

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

145

17^{ème} année
Mars 2015
Prix: € 8,95



Focus sur l'ÉCHELLE N

MINI-RÉSEAU: 'TURNHOUT NEEB'

RÉSEAU À DEMEURE: 'VAN LANGENTAL NAAR UNTERLENNINGEN'

TESTS: LA 8217 SNCB DE PIKO • LA 1204 NS DE ROCO

REPORTAGE: LA FOIRE DE NUREMBERG 2015

DIORAMA: UNE RUE BIEN BELGE

CLUB: LES 25 ANS DU MODELSPOORGROEP VALKENSWAARD

PRATIQUE: • DES PORTES EN BOIS... EN PIERRE SYNTHÉTIQUE (1)
• UN RETOURNE-QUAI, UNE DYNAMIQUE SUR UN RÉSEAU

ELECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE': LE PALMARÈS

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 208597

Train miniature magazine



Prenez le train

du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

Abonnez-vous et économisez € 23

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: versez € 75 (11 n°) ou € 140 (22 n°)

sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

POUR LA FRANCE ET LE RESTE DE L'EU: versez € 90 (pour un an) ou € 174 (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba avec la mention:

'Abo TMM' + votre adresse.

www.trainminiaturemagazine.com

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

ADMINISTRATION
Hekkergemstraat 31 - B-9260 Schellebelle
www.trainminiaturemagazine.com

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
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
Shari Buyle

RÉDACTION
Max Delie, Michel Van Ussel, Sven van der Hart,
Tony Cabus, Luc Hofman, Peter Embrechts,
Chris Van Diesen, Rik Martens, Walter Moers,
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel,
Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Bertrand Montjobaques, Emmanuel Nouaillier,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten.

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS
abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
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.

ÉDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 75€ (11 n°) ou 140€ (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 90€ (11 n°) ou 174€ (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 105€ (11 n°) ou 202€ (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

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.

DATE DE PARUTION:
TMM 146:27/03

Une pointure plus petite...

Dans ce numéro de Train Miniature Magazine, nous allons prendre l'échelle N sous la loupe. Si elle est relativement populaire dans les pays qui nous entourent, cette échelle pourtant pratique d'utilisation ne parvient à convaincre qu'une minorité chez nous. Une des causes réside sans doute dans le fait que l'offre en modèles réduits belges est faible, alors que nous vivons à une époque où tous les modèles dont on pourrait rêver sont disponibles à l'échelle H0! Beaucoup de modélistes désireux de 'faire du belge' sont donc contraints de le faire à l'échelle H0, tandis que le peu de matériel en N disponible dans les magasins reste sur les rayons. Une nouvelle version de l'œuf et de la poule...

Mais il pourrait en être autrement, comme cela a été démontré en Grande-Bretagne. Pendant longtemps, le britannique Graham Farish y fut le seul producteur de matériel roulant à l'échelle britannique 'N', donc à l'échelle 1/148° (au lieu du 1/160° continental, tout en roulant également sur des voies à l'écartement de 9 mm). L'offre était réduite et là aussi, les adeptes du N étaient en petit nombre, comme c'est actuellement le cas en Belgique. Jusqu'au moment où la firme Dapol échoua en d'autres mains et que les nouveaux managers, plutôt que de créer une nième marque réalisant des modèles à l'échelle britannique 00 (qui était déjà saturée), tentèrent de développer l'échelle N en Grande-Bretagne.

Grâce à la production de quelques beaux modèles aux qualités de roulement correctes, ils parvinrent à conquérir le cœur de plus d'un modéliste. Lorsque Graham Farish fut repris par Bachmann Europe, ce fut la percée: grâce aux nouvelles techniques de production en Extrême-Orient et à l'expérience acquise pendant de nombreuses années dans l'échelle 00, ce groupe parvint également à proposer une offre plus large à l'échelle N. La gamme étendue de ces deux marques provoqua alors une percée inattendue, l'échelle N devenant à son tour une 'grande' échelle, avec pour conséquence que les fabricants britanniques se mettent désormais à produire des accessoires de toutes sortes pour cette échelle!

Ceci dit, les modélistes belges ne doivent sans doute pas attendre grand-chose de la part des 'grands' fabricants comme Fleischmann, Arnold ou Minitrix, à part la re-décoration de l'une ou l'autre vapeur allemande, une situation comparable à ce que nous avons connu pour le H0... il y a trente ans. Le salut devra donc venir des fabricants belges. Des valeurs sûres (disposant d'appuis financiers conséquents) comme Van Biervliet, Treinshop Olaerts ou encore LS Models devraient donc prendre le leadership, en risquant de prendre ce chemin de traverse... Leurs investissements ne seront sans doute pas récupérés en deux temps trois mouvements, mais pourquoi y aurait-il moins d'intérêt à long terme pour des modèles convenables en N d'une série 13 ou 27, d'une 'Desiro', ou encore d'une Diesel des séries 51, 55 ou 62? Voire d'une rame de voitures M2? C'est le premier qui s'y risquera qui va sans doute décrocher la timbale, comme l'a prouvé l'immense succès que fut la série 59 reproduite par Roco en N, qui prouva qu'un modèle belge en N pouvait parfaitement être rentable. En outre, la concurrence à l'échelle N est bien moindre, et les nouvelles techniques de production rendent désormais possible des tirages moins nombreux. Qui donc prendra l'initiative?...

Pour ceux qui voudraient se rendre compte de ce qu'il est actuellement possible de réaliser à l'échelle N, nous leur conseillons vivement de rendre visite à l'exposition du N qui se tiendra à Anvers les 14 et 15 mars prochains, à l'initiative de l'association N160. Ils pourront y voir les différentes formes que peut prendre la voie N, allant du petit diorama à l'immense réseau modulaire. Et ils verront que du fine-scale à l'échelle N, c'est possible aussi! En outre, si vous n'avez pas eu l'occasion d'admirer le mini-réseau en N 'Turnhout NEEB' – le lauréat de notre Concours de Louvain – vous pourrez le voir à On traXS!, qui se tient du 6 au 8 mars prochain au musée des Chemins de fer néerlandais, à Utrecht.

Guy Van Meroye

HET SPOORWEGMUSEUM

P R É S E N T E

ON TRAXS!

INTERNATIONAL MODEL RAILWAY EVENT

6 - 8 MARS 2015



A NE PAS RATER!

CONSULTEZ WWW.SPOORWEGMUSEUM.NL

DEPUIS
1927



Peu après son annonce sur internet, Piko présentait à la Foire de Nuremberg le 1^{er} modèle de sa nouvelle série de modèles de locomotives de manœuvres belges. Après la Foire, le nouvel importateur Piko pour la Belgique, T2M, nous a confié un exemplaire de production, afin de réaliser notre test. Lisez nos constatations, **EN PAGE 14.**



Dans un numéro qui met l'accent sur l'échelle N, il nous a semblé judicieux de vous présenter un 'réseau à demeure' réalisé à cette échelle. Nous allons chez Paul Peeters, qui après quelques circonvolutions en H0e, en est revenu à ses premières amours: l'échelle N. Son petit réseau d'il y a 20 ans est devenu depuis lors un fameux réseau à demeure: à voir **EN PAGE 24.**



Comme chaque année, nos reporters se sont rendus à la Foire des jouets de Nuremberg, pour y réaliser un long reportage reprenant les nouveautés les plus intéressantes pour le modéliste belge et néerlandais. Vous pouviez déjà en découvrir beaucoup sur internet, mais les voici toutes réunies, à partir **DE LA PAGE 34.**



Avec son mini-réseau 'Turnhout NEEB', Jean Devel fut le lauréat indiscuté de notre Concours de mini-réseaux 2014: tant le jury professionnel que le public ont fait de ce petit réseau leur favori. Sur la surface prescrite, Jean a été capable de faire revivre le Turnhout du passé et ce, à l'échelle N. A lire **EN PAGE 52.**



Une ancienne photo de la magistrale marquise de la gare de Turnhout 'anno 1900 et quelque' ont inspiré Jean Devel, qui l'a reproduite à l'échelle 1/160^e. C'est avec ce mini-réseau baptisé 'Turnhout NEEB' que Jean a remporté la 1^{ère} place de notre Concours de mini-réseaux. Photo: GVM.

TESTS

LA 8217 SNB DE PIKO	14
LA 1204 NS DE ROCO	20

RÉSEAUX

A DEMEURE: 'VAN LANGENTAL NAAR UNTERLENNINGEN'	24
MINI-RÉSEAU: 'TURNHOUT NEEB'	52
DIORAMA: UNE RUE BIEN BELGE.....	64

PRATIQUE

UN RETOURNE-QUAI.....	71
DES PORTES EN BOIS... EN PIERRE SYNTHÉTIQUE (1)	76

REPORTAGES

L'ACTION 2015 DE TMM.....	22
LA FOIRE DE NUREMBERG 2015	34
LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS DE PETITES SÉRIES	50
L'ÉCHELLE N EN BELGIQUE	60

CLUB

LES 25 ANS DU MODELSPoorGroep VALKENSWAARD	68
--	----

RUBRIQUES

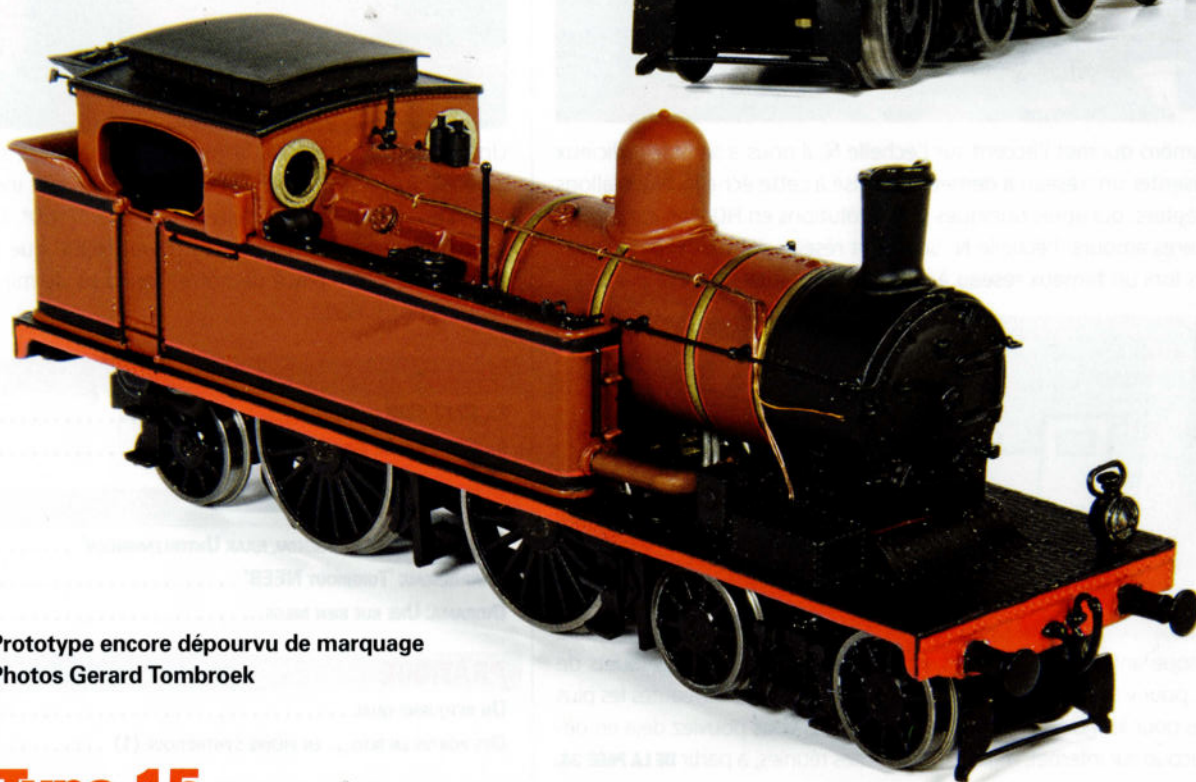
EDITORIAL	3
NOUVEAUTÉS	9
LE 'MODÈLE DE L'ANNÉE 2014'	74
NOUVEAUTÉS AUTOS	80
RECENSIONS.....	81
AGENDA	82

TREINSHOP OLAERTS

Vous présente:

La locomotive à vapeur type 15

Entièrement en laiton
Livraison prévue pour l'été 2015



Prototype encore dépourvu de marquage
Photos Gerard Tombroek

Type 15

PRIX DE BASE: 560 EURO Possibilité d'étalement des paiements

- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 15.017 (dernière en service) ou 15.033

- en brun:
2568 ou 2599

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée

NOUS SERONS PRÉSENTS LORS DES BOURSES SUIVANTES:

15 mars | Woluwe Shopping Center
22 mars | Hoeselt, CC Ter Kommen
28 mars | Houten, Meidoornkade (NL)

TREINSHOP OLAERTS

La locomotive à vapeur type 16

Entièrement en laiton
Livraison prévue pour l'été 2015



Photos Gerard Tombroek

Type 16

PRIX DE BASE: 560 EURO Possibilité d'étalement des paiements

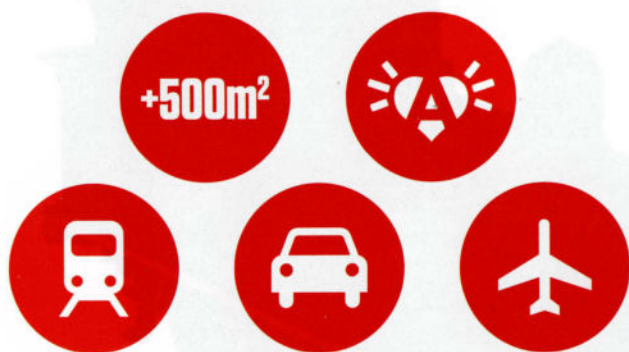
- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 16.003 ou 16.042 (engin-musée)

- en brun: 3964
ou 3971

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée, soute à charbon différente

Lundi: 13h - 18h • Mardi: fermé
Mercredi, jeudi et vendredi: 10 - 12h / 13 - 18h
Samedi: 10 - 18h • Dimanche: uniquement le 1^{er} dimanche de chaque mois: 10 - 13h.

meer dan 500m²
Hobby en Modelbouw
 in het hart van Antwerpen



VV Herman verschooten
 Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
 +32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be
 ma-wo-do-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
 zaterdag 10u - 18u
 dinsdag gesloten

Agent général pour la Belgique:
Saroulmapoul.be
 Vanderborcht Jean-Michel
 Chaussée romaine, 147
 5030 Ernage
info@saroulmapoul.be



Le lien à la nature
miniatur



www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs

Aerographie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
 2860 sint katelijne waver
 015/55.61.97.



Ferivan
 Modelbouw

Production Tram & Bus,
 Vente & Avis



Pour nos offres actuelles, visitez notre site internet

www.ferivan.be
 Postbus 55, B-2170 Merksem
info@ferivan.be

TECHNO  **HOBBY**

Basiliekstraat 66, 1500 Hal
 Tél: 02/356 04 03
 Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h
 Fermé les dimanches et lundis



MODELBOUW



H E T S P O O R



En Belgique, ces 2 wagons Märklin sont
 exclusivement disponibles chez nous
 sous la référence 46382 (29,95 €) et 46431 (34,95 €).

Parkstraat 90
 3053 Haasrode
 016/40.70.42

www.hetspoor.be



PIKO (HO) Des 'G10' SNCB de Spa Monopole

A l'initiative du nouveau représentant belge de Piko, nous avons reçu un set de trois wagons couverts ex-allemands du type 'G10'. Ces modèles sont peints en vert SNCB d'époque III et portent le logo de la marque Spa Monopole (réf. 58348), qui a été réalisé sur base d'une

photo. Le marquage de ces modèles est jaune et leur matricule compte encore six chiffres, ce qui permet de les utiliser à partir de 1946 jusqu'au milieu des années '50. Ces wagons n'ont pas de parois latérales renforcées. Sur un des modèles, la guérite de serre-freins est res-

tée présente, alors que cette installation était déjà tombée en désuétude dans les années '30 avec la mise en service du frein automatique continu. Ces trois modèles sont vendus ensemble au prix de 87,00 euro. (PE)



ROCO (HO) Des I6 SNCB

Les voitures I6 'Eurofima' font régulièrement l'objet de retirages chez Roco, soit dans une livrée différente, soit avec de nouveaux matricules. Cette fois, c'est le tour de la livrée 'New

look' d'époque V. Ces modèles sont à l'échelle 1/87^e et présentent d'excellentes qualités de roulement, comme à l'habitude chez Roco. Outre une 1^{ère} classe (réf. 64493), deux voi-

tures de 2^e classe sont proposées (réf. 64494 et 64495). Pour acquérir l'un de ces modèles, vous débourserez 49,90 euro. (PE)



MÄRKLIN (HO) Un set de M2 avec voiture-pilote

Avec ce set de quatre voitures M2 dont une pilote pour rames réversibles électriques, Märklin propose déjà une des nouveautés 2015. Toutes les voitures – une mixte 1^{ère}/2^e classe, une 2^e classe et une mixte 2^e classe/fourgon et poste de conduite – sont toutes peintes en livrée bordeaux avec marquages d'angle, comme elles furent utilisées jusqu'à leur fin de vie par la SNCB (époque V). Un set semblable, mais avec des modèles peints en livrée verte, était déjà sorti en 2012. Les quatre modèles sont emballés séparément, mais ne sont vendus que sous forme de set, au prix de 249,95 euro. (GVM)



DESTOCKAGES DE PRETEMPS

Tél : +33 1.48.60.44.84

de 9h à 18h30 du lundi au vendredi
B.P 49 F 93602 Aulnay sous bois
FRANCE
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

MTH ECHELLE 0

Prix d'il y a 3 mois, le taux de change €/S ayant évolué, les prix vont augmenter de 15 à 20%, dépêchez-vous.

- Ref 22-90934 Wag citerne JET jaune et bleu (scale wheels) 79€ 55€
- Ref 22-90949 Wag citerne DHL/GATX jaune et rouge (scale wheels) 79€ 55€
- Ref 22-90950 Wag citerne ERMEWA gris et rouge (scale wheels) 79€ 55€
- Ref 22-90951 Wag citerne ON RAIL vert (scale wheels) 79€ 55€



ECHELLE HO

- Ref 80-2103-0 Diesel Alco FA-1 A/B - Union Pacific Dig 379€ 219€ 199€
- Ref 80-2108-1 Diesel F-7 A/B Chesapeake & Ohio - Dig Proto-Sound 3.0 539€ 329€ 309€
- Ref 80-2120-1 Diesel Alco FA-1 A/B Northern Pacific Dig 379€ 219€ 199€
- Ref 80-3201-1 Vapeur 4-6-6-4 Challenger (Fuel) - Union Pacific (gris) Dig Proto-Sound 3.0 549€ 449€



LS MODELS

Nouveautés disponible

- Version Analogique 349€
- Ref 10034 EPUISE
- Ref 10038 Autorail EAD X4300+XR8500 rouge/creme, toit rouge, panoramique, trumeau gris EplV 379€
- Ref 41102 Coffret 3 voit Mistral 56 Côte d'Azur Paris-Nice SNCF 239€
- Ref 41103 Idem sans Paris Lyon 219€
- Ref 41107 Idem 219€
- Ref 16045 Electrique BR 101 DB rouge 255€
- Ref 42105 Cof de 3 voit I2 SNCB EpIIAB (2x4A4B, 1XC11) 179€
- Ref 42106 Idem (3xC11) 179€
- Ref 42107 Idem EpIIIA (2x4A4B, 1XC11) 179€
- Ref 42108 Idem EpIIIA (3XC11) 179€
- Ref 42111 Idem EpIVAB 189€
- Ref 30318 Wag Sgss SNCF porte-conteneurs Magetra 48€
- Ref 30319 Wag Sgss SNCF porte-conteneurs Spedirail 48€
- Ref 32040 Cof 3 wag Sgss SNCF porte-conteneurs TWR Ep V-VI 138€
- Ref 30051 Cof 2 wag tremies mineraliers SOLLAC 66€
- Ref 30396 Cof 4 wag OCEM 19/29/Standard Frigo STEF SNCF ep.IIIB 129€
- Ref 30398 Cof 4 wag OCEM 19/29/Standard Frigo STEF SNCF ep.IIIB 129€
- Ref 30406 Wag Sdmrss Modalohr Couplage central Alpine ep-VI SNCF 89€
- Ref 30407 Idem AFA ep V 85€
- Ref 30408 Idem 85€
- Ref 40160 Voit Corail VTU A10rtu 1°CL Ep IV-V SNCF 59€
- Ref 40438 Voit OCEM Paz Y24 postale SNCF EpV jaune/blanc toit gris 62€
- Ref 40439 Voit OCEM Pez Y24 postale SNCF EpV jaune/blanc toit gris 62€
- Ref 40440 Idem 62€
- Ref 40441 Voit OCEM Paz Y24 postale SNCF EpV jaune/blanc toit gris 62€
- Ref 40442 Voit OCEM Pez Y24 postale SNCF EpIV-V brun 62€
- Ref 41104 Voit Mistral 56 Inox epIIIB sans bandeau TEE 65€
- Ref 41122 Idem 65€
- Ref 16042 Set 1 Metropolitan - BR101 rouge DB + 1x voit DB + 1x Pilote 495€
- Ref 46045 Set 2 Metropolitan - 2x Voit Apmz + 1x ApmKz 285€
- Ref 46046 Set 3 metropolitain - 1x Voit Apmz + 1x ApmKz 189€
- Ref 47043 Voit couchettes Bcmz 50-70 OBB 62€
- Ref 47052 Idem Bcmz 59-70 OBB 56€
- Ref 47054 Idem Bcmz 59-90 OBB 62€
- Ref 47110 Voit Eurofima 1°cl OBB 64€
- Ref 47111 Idem 2°cl OBB 64€
- Ref 47112 Idem 2°cl OBB 64€
- Ref 47450 Voit Eurofima C1 1°cl 64€
- Ref 47451 Idem 2°cl FS 64€
- Ref 89597 Cof 5 chariots Postaux vert/jaune epIV 19.5€
- Ref 89598 Idem vert epIII 19.5€
- Ref 89599 Idem brun epIIAB 19.5€
- Ref 89600 Idem jaune epIV 19.5€
- Ref 89601 Idem brun epIV 19.5€



GROSSE PROMO EXCLUSIVE !!!

REE ECHELLE HO

- Ref FB002 Set de 4 remorques Parking 59€ 39€
- Ref VB021 Fourgon Postal OCEM ep IV jaune/blanc/ toit gris 57€ 42€
- Ref VB022 Idem 57€ 42€
- Ref VB023 Idem ep IV-V 57€ 42€
- Ref VB024 Idem ep IV-V 57€ 42€
- Ref VB025 Idem ep II EST bordeaux/noir/ toit gris 57€ 44€
- Ref VB026 Idem Nord 57€ 44€
- Ref VB028 Idem PO 57€ 44€
- Ref VB028 Idem PLM 57€ 44€
- Ref VB029 Idem ep III bordeaux 57€ 44€
- Ref VB031 Fourgon Postal ambulanc OCEM ep IV jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
- Ref VB032 Idem 57€ 42€
- Ref VB034 Idem ep IV Bordeaux/toit gris 57€ 44€
- Ref VB035 Idem jaune/blanc/toit gris 57€ 42€
- Ref VB036 Idem 57€ 42€
- Ref VB037 Idem ep IV-V 57€ 42€
- Ref VB038 Idem ep IV-V 57€ 42€
- Ref WB029 Cof 2 wag citernes transport de liquides alimentaires SGTLSNCF 62€ 52€
- Ref WB138 Cof 2 wag tombereaux OCEM 29 gris ep II MIDI 65€ 55€
- Ref WB147 Wag mono-porteur UFR avec remorque citerne SNT Narbonne 49€ 29€
- Ref WB151 Idem Bourgey-Montreuil 45€ 29€
- Ref WB220 Cof 2 wag citerne OCEM 19 Shell SNCF 65€ 42€
- Ref WB294 Cof 2 wag primeurs ep II PLM 67€ 42€
- Ref WB295 Wag primeur ep II PLM marron/toit noir 34€ 22€
- Ref WB296 Cof 2 wag primeurs ep IIIA marron/toit noir SNCF 67€ 42€
- Ref WB297 Idem 67€ 42€
- Ref WB298 Wag primeur ep IIIB SNCF 34€ 22€



OSKAR Super promo

- Ref OS1526 Loco AKIEM BB75039 (argenté) 179€ 149€
- Ref OS1534 BB 75101 Akiem HSL Aprixon Logistik 179€ 149€
- Ref OS1542 BB 475403 Prima Fret SNCF 179€ 149€
- Ref OS1550 BB 475051 Fret SNCF 179€ 149€



ARNOLD ECHELLE N

DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES X73500

JUSQU'A -40%

- Ref HN2099 Autorail X73582 Languedoc-Roussillon SNCF 149€ 99€
 - Ref HN2100 Autorail X73712 Rhône Alpes SNCF 149€ 99€
 - Ref HN2101 Autorail X73904 Alsace SNCF 149€ 99€
- Pour deux réf ci-dessus au choix 198€ 189€
Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€



GROSSE PROMO EXCLUSIVE !!!

