

NOUVEAUTÉS 2022

www.fleischmann.de



Fleischmann

Fleischmann

Depuis plus de **130 années**, « **Tradition et passion** » est l'adage de FLEISCHMANN. Nos produits sont synonymes de performances qualitatives, optiques et mécaniques. Ils vous assureront un plaisir et un divertissement sans limite : La fiabilité au quotidien de tous nos modèles qui ont prouvé leur longévité et leur robustesse dans les conditions difficiles de grandes installations d'exposition, est proverbiale.

Locomotive électrique Re 6/6



TRADITION ET PASSION

LA STAR DU N-MODELLEISENBAHN HORIZONT 2022 EST REVELEE :



Rendering

■ Vous trouverez de plus amples informations sur cette locomotive aux pages 40-41 et sur notre site www.fleischmann.de



1

PLACE

Photo: Barbara Brunner

Chers amis de FLEISCHMANN,

Notre offensive Voie N a été récompensée l'année par certaines revues professionnelles. Ces prix nous font particulièrement plaisir et sont autant d'incitations à vous offrir d'autres modèles aussi captivants dans notre catalogue de nouveautés.

Et à l'occasion du jubilé « 175 années de chemin de fer en Suisse », le modèle complètement repensé des grandes locomotives électriques Re 6/6 se lance sur les rails de la voie N. Vous pouvez déjà vous réjouir de cette reproduction finement détaillée et moderne à l'échelle 1:160. Pour tous les amis du chemin de fer français, le modèle en version modernisée de la locomotive électrique BB 26000 « Sybic » a aussi rejoint notre collection.

Mais que serait le petit monde du chemin de fer miniature sans les wagons adaptés ! C'est pourquoi, cette année encore, nous avons ajouté des modèles complètement nouveaux à nos séries de wagons et voitures. Commençons par le fourgon de queue de train de marchandises Pwgs 41, avec les inscriptions variées de diverses administrations ferroviaires. Mais les grands classiques ne manquent pas non plus : Découvrez les reproductions modernes des wagons à déchargement automatique Fc 089 et Tds 928. Ils sont accompagnés du wagon-tombereau Eanos et du wagon-silo Tgpps suisse. Avec eux, nous vous proposons d'autres reproductions à la pointe de la technique de nos modèles très répandus.

De plus, nous souhaitons commencer 2022 avec fraîcheur et modernité, c'est pourquoi nous avons rajeuni le Corporate Design de FLEISCHMANN, notamment au niveau du logo et de quelques éléments graphiques. Et nous sommes en train de complètement remanier le site Internet FLEISCHMANN. Laissez-nous vous surprendre, vous en verrez bientôt plus sur www.fleischmann.de.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir feuilleter et découvrir nos nouveautés.

Votre équipe FLEISCHMANN

Locomotives à vapeur	6-16
Locomotives électriques	17-49
Locomotives diesel	50-59
Coffrets de départ	61-62
Voitures de voyageurs	64-69
Wagons de marchandises	70-97
Wagons tombereaux	74-77
Wagons à déchargement automatique	78-81
Trafic combiné	84-87
Wagons-silos et céréaliers	90-93
Concours photo FLEISCHMANN	4, 60, 102
Compositions de trains	98-99
Où trouver les articles?	100-101
Notes	103-105
Mentions légales	106
Légendes	107



LOCOMOTIVES À VAPEUR

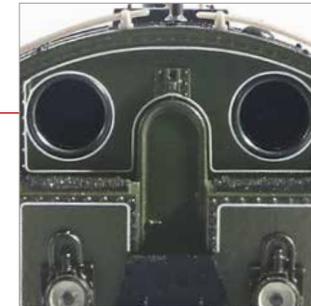
Locomotive à vapeur type Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.



Photomontage



- Cabine du conduite avec une porte de transition
- Nombreuses mains courantes libres et des pièces rapportées
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (707088)

Q1/2022

707008

DC

2/0

707088

DCC

2/0

Ep

I



58



LED



R1

La série Pt 2/3 s'est fait remarquer parmi les locomotives légères à tender pour le service passagers. Sa chaudière élancée, le grand espace entre l'essieu porteur, les roues couplées (4000 mm !) et la cabine de conduite relativement grande sont ses caractéristiques typiques. De plus, il y'avait une porte à l'arrière de la locomotive par laquelle le chauffeur entrait dans le train pour effectuer les tâches du contrôleur. Les Chemins de fer royaux bavaois ont mis les premières locomotives en service en 1909, les dernières en 1916. Tous les moteurs (type 1 B h2, vitesse de pointe 65 km/h) ont été fournis par Krauss à Munich.

Set de 3 pièces: Train de passagers



K.Bay.Sts.B.



Photomontage



Photomontage



Photomontage

Q1/2022

809004

- Modèles avec des lignes décoratives et des inscriptions authentiques

Coffret de deux voitures et un fourgon à bagages des Chemins de fer royaux bavaois.

Ep

I



216



NEM



9461

Locomotive à vapeur type GtL 4/4



K.Bay.Sts.B.



Photomontage

- Peinture authentique aux fines lignes décoratives
- Hauls passenger trains and light goods trains on branch lines
- Châssis en métal moulé sous pression

Q1/2022

709905

DC

4/0

Ep

I



58



R1

La GtL 4/4 bavaroise a été mise en service pour la première fois en 1911. Avec quelques modifications, elle a continué à être construite jusqu'en 1927. Les locomotives ont fait leurs preuves en service sans failles. Avec une puissance de 450 ch, elles étaient les locomotives les plus puissantes des chemins de fer locaux bavarois. Au total, 117 locomotives ont été construites. Presque tous les dépôts ferroviaires de Bavière qui desservait des lignes secondaires avaient des GtL 4/4 dans leur parc de véhicules.

Coffret de 3 pièces: Wagons de marchandise



K.Bay.Sts.B.



VO

Photomontage



G

Photomontage



Photomontage

Q1/2022

809005

Ep

I



168



NEM

Kit Wagons composé d'un wagon de transport de bétail ainsi que d'un wagon de marchandises couvert et d'un wagon-citerne avec leur guérite de serre-frein.

Locomotive à vapeur 065 001-0



DB



Photomontage



- Avec anneaux de chaudière argentés
- Roues avant et arrière fines avec rayons ajourés

Q3/2022

706504 DC 4/1

706574 DCC 4/1

Ep IV 97 LED R1

La série 65 faisait partie du programme de construction de la Deutsche Bundesbahn et a été livrée pour la première fois en 1951. Son apparence caractéristique lui conférait une allure à la fois puissante et élégante. Son domaine de prédilection était, en tant que locomotive tender pour trains de voyageurs, le trafic suburbain et urbain dans la région de la Ruhr ainsi que sur la Odenwaldbahn et la Überwaldbahn. Certaines locomotives furent dotées plus tard d'une commande de rame train navettes. Les 18 locomotives atteignaient une vitesse de pointe de 85 km/h pour une puissance de 1.089 kW. En 1972, la dernière locomotive fut mise sur la voie de garage.

Locomotive à vapeur 44 1325



DB



Photomontage

- Avec lettrage Époque III disponible pour la première fois
- Vue dégagée entre la chaudière et le châssis
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (714479)

Q2/2022

714409 DC 2/2

714479 DCC 2/2

Ep III 141 NEM Next18 LED R1

Le programme de locomotives unifiées de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) comprenait également le développement d'une locomotive puissante destinée aux trains de marchandises. La locomotive à vapeur à trois cylindres de la série 44 était conçue pour pouvoir tracter des trains de marchandises de 1200 tonnes en pentes moyennes et jusqu'à 600 tonnes en fortes rampes. Les 10 premiers exemplaires de la nouvelle série avec un arrangement d'essieux 1'E h3 furent livrés en 1926. La production en série ne débuta qu'en 1937 alors que les besoins en matériel de tractions s'amplifiaient et de nombreux exemplaires de cette locomotive furent construits en différentes variantes. Jusqu'à leur remplacement par des locomotives diesel et électriques modernes, les machines de la série 44 constituaient l'épine dorsale du service de trains de marchandises lourdes dans toute l'Allemagne.

Locomotive à vapeur série 62



DB



Photomontage

- Roues avant et arrière fines avec rayons ajourés
- État de fonctionnement: Époque IIIa
- Avec déflecteurs de fumée »Wagner«
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (705383)

Q1/2022

705303	DC	3/1
--------	----	-----

705383	DCC	3/1
--------	-----	-----

Ep	III	107	R1
----	-----	-----	----

La série 62 a été développée et livrée par la société Henschel pour la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dans les années 1920. Il s'agissait de locomotives à vapeur chaude à deux cylindres. Au total, 15 locomotives ont été construites. Bien que les locomotives aient été construites dès 1928, la Deutsche Reichsbahn n'a pris livraison des 62 003 - 015 qu'en 1932. Les raisons en étaient la faible demande ainsi que leur prix trop élevé. Après la Seconde Guerre mondiale, sept locomotives sont restées à la Deutsche Bundesbahn. La série 62 a été retirée du service en 1956.



Photo: Markus Huber

Voiture grandes lignes 2ème/3ème classe



DB

Q2/2022

878002

Ep III 124 NEM 944501



BC4ü (pr09)

Photomontage

Voiture grandes lignes de 3ème classe



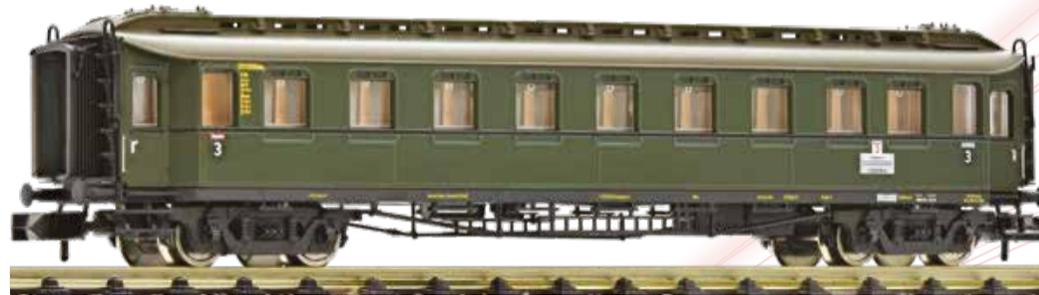
DB

Q2/2022

878103

878104

Ep III 124 NEM 944501



C4ü (pr 08)

Photomontage

■ Réf. 878104: Avec une immatriculation différente

Fourgon pour trains express



DB

Q2/2022

808002

Ep III 116 NEM 944501



Pw4ü

Photomontage

■ Fourgon pour trains express

La soi-disant « poste de chef de train » sur la toiture du fourgon a permis au conducteur de train d'observer les signaux. Jusqu'aux années 1960, il était responsable de surveiller les signaux soigneusement.

Les 3 wagons sont reproduits dans leur version Époque IIIa.

Locomotive à vapeur 24 017



DB



Photomontage

- Roues avant fines avec rayons ajourés
- Surnom « Cheval des steppes »
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (714283)

Q2/2022

714203	DC	2/2
714283	DCC	2/2

Destinée principalement à l'acheminement de trains de voyageurs, le domaine d'utilisation de la série 24 a rapidement été étendue aux trains de marchandises légers grâce à sa construction robuste, ce qui lui a valu d'être considérée comme une locomotive polyvalente fiable pour des services plus légers.

Ep III 106 R1

Locomotive à vapeur série 050



DB



Photomontage

- Roues avant fines avec rayons ajourés
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usin (718284)

Q2/2022

718204	DC	4/2
718284	DCC	4/2

Prévue pour remplacer la G10 prussienne dans le transport de marchandises, le BR 50 est devenue, jusqu'à la fin de l'époque des locomotives à vapeur une locomotive universelle. 3.164 machines ont été construites dans 21 usines différentes entre 1939 et 1943. Après 1945, plus de 2 000 locomotives restées à la Deutsche Bundesbahn ont en partie dû subir des transformations plus importantes, ce qui engendra une grande variété de versions. Elles avaient une puissance de 1 200 kW et une vitesse maximale de 80 km/h pour une charge sur essieu de 15 t.

Ep IV 144 R1

Locomotive à vapeur 012 066-7



DB

- Roues avant fines avec rayons ajourés
- Etat de fonctionnement: Début des années 70
- Sonorisation à commande numérique (716976)



Photomontage

Q2/2022

716906 DC 4/1

716976 DCC 4/1

Ep IV 158 Next18 LED R1

Pour assurer la traction des trains de voyageurs sur le réseau très fréquenté D-Zug, la Deutsche Reichsbahn commanda en 1939 un total de 55 locomotives de la série 01.10. Le grand avantage de ces machines à vapeur de vitesse était leur capacité à atteindre 140 km/h. Lors de leur conversion à chauffe au fuel au sein de la Deutsche Bundesbahn (DB) après 1968, les «Chevaux de Fer» furent réimmatriculés dans la série 012.

Locomotive à vapeur 64 518



DB



Photomontage

- Roues avant et arrière fines avec rayons ajourés
- Décalques inclus pour la « Verein Historische Eisenbahn Emmental »
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (706484)

Q2/2022

706404	DC	3/1
706484	DCC	3/1

Les locomotives à tender de la série 64 ont été développées par la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft à partir de 1926. Après la Seconde Guerre mondiale, 278 locomotives sont restées à la DB. Elles y étaient principalement utilisées pour le service des trains de voyageurs et de marchandises sur les lignes secondaires. Après sa mise hors service en 1972, la 64 518 a été vendue à Eurovapor. En 1980, elle a été remise en état par la section Emmental à Huttwil. Elle a ensuite été utilisée pour des « trajets à vapeur » en Suisse jusqu'en 2014.



Locomotive à vapeur 55 4467-1



DR



Photomontage

- Châssis en métal moulé sous pression
- Boîte à feu clignotant activable en mode numérique (781389)
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (781389)

Q1/2022

781309	DC	2/1
781389	DCC	2/1

La série 55.25-56 (ex G 8.1 prussienne), dont près de 5 000 locomotives ont été construites, était principalement utilisée pour les trains de marchandises et les services de manœuvre lourd. Les locomotives avaient une puissance de 1 260 CV et atteignaient une vitesse de pointe de 55 km/h.



