

# Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

# 112

14<sup>ème</sup> année  
Mars 2012  
Prix: € 7,95



## LA FOIRE DE NUREMBERG 2012:

LE REPORTAGE COMPLET



2 RÉSEAUX EN PRIMEUR:

## Thanasse

Du belge à l'échelle 0

## Gasselte

Une gare dans la Drenthe

- TEST:**
- LA TYPE 5 VAPEUR DE TREINSHOP OLAERTS
  - LA CC 72000 SNCF DE ROCO

- PRATIQUE:**
- LES RÈGLES À SUIVRE POUR UN PLAN DE VOIES (4): LA CONCEPTION D'UN PAYSAGE
  - UNE PETITE FERME AVEC GRANGE EN CARTON DÉCOUPÉ AU LASER
  - UN WAGON À L'ABANDON

- HISTOIRE:**
- LES 'TÊTES DE CHIEN' NS DE TRIX EXPRESS EN 1962

- REPORTAGE:**
- L'ÉLECTION DU MODÈLE DE L'ANNÉE • LE NEUF ET L'OCCASION SUR EBAY EN 2011 • UN WEEK-END DE 'Z' À ZELL • LE MUSÉE DE LA VOIE ÉTROITE INDUSTRIELLE

**TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**



P 208697



# Train Miniature magazine

# Prenez le train

du plus grand magazine belge de modélisme ferroviaire!

**Abonnez-vous**  
et économisez  
**€ 17,50**



## COMMENT S'ABONNER?

Effectuez un virement de €69,95 (1 an, 11 numéros) ou €133 (2 ans, 22 numéros) sur le compte n° 733-0558399-97. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba., Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

Pour obtenir un ancien numéro, veuillez verser €9 (frais de port compris) par numéro désiré. Versez le montant exact sur le compte 733-0558399-97 de Meta Media Groep bvba., avec la mention du numéro TMM désiré.





Meta Media Groep bvba  
Hekkergerstraat 31 - 9260 Schellebelle  
RPM Dendermonde - TVA BE 0461.968.933

**ADMINISTRATION**  
Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle  
[www.trainminiaturemagazine.com](http://www.trainminiaturemagazine.com)

Nos bureaux sont ouverts du lundi au vendredi  
de 9 à 12 et de 13 à 17 h

**RÉDACTION**

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht  
redactie@modelspoormagazine.be

**COMPTE BANCAIRE BELGIQUE**  
KBC 733-0558399-97

**POUR L'EUROPE**  
IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

**DIRECTEUR DE LA PUBLICATION**  
Dirk Melkebeek  
info@modelspoormagazine.be

**RÉDACTEUR EN CHEF**  
Guy Van Meroye  
redactie@modelspoormagazine.be

**CLÔTURE DE RÉDACTION**  
Luc Dooms

**COMITÉ DE RÉDACTION**  
Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht, Luc Dooms,  
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

**MISE EN PAGE**  
Shari Buyle

**RÉDACTION**

Jaques Le Plat, Max Delie, Michel Van Ussel, Bart Luyten,  
Sven van der Hart, Tony Cabus, Luc Hofman,  
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel, Gerolf Peeters,  
Jacques Timmermans, Arnaud Verlaeken,  
Bertrand Montjobaques, Matti Thomas, Erwin Stuyvaert,  
Emmanuel Nouaillier, Rik De Bleser, Jan Nickmans,  
Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,  
Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts, Alain Vandergeten.

**ADMINISTRATION & ABONNEMENTS**  
abo@modelspoormagazine.be

**LICENCES & COPYRIGHTS**  
Dirk Melkebeek  
info@modelspoormagazine.be

**WEBMASTER**  
Luc Dooms

**MODERATEURS**  
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

**PROMOTION & PUBLICITÉ**  
Guy Van Meroye  
info@modelspoormagazine.be

**IMPRESSION**  
Geers Offset nv, Oostakker

**DISTRIBUTION**  
AMP nv Bruxelles  
Aldipress bv Utrecht

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur. Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement. Les frais de port sont à charge du destinataire.

**EDITEUR RESPONSABLE**

Dirk Melkebeek, adresse de l'administration

**COMMENT S'ABONNER?**

**Pour la Belgique:** versez 69,95€ (11 n°) ou 133€ (22 n°) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

**Pour le reste de l'UE:** versez 85€ (11 n°) ou 164€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

**Pour les autres pays dans le monde:** versez 98€ (11 n°) ou 190€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: [abo@modelspoormagazine.be](mailto:abo@modelspoormagazine.be)

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media Groep bvba, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

**DATÉ DE PARUTION:**  
TMM 113: 30/03



Membre de la Fédération  
de la Presse Périodique  
belge

# Une 'politique à double voie' pour l'avenir du modélisme ferroviaire?

Lors de notre récente visite à la Foire aux jouets de Nuremberg, il était clair que l'industrie du modélisme ferroviaire a opté cette année pour une 'politique à double voie'. Nous ne parlons pas de différentes grandeurs d'échelles et encore moins de types de courant, mais de la réponse à la question cruciale suivante: comment rendre le modélisme ferroviaire attractif pour les jeunes?

Un des fabricants parie désormais sur les jeunes enfants, un autre sur les adolescents fascinés par la technologie, et certains suivent même les deux voies simultanément. Souvent en effet, l'intérêt pour le train commence très jeune. Quelques fabricants se spécialisent donc nettement dans le marché du jouet: c'est certainement une initiative louable pour réintroduire le train miniature dans la chambre de jeux des jeunes bambins. Pensons par exemple aux initiatives prises par Märklin avec ses sets de départ 'My World' contenant des petits wagons de marchandises, ou de la nouvelle gamme LGB avec ses locos et voitures très colorées. De la pure fantaisie, c'est vrai, mais qui offre de nombreuses possibilités de jeu et à des prix convenables. Dans les pays anglo-saxons, le phénomène de 'Thomas la locomotive à vapeur' est incroyablement populaire parmi les enfants: en donnant un nom et un visage au matériel roulant, ces locomotives deviennent des personnages dans l'imaginaire de ces jeunes enfants. Pour les faire rêver, les fabricants de modélisme ferroviaire reçoivent parfois aussi l'aide de milieux inattendus: Brio, le fabricant scandinave de petits trains en bois, sort désormais des petites locomotives mues par piles, capables de plusieurs fonctions et pourvues d'accessoires interactifs en tous genres. Le pas vers le véritable modélisme ferroviaire n'est alors plus très grand à faire; espérons que l'on pourra convaincre par ce biais ces enfants à s'adonner au hobby du modélisme ferroviaire et qu'après leur 'train-jouet', ils voudront posséder un véritable 'train électrique'.

D'un autre côté, c'est la voie de la technologie moderne qui attise l'intérêt des adolescents d'aujourd'hui. La commande d'un réseau modèle via un Smartphone ou une tablette est déjà une réalité de nos jours. Pour les plus anciens modélistes d'entre-nous, ceci constituera sans doute 'un pont trop loin': une centrale digitale 'classique' est déjà une véritable révolution, et ne parlons même pas de son mode d'emploi... Mais notre jeunesse a grandi avec les jeux électroniques et est très habile des doigts avec toutes ces touches, en passant intuitivement d'un écran de tablette à un autre. Avec les systèmes de commande les plus modernes, vous pouvez reproduire le pupitre de conduite d'une loco sur l'écran de votre tablette et conduire votre train miniature au départ de cet écran! Vous pouvez aussi simuler toute une série de situations et pouvez même commander à distance des trains via un Smartphone ou un appareil photo, sans être réellement présent sur place... La technologie vocale et le GPS font également leur entrée dans le monde du modélisme ferroviaire et les possibilités des nouvelles technologies seront sans doute sans limites.

Quant à savoir si ces initiatives seront couronnées de succès, nous ne pourrions le constater que dans quelques années. Le fait est que les premiers pas sont posés en vue de faire découvrir le train en tant que jouet aux enfants, de leur donner l'envie du modélisme ferroviaire et qu'une fois devenus adolescents, de maintenir leur intérêt grâce aux technologies les plus modernes.

La plupart des fabricants entendent donc l'avenir du modélisme ferroviaire avec un optimisme mesuré: c'est notre cas également.

Guy Van Meroye

A partir du 1<sup>er</sup> mars 2012, 'Train Miniature Magazine' sera édité par la société 'Meta Media Groep bvba', Hekkergerstraat, 31 à 9260 Schellebelle, siège également du secrétariat.

A compter de la même date, l'adresse de la rédaction est Leonarduslaan, 10 à 2960 Brecht.



Photo: Gerard Tombroek



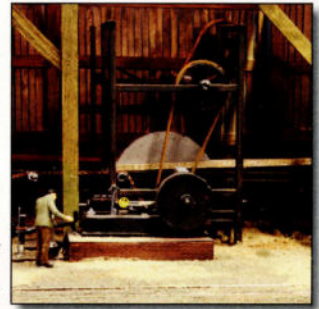
*'Gasselte', le dernier projet en date de Theo Maris et Fokko Feenstra, toujours situé dans la région champêtre du nord-ouest de la Drenthe...*

<b>EDITORIAL</b> .....	PAGE 3
<b>SOMMAIRE</b> .....	PAGE 4
<b>NOUVEAUTÉS</b> .....	PAGE 7
<b>NOUVEAUTÉS AUTOS</b> .....	PAGE 14
<b>RECENSIONS</b> .....	PAGE 15
<b>TEST : LA CC 72000 SNCF DE ROCO</b> .....	PAGE 16
<b>RÉSEAU: 'THANASSE', DU BELGE À L'ÉCHELLE 0</b> .....	PAGE 18
<b>REPORTAGE: LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG 2012</b> .....	PAGE 26
<b>TEST: LA LOCO À VAPEUR DU TYPE 5 DE TREINSHOP OLAERTS</b> .....	PAGE 43
<b>RÉSEAU: 'GASSELTE', UNE PETITE GARE DANS LE NORD-OUEST DE LA DRENTHÉ</b> .....	PAGE 50
<b>PRATIQUE: LES RÈGLES À SUIVRE POUR UN PLAN DE VOIES (4) :</b>	
<b>LA CONCEPTION D'UN PAYSAGE</b> .....	PAGE 58
<b>PRATIQUE: UNE PETITE FERME AVEC GRANGE EN CARTON DÉCOUPÉ AU LASER</b> .....	PAGE 66
<b>PRATIQUE: UN WAGON À L'ABANDON</b> .....	PAGE 68
<b>HISTOIRE: LES 'TÊTES DE CHIEN' NS DE TRIX EXPRESS EN 1962</b> .....	PAGE 70
<b>REPORTAGE: L'ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE'</b> .....	PAGE 74
<b>REPORTAGE: LE NEUF ET L'OCCASION SUR EBAY EN 2011</b> .....	PAGE 76
<b>REPORTAGE: UN WEEK-END DE 'Z' À ZELL</b> .....	PAGE 80
<b>REPORTAGE: LE MUSÉE DE LA VOIE ÉTROITE INDUSTRIELLE</b> .....	PAGE 81
<b>AGENDA ET PETITES ANNONCES</b> .....	PAGE 82

**RÉSEAU: 'THANASSE', DU BELGE À L'ÉCHELLE 0**

Ce réseau modulaire de 22 m de longueur à l'échelle 0 (1/43e) est l'évocation d'une ligne ferrée fictive datant des années '50 et située en Thiérache, la partie sud des provinces de Hainaut et de Namur; elle est raccordée au réseau ferré français. La partie droite de ce réseau est la gare de 'Cabusart' (voir TMM n° 52), la partie gauche de ce réseau présente des raccordements privés menant à deux industries locales: la brasserie 'Degauquier' et la scierie 'Gilson Frères'. Tous les décors et bâtiments ont été réalisés par les membres de l'asbl MSA Oostkamp, dans la plupart des cas selon des exemples existants, en fabrication 'maison'. Faites-y un tour avec nous, en page 18.

18



**REPORTAGE: LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG 2012**

La 63e édition de la Foire aux jouets de Nuremberg a fermé ses portes: avec ses 77.500 visiteurs, sa fréquentation a encore diminué cette année de quelques dizaines de milliers de spectateurs et pourtant, les organisateurs sont très contents de ce 'cru' 2012. Notre équipe a rendu visite à tous les stands de modélisme ferroviaire présents dans le hall 4A et vous en a rapporté un reportage détaillé comme jamais, et qui ne concerne pas seulement les nouveautés belges et néerlandaises... A lire en page 26.

26



**TEST: LA LOCOMOTIVE À VAPEUR TYPE 5 DE TREINSHOP OLAERTS**

La gamme des modèles en laiton produits par Treinshop Olaerts a été récemment élargie par l'imposante locomotive du type 5 de la SNCB, qui fut la plus lourde 'Mikado' de la SNCB. Les modèles de locomotives en laiton sont des pièces chères: ce n'est rien de le dire... Avec un prix de vente tournant autour des 1.500 euros, cette type 5 n'est sans doute pas destinée à monsieur Tout le Monde et le modéliste Lambda ne pourra qu'en rêver. Guido Olaerts nous a mis un exemplaire à disposition pour un test : à lire en page 43.

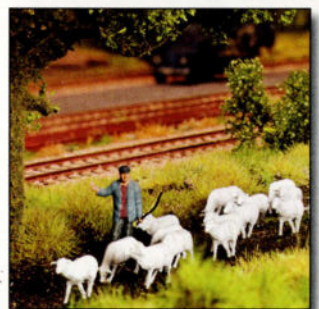
43



**RÉSEAU : 'GASSELTE', UNE PETITE GARE DANS LE NORD-OUEST DE LA DRENTHÉ**

Après la participation de leurs réseaux 'Station Rolde' et 'Eexterhalte' (voir TMM n° 75) à différentes expositions, Theo Maris et Fokko Feenstra ont trouvé qu'ils devaient entamer un nouveau projet. Quasi sans le dire, ils ont poursuivi sur le même chemin et ont opté pour reproduire 'Gasselte', la gare suivante située sur l'ancienne ligne ferrée Assen – Gasselternijveen – Stadskanaal. Après deux ans environ de labeur, ils vont exposer pour la première fois 'Gasselte' à l'expo On TraXS ! du 2 au 4 mars 2012 au Musée des Chemins de fer d'Utrecht. Mais laissons la parole à ses constructeurs, en page 50.

50



**PRATIQUE: LES RÈGLES À SUIVRE POUR UN PLAN DE VOIES (4): LA CONCEPTION D'UN PAYSAGE**

Avez-vous commencé la conception d'un plan de voies et votre prochaine étape est-elle la réalisation des décors, ou êtes-vous quelqu'un qui dès la conception du plan de voies, tient déjà compte du paysage et de sa réalisation? Dans ce 4ème article de cette série traitant des règles à suivre pour un plan de voies, nous avons à nouveau aligné quelques règles qui pourront contribuer à réaliser un réseau le plus réaliste possible et dans le cas présent, le plus naturel possible, en page 58.

58



# Nouveauté 2012

Locomotives H0 Diesel avec fumée dynamique, LokSound v4.0, RailComPlus<sup>®</sup>, M4.

## Class 77 in H0



### ENGINEERING EDITION

LokSound V4.0 M4: Le premier décodeur Quad-protocol (M4, DCC, Motorola<sup>®</sup> en Selectrix<sup>®</sup>)

I/O platine 21MTC Extension pour 4 AUX, 2 servo unité de fumée. (réf.: 51970)

LokSound XL V4.0  
Un son "grandiose" pour les grandes locomotives

Haut-parleur, auto-adhésif (réf.: 50326)

Frotteur pour éclairage wagon. (réf.: 50707)

HAMO: aimant permanent pour Märklin 3015, ET800, ST 800, échelle 1 (Allstrom), ...



LokSound V4.0 M4



LokSound XL V4.0



Stromabnehmer (Radkontakt)

T	S	D
train	service	donckier

Import:

Pour toutes les nouveautés de ESU, télécharger le catalogue gratuit sur [www.loksound.be](http://www.loksound.be) !



### **HOBBYTRAIN Des 'Remms'**

La marque allemande Hobbytrain sort deux variantes du 'Remms' 3514C3. Ce modèle s'adresse aux amateurs de l'échelle N. Les deux wagons arborent la livrée verte de B-Cargo d'époques V et VI (réf. H23864). Hobbytrain qui est représenté par la marque Lemke produit ses modèles en collaboration avec LS Models. Les wagons se caractérisent par la présence de hausses et de ranchers inamovibles, ne pouvant donc être abaissés. Ce set est proposé au prix de 47,90 euros. (GVM)



### **BRAWA Un 'Remms'**

Nous avons trouvé chez Brawa une variante belge en H0 du wagon à ranchers existant du type 'Remms' 3512C3. Ce wagon d'époque IV porte le matricule 31 88 395 1 849-1 (réf. 47104). Il est dépourvu de hausses et le châssis est en métal. Les autres pièces détachées sont constituées

de plastique. Les ranchers peuvent être abaissés. Les bogies Y25 ont été très finement détaillés et munis de ressorts noirs. Ce modèle est en outre pourvu d'attelages courts du type NEM 362. Ce modèle parfaitement réalisé est proposé au prix de 39,90 euros. (GVM)

### **FLEISCHMANN**

#### **Un 'Falns' et un 'Fals'**

Fleischmann sort à nouveau son matériel moderne à l'occasion de son 125ième anniversaire en 2012. Voici donc pourquoi les 'Falns' et 'Fals' belges sont sortis en trois versions différentes d'époque V et VI. Ces wagons font partie d'un assortiment de wagons comparables et appartenant à différents opérateurs. La première version arbore uniquement le logo de B-Cargo : il s'agit du type 'Fals' (réf. 552309). Deux autres variantes de matricule sont agrémentées du



logo 'SEA-Rail' et de B-Cargo (réf. 552310 et 552311). Les deux derniers wagons affichent l'inscription SEA-Rail et XPEDYS (réf. 552312 et 552313). Ces modèles sont uniquement pro-

posés par un nombre limité de détaillants. Vous pouvez vous procurer ces wagons séparément au prix de 29,90 euros. (GVM)

### **MINITRAINEXPO**

#### **Une série 28 SNCB**

Le détaillant spécialisé de matériel ferroviaire belge Mini Train Expo à Blankenberge, qui est aussi un infatigable promoteur de l'échelle N en Belgique, nous a annoncé avoir démarré la commercialisation d'un modèle de la nouvelle série 28 de la SNCB. Ce modèle a été réalisé sur base d'une 'Traxx' Minitrix à l'échelle N. D'une part, la caisse a été repeinte et d'autre part, le toit a été modifié. Ce modèle fourni 'prêt à l'emploi' sera proposé au prix de 250 euros. Lors de la commande, le client peut choisir son propre matricule. Si vous disposez déjà d'un modèle de Traxx, vous pouvez demander à MTE de le transformer. Dans ce cas, seul le coût de la transformation vous sera porté en compte. Si vous souhaitez obtenir davantage d'informations ou passer directement commande, vous pouvez vous rendre sur le



site [www.minitrainexpo.be](http://www.minitrainexpo.be) ou contacter Jean Herckens au numéro 00 32 477 31 53 79. La loco illustrant cet article est une 'Traxx 2' Cross-rail de Minitrix transformée. Celle-ci a déjà fait l'objet de la rubrique 'Nouveautés' du TMM n° 95. Cette locomotive de la série 28 devrait sans nul doute intéresser de nombreux amateurs de l'échelle N en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Plus personne n'ignore en effet que la relation IC Bruxelles - Amsterdam est tractée par ces locos accouplées soit aux voitures ICR des NS, soit aux voitures louées aux ÖBB, ou soit encore (de temps à autre) aux voitures I6 de

la SNCB. Les 28 tractent aussi des trains de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne, tant via Montzen que via les Pays-Bas. Mais il arrive aussi parfois que ces locomotives soient encore utilisées autrement, à savoir pour la traction de trains spéciaux de voyageurs entre la Belgique et Aix, tels que le 'Treski' par exemple, qui se compose principalement de voitures I6 Bc de la SNCB. Comme vous pouvez le constater, il existe de multiples façons d'utiliser une série 28 sur un réseau modèle actuel, même à l'échelle N. (BM)

# TREINSHOP OLAERTS

vous propose

**La loco à vapeur du type 29**  
**Entièrement en métal**  
**+ pièces en laiton**

Différentes versions

Livraison prévue lors de la 6e Grande Expo de modélisme  
en octobre 2012



Prototype Type 29



**La Break 'new look'**  
Livvable en avril 2012



**Les voitures 'K' du Zuid Limburgse**  
**Stoomtrein Maatschappij**  
Disponibles dès maintenant

**la locomotive à vapeur**  
**Type 53 en métal**

Certaines versions sont déjà disponibles  
Contactez-nous pour connaître la disponibilité

1. Livrée brune  
1904-1934
2. Livrée verte  
1934-1955  
avec filets jaunes
3. Livrée verte  
1955-1966  
sans filets jaunes



**la locomotive à vapeur NMBS Type 5**  
Toutes les versions sont maintenant disponibles



**FLEISCHMANN**

## Une Eurofima des ÖBB à l'échelle N

Est-ce un hasard ou pas ? Fleischmann propose actuellement une nouvelle série des voitures Eurofima des ÖBB d'époque VI. Il s'agit de voitures Eurofima que Roco a déjà sorti dans le passé. Deux variantes intéresseront plus particulièrement les amateurs de l'échelle N : il s'agit des voitures ÖBB louées pour assurer les trains Benelux, la traction étant assurée par une série 28 SNCB. Le premier exemplaire est la voiture de 1e classe (réf. 814430), le second la voiture de 2e classe (réf. 814432). Sur la photo illustrant cet article, vous pouvez apercevoir la voiture de 1e classe. (BM)



## HOBBYTRAIN N Une 'C' du Württembergische Länderbahn

Hobbytrain sort une reproduction de la locomotive à vapeur Pacific 'C' des chemins de fer de l'état du Bade-Wurtemberg. Cette locomotive était utilisée pour la traction de trains de voyageurs rapides, ainsi que de l'Orient Express. Un total de 41 de ces machines a été fabriqué en 1921. Parmi celles-ci, onze exemplaires ont survécu à la Seconde Guerre mondiale. Hobbytrain a tenu compte de tous les

détails qui caractérisent les différentes variantes proposées. Le modèle a été pourvu d'un moteur à cinq pôles. Tous les essieux sont moteurs. Deux roues sont en outre pourvues de bandes pour l'adhérence. Le moteur a été très bien camouflé. Il est à noter que l'espace entre la chaudière et le châssis est bien ouvert. Cette loco est proposée chez les détaillants au prix de 229,90 euros. (GVM)



## FLEISCHMANN Une voiture standardisée CFF

Fleischmann a aussi reproduit une nouvelle série des voitures standardisées du type IV des CFF. Ces voitures sont utilisées en service intérieur. Il s'agit à nouveau d'un ex-modèle Roco

dans la livrée actuelle des CFF, à savoir blanche avec une bande noire autour des fenêtres, qui devient rouge à hauteur des portes d'accès. Trois variantes de ces voitures sont disponibles :

une voiture de 1e classe (réf. 890201) et deux voitures de 2e classe (réf. 890301 et 890302). Ces deux derniers modèles se caractérisent évidemment par des matricules différents. (BM)

## KATO LEMKE N Une ET425 DB S5 'Hannover Airport'

L'ET425 est utilisée pour le transport régional dans le Nord de l'Allemagne et aux alentours d'Hannovre. Kato sort cette automotrice à quatre caisses en différentes variantes, dont cette version pour le 'Hannover Airport' d'époque VI (réf.

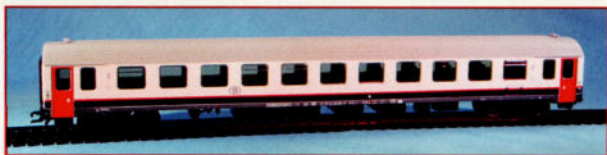
K10706). Les différentes voitures s'accouplent facilement les unes aux autres, ce qui procure un profil aérodynamique au modèle. L'effort de traction est fourni par un moteur à cinq pôles. Chaque voiture dispose de l'équipement requis

pour y installer ultérieurement un éclairage intérieur. Il est possible de rouler en unité multiple avec plusieurs automotrices, à condition d'utiliser un attelage spécial. Ce modèle est proposé au prix de 209 euros. (GVM)



# (B) Voitures I10

Disponibles maintenant !



Heris Modelleisenbahn - Kaesbachstrasse 17 - D-41063 Mönchengladbach  
www.heris-modelleisenbahn.de

## Livrée orange "C1", époques IV-V

- 12160 Set de 2 voitures: 1x I10 A (1<sup>e</sup> cl.), 1x I10 B (2<sup>e</sup> cl.)
- 12161 Set de 2 voitures: 2x I10 B (2<sup>e</sup> cl.)
- 12162 Set de 2 voitures: 2x I10 B (2<sup>e</sup> cl.), avec airco

## Livrée "New Look", époques V-VI

- 12163 Set de 2 voitures: 1x I10 A (1<sup>e</sup> cl.), 1x I10 B (2<sup>e</sup> cl.)
- 12164 Set de 2 voitures: 2x I10 B (2<sup>e</sup> cl.)
- 12165 Set de 2 voitures: 1x I10 A (1<sup>e</sup> cl.), 1x I10 B (2<sup>e</sup> cl.), avec airco

## Livrée "Memling", époques IV-V

- 12166 Set de 2 voitures: 2x I10 B (2<sup>e</sup> cl.)
- 12167 Set de 2 voitures: 1x I10 B (2<sup>e</sup> cl.), 1x I10 Bistro

## Voitures Bistro, livrée "Memling", époques IV-VI

- 12031 I10 Bistro, avec logo "Bistro"
- 12035 I10 Bistro, avec logo "Memling Bistro"

## Voitures Resto, livrée bleue/jaune, époques V-VI

- 12032 I10 Resto, voiture restauration, avec logo B
- 12033 I10 Resto, voiture restauration, avec logo "Resto"
- 12034 I10 Resto, voiture restauration, avec logo "Resto", autre immatriculation

Importation Benelux:

**Train Technology**  
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

**HERIS**

# Retrouvez nos destockages sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE  
Tél : +33 1.48.60.44.84  
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi  
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h  
Email : contact@pierredominique.com  
Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

**www.pierredominique.com**

Locomotives, voitures, wagons, véhicules, maquettes, artisans, haut de gamme... Validation et expédition des commandes immédiatement, sinon nous vous les commandons rapidement. Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis par nous-même et non automatiquement. Site mis à jour quotidiennement.

- C'est :
- Le seul site de France avec 18 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 17 ans d'existence

Règlements acceptés : Cartes bancaires Visa, Mastercard/Eurocard Virement bancaire IBAN

**PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE**

3 commandes Internet = 5% du total des commandes précédentes déduit automatiquement sur la 4<sup>e</sup>, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

## Echelle HO REE MODELES

NOUVELLE SERIE DISPONIBLE  
COURANT FEVRIER

- Ref WB137 Cof 2 wag tombereau ocem 29 ep II PLM 65€
- Ref Wb138 Idem MIDI 65€
- Ref WB139 Wag tombereau OCEM ep II ETAT 33€
- Ref WB140 Idem AL 33€
- Ref WB141 Cof 3 wag tombereau ocem 29 ep III SNCF 95€
- Ref WB142 Cof 2 wag tombereau ocem 29 ep III SNCF 65€
- Ref WB143 Wag tombereau OCEM ep III SNCF 33€
- Ref WB144 Idem 33€
- Ref WB145 Idem 33€
- Ref WB146 Idem 33€
- DISPONIBLE**
- Ref WB147 Wag. UFR + remorque citerne SNT Narbonne 45€
- Ref WB148 Idem C.E.C.I 45€
- Ref WB149 Idem SITMAR 45€
- Ref WB150 Idem noire 45€
- Ref WB151 Idem Bourgey Montreuil 45€
- Ref WB152 Idem Bourgey Montreuil 45€
- Ref WB153 Idem C.E.C.I 45€
- Ref WB154 Idem Bleue unie 45€
- Ref WB035 Cof 2 wag cerealiers Sanders SNCF 60€

## JOUEF

- nouveautés sortir fin Mars - A RESERVER
- Ref HJ2110 Automoteur Z 24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments SNCF 299€
- Ref HJ2020 Idem Pays de la Loire 299€
- Ref HJ2121 Idem Rhône-Alpes 299€
- Ref HJ2122 Idem Lorraine 299€
- DISPONIBLE**
- Ref HJ2161 Autorail X73502 pays de Loire SNCF 179€
- Ref HJ2081 Diesel BB 69204 Intra jaune SNCF 159€

## ROCO

DISPONIBLE

- Ref 62980 CC 72000 SNCF 199€
- Ref 62981 Idem Dig Sound 339€
- Ref 68981 Idem AC Dig Sound 339€
- Ref 62986 CC 72006 Isabelle 199€
- Ref 62987 Idem Dig Sound 339€
- Ref 68987 Idem AC Dig Sound 339€
- Ref 62982 CC 72048 SNCF 199€
- Ref 62983 Idem Dig Sound 339€

## MEHANO

- TGV DESTOCKAGE USINE
- ET APRES CE SERA FINI !
- Ref T675 Cof Thalys PBKA 169€ 124€
- Ref T679/29850 Inter. TGV
- Thalys 1<sup>e</sup>-2<sup>e</sup>cl 99€ 79€
- Ref DUPLEX 10 él. 367€-287€-269€ !
- Ref T168 Cof. TGV Duplex 179€ 129€
- Ref T699/55354 Inter. TGV Duplex
- 1<sup>e</sup>-2<sup>e</sup>cl-bar 99€ 79€
- Ref T700/55355 Inter. II Idem
- 1<sup>e</sup>-2<sup>e</sup>cl 99€ 79€

## PIKO N

- POUR LES AMATEURS DE N, AVEC POUR LA 1<sup>ERE</sup> FOIS UNE SYBIC !
- Ref 94138 BB 26180 Sybic Multiserv SNCF 129€ 79€
- Ref 94138D Idem Dig 149€ 104€
- Ref 94307 Cof 2 voit. Corail TER Rhone Alpes SNCF 75€ 49€
- Ref 94308 Idem 79€ 49€
- Ref 94307-94308 lot des 2 ref ci-dessus 150€ 95€
- Ref 94315 Cof 2 voit. Corail TER Rhone Alpes SNCF 75€ 49€
- Ref 94109 68000 jaune Meccoli 169€ 55€
- Ref 9410D Idem Dig 129€ 75€
- ET TOUJOURS**
- Ref 94114 BB 66616 VFLI AT3D.J603 169€ 59€
- Ref 94114D Idem digital 149€ 79€
- Ref 94304 Cof. 2 voit Aqualys 75€ 49€

## ROCO SPECIAL DESTOCKAGE DE NUREMBERG

- Ref 62300 Vapeur Pacific 231 Nord (Version Musée) 399€ 279€
- Ref 62301 Vapeur Pacific 3.1192 Nord décro-deur Zimo II Dig Sound 549€ 399€
- Ref 62304 Vapeur 231 E 23 SNCF 399€ 349€
- Ref 62304S Vapeur Pacific 231 E 23 Chapelon SNCF Dig Sound 539€ 379€
- Ref 62612 Electrique BB 907 SNCF 159€ 99€
- Ref 62479 Electrique 202 9135 199€ 149€
- Ref 45746 Voit corail + mixte 1/2<sup>e</sup>cl SNCF 58€ 39€
- Ref 45747 Voit Corail mixte fourgon 58€ 39€
- Ref 45748 Voit corail + mixte 1/2<sup>e</sup>cl SNCF 58€ 39€
- Ref 45749 Voit Corail mixte fourgon 55€ 39€

## LA FIN DES AUTORAILS BREDA EN VERSION TEE

- Ref 63110 Automotrice diesel
- ALN TEE Mediolanum FS 239€ 179€
- Ref 63116 Idem MontCenis Lyon Turin 239€ 189€
- Ref 63889 E636 Exclusiv Gieffeci livrée Isabelle (marron) 239€ 179€
- Ref 45825 Voit 2<sup>e</sup>cl type X FS
- Rouge doré 49€ 30€
- Ref 45826 Voit 1<sup>e</sup>cl Type X FS gris ardoise porte noires 47€ 30€
- Ref 45827 Idem portes dorées 47€ 33€
- Ref 64037 Coffret Voit type X FS gris ardoise 1<sup>e</sup>cl et 2<sup>e</sup>cl + 2<sup>e</sup>cl 99€ 59€
- **POUR LES AMATEURS DE AC/3RAILS**
- Ref 68300 Vapeur Pacific 231 Nord vers<sup>e</sup> musée 499€ 299€
- Ref 68301 Idem Dig Sound 519€ 349€
- Ref 68477 202 9107 299€ 179€
- Ref 68902 AIAAIA 68034 Digital 229€ 159€

## ARNOLD N

- Ref HN2099 Autorails X73500 Languedoc-Roussillon SNCF 149€
- Ref HN2100 X73712 Rhône-Alpes 149€
- Ref HN2101 X73900 Alsace SNCF 149€

## VÉHICULES HO SPECIAL BERLIET

- **BREKINA/SAI**
- Ref 2612 Citerne Kronenburg 19€
- Ref 2613 Citerne Caltex 19€
- Ref 2602 Berliet GLR 8 porteur caisse Calberson 19€
- Ref 2610 Berliet GLR 8 citerne Vins Margnat 19€
- Ref 2611 Idem Shell 19€
- **RETRO 87 NOUVEAUTÉS**
- Ref 4912 Berliet GLA 19 B citerne pompiers Moselle 95€
- Ref 4911 Idem pompiers de Louviers 95€
- Ref 4910K Idem Kit 67€
- Ref 7354 Vivaquatre KZ23 Armée Française 45€
- Ref 4926 Camion Toupie Berliet PMH 6x4 bleu/jaune 119.5€
- Ref 4927 Idem gris/orange 119.5€
- Ref 4928 Idem Béton de Paris Jaune 119.5€
- Ref 4925K Idem Kit 81.75€
- Ref 956 Tracteur Renault D22 Vigneron 57.50€
- **HERPA MINTANK**
- Ref 049221 Char sherman M4A4 6.5€
- **AWM**
- Ref 73987 Camion Renault Magnum baché Norbert Dentressange + remorque 29.75€
- Ref 20-60024

## MTHO DISPONIBLE

- Ref 20-60020 Cof 5 voit éclairés CIWL
- Flèche D/or (2 voitures et fourgon marron et crème + 2 voit bleues lit LX & Resto)
- Hi-rails wheels 559€
- Ref 20-60021 Idem Fine scale 559€
- Ref 20-60022 Cof 5 voit éclairés CIWL (3 lits LX + 1 Pullman cuisine bleu et crème + 1 truck bleu) Hi-rails wheels 559€
- Ref 20-60023 Idem Fine scale 559€
- Ref 20-60024 Cof 5 voit éclairés CIWL (3 lits LX + 1 Pullman cuisine marron et crème + 1 truck marron et crème) Hi-rails wheels 559€
- Ref 20-60025 Idem Fine scale 559€



**MARKLIN Z**

**Un set de wagons de la DB**

Un set de six wagons d'époque III des chemins de fer allemands est disponible chez Märklin Z. Ce set se compose de quatre wagons fermés G10, sans guérite pour serre-freins. L'un des wagons comporte des portes coulissantes fonctionnelles. Un wagon ouvert pourvu d'une guérite de serre-frein et un wagon plat pourvu d'une plate-forme sont proposés également. Tous ces wagons portent un matricule différent et sont emballés séparément. Ce set de six wagons est proposé au prix de 159,95 euros. (GVM)



**MARKLIN Z Une BR 41 de la DB**

Depuis que Märklin a repris en main le développement de sa gamme Z, les modèles annoncés ne sont plus fournis en retard. Cette BR 41 de la Deutsche Bundesbahn d'époque III en est un bon exemple. Cette loco est pourvue d'écrans pare-fumée (réf. 88274). Ce modèle se caracté-

rise par une longueur de 122 mm. Il est pourvu d'un moteur Mini-club à cinq pôles, installé en partie dans l'abri du machiniste. Tous les essieux sont moteurs. Ce modèle est en outre pourvu de trois phares avant. Le prix catalogue de cette loco s'élève à 199,95 euros. (GVM)

**BRAWA Des wagons pour transport d'autos 'Off 52' de la DB**

Depuis l'année passée, la firme Brawa est active sur le marché de l'échelle O. Elle offre maintenant une large gamme de wagons. Les finitions de ces wagons en plastique sont très fines. C'est également le cas de ces wagons allemands pour transport d'autos, d'époque III (réf. 37050). Ces wagons sont vendus par deux et leurs ponts peu-



vent être reliés l'un à l'autre grâce à des pièces intermédiaires et permettre ainsi le chargement des voitures. Les cales de couleur jaune pouvant être facilement installées sont surprenantes. Les poignées et conduites sont constituées de plas-

tique solide et flexible. Ce modèle a en outre été pourvu d'un mécanisme d'attelage court et d'attelages courts du type Lenz. Différentes versions de ce modèle sont sorties. Le prix indicatif de ce set s'élève à 179,90 euros. (GVM)

**MTH**

**Un wagon fermé des CFF**

Nous avons aussi trouvé chez MTH un fourgon suisse en bois à l'échelle O (1:45). Ce fourgon pourvu de roues à rayons a été entièrement fabriqué en plastique. Il a en outre été pourvu d'attelages courts Lenz, considérés généralement comme 'standards'. Les portes de ce fourgon peuvent s'ouvrir et se refermer à l'aide d'une petite poignée (réf. 20-99014). Différentes variantes de couleur de ce wagon sont proposées au prix de 79,95 euros. (GVM)

**MTH Une Traxx 'F140' Cargo des CFF**

Ceux qui affirment que les modèles à l'échelle O (1:45) coûtent beaucoup plus cher que les modèles comparables en H0 devraient revoir leur jugement. Ce modèle de la Traxx F140 des CFF Cargo proposé par MTH coûte juste un peu moins de 500 euros (réf. 20-5632-2). Pour ce prix, MTH vous propose un modèle complètement fini et pourvu de deux puissants moteurs, ainsi que d'un décodeur de sons complet pouvant supporter pas moins de 28 fonctions différentes. Nous ne devons plus présenter la famille 'Traxx' de Bombardier. Le modèle de

MTH comporte toutes les caractéristiques de la RE 484 des CFF Cargo. Celui-ci appartient à la seconde génération et peut être utilisé comme modèle de base d'une série 28 ou 29. Ce modèle a été fabriqué en plastique et comporte des pièces détachées. Le châssis est en métal. L'intérieur est éclairé et décoré de deux figurines de conducteur de trains. Le modèle comporte également un toit détaillé avec précision. Les deux pantographes ont été pourvus d'un moteur, rendant possible leur commande en mode digital. (GVM)



**TECHNO**  **HOBBY**

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

[www.TechnoHobbyHalle.be](http://www.TechnoHobbyHalle.be)

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h

Fermé les dimanches et lundis

## Aerographie

Tout pour l' aèrographie,  
aèrographes, compresseurs,  
peintures, pigments, cabi-  
nes de peinture, washes,  
outils, pièces etc...



[WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE](http://WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE)

Mechelsesteenweg 119  
2860 sint katelijne waver  
015/55.61.97.

## VOUS ETES LE MACHINISTE!!

"WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

# WIBO Rail

Le spécialiste des "voyages en cabine de conduite"  
sur les grandes lignes belges et européennes.

Distributeur de dvd et livres documentaires européens et mondiaux  
pour les amis du train.

Spécialité: La SUISSE: CFF - RhB - BLS - MOB - MGB - ...

Visitez notre site Web: [www.wiborail.eu](http://www.wiborail.eu)

0128\_TMM\_Wiborail

# Vous

 desirez mettre  

# une annonce?

Contactez:

Guy Van Meroye  
[info@modelspoormagazine.be](mailto:info@modelspoormagazine.be)

0074\_TMM\_FF

Agent général pour la Belgique:

**Saroulmapoul.be**

Vanderborght Jean-Michel  
Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

[info@saroulmapoul.be](mailto:info@saroulmapoul.be)

Silhouette 

Le lien à la nature  
miniatur®

[www.mininatur.de](http://www.mininatur.de)  
[silhouette@mininatur.de](mailto:silhouette@mininatur.de)



Des arbres  
haut de gamme  
et des produits de décor exclusifs

## Votre spécialiste du modélisme

# MIN'TAIR.BE

Grand parking gratuit à votre disposition

Grand choix de produits

Faller, Kibri, MiniNatur, Berka,  
Herpa Minitanks & Minikits au 1:87

ainsi que d'autres accessoires  
destinés aux amateurs de modélisme

Galveston-site  
Wiedauwkaai 52 M  
9000 GAND



(ouvert chaque vendredi de 12h à 21 h à partir de mars)

Scannez le code à partir de votre smartphone  
pour visiter notre site.



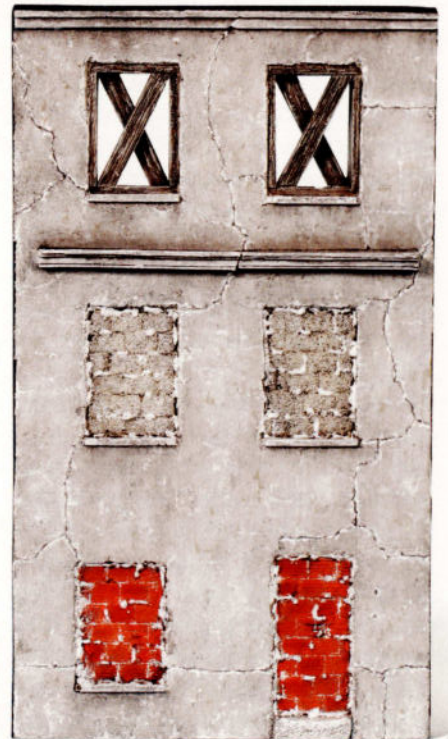


**KIT NORD**

## Une maison de Thiérache

Une version française de la maison hennuyère est actuellement disponible chez Kit Nord. Les volets aux fenêtres et les cheminées pourvues de coiffes sont typiquement français. Ce kit peut être assemblé de deux manières: soit comme maison complète avec terrain et terrasse, soit en deux maisons en demi-relief. Les pièces détachées ont été fabriquées avec de la pierre synthétique, de résine et

de métal gravé. Les pièces détachées sont toutes d'épaisseur identique. Celles-ci s'assemblent les unes aux autres parfaitement. Le mode d'emploi est bilingue néerlandais/français. Via un lien internet, vous pouvez télécharger une description très détaillée de l'assemblage. Ce kit à assembler est disponible chez les détaillants (réf. 871005) au prix indicatif de 39 euros. (GVM)



**ZEBULON**

## Des façades en pierre synthétique

Le fabricant français de petites séries Zébulon présente deux nouvelles façades à l'intention des modélistes bricoleurs. La première façade est celle d'un petit atelier (réf. 87107) avec portique métallique et mention de la date de construction. Cet élément de façade se caractérise par une largeur de 14 centimètres. Le prix de vente annoncé s'élève à 13,50 euros. La seconde façade est celle d'un bâtiment abandonné avec fenêtres murées. Ces façades ont été fabriquées en pierre synthétique et en résine. Vous trouverez davantage d'informations sur le site [www.zebulon-vpc.com](http://www.zebulon-vpc.com). Ces façades ont été créées par Emmanuel Nouaillier, collaborateur de TMM. (GVM)

Remerciements à Het Spoor



**LANGMESSER**

## Des kits de wagons en carton découpé au laser

En collaboration avec la firme Joswood, Wolfgang Langmesser sort deux kits de wagons rebutés, réalisés en carton découpé au laser. Le premier kit (LM-LC001) est un ancien wagon en bois délesté de ses roues, qui a été utilisé ensuite comme magasin ou entrepôt et qui a finalement été oublié. Ce wagon semble être réellement en état de pourriture... Le second kit (LM-LC002)

permet l'assemblage d'un wagon transformé en bureau ou en magasin et encore en service. Ces deux kits ont été fabriqués avec du carton utilisé en architecture, coloré et découpé au laser et qui reproduit une véritable structure en bois. Les deux kits sont proposés au prix de 19,90 euros et peuvent être commandés via le site web [www.langmesser-modellwelt.de](http://www.langmesser-modellwelt.de). (GVM)



## BREKINA Le DAF 2000 D0

Le 1er avril 1928, Huub van Doorne lança avec son frère Wim une usine de 'Machines et de Réparations', l'entreprise Huub van Doorne, localisée à Eindhoven. Au début, c'était une toute petite société de construction employant 4 personnes. Mais très vite, celle-ci se développa pour devenir un atelier où travaillaient 32 salariés. Au début des années trente, Van Doorne se spécialisa dans la construction de semi-remorques. Cela donna lieu à un changement de nom de la société: 'Usine de remorques Van Doorne (Van Doorne's Aanhangwagen Fabriek, ou pour faire plus court: DAF). En 1936, DAF développa une petite semi-remorque spécialement conçue pour charger et décharger des conteneurs de chemins de fer (voyez aussi notre n° 61).

Pendant les années de guerre, DAF se mit déjà à créer différents prototypes de camions de son propre cru. Si la marque anticipait par là la période qui suivrait la guerre, il aura quand même fallu attendre l'année 1950 pour voir se concrétiser cette perspective: les premiers camions au patronyme DAF sortirent des chaînes de la nouvelle usine d'Eindhoven. A ce moment, DAF ne construisait pas encore ses propres moteurs, mais utilisait soit le moteur Diesel anglais Perkins, soit le moteur à essence américain Hercules. Les premiers types avaient une capacité de charge de 3, 5 et 6 tonnes. A partir de 1955, on leur attribua des numéros de série: 1100, 1300 et 1500. Les moteurs Diesel Perkins furent alors remplacés par des moteurs Leyland.

Jusqu'alors, les camions DAF étaient destinés au transport intérieur. En 1957, DAF sortit son premier camion lourd, le 2000 D0, qui avait cette fois pour vocation le transport international. Il fut présenté à l'expo IAA de Francfort. La cabine avait un air de parenté avec celle des plus petits camions de la gamme DAF, tout en étant plus large et présentant une calandre proéminente à angles droits, ainsi qu'un pare-brise à l'avant découpé en quatre parties, avec armature.

Ce camion avait une motorisation Diesel Leyland à six cylindres de 11,1 litres, d'une puissance de 165 ch. DAF construisait alors lui-même ces moteurs sous licence, dans sa nouvelle usine de fabrication de moteurs. Au début, la série 2000 n'était disponible que comme tracteur à double essieu sur un 'châssis-pont' de camion.



En 1958, DAF présenta sa première berline dont la propulsion était assez révolutionnaire. Elle avait pour nom 'Variomatic'. L'entreprise fut à ce moment rebaptisée 'Van Doorne's Automobielfabriek' (Usine automobile Van Doorne). En 1961, DAF rajouta au 2000 D0 une cabine-couchette, un must pour un véhicule qui parcourait de longues distances dans plusieurs pays. En 1962, la série 2300 vint compléter la 2000: même cabine, mais une capacité de charge supérieure. En 1964, la cabine subit un léger lifting: la partie supérieure de la calandre prit une forme trapézoïdale; on vit aussi apparaître des ouïes sur la face avant et le patronyme DAF apparaissait à présent en lettres plus grandes sur la grille du radiateur.

En 1965, la série connut une extension: le nouveau venu constitua la série 2400: elle était équipée d'un moteur Diesel de 226 CV. La cabine fut modifiée de manière spectaculaire, puisque le pare-brise se découpait maintenant en deux parties et prenait un aspect panoramique. En 1968, le moteur Leyland fut remplacé par un moteur DAF. Cette même année, on vit apparaître un tout-terrain dans la série 2400. L'année 1970 marqua le coup d'arrêt dans la production de la version standard de la série 2000. Quant aux tous-terrains, ils resteront encore en production sur le marché européen jusqu'en 1974 et seront même maintenus pendant quelques années de plus dans les pays d'exportation et en voie de développement. On totalisera en tout 9.000 camions de la série 2000 sortis des usines DAF.

C'est la première fois qu'un camion néerlandais – le DAF 2000 D0 – fait l'objet d'une miniaturisation au 1/87e. Saluons cette initiative qui revient à Brekina. Les modélistes néerlandais seront très certainement ravis de l'aubaine, mais saviez-vous que ce modèle connaît aussi un engouement ici

en Belgique, comme en Allemagne, par ailleurs? Le modèle que Brekina a retenu est la première version de 1957. On y reconnaît le patronyme grâce au minuscule logo DAF situé en dessous du pare-brise, sur la calandre.

Brekina a opté pour un tracteur à double essieu et cabine courte. Le rendu du modèle réduit est parfaitement conforme au modèle véritable, mais il ne pouvait en être autrement pour une production signée Brekina. La forme complexe du pare-brise avant est sans conteste bien reproduite. La grille du radiateur est peinte en beige standard. La calandre aurait cependant gagné à recevoir un lavis à base de couleur noire. Le logo DAF est très fin: il ne manque plus que l'inscription 'Diesel' qui devrait se trouver sur la quatrième bande à l'avant. Les rétroviseurs latéraux sont fournis séparément; vous devez les fixer vous-mêmes.

Brekina sort trois versions de ce DAF 2000 D0: la première comporte une semi-remorque bâchée (réf. 85200), la deuxième une semi-remorque fermée portant l'inscription 'Van Doorne's Automobielfabriek' (réf. 85201) et la troisième une semi-remorque à plateforme de chargement ouverte (réf. 85202). Le fabricant a encore prévu d'autres versions pour cette année 2012: on imagine bien les multiples combinaisons possibles que peut offrir le DAF 2000.

Cet attelage DAF 2000 est proposé au prix intéressant d'environ 20 euro. Brekina croit dur comme fer dans le bon choix des modèles qu'il propose: cela s'est vérifié encore cette année à la Foire de Nuremberg, où il était présent avec un DAF 2600 de 1962, reconnaissable à sa cabine-couchette de formes anguleuses...

Texte et photos: GVM



DVD

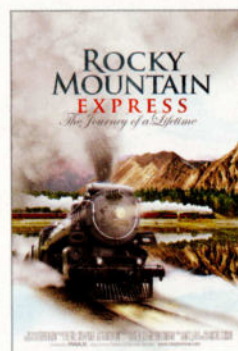
## 'Rocky Mountain Express'

A partir du 2 avril 2012, à voir au 'Omniversum', le théâtre dôme de La Haye, President Kennedylaan 5 à Den Haag (La Haye).

La plupart des amateurs ferroviaires anglophiles connaissent sans doute la série télévisée 'Rail Away', qui emmène le spectateur partout dans le monde sur des lignes de chemin de fer hors du commun. Si vous voulez voir un film ferroviaire vraiment spectaculaire, rendez-vous à l'Omniversum à partir du 2 avril prochain, pour y voir 'Rocky Mountain Express'. Ce film de Pietro L. Serapiglia et Stephen Low emmène le spectateur en voyage le long des paysages des Montagnes rocheuses et raconte l'aventure épique du premier chemin de fer transcontinental du Canada.

Alternant avec des vues prises à bord de la majestueuse locomotive à vapeur 2816 et depuis un hélicoptère, ce film suit les méandres de cette ligne s'étalant sur des milliers de kilomètres le long de ravins profonds et à travers des cols de montagne. Des images d'archives soutiennent le récit des pionniers qui ont construit cette ligne en 1885 pour le compte de la Canadian Pacific Railway.

Ce film en technologie 'Imax' présenté sur l'écran géant (de 840 m<sup>2</sup>) du théâtre dôme Omniversum – appuyé d'effets dynamiques – est une expérience extraordinaire. Grâce à ses



superbes vues de paysages, ce film est même digne d'intérêt pour ceux qui n'éprouvent pas un intérêt particulier pour les chemins de fer.

Pour certaines prises de vues toutefois, il vaut mieux ne pas souffrir du vertige : c'est comme si vous étiez à bord d'un ballon à air chaud et que vous surfiez au-dessus des montagnes et le long des vallées. Encore un truc pour les spectateurs : bien que la vision de ce film soit spectaculaire quelque soit l'endroit où l'on se trouve dans la salle, il vaut mieux s'installer aux places les plus élevées : c'est de là que le paysage est le plus extraordinaire... (6,7)

LIVRE

## Eisenbahnen in Luxemburg – Band 3

Par Ed. Federmeier, édité par Wolfgang Herdam Fotoverlag; Format A4 (21 x 30 cm), relié, couverture dure, 376 pages, photos noir & blanc et couleurs, dessins et croquis, en langue allemande, prix : 49 euro. (ISBN 978-3-933178-27-5).

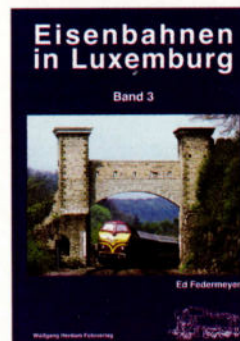
Dans le premier tome de cette série de livres sortie à l'occasion des 150 ans d'histoire des chemins de fer luxembourgeois, Ed. Federmeier avait traité des différentes lignes du réseau et de leur passé (voir recension parue dans le TMM n° 72). Pour le second ouvrage, l'idée de base était de passer en revue toutes les locomotives, mais suite au nombre élevé de documents disponibles, il fut décidé de se limiter aux locomotives à vapeur utilisées au Grand-Duché de 1859 à 1964 (voir TMM n° 84). Le nouveau et 3ème tome paru juste avant la Noël reprend cette fois les engins Diesel, tant autorails que locomotives.

La première partie de ce volumineux ouvrage passe tous les autorails en revue. Au Luxembourg, il s'agissait principalement de petites séries aux origines variées : on y trouvait les Z 101 à 110 De Dietrich, le 'PH-Triebwagen 01', les Z 151 à 160 Ürdinger, le Z

161 Ürdinger, les Z 201 à 208 Westwaggon, les VT 628 et le type 2100.

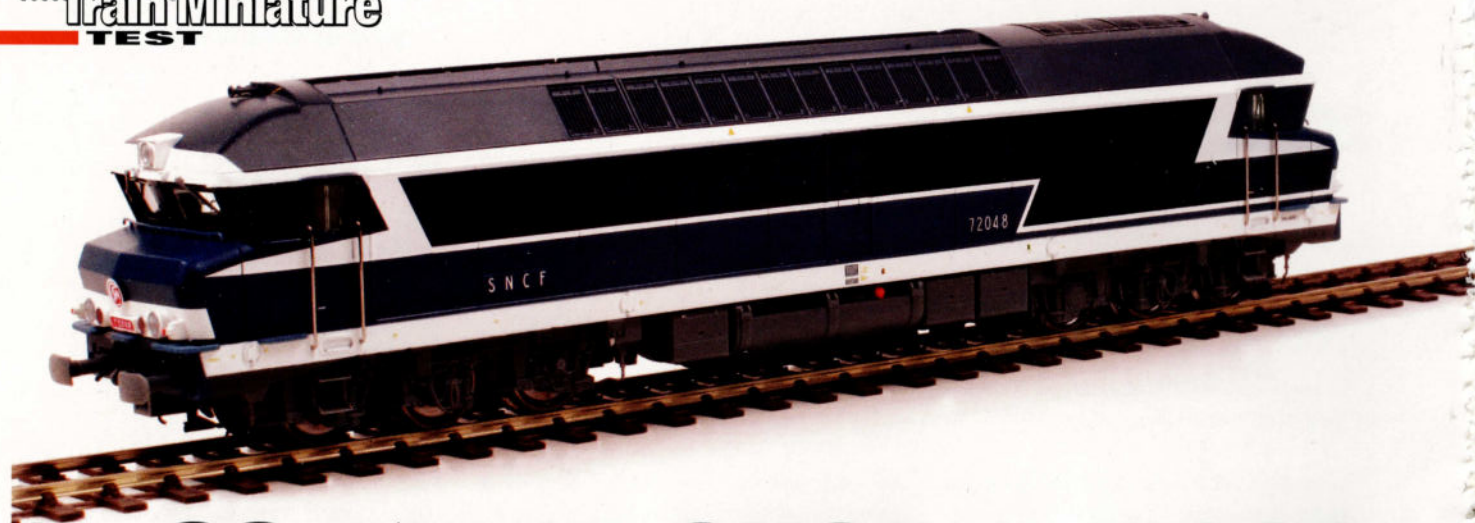
Pas moins de 120 pages sont réservées à la description des locomotives des types 450/600, 800, 850, 900, 1600 et 1800. Quelques autres chapitres moins volumineux traitent des plus petites locomotives (les locotracteurs), des engins de service et des locos louées (un phénomène récent), un chapitre étant aussi consacré à CFL-Cargo.

Comme les ouvrages précédents nous y ont habitués, ce livre présente également toute une série de photos historiques (notamment de Max Delie, de Bruno Dedoncker et de J.C. Riley), cette fois, plus seulement en noir et blanc. Grâce à un papier de haute qualité, l'impression de ces photos est d'un niveau particulièrement élevé. Rien que pour ceci, cet ouvrage est à conseiller à l'achat, même pour ceux qui ne comprennent que peu (ou pas du tout) la langue allemande.



L'information – rassemblée par type d'engins – est richement détaillée et illustrée. Chaque chapitre commence systématiquement par la raison de l'existence du type d'engin concerné, y compris les péripéties politiques et/ou les problèmes survenus au cours de leur période d'essais. Outre tous les détails techniques et les prix d'achat de l'époque, on y trouve l'utilisation des engins, décrite en détails. Des croquis à l'échelle sont également publiés pour la majorité des types d'engins. Les nombreuses photos reproduites sont décrites avec des légendes claires et détaillées.

Les possesseurs des tomes 1 et 2 n'hésiteront pas à acquérir ce tome 3. Ceux qui ne connaissent pas encore cette série d'ouvrages seront intéressés, ne serait-ce que pour les types 1600 (semblable à nos 'gros nez') et 1800 (les sœurs de nos séries 55 de la SNCB, dont certaines sont encore actives de nos jours). (LD)



## La CC 72000 SNCF de ROCO

**C**E N'EST PAS TOUS LES JOURS QUE ROCO SORT UNE NOUVELLE LOCOMOTIVE DIESEL DE CONSTRUCTION FRANÇAISE. ET POURTANT, SOUS L'INSTIGATION DE L'IMPORTATEUR FRANÇAIS T2M, ROCO VIENT DE METTRE SUR LE MARCHÉ LE MODÈLE RÉDUIT EN H0 DE L'UN DES DIESELS FRANÇAIS LES PLUS CONNUS: LA CC 72000.

### L'engin réel

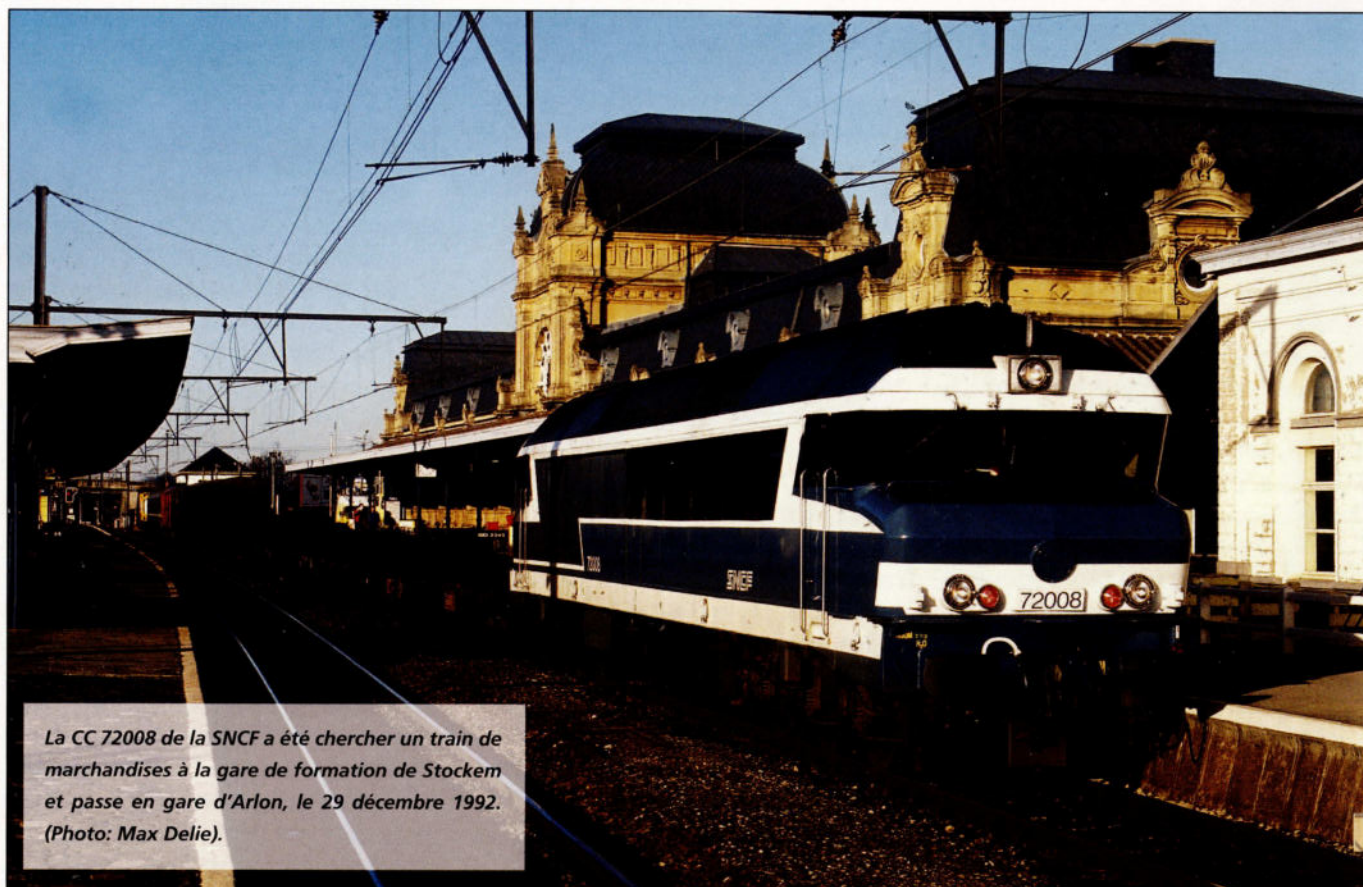
Les premières locos de la série CC 72000 ont été livrées en 1968 à la SNCF. Le design de ces locos est signé Paul Arzens, à qui on devait déjà les formes d'autres diesels de la SNCF, reconnaissables à leurs flancs ayant la forme d'un grand éclair. Leur cabine se démarque aussi de celles des autres engins et s'apparente par ses pare-brises en retrait aux locomotives électriques de la même époque.

Ces locos étaient équipées d'un moteur Diesel de 16 cylindres d'une puissance de 2.650 kW. Elles étaient utilisées tant en service voyageurs qu'en trafic marchandises. Entre 1968 et 1974, 92 locos de ce type furent mises en service. La SNCF a utilisé ses types CC 72000 sur toutes les grandes lignes non électrifiées. A partir de 2004, on commença à en mettre hors ser-

vice, mais il en reste encore beaucoup en circulation. Certaines ont toujours la livrée d'origine bleu/blanc, d'autres sont déjà parés de la nouvelle livrée moderne vert/blanc caractéristique de Fret SNCF. Notre pays a régulièrement vu passer des locomotives de la série CC 72000, lorsqu'elles tractaient des convois de marchandise jusqu'à la gare de formation de Stockem.

### Le modèle réduit

Roco sort trois versions de la CC 72000: une version originale de la CC 72012 avec fenêtres d'angle, une CC 72048 dans sa livrée d'origine sans fenêtres d'angle et une



La CC 72008 de la SNCF a été chercher un train de marchandises à la gare de formation de Stockem et passe en gare d'Arlon, le 29 décembre 1992. (Photo: Max Delie).



Le rendu des formes des faces d'about de la loco est correct et bien détaillé. Le niveau de détail des tampons peut encore être amélioré.



Vue de profil des bogies et des grilles d'aération latérales.



Quand ce modèle est vu de profil, la ligne que lui a donnée le designer Paul Arzens prend toute sa dimension.

CC 72006 dans sa livrée 'Multiservices' à bandes bleues et utilisable sur un réseau d'époque V. Ces modèles sont proposées en une simple version analogique, ainsi qu'en version sonorisée (décodeur sons Zimo). Nous avons testé la CC 72048 analogique. La CC 72000 est une locomotive robuste. Aux amateurs de diesels, elle procure un vrai plaisir des yeux. La gravure de la caisse est exemplaire. La forme des faces d'about

de la loco est joliment restituée. La toiture est pourvue de grilles laissant bien visibles les ventilateurs. La peinture nette est bien couvrante. Le marquage est très précis. Chaque kit de loco s'accompagne d'un sachet comportant des accessoires à assembler lorsqu'un coupleur d'attelage n'a pas été monté sur la face d'about. Ils servent alors à équiper la traverse de tête des boyaux et d'un attelage à vis. Il faut être

un peu bricoleur pour effectuer ce montage. Parmi les points négatifs à signaler au sujet de cette jolie loco, notons une trop forte brillance des roues et des bourrelets de roues trop hauts.

Le roulement de cette locomotive de 525 grammes est excellent. Sous sa caisse, on trouve un moteur classique Roco, garant d'une circulation toute en douceur et délivrant un bon effort-moteur, grâce à une prise de courant sans failles. Des Leds assurent les phares avant et arrière. De série, seuls deux phares avant s'allument; pour activer le troisième phare avant, il faut modifier les raccords à l'intérieur du modèle. La CC 72000 de Roco est équipée d'une fiche pour décodeur à 21 pines Plux NEM 658.

*A noter la finesse des éléments métalliques des grilles sur la toiture et les ventilateurs disposés dessous: quelle classe!*



### En conclusion

La CC 72000 est une loco Diesel qui a de quoi impressionner, présentant de réelles qualités esthétiques. Le prix recommandé pour une version analogique est d'environ 200 €. La version digitale avec décodeur son se vend environ 340 €.

Texte et photos : GVM



# Thanasse

**C**E RÉSEAU MODULAIRE DE 22 M DE LONGUEUR À L'ÉCHELLE 0 (1/43E) EST L'ÉVOCATION D'UNE LIGNE FERRÉE FICTIVE D'À PARTIR DES ANNÉES '50 ET SITUÉE EN THIÉRACHE, LA PARTIE SUD DES PROVINCES DE HAINAUT ET DE NAMUR; ELLE EST RACCORDÉE AU RÉSEAU FERRÉ FRANÇAIS. LA PARTIE DROITE DE CE RÉSEAU EST LA GARE DE 'CABUSART' (VOIR TMM N° 52), LA PARTIE GAUCHE DE CE RÉSEAU PRÉSENTE DES RACCORDEMENTS PRIVÉS MENANT À DEUX INDUSTRIES LOCALES: LA BRASSERIE 'DEGAUQUIER' ET LA SCIERIE 'GILSON FRÈRES', DONT LES BUREAUX ONT TROUVÉ UN TOIT DANS L'ANCIENNE GARE DE 'THANASSE'. TOUS LES DÉCORS ET BÂTIMENTS ONT ÉTÉ RÉALISÉS PAR LES MEMBRES DE MSA OOSTKAMP ASBL. CE RÉSEAU EST NUMÉRISÉ, LA PLUPART DES LOCOS ÉTANT ÉQUIPÉES D'UN DÉCODEUR SONS.

'Cabusart' date déjà de quelques années. Après l'exposition de Genk en 2009, nous en étions arrivés à la conclusion que la messe était dite: après discussions, il fut décidé de réécrire l'histoire de 'Cabusart'. Le thème d'une ligne terminus a été abandonné. Au-delà de l'ancien heurtoir, un prolon-

1. La loco Diesel V36.413 sort du tunnel du 'Bois des Vieilles Fagnes'. Ce portail de tunnel a été moulé en plâtre, ensuite gravé et peint à la peinture à l'huile diluée.



2. La brasserie nécessite un entretien périodique et des travaux de restauration: Firmin le soudeur a fort à faire...

gement de quatre modules (plus un fiddle yard) a été réalisé. Finalement, la longueur

totale de 'Cabusart' et son prolongement atteint désormais les 22 m !



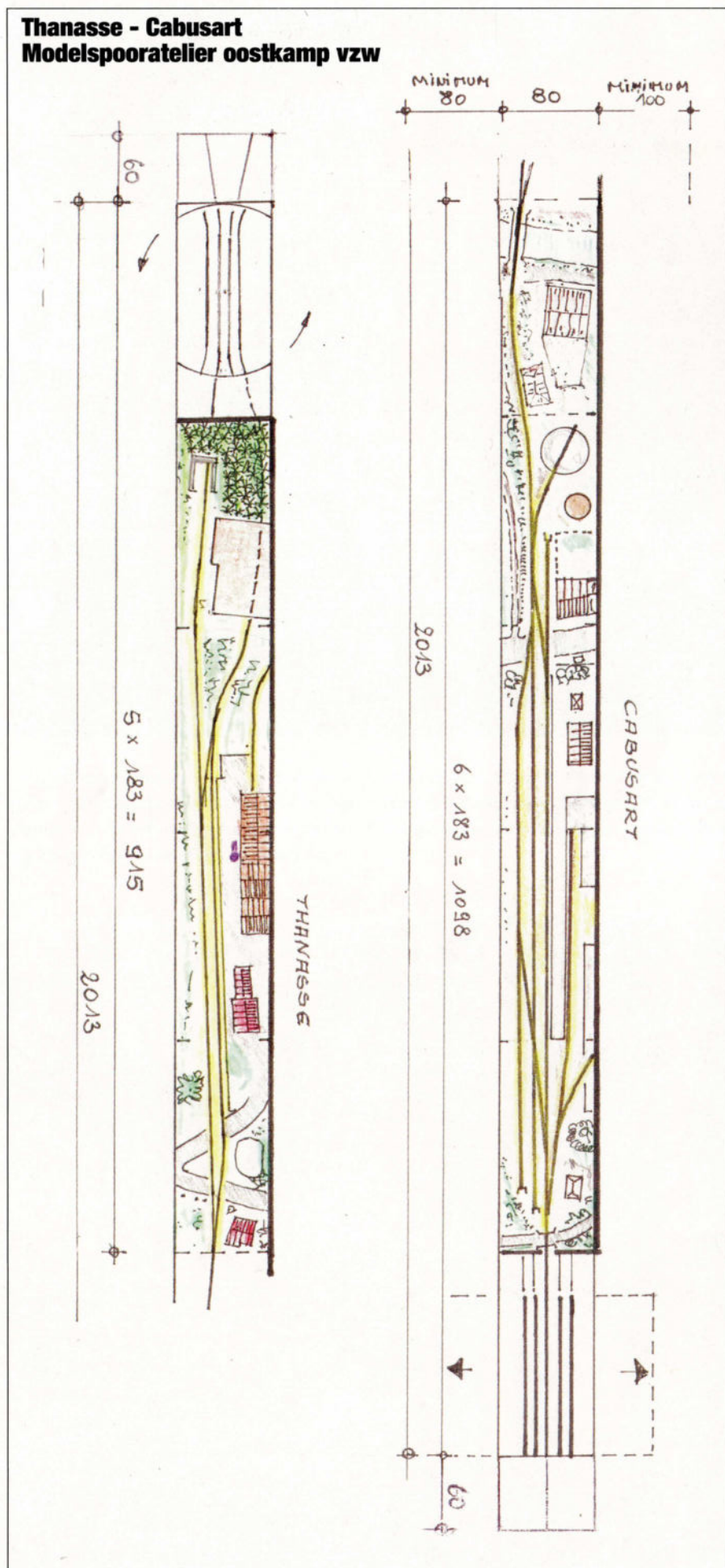
3. La brasserie a été confectionnée sur une base de 8 mm de multiplex. Les motifs de briques viennent de Slaters; la structure en béton est du carton coloré de 2 mm d'épaisseur. Les inscriptions ont été réalisées à l'ordinateur et imprimées sur des décalques. La GF02 (une ex-BR 80) achemine une cargaison de fûts de bière.

4. Une belle vue sur 'Thanasse' peut être obtenue du haut de la colline surplombant l'entrée du tunnel. A travers les vitres de la brasserie, on peut voir les cuves en cuivre orange qui brillent.



4

**Thanasse - Cabusart**  
**Modelpoortelier oostkamp vzw**



Construire une gare supplémentaire n'avait pas de sens. L'inspiration a été trouvée dans l'ancienne gare de Croix-Rouge (le long de la ligne 155), transformée en scierie. Une sortie vers l'Ardenne belge fut organisée, le site de Croix-Rouge étant examiné et photographié en long et en large, ainsi que quelques scieries situées aux alentours. Mais tout ceci ne s'est pas fait en un jour...

Du point de vue 'époque', nous sommes passés des années trente aux années cinquante. Comme nom pour cette extension, nous avons choisi 'Thanasse', issu des romans de l'écrivain wallon bien connu Arthur Masson.

**Le tracé**

En partant de 'Cabusart', nous sortons de la gare et traversons le canal. Sur notre





5. Un petit train à voie étroite amène les troncs d'arbres à la scierie.

6. Une grue à vapeur est prête sur le quai pour décharger les troncs. Pour la confection de la scierie, des dizaines de petites lattes ont été découpées et collées sur un squelette en bois.

côté droit, nous pouvons voir l'habitation du 'piqueur' André (cantonnier à la Voie) et de Léonie (garde-barrière). Devant leur porte, deux profonds croyants, qui viennent prêcher la bonne nouvelle... Nous n'en saurons toutefois rien, car nous abordons déjà le PN 11 qui franchit la route nationale de Couvin à Rocroi. Le PN 12 est un autre passage à niveau privé et voici l'allée vers la 'Scierie Gilson Frères'. Comme bâtiment de bureau, nous avons réutilisé l'ancienne gare, qui n'a pas été modifiée. Seul le quai est devenu un raccordement, la voie de gauche étant devenue la voie principale.

