiture qui n'a jamais vu le jour.

Qu'il est beau cet esprit de clocher !! Qu'il est "contre-productif" ce dispositif !!!

Restons chez FLEISCHMANN. C'est marrant... Son de tambours, de trompettes.... une V218, encore une !! Héhé, TRIX l'a déjà. Encore un coup à côté. Bravo. Mais vous le faites exprès !!

Autres trompettes, autres tambours..... une série 52 diesel belge dans sa nouvelle livrée. Il n'y a que cela qui a changé !!!

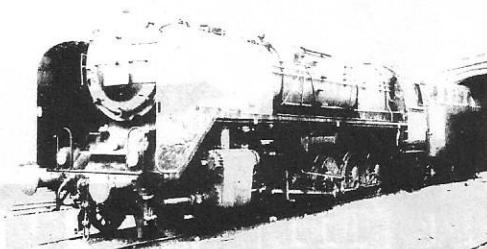




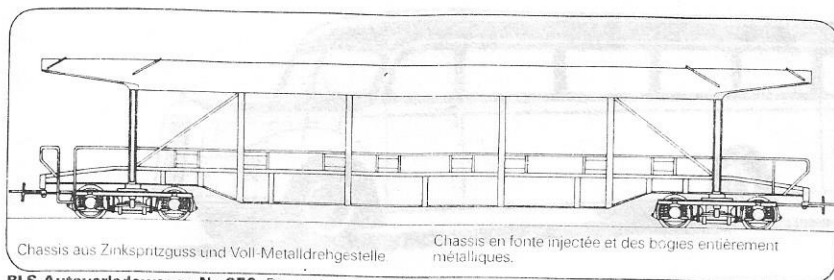
SNCF 150 X



4126F Dampflokomotive BR 150 X der SNCF mit Kohletender, ohne Windleitbleche.



4126G Dampflokomotive BR 44 der BBÖ, Kohletender, Wagner-Windleitbleche.

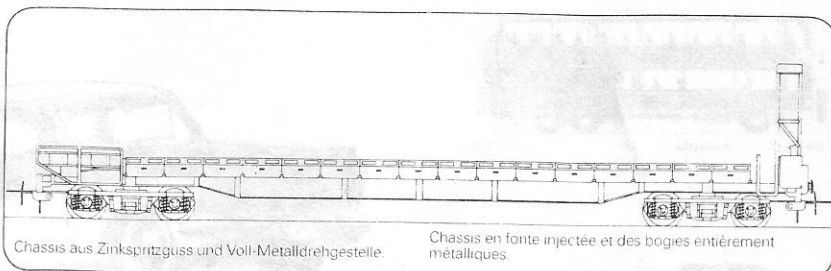


Chassis aus Zinkspritzguss und Voll-Metall Drehgestelle

Chassis en fonte injectée et des bogies entièrement métalliques.

BLS-Autoverladewagen Nr. 370. Die markanten Autoverladewagen mit ihren Steinschlagschutz-Dächern sind vielen Touristen ein vertrauter Anblick.

Wagon-autos BLS n° 370. Les fameux wagons-autos avec leur toit anti-pierres présentent un aspect familier à beaucoup de touristes.

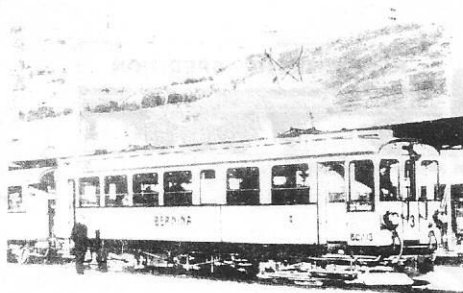
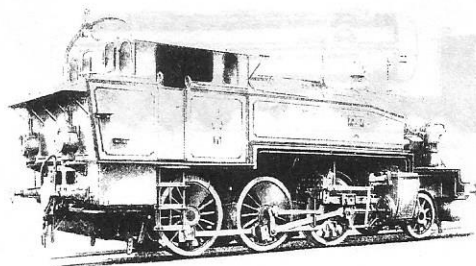
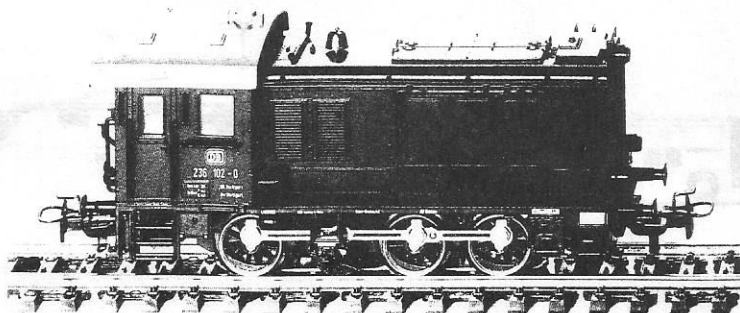


