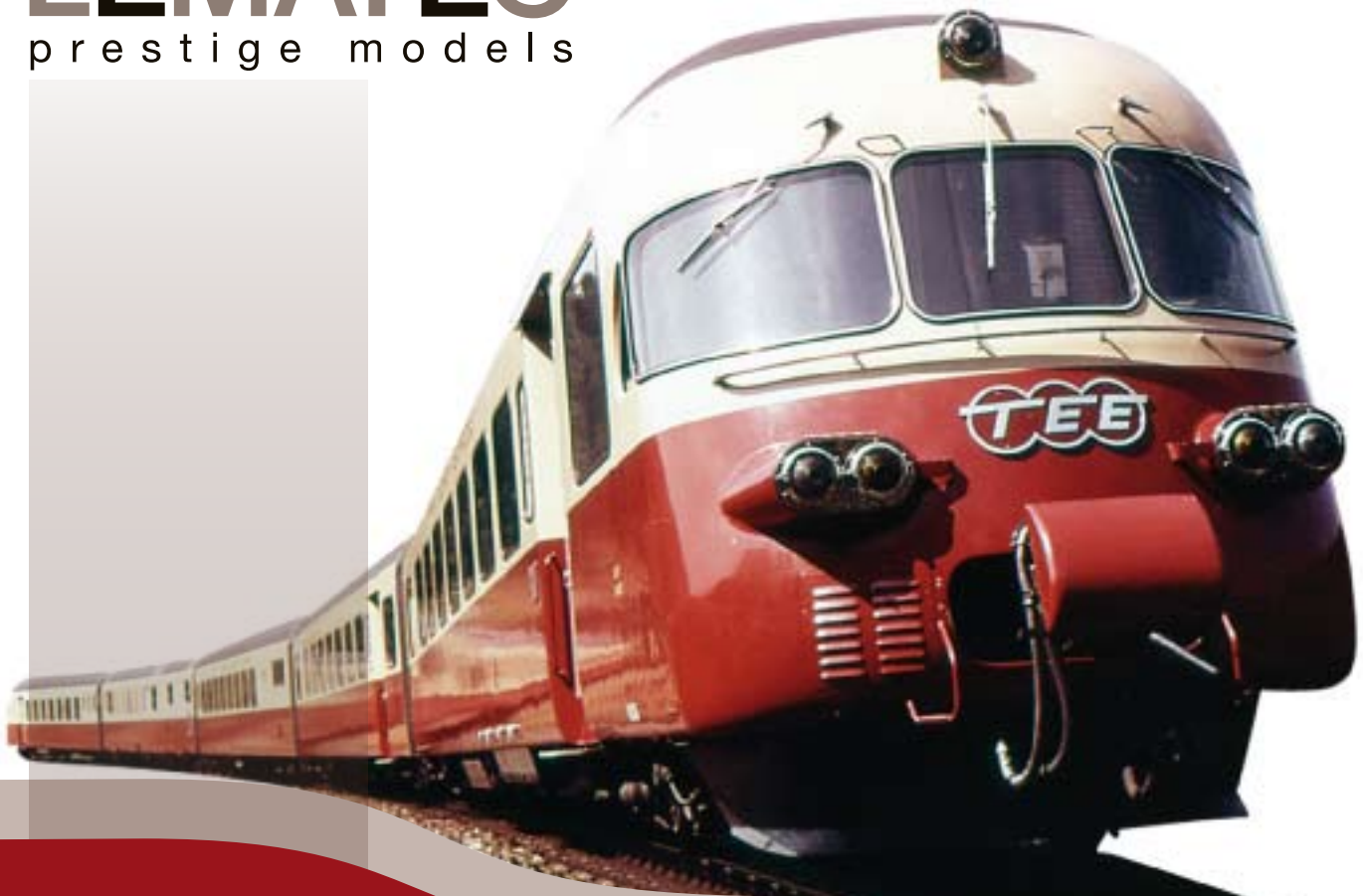


2013 14

LEMATEC

prestige models



HO-214 - SBB Te II 221-236



N-204 SBB Bm 4/4 18401-18446



N-206 SNCF 141 R

www.lematec.ch

CATALOGUE KATALOG

Cher client

Vous trouverez dans ce catalogue les modèles en préparation ou en production pour les années 2013-2014.

Nos modèles sont de fabrication artisanale en petites séries limitées et numérotées, et s'adressent aux amateurs les plus exigeants et aux collectionneurs, sensibles au prestige d'une grande marque.

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 et

sont équipés d'une interface digitale pour l'installation aisée d'un décodeur.

Active depuis plus de vingt-cinq ans dans le domaine des trains miniatures haut de gamme, connue jusqu'en 2006 sous le nom de Lemaco Prestige Models SA, Lematec Prestige Models SA continue inlassablement d'appliquer les recettes qui ont fait le succès de la marque: documentation solide et approfondie, concours des meilleurs spécialistes et modélistes, artisans reconnus comme les meilleurs dans leur branche, amélioration continue, technologie à la pointe du progrès, volonté constante non de faire de son mieux, mais de faire mieux.

