

LEMATEC
prestige models



2010 11

CATALOGUE / KATALOG

WWW.LEMATEC.CH

Cher client,



Vous trouverez dans ce catalogue les modèles en production ou en préparation pour les années 2010-2011.

Sous réserve d'erreurs et de modifications.

Nos modèles sont de fabrication artisanale en petites séries et s'adressent aux amateurs les plus exigeants et aux collectionneurs.

Ils se caractérisent par une grande finesse de reproduction et des qualités de fonctionnement et de roulement qui en font non seulement des modèles de vitrine, mais également des modèles de réseaux aptes à assurer leur service pour le plus grand plaisir de l'exploitant.

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

En juin 2009, **Lematec Prestige Models SA** a obtenu la certification ISO 9001:2008. Elle est ainsi la seule entreprise de sa branche à s'être dotée d'un système de management de la qualité obéissant à une norme internationale universellement reconnue.

Cela signifie pour vous, cher client, qu'en faisant l'acquisition d'un produit Lematec, vous avez la garantie que ce produit satisfait aux plus hautes exigences de qualité et que vous êtes au centre des préoccupations d'un système dont l'amélioration des produits et des services est le souci constant.

Pour nos fabricants et sous-traitants, c'est la sécurité d'avoir affaire à un partenaire sérieux, soucieux d'efficacité et de qualité, et l'obligation qui en découle de satisfaire à ces exigences.

Notre site internet **www.lematec.ch** vous informe régulièrement sur notre programme et les expositions auxquelles nous participons.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la découverte de ce catalogue. Pour tout renseignement complémentaire, n'hésitez pas à nous écrire ou à nous téléphoner.



Dieser Katalog enthält die sich in Produktion oder in Vorbereitung befindlichen Modelle für die Jahre 2010-2011.

Irrtümer und Änderungen vorbehalten.

Unsere Modelle werden handwerklich und in kleiner Serie hergestellt und sind für anspruchsvolle Liebhaber und Sammler bestimmt.

Sie zeichnen sich durch die Feinheit in der Nachbildung sowie durch die Qualität ihrer Funktionen und ihrer Laufeigenschaften aus und sind nicht nur zum Ausstellen in einer Vitrine gedacht sondern leisten auch gute Fahrdienste, zur grössten Freude aller Anlagebetreiber.

Alle unsere Modelle sind für das Zweileitersystem mit 12 V-Gleichstrom konzipiert.

Im Juni 2009 erreichte **Lematec Prestige Models AG** die ISO 9001:2008 Zertifizierung. Damit sind wir das einzige Unternehmen unserer Branche, welches über ein Qualitätsmanagement einer allgemein anerkannten internationalen Norm verfügt.

Sie als Kunde haben beim Kauf eines Lematec-Produkts die Garantie, dass dieses Produkt den höchsten Qualitätsanforderungen entspricht und dass Sie der Mittelpunkt eines Systems sind, in welchem Verbesserung der Produkte und der Dienstleistungen ein ständiges Anliegen darstellen.

Unsere Hersteller und Zulieferer haben die Sicherheit, es mit einem seriösen Partner zu tun zu haben, der stets um Effizienz und Qualität besorgt ist. Sie haben aber auch die entsprechende Verpflichtung, diesen Anforderungen gerecht zu werden.

Unsere Website **www.lematec.ch** informiert Sie regelmässig über unser Programm sowie über Ausstellungen, an denen wir teilnehmen.

Wir wünschen Ihnen beim Entdecken dieses Katalogs viel Spass. Für Zusatzinformationen können Sie uns gerne schriftlich oder telefonisch kontaktieren.

Werter Kunde,

MODÈLES DISPONIBLES

LIEFERBARE MODELLE

Prix sur demande/ Preise auf Anfrage

N-024

N-024 BLS Be 5/7 151, version d'origine, Musée des Transports, brun Ep.I-III



N-027

N-027 CFF B 3/4 1367, locomotive historique, gris-bleu/noir Ep.IV/V
N-027/1 CFF B 3/4 1369, noir Ep.II/III



HOm-201



HOm-201/2 MOB Be 4/4 5002 + ABt 5302 «Zweisimmen», bleu/crème Ep.IV/V
HOm-201/3 MOB Be 4/4 5003 + ABt 5303 «Lenk», bleu/crème Ep.IV/V
HOm-201/4 MOB Be 4/4 5004 + ABt 5304 «St-Stephan», bleu/crème Ep.IV/V
HOm-201/5 GFM Be 4/4 151 + Bt 251 «la Gruyère», argent/orange version d'origine Ep.IV
HOm-201/7 TPF Be 4/4 152 + Bt 252 «Châtel St-Denis», argent/orange logo TPF Ep.IV/V
HOm-201/8 TPF Be 4/4 151 + Bt 251 «la Gruyère», blanc/rouge Ep.V

HO-205



HO-205/1 SBB E 3/3 8458, noir Ep.III
HO-205/2 SBB E 3/3 8479, noir/gris-bleu Ep.I/II
HO-205/3 SCB Nr. 80, vert Ep.I
HO-205/4 SBB E 3/3 8425, ex SCB, noir Ep.I-III

0-081

0-081/1 CFF A 3/5 710, noir Ep.I-III



0-089

0-089/3B SNCF OCEM PA (Poste Atelier), 1963, brun PTT Ep.III/IV



0-093



0-093/3 SNCF BB 8154 version moderne, petits feux rouges, UM gris-orange Ep.IV/V

0-435



0-435/71-7A SNCF BB 62491, jaune/gris Ep.V



0-435/71-7B SNCF BB 62447, jaune/gris Ep.V

N-201 FS Tee ALn 442-448 2009/2010

- N-201/1 FS TEE Breda ALn 442-448 «Lemano» Ep.III/IV
 N-201/2 FS TEE Breda ALn 442-448 «Mediolanum» Ep.III
 N-201/3 FS TEE Breda ALn 442-448 «Ligure» Ep.III/IV
 N-201/4 FS TEE Breda ALn 442-448 «Mont-Cenis» Ep.III/IV