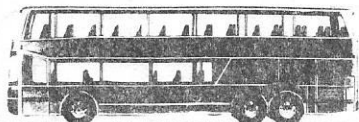
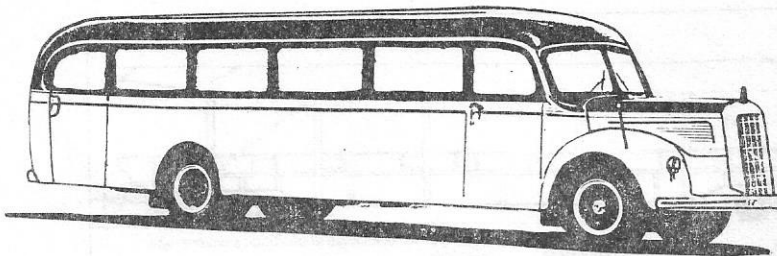
Chassis aus Zinkspritzguss und Voll-Metall Drehgestelle.

Chassis en fonte injectée et des bogies entièrement métalliques.

BLS-Auffahrwagen Nr. 375. Der erste und der letzte Wagen eines jeden Autotransportzuges ist ein Auffahrwagen, über welche die Autokolonne den Zug befährt und wieder verlässt.

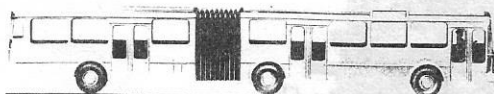
Wagon de chargement BLS n° 375. Tête et queue de chaque train-autos sont constituées par un wagon de chargement, par lequel la colonne de voitures emprunte le train respectivement le quitte.



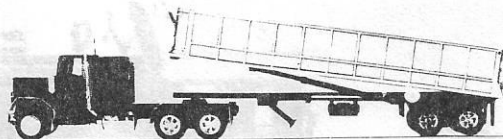


830 461 Seira Doppelstockbus S 228 DT

12,50



705



951504 GMC-Kippsattel

9,95



811 285 DB 1938 Wechselpritsche - Kieserling

9,-



2032 Opel Ascona 2,20



2033 Opel Ascona SR 2,20
3033 Opel Ascona SR
metallik 3,20



4034 VW Bus Feuerwehr 3,50
(Tagesleuchtfarbe)



801 204 Volvo Tanksattel „NWM“ (Tank vorchromt)

12,50



En effet, le moule, la gravure et cette vilaine traverse/tampons tout est encore là. Parlons-en de cette vilaine !! Cette "traverse/tampons" est solidaire du bogie, ça qui laisse voir un désagréable jour. Bwerk !!!

Tout cela est vieux de quasi 20 ans (vingt) mais vous aurez droit au prix actuel 1982 !! Il ne faut pas l'acheter; ce n'est qu'un conseil, mais à suivre. Ce sera notre réponse à ce grand constructeur qui malgré tous ses moyens, continue à bafouer sa clientèle, faisant preuve d'une malhonnêteté effrayante en demandant des prix exorbitants par rapport à un produit qui n'est plus à la hauteur.

Doit-on boudier ce produit ?? Pour une fois que l'on fait du Belge !! D'accord, mais ce n'est même plus du Belge. Cette 52 ne ressemble plus à rien ! Pourquoi devons-nous toujours dire amen ? Nos collègues allemands le feraient-ils ? Non ! Pour eux on fait de la haute voltige. Nous devrions pourtant avoir les mêmes égards et le même respect que les autres, non ? Toutefois, il y a une note positive dans l'effort de FLEISCHMANN: une amélioration de sa voie.