Locomotive à vapeur série 44



BB0

- Vue dégagée entre la chaudière et le châssis
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (714478)



Photomontage

Avec l'exploitation de la ligne Passau-Wels, alors admise à une charge à l'essieu de 20 tonnes, les puissantes locomotives à trois cylindres de la série 44 étaient utilisées en Autriche à partir de 1938. Elles étaient indispensables pour remorquer des trains bloc lourds et particulièrement longs en provenance d'Allemagne de l'Ouest et à destination des aciéries de Linz. Les trains de minerai de Hieflau étaient également pris en charge d'Amstetten à Linz. Après la Seconde Guerre mondiale, certaines locomotives ont encore circulés. Cependant, en raison du coût élevé de l'entretien, elles ont été rapidement mises hors de service.

Q2/2022

714408

DC

2/2

714478

DCC



2/2

Ep

III



141



NEM



Next18



LED



R1

Locomotive à vapeur 460 010



FS



Photomontage

- Châssis en métal moulé sous pression
- Avec foyer clignotant commutable numériquement (715584)
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (715584)

Q2/2022

715504	DC	2/1
715584	DCC	2/1

La locomotive à vapeur prussienne de type G 8.1, construite à près de 5.000 exemplaires, était principalement utilisée pour le service des trains de marchandises et les manœuvres lourdes, avec une puissance de 1.260 CV et une vitesse de pointe de 55 km/h. Elle était équipée d'un moteur à combustion interne et d'un moteur à vapeur. Après la Première Guerre mondiale, les chemins de fer italiens ont reçu 45 locomotives à titre de réparation et les ont classées dans leur parc de locomotives en tant que groupe 460.



Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises



FS



Gs

Zs

E

Photomontage

Q2/2022

880909

Kit Wagens composé d'un wagon de marchandises couvert, d'un wagon-citerne et d'un wagon-tombereau.



- Parfaitement combinables avec la locomotive à vapeur série 460, réf. 715504/715584



Photo: Markus Huber

LOCOMOTIVES ELECTRIQUES

Locomotive électrique E 10 1311



DB



Photomontage

- Parfaitement combinable avec le train F »Hans Sachs«
- Châssis en métal moulé sous pression
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (733879)

Q4/2022

733809 DC 4/1

733879 DCC 4/1

Ep III 104 NEM NEM 651 LED R1

En mai 1962, la Deutsche Bundesbahn mettaient en service six E 10 équipées de bogies spéciaux de Henschel conçus pour une vitesse maximale de 160 km/h pour les trains rapides Rheingold et Rheinpfel. Après de nombreux essais, les locomotives sont entrées en service régulier à l'automne 1962.



Photo: R. Krauss, Sig. S. Carstens

Coffret de 4 pièces: Train longue distance »Rheingold«



DB

- Voiture avec des pièces rapportées séparément et une hauteur de tampon authentique
- Avec voiture-restaurant carenée
- Parfaitement combinables avec la locomotive électrique série E 10.3 - réf. 733809/733879



WR4ü-38



Aüm



Aüm



Aüm

Photomontage

A partir de 1952, les Chemins de fer fédéraux allemands mettent en service les voitures UIC-X de trains express. Ces voitures offraient un niveau de confort inconnu jusqu'alors en Europe. Les voitures UIC-X ont été immédiatement mises en service dans des trains express de haute qualité sur le réseau de trains F existant (jusqu'en 1956 avec la première et la deuxième classe, ensuite plus que la première).

Q4/2022

881910

Ep III 640 NEM 944701 946901



Photo: Markus Huber

Automotrice électrique ET 91 01



DB



- Modèle en livrée rouge-beige
- Avec éclairage intérieur intégré de série



Photomontage

Au début des années 1930, afin de rendre le trafic de voyage et d'excursion à nouveau plus attrayant pour la population en Allemagne, la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) de l'époque a décidé de construire au total de cinq automotrices panoramiques. À l'époque, la DRG estimait qu'il était important de pouvoir résister à la concurrence croissante des autobus dans le secteur du trafic d'excursion. L'objectif de la construction des wagons était de donner à tous les passagers une vue du paysage aussi libre et dégagée que possible. En plus de trois véhicules diesel-hydrauliques, deux ont été commandés pour la traction électrique. Le fabricant de wagons H. Fuchs à Heidelberg était responsable de la partie mécanique, la partie électrique était fournie par l'AEG à Berlin.

Les deux automotrices ET 91 01 et 02, qui ont reçu le nom mélodieux de « Train de verre » par le peuple, se sont rapidement imposés parmi les passagers. Les excursions les plus populaires étaient le circuit Karwendel via Mittenwald à Innsbruck ou le circuit alpin via Salzbourg, Bischofshofen et Kufstein à Munich.

Q3/2022

741103

DC

2/1

Ep

III

129



R1



Fleischmann

EUROCITY

A 25 ANS

À partir de l'horaire d'été 1987, l'EuroCity 26/27 « Frans Hals » rejoignit les deux trains traditionnels « Erasmus » et « Rembrandt » comme troisième liaison entre les Pays-Bas et le sud de l'Allemagne. Son nom lui a été donné en l'honneur du célèbre peintre néerlandais. Le nouvel EuroCity reliait Munich et Amsterdam sur des lignes Intercity de la DB et des NS.

Avec le lancement du trafic ICE sur les nouvelles lignes Hanovre-Würzburg et Mannheim-Stuttgart et les modifications d'horaires en découlant pour l'horaire d'été 1991, la ligne du « Frans Hals » a été raccourcie. Il reçut alors les nouveaux numéros EC 145 (Amsterdam-Cologne) et EC 148 (Cologne-Amsterdam). Le trajet durait 2 h 40 à 100 km/h. La rame, autrefois imposante, se réduit parfois à seulement quatre voitures.

C'est le 3 novembre 2000 que se termina l'histoire de l'EuroCity « Franz Hals ». Sous la nouvelle marque ICE International, les nouvelles unités unicolores ICE 3 de la série 406 ont pris la tête de ce train EuroCity haut en couleur.





Photo: M. Oestrich

Locomotive électrique 103 244-0



DB

- Cabine de conduite Z21 disponible
- Parfaitement combinable avec l'EC « Frans Hals », réf. 881915
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (737882)



Photomontage

Dans les années 1960, la série E 03 fut la locomotive électrique la plus puissante à ce jour pour le trafic voyageurs de la Deutsche Bundesbahn. De 1970 à 1974, 145 locomotives de série au total ont été construites et officiellement désignées sous le nom de série 103.1. D'un point de vue visuel, les 103 sont encore aujourd'hui considérées comme l'une des locomotives électriques les plus esthétiques. À partir de 1987, avec le nouveau concept de couleurs de la DB, la plupart des locomotives ont été peintes en rouge oriental avec une « bavette » blanche sous le pare-brise.

Q3/2022

737812 DC 4/1

737882 DCC 4/1

Ep IV 126 NEM NEM 651 LED R1

Coffret de 4 pièces: EC 145/148 « Frans Hals »



DB



Avmz

- Voiture telle qu'elle était présentée en 1989
- Ligne ferroviaire Cologne–Amsterdam CS



Bbmz



Bbmz



Bpm(b)z

Photomontage

Q3/2022

881915

Ep IV 660 NEM 946901

Locomotive électrique « Meuleuse de rails »



Photomontage

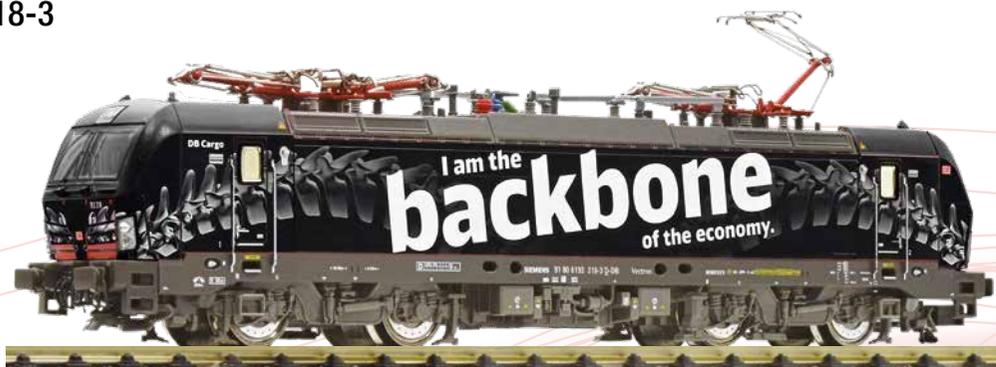
Q4/2022		
796805	DC	2/0
796885	DCC	2/0
Ep	III-V	63
		R1

- Équipée de disques de nettoyage rotatifs entraînés par le moteur, de cette manière, les rails restent propres sans utiliser de liquide
- Modèle avec un décodeur étroitement soudé intégré en usine (796885)

Locomotive électrique 193 318-3



DB AG



Photomontage

Q3/2022		
739277	DC	4/1
739347	DCC	4/1
Ep	VI	119
	NEM	Next18
		LED
		R1

- Modèle exclusif disponible uniquement chez FLEISCHMANN
- Feux longue portée activable en mode d'exploitation à commande numérique et feux avant ou feux arrières activables individuellement (739347)
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (739347)

Habituellement, les locomotives de la division fret de la Deutsche Bahn sont peintes en rouge. Dans le cadre de la série «I am» de la DB Cargo, elles sont récemment devenues un peu plus colorées. En juillet 2020, une autre locomotive multi-système Vectron de la série 193 a reçu sa propre publicité. Depuis lors, elle circule sur les rails européens avec le slogan «Je suis l'épine dorsale de l'économie». La crise du Corona, en particulier, a montré que le fret ferroviaire est vraiment l'épine dorsale de l'économie.



Photo: M. Oestreich



Photo: M. Oestreich

Locomotive électrique 101 013-1



DB AG

- Wagons adaptés aux pages 66/67
- Fonctions sonores commutables numériquement (735579)



Photomontage

Q4/2022

735509

DC

4/1

735579

DCC



4/1

Ep

VI



119



NEM

..... NEM 651



LED



R1

Le schéma de couleurs standard des locomotives du transport ferroviaire longue distance de la DB est rouge signalisation avec une barre frontale gris clair. Pour fêter le jubilé « 50 ans de l'InterCity en Allemagne » en septembre 2021, la Deutsche Bahn a donné à la 101 013 une livrée assortie à celle des voitures IC. Elle a reçu la parure gris clair bien connue de l'ICE et des voitures du transport ferroviaire longue distance avec une bande décorative rouge signalisation. 145 exemplaires de la série 101 étaient en service jusqu'à fin 1999.

Fleischmann

FLUGHAFEN- EXPRESS

BERLIN

Le nouvel aéroport BER est la plus grande plateforme de communication international de Berlin. Son ouverture, le 31 octobre 2020, a également marqué le lancement du nouveau service Flughafen-Express (FEX) entre la gare centrale de Berlin et les terminaux 1 et 2 de l'aéroport BER, via Gesundbrunnen et Ostkreuz. Il s'arrête dans les principales gares de correspondance pour permettre au plus grand nombre possible de voyageurs arrivant de toutes les directions de rejoindre et de quitter le nouvel aéroport rapidement et confortablement. La nouvelle gare de l'aéroport est directement sous le terminal 1.

Le FEX, qui circule deux fois par heure, complète ainsi les lignes RE7 et RB14 qui desservent les stations du Berliner Stadtbahn toutes les heures. Ainsi, pendant la journée, la liaison rapide connecte quatre fois par heure la gare centrale de Berlin, Ostkreuz aux terminaux 1 et 2 du BER. Le FEX se compose de quatre voitures à deux étages modernes, dont une voiture-pilote, spécialement adaptées aux besoins des voyageurs aériens. De l'extérieur déjà, le Flughafen-Express est rapidement reconnaissable. Ses grands pictogrammes bien visibles indiquent clairement aux passagers quelle voiture propose quel service. Par exemple, des espaces de rangement particulièrement grands pour les bagages ont été intégrés. Le FEX propose aussi sa 1^{ère} classe confortable. Il est tracté comme prévu par une locomotive électrique de la série 147.





Photo: C. Topf

Locomotive électrique série 147



DB AG

- Pantographes finement reproduits
- La locomotive tire le « FEX »
- Avec affichage lumineux de la destination trains (739072)
- Modèle équipé de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (739072)



Photomontage

Q3/2022

739002 DC 4/1

739072 DCC 4/1

Ep VI 118 NEM Next18 LED R1

Ce n'est pas seulement en raison de la nouvelle conception du châssis de la locomotive que les TRAXX3 de Bombardier sont clairement différentes du modèle précédent. Pour la première fois, les faces latérales d'une locomotive électrique ont été équipées d'un dispositif de fixation de bâches sur lesquelles on peut placer de la publicité. En 2014, les 20 premières locomotives série 147 (type P160 AC3), spécialement adaptées aux exigences du transport local, ont été livrées à la DB Regio. D'une puissance de 5 600 kW et d'une vitesse maximale de 160 km/h, elles sont également en service à Berlin et dans les régions de Brandebourg depuis 2018.

Coffret de 4 pièces: Voitures à deux niveaux « FEX »



DB AG

- Airport Express (FEX) Berlin
- Voiture pilote avec décodeur de fonction pour le changement de lumière blanc/rouge en fonctionnement analogique et numérique
- Affichage lumineux de la destination train commuté en mode numérique (voiture pilote)



DBpz 758



DBpz 753



DBpzfa 766

Photomontage



DBpz 753

Q3/2022

881916

Ep VI 672 LED NEM

Locomotive électrique 1116 199-1 « 60 ans de ROCO »



ÖBB



Photomontage



Photomontage

- Cabine de conduite Z21 disponible
- Feux longue portée activable en exploitation à commande numérique (781775)
- Modèle équipé d'un décodeur numérique et de fonctions sonores et d'éclairage activables en commande numérique (781775)

Pour répondre aux demandes répétées des fans de la ligne N, la **locomotive d'art « 60 ans ROCO »** est aussi proposée dans le nouveau catalogue 2022. La parure détaillée de la locomotive Taurus a de nouveau été conçue en collaboration avec la merveilleuse artiste Gudrun Geiblinger. Le projet a pour but d'établir un lien entre la fondation de ROCO et la fabrication de jouets pour enfants, comme le célèbre seau à sable et les chefs-d'œuvre actuels du monde du chemin de fer miniature. Les 60 ans de ROCO, ce sont en effet six décennies d'innovation et de mécanisation à petite échelle, mais avec style. Bien entendu, rien ne doit manquer à la marque par excellence : Le célèbre logo ROCO et sa transformation en hier et aujourd'hui.