En rejoignant la grande famille Lematec, vous entrez dans un univers privilégié et

exclusif, où passion, rêve et nostalgie font revivre les grands moments de l'épopée ferroviaire qui a tant contribué à faire du monde de hier celui que nous apprécions aujourd'hui.

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, écrivez ou téléphonez-nous.

Sehr geehrter Kunde

Dieser Katalog enthält alle diejenigen Modelle, welche sich bereits in Produktion befinden oder die für die Periode 2013-2014 noch in Vorbereitung sind.

Unsere Modelle werden handwerklich und nur in kleinen Serien hergestellt und sind für anspruchsvolle Liebhaber und Sammler bestimmt.

Sie zeichnen sich aus durch ihre Feinheit in der Nachbildung sowie durch die Qualität ihrer Funktionsweise und ihrer Laufenschaften. Sie sind nicht nur zum Ausstellen in einer Vitrine gedacht, sondern leisten auch ausgezeichnete Fahrdienste, ganz zur Freude und Begeisterung aller Betreiber von Anlagen.

Alle unsere Modelle sind für das Zweileitersystem mit 12 Volt Gleichstrom konzipiert

und mit einem Digital-Interface versehen, welches den Einbau eines Decoders sehr erleichtert.

Bis 2006 auf dem Gebiet der Modelleisenbahnen für höchste Ansprüche unter dem Namen Lemaco Prestige Models AG bekannt, führt heute die Firma Lematec Prestige Models AG unerlässlich die mehr als 25 jährige Tradition und die für den Erfolg der Marken bekannten Rezepte weiter, welche da sind: Äusserst solide und profunde Dokumentation des Vorbilds unter Mitarbeit der anerkanntesten Spezialisten und erprobtesten Modellbauer, Konstruktion durch seit langem auf dem Gebiet bestbekannte Hersteller, kontinuierliche Verbesserung der Wiedergabe, Verwendung neuester Technologien, konstanter Wille, nicht nur sein Bestes zu liefern, sondern einfach besser zu sein.

Wenn Sie zur grossen Lematec-Familie stossen treten Sie in ein exklusives und privilegiertes Universum in welchem Passion, Traum und Nostalgie Sie die grossen Momente der Eisenbahn-Geschichte wieder erleben lassen, welche so stark dazu beigetragen hat, aus der Welt von Gestern diejenige zu machen, welche wir heute so gerne schätzen.

Unsere Webseite www.lematec.ch informiert Sie regelmässig über die Fortschritte unseres Programms, sowie über Ausstellungen, an welchen wir teilnehmen.

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

PROGRAMME 2013-14

PROGRAMM 2013-14

N SBB Bm 4/4 N° 18401-18446

Q2 2013

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, Auslieferungszustand, Untergestell hellgrau, Ep. III

N-204/2 SBB Bm 4/4 18442, braun, Untergestell grau, Ep. III-IV

N-204/3 SBB Bm 4/4 18424, rot, mit Kamin, Untergestell schwarz, Ep. IV-V

N-204/4 SBB Bm 4/4 18443, rot, mit Kamin, Untergestell schwarz, Ep. IV-V

N-204/5 SBB Bm 4/4 18412, braun, Untergestell grau, mit Schornstein, Ep. IV-V

N-204/6 SBB Bm 4/4 18420, braun, Untergestell grau, Ep. III-IV

Lematec HO



46 Einheiten dieser mittelschweren Diesel-elektrischen 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.

N SNCF 141 R

Q4 2013

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.



N-206/1 CH ex SNCF 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, Version actuelle Club Mikado 1244, vert, Ep. V

N-206/2 SNCF 141 R 2, charbon, roues à rayon, tender rivé, région 1, noir, Ep. III

N-206/3 SNCF 141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, région 6, vert, Ep. III

N-206/4 SNCF 141 R 568, charbon, un essieu Boxpok, tender rivé, région 2, noir, Ep. III

Lematec O



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.

N FS TEE Breda ALn 442-448 (2^{ème} série)

Q1 2014

Dans les années 1957-1958, ces automotrices furent construites à neuf exemplaires chez Breda. Elles étaient destinées à desservir quelques destinations internationales du réseau Trans Europ Express (TEE) de l'époque.

Dérivées des ALn 880 fabriquées 7 ans auparavant, elles étaient équipées de deux moteurs Diesel à cylindres opposés installés sous le plancher. Cette disposition inédite permettait d'offrir un total de 90 places assises dans une rame de deux éléments.



Prototype

N-201/5 FS TEE Breda ALn 442-448, état d'origine, sans trompes d'avertisseurs, Ep. IIIb

N-201/6 FS TEE Breda ALn 442-448, état d'origine, tampons ovales, Ep. IIIb

N-201/7 FS TEE Breda ALn 442-448, état d'origine, tampons ovales, toit foncé, Ep. IIIb

N-201/8 FS TEE Breda ALn 442-448, état d'origine, toit foncé, Ep. IIIb



Prototype

1957-1958 wurden für den Einsatz auf dem damaligen TEE-Netz bei Breda total 9 dieser Doppeltriebwagen gebaut.