En effet, cette année, il introduit sur le marché, une gamme de voies et appareils de voies, revus et corrigés: elles et ils sont maintenant équipés de ballast, un peu comme en "N" (Piccolo).

Le virus qui atteint nos constructeurs fait encore des ravages: c'est le "terrible et tenace" virus dit de l'ennième copie. Voyez vous-mêmes.

Roco nous a donné l'an dernier, deux très beaux wagons à toit télescopique. Le premier, un six essieux (dans la réalité à l'état de prototype) le shimms, et le deuxième (construit en série pour plusieurs pays) à 4 essieux: le shimms. Ces deux wagons, moyennant simplement le changement d'attelage, peuvent rouler parfaitement avec le système FLEISCHMANN; pour MARKLIN, pas de problème, il n'y a même pas besoin de changer les essieux. Or au lieu de penser à autre chose (voir article "CE QUE L'ON N'A PAS VU A NUREMBERG") comme par hasard, nous avons des copies conformes.

Quel gaspillage d'idées, d'énergie, de finances, de temps..... Mais cela n'est pas un hasard. FLEISCHMANN et MARKLIN savaient que ces deux modèles existaient chez ROCO. Alors ?? Alors on a fait comme les enfants: "Le mien est plus beau que le tien". Et moi j'ajoute: "Plus cher, beaucoup plus cher aussi !!!!!". Alors, si c'est l'amour fou entre votre marque et vous, n'hésitez pas, payez le produit de votre cœur plus cher. C'est la récompense de votre fidélité. De l'autre côté, on se frotte les mains;;; Tant qu'il y aura des pigeons !!!!

La V218 est un hasard ? Non, TRIX l'a déjà. TRIX, voici quelqu'un qui ne croit plus dans ces voitures hyper-raccourcies (234 mm pour 303 mm), mais au moins fait preuve d'originalité dans le filon old-timer qu'elle a choisie. LILIPUT aussi, suit un filon bien à lui, mais cette année cela tourne au ralenti à Wien; rien de nouveau, si ce n'est deux ou trois re-décorations. Il faut dire que son programme est étalé sur deux ans. RIVAROSSI, n'en parlons pas si ce n'est dans l'article "interview"

Chez ROCO, on commence à se monter la tête, un peu comme certains que l'on dit "grand"; plus moyen d'accéder à l'intérieur du stand pour admirer les nouveautés et le reste de la production. A l'intérieur, il n'y a que des incompetents (et à quelques rarissimes exceptions, je sais de quoi je parle) appelés "importateurs et grossistes", qui ont la prétention de nous représenter.



Hélas, on est tellement bien représenté, qu'on se dépêche de faire livrer par LIMA l'automotrice série 800... même pas complète. Seulement la St. Nicolas approche et il faut vendre !! Ce n'est pas à nous que l'on a pensé !!! Dessous, des sous Il n'y a pas de petits bénéfices !!!
Il y en a d'autres, plus futés. Ils pensent que parce qu'ils ont réalisé un wagon Gm, on peut le vendre deux fois son prix normal: c'est du bexge !!!

Cela dit, ROCO anime le peloton avec un véritable dynamisme, même si plusieurs véritables nouveautés sont toujours sur photo - ce qui revient à dire que ces nouveautés ne verront véritablement le jour que dans le courant de l'année 1985. Néanmoins, il faut reconnaître que chez ROCO, nous avons d'excellentes réalisations et un très bon rapport qualité/prix, et comme disait la mère de Napoléon (avec un léger accent du sud): "Pourvu que ça dure!!!"

Il y a quelqu'un qui ne finira jamais de nous étonner: LIMA.
LIMA, la véritable "locomotive des foires": dynamisme et nouveautés, voilà sa devise. Si dans les années antérieures, je ne faisais que passer et regarder d'un oeil distrait les vitrines du stand, maintenant après avoir vu les dernières réalisations de ces deux dernières années, je regarde avec mes deux yeux, et avec grande attention. Je ne me suis jamais trompé sur LIMA et, sur ce que je répète au risque de vous exaspérer, pas d'erreur: "dans la vie vouloir d'abord; pouvoir vient après. Je pensais justement cela en regardant la très belle rame DB ETR 403 (les Allemands, on les soigne - tous les éléments sont conformes, ce n'est pas comme notre pauvre 800 SNCB) - même les vitres sont fumées. (voyez ADE !!!)
Bravo !! Mais le contraste avec les 60 % du reste de la production est "strident".