A côté du bâtiment de bureaux, on trouve l'endroit d'entreposage et l'atelier de la scierie. Pour la technique des scies, la réalité a été imitée. Les troncs à découper sont acheminés aussi bien par 'grand' chemin de fer que par voie étroite, ou encore par camions. Le produit fini de la scierie est



6



7. La locomotive GF02 est la propriété de la scierie 'Gilson Frères' ; elle vient juste d'acheminer une nouvelle cargaison de troncs de bois.



8. La loco 98.040 – une T16 de Kis, transformée – passe en voie principale devant l'entreposage de bois.



9. La scieuse mue à la vapeur est de fabrication 'maison'.



10. Une vue générale des bâtiments en bois de la scierie 'Gilson Frères'. Une type 59 (T3) remorque une rame de wagons chargés de bois.

constitué de traverses et de bois de mine.

Comme dernier raccordement, nous rencontrons celui de la Brasserie Degauquier. A l'origine, il s'agissait d'une brasserie locale, mais qui essaie depuis quelques années de se placer sur le marché belge. Lorsque nous avons dépassé la brasserie, la voie s'engouffre dans le tunnel sous le Bois des Vieilles Fagnes. On interdit aux enfants d'aller jouer dans ce bois, car il y aurait des fantômes, à ce qu'il paraît...

### Les techniques utilisées

Les techniques utilisées pour 'Cabusart' l'ont bien entendu été également pour 'Thanasse'. Quelques différences essentielles sont pourtant à noter. Nous avons abandonné l'éclairage halogène et sommes passés à celui assuré par des tubes TL blancs à ton froid : ceci nous a semblé plus réaliste que la couleur orangée. Pour le paysage, les mêmes techniques ont été utilisées que la fois précédente, la seule différence étant que la nouvelle partie semble plus 'verte' que l'ancienne.

La maisonnette du cantonnier a été confectionnée avec du carton d'architecte et du plasticard Slaters. Les toits proviennent de chez Schulz, une firme allemande spécialisée dans les matériaux de construction pour architectes. La route nationale a été confectionnée avec de la colle pour carrelages de la marque Hubo. Avantage : elle ressemble tout à fait à une route bétonnée et en a la couleur. La rampe d'accès de la scierie a été réalisée avec la même colle, dans laquelle des chutes émietées de Polyfilla ont été saupoudrées : on dirait tout à fait un chemin chaulé !



11. Jean peine à faire entrer son tonneau de bois dans sa 2 CV... A côté de la scierie, des dizaines de traverses sciées sont au séchage.



12. Un Köf II traverse la gare de Thanasse, en tête d'un wagon transport d'autos.



13. Un train chargé de troncs de bois vient d'arriver sur le raccordement de 'Thanasse'.



14. Entre-temps, la 98.040 est en route avec un chargement d'autos. Les wagons sont des modèles Brawa. Dans la remise à l'arrière, des traverses et des planches sont en train de sécher.

15. La gare de Thanasse a été confectionnée en carton d'architecte, sur laquelle des plaques Heki-dur à motif de briques ont été collées. A droite de la gare, on peut voir un Citroën 'H' non repeint de la SNCB.





16



17

16. La 98.040 vient de traverser le canal et franchit la route nationale, ainsi que le chemin privé menant vers la scierie. A la maison du cantonnier, deux fidèles veulent apporter la bonne nouvelle...

17. Une Simca Chambord attend patiemment devant le passage à niveau que l'omnibus vers 'Cabusart' soit passé.

18. Une type 59 arrive en provenance de 'Cabusart'. Cette loco a été transformée sur base d'un modèle Pola ; elle a reçu un nouveau moteur et a été belgicisée.



18

L'ancienne gare de Thanasse a été confectionnée avec du carton d'architecte, sur lequel des plaques de Styrodur à motifs de briques ont été collées. La scierie a été réalisée au moyen de... planchettes de bois : pourquoi compliquer, lorsque c'est facile ? La brasserie a été confectionnée avec du multiplex de 8 mm d'épaisseur, sur lequel du plasticard Slaters a été collé. Il y a peu de chances pour que cela ne s'écroule... Le portail du tunnel est moulé dans de l'argile et gravé ensuite à la main, les arbres qui le surplombent étant de fabrication 'maison', en imitant un peu la production d'Anita Decor...

### En conclusion

Un total de 22 m : c'est déjà une belle longueur pour circuler, même à l'échelle H0. En ce qui nous concerne, ce réseau est désormais achevé. Il y a plusieurs raisons



19. L'omnibus avec la loco 81.459 – un modèle ETS transformé – vient de passer 'Thanasse' et franchit le canal, en route vers 'Cabusart'.

20. La maisonnette du garde-barrière a été construite en carton d'architecte, recouverte de plaques Slaters. Pour tous les bâtiments avec tuiles et ardoises, des plaques de la marque Schulz ont été utilisées: cette firme est spécialisée en matériaux pour architectes.

21. La 81.415 a changé de front et assure l'omnibus de retour vers 'Cabusart'. Les voitures sont des Pola repeintes.

à cela : nous n'entrevoyons plus la possibilité d'encore y ajouter une extension. D'autre part, cela devient aussi difficile de trimballer un tel réseau d'un côté à l'autre du pays. Enfin, trois hommes sont nécessaires désormais pour le faire fonctionner ! Mais au fond, que voulions-nous vraiment reproduire ? Une ligne secondaire belge typique, parcourue par un petit trafic.... Nous pensons que cela a réussi. Si vous voulez voir la combinaison de 'Cabusart' et 'Thanasse' en réalité, c'est possible à On TraXS du 2 au 4 mars, ainsi que lors de notre 6e Grande Expo de modélisme, qui se tiendra à Malines les 27 et 28 octobre prochains !

Texte: Peter De Caluwe  
Photos: Johan Van Balberghe



# La Foire de Nuremberg 2012

**L**A 63<sup>E</sup> ÉDITION DE LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG A FERMÉ SES PORTES: AVEC SES 77.500 VISITEURS, SA FRÉQUENTATION A ENCORE DIMINUÉ CETTE ANNÉE DE QUELQUES DIZAINES DE MILLIERS DE SPECTATEURS ET POURTANT, LES ORGANISATEURS SONT TRÈS CONTENTS DE CE 'CRU' 2012. CETTE MANIFESTATION EST AVANT TOUT UNE FOIRE COMMERCIALE: CE N'EST QU'À L'INTÉRIEUR DES HALLS DU MODÉLISME FERROVIAIRE ET DU MODÉLISME EN GÉNÉRAL QUE L'ON PEUT Y VOIR DÉAMBULER QUELQUES 'TOURISTES', CAR DANS TOUTES LES AUTRES BRANCHES DE JOUETS, ON N'Y RENCONTRE QUE DES VISITEURS PROFESSIONNELS...

La tendance générale qui régnait lors de cette foire était selon nous un 'attentisme positif'. Les fabricants sont prudents avec la sortie de nouveaux modèles, de nombreuses nouveautés n'étant en fait que des variantes de livrées de modèles existants ou sont des modèles déjà annoncés précédemment. L'ambiance négative qui régnait encore il y a quelques années a toutefois disparu et l'on croit désormais dur comme fer en l'avenir du modélisme ferroviaire... Pour le marché belge, les nouveautés les plus importantes proviennent cette année encore de nos constructeurs 'indigènes'.

Guido Olaerts menait le show avec son prototype d'une type 29 vapeur: pas une simple photo, ni une lithographie ou une image en 3D du futur modèle, mais bien une véritable maquette ! Chez LS Models – autre fabricant belge – nous avons aussi pu glaner quelques nouveautés. Finalement, quelques belles nouveautés belges peuvent être attendues pour 2012 et sans doute aussi en 2013, même si elles ne seront pas toutes aussi spectaculaires. Les amateurs des chemins de fer néerlandais seront par contre bien plus gâtés cette année: il s'agit nettement d'un 'mouvement

de rattrapage'. La majorité des nouveautés est à l'échelle H0, qui constitue encore – et de loin – l'échelle la plus populaire. Chez quelques plus petits fabricants, l'échelle 0 a manifestement le vent en poupe; par contre, l'échelle N est à nouveau traitée chichement par certains fabricants. De tout ceci, il en résulte que le présent reportage traite principalement de l'échelle au 1/87e; sauf mention contraire, les nouveautés présentées sont donc toutes à cette échelle. Nous avons surtout attaché de l'importance aux nouveautés belges, mais les néerlandaises sont également passées en revue, tout comme les nouveautés les plus importantes des autres pays, histoire de vous présenter un aperçu assez complet. Bien entendu, nous reviendrons au cours de l'année sur les principales nouveautés annoncées, lorsqu'elles seront disponibles dans le commerce.



## ARTITEC

Après la locomotive à vapeur 3700 sortie l'année passée, les quatre premières voitures métalliques à compartiments du type C12c-6400 vont pouvoir lui être attelées, dans le courant de cette année. Ces voitures sortiront en douze

variantes, dans les livrées verte et bleue. Ces voitures peuvent être utilisées à la fois sur des réseaux d'inspiration néerlandaise, belge et allemande. A la Foire, un premier modèle de production était exposé. Intéressant également pour le trafic international: les voitures métalliques 'D' de la série AB 7201-7221 et C 7201-7206 des NS, surnommées 'fenêtres ovales': Artitec en montrait une photo prise en 3D du futur modèle.

C'est jaune et cela va sortir en 2012: Artitec confirme que les voitures DDM1 à deux étages dont la sortie avait été annoncée il y a deux ans seront bien livrées cette année encore, sous la forme d'un set

de trois voitures, dont une pilote. En complément, une 'ABv' et une 'Bv' seront disponibles séparément. Egalement en jaune, on pouvait voir un autorail DE2, comme ceux qui ont circulé dans cette livrée entre Maastricht et Liège. On pouvait également les voir en bleu – un peu fade – avec moustache jaune. Ces autorails doubles diesels-électriques datant de 1952 ont assuré du service partout aux Pays-Bas.

Les pièces pour le site 'traction' de la 3700 des NS – décrits dans notre TMM n° 110 – sortiront cette année en sets à assembler.

Pour les adeptes de la navigation intérieure, un bateau du type 'Campinois' et un ancien navire de la VOC seront reproduits par cette firme.

## ADE

Ade présentait à la Foire un nouveau modèle de la locomotive industrielle DH 500 Henschel en plusieurs livrées, tant pour courant continu qu'alternatif. Ce modèle a été conçu en collaboration avec Hobby Trade. Plusieurs exemplaires de cette locomotive industrielle ont assuré du service sur des sites belges de l'industrie pétrochimique.



## AUHAGEN

En 2012, la firme Auhagen poursuit le développement du thème de son complexe industriel 'August Hagen AG', par la sortie d'une belle chaufferie, plusieurs types différents de cheminées d'usine étant disponibles séparément. Cette chaufferie aussi a été construite de façon modulaire, afin de permettre de nombreuses combinaisons différentes. Élément intéressant: Auhagen sort une brochure gratuite qui décrit les possibilités de ses différents composants modulaires. Afin de compléter ou d'embellir les bâtiments industriels déjà reproduits, Auhagen sort différents types d'aérateurs de toiture, de conduites, de grues murales, etc. Quelques nouveaux composants modulaires ont été annoncés également. Autre nouveauté: une petite gare prussienne 'Brunntal' avec re-

mise à marchandises et une petite remise pour un locotracteur 'Köf'.

A l'échelle TT, on pointera la sortie de quelques bâtiments urbains plus petits, qui pourraient éven-

tuellement convenir en H0 (à condition d'être disposés à l'arrière d'un réseau). Une nouveauté à l'échelle N: un bâtiment à appartements avec un toit en selle.



### BEMO

Ce spécialiste de la voie étroite fait également ses premiers dans l'échelle 0, en 2012 : c'est donc de la voie 0m, à l'échelle 1:45 et à l'écartement de 22,2 mm. Ces débuts sont constitués d'un wagon fermé et d'une gamme de voies. Les aiguillages présentent un angle de déviation de 11°, la voie déviée étant d'un rayon de 1.200 mm. Sont d'ores et déjà prévus : un tracteur Tm 2/2, une loco électrique à quatre essieux GE 4/4 II, un wagon plat et un wagon-silo 'Ucc'.

Pour la gamme en H0, toute une série de nouveautés sont annoncées, dont un prototype de la locomotive-tender G3/4 14 qui était exposé. En exclusivité pour 2012 sortira la locomotive vapeur à crémaillère HG 3/4 I, en livrée bleue. Assez particulier, le wagon ACTS des RhB, avec bennes ouvertes pour le transport de scories. Ces trains ont été remorqués jusqu'à l'automne 2011 par une Ge 4/4, une loco universelle dont la sortie est également prévue, en deux variantes. Quant aux Ge 6/6 II à six essieux, elles sortiront à nouveau, en livrée verte.



### BRAWA

L'échelle 0 a fait également 'partie des meubles' chez Brawa : les adeptes de cette échelle peuvent espérer la sortie d'un fermé du type 'Opeln' de la DB. L'intérêt de ces wagons est qu'ils ont également circulé en livrée des chemins de fer belges, néerlandais et luxembourgeois. La gamme en 0 est en outre étendue par des conteneurs de chargement pour le transport de 'domicile à domicile', qui sortent également sous forme de conteneurs pour marchandises liquides. Le wagon-silo DB du type 'Ucs/Kds' sortira en version basse.

Une nouveauté intéressante en H0 est la repro-

duction de la locomotive à vapeur pour trains de marchandises du type G7.1, qui sortira comme 5.038 de la DRG et 55.665 de la DR. Ce qui rend ce modèle intéressant est le fait qu'il ait servi à la SNCB comme type 80.

Le nouveau VT 137 aura certainement de quoi ravir plus d'un modéliste d'inspiration allemande, ainsi que toute une série de wagons-citernes à deux essieux. Les adeptes de l'échelle N peuvent par ailleurs s'attendre à des wagons-citernes à quatre essieux et à la BR 261 de la DB, un nouveau 'cheval de trait' pour manœuvres, mais cette fois sonorisée.

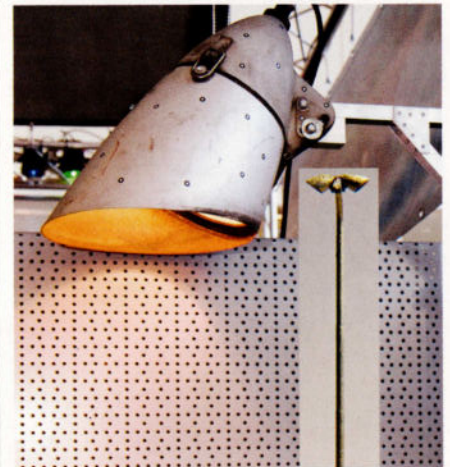


### B-Models

Les amateurs de matériel moderne seront contents d'apprendre que la réalisation des moules des locomotives Diesel Vossloh du type G2000 (la série 57 à la SNCB) débutera bientôt. A Nuremberg, nous avons pu en outre photographier les prototypes des wagons 'Eaos' et 'Fas'. La nouvelle version de la série 55 devrait bientôt sortir sur le marché, en version 'TVM'.

Pour ce faire, une nouvelle caisse a été réalisée, car elle diffère des précédentes par plusieurs détails : les plaques de garde des essuie-glaces ne sont ainsi plus présentes et les mains courantes sur les nez sont installées à un autre endroit. Après la production de ces 55 'TVM', ce sera le tour du type 1800 des CFL et avant la fin de cette année encore, de la 55 en livrée verte.

Pour très bientôt, B-Models prévoit la sortie des modèles suivants : un wagon de minerai CFL Arbed avec chargement, un plat 'Res' de la SNCB chargé de tôles métalliques, un céréalier SNCF 'GDS Moulins Storione', un porte-conteneurs DB, un 'Rils' de B-Cargo en version patinée et un 'Glms' vert en époque III.



## BREKINA

La principale nouveauté pour 2012 chez Brekina est selon nous le modèle d'un tracteur routier DAF 2600, un camion qui fit établir de nouvelles normes de confort pour les chauffeurs en 1962, pour le trafic à longue distance. Ce type de camion a été construit jusqu'en 1975 et fut très populaire parmi les transporteurs internationaux des Pays-Bas et de la Belgique.

Dans sa série 'Starmania' – une série qui ne reprenait jusqu'à présent que des autos portant l'étoile – on peut désormais y voir des concurrentes de la marque Mercedes. Un premier modèle est la Jaguar XJ6 en version d'origine, de 1968. Dans la série 'Drummer' de Brekina sortira la Peugeot 203, un modèle qui fit reprendre ses lettres de noblesse à la marque, au cours des années '50. Brekina sort cette année aussi une nouvelle série dénommée 'Resina', qui reprendra des modèles d'autos moins populaires et dont la production ne doit pas être réalisée en grandes quantités:

ces modèles seront aussi constitués de résine. Premier de cette nouvelle série, un modèle de la BMW 502 'cabrio' – une excentricité des années '50 – et la BMW 503, un coupé très exclusif, car reproduit en réalité en à peine 273 unités. D'ici la fin 2012, Brekina sortira également une miniature japonaise: la Toyota Celica ST de 1971, une des rares autos japonaises à avoir obtenu le statut d'ancêtre de la route.

Brekina est aussi actif depuis un certain temps dans le domaine des véhicules ferroviaires, et plus particulièrement concernant des modèles oubliés par les 'grands' fabricants. Bientôt livrable, un autorail du Sylter Inselbahn, avec une cabine de Borgward B4000 du début des années cinquante. Pour l'autorail VT 626 de la DB de 1981, il faudra toutefois attendre un peu plus longtemps: cet autorail sortira tant en version DB que dans la livrée des différents opérateurs privés qui ont repris ces engins de la DB, à partir de 2006.

## BRELEC

Notre fabricant belge d'éclairages présentait comme nouveauté un prototype d'un lampadaire de quai typiquement belge. Cet accessoire particulièrement filigrane a été imprimé en 3D et est l'exacte réduction des authentiques lampadaires de quai belges.

## CLASSIX

Classix va bientôt sortir les sets d'éclairage pour voitures M6; les locos 'Class 66' Crossrail et Captrain seront également livrées. A partir d'avril, nous pouvons aussi nous attendre aux premiers kits en carton découpés au laser.



## BUSCH

La nouveauté la plus importante chez Bush est la sortie d'un nouveau chemin de fer rural, à l'échelle H0. Bush sort deux petits sets de base composés d'une petite loco industrielle à voie étroite Gmeinder 15/18 et de toute une série de wagons de marchandises. Ces modèles sont pourvus d'un micromoteur alimenté par un transfo de 3 V ou par deux piles. Bush a également développé sa propre gamme de voies pour un tel chemin de fer rural (à l'écartement de 6,5 mm). Afin d'améliorer la prise de courant, un aimant a été disposé dans les petites locos, tandis

qu'une plaque métallique est disposée sous les traverses.

Un aiguillage fonctionnel a également été prévu dans cette gamme,

de façon à pouvoir

construire un véritable mini-réseau géant. On trouve également un décodeur digital, pour commander les micromoteurs au moyen d'une centrale digitale ou d'un transfo digital.

Ce chemin de fer rural s'intègre parfaitement dans deux nouveaux thèmes lancés cette année par Bush: les bâtiments de l'industrie de la brique (fours circulaires et remises pour séchage) et de la tourbe. Parmi les modèles d'autos miniatures, nous avons noté en H0 une Landrover 110 'Defender', la nouvelle Mercedes Classe M et un tracteur Fortschritt ZT323. A l'échelle 0 enfin, Bush sort une belle cabine de signalisation et une cabine pour transformateur électrique.



## ESU

ESU fête cette année son 15e anniversaire et sort sous le label 'ESU Engineering Edition' une des sensations de cette édition de la Foire: un modèle en H0 de la 'Class' 77, une version plus moderne de la locomotive Diesel bien connue 'Class' 66, que l'on peut voir de nos jours partout en Europe. La dénomination officielle de ce type de loco est JT42CWRM, le 'M' voulant dire 'Modified' ('Modernisé, en français).

Tout comme pour les autres locomotives d'ESU Engineering Edition', ce modèle reproduit à l'échelle H0 est pourvu d'une multitude de fonctions. Il est ainsi équipé d'un générateur de fumée synchronisé en fonction de la charge, d'un palpeur qui permet de reproduire les crissements des roues dans



les fortes courbes et sur les aiguillages, d'un décodeur LokSound V4.0 et d'un 'Powerpack' intégré qui permet de s'affranchir des microcoupures de courant. ESU sortira d'abord comme deux premières variantes la MRCE 653-05 en livrée noire utilisée par Rurtalbahn/TrainsporT (qui circule notamment en Belgique) et la BR 247 048-2 grise de

l'opérateur ECR. Cette dernière est équipée d'un dispositif d'air conditionné en toiture, de déflecteurs sur les vitres latérales des cabines de conduite et de tampons rectangulaires. ESU a clairement tenu compte des différences existantes entre les différentes variantes de ce type de loco.



## FALLER

Chez Faller, l'accent était mis sur l'artisanat et la petite industrie: une petite industrie métallique avec aménagement intérieur détaillé, une chaufferie avec accessoires, une verrerie, un fabricant d'échelles, une corderie, un moulin à grains et un dépôt de carburant. Le modèle

'Premium' en 2012 est un centre d'escalade. Pour les alentours d'un site de gare, on trouve deux nouveaux bâtiments de gare, une halte et un hôtel. Les adeptes de l'échelle N se contenteront d'une remise à locomotives moderne à portes mues par servocommande, d'un grand

bâtiment de club en bois et de quelques traditionnelles maisons communales. Pour l'échelle Z – qui fête cette année son 40e anniversaire – on trouve un nouveau bâtiment de gare. Enfin, le 'Car System' de Faller est désormais également disponible en version digitale.

### FLEISCHMANN

Fleischmann fête cette année son 125e anniversaire. Pour fêter cet événement avec fastes, la marque va sortir un set spécial composé de la locomotive à vapeur 18.508 montée sur un socle en bois avec banc roulant intégré et coiffe en plastique. Le banc roulant est bien intégré dans le socle en bois et pourvu des fonctions digitales 'son et lumières' pour activer le modèle. Cette pièce de collection sera réalisée en nombre restreint et quelques exemplaires à peine sont destinés au marché belge.

Intéressants pour le modéliste modulaire seront les trois modèles Fleischmann qui seront proposés comme modèles jubilaires, au prix de 125 euros. En H0, il s'agira d'un modèle de la locomotive à vapeur BR 064, de la Diesel V200 de la DB et de la BR 103.1 électrique de la DB. En N également, trois modèles seront proposés pour la même somme: la vapeur BR 70 DB, la Diesel BR 221 DB en époque IV et la BR 101 électrique de la DBAG. En H0, on trouve également

au catalogue une BR 145 du Pressnitzalbahn, portant une inscription spéciale à l'occasion du jubilé de Fleischmann.

Comme véritables modèles en H0, on pointera la vapeur BR 98.75 de la DRG, la rame ICE 'Velaro' BR 407 et la Ae 3/6 électrique des CFF. Concernant les voitures, on note la sortie de plusieurs voitures à deux et à trois essieux d'origine prussienne, tandis qu'en marchandises, Fleischmann annonce la sortie d'un nouveau tombereau de type Om 'Ludwigshafen', ainsi qu'un wagon-foudre pour le transport de vin. Seule nouveauté pour le marché belge: un wagon fermé à trois essieux de la brasserie Wielemans, qui sortira bientôt.

A l'échelle N devrait sortir une nouvelle Diesel BR 110 de la DR, une loco V100 modernisée en BR 203 de la DBAG et la série 460 des CFF, ainsi qu'une voiture-pilote pour les navettes aux CFF.

### GOOVER MODELS

La production de matériel roulant chez Goover Models peut être répartie selon deux origines: celle produite en Extrême-Orient et celle produite 'en régie', dans notre pays. La gamme du matériel roulant sera étoffée au cours du 2e trimestre 2012 d'un wagon 'Fd' vert, suivi au 3e trimestre d'une voiture GCI mixte 1e /2e classe, d'un fourgon à bagages GCI et d'une GCI à compartiment-fourgon. Un wagon tombereau chargé de tonneaux de bois et un fourgon à bagages à toit pentu sont également repris au programme de cette année, à condition bien entendu que les fabricants chinois tiennent leurs engagements...

En régie, les kits à construire en styrene découpés au laser seront complétés par des pièces gravées en laiton et fraisées par ordinateur: ce sera le cas pour les GCI aux échelles N et 0 (au 3e trimestre), de l'autorail série 45 aux échelles 0 et 1 (au 4e trimestre), d'un petit poste de block, de la gare d'Athus (2e trimestre), de façades urbaines et de la gare de Lierre (au 3e trimestre).



### FERIVAN

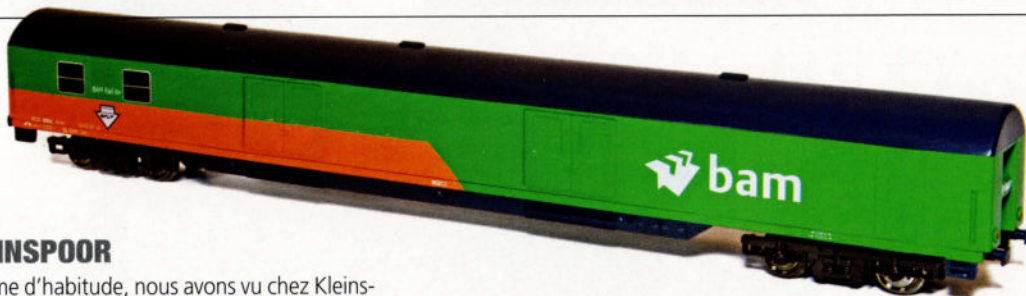
Le fabricant de petites séries Ferivan présente traditionnellement ses nouveautés à l'occasion de la Foire aux jouets de Nuremberg. Pour 2012, nous avons noté une motrice 'Standard' de la SNCV restaurée et préservée comme engin-musée (réf. 100 073) et une même Standard, mais en livrée d'origine (réf. 100 077). Un exemplaire réel de ce type de motrice est préservé actuellement au TTO, à la Côte belge.

### HERIS

Pour le marché belge, Heris sort les voitures I10 en livrée 'new look'. Plus tard dans l'année suivront encore plusieurs versions des voitures-couchettes I5 et les I10 en orange, en versions 'Bistro' et 'Resto'. Intéressant pour nous également, les sets de wagons pour le transport de vitres. Pour le marché international, Heris annonce un nouveau wagon-silo du type 'Uacs', un modèle d'un fermé 'Gbs' de la DR, un wagon privé à deux essieux pour le transport de vitres et un train de secours à trois éléments, comme ceux utilisés actuellement par la DBAG. Trois sets de voitures néerlandaises 'Plan N' sortent avec de nouvelles matricules, tant en service intérieur qu'international.

## HEKI

La gamme Heki de matériaux de paysages sera étendue en 2012 par différentes touffes d'herbes, des bandes herbeuses et des fibres d'herbe de 10 mm de longueur. Pour planter ces longues fibres bien droites, Heki a conçu le 'Flockstar XL', un semeur de brins d'herbes électrostatique puissant. Parmi les arbres, nous avons été charmés par un chêne tortueux à tronc incliné.



## KLEINSPoor

Comme d'habitude, nous avons vu chez Kleinspoor plusieurs sets de transformation pour matériel néerlandais, notamment pour l'Overnight Express' et une voiture-fourgon de BAM. Grâce à une nouvelle caisse, la loco RRF 20 de BAM peut être obtenue sur base d'une V100 de Roco, ou encore une loco de Rail Feeding. La voiture à quatre essieux série A-8501-27 (ex-électrique intercalaire) a été revue et peut être assemblée en vert ou en bleu. Pratique: les conteneurs ouverts ACTS.



## HERPA

Au cours de l'année, Herpa n'annonce généralement ses nouveautés qu'à la fin de l'année... Pour le premier trimestre de 2012, nous pouvons nous attendre à une Citroën Ami 6 Break, une Fiat Panda de 1980 et une Trabant 1.1 de 1989. Intéressant pour une possible version belge, un Man TGL du Touring-Secours allemand, un modèle également utilisé chez VAB et Touring-Secours. A l'échelle N, on attend une Fiat Panda, une Opel Kadett B coupé et une Skoda 1000MB.

## KIBRI

Le MB Trac 1800 intercooler 'Black Beauty' est le dernier 'Trac' construit qui a reçu une petite place dans le musée Unimog de Gaggenau ; il est en livrée anthracite, d'où son surnom. Kibri sort ce modèle en kit. Intéressant pour les modélistes belges, la réédition de la célèbre cabine de signalisation 'Quenast' en simple et en version double.

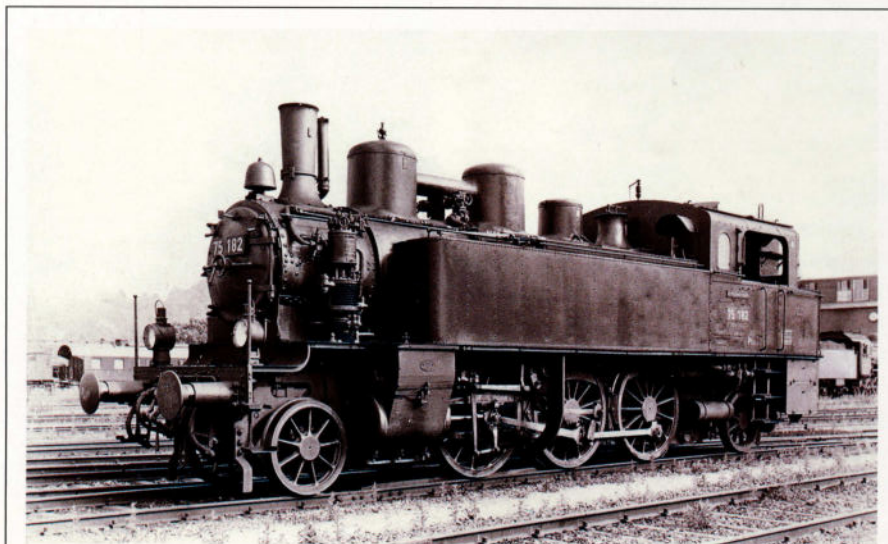


## LENZ

Lenz s'engage à fond dans l'échelle 0. A l'échelle 1/45e, une loco à vapeur BR 94.5 de la DB (T16.1 prussienne) est dans les cartons; ce type de loco a également servi en Belgique comme type 98. Moins imposant: une draine à deux essieux de la DB datant de 1965 environ. Le parc des wagons sera étendu d'un fourgon Pwg pr 14, d'un wagon frigorifique Tnf 32 de quinze tonnes avec inscriptions 'Seefische' et d'une 'Leig-Einheit' composée d'un wagon 'G1' accouplé court et d'un fourgon avec inscriptions 'Stückgut Schnell verkehr'. Le retour à la position 'repos' des attelages est amélioré en y intégrant des petits aimants. A plus long terme, Lenz prévoit les locomotives à vapeur BR 38.10 (pr P 8), BR 50, BR 56.2 (pr G 8.1) et BR 91.3 (pr T9.3), la loco Diesel V160 dite 'Lolo', une voiture de secours MCi 43, un 'Langgeschwalbacher', des fermés 'Glmhs' 50 et 60, des tombereaux Omm 33 'Villach', Omm 43, Omm 52 et le wagon de gravier Talbot. Une série de signaux est également prévue: par cette annonce, Lenz espère éviter la production de doublons...

## NOCH

Dans le domaine des bâtiments, Noch met l'accent sur les kits découpés au laser, comme un bâtiment administratif venant en complément à la gare de Tannau, une halle aux marchandises associée, un édicule pour toilettes et un petit atelier. Une belle scierie décorée d'une scie mue par un micromoteur sera reproduite au nombre limité de mille pièces; la scie sera également disponible séparément. La gamme des ponts découpés au laser connaît également une fameuse extension avec un beau pont en 'ventre de poisson' et les piles qui lui sont associées. Le pont métallique en HO déjà sorti va maintenant être produit en N. La gamme de figurines vertes s'étend également chaque année. Comme complément aussi cette année, le château 'Ehrenfels' en HO, qui est constitué d'une association de mousse dure et d'un petit bâtiment prêt à l'emploi, découpé au laser.

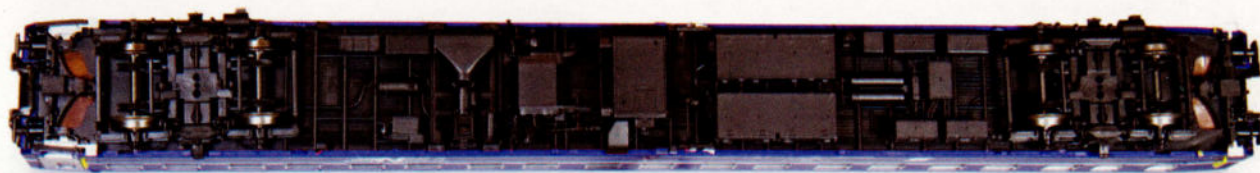


## LILIPUT

Liliput annonce pour 2012 un tout nouveau modèle de la locomotive-tender Baureihe 75, l'ancienne Vlb badoise. Il s'agit d'un modèle intéressant pour le modéliste belge: après la Première Guerre mondiale, cinq de ces locos ont été versées dans les effectifs du Nord Belge. En 1940, elles furent cédées à la SNCB où elles reçurent les matricules 4981 à 4985, après quoi elles furent renumérotées en type 49 (49.001 à 49.005). Ces locos furent mises hors service en 1948. Pour les adeptes de l'époque II, un nouveau

fourgon à bagages à trois essieux Pw3 est au programme. Nouveauté parmi les wagons, une série de wagons-citernes à deux essieux datant des années trente et des wagons porte-conteneurs à deux essieux pour remise à domicile. A l'échelle N, nous avons trouvé une E10 électrique de la DB. Les amateurs de la voie étroite devront se contenter d'une version modernisée de la loco à vapeur n° 1 du Zillertalbahh ou de versions modernisées de la loco Diesel D13 avec voitures classiques et pilote modernes.





## LS MODELS

Sur le stand de LS Models, on pouvait voir un prototype peint d'une (nouvelle) série 18 SNCB. LS est en outre occupé pour l'instant à développer quelques locomotives allemandes. Toutes les locos seront à l'avenir équipées d'une nouvelle platine indépendante du décodeur.

Très bientôt, les voitures I2 seront livrées; les modèles que nous avons eus en mains sont une véritable caresse pour les yeux. Comme nous en sommes entre-temps habitués chez LS, ces voitures internationales des chemins de fer belges sont riches de nombreux détails. Au début, ces voitures seront commercialisées en sets. Un set comportera une voiture-buffet et de deux voitures de 2e classe, et un autre contenant trois voitures de 2e classe. La voiture de 1e classe sera disponible séparément afin de pouvoir compléter une rame. Tout comme en réalité, certaines voitures seront disponibles en version courte et d'autres en version longue. Les indications des classes sont peintes, mais un jeu de numéros en métal gravé est fourni séparément, ainsi qu'un soufflet replié pour le premier et le dernier véhicule de la rame.

LS va très loin dans le détaillage: cela se voit bien à la partie inférieure de la voiture-lits TEN autrichienne.

Il aura fallu attendre un peu, mais elles sont enfin là: les voitures-pilotes NS en version jaune et bleue; la version 'Benelux' en version jaune et bordeaux suivra bientôt.



L'automotrice suisse TEE à cinq ou six caisses est une nouveauté importante: des dizaines d'ampoules Leds assureront l'éclairage intérieur, notamment celui des petits lampadaires sur les tablettes.

Les voitures M6 sortiront sur le marché en mars/avril de cette année. Pour la fin de cette année, une nouvelle série de voitures I10 sortira, dont la voiture bar-dancing avec lampes stroboscopiques et appareil MP3 intégré. Les voitures I6 sont également en chantier, mais ce sera peut-être pour la Foire de 2013.

LS Models commercialise maintenant aussi son propre système numérique, appelé 'Wekom'. La nouveauté de ce système se trouve dans son extensibilité. Vous pouvez débiter avec la cen-

trale (pour environ 250 euro) et un régulateur à main, mais vous pouvez également la raccorder à un PC via un port USB ou par Ethernet. Le pas vers la commande via un Smartphone ou une tablette via internet est ainsi fait et un 'main-controller' supplémentaire pour commande complexe est en chantier: vous en saurez sans doute plus dans un prochain TMM.