REE ECHELLE N

- Ref NW001 Cof 2 wag citernes OCEM 29 SGTLSNCF 47.5€ 25€
- Ref NW002 Idem Algeco/Total bleu ciel SNCF 47.5€ 25€
- Ref NW003 Idem Ermewa SA Genève gris SNCF 47.5€ 25€
- Ref NW004 Idem Adams & Pujas SNCF gris et rouge 47.5€ 25€
- Ref NW005 Idem Adams rouge 47.5€ 25€
- Ref NW007 Idem Simotra SNCF gris clair 47€ 25€
- Ref NW008 Cof 4 wag citernes OCEM 29 SGTLSNCF (3xnoir/1xgris) 89€ 49€
- Ref NW009 Cof 2 wag citernes OCEM 29 SGTLSNCF 47€ 25€
- Ref NW021 Cof 2 wag tombereaux OCEM 29 marron SNCF 49€ 39€
- Ref NW024 Idem 49€ 39€
- Ref NW025 Wag trémie ex T1 epIV Simotra marron SNCF 29€ 19€
- Ref NW026 Idem Sellier-Leblanca 29€ 19€
- Ref NW027 Idem epV Simotra-Mallet 29€ 19€
- Ref NW028 Idem Simotra 29€ 19€
- Ref NW029 Cof 3 wag trémies ex T1 epV Arnel/SCRC 79€ 55€
- Ref NW030 Idem Arbel/Stemi 79€ 55€
- Ref NW031 Idem ep V Nacco 79€ 55€



ACME Nouveautés disponible

- Ref catalogue 2015 10€
 - LES DERNIERS THELLO !
 - Ref 55082 Cof 3 Voitures Thello Paris Venise (2x Mu 1x couchettes) 185€ 169€
 - Ref 55083 Cof 3 Voitures Thello Paris Venise (2x couchettes 1x restaurant) 185€ 169€
 - Ref 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€ - A nouveau dispo !
 - Ref 55082+55083+55100 Rame Thello complète 8 éléments 437€ 419€
 - Ref 50770 Voit type 1975 1°cl FS 52€ 59€
 - Ref 50781 Voit type 1975 2°cl FS 52€ 59€
 - Ref 52325 Voit Apmz 119.5 1°cl DB 62€ 55€
 - Ref 55095 2 voit Berlin-Warszawa Express 1°cl & 2°cl DB PKP 123€ 105€
 - Ref 50523 Fourgon type 1975 FS 64€ 55€
 - Ref 70069 Rame ETR 250 Arlecchino FS 419€ 389€
 - Ref 52061 Voit salon Eurocity 1°cl MAV 56€ 50€
 - Ref 52071 Voit salon Eurocity 2°cl MAV 56€ 50€
 - Ref 40053 Wag couvert Kgps Msc FS 38€ 32€
 - Ref 40054 Wag couvert Ghms FS 38€ 32€
 - Ref 40206 Wag Sgmmss porte-conteneurs PORTE CONTENEURS NOTHEGGER FS 79€ 75€
 - Ref 40270 Wag Sgmmss porte-conteneurs NOTHEGGER & UNIT45.COM FS 79€ 75€
 - Ref 50570 Voit lits CIWL M1964 FS 64€ 59€
 - Ref 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€
 - Ref 50966 Voit lits Mun OBB 65€ 55€
 - Ref 52941 Voit 1°cl ZSSK 59€ 55€
 - Ref 55036 Cof 2 voit 2°cl Type X1979 livréeXMPR TRENITALIA FS 109€ 99€
 - Ref 55115 Voit couchettes 1985 FS 115€ 99€
 - Ref 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€
 - Ref 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€
 - Ref 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€
 - Ref 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€
 - Ref 60421 Cof 2 diesel BR245.001 + BR245.002 DB (1 motorisée+1 dummy) 269€
 - Ref 60430 Electrique E636.080 FS 199€
 - Ref 60431 E636.080 FS 199€
 - Ref 60432 E636.088 FS 219€ 189€
 - Ref 60437 E636.082 FS 199€
 - Ref 60439 E636.082 FS 199€
 - Ref 60503 Vapeur Gr 685.157 FS 339€ 299€
 - Ref 55110 Cof 2 voit 2°CL FS XMPR 117€ 105€
 - Ref 50590 Voit Type Mu 1 CIWL 57€ 51€
 - Ref 50503 Couchettes X griseFS 52€ 47€
 - Ref 50513 Couchette X grise FS 52€ 47€
 - Ref 50663 Voit mixte 1°/2°CL FS 52€ 47€
 - Ref 50772 voit compl typ x 1°cl 49€ 45€
 - Ref 50813 Voit voyageurs 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€
 - Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€
 - Ref 50952 Voit T2S 1982 Trenno notte FS 57€ 51€
 - Ref 50960 Voit lits type MUn NS 62€ 56€
 - Ref 50964 Idem 62€ 56€
 - Ref 50965 Voit lits MUn CIWL 62€ 56€
 - Ref 55062 Cof 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€
- AVEC VOIT RESTO IDEAL POUR « PARIS-MOSCOU »**
- Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
 - Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
 - Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl epIV DB 179€ 165€
 - Ref 55072 Idem 179€ 165€
 - Ref 55079 Cof 3 voitures 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris) FS 179€ 159€
 - Ref 55090 Rame couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€
- Plus de 100 réf dispo sur notre site



SUD EXPRESS Promotion

- Ref SUVF401813DC Diesel Euro 4018 VFLI 259€ 199€ EPUISE
- Ref SUVF401813DCS Idem 369€ 299€
- Ref SUVF401913DC Diesel Euro 4019 VFLI 259€ 215€
- Ref SUVF401913DCS Idem 369€ 319€



MEHANO Promotion

- Ref 58699 DIESEL VOSSLOH G2000 SNCF 179€ 129€
- Ref 58597 Class 66 HGK 209€ 149€



ELECTROTREN Marchandises à petit prix

- Ref 0601 Wag couvert RENFE 12€ 9.5€
- Ref 0602 Wag à bestiaux RENFE 12€ 10€
- Ref 0603 Wag tombereau RENFE 12€ 9.5€
- Ref 0604 Wag plat à guérite RENFE 12€ 9.5€
- Ref 0605 Wag plat RENFE 12€ 8.5€
- Ref 0606 Wag tombereau à guérite RENFE 12€ 8.5€
- Ref 0607 Wag tombereau RENFE 12€ 8.5€
- Ref 2914 Diesel 030 SNCF 119€ 79€
- Ref 2214 Autorail X2412 SNCF EP III (toit crème) 169€ 119€
- Ref 2216 Autorail x2406 Etat d'origine SNCF EP III (toit crème) 169€ 119€



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

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.

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE



MARKLIN / TRIX (H0)

La type G 5/5 bavaroise

Märklin débute l'année 2015 avec un modèle tout neuf de la loco à vapeur bavaroise du type G 5/5 de la DR en livrée vert foncé, d'époque II (réf. 39550). A la DB, ce type de machine sera répertorié BR 57.5. La G 5/5 était l'une des plus

puissantes locomotives de son époque. Le moteur et son volant d'inertie sont dissimulés dans la chaudière. Les cinq essieux sont moteurs. Ce modèle est équipé d'un décodeur mfx+ pour sonorisation. Ce modèle est en grande par-

tie en métal, complété de quelques pièces en plastique. La version 2-rails est produite par Trix (réf. 22029). Les deux versions sont vendues au prix de 479,95 euro. (PE)



FLEISCHMANN (H0)

Des wagons à ranchers R 02 DRG

Les amateurs de matériel allemand d'époque II sont choyés, ces derniers temps. Fleischmann s'adresse également à ce groupe-cible avec la sortie de deux modèles de wagons à ranchers en bois du type R 02 de la DRG (réf. 520904 et 905). L'un d'eux est pourvu d'une guérite de serre-freins. Pour le reste, ces deux modèles en plastique sont identiques. Ces modèles sont en vente séparément pour 32,90 et 34,90 euro. (PE)

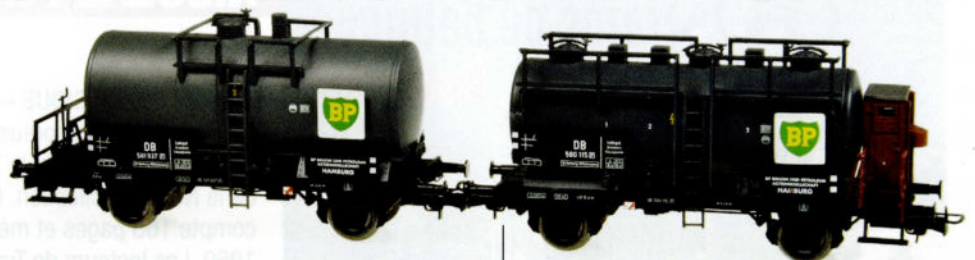
FLEISCHMANN (N)

Un wagon 'Shmms' SNCB

Pour le marché belge, tous les modèles qui sortent chez Fleischmann sont à l'échelle N, en ce début d'année 2015. Premier d'entre eux, un wagon pour le transport de coils, du type 'Shmms' d'époque V. Il est pourvu de capots



télescopiques pour la protection du chargement contre les intempéries. Le marquage a été réalisé avec beaucoup de soin. Ce modèle est en vente au prix de 32,90 euro.



LILIPUT (H0) Un set de wagons-citernes DB

Liliput est connu depuis longtemps pour ses beaux wagons de marchandises. Une nouveauté dans sa gamme est ce set de deux wagons-citernes d'avant-guerre, propriétés de la firme BP Deutschland, et immatriculés comme wagons de particulier à la Deutsche Bundesbahn. Il s'agit de modèles entièrement nouveaux. Ces deux modèles ont une citerne grise et un châssis noir et sont pourvus d'une passerelle pour manœuvre. Le châssis en plastique est joliment ajouré, les modèles étant finement détaillés. Une acquisition à conseiller aux adeptes de l'époque III. Un tel set coûte 54,95 euro (réf. L230121). (GVM)

ROCO (H0)

Un 'Eanos' des ÖBB

Aux ÖBB (les chemins de fer autrichiens), les wagons du type 'Eanos' sont utilisés pour le transport de marchandises en vrac par Rail Cargo Austria. Roco sort ce modèle en livrée blanche, portant une bande rouge en partie inférieure, et datant



de l'époque VI actuelle (réf. 67041). L'emblème de Rail Cargo Austria et le volant jaune pour le frein à main sont livrés séparément. Ce modèle est vendu sous forme de set contenant deux modèles identiques, au prix de 61,90 euro. (PE)

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

Type 126/Reeks 26, Type 603/Reeks 43 et Type 203/Reeks 53 sont 3 nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, une série de livres consacrés chaque fois à un type d'engins en particulier. L'auteur est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous les livres de la Nicolas Collection ont une couverture souple et un format couché de 29 cm sur 21.



CODE TYPE 126: Type 126/Série 26, 192 pages, prix € 39,10
(€ 31,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 603: Type 603/Série 43, 208 pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 203: Type 203/Série 53, 208 pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)

EDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION' ENCORE DISPONIBLES



CODE 29013: Consolidation 29.013, 96 pages, prix € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 211: Type 211/Série 64, 100 pages, prix € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 554: Type 554/Série 46, 180 pages, prix € 38,20
(€ 30,60 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



NICOLAS PRESTIGE

TRAINS DE BELGIQUE – ANNÉES 1960

Faisant suite à 'Vaporeuse Belgique' et 'Trains de Belgique – Années 1950', voici le 3^{ème} de la 'Collection Prestige' de la Nicolas Collection. Ce livre à couverture cartonnée compte 160 pages et mène le lecteur à travers les années 1960. Les lecteurs de Train Miniature Magazine peuvent le commander sous la référence :

CODE TRAINS ANNÉES 1960: prix € 40,90
(€ 33,30 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)

Train Miniature Magazine offre **10% de réduction** à ses lecteurs

Action seulement valable en Belgique • Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur' • Sous réserve de stock disponible.

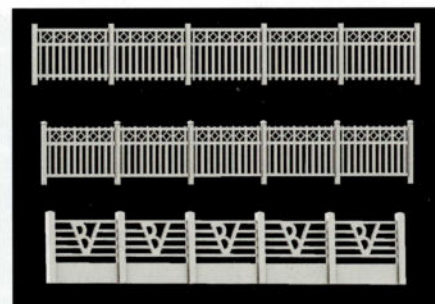
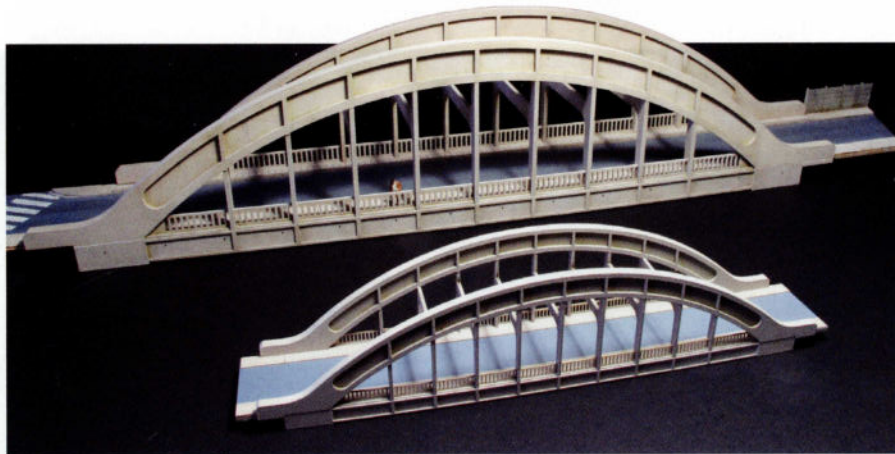
COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle

En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du(des) livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

Pour plus d'infos, consultez la rubrique 'Recensions' dans ce numéro ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.



PB MESSING MODELBOUW (0)

Des clôtures en béton

Les clôtures belges typiques sont actuellement disponibles à l'échelle 0 chez PB Messing Modelbouw. Paul Bellon propose trois types de clôtures en béton différentes. Comme à son habitude, ces accessoires sont réalisés en laiton. Le prix de ces sets n'est toutefois pas encore connu, mais vous trouverez bientôt cette info sur le site web www.pb-messingmodelbouw.com. (PE)



PREISER (H0)

Des canots de plaisance

Preiser sort actuellement un petit set contenant deux canots de plaisance occupés chacun par deux figurines. Ces canots portent les noms de Paula et de Kate et sont à fond plat, ce qui les rend facile à placer sur un étang. Un tel set coûte 13,95 euro. (PE)

Composition: GVM & PE

Remerciements à Modelbouw
verschooten et à Het Spoor, pour la
mise à disposition de certains modèles.



CITÉS MINIATURES (H0 – N)

La firme française Cités Miniatures est un nouvel acteur sur le marché des accessoires pour modélisme ferroviaire. Etant réalisateur de maquettes de profession, Philippe Coquet se consacre maintenant aussi au modélisme ferroviaire, aux échelles H0 et N. Ces kits à assembler sont en MDF ou en carton découpés au laser, complétés de divers matériaux comme des tôles ondulées pour toit de Builders in Scale (USA). Le pont 'bow-string', comme on peut en voir de nombreux dans notre pays, est à tout le moins impressionnant. Les pièces de ce kit sont réalisées en fin MDF. Ce pont est disponible en variante droite (un angle de 90° par rapport

aux voies) ou en variante oblique (angles de 115°/65° par rapport aux voies). En H0, cette maquette de pont a une longueur de 59 cm et peut enjamber six voies placées côte à côte (réf: 0A-001-H0 – prix: 110 euro). La variante à l'échelle N est d'une longueur de 29,6 cm et coûte 58 euro (réf: 0A-001-N).

Outre ces ponts, la gamme comporte encore plusieurs bâtiments industriels, comme une usine en blocs de briques et à toiture inclinée, reproduite en MDF (kit BV-003-H0 – prix: 78 euro). Ces kits doivent toutefois encore être peints. Pour plus d'infos, consultez le site www.cites-miniatures.com. (GVM)

VIP maquettes

<http://vip-ho.le-site.info> courriel : jl.elling@evc.net
+33 3 88 68 06 69 ou +33 06 86 34 36 26



DE LA CONCEPTION A LA REALISATION COMPLETE DE VOTRE RESEAU MINIATURE



La locomotive de manœuvres 8217 SNCB de Piko en H0

POUR L'AMATEUR DE LOCOMOTIVES BELGES, CETTE ANNÉE EST DÉJÀ UNE RÉUSSITE: LA NOUVELLE ANNÉE VENAIT À PEINE DE COMMENCER QUE PIKO ANNONÇAIT LA SORTIE EN EXCLUSIVITÉ POUR LE MARCHÉ BELGE DU MODÈLE DES TROIS LOCOMOTIVES DIESEL DE MANŒUVRES 8217, 7384 ET 7301. CECI DIT, PLUS D'UN FABRICANT A DÉJÀ ANNONCÉ DANS LE PASSÉ LA SORTIE DE LOCOMOTIVES DE MANŒUVRES, MAIS PIKO A TENU PAROLE, LUI. LES PREMIERS MODÈLES DE PRODUCTION ÉTAIENT DÉJÀ VISIBLES LORS DE LA FOIRE DE NUREMBERG ET APRÈS LE DÉROULEMENT DE CELLE-CI, LE NOUVEL IMPORTATEUR T2M NOUS A CONFIE UN MODÈLE DE LA 8217, POUR LE TESTER.

La 8217 et sa grande famille...

La grande famille des locomotives Diesel de manœuvres des séries 73, 74 et 82 de la SNCB est extérieurement apparentée à la série 80, qui est elle-même une V60 allemande construite sous licence. L'expérience acquise avec cette série 80 (le type 260 à l'époque) et des prototypes du type 261 (future série 81) fut à ce point positive que la SNCB commanda en 1965 à l'industrie belge de réaliser 90 locomotives identiques selon des plans belges et mieux adaptées aux besoins de la SNCB. Le résultat fut une locomotive de manœuvres

particulièrement seyante à cabine centrale, et pourtant très typée. Ces locomotives furent réparties entre deux types: 262 et 273 (futures séries 82 et 73). Ces deux types ont un aspect extérieur identique, seul la puissance du moteur étant différente. Ces nouvelles locomotives Diesel de manœuvres furent destinées à remplacer à bref délai les dernières locomotives à vapeur encore en service. Les ABR (Ateliers Belges Réunis) de Familleureux obtinrent la commande de 55 de ces locomotives, qui furent équipées d'un moteur

ABC d'une puissance de 480 kW. Ces locomotives furent mises en service à la SNCB à partir de 1966 sous la numérotation 262.001 à 262.055. Simultanément, les ABR reçurent également commande de 10 locomotives similaires, mais à équiper d'un moteur Cockerill plus puissant de 550 kW: ces locos furent numérotées 273.026 à 273.035. La Brugeoise & Nivelles (BN) construisit également 25 locomotives du type 273, à savoir les 273.001 à 273.025.

Au début des années '70, la SNCB décida de commander une seconde tranche de chacun de ces types d'engins, sur base du même cahier des charges. BN construisit en 1973-'74 une série de 20 locomotives supplémentaires du type 262, qui avait entretemps été renuméroté série 82: ce seront les 8256 à 8275. Elles étaient identiques – à l'exception de leur poids – aux 82 de la première tranche, qui avaient été renumérotés 8201 à 8255.



La 8217 de l'atelier de Monceau (Photo: Max Delie).



- Finition et détaillage
- Mensurations
- Qualités de roulement
- Prix



- Installation d'un conducteur en cabine
- Vitesse minimale à réduire.



La 8217 de Piko est particulièrement jolie: on dirait une locomotive 'sport' avec son long capot, sa cabine et son petit capot.

Les traverses de tête sont décorées d'une imitation d'attelage et de boyaux de frein.

Mensurations (exprimées en mm)

	1/1	1/87 ^e	PIKO 8217
LONGUEUR TOTALE	11.170	128,39	128,33
LARGEUR	3050	35,05	35,33
HAUTEUR (RAIL-TOITURE)	4280	49,19	50,07
EMPATTEMENT	4550	52,50	51,90

En 1973-'74, BN construisit également une seconde tranche de 40 exemplaires de la série 73: ces locos furent numérotées 7336 à 7375. Entre 1976 et 1977, BN construisit enfin une troisième tranche de 20 locos, qui seront numérotées 7376 à 7395. Ces locomotives étaient identiques à celles de la tranche précédente de 40 engins. Au total, la série 73 compta donc 95 locomotives, toutes équipées d'un moteur Diesel turbo à quatre temps et à six cylindres à injection directe, construit par Cockerill-Ougrée à Seraing. Elles développaient une puissance de 550 kW à 950 tours/min. et atteignaient la vitesse maximale de 60 km/h.

En 1977, BN reçut enfin la commande de 10 locomotives de la série 74. Sauf en ce qui concerne leur poids, ces engins étaient identiques à ceux de la dernière tranche de la série 73 (elles pesaient 59 tonnes, pour 56 t. pour une série 73). La série 74 fut équipée d'un

moteur ABC de 550 kW, avec un nombre de tours/min. ramené à 750.

Un total de 180 locomotives des séries 73, 74 et 82 a donc été construit, constituant le type de locomotives Diesel de manœuvres le plus important en nombre à la SNCB. Suite à cet effectif important et à leur répartition géographique, on pouvait les voir partout, tant dans le Nord que dans le Sud du pays.

La livrée

Les premières tranches des types 262 et 273 portaient une livrée verte simplifiée: ces locos étaient peintes entièrement en vert, avec quelques bandes de visibilité verticales et parallèles de teinte jaune sur les deux faces d'about. Le pourtour des capots-moteurs était également souligné d'un filet jaune. Ces engins portaient en outre une grande plaque de constructeur (ABR ou BN) sur les flancs de leur cabine et étaient pourvus de simples phares.

Lors de leur renumérotation en 1971, ces locos conservèrent leur livrée d'origine, mais furent affublées de leur nouveau matricule, peint sous leurs plaques de constructeur. Lors de leur première grande révision après 1972, ces locos furent repeintes dans la nouvelle livrée à motif 'en Z' et furent pourvues de doubles paires de phares; les plaques de constructeur furent déposées à cette occasion. Il existe toutefois des photos illustrant des locos de cette série ayant conservé leur livrée d'origine avec nouvelle numérotation et pourtant déjà pourvues de doubles phares, ainsi que de locos portant déjà leur nouvelle livrée, mais encore à simples phares. Piko a donc encore de quoi faire dans l'avenir pour sortir toutes ces variantes, après celles des 8217, 7384 et 7301 qui viennent d'être produites...

L'utilisation de la série 82

Lors de leur livraison à la SNCB, les locos du type 262 furent principalement attribuées aux ateliers d'Anvers-Dam et de Kinkempois, pour effectuer des manœuvres dans les gares de formation et les faisceaux de garage. Les ateliers de Saint-Ghislain, Monceau et Courtrai en bénéficièrent également. La deuxième tranche d'engins (les 8256 à 8275) capables de circuler en unités multiples furent affectées à Anvers-Dam. Une bonne partie de l'effectif des premières séries 82 fut ensuite mutée vers l'atelier d'Ostende, d'où elles assuraient les manœuvres dans le port de Zeebruges. De concert avec les locos de la série 73, les 82 furent également utilisées pour remorquer des trains de marchandises locaux, ce qui rend ces modèles particulièrement intéressants sur un réseau miniature.

Pour autant que nous le sachions, la 8217 a été livrée (sous matricule 262.017) le 29 avril 1966 à l'atelier SNCB de Kinkempois (NK). Plus tard, la 8217 a longuement stationné à l'atelier de Saint-Ghislain (FGH). Ensuite, cette machine a été cédée à Monceau (LNC), pour

L'arrière de la 8217 est également très réussi. Dans le boîtier d'attelage, un coupleur Kadee a été enfiché.

La 8217 vue en élévation: les rambardes sont particulièrement fines.



Les séries 80 et 82 sont de lointaines cousines, mais ont chacune leur propre look.

terminer sa carrière à la SNCB à l'atelier de Schaerbeek (FSR).