Il paraît que ces 60 %, au fil des ans, soit seront supprimés, soit seront revus et corrigés. (pas comme la 52 de FLEISCHMANN où l'on essaye de camoufler une vieille caisse!!)

Pourquoi ne pas faire chez LIMA deux séries: une série de base laquelle doit se négocier "au kilo" dans toutes les grandes surfaces du monde entier (Japon y compris) - une série de prestige destinée aux modélistes.

Qu'on le veuille ou pas ces méprisables séries de bases sont nécessaires.

N'est-ce pas la semence qui plus tard donnera de beaux fruits appelés "ferrovipates chevronnés. Personnellement, et mes dires n'engagent que moi, j'ai constaté que les fruits des "méprisables boîtes LIMA de départ", donnent des modélistes plus chevronnés que ceux que donne la soi-disante "super-qualité" MARKLIN !!

Pour la robustesse ... MARKLIN d'accord ! Pour le reste: \$!%&+??\$

Je crois que cette scission entre les deux catégories des produits LIMA se fait progressivement. Encore une chose qui me réjouit et qui me donne raison (LIMA s'oriente vers cela) et c'est la suivante: "si vous faites un modèle non conforme vous le vendrez chez le débutant, chez l'enfant et chez tous ceux qui veulent seulement "jouer" au train électrique; or si par contre vous faites le même modèle conforme (et cela n'est pas plus cher - ou pas tellement), vous continuerez à le vendre aux premiers, mais vous toucherez aussi les modélistes.
Conclusions: vous drainez les 10% du marché potentiel.

Est-ce si difficile à comprendre ? Non bien sûr! Pourtant JOUEF ne l'a pas compris. Mais si a tellement on parle de reprise, cette année JOUEF était absent. Une revue française écrit que la nouvelle direction veut continuer la production en la remaniant, et surtout voudrait s'entourer de collaborateurs compétents. Ce qui laisse supposer qu'avant, beaucoup ne l'étaient pas!! D'où le résultat que vous connaissez.

Il ne faut pas rire, mais un bureau d'étude d'un constructeur, de l'ingénieur au dessinateur, devrait être d'abord composé d'amateurs, de modélistes.

Pour éviter les faillites, les erreurs, les copies etc... on devrait avoir des gens compétents, qui aiment leur métier.... (et pas quelqu'un qui aurait voulu être boulanger mais que papa a fait mieux en col cravate dans un bureau - Voir Jacques Brel: "il sera pharmacien parce que papa ne l'était pas")

Changeons de ritournelle. Chez les constructeurs de "décors", les choses ne sont pas les mêmes - heureusement. Chez KIBRI, nous avons une série de maisons bourgeoises de ville, qui moyennant peu de retouches peuvent acquérir un caractère belge. Il y a trois ans d'ici, WIKING avait le monopole des véhicules routiers miniatures et depuis.... un "troupeau" s'est formé avec KIBRI-HERPA-KOCO ainsi que ROSKOPF. Cela est bien rassurant car le monopole n'est jamais bon. Chez ces constructeurs, l'on délaisse un peu l'assortiment militaire car ils intéressent de moins en moins la clientèle. Dommage que chez SZD et Compagnie on ne pense pas encore de la même façon. Mais l'on s'écarte du sujet !!

Bref, dans le domaine du décor, les constructeurs nous donnent un matériel abondant et souvent de très haute qualité. Le tout est de savoir le combiner et c'est là que les Romains s'empoignèrent...

Former une rame, cela va encore, quoi que

Mais quand il faut décorer un réseau d'une façon plausible, cohérente et réaliste, l'entreprise se révèle parfois irréalisable.