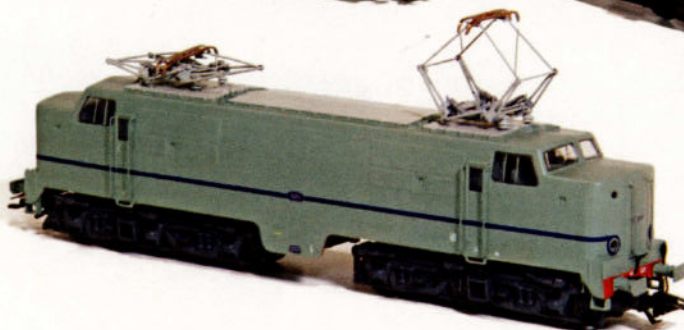
Une autre nouveauté dans l'assortiment digital de LS: une frise lumineuse pour voitures avec décodeur intégré, avec la possibilité de commander les Leds individuellement, de plusieurs façons: des néons clignotants (!) peuvent ainsi être imités, et un temporisateur peut être programmé.



**MARKLIN/TRIX**

Dans son catalogue international, Märklin présente son programme pour l'année qui vient. Pour les amateurs de compositions prestigieuses, Märklin sort à l'occasion du 50e anniversaire du Rheingold 'moderne' une loco E10.12 en livrée bleue et crème et les voitures associées, dans un tirage unique pour 2012. Convenant très bien pour les réseaux plus petits, un autorail VT 75.9 avec remorque VB140 de la DB en rouge pourpre. Ce modèle sortira également sous la marque Trix. Pour les adeptes de la vapeur, les nouveaux modèles des séries BR 94.5 et BR 50 de la DB verront le jour. Les amateurs du Diesel se réjouiront d'un nouveau modèle de la loco Diesel BR 212 en époque IV. Le modèle 'pour initiés' de 2012 en H0 est constitué de l'automotrice électrique de la série 403 de la DB, datant de 1974.

Le programme 'Märklin My World' présenté l'année passée connaît un départ hésitant. Ce programme destiné aux jeunes fait pourtant une avancée cette année avec quelques extensions permettant plus de possibilités de jeu. On trouve désormais un set de départ avec une loco Diesel V160 stylisée et quelques wagons tombereaux. Ces derniers sont également pourvus d'attelages magnétiques très pratiques pour les enfants. A remarquer également un set de départ contenant une rame Thalys stylisée, fonctionnant sur piles.



Intéressant pour le marché belge: un set de cinq voitures TEE 'inox' telles qu'elles étaient utilisées en 1995 sur la relation Paris - Bruxelles. Ce set contient trois voitures TEE de 2e classe

déclassées, reconnaissables à leur bandeau vert au-dessus des vitres, une voiture-restaurant et un fourgon générateur. Une des B9 1/2u appartient à la SNCB, les autres étant immatriculées





à la SNCF. Une locomotive de l'ancienne série 18 – la 1803 – est proposée en livrée bleu clair à bandes jaunes. Märklin sort également un nouveau tirage de la série 55 sous forme de la 5515 bleue (ou plutôt 5510, selon nos derniers renseignements). Un retraitage réussi est constitué par celui des voitures M2, qui sortiront sous forme d'un set de quatre (dont une voiture-pilote pour traction électrique en version verte), d'un set de quatre en livrée bordeaux et d'une voiture-pilote pour traction Diesel. Un set de six voitures I3 en 'tin plate' intéressera sans doute plus les collectionneurs et les Märklinistes 'purs et durs' que ceux qui attachent beaucoup d'importance au réalisme des modèles. Dans le dépliant 'Export' – et dont les modèles ne sont en vente qu'en Belgique – nous y avons vu figurer la locomotive électrique série 25 bien connue en livrée jaune à large bande bleue, portant le matricule 2501 de l'époque IV. Les wagons de minerais 'Fals' sortent maintenant en set de douze, portant des matricules différents.

Les amateurs de la traction vapeur luxembourgeoise seront sans doute ravis par la sortie d'un modèle de la loco à vapeur du type 5600 des CFL (ex-BR 52).

Dans le dépliant 'Export' de Märklin, nous avons aussi trouvé un certain nombre de nouveautés intéressantes pour le Benelux. C'est ainsi que Märklin annonce pour notre pays un nouveau set de départ avec un modèle de la loco à vapeur du type 96 et trois wagons, un ovale de voies avec un aiguillage et une 'Control Unit'. Outre ceci, on y relève également un 'set Benelux' avec une loco E186 de Captrain Benelux, un 'Eanos' de Cronifer Holland BV, un 'Rs' des CFL et un



'Rils' dans la livrée 'B-Cargo'. Ce set contient également une 'Mobile Station'. Le set double des 59 en livrée patinée qui a récemment été livré est désormais aussi repris parmi les nouveautés pour 2012.

Les modélistes néerlandais seront vraiment gâtés par Märklin cette année, avec toute une série de nouveautés exclusivement destinées au marché néerlandais. On verra ainsi sortir un set d'une rame de voitures à deux niveaux et d'une loco électrique 1700 des NS, ainsi que quatre voitures DDM à deux niveaux, dont une voiture-pilote. Ce set de voitures sera également disponible sous le label Trix. Märklin annonce en outre un modèle d'une édition jubilaire de la série 1200 en livrée turquoise (à l'occasion du 60e anniversaire de cette série de locos), la 1200 en livrée brune EETC avec pub pour le 80e anniversaire de la NVBS, l'automotrice de mesures 'Jules' (ex-automotrice postale mP 3000) de la firme Eurails-cout, un set double de locos 1100 avec nez de protection (en livrée jaune et grise), la BR 64 du réseau touristique Veluwe Stoomtrein Maatschappij – qui a fameusement été patinée – et pour terminer, deux sets de wagons. Le premier contient trois wagons porte-conteneurs 'Sgns'

de Railion Nederland chargés de conteneurs interchangeables de VAT Logistics, le second étant un set 'Vos Logistics' contenant deux 'Sgns' avec conteneur interchangeable et un 'Sdgmks' (un wagon 'kangourou') portant une remorque Vos Logistics. Il s'agit à chaque fois de séries limitées, qui ne seront mises en vente qu'aux Pays-Bas. Le choix de la locomotive à vapeur pour trains de marchandises de la série 4900 paraît toutefois étrange: de ces six locos de la série 50 de la DR restées aux Pays-Bas après 1945, cinq ont continué à circuler... jusqu'en 1947 seulement. Et ce ne sont même pas de véritables locos NS.

Märklin Mini-Club fête cette année son 40e anniversaire. A cette occasion, un certain nombre de modèles datant de sa première année de production seront retirés: la BR 03, la BR 89 et la V 60. Pour les 'Insiders' de Märklin sortira un modèle de la locomotive à vapeur BR 01. Intéressant également, ce modèle de la Traxx Diesel BR 246 avec des voitures 'Metronom' à deux niveaux et une loco Re 4/4 II suisse.

Les nouveautés les plus intéressantes à l'échelle 1 sont une E10.12 de la DB en livrée Rheingold et ses voitures associées, une BR 110 en bleu et une BR 140 en vert.

### MAKETTE

Le fabricant allemand Makette (Martin Klinger) est un vrai francophile. Son assortiment convaincant de wagons français s'est étendu en 2012 de wagons-citernes courts d'un empattement de 3 m.

Les wagons de coke belges sortis en 2011 sortent désormais avec les inscriptions de l'époque III. Dans la gamme Colle'Cit, le camion Citroën U23 longtemps attendu sortira en 2012.



### MINITRIX

Nouveauté dans la gamme de Minitrix: la locomotive-tender à quatre essieux R 4/4 des chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, qui sortira également sous la variante BR 92.20 de la DB. En traction électrique, une E 50 de la DB est à pointer comme nouveauté. Pour les amateurs de la traction Diesel, on verra sortir un nouveau modèle de la BR 218 en trois versions différentes. Pour les amateurs des chemins de fer français, pointons la sortie prévue d'une BB 461000 de la SNCF en livrée 'Fret'.

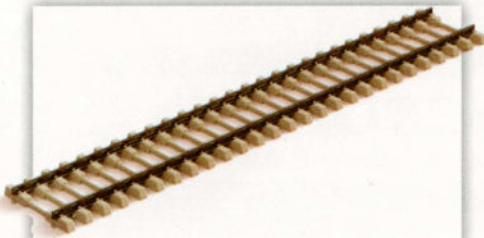
### PIKO

Cette année, l'automotrice 'tête de chien' Benelux sortira dans les deux livrées de l'époque III, avec des phares en 'A' et des bandes jaunes. On disposera au choix d'une version belge (la 220.092 de la SNCB) et d'une version néerlandaise (la 1208 des NS) et ce, avec ou sans décodeur digital. La 'Traxx' aussi devrait sortir au cours de cette année, en version série 29. Contrairement au nombre peu élevé de nouveautés belges, celles destinées au marché néerlandais sont en grand nombre. La 'tête de chien' néerlandaise reçoit une moustache d'essai. Sont prévues également les autorails plus récents

du type GTW 2/8 qui circulent aux Pays-Bas pour Veolia, ainsi que les automotrices électriques de l'opérateur Arriva. La loco électrique BR 189 portera les livrées des opérateurs privés Locon et ACTS. La 6400 de NS-Railion sera repeinte en livrée grise et jaune, comme les locos MaK qui ont servi aux NS, ainsi que dans les livrées ACTS et Husa. A l'échelle N, Piko sort la loco Diesel MaK en livrées

ACTS et Husa, ainsi que les automotrices GTW 2/8 d'Arriva et de Veolia. En H0, la MaK ne recevra pas seulement une livrée néerlandaise, mais aussi celle des CFL-Cargo, à savoir la rouge et la bleue et blanche. En N, c'est la livrée entièrement bleue qui sera reproduite. A l'échelle G, les Luxembourgeois se verront gratifiés de la sortie d'un wagon à pa-rois coulissantes 'Shimmns'.





**PECO**

La firme britannique Peco présentait à la Foire son prototype de voie à traverses en béton bi-blocs en code 75, une variante intéressante des voies à traverses en béton déjà reproduites précédemment. Un aiguillage super élané sur traverses en béton est également en préparation. Pour la transition entre les codes 75 et 100, Peco a prévu un coupon de voies spécial, de raccord.

**REE MODELES**

Ce fabricant français était pour la première fois présent à Nuremberg. Nouveauté pour 2012: la locomotive de manœuvres 030 TU d'origine américaine, ainsi qu'une série de wagons-citernes sur bogies. A l'échelle N, on verra sortir des wagons-citernes à deux essieux déjà reproduits à l'échelle H0, mais réduits à l'échelle. Les tombereaux OCEM 29 sortiront également à l'échelle N.



**RIETZE**

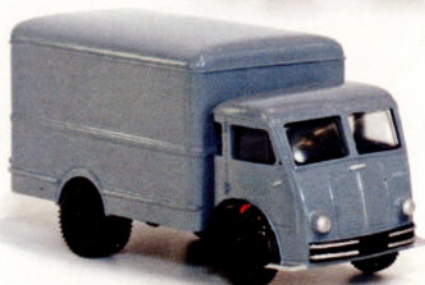
Nouveauté dans la gamme de Rietze: la VW Caddy Maxi, anno 2011. Plus tard dans l'année suivront encore une camionnette VW Krafter, un blindé Thyssen TM-170 de la police allemande et un bus urbain Temsa Avenue LF.



**PREISER**

Preiser menait le show cette année avec un trio de véritables danseuses de samba en tenue adaptée (c'est-à-dire très légère...). La raison de ce spectacle très bien suivi par le public (!) était la sortie de la nouvelle ligne de figurines de carnaval, qui égaye le catalogue de la firme. Plus directement utilisable sur un réseau classique, un jeu de figurines pour l'aménagement d'un magasin de vêtements, ou encore de cyclistes avec petite remorque pour enfant. Un set de figurines debout – simple, mais universellement utilisable – est disponible aux échelles H0, TT, N et Z. Parmi les nouveaux véhicules en H0, on trouve un nouveau kit de la grue Krupp 35 GMT des Sapeurs-Pompiers.





### SAI

SAI, le dynamique importateur de Piko pour la France, est l'initiateur de modèles à l'échelle N de voitures de la SNCF telles que celles qui étaient utilisées pour le 'Jean Monnet' sur la liaison Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg. Le modèle exposé avait encore été peint et décoré à la main. Quant à ces mêmes voitures sorties en H0 en 2011, un nouveau tirage est prévu à nouveau cette année. SAI se cache également derrière les autos miniatures 'Collection Rétro 87'. Nouveauté pour 2012: un camion Berliet GLB5R de 1951 et une 'Traction' familiale 11B de Citroën, datant de 1937.



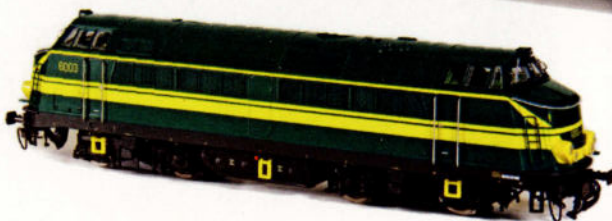
### ROCO

A l'occasion des festivités du 175e anniversaire des chemins de fer autrichiens, Roco sort le modèle de la locomotive à vapeur de la série 209 des ÖBB. D'autres locos à vapeur prévues au programme sont la 23.001 de la DRG et une BR 85 de la DB. Pour les amateurs de matériel suisse, une Re 4/4 des CFF sortira en plusieurs livrées.

Les nouveautés destinées au marché belge sont essentiellement limitées à quelques variantes de livrées de modèles existants. De la série 60 'proto' bien connue, deux nouvelles variantes de matricules sont exclusivement prévues pour le marché belge et ne sont pas reprises dans le catalogue international: la 6003 en livrée verte et sans jupes (version analogique ou digitale sonorisée), suivie de la 6004 en livrée jaune avec jupes.

Les voitures I6 'Eurofima' sortiront à nouveau en 2012 dans leur livrée actuelle 'new look', avec de nouvelles matricules. Dans le catalogue, il est mentionné erronément que ces voitures sortiront en livrée 'C1' orange. Parmi les nouveaux wagons reproduits, on verra d'abord un tombereau à deux essieux avec toiture enroulable, ensuite un wagon à citerne brisée, un 'Rils' de B-Cargo et un tombereau 'Eaos' en livrée bleue de l'opérateur IFB, destiné au transport de conteneurs.

On pouvait en outre voir les premiers moules des automotrices doubles 'Plan V' et quadruples 'Plan T' dont la sortie avait été annoncée l'année passée. Leur châssis sera en métal, ce qui devrait garantir de bonnes qualités de roulement. Roco sort également la 4903 des NS, une ex-BR 50 qui



n'a circulé aux Pays-Bas que quelques années à peine. La loco électrique 1000 des NS fera l'objet d'un nouveau tirage. Bien plus moderne: la ES 64 F4 à quatre essieux de l'opérateur Husa. Un brin néerlandaise: la D20 du Bentheimer Eisenbahn.

Cette ex-BR 221 est décorée d'un logo de l'Euroterminal de Coevorden et y est régulièrement visible. Le parc des wagons sera enrichi par ailleurs d'un wagon frigorifique 'Oppeln' de Frico, ainsi que de wagons-citernes à quatre essieux de la NAM, la Bataafse Petroleum Maatschappij. Ces wagons sont arrivés aux Pays-Bas à la fin de la Seconde Guerre mondiale, en même temps que les troupes américaines. Grande surprise: la sortie prévue d'une loco électrique de la série 1200, annoncée un peu humoristiquement comme étant la 'crocodile néerlandaise'... Ce modèle ne devrait toutefois voir le jour qu'en 2013, en livrée jaune et grise.

Sur le stand commun aux marques Roco et Fleischmann, on pouvait découvrir un nouveau système de conduite digitale: la centrale Z21. On peut y raccorder au choix un PC, une tablette (I Pad ou Android), un Smartphone ou encore une Multimaus. En raccordant cette centrale à un Smartphone ou à une tablette, il est possible d'appeler à l'écran un poste de conduite d'une véritable locomotive et de conduire ainsi littéralement son modèle. D'autres écrans sont également possibles, comme une bibliothèque de locomotives, un écran pour la configuration de locos et toutes autres fonctions de configuration. Cette nouvelle centrale est attendue pour juillet 2012.

## RIVAROSSÌ

Au sein du groupe Hornby, Rivarossi se profile plutôt sur le marché international. Pour les amateurs de la traction vapeur sortira un modèle de la Vlb badoise (BR 75), qui constitue par ailleurs un – regrettable – doublon avec la BR 75 produite par Liliput. Pour les adeptes de l'époque IV, nous pouvons annoncer la sortie d'un modèle de l'autorail allemand de la série 627 de la DB. Une nouveauté intéressante pour le Benelux est constituée par la rame Thalys en nouvelle livrée: le set de base sera constitué d'une motrice motorisée, d'une autre sans moteur et de trois remorques intercalaires. Deux sets supplémentaires de trois remorques chacune permettront de compléter la rame. Pour le marché néerlandais, plusieurs variantes de la rame VIRM à double étage seront intéressantes, ainsi que la 'Mat '46' en livrée jaune avec bandes publicitaires bleues. Les voitures de 1e classe Avnz des NS (ex-DB) sortiront dans les livrées bleue et jaune/bleue. Par contre, les projets de retraitage des anciennes voitures M4 par Rivarossi/Lima et d'une automotrice quadruple série 800 de la SNCB sont enterrés pour de bon...

## SUDEXPRESS

Le fabricant portugais Sud Express était pour la première fois présent à la Foire. Ses modèles sont importés en Belgique par Rocky Rail. Dans son programme, nous avons déniché une loco Diesel intéressante pour notre pays: l'Euro 4000 de Vossloh, qui est également homologuée pour circuler en Belgique. Un prototype 'fait main' était exposé à la Foire: il s'agissait d'un modèle des chemins de fer portugais. La version suivante sera une Euro 4000 en livrée Europorte.

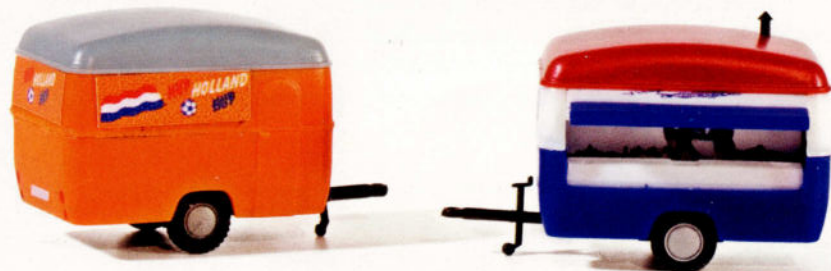


## WEINERT

C'est avec intérêt que nous avons lorgné vers la voie en rails de 1,9 mm de hauteur de cette firme allemande de Brême: les prototypes étaient vraiment comme on pouvait s'y attendre. Il s'agit de kits préparés à assembler dont toutes les pièces seront également disponibles séparément. Par ailleurs, des modèles améliorés étaient également exposés, tandis qu'un set à assembler d'une locomotive à trois essieux pour voie étroite du type 'Hoya' et datant des années 1950/60 est annoncé.

## UHLNBROCK

Uhlenbrock propose généralement quelques nouveautés techniques pour un réseau modèle. En 2012, c'est le tour du 'MARCo', pour 'Modulare Automatik pour RailCom', un nouveau système de gestion et d'automatisation pour modélisme ferroviaire.



## VK MODELLE

Une des plus grosses nouveautés belges présentées à la Foire vient de la marque Veit Kornberger, sous le label VK Modelle: il s'agit d'un modèle à l'échelle H0 d'un bus urbain Van Hool A300 comme ceux utilisés par les opérateurs de transports publics dans notre pays, mais aussi à l'étranger. Tant la version classique que la version articulée seront reproduites. Les premiers modèles ne seront dans les magasins qu'à la fin de cette année.

## VAN BIERVLIET

Le projet de sortie d'une série 23 (et autres séries apparentées) avance lentement, mais sûrement. Pour juin, le premier prototype est attendu et sera suivi logiquement par la livraison en magasins, après l'été. Ce retard est dû à la capacité de production chez Modern Gala, mais aussi au fait qu'il y a de nombreuses variantes, alors qu'à l'origine, il n'y en avait que 18 (!).

L'automotrice 'masque de plongée' en est encore au stade de la planche à dessin: on espère quand même pouvoir en dévoiler un prototype à la prochaine Grande Expo de Malines.



### TREINSHOP OLAERTS

C'est Guido Olaerts qui fit sensation à Nuremberg cette année, du moins pour les modélistes belges: à l'avant-veille de l'ouverture de la Foire, les deux premiers prototypes du modèle de la locomotive à vapeur du type 29 avaient été acheminés de Corée à Nuremberg, juste à temps pour figurer dans la vitrine du stand Brelec avant l'ouverture de la Foire... Il s'agira d'un modèle en métal, avec partie supérieure moulée et d'une finition parfaite. Ce modèle devrait être pour la 1ère fois disponible lors de notre 6ème Grande Expo de modélisme de Malines. Outre cette nouvelle type 29 vapeur, on pouvait également admirer une automotrice 'Break' en livrée 'new look', ainsi qu'une ancienne voiture K1 de la SNCB en service sur la ligne-musée du ZLSM (Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij).



Quant à la livraison de la loco du type 53, elle a connu du retard. L'autorail de la série 44 sera bientôt livrable, pourvu d'un nouveau châssis. Treinshop Olaerts a réussi en outre à faire produire en exclusivité deux tirages de 500 exemplaires chacun de deux wagons du type 'Fds' à deux essieux. Un tirage sera en livrée brune (réf. 4656.1), l'autre en livrée grise d'Intercom NV (réf. 4656.2).



### WIKING

Wiking, le patriarche des fabricants de petites voitures à l'échelle 1/87, a littéralement 'distillé' ses nouveautés pour 2012... En ce début d'année, on peut s'attendre à une Fiat 600 (un tout nouveau modèle), qui sera suivi par une Audi 50/VW Polo de la 1ère génération. Outre ces nouveautés, on verra encore quelques variantes de formes de modèles existants, comme la BMW 1600 GT Coupé et la Ford Escort Mark I à quatre portes. Pour les amateurs de gros camions, nous avons pointé une belle association d'un tracteur Büssing BS16 et d'une remorque porte-conteneurs et un Scania R420 Topline moderne, avec remorque DHL.

### VISSMANN

La série des bourreuses de voie annoncée depuis longtemps sera disponible en mars prochain. Dans sa série des scènes mobiles, on trouve cette année une colonne publicitaire tournante, un jeu de boxeurs de foire et un groupe de singes dansants. Le Trac 1500 MB est un véhicule forestier lourd: ce modèle est pourvu de phares. L'assortiment standard de poteaux d'éclairage est remplacé par des exemplaires équipés de Leds. Nouveauté également chez Viessmann: un module avec décodeur digital intégré pour la commande de deux signaux lumineux avec technologie 'multiplex'.

### HOBBYTRAIN

Hobbytrain fête cette année son 25e anniversaire et est très actif à l'échelle N. Bonne nouvelle pour les adeptes de cette échelle en Belgique: l'annonce de la sortie d'un modèle de la nouvelle série 18 SNCB au 1/160e. Ce modèle sera réalisé sur base de celui de la BR 193 'Vectron' qui existe déjà dans la gamme Hobbytrain, sous la livrée 'Railpool'.

Textes: Gerard Tombroek, Luc Doods  
& Guy Van Meroye

Photos: Gerard Tombroek,  
Luc Doods & plusieurs fabricants.





Une type 5 en action sur un réseau à connotation ardennaise.

# La locomotive à vapeur du type 5 SNCB par Olaerts

**L**A GAMME DES MODÈLES EN LAITON PRODUITS PAR TREINSHOP OLAERTS A ÉTÉ RÉCEMMENT ÉLARGIE PAR L'IMPOSANTE LOCOMOTIVE DU TYPE 5 DE LA SNCB, QUI FUT LA PLUS LOURDE 'MIKADO' DE LA SNCB. LES MODÈLES DE LOCOMOTIVES EN LAITON SONT DES PIÈCES CHÈRES; CE N'EST RIEN DE LE DIRE... AVEC UN PRIX DE VENTE TOURNANT AUTOUR DES 1.500 EUROS, CETTE TYPE 5 N'EST SANS DOUTE PAS DESTINÉE À MONSIEUR-TOUT-LE-MONDE ET LE MODÉLISTE LAMBDA NE POURRA QU'EN RÊVER. AVEC CETTE PRODUCTION, TREINSHOP OLAERTS S'ADRESSE CLAIREMENT À UN PUBLIC RESTREINT, RAISON POUR LAQUELLE LES 200 EXEMPLAIRES QUI SERONT PRODUITS ONT QUASI TOUS ÉTÉ VENDUS EN PRÉVENTE.

## Un peu d'histoire

Le type 5 de la SNCB n'a pas vécu bien longtemps. Il s'agissait en effet d'une série prototype, construite en 1930 et destinée à remorquer des trains rapides sur la difficile ligne du Luxembourg. Curieuse histoire: les types 10 d'avant-guerre répondaient pourtant bien aux exigences et à la fin des années 1920, étaient loin d'être déjà au bout de leur rouleau. Et pourtant,

la SNCB décida de concevoir un type de locomotives encore plus puissant. Il s'agirait d'une 'Mikado' (disposition d'essieux 1-4-1), car on considérait à l'époque qu'une 'Pacific' avec ses trois essieux moteurs accouplés – comme le type 10 – était incapable de développer suffisamment de puissance pour répondre aux nouvelles exigences. La question est plutôt de savoir

pourquoi cette décision fut prise. Était-ce par exemple pour soutenir l'industrie ferroviaire belge, alors en pleine période de crise? Ou était-ce une compensation tardive pour les commandes passées précédemment à des constructeurs étrangers? Avait-on vraiment besoin d'une telle machine, si lourde? La question n'a jamais été tranchée...

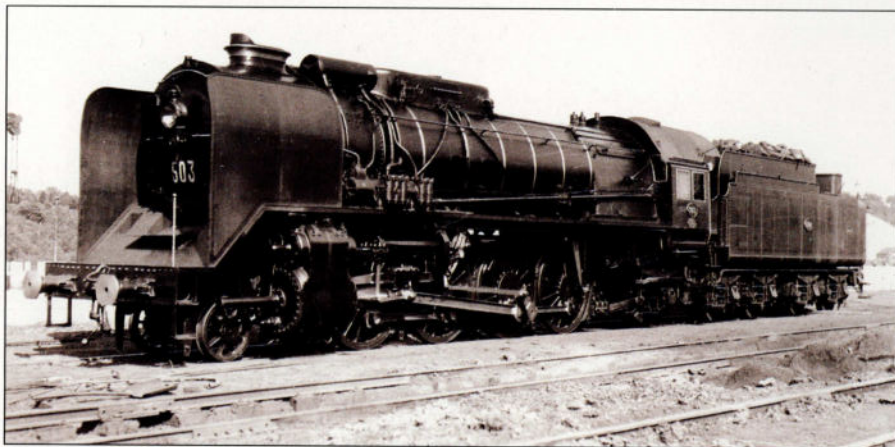
Le type 5 de la SNCB fut construit en quatre exemplaires par 'Les Ateliers Métallurgiques de Tubize', qui furent livrés sous les matricules 5501 à 5504. En 1931, ces engins furent renumérotés 500 à 503. Le 1er janvier 1946, la renumérotation générale à cinq chiffres entra en vigueur, le type 5 étant à nouveau renuméroté,

cette fois de 5.001 à 5.004. La 500 fut renumérotée en 5.004, tandis que les 501 à 503 devinrent respectivement les 5.001 à 5.003. Par prototypes, on comprend généralement des locomotives d'essais, et ce fut effectivement aussi le cas des engins du type 5. Le profil tourmenté de la 'Ligne du Luxembourg' formait un terrain d'essai idéal pour ces locomotives. Malheureusement, il apparut très vite que la masse par essieu de ces locos était trop élevée pour les voies belges. La circulation de ces locos engendra rapidement des usures anormales des rails. On remarqua en outre que la tenue sur rails de ces engins à grande vitesse – ils étaient conçus pour atteindre les 100 km/h – était carrément mauvaise. Rien d'étonnant donc à ce qu'aucune loco supplémentaire de ce type ne fut produite, pas plus qu'une quelconque descendance.

Après leur période de tests, ces quatre locomotives furent acceptées par la SNCB (qui les avait commandées) et affectées à la remise de Jemelle. Elles y assuraient les mêmes services que ceux attribués aux locos du type 10, à savoir la remorque de trains directs et internationaux sur l'axe Bruxelles – Luxembourg. Le 4 octobre 1936, ces locos furent toutefois mutées à la remise de Stockem. A partir du service horaires d'été 1937, une modification d'affectation survint : à cette date, la vitesse maximale autorisée sur cette ligne passa de 90 à 120 km/h. Comme les locos du type 5 n'étaient capables de circuler qu'à la vitesse maximale de 100 km/h, ces dernières perdirent leurs services internationaux et se virent attribuer des services moins importants. La livraison imminente des locos du type 1 – à nouveau des 'Paci-



C.R. Coles a rencontré cette type 5 à Jemelle, en 1939. Photo : Collection Max Delie.



La 503 en pleine gloire... Photo : SNCB (Collection : Max Delie).

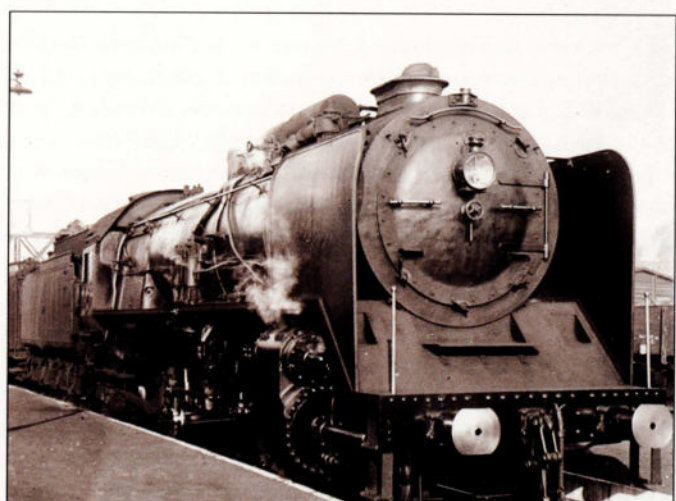
fic' – fit que le type 5 fut relégué aux services semi-directs et même au trafic marchandises, à grande vitesse, toutefois...

Fin 1941, les quatre locos du type 5 furent mutées pour une courte période vers la remise de Latour. En juillet 1942, on les retrouve à nouveau à la remise de Stockem. Elles y restèrent jusqu'à leur mise

hors service en 1951 et leur radiation, survenue le 2 février 1953. Incroyable, mais vrai : par cette radiation précoce, les locos du type 5 ne survécurent même pas aux locos qu'elles étaient censées remplacer, à savoir les types 10 ! Des locomotives imposantes ont également un tender du même gabarit. Le type 5 fut à l'origine accouplé à un tender (por-



La 502 photographiée par Jacques-Henri Renaud en gare de Namur, en 1931. Photo : collection Max Delie.



La 500 en gare de Namur, en 1931. Photo : Jacques-Henri Renaud, collection Max Delie.



La 5.001 de Treinshop Olaerts dans toute sa longueur : un véritable bijou !

tant le même numéro) reposant sur deux bogies à deux essieux d'une contenance en eau de 38,5 m<sup>3</sup> et d'un approvisionnement en charbon de 10 tonnes. A la renumérotation générale de 1931, ces tenders furent renumérotés 38.000 à 38.003. Suite à des faits de guerre, les tenders des 500 et 503 furent à ce point endommagés qu'ils furent remplacés après guerre par des tenders à trois essieux du type 18, d'une contenance en eau de 24 m<sup>3</sup>. Ces 'petits' tenders nuisent toutefois à l'esthétique générale du concept de la loco du type 5.

Treinshop Olaerts a décidé de proposer toutes les variantes ayant existé du type 5, au moyen d'un tirage limité à 200 modèles, pour courant continu et alternatif compris. Du point de vue livrées, trois variantes seront produites : la livrée verte, la livrée brune d'origine et une livrée spéciale grise antirouille.

Le modèle de la 5001 est emballé dans une solide boîte en carton, dans laquelle s'intègre parfaitement une couche de protection en mousse découpée. Le modèle est fixé sur une plaquette en plexiglas dont les deux rails sont fraisés, de manière à bien être alignés dans l'emballage. Autour du modèle, on trouve encore une couche de papier et une feuille de plastique, servant de protection. Quelques pièces séparées sont encore présentes dans la boîte d'emballage, afin de figoler le modèle à votre goût. Les fourreaux de protection des tiges de pistons sont ainsi livrés, ainsi qu'un boîtier normalisé pour coupleur d'attelage interchangeable, si vous désirez faire circuler ce modèle en laiton sur votre réseau. Deux imitations d'attelages à vis sont montées de série sur ce modèle. L'attelage du tender doit alors être remplacé par le boîtier normalisé fourni séparément. Dans la boîte, on trouve en outre

des infos concernant le modèle : il s'agit d'un croquis clair reprenant la façon de démonter l'ensemble. Pour ce faire, il suffit de dévisser trois vis sur la loco, ainsi que sur le tender. Point intéressant : le schéma électrique du modèle est reproduit ; tous les raccords électriques existants y sont reproduits.

### La gravure, les formes et les mensurations

Cela n'étonnera personne d'apprendre que la gravure de ce modèle en laiton soit quasi parfaite. Les modèles en laiton se prêtent par définition à une finition parfaite. Et dans ce domaine, Treinshop Olaerts a réussi haut la main. Les conduites de vapeur et de sable ont été reproduites séparément. Même les câbles électriques ont été reproduits. Cela ne se remarque pas directement, mais si vous regardez bien la chaudière, vous verrez nettement à la loupe que ces fins câbles ont été placés avant la mise en peinture du modèle. Vous pourriez dès lors penser qu'ils sont moulés dans la masse, mais ce n'est pas le cas. Sur la chaudière, on remarque une coiffe de protection autour du dôme de vapeur, du dôme d'alimentation et de la sablière. Au départ de cette dernière courent de chaque côté de la chaudière quatre conduites vers les roues, des conduites passent sous le tablier et à travers le châssis, jusqu'aux roues : vous parlez d'un souci du détail... Au départ du dôme de vapeur aussi, les conduites ont été joliment reproduites. Sur la chaudière, un réchauffeur du type ACFI a été installé. Ici aussi, tous les détails ont été reproduits. Au-dessus de la boîte à fumée, on remarque le double échappement du type Legein. Enfin, on trouve encore deux soupapes de sécurité et le sifflet à vapeur.

Sur le tablier aussi, on retrouve de nom-

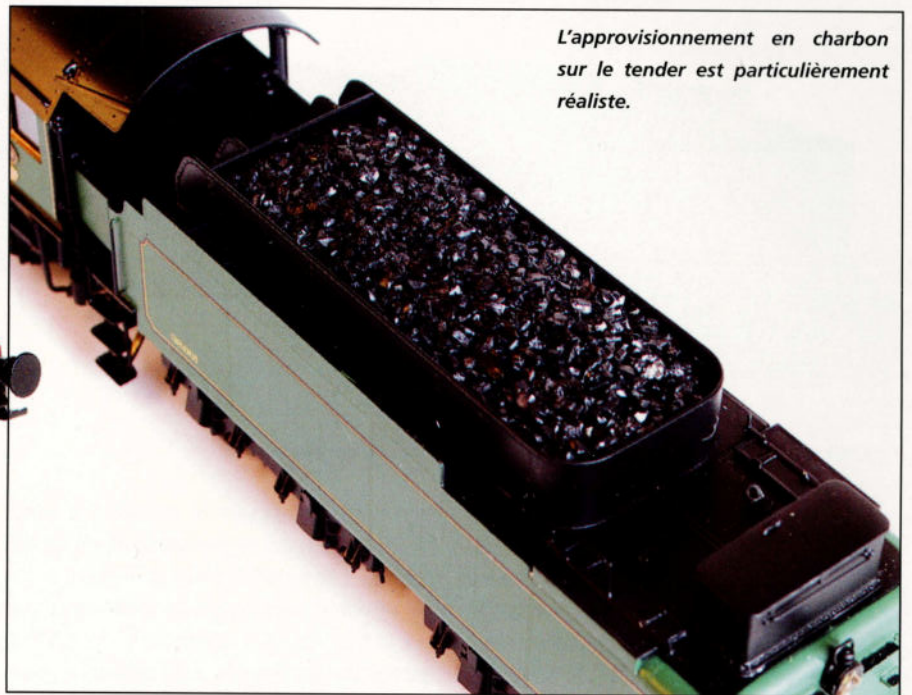


Vue avant de la 5.001. Remarquez la lanterne centrale sur la traverse de tête. On remarque sur la porte de la boîte à fumée le point de fixation pour la lanterne : cette dernière n'est pas présente sur ce modèle.

breux éléments ayant un rapport avec la traction vapeur. Sur le tablier gauche, vous remarquerez la jolie reproduction de la pompe d'alimentation du réchauffeur ACFI. Sur le tablier de droite, on trouve de l'arrière vers l'avant un turbogénérateur de la marque Pyle, la pompe à air bi-compound Westinghouse et le dispositif pneumatique de changement de marche. Toutes ces pièces sont parfaitement reproduites et donnent un superbe cachet au modèle. Sur un tel modèle, il ne vous étonnera pas que l'abri du machiniste soit complet et correctement reproduit. Le châssis sous le tablier témoigne également d'une grande classe. Les roues motrices sont très bien reproduites, ainsi que la distribution Walschaerts et l'embiellage. Ceci vaut également pour le bissel avant et arrière. Les seules pièces que l'acheteur devra encore assembler lui-même sont les fourreaux de protection des tiges de piston sur les cylindres : ils sont fournis dans l'emballage. Si vous voulez disposer ce modèle en vitrine, vous pouvez sans problème monter ces fourreaux. Si par contre, vous voulez le faire circuler sur votre réseau, il vaut



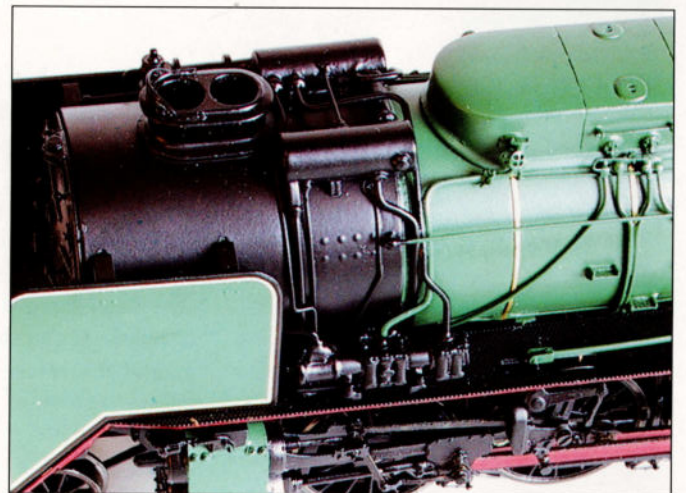
*L'arrière du tender est particulièrement bien figuré. Cette loco est pourvue de série d'une imitation d'attelage à vis et pourvue de tous les équipements nécessaires à l'accouplement.*



*L'approvisionnement en charbon sur le tender est particulièrement réaliste.*



*L'abri du machiniste et le bissel situé en dessous fourmillent de détails.*



*Au-dessus de la boîte à fumée, on remarque l'échappement double Legein, ainsi que le réchauffeur ACFI, superbement reproduit.*

mieux éviter de les monter. Quelques fils des prises de courant sont visibles sur le châssis ; ils constituent le seul point négatif à relever. Heureusement, ils sont très fins et ne se remarquent presque pas.

