

2022
23

CATALOGUE / KATALOG

LEMATEC
prestige models



www.lematec.ch

2022
2023

Chers clients, chers amateurs,

Ce nouveau catalogue présente les modèles de nos deux marques LEMATEC et MODELBEX qui seront disponibles en 2022 et 2023.

Lematec Prestige Models SA, connu jusqu'en 2006 sous le nom de Lemaco Prestige Models, est actif depuis plus de trente cinq ans dans le domaine des trains miniatures de prestige haut de gamme. La société s'est acquis une réputation à part dans le modélisme ferroviaire par le niveau de détail et la qualité de ses reproductions, par son sérieux et par sa quête inlassable d'amélioration.

La marque Modelbex a été créée en 2010 dans le but de proposer à un cercle plus vaste d'amateurs des modèles en laiton d'une grande qualité, mais à un prix plus abordable que les modèles de prestige en série limitée.

Tous nos modèles sont conçus pour le système 2 rails courant continu 12 V.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de ce catalogue et sommes à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

C'est ici aussi l'occasion de remercier chaleureusement nos fidèles clients qui nous accompagnent dans la quête du Graal du modélisme ferroviaire.

Werte Kunden, werte Liebhaber,

Dieser neue Katalog stellt die Modelle unserer beiden Marken LEMATEC und MODELBEX vor, die in den Jahren 2022 und 2023 erhältlich sein werden.

Lematec Prestige Models SA, bis 2006 bekannt als Lemaco Prestige Models, ist seit mehr als fünfunddreißig Jahren im Bereich der hochwertigen Prestige-Modelleisenbahnen tätig. Das Unternehmen hat sich im Modellbahnbau einen besonderen Ruf erworben, sowohl für den Detaillierungsgrad und die Qualität der Reproduktionen als auch für seine Zuverlässigkeit und sein unermüdliches Streben nach Verbesserung.

Die Marke Modelbex wurde 2010 mit dem Ziel gegründet, einem breiteren Kreis von Enthusiasten hochwertige Messingmodelle anzubieten, jedoch zu einem erschwinglicheren Preis als die prestigeträchtigen Modelle in limitierter Auflage.

Alle unsere Modelle sind für das Zweileiter-Gleichstromsystem konzipiert.

Wir wünschen Ihnen beim Entdecken dieses Katalogs viel Spaß bei und stehen Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, um unseren treuen Kunden für ihre Unterstützung bei der Suche nach dem Graal der Modelleisenbahn zu danken.

Suite au prototype numéroté 41001 livré en 1925, 40 locomotives de série furent livrées entre 1931 et 1932 à la compagnie de l'Est et 49 locomotives identiques au réseau de l'Etat entre 1930 et 1934. La 241 A 65, dernière machine en service, réformée en 1965, est préservée par l'Association 241-A-65 et assure des circulations occasionnelles pour la plus grande joie des amateurs.

Nach dem 1925 gelieferten Prototyp Nummer 41001 wurden zwischen 1931 und 1932 40 Serienlokomotiven an die Compagnie de l'Est und zwischen 1930 und 1934 49 baugleiche Lokomotiven an das Staatsnetz geliefert. Die letzte bis in 1965 im Einsatz, die 241 A 65, wird vom Verein 241-A-65 erhalten und fährt gelegentlich zur Freude der Liebhaber.



Lematec I

N-202 SNCF 241 A EST

- N-202/1** SNCF 241 A 1, noir, filets rouges, réchauffeur ACFI, déflecteurs moyens, machine préservée
- N-202/2A** SNCF 241 A 3, noir, filets rouge, inscriptions peintes, grands déflecteurs, années 1950
- N-202/2B** SNCF 241 A 10, noir, filets rouge, grands déflecteurs
- N-202/3** SNCF 241 A 29, noir, filets rouges, avec réchauffeur ACFI, déflecteurs moyens
- N-202/4A** SNCF 241 A 56, vert et noir, filets rouge, grands déflecteurs
- N-202/4B** SNCF 241 A 66, vert et noir, filets rouge, grands déflecteurs
- N-202/5** SNCF 241 A 65, noir, filets rouges, grands déflecteurs, machine préservée
- N-202/6** SNCF 241 A 59, vert et noir, filets rouges, petits déflecteurs de fumée

H0m

La compagnie du P.O. (Paris-Orléans) fit construire pour sa ligne de Corrèze à voie métrique les locomotives 101 à 104 type 020-020 système Mallet, réceptionnées en 1906. Parallèlement, les Chemins de Fer Corses et le chemin de fer Yverdon Ste Croix en Suisse utilisaient des modèles similaires quoiqu'un peu différents que Lematec reproduit par la même occasion.