Q1/2022		
781705	DC	4/1
781775	DCC	4/1

Ep VI 121 NEM NEM 651 LED R1

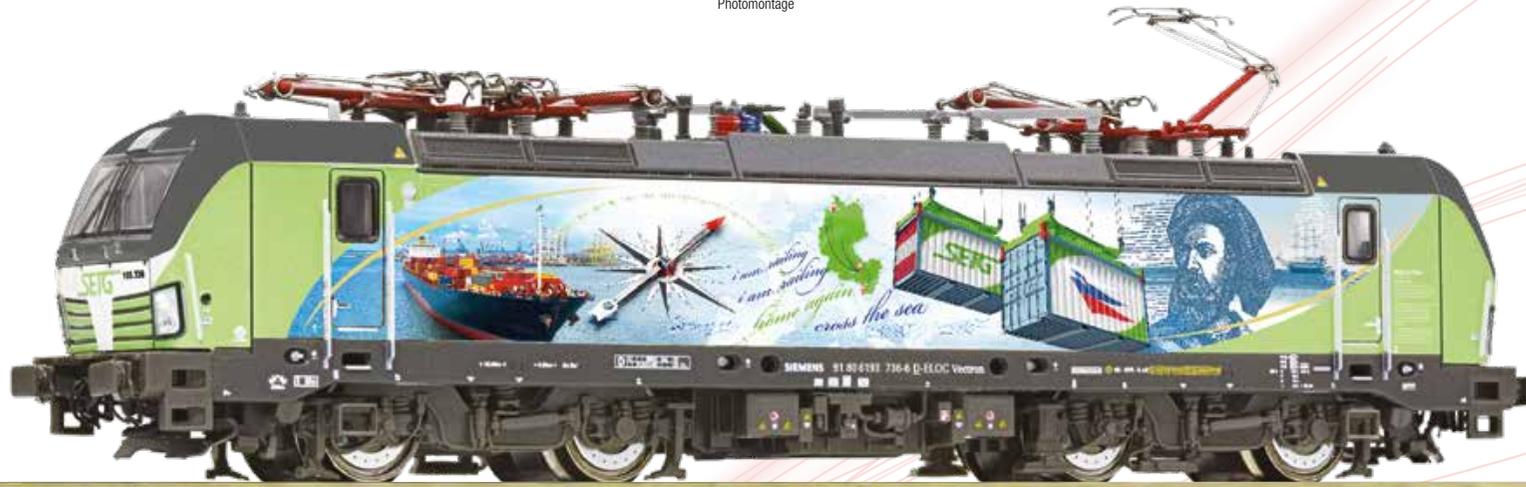
Locomotive électrique 193 736-6



SETG



Photomontage



Photomontage

- Modèle exclusif disponible uniquement chez FLEISCHMANN
- Feux longue portée activable en mode d'exploitation à commande numérique et feux avant ou feux arrières activables individuellement (739348)

Alors qu'autrefois des commerçants comme Marco Polo exploraient les routes commerciales, aujourd'hui les compagnies de chemin de fer se sont aussi établies dans les transports internationaux. La SETG en fait partie avec de nombreuses connexions depuis les ports maritimes vers l'Europe centrale. Les ports de la mer du Nord de Hambourg, Bremerhaven et Wilhelmshaven ainsi que celui sur l'adriatique de Koper sont reliés aux terminaux autrichiens de Salzbourg, Enns et Wolfurt. La SETG attire l'attention sur ses lignes déservies par la Vectron « Marco Polo », qui est homologuée en Allemagne, Autriche, Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Roumanie, Croatie et en Slovénie.

Q3/2022		
739278	DC	4/1
739348	DCC	4/1
Ep	VI	119
		NEM
		Next18
		LED
		R1

Locomotive électrique 1216 012-5 « Nightjet »



ÖBB



Photomontage



- Feux longue portée activable en exploitation à commande numérique (781874)
- Modèle équipé d'un décodeur numérique et de fonctions sonores et d'éclairage activables en commande numérique (781874)

Q1/2022

781804	DC	4/1
781874	DCC	4/1

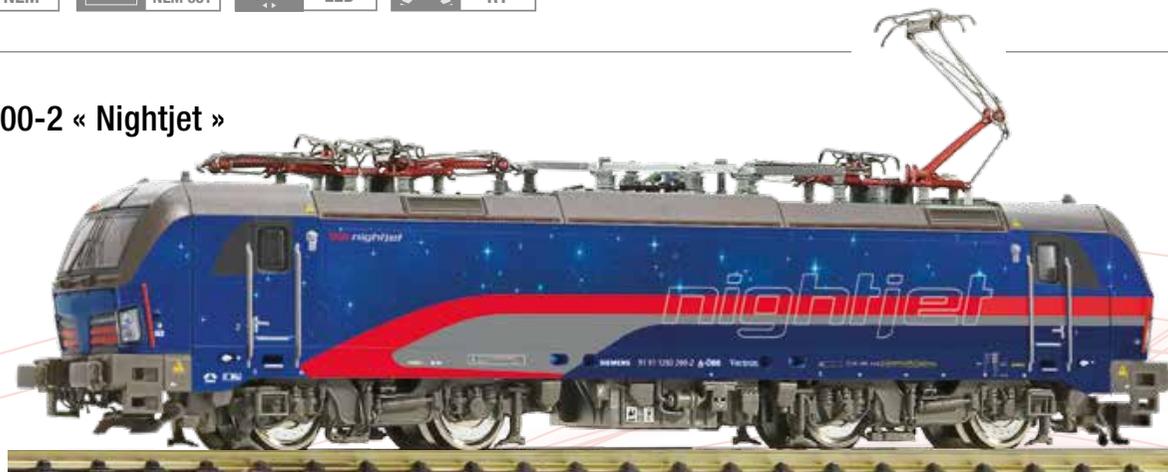
La locomotive 1216 012 « Nightjet » est la deuxième locomotive Taurus existante dans cette conception, avec la 1116 195 des ÖBB. Une caractéristique frappante de la 1216 est la bande rouge sur les deux extrémités de la locomotive, qui est nécessaire pour l'immatriculation en Italie. Avec le changement d'horaire de décembre 2016, l'ÖBB a lancé son service de trains de nuit à l'échelle européenne sous la marque « Nightjet ». Depuis décembre 2017, Nightjet (NJ) est également considérée comme une catégorie de train. Le nouveau design des voitures a été réalisé avec des feuilles adhésives. Le design accrocheur est en bleu nuit avec un ciel étoilé suggéré.

Ep VI 122 NEM NEM 651 LED R1

Locomotive électrique 1293 200-2 « Nightjet »



ÖBB



Photomontage



- Feux longue portée, feux avant ou feux arrières activables séparément en mode numérique (739351)

Q3/2022

739281	DC	4/1
739351	DCC	4/1

La 1293 200 a été la première locomotive Vectron de l'ÖBB à être recouverte d'une couche adhésives du design « Nightjet » en mai 2021. Elle promet des nouveaux trains Nightjet qui seront en service à partir de fin 2022. La locomotive est équipée du pack pays DE-AT-PL-NL-BE-CZ-SK-HU-RO-BG-HR-RS. Depuis fin 2016, l'ÖBB est l'une des rares grandes entreprises de transport à exploiter un service de trains de nuit dense et attrayant avec des destinations populaires telles que Bruxelles, Hambourg, Venise et Varsovie. Dans une première étape, elles seront utilisées sur les liaisons entre l'Autriche, l'Allemagne et l'Italie.

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1



Fleischmann

LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE Re 6/6

Même si les locomotives Ae 6/6 ont, depuis les années 50 et principalement au Gothard, pu être considérées comme un succès total, elles présentaient quelques défauts : Ceux-ci concernaient surtout la vitesse plus faible dans les virages ainsi que l'absence de commande multiple. La Re 4/4II en double-traction n'a pas apporté les résultats souhaités. C'est pourquoi on décida de construire à nouveau une locomotive à six essieux mais, contrairement à la Ae 6/6, avec trois bogies à double-essieu. Une condition importante pour l'homologation selon la série de trains R.

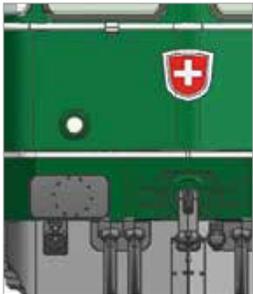
Après des tests intensifs avec quatre prototypes, 89 locomotives ont été construites à partir de 1972 par l'entreprise Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) et la Aktiengesellschaft Brown- Boveri & Cie. (BBC) en deux séries. Avec une puissance horaire de 7850 kW et une vitesse de pointe de 140 km/h, la Re 6/6 compte encore aujourd'hui parmi les locomotives les plus puissantes de Suisse. Outre la Re 6/6, l'avant des machines est paré, comme pour les Re 4/4II et Re 4/4III des numéros de locomotive chromés, des lettres de désignation de propriété et des armoiries suisses. Toutes les Re 6/6 ont été décorées de noms et d'armoiries de lieux liés au chemin de fer.

Très vite, les Re 6/6 reprirent le trafic voyageurs et marchandises au Gothard. Elles ont aussi desservi la ligne du Simplon entre Domodossola et Vallorbe et au Lötschberg. Les Re 6/6 se sont rapidement retrouvées partout, que ce soit en traction individuelle, en commande multiple et, surtout, dans le transport de marchandises, le plus souvent en tant que Re 10/10 avec une Re 4/4II ou une Re 4/4III.

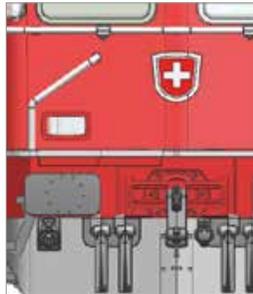
Avec le temps, les Re 6/6 ont été repeintes en rouge. Autres modifications visibles de l'extérieur : l'intégration de la prise UIC, des poignées et des marches de manœuvre. Par ailleurs, les deux lampes avant rondes inférieures ont fait place à des boîtiers de phares rectangulaires. À partir de 2005, la plupart a été équipée d'une climatisation dans la cabine du conducteur. Aujourd'hui, les machines restantes, devenues Re 620 et repeintes en bleu et rouge, servent la SBB Cargo.



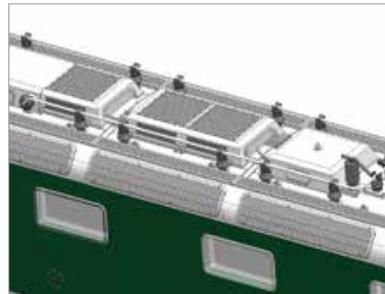




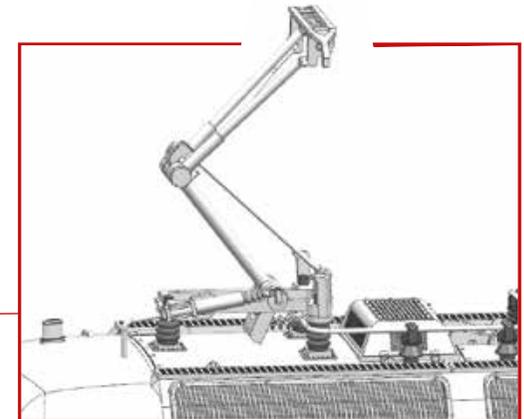
■ Lampes rondes



■ Lampes rectangulaires



■ Aménagement minutieux du toit



■ Reproduction en filigrane du pantographe



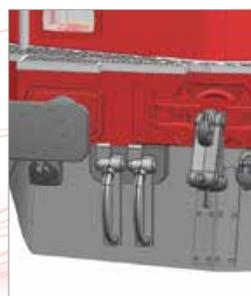
Rendering



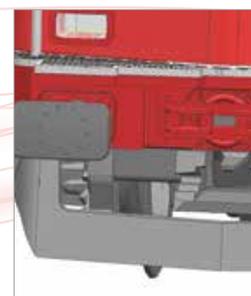
■ Version sans accès ni rambarde



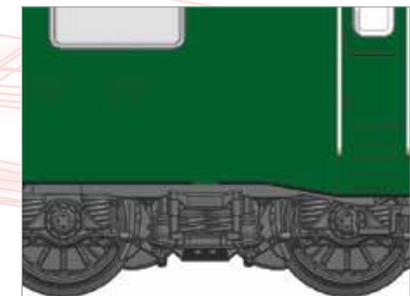
■ Version avec accès et rambarde



■ Lame à neige fermée



■ Lame à neige ouverte



■ Bogie finement détaillé

Locomotive électrique Re 6/6



SBB

RE!
fonte

- Pantographes finement travaillés
- Chasse-obstacles de rails fermée incluse
- Feux avant ou feux arrières activables séparément en exploitation à commande numérique (734190)
- Fonctions sonores commutables numériquement (734190)



Rendering

Q3/2022

734120

DC

734190

DCC



Ep

IV

121

NEM

Next18

CH

R1



SBB Cargo

- Accès frontal avec poignée - à droite
- Feux avant ou feux arrières activables séparément en exploitation à commande numérique (739072)
- Fonctions sonores commutables numériquement (734191)



Photomontage

Q4/2022

734121 DC 4/1

734191 DCC  4/1

Ep V-VI  121  NEM  Next18  CH  R1

Locomotive électrique 193 497-5



BLS Cargo



Photomontage

- Modèle finement détaillé avec quatre pantographes
- Locomotive de location Hupac au design « Alpinistes »
- Modèle avec décodeur numérique et de fonctions sonores et d'éclairage activables en mode d'exploitation à commande numérique (739355)

Q1/2022

739285	DC	4/1
739355	DCC	4/1

L'entreprise suisse de logistique pour les transports combinés Hupac a reçu huit locomotives de fret Vectron MS de Siemens en 2018. Les unités de traction multi-systèmes ont été acquises pour le corridor Rhin-Alpes en Allemagne, Autriche, Suisse, Italie et aux Pays-Bas (DACHINL). Les locomotives permettent aux opérateurs qui coopèrent avec Hupac de réunir les espaces économiques européens d'une manière efficace.