Fin 2009, les survivantes de la série 82 furent mises hors service par la SNCB: cela ne voulut pas dire pour autant leur fin de vie. Les 8221, 8223 et 8252 ont été cédées à Infrabel comme chasse-neige, tandis que la 8250 appartient à SNCB-Technics qui l'utilise comme 'gros outillage' dans les dépendances de son atelier de traction d'Anvers-Nord. Un bon nombre des survivantes de la série 82 a également été vendu à IFB (Inter Ferry Boats) et OSR (On Site Rail), deux filiales de SNCB-Logistics. La 8217 fait actuellement partie du parc des locomotives OSR et est utilisée pour manœuvrer sur les sites et les raccordements industriels. La 8219 fait quant à elle partie du patrimoine historique de la SNCB et enfin, la 8213 a été vendue à la ligne touristique 'Kolenspoor', en Campine. Signalons également que trois '82' (les 8210, 8211 et 8214) appartenant à OSR France sont actives dans le port de Strasbourg, toujours peintes dans leur livrée SNCB. Les 8206 et 8207 ont quant à elles été vendues à la firme italienne Lotras. Quant aux engins similaires de la série 73, huit locos ont été vendues à la firme RRF (Rotterdam Rail Feeding), qui les a repeintes dans une livrée à la fois voyante et moderne.

La 8217 en modèle réduit

Piko s'est forgé au cours de ces dernières années une solide réputation: cette firme produit des modèles à la fois d'excellente qualité et à des prix abordables. Dans sa gamme 'Hobby' toutefois, le détaillage des caisses laissait parfois le modéliste sur sa faim, mais ces modèles étaient aussi proposés à des prix très réduits (entre 80 et 100 euro). Il y a quelques années, Piko a lancé sa gamme 'Expert', caractérisée par des prix 'budget' (autour de 125 euro), tout en présentant un détaillage élevé. Les derniers produits de cette gamme 'Expert' peuvent désormais rivaliser avec les meilleurs modèles de la concurrence, souvent plus chère.

Ces modèles de locomotives Diesel de manœuvres Piko sont proposés en exclusivité sur le marché belge, à chaque fois sous la forme d'un tirage de 500 exemplaires par matricule reproduit. Ces petites séries (par matricule) entraînent bien entendu un prix de vente plus élevé par rapport à une loco de manœuvre allemande par exemple, qui est reproduite à plusieurs milliers d'exemplaires. Avec un prix de vente conseillé de 169 euro pour une version DC analogique et de 199 euro pour une version AC digitale, ce modèle de la 8217 est un peu plus cher qu'un modèle de loco allemande, mais reste néanmoins dans la gamme

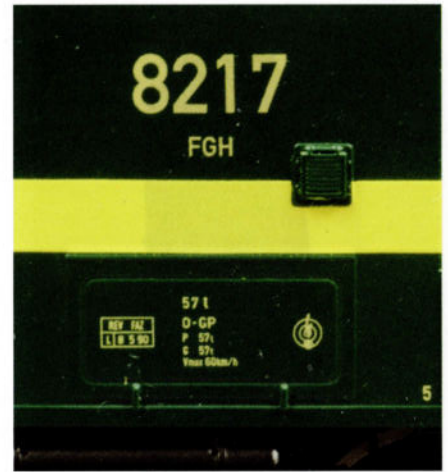
de prix 'budget' pour un modèle en H0 (réf. 96442 en DC et 96443 en AC).

Cette réserve quant à un prix plus élevé par rapport à un modèle allemand comparable s'efface toutefois lorsque vous extrayez ce modèle de son emballage... Piko fournit ici des modèles de grande classe sous la forme d'une loco de manœuvres typiquement belge, qui ne souffre aucune critique. Ce sont surtout les rambardes gravées (filigranes, et pourtant solides) qui impressionnent au premier abord. Les phares sont disposés de façon bien séparée, le châssis est joliment détaillé. Les puristes auraient sans doute voulu des marchepieds plus filigranes, mais même la série 80 (plus coûteuse) de la marque ESU n'en a pas...

Si nous prenons le pied à coulisse en main, les mensurations de ce modèle semblent parfaitement correctes: Piko propose ici un modèle exactement à l'échelle. La gravure de la caisse est parfaite, les fenêtres de la cabine de conduite sont bien disposées. La belle livrée à motif en 'Z' est appliquée de façon particulièrement fine, les bandes étant bien droites et la peinture bien couvrante partout. Le ton du vert utilisé nous a paru un peu clair, mais il s'harmonise bien avec celui utilisé par les autres fabricants de modèles belges. D'ailleurs, les locomotives en réalité présentent souvent



La peinture est très bien réalisée.



Un marquage lisible à la loupe.



50 nuances de... vert?
Côte à côte, la série 62 Van Biervliet,
la série 80 ESU et la 8217 de Piko.

des nuances de teinte entre elles, un phénomène dû à la patine. Les traverses de tête sont rouges. Comme il se doit, le marquage est réalisé en teinte chamois et est lisible à la loupe. La 8217 de Saint-Ghislain a subi sa dernière révision générale le 9 mai 1990, ce qui situe notre modèle à l'époque IV. Une comparaison avec une photo du véritable engin nous apprend que les contours des marchepieds étaient peints en jaune (pour une question de sécurité), ce que tout modéliste sera capable de reproduire sur son modèle.

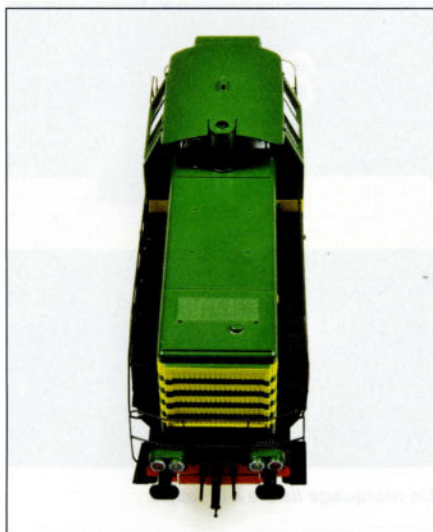
Les designers de Piko s'en tiennent encore toujours à la façon classique d'assembler la caisse de leurs modèles sur son châssis, à savoir au moyen d'une série de vis, la meilleure façon de faire, selon nous. En dévissant ces quatre petites vis, la caisse peut donc être séparée de son châssis. Cette caisse déposée, on aperçoit alors un châssis métallique avec un moteur 'can' totalement fermé et un grand volant d'inertie, qui transmet son mouvement aux deux premiers essieux, via un jeu d'engrenages. Le 3^{ème} essieu est entraîné par les biellettes. La prise de courant s'effectue via les six roues; il n'y a pas de bandage favorisant l'adhérence, un élément qui pourrait parfois gêner une bonne prise de courant. Grâce à son poids de 234 grammes, ce modèle dis-

pose d'ailleurs de suffisamment d'adhérence pour remorquer une belle rame de wagons. Les phares alternent en fonction du sens de marche, les minis Leds émettant une lumière bien brillante, mais qui ne transparaît toutefois pas à travers les boîtiers de phares.

Ce modèle est pourvu à l'avant comme à l'arrière d'un mécanisme pour attelages serrés et de boîtiers NEM pour attelages normalisés. Pour ceux qui veulent en faire un modèle en vitrine, Piko livre un sachet contenant des accessoires, dont un morceau de traverse de tête rouge qui peut être enfiché dans le boîtier normalisé, ainsi qu'une imitation d'attelage à vis et des boyaux de frein. Un espace pour haut-parleur a été prévu lors de la conception de ce modèle et on y trouve une prise pour décodeur ESU PluX22. Tout s'ajuste parfaitement et on trouve même une petite Led pour éclairer la cabine (fonctionnant uniquement en mode digital). La cabine est par ailleurs décorée sommairement, mais il n'y a pas de conducteur. Pour en placer un, il ne suffit pas de déposer la caisse, mais il faut aussi la démonter quasi complètement pour en retirer une plaque de recouvrement. Heureusement, la vue 'en éclaté' du modèle, telle que reprise dans la notice explicative jointe au modèle, est assez explicite.

La 8217 Piko en exploitation

L'ultime appréciation d'un modèle s'effectue bien entendu sur un réseau miniature. La 8217 soumise à notre test était un modèle analogique, que nous avons équipé d'un décodeur ESU PluX22 LokPilot. Le décodeur 'sons' annoncé par Piko et qui restituera les vrais sons d'une série 82 n'est pas encore disponible pour l'instant; il faudra encore attendre quelques mois. Jusqu'à ce moment, il faudra se contenter de modèles non sonorisés. Les phares peuvent être commandés séparément, en digital: 'FO' enclenche les feux blancs, qui alternent automatiquement avec le sens de marche. 'F1' et 'F2' sont les feux rouges, qui doivent à chaque fois être allumés ou éteints, à défaut de quoi les blancs et les rouges seront allumés en même temps. Lors de la remorque d'un train, vous pouvez ainsi éteindre les feux rouges. Avec la touche 'F3', vous enclenchez le régime 'manœuvres', un vrai 'must' pour ce modèle, qui en position normale, atteint une vitesse de pointe trop élevée (plus que les 60 km/h en réalité). Avec la touche 'F5', vous commandez l'éclairage en cabine de conduite.



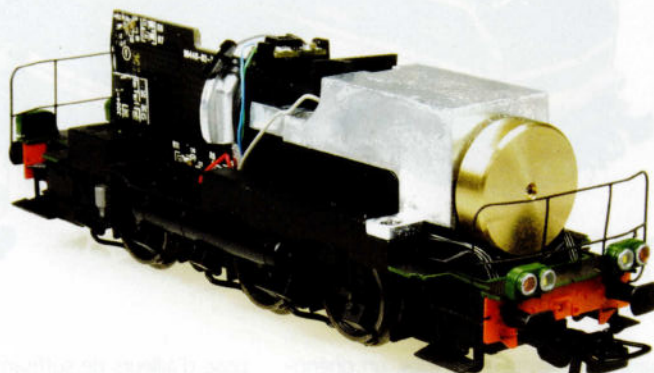
L'impressionnant capot-moteur de la série 82.



Sous la caisse de ce modèle, les détails sont bien reproduits, comme ces ouvertures rondes typiques dans les contrepoids des roues motrices.



La caisse peut être désolidarisée de son châssis au moyen de quatre vis. Faites toutefois attention aux rambardes, lors de cette opération.

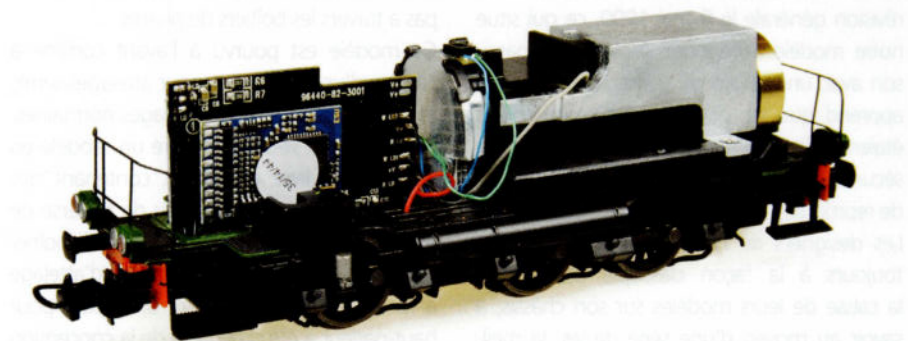


Dans le capot-moteur avant se trouve le moteur, avec à l'avant un grand volant d'inertie.

Nous avons testé ce modèle avec ses réglages d'usine: sortie tel quel de son emballage, ce modèle tourne littéralement comme une horloge, sauf que sa vitesse de pointe est trop élevée. Nous avons ensuite rodé doucement ce modèle pendant quelques heures sur un banc roulant, après quoi sa vitesse minimale a été abaissée quelque peu, sans atteindre pour autant la vitesse du pas. En position normale, la vitesse maximale est donc bien trop élevée pour une machine de manœuvres, mais en régime 'manœuvres', ce problème se corrige de lui-même. Grâce à une prise de courant effectuée par toutes les roues, aucun problème ne surgit lors du franchissement des aiguillages.

En conclusion

Avec cette 8217, Piko livre un modèle au top, qui ne pourrait finalement manquer sur aucun réseau miniature d'inspiration belge d'époque IV. Sa finition et son détaillage sont excellents, ses qualités de roulement très convenables et



L'électronique sur platine est installée à l'arrière: nous y avons monté un décodeur ESU PluX22. Au centre sous la cabine se trouve un espace pour un haut-parleur. Les fils bleu et bleu clair sont ceux de l'éclairage de cabine.

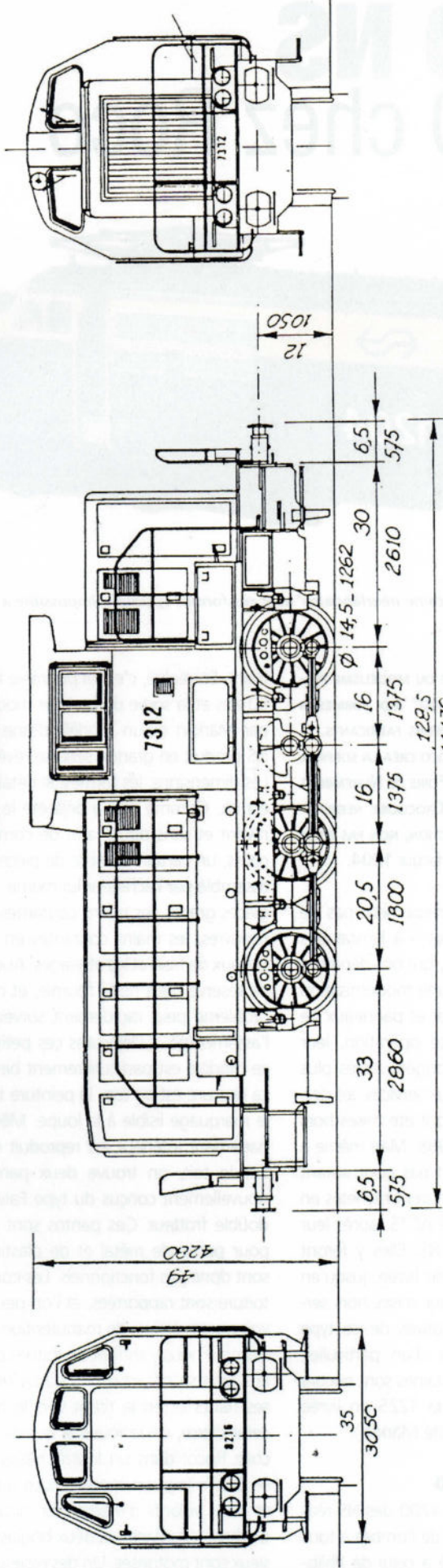
son prix avantageux de 169 euro constitue la cerise sur le gâteau. Le premier tirage de 500 modèles de cette 8217 est parti comme des petits pains, aux dires même de son fabricant. Suivront plus tard les modèles de la 7384 de Kinkempois et de la 7301 de Monceau, en ancienne livrée simplifiée. Si vous en désirez un exemplaire, mieux vaut le réserver auprès de

votre détaillant. Avec ce modèle de locomotive Diesel de manœuvres, Piko et son importateur T2M ont de l'or en mains, car le même châssis pourra être réutilisé pour réaliser ultérieurement un modèle des séries 83, 84 et 85!

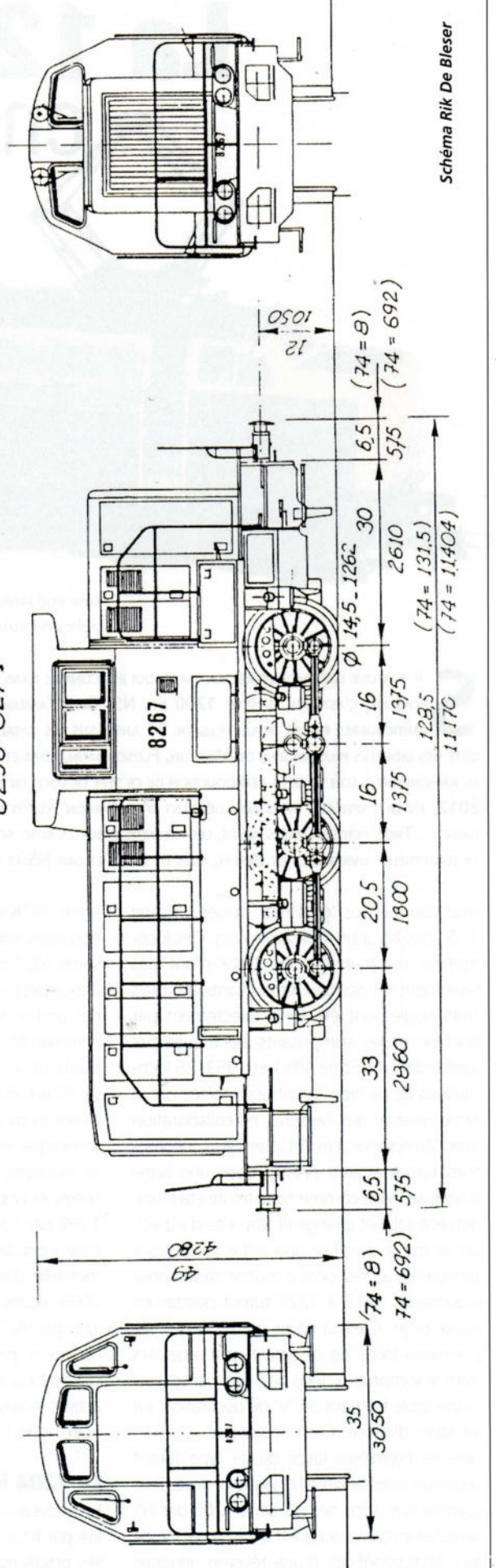
Texte et photos du modèle: GVM
Schéma: Rik De Bleser (+)



7301-7335
8201-8255



7336-7395
7401-7410
8256-8274



La 1200 NS en H0 chez Roco



Une vue latérale de l'américaine néerlandaise' avec ses formes typiques, impossible à confondre avec une autre locomotive...

S'IL Y A UNE LOCOMOTIVE NÉERLANDAISE QUI EST CONNUE DANS LE PETIT MONDE DU MODÉLISME FERROVIAIRE, C'EST BIEN LA SÉRIE 1200 DES NS. CETTE 'AMÉRICAINNE NÉERLANDAISE' AUX FORMES SI PARTICULIÈRES FIGURE DEPUIS PLUS DE 50 ANS DANS LES CATALOGUES DE PLUSIEURS FABRICANTS. À CÔTÉ DES MODÈLES PLUS ANCIENS DE MÄRKLIN, FLEISCHMANN, LIMA ET PHILOTRAIN, ROCO CRÉA LA SURPRISE EN ANNONÇANT À SON TOUR LA REPRODUCTION DE CE TYPE DE LOCO EN H0 LORS DE LA FOIRE DE NUREMBERG 2012, EN LA BAPTISANT DANS SON DÉPLIANT D'UNE FAÇON PLUTÔT HILARANTE LA 'CROCODILE NÉERLANDAISE'... TROIS PETITES ANNÉES APRÈS, LES PREMIERS MODÈLES SONT SORTIS DE PRODUCTION, NON PAS DANS LA SOMPTUEUSE LIVRÉE BLEU DE BERLIN, MAIS EN JAUNE ET GRIS NS ET PORTANT LE MATRICULE 1204.

Tout comme nos 'gros nez' belges, la série 1200 des NS a un look américain. Ces locomotives commandées en 1949 n'ont pas seulement un design Outre-Atlantique, mais leurs bogies ont été livrés directement par Baldwin et les composants électriques par Westinghouse. Entre 1951 et 1953, 25 locomotives de ce type furent assemblées par la firme Heemaf aux Pays-Bas, en collaboration avec Werkspoor. Les 14 premières locomotives livrées étaient peintes dans une livrée turquoise. Mais comme cette teinte était rapidement salie et changeait trop vite d'aspect, on se mit à chercher une autre teinte pour peindre les autres locos à fournir, raison pour laquelle les 1215 à 1225 furent peintes en rouge/brun. C'est à partir de 1954 que les premières locos de ce type furent repeintes dans le somptueux 'Bleu de Berlin', avec filets jaune sable formant un 'V' de décoration sur les faces d'about. C'est finalement en 1971 que les premières locos de ce type furent repeintes dans la livrée NS jaune et grise. Tout comme nos 'gros nez', la série 1200 des NS semblait inusable, au point qu'il fut décidé de leur faire bénéficier d'une révision générale

entre 1978 et 1983. Heureusement pas de nouvelles cabines flottantes – à l'instar des séries 52, 53 et 54 belges, qui ont dénaturé leur aspect – mais plutôt une modernisation des portes, fenêtres, phares et panneaux de commande. Grâce à cette opération, leur durée de vie s'en vit prolongée. Après plus de 40 ans de bons et loyaux services, les dernières locos de ce type n'ont été mises hors service par les NS qu'en 1988. Mais même à ce moment, elles n'étaient pas pour autant usées, et cinq exemplaires furent rachetés en 1999 par l'opérateur privé ACTS, après leur mise hors service par les NS. Elles y feront merveille dans une nouvelle livrée, jusqu'en 2009. Après être à leur tour mises hors service par ACTS, six locomotives de ce type devinrent propriété privée d'un particulier, qui les loua à EETC, où certaines sont encore actives aujourd'hui (dont la 1225 en livrée noire et portant une publicité Märklin).

La 1204 NS de Roco

Le nouveau modèle de la 1200 des NS réalisé par Roco fait vraiment de l'ombre à tous ses prédécesseurs (excepté à celui de Philo-

train). En réalité, c'est la première fois depuis 50 ans et la sortie du premier modèle réalisé par Märklin qu'un modèle d'une 1200 des NS produit en grande série se révèle correct. Les dimensions, les formes, le détaillage: tout est ok. Comme cela a déjà été le cas auparavant et sans doute afin de comprimer les coûts, un certain nombre de pièces doit être assemblé par l'acheteur lui-même: les essuie-glaces gravés, les mains courantes pour manœuvres, les mains courantes en métal, les boyaux de frein et les attelages. Aucune pièce de réserve n'est hélas fournie, et comme un problème peut rapidement survenir lors de l'assemblage... Déjà sans ces petites pièces, ce modèle est particulièrement bien détaillé. La gravure est au top, la peinture très fine et le marquage lisible à la loupe. Même l'aménagement intérieur est reproduit en détails. Sur le toit, on trouve deux pantographes nouvellement conçus du type Faiveley G5 à double frotteur. Ces pantos sont constitués pour partie de métal et de plastique et ne sont donc pas fonctionnels. Les conduites en toiture sont rapportées, et l'on peut même y voir quatre œillets de manutention.

Comme nous y sommes habitués chez Roco, la caisse se détache du châssis en écartant ses flancs et en la tirant vers le haut. Sous cette caisse, on retrouve la qualité habituelle chez Roco: dans un lourd châssis en métal se trouve logé un moteur Roco à cinq pôles et deux volants d'inertie. Par l'intermédiaire d'arbres à cardans, les deux bogies à trois essieux sont motorisés. Un des essieux est muni



La jolie face d'about de la 1204 des NS, reproduite par Roco. Quelques pièces éparses n'ont pas encore été assemblées.



Sur le toit, on trouve un jeu de jolis pantographes que Roco inaugure sur ce modèle.



L'aménagement intérieur du modèle de la 1200 Roco. Entre le lourd châssis métallique, on peut voir la motorisation classique de la marque; au-dessus, la platine supportant le décodeur et le haut-parleur.

de bandages favorisant l'adhérence. Mais avec un poids de 535 grammes, ce modèle dispose d'assez d'adhérence pour remorquer une belle et longue rame. La prise de courant se réalise via tous les essieux, ce qui assure un roulement irréprochable, même à faible vitesse sur un gril de gare. Les phares et les feux arrière qui alternent selon le sens de marche sont constitués de petites Leds émettant une lueur d'une intensité correcte. Sur les deux faces d'about, on trouve un boîtier NEM 362 pour attelage normalisé, tandis que le dispositif à attelages serrés fonctionne de façon très souple.