Die P.O.-Gesellschaft (Paris-Orléans) baute für ihre Corrèze-Linie mit metrischer Spur die Lokomotiven 101 bis 104 vom Typ 020-020 System Mallet, die sie 1906 erhielt. Zur gleichen Zeit setzten die Chemins de Fer Corses und der Chemin de fer Yverdon Ste Croix in der Schweiz ähnliche wenn auch leicht abweichende Modelle ein, die Lematec zur gleichen Zeit reproduzieren wird.



H0m-205 POC/ MALLET 020 020

- H0m-205/1** POC Mallet 020-020 n° 101, vert, préservée Voies Ferrées du Velay
- H0m-205/2** POC Mallet 020-020 n° 102, gris PO
- H0m-205/3** POC/SNCF Mallet 020-020 n° 103, noir
- H0m-205/4** POC Mallet 020-020 n° 104, vert, préservée SGVA
- H0m-205/5** YStC Mallet 020-020 n° 2 OLIVIER, vert
- H0m-205/6** YStC Mallet 020-020 REINE BERTHE, vert
- H0m-205/7** CFC Mallet 020-020 n° 305, vert
- H0m-205/8** CFC Mallet 020-020 n° 317, vert

Après les séries 9200 et 9300 à courant continu 1500 V livrées fin 2018, voici à présent les séries courant monophasé 25 kV et bi-courant. Sans oublier la série bi-fréquence 20101 à 20104 équipée d'un troisième feu qui circulait jusqu'en Allemagne et en Suisse.

Nach den Ende 2018 ausgelieferten Baureihen 9200 und 9300 mit 1500 V Gleichstrom folgen nun die 25-kV-Einphasen- und Zweistromserien. Nicht zu vergessen die Zweifrequenz-Baureihe 20101 bis 20104, die mit einer dritten Leuchte ausgestattet ist und bis nach Deutschland und in die Schweiz im Einsatz war.



HO-215 SNCF BB MTE 2ème série

- HO-215/3A SNCF BB 16006, Strasbourg, VO, vert bleuté clair, 1958-1963
- HO-215/3B SNCF BB 16020, La Chapelle, persiennes longues, vert bleuté clair, Flèche d'Or, 1963-1975
- HO-215/3C SNCF BB 16010, La Chapelle, persiennes longues, traverses renforcées, vert bleuté clair, 1975-1985
- HO-215/3D SNCF BB 16053, La Chapelle, persiennes longues, traverses renforcées, Corail +, 1998-2015
- HO-215/4A SNCF BB 25236, Vénissieux, conservée Patrimoine, vert bleuté clair, 1992-aujourd'hui
- HO-215/4B SNCF BB 25243, Marseille, Plaques Mistral & Ligure, vert bleuté clair, 1967-1977
- HO-215/6A1 SNCF BB 25171, Chambéry, vert bleuté clair, persiennes alu, 1974-1985
- HO-215/6A2 SNCF BB 25251, Montrouge, vert bleuté clair, persiennes alu, 1974-1987
- HO-215/6B SNCF BB 25187, Savoie, vert bleuté foncé, bandes blanches, avec étrave, 1977-1994
- HO-215/8A SNCF BB 20101, Strasbourg, 3ème feu, vert bleuté clair, 1961-1973
- HO-215/8B SNCF BB 20103, Strasbourg, 3ème feu, bogies courts, vert bleuté clair, 1975-1982

Les 151 A livrées en 1932 furent à la fois les dernières locomotives construites par le PLM et les premières « Santa Fe » à tender séparé françaises. Mutées à la région Est dès 1949, elles y assurèrent un très bon service dans le bassin minier et sur l'artère Nord-Est jusqu'à la fin de leur carrière en 1957.