Le tender aussi est très bien reproduit. Pour le type 5, il s'agissait d'un tout nouveau tender, conçu spécifiquement pour ce type de locomotive. Il est monté sur deux essieux à roues à rayons très fins. Ici aussi, la gravure est exemplaire, surtout la double rangée de rivets, qui saute aux yeux. Au-dessus de ce tender, on remarque une belle imitation de provision de charbon. Tout à fait derrière le tender, on peut voir une caisse d'outils. Les mains courantes et les marchepieds sont tels qu'on est en droit de s'attendre sur un modèle en lai-

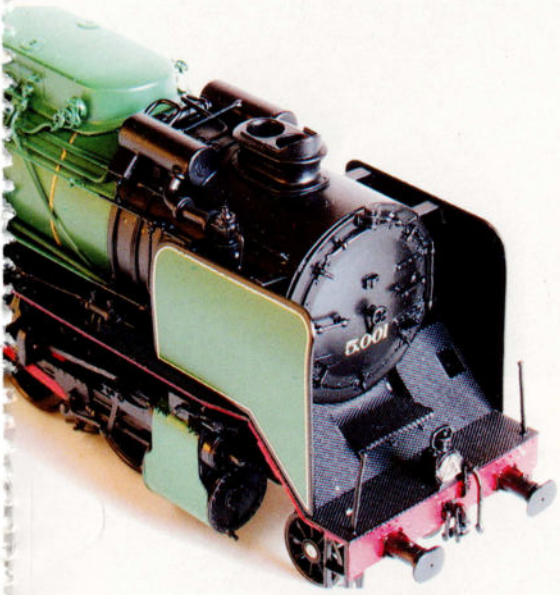
ton. Il ne vous étonnera pas de lire que ce modèle est pourvu de tampons à ressorts, tant à l'avant sur la locomotive qu'à l'arrière sur le tender. Du point de vue mensurations, ce modèle fait un très beau score : quasi toutes les données mesurées ne diffèrent pas de plus de 2% par rapport à la réalité. Seul l'empattement entre le bissel avant et les tampons est trop élevé, ce qui s'explique difficilement...

### **La peinture et le marquage**

Treinshop Olaerts nous a mis une 5.001 à disposition : il s'agit bien entendu d'une loco en livrée vert SNCB. Outre cette livrée verte, la possibilité existe aussi d'acquies ce modèle en livrée brune, ainsi que dans une livrée spéciale grise, antirouille. De cette dernière livrée, nous en avons retrou-

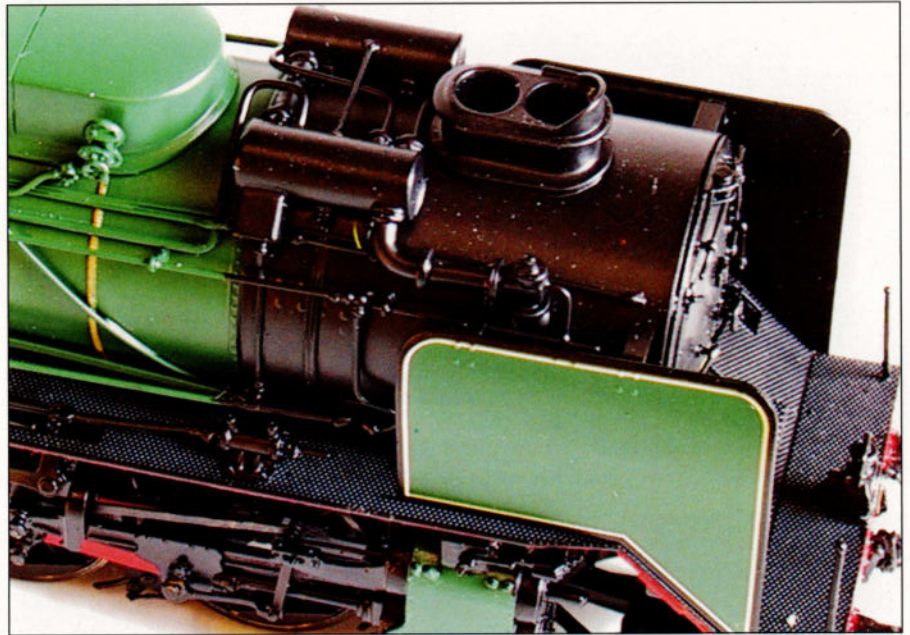
vé une photo dans le tome 2 de 'Vapeur en Belgique' de Phil Dambly. La teinte grise présentait l'avantage que tous les détails d'une loco étaient rendus bien visibles à sa sortie d'usine. En Allemagne aussi, certains fabricants de locomotives recouraient à ce subterfuge, à des fins photographiques. Il va de soi toutefois que l'engin bénéficiait d'une livrée 'normale' avant qu'il ne soit mis en service.

La chaudière du modèle que nous avons reçu en prêt est peinte entièrement en vert. La boîte à fumée et l'appareillage ACFI monté dessus sont en noir, ainsi que le toit de l'abri du machiniste. Conformément à la réalité, le tablier est peint en noir, bordé d'un liseré rouge. Les cercles de chaudière sont de teinte cuivre. Notre modèle était



Détail de la partie avant de la 5.001.

pourvu de grands écrans pare-fumée. Ces derniers sont peints en noir à l'intérieur et en vert à l'extérieur, avec un fin filet jaune et un encadrement noir. Les cylindres extérieurs de la loco sont également peints en vert. Le châssis est entièrement noir. Les roues présentent également la teinte noire correcte. La bielle motrice entre le cylindre et l'essieu moteur est soulignée de rouge, ce qui est également le cas pour la bielle d'accouplement entre les quatre roues. Un fin filet jaune entouré d'un bord noir est présent sur l'abri du machiniste : c'est la

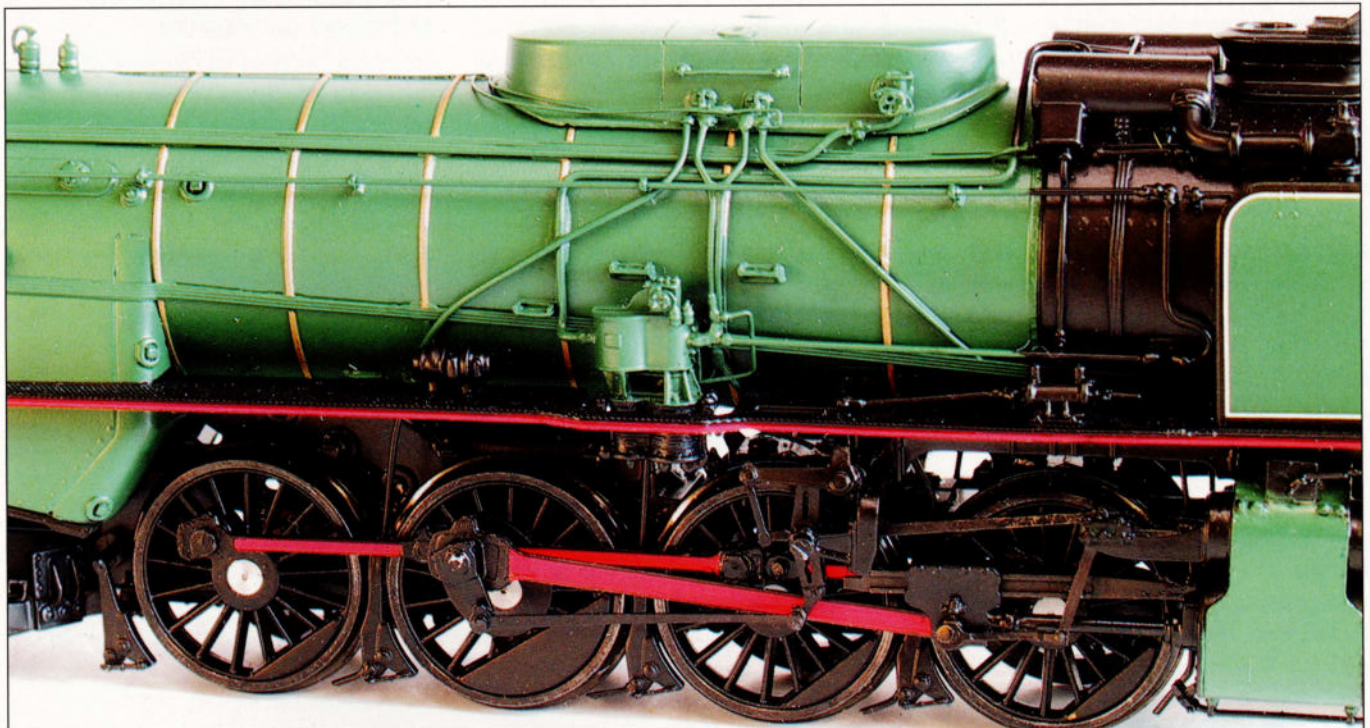


Toutes les conduites nécessaires au fonctionnement du réchauffeur ACFI sont représentées.

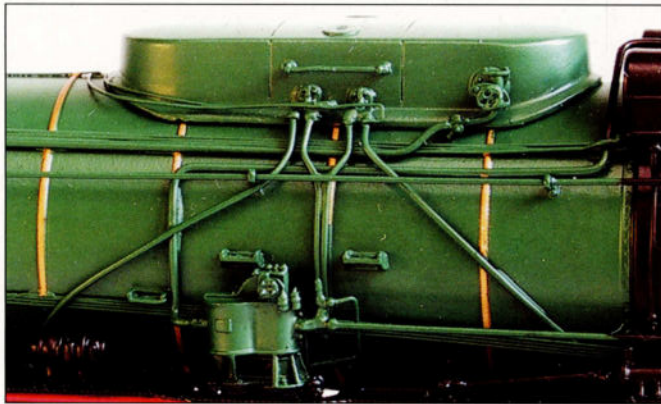
livrée que portaient les machines à vapeur de la SNCB à partir de 1935. Les fenêtres latérales de l'abri sont entourées de montants de teinte laiton.

Le tender de la type 5 est majoritairement de teinte verte. Ici aussi, il faut relever les fins filets jaune à bords noirs sur les flancs. Par analogie avec le châssis de la loco, le châssis de ce tender est peint en noir. C'est également le cas de la rehausse de la soute à charbon et de la caisse à outils à l'arrière, sur le tender.

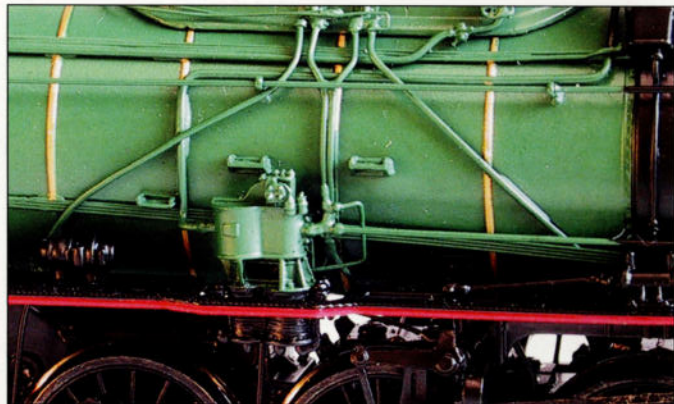
Sur l'abri du machiniste, on retrouve le matricule de la loco peint sur une imitation de plaque en laiton, le fond de cette plaque étant peint en noir. Les chiffres sont de teinte chamois. A côté de cette plaque, on en trouve une autre avec l'indication de la remise propriétaire (MKM pour Stockem) : c'est là que la 5.001 a séjourné de 1942 jusqu'à sa mise hors service, en 1951. Sous le matricule de l'engin, une plaque de constructeur de teinte laiton a été reproduite : on peut y lire clairement la mention 'Tubize'. Le matricule



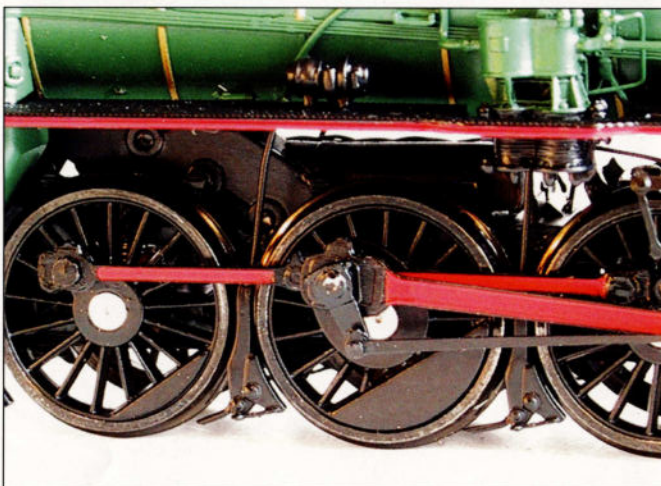
L'embellissage situé sous le tablier est reproduit de façon particulièrement réaliste.



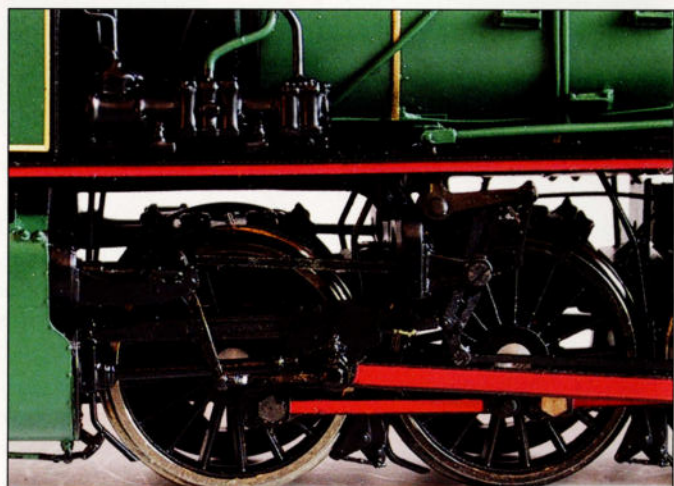
Détail des conduites et de la robinetterie autour de la sablière. Ici aussi, toutes les conduites ont été reproduites de façon très réaliste.



Sur le tablier à gauche, on remarque le turbogénérateur de la marque Pyle. Au centre, la pompe à air bi-compound Westinghouse.



Remarquez la conduite des sablières : elle court de la sablière sur toute la chaudière jusque sous la roue : vous parlez d'un réalisme... !



L'embellage du modèle est extrêmement bien reproduit : de nombreux détails sont reproduits.

38.001 est reproduit sur le tender. Quant au matricule de la loco, il est reproduit sur la porte de la boîte à fumée et à l'arrière, sur le tender.

### La prise de courant et la motorisation

Le modèle de la type 5 de Treinshop Olaerts est pourvu d'un moteur Mabushi à cinq pôles, installé dans la chaudière de la loco. Sur notre modèle d'essai, ce moteur était d'un fonctionnement très souple. L'effort moteur est transmis via un boîtier d'engrenages sur le 3ème essieu, l'essieu moteur. La prise de courant se réalise via les deux premiers essieux de la loco et sur les quatre essieux du tender. Grâce à ceci, une bonne prise de courant est garantie. La type 5 de Treinshop Olaerts n'est toutefois pas pourvue de bandages favorisant l'adhérence, mais ceux-ci peuvent être prévus à la demande sur le modèle convenant pour le courant alternatif (Märklin). La loco pèse quand même 490 grammes, ce qui devrait être largement suffisant

pour développer un effort moteur digne de ce nom. La type 5 est décorée d'une lanterne centrale disposée sur la traverse de tête et d'une lanterne centrale à l'arrière du tender. Sur notre modèle, ces lanternes s'allumaient en fonction du sens de marche. La lumière émise est blanche et chaude et s'allume dès la moindre alimentation électrique du modèle. Ces lanternes sont pourvues du traditionnel triangle noir, typique des lanternes SNCB.

Treinshop Olaerts propose ce modèle tant en version courant continu qu'alternatif, en mode analogique ou digital. En exécution 'standard', le modèle est livré en mode analogique, bien qu'il soit précâblé et équipé pour le mode digital. On trouve par ailleurs un schéma très clair de ce câblage dans l'emballage. Il y a de la place dans le tender pour un décodeur et un module 'sons', le moteur étant logé dans la boîte à fumée et le premier segment de la chaudière, en comptant à partir de l'abri du machiniste.

### Les qualités de roulement et l'effort de traction

Les essieux moteurs du type 5 sont suspendus : grâce à ce dispositif, il existe un contact parfait avec la voie. Ces essieux sont pourvus de très fins bourrelets aux normes RP 25. Si vous voulez faire rouler votre modèle, il faudra que vos voies soient parfaitement posés, même si la suspension des essieux permet de contrecarrer de minimes déformations dans le plan des voies. Cette type 5 circule par ailleurs très bien sur un réseau à larges rayons de courbure et franchit bien les aiguillages, tant normaux qu'allongés. Nous avons placé notre modèle à titre d'essai sur un raccordement industriel pourvu d'aiguillages courts de la marque Tillig, mais il n'est manifestement pas conçu pour cela ; les véritables locos ne l'étaient pas non plus, d'ailleurs... Ce modèle n'est toutefois pas pourvu d'un boîtier d'attelage normalisé, selon la NEM 362 ; celui-ci est présent dans l'emballage, l'imitation d'attelage à vis monté à l'arrière du tender devant être déposé au préalable. Nous ne l'avons pas fait



- Finition parfaite
- Un modèle typiquement belge



- Clientèle réduite, suite à son prix élevé

sur notre modèle-test car nous ne voulions pas le modifier, encore moins l'endommager. C'est la raison pour laquelle l'effort de traction n'a pas été testé.

## Les modèles et les prix

Treinshop Olaerts sort toutes les variantes ayant existé de cette spectaculaire loco. Il est ainsi possible, outre l'ancienne numérotation (500 à 503) d'obtenir les matricules 501 à 504, ainsi que la dernière numérotation en date : 5.001 à 5.004. Ces deux dernières versions sont uniquement disponibles en livrée verte et avec grands écrans pare-fumée. Dans cette dernière numérotation, les 5.003 et 5.004 sont également disponibles avec un petit tender à trois essieux, avec lequel ces locos ont terminé leur carrière. La livrée brune n'est disponible uniquement qu'avec un tender à quatre essieux, mais avec petits écrans pare-fumée. Il existe encore la livrée 'photo' en gris, une livrée purement publicitaire réalisée par le constructeur, l'usine Tubize. En peignant la loco en gris et en soulignant certains éléments en noir, on obtenait une excellente photo, digne de figurer dans le catalogue de la firme. La publicité établie par Treinshop Olaerts parle également d'une différence entre un tablier fin et un autre, plus épais : à l'origine, les types 5 étaient pourvues d'un fin profilé vertical en 'L' qui servait de renfort au tablier. Mais ce profilé avait tendance à se déformer, raison pour laquelle un profilé en 'L' plus épais et plus large a été placé contre le tablier : cette différence est également proposée en modèle réduit.

Pour une variante de base de cette loco en laiton, vous payerez 1.495 euro comme prix de base. Les options supplémentaires comme la sonorisation, le mode digital ou encore un générateur de fumée sont à payer en supplément. Une loco en courant continu 'full options' revient alors à 1.665 euro. Ce n'est pas rien, mais vous disposez alors d'un modèle en laiton, parfaitement reproduit. Pour ce modèle aussi, Treinshop Olaerts offre la possibilité d'étaier vos paiements : acompte, échelonnements mensuels et solde final à la livraison. En principe, il est ainsi possible d'étaier les



La loco et son tender sont accouplés de façon très réaliste : les fils électriques ne se remarquent pas. Le platelage entre la loco et le tender peut être relevé.

## Mensurations de la type 5 SNCB

Producteur: Olaerts

	EXEMPLAIRE RÉEL	HO	OLAERTS	%DIFFÉRENCE
Longueur totale hors tampons	24672	283,6	289,50	2,1
Largeur totale	3150	36,2	36,31	0,3
Longueur du châssis	13965	160,5	160,00	0,3
Hauteur totale	4480	51,5	52,39	1,7
Empattement des tampons	1710	19,7	19,90	1,2
Diamètre des roues motrices	1700	19,5	19,34	1,0
Longueur totale du tender	9350	107,5	108,38	0,8
Largeur du tender	2860	32,9	33,10	0,7
Hauteur des tampons du tender	1040	12,0	11,70	2,1
Empattement des roues tender	4530	52,1	52,15	0,2
Diamètre des roues du tender	1250	14,4	14,24	0,9
Diamètre des roues du bissel avant	900	10,3	10,21	1,3
Diamètre des roues du bissel arrière	1262	14,5	14,54	0,2
Empattement des roues motrices	1800	20,7	20,70	0,0
Empattement bissel - tampons	1350	15,5	13,03	16,0

paiements sur une durée de 14 mois. Un modèle reproduit en laiton n'est pas destiné à un large public et c'est aussi dans cette optique qu'il faut examiner ce fait.

## En conclusion

Ceci constitue le sixième projet d'une locomotive reproduite en laiton par Treinshop Olaerts. De tels modèles en laiton peuvent tendre vers la quasi perfection et ce nouveau modèle du type 5 en H0 de Guido Olaerts prouve que c'est aussi possible pour des modèles belges. La sortie de tels modèles concerne toutefois un public réduit : le modéliste moyen ne peut qu'en

rêver... Mais tant qu'il a du rêve, il y a de l'espoir, n'est-ce pas?...

Texte et photos (du modèle réduit):

Guy Holbrecht



## Sources :

Vapeur en Belgique (tome 2), Phil Dambly (éditions Blanchart)

Nos inoubliables vapeurs, Phil Dambly (éditions Le Rail)

XVIII registre des locomotives de la SNCB 1926-1967 de J. Vandenberghen (SNCB)

Journal du Chemin de Fer n° 48: Les 'moutons noirs' de la SNCB, Michel Herbiet (Editions H.K.)

# Gasselte

## Une petite gare de la région de Drenthe

**A**PRÈS LA PARTICIPATION DE LEURS RÉSEAUX 'STATION ROLDE' ET 'EEX-TERHALTE' (VOIR TMM N° 75) À DIFFÉRENTES EXPOSITIONS, THEO MARIS ET FOKKO FEENSTRA ONT TROUVÉ QU'ILS DEVAIENT ENTAMER UN NOUVEAU PROJET. QUASI SANS LE DIRE, ILS ONT POURSUIVI SUR LE MÊME CHEMIN ET ONT OPTÉ POUR REPRODUIRE 'GASSELTE', LA GARE SUIVANTE SITUÉE SUR L'ANCIENNE LIGNE FERRÉE ASSEN – GASSELTERNIJVEEN – STADSKANAAL. APRÈS DEUX ANS ENVIRON DE LABEUR, ILS VONT EXPOSER POUR LA PREMIÈRE FOIS 'GASSELTE' À L'EXPO ON TRAXS ! DU 2 AU 4 MARS 2012 AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER D'UTRECHT. MAIS LAISSONS LA PAROLE À SES CONSTRUCTEURS.



Le train local venant  
d'Assen vient d'entrer en  
gare de Gasselte.

Au départ d'Assen, la gare de Gieten paraît être une suite logique, si ce n'était que le bâtiment de cette gare présente de fortes ressemblances avec celui de Rolde. Cette idée sembla donc moins intéressante et Gieten fut (provisoirement) écarté. La gare suivante rencontrée dans la direction du Stadskanaal est alors Gasselte, qui disposait naguère d'un bâtiment de halte pittoresque. Cette halte était en outre située dans une large courbe. Ce bâtiment a disparu depuis des années déjà : seule une simple cahute rappelle encore qu'une halte y avait existé sur une des lignes du réseau de la Nols (la Noord-Ooster Locaal Spoorwegmaatschappij), une société qui sera englobée plus tard dans les Nederlandse Spoorwegen.

Afin d'éviter une grande différence de niveau lors de l'établissement de cette ligne à hauteur de Gasselte, une tranchée a été pratiquée dans la Hondsrug, une dune de sable située entre les villes de Groningue et d'Emmen, dans la Drenthe. Cette partie de ligne en tranchée fut rapidement surnommée 'le ravin', suite à la différence de niveau particulière existant à cet endroit et aux talus relativement raides de part et d'autre du tracé d'origine de la ligne. Le pont construit à mi-chemin le long de cette tranchée fut le premier pont ferroviaire dans la province de Drenthe. Suite à tout ceci, la halte de Gasselte nous parut être un sujet intéressant à reproduire en modèle réduit.

Le travail débuta bien entendu par la récolte du nombre le plus élevé possible

Une vue du côté 'ouest' du site.



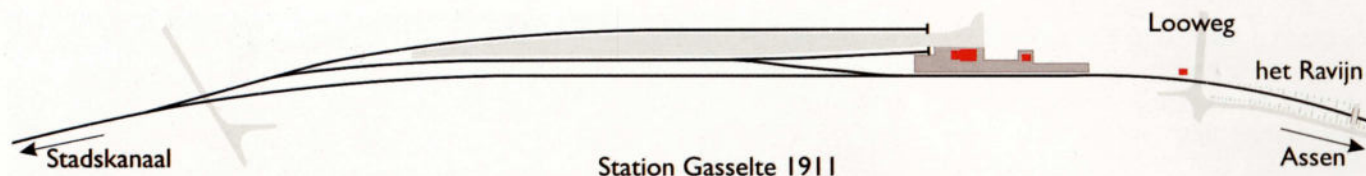
d'informations. Dans les archives d'Utrecht ([www.hetutrechtsarchief.nl](http://www.hetutrechtsarchief.nl)), des dessins du site et de la remise à marchandises attenante furent retrouvés, mais le dessin de la halte proprement dite manquait, hélas. Comme ce bâtiment fut démolé en 1969 déjà, il nous fallut retomber sur un dessin précédemment obtenu de la gare de Valthe – également un bâtiment de halte de la Nols – qui correspondait en grandes lignes à celui de Gasselte. Quelques photos de la halte de Gasselte furent trouvées dans des livres et sur internet, dont les incontournables clichés du site et du bâtiment de la halte, pris par le photographe ferroviaire Roef Ankersmit, vers 1960. Une carte postale sur laquelle figurait un petit édicule de WC, donna un bel aperçu de l'ensemble du quai et des alentours immédiats. Quelques vues du viaduc et de la section en tranchée complétèrent le tout,

bien que l'ensemble des informations disponibles restât assez sommaire. C'est ainsi par exemple qu'un entrepôt des 'Voies et Travaux' était répertorié sur le site, mais que personne ne sait dire à quoi il ressemblait, puisqu'il n'en existe aucune photo.

Pour obtenir une bonne image du bâtiment de la halte, nous nous sommes rendus à Valthe. Le bâtiment de halte qui existe encore – mais utilisé de nos jours comme maison d'habitation – a été photographié dans les moindres détails. Nous sommes bien entendu également allés voir à Gasselte, pour avoir une idée du site et de nous imaginer à quoi il devait ressembler. Nous avons profité de cette occasion pour photographier le viaduc encore existant, mais fermé au trafic. Les fermes et les habitations environnantes qui allaient devoir être reproduites sur le réseau ont

Une 5500 des NS en tête d'un train local typique de la ligne Assen – Stadskanaal franchit la tranchée de la Hondsrug, près de Gasselte.





également été largement photographiées, bien que cela ait suscité une réaction courroucée, dans un cas particulier...

### L'époque IIb

Sur base des dessins du site, il apparut que le tracé des voies datant d'avant la Seconde Guerre mondiale serait le plus intéressant. A cette époque, il y avait encore deux voies le long du chemin de roulage et il était même possible d'y changer de front avec une loco. Le 14 mai 1939, la halte de Gasselte fut fermée au trafic voyageurs, sa réouverture ayant lieu après la guerre, jusqu'en 1947. Comme nous trouvions qu'il était intéressant de reproduire le trafic voyageurs, nous avons décidé de nous

situer à l'époque IIb. Après que le tracé des voies ait été transposé à l'échelle H0, nous avons décidé de reproduire le site le plus possible à cette échelle. Seule la partie située entre le passage à niveau du côté Ouest (pour les spectateurs : à droite du bâtiment de la halte) et le viaduc a été fortement raccourcie, suite à la trop grande longueur qu'aurait pris le réseau. Grâce à ceci, nous avons pu nous contenter de six segments de 120 cm sur 45 qui, grâce à la large courbe de la voie, furent réalisés sous forme de trapèze. Les voies Peco (en code 75) ont été posées sur une couche de mousse douce. Avant même que le paysage soit entamé, le câblage a été réalisé et testé. Suite au caractère simple de ce ré-

seau, une commande analogique suffisait. Il s'agit en effet d'une section de ligne sur laquelle il n'est possible que de circuler en navette et de manœuvrer le long du chemin de roulage. Nous avons quand même prévu quelques sections de voies isolées électriquement, ce qui permet de garer un convoi, tandis qu'un autre sort du 'fiddle yard'.

Le choix de l'époque IIb signifiait toutefois qu'il fallait se mettre à la recherche d'un matériel roulant adapté. Typique de cette ligne Assen - Stadskanaal, le trafic mixte voyageurs/marchandises, sous la forme d'un train local composé d'une loco à vapeur de la série 5500 des NS, de quelques

*Un train de marchandises approche du viaduc sur le ravin.*





*Le train venant de Stadskanaal est en route vers Assen. Avec seulement quelques trains circulant par jour, une seule rame suffit. Tant à Assen qu'à Stadskanaal, une plaque tournante est disponible, afin que la loco circule toujours cheminée en avant.*



voitures à deux essieux, d'un fourgon à bagages et de quelques wagons de marchandises. Vu que lors de la construction des gares précédentes, nous avons déjà envisagé l'achat d'une 5500, cette dernière fut finalement acquise. Notre choix se porta sur un kit à assembler de Model-Looco, qui fut amélioré en quelques points. C'est ainsi que ce modèle fut équipé d'un essieu moteur et d'une suspension en trois points à compensation, de façon à ce que les roues motrices restent constamment en contact avec les rails. En outre, le moteur a été pourvu d'un volant d'inertie, qui a amélioré les qualités de roulement du modèle. Enfin, ce dernier a été pourvu d'attaches courts Fleischmann et superdétaillé au moyen de quelques accessoires, dont des lanternes de la marque Philotrain.

Pour les voitures à deux essieux, les châssis d'anciennes voitures 'boîtes à tonnerre' de Fleischmann ont servi de base. Les caisses ont été réalisées au moyen de plaques de styrène Evergreen, ainsi que l'aménagement intérieur. Un fourgon à bagages a été trouvé dans la gamme Fleischmann, qui a été 'néerlandisé' au moyen d'un set de transformation MK Modelbouwstudio's. Les wagons ont été dénichés parmi l'assortiment de différentes marques connues, à l'exception d'un wagon à bestiaux néerlandais, dont la caisse a été 'faite maison' et placée sur le châssis d'un wagon G10 de Fleischmann. Le fait que nous disposions de matériel réaliste en rapport avec l'époque et la région parcourue ne veut pas dire pour autant que nous n'autorisons pas la circulation d'autre matériel sur ce réseau : la locomotive à vapeur série 7600 et le 'Sik' aperçus sur 'Rolde' et 'Eext' ont également prouvé leur savoir-faire sur 'Gasselte'...

### Les bâtiments

Notre quête en vue de reproduire de la façon la plus réaliste possible la réalité impliquait que les bâtiments présents sur notre réseau allaient devoir être 'faits maison'. Ils ont tous – y compris le viaduc – été construits en styrène. Les bâtiments sont – en règle générale – constitués d'une base faite en plaque de styrène de 1,5 mm d'épaisseur, sur laquelle sont montées des plaques murales Slaters. Selon

*Lors de la pose du paysage, des directives ont été prises en compte. Il est ainsi possible d'observer entre les arbres de l'avant-plan les cochons qui sont égorgés sur l'échelle...*

leur fabricant, les plaques murales utilisées sont destinées à l'échelle N mais selon nous, elles conviennent parfaitement à l'échelle H0. Pour les murs extérieurs en plâtre (des côtés Ouest et Sud) du bâtiment de la halte, ce sont des plaques planes de styrène d'une épaisseur de 0,5 mm qui ont été utilisées. Pour éviter que les murs extérieurs ne se recourbent, les bâtiments ont été pourvus de cloisons intérieures (comme quoi, l'expérience sert à quelque chose...). Ces cloisons ont été réalisées le plus possible selon les croquis et procurent une solidité supplémentaire à l'édifice. Pour protéger les 'habitants' du réseau de la pluie, des plaques de toiture de la marque Kibri ont entre autre été utilisées. Les corniches ont été découpées dans des plaques de styrène Evergreen et les tuyaux de descente sont constitués de fin fil d'un mm de laiton ou ont été constitués au moyen de styrène. Le roseau présent sur le toit de la grange a été réalisé au moyen de papier abrasif à grain fin qui – à condition qu'il soit bien posé – ressemble plus à du roseau que le matériau fibreux souvent utilisé à cet effet. Le bâtiment de la halte a de plus été pourvu d'un aménagement intérieur complet. Pour l'admirer, le toit de l'immeuble peut éventuellement être enlevé. Un lambris a été posé sur les murs intérieurs : il est constitué de plaques Evergreen à motif de planches. Les planchers sont constitués de fines lattes de bois, découpées. Enfin, le tout a été peint et décoré d'un mobilier.

### La profondeur

Près de la tranchée, quelques libertés ont quand même dû être prises avec l'époque choisie. Comme en réalité à l'époque IIb présentait des parties relativement dénudées, nous avons décidé de regarder du coin de l'œil et de plus nous inspirer sur



*Le propriétaire de cette ferme n'a pas supporté que sa maison soit photographiée en détails: même les photos publiées dans le TMM 75 ne l'ont pas convaincu que sa ferme ne servirait que de modèle pour être reproduite. Mais nous ne nous sommes pas trop offusqués de ce râleur...*

une date plus récente. Pas seulement sur base des mensurations, mais aussi pour épargner un peu les coûts, les nombreux et différents arbres présents sur ce réseau ont été réalisés au moyen de la méthode du fil assidûment travaillé. Outre ceci, il a été fait usage de matériau de végétation moderne, comme les différentes sortes

de feuillage Heki. Le nombreux matériau de recouvrement de sol nécessaire a été trouvé chez Polák, Heki et miniNatur/Silhouette, qui a été mélangé.

Comme la profondeur de notre réseau ne compte que 45 cm, nous avons cherché une manière d'obtenir une plus grande



*Un train spécial de charbon remorqué par une série 7600 des NS vient de passer à Looweg.*



*Grâce à l'abondante pinède des environs, les abeilles ont de quoi butiner...*



Le grand-père de Theo peint une clôture récemment posée.