En version courant continu, la 1204 est disponible soit en version analogique, soit en version digitale sonorisée. La différence de prix n'est que de 75 euro: nous optons donc résolument pour la version sonorisée. Les prix conseillés sont de 279 euro en analogique (réf. 72672) et de 354 euro en version digitale sonorisée (réf. 72673). Pour les adeptes du courant alternatif, une version est également disponible (réf. 78673). Cette version courant alternatif présente un certain nombre de fonctions 'sons' et 'phares' qui rendront jaloux l'adepte du mode analogique. Le grand

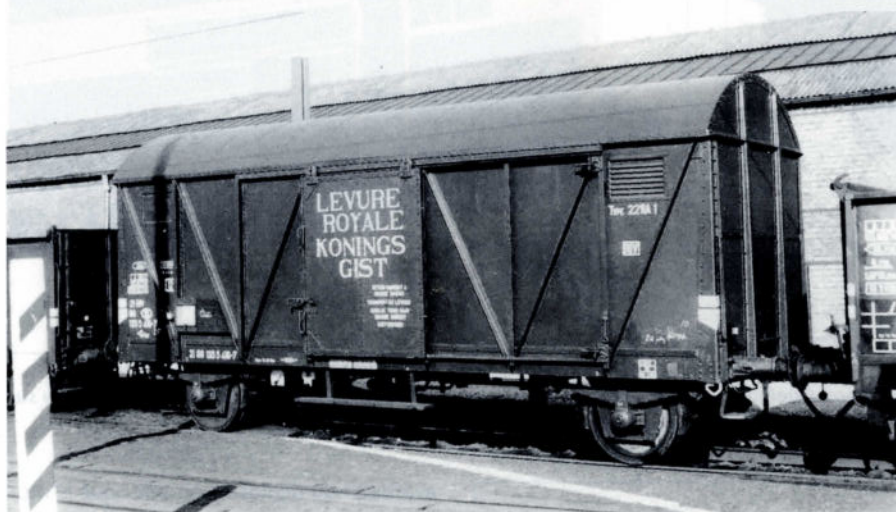
avantage du digital est en effet que le modéliste peut régler son modèle en fonction de ses propres goûts (capacité d'accélération et de freinage, vitesse maximale, etc.) Mais même dès la sortie de son emballage, le modèle réagit déjà parfaitement avec les réglages d'usine. La touche 'F6' sera utilisée pour le régime 'manœuvres'. En digital, il est également possible de commander l'éclairage en cabine. Les sons d'une loco électrique ne sont évidemment pas comparables à ceux d'une loco à vapeur ou Diesel. L'avantage ici est que le son 'principal' peut être désactivé et que les autres bruits annexes (le klaxon, etc.) peuvent alors être activés distinctement, au moyen des touches de fonction.

En conclusion, Roco fournit ici un modèle de grande classe, qui constituera indiscutablement une acquisition de choix pour tout modéliste d'inspiration néerlandaise. Si vous désirez un second modèle pour circuler sur votre réseau, Roco vous propose également le modèle de la 1219 des NS en livrée grise et jaune (réf. 72674, 72675 et 78675). La 1254 d'ACTS est également reproduite par Roco (réf. 72676 & 78676). Plus tard au cours de cette année suivront enfin la version en bleu turquoise et bien entendu, une 1200 bleue des NS: tous des modèles qui promettent!



La type 201 SNCB

dans sa livrée d'origine avec 3 wagons originaux



Un court train de marchandises pour **179 €!**

PRIX EN MAGASIN:
locomotive 159 € + wagons 64,90 €
223,90 € pour le set

PRIX POUR LES LECTEURS DE TMM:
199 € (réduction de 24,90 €)

PRIX POUR LES ABONNÉS:
179 € (réduction de 44,90 €)

Photo: G. Neve (Collection: Charles Ocsinberg).

UNE LOCOMOTIVE avec 3 WAGONS DU TYPE 2211 B1 en un seul set Des wagons exclusifs pour Train Miniature Magazine!

Tout comme pour les deux années précédentes, nous sommes heureux de vous proposer une nouvelle fois une acquisition intéressante, pour vous remercier de votre fidélité à notre revue. Les abonnés auront même droit à un double avantage: la réduction s'élève pour eux à 20 % et le set leur sera posté gratuitement à domicile!

Comme vous avez déjà pu le lire dans notre numéro de janvier, c'est cette fois une toute nouvelle production qui vous est proposée. Van Biervliet travaille pour l'instant à la réalisation d'un modèle de la série 59 (type 201) en 'Budget Line' et le premier modèle qui sera produit... le sera pour nos lecteurs! Nous avons opté pour la livrée d'origine de ces engins (type 201) avec la fameuse étoile à trois branches. Les locos de ce type porteront cette magnifique livrée dès leur sortie d'usine (au milieu des années '50) jusqu'au milieu des années '60. Nous avons choisi le matricule 201.010: ce modèle pourra donc sans aucune gêne être utilisé sur un réseau miniature depuis la fin de l'époque IV jusqu'aujourd'hui, car la 5910 (c'est d'elle qu'il s'agit) a été remise dans son état d'origine comme 201.010 en mai 1989 et est préservée depuis au titre de patrimoine his-

torique par la SNCB. Ce modèle sera pourvu d'un moteur central à double volant d'inertie, tous les essieux étant moteurs. La sonorisation (pour les versions 3 et 5) a fait l'objet de nouvelles prises de sons d'une véritable 59 et sera parfaitement restituée par le modèle. Plus tard, Van Biervliet ne prévoit plus de tirage d'un modèle portant cette livrée de l'étoile à trois branches: cette livrée vous est donc proposée en exclusivité!

Tout comme en 2014, ce modèle de loco sera uniquement proposé sous forme de set, qui comprendra également trois petits wagons. La rédaction a choisi un modèle encore jamais reproduit auparavant. Il s'agira en outre du seul tirage réalisé de ce type de wagon, autre exclusivité pour nos lecteurs. C'est le type 2211 B1 pour le transport de levure qui a été retenu, les trois modèles portant bien entendu un matricule différent. Van Biervliet fait réaliser deux sets différents de ce modèle, contenant chaque fois trois modèles à matricules différents: c'est un de ces deux sets (sans autre précision) qui sera livré conjointement avec le modèle de la 201.010. Ce n'est qu'à l'occasion de la présente action qu'un second set peut éventuellement être commandé (voir notre

formulaire d'inscription). Si vous désirez six wagons de ce type, mentionnez-le donc clairement. Un set supplémentaire ne coûtera que 60 euro à peine pour nos lecteurs. Ces wagons du type 2211 B1, de concert avec ceux du type 2211 A1, ont fait partie d'un lot de 5.000 wagons couverts construits par l'industrie ferroviaire belge et mis en service par la SNCB après la Seconde Guerre mondiale: il s'agissait de 4.500 unités du type 2211 A1 pour transports ordinaires et de 500 wagons du type 2211 B1 pour transports spéciaux. La fabrique de levure de Bruges eut une longue histoire en ce qui concerne ses transports par rail. Ces transports n'ont cessé qu'en 1970, après que l'usine ait cessé la production de la levure, en 1969. Les wagons portant la mention 'Levure Royale - Koningsgist' sur leurs portes devinrent alors inutiles et furent restitués à leur propriétaire, la SNCB. A l'origine, leur caisse était faite de cadres métalliques dans lesquels des planches de bois étaient fixées. A partir de 1964, les wagons du type 2211 B1 furent repris sous le type 2211 A1, tandis que les wagons d'origine du type 2211 A1 étaient repris sous le type 2211 A0. Ces wagons furent simultanément modernisés:

les planches de bois formant la caisse furent remplacées par des panneaux de multiplex. C'est sous cette forme que Van Biervliet les a reproduits, en exclusivité pour les lecteurs de Train Miniature Magazine.

Comme nous avons opté cette année pour un modèle 'Budget Line', nous pouvons vous proposer le set complet – y compris les 3 wagons – au prix attractif de 179 € en 2-rails analogique. La réduction que nous consentons à nos abonnés atteint les 44,90 euro (= 20 %) par rapport au prix en magasin. Si vous n'avez pas d'abonnement à la revue, vous économiserez quand même 24,90 euro (plus de 10 %) ou bien... abonnez-vous en vitesse. Ce modèle de loco sera ensuite reproduit en cinq versions différentes, avec ou sans décodeur, avec ou sans sons, tant en 2-rails qu'en 3-rails. Prière de bien indiquer l'option que vous désirez, lors de votre commande.

Cette action n'aura lieu qu'à la condition que 250 préinscriptions auront été enregistrées avant le 15 avril prochain.

Rendez-vous rapidement sur notre site web pour encore plus de détails et pour y trouver votre formulaire d'inscription: www.trainminiaturemagazine.be.

Comment se déroule cette action?

Sur cette page, nous avons imprimé un formulaire d'inscription, mais pour vous garantir un traitement rapide de votre commande, nous vous conseillons fortement de vous inscrire par internet: vous serez alors tenu au courant par mails de l'évolution, ce qui n'est pas possible par lettre. Si vous n'avez vraiment aucune possibilité de vous inscrire par internet, faites une copie du formulaire d'inscription ci-dessous et envoyez le à l'adresse: Rédaction TMM, Leonarduslaan, 10 à 2960 Brecht. Indiquez-y votre numéro d'abonné (que vous retrouverez sur l'emballage en plastique entourant votre magazine, lorsque vous le recevez par la poste).

Pour vous inscrire par internet, surfez sur l'adresse www.trainminiaturemagazine.be et cliquez sur le lien clairement indiqué sur notre page d'accueil ('home'). Vous serez alors dirigé vers le formulaire d'inscription, qu'il ne vous restera plus qu'à remplir soigneusement. Nous avons besoin de votre adresse postale pour vous envoyer ultérieurement le set à domicile et nous avons également besoin de votre adresse mail pour vous envoyer une confirmation.

Car vous recevrez un mail de confirmation de notre part: il sera alors très important de l'ouvrir et de cliquer sur le lien proposé, car

Formulaire d'inscription

A n'utiliser que par ceux qui n'ont aucune possibilité de s'inscrire par internet!

Nom et prénom:

Rue et n°:

Code postal et localité:

Pays: Signature:

Je suis abonné à TMM et je commande une loco 201.010 Van Biervliet et 3 wagons de levure.

Numéro d'abonné:..... (Non valable sans ce numéro!)

Version commandée aux conditions 'abonné':.....

(Voir ci-dessous pour la version désirée)

Je suis abonné et je commande un ou plusieurs sets supplémentaires de la loco 201.010 + 3 wagons de levure (nombre de sets commandés à indiquer ci-dessous).

Je ne suis pas abonné à TMM et je commande un ou plusieurs sets de la loco 201.010 + 3 wagons de levure (nombre de sets commandés à indiquer ci-dessous).

Je commande un set supplémentaire de 3 wagons de levure avec matricules différents (+ 60 €).

Nombre de sets supplémentaires commandés (loco + wagons) aux conditions pour un non-abonné (remplissez le nombre désiré):

VERSION 1	VERSION 2	VERSION 3	VERSION 4	VERSION 5
2-rails analogique:	2-rails DCC:	2-rails DCC Sound:	3-rails digit:	3-rails digit + sound:
(€ 199)	(€ 229)	(€ 298)	(€ 229)	(€ 298)

J'attends l'invitation à payer et verserai alors la somme totale due.

Versions disponibles	PRIX DE L'OPTION	PRIX ABONNÉ	PRIX NON-ABONNÉ
1. 2-rails analogique	---	€ 179	€ 199
2. 2-rails DCC	€ 30	€ 209	€ 229
3. 2-rails DCC Sound	€ 99	€ 278	€ 298
4. 3-rails digital Mfx	€ 30	€ 209	€ 229
5. 3-rails digital Sound Mfx	€ 99	€ 278	€ 298

ceci constituera un contrôle de la validité de votre adresse mail. Sans cette confirmation, votre inscription ne sera pas valable et ne nous sera pas parvenue! Pour les abonnés, il nous permettra de contrôler manuellement votre nom, adresse et n° d'abonné. Si après 30 jours ouvrables, vous n'avez toujours pas reçu ce fameux mail de confirmation signalant que votre commande est bien enregistrée, envoyez-nous alors un mail à l'adresse info@modelspoormagazine.com, car ou bien votre commande ne nous est pas parvenue, ou bien nous ne parvenons pas à vous atteindre par mail.

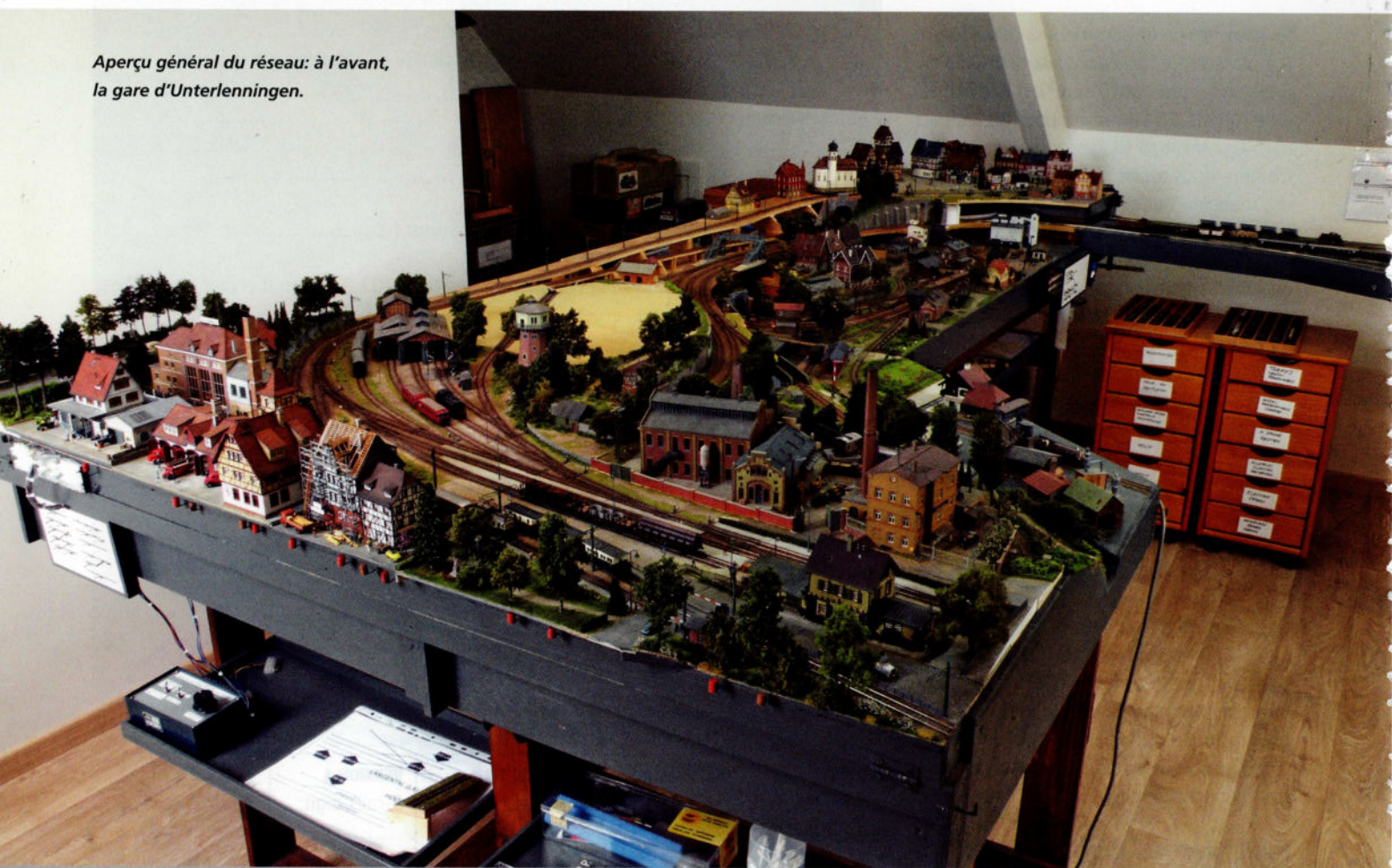
Lorsque nous aurons atteint le chiffre de 250 commandes, nous enverrons alors à tous les inscrits une invitation à payer. Ce

n'est qu'après paiement effectif que votre inscription sera considérée comme étant définitive.

Les abonnés à TMM peuvent commander un seul set au prix spécial de 179 euro, donc avec 44,90 euro de réduction. Tout le monde (donc y compris les non-abonnés) peut commander par ailleurs sans limitation du nombre des sets, au prix de 199 euro. Un set en version 3-rails (système Märklin) et modèle digital vous coûtera 30 euro de plus, tandis qu'un modèle digital sonorisé coûtera 99 euro de plus. Un set supplémentaire de trois wagons vous en coûtera 60 euro supplémentaires.

La livraison est prévue vraisemblablement fin 2015.

Aperçu général du réseau: à l'avant, la gare d'Unterlenningen.



CES RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS...

Van Langental naar Unterlenningen

DANS UN NUMÉRO QUI MET L'ACCENT SUR L'ÉCHELLE N, IL NOUS A SEMBLÉ JUDICIEUX DE VOUS PRÉSENTER UN 'RÉSEAU À DEMEURE' RÉALISÉ À CETTE ÉCHELLE. SON CONSTRUCTEUR EST UNE VIEILLE CONNAISSANCE: PAUL PEETERS, DONT LE RÉSEAU AUTRICHIEN RÉALISÉ À L'ÉCHELLE H0M VOUS A ÉTÉ DÉCRIT DANS NOTRE TMM N° 126. AVEC LE PRÉSENT RÉSEAU, PAUL REVIENT VERS SES PREMIÈRES AMOURS: L'ÉCHELLE N. VOICI SON RÉCIT.

Bref historique

Le réseau présenté ici est une grande extension d'un petit réseau réalisé à l'échelle N il y a près de 20 ans. Ses dimensions étaient de 120 cm sur 80; il est constitué de deux modules accolés par leur plus long côté. Il s'agit de la reproduction d'une petite gare que j'ai baptisée 'Langental' et qui est située sur une ligne secondaire fictive, quelque part au centre de l'Allemagne. Le

tracé des voies en forme d'ovale est séparé en deux: à l'avant, la gare visible et sur le module arrière, la gare fantôme et quelques voies de garage.

J'avais l'intention de faire participer ce petit réseau à des expositions. Il fut entièrement achevé en deux ans, environ. Grâce à un châssis fait de pieds, d'une frise d'éclairage

et d'un arrière-plan peint par mes soins (qui cachait la gare fantôme), ce réseau était apte à être exposé. Et il le fut à quelques reprises, entre autre à Genk et à Utrecht.

Quelques années avant de me lancer dans la construction de ce réseau, j'en avais réalisé un autre, cette fois à l'échelle H0e et d'inspiration autrichienne: vous avez pu le découvrir dans ce magazine, en juin 2013. Pendant la réalisation de ce projet, 'Langental' fut soigneusement entreposé dans un coffre en bois. Ce n'est que quelques années après la réalisation du projet en H0e que je me consacrai à nouveau à mon réseau en N. A l'origine, je pensais le démonter, mais



De nombreux murs de soutènement et des talus verdurisés, les accroche-regards de ce réseau.

Une belle image de la partie achevée de ce réseau.

c'était sans compter l'avis de mon épouse, qui proposa plutôt de lui adjoindre une extension. Et au final, comme je ne réussissais pas me séparer de ce petit réseau, je me rangeai à l'avis de mon épouse...

Après une longue période consacrée à la réalisation de plans – il y a cinq ans, environ – j'ai enfin lancé le projet, qui se révéla être plusieurs fois plus grand que le petit réseau d'origine, devenu le centre de l'extension. Entretemps, j'ai pu profiter d'un espace suffisant sous la forme d'un confortable grenier pour mon hobby.

L'extension

A l'époque, j'avais déjà prévu une possibilité d'extension pour 'Langental': quelques voies disposées en gare terminaient au bord du réseau et pouvaient donc être prolongées. Dans la gare fantôme, on trouve également une voie pouvant servir dans ce but. Les deux voies raccordables à gauche.



Les détails comme cette passerelle pour bestiaux sont faits 'maison'.



La charrette de laitier tractée par un chien et le poteau télégraphique: du fait 'maison'.



Un train venant de Langental va rejoindre la ligne principale, passé le pont.

sur 'Langental' sont désormais prolongées jusque d'une part une scierie et d'autre part vers une usine située un peu plus loin, mais qui n'est toutefois pas visible: cette voie se termine en effet dans un tunnel. A droite, on trouve encore une voie le long d'une cour à marchandises: elle a également été prolongée.

Depuis la gare fantôme, une voie part également, qui bien plus loin, se raccorde à la ligne principale à double voie. Cette ligne a

la forme d'un ovale plat où dans la partie visible, les voies sont rapprochées afin de donner l'impression d'une ligne à double voie. Les deux extrémités disparaissent en tunnel, de façon à ce que les boucles soient soustraites des regards.

Au-dessus de ce tracé de voies, il y a de la place pour le paysage. On trouve notamment du côté gauche de ce réseau une gare terminus, qui a été baptisée 'Unterlenningen': c'est principalement dans cette partie de réseau que le présent reportage se déroule. 'Unterlenningen' peut également être atteint via un aiguillage se détachant de

la ligne à double voie dont question ci-dessus. Grâce à ceci, on obtient une liaison avec 'Langental' via la ligne principale vers Unterlenningen, d'où le titre de... ce reportage.

De la ligne principale, on trouve également une liaison vers le module supportant les voies de garage. Ce module peut très facilement être détaché du reste du réseau. Malgré le fait que ce réseau soit constitué de plusieurs segments, il n'est toutefois pas destiné à sortir de la maison: ce n'est que dans la perspective d'un éventuel déménagement que cette disposition a été choisie, ce qui fut le cas il y a deux ans. C'est la

Le centre du réseau: la gare de Langental.



La ligne principale à double voie disparaît sous Unterlenningen dans un double tunnel.

preuve que le tout avait bien été conçu. Ce réseau restera donc toujours un réseau 'à demeure'...

Les points négatifs

Pour maintenir l'accessibilité de l'ensemble du tracé des voies, quelques solutions originales ont dû être trouvées. C'est ainsi que toute la partie supportant la gare d'Unterlenningen et les bâtiments annexes sont montés sur une partie rabattable, au moyen de charnières. De cette manière, les

voies continues de la ligne principale situées en souterrain restent toujours accessibles. Jusqu'à présent, cela s'est avéré être une bonne solution, mais dans le cas d'un déraillement d'un train en souterrain, la remise à rails des véhicules déraillés est une pénible opération à réaliser, car tous les convois se trouvant à ce moment en gare d'Unterlenningen doivent d'abord être retirés des rails. En outre, des fiches électriques doivent être déconnectées et quelques renforts maintenant le tout doivent être enlevés. Toute l'opération prend facilement un bon quart d'heure mais heureusement, cela n'arrive pas souvent. Cette opération est par ailleurs

mise à profit pour nettoyer les rails et enlever les éventuelles poussières.

Cette solution fut nécessaire car j'avais décidé de ne pas racheter les différences de niveau au moyen de voies en colimaçon: ces dernières prennent beaucoup de place, ce que je voulais absolument éviter. Les différences de niveau du paysage seraient devenues trop importantes et finalement, ce serait devenu un paysage montagneux. Pour ne pas créer de pentes trop importantes, l'espace entre les différents niveaux a été maintenu le plus bas possible. D'où la solution de parties de paysage rabattables et amovibles. Les mani-

pulations nécessaires dans le domaine des raccords électriques, ainsi que les transitions entre les différents segments, ont aussi nécessité des solutions parfois contraignantes. Suite à tout ce qui précède, mon réseau n'est ni facilement démontable ni remontable.

Les buts poursuivis

En fait, ma conception concernant le modélisme ferroviaire n'a pas beaucoup évolué au fil des ans. Deux choses ont toujours été importantes. D'abord, j'ai toujours essayé de faire jouer le rôle principal par le train lui-même. Cela veut dire que l'élément 'jeu' a toujours été pour moi le plus important. En examinant le plan des voies, vous pourriez peut-être faire remarquer que le nombre de voies présentes est trop élevé par rapport à la superficie totale du réseau. Pour moi, cela ne constitue toutefois pas un problème, car les possibilités de jeu s'en voient augmentées. Le thème de ce projet était d'obtenir un bon mélange entre les possibilités de manœuvres et les circulations sur la ligne principale. J'en viens directement à ma seconde exigence: en réalisant un paysage ad



La brasserie est entièrement faite 'maison', selon la fantaisie de l'auteur. L'intérieur est issu d'un kit Falter en H0.

hoc entre les nombreuses voies présentes, j'ai voulu créer l'illusion que l'ensemble apparaissait finalement comme étant naturel. Mais le lecteur jugera par lui-même si

ce résultat est atteint, maintenant que ce réseau est achevé.

Le point suivant est l'intérêt que je porte aux petites lignes secondaires, aux lignes de tram

En route d'Unterlenningen vers la petite ville de Gustavberg: le tram passe à hauteur de la brasserie Scholl.





La gare d'Unterlenningen, avec le terrain industriel qui la jouxte.

droit du réseau – où dans le futur, la petite ville de Gustavberg viendra prendre place – j'avais d'abord prévu l'érection d'un dépôt de trams, mais on n'y trouvera qu'un simple arrêt, avec une voie d'évitement. Cette ligne continue au-delà, mais de façon imaginaire...