Die 151 A aus dem Jahr 1932 waren sowohl die letzten von der PLM gebauten Lokomotiven als auch die ersten französischen «Santa Fe»-Lokomotiven mit separatem Tender. Sie wurden 1949 in die Region Est überführt und leisteten bis zum Ende ihrer Karriere 1957 sehr gute Dienste im Kohlerevier und auf der Nord-Ost Line.



HO- 213 PLM/SNCF 151 A

- HO-213/1A PLM 151 A 1, échappement simple, vert PLM, ép. II
- HO-213/1B PLM 151 A 3, échappement simple, vert PLM, ép. II
- HO-213/2 PLM 151 A 6, échappement double, vert PLM, porte de boîte à fumée noire, ép. II
- HO-213/3 SNCF 5-151 A 8, échappement double, vert PLM, porte de boîte à fumée noire, Ep. III
- HO-213/4 SNCF 5-151 A 2, échappement double, vert 306, boîte à fumée noire, Ep. III
- HO-213/6 SNCF 5-151 A 5, vert, boîte à fumée noire, après révision, tender avec rehausse, Ep.III
- HO-213/7 SNCF 1-151 A 7, vert, boîte à fumée noire, ép. III, tender avec rehausse et TIA
- HO-213/8 SNCF 1-151 A 7, feu bleu, vert, boîte à fumée noire, ép. III, tender avec rehausse et TIA
- HO-213/9 SNCF 1-151 A 4, noir, filets rouges, ép. III, tender avec rehausse et TIA
- HO-213/10 SNCF 1-151 A 10, noir, sans filets rouges, inscriptions blanches, Ep.III, tender avec rehausse et TIA

Les 130 B, dont les 92 unités furent livrées à la Compagnie de l'Est entre 1909 et 1926, provenaient de la transformation d'anciennes locomotives de type 030 des années 1860. Remarquables machines légères, économiques, simples et robustes, elles assuraient un service voyageurs, mixtes ou marchandises sur les lignes secondaires. Les dernières furent réformées en juillet 1969 à Gray.

Die 130 B, von denen 92 zwischen 1909 und 1926 an die Compagnie de l'Est geliefert wurden, wurden aus den alten Lokomotiven des Typs 030 aus den 1860er Jahren umgebaut. Bemerkenswert leicht, sparsam, einfach und robust, sorgten sie für den Personen-, Misch- oder Güterverkehr auf den Nebensrecken. Die letzten wurden im Juli 1969 bei Gray reformiert.



HO-206 SNCF 130 B

- HO-206/1 EST 30.373 (130 A), tender 2087 (13 B), noir, filets rouges
- HO-206/2 EST 30.305 (130 B), tender 2129 (13 C), noir, filets rouges
- HO-206/3 EST 30.476 (130 B), tender 2231 (13 C), noir, filets rouges, préservé AJECTA
- HO-206/4 SNCF 1-130 B 268, tender 13 C 227, vert/noir, filets rouges
- HO-206/5 SNCF 1-130 B 709, tender 13 C 13, noir
- HO-206/6 SNCF/CFTA 130 B 701, tender 13 C 187, vert/noir
- HO-206/7 SNCF/CFTA 130 B 348, tender 13 C 159, vert/noir, préservée AJECTA

Om

2022/III

Depuis la mise en service du tunnel de base de la Furka entre Oberwald et Real en 1982, le Glacier Express circule toute l'année. Depuis les années 80, ce train est devenu un produit touristique de premier plan, au rayonnement international, grâce à la beauté du trajet, des investissements très importants, un matériel roulant moderne, panoramique et climatisé, et un service impeccable.

Seit der Eröffnung des Furka-Basistunnels zwischen Oberwald und Real im Jahr 1982 verkehrt der Glacier Express ganzjährig. Seit den 1980er Jahren hat sich dieser Zug dank der Schönheit der Strecke, der umfangreichen Investitionen, des modernen, klimatisierten Rollmaterials und des tadellosen Service zu einem führenden touristischen Produkt mit internationaler Ausstrahlung entwickelt.