Ep	VI		119		NEM		Next18		LED		R1
----	----	--	-----	--	-----	--	--------	--	-----	--	----

Locomotive électrique 383 003-1



CD Cargo



Photomontage

- Exploitation dans le réseau de transport de marchandises international
- Feux longue portée activable en mode d'exploitation à commande numérique et feux avant ou feux arrières activables individuellement (739395)

Q1/2022

739315	DC	4/1
739395	DCC	4/1

CD Cargo a commencé à moderniser son parc de locomotives en 2016 et a opté pour le type Vectron. Les 13 locomotives multisystèmes utilisées actuellement sont gérées en République tchèque sous le nom de série 383 et circulent principalement en République tchèque, Allemagne et en Slovaquie. Les locomotives sont également en service en Autriche, Pologne, Hongrie et en Roumanie.

Ep	VI		119		NEM		Next18		LED		R1
----	----	--	-----	--	-----	--	--------	--	-----	--	----

Fleischmann

LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE BB 26000 « SYBIC » SNCF

Son réseau ferroviaire français étant divisé en un réseau à courant continu et un réseau à courant alternatif, la SNCF a été décidé de ne commander que des locomotives à deux systèmes. La BB 22200, première locomotive à deux systèmes livrée en série en 1976 à la SNCF, a été suivie à partir de 1988 d'une série de 234 BB 26000. Le nom « Sybic » s'est rapidement imposé pour ces locomotives, la contraction des termes « synchrone » (moteur synchrone) et « bicourant » (capacité à fonctionner avec deux systèmes). Les locomotives Sybic sont utilisées aussi bien pour les trains rapides haut de gamme, le trafic régional que pour la division Transport de marchandises « FRET ».





Photo: M. Pusch



■ Lignes de toit en filigrane et pantographes



■ Reproduction fidèle à l'original des lampes



Photomontage



■ Structure de toit ajourée en tôle gravée



■ Traverse porte-tampons pouvant être complétée avec des pièces livrées

Locomotive électrique BB 26008



SNCF



Photomontage

RE!
fonte

- Version avec deux feux avant
- Chaque pantographes finement détaillé de conception différenter
- Feux avant ou feux arrières activables séparément en mode numérique (732310)
- Fonctions sonores commutables numériquement (732310)

Q1/2022			
732240	DC		4/1
732310	DCC		4/1

Ep IV 111 NEM Next18 LED R1

Locomotive électrique BB 26227



SNCF



Photomontage

RE!
fonte

- Chaque pantographes finement détaillé de conception différenter
- Feux avant ou feux arrières activables séparément en mode numérique (732311)
- Fonctions sonores commutables numériquement (732311)

Q1/2022			
732241	DC		4/1
732311	DCC		4/1

Ep V 111 NEM Next18 LED R1

Locomotive électrique BB 507310



SNCF



Photomontage

- Version livrée « Fantôme »
- Modèle finement détaillé avec de pièces rapportées séparément
- Fonctions sonores commutables numériquement (732207)

Q4/2022

732137	DC	4/1
732207	DCC	4/1

Ep V-VI 109 NEM Next18 LED R1

À partir de 1976, la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) a fait l'acquisition de 237 locomotives polyvalentes BB 7200 destinées à circuler sur le réseau français à courant continu. Le design de ces locomotives au nez cassé est l'œuvre du Français Paul Arzens, qui était à l'époque responsable du design de plusieurs locomotives SNCF. A partir de 1999, les locomotives ont été réparties dans les différents secteurs d'activité et sont utilisées depuis lors devant les catégories de trains les plus diverses.

Locomotive électrique 193 759-8



NS



Photomontage

- Les NS louent la locomotive Vectron auprès de la société ELL
- Feux longue portée activable en mode d'exploitation à commande numérique et feux avant ou feux arrières activables individuellement (739352)

Q3/2022

739282	DC	4/1
739352	DCC	4/1

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

Pour le service Nightjet entre Amsterdam et Vienne, les chemins de fer néerlandais ont loué deux locomotives multisystèmes Vectron auprès de European Locomotive Leasing (ELL). Ces locomotives puissantes peuvent rouler jusqu'à 200 km/h en trafic international de voyageurs. La capitale néerlandaise est ainsi de nouveau reliée au réseau européen des trains de nuit. Ces derniers sont coexploités par les sociétés NS, DB et ÖBB. Ils offrent ainsi aux voyageurs une alternative confortable et économique au transport aérien sur ces trajets.

Locomotive électrique 1829



Rail Force One



- Ancienne locomotive série 1600 avec le design Rail Force One
- Modèle finement détaillé avec des pièces rapportées
- Fonctions sonores commutables numériquement (732172)

Q1/2022

732102	DC	4/1
732172	DCC	4/1

La compagnie ferroviaire néerlandaise Rail Force One a acquis six locomotives auprès de Locon Nederland en 2017. La locomotive électrique 1829, construite en France (ex 1629 des Chemins de fer nationaux néerlandais, construite en 1982), a été la première à porter les couleurs de l'entreprise.

Ep VI 109 NEM Next18 LED R1

Locomotive électrique 1848



NS



Photomontage

- Avec armoires « Valkenburg »
- Modèle finement détaillé avec des pièces rapportées
- Fonctions sonores commutables numériquement (732173)

Q2/2022

732103	DC	4/1
732173	DCC	4/1

Les chemins de fer néerlandais ont reçu les locomotives électriques à quatre essieux de la série 1600, basées sur la locomotive électrique française BB 7200. Lancées en 1981, elles étaient les locomotives les plus puissantes du parc néerlandais. Elles avaient une puissance de 4540 kW et une vitesse maximale de 140 km/h, pour un poids de service de 83 t.

Ep V 109 NEM Next18 LED R1



LOCOMOTIVES DIESEL



Photo: Markus Huber

Locomotive diesel-électrique double V 188 002



DB

- Version de l'époque IIIa en livrée verte avec structure de toit
- Panneaux de châssis avec 4 bacs à sable chacun
- Éclairage de la cabine du conducteur et de la salle des machines monté ; avec activation numérique
- Grand haut-parleur avec caisse de résonance pour un son puissant (725173)

VARIANTE!
de design



Photomontage

En 1941 et 1942, un total de quatre locomotives doubles de type D 311 ont été mises en service par la Wehrmacht allemande. Elles ont été construites pour le transport des pièces d'artillerie lourdes sur rails. Les deux locomotives V 188 001 a/b et V 188 002 a/b ont été utilisées par les Chemins de fer fédéraux allemands même après la guerre. Une troisième locomotive a servi de donateur de pièces de rechange. Elles ont fait leurs preuves dans le service de trains de marchandises lourds et de manoeuvre, principalement sur la rampe du Spessart. Après un endommagement au générateur, la V 188 001 a dû être mise hors service dès 1968. La V 188 002, plus tard désignée 288 002, circulait dans la région de Franconie jusqu'en 1972. En 1973, les deux machines ont été ferrailées.

Q4/2022

725103

DC

2/2

725173

DCC



2/2



Ep

III



141



NEM

Next18

LED

R1

Automotrice sur batteries série ETA 150 avec voiture pilote



DB



- Compartiment de 1ère classe avec six places dans la voiture à moteur
- Feux avant et feux intérieurs commutables interrupteur
- Toit sans antenne
- Poste de conduite Z21 disponible
- Avec décodeur dans l'automotrice et dans la voiture pilote (740173)

Photomontage

Les automotrices sur batteries de la série ETA 150 étaient très appréciées des passagers en raison de leur excellent confort de conduite et de leur faible niveau de bruit. De 1954 à 1965, 232 unités au total ont été construites. Par ailleurs, 216 voitures-pilotes de type ESA 150 ont été mises en service. Les automotrices utilisées de préférence sur les lignes de plaine étaient également volontiers appelées « Express à lampe de poche », « InterCity à prise » ou « Akkublitz ». Leur zone d'utilisation était la région d'Augsbourg, le Schleswig-Holstein, l'est de la Basse-Saxe, la Rhénanie-Palatinat, le sud de la Hesse et la région de la Ruhr.

Q4/2022		
740103	DC	2/1
740173	DCC	2/1

Ep III 293 NEM Next18 LED LED R1



Photo: Markus Huber

Locomotive diesel série V 60



DB



Photomontage

- Mains courantes pour le chaineur appliquées séparément
- Tiges métalliques
- Tiges exactement à l'échelle

Q2/2022

722404	DC	3/0
722484	DCC	3/0

A partir du milieu des années 1950, la Deutsche Bundesbahn a acquis au total 942 locomotives des séries V 60/V 60.1 pour le service de manœuvre léger et moyen. La différence entre les séries V 60 (260) et V 60.1 (261) réside dans la charge de friction plus élevée de la série 261. Les locomotives atteignent une vitesse de pointe de 30 km/h en marche de manœuvre et de 60 km/h en marche régulière. Leur puissance est de 478 KW.

Ep III 65 NEM LED R1

Locomotive diesel série 260



DB



Photomontage

- Tiges métalliques
- Mains courantes pour le chaineur appliquées séparément

Q3/2022

722403	DC	3/0
722483	DCC	3/0

A partir du milieu des années 1950, la Deutsche Bundesbahn a acquis au total 942 locomotives des séries V 60/V 60.1 pour les services de manœuvre légers et moyens. La différence entre les séries V 60 (260) et V 60.1 (261) réside dans la charge de friction plus élevée de la série 261. Les locomotives atteignent une vitesse de pointe de 30 km/h en marche de manœuvre et de 60 km/h en marche en ligne. Leur puissance est de 478 kW. Après les premières mises à la retraite dans les années 1980, de nombreux exemplaires sont parvenus aux chemins de fer en Allemagne et à l'étranger.

Ep IV 65 NEM LED R1

Locomotive diesel 218 145-1



DB



Photomontage



- Cabine de conduite Z21 disponible
- Éclairage de la cabine de conduite installé; commutable en mode numérique
- Version en peinture « vieux rouge »
- Avec déclenchement autonome des feux de route ou arrière (724301)

Q4/2022

724221	DC	4/1
724301	DCC	4/1

À partir de 1971, la Deutsche Bundesbahn a mis en service 398 locomotives de série de la série 218 et les utilise aussi bien devant des trains de voyageurs que devant des trains de marchandises. Elles sont utilisées sur la plupart des lignes non électrifiées et atteignent une vitesse de pointe de 140 km/h pour une puissance de 1 840 kW.



Locomotive diesel 218 131-1



DB AG



Photomontage



- Cabine de conduite Z21 disponible
- Modèle finement détaillé avec de pièces rapportées séparément
- Fonctions sonores commutables numériquement (724302)

Q3/2022

724222	DC	4/1
724302	DCC	4/1

À partir de 1971, la Deutsche Bundesbahn a mis en service 398 locomotives de de la série 218 et les utilisait aussi bien devant des trains de voyageurs que devant des trains de marchandises. Actuellement elles sont utilisées sur la plupart des lignes non électrifiées, atteignent une vitesse de pointe de 140 km/h et ont une puissance de 1 840 kW. Au fil du temps, la série 218 a connu plusieurs variantes de couleur, le rouge trafic devenant la couleur standard à partir de 1997.



Locomotive diesel série 106



DR



Photomontage

- Modèle finement détaillé avec de pièces rapportées séparément
- Châssis en métal moulé sous pression
- Modèle avec un décodeur étroitement souder intégré en usine (722096)

Q3/2022

722016	DC	4/1
722096	DCC	4/1

Ep	IV		68		
----	----	--	----	--	--

De 1960 à 1982, la DR a acquis des locomotives de manœuvre de la série V 60. Malgré le bon accueil du personnel et des ateliers, quelques améliorations ont été apportées après la livraison de la première série. La masse de friction a été portée à 60 tonnes grâce à l'installation d'un lest de 5 tonnes. Extérieurement, c'est la cabine de conduite qui a été la plus modifiée. Elle avait désormais la même largeur que le châssis et était équipée d'un toit pare-soleil. La construction améliorée fut livrée à partir de 1964 sous le nom de V 60.12. Après le changement du système de numérotation de la DR, elle fut immatriculée dans la série 106.

Locomotive diesel 112 303-3



DR



Photomontage

- En livrée rouge bordeaux
- Châssis en métal moulé sous pression
- Pour la première fois avec une interface Next18 et un décodeur de son Next18 (721086)

Q1/2022

721016	DC	4/1
721086	DCC	4/1

Ep	IV		87				
----	----	--	----	--	--	--	--

À titre expérimental, la Deutsche Reichsbahn de l'ancienne RDA a équipé en 1972 les premières trois locomotives de la série 110 d'un moteur diesel de 1200 CV, qui s'est également avéré excellent dans les services de trains express. Le convertisseur de couple hydraulique a été modifié, ainsi que d'autres composants. Entre 1981 et 1990, d'autres améliorations ont été apportées à 500 locomotives env, la puissance a été augmentée à 1200 cv (883 kW) à Raw Stendal en utilisant des moteurs 12 KVD 18/21 AL-4 et AL-5. Ces locomotives ont été désignées série 112.

UP!
date



Locomotive diesel 118 616-2



DR

- Modèle en livrée économique « Sparlack »
- Éclairage de la cabine de conduite (721474)



Photomontage

La série V 180 de la Deutsche Reichsbahn de RDA fut la plus grande des locomotives diesel du pays. La première version avait 2 bogies à deux essieux, la seconde version était à six essieux. Sur la version à six essieux, sa charge par essieu de 15,6 t est encore aujourd'hui considérée comme une prouesse technique et d'ingénierie qui lui permet d'être aussi utilisée sur les voies secondaires. Elle est aussi homologuée pour les tronçons à forte pente. Le domaine d'utilisation qui en résulte est unique parmi les grandes locomotives diesel allemandes.

La V 180 a accéléré le changement du mode de traction des machines de la Deutsche Reichsbahn en remplaçant diverses séries de locomotives à vapeur de la catégories de puissance au-delà de la V 100. En 1995, la DB AG mis hors service les dernières machines de cette série. Beaucoup d'entre elles ont été vendues à des compagnies ferroviaires privées.

