

# LETTRE D'INFORMATION

9 juillet 2009

*Depuis les 141R qui furent les premiers modèles européens en échelle zéro produit par SUNSET MODELS Inc., d'autres locomotives européennes ont vu le jour, notamment outre-manche : Pacific LNER A1, A3, puis A4 et maintenant une Atlantic du GNR/LNER... Il est évident que la première série de 141R n'a pas bénéficié de l'expérience acquise avec les autres modèles européens et quelques « erreurs de jeunesse » ont donc été commises (normes de roulement, système de captage de courant, câblage des lanternes, autoclaves sous dimensionnés, choix du décodeur, centrage du bissel avant, etc.), mais cela n'a aucunement entamé la ferveur de bon nombre de modélistes français extrêmement ravis par l'exceptionnel rapport qualité/prix d'une locomotive SUNSET !*

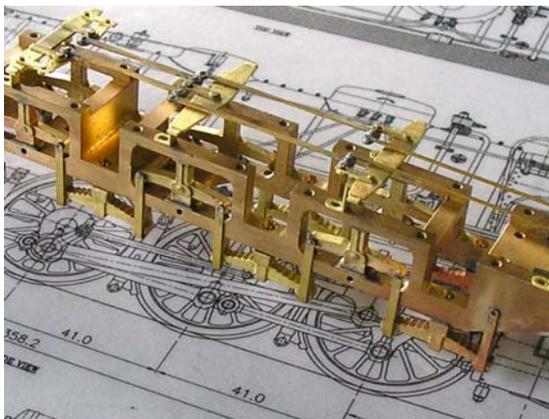
*Avec 35 années d'expérience, SUNSET MODELS Inc. est sans conteste le constructeur N°1 de modèles échelle 0 aux USA...*

*De nombreuses améliorations répondant à un cahier des charges précis ont déjà été apportées sur les derniers modèles européens, vous trouverez ci-dessous quelques caractéristiques et spécificités des prochains modèles français :*

- ▶ Echelle zéro 1/43<sup>ème</sup> Fine-Scale, système 2 rails DC/DCC
- ▶ Roues normalisées Fine-Scale (voir plus loin)
- ▶ Décodeur ESU LOKSOUND 100% compatible DCC/NMRA (voir plus loin)
- ▶ Système de captage du courant revu et corrigé (voir plus loin)
- ▶ Motorisation PITTMAN (voir plus loin)
- ▶ Construction laiton (cire perdue, photo découpe ou usinage)
- ▶ Couplage Loco/tender amélioré et rendu plus discret
- ▶ Roues et embiellage brunis
- ▶ Essieux suspendus
- ▶ Livrés avec un manuel d'entretien illustré en français (réalisé et fourni par SMR & CONCEPT)
- ▶ Livrés avec certificat d'édition limitée nominatif (réalisé et fourni par SMR & CONCEPT)



*Nos châssis sont toujours élaborés par usinage, ce qui est un gage de précision et de grande rigidité...*



## STANDARD DES ROUES

Certains d'entre vous m'ont fait part de leur inquiétude concernant le standard des roues, ce que je comprends parfaitement puisque les premières 141R étaient équipées de roues normalisées NMRA calées à 28.2 mm entre les faces des roues... Bien sûr, il était possible de recalibrer sans difficultés les roues à 29 mm afin de permettre à la loco de négocier les appareils de voies aux normes Fine-Scale, mais cette opération est maintenant complètement inutile, car toutes les dernières locomotives européennes produites par SUNSET sont déjà équipées de roues 100% normalisées Fine-Scale (calage et profil) suivant la description simplifiée ci-dessous :