Om-206 RhB Voitures Pano GEX

1. Klasse – Stadler Original Version

- Om-206/1 A RhB Api 1313
- Om-206/1 B RhB Api 1316
- Om-206/1 C MGB Api 4042

Excellence-Class – Stadler 2018

- Om-206/4 A RhB Aps 1321 - Transformation of Bp 2538
- Om-206/4 B MGB Aps 4046 – Transformation of Bp 4068

2. Klasse – Stadler Original Version

- Om-206/2 A RhB Bp 2531
- Om-206/2 B RhB Bp 2534
- Om-206/2 C RhB Bp 2537
- Om-206/2 D MGB Bp 4061
- Om-206/2 E MGB Bp 4067

Service – Stadler Original Version

- Om-206/3 A RhB WRp 3831
- Om-206/3 B MGB WRp 3835

Ces machines quadri-tension, les seules de la SNCF à ce jour si l'on exclut certaines rames TGV, ont été conçues pour assurer les services internationaux entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Livrées en deux tranches en 1964 et 1970 à la SNCF, ayant assuré la traction de certains TEE prestigieux, elles ont été retirées du service en 1996.

Diese einzigen Vierstrommaschinen der SNCF, wenn man von einigen TGV-Zügen absieht, wurden für den internationalen Verkehr zwischen Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Deutschland konzipiert. Sie wurden in zwei Tranchen 1964 und 1970 an die SNCF geliefert, wo sie einige prestigeträchtige TEEs traktierten. 1996 wurden sie aus dem Verkehr gezogen.



O-205 SNCF CC 40100

- O-205/1 SNCF CC 40101, version d'origine, livrée Arzens, gris métallisé / rouge Bordeaux 603 / inox
- O-205/2 SNCF CC 40103, version d'origine avec lanterneau de résistances, livrée Arzens, gris métallisé / rouge Bordeaux 603 / inox
- O-205/3 SNCF CC 40109, version d'origine, livrée Arzens, gris métallisé 803 / rouge Capitole 602 / inox
- O-205/4 SNCF CC 40110, version modernisée, livrée Arzens, gris béton 804 / rouge Capitole 602 / inox
- O-205/5 SNCB 1803, gris-métallisé 803 / bleu foncé / inox
- O-205/6 SNCB 1805, gris clair / bleu clair et jaune / inox

La mise en service des rames quadri-courant RAe TEE II des CFF fut pour tous les amateurs de chemins de fer l'événement phare de l'année 1961. Pour la première fois, les mêmes rames électriques pouvaient circuler dans des pays avec des tensions et des systèmes de courant différents.

Die Inbetriebnahme der Vierstrom-Züge RAe TEE II der SBB war für alle Eisenbahnfans das Highlight des Jahres 1961. Zum ersten Mal konnten elektrische Züge in Ländern mit unterschiedlichen Stromspannungen und -systemen eingesetzt werden.



I-206 SBB TEE II RAe

- I-206/1 SBB RAe TEE II 1051 1961-1966, Ep. III rot/beige, 5-teilig
- I-206/2 SBB RAe TEE II 1054 1961-1966, Ep. III rot/beige, 5-teilig
- I-206/3 SBB RAe TEE II 1052 1966-1988, Ep. III-IV rot/beige, 6-teilig
- I-206/4 SBB RAe TEE II 1053 1966-1988, Ep. III-IV rot/beige, 6-teilig
- I-206/5 SBB RABe EC 1055 1989-2000, grau, 6-teilig



Lematec HO

Pour remplacer des automotrices vieillissantes et des locomotives à 3 essieux moteurs, les CFF commandèrent en 1959 6 prototypes, puis en 1963 une série de 76 automotrices lourdes, dotées de l'équipement nécessaire à la conduite de trains-navettes. Les 64 places assises installées permirent d'économiser une voiture-voyageurs par composition.

En 1991 ces automotrices passèrent en révision R4, lors de laquelle elles furent transformées et renommées RBe 540 pour le RER zurichois. Elles reçurent les mêmes portes que les rames NPZ, ainsi que la livrée gris/bleu/rouge.

Zum Ersatz veralteter Triebwagen und Lokomotiven mit drei Treibachsen beschafften die SBB 1959 vorerst 6 Prototypen und ab 1963 eine Serie von 76 schweren Triebwagen, die auch für Pendelzugbetrieb ausgerüstet waren. Mit den im Triebwagen vorhandenen 64 Sitzplätzen konnte im Zug ein Personenwagen eingespart werden.