Q1/2022

721404	DC	4/1
721474	DCC	4/1

Ep IV 121 NEM Next18 LED R1

2
PLACE



Photo: Florian Giwanski

COFFRETS DE DÉPART

Fleischmann

Coffret de départ numérique z21 start : Locomotive diesel série 221 avec train de marchandises



DB

CONTENU:

- 1 locomotive diesel série 221 à commande numérique
- 3 wagons pour le transport de charges lourdes chargés de brames d'acier
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentation réseau enfichable

Le système numérique z21 est modulaire :

- Débutez avec une centrale z21start et une Z21 MULTIMAUS.
- Puis ajoutez un routeur Wi-Fi en appliquant le code d'activation (art. n° 10814), et de sorte rendre possible l'utilisation d'un smartphone, d'une tablette, d'une Z21 WiFi MULTIMAUS et d'un ordinateur (et ainsi obtenir une commande de chemin de fer miniature assistée par logiciel).
- Si vous disposez de votre propre routeur Wi-Fi et que vous maîtrisez les réseaux Wi-Fi, le code d'activation 10818 suffit pour équiper le système décrit ci-dessus.

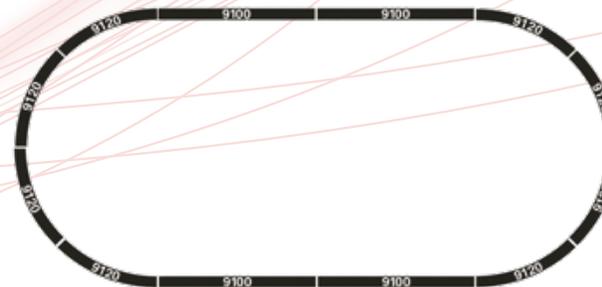


Photomontage



Les rails avec ballast intégré fournis forment un ovale au rayon R1 (4 x 9100, 8 x 9120). Matériel pour le raccordement électrique inclus.

Encombrement : 85 cm x 40 cm.



Q2/2022

931902

DCC

4/1

Ep

IV

421

NEM

NEM 651

R1

Coffret de départ analogique: Locomotive à vapeur série 80 avec train de voyageurs

CONTENU:

- 1 locomotive à vapeur série 80
- 2 voitures
- 1 télécommande électronique
- 1 alimentation réseau enfichable

- Lettrages des différentes administrations ferroviaires pour les locomotives et les wagons

Les rails avec ballast intégré fournis forment un ovale au rayon R1 (5 x 9101, 8 x 9120). Matériel pour le raccordement électrique inclus. Encombrement : 75 cm x 40 cm.

Q3/2022
931706 DC 3/0
Ep III 172 NEM 9456 R1



Photomontage



Coffret numérique z21 start: Locomotive diesel série 232 avec train de marchandises



SBB Cargo

CONTENU:

- 1 locomotive diesel à commande numérique série 203 avec sonorisation
- 1 wagon à ranchers pivotants
- 1 wagon à parois coulissantes
- 1 voiture à bâche coulissante
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentation réseau enfichable

Les rails avec ballast intégré fournis forment un ovale au rayon R1 (4 x 9100, 8 x 9120). Matériel pour le raccordement électrique inclus. Encombrement: 85 cm x 40 cm.

Q4/2022
931903 DCC 4/1
Ep V 394 NEM Next18 LED R1

Lok-Update!:

- En première fois avec l'interface Next18 et le décodeur sonore Next18
- Fonctions sonores prototypes



Photomontage







VOITURES DE VOYAGEURS



Photo: Markus Tücher

Voiture à couloir central IC/EC de 1ère classe



DB AG



Apmnz 126.2

Photomontage

Q3/2022

861204

■ Voiture IC/EC avec lettrage actuel



Voiture à compartiments IC/EC de 2ème classe



DB AG



Bvmmsz 187.6

Photomontage

Q3/2022

861304

■ Voiture IC/EC avec lettrage actuel



Malgré la livraison de nouvelles rames automotrices ICE, de nombreuses rames IC conduites par des locomotives sont toujours en service à la DB AG. La locomotive de traction standard est la série 101.

Voiture à couloir central IC/EC de 2ème classe



DB AG



Bpmmz 284.4

Photomontage

Q3/2022

861404

■ Voiture IC/EC avec lettrage actuel



Voiture à compartiments IC/EC de 2ème classe



DB AG



Bpmmz 284.5

Photomontage

Q3/2022

861104

■ Voitures IC/EC avec lettrage actuel



Voiture-BordBistro IC/EC



DB AG



ARkimbz 288.4

Photomontage

Q3/2022

861604

■ Voiture IC/EC avec lettrage actuel

Ep VI 165 NEM 944701

Voiture-pilote IC/EC de 2ème classe



DB AG



Bpmbdzf 286.3

Photomontage

Q3/2022

860884

■ Avec décodeur de fonction pour une inversion de feux (feux blancs/rouges) à la fois en mode analogique et numérique

Ep VI 165 NEM 945301 LED



Photo: R. Auerweck

Locomotive électrique Re 460



SBB

- Jupe avant fermée incluse
- Les fonctions lumineuses et sonores typiques peuvent être commutées à l'aide d'un décodeur intégré (731370)
- Parfaitement combinable avec les voitures EW-IV, réf. 890326-890329



Photomontage

Q3/2022

731300 DC 4/1

731370 DCC 4/1

Ep V 116 NEM NEM 651 LED R1 LED

Voiture voyageurs 1ère classe



SBB



EW IV

Photomontage

Q3/2022

890326



- La version originale n'est pas utilisée pour de trains navettes
- Bogies sans stabilisateurs anti-roulis
- Cadres de fenêtres fins

Voiture voyageurs 2ème class



SBB



EW IV

Photomontage

Q3/2022

890327

890328



- La version originale non est utilisée pour de trains navettes
- Bogies sans stabilisateurs anti-roulis
- Réf. 890328: Avec un numéro d'immatriculation différent

Voiture-restaurant



SBB



EW IV

Photomontage

- La version originale n'est pas utilisée pour de trains navettes
- Bogies sans stabilisateurs anti-roulis
- Conception prototype avec pantographe

Q3/2022

890329



Les wagons standards de type EW IV ont été livrés aux CFF à partir de 1981 et constituent l'un des plus grands parcs de véhicules suisses avec plus de 500 unités. La caisse de la voiture est en acier léger soudé. Les voitures sont très appréciées des passagers en raison de leur intérieur spacieux avec des sièges en vis-à-vis et de leur fonctionnement silencieux même à grande vitesse. Le parc de wagons comprend également des voitures-restaurants qui, au début, étaient équipées d'un pantographe. Il alimentait directement la cuisine de bord et tous les autres équipements électriques. Au cours de diverses modernisations, le pantographe a été supprimé et l'alimentation des voitures se fait encore aujourd'hui par le biais du train. Grâce à diverses modernisations, les voitures EW-IV sont encore aujourd'hui utilisées quotidiennement.

Fleischmann

FOURGON EN TRAIN DE MARCHANDISES

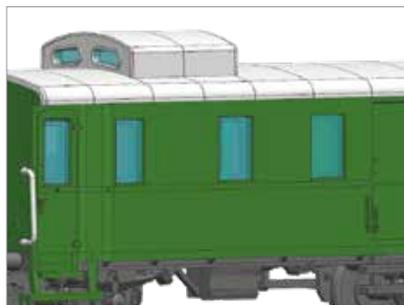
Pwgs 41

Les trains de marchandises ont été longtemps accompagnés par du personnel disposant de leurs fourgon spécifique. À côté du conducteur il y avait encore de la place pour l'agent chargé des bagages et l'agent de manœuvre, pour les manœuvres dans les gares. Avant l'introduction continue du frein pneumatique, la voiture était également la salle commune pour les freineurs. Ils pouvaient se réchauffer et s'alimenter pendant les arrêts dans les gares. La catégorie des voitures d'accompagnement était généralement désignée par Pwg (fourgons pour trains de marchandises).

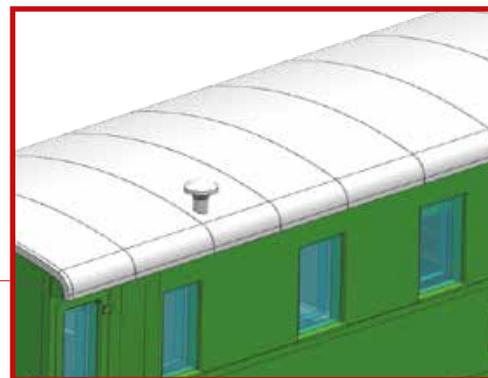
À la suite de l'accélération générale du trafic des marchandises, la Deutsche Reichsbahn (DRB) a acheté à partir de 1941 plus de 700 fourgons ferroviaires auprès de différents fabricants de wagons (Waggonwerke West, Rastatt, SGP). Ils ont été fabriqués en plusieurs séries et selon différents schémas en construction métallique. Ils disposaient d'un système de chauffage et possédaient, en plus du local de conditionnement, d'un compartiment pour chef de train, d'un espace d'accès et de toilettes. Le local de conditionnement était accessible par des portes coulissantes intérieures. Certaines voitures ont encore été livrées avec des postes de chef de train sur le toit. Cela permettait au conducteur de train d'observer les signaux. Ce dernier devait, jusqu'aux années 60, observer les signaux, puis ce poste de toit a ensuite été supprimé dans la plupart des compagnies ferroviaires. La construction des voitures dans plusieurs usines et le séjour après la deuxième guerre mondiale dans plusieurs pays européens, ont donné lieu à des différences dans certains détails, notamment au niveau du toit, des faces avant, des parois latérales, de la disposition et du nombre de fenêtres. Ces wagons ont longtemps été utilisés dans les trains de marchandises, comme fourgon à bagages ou d'accompagnement pour trains de marchandises, certaines compagnies ferroviaires les utilisant également dans les trains de voyageurs en raison de la vitesse maximale possible de 100 km/h.







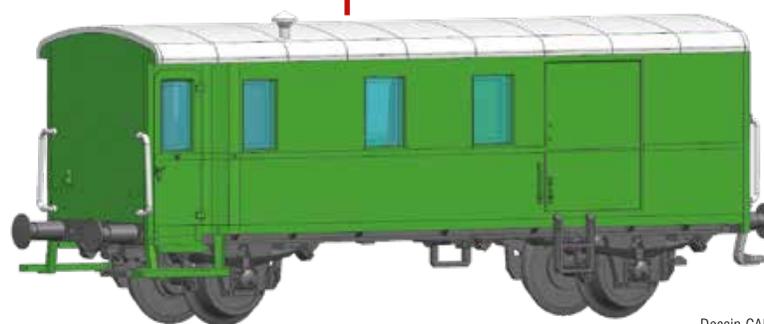
■ Toit avec poste d'observation



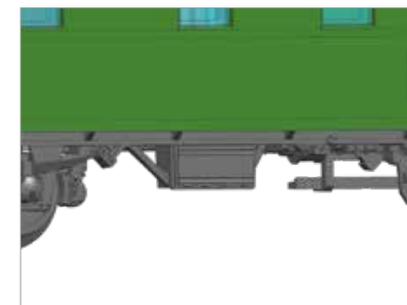
■ Toit lisse avec cheminée



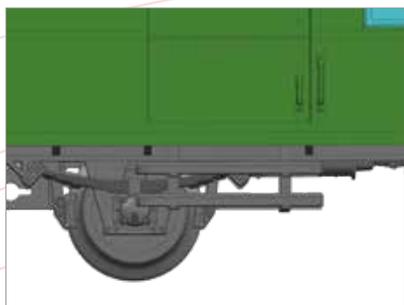
■ Rambardes et marchepieds libres



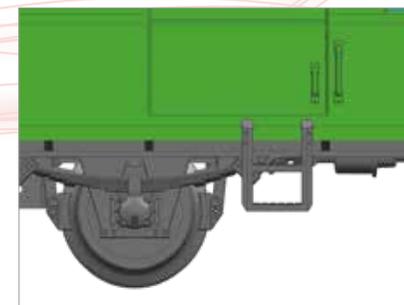
Dessin CAD



■ Reproduction détaillée du dessous de châssis



■ Marchepied large

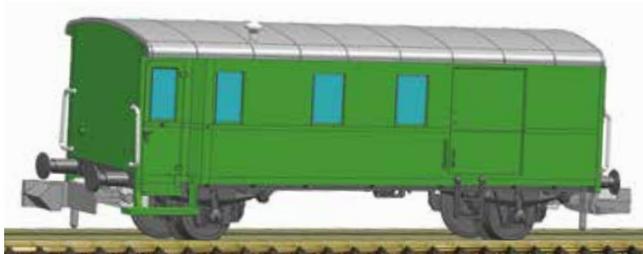


■ Marchepied étroit

Fourgon pour trains de marchandises



DB



Pwgs 41

Dessin CAD

RE!
fonte

Q2/2022

830150

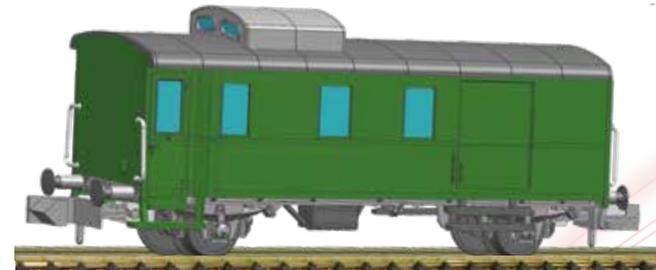
■ Escaliers aux portes du fourgon d'exécution étroite et moderne

Ep IV 64 NEM

Fourgon pour trains de marchandises



DR



Pwgs 41

Dessin CAD

RE!
fonte

Q2/2022

830151

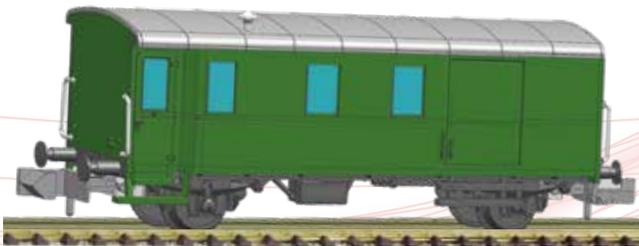
■ Fourgon avec dôme d'observation de toiture

Ep IV 64 NEM

Fourgon pour trains de marchandises



PKP



F

Dessin CAD

RE!
fonte

Q2/2022

830152

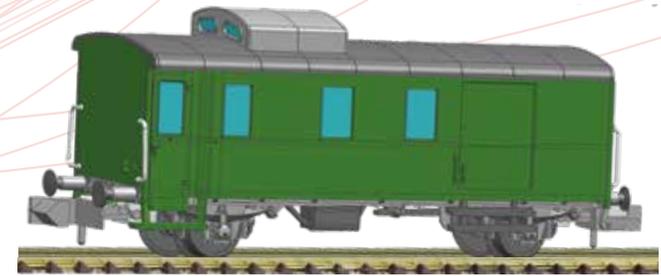
■ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément

Ep IV 64 NEM

Fourgon pour trains de marchandises



ÖBB



Dih

Dessin CAD

RE!
fonte

Q2/2022

830157

■ Fourgon avec dôme d'observation de toiture

Ep III 64 NEM

Fleischmann

WAGON TOMBEREAU

Eanos, Ea(n)s

Depuis des décennies, les wagons-tombereaux à quatre essieux marquent l'image du rail en Europe. Le chargement ou le déchargement à l'aide de grues, d'excavateurs ou d'installations de basculement permet un traitement rapide des wagons dans les gares et sur les voies de raccordement. Au milieu des années 80, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) a fixé, sous l'impulsion des chemins de fer français, les dimensions des wagons-tombereaux à quatre essieux en incluant une plus grande longueur de chargement. Par rapport au modèle précédent Eaos, les wagons sont plus longs de 1,70 mètre, leurs portes, parois frontales et latérales sont renforcées et leur plancher en acier.