Vom bereits 7 Jahre vorher konstruierten Typ ALn 880 abgeleitet, zeichneten sie sich als absolute Neuheit durch zwei unter den Wagenkasten angebrachten, horizontal liegenden Dieselmotoren aus. Dank dieser Anordnung konnten in den zwei Wagen total 90 Sitzplätze bereitgestellt werden.

N SBB BDe 4/4 1621-1651

Q3 2014

Fabriquées à 31 exemplaires et livrées entre 1952 et 1955, les BDe 4/4 répondaient au besoin des CFF d'un véhicule moteur pour le service des lignes secondaires. Couplées avec des voitures légères et des voitures pilotes, les BDe 4/4 composaient avec ces dernières des rames navette harmonieuses. Les dernières furent retirées du service en 1997.



Prototype

N-205/1 SBB CFe 4/4 841-871, Auslieferungszustand, grün, Ep. IIIa

N-205/2 SBB BDe 4/4 1621-1651, nach Umbau 1959, grün, Ep. IIIb-IV

N-205/3 SBB BDe 4/4 1621-1651, neues Logo ab 1988, grün, Ep. IVb-V

N-205/4 SBB BFe 4/4 1643, heutiger Betriebszustand, grün, Ep. V-VI

N-205/5 SBB CFe 4/4 841-871, mit Steuerwagen BCt 951-970, Ep. IIIa

N-205/6 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Ep. IIIb-IV

N-205/7 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Ep. IVb-V

N-205/8 SBB BDe 4/4 1621-1651, mit Steuerwagen ABt4ü, Ep. V-VI



Prototype

Die BDe 4/4 wurden in 31 Exemplaren bestellt, zwischen 1952 und 1955 geliefert, und waren bei der SBB für den Betrieb auf Nebenlinien bestimmt. Zusammen mit Leichtstahlwagen und Steuerwagen stellten die BDe 4/4 einheitlich harmonische Triebzüge dar. Die letzten Exemplare wurden 1997 aus dem Betrieb genommen.

H0m MOB Be 4/4 1001

Q3 2013

Mises en service en 1955 sur le LCD (Lugano-Cadro-Dino) puis achetées par le MOB en 1973, l'automotrice Be 4/4 1001 a été construite par les Ateliers de Vevey. Après le remplacement des ses bogies par ceux de l'automotrice 1329 des tramways de Zürich, la Be 4/4 1001 fut affectée au service régional Montreux-Les Avants. Elle est toujours active comme véhicule de manoeuvre à Montreux.



- H0m-203/1** LCD (Lugano-Cadro-Dino) Be 4/4 9, état d'origine, suspension Neidhardt-Vevey, bleu et crème, 1955-1973
- H0m-203/2** MOB Be 4/4 1001, nouveaux bogies, sigle MOB ancien, bleu et crème, 1973-1981
- H0m-203/3** MOB Be 4/4 1001, état actuel, bleu et crème, 1981 à aujourd'hui



Dieser Triebwagen wurde ursprünglich 1955 durch die Ateliers de Vevey gebaut und auf der Linie Lugano-Cadro-Dino (LCD) in Betrieb genommen. Die MOB kaufte das Fahrzeug 1973 und ersetzte die Drehgestelle durch diejenigen des Triebwagens 1329 der Zürcher Trambetriebe. Die Be 4/4 1001 II diente lange Jahre dem Lokalverkehr zwischen Montreux und Les Avants. Heute ist der Triebwagen noch im Rangierbetrieb in Montreux tätig.

H0m Set Vivarais

Q4 2013

En complément des Mallet 030-030-T des CFD (Chemins de Fer Départementaux) du Vivarais référence H0m-204, Lematec prépare un coffret avec voitures voyageurs et fourgon et un coffret avec wagons marchandises (couvert, tombereau et plat), qui permettront aux amateurs d'exploiter une ligne d'intérêt local.



- H0m-206/1** Coffret voyageur CFD Vivarais, Ep. II-III
- H0m-206/2** Coffret voyageur CFV Touristique, Ep. IV-V
- H0m-206/3** Coffret wagons marchandises CFD Vivarais, Ep. II-III
- H0m-206/4** Coffret wagons marchandises CFV Touristique, Ep. IV-V



Für den regelgerechten Einsatz auf einer Lokal-Bahn der Mallet 030-030T der CFD (Chemins de Fer Départementaux) du Vivarais (Lematec Referenz H0m-204) bringen wir zwei Packungen auf den Markt, eine mit einer Komposition enthaltend mehrere Personenwagen und einen Packwagen, und eine zweite mit Güterwagen, bestehend aus geschlossenem Güterwagen, Hochbordwagen und Flachwagen.