La ligne de tram grimpe par ailleurs vers la partie la plus élevée de ce réseau. Une sérieuse rampe fut ici nécessaire, mais comme les rames sont courtes, cela ne pose pas de problèmes. La voie du tram constitue par ailleurs la terminaison de la partie arrière du réseau. Les différents niveaux de voies sont au nombre de quatre. Le paysage monte donc graduellement vers l'arrière, de façon à ce que le tout ne semble pas trop plat. Alors que pour certains de mes réseaux précédents, l'accent avait été plutôt mis sur un paysage montagneux, j'ai opté cette fois pour plus d'urbanisation et une petite industrie. Les différents raccordements ferrés me donnent la possibilité de mieux utiliser cette option.

Un autre élément important pour moi est la liberté que je me suis octroyée dans le domaine du décor de ce réseau. Cela veut dire en pratique que seul le tracé des voies



Activité intense dans la remise pour locos d'Unterlenningen.

et à voie étroite. Par le passé, certains de mes projets furent plus orientés vers la reproduction de lignes de tram locales ou – comme ce fut le cas pour mon réseau en H0e – la reproduction d'une ligne à voie étroite. Le choix d'un réseau allemand résulte de l'offre disponible en matériel roulant et en accessoires. Auparavant, je confectionnais de nombreux bâtiments; grâce à la combinaison de pièces issues de boîtes à assembler différentes, je réalisais mes propres créations. Enfin, mon attrait vis-à-vis de l'architecture allemande n'est pas étranger à ce choix.

L'élément 'ligne de tram locale' n'est donc pas absent de ce réseau: j'ai choisi de l'intégrer totalement dans ce réseau. Au départ de la gare d'Unterlenningen, une liaison a été prévue avec une ligne de tram: il est donc possible de faire passer du matériel pour voie secondaire sur cette ligne de tram, et inversement. A l'origine, le but était de prévoir plus d'espace pour le thème du tramway, mais cela n'a pas été concrétisé: l'offre disponible en modèles réduits de trams à l'échelle N est trop réduite que pour en faire le thème principal. Du côté



Une belle vue de la gare, avec la ligne de tram qui s'y raccorde à l'arrière.

est une donnée fixe et que le 'remplissage' complémentaire du paysage n'est pas déterminé à l'avance. Au fil des ans, je conserve cette liberté d'achever le décor de mes réseaux selon mon inspiration du moment. Il est toutefois établi par exemple qu'une petite ville sera reproduite et que par ailleurs, la localisation d'une petite usine est déjà déterminée en fonction des raccordements ferrés. Mais quant à savoir quelle usine sera finalement implantée, cette donnée est encore dans les limbes...

L'emplacement des différents bâtiments de Gustavberg, qui sont tous prêts à être posés, a déjà été modifié à plus d'une reprise. L'aspect définitif de cette petite ville n'est donc pas encore défini à ce moment. Cette manière de procéder maintient par ailleurs l'intérêt du projet: n'oublions pas que le but final d'un réseau miniature d'une telle taille est d'être occupé pendant des années...

La technique

Au sujet des particularités techniques de ce réseau, il n'y a pas grand-chose à dire. Lors de la réalisation d'un réseau, le choix doit être fait entre les modes analogique ou digital. Pour moi, ce choix tombe presque sous le sens. Par contre, si je



Le tram devant la gare d'Unterlenningen.

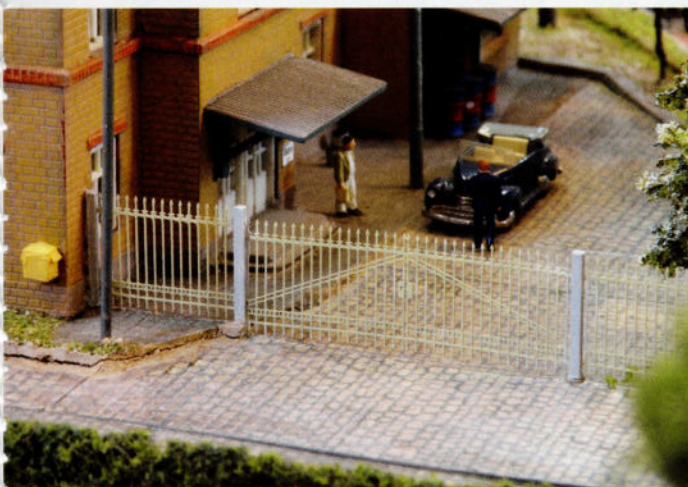
devais débiter maintenant en modélisme ferroviaire, je choisirais sans doute le digital, mais comme en 1979, il n'en était quasi pas question, je suis donc resté en mode analogique.

Je voudrais toutefois ajouter ici une considération. A cette époque, la qualité des locomotives à l'échelle N n'était pas celle que l'on est en droit d'attendre de nos jours. Je me alors suis fort agacé des qualités de

roulement minables de plusieurs de mes modèles. Faire des manœuvres avec de tels modèles était un doux rêve et ne voir que circuler des trains en ligne principale ne me satisfaisait déjà plus à l'époque. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle après dix ans environ d'échelle N, je suis passé à l'échelle H0. Les modèles produits par Roco à la fin des années '80 et reproduisant les engins du Mariazellerbahn en Autriche m'ont



A l'avant-plan, la ligne secondaire; à l'arrière, le tunnel double de la ligne principale et sous le pont, le raccordement industriel venant de Langental.



Le grillage finement gravé devant l'usine provient du fabricant en petites séries N-Detail.

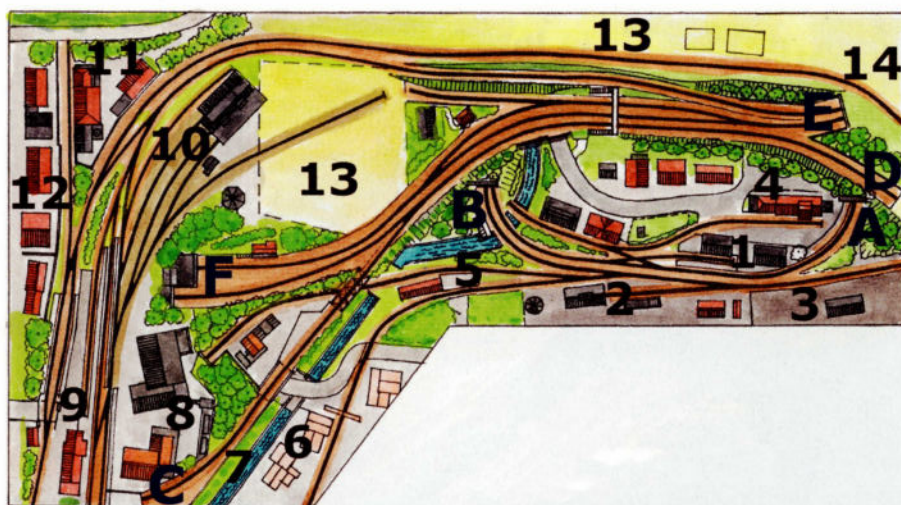


Des modifications importantes de l'architecture furent nécessaires pour donner un aspect réaliste à de nombreuses maquettes Falter et Vollmer.

toutefois incité à me lancer dans le H0e, grâce à cet excellent matériel. Comme déjà dit dans cet article, mes petits trains en N ont littéralement dû céder leur place, pour une longue durée. Mais l'attrait pour cette petite échelle m'est toujours resté, au point que quelques années plus tard, j'ai finalement débuté la construction de 'Langental', autour duquel le projet actuel est venu se greffer.

En vieillissant, il m'est toutefois apparu qu'il devenait difficile de travailler à cette échelle: je dois désormais choisir entre trois paires différentes de lunettes, selon la distance que me sépare de mes modèles! Le 'chipotage' à réaliser aux locomotives et aux wagons devient aussi énervant. Je reste pourtant partisan de cette échelle, ne serait-ce que pour le gain de place qu'elle permet.

Concernant les qualités de roulement des locomotives, elles se sont d'ailleurs fortement améliorées ces dernières années, chez tous les fabricants. Et il existe aussi des solutions pour améliorer le comportement des anciens modèles: j'ai systématiquement remplacé les anciens moteurs – souvent à 3 pôles – par des moteurs à cloche. Une firme allemande propose d'excellentes alternatives pour de nom-



A, B, C, D, E & F: les portails de tunnel.

1. La gare de Langental
2. Une remise aux locomotives
3. La halle aux marchandises
4. Le raccordement de la laiterie
5. Les deux raccordements vers les usines
6. La scierie
7. La rivière canalisée
8. Le site de l'usine
9. La gare d'Unterlenningen
10. Une remise aux locomotives
11. La brasserie Scholl
12. La rangée de maisons avec pharmacie, caserne de pompiers et commerce de tracteurs
13. Reste à décorer
14. Le raccordement vers la petite ville de Gustavberg.

DESCRIPTION DU TRAJET EN TRAIN

D'abord une explication: sur le plan, la partie de droite du réseau, où la petite ville sera érigée et où viendront les voies de garage, n'a pas été reproduite. Pour mieux comprendre ce plan, nous allons y accomplir un voyage imaginaire en train.

Nous partons de Langental en passant par le tunnel de droite A et arrivons ainsi dans la gare fantôme. A l'extrémité de celle-ci se trouve un aiguillage. Si nous suivons la branche de gauche, nous arrivons à nouveau dans la partie visible, via le tunnel B. Si nous continuons tout droit, nous quittons alors le réseau en forme d'ovale et poursuivons en souterrain par la ligne secondaire jusqu'au tunnel C, où nous retrouvons la lumière du jour. Un peu plus loin, devant un pont métallique, la ligne secondaire se raccorde à la ligne principale. Nous circulons maintenant jusqu'au tunnel D. Juste

d'après le tunnel, on trouve un aiguillage. A droite en position déviée, nous roulons sur la partie des voies de garage. Tout droit, nous suivons la ligne principale qui accomplit une boucle de 180° sous la petite ville de Gustavberg, jusqu'au tunnel E. Juste avant la sortie du tunnel, on trouve à nouveau une bifurcation: soit nous restons sur la ligne principale, soit nous rejoignons à nouveau la ligne secondaire. Cette dernière grimpe fortement jusqu'à arriver en gare d'Unterlenningen: notre périple se termine ainsi.

Si nous retournons vers Langental, il est nécessaire alors d'emprunter une partie de la ligne principale à contrevoie: ce n'est peut-être pas très réglementaire, mais j'ai dû opter pour cette solution pour éviter des difficultés de tracé. Près du tunnel E, nous pouvons à nouveau rester sur la ligne principale

jusqu'au moment de disparaître en souterrain dans le tunnel F. La ligne continue en suivant une double courbe en 'S' – à nouveau à 180° – jusqu'à la sortie de ce même tunnel. La section de voies entre les tunnels E et F est donc la partie aplanie de l'os de chien' formant la ligne principale, ce qui lui fait ressembler à une section à double voie. Toute la ligne principale est par ailleurs plane, sans aucune déclivité: les seules rampes se situent le long de la ligne secondaire. Au départ de Langental, la ligne s'élève de 5 cm jusqu'au tunnel C. La ligne secondaire près du tunnel E présente une forte rampe d'également 5 cm jusqu'au tunnel C. Enfin, on rencontre aussi une rampe le long de la ligne du tram depuis Unterlenningen jusqu'à la petite ville de Gustavberg, qui se situe à 15 cm au-dessus de Langental. Terminus: tout le monde descend!

breux moteurs anciens. Manœuvrer lentement n'est désormais plus un fantasme inaccessible, mais est devenu un élément de jeu supplémentaire sur mon réseau miniature.

Le paysage

La présente description et les photos illustrant cet article donnent un bon aperçu des parties achevées de ce réseau. Comme déjà mentionné, le réseau actuel a été construit autour du noyau de base datant d'il y a 20 ans. Mais les photos de ce reportage ne montrent finalement pas grand-chose de ce projet: il y a une raison à cela. Comme 'Langental' est séparé optiquement en deux – la partie arrière étant alors partiellement cachée derrière un décor de paysage peint – la situation actuelle est totalement différente. Sur la partie reprenant la gare fantôme court dé-



Une vue aérienne de la gare achevée. La parcelle en friche est prévue pour une usine.



Une vue d'ensemble d'Unterlenningen, avec à gauche, l'arrêt du tram.

sormais une ligne à double voie. L'arrière-plan est passé – façon de parler – de 2 à 3 dimensions.

Pour l'instant, il n'est pas encore intéressant d'en prendre des photos, car sur cette partie, un nouveau paysage doit venir prendre place, d'autres parties devant par ailleurs être restaurées, vu l'âge du petit réseau.

La gare d'Unterlenningen et derrière, le site de l'usine est par contre totalement achevé à l'heure actuelle, ce qui permet la réalisation de belles prises de vues. Pas grand-chose n'est à dire concernant l'habillage du paysage. Il est essentiellement le résultat des méthodes classiques que tout modéliste digne de ce nom peut aisément pratiquer: la patine de bâtiments, la fabrication 'maison' d'arbres, l'utilisation de produits

de décor de différentes marques pour le gazonnage, etc. Comme j'ai opté pour ne pas intégrer trop de paysages rocheux dans ce réseau – au contraire d'autres projets antérieurs – j'ai dû rattraper les différences de niveau au moyen de murs de soutènement et de talus verdurisés: ce fut un autre défi à relever.

Une façon importante de travailler que je pratique désormais – encore plus que par le passé – est le travail par petites parties de paysage, que je réalise sur la table de travail. Une fois achevées, ces parties peuvent alors être intégrées dans le réseau. Toute la partie de l'usine et son terrain environnant est ainsi amovible: une voie y passe en souterrain et doit donc rester accessible. De nombreuses parties du paysage seront réalisées de cette façon, dans le futur. C'est

en tout cas moins contraignant que de travailler sur place, parfois dans des positions impossibles, ce qui devient insupportable pour mon dos. Oui: les conséquences de l'âge se manifestent de plus en plus, et il faut apprendre à vivre avec elles...

Pour terminer, encore une remarque: la partie des voies de garage qui reste à relier – dont il a été question au début de ce reportage – deviendra sans doute dans l'avenir un module à part entière: j'ai déjà des idées à ce sujet. Mais avant cela, je serai sans doute occupé encore pendant des années à achever les parties du réseau actuel. Plus tard, je pourrai venir vous en parler, dans le cadre de cette rubrique 'Réseaux à demeure'...

Texte & photos: Paul Peeters.



Nürnberg 2015

Bien évidemment, la rédaction a ramené de son séjour de trois jours à la Foire des jouets de Nuremberg de nombreuses nouveautés et quantité de belles photos. Mais pour commencer, une constatation. L'espace occupé par les différents stands a fortement diminué par rapport aux années précédentes. La crise se fait sentir et les fabricants rognent sur les frais de participation à une telle exposition. Roco/Fleischmann avaient même remplacé leurs jolies petites hôtesse par des jeunes gens habillés miteusement, tandis qu'au centre de leur stand trônait... un circuit de course.

Herpa et Preiser se sont contentés de la moitié de l'espace auquel ils nous avaient habitués. Lors de cette Foire, nous n'avons pas découvert de véritable primeur susceptible de réjouir le modéliste d'inspiration belge, tout simplement parce que toutes ces nouveautés avaient déjà été publiées sur internet quelques semaines avant la tenue de la Foire.

Est-ce que notre pèlerinage de trois jours à travers les méandres du hall 4A n'aurait-il donc servi à rien? Quand même pas. Il nous a surtout donné l'occasion d'échanger nos points de vue avec les fabricants et les

importateurs et de connaître leur vision à plus long terme. Et ça, vous ne le trouverez pas sur internet... En outre, notre photographe a pu prendre des centaines de clichés des modèles et des prototypes exposés sans être gêné par les vitres des armoires-vitrines, ce qu'aucun amateur n'a pu faire. De quoi maintenir l'intérêt de nos lecteurs pour le traditionnel reportage que nous vous présentons ici, et que nous avons voulu étendu. Vous y trouverez la plupart des nouveautés intéressantes, en mots et en photos.

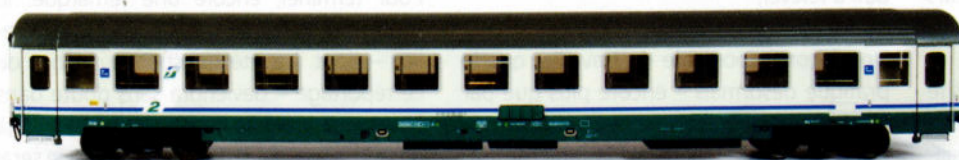
ACME HO

ACME s'est attaché à reproduire des trains complets. Son train de nuit 299 Denderleeuw – Bruxelles – Milan (via Luxembourg, Metz, Strasbourg, Bâle, Lugano, Chiasso et Milan) suscitera sans doute beaucoup d'intérêt. Pour la rame

complète, vous devrez toutefois disposer d'un grand réseau: elle est composée de pas moins de 7 voitures, auxquelles il faut ajouter la loco (par ex. une série 20 de Roco). Cette composition est disponible sous la forme de trois sets. Le 1^{er} contient une I6 'A' SNCB à compartiment-vélos et une voiture de 2^e classe en livrée orange 'C1', qui constituent la tranche Denderleeuw-Luxembourg. Les voitures des deux autres sets circulaient entre Denderleeuw et l'Italie: le 2^e set contient deux

voitures type Z2 des FS. Le 3^e set contient trois voitures-couchettes I6 Bc SNCB et une voiture-lits 'MU' SNCB.

En exclusivité pour Elotrack, ACME sort une loco 'Traxx' en livrée jaune et bleue NS, immatriculée E186 001: ce n'est pas seulement la 1^{ère} Traxx dont question dans ce reportage, mais aussi la première que sera disponible dans le commerce. D'autres marques prévoient en effet de sortir ce modèle: la même loco est annoncée par ACME en livrée rouge de DB Schenker et en livrée gris clair d'ECR (Euro Cargo Rail). Ces locomotives remorquent des trains de marchandises entre la Belgique, la France et l'Allemagne.





ARNOLD N

A côté de nombreuses locomotives allemandes et autrichiennes, les lecteurs néerlandais seront surtout intéressés par la Traxx bleue des NS, numérotée E186 002. Les NS ont commandé 19 locomotives de ce type en 2014 chez Bombardier, pour les utiliser aux Pays-Bas et en Belgique. Il s'agit donc également d'une nouveauté 'belge'. Mais vous pourrez aussi opter pour une Traxx en livrée Euro Cargo Rail.



ARTITEC HO

Artitec nous a surpris par une rue entièrement belge. Cette rue est constituée de kits en résine, avec comme figure de proue le café 'De Statie'. Nous vous renvoyons à l'article qui est consacré à cette rue dans le présent magazine. Les modélistes néerlandais apprécieront quant à eux certainement la chapelle Driekoningen (ou Gasthuis-kapel) de Doetinchem: malgré ses dimensions réduites, elle a belle allure. Et les vitrines de ce fabricant présentaient également du matériel roulant nouveau: nous y avons vu une voiture-

postale des NS P70**/P79** en livrée turquoise, verte et bleue, à bord duquel le tri postal fut effectué, entre les époques IIa et IIIc. Toujours dans les trois teintes citées, un fourgon à bagages à six portes – un 'Stalen D' – est également prévu. Les voitures à fenêtres ovales annoncées depuis des années devraient sortir au cours de ce trimestre encore. Les voitures 'Plan W' sont plus modernes que leurs devancières: en cas de commandes suffisantes, elles seront à nouveau reproduites, avec de nouveaux matricules. Pointons encore toute

une série de camions DAF en différentes teintes et inscriptions, ce qui n'étonnera personne. Une grande variété de chargements sera également disponible. Un certain nombre de variantes 'civiles' du Chevrolet 3T seront également reproduites, avec en primeur un camion dépanneur belge 'Van Camp'. Tout autre thème, les navires historiques: on pouvait voir un Kogge du 14^{ème} siècle et un chasseur de l'Amirauté du 17^{ème} siècle, tous deux à l'échelle 1/87^e.

ARTITEC TT, N, Z

Les vélos, les vélos et les rayonnages pour outillage dans le dépôt de locomotives nous sont déjà connus au 1/87^e: ils seront bientôt disponibles prêts à l'emploi aux échelles 1/120, 1/160 et 1/220.



ARTITEC MILITAIRE

L'arsenal de véhicules militaires aux échelles 1/72, 1/87, 1/120 et 1/160 s'accroît régulièrement, tant sous forme de kits qu'en versions prêtes à



l'emploi. On peut y voir un char Léopard tant de l'armée belge que de l'armée néerlandaise, en différentes versions.



AUHAGEN HO, N

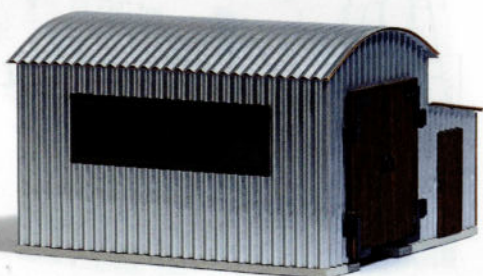
Le dépliant des nouveautés chez Auhagen a fondu comme neige au soleil... Dans l'intéressant système 'Baukasten', certains nouveaux éléments vont venir compléter la collection. Ce système permet d'assembler des bâtiments

industriels selon votre imagination au moyen de murs, de fenêtres, de portes, de panneaux de toit, etc. disponibles séparément. Une nouvelle boîte de base contient une entreprise métallurgique, pour laquelle un certain nombre d'éléments

d'aménagement intérieur sont livrés. Un set contenant deux transbordeurs à bande à l'échelle N ou un set de moteurs et d'armoires électriques en H0 font partie de ces nouveaux accessoires.

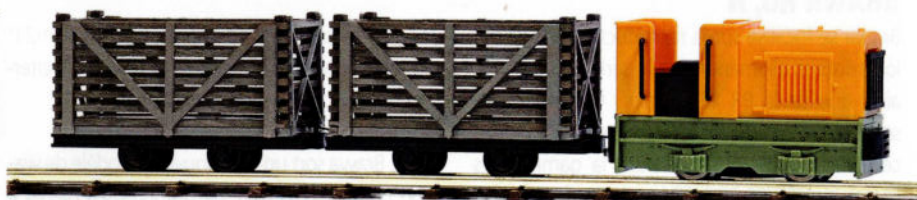
BEMO HOM / HOE, 0m

Comme nous avons pu le voir pour d'autres marques, la plupart des nouveautés sont des variantes de modèles existants. Comme véritable nouveauté, relevons une voiture-pilote du FO et un conteneur ACTS pour le transport de bois, en H0m. Pour l'échelle 0m, on pouvait voir sur le dépliant une photo d'une Ce 4/4. Avec cette locomotive universelle, Bemo enrichit fameusement son programme à l'échelle 1/45. Pour le tracé des voies, le système 'Ferro-Flex' en 0m est conseillé: il est constitué de voies droites, courbes et de traversées-jonctions. Les aiguillages en 1:7 présentent un angle de déviation de 8,2 degrés.



BUSCH HO

Busch étend sa gamme de voie étroite 'Feldbahn' au moyen de nouveaux modèles de petites locos et de wagonnets, ainsi que d'accessoires pour une petite remise. Dans un autre genre, vous



trouvez une piscine à ciel ouvert. Cette marque produit également de nombreux détails intéressants qui nous permettront de détailler nos réseaux miniatures. Pour n'en citer que quelques-

uns: des bancs et des tables, des verres à bière, des étagères, des caisses et des fûts, ainsi que de l'équipement pour un atelier ou un abattoir.



B-MODELS / VAN BIERVLIET HO, 1

Pour sa 2^{ème} participation à la Foire de Nuremberg, Van Biervliet exposait quelques nouvelles variantes de teintes et de matricules de modèles déjà repris à son catalogue: pas de nouveautés spectaculaires, donc. Un premier pas prudent vers le marché allemand est l'annonce de la reproduction d'une BR 252/156. Nous avons également pu voir une impression en 3D d'un wagon moderne à citerne coude, à l'échelle 1.

Pour le Benelux, des modèles de wagons-colis étaient exposés. On s'attend à ce que le locotracteur de la série 91 soit disponible en avril prochain. Pour l'instant, les techniciens essaient de rendre invisible l'électronique à bord de ce minuscule modèle, y compris le power pack. Une version sonorisée verra même le jour. Pour les 55, on peut s'attendre à la production de la 5525 jaune (atelier: Hasselt), ainsi que de la 5505 bleue. La toute première 205 (la 205.002) à simples phares et décoration à 'moustache' réjouira sans aucun doute de nombreux adeptes de l'époque III. La 5504 sera reproduite en version à trois phares. La 1818 des CFL sortira également à bref délai.

