



PIKO



Les trains-navette lourds suisse

La grande famille en H0 et N sous un même toit

Prospectus spécial pour le lancement des modèles RBe 4/4, VU I, voiture-restaurant ainsi que la voiture pilote BDt en H0 et N.

PIKO



RBe 540 058-5

600V 750kV 23.70m → 18.60m ←

RBe (P11 550) G11 550 E

R2 K	Zs	18.03.09
R1 DG	Zs	18.03.09

540 058-5

Schaaffhausen

2

SBB CFF FFS

TAMOIL

A partir de 2018, les trains-navette des CFF roulent aussi chez PIKO

Mes enfants, comme le temps passe vite ! Fin 2017 nous pourrions compter sur 7 années de coopération avec la maison PIKO. Un nombre important d'idées innovantes et de modèles ont vu le jour durant cette période et ont été commercialisés. Notamment plus de 130 modèles suisses en HO ou N.

Ces derniers mois nous avons longuement réfléchi quels nouveaux modèles nous pourrions vous proposer en HO et en N, car beaucoup de modèles CFF et BLS ont déjà été réalisés et sont pour la plupart des modèles toujours disponibles sur le marché.

Le choix d'une bonne nouveauté est devenu de nos jours extrêmement difficiles. D'une part le modèle doit plaire aux modélistes et d'une autre part l'objectif est de réaliser un bon chiffre de vente dans le commerce afin de justifier la production et l'investissement sur plusieurs années.

Derrière chaque modèle un effort incroyable est nécessaire. Uniquement la construction d'après des dessins originaux du constructeur exige plus d'une année de travail. Ne sont pas compris la procuration de documents, la production ou le transport de la Chine en Suisse. Après l'Ae 4/7, le GTW, le Vectron ou l'Ae 3/6I en N un bon conseil était cher et nous avons commencé il y a de cela 18 mois de nous préoccuper au sujet d'un nouveau véhicule.

Un véhicule, bien que déjà produit, se retrouve régulièrement tout en haut sur la liste des souhaits des amateurs de chemin de fer miniature. Il s'agit de l'automotrice du type RBe 4/4, connue aujourd'hui sous RBe 540, qui fut en service pendant de longues années.

Nous nous réjouissons de vous présenter, après une longue période de préparation, notre nouveau projet RBe 4/4.

Avec cette automotrice, qui présentera 4 formes différentes, nous vous proposons un nouveau modèle de la gamme Expert qui non seulement disposera de l'excellente qualité PIKO mais aussi son réalisme qui procurera beaucoup de plaisir.

A propos de réalisme. Outre l'automotrice nous avons également décidé de proposer le matériel roulant approprié. C'est-à-dire : les voitures unifiées du type I, la voiture-restaurant et Self-Service ainsi que la voiture-pilote unifiée du type II. Avec ce « paquet global » nous souhaitons offrir aux consommateurs la possibilité de faire circuler des rames homogènes et réalistes. Le projet complet des trains-navette lourds comporte plus de 85 formes différentes et pour nous, comme importateur général, il s'agit du plus grand projet jamais réalisé avec un producteur. Il est évident qu'un tel investissement a besoins de cibler un large public.

Et nous nous réjouissons encore plus, car non seulement ce projet sera réalisé en HO, mais également en N. Les travaux préliminaires ont commencé il y a quelques mois déjà et la construction des moules a débuté. Pour des raisons de capacité la totalité des modèles en HO et N ne pourra pas être réalisé la première année, mais déjà dans quelques mois les premiers modèles en HO seront disponibles dans le commerce spécialisé.

Nous avons regroupé un premier choix des modèles, caractéristiques techniques ainsi que les premières dates de parution dans notre nouveau prospectus. Prenez le temps de feuilleter notre nouveau prospectus sur les trains-navette lourds.

Nous vous souhaitons bien du plaisir.