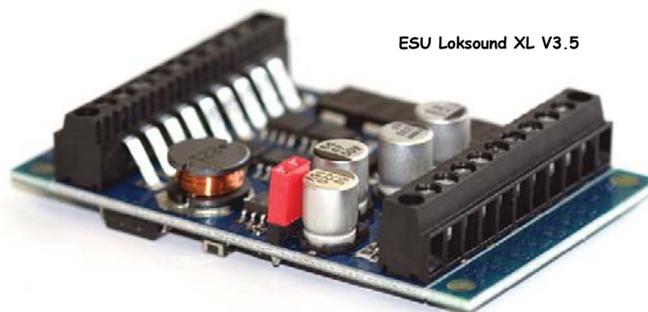
▶ Calage entre faces des roues :	29.00 mm
▶ Epaisseur des roues :	3.70 mm
▶ Hauteur des boudins :	1.20 mm
▶ Largeur des boudins :	0.80 <u>mini</u> à 1.00 mm <u>maxi</u>

Bien sûr, toutes les autres spécifications concernant le profil des roues (rayons de raccordement, angles d'attaque, etc.) correspondent aussi à cette norme, donc en clair, tous les modèles européens SUNSET sont maintenant 100% compatibles avec les standards Fine-Scale en général + les voies et appareils de voies PECO code 124 et 143.

## DECODEUR ESU LOKSOUND

Toutes les locomotives SUNSET actuelles et à venir peuvent être équipées d'un décodeur ESU Loksound XL V3.5 optionnel. La programmation est réalisée en étroite collaboration entre SMR & CONCEPT Ltd et SUNSET MODELS, notre programmeur « maison » a déjà quelques dizaines de locomotives européennes programmées à son actif.

Un système came + micro-switch assure une parfaite synchronisation des sons de cylindres et ce, même quand une locomotive « patine » lors d'un démarrage... spectacle garanti !