J'entends quelqu'un qui dit: "Mais que raconte-t-il ?? N'importe quoi!" Peut-être cher Monsieur, mais il ne fallait pas lire cet article, c'était le précédent..... Vous vous êtes trompé de texte

Paolo Casini



interlude

INTERVIEW

RIVAROSSİ

CHEZ RIVAROSSİ

Voici dans son intégralité, la conversation que j'ai eue avec un technicien du bureau d'étude de RIVAROSSİ, au stand même.

Avant d'aller plus loin, il faut être objectif et reconnaître que c'est seulement chez ce constructeur que l'on a bien voulu mettre un technicien à notre disposition. Excellent accueil donc.

Nous arrivons au stand, toujours le même qu'en 1978 - spacieux - pas trop de monde. (mauvais signe; peu ou pas de nouveautés.)

Une hôtesse nous reçoit très gentiment. Je lui demande s'il est possible de parler à quelqu'un de compétent. Elle nous accompagne à une table où un directeur commercial est en discussion avec, tiens quelle surprise, l'importateur belge.

Après les présentations, et vu notre position de force (hem!) en effet, nous étions trois, représentant respectivement l'ALAF et le CFEB (qui a dit que nous n'avions pas de bonnes relations entre clubs ??) ils nous ont écoutés.

Paolo Casini (P.C.) *Bonjour, Monsieur. Je prends la balle au vol pour vous demander pourquoi l'on a beaucoup de difficultés à trouver du RIVAROSSİ chez nous en Belgique.*

L'importateur *Vous venez de Liège Verviers, donc cela fait X, Y, Z (pas de publicité) Et bien cela est très simple: ces magasins de votre région ne commandent pas ou pas beaucoup; ce qui revient à dire qu'ils n'écoulent pas la production.*

P.C. *Cela est aussi vrai, mais côté distribution et production vous n'êtes pas là non plus pour nous encourager, et puis les prix sont relativement élevés par rapport à d'autres marques.*

L'importateur *Effectivement il y a parfois des problèmes, des problèmes complexes..... (ici il écourte et n'ajoute plus rien)*

A ce moment, le Directeur ou un Directeur Commercial Adjoint s'approche pour répondre à nos questions.

Dès la première, il me dit que je tombais bien, car un technicien du bureau d'étude de Como était là et qui mieux que lui était apte à répondre à mes questions. Etant donné que l'équipe ALAF/CFEB était polyglotte (français, anglais, néerlandais, italien et même wallon) nous avons donné le choix à notre interlocuteur. Naturellement il s'exprimait plus facilement en Italien.

P.C.

Comme première question, pourquoi vous obstinez-vous à peindre le wagon-lits WLAB version TEN DB en rouge, alors qu'en réalité il est bleu ? Si vous ne le savez pas, c'est une erreur qui ne correspond pas à ce que vous marquez sur vos boîtes: FIDELITE - REALISME - PRECISION, à qui voulez-vous faire croire cela ?

Le technicien

..... (longues secondes de silence. Il réfléchit)
Oui, mais vous comprenez bien qu'il y a certaines exigences de marché et puis comme nous sommes structurés nous ne pouvons pas changer comme cela en un an !!

P.C.

On ne vous demande pas de changer votre structure interne, mais simplement de changer de pot de peinture, parce que ce que vous faites là est faux. C'est peut-être la tendance contraire qui se manifeste; j'ai noté de nombreuses WLAB33 DSG/DB peintes en bleu.

Puis si l'on réfléchit mieux vous avez su changer de pot de couleur avec la nouveauté 1982, c.a.d. la série des voitures DB qui de POP passent aux couleurs actuelles beige/turquoise.

Au passage, je vous signale, cher Monsieur, que la "façon" de ces voitures a vieilli et qu'en 1982, ce n'est pas normal de ne pas encore mettre des fenêtres rapportées et de ne pas voir cette affreuse épaisseur de la caisse, surtout que votre prix suit l'index !!!!!

Le technicien

..... (comme un bateau touché de plein fouet par plusieurs torpilles) n'étant que simples amateurs, vous ne pouvez pas comprendre les fonctionnements les contraintes et les objectifs de notre maison !!

P.C.