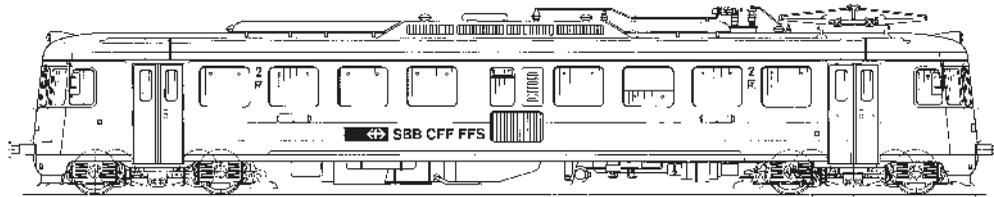
ARWICO AG
A.Reist



SOMMAIRE

Aperçu des modèles	4
Date de parution	7
Automotrice RBe 4/4	8
Voiture unifiée I	10
Voiture-restaurant unifiée I	11
Voiture-pilote BDt unifiée II	12

L'Automotrice CFF RBe 4/4



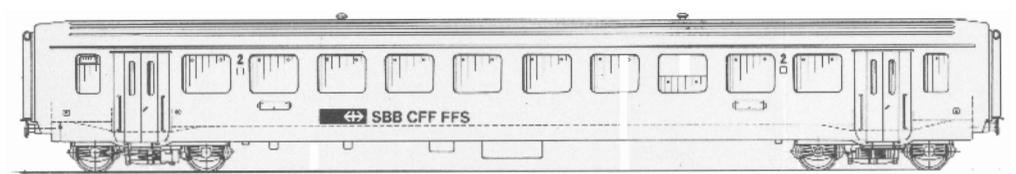
Informations techniques des modèles H0:

- Construction entièrement nouvelle
- Châssis en métal
- 4 essieux entraînés, dont 2 avec bandages
- Moteur plat puissant pour une vue libre dans l'habitacle avec 2 volants d'inertie.
- Prise digitale PluX22
- Eclairage intérieur à LED
- Eclairage de la cabine commutable séparément
- Eclairage frontal CFF changeant suivant la marche
- Pantographe réaliste
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM
- Différentes carrosserie selon la version
- Pré-équipé pour un décodeur sonore

Informations techniques des modèles N:

- Construction entièrement nouvelle
- Châssis en métal
- 4 essieux entraînés, dont 2 avec bandages
- Moteur plat puissant pour une vue libre dans l'habitacle avec 2 volants d'inertie.
- Prise digitale PluX22
- Eclairage intérieur à LED
- Eclairage de la cabine commutable séparément
- Eclairage frontal CFF changeant suivant la marche
- Pantographe réaliste
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM
- Différentes carrosserie selon la version
- Pré-équipé pour un décodeur sonore

La voiture unifiée type I, VU I



Informations techniques des modèles H0:

- Construction entièrement nouvelle
- Caisses, châssis et bogies différents selon la version
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM

Informations techniques des modèles N:

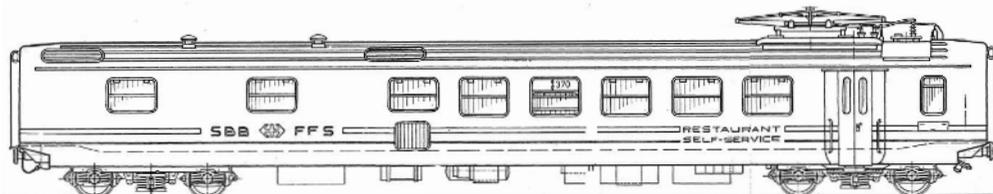
- Construction entièrement nouvelle
- Caisses, châssis et bogies différents selon la version
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM



La voiture restaurant du type VU I



Copyright: R. Stamm



Informations techniques des modèles HO:

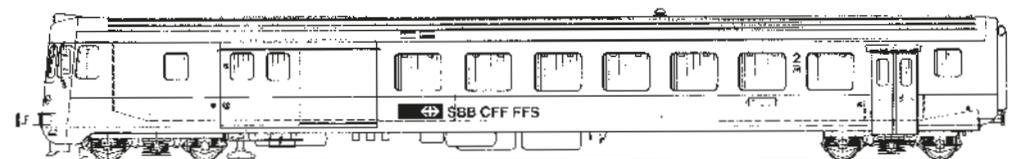
- Construction entièrement nouvelle
- Caisses, châssis et bogies différents selon la version
- Pantographe réaliste
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM