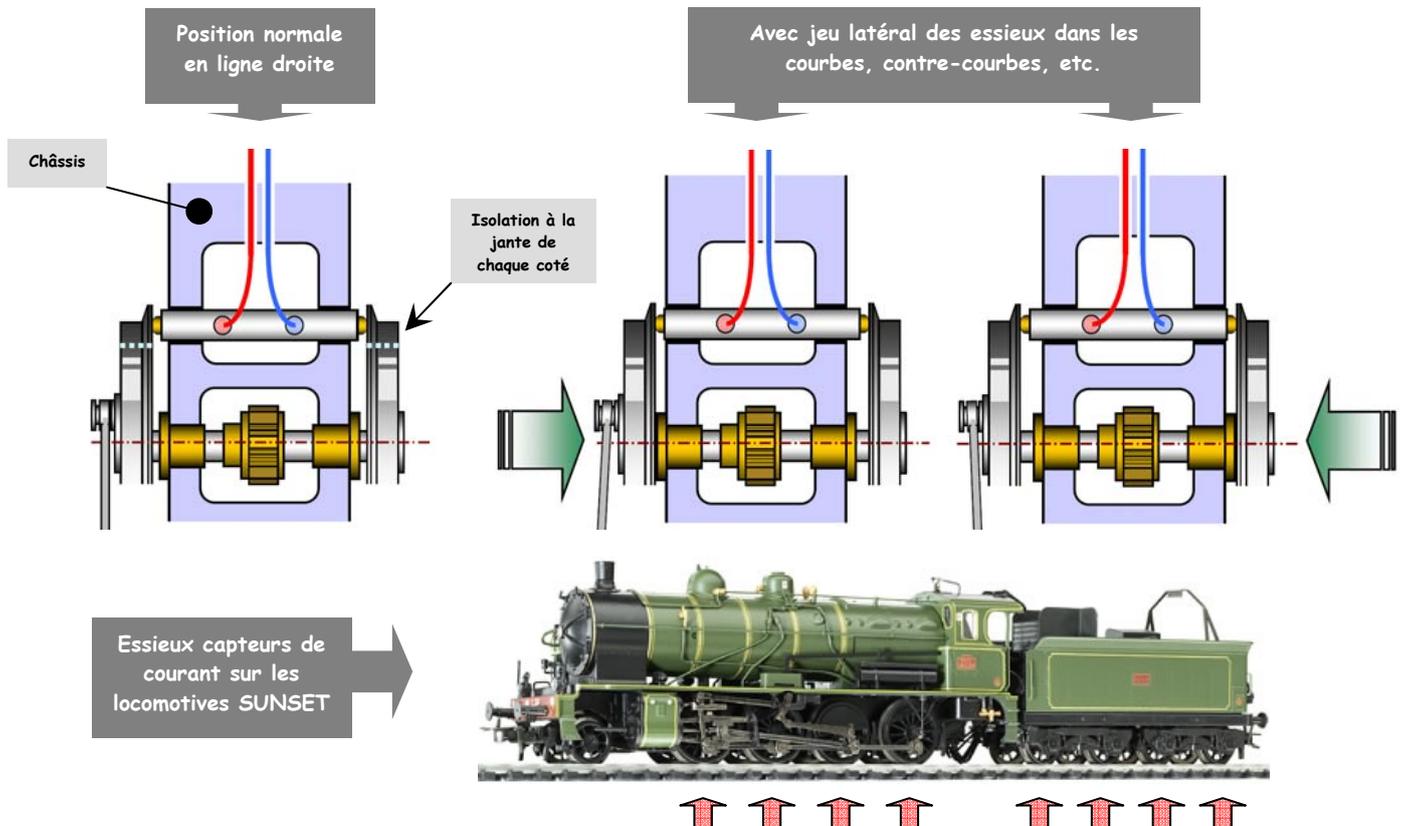
## CAPTAGE DU COURANT

Le système de captage de courant de type « croisé » (une polarité captée par la locomotive, l'autre par le tender) que nous avons sur les premières 141R est assez bien adapté au marché américain mais absolument pas pour le marché européen car en exploitation sur un réseau avec cantonnements, au moment du passage d'un canton à l'autre, une locomotive se trouve « à cheval » sur 2 alimentations séparées ce qui provoque un arrêt inévitable.

C'est pourquoi, nous avons opté pour un captage de courant dit « symétrique », mais amélioré car plutôt que d'utiliser des capteurs de chaque côté du châssis, nous avons opté pour des capteurs coulissants de type « monobloc » qui offrent l'indéniable avantage de suivre le mouvement axial des essieux, même dans les courbes les plus serrées.

Ainsi équipées, les locomotives SUNSET bénéficient d'une prise de courant parfaite dans toutes les situations.

Ci-dessous, j'ai tenté de vous illustrer succinctement le principe de fonctionnement et les avantages de ce type de capteurs...



### CONSOMMATION / MOTORISATION PITTMAN

Suite à quelques « tests comparatifs » parus dans certains journaux, certains d'entre vous m'ont fait part de leurs inquiétudes à propos de la consommation du moteur PITTMAN, je souhaite répondre le plus clairement possible sur ce point :

Contrairement à certaines idées reçues, ces moteurs ne sont absolument pas de conception ancienne, **PITTMAN** est un fabricant bénéficiant d'une immense expérience, leurs moteurs sont **puissants, précis, fiables et silencieux**. En plus d'être utilisés par les plus grands constructeurs de trains échelles 0, 1 et G, on trouve ces moteurs dans de nombreuses autres applications (aéronautique, robotique, etc.), de plus, plusieurs facteurs et paramètres doivent être pris en compte lors d'un test...

Les premiers modèles **SUNSET MODELS** européens étaient équipés d'une électronique **QSI** déjà assez gourmande et surtout d'un dispositif fumigène motorisé **TAS** qui lui aussi a besoin d'un minimum d'énergie pour être efficace... Pour mesurer la consommation réelle d'un modèle, le fumigène doit être impérativement coupé, ce qui n'était pas toujours le cas lors de certains tests !

Ce problème de consommation globale n'existe quasiment pas aux USA puisqu' une puissance de 12, 15 ou 18 ampères par zone d'alimentation est chose courante avec des multi tractions de 3, 4 ou 5 machines diesel, soit 6, 8 ou 10 moteurs + la masse de chaque locomotive + celle du matériel remorqué et ce, dans des conditions parfois extrêmes ; pentes de 3 à 4% et rayons de courbure de 4' (1219.2 mm)... Vous en conviendrez, le surplus de consommation des fumigènes ou cartes électroniques devient dérisoire dans un tel contexte !

Le simple fait que nos locomotives fonctionnent parfaitement dans toutes les conditions avec des décodeurs ESU de 3 Amp apporte une réponse suffisamment claire sur la consommation réelle du moteur PITTMAN...