N-013 BLS Ae 6/8

- N-013 BLS Be 6/8 203, Breda, braun, Bern-Lötschberg-Simplon Beschriftung Ep.II
 N-013/A BLS Ae 6/8 204, braun, nach Umbau, 1 Panto Ep.III
 N-013/1 BLS Ae 6/8 205, braun, historische Lok, heutige Version Ep.V
 N-013/2 BLS Ae 6/8 207, braun, 2 Pantos, Ablieferungszustand Ep.II/III



HO-207 SNCF CC 6500

- HO-207/1 CC 6509 Région 5, Lyon-Mouche, livrée et marquages d'origine, gris métallisé Ep.IV
 HO-207/2 CC 6530 Région 4, Paris-Sud-Ouest, livrée et marquages d'origine, gris métallisé Ep.IV
 HO-207/4 CC 6520 Région 4, Paris-Sud-Ouest, livrée gris 804, logo Tallon, marquages gris, blason Ruffec Ep.IV/V
 HO-207/8 CC 21001 Région 5, Dijon-Perrigny, livrée d'origine, gris métallisé, marquages rouges Ep.IV



HO-204 FS E.550

- HO-204 FS E.550.061, brun Ep.II/III
 HO-204/1A FS 0501, (centenario), noir, Artuffo Ep.I
 HO-204/2A FS E.550.016, brun, Artuffo Ep.II/III
 HO-204/3A FS E.550.175, brun, Artuffo Ep.II/III



HO-212 - PLM SNCF 242-T 2009/2010

- HO-212/1 PLM 242 AT 39, vert Ep.II
 HO-212/2 PLM 242 BT 6, vert Ep.II
 HO-212/3 SNCF 5-242 TA 12, vert Ep.III
 HO-212/4 SNCF 2-242 TA 90, vert Ep.III
 HO-212/5 SNCF 1-242 TA 117, vert Ep.III
 HO-212/6 SNCF 5-242 TB 17, vert Ep.III



O-210 SBB E 3/3 Tigerli

- O-210/1 SBB E 3/3 8458, schwarz Ep.III
 O-210/2 SBB E 3/3 8479, schwarz/grau-blau Ep.I/II
 O-210/3 SCB Nr. 80 E 3/3, grün Ep.I
 O-210/4 SBB E 3/3 8425, ex SCB, schwarz Ep.I-III



O-212 - AL T18 / SNCF 232 TC

- O-212/1 AL T18 8427, noir Ep.II
 O-212/1 SNCF 1-232 TC 423, noir Ep.III



I-019 DR/DB BR 132 Ludmilla 2009/2010

- I-019 DR 132 398-9, Ursprungszustand, Bordeauxrot Ep.IV
 I-019/1 DB AG 234 339-0, Orientrot Ep.IV/V
 I-019/3 DB AG 232 800-3, «Cargo», Verkehrsrot Ep.IV/V
 I-019/4 DB AG 232 262-6, Verkehrsrot Ep.IV/V
 I-019/5 DB AG 233 594-1, Verkehrsrot Ep.IV/V
 I-019/6 DB AG 232 519-9, Bordeauxrot Ep.IV/V
 I-019/7 DB AG 232 690-8, Orientrot Ep.IV/V



PROGRAMME 2010

PROGRAMM 2010



N

2010/II

SNCF 141 R

Symboles de la Libération, emblématiques de la puissance industrielle des Etats-Unis d'Amérique au lendemain de la seconde guerre mondiale, les 141 R sont avec 1323 unités la deuxième série la plus importante de machines à vapeur françaises. Elles ont parcouru toutes les régions de France, jusqu'à l'extinction de la traction vapeur.

Lematec HO



- | | | |
|-------------------|---|---------------|
| N-206/1 CH | ex SNCF 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, version actuelle Club Mikado 1244, vert | Ep.V |
| N-206/2 | SNCF 1-141 R 2, charbon, roues à rayon, tender rivé, noir | Ep.III |
| N-206/3 | SNCF 6-141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, vert | Ep.III |
| N-206/4 | SNCF 2-141 R 568, charbon, 1 essieu Boxpok, tender rivé, noir | Ep.III |



Sie galt als Symbol der Befreiung und Sinnbild der Industriemacht der Vereinigten Staaten von Amerika kurz nach dem zweiten Weltkrieg. Mit 1323 Einheiten ist die 141 R die zweitgrösste Serie französischer Dampflokomotiven. Bis zum Ende des Dampfzeitalters hat sie sämtliche Regionen Frankreichs befahren.

Lematec HO

SBB Bm 4/4 N° 18401-18446

46 unités de ces locomotives Diesel électriques de manœuvre mi-lourdes ont été construites par SLM et SAAS entre 1960 et 1970. Elles ont pris la succession des machines de manœuvre à vapeur de type E 4/4. Leur vitesse de 75 km/h leur permet de tracter en ligne des trains de secours. Ces machines ont constitué en leur temps la série de locomotives Diesel la plus légère et la plus silencieuse, grâce à leur insonorisation particulièrement soignée.



N-204/1 SBB Bm 4/4 18405, braun Ep.III
N-204/2 SBB Bm 4/4 18444, braun Ep.III/IV
N-204/3 SBB Bm 4/4 18412, rot Ep.IV/V
N-204/4 SBB Bm 4/4 18443, rot Ep.IV/V



46 Einheiten dieser mittelschweren elektrischen Diesel-Rangierlokomotive wurden von SLM und SAAS zwischen 1960 und 1970 gebaut. Sie ersetzte die Dampf-Rangierlokomotive vom Typ E 4/4. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h konnte sie auch für den Antrieb von Hilfszügen eingesetzt werden. Seinerzeit galt die Bm 4/4 als leichteste und, dank ihrer guten Schalldämpfung, leiseste Diesellokomotive.

H0m

2010/I

Voitures MOB

Z 33 Fourgon postal: Construit en 1971 par MOB - FFA sur le châssis de la A 85. Transformé en BD 33.

B 211-215: construites en 1979 par SIG et SWP. Pour la première fois, la longueur d'une voiture du MOB dépasse 18 m.

AB 305-308: Construites en 1979 (305-307) et 1980 (308) par SIG et SWP. Ces voitures sont le complément idéal des rames navettes série 5000 (réf. Lematec H0m-201).