In 1991 durchliefen diese Triebwagen die Revision R4 und wurden dabei als RBe 540 für den Einsatz im Regionalverkehr (S-Bahn Zürich) umgebaut. Sie erhielten die gleichen Türen wie die NPZ-Züge sowie die graue, blaue und rote Lackierung.



I-210 SBB RBe 4/4 1407-1482

- I-210/1 SBB RBe 4/4 1423 Lausanne, 1964, grün, Dach silber, Untergestell hellgrau
- I-210/2 SBB RBe 4/4 1443 Winterthur, 1970er Jahre, grün, Dach silber, Untergestell mittelgrau
- I-210/3 SBB RBe 4/4 1409 Biel, R2 1985, grün, Dach silbriggau, Untergestell mittelgrau
- I-210/4 SBB RBe 4/4 1412 Winterthur, R4 1990, grün, neues Logo, rote Fronten
- I-210/5 SBB RBe 540 055-1 Winterthur, ab 1993, Rechtecksscheinwerfer, NPZ grau/blau, rote Fronten

La mise en service en 1964 de nouvelles voitures en acier inoxydable TEE dites PBA (Paris-Bruxelles-Amsterdam) portait ombrage au «Mistral», fleuron de la SNCF à l'époque. Cette dernière décida en conséquence de doter le TEE Mistral (Paris-Nice) de nouvelles voitures d'un confort inédit, souvent appelées «Mistral 69» ou «Nouveau Mistral».

Die Einführung neuer TEE-Wagen aus Edelstahl mit der Bezeichnung PBA (Paris-Brüssel-Amsterdam) im Jahr 1964 stellte den «Mistral», das damalige Flaggschiff der SNCF, in den Schatten. Daraufhin beschloss die SNCF, den TEE Mistral (Paris-Nizza) mit neuen Wagen von noch nie dagewesenem Komfort auszustatten, die oft als «Mistral 69» oder «Nouveau Mistral» bezeichnet werden.



I-209 SNCF VOITURE TEE MISTRAL 69

- I-209/1 SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Fourgon A4Dtux
- I-209/2 SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Voiture-restaurant Vru
- I-209/3 A-B-C SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Voiture à compartiments A8u
- I-209/4 SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Voiture-bar «Mistral» Arux
- I-209/5 SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Voiture-bar A3rtu
- I-209/6 A-B-C SNCF Voitures TEE Inox Mistral 69 Voiture à couloir central A8tu
- I-209/6CH A-B CFF Voitures Am RIC type Mistral 69 Voiture à couloir central



Bulletin de commande / Bestellschein

No de catalogue / KATALOG-NUMMER

.....
.....
.....
.....

NOM-prénom / NAME-VORNAME

ADRESSE/ ADRESSE

TELEPHONE / TELEFON.....

E-MAIL.....

Date et signature /Datum und Unterschrift :

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA RTE DE LA GRIBANNAZ 19 CH-1880 BEX info@lematec.ch

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA RTE DE LA GRIBANNAZ 19 CH-1880 BEX info@lematec.ch

..... Date et signature /Datum und Unterschrift :

..... E-MAIL.....

..... TELEPHONE / TELEFON.....

..... ADRESSE/ ADRESSE

..... NOM-prénom / NAME-VORNAME

.....

.....

.....

.....