Un troupeau de moutons a sa place sur un réseau représentant la région de la Drenthe.

profondeur d'arrière-plan. Pour nos réseaux précédents, nous avons utilisé un arrière-plan peint, sur lequel un seul bâtiment sur papier avait été imprimé et collé. Mais nous n'en étions pas contents. Cette fois, nous avons trouvé une méthode en faisant des photos dans le paysage de Drenthe. Les photos sont imprimées sur du papier classique A4, détourné ensuite le long des cimes des arbres et enfin, collées sur l'arrière-fond peint en bleu ciel, au moyen de colle liquide. La base de cet arrière-plan est constituée de segments de hardboard, placés selon une faible courbe, à quelques cm. de distance du réseau. Bien entendu, l'ensemble est surmonté d'une frise avec éclairage, tandis que la partie inférieure du réseau est cachée par une tenture.

### Des scénettes

Pour rendre vivant notre réseau, nous y avons disposé les détails nécessaires à cet effet, ainsi que quelques scénettes. En commençant par la partie gauche du réseau, nous y voyons ceci. Derrière une ferme se tient un abattage à domicile, tandis qu'un officiel arrivé sur un vélo de service effectue un examen visuel des porcs



Le souci du détail: comme il se doit lors du transport de bétail, ce dernier porte une protection sur les cornes et le museau.



*La lampisterie, réalisée sur base de photos.*



*L'entrepôt du service 'Voies et Travaux' aurait pu ressembler à ceci...*



*De l'autre côté de la voie à proximité du passage à niveau de la Looweg, l'élagage est en cours pour la prochaine saison d'hiver.*

abattus, sous l'œil vigilant d'un vieux paysan. A l'avant-plan de cette ferme, un paysan laboure un champ avec des chevaux, tandis que quelques mouettes planent au-dessus d'un peu de nourriture. A proximité de la ferme voisine, le fumier est conduit dans une charrette sur le tas, tandis que de l'autre côté de la voie, un apiculteur observe ses ruches. Au-delà du passage à niveau – qui est signalé par des croix de Saint-André en laiton 'faites maison' et une clôture, la nouvelle clôture récemment renouvelée est en cours de peinture, à proximité de la petite ferme suivante. A l'avant du réseau, un petit troupeau de moutons court sur un chemin en direc-

*C'est l'affluence sur le quai de Gasselte: cela doit être le jour du marché. Les autres jours, quatre voyageurs à peine montent et descendent du train...*





au moyen d'une échelle; un peu plus loin, un groupe de marchands de bestiaux mène quelques vaches vers un wagon. Le marchand de charbon local a réceptionné un chargement de boulets et décharge le tombereau en transbordant la marchandise dans son auto, via la goulotte du wagon et une 'sauterelle'.

Sur le quai, quelques voyageurs attendent le train. La gare est éclairée au moyen de lanternes à pétrole, résultats de l'assemblage d'un set en métal blanc de GM&S. Une partie du quai est aménagée comme jardin du chef de gare. Par la porte ouverte du petit atelier qui a été aménagé dans un bâtiment annexe, on peut voir un établi. A côté du quai, on peut voir les jardins du contremaître et des ouvriers du service 'Voies et Travaux'. Un peu plus loin, on peut voir l'entrepôt qui offre un toit à la draine. A côté de ce bâtiment, on peut voir un tas de traverses inutilisées, ainsi qu'un vélo sur rails, tout rouillé. Ce tricycle est également le résultat d'une fabrication 'maison', en laiton. De l'autre côté du passage à niveau, un groupe d'hommes est en train d'élaguer des arbres. Le bois est partiellement disposé pour sécher, les branches étant coupées en fagots. Dans la tranchée, un artiste-peintre fixe la scène pour la postérité...



Au-dessus du talus, à l'avant-droit du réseau, les poteaux de fils télégraphiques sont en cours de démontage, suite à la suppression prochaine du trafic voyageurs sur cette ligne. Un ouvrier juché sur une échelle coupe les fils; un peu plus loin, les poteaux sont extraits du sol et disposés sur des wagons. Du même côté se trouve une ferme et une double habitation qui, par manque de place sur les segments étroits, a été réalisée en demi-relief. A côté de cette ferme, la paysanne donne à manger à sa volaille. A l'arrière de cette double habitation, une ouverture a été pratiquée dans le flanc, afin de pouvoir jeter un coup d'œil sur l'aménagement intérieur de la maison. Une maman portant son enfant sur ses bras attend le moment où le petit oiseau va sortir de la pendule...



**Typique des chemins de fer néerlandais: ce qui ne sera plus nécessaire demain a déjà été démonté hier... Les ouvriers démontent les poteaux télégraphiques, alors que le service voyageurs est toujours exploité!**

tion d'un pâturage; derrière les arbres, on remarque quelques signaux mécaniques 'faits maison', qui peuvent être commandés à la main. Les signaux mécaniques proviennent de Philotrains. Bien que les aiguillages présents puissent être comman-

dés à la main, ils sont également pourvus d'un excentrique fonctionnel, qui a été fait 'maison' en laiton.

Sur le chemin de roulage, on peut voir le chargement en cours d'un wagon fermé

Ce superbe réseau sera pour la première fois exposé en Belgique lors de notre 6e Grande Expo de modélisme à Malines, les 27 et 28 octobre 2012!

Texte: Fokko Feenstra  
Photos: Gerard Tombroek



# Les règles à suivre pour un plan de voies

## 4<sup>ème</sup> partie: La conception d'un paysage



**A**VEZ-VOUS COMMENCÉ LA CONCEPTION D'UN PLAN DE VOIES ET VOTRE PROCHAINE ÉTAPE EST-ELLE LA RÉALISATION DES DÉCORS, OU ÊTES-VOUS QUELQU'UN QUI DÈS LA CONCEPTION DU PLAN DE VOIES, TIENT DÉJÀ COMPTE DU PAYSAGE ET DE SA RÉALISATION?

Dans ce 4<sup>ème</sup> article de cette série traitant des règles à suivre pour un plan de voies, nous avons à nouveau aligné quelques règles qui pourront contribuer à réaliser un réseau le plus réaliste possible et dans le cas présent, le plus naturel possible.

Chacun a sa propre conception concernant la réalisation d'un réseau. Pour certains, seul compte le fait que les trains circulent bien. Ils partent d'un plan de voies auquel le paysage est subordonné. D'autres essaient de créer un paysage le plus réaliste possible autour des voies. Enfin, il existe des constructeurs pour qui le paysage du réseau est l'élément le plus important. Quelque soit votre approche, la reconnaissance est l'élément de base pour la création d'un bout de la réalité: par cela, nous ne voulons pas dire la reconnaissance des bâtiments standardisés de Faller ou des scénettes Preiser typiques, mais une scène reconnaissable qui existe en réalité ou qui pourrait exister. La reconnaissance s'adresse principalement aux styles de construction, aux matériaux de construction utilisés, au caractère local de

l'infrastructure et d'autres. Cela n'a pas d'importance s'il s'agit d'une ville, un bout de paysage de polder ou de montagne.

La plus grande chance d'obtenir un résultat satisfaisant est de se baser sur un exemple issu de la réalité. Nous en connaissons quelques superbes exemples, comme les réseaux 'Balegem', 'Bilzen', 'Kautenbach',

*La Savooistraat, sur le réseau 'Louise-Marie' du MSC Pacific. C'est ce que nous voulons dire par une 'scénette reconnaissable': même si vous ne connaissez pas les lieux et qu'aucun train n'est visible, on doit pouvoir voir directement au bâti qu'on se situe quelque part en Belgique !*

'Rolde-Eext', 'Scherpenheuvel', etc. que nous avons déjà décrit dans notre magazine. Peut-être voulez-vous reproduire une belle gare. Le point de départ est alors la plupart du temps le bâtiment de la gare, mais il faut aussi examiner la décoration



*La réalité est la meilleure des exemples. D'un point de vue technique ferroviaire, la gare de Rolde (TMM n°75) de Fokko Veenstra et Theo Maris n'apporte pas grand-chose et pourtant, ces deux gars ont choisi de la reproduire en modèle réduit. Leur passion est de reproduire de la façon la plus réaliste possible les chemins de fer de leur région.*

du paysage avant de poursuivre les alentours. Cherchez quelques éléments de paysage caractéristiques et des bâtiments précis qui vous plaisent et gardez une petite place pour leur reproduction sur votre réseau. L'exemple choisi ne doit pas forcément être exactement reproduit. La restitution de l'atmosphère de la gare et de ses alentours est beaucoup plus importante qu'une exactitude servile. Généralement, un réseau est un compromis entre les informations récoltées, l'imagination du résultat final selon la période choisie et l'espace disponible. Indépendamment de l'exemple choisi, il sera inévitable de réduire en taille le site d'une gare, à moins bien entendu de disposer d'une énorme pièce pour votre réseau. La réduction des voies ne doit par ailleurs pas constituer un problème: souvent, un site réduit donne intuitivement un meilleur résultat que lorsqu'il est parfaitement à l'échelle : un

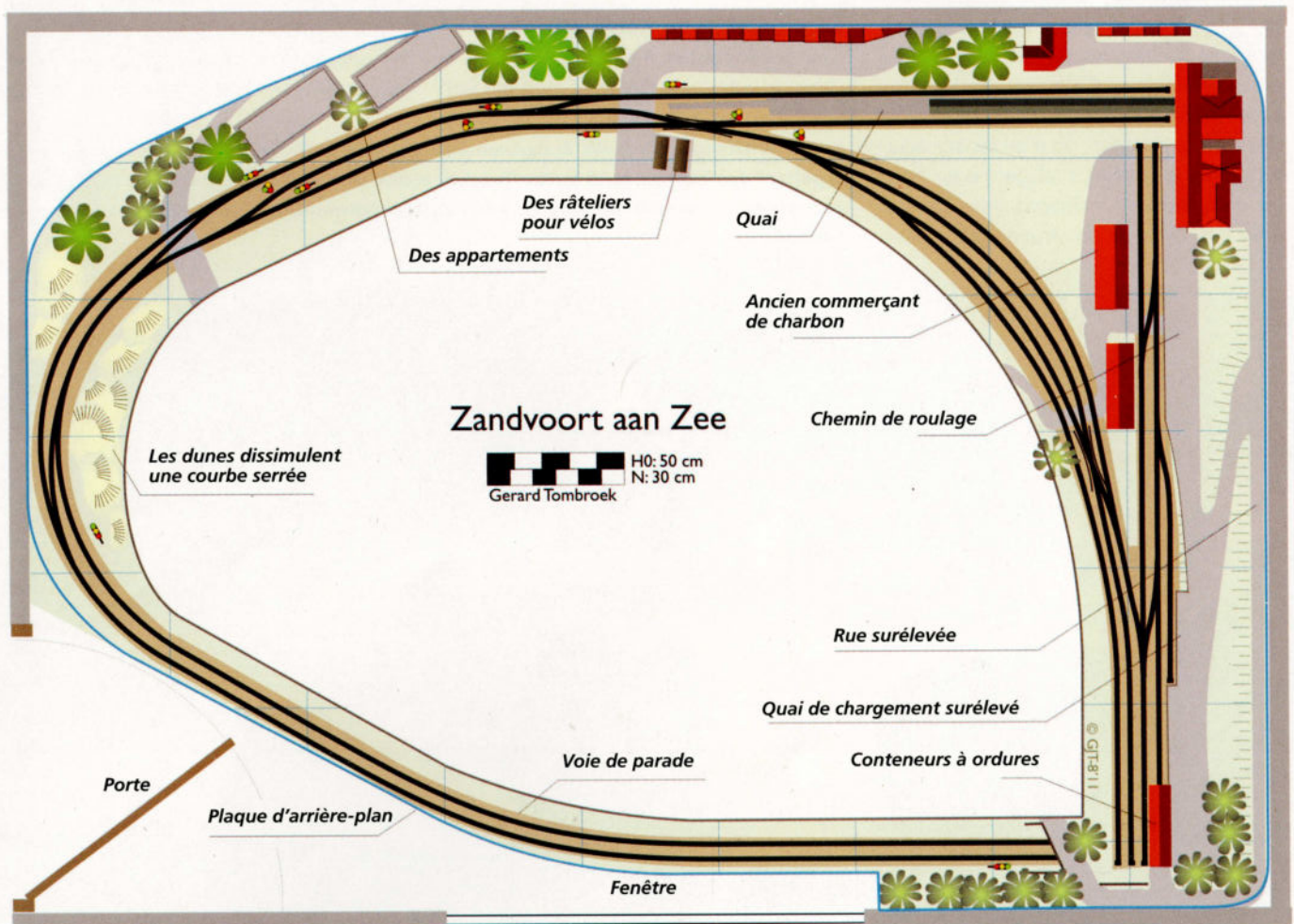
site reproduit à la bonne longueur donne souvent l'impression qu'il est vide. Ce qui est important par contre lorsque vous comprimez un site est que cela se réalise sans affecter son caractère et que le tout... reste fonctionnel!

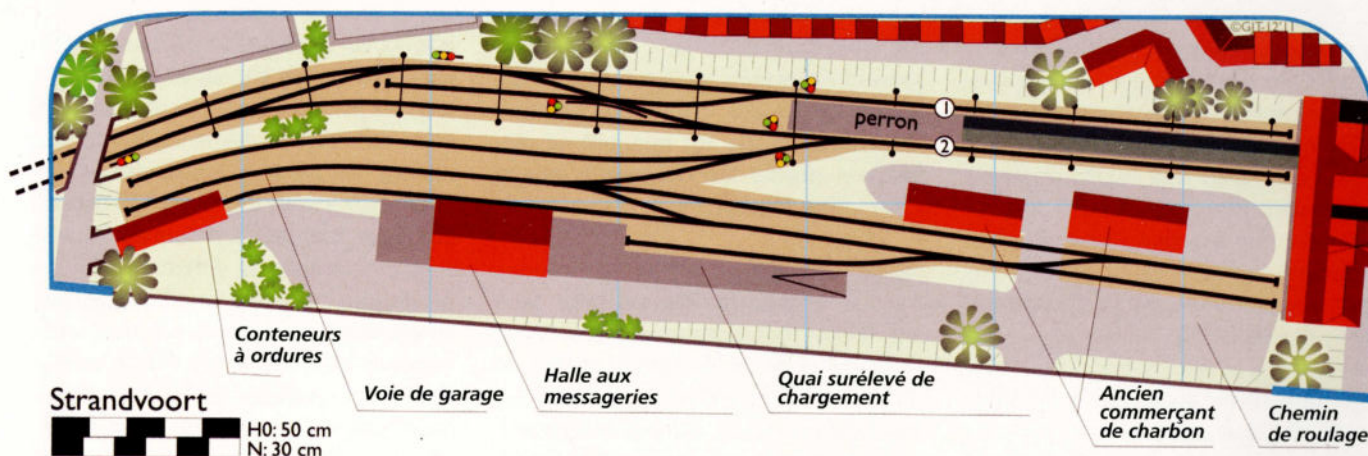
## 'Strandvoort'

Dans le premier article de cette série (voir TMM 107), nous vous avons donné quelques exemples de comment traduire un site ferroviaire réel sur un plan de voies destiné à un réseau. Nous avons notamment pris comme exemple Zandvoort, dont nous republions ici un plan: le croquis publié dans TMM 107 comportait hélas quelques erreurs, mais vous en saurez plus avec la légende de ce nouveau croquis. Imaginons que le plan de Zandvoort vous convienne, mais que l'espace vous manque: essayez alors de débiter avec cette idée en tête. Outre la réduction de

la longueur des voies, il est souvent possible également d'en réduire leur nombre: ceci crée alors de l'espace pour le paysage. Jouez aussi avec les éléments: ce que nous voulons dire par là sera désormais illustré ici en évoluant au départ de 'Zandvoort', que nous baptiserons désormais 'Strandvoort', pour faire la différence. Au lieu de disposer les voies marchandises perpendiculairement aux voies à quai, nous les avons courbées de façon à ce qu'elles deviennent parallèles aux voies à quai, un peu de travers toutefois, de façon à obtenir un espace suffisant devant les remises du marchand de charbon local. Les possibilités de manœuvres sont quasi les mêmes que sur 'Zandvoort': seules manquent les voies de garage, disposées en courbe. Il n'y a plus qu'une seule voie de garage, qui est désormais parallèle aux voies principales. Les voies marchandises et cette voie de garage ne sont accessibles que via la voie 2 à quai: il faudra tenir compte de cette particularité lors de l'établissement des horaires. Les trains de marchandises sont 'tirés depuis la voie 2 à quai vers la voie de sortie située entre la voie de garage et la voie desservant la halle aux messageries

*Quelques erreurs se sont malheureusement glissées dans le plan des voies publié dans notre premier article (voir TMM n°107). Un lecteur nous a fait remarquer qu'un train venant des voies marchandises et de la voie à quai la plus basse ne pourrait jamais accéder à la voie extérieure de la 'ligne de parade'. Il manque une traversée dans les voies principales. En outre, le ballast et une partie des rues ne figuraient pas. Voici le croquis dûment corrigé.*





et le quai de chargement des ordures. En outre, la voie de garage pour locos est désormais en cul-de-sac, conçue sur le plan de façon à ce que les deux voies à quai sont accessibles en un seul mouvement de manœuvre. Grâce à la présence d'une traversée-jonction, les convois qui partent de la voie à quai 2 aboutissent sur la voie principale de droite.

Grâce à tout ceci, le plan a été raccourci d'un mètre et n'occupe qu'un seul côté de la chambre. Une gare-fantôme ou un fiddle-yard devrait encore idéalement y être raccordé, avec des voies qui sont au moins aussi longues que la plus longue des voies à quai. Comment résoudre ce problème? Cela dépend des possibilités de votre 'pièce du train', ou d'un espace adjacent: vous êtes assez intelligent pour trouver vous-même la solution! Vous pouvez aussi envisager de construire votre réseau

*Strandvoort – ou comment appeler ce plan autrement – a vu le jour en jouant avec les éléments de Zandvoort. Il a été tenu compte de l'espace pour le paysage. La halle aux messageries sert de 'viewblock' dominant qui oblige le spectateur de se déplacer s'il veut voir une autre partie du réseau. Le bâtiment de gare placé en hauteur à droite et le chantier de transbordement des ordures à gauche servent de coulisses pour le cadrage du réseau. Le réseau a une profondeur supérieure à 80 cm, ce qui constitue la norme pour pouvoir accéder partout. En disposant le chemin de roulage – y compris la rampe surélevée de chargement et la halle aux messageries – sur un segment amovible, il est toujours possible d'avoir accès. Un exemple pratique de ce dispositif est constitué par 'Flintfield' de Vincent de Bode, qui a été décrit dans TMM n°80.*

en segments: dans ce cas, vous pourrez même participer avec votre réseau à des expositions...

### Le planning du paysage

Cela paraît curieux à dire, mais lorsque le choix de votre plan des voies aura été fait,

ce n'est pas pour autant que vous disposez d'un bon plan pour votre réseau. C'est une erreur de croire que si toutes vos voies sont posées, il suffit alors de remplir les espaces subsistants par des bâtiments ou un peu de paysage. Cela se pratique hélas souvent, avec pour résultat un 'bric-à-

*Pour le Britannique Ian Hollis, le paysage sur son réseau 'Alkham' joue un rôle au moins aussi important que les voies et les trains. Plus de la moitié de la profondeur du réseau est consacrée au paysage. Sur une telle disposition, une plus petite échelle de réduction peut être utilisée pour l'arrière.*





*Ce réseau français 'Sarre et Moselle' en H0 ayant pour thème un charbonnage prouve bien qu'il faut consacrer de l'espace au paysage afin d'obtenir un effet visuel de niveau.*



Un paysage réaliste a en effet besoin d'espace. Dès la conception même du plan des voies, il faut déjà concevoir le paysage. Tout comme nous prenons la liberté d'adapter le site d'une gare à nos propres exigences, nous pouvons également le faire pour le paysage, du moment que le résultat en est crédible. Observez le paysage et l'habitat que vous voulez reproduire: ce qui est valable pour le matériel et pour les bâtiments l'est aussi pour le paysage. Un modèle réduit d'une loco ou d'un édifice ne sera correct qu'après étude du modèle réel: cette règle est également valable pour une rivière, un paysage de polder, une montagne, des arbres, etc. Des cartes et des photos sont évidemment des sources d'information dignes de valeur, mais rien ne vaut une visite sur place de la région ou du site: la réalité est la meilleure des maîtresses...

Limitez-vous dans le nombre d'éléments de paysage à reproduire et choisissez les éléments qui s'intègrent entre eux. L'idée de combiner sur un même réseau modèle

*A quelle hauteur culmine cette montagne, en modèle réduit ? Ce pont spectaculaire enjambant le Gila River Canyon (de Fremo-USA) a une longueur de pas moins de trois mètres et un demi-mètre de hauteur. Converti du H0 en réalité, cela ferait 261 m de long et 43,5 m de haut. La montagne dépasse encore le tout d'environ 30 cm (26 m, en réalité). Morale de l'histoire : le pont paraît en fait beaucoup moins grand et la montagne... aussi ! Cela veut donc dire en fait qu'un pont disposé sur un réseau paraîtra plus petit que plus grand : une constatation dont il faudra tenir compte...*

plusieurs formes de paysages différents – comme une montagne d'un côté et un polder de l'autre – est une source de désillusions certaine. S'il n'est pas possible de consacrer de l'espace au paysage – même en sacrifiant quelques voies – recherchez alors un autre modèle réel, plus petit. Il vaut mieux sacrifier quelques voies au bénéfice du paysage que de faire l'inverse.

Et même si vous avez consacré suffisamment d'espace pour votre paysage, il faudra réduire ce dernier sélectivement, tout comme vous avez déjà fait pour le site ferroviaire. Observez la véritable largeur de la rivière, ou la véritable taille d'un étang où naviguent de petits voiliers. Un champ d'un hectare (mais cela existe-t-il encore?) mesure plus d'un mètre carré, à

l'échelle H0! Qui dispose encore d'un tel espace libre sur son paysage? Un autre exemple est constitué par les montagnes: un sommet d'environ 1,5 m en modèle réduit paraîtra géant, mais en réalité, il ne s'agirait qu'une petite colline d'à peine 130 mètres: pour y forer un tunnel, les constructeurs modélistes devront avoir une bonne raison... Sinon, les ingénieurs ferroviaires préféreront faire creuser une simple tranchée plutôt que de forer un coûteux tunnel. Ce que nous voulons dire au moyen de ces exemples est qu'en ce qui concerne le paysage, les proportions à appliquer deviennent très rapidement un casse-tête. Pour constituer un paysage crédible, des artifices optiques seront nécessaires afin de créer l'illusion d'un paysage plus vaste.



*'Plein comme un œuf': chaque centimètre carré est rempli. Il est évidemment plaisant de découvrir tous les détails dont M. Schubert a truffé son réseau forestier, mais il y a de quoi se demander quel est le thème principal de ce réseau : une scénette la dispute à une autre ! Le résultat en devient confus...*



*La quiétude : la figurine présente à l'avant-plan guide littéralement nos yeux vers le thème principal de ce réseau : la locomotive. La cabine de signalisation à gauche et la remise à locomotives servent au cadrage.*

L'art sera surtout de réduire la décoration à quelques éléments caractéristiques et à quelques scénettes qui se fondent les unes dans les autres. Essayez de les prévoir sur votre plan de façon à ce que les petites représentations sont des points focalisateurs qui doivent attirer les regards. Dans ce domaine, nous pouvons beaucoup en apprendre de la peinture et de la photographie: ce n'est pas pour rien qu'un réseau modèle ferroviaire est parfois appelé une peinture en trois dimensions. Les règles de conduite qui contribuent à une bonne représentation de la réalité sont: 'Less is more', la 'règle des tiers', le cadrage et les lignes directrices.

### 'Less is more'

'Less is More', ou en français correct 'c'est dans la retenue que l'on reconnaît le maître', est peut-être la règle la plus importante à suivre par les modélistes ferroviaires que nous sommes. Nous avons souvent tendance à en mettre un maximum sur nos réseaux, du moins beaucoup de choses. Beaucoup trop, en fait! Les (trop) nombreuses scènes reproduites sont parfois la raison pour laquelle votre photographe ne sait pas par où commencer à photographier un réseau 'bourré', alors qu'un réseau plus dépouillé est plus enthousiasmant. La qualité de la finition n'est donc pas (toujours) déterminante pour l'aspect d'un réseau. Il s'agira plus d'une affaire d'équilibre et de composition correcte. Ne remplissez en aucun cas votre réseau d'une kyrielle de scènes étranges ou sortant de l'ordinaire.

La deuxième règle – la règle des tiers – a rapport avec la composition. En photographie et en art graphique, cela signifie l'ordonnement des éléments constitutifs de l'image. Une photo composée symétriquement sera la plupart du temps décevante. Prenez par exemple un arbre en plein milieu d'une photo, ou un horizon qui coupe une photo en deux: l'image sera monotone. Une image plus équilibrée et plus naturelle est obtenue en appliquant la 'règle des tiers': il s'agit d'une technique issue de la peinture et de la photographie selon laquelle l'image est divisée par deux lignes verticales et deux lignes horizontales, formant ainsi neuf carrés égaux. L'image sera la plus forte lorsque le motif principal sera disposé sur (ou à proximité de) l'un des points d'intersection de ces lignes. Tout comme une photo divisée symétriquement est souvent décevante, un



Faites attention à ce que les scénettes soient réalistes. Une vache dans le fossé constitue une scène amusante, mais n'importe quel campagnard sait qu'il faut compter au moins sur quatre hommes pour sortir ce bestiau de ce mauvais pas, et que cela ne se fait pas au moyen d'une corde à son cou : la pauvre bête serait étranglée ou son cou se romprait ! Souvent, les pompiers sont appelés à la rescousse. De plus, on voit bien qu'il n'y a qu'une demi-vache dans l'eau... L'illusion ne marche pas !

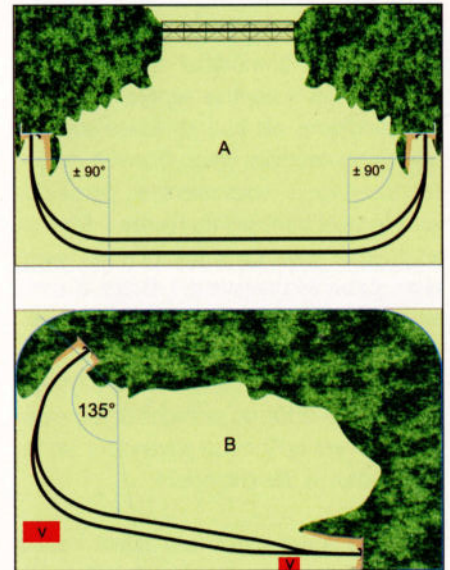


Les dioramas à thème militaire sont une source d'inspiration à recommander pour la réalisation de scénettes correctes jusque dans les moindres détails, dans un environnement réaliste. Bien que le thème ferroviaire en soit généralement absent, le paysage est souvent d'un niveau très élevé. En voici un bel exemple : *l'Offensive des Ardennes*, réalisé par Artitec.

réseau modèle divisé symétriquement donnera le même effet d'un point de vue équilibré et spatial. Il est étonnant de constater à quel point un réseau est plus fort et plus convaincant lorsque son motif principal est situé sur un de ces 'points forts'. Disposez par exemple votre bâtiment de gare – qui souvent, forme le point central d'un réseau – à 1/3 de sa longueur ou à 1/3 de sa profondeur. Ceci dit, nous vous entendons déjà dire que cette règle des tiers ne vaut que pour un diorama ou un mini-réseau, mais pas pour un long réseau ou alors,

partiellement. Cela nous conduit à la règle suivante : le cadrage.

Lors du cadrage, le photographe place réellement un cadre sur une partie de photo. Ce qu'il fait est de laisser tomber volontairement des parties de photos. Il n'est en effet pas nécessaire de reproduire l'ensemble d'un sujet sur un photo : c'est ce qui la rend justement plus intéressante. Un type de cadrage est déjà réalisé par de nombreux modélistes grâce à une frise. Cette frise oblige le spectateur à diriger

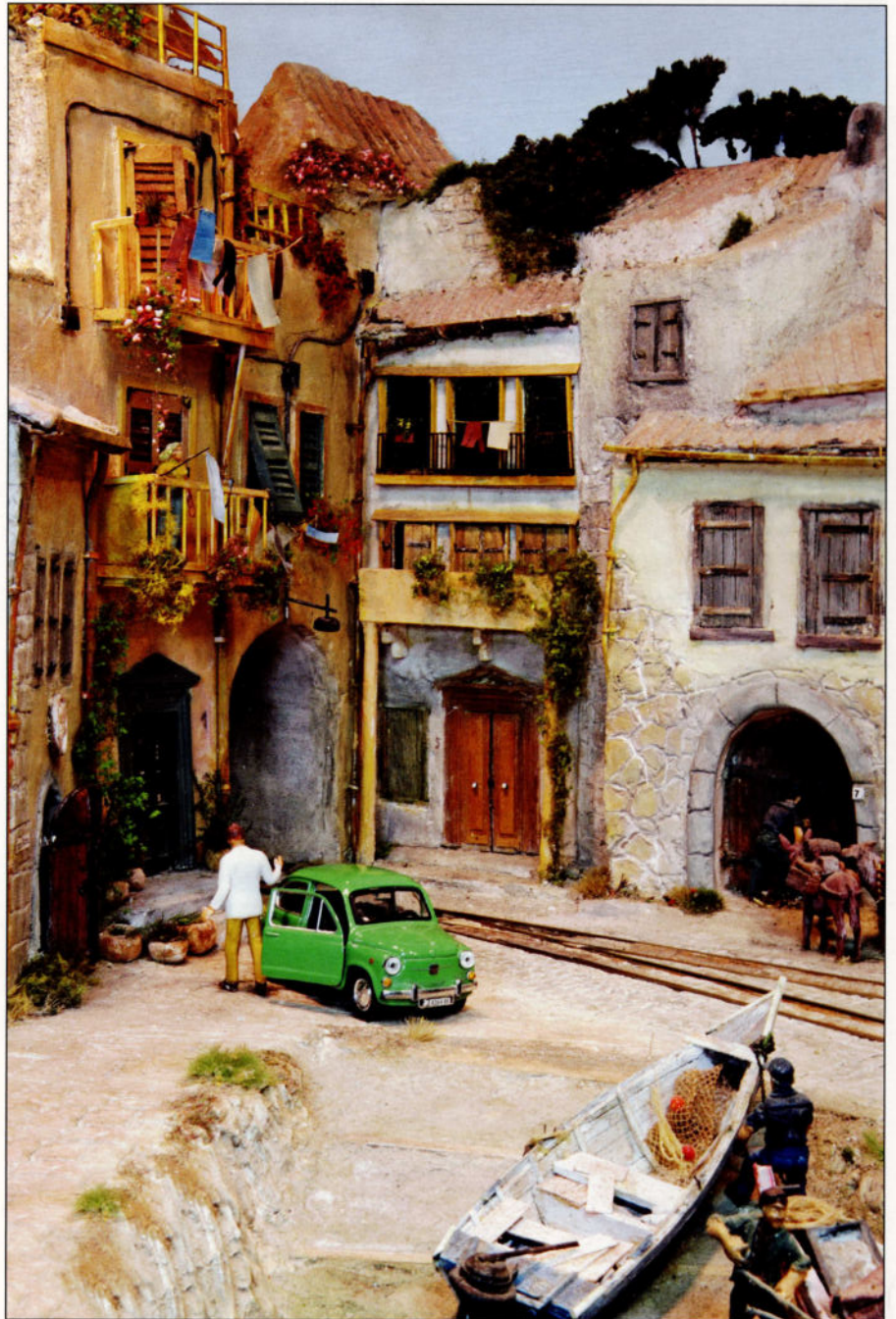


Un ovale n'est en fait pas un bon exemple pour un réseau. Pour éviter de remarquer que les trains y accomplissent des tours sans fin, plus de la moitié du paysage doit être soustrait à la vue des spectateurs. Malgré le fait que sur le croquis 'A', une grande partie de l'ovale est cachée par le paysage. On peut encore voir qu'il s'agit bien d'un ovale, à la vue de la voie sur le viaduc à l'arrière-plan. En outre, la répartition est très symétrique. Sur le croquis 'B', la situation a été adaptée. En déplaçant les portails du tunnel, une répartition ludique a été obtenue. En outre, les voies à l'avant-plan ont été disposées un peu obliquement par rapport au bord, grâce à quoi un espace plus grand a été créé dans le coin gauche du paysage. Des 'viewblocks' ('V') servent d'encadrement et soustraient partiellement les courbes (toujours trop) serrées à la vue des spectateurs.

ses regards de façon à ce que les éléments gênants comme l'éclairage lui sont ôtés de la vue. La plupart des modélistes bordent également leur réseau d'une 'jupe' destinée à cacher la partie inférieure, sous la table de roulement. Une disposition ultime est constituée par des coulisses latérales, grâce auxquelles à l'instar d'une scène de théâtre, les côtés latéraux du paysage ne sont pas visibles. Pour un diorama ou un mini-réseau, un tel encadrement suffit. Pour un plus grand réseau, ceci n'est toutefois plus suffisant. Le truc est alors de rompre le champ de vision au moyen d'objets disposés à l'avant-plan – appelés 'viewblocks', en anglais – de façon à ce que les jolies petites scénettes ne soient pas toutes visibles d'un seul regard. Ces scénettes peuvent être cadrées séparément, grâce à des bâtiments élevés, un pan de rocher proéminent ou encore un

groupe d'arbres. Ils obligent littéralement le spectateur à modifier sa position et d'admirer les scénettes séparément. Une des conditions est que le réseau soit disposé à hauteur des yeux. Quant à ce que ces 'viewblocks' soustraient en partie des yeux le sujet principal du réseau – à savoir les trains – cela constitue plus un avantage qu'un inconvénient ! Grâce à cette répartition, le paysage a l'air plus vaste. « N'est-ce pas plus excitant que le train se faufile dans des tranchées du paysage, surgit d'un viaduc ou se cache derrière des arbres, avant qu'il ne se pavane sur un talus, au-dessus des champs? »

Enfin, les lignes directrices aident l'œil à se guider une des scénettes. Des figurines disposées stratégiquement, une clôture, un groupe d'arbres, des bâtiments, une route ou un chemin tortueux peuvent littéralement mener vers les détails les plus intéressants d'un réseau. En suivant ces lignes, vous entrez plus profondément dans la scène. Une ligne forte pour agrandir un paysage du point de vue optique est la ligne en 'S'. Pensez par exemple à une rivière qui commence à l'avant-plan et qui serpente en forme de 'S'. Nos yeux suivront instinctivement la ligne que décrit la rivière à travers la scène. Le 'S' peut également être constitué par un chemin, un sommet de colline, une haie ou un mur. Une rue tortueuse ou un chemin suggère un paysage plus large qu'une route qui suit le plus court chemin. Faites débiter largement routes et rivières, réduisez ensuite leur largeur et faites-les ensuite disparaître derrière quelque chose, de façon à ce que l'on ne puisse pas voir... qu'elles ne mènent nulle part. C'est possible grâce à un bâtiment ou un groupe d'arbres, mais aussi par une clôture ou une palissade. Si vous pouvez répéter l'opération le long de routes, ces dernières sembleront encore plus longues. Des poteaux télégraphiques par exemple, qui diminuent en taille en fonction de leur éloignement. Notre cerveau s'attend alors à ce que l'effet de répétition se déroule également hors de notre champ de vision. Ceci vaut également pour les plantations : disposez des arbres par groupes. Deux groupes de trois arbres rendront le paysage plus aéré que dix arbres disposés séparément. Les architectes paysagistes utilisent parfois ce truc pour prolonger la perspective d'un jardin vers l'arrière ou vers le haut : comme rien n'est visible au-delà du sommet de la butte (ou sa première partie), le jardin paraît plus



*'Punta Marina' : la perspective joue un rôle important lors de la représentation de la profondeur. Imaginez que vous regardez dans le sens de la longueur du réseau. L'écartement entre les rails et les traverses diminuent avec la distance. Le même résultat apparaîtra si vous regardez un haut bâtiment dans le sens de la hauteur : c'est comme si les étages supérieurs de ce bâtiment étaient moins hauts que ceux du bas. Cet effet est appelé 'lignes convergentes'. Henk Wüst a utilisé ce 'truc' optique sur son réseau qui n'a que 50 cm de profondeur, mais qui en paraît beaucoup plus en hauteur, en travaillant avec des échelles de réduction de plus en plus petites.*

grand. D'une façon similaire, un paysagiste fera paraître un jardin plus grand en plaçant un arbre fantasque au bout de ce jardin, de préférence derrière une haie. Ceci sont des 'trucs' pouvant être utilisés sur un réseau, afin de créer l'illusion qu'il est plus profond. Un paysage étendu constitue en outre une belle transition vers un arrière-plan en deux dimensions, mais ceci constituera un sujet pour un prochain article...