H0m-202/2 A MOB AB 305 Ep.IV/V
H0m-202/2 B MOB AB 306 Ep.IV/V
H0m-202/2 C MOB AB 307 Ep.IV/V
H0m-202/2 D MOB AB 308 Ep.IV/V
H0m-202/6 A MOB Z 33 Ep.IV

H0m-202/6 B MOB BD 33 Ep.V
H0m-202/7 A MOB B 211 Ep.IV/V
H0m-202/7 B MOB B 212 Ep.IV/V
H0m-202/7 C MOB B 213 Ep.IV/V
H0m-202/7 D MOB B 214 Ep.V



Z 33 Postwagen: Baujahr 1971, MOB - FFA auf dem Fahrgestell der A 85. Umgebaut in BD 33.

B 211-215: 1979 von SIG und SWP gebaut. Zum ersten Mal war ein MOB-Wagen länger als 18 Meter.

AB 305-308: 1979 (305-307) und 1980 (308) von SIG und SWP gebaut. Diese Wagen sind die ideale Ergänzung zu den Pendelzügen der Reihe 5000 (Ref. Lematec H0m-201).

Mallet 030-030-T N° 401-414 du Vivarais

Premières locomotives à voie métrique de configuration 030-030-T, cette série de locomotives Mallet du Vivarais fut construite en deux tranches. La société suisse SLM Winterthur livra les N° 1 à 8 de 1902 à 1905 et la SACM Belfort les N° 9 à 14 de 1927 à 1932. Elles constituent le type de base des lignes du Vivarais. Les N° 401, 403, 404, 413 et 414 sont conservés par les CFV.

Photo J-L Vuille



- HOm-204/1** CFD Vivarais Mallet 030-030-T 401, SLM, version d'origine, noir **Ep.II/III**
- HOm-204/2** CFV Mallet 030-030-T 403, SLM, version actuelle, vert **Ep.IV/V**
- HOm-204/3** CFV Mallet 030-030-T 413, SACM, version actuelle, rouge **Ep.IV/V**
- HOm-204/4** CFV Mallet 030-030-T 414, SACM, version actuelle, marron **Ep.IV/V**



Photo J-L Vuille

Diese Reihe von Vivarais-Mallet-Lokomotiven, erste Meterspur-Lokomotiven der Konfiguration 030-030-T, wurde in zwei Abschnitten gebaut. Das Schweizer Unternehmen SLM-Winterthur lieferte die Nummern 1 bis 8 von 1902 bis 1905 und die SACM Belfort die Nummern 9 bis 14 von 1927 bis 1932. Sie stellen das Grundmodell der Vivarais-Strecken dar. Die Nummern 401, 403, 404, 413 und 414 werden von CFV gepflegt.

SBB Bm 4/4 N° 18401-18446

46 unités de ces locomotives Diesel électriques de manœuvre mi-lourdes ont été construites par SLM et SAAS entre 1960 et 1970. Elles ont pris la succession des machines de manœuvre à vapeur de type E 4/4. Leur vitesse de 75 km/h leur permet de tracter en ligne des trains de secours. Ces machines ont constitué en leur temps la série de locomotives Diesel la plus légère et la plus silencieuse, grâce à leur insonorisation particulièrement soignée.

- HO-210/1** SBB Bm 4/4 18405, braun **Ep.III**
- HO-210/2** SBB Bm 4/4 18444, braun **Ep.III/IV**
- HO-210/3** SBB Bm 4/4 18412, rot **Ep.IV/V**
- HO-210/4** SBB Bm 4/4 18443, rot **Ep.IV/V**



46 Einheiten dieser mittelschweren elektrischen Diesel-Rangierlokomotive wurden von SLM und SAAS zwischen 1960 und 1970 gebaut. Sie ersetzte die Dampf-Rangierlokomotive vom Typ E 4/4. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h konnte sie auch für den Antrieb von Hilfszügen eingesetzt werden. Seinerzeit galt die Bm 4/4 als leichteste und, dank ihrer guten Schalldämpfung, leiseste Diesellokomotive.

Badische IVh / Baureihe 18.3



Construites entre 1918 et 1920 à 20 exemplaires pour les chemins de fer badois, ces Pacific aux roues motrices de 2.10 m de diamètre furent affectées aux liaisons rapides entre Mannheim et Bâle. Elles assurèrent notamment la traction du célèbre «Rheingold».

Les 18 316, 18 319 et 18 323 furent conservées pour des essais dans les années 50 où elles atteignirent la vitesse de 160 km/h. Ces 3 machines existent toujours et sont préservées en Allemagne.

- | | |
|---|---------------|
| HO-208/1 Bad. IVh 64, schwarz/rot | Ep.II |
| HO-208/2 DRG BR 18 327, schwarz/rot | Ep.II |
| HO-208/3 DB BR 18 323, schwarz/rot | Ep.III |
| HO-208/4 Bad. IVh 95, Photo-Anstrich | Ep.II |
| HO-208/5 Bad. IVh 49, blau/rot | Ep.II |



Lemaco O

Diese Pacific-Lokomotive mit 2.10 m Treibraddurchmesser wurde zwischen 1918 und 1920 in 20 Exemplaren für die Badische Staatsbahn hergestellt und auf den Schnellverbindungen zwischen Mannheim und Basel eingesetzt. Sie hat unter anderem den berühmten „Rheingold“ gezogen.

Die 18 316, 18 319 und 18 323 wurden zu Versuchszwecken in den 50^{er} Jahren behalten und haben die Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h erreicht. Diese 3 Lokomotiven werden heute noch in Deutschland aufbewahrt.



SNCF BB MTE



Descendantes des prototypes 9001 à 9004, les BB MTE, appelées aussi BB Jacquemin du nom du concepteur de leur transmission, étaient en leur temps les machines les plus modernes du parc SNCF.

Plus puissantes que les 2D2 9100, (5230 ch contre 4510 ch), leur poids était deux fois moindre (79 t contre 144 t).

Elles ont tracté les trains les plus prestigieux: Mistral, Capitole, Etendard et Flèche d'Or.