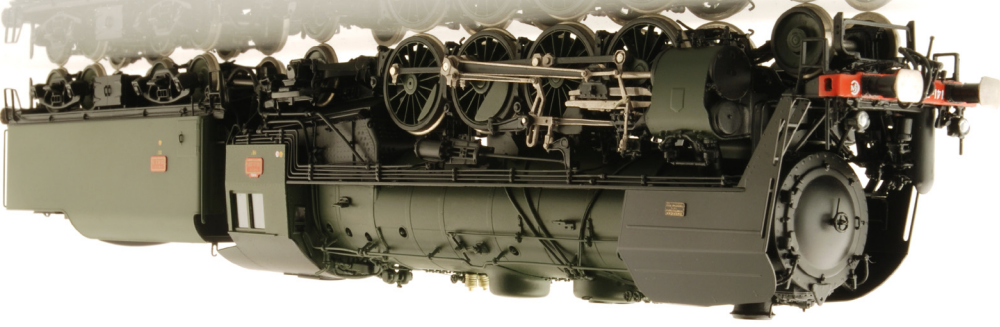
No de catalogue / KATALOG-NUMMER

Bulletin de commande / Bestellschein

- I-MX.002/1 SNCF 1-141 R 1, Blainville, LIMA, charbon, bisset cole, noir
- I-MX.002/2 SNCF 2-141 R 186, Le Bourget, ALCO, charbon, bisset cole, noir, filets rouges
- I-MX.002/3 SNCF 4-141 R 840, Vierzon, Baldwin, charbon, 1 essieu Boxpox, noir, préservée
- I-MX.002/4 SNCF 5-141 R 995, Annemasse, ALCO, fuel, tender petite capacité, vert/noir
- I-MX.002/5 SNCF 6-141 R 1155, Nice, ALCO, fuel, plaque MISTRAL, vert/noir, filets rouges
- I-MX.002/6 SNCF 6-141 R 1244, Brugg, Montreal Co., fuel, vert/noir, machine préservée
- I-MX.002/7 SNCF 3-141 R 1340, Sotteville, Canadian Co., fuel, vert/noir

I-MX.002 SNCF 141R

Lematec HO



A la fin de la deuxième guerre mondiale, les deux tiers du parc de locomotives à vapeur de la SNCF sont détruits, ou hors d'usage. L'industrie française n'est pas en mesure de fabriquer des locomotives neuves en masse. La France se tourne alors vers les USA et commande 1340 141 R, machines à simple expansion, livrées entre 1945 et 1947.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs waren zwei Drittel des Dampflokomotivparks der SNCF zerstört oder unbrauchbar. Die französische Industrie war nicht in der Lage, neue Lokomotiven in Serie zu fertigen. Also wandte sich Frankreich an die USA und bestellte 1340 141 R Single Expansion Motoren, die zwischen 1945 und 1947 geliefert wurden.

2023/II

I-MX.007 SBB Re 4/4 11101-11155

- I-MX.007/1 SBB Re 4/4" 12202, Auslieferungszustand, grün, Ep. IIIb
- I-MX.007/2 SBB Re 4/4" 11131, runde Scheinwerfer, grün, Ep. IV
- I-MX.007/3 SBB Re 4/4" 11133, Swiss Express, runde Scheinwerfer, Ep. IV
- I-MX.007/4 SBB Re 4/4" 11109, Swiss Express, Halbschere-Panto, Klima, Ep. V-VI
- I-MX.007/5 SBB Re 4/4" 11149, eckige Scheinwerfer, Klima, Ep. V-VI
- I-MX.007/6 SBB Re 4/4" 430 350, ex SOB 41, Halbschere-Panto, Klima, Ep. VI



Lematec I



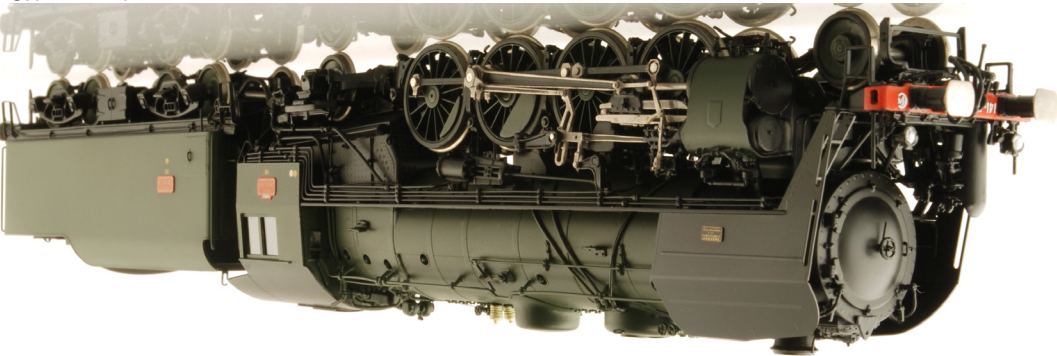
Au début des années 60, les CFF avaient un besoin urgent de locomotives universelles capables de tracter aussi bien des rames intérieures lourdes en plaine à 140 km/h que des convois marchandisés sur les lignes de montagne. Les 55 premières unités reproduites par Modelbex étaient équipées d'un seul pantographe et de cabines courtes.