(devant ces réponses évasives, j'ai lourdi la dose)
Les contraintes ou les problèmes intérieurs, ce sont VOS problèmes. Mais nous regardons les faits concrets, le produit, parce que vous êtes capables de faire mieux. Il n'y a que cela qui compte. C'est nous les premiers intéressés, c'est nous les acheteurs en puissance.
Dites-moi pourquoi l'E633 des FS est toujours à l'état de prototype depuis trois ans.

Le technicien

Simple à vous répondre: parce que nous n'avons pas encore eu au moins 10000 pièces en commande, alors on attend.

P.C.

Comme je comprends. Vous faites comme le chien qui essaye d'attraper sa queue. Si vous ne stimulez pas le marché italien et belge par la même occasion, comment voulez-vous avoir une réaction concrète et positive de notre part.
Je ne crois pas que vous ayez eu 10000 commandes pour avoir la fameuse WLAB MV TEN DB en rouge, ou encore pour sortir des voitures UIC X DB avec la nouvelle livrée, mais qui sont dépassées dans le moulage et la conception par tous: ADE-ROCO-MARKLIN-FLEISCHMANN etc.,.



P.C.

Il y a eu récemment un constructeur qui a voulu faire de sa tête, il lui avait fallu à lui aussi des DB à moitié réussies. Ce constructeur, C'ETAIT JOUEF. Il a payé cher ses sottises...!

Vous voulez en somme punir nos collègues italiens qui attendent l'E633 comme nous belges une série 20 SNCB (J'ai quand même lancé le pavé dans la mare aux canards) Mais faites bien attention que cette punition ne retombe sur vous si quelqu'un prend votre place; ROCO par exemple ce serait pour vous "la loi de la vexation universelle" (comme notre cher ami Camille le dit si bien)

Le technicien

Je ne suis pas d'accord avec vous, et je voudrais vous répondre sur deux points.

Notre situation actuelle (gestion contrôlée) nous impose un nombre minimum de commandes.

Le cas JOUEF ne se pose pas de la même façon et les deux produits ne sont pas comparables, et nos prix sont à la hauteur du produit.

Vous faites allusion à ROCO et à son apparition sur le marché italien avec l'E626 qui n'a pas rencontré le succès escompté et j'ai entendu que ROCO abandonnait l'article.

P.C.

Là, je vous arrête, parce que ce que vous dites est FAUX et de mauvaise propagande (décidément, ils le font exprès mais je reste calme et poli)

Effectivement ROCO cesse la production de l'E626 FS de la deuxième série.... pour annoncer la première version.

Vous avez encore mal lu leur dépliant et vous voulez me faire croire n'importe quoi !!

Cela ne marche pas, mon cher Monsieur.

ROCO a fait un énorme succès avec cette machine: on en parle qualité - finesse - PRIX !!

Il serait grand temps que vous vous calmez avec les vôtres concernant surtout les machines FS

Prenez une E656. Vous avez réutilisé un châssis existant, des bogies existants (qui sont faux d'ailleurs) !! ils sont toujours les mêmes que ceux de l'E424 d'avant-guerre. Depuis ils ont évolués.

Démontons la machine: d'un côté, un moteur, un lest, de l'autre, le vide. Le tout se paye 2400 FB en Italie et 3700 FB en Belgique. Ne croyez-vous pas que vous aussi suivez la trace de JOUEF dans ses dernières années quand ses prix n'étaient plus en rapport avec le produit offert?

Croyez-vous que l'on va accepter n'importe quoi parce que vous vous appelez RIVAROSI ??????????

Le technicien

.....(silence).....(cette fois-ci ma torpille a frappé la salle des machines, car le bateau reste sans réaction).....

Oui mais comme je disais tout à l'heure, il ne faut pas faire un parallèle entre nous et JOUEF.

(c'est tout ce qu'il a trouvé à dire)

P.C.

Mais enfin, on vous dit que cela est pour vous donner des suggestions, des critiques constructives accompagnées souvent d'une ou plusieurs solutions.

Il me semble que vous faites du sur place. Un exemple: la série de wagons à bogies Gabss et EAOS; vous les avez annoncés comme nouveautés il y a trois ans et je me suis aperçu qu'ils sont toujours à l'état de prototypes. Alors, cet immobilisme c'est de la mauvaise volonté. Pourquoi les annoncer, si vous n'avez pas envie de les sortir.