- | | |
|--|------------------|
| HO-215/1 SNCF BB 9233, version d'origine, vert bleuté clair, Région 5, Portes, plaque Mistral | Ep.III/IV |
| HO-215/2 SNCF BB 9281, rouge Capitole, Région 4, Paris-S.O., plaque Capitole | Ep.III/IV |
| HO-215/3 SNCF BB 16006, version d'origine, vert bleuté clair, Région 1, Strasbourg | Ep.III/IV |
| HO-215/4 SNCF BB 25236, vert bleuté clair, livrée actuelle de la locomotive préservée, Région 5, Vénissieux | Ep.III-V |

Die BB MTE wurden von den Prototypen 9001 bis 9004 abgeleitet und, nach dem Entwickler ihres Antriebs, auch BB Jacquemin genannt. Zu ihrer Zeit waren dies die modernsten Lokomotiven der SNCF.

Sie waren stärker als die 2D2 9100 (5230 PS gegen 4510 PS), jedoch bloss halb so schwer (79 t gegen 144 t).

Sie haben die renommiertesten Züge gezogen: Mistral, Capitole, Etendard und Flèche d'Or.



SNCF X 2400

Ces autorails entraînés par deux moteurs Renault 517 G de 300 ch chacun furent construits à 79 exemplaires et livrés en 4 tranches entre 1951 et 1955. Ils devaient permettre de réaliser des vitesses commerciales plus élevées que celles des trains à vapeur et de créer des liaisons commodes sur les lignes transversales et certaines grandes lignes où les trains omnibus étaient peu fréquentés. Ces autorails conçus pour répondre aux besoins pressants de l'après-guerre ont sillonné toutes les régions de France et leur carrière aura duré près de quarante ans. Avec une longueur hors tampons de 27.730 m, le X 2401 était en 1951 le plus long des autorails unifiés à caisse unique de la SNCF.



- HO-203/1** SNCF X 2401, Limoges, rubis / gris perle, 2^{ème} et 3^{ème} classe, sans déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.III**
HO-203/2 SNCF X 2408, Marseille, toit crème, plaque Cévenol, sans déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.III**
HO-203/3 SNCF X 2458, Limoges, toit rouge, avec déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.IV**
HO-203/4 A SNCF X 2403, Rennes, service commercial, toit rouge, avec déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.IV**
HO-203/4 B SNCF X 2403, état actuel préservé CFHA, toit crème, avec déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.V**
HO-203/5 SNCF X 2472, Strasbourg, toit crème, avec déflecteurs de gaz d'échappement **Ep.III**



Diese Triebwagen mit zwei Renaultmotoren 517 G von je 300 PS wurden in 79 Exemplaren gebaut und in 4 Abschnitten zwischen 1951 und 1955 geliefert. Sie sollten höhere Geschwindigkeiten als die Dampfzüge erreichen und bequeme Verbindungen auf Querstrecken sowie auf gewissen grossen Strecken mit geringer Auslastung der Bummelzüge ins Leben rufen. Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt. Mit einer Länge von 27.730 m über Puffer war der X 2401 im Jahr 1951 der längste Einheitstriebwagen der SNCF mit einteiligem Kasten.

SNCF CC 6500/21000



Engins de grande puissance, très fiables, capables de satisfaire aux besoins de services tant rapides que lourds, elles furent les premières locomotives de série aptes à 200 km/h. Destinées à la traction de trains de prestige, ces machines devaient également se démarquer par leur aspect extérieur. Elles sont souvent, de par leur esthétique et leur décoration particulièrement réussies, considérées comme les plus belles locomotives électriques de la SNCF.

Lematec O

- HO-207/06** SNCF CC 6540, Maurienne, avec frotteurs, marquages blancs, phares Marchal, Région 5, Lyon-Mouche **Ep.IV**
HO-207/07 SNCF CC 6548, Maurienne, sans frotteurs, phares à pincettes, marquages jaunes, avec chasse-neige, Région 5, Lyon-Mouche **Ep.IV**
HO-207/10 SNCF CC 6563, livrée d'origine gris inox, Région 5, Lyon-Mouche **Ep.IV**
HO-207/16 SNCF CC 21003, livrée gris 804, avec chasse-neige, Région 5, Dijon-Perrigny **Ep.IV**

Lematec O

Diese besonders starke und zuverlässige Lokomotive, die den Bedürfnissen von Schnell- und Schwerdiensten gerecht wurde, war die erste Lokomotive in Serie mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Für den Antrieb von bedeutenden Prestigezügen bestimmt, musste sich diese Lokomotive ebenfalls durch ihr Äusseres von anderen abheben.

Dank ihrer Ästhetik und besonders gelungenen Verzierung wird sie oft als die schönste Elektrolokomotive der SNCF bezeichnet.



SBB Ce 6/8 " „Krokodil“

Symbole absolu de la ligne du St-Gotthard, les Ce 6/8 II, connues sous le surnom de «Crocodile», furent construites au début des années 1920 pour remorquer les trains de marchandise lourds de Lucerne à Chiasso à travers le tunnel du St-Gotthard. Articulées pour mieux grimper les courbes sinueuses de la fameuse ligne, elles marquèrent de leur silhouette si particulière le paysage ferroviaire helvétique jusque dans les années 1980. Aucune autre locomotive n'a été autant reproduite en modèle que la Crocodile, sans conteste une des locomotives les plus célèbres au monde.



- HO-211/1** SBB Ce 6/8 II 14253, Ursprungzustand, historische Lok, braun, Rahmen schwarz **Ep.II/V**
HO-211/2 SBB Be 6/8 II 13254, Verkehrshaus, grün, Rahmen hellgrau **Ep.III/IV**
HO-211/3 SBB Ce 6/8 II 14269, Rangierlok, 1 Panto, grün, Rahmen grau **Ep.III/IV**
HO-211/4 SBB Fc 2 x 3/4 Nr. 12251, Ablieferungszustand 1920, braun, Rahmen schwarz **Ep.II**
HO-211/5 SBB Ce 6/8 II 142XX, grün, Rahmen grau **Ep.III/IV**



Die Ce 6/8 II, absolutes Symbol der Gotthardstrecke und bekannt unter dem Namen „Krokodil“, wurde zu Beginn der 20^{er} Jahre gebaut, um schwere Güterzüge von Luzern nach Chiasso durch den Gotthardtunnel zu ziehen. Sie verfügte über gelenkige Verbindungen, um die engen Kurven der bekannten Strecke besser zu überwinden und war mit ihrer besonderen Silhouette bis in die 80^{er} Jahre ein Kennzeichen in der Schweizer Eisenbahnlandschaft. Keine andere Lokomotive wurde so oft als Modell nachgebaut wie das Krokodil, zweifellos eine der berühmtesten Lokomotiven weltweit.