Cependant, nous considérons le fait que la grande majorité des alimentations n'excède pas 3 à 5 Amp et les locomotives françaises ne seront donc plus équipées de dispositif fumigène.

**PITTMAN**<sup>®</sup>  
a PennEngineering<sup>®</sup> company  
Power Your Ideas<sup>™</sup>



Vous trouverez toutes les informations relatives aux moteurs PITTMAN sur le site Internet: [www.ametektip.com](http://www.ametektip.com)



## VOITURES GOLDEN GATE DEPOT EN ALUMINIUM EXTRUDE



L'aluminium extrudé est un procédé utilisé depuis longtemps outre atlantique et **GOLDEN GATE DEPOT** (filiale de **SUNSET MODELS**) a toujours obtenu les meilleures voitures du marché américain par ce procédé. Bien sûr, tous les types de voiture ne se prêteront pas à ce type de conception.

Je vous suggère de visiter le site Internet : [www.goldengatedepot.com](http://www.goldengatedepot.com) pour avoir une idée des modèles déjà proposés par **GOLDEN GATE DEPOT**. Il est à noter qu'en raison d'un rapport qualité/prix imbattable, les voitures US sont systématiquement déjà réservées au moment de la livraison finale.

Afin de garantir un contrôle qualité constant durant toutes les étapes de la production, **GOLDEN GATE DEPOT** ne produit que des séries strictement limitées.

**SMR & CONCEPT Ltd.** est 100% responsable des projets de matériels français et comme pour les locomotives **SUNSET MODELS**, nous travaillons toujours à partir de plans d'origine **SNCF**. Une personne désirant rester dans l'anonymat m'a fourni tous les plans des voitures **DEV**, ces voitures ne seront pas de type « générique » ou de pâles copies de modèles existants.

Je n'ai pas la possibilité d'être présent sur toutes les expositions régionales et comme beaucoup d'entre vous le savent déjà, une grande partie de mon activité se situe sur le marché britannique actuellement en pleine expansion. Cependant, j'ai avec moi quelques voitures américaines **GOLDEN GATE DEPOT** construites en aluminium extrudé, j'ai décidé d'en confier une à **Thierry CAMBUNET**, membre actif et très enthousiaste du Cercle du Zéro susceptible d'organiser des petites réunions dans sa région (sud-est) pour discuter autour de ce projet avec un échantillon représentatif des possibilités offertes par ce type de conception. Toutes vos suggestions ou remarques seront donc les bienvenues !

Donc, si vous êtes dans la région sud/est, vous pouvez contacter **Thierry CAMBUNET** au : 06 12 31 73 29

Si, comme lui, vous souhaitez communiquer d'une façon constructive autour de ce projet dans votre région avec d'autres personnes (membres ou non du Cercle du Zéro) et participer à la « démocratisation » de l'échelle zéro, je suis prêt à vous confier un échantillon d'une de ces voitures.