Quatre versions de ces wagons ont été construites :

Type 1 – Eanos(-x) 052 (avec deux catégories de bogie)

Type 2 – Eanos-x 055 (autres type de porte, frein autovariable à la charge)

Type 3 – Eanos-x 059 (une seule porte de chargement par côté)

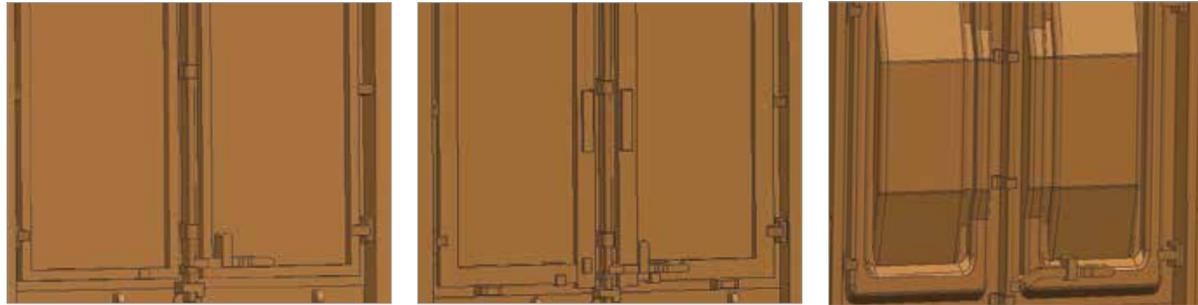
Type 4 – Eas 5948/ Ea(n)s 069 (catégorie Arad pour DR, avec portes bombées et abattants frontaux)

Avec plusieurs milliers d'unités circulant dans toute l'Europe, ces wagons-tombereaux constituent une part importante des parcs des diverses compagnies ferroviaires. Les wagons sont utilisés dans toute l'Europe, dans des trains de marchandises mixtes ou complets. Ils transportent de tout : ferraille, bois et charbon mais aussi betteraves sucrières et pièces automobiles.

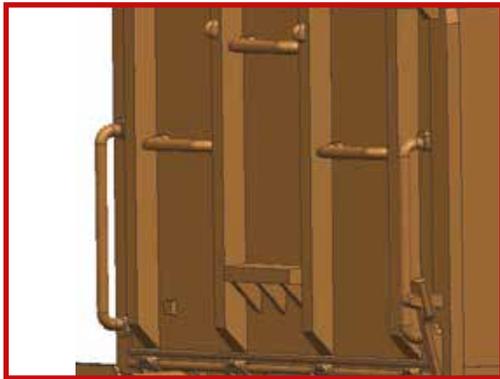




Photo: C. Auerweck



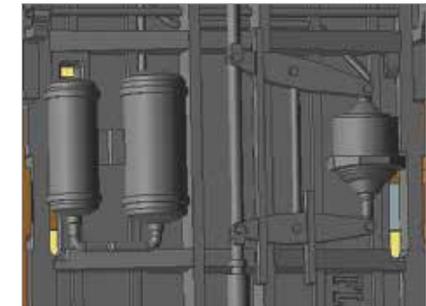
■ Portes de wagon de chargement différenciées



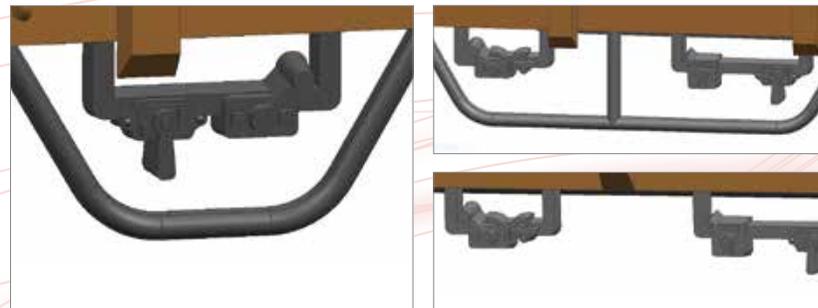
■ Extrémités détaillées



Dessin CAD



■ Reproduction du dessous de châssis



■ Reproduction fidèle à l'original du levier de frein

Coffret de 2 pièces: Wagons tombereaux



DB



Eanos 052



Photomontage

RE!
fonte

Q2/2022

830250

- Modèles finement détaillés avec mains courantes et marchepieds appliquées séparément
- Idéal pour former des trains blocs



Coffret de 2 pièces: Wagons tombereaux



DR



Photomontage



Eas 5948

RE!
fonte

Q2/2022

830253

- Soubassement des wagons finement reproduit
- Avec portes typiques en tôle emboutie et tampons ronds



Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



DB AG



Eanos-x 055



Photomontage

RE!
fonte

Q2/2022

830251

- Version en livrée rouge trafic
- Bogies type Y25 soudés, tampons carrés



Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



ÖBB



Photomontage

Eanos

Q3/2022

830256



RE!
fonte

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



SBB



Photomontage

Eanos

Q3/2022

830252



Fleischmann

WAGONS À DÉCHARGEMENT AUTOMATIQUE

Fc⁰⁸⁹ ET Td(s)⁹²⁸

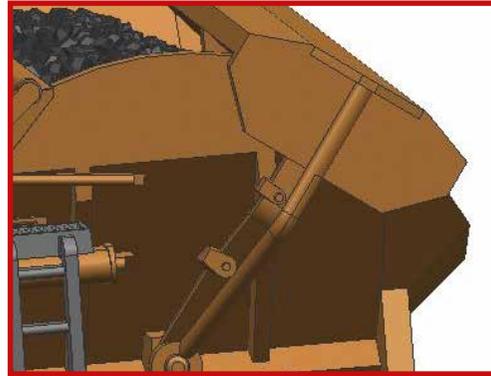
En se basant sur l'expérience acquise avec les wagons de transport de matières en vrac à déchargement gravitaire dosable développés à partir de 1954, la Deutsche Bundesbahn a fait l'acquisition de différents types de wagons auprès de plusieurs usines entre 1959 et 1962.

Tout d'abord les wagon à déchargement automatique sans toit pivotant de la catégorie Otmm 64, redésignés Fc 089 à partir de 1980. Ils servaient essentiellement au transport de ballast, de minerai et de charbon. Afin de pouvoir transporter également des marchandises en vrac sensibles à l'humidité, comme les céréales, le sucre ou les produits chimiques, les wagons Ktmm(v) 65, redésignés Td(s) 928 à partir de 1968, ont été transformés à partir du type précédent en installant un nouveau caisson supérieur avec toit pivotant.

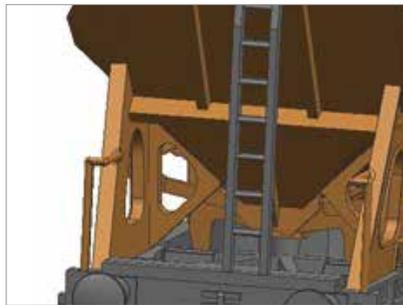
entre 1983 et 1986, une partie des Fc 089 a été acquise par la Deutsche Reichsbahn. À partir de 1988, lorsque la limite d'utilisation rentable a été atteinte, les rangs de ces wagons à déchargement automatique se sont éclaircis. Il en reste quelques-uns aujourd'hui, principalement dans le trafic des trains de travaux ou chez quelques compagnies ferroviaires privées.



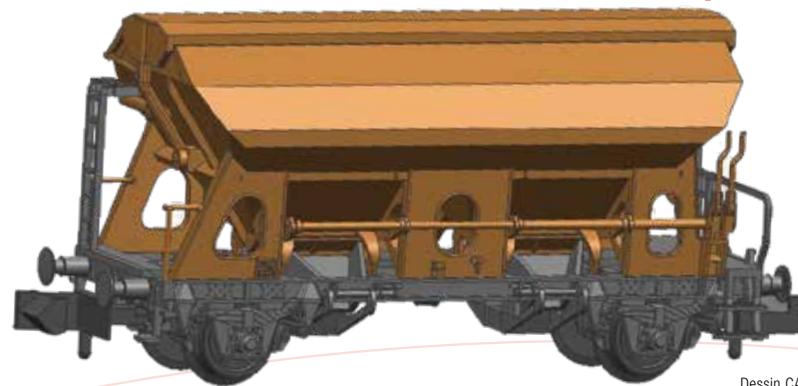




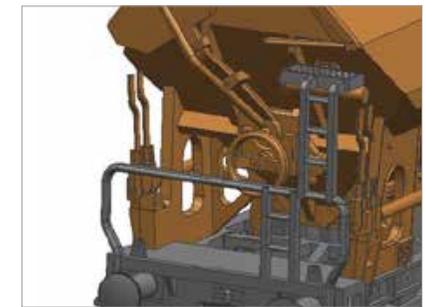
■ Toit pivotant



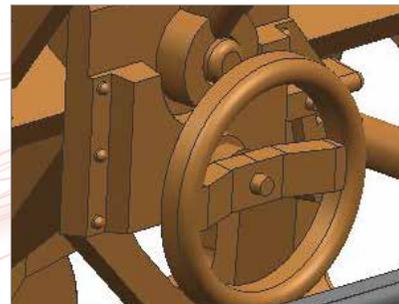
■ Échelle séparée



Dessin CAD



■ Reproduction détaillée de la plate-forme de manœuvre et levier libre

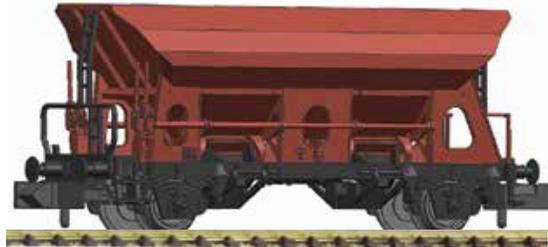


■ Reproduction détaillée du volant

Wagon à déchargement automatique



DB



Ed 089

Dessin CAD

RE!
fonte

Q3/2022

830350

- Marchepieds, échelles et rambardes de plateforme finement reproduits
- Version avec châssis noir

Ep IV 57 NEM

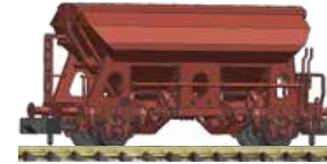
Coffret de 3 pièces: Wagon à déchargement automatique



DB



Td(s) 928



Td(s) 928



Td(s) 928

Dessin CAD

RE!
fonte

Q3/2022

830351

- Avec de pièces rapportées séparément
- Idéal pour former des trains-blocs

Ep IV 171 NEM

Wagon à déchargement automatique



DR



Tdg-y 5640

Dessin CAD

RE!
fonte

Q3/2022

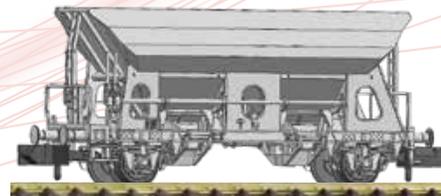
830352

Ep IV 57 NEM

Wagon à déchargement automatique



SBB



Fcs

Dessin CAD

RE!
fonte

Q3/2022

830353

Ep IV-V 57 NEM

Wagon à déchargement automatique



DB AG



Td(s) 928

Dessin CAD

RE!
fonte

Q3/2022

830354

Ep V 57 NEM

Coffret de 2 pièces: Wagens de transport ferroviaire



DRB



S « Augsburg »



Photomontage

Q4/2022

823607

- Chargé de profilés de rail

Ep II 180 NEM

Wagon plat pour charges lourdes



DB



SSy

Photomontage

Q3/2022

845604

- Reproduction fidèle des peintures et inscriptions

Ep III 68

Coffret de 2 pièces: Wagens couverts



DB



Photomontage



Gbs 252

Q1/2022

831514

- Chaque wagon avec un numéro d'immatriculation différent

Ep IV 88 NEM

Wagon porte-conteneurs double



DB



BTs 50

Photomontage

Q3/2022

823307

- Chargé de conteneurs de la société « Südzucker »
- Modèle finement détaillée chargé de conteneurs amovibles

Ep III 110 NEM

Wagon à ranchers amovibles



DB



Rimms 58

Photomontage

Q3/2022

825754

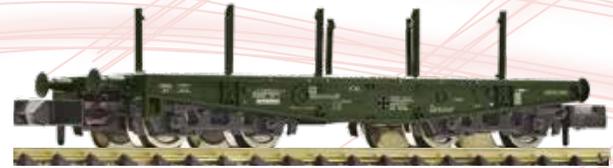
- Version avec tampons ronds

Ep III 86 NEM

Wagon plat pour charges lourdes



BW



Photomontage

Q3/2022

845605

- Peinture dans la couleur de la Deutsche Bundeswehr (BW)

Ep IV 68

Wagon nettoyeur de voie « FLEISCHMANN Clean »



DB



Photomontage

Q1/2022

833408

- Pour un entretien irréprochable des rails

Ep IV

87

Coffret de 2 pièces: Wagons couverts



DB AG



Dessin CAD



Gbsqss

Q4/2022

826216

- Chaque wagon avec plate-forme de serre-frein

Ep V

180

NEM

Coffret de 2: Wagons couverts



DR



Gbs [1500]

Photomontage

Q1/2022

826211

- Avec des portes louvoyantes-coulissantes

Ep IV

88

NEM

Coffret de 2 pièces: Wagons frigorifiques « Interfrigo »



DR



Dessin CAD



Ibbhss

Q4/2022

826215

- Variante avec portes latérales renforcées

Ep IV

176

NEM

Wagon à ranchers pivotants



DB AG



Ks 446

Photomontage

Q3/2022

825742

- Avec tampons ronds
- Avec une sous-poutre solide au lieu d'un renfort de brancard

Ep V

86

NEM

Coffret de 2 pièces: Wagons couverts



DR



Gbs



Photomontage

Q1/2022

831515

- Chaque wagon avec un numéro d'immatriculation différent

Ep IV

176

NEM

Coffret de 3 pièces: Wagons plats



DB AG



Rmms



Rmms



Rmms

Photomontage

Q3/2022

826710

- Version avec bogies de type 661

Ep VI

264

NEM

Fleischmann

TRAFIC COMBINÉ

Un monde sans conteneurs et caisses mobiles sur le rail et la route n'est plus imaginable aujourd'hui. Ces unités de transport permettent le transport continu de marchandises de l'expéditeur au destinataire. Ce ne sont pas les marchandises transportées elles-mêmes qui sont rechargées, mais les conteneurs de transport qui changent de moyen de transport au cours de la chaîne de transport : Entre le camion, le train et le bateau.