## Les règles, une par une...

- Le paysage doit être conçu de façon à ce qu'un gabarit libre soit dégagé pour faire circuler sur votre réseau le plus long de vos véhicules sur rails, sans le moindre empêtement dudit gabarit. Limitez le nombre d'éléments de paysage et choisissez des éléments qui s'ajustent entre eux. La réalité sera votre meilleur exemple, dans ce domaine.



En disposant un bloc 'massif' d'habitations en son milieu, le réseau 'Punta Marina' d'Henk Wüst a été cadré de façon à créer pratiquement deux dioramas différents. Le spectateur qui se trouve à gauche ne peut pratiquement pas apercevoir la partie droite de ce réseau.



Un réseau ne se laisse évidemment pas encadrer comme une photo. Bien que... Maggie et Cordon Gravett utilisent des coulisses sur leur réseau 'Pempoul'. On peut en distinguer une à gauche, au bord noir. Le paysage continue encore un peu par derrière, créant l'illusion que le paysage s'étend encore bien plus loin.



- Limitez le nombre de scénettes de façon à ce qu'une (ou deux, au maximum) ne soit visible simultanément, au départ d'un même point de vue.
- Formez des groupes. Trois arbres groupés font beaucoup plus d'effet que cinq répartis.
- Les talus, tranchées, tunnels, viaducs et ponts doivent se fondre dans le paysage.
- Si l'espace manque pour le paysage, laissez alors tomber quelques voies ou optez pour un autre thème.
- Etudiez le paysage, l'infrastructure et le bâti du thème que vous voulez reproduire. Des photos ou des cartes sont évidemment des sources d'informations intéressantes, mais rien n'égale une visite du site sur place ou de l'endroit concerné. Encore une fois, la réalité est le meilleur professeur...
- Disposez les voies obliquement par rapport au bord de la planche, ou faites des bords de planche courbés au lieu de rectangulaires.
- Veillez à l'unité et à la répétition. De nombreux motifs et matériaux différents rendent l'ensemble tourmenté et le réseau en paraîtra encore plus petit...
- Placez le réseau dans un cadre et décorez-le d'une frise, d'une jupe et de coulisses.
- Soyez critique.
- En résumé, la règle la plus importante pour obtenir un réseau modèle réussi est la suivante : concevez un projet commun qui concerne à la fois le tracé des voies que le paysage proprement dit !

Texte et illustrations :  
Gerard Tombroek



Une des lignes les plus intéressantes pour agrandir la profondeur d'un réseau est la ligne sinuose, en 'S'. Grâce à une ligne d'un tel type, Mark Scholten a su agrandir optiquement son réseau en 0n30, dénommé 'Powhatan Mining Utah'. Le regard du spectateur est guidé par cette ligne.

# Une petite ferme avec grange en carton découpé au laser

**G**RÂCE À LA TECHNIQUE DE LA DÉCOUPE AU LASER, IL EST POSSIBLE DE PRODUIRE DES PETITES SÉRIES DE BÂTIMENTS ET CECI OUVRE DES PERSPECTIVES POUR NOTRE PETIT MARCHÉ BELGE. DANS CET ARTICLE, NOUS AVONS PRIS SOUS LA LOUPE UN KIT DE LA MARQUE BELGE C-TRACCS ET AVONS ASSEMBLÉ SA PETITE FERME ET SA GRANGE ASSOCIÉE.

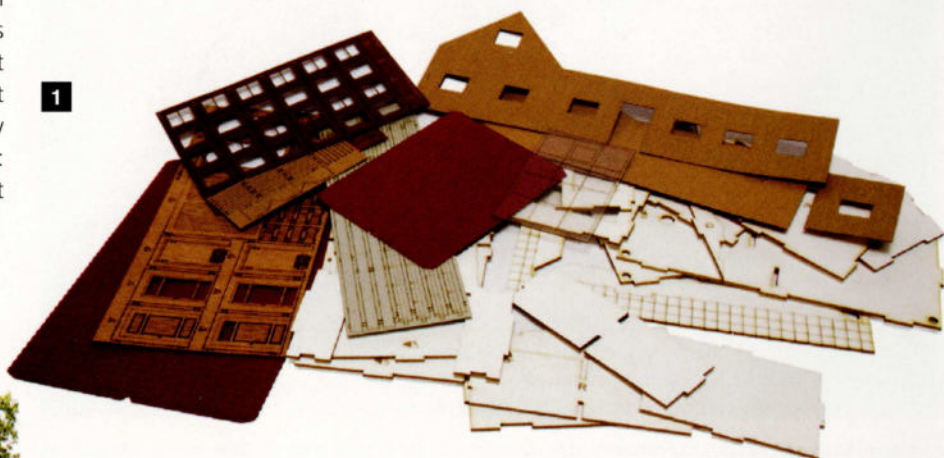
Il s'agit d'un petit bâtiment avec une annexe, le bâtiment principal mesurant 12 cm sur 6, le faîte du toit culminant à 7 cm. Le nombre de pièces nécessaires pour le construire est surprenant (PHOTO 1). Toutes ces pièces sont proprement numérotées, un mode d'assemblage constitué de trois pages A4 étant fourni avec le kit. Grâce à un récit sous forme de bande dessinée comptant 37 étapes successives, tout l'assemblage y est explicité. Ce récit est très bien conçu : même un Chinois ou un Hindou pourrait

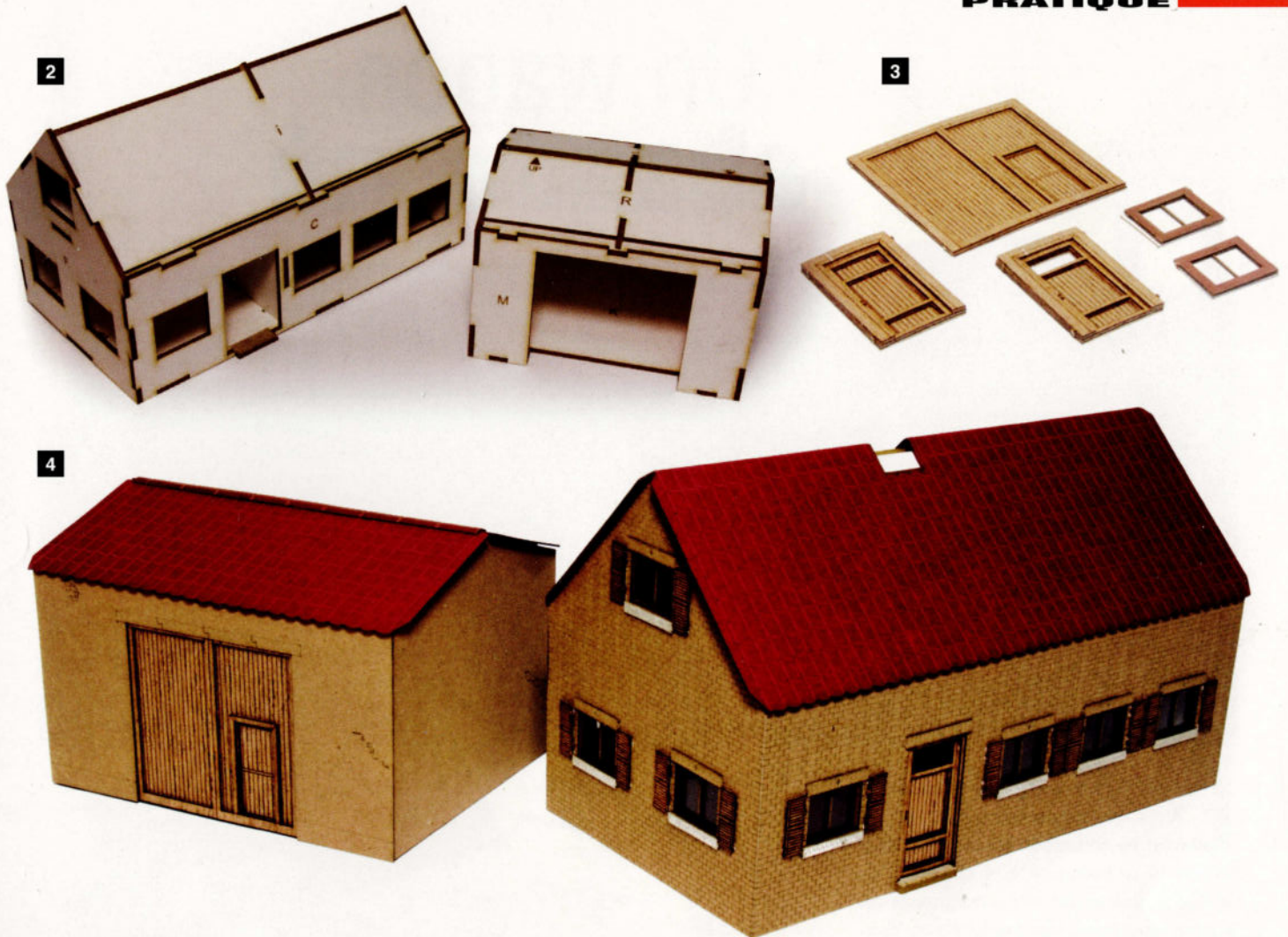
le comprendre... La plupart des pièces sont encore fixées au moyen d'une petite lèvre à leur plaque de base et doivent donc être détachées. Utilisez toujours pour ce faire un couteau bien aiguisé. Par ailleurs, la qualité

de la découpe au laser est renversante : vous serez étonnés de voir ce que cette technique permet de réaliser...

La base de ces deux petits édifices est constituée d'un carton dur de 1,5 mm d'épaisseur. En moins de deux, vous obtenez ainsi un ensemble solide et parfaitement d'équerre (PHOTO 2). En outre, l'intérieur est compartimenté en plusieurs 'chambres', pour un éclairage éventuel.

1





Une technique connue pour obtenir du relief lors de l'utilisation de carton (ou de bois) est de travailler par couches successives. Pour les portes et les fenêtres, on pratique ainsi et cela donne un excellent résultat (PHOTO 3). Les portes, les volets et le grand portail sont constitués de véritable bois de 0,5 mm d'épaisseur, tout le reste étant en carton coloré de 0,4 mm. Il va de soi que le plastique transparent pour les vitres des fenêtres est livré conjointement.

L'assemblage se réalise en deux coups de cuiller à pot: ce kit a manifestement bien été conçu. Tout s'ajuste parfaitement. Les portes et les fenêtres sont d'abord collées dans les parties de façades, après quoi le tout est assemblé sur une base solide. En tant que modéliste constructeur souvent occupé avec une latte et un couteau à découpe, vous serez certainement jaloux de la précision avec laquelle un laser est capable de travailler...

Pour terminer, nous en arrivons aux petits volets en bois et aux appuis de fenêtres. Ensuite, le toit peut être posé (PHOTO 4). En ce qui concerne ce dernier, il y a toutefois matière à redire. Il est tout simplement im-

possible de constituer un toit de tuiles au départ d'un bout de carton: c'est inhérent à la technique utilisée. Si cette petite ferme est destinée à figurer à l'arrière-plan, on peut imaginer de la laisser telle quelle. Mais si elle doit figurer à l'avant-plan, nous vous conseillerions plutôt de confectionner vous-mêmes un toit de tuiles en plastique, disponible par ailleurs dans le commerce.

Pour terminer le tout, il faut encore placer la cheminée, les corniches et les tuyaux de descente. Un petit paillason 'Bienvenue' fera office de touche finale.

La teinte brun clair utilisée pour les briques nous a fait penser au style flamand typique des petites villas à l'allure de fermettes, que l'on a construit en nombre par lotissements entiers, au cours des années '80 du siècle dernier. Personnellement, nous opterions plutôt pour peindre l'édifice. Nous ne l'avons pas fait dans le cadre de cet article, afin de vous montrer à quoi ressemble la ferme en état d'origine. Une option valable selon nous est de broser à sec les briques en teinte rouge/brun ou de les blanchir pour une imitation 'chaux'. Il va de soi que ceci

devra se passer avant que l'ensemble ne soit assemblé par collage. En fonction de l'âge et de la situation reproduite, une légère patine pourra également être appliquée.

Jusqu'il n'y a pas encore si longtemps, le modéliste belge devait souvent se contenter de bâtiments allemands Faller ou Pola: le réalisme était alors souvent absent... Pour ceux qui ne veulent pas se lancer dans du modélisme 'fait maison', il existe heureusement quelques techniques qui rendent désormais possible de concevoir et de développer des modèles et des accessoires 'bien de chez nous'. Ce petit kit de C-Traccs en est certainement un bon exemple. Il a bien été conçu et est facile à assembler, sans la moindre difficulté. Les pièces s'ajustent parfaitement. En quelques heures de temps à peine, un nouveau petit bâtiment trônera ainsi sur votre réseau, qui pourra servir aussi bien de ferme que d'habitation à une certaine époque. Son prix est de 25 euro (réf. CTH-101, disponible chez certains commerçants).

Texte & photos:  
Luc Dooms



# Un wagon abandonné



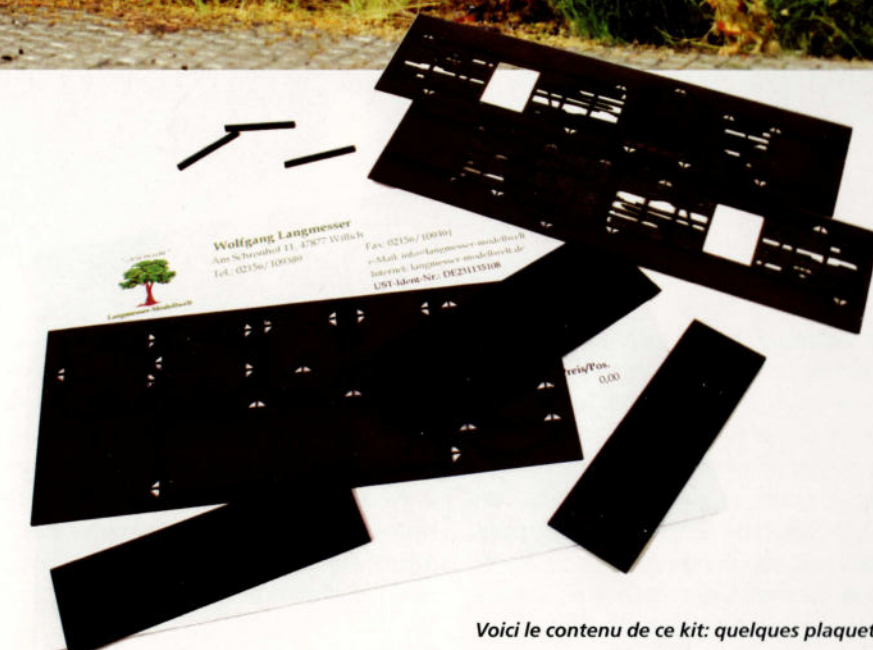
**L**E SPÉCIALISTE ALLEMAND DE PAYSAGES **WOLFGANG LANGMESSER** A SORTI RÉCEMMENT EN COLLABORATION AVEC **JOSWOOD** UN PETIT KIT EN CARTON DÉCOUPÉ AU LASER D'UN WAGON DE MARCHANDISES EN RUINES, UN DE CES WAGONS ABANDONNÉ DERRIÈRE UN DÉPÔT, DANS UN CHAMP OU SUR UNE COUR À MARCHANDISES, SANS CHÂSSIS ET OUBLIÉ DE TOUS, LE TEMPS AYANT ENTRE-TEMPS FAIT SON ŒUVRE...

Ce kit contient quatre plaques de carton dans lesquelles les pièces ont été proprement découpées au laser. Elles sont encore fixées à la plaque de base au moyen de fines pattes. Ces pièces sont constituées de carton pour architecte solide, mais proprement coloré en brun. La partie extérieure des pièces est peinte en brun foncé et reproduit une belle imitation en bois.

Ces pièces peuvent être détachées au moyen d'un couteau aiguisé. Nous avons assemblé ce kit avec de la colle pour bois à séchage rapide, appliquée avec précaution au moyen d'un cure-dents. Ce kit est facile à assembler.

Ce kit est accompagné d'un mode d'emploi clair – exclusivement rédigé en allemand – mais grâce à un reportage 'pas à pas', il est facile à réaliser, même pour quelqu'un qui ne comprend pas la langue allemande.

Nous commençons par assembler les parois intérieures sur le plancher des faces



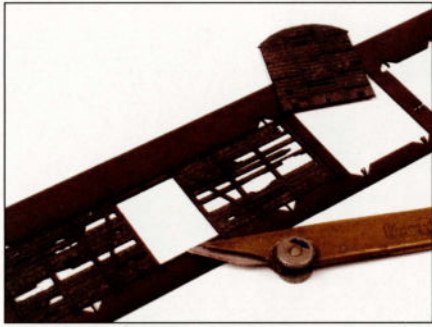
*Voici le contenu de ce kit: quelques plaquettes de carton...*

d'about et les solives de renfort à hauteur des portes. On obtient ainsi l'ossature sur laquelle les parois latérales sont collées et ensuite les parois latérales. Tout s'ajuste parfaitement. Pour presser les parois d'about contre les parois intérieures, nous utilisons une petite pince, ou plus simplement quelques pinces à linge. Ensuite, les parois de toit sont collées à leur place.

Le toit de ce wagon est réalisé en papier imprimé. Des trous standardisés ont été pratiqués : il s'agit quand même d'un wagon abandonné... Le toit est d'abord fixé par collage d'un seul côté du wagon. Attendons suffisamment de temps pour que ce soit bien sec et que le bord du toit soit

bien fixé. Ensuite, nous enduisons les chevrons de colle et collons le bord inférieur du toit. Nous disposons sur la table de travail le modèle sur son toit pour que le toit soit bien convexe et s'ajuste bien. Le second bord du toit peut alors être pressé au moyen d'un élastique ou un petit poids, jusqu'au moment où la colle sera bien sèche.

Les portes constituent une pièce distincte. Sans modifications, elles doivent être collées en position fermée. D'un côté, nous avons modifié le rail de guidage sur lequel la porte roule de façon à pouvoir laisser cette dernière à moitié ouverte. Sur les



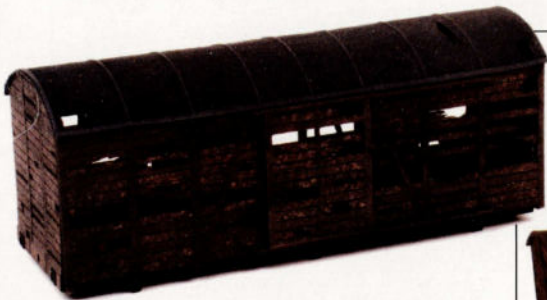
Les flancs usinés sont encore maintenus par une simple lèvre au cadre. Le travail de découpe est très finement réalisé ; un couteau suffit pour détacher les différentes pièces.



Après que l'ossature est assemblée, nous plaçons les flancs. Les faces d'about sont collées contre la paroi intérieure ; pour tout fixer, nous utilisons un jeu de pinces à linge.



Il faut maintenant fixer le toit de papier par collage. Nous fixons d'abord un des côtés ; lorsqu'il est sec, nous enduisons les chevrons et les faces d'about avec de la colle et fixons le toit par collage.



De ce côté du wagon abandonné, nous avons collé la porte en position fermée. Remarquez également les trous dans le toit, réalisés en usine. Avec un couteau aiguisé, nous en avons pratiqué des trous supplémentaires.

faces d'about, les mains courantes (en carton) sont collées au-dessus des orifices des tampons. Vous trouverez également dans ce kit deux grosses plaques de carton qui forment le plancher, ainsi que trois autres traverses de carton servant à poser le wagon sur le sol.

L'imitation bois est très réaliste et ne nécessite en fait que peu de traitement ultérieur. Nous avons choisi reproduire notre wagon abandonné comme s'il avait circulé en son temps à la SNCB. La poudre à pigments a été appliquée à la brosse dure. Nous avons également utilisé une poudre à pigment noire pour le toit et un peu de rouille pour les parties métalliques.

Notre wagon abandonné a trouvé une petite place à côté de l'ancien parc à charbon : un bout du paysage a été découpé et le wagon y a été placé. Ensuite, une végétation sauvage a été disposée tout autour du wagon : des bouts de miniNatur, un peu de touffes d'herbe JoeFix et de Foliage de Woodland Scenics et il ne faut rien de plus pour reproduire de la végétation autour du wagon en cause. A l'avant-plan, nous avons disposé quelques fleurs sauvages et des chardons issus de l'assortiment Model Scene, distribué par la marque Langmesser. Ces fleurs sont confectionnées avec du



Avec un peu de poudre à pigments de teinte verte GPP, nous allons donner un aspect un peu plus belge à ce wagon abandonné.



Ce wagon abandonné a trouvé une petite place sur notre diorama, où le vent et la pluie feront leur œuvre...

maillachort très finement gravé et coloré en usine.

Ce kit prouve qu'un résultat très réaliste peut être obtenu avec du carton d'architecte découpé. La découpe des pièces est parfaite : c'est un réel plaisir que d'assembler ce kit et de le décorer. Il est directement disponible sous la référence LM-LC001 chez Wolfgang Langmesser et coûte 19.90 euros, frais de

port compris ([www.langmesser-modellwelt.de](http://www.langmesser-modellwelt.de)). Vous pouvez également trouver les produits de Langmesser lors de certaines bourses et enfin, Wolfgang et son épouse Connie seront présents à Intermodellbau à Dortmund, qui se tiendra du 18 au 22 avril prochains.

Texte et photos: Guy Van Meroye





**T**RIX EXPRESS EST UNE MARQUE DE TRAINS MINIATURES QUI A CONNU SES HEURES DE GLOIRE AU COURS DES ANNÉES '50 ET '60 DU SIÈCLE DERNIER. ELLE FAISAIT ALORS PARTIE DU 'TOP 3', AUX CÔTÉS DE FLEISCHMANN ET DE MÄRKLIN. TRIX EXPRESS A ÉTÉ PRÉSENTÉE POUR LA PREMIÈRE FOIS AU DÉBUT DE L'ANNÉE 1935 À LA FOIRE DE LEIPZIG ET CONSTITUA DÈS CE MOMENT LE FER DE LANCE POUR SA TECHNIQUE ET POUR SES MODÈLES REPRODUITS. C'EST SURTOUT DANS LE DOMAINE DU DÉTAILLAGE DU MATÉRIEL ET DANS L'UTILISATION DE LA TECHNIQUE DES MOULES INJECTÉS QUE TRIX EXPRESS SE DÉMARQUA, PAR SES BEAUX MODÈLES RÉDUITS DE LOCOS ET DE WAGONS, QUASI INUSABLES. LE TOURNANT DÉCISIF SURVINT À LA FIN DES ANNÉES CINQUANTE, LORS DE L'APPARITION DES MOULES EN PLASTIQUE INJECTÉ.

**TRIX EXPRESS**

**2281 •** Model van het elektrische twee-railstroomtreinset, serie ELD 2 door Nederlandse Spoorwegen • Aandrijving op het achterste draaistel van het motorrijtuig • Standaard persmotor • 2 wielen met plastic banden • Geschikt voor stelling via bovenleiding, of rails en voor het tweerail-systeem • Binnenverlichting • Natuurgetrouw verlichting, met aan elk kopende 2 koplampen en 2 buislichten, brandend naar gelang de richting • Lengte treinset ca. 50 cm • Open met grill-look en schorten • Uitstekend gedetailleerd model met zeer goede rij-eigenschappen  
129,50

**2282 •** Tussenrijtuig voor treinset 2281 • Lengte ca. 25 cm • Met dit rijtuig kan treinset 2281 tot een drie-of vierdelig treinset worden uitgebreid • De elektrische doorverbinding geschiedt d.m.v. stekkers en koppeling • Kleur als van 2281  
129,50

**2283 •** Elektrisch twee-railstroomtreinset als 2281, met transformator 5599 te gebruiken op 3-rails-systeem met geleleerde middenrail (ook puntcontact) • Zie ook nr. 5530 op blz. 26  
129,50

**2284 •** Elektrisch twee-railstroomtreinset als 2281, echter voor dubt 3-rails gelijkstroomstelsel  
129,50

**2285 •** Tussenrijtuig als 2282 passend bij rijtuig 2283 en 2284  
129,50

**2287 •** Elektrisch twee-railstroomtreinset als 2281 echter voor andere 3-rails gelijkstroomstelsels (bijv. NEMRA)  
129,50

**2288 •** Tussenrijtuig als 2282, echter voor rijtuig 2287  
129,50

# Nuremberg 1962: Trix Express sort une 'Tête de chien' des NS

A partir de 1961, Trix débuta une collaboration avec le concepteur et constructeur Willy Ade. Ce dernier conçut et développa de superbes modèles historiques de voitures voyageurs et de wagons en plastique injecté, pour le compte de Trix. Rudolf Insam (de la marque Trix) avait pris contact avec ADE, car la production des modèles en fer-blanc et en métal injecté était en perte de vitesse et devenue trop onéreuse : le matériau d'avenir était désormais le plastique.

Or, ADE avait acquis de l'expérience avec ses modèles de la marque Wiad et émit quelques idées révolutionnaires. Il sut comment faire pour traiter les contractions du plastique,

grâce à quoi les symptômes de vieillissement dont souffraient les autres marques n'étaient pas présents sur ses modèles. Dans le choix des modèles reproduits, Trix précédait également la concurrence : Fleischmann et Märklin ne disposaient que de modèles allemands dans leur assortiment.

Cette année, il y a exactement 50 ans que Trix surprit tout le monde par la sortie d'un modèle d'une automotrice 'Hondekop' (une 'Tête de chien') néerlandaise des NS du type ELD2 Mat '54. Cette automotrice double avait une longueur de 50 cm, Trix proposant également une voiture intercalaire de 25 cm de long. Les véritables amateurs

achetèrent alors deux de ces voitures intercalaires, de façon à faire circuler un modèle d'un mètre de long sur leur réseau. Motivée par la nécessité de créer un marché suffisant, Trix avait prévu directement deux variantes pour sa 'Tête de chien' : 2-rails courant continu (système Fleischmann, encore appelé NEM) et 3-rails courant alternatif (Märklin). La livraison de ce modèle était verte, décorée de filets jaunâtres. Son prix était de 1.695 BEF (92,50 florins) pour une automotrice double et de 430 BEF (23,50 florins) pour une voiture intercalaire : ce n'était donc pas un modèle spécialement bon marché... C'est ce modèle qui figura en couverture du catalogue de la marque, jusqu'en 1965.



L'année 1962 fut aussi celle de la dernière année de production du modèle réel. Depuis 1954, de nombreuses variantes de cette automotrice avaient été produites. Le modèle réduit de Trix était dérivé des versions livrées à partir de 1960, décorées d'une 'moustache' jaunâtre et de filets jaunes. Trix dût toutefois faire des concessions concernant la disposition des portes et des fenêtres. Pour la période pendant laquelle ce modèle Trix Express fut produit, il pouvait être considéré comme étant réussi et avait une belle présentation. Ne perdons pas de vue qu'il devait pouvoir négocier des courbes serrées et franchir des aiguillages grossiers...

Les dimensions du célèbre moteur 'Perma' de Trix eurent également un impact sur l'espace intérieur. C'est la raison pour laquelle ce modèle réduit était à la fois un peu trop large, mais aussi un peu trop court. Il s'agissait pourtant d'une reproduction assez réussie, encore fort recherchée de nos jours et qui circule sur de nombreux réseaux modèles actuels.

Trix proposa un modèle à deux voitures (ELD 2) et un autre à trois, ce dernier avec une voiture intermédiaire. Mais de telles automotrices triples n'ont jamais circulé en réalité aux NS, raison pour laquelle une pénurie de telles voitures intermédiaires a vu le jour par après, parmi les modélistes...

Concernant l'automotrice double, sa voiture 'ABDK' (avec pantographes) avait correctement été reproduite. La voiture 'BK' était identique, mais sans pantographes, ce qui n'était pas correct. Cette voiture 'BK' présentait deux plateformes, dont une à l'arrière de la voiture, et pas de compartiment fourgon. Quant à la voiture intercalaire, si elle présentait bien, sa disposition des plateformes n'était pas correcte. Une seule des voitures était donc correcte, mais la seconde voiture intermédiaire présentait une plateforme à chacune de ses extrémités. Mais en 1962, tout ceci ne cha-

grinait personne... D'une part, de nombreux modélistes étaient ravis de la sortie de ce modèle néerlandais qui indiscutablement, en jetait plein la vue... D'autre part, des petites 'libertés' avec le réalisme étaient alors tolérées ; on ne connaissait pas encore la tendance puritaine contemporaine... Ajoutons-y encore que les possibilités étaient encore réduites dans le domaine de la production, au cours des années '50. Finalement, une telle automotrice 'Tête de chien' était à l'époque un modèle de grande classe chez Trix Express. Et ce modèle n'a rien perdu en popularité, en cinquante ans : des exemplaires non endommagés sont encore recherchés de nos jours, pour des prix variant entre 200 et 300 euros.

Pour ce modèle, Trix Express s'est aussi dépensé sans compter d'un point de vue technique, en l'équipant d'une motorisation classique de la marque. La motorisation de ce modèle est assurée par son bogie arrière. Le moteur est un 'Perma' standard, les quatre roues motrices étant pourvues de bandages en plastique, favorisant l'adhérence. Ce modèle est également pourvu de deux pantographes, grâce auxquels il est possible de prendre du courant via les caténaires, une possibilité typique de l'époque. Chaque automotrice est équipée de deux ampoules électriques pour assurer l'éclairage intérieur, l'élément moteur et la voiture de queue présentant chacun deux phares et deux feux rouges de fin de convoi, qui fonctionnent en fonction du sens de marche. Depuis toujours, Trix avait prévu la prise de courant via quatre frotteurs disposés sous chaque 'locomotive'. Grâce à ce dispositif, le modèle franchit sans problèmes les aiguillages et les croisements. Sur cette 'tête de chien', deux frotteurs ont été montés sous le bogie moteur de l'élément moteur et deux autres sous l'élément remorque, sur le bogie suivant immédiatement l'élément moteur. Ces frotteurs sont donc assez rapprochés.

Pour alimenter le moteur via ces quatre frotteurs, il était toutefois nécessaire d'établir une liaison électrique entre les deux éléments : un petit cordon électrique doit pour ce faire être placé dans les trous prévus à cet effet à la fois sur le crochet de traction et sur l'œilleton de l'attelage.

### La variante Fleischmann pour 2-rails

Trix Express diffère des autres systèmes par sa prise de courant via un rail central et un des deux rails extérieurs, ainsi que par la taille et l'épaisseur de ses bourrelets de roues. Pour Fleischmann (et d'autres marques pratiquant le courant continu sur deux rails), il ne fallut pas seulement produire des essieux d'un autre type, mais les frotteurs centraux des deux éléments durent également être déplacés. Les frotteurs devaient en effet alors prendre le courant sur les deux rails extérieurs. Tout comme pour les autres modèles Trix Express, les roues étaient grises et à rayons. Jusqu'alors, Trix n'avait pas encore produit de modèles pourvus de roues à bandage de 10 mm de largeur et ces roues à rayons avaient été conçues pour les wagons du train Adler ainsi que pour l'autorail VT08 dont la production était prévue. Ces roues à rayons de 10 mm de large furent donc également montées sur les wagons du train Adler, qui sortira également en 1962.

La 'Tête de chien' apte au 2-rails continu sortit sous la référence 2284, et la voiture intermédiaire sous la référence 2285.

### Märklin

Pour rendre ce modèle compatible avec les voies Märklin, ce fut une autre paire de manches... Lors du franchissement des aiguillages, le modèle y restait calé, les lanternes des aiguillages Märklin étant dans le



gabarit. La solution consista à fraiser proprement la caisse des deux (ou trois) éléments de l'automotrice en partie basse. Les roues avaient déjà été conçues pour le système Fleischmann, ce qui faisait quand même une différence du point de vue coût. La prise de courant devait également être adaptée, parce que les frotteurs Trix Express servant au rail central ne convenaient pas pour le rail central à plots de Märklin. On opta pour un frotteur à ski, disposé sous le premier bogie. Pour ce faire, un bogie légèrement modifié dut être conçu. L'espace entre les essieux fut comblé afin d'y monter le frotteur à ski. Un fil part de ce bogie vers le point de contact sur le châssis, mais ceci n'existe que sur la variante Märklin. Les petites plaquettes de contact de la prise de courant furent également modifiées, en enlevant les supports des frotteurs centraux. Ceci étant fait, il n'y eut plus de problèmes que pour le type de courant. Märklin alimente ses rails en courant alternatif, alors que le moteur Trix ne convenait que pour le courant continu. Afin de quand même pouvoir alimenter cette automotrice ELD (mais aussi l'automotrice VT08 et le train Adler) au moyen d'un transfo Märklin, Trix sortit un appareil de conversion. Ce dernier devait être branché entre le transfo Märklin et les rails et fonctionnait comme redresseur/inverseur de courant. Cet appareil permettait le choix du type de courant (alternatif ou continu) et un sélecteur de sens de marche (avant ou arrière).

Le modèle de l'automotrice réalisé pour le système Märklin portait la référence 2283 et la voiture intercalaire 2286. Quelques Märklinistes prirent toutefois la peine de transformer eux-mêmes leur 'Tête de chien' pour circuler en courant alternatif : au lieu d'utiliser le redresseur Trix, un relais d'inversion et un

redresseur furent installés à bord du modèle. Ceci nécessita pas mal de transformations et de nombreux fils supplémentaires, mais on pouvait ainsi rouler avec un véritable transfo Märklin et inverser le sens de circulation comme pour les autres locomotives. Suite toutefois au manque d'intérêt manifesté par les Märklinistes – qui en fait, ne veulent voir circuler sur leur réseau que des modèles de leur marque – quasi tous les modèles 'Märklin' de cette automotrice ont été transformés en versions 2-rails ou 3-rails Trix : seules les jupes de voitures rabotées rappellent encore la version d'origine de ces modèles.

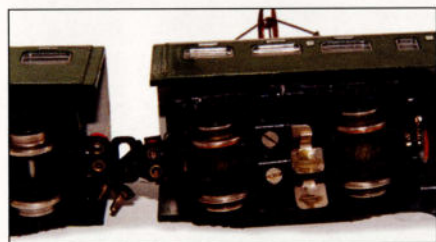
En 1963, toutes les 'Têtes de chien' produites – et leurs voitures intercalaires – sortirent en rouge. Personne ne sait toutefois quel modèle réel aurait pu servir d'exemple pour cette réalisation. Le plus approchant était l'automotrice Diesel néerlandais, connu alors sous le sobriquet de 'Rode Duivel' (le 'diable rouge'). Par ailleurs, il fut également prévu de sortir ce modèle en version bleue 'Benelux'. Des collectionneurs ont sauvé de l'oubli un prototype unique de ce modèle en livrée bleue, qui est devenu une perle rare exhibée lors des Journées de club organisées par les différents clubs Trix Express.

### 50 ans de 'plaisir de conduite'

Si cette 'Tête de chien' est traitée avec le soin qui convient, on peut effectivement parler de plaisir de conduite. Mais après cinquante ans d'existence, quelques défauts apparaissent. Les cadres en plastique présents sur chaque bogie sont très fragiles et cassent facilement en leur milieu ; leur collage et leur renforcement furent longtemps la seule solution possible. Heureusement de nos jours, de belles répliques de ces cadres sont disponibles à la vente. Les filets de peinture beige crème sur tous les modèles étaient assez fragiles, surtout

sur l'élément moteur. Suite aux manipulations répétées de ce modèle, ces lignes avaient même carrément disparu sur cet élément. En outre, la couche de peinture des modèles peints en rouge n'adhérait pas bien sur la couche de fond et s'écaillait autour des portes et des fenêtres.

Suite à des chiffres de vente assez médiocres, ces 'Têtes de chien' furent rapidement liquidées par Trix et les détaillants à la moitié de leur prix ; ceci est sans doute en partie dû aux commentaires parus à l'époque dans la presse spécialisée, qui avait mis en lumière que la livrée reproduite ne correspondait pas entièrement avec la réalité. Ceci sembla constituer le feu vert pour les 'bricoleurs' : au fil du temps, de nombreuses variantes 'libres' virent alors le jour. Certains modélistes trouvèrent la disposition des portes et des fenêtres gênantes car ne correspondant pas à la réalité ; ils se mirent alors à 'charcuter' leur modèle jusqu'à disposer les baies de portes et de fenêtres au bon endroit. Ensuite, il fallut encore peindre trois bandes publicitaires obliques en bleu. Souvent aussi, ce modèle fut peint en jaune. Dans ce cas, il fut jugé quasi impossible de maintenir les fenêtres encadrées, impliquant le montage de fenêtres collées et une repeinture des caisses. Le logo des NS fut souvent également placé sur les flancs. Voici maintenant une belle anecdote concernant ces bandes bleues : l'élément moteur et l'élément remorqué furent disposés exactement l'un au-dessus de l'autre sur une table, les nez étant orientés dans le même sens. Après mesurage, masquage, repeinture et séchage de la peinture des caisses l'une après l'autre, il apparut brutalement que ces bandes bleues... avaient été appliquées en directions opposées, au lieu



d'être toutes les six orientées dans le même sens ! Les caisses n'auraient pas dû être orientées de la même manière et présenter ainsi la même face au peintre, mais auraient dû être disposées en tête-bêche...