Anfang der 60er Jahre hatten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einen dringenden Bedarf an Universallokomotiven, die sowohl schwere Städtzüge im Flachland mit 140 km/h als auch Güterzüge auf den Bergstrecken ziehen konnten. Die ersten 55 von Modelbex nachgebauten Einheiten waren mit einem Einzelstromabnehmer und kurzen Führerständen ausgestattet.

2022 / III

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les deux tiers du parc de locomotives à vapeur de la SNCF sont détruits, ou hors d'usage. L'industrie française n'est pas en mesure de fabriquer des locomotives neuves en masse. La France se tourne alors vers les USA et commande 1340 141 R, machines à simple expansion, livrées entre 1945 et 1947.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs waren zwei Drittel des Dampflokomotivparks der SNCF zerstört oder unbrauchbar. Die französische Industrie war nicht in der Lage, neue Locomotiven in Serie zu fertigen. Also wandte sich Frankreich an die USA und bestellte 1340 141 R Single Expansion Motoren, die zwischen 1945 und 1947 geliefert wurden.



Lematec HO

HO-MX.004 SNCF 141R

HO-MX.004/1	SNCF 1-141 R 1, Blainville, LIMA, charbon, bissel Cole, noir
HO-MX.004/2	SNCF 5-141 R 144, Nevers, LIMA, charbon, 1 essieu Boxpok, vert/noir, filets rouges
HO-MX.004/3	SNCF 2-141 R 186, Le Bourget, ALCO, charbon, bissel Cole, noir, filets rouges
HO-MX.004/4	SNCF 4-141 R 840, Vierzon, Baldwin, charbon, 1 essieu Boxpok, noir, préservée
HO-MX.004/5	SNCF 6-141 R 1191, Nice, ALCO, fuel, plaque MISTRAL, vert/noir, filets rouges
HO-MX.004/6	SNCF 6-141 R 1244, Brugg, Montreal Co., fuel, vert/noir, machine préservée
HO-MX.004/7	SNCF 3-141 R 1340, Sotheville, Canadian Co., fuel, vert/noir

En livraison

Nach dem Zweiten Weltkrieg ermöglichte die elektrische Schweißtechnik den Bau von Drehgestelllokomotiven ohne Vorder- und Hinterachse. Die Baureihen CC 7101 bis 7158, die mit zwei Dreigestellen mit drei Antriebsachsen ausgestattet sind, wurden zum Ziehen der prestigeträchtigsten Züge auf den Netzen Süd-Ost und Süd-West eingesetzt. Der erste Zug der CC 7101 war der Eröffnungszug der Elektrifizierung Paris-Lyon am 23. Juni 1952.

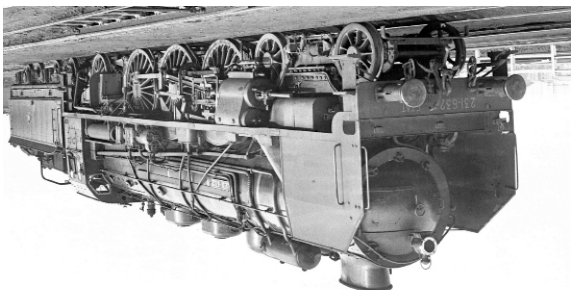
Après la 2ème guerre mondiale, la technique de soudure électrique permit la construction de locomotives à bogies, sans essieux porteurs à l'avant et à l'arrière. La série des CC 7101 à 7158, équipées de deux bogies à trois essieux moteurs, fut affectée à la traction des trains les plus prestigieux sur les réseaux du Sud-Est et Sud-Ouest. Le premier train de la CC 7101 fut le train d'inauguration de l'électrification Paris-Lyon le 23 juin 1952.