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 HOM-201).



Prototype

HOM-202/2A-D MOB AB 305 à 308, Ep. IV-V

HOM-202/6A-C MOB Z 33 - BD 33, Ep. IV-V

HOM-202/7A-E MOB B 211 à 215, Ep. IV-V

HOM-202/8 FO B 4273-4288, rot, Ep. IV-V

HOM-202/9 MGB B 4273-4288, rot, Ep. V



Prototype

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 HOM-201).

Dans les années cinquante, l'augmentation du trafic nécessita l'acquisition de nouveaux véhicules par le VZ (Visp-Zermatt puis BVZ Brig-Visp-Zermatt-Bahn). Comme la crémaillère ne permettait pas une augmentation de la force de traction par essieu, le BVZ s'orienta vers un véhicule à 6 essieux moteurs et choisit la version automotrice à compartiments voyageurs, qui permettait à la fois une circulation autonome et la traction de véhicules remorqués.



Photo M. Emmenegger

HOM-207/1 VZ ABFeh 6/6 2032, Scherenstromabnehmer, 1960-1974, Ep. III-IV

HOM-207/2 BVZ ABDeh 6/6 2031, Einholmstromabnehmer, 1972-1981, Ep. IV

HOM-207/3 BVZ BDeh 6/6 2032, Zierstreifen, rundes Logo, ab 1984, Ep. IV-V

HOM-207/4 BVZ BDeh 6/6 2031, Zierstreifen, neues Logo, Ep. IV-V

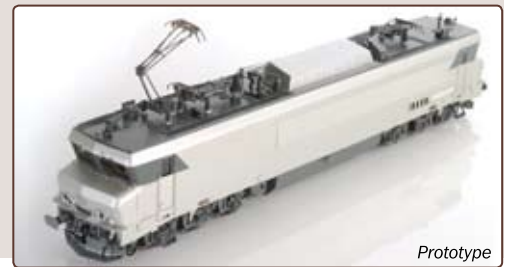


In den 50-er-Jahren benötigte die VZ (Visp-Zermatt, später BVZ Brig-Visp-Zermatt) neue Lokomotiven um den ständig zunehmenden Verkehr bewältigen zu können. Da der Betrieb auf Zahnstangen keine Erhöhung der Achskraft erlaubte wählte die VZ-Bahn einen 6-achsigen zweiteiligen Triebwagen mit Personen-Abteilen, welcher sowohl einzeln als auch als Traktions-Fahrzeug eingesetzt werden konnte.

HO CC 6500/21000

Q1 2013

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.



Prototype

HO-207/06 SNCF CC 6540, Lyon-Mouche, vert bleuté foncé, Ep. IV
HO-207/07 SNCF CC-6548, Lyon-Mouche, vert bleuté foncé, Ep. IV
HO-207/09 SNCF CC-21002, Dijon, gris béton, Ep. IV
HO-207/11 SNCF CC-6572, Lyon Mouche, gris métallisé, Ep. IV
HO-207/12 SNCF CC-6570, Lyon Mouche, gris béton, Ep. IV-V

HO-207/14 SNCF CC-6558, Lyon Mouche, vert bleuté foncé, Ep. IV
HO-207/15 SNCF CC-6554, Lyon Mouche, gris béton, Ep. IV-V
HO-207/16 SNCF CC-21003, Dijon, gris béton, Ep. IV-V
HO-207/17 SNCF CC-21004, Dijon, gris métallisé, Ep. IV



Prototype

Diese besonders starke und zuverlässige Lokomotive, die den Bedürfnissen von Schnell- und Schwerdiensten gerecht wurde, war die erste in Serie gebaute Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/Std. Zur Beförderung 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.

HO SBB Ce 6/8^{II}

Q2 2013

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.



Prototype

HO-211/1 SBB Ce 6/8^{II} 14253, historische Lok, braun, Ep. II/V
HO-211/2 SBB Be 6/8^{II} 13254, Verkehrshaus, grün, Ep. III-IV
HO-211/3 SBB Ce 6/8^{II} 14269, Rangierlok, 1 Panto, grün, Ep. III-IV
HO-211/4 SBB Fc 2 x 3/4 Nr. 12251, Auslieferungszustand, braun, Ep. II
HO-211/5 SBB Ce 6/8^{II} 14276, grün, Fahrwerk hellgrau, Öventilator, Ep. III

HO-211/6 SBB Be 6/8^{II} 13255, grün, Fahrwerk hellgrau, Ep. III
HO-211/7 SBB Ce 6/8^{II} 14257, braun, Auslieferungszustand, Ep. II
HO-211/8 SBB Ce 6/8^{II} 14267, grün, Fahrwerk dunkelgrau, Ep. III



Prototype

Die Ce 6/8^{II}, absolutes Symbol der Gotthardstrecke und bekannt unter dem Namen „Krokodil“, wurde zu Beginn der 20er 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 80er 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.