Informations techniques des modèles N:

- Construction entièrement nouvelle
- Caisses, châssis et bogies différents selon la version
- Pantographe réaliste
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM



La voiture pilote type BDt VU II



Informations techniques des modèles HO:

- Construction entièrement nouvelle
- Caisses différentes selon la version
- Eclairage de la cabine commutable séparément
- Eclairage frontal réaliste changeant suivant le sens de la marche
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM

Informations techniques des modèles N:

- Construction entièrement nouvelle
- Caisses différentes selon la version
- Eclairage de la cabine commutable séparément
- Eclairage frontal réaliste changeant suivant le sens de la marche
- Pré-équipé pour un éclairage intérieur.
- Attelage court à élongation avec boîtier NEM





Calendrier des premiers trains-navette en H0 et N

No. Art.	Description	Code-EAN	Echelle	Version CC/CA	Parution trimestre	Exclusivité suisse
96830	Automotrice CFF RBe 540 + voiture pilote VU II version Colibri	4015615968306	H0	CC analogique	III/2018	Oui
96831	Automotrice CFF Rbe 540 + voiture pilote VU II version Colibri	4015615968313	H0	CA digital	III/2018	Oui
96780	2 voitures unifiées I AB + B avec portes louvoyantes, version Colibri	4015615967804	H0	CC	III/2019	Oui
96781	2 voitures unifiées I A + B avec portes louvoyantes, version Colibri	4015615967811	H0	CC	III/2019	Oui
96832	Automotrice CFF RBe 4/4 prototype „Seetal“ bandeaux fluos + voiture-pilote verte/face rouge	4015615968320	H0	CC analogique	I/2019	---
96833	Automotrice CFF RBe 4/4 prototype „Seetal“ bandeaux fluos + voiture-pilote verte/face rouge	4015615968337	H0	CA digital	I/2019	---
96782	2 voitures unifiées I vertes A + B avec fenêtre semi-ouvrante et nouvelles inscriptions	4015615967828	H0	CC	IV/2019	---
96783	3 voitures unifiées I A + B vertes et voiture-restaurant rouge SELF-SERVICE	4015615967835	H0	CC	IV/2019	Oui
94160	Automotrice CFF RBe 540 + voiture pilote VU II version Colibri	4015615941606	N		IV/2019	Oui
94390	2 voitures unifiées I AB + B avec portes louvoyantes, version Colibri	4015615943907	N		IV/2020	Oui
94391	2 voitures unifiées I A (ex B) + B avec portes louvoyantes, version Colibri	4015615943914	N		IV/2020	Oui
94161	Automotrice CFF RBe 4/4 prototype „Seetal“ bandeaux fluos + voiture-pilote verte/face rouge	4015615941613	N		II/2020	---
94392	2 voitures unifiées I vertes A + B avec nouvelles inscriptions	4015615943921	N		IV/2020	---
94393	3 voitures unifiées I B vertes et voiture-restaurant Le Buffet Suisse	4015615943938	N		IV/2020	Oui

Modifications et délais de livraison peuvent modifiées.

Automotrice RBe 4/4

Automotrice CFF RBe 4/4 1401-1406 et 1407 - 1482 plus tard 540 006-079

Le concept de base de l'automotrice avec compartiment pour personnes s'orientait très fortement de l'automotrice Ce 4/4 du BLS.

On opta pour des portes d'accès au-dessus des bogies, qu'un seul pantographe et des faces inclinées. La ressemblance de la nouvelle automotrice CFF était donc très proche. Le cahier des charges de l'automotrice CFF prévoyait qu'elle devait être utilisée pour la traction des trains régionaux et express afin de replacer les locomotives Ae 3/5 et Ae 3/6. Elles furent mises à l'épreuve pendant l'EXPO64 de Lausanne et après celle-ci remisent pour tracter des trains- navette lourds sur la relation est-ouest.