FS ALe 840

Les automotrices ALe 840 font leur apparition au début des années 1950. Elles font alors figure d'engins d'avant-garde, notamment grâce à leur face frontale arrondie qui rompt avec les formes traditionnelles des engins d'avant guerre. Aptes à circuler à 150 km/h, elles assureront dès 1953 la liaison de jour Milan-Rome-Reggio de Calabre. Accouplées à une remorque Lebc 840, elles pouvaient également circuler sous courant triphasé.

- HO-209/1** FS ALe 840, versione normale con 1 porta per macchinisti per testata **Ep.III/IV**
HO-209/2 FS ALe 840 & Le 840, con mantici **Ep.III/IV**
HO-209/3 FS ALe 840 & Lebc 840, con mantici, 1960-1976 **Ep.III/IV**
HO-209/4 FS ALe 840 & Le 840, con finestri Klein e con mantici, 1980 **Ep.IV**

Die Triebwagen ALe 840 sind zu Beginn der 50^{er} Jahre erschienen. Zu jener Zeit gehörten sie zur Avantgarde, besonders dank ihrer runden Vorderseite, welche den traditionellen Formen der Vorkriegsmaschinen ein Ende setzte. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 150 km/h bedienten sie ab 1953 die Tagesverbindung Milano-Rom-Reggio di Calabre. Mit einem Anhänger Lebc 840 gekoppelt konnten sie auch unter Drehstrom fahren.



RhB Bernina TW III ABe 4/4 Serie 50

Prévues pour circuler en tant qu'automotrice simple, double et comme engin de traction pour trains directs, régionaux et mixtes, les ABe 4/4 III, grâce à leur grande réserve de puissance, sont particulièrement bien adaptées au profil difficile à fortes rampes de la ligne de la Bernina.

Lematec complète la série de ces 6 automotrices avec les trois numéros manquants: la 51 dans sa version d'origine pour circuler en UM avec la 53 déjà sortie, ainsi que la 52 et la 55 dans leur version actuelle.



Om-003/3 RhB Bernina TW III ABe 4/4 51 „Poschiavo“, Ursprungszustand, rot **Ep.IV**

Om-003/4 RhB Bernina TW III ABe 4/4 52 „Brusio“, Zustand aktuell, rot **Ep.V**

Om-003/5 RhB Bernina TW III ABe 4/4 55 „Diavolezza“, Zustand aktuell, rot **Ep.V**



Die ABe 4/4 III sind zum Einsatz als einfache und doppelte Triebwagen und als Zugmaschinen für Direkt- und Regionalzüge sowie für gemischte Züge vorgesehen. Dank ihrer grossen Kraftreserve sind sie für das schwierige Profil der Bernina-Linie mit ihren grossen Steigungen besonders geeignet.

Lematec vervollständigt die Serie dieser 6 Triebwagen mit den drei fehlenden Nummern: die 51 in ihrer Originalversion zum Fahren in Mehrfacheinheit mit der bereits erschienenen 53, sowie die 52 und 55 in ihrer aktuellen Version.

RhB Panoramawagen

De Coire à Tirano, empruntant les lignes de l'Albula et de la Bernina, le Bernina Express emmène ses passagers à travers des paysages grandioses et célèbres.

Les voitures panoramiques contribuent par le confort de leurs aménagements et leurs grandes baies vitrées à rendre le trajet inoubliable.



Om-203/1 A RhB Panorama B 2502, rot, Ursprungszustand **Ep.V**

Om-203/1 B RhB Panorama B 2507, rot, Ursprungszustand **Ep.V**

Om-203/2 A RhB Panorama B 2501, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand **Ep.V**

Om-203/2 B RhB Panorama B 2505, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand **Ep.V**

Om-203/3 RhB Panorama A 1293, rot, Ursprungszustand **Ep.V**

Om-203/4 RhB Panorama A 1292, rot, Aufschrift Bernina Express, Ursprungszustand **Ep.V**



Der Bernina Express führt die Reisenden über die Albula- und Berninalinie von Chur nach Tirano, durch überwältigende und berühmte Landschaften.

Dank der Panoramawagen mit komfortabler Ausstattung und grossen Fenstern wird die Reise zu einem unvergesslichen Erlebnis.

SNCF 141 R

Symboles de la Libération, emblématiques de la puissance industrielle des Etats-Unis d'Amérique au lendemain de la seconde guerre mondiale, les 141 R sont avec 1323 unités la deuxième série la plus importante de machines à vapeur françaises.

Elles ont parcouru toutes les régions de France, jusqu'à l'extinction de la traction vapeur.

Lematec HO



| | | |
|----------------------|--|-----------------|
| 0-092 | SNCF 1-141 R 205, charbon, roues à rayons, tender soudé, vert | Ep.III |
| 0-092/1 | SNCF 4-141 R 840, fuel, 1 essieu Boxpok, tender rivé, noir | Ep.III/V |
| 0-092/3 | SNCF 5-141 R 1207, charbon, roues Boxpok, tender rivé, noir | Ep.III/V |
| 0-092/4 CH ex | SNCF 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, version actuelle Club Mikado 1244, vert | Ep.V |
| 0-092/5 | SNCF 6-141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, vert | Ep.III |
| 0-092/6 | SNCF 3-141 R 1336, fuel, roues Boxpok, tender rivé, noir | Ep.III |
| 0-092/7 | SNCF 2-141 R 1285, charbon, roues Boxpok, tender rivé, vert | Ep.III |



Sie galt als Symbol der Befreiung und Sinnbild der Industriemacht der Vereinigten Staaten von Amerika kurz nach dem zweiten Weltkrieg. Mit 1323 Einheiten ist die 141 R die zweitgrösste Serie französischer Dampflokomotiven. Bis zum Ende des Dampfzeitalters hat sie sämtliche Regionen Frankreichs befahren.