HO PLM/SNCF 151 A

Q3 2013

Etudiées pour supprimer les renforts nécessaires aux trains de marchandise lourds entre Laroche et Dijon, les 151 A furent construites en 1932 et furent les dernières locomotives construites par le PLM. Mutées à la région Est dès 1949, elles y assurèrent un très bon service dans le bassin minier et sur l'artère Nord-Est jusqu'à la fin de leur carrière en 1957. Elles furent les premières «Santa Fé» à tender séparé françaises et avaient pour particularité d'avoir les 4 cylindres à l'extérieur: les cylindres BP attaquaient les deux premiers essieux moteurs et les cylindres HP attaquaient les trois essieux moteurs arrière. Les deux trains étaient reliés par des bielles d'accouplement intérieures.



- HO-213/1** PLM 151 A 1, échappement simple, vert PLM, Ep. II
- HO-213/2** PLM 151 A 7, échappement double, vert PLM, boîte à fumée noire, Ep. II
- HO-213/3** SNCF 5-151 A 5, échappement double, vert, boîte à fumée noire, Ep. III
- HO-213/4** SNCF 1-151 A 4, échappement double, noir, Ep. III
- HO-213/5** SNCF 5-151 A 2, échappement double, vert, boîte à fumée noire, Ep. III
- HO-213/6** SNCF 1-151 A 8, échappement double, vert, boîte à fumée noire, Ep. III

Um eine Doppeltraktion vor schweren Güterzügen auf der Strecke zwischen Laroche und Dijon zu vermeiden baute die PLM 1932 Lokomotiven vom Typ 151 A. Es waren übrigens die letzten durch die PLM gebauten Dampflokomotiven. Unter der SNCF wurden sie 1949 der Region Ost zugeteilt; dort leisteten sie bis zum Ende ihrer Karriere in 1957 sehr gute Dienste in den Kohlenbecken und auf der Nord-Ost -Verkehrsader. Es waren die ersten französischen Dampflokomotiven mit Schlepptender vom Typ „Santa Fe“. Ihre spezifische Eigenschaft war die Anordnung aller vier Zylinder aussen am Rahmen, wobei die Niederdruckzylinder die vorderen beiden Triebachsen antrieben und die Hochdruckzylinder auf die hinteren drei Triebachsen wirkten. Die beiden Triebwerke waren durch Kuppelstangen im Innern des Rahmens miteinander verbunden.

HO SBB TEE II RAe 1051-1055

Q4 2013

Chefs-d'oeuvre de l'industrie ferroviaire suisse et des CFF, les rames quadricourant TEE II RAe 1051-1055 ont marqué les esprits par leur design hors du temps, leur confort et leur innovation technique. La rame 1053 est conservée par CFF Historic.



- HO-216/1A** SBB TEE II RAe 1051, rouge-beige/rot-beige, 5 éléments/5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- HO-216/1B** SBB TEE II RAe 1054, rouge-beige/rot-beige, 5 éléments/5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- HO-216/2A** SBB TEE II RAe 1052, rouge-beige/rot-beige, 6 éléments/6-teilig, 1966-1988, Ep. III-IV
- HO-216/2B** SBB TEE II RAe 1053, rouge-beige/rot-beige, 6 éléments/6-teilig, 1966-1987, Ep. III-IV
- HO-216/3** SBB RABe EC 1055, gris/grau, 6 éléments/6-teilig, 1988-1999, Ep. IV-V



Die Vierstromzüge TEE II RAe 1051-1055, Meisterwerke der schweizerischen Eisenbahnindustrie und der SBB, haben diese Epoche durch ihr zeitloses Design, ihren Komfort und ihre technischen Innovationen eindrucksvoll geprägt. Der Zug 1053 wird durch SBB Historic in Betrieb erhalten.

HO SNCF Autorails X-2400

Q1 2014

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.



Prototype O

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-203/4A SNCF X 2403, Rennes, service commercial, toit rouge, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. IV

HO-203/4B SNCF X 2403, état actuel préservé association, toit crème, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. V

HO-203/5A SNCF X 2448, Metz, toit crème, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. III

HO-203/5B SNCF X 2410, Rennes, 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 erlauben. Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt.



Prototype O

HO SBB Te^{II}

Q2 2014

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.

HO-214/1 SBB Te^{II} 221, braun, aufbewahrter Traktor, Ep. III-V

HO-214/2 SBB Te^{II} 223, braun, Handgriff schräg, Ep. III-IV

HO-214/3 SBB Te^{II} 235, braun, Handgriff senkrecht, Ep. III-IV

HO-214/4 SBB Ee 2/2 16001, Ursprungszustand, grün, Ep. II

HO-214/5 SBB Te^{II} 233, Handgriff senkrecht, grün, Ep. III

Lematec O



Lematec O

Die Ee 2/2 16001-10 wurden ab 1927 ausgeliefert und dienten als Ersatz der Maschinen mit Akkumulatorenbetrieb 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 80er Jahre ihre Dienste geleistet.