Ces nouvelles automotrices puissantes devaient également s'accorder avec les nouvelles voitures unifiées. Un train-navette lourd était formé uniquement de VUI de première et de deuxième classe, d'une voiture restaurant au milieu et d'une voiture-pilote à l'autre extrémité. Initialement prévue comme automotrice de troisième classe, les compagnies de chemins de fer européennes introduisirent en 1956 la deuxième classe, la troisième classe appartenait donc au passé et les automotrices furent immatriculées RBe 4/4.

Ces automotrices de grande puissance avait une puissance de 1'988KW ou 2'720 ch., une vitesse maximale de 125 km/h et quatre roues motrices. Grâce à une limitation de vitesse de rotation contre le patinage les RBe 4/4 étaient très fiables sur des mauvaises infrastructures ferrées. Afin de pouvoir être utilisées dans des trains-navette une commande en unités et une commande à distance furent installées.

Six prototypes, numérotés 1401 à 1406, furent livrés aux CFF entre 1959 et 1960 et construits pour la partie mécanique par les usines SIG et Schindler Waggon à Schlieren et pour la partie électrique par



L'automotrice 540 058-5 dans sa livrée dans sa dernière livrée.

BBC à Basden et MFO à Oerlikon. Le coût d'une automotrice avoisinait le million de francs suisses. Certains problèmes techniques sur les prototypes furent remédiés lors de la livraison de la série no. 1407 – 1482 entre 1963 et 1966. Toutes vertes la série se différenciait par un poids de plus de 4 tonnes, des grilles d'aérations placées sur le toit au centre du véhicule et non au-dessus des portes d'accès, des fenêtres d'angle de la cabine de conduite plus grandes et de parois latérales de cabine droites et une nouvelle disposition de l'appareillage électrique sur le toit.

Toutes les automotrices étaient à l'origine équipées de 64 sièges de 2e classe, dont 32 non-fumeurs et 32 fumeurs. Une grande partie de l'équipement électrique était situé sous l'habitacle et au milieu du véhicule.

Initialement en service comme véhicule de traction sur

des relations de longues distances, c'est après la livraison rapide des Re 4/4 II que les RBe 4/4 furent utilisées comme train navette avec les voitures unifiées I, II et les voitures pilotes. Lors de révisions certaines motrices ont vu leurs cabines peintes en rouges et adoptées le nouveau logo CFF sur les parois.

En 1992 les 74 RBe 4/4 de série restantes furent modernisées par les ateliers de Zurich pour le réseau régional. En plus de la nouvelle livrée « Colibri » elles reçurent des portes louvoyantes identiques aux VU I et VU II pour le service sans contrôleur et des phares rectangulaires et une nouvelle commande à thyristor améliorant le comportement de conduite fut installée au milieu de l'habitacle au détriment de 4 places assises.

Cette modernisation ne fut pas adoptée aux prototy-

pes et sont restés vert durant toute leur carrière Ils reçurent une livrée spéciale pour la circulation sur la ligne du Seetal. La face de la cabine 2 était dotée de larges bandes fluorescentes jaunes et orange et la cabine 1 était peinte en rouge.

Jusqu'en 2005 3 des prototypes furent, en raison de leur âge mis hors service. Egalement les véhicules de série 1419, 1454, 540 008 et 540 023. Les 540 019, 074 et 006 furent vendues aux OeBB (Oensingen-Balsthal-Bahn) et c'est en 2016 que la dernière automotrice circula officiellement pour les CFF.

Un véhicule prototype, no. 1405 appartient depuis 2007 à l'association dsf de Koblenz et circule en parfaite état pour des courses spéciales. 3 automotrices de série, 540 020, 052 et 069 appartiennent aux CFF Historic et la 540 074 également à l'association dsf.

PIKO



Avec ses portes louvoyantes et sa livrée «Colibri».



La partie avant si caractéristique.