Lematec HO

SNCF BB MTE



Descendantes des prototypes 9001 à 9004, les BB MTE, appelées aussi BB Jacquemin du nom du concepteur de leur transmission, étaient en leur temps les machines les plus modernes du parc SNCF.

Plus puissantes que les 2D2 9100 (5230 ch contre 4510 ch), leur poids était deux fois moindre (79 t contre 144 t).

Elles ont tracté les trains les plus prestigieux: Mistral, Capitole, Etendard et Flèche d'Or.

| | | |
|----------------|---|------------------|
| 0-215/1 | SNCF BB 9233, version d'origine, vert bleuté clair, Région 5, Portes, plaque Mistral | Ep.III/IV |
| 0-215/2 | SNCF BB 9281, rouge Capitole, Région 4, Paris-S.O., plaque Capitole | Ep.III/IV |
| 0-215/3 | SNCF BB 16006, version d'origine, vert bleuté clair, Région 1, Strasbourg | Ep.III/IV |
| 0-215/4 | SNCF BB 16020, vert bleuté clair, persiennes allongées, Région 2, La Chapelle, plaque Flèche d'or | Ep.III/IV |
| 0-215/5 | SNCF BB 25236, vert bleuté clair, livrée actuelle de la locomotive préservée, Région 5, Vénissieux | Ep.III-V |
| 0-215/6 | SNCF BB 25245, version d'origine, vert bleuté clair, Région 5, Marseille, plaques Mistral et Ligure | Ep.III/IV |

Die BB MTE wurden von den Prototypen 9001 bis 9004 abgeleitet und, nach dem Entwickler ihres Antriebs, auch BB Jacquemin genannt. Zu ihrer Zeit waren dies die modernsten Lokomotiven der SNCF.

Sie waren stärker als die 2D2 9100 (5230 PS gegen 4510 PS), jedoch bloss halb so schwer (79 t gegen 144 t).

Sie haben die renommiertesten Züge gezogen: Mistral, Capitole, Etendard und Flèche d'Or.



DR/DB BR 132 „Ludmilla“

Pour moderniser son parc de véhicules moteurs, la République Démocratique Allemande décida dès 1964 de remplacer ses machines à vapeur par des engins Diesel. C'est ainsi qu'une commande de 1251 locomotives Diesel fut passée à l'Union Soviétique. La BR 132, dont les premiers exemplaires furent livrés en 1973, constitue la série la plus importante avec 709 unités.

Construites par les «Usines de la Révolution d'Octobre» à Woroschilowgrad – aujourd'hui Lugansk – elles doivent leur surnom de «Ludmilla» à leur origine soviétique. Elles subirent une cure de rajeunissement à partir des années 1990.

| | |
|--|----------------|
| 0-203/1 DR 132 398-9, Ursprungszustand, Bordeauxrot | Ep.IV |
| 0-203/2 DB AG 234 339-0, Orientrot | Ep.IV/V |
| 0-203/3 DB AG 232 800-3, „Cargo“, Verkehrsrot | Ep.IV/V |
| 0-203/4 DB AG 232 262-6, Verkehrsrot | Ep.IV/V |
| 0-203/5 DB AG 233 594-1, Verkehrsrot | Ep.IV/V |
| 0-203/6 DB AG 232 519-9, Bordeauxrot | Ep.IV/V |



Prototype Lematec I



Prototype Lematec I

Zur Modernisierung ihres Triebfahrzeugparks beschloss die Deutsche Demokratische Republik (DDR) ab 1964, ihre Dampflokomotiven durch Dieselmotoren zu ersetzen. So wurde eine Bestellung von 1251 Diesellokomotiven an die Sowjetunion aufgegeben. Die BR 132, deren erste Exemplare 1973 geliefert wurden, stellt mit 709 Einheiten die grösste Serie dar.

Sie wurde von der „Lokomotivfabrik Oktoberrevolution“ in Woroschilowgrad – heute Lugansk – gebaut und verdankt ihren Übernamen „Ludmilla“ ihrer sowjetischen Herkunft. Ab den 90^{er} Jahren wurde sie einer Verjüngungskur unterzogen.

FS E.626



Construites à 448 exemplaires en 3 séries entre 1927 et 1939, les E.626 furent les premières locomotives à courant continu 3 KV à être mises en service sur le réseau italien des FS. Elles firent leurs essais concluants sur la nouvelle ligne Benevento – Foggia dans le sud de l'Italie, qui servit de test au nouveau système d'électrification italien, en remplacement du système triphasé.

Symboles de la modernisation du matériel roulant italien, les E.626 furent conçues avec des solutions simples, fiables et standardisées afin d'en faciliter la maintenance.

| | |
|---------------------------------------|------------------|
| 0-209 FS E.626.049, noir | Ep.II |
| 0-209/1 FS E.626.015-099, brun | Ep.III/IV |
| 0-209/2 FS E.626.100-407, brun | Ep.III/IV |
| 0-209/3 FS E.626.100-407, brun | Ep.III/IV |



448 Exemplare der E.626 wurden zwischen 1927 und 1939 in 3 Serien gebaut und waren die ersten Gleichstrom-Lokomotiven 3 kV auf dem italienischen Netz der FS. Erste überzeugende Versuche fanden auf der neuen Linie Benevento – Foggia in Süditalien statt, die als Test des neuen italienischen Elektrifizierungssystems, zum Ersatz des Drehstromsystems, diente. Die E.626 galten als Symbol der Modernisierung des italienischen Rollmaterials und waren mit einfachen, zuverlässigen und standardisierten Lösungen gebaut, um ihren Unterhalt zu vereinfachen.

SNCF Mistral 69

La mise en service de nouvelles voitures TEE type 1964 sur Paris-Bruxelles-Amsterdam portait ombrage au «Mistral», fleuron de la SNCF à l'époque. Cette dernière décida en conséquence de doter le «Mistral» de nouvelles voitures d'un confort inédit, souvent appelées «Mistral 69» ou «Nouveau Mistral». Les différents types de voitures se répartissaient en fourgons générateurs, voitures-restaurants, voitures-bar, voitures à compartiments et voitures à couloir central. Outre les TEE Mistral, Lyonnais et Rhodanien, les TEE Arbalète, Cisalpin, Jules Verne, Paris-Ruhr, Stanislas et Kléber ont été composés de ces voitures prestigieuses. Les TEE de la région Nord ont exploité ces voitures en pool avec les voitures PBA type 1964.