Die beiden ersten Einheiten, welche als Prototyp dienten, wurden auf dem Tenderfahrgestell der Dampflokomotiven B 2/3 NOB gebaut.

HO SBB Bm 4/4 (2^{ème} série)

Q3 2014

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-210/5 SBB Bm 4/4 18403, braun, Ep. IV-V

HO-210/6 SBB Bm 4/4 18428, braun, Ep. IV-V

HO-210/7 SBB Bm 4/4 18407, rot, Ep. IV-V

HO-210/8 SBB Bm 4/4 18439, rot, Ep. IV-V

HO-210/9 SBB Bm 4/4 18446, rot, Ep. IV-V



46 Einheiten dieser mittelschweren Diesel-elektrischen 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.

HO SNCF BB MTE

Q4 2014

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, R 5, Portes, vert bleuté clair, Ep. IIIb

HO-215/2 SNCF BB 9281, R 4, Paris S.O., Rouge Capitole, Ep. IIIb-IV

HO-215/3A SNCF BB 16006, R 1, Strasbourg, vert bleuté clair, Ep. IIIb

HO-215/3B SNCF BB 16020, R 2, La Chapelle, vert bleuté clair, Ep. IIIb-IV

HO-215/4A SNCF BB 25236, R 5, Vénissieux, vert bleuté clair, Ep. VI

HO-215/4B SNCF BB 25240, R 5, Marseille, vert bleuté clair, Ep. IIIb-IV

HO-215/5 SNCF BB 9278, Oullins, R 4, Paris S.O., vert, bandes blanches, Ep. IV-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.

Om RhB ABe 4/4^{II} 40

Q2 2013

Les ABe 4/4^{II} de la série 40 sont les premières automotrices à courant continu développées par les RhB depuis leur fusion en 1943 avec le chemin de fer de la Bernina (Berninabahn). Aptes à rouler à 65 km/h, ces automotrices offraient 12 places en 1^{ère} classe et 24 en 2^{ème} classe. Elles ont été dès l'origine prévues pour rouler en UM (unité multiple).

On les rencontrait souvent en UM avec les ABe 4/4^{III} de la série 50 (Lematec réf. Om-003)



Om-204/1 RhB ABe 4/4^{II} 43, Ablieferung, Schrift RhB weiss, goldener Zierstreifen, rot
Om-204/2 RhB ABe 4/4^{II} 44, 80er Jahre, Logo RhB, goldener Zierstreifen, rot
Om-204/3A RhB ABe 4/4^{II} 41, letzter Zustand, RhB Rhätische Bahn, silberner Zierstreifen, rot
Om-204/3B RhB ABe 4/4^{II} 42, letzter Zustand, RhB Rhätische Bahn, silberner Zierstreifen, rot

Om-204/4 RhB ABe 4/4^{II} 48, Ablieferung, Schrift RhB weiss, goldener Zierstreifen, rot
Om-204/5 RhB ABe 4/4^{II} 47, 80er Jahre, Logo RhB, goldener Zierstreifen, rot
Om-204/6A RhB ABe 4/4^{II} 47, aktuell, RhB Rhätische Bahn, silberner Zierstreifen, rot
Om-204/6B RhB ABe 4/4^{II} 49, aktuell, RhB Rhätische Bahn, silberner Zierstreifen, rot
Om-204/7 RhB Xe 4/4 23201 (ex 48) Infra, gelb



Die ABe 4/4^{II} der Serie 40 sind die ersten Gleichstrom- Triebwagen, welche von den RhB seit ihrer Fusion mit der Berninabahn im Jahr 1943 entwickelt wurden. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 65 km/h bieten diese Triebwagen 12 Plätze in der 1. Klasse und 24 Plätze in der 2. Klasse. Sie wurden von Anfang an dazu vorgesehen, in mehrteiligen Einheiten zu fahren. Man traf sie häufig in Mehrfachtraktion zusammen mit den ABe 4/4^{III} der Serie 50 (Lematec Ref. Om-003) an.

Om RhB ABe 4/4^{III} 50 (2^{ème} série)

Q2 2013

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 ABe 4/4^{III} 51 „Poschiavo“, rot, Ursprungszustand, Ep. IV
Om-003/4 RhB Bernina ABe 4/4^{III} 52 „Brusio“, rot, Zustand aktuell, Ep. V
Om-003/5 RhB Bernina ABe 4/4^{III} 55 „Diavolezza“, rot, Zustand aktuell, 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.

○ SNCF Autorails X-2400

Q2 2013

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.



Prototype

- 0-208/1** SNCF X 2401, Limoges, rubis /gris perle, 2^{ème} et 3^{ème} classe, sans déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. III
- 0-208/2** SNCF X 2408, Marseille, toit crème, plaque Cévenol, sans déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. III
- 0-208/3** SNCF X 2458, Limoges, toit rouge, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. IV
- 0-208/4** SNCF X 2403, Rennes, service commercial, toit rouge, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. IV
- 0-208/5A** SNCF X 2448, Metz, toit crème, avec déflecteurs de gaz d'échappement, Ep. III
- 0-208/5B** SNCF X 2410, Rennes, 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 erlauben. Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt.