La voiture unifiée type I, VU I

La voiture unifiée I constitue un perfectionnement de la voiture en acier léger mise en service à partir de 1936. Pour la première fois dans la construction ferroviaire de nouvelles techniques y ont été appliquées. Comme par exemple un grand compartiment voyageur séparé par un vitrage avec porte battante entre fumeur et non-fumeur, des banquettes rembourrées en similicuir et un chauffage à air pulsé avec réglage par thermostat. Les quatre portes d'accès étaient placées sur les bogies et les toilettes installées à chaque extrémité de la voiture. Dans la première classe, de confortables sièges réglables et des porte-bagages longitudinaux firent sensation.

Cet intérieur avait été conçu auparavant pour les rames TEE diesel du type RAM. Pour l'époque un confort de voyage de très haute qualité. Au total 180 voitures de 1re classe et 1029 voitures de 2e classe ont été livrées aux CFF entre 1956 et 1967 par le consortium industriel SWS / FFA / SIG. Deux nouveaux types de bogies furent mises au point pour les voitures nouvellement construites. Toutes les voitures de 1re classe reçurent un bogie avec barre de torsion construit par SIG à Neuhausen am Rheinflall. Les voitures de 2e classe et les voitures des chemins de fer privés des bogies avec ressorts hélicoïdaux livrés par SWS. Enfin 25 voitures reçurent des baies semi-ouvrantes du type voiture-restaurant, reconnaissables à l'entourage des fenêtres par un cadre en aluminium.

Les VU I été initialement équipées de soufflets d'intercirculation mais à partir de 1973 et jusqu'en 1986 les ateliers de Bellinzona, Olten, Zurich et Coire entreprirent la transformation de toutes les voitures. Entre autres le rallongement de la caisse de 50 cm de chaque côtés sur toute la section pour le montage des bourrelets en caoutchouc, un éclairage fluorescent, de nouveaux sièges (rouge pour les fumeurs et vert pour les non-fumeurs), de nouvelles parois, la fermeture automatique des portières, l'indicateur de niveau d'eau à l'extérieur et des feux de queue UIC.



La voiture unifiée I est la série la plus grande série de voitures construite en Suisse.

Toute leur carrière les VU I ont circulés sur le réseau ferré suisse, mais pas règle sans exception : Par des accords spéciaux avec la DB et les ÖBB certaines VU I circulèrent jusqu'à Lindau, Munich et Graz. Avec une vitesse de 140 km/h elles furent employées aussi bien dans des trains régionaux que dans des trains express. Le confort était donc identique, que cela soit pour un voyage en train régional de Berne à Olten ou dans un train rapide de Bâle à Chiasso.

Avec la livraison des premières VU IV au début des années 80, les VU I furent peu à peu retirées des trains express, mais lors du changement d'horaire de 1997, 40 voitures de 1re classe reçurent une nouvelle livrée noire-bleue-verte et furent modernisées. Lors de l'introduction à partir de 1984 des trains « Colibri » un grand nombre furent révisées comme voitures intermédiaires, mais c'est seulement dans une étape suivante que les portes battantes furent remplacées par des portes louvoyantes. Elles furent également utilisées avec les automotrices du type 540. De nos jours un petit nombre est en encore en service, mais leurs jours sont comptés.

Certaines compagnies privées ont également possédé des voitures unifiées I. Le plus grand détenteur était,

avec pas moins de 101 exemplaires, le groupe BLS (BLS, SEZ, GBS et BN). Contrairement aux voitures CFF, les 7 premières voitures vertes de 2e classe avec soufflets furent livrées avec des bogies à barre de torsion. Ceux-ci furent échangés lors de révisions par des bogies à ressorts. Toutes les autres voitures étaient équipées, dès leur mise en service, également de bogies à ressorts. Le BLS avait également des voitures mixtes de 1re et de 2e classe à 9 fenêtres.

La première tranche fut livrée entre 1957 et 1963. La deuxième suivie entre 1965 et 1971. Cette série possédait déjà des bourrelets en caoutchouc, une ventilation renforcée reconnaissable aux quatre ouvertures d'admission d'air au-dessus des portes d'entrée. La dernière tranche fut livrée de 1976 à 1977. Toutes les voitures, à l'exception des voitures 800 à 805 arborèrent la nouvelle livrée beige/bleue claire. A partir de 1990, donc avant les CFF, la première voiture fut transformée et des portes louvoyantes plus étroites que celles des CFF y furent installées. Si les voitures CFF non transformées ont gardé leur livrée d'origine verte, les voitures BLS par contre ont porté de nombreuses livrées différentes. De cette grande famille de voitures seulement un petit nombre a été sauvé.