1^{ère} tranche. Les voitures-bars et à couloir central suivront.

0-213/1 SNCF Mistral 69 TEE Inox, fourgon A⁴Dtux **Ep.IV**

0-213/2 SNCF Mistral 69 TEE Inox, voiture restaurant Vru **Ep.IV**

0-213/3 SNCF Mistral 69 TEE Inox, voiture compartiments A⁸u **Ep.IV**



Der Einsatz neuer TEE-Wagen vom Typ 1964 auf der Strecke Paris-Brüssel-Amsterdam stellte den „Mistral“, seinerzeit Schmuckstück der SNCF, in den Schatten. Die SNCF beschloss daher, den „Mistral“ mit neuen komfortablen Wagen auszustatten, oft „Mistral 69“ oder „Neuer Mistral“ genannt. Die verschiedenen Wagentypen waren aufgeteilt in Personen-Packwagen mit Generator, Speisewagen, Barwagen, Abteilwagen und Wagen mit Mittelgang. Neben den TEE Mistral, Lyonnais und Rhodanien wurden ebenfalls die TEE Arbalète, Cisalpin, Jules Verne, Paris-Ruhr, Stanislas und Kléber mit diesen glanzvollen Wagen ausgestattet. Die TEE der Region Nord haben diese Wagen gemeinsam mit den Wagen PBA Typ 1964 in Verkehr gebracht.

1. Abschnitt. Die Barwagen und die Wagen mit Mittelgang folgen.

SBB Te II 221-236



Livrées à partir de 1927, les Ee 2/2 16001-10 étaient destinées à remplacer les engins à accumulateurs au service des manoeuvres dans les petites gares. Rebaptisés par la suite Te II 221 à 236, ces jolis locotracteurs, à la silhouette équilibrée, assurèrent leur service jusque dans les années huitante.

Les deux premières unités, qui servirent de prototype, furent construites sur le châssis de tender de locomotives à vapeur B 2/3 NOB.

0-214/1 SBB Te II 221, aufbewahrter Traktor, braun **Ep.III-V**

0-214/2 SBB Te II 223, Handgriff schräg, braun **Ep.III/IV**

0-214/3 SBB Te II 235, Handgriff senkrecht, braun **Ep.III/IV**

Die Ee 2/2 16001-10 wurden ab 1927 ausgeliefert und dienten als Ersatz der Maschinen mit Akkumulatorbetrieb im Rangierdienst der kleinen Bahnhöfe.

Diese hübschen Lokotraktoren mit ihrer ausgewogenen Silhouette wurden später in Te II 221 bis 236 umbenannt und haben bis in die 80^{er} Jahre ihre Dienste geleistet. Die beiden ersten Einheiten, welche als Prototyp dienten, wurden auf dem Tenderfahrgestell der Dampflokomotiven B 2/3 NOB gebaut.



SNCF Voitures OCEM

Afin de remédier aux défauts constatés sur les voitures OCEM à rivets apparents (masse trop importante, résistance insuffisante des dossiers de caisse lors de chocs, propension à l'oxydation des bas de caisse), l'Office Central d'Etudes de Matériel de chemin de fer (OCEM) proposa aux différents réseaux de l'époque une variante à faces lisses (FL). L'assemblage se faisait toujours majoritairement par rivetage, mais les rivets employés étaient à tête fraisée et ne se voyaient plus après peinture.

Les premières voitures construites furent livrées au Réseau de l'Etat en 1929. Les meilleurs trains de cette compagnie furent dès lors composés exclusivement de voitures de ce type.



Lematec O

| | | |
|--|------------------|--|
| I-204/1 A-B-C SNCF OCEM FL A ⁸ , 1 ^{ère} classe | Ep.III/IV | |
| I-204/2 A-B-C SNCF OCEM FL A ³ B ⁵ , mixte 1 ^{ère} et 2 ^{ème} classe | Ep.III/IV | |
| I-204/3 A-B-C SNCF OCEM FL B ⁹ , 2 ^{ème} classe | Ep.III/IV | |
| I-204/4 A-B-C SNCF OCEM FL C ⁵ D puis B ⁵ D, mixte 3 ^{ème} puis 2 ^{ème} classe et fourgon | Ep.III/IV | A = 1950, vert, toit et extrémités noirs |
| I-204/5 PLM OCEM FL B ⁹ , 2 ^{ème} classe, chamois/noir | Ep.II | B = 1963, vert 306, toit vert |
| I-204/6 A-B-C SNCF OCEM FL C ¹⁰ puis B ¹⁰ , 3 ^{ème} puis 2 ^{ème} classe, 2 n ^{os} différents | Ep.III/IV | C = UIC, vert 301, châssis et bogies gris |



Lematec O

Um die Schwächen der OCEM-Wagen mit sichtbaren Nieten zu beheben (zu grosse Masse, ungenügender Widerstand der Rücklehnen beim Aufprall, Tendenz zur Oxidation der Kasten-Unterteile), hat das „Office Central d'Etudes de Matériel de chemin de fer“ (OCEM) den verschiedenen Eisenbahnen der damaligen Zeit eine Glattwandvariante (FL) angeboten. Der Zusammenbau fand immer noch zum grössten Teil mit Nieten statt, aber die verwendeten Nieten verfügten über einen Senkkopf und waren nach dem Anstrich unsichtbar.

Die ersten gebauten Wagen wurden 1929 dem Staatsnetz Etat geliefert. Die besten Züge dieser Gesellschaft waren von da an nur noch mit Wagen dieses Typs ausgestattet.