Dans la gamme 'Budget Line', la production de la 6207 en jaune et de la 6203 avec logo Infrabel est prévue. La 6219 en livrée verte un peu spéciale sortira également, ainsi que la 6317 en livrée bleue Infrabel et la 6321 en livrée verte simplifiée.



Toujours dans la gamme 'Budget Line', nous avons pu photographier la 202.020 du PFT, ainsi que le premier modèle des CFL, à savoir la 1603, avec l'ancien logo arrondi. Outre quelques autres versions belges, on trouve encore dans le catalogue plusieurs modèles de 'gros nez' étrangers. Il faudra encore attendre quelque temps avant de pouvoir disposer de la version sonorisée, car

elle est fournie de pair avec un générateur de fumées, dont le décodeur n'est pas encore au point: ce petit joyau coûtera 329 euro. L'Eaos-x 075' est une nouvelle déclinaison de wagon existant. B-Models attend par ailleurs la livraison au cours du début de cette année de tous nouveaux wagons porte-conteneurs InnoWagon, produits à la demande d'Innofreight, Knauf et des ÖBB.



BRAWA HO, N

Brawa se focalise sur la reproduction en H0 des locomotives allemandes de la série E75/BR 175, ainsi que de la BR 186 'Traxx'. Cette dernière sortira bien entendu en différentes livrées, dont celle des NS (E186 003). Dans la gamme des Diesel, les V90/BR 290, 291 et 294 sont prévues: il s'agit de 'sœurs' de la V100 mieux connue. Dans le domaine des wagons, un 'Tbis' à parois coulissantes, tel que l'on peut en voir dans nos pays, verra le jour. En variantes de livrées, nous avons vu un couvert G10 de la SNCB portant le

logo de la marque 'Spa', un tombereau 'Om21' des NS en livrée anthracite et des wagons-citernes 'Caltex' et 'Zoutindustrie Hengelo'.

En N, Brawa sort un tout nouveau modèle de wagon couvert G10 avec de nombreuses pièces à assembler, en très fine reproduction. Outre cette version allemande (et de nombreuses autres), ce modèle d'à peine 58,1 mm sortira également en livrée gris foncé des CFL et en brun/rouge des NS, pour le transport de grains.



BRAWA O

Ce n'est pas vraiment une nouveauté, que la sortie du wagon réfrigéré UCI standard, apparu l'année passée à l'échelle 1/45 et maintenant annoncé en livrée néerlandaise. Ce modèle sera décoré du logo Chiquita, ce qui le situe dans l'époque IV.

ESU HO

Nous avons appris que le modèle de la série 80 SNCB serait quand même prêt cet été. ESU a joué de malchance lors du lancement de ce modèle (ainsi que pour la V60 allemande). On travaille dur pour le moment à un nouveau châssis chez un autre sous-traitant, qui sera bientôt – et enfin – prêt. D'autres locomotives sortiront aussi avant cet été: la nouvelle E94 et la T16.1 (BR 94), ainsi que les Voith déjà annoncées précédemment: BR 261, 245 et V200. Un certain nombre de 'Class' 77 intéressant notre marché est également annoncé. La voiture de mesures s'est révélée être un tel succès qu'elle a rapidement été épuisée: un nouveau tirage devrait avoir lieu cet été. Parmi les décodeurs, pointons la conception du Lok-Sound L V4.0, destiné aux plus grandes échelles: la voie 1 et les locomotives pour trains de jardin.



EXACT-TRAIN HO

Les gens de Leerdam sont bien occupés et vont oser lancer la reproduction d'une automotrice quadruple Mat '54 – une 'tête de chien' des NS – pour une sortie prévue en 2016. Autre modèle prévu: une voiture postale du type 'Pec'. De ces deux modèles, seule une vue d'artiste était disponible sur le stand, ainsi qu'une série de wagons connus comme les 'Ommu' Klagenfurt, 'Ommru'

Villach et 'Ommr' Linz. Les wagons porte-autos à trois essieux déjà reproduits par le passé sont désormais disponibles avec le pont inférieur en tôles pleines: un modèle achevé en était déjà visible, ainsi qu'un 'Ghs' du type 'Oppeln': ce dernier est très intéressant, car il a également fait partie du parc des chemins de fer belges et néerlandais.



FALLER HO

Même si cette marque se renouvelle avec une maquette d'une gare moderne allemande et ses quais contemporains, Falter reste toujours synonyme de maisonnettes anciennes d'inspiration allemande. La gamme 'Kermesse' existe maintenant depuis trente ans, un anniversaire fêté par la sortie en petite série d'une tente rectangulaire pour festivités de 41 cm sur 29, pas moins: elle est destinée à ceux qui ont à la fois de la place libre et des figurines en nombre suffisant...

La commande digitale fait son apparition dans le 'Faller Car-System'. Ce système fonctionne par détermination de la position par GPS au moyen de quatre satellites disposés au-dessus du réseau (!), un dispositif déjà commercialisé il y a quelques années par Gamesontrack pour les trains miniatures.



FERIVAN HO

C'est toujours un plaisir de voir les nouveautés que Fernand Van Hoey déballe de ses bagages. Cette année, nous allons pouvoir nous régaler avec un modèle d'une motrice du type 'S' de la SNCV. Elles ont été construites sur base d'anciennes motrices, entre 1953 et 1959. Elles ont sillonné toute la Belgique en livrée crème, quelques-unes étant peintes en rouge et crème dans le Hainaut. Si la mise en peinture vous rebute, vous pouvez obtenir un kit à assembler avec la caisse déjà peinte.

Basés successivement à Marloie, Tournai et Forville, les ART (autorails-tracteurs) 297 à 300 construits en 1947 par la SNCV sont également disponibles: ils ont été utilisés tant en trafic voyageurs que marchandises. Grâce à Ferivan, vous pourrez bientôt les faire circuler sur votre réseau en H0m.



FLEISCHMANN N, HO

En examinant à la loupe les nouveautés en HO produites par Fleischmann, le premier nouveau modèle qui frappe est celui de la locomotive électrique BR 160 de la DB. Il s'agit en fait d'un modèle existant modifié, avec un détaillage plus fin et des attelages digitaux. Ce modèle est également sonorisé, une opération qui s'effectue souvent pour des modèles rénovés. Chez Roco aussi, d'ailleurs. Pour le Benelux, les tombereaux 'Europ' de la SNCB sont en chantier, ainsi qu'un wagon fermé du type 'CHOK' des NS. A l'échelle N (déjà petite), la plus petite locomotive électrique de la DB va être reproduite: la E69 05 ne fera que 54 mm à l'échelle N... Du point de vue longueur et réalisation, la série 4000 de CFL-Cargo a une toute autre allure: nous la retrouvons comme nouveauté à l'échelle N en 2015, ainsi que les voitures à double étage 'Dosto' des CFL. Pour en constituer une rame de 4 voitures, deux voitures de 2^{ème} classe portant des matricules différents seront disponibles, outre une voiture-pilote et une voiture mixte 1^{ère}/2^e classe. Cette même composition (loco + 4 voitures) sortira par ailleurs également chez Minitrix. En ce qui concerne le parc des wagons du Benelux, Fleischmann reproduira en N un wagon plat à bords bas et à 4 essieux du type 'Res', deux wagons télescopiques différents et un wagon à parois coulissantes SNCB. Le 'Res' sortira également en livrée bleue des CFL. Un set de trois wagons pour transports lourds du type 'Samms' des NS sera produit, ainsi qu'un set de trois wagons-citernes de la firme privée GATX et un wagon à toiture basculante 'Tadgs' de la firme Granwaco.

HERPA

A l'occasion de la Foire, Herpa annonce la sortie de deux nouveautés dans sa série de voitures de course de teinte noire mate: la R8 Audi et la Mercedes SL Cabrio seront disponibles dès mars prochain. Parmi les camions, l'Actros' de Mercedes-Benz pour transports lourds est sous les feux de la rampe. La nouvelle BMW M4 coupé à l'échelle 1/43^e est pourvue d'un coffre et d'un capot ouvrants. Sous ce capot, on peut y voir la reproduction fidèle du moteur. Conjointement à toute une série de nouvelles Audi, Herpa présente également un garage moderne de la même marque. Minikits est une série de kits à assembler très simples de petits modèles bon marché, à l'échelle 1/87^e: cette collection est également étendue par de nouveaux modèles.



JOSWOOD N, HO, O

Ce spécialiste en bâtiments découpés au laser (venant de la région de la Ruhr) nous a montré en HO un certain nombre d'objets industriels importants dont des tubes d'extraction, un ascenseur pour marchandises isolé et entouré d'escaliers gravés de façon filigrane, le tout d'une hauteur de 295 mm, et toute une série de tubes, avec vannes. Pour l'habitat urbain, Joswood dispose déjà de toute une série d'habitations à étages à son programme, où nous avons également vu

figurer des maisonnettes à base trapézoïdale, de manière à ce qu'une rangée de maisons puisse aussi être courbée ou cintrée. Une série de clôtures et de murs en N, HO et O paraît également intéressante. Nous avons encore photographié une écurie et une étable en O qui ne sont pas reprises dans le dépliant. Nous avons par contre pas vu les maquettes polonaises équivalentes, également découpées au laser.



JOUEF HO

Au sein du groupe Hornby, Jouef se consacre logiquement au marché français et le Benelux est pour lui secondaire. La grande nouveauté est la sortie du TGV 'La Poste', en jaune canari: il sortira aussi bien avec l'ancien que le nouveau logo. Le set de base comptera quatre véhicules. Le TGV PSE (Paris-Sud-Est) sortira également dans la dernière livrée en date, dite 'Carmillon'. Outre le set de base comportant les deux motrices (dont une 'dummy') et une remorque de 1^{ère} et une autre de 2^e classe, des remorques de 1^{ère}, de 2^{ème} et la remorque-bar pourront être acquises séparément: une rame complète est en effet composée de huit véhicules.

KLEINSPoor HO

Cette firme néerlandaise existe depuis 25 ans. Un de ses 'top-modèles' depuis des années est la cribreuse de ballast Plasser & Theurer RM. Ce modèle a été revu et est disponible maintenant avec différents types de bogies. Sur la machine française d'origine, le moteur permettant à cet engin de circuler par ses propres moyens a été déposé et placé sur un véhicule distinct. C'est également le cas pour ce modèle KleinSpoor, qui propose cet engin comme 'pousseur' chez TSO. La grue sur rails Kirow KRC 1200 a également été revue.

KIBRI HO

Les points forts chez Kibri sont une cabine à haute tension et son mât de lignes aériennes, ainsi qu'un immeuble de bureaux des années trente pour le dépôt de locomotives. Pour les amateurs des Alpes, cette marque reprise par Viessmann propose deux bâtiments de gare et un grand chalet. Une caserne de pompiers rurale typique et le bâtiment de la gare de Maienfeld terminent cette liste de nouveautés. Toutes ces maquettes sont pourvues d'un éclairage Led qui peut être commandé fenêtre par fenêtre. Pour le reste, on compte quelques véhicules de société, dont une grue mammoth.



LIMA HO

On ne s'attendrait pas à ce que des modèles typiquement italiens fassent battre le cœur de modélistes au Benelux, et pourtant. C'est surtout aux Pays-Bas que l'intérêt est vif pour cette loco articulée brune du type HL 2600 des FS. Une mention ici nous semblait donc opportune...



LENZ O

En fait, aucune surprise dans le programme 1/45^e de Lenz, si ce ne sont les annonces de la petite loco à vapeur romantique T3 et de la solide E41 électrique. Seul leur schéma était repris dans le dépliant. La mise au point du modèle de la vapeur BR 24 progresse bien; le modèle n'a été extrait de sa vitrine qu'après sollicitations répétées, afin de pouvoir le photographier. La BR 50 déjà disponible et la petite loco V 20 forcent quant à eux le respect. Le wagon fermé 'Gms 54' de la DB, annoncé en 2014, était présent sous la forme d'un prototype.



LILIPUT HO, HOE, N

Annoncée l'année passée, elle sera bientôt enfin disponible, la petite loco à vapeur de manœuvres du type 91. Ce modèle est dérivé de celui de la Xb badoise (ou BR 92 2-3 de la DRG). Il s'agit d'une locomotive 'Armistice' du Nord-Belge de la série 681 à 686, six puissantes locomotives-tender qui furent renumérotées 9181 à 9186 lors de leur reprise par la SNCB en mai 1940. Après la 2^e Guerre mondiale, les cinq rescapées de cette série furent renumérotées 91.001 à 91.005. Elles avaient été mutées de Kinkempois à Saint-Ghislain en 1943, ensuite vers Mouscron et Courtrai.



La dernière active (jusqu'en 1948) fut la 91.001, dont Liliput réalise un modèle particulièrement joli.

Une étonnante apparition est celle de la locomotive Diesel Henschel/BBC peinte en bleu et numérotée 202 002, qui circula en Allemagne comme prototype pour la traction triphasée. Notre intérêt pour cet engin est grand, car cet engin a circulé en jaune comme 1600P aux Pays-Bas! Pour ce faire, cette loco avait été équipée de pantographes et modifiée pour la tension d'alimentation néerlandaise. Espé-

rons que Liliput reproduise également cette variante.

Les amateurs de vapeur allemande et suisse seront intéressés par le modèle d'un V1b badoise et d'une B 3/4 des CFF. Tout autre chose est l'annonce de la reproduction de trams des Wiener Lokalbahnen AG. Pour le reste, Liliput prévoit surtout des variantes de teintes, ainsi que des modèles améliorés. Parmi ces derniers, la célèbre loco à voie étroite autrichienne du type U (en HOe), dont plusieurs dizaines sont encore en service de nos jours.



L.S.MODELS HO, TT, N

Traditionnellement, LS Models présente à Nuremberg toute une série de nouveautés. Il ne s'agit souvent que de prototypes, voire d'une simple mention dans un catalogue. Mais la marque doit compter pour l'instant avec des problèmes de capacité chez Modern Gala. Grâce à la collaboration d'un second producteur, on espère trouver une solution à ce problème.

Nous avons photographié pour vous un prototype non peint d'une Vectron et un très joli modèle issu d'un retraitage de la CC 40103 de la SNCF, en version d'origine, avec les fenêtres d'angle aux cabines de conduite.

A l'origine, LS Models avait prévu de sortir une 'Traxx' en collaboration avec Brawa. LS a finalement décidé de la faire seule. Les versions 'Euro Cargo Rail' et série 28 SNCB sont d'ores et déjà prévues, ainsi qu'une version NS. Cette dernière sortira simultanément avec les voitures ICRm. La voiture de 1^{ère} classe et la voiture-pilote ne seront disponibles qu'avec un modèle de la Traxx.

Intéressant également pour le marché belge, les voitures I10 et I6 en livrée orange 'C1' ou en livrée 'New look', ainsi que les voitures-couchettes I6 Bc en livrée bleu et rose lilas. Les I6 en livrée HKX (Hamburg/Köln/Express) verront également le jour.

Autre initiative qui recueillera certainement l'enthousiasme des modélistes belges, l'annonce de la reproduction de fourgons Dms: nous avons déjà pu en photographier un prototype, non peint. Quant aux voitures M4 et M5 tant attendues, elles sont encore sur la liste des... tâches à réaliser. Peut-être en apprendra-t-on plus à la fin de cette année.

Le souci de détail chez LS Models est illustré par cette photo que nous avons prise de l'intérieur de la voiture-bar du train Paris - Berlin - Moscou, aux échelles TT et N...

MABAR HO, N

Nous n'étions pas franchement attirés par cette marque de Barcelone qui, outre des modèles espagnols, reproduit essentiellement des modèles de nationalité suisse, allemande et française. Mais sa Diesel A1A 62000 de la SNCF reproduite en H0 nous a marqué, par son détaillage très poussé. En N, nous avons noté l'annonce d'une vapeur 030 'Bourbonnais' et d'une A1A 68000 de la SNCF.



MAQUETT

Cela fait déjà 20 ans que Raboesch Models by commercialise des produits destinés à la fabrication de modèles réduits et de maquettes. Depuis 2015, ces mêmes produits sont désormais livrés sous le nouveau label 'Maquett', qui veut plus s'orienter vers les constructeurs modélistes. Il s'agit de profilés en polystyrène disponibles dans toutes les formes, ainsi que de plaques de plastique. Le grand avantage des produits Maquett est le fait qu'ils sont disponibles à la pièce et en longueurs de 33 ou de 100 cm.



MINITRIX N

Minitrix sortira également la 'bonne à tout faire' du moment, à savoir la Traxx, tant en version série 4000 des CFL qu'en version série 483 de l'opérateur italien 'Oceangate'. La Traxx luxembourgeoise s'accordera bien avec le set prévu de deux voitures 'Dosto' à deux niveaux, l'une de 2^{ème} classe, l'autre mixte (1^{ère}/2^{ème} et cabine de conduite). Des versions moins connues de la célèbre P8 allemande sont les BR 78 1001 et 1002. Pour

répondre aux besoins en locomotives-tender, la DB fit transformer deux BR 38 en loco-tender, en 1951. Pour ce faire, la DB avait prévu un tender à deux essieux, accouplé de façon très serrée à la loco. Ces deux engins furent mis hors service en 1961. Ils seront reproduits en 2015 pour Trix Club. Quant à la P8 classique (la BR 38.10-40), elle sera complètement retravaillée. Vous pourrez opter au choix pour

une version avec grands ou petits écrans pare-fumée.

Une imposante maquette à l'échelle N de la mine Zollverein – qui fait partie désormais du Patrimoine culturel de l'Unesco – est disponible en carton découpé au laser. L'espace nécessaire pour disposer cette maquette est de 100 cm sur 100, pas moins! Heureusement, cette maquette sera également disponible en plus petites parties...

TREINSHOP OLAERTS HO

Treinshop Olaerts a pu nous montrer ses prototypes des locos à vapeur des types 15 et 16: ils sont prêts à 80 % et Guido espère que ces petits bijoux seront disponibles en magasin pour cet été. A noter que Treinshop Olaerts semble être pour l'instant le seul fabricant qui réalise encore de véritables modèles de locomotives à vapeur belges...





MÄRKLIN HO, I, Z

Märklin a annoncé pas moins de 180 nouveautés, mais nous savons déjà que la majorité d'entre elles sont des variantes de livrées ou des modèles existants modifiés. Les passer toutes en revue nous mènerait trop loin, raison pour laquelle nous n'allons parler que des modèles les plus marquants.

Une première mondiale chez Märklin: des essuie-glaces fonctionnels ont été placés sur son nouveau TGV 'POS' de la SNCF. Il n'y avait encore hélas aucun prototype visible à Nuremberg. D'après la photo reprise dans son catalogue, il s'agit en fait d'un petit écran LCD disposé en lieu et place du pare-brise et sur lequel on voit l'image d'un essuie-glace en mouvement!

Des années après d'autres, Märklin va sortir à son tour un modèle d'une G2000: sont prévues les livrées 'Rail Feeding', Railion, CFF Cargo et la 5704 belge. Le fait que les modèles exposés en vitrine n'étaient pas encore pourvus d'un frotteur et qu'ils ressemblaient furieusement aux modèles de la concurrence indique que Märklin n'est pas encore bien loin dans le développement de ce modèle.

Aucune trace de 'gros nez' dans les vitrines, mais bien dans le catalogue. Pour le marché belge, pointons à nouveau une série 25 et sa rame réversible de M2, en livrée bordeaux. La loco – la 2510 – sera toutefois disponible séparément. Nous craignons toutefois que les amateurs n'attendent pas vraiment cette rame réversible, mais plutôt des M2 vertes d'époque IV... En rencontrant les gens de Märklin, nous avons une nouvelle fois plaidé pour la réalisation d'une voiture de 1^{ère} classe.

Nos amis néerlandais par contre seront certainement intéressés par la 'Traxx' E186 019, dont vous



verrez une pub sur la couverture arrière de ce magazine. La 'Traxx' en version Diesel sera reproduite en version DB (BR 245) et ÖBB (série 2016 'Hercules').

La loco à vapeur BR 18 bien connue a bénéficié d'un lifting au moyen de pièces filigranes en métal et d'un abri de machiniste droit. Elle sera en concurrence avec le nouveau modèle annoncé de la loco pour trains rapides S 2/6 en livrée K.Bay. Sts.B ou de la loco pour trains de marchandises G 5/5, également en livrée verte des chemins de fer bavarois. Et si vous préférez la livrée noire de la BR 57.5, pas de problème: elle sortira également! Parmi les modèles 'modifiés', on trouve les voitures Eurofima dans les livrées SNCB, SNCF, CFF, ÖBB et FS. En longueur, elles sont désormais traitées au 1/93,5^e, au lieu du 1/100^e.

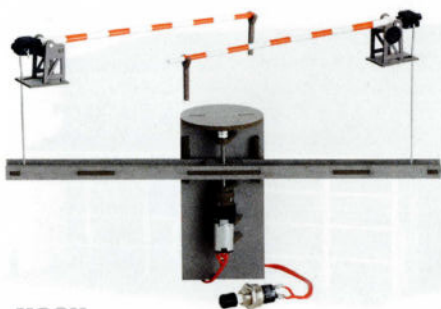
Les wagons eux, sont bien au 1/87^e. Les transports d'autos du type 'Off' (plus tard: 'Laae 540') et 'Off 59' ('Laaes') sont livrés comme unité double et chargés de petites voitures Volkswagen.

Sous le label 'Le bon vieux temps...', la firme de Göppingen sort cette année un set double contenant une Ae 6/6 rouge et une autre en vert, dans un emballage rétro. Une ancienne boîte sert également d'emballage pour la E 03 001 en... bleu! Ca, seul Märklin était capable de le faire... Ce

modèle est vraiment destiné aux collectionneurs. La caisse est ancienne, mais l'appareillage intérieur est de notre époque. Enfin, un set de départ contenant la 4011 de CFL-Cargo et trois wagons intéressera sans doute nos amis luxembourgeois.

La 'reine des échelles' – comprenez: la voie 1 – se caractérise par son groupe-cible un peu à part. C'est pourquoi Märklin veut approcher ces clients dans des magasins spécialisés, où ils peuvent examiner les modèles en vente, pendant qu'on leur offre une (bonne) tasse de café... Ils pourront y voir la loco-tender Vlc à disposition d'essieux 1C1, reproduite dans la livrée des BadStB (chemins de fer badois) ou comme BR 75.4 de la DRG ou de la DB. Encore en pleine phase de conception, nous avons pu voir la loco électrique E 60 de la DRG, dont une version DB est également prévue. Le parc des wagons sera enrichi par la sortie du modèle d'un G 1.11 Dresden et d'une unité 'Leig'.

A l'opposé de la voie 1, Märklin étend aussi son programme en 'Z' au moyen d'un train SNCB complet, composé d'une type 96 (ex T12 prussienne ou BR 74) et d'un set de voitures composé d'un fourgon et de quatre voitures à compartiments, dont l'une avec guérite de serre-freins.



NOCH

Une nouveauté marquante chez Noch est ce passage à niveau à barrières, au mouvement très réaliste. Le mécanisme est facile à installer, au point que l'on se prend à se demander comment se fait-il que personne n'y ait pensé auparavant... Pour ceux qui préfèrent les ambiances nocturnes et qui n'aiment pas souder des fils, le répartiteur de lumière de Woodland Scenics – fourni par Noch – est fait pour eux. Sur ce répartiteur, les Leds qui y sont raccordées sont pourvues d'un cordon et d'une fiche! C'est d'une facilité...



PIKO SMARTCONTROL

Piko dispose déjà dans son assortiment d'un système digital, qui fonctionne par rayons infrarouges, ce qui implique que le régulateur doit plus ou moins être dirigé vers le récepteur. En collaboration avec ESU, l'usine Piko de Sonneberg vient de concevoir un système sans fils désormais basé sur le WLAN (Wireless Local Area Network), plus connu sous le terme de Wifi. Ce qui nous a intéressés est l'intelligente combinaison entre le traditionnel bouton de réglage que nous connaissons tous sur les vieux transfos et... un Smartphone. Avec un tel bouton rotatif, le réglage est devenu bien plus fin qu'au moyen d'un pointeur sur un écran tactile d'un Smartphone ou d'une tablette. Pratique aussi le fait que vous pouvez sélectionner la loco ou l'aiguillage à commander sur le petit écran, en voyant ce que vous faites. La loco reconnaît d'elle-même le système et vous n'avez rien à programmer. Ce 'Smartcontrol' de Piko est en vente au prix de 399,99 euro. Ce n'est pas rien, mais pour 100 euro supplémentaires, vous recevrez un set de départ contenant une loco, des wagons et un ovale avec aiguillages!