Prototype

Diese Triebwagen, welche den dringenden Bedürfnissen der Nachkriegszeit gerecht werden sollten, haben alle Gegenden Frankreichs befahren und eine Karriere von fast vierzig Jahren erlebt.

○ SNCF CC-72000

Q4 2013

Au début des années 1960, la SNCF avait un besoin important de locomotives Diesel-électriques de grande puissance pour remplacer les locomotives à vapeur. Une nouvelle génération de moteurs 16 cylindres SACM permettra le développement de locomotives aptes à assurer la traction de trains de voyageurs et de marchandises nécessitant des performances élevées sur nombre de lignes non électrifiées : la CC 72000 était née. Ces machines sont considérées par la plupart des amateurs comme les plus belles locomotives Diesel-électriques françaises.



- 0-201/01** SNCF CC 72012, R 5, Vénissieux, bleu, Ep. IVa
- 0-201/02** SNCF CC 72047, R 1, Chalindrey, bleu, Ep. IVa
- 0-201/03** SNCF CC 72072, R 3, Rennes, bleu, Ep. IVb
- 0-201/05** SNCF CC 72030, R 1, Chalindrey, Corail+, Ep. IVb
- 0-201/06** SNCF CC 72049, R 5, Nevers, bleu, Ep. Va

- 0-201/07** SNCF CC 472067, R 5, Nevers, Fret, Ep. Vb
- 0-201/08** SNCF CC 72080, R 1, Chalindrey, bleu, Ep. IVb
- 0-201/09** SNCF CC 72090, R 5, Vénissieux, bleu, Ep. IVb
- 0-201/10** SNCF CC 72006, R 1, Chalindrey, bleu Isabelle, Ep. Vb



Um die Dampflokomotiven zu ersetzen benötigte die SNCF zu Beginn der 60-er-Jahre eine grosse Anzahl von Diesel-elektrischen Lokomotiven mit grosser Leistung. Eine neue Generation von Diesel-Motoren der SACM mit 16 Zylindern erlaubte die Entwicklung von sehr leistungsfähigen Lokomotiven, welche auf nicht elektrifizierten Linien sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr bestens eingesetzt werden konnten. Dadurch entstanden die CC 72000. Die meisten Eisenbahn-Kenner bezeichnen diese Lokomotiven als die schönsten französischen Diesel-elektrischen Lokomotiven.

O SBB Bm 4/4

Q4 2013

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.



0-204/1 SBB Bm 4/4 18405, Auslieferungstzustand, braun, Rahmen hellgrau, Ep. III

0-204/2 SBB Bm 4/4 18444, braun, Ep. IV

0-204/3 SBB Bm 4/4 18412, mit Kamin, braun, Ep. IV-V

0-204/4 SBB Bm 4/4 18424, mit Kamin, rot, Ep. IV-V

0-204/5 SBB Bm 4/4 18439, mit Kamin, rot, Ep. IV-V



46 Einheiten dieser mittelschweren Diesel-elektrischen 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.

O SNCF Mistral 69 (2^{ème} tranche)

Q1 2014

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, Etoile du Nord et Molière ont été composés de ces voitures prestigieuses.



0-213/4 SNCF Voiture TEE Mistral 69, Bar Mistral Arux, inox, Ep. IV

0-213/5 SNCF Voiture TEE Mistral 69, Bar A³rtu, inox, Ep. IV

0-213/6A-B SNCF Voiture TEE Mistral 69, voiture à couloir central A⁸tu, inox, Ep. IV

0-213/6CH CFF Voiture TEE Mistral 69, voiture à couloir central A⁸tu, inox, 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, Etoile du Nord und Molière mit diesen glanzvollen Wagen ausgestattet.

○ SBB Re 6/6

Q3 2014

Pour remplacer les Ae 6/6 sur la ligne du Gotthard, les CFF passent commande en 1969 à SLM et BBC de quatre prototypes numérotés 11601 à 11604, livrés en 1972, suivis en entre 1975 et 1980 de 85 machines de série. Pour faciliter l'inscription en courbe, la disposition d'essieux CC est abandonnée au profit du type BBB. Avec leurs 7 850 kW (10 600 ch), les Re 6/6 ont longtemps été considérées comme les locomotives à caisse unique les plus puissantes du monde.



0-202 SBB Re 6/6 11601-11604, 11605-11689, grün, rot, Ep. IV-VI



Um die Ae 6/6 auf der Gotthard-Linie zu ersetzen bestellten die SBB 1969 bei SLM und BBC vier Prototypen mit den Nummern 11601 bis 11604, welche 1972 geliefert wurden, und dann zwischen 1975 und 1980 gefolgt durch 85 Serien-Maschinen. Um die Kurvengängigkeit zu verbessern wurde die dreiachsige Achsfolge CC durch eine zweiachsige BBB ersetzt. Mit ihren 7 850 kW (10 600 PS) galten die Re 6/6 lange Zeit als die weltweit stärksten mit nur einem Kasten versehenen Lokomotiven.