SBB Re 4/4 " 11107-11155

SLM, BBC et MFO livrèrent aux CFF en 1963 les premières Re 4/4 de construction entièrement nouvelle, qui mis à part la disposition des essieux et la transmission élastique BBC, n'avaient plus rien en commun avec leurs devancières. Avec leur puissance de 6320 ch et leur vitesse de 140 km/h, ce sont les premières locomotives universelles, aptes à tracter aussi bien les trains voyageurs rapides, toujours plus lourds, que les trains de marchandises sur les lignes de montagne, puisqu'elles furent conçues dès l'origine pour fonctionner en UM (unité multiple). Ces machines sont encore désignées aujourd'hui par leur disposition d'essieux «Bo'Bo'».



| | |
|---|----------------|
| I-201/1 SBB Re 4/4 II 11127, Ablieferungszustand, grün | Ep.III |
| I-201/2 A SBB Re 4/4 II 11141, Swiss Express, runde Scheinwerfer | Ep.IV |
| I-201/2 B SBB Re 4/4 II 11108, Swiss Express, heutiger Zustand | Ep.IV/V |
| I-201/3 A SBB Re 4/4 II 11150, rot | Ep.IV/V |
| I-201/3 B SBB Re 4/4 II 11115, klimatisiert, rot | Ep.V |
| I-201/4 BLS Re 420 502-7, grau/grün | Ep.V |

Lemaco O



SLM, BBC und MFO haben den SBB 1963 die ersten Re 4/4 komplett neuer Bauart geliefert. Ausser der Achsanordnung und dem BBC-Federantrieb hatten sie mit ihrem Vorgänger nichts mehr gemeinsam. Mit 6320 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 140 km/h handelte es sich um die ersten Universallokomotiven, welche schnelle und immer schwerere Reisezüge sowie Güterzüge auf Bergstrecken ziehen konnten, da sie von Anfang an dazu vorgesehen waren, als Mehrfacheinheiten zu funktionieren. Diese Maschinen werden heute noch, aufgrund ihrer Achsanordnung, „Bo'Bo'“ genannt.

PROGRAMME 2011

PROGRAMM 2011

N-205 SBB BDe 4/4 1621-1651



N-207 SNCF BB MTE



H0m-205 MOB Voitures Belle Epoque



H0m-206 Set Vivarais



H0-201+0-201 SNCF CC 72000



H0-206+0-211 CIWL WR



H0-207 SNCF CC 6500/21000- 3^{ème} tranche



H0-213+0-218 SNCF Voitures DEV A0



H0-214 SBB Te II 221-236



H0-216+I-206 SBB TEE II RAe 1051-1055



0m-006 RhB Krokodil oder Bernina Krokodil



0m-204 RhB Bernina TW II ABe 4/4 Serie 40



0-075 SBB RAe 4/8 1021 „Churchill“



0-206 FS TEE Breda



0-208 SNCF X 2400



0-213 SNCF Mistral 69 - 2^{ème} tranche



I-205 SNCF 241 A



EN PRÉPARATION IN VORBEREITUNG

| | | |
|------------|------|--------------------------------------|
| N | CH/F | SNCF 241 A |
| N | CH | BLS Re 4/4 162-173 |
| HOm | CH | MOB série 7000 |
| HOm | F | Mont-Blanc Express |
| HO | CH | SBB BDe 4/4 1621-1651 |
| HO | CH | SBB Re 4/4 ^{II} 11156-11349 |
| HO | CH | SBB Re 4/4 ^{IV} 10101-10104 |
| HO | F | SNCF PLM/SNCF 151 A |
| HO | F | SNCF BB 63000 |
| HO | F | SNCF X 2800 |
| HO | F | SNCF Voitures UIC |
| HO | F | SNCF Remorques autorails unifiés |
| HO | I | FS E.444 |
| HO | I | FS ETR 250 Arlecchino |
| Om | CH | MOB série 3000 |

| | | |
|--------------------|------|--------------------------------------|
| O | CH | SBB Bm 4/4 18401-18446 |
| O | CH | BLS Re 4/4 162-173 |
| O | F | SNCF BB 7200/15000/28200 |
| O | F | SNCF 060 DB-CC 65000 |
| O | F | PLM/SNCF Pacific |
| O | F | SNCF CC 40100 |
| O | F | SNCF A1A A1A 68000 |
| O | F | SNCF Voitures UIC |
| O | F | SNCF Remorques autorails unifiés |
| O | I | FS (à déterminer/wird noch bestimmt) |
| I | CH | SBB Te ^{II} 221-236 |
| I | CH/F | Wagons marchandises |
| I | F | SNCF CC 7100 |
| Accessoires | | |
| HO & O | CH/F | Voies et signaux |

Bogies/Drehgestelle

Bogies avec moteur à courant continu 12 V, 5 pôles/Drehgestelle mit Gleichstrommotor 12 V, 5-polig
Roues/Räder: RP-25
Ecartement/Spur: HO



Sous réserve de modifications/Änderungen vorbehalten

| | | | |
|-------------------------|------------|--|------------------|
| En stock / Lager | ACC-WB24.5 | Entraxe/Radstand 24.5 mm Roue/Rad ø 10.5 mm | CHF 60,00 |
| | ACC-WB26 | Entraxe/Radstand 26.0 mm Roue/Rad ø 10.5 mm | CHF 60,00 |
| | ACC-WB26S | Entraxe/Radstand 26.0 mm Roue/Rad ø 10.5 mm (roues à rayons/Speichenräder) | CHF 65,00 |
| | ACC-WB28.7 | Entraxe/Radstand 28.7 mm Roue/Rad ø 12.0 mm | CHF 65,00 |
| | ACC-WB31 | Entraxe/Radstand 31.0 mm Roue/Rad ø 10.5 mm | CHF 60,00 |
| | ACC-WB31S | Entraxe/Radstand 31.0 mm Roue/Rad ø 11.5 mm (roues à rayons/Speichenräder) | CHF 65,00 |
| | ACC-WB35 | Entraxe/Radstand 35.0 mm Roue/Rad ø 10.5 mm | CHF 60,00 |
| | ACC-WB35S | Entraxe/Radstand 35.0 mm Roue/Rad ø 11.5 mm (roues à rayons/Speichenräder) | CHF 65,00 |

LEMATEC PRESTIGE MODELS SA

Case Postale 97 CH-1890 St-Maurice

T+41 24 463 02 50 F+41 24 463 02 51

info@lematec.ch www.lematec.ch



2010 11

CATALOGUE / KATALOG