NME HO, N

Bon sang ne saurait mentir, chez Rolf Fleischmann... Après que la famille eut vendu l'entreprise, nous avons vu l'année passée apparaître pour la première fois la nouvelle génération sous la forme de la firme 'Nürnberger Modelle Eisenbahnen' (NME). Les wagons-silos 'Tagnpps' à quatre essieux de 102 m³ présentés en 2014 seront complétés cette année par six autres modèles à matricules différents, dont l'un portant des feux de fin de convoi. De quoi réaliser un train-bloc, comme ceux qui circulent 'en vrai' depuis les ports d'Anvers et de Rot-

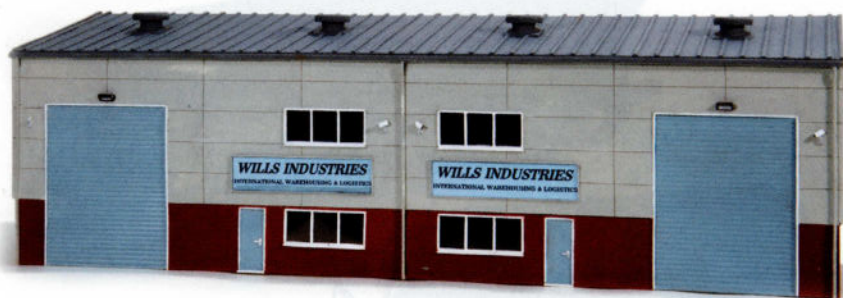
terdam vers la Tchéquie, la Pologne, l'Autriche et l'Italie. Ces wagons ont été construits en 2012. Les feux arrière sont en fait une erreur à cette époque, mais M. Fleischmann sait que les modélistes 'aiment ça'. Ces modèles seront disponibles à la fois en H0 et en N. Pour 2015, un wagon-silo 'Tagnpps' de VTG d'une capacité de 130 m³ utilisé dans toute l'Europe est cette fois en chantier, ainsi qu'un wagon-silo 'Uacns' pour le transport de ciment, qui sera reproduit en N.



NMJ HO

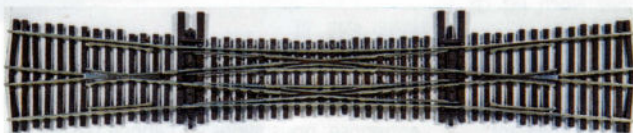
Chez cette firme norvégienne, nous étions évidemment curieux de connaître l'état de la situation des 'gros nez' annoncés. La 202.020 en livrée musée qui sortira dans la gamme 'Topline modell' trônait déjà dans les vitrines de cette marque. Pour 2015, la 5320 est prévue, ainsi que les 1602 et 1604 des CFL, tous deux avec des grands matricules et des mains courantes en 'L' sur les faces d'about et logo ovale, deux modèles

qui pouvaient déjà être admirés. Ils seront rejoints ultérieurement par les 1601 et 1603, complétant ainsi ce joli quartet. Evidemment, nous avons regardé plus loin que notre (gros) nez et avons pu voir les modèles norvégiens de la gamme: s'ils intéresseront sans doute moins les modélistes de nos contrées, ils n'en sont pas moins réussis, comme cette nouvelle loco à vapeur TGOJ M3b n° 62, un véritable petit bijou!



PECO OO, HO, O

Tant à l'échelle britannique OO que la continentale HO, Peco propose une maquette d'un simple bâtiment industriel, d'un bâtiment de vente au détail et d'un supermarché. Dans le programme des voies en code 83 en HO pour modélistes américains, nous avons vu une traversée-jonction double. La disposition des traverses est typiquement américaine, mais peut aussi s'intégrer dans un plan-de-voie européen.



Pour la voie industrielle en 1/43,5° – 1/45°, un aiguillage n° 2 sera reproduit. Cet aiguillage 'court' de 168 mm présente un angle de déviation de 22,5° et un rayon de courbure de

1.028 mm. Pour l'échelle N, pointons un set de huit vélos, des réverbères de rues anciens et trois variantes de bancs pour quai ou parc public.



PIKO HO, TT, N, G

La grande nouvelle chez Piko était déjà connue depuis janvier, mais au 2^{ème} jour de la Foire arrivait enfin le premier exemplaire du modèle de la série 82 SNCB si attendue. En contemplant ce modèle, on comprend mieux pourquoi le premier tirage de cette 8217 était déjà totalement épuisé, avant même que quelqu'un n'ait pu mettre sa main dessus... Cette locomotive de manœuvres bien figurée est une véritable perle et une plume à mettre au chapeau des gens qui ont rendu possible sa reproduction. Il existe donc encore des 'grands' fabricants qui osent se lancer dans la production de modèles spécifiquement belges... Autres modèles déjà annoncés: la 7384 (également en livrée à motif en 'Z') et la 7301 en livrée verte simplifiée. Ce n'est pas une surprise: Piko va également sortir un modèle de la populaire 'Traxx' des NS. Outre cette E186 002 des NS, un modèle en livrée suisse verra également le jour. Avec un prix de vente de 99,99 euro pour une version analogique et 25 euro de plus pour une version courant alternatif, il n'est presque pas permis de ne pas les acheter... Prévue également, la Traxx de 3^{ème} génération (la BR 187), en livrée Railpool.

La concurrente de la 'Traxx' de Bombardier est la 'Vectron' de Siemens. Piko va reproduire cette dernière en version Diesel et portant une livrée très spéciale. La BR 189 – également construite par Siemens – sera reproduite par Piko dans sa gamme 'Hobby' en différentes versions, dont CFF Cargo,



Rurtalbahn et PKP Cargo: nous en faisons mention, car de telles locos assurent régulièrement des trains de et vers Rotterdam. Et puisque nous parlons des PKP, nous en profitons pour attirer votre attention sur le modèle de la loco électrique articulée ET 41-152 des PKP. Des 'classiques' de la DB sont les E 03 (103), E 50 (150) et E 141: ces locos seront reproduites en livrée d'origine et actuelle et seront disponibles courant 2015.

Le programme TT de Piko s'étend régulièrement: nous avons dénombré au moins 8 nouveaux modèles, plus de nombreuses variantes. Pointons la 'Ludmilla' reproduite comme BR 130 de la DR (avec frein dynamique), la T 679.2 des CSD à aérateurs de toiture bas, les variantes nouvellement conçues des 119 DR et DB 219 DB et la V60 DB, cette dernière sortant également en version DR. Concernant les wagons, pointons la réalisation d'un wagon-silo pour ciment du type 'Ucs-v' de la DB.

En N, nous avons surtout remarqué la locomotive Diesel 2200 des NS en livrée jaune et grise, ainsi

que l'automotrice 'Tête de chien' en livrée verte, avec logo des NS. N'oublions pas pour autant le sauveur des lignes secondaires, à savoir le petit 'autobus sur rails', le VT 98, qui était équipé de deux moteurs pour pouvoir franchir les fortes rampes. La composition est formée d'un autorail et d'une voiture-pilote, et peut être complétée par une voiture de renfort, avec ou sans compartiment à bagages. En fort contraste avec cet ancêtre, pointons la reproduction des rames Stadler, dont de nombreuses circulent actuellement aux Pays-Bas. Comme nouveauté, la livrée bleue de Connexion (datant de l'époque VI) qui circule sur la 'Vechtdallijn'.

Le gamme 'G' n'est ni chair ni poisson: des modèles à voie normale sur des voies (trop) étroites. Certains modèles pourtant ont de l'allure. Nous n'avons pas été conquis par celui de la BR 24 vapeur, mais bien par ceux de la V 20 DB et de la 103 de la DR, ainsi que par certains modèles américains.



PSK TT

La firme néerlandaise de M. Koster présente chaque année un nouveau modèle de wagon pour son réseau 'Table Top': il s'agit cette fois des wagons à parois coulissantes 'Hbis-t' et d'un

'Hbiks-II' de la DB. Concernant les 'Hbis-t', un total de 8.444 exemplaires en ont été construits, rejoints plus tard par 2.100 supplémentaires. De nos jours, environ 8.400 wagons de ce type sont

encore en circulation. Quant aux 'Hbiks-II', près de 1.100 en ont été construits. Ces types de wagon ne pourraient donc manquer sur aucun réseau à l'échelle TT des époques IV et V.



PREISER HO

Les figurines ne sont heureusement pas liées à un pays en particulier, ce qui fait que la plupart des nouveautés chez Preiser sont généralement utilisables sur un réseau miniature d'inspiration Benelux. Bien que les fameux buveurs de bière tyroliens, habillés dans leur costume traditionnel, feront mieux de rester dans leur taverne, les 'Biergarten'... Plus intéressant pour nos contrées, les gens faisant du shopping, avec ou sans caddie. A remarquer également un set de bibliothèques et de livres, et plusieurs sets d'ouvriers et de voyageurs.

RIETZE HO

Juste avant l'été, nous pouvons nous attendre à la sortie du modèle du bus Solaris 'Urbino 12 du TEC. Autre nouveauté, un immeuble de parking à étages et des accessoires comme des automates de parking et une aubette de bus.



RIVAROSSO HO

Cette ancienne marque italienne qui fait désormais partie du groupe Hornby se consacrera surtout aux marchés allemand et italien en 2015. Nous étions évidemment intéressés de savoir où

en était le modèle de la 1300 des NS, dont nous avons vu un prototype l'année dernière. Ce dernier est désormais quasi prêt et la production va pouvoir débuter, dès que la capacité de l'usine

le permettra. Par contre, vous pouvez oublier la VIRM à double étage des NS 'Lekker lezen'... Mais la voiture 'Avmz' (ex DB) de 1^{ère} classe des NS est quant à elle déjà disponible!

ROCKY-RAIL HO, N

L'année passée, l'autorail 'Plan U' des NS avait été annoncé par LS Models. Il a toutefois disparu des vitrines de ce fabricant, mais c'est au tour cette fois de Rocky Rail d'annoncer la reproduction de cette rame typiquement néerlandaise. Cet autorail triple a été mis en service en livrée rouge en 1960. Élément frappant: ses nez arrondis, qui feront école plus tard sur les automotrices 'Mat 64'. A partir de 1968, la nouvelle livrée 'maison' des NS leur fut appliquée, avec des bandes publi-

citaires bleues. Ce modèle est depuis longtemps déjà désiré par de nombreux modélistes néerlandais. Nous n'en avons vu que des caisses réalisées en impression 3D: patience, donc. A l'échelle N, Rocky Rail étend sa gamme de

locomotives françaises des types BB 27000, BB 37000 et BB 75000, ainsi que les variantes de son modèle de wagon 'Sdggmrs' porte-conteneurs. Nouveautés en H0: la G1000 BB de Vossloh et des nouvelles versions du 'Sdggmrs'.



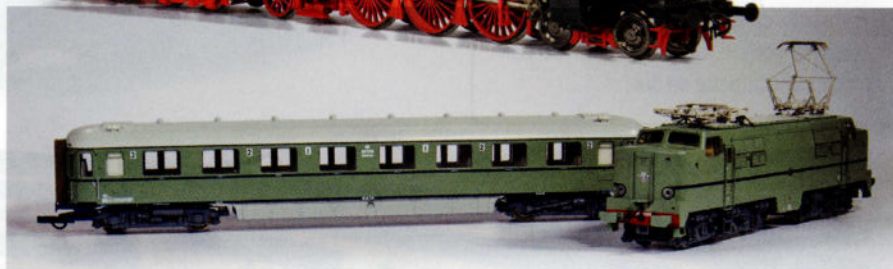
ROCO H0

Élément central chez Roco, sa commande Z21, avec tous ses périphériques, comme des caméras installées à bord des locos. Pour intéresser les jeunes, Roco mise sur des petits jeux digitaux pouvant être intégrés dans le modélisme ferroviaire.

Concernant le marché belge, nous n'avons rien vu qui puisse nous emballer cette année, comme c'était déjà le cas l'année passée, du reste. La réédition de la série 20 en vert n'intéressera sans doute pas beaucoup de modélistes, pas plus que les deux I6 en livrée 'New look', ni le wagon à toiture enroulante et le wagon bâché de B-Cargo.

Elle est aussi un peu belge et néerlandaise à la fois: la loco à vapeur 1D de l'armée américaine, dont la reproduction est annoncée. Ces locomotives avaient été construites aux USA pour des services de guerre, pour le compte du 'Ministry of Supply' britannique. Après la Libération, 257 de ces machines ont été utilisées en Belgique et reprises temporairement dans les effectifs de la SNCB; elles furent visibles partout sur le réseau belge. En avril 1946, elles furent restituées aux Américains et revendues ultérieurement à diverses compagnies ferroviaires européennes, via un fonds d'aide des Nations Unies. Aux Pays-Bas aussi, ces locos ont assuré des services, au départ des dépôts de Maastricht et d'Heerlen, jusque fin août 1945. Elles furent ensuite rassemblées à Louvain et également revendues par le biais des Nations Unies.

Les modèles des 1200 NS en livrée jaune et en livrée ACTS sont disponibles depuis peu en magasin. A la Foire, on pouvait en voir une version



turquoise, avec une rame de voitures 'Plan D', extraites du placard et remises à jour. Dans la vitrine, le bleu turquoise tirait plutôt vers le gris, mais sous la lumière des spots, la teinte était plus naturelle et convaincante. Enormément d'énergie a pourtant été consacrée à la détermination de la teinte exacte et cette fois, aucune discussion ne serait possible. Mais on connaît les modélistes... Quant à nous, nous avons été convaincus. Entretemps, le même modèle est désormais annoncé en bleu: le logo NS placera ce modèle dans l'époque IV. Et enfin, voilà la E186 des NS... Chez Roco, on ne pouvait que voir la photo d'une véritable loco de ce type. Pour étendre son parc de modèles

de wagons néerlandais, nous avons compté plus de dix nouveautés, mais qui sont toutes des variantes de modèles existants.

Les nouveautés parmi les modèles allemands sont la loco à vapeur BR 03.10 de la DB en livrée 1950, donc après la suppression des carénages aérodynamiques et le placement d'une nouvelle chaudière à haute pression. Nouveauté également que cette BR 151 de la DB en bleu et beige et en rouge 'trafic'. Egalement dans cette livrée, pointons la sortie prévue de la variante DB de la... 'Traxx': cette dernière sortira également en livrée Captrain, Alpha Trains, RTC et de l'italien Ferrotramviara!



© TILLIG



© TILLIG

TILLIG TT

Les nouveautés en H0 chez Tillig se résument à un wagon-citerne à deux essieux qui sortira sous trois variantes distinctes, à savoir DR, CSD et DSB. Même à l'échelle TT, la BR 95 de la DB – une loco à vapeur 1E1 – est une belle machine: Tillig fera sans aucun doute un tabac avec ce modèle. Bien que le Benelux ne compte que peu d'adeptes de l'échelle TT ('Table Top/'coin de

table'), nous avons quand même été intéressés par les modèles de la 1603 des CFL et de la type 26 vapeur de la SNCB. Hélas: aucun prototype n'en était déjà visible. Autres annonces: un tomberneau SNCB, un couvert 'Gklm' et un set de 2 wagons-silos à quatre essieux. Pour les Néerlandais, pointons un wagon couvert 'CHOK', un wagon à parois coulissantes 'Habbillns' et

un wagon-citerne à deux essieux 'Pieter Bon'. Nos amis luxembourgeois seront gâtés par un wagon-citerne à deux essieux au 1/120^e portant le label 'Schock-Streng'.

Quant au programme en H0m, il s'étoffe par la reproduction d'une loco à vapeur BR 99 des HSB et de la DR.

TRIX HO / TRIX EXPRESS HO

Vu que Trix est en fait le petit frère en 2-rails de Märklin, il n'était donc pas surprenant d'y voir figurer comme nouveautés les 'gros nez' du type 204 SNCB et type 1600 des CFL. Mais comme aucun de ces modèles – ni chez Märklin, ni chez Trix – n'était déjà visible à Nuremberg, nous pouvons supposer qu'il faudra encore attendre un peu pour voir apparaître ces nouveautés 2014. Entretemps, la concurrence a déjà largement servi ses clients...

Bien entendu, la E186 des NS figure au catalogue. Nous y avons également vu une

1200 des NS en livrée bleue, un tirage unique et 'upgradé', le modèle étant pourvu d'un décodeur 'sons' et de phares à Leds. La question est de savoir si ce modèle pourra se mesurer avec celui de Roco... Si vous voulez autre chose que les sempiternels modèles belges, néerlandais ou allemandes, vous pourriez vous intéresser à cette lourde loco triple suédoise, destinée à la remorque de trains de minerais. Ces locos électriques de la série Dm3 des SJ sont vraiment spéciales. Pour le reste, aucune autre surprise. Et si le dépliant de Trix n'est pas une copie conforme de

celui de Märklin, les modèles reproduits, eux, le sont bien!

Annoncée l'année passée déjà, la loco électrique 1850 des NS figure à nouveau dans le dépliant de Trix Express. Elle s'harmonisera bien avec le set de quatre voitures NS Intercity; ces modèles seront pourvus d'un dispositif pour attelages serrés. Comme ce dernier ne fonctionne pas avec les coupleurs d'attelages grossiers de Trix Express, ce sont des coupleurs Märklin qui sont livrés... Tant la 1850 que ces voitures ne feront l'objet que d'un tirage unique.

VOLLMER

Chez Vollmer, l'heure est à la reconstruction. Cette marque, devenue propriété de Viessmann, se consacrera comme par le passé à la reproduction de bâtiments romantiques. En 2015, elle se focalisera sur l'art de la pierre, à savoir un vaste échantillonnage de plaques murales, d'arcades, de plaques de toiture et de rues.

PULLMAN G/IIM

Derrière cette prestigieuse appellation se cache ESU, qui se hasarde sur le marché des 'trains de jardin' à l'échelle IIm, également dénommée 'G' (pour 'Garten/Jardin', à l'écartement de rails de 45 mm). L'inspiration pour son premier modèle a été trouvée – comment pourrait-il en être autrement – chez les chemins de fer rhétiques: l'automotrice électrique Abe 4/4 II a bien entendu été équipée d'un décodeur LokSound XL V4.0 de la marque et coûtera 1.395 euro. Autre nouveauté, un wagon pour ballast des RhB, d'époque V.

WEINERT HO

C'est chez Weinert que vous devez être si vous êtes à la recherche d'accessoires filigranes. Cette année, la moisson en nouveautés – à savoir deux camions – fut plutôt maigre. Les amateurs de chemins de fer locaux bavarois seront peut-être ravis par les

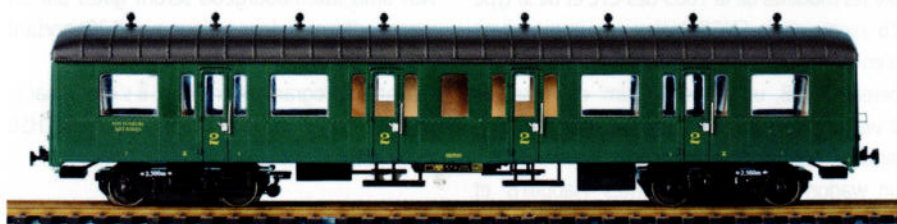
nouveaux modèles (et ceux revus) de la 'Glaskast': la Ptl 2/2 sera livrée sous forme de kit avec des pièces en métal blanc, laiton et maillechort. Enfin, le programme de voies 'mein Gleis' s'étoffe au moyen d'une traversée-jonction 1:6,6.



Des photos supplémentaires de Nuremberg seront disponibles sur notre site pour nos abonnés, à partir du 1^{er} mars.

Les nouveautés chez les fabricants de petites séries

SUITE AUX COÛTS ÉLEVÉS, DE MOINS EN MOINS DE FABRICANTS DE PETITES SÉRIES SONT ENCORE PRÉSENTS À LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG. EN MARGE DE NOTRE GRAND REPORTAGE SUR CETTE FOIRE, NOUS NOUS SOMMES AUSSI INTÉRESSÉS AUX NOUVEAUTÉS 2015 QUE NOUS AVONS GLANÉES CHEZ PLUSIEURS DE CES FABRICANTS BELGES ET NÉERLANDAIS DE PETITES SÉRIES. LA LISTE EST DONC LOIN D'ÊTRE COMPLÈTE ET CONSTITUE PLUTÔT UNE VUE INSTANTANÉE. LES FABRICANTS DE PETITES SÉRIES QUI VEULENT ANNONCER UNE NOUVELLE PRODUCTION PEUVENT TOUJOURS LE FAIRE VIA REDACTIE@MODELSPOORMAGAZINE.BE.



GOOVERMODELS

Si l'on en croit le planning de Goover Models, l'année 2015 sera celle de la percée... Un modèle d'un locotracteur de la série 91 en H0 devrait d'abord voir le jour: il sera disponible avec le matricule et dans la livrée au choix du client. Peu après, l'automotrice quadruple 'AM75' (avec ses célèbres 'nez de cochon') sortira en livrée d'origine et en livrée bordeaux. Les adeptes de l'échelle N se réjouiront de la sortie d'un modèle d'autorail double de la série 41 et d'un wagon du type 'Fas'. Une confirmation: les voitures 'L' rénovées sortiront à coup sûr. Les derniers prototypes sont actuellement en cours d'approbation et la production

pourra démarrer. Les toits modifiés des anciennes 'L' et leur intérieur pourront bientôt facilement être changés. Plus tard au cours de l'année, on devrait voir sortir un fourgon métallique du type 'U' aux échelles H0 et 1. Ensuite, le projet de reproduction des voitures 'R' ainsi qu'une nouvelle production de voitures GCI seront entamés. Les amateurs de bâtiments peuvent s'attendre à la sortie d'une maquette de la gare de Saint-Nicolas et d'une halle aux marchandises SNCB. Et parallèlement à tout ceci, Goover Models travaille à la réalisation d'un système d'assemblage 'Fit & Fix' pour la confection de maisonnettes! (PE)



CLASSIX

Après une longue période de calme plat chez ClassiX, cette firme produit à nouveau quelques-uns de ses modèles de voitures M6. Immédiatement disponible, mais en nombre limité, un nouveau tirage du set 6010 composé de 5 modèles, dont une voiture-pilote sans indication de direction sur le display. Seront également disponibles quelques autres voitures, dont des voitures-pilotes, et une série de nouveaux sets. Aucune confirmation quant à savoir si cela concerne les versions '200 km/h'. Ces nouvelles références seront disponibles dès le début mars. En collaboration avec Mini Train Expo, un nouveau tirage du set de 5 voitures à destination de Blankenberge devrait aussi voir le jour (réf. 6004); il sera exclusivement disponible chez ce détaillant. Pour plus d'infos, consultez le site web de ClassiX www.classix-trains.com. (GVM)

DYNAMO

dyniMo lance en 2015 une série de sets à assembler de bâtiments belges reproduits à l'échelle H0, sous le label 'dyniBashers'. Un tel set contient toutes les pièces pour la construction d'une habitation, mais laisse le choix de la composition et de la finition au modéliste. Pour un prix intéressant, vous recevez une base sur laquelle vous pouvez donner libre cours à votre fantaisie. Dès que le premier set 'dyniBashers' sera prêt, nous y reviendrons en détails.