De ce qui précède, on peut en déduire à quel point il est devenu difficile de nos jours d'encre trouver un modèle d'origine non transformé, quelque soit la version recherchée. Le fait qu'une transformation ne se réalise pas toujours au détriment de la qualité du modèle est prouvée par ce bel exemple : la rame 349 ELD 2 (Spoorslag version '70) : les modifications et les détails suivants y ont été apportés et il en a résulté un très beau modèle.

- pose de tôles de protection des capteurs ATB
- pose de conduites en toiture

- modification des pantos (capot moteur)
- pose d'une tôle d'obturation au compartiment bagages et à la toilette
- détaillage des jupes d'about avec éléments
- pose de soufflets
- pose de coupleurs d'attelages permettant la circulation en unités multiples
- pose d'un aménagement intérieur
- pose d'essuie-glaces
- repeinture manuelle du modèle (que je trouve plus naturel)
- la caisse 'Bk' (sans pantographes) a reçu une nouvelle disposition de plateformes (deux)
- la caisse 'Bk' a été transformée au moyen de pièces provenant d'un autre modèle de 'Tête de chien'
- placement du marquage, de plaques d'itinéraires, de panneaux de réclame, d'indications de classe et du logo NS
- nettoyage approfondi du modèle
- ce modèle dispose également de marchepieds, provisoirement déposés pour pouvoir négocier des courbes serrées.

La Fondation 'Trix Express' offre régulièrement la possibilité de rechercher ces modèles et les pièces y afférentes. Deux fois par an, une

grande 'Journée de club' internationale est organisée, avec plus de 200 m de tréteaux exclusivement réservés à des modèles ou accessoires Trix Express. Grâce à une banque de pièces de rechange inconnue, une équipe de réparateurs expérimentés peut aider à la réparation de votre modèle de 'Tête de chien'. La prochaine 'Journée de club' de ce style se tiendra le 7 avril prochain au Centre de Congrès De Meijert, J. v/d Haarlaan 7 à Mijdrecht (NL). Vous pouvez obtenir des informations complémentaires au numéro de téléphone 00 31 (0)6-21571565.

Si vous vouliez par contre comparer votre modèle avec un véritable engin, c'est possible au Musée des Chemins de fer d'Utrecht, qui possède une telle automotrice dans sa collection. La plupart du temps, elle est garée à côté du quai, mais quelques fois par an, elle accomplit un périple baptisé 'Heimwee Express', les visiteurs du Musée pouvant y prendre place pour un tour dans la campagne d'Utrecht. Vous pourrez trouver l'horaire de ces parcours sur le site web du musée : [www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl).

Texte & photos: Stichting Trix Express



# Le Modèle de l'année 2011

## Selon les lecteurs de 'Train Miniature Magazine'

**N**OUS EN SOMMES DÉJÀ À NOTRE 6ÈME ÉDITION DE L'ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE'. CETTE FOIS AUSSI, LES LECTEURS DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE ONT PU AUSSI BIEN VOTER VIA INTERNET QUE PAR LA POSTE, MÊME S'IL FAUT DIRE QUE CETTE DERNIÈRE CATÉGORIE NE REPRÉSENTAIT PLUS QUE... CINQ VOTES ! CECI ÉTANT, NOUS AVONS REÇU ASSEZ DE VOTES PAR AILLEURS POUR ÉTABLIR UN CLASSEMENT SUFFISAMMENT REPRÉSENTATIF.



La série 55 de B-Models.

Comme à chaque fois, les lecteurs de notre revue ont plutôt voté avec leur cœur, mais pas tellement avec un pied à coulisses en main... Dans cet état d'esprit, le résultat de ces votes est nettement différent que celui réalisé par Febelrail, où tout est pesé et mesuré : nous sommes aussi curieux de connaître le résultat de ces votes.

Chaque participant a choisi son 'top 3' dans cinq catégories : chaque premier choix valait trois points, les 2e choix valant deux points et les 3e choix valant un point. La somme de tous ces points a finalement donné les résultats suivants.

Cinq modèles ont participé cette année dans la catégorie 'Matériel de traction'. La compétition ne fut pas palpitante, sauf pour la 3ème place. Dans notre TMM n°100, nous avons affublé la série 55 de B-Models du titre de 'réus-

site avec grande distinction' et cette mention a manifestement été partagée par de nombreux lecteurs. Le fait qu'un modèle bon marché (mais plaisant) d'une locomotive contemporaine puisse également plaire se traduit par la 2e place remportée par la série 28 de Piko. Enfin, la type 25 vapeur de Roco a rafflé de justesse la 3e place du podium, au nez et à la barbe de la rame Thalys PBKA de Märklin et de la 'Tête de chien' Benelux de Piko.

Parmi les voitures, le choix était à nouveau plus réduit. Les différences entre les quatre candidatures étaient en outre minimales. Tout comme l'année passée, le lecteur a finalement opté pour une voiture ancienne : la décision prise par Goover Models de reproduire une GCI a manifestement été un coup de maître. Le modéliste belge n'attendait que ça et Goover Models en a été récompensé par cette 1ère place ! Cette fois aussi, LS Mo-

dels est 2ème, avec sa voiture I11. Enfin, la 3e place revient à ClassiX, avec sa nouvelle voiture M6 à deux niveaux.

Pour les wagons de marchandises aussi, les points obtenus étaient fort proches. A nouveau, B-Models a remporté la palme avec son wagon tombereau du type 'Res', suivi du wagon auto-déchargeant 'Fbd' de Makette et du fermé 'Rils' de B-Models.

La catégorie 'Décors' comprend à la fois des bâtiments, des autos miniatures et d'autres accessoires. Les lecteurs ont élu deux produits 'indigènes' : la ferme campinoise (décrite dans notre TMM 105) a remporté le titre de 'Modèle de l'année'. Ce faisant, Goover Models remporte deux 'Modèles de l'année' en 2011. En effet, la 2e place est remportée par un produit d'importation venant de la même marque : les lampadaires à Leds décrits dans



La GCI de Goover Models.



La ferme campinoise de Goover Models.

Place	MATÉRIEL DE TRACTION	%
1	B-Models série 55 – loco Diesel 5515 SNCB	28%
2	Piko série 28 - SNCB loco électrique série 28	21%
3	Roco type 25 - SNCB loco vapeur 25.002	18%
4	Märklin Thalys PBKA – Train à Grande Vitesse	17%
5	Piko Benelux 'Tête de chien'	16%

Place	VOITURES	%
1	Goover Models type GCI – SNCB	30%
2	LS Models type I11 – 2e classe	26%
3	ClassiX type M6 - SNCB – à 2 étages	23%

Place	WAGONS	%
1	B-models type 'Res' – tombereau SNCB	20
2	Makette type 'Fbd' – déchargeant SNCB	18
3	B-models type 'Rils' – ferme SNCB	15



Le 'Res' de B-Models.



Place	MATÉRIEL POUR DÉCORS	%
1	Goover Models – Ferme campinoise	24%
2	Goover Models – Lampadaires avec Leds	17%
3	PB Messing Modelbouw – Grue hydraulique	13%

Place	RÉSEAUX	%
1	'Scherpenheuvel'	20%
2	'Ronet-les-Bains'	8%
3	'Langs het tuinpad van mijn vader'	8%

**LES RÉSULTATS COMPLETS PEUVENT ÊTRE LUS SUR NOTRE SITE  
WWW.MODELSPOORMAGAZINE.COM**

notre TMM 104. La 3e place a été remportée par la grue hydraulique produite par PB Messing Modelbouw.

Chaque année, la rédaction est extrêmement curieuse de voir quel réseau recueille le plus de suffrages parmi ceux qui ont été présentés au cours de l'année passée. Parmi l'impressionnante liste comptant 26 candidats, un d'entre eux est vraiment sorti du lot : 'Scherpenheuvel', le réseau du club MSC De Kempen, qui a trôné en couverture de notre n° 100 et qui a donc remporté le diplôme de 'Réseau de l'année'. La 2e place fut une lutte où 'Ronet-les-Bains' a fait la course au coude à coude avec 'Langs het tuinpad van mijn vader' et 'Maredval'.

A noter que les trois-quarts des votes provenaient de la partie néerlandophone du pays. Nous avons également pu compter sur des votes provenant de l'étranger (13%), dont évidemment une grande part provenant des Pays-Bas. Ont toutefois également participé

au vote des habitants de France, du Grand-Duché de Luxembourg, d'Allemagne et même de Suisse !

Année après année, cette élection prouve que nos lecteurs apprécient les initiatives prises par les commerçants, les constructeurs et les fabricants de notre propre pays. Les quatre lauréats sont en effet de pures productions indigènes. Espérons qu'en 2012, nous pourrions à nouveau nous pencher sur de telles productions.

Les diplômes de 'Modèle de l'année' ont été remis aux lauréats lors de la Foire aux jouets de Nuremberg. Parmi les nombreux votes émis, une main innocente (d'un enfant) a tiré au sort Eric Binamé de Villers-la-Ville comme gagnant un abonnement d'un an à Train Miniature Magazine.

Texte: Luc Dooms

# Le neuf et l'occasion sur eBay en 2011



**T**RAIN MAGAZINE MAGAZINE A COMME BONNE HABITUDE DE PASSER EN REVUE LES VALEURS DE REVENTE DES LOCOMOTIVES BELGES À L'ÉCHELLE H0. POUR CE FAIRE, NOUS SUIVONS DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES DÉJÀ LES VENTES SUR LES PLUS GRANDS SITES AUX ENCHÈRES DU MONDE. DANS LE TABLEAU EN FIN D'ARTICLE, VOUS EN TROUVEREZ TOUS LES DÉTAILS, MAIS PARCOURONS D'ABORD ENSEMBLE LES PARTICULARITÉS.

D'un point de vue statistique, la manière la plus fiable de suivre les ventes est de le faire sur les sites de ventes aux enchères bien connus. Il va de soi que l'on vend aussi des modèles ailleurs, mais les ventes sur les sites eBay belge et allemand sont un bon choix comme échantillonnage des modèles belges. Cette fois encore, nous avons constaté quelques milliers de transactions et nous vous avons établi un tableau des moyennes. En général, les objets sont un peu moins chers en Allemagne, mais cela est contrebalancé par des frais d'envoi élevés. Même encore maintenant, nous sommes convaincus que, pour pouvoir calculer une moyenne, il faut que le nombre de transactions dépasse certains minima. De ce fait, un certain nombre de modèles a disparu des listes, par rapport à l'année passée. De plus, nous indiquons au moyen d'un code couleurs si un objet est plutôt rare ou bien s'il est proposé fréquemment. L'in-

tention première de cet article est de donner à l'amateur et au collectionneur une idée des prix pratiqués, afin qu'il sache un tant soit peu de quoi il en retourne. Il s'agit le plus souvent de seconde main, ce qui rend les sites de ventes aux enchères particulièrement pratiques. De nouveaux modèles trouvent quand même vite le chemin vers leur nouveau propriétaire, via le web. Il semble par ailleurs qu'il y ait un phénomène récurrent : la vente de tout un lot de nouveaux modèles, à des prix avantageux. En général, cela concerne un commerçant qui a acheté tout un stock, ce qui arrive très souvent pour de grandes marques, comme Märklin et Roco. La loco la plus chère que nous avons notée était une série 18 de Lemaco, qui a changé de propriétaire pour 1.250 euros.

## Märklin

Commençons par la marque de collection par excellence. Ce qui fait frémir le modé-

liste moyen – des erreurs de peinture par exemple – semble au contraire être populaire parmi les collectionneurs Märklin. Si le vendeur indique 'rare' en gras dans l'annonce, on peut dire sans hésiter que le prix va augmenter. Une série de 'gros nez' en est un bon exemple (la 204.008), dont la roue ailée a été imprimée en effet 'miroir' sur le nez. Ces coquilles dépassent facilement les 200 euros, alors que les modèles corrects en excellent état fluctuent quelque part entre 50 et 150 euros.

Ce 'gros nez' ordinaire est en outre un des modèles belges les plus vendus. Il n'y en a qu'un seul qui ait fait mieux en 2011 : la petite loco à vapeur 96.020, dont nous n'avons vu passer 'que' 140 exemplaires à des prix oscillant entre 60 et 101 euros. La variante Trix a aussi eu du succès et à bas prix : des exemples typiques de ventes précitées...

Cela ne surprendra personne que le numéro trois dans la liste des modèles les plus vendus soit une Märklin. Pour nous, le fait que la locomotive à vapeur brune 5920 soit aussi populaire reste une énigme : il s'agit d'un vieux modèle du type allemand S3/6



*Ce fut frappant, en 2011: un grand nombre de modèles de la série 55 Märklin pour 2-rails était disponible.*



*Chez Roco aussi, des occasions étaient à faire : cette 6001 proto est descendue jusque 100 euro.*

qui en réalité, a à peine roulé chez nous et n'a jamais porté de livrée brune et encore moins le matricule 5920. De la pure fantaisie, donc...

Il y a encore un certain nombre de locomotives à vapeur du type 25, 26 et 64 disponibles assez rapidement et pas trop chères. Parmi les diesels, les séries 54 et 55 connaissent une forte demande. Nouveaux dans la liste : les modèles des 5504 et 5541 en version 2-rails émergent avec des moyennes respectives de 104 et 123 euros. Les adeptes du 2-rails ont-ils découvert les modèles de B-Models et rejeté les Märklin ? En gardant à l'esprit le résultat de notre élection du 'Modèle de l'année', cela pourrait bien être le cas. Comme modèles Märklin tout aussi populaires, il y a les petites locos de manœuvres du type 260 et de la série 80, ainsi que l'autorail 600.02. On a même noté un certain nombre de ventes de nouveaux sets à deux locos de la série 59 ; malgré leurs petites erreurs, il semble que les amateurs les gardent pour eux. La série 16 semble constituer une locomotive

électrique populaire de la gamme Märklin. La 1605 est bon marché et se retrouve très fréquemment, ainsi que la 1602 en jaune ou en livrée Memling, tout comme les 1606 et 1608, que l'on peut acquérir à petit prix. Il en va de même pour la 122.028.

### Roco

La marque autrichienne a repris beaucoup de chouettes diesels belges dans son catalogue, mais cette année, pas mal ont disparu de notre listing pour cause de mauvaises ventes. Les modèles de la série 59, de numéros divers et de différentes livrées, sont très populaires et ont un prix ridiculement bas. On peut acheter un petit exemplaire de l'ancienne production ainsi que de séries plus récentes pour moins de 50 euros, souvent. Les qualités de roulage sont excellentes, mais l'échelle de réduction et leur finition sont un peu moindres que celles de leur petite sœur plus coûteuse de Göppingen. Les 'gros nez' et les cabines flottantes (des séries 52, 53 et 54) sont plus rares et seule la .5217 a baissé de prix. Au fil des ans, Roco a produit énormément de

versions de la série 62. Ces sympathiques diesels peuvent souvent être achetés pour moins de 100 euros.

Un bon exemple de recul concerne les modèles des protos de la série 60. Le prix en magasin conseillé était d'environ 189 euros. On atteint maintenant en seconde moitié de l'année – tant pour la 6001 verte que pour la 6006 jaune – un prix moyen de 112 euros. Par contre, on remarque que les modèles de la série 20 baissent d'année en année. Les plus populaires sont la 2018 bleue, ainsi que la 2002 verte. Il faut chercher pour trouver des vapeurs Roco : seule la 9.089 réapparaît régulièrement.

### Fleischmann

Les Fleischmann belges sont devenus rares. Les 'gros nez' aux numéros 202.016, 204.006 et 5201 peuvent encore être trouvés à des prix très abordables. Hélas, ces modèles ne sont plus de ce temps...

### Mehano

Feu la marque slovène proposait une série de beaux modèles qui de plus, étaient assez abordables. On constate, comme tendance générale, qu'ils sont de moins en moins proposés et qu'il y a une légère augmentation des prix. La seule exception est la série électrique 26, qui est toujours légèrement à la baisse. Les séries 51 et 77, de même que les autorails de la série 41, ont clairement leur prix qui augmente. Notre conseil est de ne plus hésiter trop longtemps, si vous voulez encore ajouter un de ces modèles à votre collection.

### Trix

En réalité, Trix est depuis des années du Märklin à 2-rails. Cette marque n'est pas vraiment très populaire : beaucoup d'adeptes du 2-rails ont clairement une légère aversion vis-à-vis de Märklin. De plus, tous les modèles en version Trix ne sont pas disponibles. Celui qui veut faire plusieurs acquisitions abordables doit peut-être d'abord voir du côté des petites vapeurs de Trix (64.108, 81.173 et 96.015) ou de la 1801 électrique.

### Piko

Piko est synonyme de bon marché. Les modèles actuels sont vraiment bien finis et leurs qualités de roulement sont excellentes. La dernière nouveauté, la 2813, peut vraiment devenir un hit. Actuellement, ce modèle est encore assez 'rare', mais cela vient du fait qu'il n'est apparu sur le marché qu'à la fin de l'année 2011. Deux



Les modèles Mehano sont de plus en plus rares et chers.

vapeurs à bas prix se trouvent sur notre liste : la récente 71.003 et la plus ancienne 81.340. Le modèle de 'gros nez' est un très vieux modèle de l'époque de l'Allemagne de l'Est. Très bon marché, c'est vrai, mais dédié aux collectionneurs d'antiquité...

### LS Models

Cela a duré longtemps avant que l'on rencontre des modèles de LS sur eBay : les prix pratiqués étaient exactement les mêmes que dans le commerce. Après plusieurs années toutefois, on trouve de

temps à autre de la seconde main ou du stock à écouler. Les prix demeurent élevés, mais deviennent quand même un peu plus attractifs. C'est surtout dans les séries 15, 18 et 27 que l'on peut de temps en temps faire une affaire.

### Vapeur

#### Liliput (2-rails)

	référence		
● 64.109/64.168 vert-noir	10490	60 €	
● Différents matricules type 93 vert-noir	109107	68 €	

#### Märklin (3-rails)

● 25.004 vert-noir	3316	115 €	
● 25.016 vert-noir	3314	105 €	
● 25.021 vert-noir (delta)	34883	128 €	
● 26.005 vert-noir (delta)	34156	126 €	
● 26.033 vert-noir (digital)	37157	171 €	
● 26.033 vert-noir (digital)	37157.800	325 €	
● 27.003 noir (digital)	37172	256 €	
● 5920 brun	3111	80 €	
● 64.041 vert-noir	3086	71 €	
● 64.045 vert-noir (digital)	37033	187 €	
● 64.119 vert-noir	3086	71 €	
● 64.149 vert-noir (delta)	uit 29527	84 €	
● 81.232 vert-noir (digital)	37553	150 €	
● 96.002 vert-noir	3101	148 €	
● 96.020 vert-noir (digital)	36743	73 €	

#### Piko (2-rails)

● 71.003 vert-noir	95696	81 €	
● 81.340 vert-noir	5/6315	43 €	

#### Roco (2-rails)

● 9089 vert-noir	43228	99 €	
------------------	-------	------	--

#### Trix (2-rails)

● 64.108 vert-noir	22359	127 €	
● 81.173 vert-noir	22597	134 €	
● 96.015 vert-noir	22855	63 €	

### Diesel

#### Fleischmann (2-rails)

	référence		
● 202.016 vert-jaune	1385	68 €	
● 204.006 vert-jaune	4270	69 €	
● 5201 vert-jaune	4270	67 €	

#### Klein Modellbahn (2-rails)

● 60 avec différents matricules jaune/vert ou vert/jaune	57 €		
--	------	--	--

### Märklin (3-rails)

● 201.001 deux tons de vert (digital)	37270	126 €	
● 201.011 livrée 'Expo' (digital)	37273	180 €	
● 202.007 et 203.018 en UM vert-jaune (Delta)	34664	217 €	
● 204.003 vert-jaune 150 ans de Märklin (digital)	37671	237 €	
● 204.008 vert-jaune	3066	92 €	
● 205.007 vert-jaune (digital)	37672	153 €	
● 260.013 vert-jaune (digital)	37653	154 €	
● 260.032 vert-jaune	3069	74 €	
● 5401 vert-jaune	3133	93 €	
● 5408 vert-jaune (delta)	34661	122 €	
● 5504 vert-jaune (delta)	3467	112 €	
● 5504 vert-jaune (2-rails)	3467	104 €	
● 5531 bleu-jaune (Delta) (delta)	34671	140 €	
● 5533 jaune-vert ATB (digital)	37674	193 €	
● 5540 vert-jaune (digital)	37673	174 €	
● 5541 jaune-vert (delta)	3466	119 €	
● 5541 jaune-vert (2-rails)	3467	123 €	
● 5907 vert-jaune (digital)	37271	138 €	
● 5917 jaune/vert et 5929 vert/jaune (digital)	37275	387 €	
● 5933 jaune-vert (Delta)	37274	184 €	
● 8002 vert-jaune (Delta)	3459	79 €	
● 8024 vert-jaune	3149	64 €	
● 8058 vert-jaune	3149	60 €	
● autorail 600.02 à deux tons de vert (digital)	3426	100 €	

### Mehano (2-rails)

● Autorail série 41 gris/jaune, différents matricules	197 €		
● Autorail série 41 gris/jaune, différents matricules	300 €		
● Différents matricules série 51 (2-rails)	152 €		
● Différents matricules série 51 3-rails (digital)	155 €		
● Différents matricules série 77 2-rails	123 €		
● Différents matricules série 77 2-rails (digital)	174 €		
● Différents matricules série 77 3-rails (digital)	170 €		

### Piko (2-rails)

● 204.001 vert-jaune	1739	35 €	
----------------------	------	------	--

### Roco (2-rails)

● 5217 'cabines flottantes' vert-jaune	63966	107 €	
● 5307 'gros nez' vert-jaune	63962	92 €	

### Lima

Les petites locos des types 125 et 150 que ce fabricant italien a un jour reproduits sont très populaires et à des prix ridicules, mais ont aussi des qualités de roulement. Les productions plus récentes comme les séries 15, 18 et 23 font un peu mieux et sont de plus facilement accessibles. On ne peut malheureusement pas comparer ces modèles avec les produits actuels. Même la série 27, qui était un assez bon modèle, est supplantée par les modèles LS. Ce qui a encore un peu de valeur sont les 'nez de cochon' ou les autotomotrices quadruples de la série 'AM75'. C'est surtout la version bordeaux (actuelle) pour laquelle on débourse 200 euros par

modèle. La finition et surtout la motorisation sont pourtant médiocres. Il y a clairement ici un besoin d'un nouveau modèle...

### Et le reste...

On rencontre souvent les beaux modèles de la série 16 de ViTrains à des prix très attractifs, tournant autour de 120 euros. Les anciens modèles Jouef ont quasiment disparu. Le nouveau Jouef est tourné principalement vers le marché intérieur français, ce qui fait que nous ne devons vraisemblablement rien attendre de ce côté. Il en est de même pour Rivarossi en Italie. De Liliput, vous pouvez encore dénicher une type 64 ou 93. La série 60 de Klein Modellbahn est maintenant

également dépassée. 'Nos' autres marques, comme Van Biervliet, B-Models et Olaerts, se rencontrent très rarement dans les ventes aux enchères : pour le moment, ces modèles sont surtout disponibles en magasin.

### En conclusion

Cet article et les tableaux y afférents tentent de mettre l'amateur au courant de la situation concernant les prix des modèles. Pour celui qui veut en savoir plus, il peut consulter tous les détails sur notre site web [www.modelspoomagazien.com](http://www.modelspoomagazien.com), rubrique 'extra'.

Texte & photos: Luc Dooms



● 5315 'gros nez' vert-jaune	63733	99 €
● 5315 'gros nez' vert-jaune (digital)	63734	143 €
● 5916 / 5924	4152	45 €
● 5939 jaune-vert	53430	45 €
● 5950 vert-jaune	63998	54 €
● 5950 vert-jaune 3-rails (digital)	69998	57 €
● 6001 vert-jaune	62890	112 €
● 6006 jaune-vert	62890	112 €
● 6215 bleu-jaune (nouvelle version)	62773	90 €
● 6218 jaune-vert	62772	102 €
● Différents matricule série 62 (ancienne production)	79 €	
● 8033 vert-jaune	43623	88 €

### Électrique

#### Lima (2-rails)

	référence	
● 125.012 vert	208025	25 €
● 150.012 bleue	208027	27 €
● 15 (différents matricules) jaune-bleu ou bleu-jaune		42 €
● 18 (différents matricules en et livrées) argenté-jaune-bleu		41 €
● 23 (différents matricules)		48 €
● 2735 bleu(turquoise)-jaune	208023	50 €
● AM75 (806 ou 826) bordeaux	149747	193 €
● AM75 (826) gris-oranje	149747	79 €

#### LS-Models

● 11 (différents matricules) bordeaux/jaune	181 €
● 12 (différents matricules) bleu/jaune	168 €
● 13 (différents matricules) gris	179 €
● 15 (différents matricules et livrées)	152 €
● 18 (différents matricules et livrées)	166 €
● 21 (différents matricules)	174 €
● 27 (différents matricules)	154 €

#### Märklin (3-rails)

● 122.028 deux tons vert (Delta)	33231	90 €
● 122.028 deux tons vert (digital)	37231	111 €
● 123.057 deux tons vert (digital)	37237	142 €
● 1601 en livrée 'Memling' (Delta)	33632	107 €
● 1602 jaune-bleu	3163	73 €
● 1602 en livrée 'Memling' (Delta)	33631	108 €

● 1605 bleue	3152	58 €
● 1605 bleu (2-rails Hamo)	3152	61 €
● 1606 bleu-jaune	3363	78 €
● 1608 bleu-jaune (delta)	3363	90 €
● 1608 or-jaune (digital)	37632	143 €
● 1608 or-jaune (2-rails)	37632	129 €
● 1802 gris-bleu-jaune (digital)	39403	215 €
● 1805 gris-bleu (digital)	39402	193 €
● 2201 jaune-bleu (Delta)	33232	101 €
● 2201 jaune-bleu (digital)	37232	138 €
● 2303 et 2348 en UM bleu/jaune (digital)	37239	456 €
● 2380 jaune-vert livrée zébrée (digital)	37236	170 €
● Set avec 2505 bleu-jaune et voitures M2 (digital)	26530	307 €
● 2551 bleu/jaune (digital)	37238	159 €

#### Mehano (2-rails)

● 26 bleu/jaune, vert ou jaune/bleu différents matricules	129 €
● 26 bleu/jaune, vert ou jaune/bleu différents matricules	182 €

#### Piko (2-rails)

● 2813 argenté/vert	59950	87 €
---------------------	-------	------

#### Roco (2-rails)

● 2002 vert	62462	103 €
● 2018 bleu-jaune	43670	94 €
● 2911/2912 vert-jaune	4192	60 €
● 101.012 deux tons de vert	43579/63647	89 €

#### Trix (2-rails)

● 1801 gris/bleu (digital)	22577	143 €
----------------------------	-------	-------

#### ViTrains (2-rails)

● 160.024 bleue	2160	119 €
● 1602 Memling	2370	128 €
● 16 (différents matricules)		116 €

Disponibilité : rare ●  
Moyenne ●  
abondante ●

# La 8<sup>ème</sup> exposition de réseaux modèles

à Zell (Moselle) le 27 novembre 2011

## Un week-end de 'Z'

L'EXPOSITION DE RÉSEAUX MODÈLES À ZELL (MOSELLE) EST UN 'CLASSIQUE' CHEZ LES CONSTRUCTEURS ET LES COLLECTIONNEURS EN 'Z': C'EST UN MEETING AGRÉABLE ENTRE GENS QUI PARTAGENT LES MÊMES CENTRES D'INTÉRÊTS ET OÙ L'ON PEUT ÉCHANGER ÉNORMÉMENT D'INFORMATIONS ET DE CONNAISSANCES. L'ÉVÉNEMENT ACQUIERT NATURELLEMENT UNE TOUT AUTRE DIMENSION QUAND VOUS POUVEZ VOUS-MÊME DÉBALLER QUELQUE CHOSE QUI VAILLE LA PEINE D'ÊTRE VU: CE FUT LE CAS LORS DE CETTE 8<sup>E</sup> ÉDITION, QUI S'EST TENUE À ZELL, LE 27 NOVEMBRE DERNIER.

Toon, Jan et Pieter ont retroussé leurs manches pour construire un projet commun. Ensemble, ils démontrent que le Z peut aussi être 'grandiose'. Leur exposition du 'Drachenburg', un petit tronçon du 'Nord-Sud Strecke', était à nouveau une merveille. Les trains parcourent d'abord un très beau paysage montagneux, de gauche à droite, avec le 'Drachenburg' en point de mire. Ensuite, les trains se dirigent rapidement vers la gare de Drakenburg. Comme c'est le cas dans beaucoup d'endroits en Allemagne, nous longeons un zoning industriel où l'on travaille dur. Jan, Pieter et Toon ont de nouveau donné le meilleur d'eux-mêmes, chacun dans sa spécialité. La circulation sur le réseau est totalement digitalisée et contrôlée par l'EcoSControl Radio de la firme ESU.



Nous ne pouvons pas non plus oublier les autres modélistes. Cette exposition est et reste un événement international. En fait, on rencontre chaque année les mêmes mordus venant d'Allemagne, de Belgique et des Pays-Bas. Cette année, il y avait même Graham Jones du Z-Club GB, avec son réseau 'Fryton'. Il est chaque fois plaisant de revoir ces gens.

L'exposition même n'a lieu que le dimanche, mais les exposants ont la possibilité de tout assembler dès le vendredi soir.

Le samedi est plutôt une journée pour les initiés. Tous les exposants disposent leur matériel et font un tour chez les collègues pour échanger des infos et leur savoir.

Le dimanche est alors la journée de la grande exposition. Comme toujours, ce jour coïncide avec l'ouverture du marché de l'Avent à Zell. Ce jour-là, beaucoup de gens de Zell et des environs sont présents et il y a toujours beaucoup de passage dans la salle d'exposition. C'est une foule agréable, heureusement sans trop de bousculade, afin que chaque visiteur puisse profiter suffisamment des réseaux modèles présentés. En faisant de nouveau partie : une construction modulaire de Z-Freunde International (<http://www.z-freunde-international.de/>), le paysage du Rhin d'Hans-Georg Kunz et Roland Rauschenbach, un petit réseau américain avec de très beaux trains de Peter Rogel et encore beaucoup d'autres.

L'organisation était à nouveau bien ficelée. Jörg Niedhoffer mérite encore un grand bravo pour cette prestation: nous en avons de nouveau bien profité!



La délégation belge au meeting du 'Z' à Zell. A l'arrière-plan se trouve leur dernière création: 'Drachenburg'. (Photo: Véronique Wauters)

Texte : Joke Van Moere



# Le Musée de la Voie étroite industrielle vise le futur

**L**E MUSÉE DE LA VOIE ÉTROITE INDUSTRIELLE D'ERICA (NL) A POUR BUT DE RASSEMBLER ET D'EXPOSER UNE COLLECTION D'ENGINS FERROVIAIRES INDUSTRIELS À VOIE ÉTROITE, AINSI QUE DE MONTRER À QUEL POINT CE MATÉRIEL HISTORIQUE A ÉTÉ UTILE PAR LE PASSÉ. DEPUIS SEPTEMBRE 1984, CE MUSÉE EST INSTALLÉ SUR LES TERRAINS DE LA 'GRIENDTSVEEN DRENTSE LANDONTGINNINGS MAATSCHAPPIJ'. DÉBUTANT AVEC TROIS LOCOMOTIVES ET 25 WAGONNETS, CETTE COLLECTION S'EST ÉTOFFÉE AU FIL DU TEMPS POUR ATTEINDRE ACTUELLEMENT 80 LOCOS ET UN GRAND NOMBRE DE WAGONS DE TYPES DIFFÉRENTS. SUR LE TERRAIN DU MUSÉE, ON TROUVE UNE REMISE HISTORIQUE À QUATRE VOIES, AINSI QUE LA SEULE USINE DE TOURBE ENCORE EN SERVICE ET DANS SON ÉTAT D'ORIGINE DES PAYS-BAS: CES DEUX BÂTIMENTS SONT CLASSÉS MONUMENTS NATIONAUX.

En 2011 ont débuté d'importants travaux qui devraient encore se prolonger jusqu'en 2013. Actuellement, un tout nouveau tracé de voie est posé dans les bois, entre la remise et le bâtiment principal. Une nouvelle voie est également posée le long des réservoirs d'eau, à l'ouest du bâtiment du musée. Enfin, une nouvelle remise pour locomotives sera construite; elle devrait être prête en 2013.

Les bénévoles du musée ont actuellement fort à faire pour faire passer l'écartement des voies à 900 mm et (re)construire les aiguillages nécessaires à cet effet. Dès que les voies seront prêtes, elles seront posées sur le nouveau tracé, ces voies étant ensuite raccordées aux existantes. Ces travaux sont réalisés de façon à ce que les visiteurs du musée n'en subissent aucune gêne.

Au cours de l'hiver, le musée est normalement fermé au public. Lors du week-end des 31 mars et 1er avril, il sera toutefois exceptionnellement ouvert et son accès sera gratuit! C'est au cours de ce week-end que sont organisés les 'Landelijke Modelspoor Dagen' (les Journées du Modélisme rural); une dizaine de réseaux miniatures seront alors exposés à cette occasion dans

*L'entrée principale du bâtiment du musée.*



*Les travaux menés à l'ancienne remise historique.*

le musée. C'est sans doute une occasion unique pour les amateurs de la voie étroite de faire connaissance simultanément avec la 'grande' et la 'petite' voie étroite...

Le Musée de la Voie étroite industrielle ouvre normalement le premier week-end de mai jusqu'au dernier week-end d'octobre, les mercredis après-midis, les jeudis, samedis et dimanches. Pour les heures d'ouverture, nous vous renvoyons au site web [www.smalspoorcentrum.nl](http://www.smalspoorcentrum.nl).

Les 25 et 26 août prochains se tiendra le grand week-end événement organisé par le Musée de la Voie étroite industrielle, au cours duquel une parade d'au moins 25 locomotives aura lieu. Lors de ce week-end d'exception, une grande partie du matériel roulant de la collection sera exposée au public: une belle idée pour une sortie d'été réussie...!

Texte & photos: Willem Strabbing  
Adaptation: GVM





# GRANDE EXPO/BOURSE DE MODELISME BLANKENBERGE

WEEKEND DE PAQUES 7 - 8 - 9 - AVRIL 2012

DANS LA SALLE "FORUM"  
KERKSTRAAT 66 BLANKENBERGE

OUVERT EN PERMANENCE DE 10H A 18H

**ENTREE 2€**

STANDS AVEC DU MATERIEL NEUF ET D'OCCASION

THEME 2012:

RESEAUX VOIE METRIQUE: SNCV, RHB, CFD, ...  
AVEC E.A. SAROULMAPOUL, TOM DE DECKER,  
DE DWARSLIGGERS, ETC.

DANS UNE ORGANISATION DE



EXPOSITION PERMANENTE SUR LES  
CHEMINS DE FER BELGES ET LUXEMBOURGEOIS

NOUS VOUS ACCEUILLONS EGALEMENT AVEC PLAISIR  
DANS NOTRE MAGASIN SPECIALISE

[WWW.MINITRAINEXPO.BE](http://WWW.MINITRAINEXPO.BE)

[MINITRAINEXPO@TELENET.BE](mailto:MINITRAINEXPO@TELENET.BE)

EN COLLABORATION AVEC LE CLUB DE MODELISME FERROVIAIRE  
"DE DWARSLIGGERS"

## Modèles belges et luxembourgeois



Maintenant chez votre détaillant !



**48431 H0, Coffret de wagons pour le transport de minerais.**

**Modèles réels :** 5 wagons pour le transport de minerais (minéraliers) de la VTG Benelux B.V., immatriculés à la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS). Type Falls.

**Modèles réduits :** Avec 2 plates-formes d'extrémité. Wagons portant des numéros d'immatriculation différents, emballés séparément et étiquetés.

Longueur totale h.t. 63,8 cm.

Essieux montés pour système 2 rails c.c. 20 x 700580.

Série unique.

€ 159,95 \*



**48432 H0, Coffret de wagons pour le transport de minerais.**

**Modèles réels :** 5 wagons pour le transports de minerais (minéraliers) des Aciéries Réunies de Burbach-Eich-Dudelange (ARBED), immatriculés aux chemins de fer luxembourgeois (CFL). Type Falls.

**Modèles réduits :** Avec 2 plates-formes d'extrémité. Wagons avec différents numéros d'immatriculation, emballés séparément et étiquetés.

Longueur totale hors tampons 63,8 cm.

Essieux montés pour système 2 rails c.c. 20 x 700580.

Série unique.

€ 159,95 \*



Art. 48431



Art. 48432