La voiture restaurant du type VU I

Les voitures restaurants furent livrées par l'entreprise SWS aux CFF entre 1958 et 1961. Elles étaient initialement toutes peintes en rouge et possédaient des soufflets d'intercirculation aux extrémités. De 1975 à 1980 toutes les voitures subirent d'importantes modifications, entre autres on changea les soufflets aux extrémités contre des bourrelets en caoutchouc et l'espace restaurant fut transformé. Par ailleurs 7 voitures, 3 en 1975 et 4 en 1978, furent aménagées en voitures libre-service « Self-Service ». Les fenêtres du compartiment cuisine furent remaniées et la livrée changea du rouge foncé au rouge clair complétée par deux bandeaux horizontaux gris clair.

De plus les 11 voitures reçurent de nouveaux bogies du type SWS 71 afin d'améliorer la qualité de roulement. Les voitures libre-service ne rencontrèrent guère un grand succès auprès des voyageurs et on décida à la fin des années 80 de retransformer à nouveau les voitures. Avec le soutien de l'Union suisse du commerce de fromage, la première voiture fromage vit le jour en 1989. En 1991 et 1993 deux voitures supplémentaires arborèrent cette livrée « Fromage » caractéristique. Début des années 90 la société « Le Buffet Suisse » reprit le service comme nouvel opérateur des voitures restaurants. Pour certaines voitures à nouveau, la livrée fut changée, cette fois-ci aux couleurs de la nouvelle entreprise, c'est-à-dire en mauve / gris clair. Deux voitures arborèrent en plus le nom « Calanda Land » et utilisées sur la relation Bâle - Coire. Suite à l'acquisition de la société « Le Buffet Suisse » par la « Mitropa » en 1997, une dernière fois la livrée fut à nouveau changée. Entre 1997 et 2003 toutes les voitures « Self-Service » furent mises hors service. Seule deux voitures ont survécu et sont sous la garde des CFF Historic.

Voiture pilote type Bdt VU II

Afin d'optimiser le transport régional et d'augmenter



Un contemporain bien connu qui ne doit pas manquer sur votre réseau. La VU I de 2e. classe.



L'automotrice de série no. 1410 dans sa livrée initiale.

le nombre de trains navettes de banlieue, toute les automotrices du type RBe 4/4 (540) furent employées pour cette nouvelle tâche. Par manque de voitures pilotes 30 nouvelles voitures du type Bdt VU II avec 48 places, un compartiment bagage et des bogies du type SWS 71 identiques aux voitures VU II et voitures restaurants, elles furent livrées à partir de 1976 aux CFF. Vertes au début de leur carrière elles aussi furent repeintes dans la nouvelle livrée « Colibri » et transformées. Entre autres le compartiment bagage

fut agrandi et les deux grandes fenêtres du compartiment bagage supprimées. Les deux petites fenêtres de la porte du compartiment bagage furent échangées contre une grande et deux phares rectangulaires prirent place au lieu des deux phares frontal ronds. C'est dans cet état qu'un petit nombre de voitures pilotes sont encore de nos jours en service aux CFF. 2006 les BLS acquirent 5 voitures pilotes. La livrée CFF resta, seul les inscriptions et le logo du nouveau détenteur y furent appliqués.



VOTRE REVENDEUR:

05.992017EWIF
CATALOGUE RBE



Production: PIKO Spielwaren GmbH, Lutherstrasse 30, DE-96515 Sonneberg www.piko.de
Distribution: ARWICO AG, Brühlstrasse 10, 4107 Ettingen BL - Switzerland
Tel. +41 (0)61 722 12 22 Fax +41 (0)61 722 12 44 verkauf@arwico.ch www.arwico.ch

Sous réserve de modifications et de livraisons. Tous droits réservés. Indications des dimensions et illustrations sous toute réserve. Réimpression, même partielle, est interdite.