Vous êtes les grands spécialistes de la nouveauté ancienne Éternelles nouveautés, réchauffées, disparues, réapparues, camouflées

Vous jouez ou vous travaillez dans votre usine ?

Attention à l'exemple JOUEF !!!

Si toutes les firmes dans votre pays travaillent ainsi, alors je m'explique l'état de crise permanent qui règne dans mon pays d'origine.

Le technicien

..... (silence - il est débordé - il cherche une ultime et fragile défense)

Ce n'est pas si simple que cela et vous l'expliquer serait bien trop long.

Je dois vous avouer qu'étant donné notre gestion contrôlée qui a suivi certaines mutations et difficultés, nous ne pouvons pas contenter tout le monde et de suite.

En tous cas, ça va mieux et nous tiendrons compte de toutes les critiques et remarques.

P.S.

(après le bâton un peu de carotte)

Vous comprenez que si l'on discute avec vous, c'est parce que nous restons objectifs et reconnaissants. Quand vous VOULEZ, vous SAVEZ faire des choses intéressantes et folles comme la série des voitures CIWL dont vous enrichissez la collection par deux versions rouges MITROPA (exactes celles-là) WR et WL. Il y a aussi la BR96, fort belle pièce que vous ressortez cette année sous une belle robe vert clair et filets jaunes. Vous êtes un peu comme ce pays que je connais fort bien: la marque des contrastes. Je vous remercie d'avoir bien voulu nous consacrer un peu de votre temps précieux et d'avoir bien voulu répondre à mes questions. Encore un grand merci.

On est ensuite sorti du stand. J'étais soulagé. Il y avait des années que j'avais tout cela à dire. Cela ne servira peut-être à rien, mais il fallait quand même le dire.

Dans un but d'objectivité, je n'ajoute pas de commentaires et chaque lecteur tirera à sa façon la morale de cet entretien.

Paolo Casini



CE QUE L'ON N'A PAS

VU A



NUREMBERG

La critique ne serait pas valable, acceptable et constructive, si l'on ne donne pas au moins une solution de rechange.

Cette petite rubrique va vous démontrer que ce ne sont pas les modèles à reproduire qui manquent, mais plutôt les idées et la compétence.

FLEISCHMANN au lieu de son V218 aurait pu sortir un V280 qui n'existe pas dans une version décente (après LIMA) et aurait pu compléter la collection de ceux qui nombreux ont adopté la DB

MARKLIN au lieu du V236 (déjà chez TRIX à un détail près) aurait pu sortir un intéressant V321 de manoeuvre.

LIMA qui possède une facilité étonnante à créer de nouveaux moules, au lieu de donner une 18 aurait pu nous livrer une type 20 voir même 27 dans le niveau de finition actuel..

Quoi que la 15 et la 25 mériteraient une cure de jeunesse comme subissent leurs soeurs françaises, Qu'attend donc lima pour sortir une Re 6/6 de série décente?

A quand une série décente et sérieuse de CC française CC6500, CC21000, CC40100 etc.;

Un diesel série 55 SNCB et équivalente version 1800 CFL manquent terriblement sur nos réseaux. L'E150 TRIX mériterait tout comme l'E184, une refonte complète et des versions pour deux rails aussi.

L'autorail électrique GAI et l'E633 des FS c'est pour quand ??

Si LIMA voulait, il pourrait nous reproduire un ETR300 FS et même une rame TEE Rem CFF de la même finition que l'ET403 DB.

Chacun veut avoir son EUROFIMA, mais personne n'a songé au fourgon SNCB, lequel sort souvent de nos frontières vers Köln et Basel.

Une voiture SNCB Bc I5 couchettes en version verte et RAILTOUR. Elles sillonnent tous les réseaux européens, de Hambourg à Port-Bou, de Bruxelles à Roma, d'Ostende à Salzburg etc....

On reproduit des voitures qui sortent beaucoup moins (NS-NSB-SJ) mais pas nos belles voitures.