I-MX.009 SNCF CC7100

I-MX.009/5 SNCF CC 7115, Avignon, version après GRG, jupes échanquées, vert
I-MX.009/6 SNCF CC 7139, Avignon, version après GRG, jupes échanquées, vert, marquages jaunes

HO-MX.003/1 SNCF Pacific ETAT 3-231 D 563, Sotteville, tender 22 C 128, vert/noir, filets jaune bouton d'or
 HO-MX.003/2 SNCF Pacific ETAT 3-231 D 602, Batignolles, tender 22 C 267, vert/noir, filets jaune bouton d'or
 HO-MX.003/3 SNCF Pacific ETAT 3-231 H 720, Dieppe, tender 22 C 453, vert/noir, filets jaune bouton d'or
 HO-MX.003/4A SNCF Pacific ETAT 1-231 B 50, Reims, tender 25 B 357, noir
 HO-MX.003/4B SNCF Pacific ETAT 1-231 B 50, Reims, tender 25 B 357, vert/noir
 HO-MX.003/5 ETAT Pacific 231-603, Batignolles, tender 22516, « La Nestor Léonard », vert/noir, marquages jaune bouton d'or
 HO-MX.003/6 ETAT Pacific 231-632, Batignolles, tender 22325, « La bête humaine », vert/noir, marquages jaune bouton d'or
 HO-MX.003/7 PO Pacific ETAT 3645, Tours, tender 3645, gris, filets bleu nuit
 HO-MX.003/8 NORD Pacific ETAT 3.1150, La Chapelle, tender 35.143, « La bretonne », chocolat, filets jaune



HO-MX.003 Les Pacific ex-ETAT et Pacific TP

Um die Zunahme des Verkehrsaufkommens und der gezogenen Lasten bewältigen zu können, gab le Réseau de l'ETAT eine Studie über Lokomotiven des Typs Pacific in Auftrag, die sich an denen der Paris-Orléans-Gesellschaft (PO) orientierten. So wurden 283 Lokomotiven mit den Nummern 231-501 bis 231-783 von 4 Héristern gebaut und über einen Zeitraum von 7 Jahren ausgeliefert. Die Compagnie des chemins de fer de l'EST, de l'Alsace-Lorraine und die PO erwarteten jeweils 40 Einheiten von ähnlichen Maschinen. Diese Lokomotiven werden Pacific TP genannt (finanziert vom Ministerium für Öffentliche Arbeiten)

Afin de faire face à l'augmentation du trafic et des charges remorquées, le Réseau de l'ETAT fit étudier des locomotives de type Pacific inspirées de celles de la Compagnie du Paris-Orléans (PO). Ainsi, 283 locomotives, immatriculées 231-501 à 231-783, furent construites par 4 Industriels dont les livraisons s'étalèrent durant 7 années. La Compagnie des chemins de fer de l'EST, de l'Alsace-Lorraine et du PO acquirent chacune 40 unités de machines similaires à celles de l'ETAT. Ces locomotives sont appelées Pacific TP (financées par le ministère des Travaux Publics)

HO

2021/IV

HO-MX.001 SNCF Pacific Tender Nord



Durch die Elektrifizierung der Strecke Paris-Lyon wurden nach und nach Dampflokomotiven aus der Region Süd-Ost freigesetzt. Viele PLM Pacific wurden in die Regionen Ost und Nord versetzt. Um die größten Entfernungen ohne Betankung zurücklegen zu können, wurden die 30 A ex-PLM-Tender (7 Tonnen Kohle und 30 m³ Wasser) durch 37 A oder 38 A ex-Nord oder ex-PO-Tender (9 Tonnen Kohle und 37 oder 38 m³ Wasser) ersetzt.

L'électrification de la ligne Paris-Lyon a libéré progressivement des locomotives à vapeur de la région Sud-Est. C'est ainsi que bon nombre de Pacific ex-PLM ont été mutées sur les régions Est et Nord. Afin de pouvoir parcourir les plus longues sans réapprovisionnement, les tenders 30 A ex-PLM (7 tonnes de combustible et 30 m³ d'eau) ont été remplacés par des tenders 37 A ou 38 A ex-Nord ou ex-PO (9 tonnes de combustible et 37 ou 38 m³ d'eau).

HO

2021/III

2023
2022

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA
Rte de la Grbarnaz 19 CH-1880 BEX
T+41 24 463 02 50 F+41 24 463 02 51
info@lematec.ch www.lematec.ch



Bien plus qu'un modèle

Modelibex

CATALOGUE / KATALOG

2022
23