○ SNCF BB MTE

Q4 2014

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, R 5, Portes, vert bleuté clair, Ep. IIIb
- 0-215/2** SNCF BB 9281, R 4, Paris S.O., Rouge Capitole, Ep. IIIb-IV
- 0-215/3A** SNCF BB 16006, R 1, Strasbourg, vert bleuté clair, Ep. IIIb
- 0-215/3B** SNCF BB 16020, R 2, La Chapelle, vert bleuté clair, Ep. IIIb-IV
- 0-215/4A** SNCF BB 25236, R 5, Vénissieux, vert bleuté clair, Ep. VI
- 0-215/4B** SNCF BB 25240, R 5, Marseille, vert bleuté clair, Ep. IIIb-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.

I SNCF 241 A

Q4 2013

Dès 1922, pour faire face à l'accroissement des tonnages et des vitesses, la compagnie de l'Est décida l'étude d'une locomotive de type Mountain. Un prototype numéroté 41001 fut livré en 1925. Après mise au point du prototype, 40 locomotives de série furent livrées entre 1931 et 1932 à la compagnie de l'Est et 49 locomotives identiques au réseau de l'Etat entre 1930 et 1934. La 241 A 65, dernière machine en service de la série, réformée en 1965, est préservée par l'association 241. A .65 et assure des circulations occasionnelles pour la plus grande joie des amateurs.



- I-205/1** EST 241 002, série 13, petits écrans pare-fumée, noir, Ep. II
- I-205/2** ETAT 241 005, Paris-Batignolles, petits écrans, vert, Ep. II
- I-205/3** SNCF 241.A.22, La Villette, grands écrans, noir, Ep. III
- I-205/4A** SNCF 241.A.65, Chaumont, grands écrans, vert, Ep. III
- I-205/4B** SNCF 241.A.65, locomotive préservée, noir, Ep. III-actuel



Ab 1922 beschloss die „Compagnie de l'Est“ im Hinblick auf die ständige Erhöhung der Tonnagen und der Geschwindigkeit sich mit dem Bau einer Lokomotive vom Typ Mountain zu beschäftigen. Ein 41001 nummerierter Prototyp wurde 1925 geliefert. Nach Erprobung des Prototyps wurden 40 Lokomotiven in Serie zwischen 1931 und 1932 an die „Compagnie de l'Est“ und weitere 49 identische Lokomotiven zwischen 1930 und 1934 ans Staatsnetz Etat geliefert. Die 241 A 65, die letzte noch betriebene Maschine dieser Serie, wurde 1965 ausgemustert. Sie wird seither vom Verein 241. A .65 gepflegt und zur grössten Freude der Liebhaber gelegentlich in Betrieb genommen.

I SBB TEE II RAe 1051-1055

Q4 2014

Chefs-d'oeuvre de l'industrie ferroviaire suisse et des CFF, les rames quadricourant TEE II RAe 1051-1055 ont marqué les esprits par leur design hors du temps, leur confort et leur innovation technique. La rame 1053 est conservée par CFF Historic.



- I-206/1A** SBB TEE II RAe 1051, rouge-beige/rot-beige, 5 éléments/5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- I-206/1B** SBB TEE II RAe 1054, rouge-beige/rot-beige, 5 éléments/5-teilig, 1961-1966, Ep. III
- I-206/2A** SBB TEE II RAe 1052, rouge-beige/rot-beige, 6 éléments/6-teilig, 1966-1988, Ep. III-IV
- I-206/2B** SBB TEE II RAe 1053, rouge-beige/rot-beige, 6 éléments/6-teilig, 1966-1987, Ep. III-IV
- I-206/3** SBB RABe EC 1055, gris/grau, 6 éléments/6-teilig, 1988-1999, Ep. IV-V



Die Vierstromzüge TEE II RAe 1051-1055, Meisterwerke der schweizerischen Eisenbahnindustrie und der SBB, haben diese Epoche durch ihr zeitloses Design, ihren Komfort und ihre technischen Innovationen eindrucksvoll geprägt. Der Zug 1053 wird durch SBB Historic in Betrieb erhalten.

2013 14



N-201 FS TEE Breda ALn 442-448



HO-212 SNCF 242 TA/SNCF 242 TB



HO-219 à 225 SNCF Voitures DEV AO



HO-217 PLM 262/SNCF 2CC2



HO-208 Bad.IVh/DR/DB BR 183



Om-203 RhB Panoramawagen



O-213 SNCF Fourgon Mistral 69



O-209 FS E.626

MODÈLES DISPONIBLES LIEFERBARE MODELLE

Prix sur demande/Preise auf Anfrage

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



I-207 SNCF 232 TC



I-019 DR/DB AG „Ludmilla“



I-204 OCEM FL