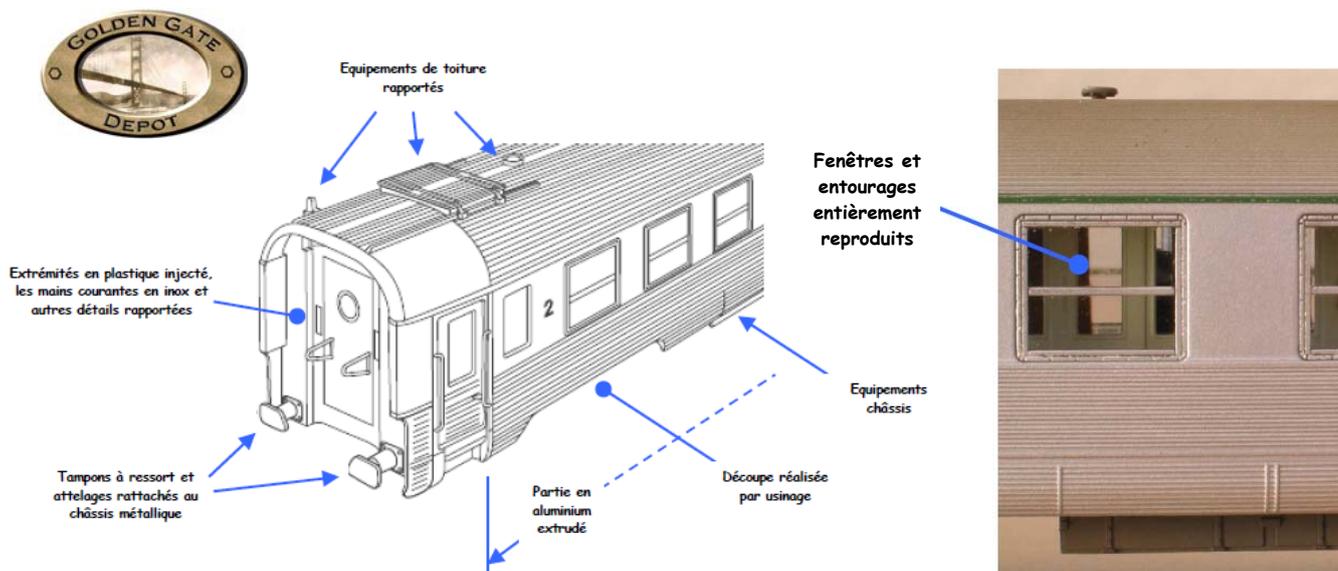
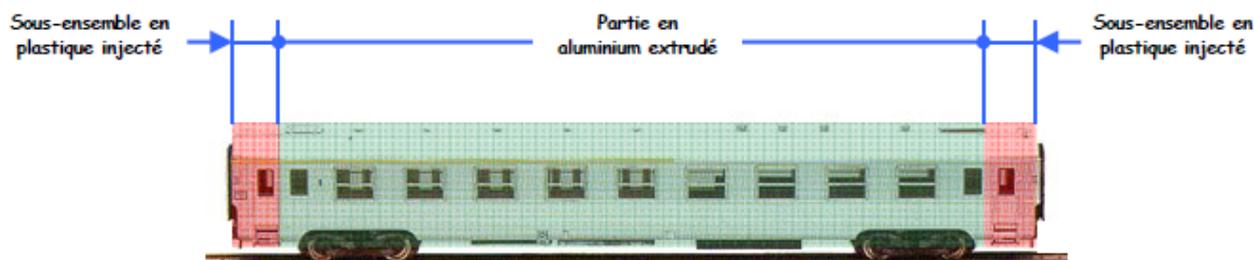
Si cela vous tente appelez moi du lundi au vendredi au : 09 77 66 18 46

## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE NOS VOITURES

- ▶ Echelle 1/43<sup>ème</sup>
- ▶ Conception assistée par ordinateur (CAO)
- ▶ Caisse réalisée par extrusion
- ▶ Bogies en laiton finement gravés
- ▶ Normes de roulement Fine-Scale
- ▶ Extrémités en plastique injecté
- ▶ Entourages des fenêtres entièrement reproduits
- ▶ Aménagements intérieurs conformes aux diagrammes SNCF
- ▶ Couleurs conformes des cloisons et sièges
- ▶ Eclairages intérieurs
- ▶ Tampons à ressort en laiton bruni
- ▶ Attelages à vis
- ▶ Possibilité d'attelages courts



*Ci-dessous, j'ai tenté de vous illustrer les grands principes de conception de nos voitures à partir de photos et dessins de modèles HO, en aucun cas ces illustrations ne sont représentatives des modèles GOLDEN GATE DEPOT... de plus, la voiture représentée est une DEV longue !*



*Voiture "streamlined" du New York Central GOLDEN GATE DEPOT...*



*Pour terminer, Monsieur TORII (Japon) vient de recevoir sa LNER A4 SUNSET MODELS et c'est avec beaucoup d'enthousiasme qu'il nous a envoyé les photos de sa toute nouvelle acquisition en pleine exploitation sur son grand réseau...*



*Sincères salutations,  
Stéphane Orliac  
SMR & CONCEPT Ltd.*