Le transbordement de conteneurs sur des wagons plats est le cas le plus courant de transport combiné. Les wagons-poche (doubles), sur lesquels on peut charger à la fois des conteneurs et des remorques, sont indispensables pour le TC. Le transbordement a généralement lieu verticalement (avec des grues ou des reach stackers) dans un terminal. À cette fin, des stations nodales avec des installations de chargement sont mises en place dans les ports et dans l'arrière-pays.

La route roulante (RoMo), également appelée ferroutage, s'est imposée comme un autre type de transport. Pour transporter les unités de camion sur de plus longues distances, elles voyagent indépendamment sur des wagons porteurs spéciaux à plancher bas. Les chauffeurs de camions passent le temps du trajet dans le wagon RoMo qui les accompagne.

Le transport combiné offre les meilleures conditions pour ramener les marchandises sur le rail et fournir des solutions améliorées pour une mobilité des marchandises efficace sur le plan énergétique, écologique et respectueuse du climat.





Wagon-poche T3



AAE



Sdgmns 33

Photomontage

Q4/2022

825059

- Châssis en métal moulé sous pression



Wagon-poche T3



AAE



Sdgmns 33

Photomontage

Q4/2022

825060

- Mains courantes filigranes et rambardes de plate-forme



Wagon-poche T3



AAE



Sdgmns 33

Photomontage

- Chargé d'une semi-remorque du transitaire P&O Ferrymasters
- Châssis en métal moulé sous pression
- Mains courantes filigranes et rambardes de plate-forme

Q4/2022

825061



Wagon porte-conteneurs



AAE



Sgns

Photomontage

- Chargé de deux caisses mobiles de l'entreprise Bell

Q2/2022

865243



Wagon porte-conteneurs double



CLIP



Sggmrs

Photomontage

Q3/2022

825342



■ Exploitation: Pays-Bas vers la Pologne

Wagon porte-conteneurs double



GYSEV CARGO



Sggmrs

Photomontage

Q4/2022

825340

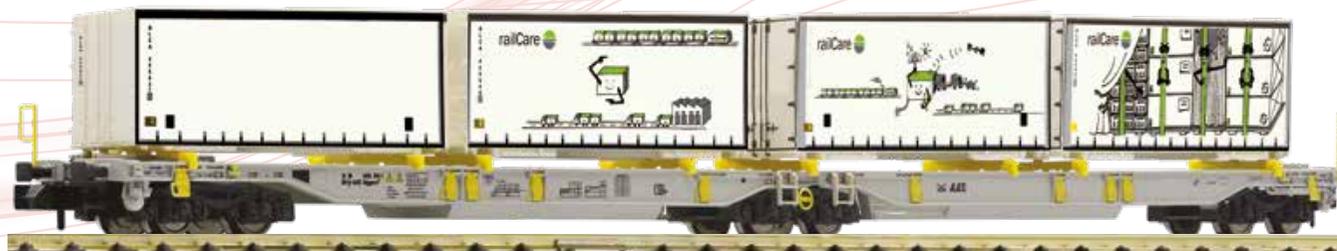


■ Chargé de deux conteneurs 40'

Wagon double porte-conteneurs



AAE



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2022

825014



■ Chargé de caisses mobiles « Railcare »

Coffret de 2 pièces: Wagnons plats pour transport de charges lourdes



ÖBB



Ssy



Ssy

Photomontage

Q1/2022

845607

Ep

III



136

- Chargé avec des brames
- Chaque wagon avec un numéro d'immatriculation différent

Unité de wagnons Leig



ÖBB



Hkr-v « Dresden »

Photomontage

Q1/2022

830606

Ep

IV



156



NEM

- Attelage court rigide avec intercirculation entre les deux wagnons
- Quatre portes louvoyantes-coulissante
- Un wagon avec guérite de serre-frein

Coffret de 3 pièces: Wagnons-citernes soudées

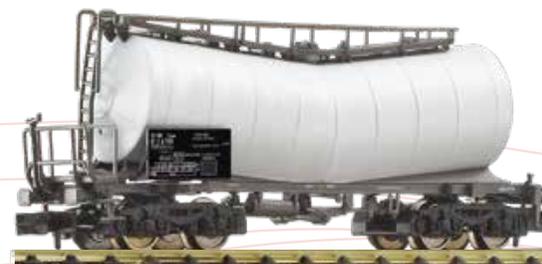


ATIR-RAIL



Zacens

Photomontage



Zacens



Zacens

Q4/2022

846007

Ep

VI



245



NEM

- Conception finement détaillée avec différents numéros d'immatriculation
- Parfaitement combinable avec la locomotive électrique 193 736-6, réf. 739278/739348



Photo: Markus Huber

Fleischmann

WAGONS À GRAINS ET À SILO Tgpps/Tpps

Pour le transport de céréales et de denrées alimentaires en vrac, les Chemins de fer fédéraux suisses utilisent depuis 1956 des wagons à deux essieux de conception spéciale avec toit ouvrant et déchargement par gravité.

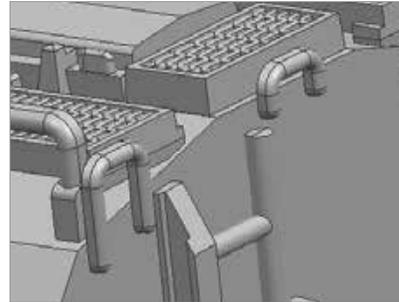
Les céréales ont toujours été une marchandise très importante à transporter. Outre le grain proprement dit, ces produits comprennent également du malt, du riz, du sucre, etc. Pendant longtemps, ceux-ci n'ont été transportés en sacs que dans des wagons de marchandises couverts. Pour les grandes quantités, c'est un mode de transport très encombrant. C'est pourquoi un wagon correspondant a été mis au point, qui pouvait être rapidement chargé et déchargé de produits en vrac. Les trois premiers wagons prototypes ont été livrés par la société Josef Meyer AG à Rheinfelden. Après des tests approfondis, la série optimisée avec une capacité accrue de 42 000 litres a été produite. Les deux fournisseurs Josef Meyer AG et Ferriere Cattaneo, Giubiasco ont livré un total de 380 wagons de 1958 à 1962. 35 wagons de cette série ont par la suite été réservés au transport de sable quartz. Pour éviter toute confusion avec les wagons à grains, la désignation "Quarzsand" est inscrite en allemand et en français sur le côté avec la plate-forme de freinage.

La majeure partie du transport de produits agricoles en Suisse est domestique. Dans la première étape, le grain domestique est transporté d'un point de collecte à une installation de stockage intermédiaire. De là, il est transporté vers les usines de traitement. Les exportations de céréales nationales sont rares, c'est pourquoi on trouve rarement des wagons suisses à l'étranger. Occasionnellement, certains wagons de ce type ont été loués ou vendus à des entreprises industrielles. Ces wagons sont ou ont été utilisés dans des combinaisons de couleurs partiellement colorées.

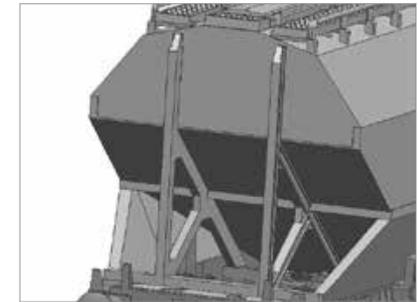




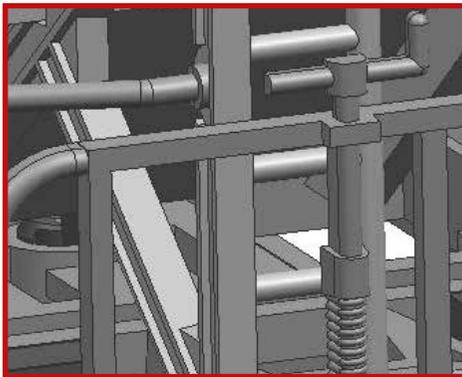
Photo: M. Maass



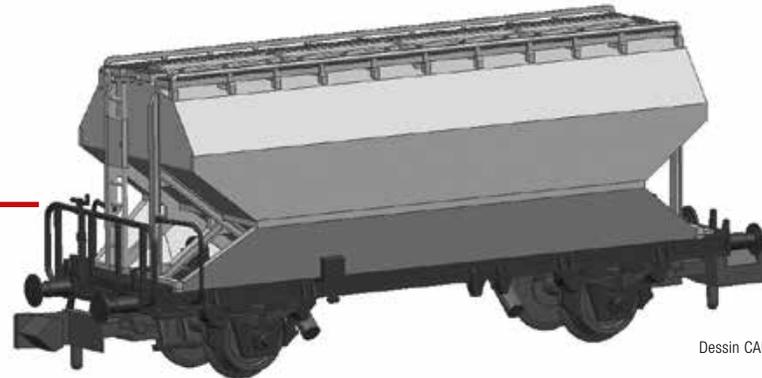
■ Rambardes libres



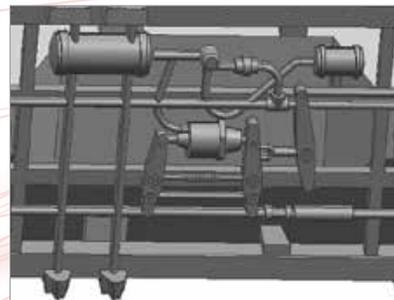
■ Entretoises délicates



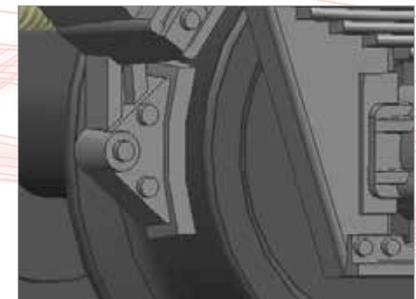
■ Reproduction détaillée de la manivelle de frein



Dessin CAD



■ Dessous de châssis avec tubes de déchargement

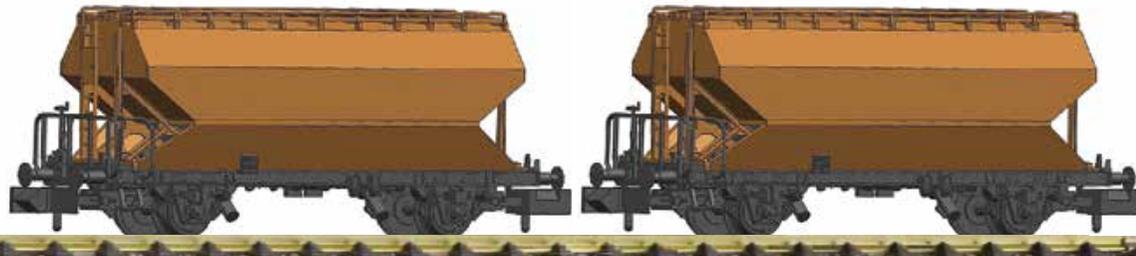


■ Mâchoires de frein au niveau du passage de roue

Coffret de 2 pièces: Wagon-silos pour le transport de céréales



BLS



Tgpps

Tgpps

Photomontage

- Modèle finement détaillé avec de pièces rapportées séparément
- Passerelles en filigrane
- Chaque wagon a une immatriculation différente

Q3/2022

830310

Ep

III



132

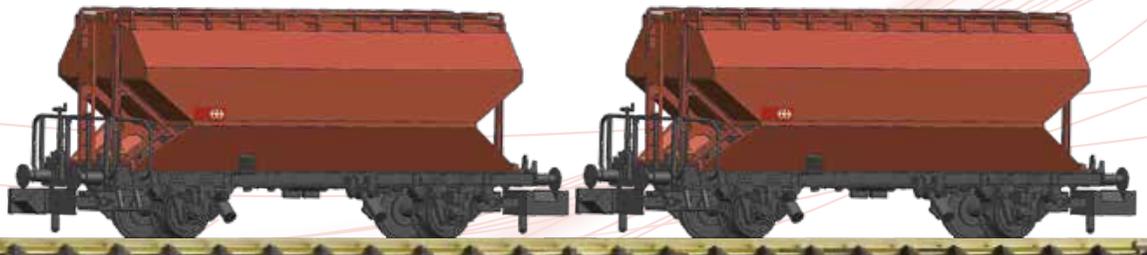


NEM

Coffret de 2 pièces: Wagon-silo pour le transport de céréales



SBB



Tgpps

Tgpps

Photomontage

- Variante avec petit logo CFF
- Passerelles en filigrane
- Chaque wagon a une immatriculation différente