On dit souvent que les Français sont chauvins. C'est vrai, mais dans le domaine du modélisme si ce n'est pas germanique, on fait le difficile. Les Allemands sont très chauvins (voyez aussi les véhicules automobiles WIKING, HERPA etc...)

FLEISCHMANN encore avec son EUROFIMA (si elles étaient au moins bien reproduites) alors que le wagon-lits type UH qu'il reproduisait il y a quelques années

Revue et améliorée, elle aurait fait un succès; il n'y a plus aucune reproduction sur le marché (sauf la MARKLIN qui lui ressemble vaguement)

Non, tout cela, on ne le voit pas. Puis l'on s'étonne que les ventes ne sont pas bonnes.

Sur tous les réseaux, on voit les voitures SNCF UIC Y, on a essayé de les reproduire plus ou moins bien.

Un jour, EUROPOLITRAINS le reproduit - puis fini - plus rien.

Comment voulez-vous former des rames internationales ?

Je n'exige pas la conformité à 100% (la perfection n'existe pas), mais que cela soit au moins décent.
Regardons autour de nous cette manie de tout faire à moitié.
LILIPUT qu'attend-t-il pour compléter sa série de voitures UIC x avec fourgon Dms ?
Idem pour ROCO au sujet de la WR type II
Idem LIMA pour une B type M2 SNCS ?
ET BIEN D'AUTRES

Qu'attend-t-on pour sortir un fourgon et un wagon-lits DB/DSG à l'échelle ??
Hélas, cent fois hélas !
Côté wagons de marchandises, FLEISCHMANN et MARKLIN au lieu de se chatouiller pour se faire rire, auraient pu sortir par exemple un wagon moderne articulé pour le transport d'autos Laekkss. Personne ne s'est encore aperçu qu'il existe et qu'il manque.
Un Res manque énormément..... jusqu'au jour où quelqu'un le découvre et que les autres très intelligemment le suivront. On aura ainsi une "salade" du même modèle....

Bref, je crois que je vieillis, je me répète souvent, mais à ma place et en voyant tout ce qu'il y a à faire et toutes les copies qu'on s'amuse à livrer.....
Que diriez-vous ???????????

Paolo Casini.



▼ DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

▼ DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

▼ DANS NOTRE PROCHAIN NUMERO

TOUT, ABSOLUMENT TOUT SUR LES DESSOUS DE NUREMBERG

IL SUFFIRA DE LIRE



★ ★ LE JOURNAL INTIME DE TROIS FERROVIPATES EN VADROUILLE ★ ★

● ACH !!! ON FA TOUT SAFOIR (HE HE HE HE)

(avec le carré blanc ?????)



CORRESPONDANCE

Revue bimestrielle

COMITE DE REDACTION : Ph. Hensen - G. Dylst

ANIMATION : Ph. Hensen

EDITEUR RESPONSABLE : Philippe Hensen
3, rue Foidart, 3
4020 - Bressoux

Le numéro : 40 francs

Abonnement (1 an J 6 numéros) : 200 francs

Règlement au compte numéro : 240-0883802-39 de A.L.A.F. A.S.B.L.

CORRESPONDANCE est le bulletin d'information de l'Association Liégeoise des Amateurs de chemin de Fer, association sans but lucratif.

- Tout courrier concernant l'ALAF doit-être adressé au SECRÉTARIAT:
rue Doumier, 49
4300 - ANS
Tél: 041/63.33.26

- Tout courrier concernant la revue doit-être adressé à Philippe Hensen
3, rue Foidart - 4020 - Bressoux
Tél: 041/42.64.71 (après 18 heures)

CORRESPONDANCE est envoyé gratuitement aux membres d'ALAF asbl

- ★ Les textes des articles signés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
- ★ Sauf stipulation contraire, les textes peuvent être reproduits librement avec la mention de la source et l'envoi d'un exemplaire de la publication au secrétaire de l'ALAF asbl.
Cependant, la publication d'articles que nous empruntons à d'autres publications reste soumise à l'accord de celles-ci.

DACTYLOGRAPHIE : Philippe Hensen

MAQUETTE : Philippe Hensen

PHOTOS : en direct de Nuremberg.

NUMERO SPECIAL - FOIRE DE NUREMBERG

MARS 1982