Q3/2022

830312

Ep

IV-V



132



NEM

Wagon à ranchers pivotants



SBB



Ks-w

Photomontage

Q4/2022

825750

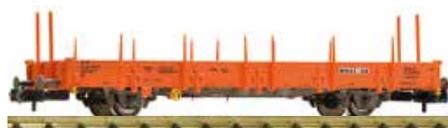
- Avec plate-forme de serre-frein et tampons ronds



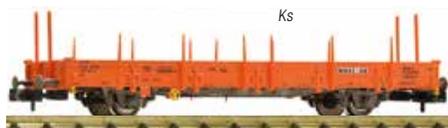
Coffret de 2 pièces: Wagon à ranchers pivotants



WASCOSA



Ks



Ks

Photomontage

Q1/2022

825752



Coffret de 2 pièces: « Circus Knie »



SBB



Kps

Photomontage

Q1/2022

825753

- Modèle réalisé en coopération avec Artitec
- Le complément idéal à l'ensemble 825732



Wagon à parois coulissantes



SBB CARGO



Hbbillins

Photomontage

Q4/2022

826254

- Parois avant et latérales finement détaillées
- Châssis prototype



Wagon à parois coulissantes grande capacité



TRANSWAGGON



Habbiins

Photomontage

Q1/2022

838309

- Modèle finement détaillé



Coffret de deux wagons à ballast



SBB



Fccnpps (Xns)



Fccnpps (Xns)

Photomontage

Q1/2022

822914

- Nouveau numéros d'immatriculation



Wagon à ranchers pivotants



CSD



Kns

Photomontage

Q3/2022

825746

- Modèle avec tampons ronds

Ep IV 86 NEM

Wagon à bâche coulissante



CD Cargo



Rls

Photomontage

Q3/2022

837715

- Structure réaliste de la bâche

Ep V 124 NEM

Wagon à ranchers pivotants



SNCB



Ks

Photomontage

Q3/2022

825748

- Avec des tampons ronds

Ep V 86 NEM

Wagon plat



SNCF



Remms

Photomontage

Q3/2022

826711

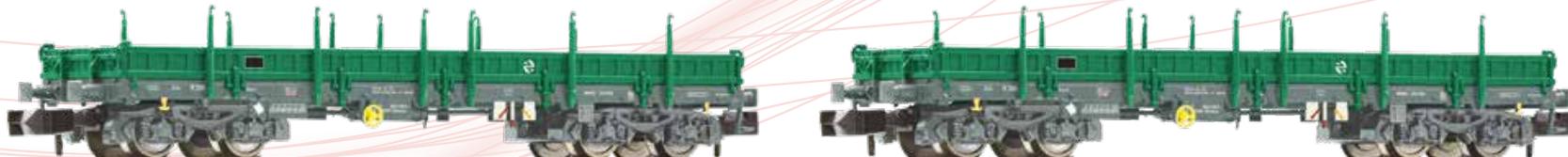
- Wagons avec bogies soudés de type Y25

Ep V-VI 88 NEM

Coffret de 2 pièces: Wagons plats



RENFE



Remms

Remms

Photomontage

Q3/2022

826705

- Wagons avec bogies soudés de type Y25

Ep V 176 NEM

Coffret de 3 pièces: Transport de marchandises générales



NS



Gs-v

Photomontage

Q1/2022

833303

■ Version avec des bandes d'angle jaunes

Ep III 195

Wagon à parois coulissantes de grande capacité



NS CARGO



Habins

Photomontage

Q3/2022

838323

■ Exécution finement détaillée

Ep V 145 NEM

Wagon à bâche coulissante



RAILION NEDERLAND



Rilnss

Photomontage

Q4/2022

837714

■ Exécution finement détaillée

Ep V-VI 124 NEM

Wagon à parois coulissantes de grande capacité



DSB



Habins-y

Photomontage

Q3/2022

838320

- Exécution finement détaillée

Ep V 145 NEM

Wagon à parois coulissantes



AAE



Hbbins

Photomontage

Q4/2022

826255

- Poignées et tiges de commande appliquées séparément

Ep VI 97 NEM

Coffret de 3 pièces: Wagon-citernes



ERMEWA



Zacns

Photomontage

Q4/2022

825817

- Réplique finement détaillée de tous les équipements et du système de freinage
- Chaque modèle a un numéro d'immatriculation différents

Ep VI 294 NEM

Classique bavarois



707008 809004

Puissance pour le train de marchandises



725103 830150 845604 823307

Manceuvre avec la BR 260



722403 830250 831514 825754

V 100 puissante



721016 830151 830253 826211

Voyager rapidement avec la DB



705303 808002 878002 878103 878104

En route avec l'InterCity



Voyager en combiné



Le transport de la craie boueuse



NOUVELLES

Réf.	page
705303	10
705383	10
706404	14
706484	14
706504	9
706574	9
707008	7
707088	7
709905	8
714203	12
714283	12
714408	15
714409	9
714478	15
714479	9
715504	16
715584	16
716906	13
716976	13
718204	12
718284	12
721016	57
721086	57
721404	59
721474	59
722016	57

Réf.	page
722096	57
722403	55
722404	55
722483	55
722484	55
724221	56
724222	56
724301	56
724302	56
725103	52
725173	52
731300	68
731370	68
732102	49
732103	49
732137	48
732172	49
732173	49
732207	48
732240	47
732241	47
732310	47
732311	47
733809	18
733879	18
734120	41

Réf.	page
734121	42
734190	41
734191	42
735509	29
735579	29
737812	24
737882	24
739002	32
739072	32
739277	26
739278	35
739281	36
739282	48
739285	43
739315	43
739347	26
739348	35
739351	36
739352	48
739355	43
739395	43
740103	53
740173	53
741103	21
781309	14
781389	14

Réf.	page
781705	34
781773	32
781773	42
781775	34
781804	36
781874	36
796805	26
796885	26
808002	11
809004	7
809005	8
822914	94
823307	82
823607	82
825014	87
825059	86
825060	86
825061	86
825340	87
825342	87
825742	83
825746	95
825748	95
825750	94
825752	94
825753	94

Réf.	page
825754	82
825817	97
826211	83
826215	83
826216	83
826254	94
826255	97
826705	95
826710	83
826711	95
830150	73
830151	73
830152	73
830157	73
830250	77
830251	77
830252	77
830253	77
830256	77
830310	93
830312	93
830350	81
830351	81
830352	81
830353	81
830354	81

Réf.	page
830606	88
831514	82
831515	83
833303	96
833408	83
837714	96
837715	95
838309	94
838320	97
838323	96
845604	82
845605	82
845607	88
846007	88
860884	67
861104	66
861204	66
861304	66
861404	66
861604	67
865243	86
878002	11
878103	11
878104	11
880909	16
881910	19

Réf.	page
881915	25
881916	33
890326	69
890327	69
890328	69
890329	69
931706	62
931902	61
931903	62



3
PLACE



Photo: Thomas Walder

Lined area for notes with horizontal ruling lines and decorative red scribbles.

A series of horizontal lines for writing, with a decorative red scribble at the bottom.

Lined writing area with horizontal lines and decorative red scribbles.



Editeur:

Modelleisenbahn GmbH / Plainbachstrasse 4 / 5101 Bergheim, Autriche
www.fleischmann.de

Crédit photo:

Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Markus Huber, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, Heinz Peter Gogg les photographes mentionnés directement sur les images.

Impression et édition:

Druckerei Berger, Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Autriche

Copyright:

© 2022 Modelleisenbahn GmbH. Tous droits réservés. Le présent catalogue, annexes comprises l'ensemble de ses parties, comme les données et les images, sont protégés par des droits d'auteur. Toute utilisation en dehors des limites fixées par la loi sur les droits d'auteur est interdite sans l'assentiment de la société Modelleisenbahn GmbH. Ceci s'applique en particulier aux reproductions, traductions, enregistrements sur microfilms et au traitement ou à la transformation dans des systèmes électroniques. La reproduction de désignations de produits, marques, d'appellations commerciales ou de désignations sociales, de même que d'autres sigles dans le présent catalogue, n'autorise pas à présumer que ceux-ci peuvent être librement utilisés par qui que ce soit. Il peut s'agir ici aussi, de marques déposées ou d'autres sigles protégés légalement, si elles / s'ils ne sont pas spécifiquement marqués en tant que tel(le)s.



Inscrivez vous au bulletin d'information FLEISCHMANN sur www.fleischmann.de, ainsi vous êtes toujours informé. Ici vous êtes renseigné sur les nouveautés, les modèles exclusifs et les séries spéciales.



Nous fournissons aussi des pièces détachées! Sur www.fleischmann.de vous êtes en mesure de trouver et de commander les pièces détachées correspondantes. La recherche des pièces détachées est ouvert 24 heures par jour. Et elles sont envoyées directement à votre domicile!



Restez toujours informés et retrouvez-nous sur **Facebook, Instagram, YouTube** et **LinkedIn**.



Vous y trouverez quotidiennement des informations sur nos modèles et nos nouveaux produits.



© Marques déposées :

ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL
Propriétaire des marques : Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim ; Autriche
Selon §§ 10, 10a MarkenSchG (loi sur la protection des marques), le propriétaire des marques interdit aux tiers d'utiliser sans son accord les marques déposées lors des relations commerciales.

Responsabilité:

La société Modelleisenbahn GmbH s'efforce de mettre à disposition un contenu de qualité du présent catalogue. Malgré le plus grand soin qu'elle a apporté, la société Modelleisenbahn GmbH ne peut assurer aucune garantie ou responsabilité quant à l'exactitude, à la pertinence ou à l'exhaustivité des contenus et informations, figurant dans le présent catalogue. Aucune garantie, de même qu'aucune responsabilité, ne peuvent être endossées quant à des dommages éventuels de type matériel ou immatériel, dus à l'utilisation, au défaut d'utilisation ou à la détention induite d'informations erronées ou incomplètes du présent catalogue – dans la mesure où ces derniers ne sont pas justifiés par une faute intentionnelle manifeste ou une négligence manifestement grossière de la part de la société Modelleisenbahn GmbH –. La société Modelleisenbahn GmbH se réserve le droit d'actualiser à tout moment les contenus et caractéristiques techniques des produits mentionnés. De nombreux modèles figurant sur les illustrations sont des photomontages ou des représentations en dessin 3D. Les modèles définitifs peuvent à leur livraison différer des illustrations. De données électriques et mécaniques et les cotes sont données sans garantie. Les produits, provenant de la fabrication en série, peuvent différer légèrement des modèles illustrés. Il est tout à fait possible que les produits illustrés ou décrits ne soient pas disponibles dans votre pays. Sous réserve de modifications et de possibilités de livraison en ce qui concerne les produits illustrés.



Photo: Markus Huber

SYMBOLS DES ADMINISTRATIONS FERROVIAIRES

ÖBB BBÖ	Chemins de fer autrichiens (ÖBB) – après la deuxième guerre mondiale
K.Bay.Sts.B.	Chemin de fer impérial de Bavière
K.P.E.V.	Administration royale prussienne des chemins de fer
DRG	Société de chemin de fer du Reich allemand (jusqu'à 1937)
DRB	La Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
DR	La Deutsche Reichsbahn (après 1945)
DB	Chemins de fer allemands (1951-1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (depuis le 1er janvier 1994)
SBB	Ferrovie Federali Svizzere (SBB-CFF-FFS)/Chemins de Fer Fédéraux Suisses
BLS	Compagnie privée du Bern-Lötschberg-Simplon
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNCB	Société nationale des Chemins de fer Belges
NS	Chemins de fer néerlandais
CFL	Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois
RENFE	Chemins de fer espagnols
FS	Chemins de fer italiens
RŽD	Chemins de fer russes
DSB	Chemins de fer nationaux danois
ČSD	Chemins de fer d'État tchécoslovaques
ČD	Chemins de fer tchèques
PKP	Chemins de fer polonais
AAE	Entreprise privée de transport ferroviaire Ahaus Alstätter Railway
SŽ	Chemins de fer slovènes

DÉTAILS DES ÉPOQUES

Ep I

Époque I: vers 1870 – 1920

Ep II

Époque II: vers 1920 – 1945

Ep III

Époque III: vers 1945 – 1968

Ep IV

Époque IV: vers 1968 – 1994

Ep V

Époque V: 1994 – 2006

Ep VI

Époque VI: depuis 2007

LÉGENDE DES PAYS

 Autriche (A)

 Suède (S)

 Belgique (B)

 République slovaque (SK)

 Suisse (CH)

 Slovénie (SLO)

 République tchèque (CZ)

 Pays-Bas (NL)

 Allemagne (D)

 Norvège (N)

 Danmark (DK)

 Pologne (PL)

 Espagne (E)

 Roumanie (RO)

 France (F)

 Russie (RUS)

 Hongrie (H)

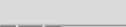
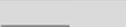
 États-Unis (USA)

 Italie (I)

 Union européenne (UE)

 Luxembourg (L)

LÉGENDES

	000000	Numéro d'article
	Q1-4/2022	Sortie : 1er - 4ème Trimestre de l'année en cours
	Ep III	Epoque
	221	Longueur entre tampons
	5/2	Transmission par X essieux / X essieux avec bandages d'adhérence
	DC	Courant continu
	DCC	Courant continu avec son
	DCC	DCC (numérique)
	NEM 651	Fiche NEM à 6 pôles
	Next18	Fiche Next18
	NEM	Boîtier d'attelage selon NEM 355 avec cinématique d'attelage court
		Éclairage frontaux
		Éclairage blancs inversés en fonction du sens de marche
		Éclairage blancs/rouges inversés en fonction du sens de marche
	CH	Inversion des feux selon le modele réel (propre a chaque pays)
	LED	Éclairage à DEL
		Éclairage par ampoules
		Éclairage de fin de convoi
		Eclairage intérieur
	9452	Kit de montage pour l'installation de l'éclairage intérieur
	LED	Innenbeleuchtung LED
		Version numérique avec condensateur tampon
	R1	Rayon de courbure minimal



Fleischmann



Votre distributeur FLEISCHMANN

Fleischmann

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstrasse 4
5101 Bergheim | L'Autriche
www.fleischmann.de