Pour la voie 1, une grande partie des projets de 2015 est en route. Les sets existants seront adaptés et proposés à un prix 'budget'. Cette diminution de prix sera également appliquée sur les maquettes assemblées. Les nouvelles réalisations à l'échelle 1 seront prêtes pour l'été, afin d'être présentées lors de la rencontre annuelle de la voie 1 à Sinsheim. Nouveauté chez dyniMo: le lancement de la re-



production en petite série de la locomotive Diesel série 59 de la SNCB, dont le prototype est attendu pour la fin 2015. Si vous éprouvez un intérêt pour les produits de cette marque, vous pouvez vous manifester par mail à l'adresse www.dynimo.be. (PE)

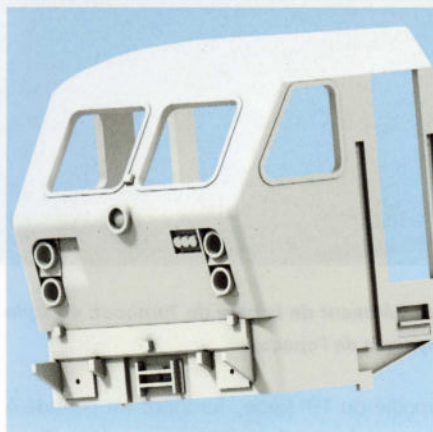
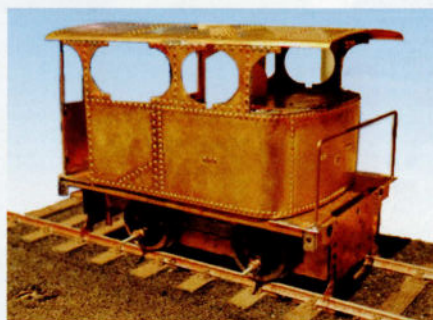


REEL-CEES

Ce fabricant néerlandais de petites séries mérite aussi une place dans cette rubrique. Outre quelques produits destinés au marché belge, il se focalisera surtout à l'avenir sur le matériel allemand à l'échelle 1. Pour 2015, il prévoit la reproduction d'une petite locomotive de manœuvres O&K MB5, dont les plans sont déjà dessinés. Il travaille en outre à la version modifiée du wagon 'Eanos' tel qu'il est visible en Belgique. Enfin, Reel-Cees travaille également à une nouvelle série de maquettes de bâtiments reproduits à l'échelle 1/32^e. (PE)

SAROULMAPOUL

Cette année, Saroulmapoul va produire le kit à assembler de la locomotive à vapeur du type 'Garratt' des chemins de fer vicinaux à l'échelle H0m: ce modèle avait déjà été reproduit dans le passé par Jocadis. Il sera pourvu d'une nouvelle transmission, de façon à ce que les qualités de roulement soient notablement améliorées. Pour plus d'infos, nous vous conseillons de visiter régulièrement le site web www.saroulmapoul.be. (PE)



PB MESSING-MODELBOUW

C'était calme chez PB Messing Modelbouw, ces derniers temps: Paul Bellon veut y apporter du changement, en 2015. Pas moins de 20 initiatives sont prévues pour cette année. A l'échelle N, la série 91 sera achevée et pourvue d'un moteur fonctionnant correctement. La loco à vapeur du type 50 sera également reproduite à l'échelle N. En H0, l'accent sera mis sur les nouveaux bâtiments autour de la gare de Beringen-Mines, à savoir la cabine de signalisation, le bâtiment du service ES, un WC, trois bâtiments pour les ouvriers et la gare proprement dite. PB prévoit en outre deux nouvelles habitations urbaines, dont les plans sont actuellement en cours d'élaboration. Pour l'échelle O, nous vous renvoyons au TMM n° 142, dans lequel nous annoncions la reproduction de quatre wagons en laiton et des séries 91 et 18. Encore prévue au planning de cette année, la conception d'un modèle de la série 27 et d'une locomotive à vapeur Cockerill à chaudière verticale, les deux à l'échelle O. (PE)

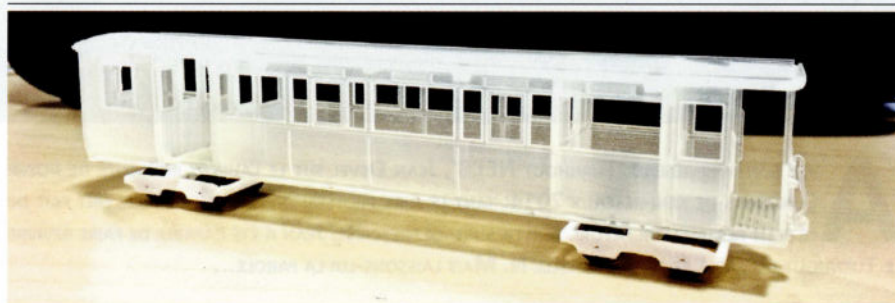
C-TRACCS

Outre son activité première, la firme flamandaise C-Traccs réalise également la production de modèles réduits découpés au laser et reproduits aux échelles H0 et O. En 2015 devraient sortir une nouvelle maison de maître, un magasin et une rangée de maisons. En outre, C-Traccs pense reproduire un immeuble à six appartements avec garage souterrain. La rangée de maisons sera également reproduite à l'échelle O. (PE)



RAIL-TRACK

Nous avons fait connaissance au cours de l'année passée avec Rail-Track, à l'occasion de la sortie de son modèle d'une automotrice double classique de conception Jocadis. Pour l'instant, seule la sortie prochaine d'une 'AM79' verte (matricule 777) est à attendre. Pour le reste, rien de neuf n'est prévu à l'heure actuelle pour 2015. (PE)



DE TRAMFABRIEK

De Tramfabriek nous est connu grâce aux petits trams à vapeur Backer & Rueb, proposés en kits à assembler par Sven van der Hart. Encore au cours du présent trimestre de cette année, sa gamme de trams à vapeur s'enrichira de la version 'hiver' de la TNHT Backertje du type Sanders avec une persienne de fenêtre sur les faces d'about et des panneaux en bois ou des fenêtres sur la face d'about arrière. Ce modèle est livré complet en kit d'impression en 3D, avec les plaques de nom et de matricule, une motorisation Tramfabriek à roues RP 25 à rayons, bielles, jupes de protection, mini-chaînes et d'autres pièces encore. Il est disponible aussi bien sous forme de kit que complètement assemblé et ce, aux échelles H0e, H0m ou H0.

Le second tram à vapeur est une Henschel: il s'agit de la 18 'Leeghwater' de la Gooische Stoomtram (SHM) datant de 1921 et qui est actuellement la propriété du Stoomtram Hoorn-Medemblik. Ce



modèle est proposé en collaboration avec Frans van Harlingen et est pourvu d'une motorisation Tramfabriek. Pour l'instant, cette motorisation n'est disponible que pour l'échelle H0.

Au cours du 2^{ème} ou du 3^{ème} trimestre 2015, les voitures TNHT Y1-3 avec compartiment postal devraient suivre sous forme d'impression en 3D, avec toiture en résine et bancs, ainsi que le tram à vapeur Backer & Rueb GTM 13 'Silvolde' en version complète en 3D, ou en version avec caisse en maillechort et intérieur en 3D. Pour plus d'infos, consultez le site www.tramfabriek.nl. (GVM).

TURNHOUT NEEB



AVEC SON MINI-RÉSEAU 'TURNHOUT NEEB', JEAN DEVEL FUT LE LAURÉAT INDISPUTÉ DE NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX 2014: TANT LE JURY PROFESSIONNEL QUE LE PUBLIC ONT FAIT DE CE PETIT RÉSEAU LEUR FAVORI. SUR LA SURFACE PRESCRITE, JEAN A ÉTÉ CAPABLE DE FAIRE REVIVRE LE TURNHOUT DU PASSÉ ET CE, À L'ÉCHELLE N. MAIS LAISSONS-LUI LA PAROLE...

Le hasard fait bien les choses...

Lorsque j'étais petit garçon et que j'allais à l'école, je passais à chaque fois devant un impressionnant bâtiment. En fait, je ne le voyais pas vraiment: il était sale et les odeurs de toilettes qui s'en dégagnaient me sont restées en mémoire... Quarante ans plus tard, je tombe par hasard sur internet sur une carte postale illustrant ce même bâtiment: il est imposant (du moins dans mon esprit), surtout sa marquise (mais que je n'ai jamais connue auparavant, car elle avait déjà été démontée avant ma naissance). Sans trop réfléchir, je racontai à mon entourage que c'était cette gare que je voulais reproduire. Je suis toutefois un modéliste débutant, sans infos, sans documentation, et sans expérience...

Ma réflexion peu réfléchie tomba toutefois dans les oreilles du président du club d'histoire locale et de l'archiviste de la ville de Turnhout. Et c'est ainsi que débuta ce pro-

jet, dont les contours étaient flous: 'Turnhout NEEB', en d'autres termes l'histoire du rail dans la ville de Turnhout au cours des années 1900 et quelque ('Negentienhonderd-En-Een-Beetje...'), car bien qu'expéditif, je suis aussi prudent quant à l'époque que je veux (essayer de) faire revivre.

Heureusement, j'ai reçu de l'aide de différentes sources: le Vlatam à Berchem m'a aidé aussi, ainsi que des collaborateurs de la SNCB avec leurs plans, des amis du forum TMM et bien entendu, internet. J'ai écumé des mois durant toutes les sources mises à ma disposition. Et finalement, j'ai obtenu une vision globale de l'édifice, qui présente de nombreux coins, recoins et petites décorations.

Un brin d'histoire

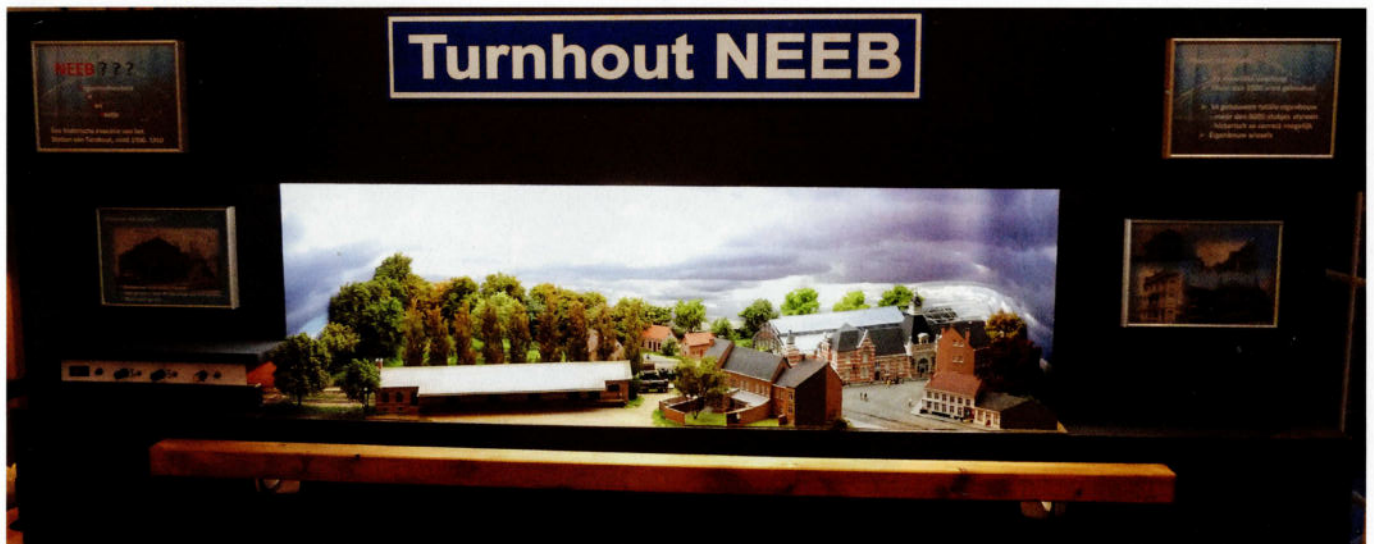
C'est le 23 avril 1855 que la ligne de chemin de fer Liège - Turnhout est mise en service. En 1867, la liaison avec Tilburg (NL) devient à son tour réalité. Au cours de la seconde

Le bâtiment de la gare de Turnhout, en style typique de l'époque.

moitié du 19^e siècle, Turnhout est considéré comme le carrefour ferroviaire avec les Pays-Bas (Breda et Tilburg), qui deviendra finalement la 'Bels Lijntje'. En 1892, des plans sont établis pour une plus grande gare, celle qui est de nos jours préservée et qui exhale toujours l'atmosphère du début du 20^e siècle. Vers 1900, une grande marquise est installée en gare: elle provenait de la 2^e gare d'Anvers (actuellement: Anvers-Est). Début des années '50, cette marquise fut démontée suite aux dommages de guerre subis et aux frais de réparation jugés trop élevés. C'est pourtant cette marquise qui constitua l'étincelle de mon projet...

La construction

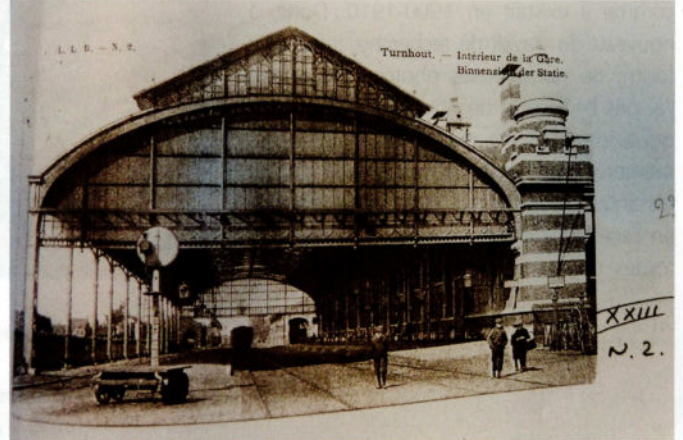
Aux archives de la ville de Turnhout, j'ai pu voir les plans d'origine de la façade de la gare et les fondations du bâtiment principal. J'en ai pris immédiatement de nombreuses photos et mon 'dossier' fut complété par une dizaine de cartes postales (provenant d'archives et d'internet). C'est avec ce maté-



La disposition de ce mini-réseau, où quelques panneaux fournissent des infos concernant ce projet.



Une ancienne carte postale de 1906: le bâtiment de la gare, avec la halle aux marchandises à l'arrière-plan.



C'est cette ancienne carte postale de la magistrale marquise de Turnhout de 1900 et quelque' qui constitua l'élément décisif pour réaliser ce petit réseau.

riel que je me mis en route. Vu que je n'avais aucune expérience avec le styrène, la question se posa: comment allais-je construire la façade? Quelle grandeur aurait-elle? Pourrais-je reproduire d'une façon réaliste les portes et les fenêtres dans l'échelle que j'avais choisie, à savoir le 'N'?

Ma pièce d'épreuve consista en trois bouts de plaques de styrène Evergreen (de 0,5 mm d'épaisseur) qui placées l'une derrière l'autre, devaient constituer les 62 cm le long desquels ma longue façade viendrait prendre place. Un petit nombre de trous fut découpé pour tester le placement de portes et de fenêtres au moyen de tiges de styrène. Et cela réussit étonnamment. Pour chaque porte et fenêtre, j'ai eu besoin jusqu'à 20 bouts de styrène, tous découpés soigneusement à la main et collés. Curieusement, la construction se déroula tellement vite que j'abandonnai l'idée de confectionner des moules pour mes portes et fenêtres. La construction de la sortie principale vers les quais et les portes en arc par lesquelles les voyageurs sortaient de

la gare se réalisa également sans problèmes. Cette phase de test se déroula d'une façon si rapide que le résultat fut parfaitement utilisable pour la maquette définitive, à l'exception du mur, qui a dû être figolé d'une façon plus soignée.

La construction du bâtiment principal

Et c'est ainsi que débuta la 2^e année de recherches quant aux méthodes de construction à utiliser: comment construire des façades de briques séparées par des bandes de pierres de sable horizontales? Comment peindre les plaques de briques Slaters pour obtenir ces fines bandes de façon réaliste? Comment confectionner toutes ces petites décorations? Comment s'y prendre pour reproduire la tour de l'horloge? Etc. Les murs furent construits, l'un après l'autre. Cela devint petit à petit du travail à la chaîne. Le défi restait présent, car partout, l'architecte s'en était donné à cœur joie: des pierres de sable aux formes particulières, une teinte

particulièrement élaborée. C'est la mise en peinture qui me rebuta le plus, mais finalement, cela ne se déroula pas trop mal. Ce n'est peut-être pas parfait, mais l'impression générale est correcte.

Le toit constitua un soulagement: une sous-toiture sur laquelle des ardoises en carton découpées au laser de C-tracks furent collées. La tourelle au-dessus de l'entrée principale fut un bel exercice de doigté: elle semble complexe au premier abord, mais en deux jours, elle fut assemblée, peinte et placée à l'endroit ad hoc. C'est à ce moment précis que j'ai utilisé un sucre en morceau comme étalon pour les photos que j'ai postées sur le forum de TMM: ces photos montrent ainsi très bien que je suis en train de construire à l'échelle N. Mais un récit détaillé des péripéties de cette construction nous mènerait trop loin, à mon avis: j'y reviendrai dans un prochain numéro de TMM.

J'ai finalement déclaré la maquette 'bonne pour être exposée', mais elle n'en était pas

encore terminée pour autant: les habitants attentifs de la ville de Turnhout et les voyageurs ont certainement remarqué quelques (parfois gros) détails manquants: ils seront réalisés dès que possible...

Une longue série de bâtiments

Au fur et à mesure que la construction du bâtiment de la gare avançait, le but final du projet se modifia insensiblement: ce n'était plus un réseau miniature constitué de neuf segments, mais plutôt un mini-réseau avec lequel j'allais pouvoir participer au Concours de Louvain. Et comme le bâtiment de la gare était quasi achevé, je pensai qu'il me restait assez de temps... et m'inscrivis au Concours. Ce mini-réseau ne montre pas seulement la gare, mais aussi son environnement direct, comme il existait en 1900-1910. Donc, à nouveau du travail de recherche: internet a fourni de nombreuses photos, tandis que j'ai pris beaucoup de photos des bâtiments qui existent encore de nos jours. Enfin, les membres du forum m'ont amené d'intéressantes informations. Ma feuille spéciale en Excel fait des heures 'sup' pour contenir toutes ces données! Et retour ensuite aux



Les habitations ouvrières typiques de la chaussée d'Anvers.

Les quatre maisons devant le passage à niveau ont résisté à l'épreuve du temps: de nos jours, elles sont encore face à la gare.





Une vue d'ensemble de la gare et de son environnement immédiat.

méthodes traditionnelles de construction: styrène, Slaters, gravure de maillechort, peinture... Le temps file!

La halle aux marchandises

Ce bâtiment existe toujours, mais a désormais une autre destination: il est devenu partiellement un hôtel, une autre partie de la bâtisse étant exploitée comme casino. Mais par rapport à la situation en 1900, les modifications architecturales ont été minimes. La construction suit les principes de celle du bâtiment principal: une plaque de base en styrène, sur laquelle des bandes de briques (Slaters) et de pierres de sable (en styrène) alternent horizontalement. Ce qui fut spécial pour moi était la reproduction des supports de portes et des fenêtres (ma première tentative hésitante de gravure, mais finalement couronnée de succès), des arcs en pierres de sable au-dessus des portes et la commande des grandes portes elles-mêmes. Car c'était clair avant de commencer: les grandes portes allaient devoir s'ouvrir! Histoire de rendre l'ensemble encore plus attirant, j'ai conçu un assemblage grâce auquel 1° des servomoteurs activeraient ces portes, 2° ces servos – y compris leur bras – seraient cachés sous la plaque de base et 3° rien ne pourrait être vu



La classe marque l'arrêt quelques instants devant la Vierge exposée dans une potale.

de ces servos en regardant à l'intérieur de la maquette! Une solution simple fut trouvée: j'y reviendrai également dans un prochain article de TMM.

La marquise

La marquise de la gare, qui me fit véritablement lancer ce projet, fut toute une aventure: sa construction est filigrane, tout en étant suffisamment solide; vous devez pouvoir apercevoir tout l'intérieur, des lanternes à gaz sont suspendues aux tirants métalliques (des lanternes que je voulais reproduire coûte que coûte et les rendre fonctionnelles!) et enfin, cette marquise devait pouvoir être fixée solidement au bâtiment principal.

Le fronton fut rapidement réalisé: il s'agit d'un assemblage de styrene. J'ai réussi à reproduire les rivets, l'ensemble étant tenu bien droit par du fil d'acier, et un transparent ondulé fait office de partie vitrée. Les autres treize tirants furent une toute autre histoire: le styrene n'était pas suffisamment solide! Après un fameux travail de recherche (il n'y avait plus alors que trois mois avant le Concours!), j'ai essayé des profilés en laiton. Et finalement, cela réussit! Le travail de soudure est solide et l'aspect final est assez fin: les profilés présentent l'arrondi voulu et les tirants ont été placés. En longueur, les profilés de styrene maintiennent tous les tirants en place. Audessus, les arcs sont maintenus par des petits arcs finement gravés. Ces arcs ont été gravés par Gerolf Peeters, avant que je ne réussisse à obtenir le tour de main nécessaire...

Les deux parties vitrées supérieures sont à nouveau constituées de deux bandes de transparent, sur lesquels 240 tiges de styrene de 0,28 x 0,5 mm ont été collées. Un travail long et répétitif, comme le collage et la mise en peinture: il sembla durer des siècles, mais tout a une fin...

Collage des tirants sur la marquise.

La halle aux marchandises dans son état d'origine. De nos jours, elle a été aménagée en hôtel.



Le calme règne à la halle aux marchandises.

Les autres bâtiments

C'est ainsi que chaque bâtiment a son histoire. Le but ici n'est pas de s'enliser dans ces détails, mais quand même... L'hôtel 'Le Grand Monarque', situé de l'autre côté de la gare, fut un bricolage sans nom: ses formes n'étaient pas évidentes à reproduire et tout devait être gravé. Grande surprise: un de mes propres frères possède le cachet original de cet hôtel. Curieux bougre... Comme l'est le fait que la carte postale de 1903 trouvée sur internet a manifestement été écrite et signée par l'une de mes grandes tantes... Quel bond dans un lointain passé familial!

Concernant le premier bâtiment de la rangée de quatre maisons, pour lequel un membre du forum de Turnhout alla sonner à la porte du propriétaire pour lui demander de pouvoir prendre des photos de sa façade arrière: bel

exemple de collaboration et de soutien entre membres du forum TMM! Et concernant le dernier de ces quatre bâtiments, dont la façade est à ce point détaillée: impossible de reproduire cela avec du styrene. J'ai donc gravé toute la façade en maillechort. Ce fut excitant, car les joints devaient être suffisamment profonds pour paraître réalistes, et les peintures ne pouvaient pas être différentes des autres façades (qui étaient en styrene). Et malgré tous ces problèmes accumulés, cela réussit à nouveau, à mon grand étonnement et non moins grande satisfaction...

Et le café du coin ('Café Central'), dont je vis sur une carte postale floue une réclame sur la façade et que je découvris grâce aux membres du forum qu'il s'agissait d'une ancienne publicité pour les machines à coudre Singer? Pour découvrir par après que cette plaque n'avait existé qu'à partir de 1932...





Les façades arrière telles qu'elles auraient pu être, en 1900. Peu d'éléments d'origine ont été conservés.

Trop tard donc pour la période choisie (1900 à 1910), raison pour laquelle cette plaque n'est pas présente sur la maquette. D'autres cartes postales peu claires me donnèrent l'impression que l'une des fenêtres de ce café était en fait une potale. Sa construction n'en était pas difficile pour autant, mais trouver un Saint fut un problème: ce n'est qu'un jour avant l'expo qu'une image de Marie fut trouvée, retravaillée et placée!

Bien que j'ai travaillé à petite échelle, les chiffres sont impressionnants: plus de 2.500 heures de bricolage, 38.000 pavés pour la Merodelei et la place de la gare (gravés un par un dans du carton d'architecte, avec beaucoup de râles et de soupirs...), 7.000 pièces de styrène à traiter, ajuster, coller et à peindre. Encore maintenant, je ne parviens pas à croire que tout cela a réussi...

La place de la gare, vue de haut: la venue de la première voiture à Turnhout suscite beaucoup d'intérêt!



Des voies en fine-scale

Lorsqu'un jour, je pris une photo de la tête de la marquise, il me parut subitement que les rails prévus en code 55 étaient bien trop grossiers. La solution fut du code 40 de la marque FastTracks (US). Du beau matériel. Malgré le fait que je n'avais jamais construit de voies ou d'aiguillages auparavant, la pose des voies ne fut pas un problème. De simples aiguillages sont également faciles à assembler, car FastTracks fournit aussi de l'outillage pratique. La traversée-jonction double fut par contre un cauchemar: après quelques essais, elle a pu être montée, mais pour faire bouger les lames, ce fut une autre histoire... En outre, la liaison entre ces lames et la tringle de mouvement se défait régulièrement. Après beaucoup de problèmes, j'ai utilisé des petits clous de 0,3 mm. Mais avec beaucoup de sueur, le résultat final vaut la peine d'être vu, à savoir de belles voies bien élégantes.

Sous un ciel menaçant, le train est prêt au départ: les barrières roulantes ferment déjà le passage à niveau.

Un petit détail: les roues de mes locos et de mes voitures sont prévues pour du code 55. En code 40, les boudins touchent les traverses, ce qui produit de mauvais contacts et des déraillements. Amincir ces boudins m'aurait amené hors-délais: espérons que je trouve le temps pour le faire dans l'avenir...

Ce n'est pas fini...!

Bien que je voulais réaliser moi-même 'mon' projet entièrement, cela ne m'aurait jamais réussi, si je n'avais pas pu compter sur le soutien actif et désintéressé de quelques amis: des discussions avec Evan concernant la disposition de mes bâtiments (pour lesquels j'ai finalement opté pour une belle composition, plutôt qu'une restitution historiquement correcte), le soutien de Gerolf pour la gravure (tant son initiation, la fabrication de la table de gravure, ainsi que la gravure proprement dite de plusieurs pièces), avec comme point d'orgue l'assemblage des barrières roulantes (avec des petites roues de 2,5 mm de dia-

mètre), le conception de l'électronique, la confection d'arbres et l'accompagnement d'Evan lors des finitions. Outre l'aide active, j'ai également bénéficié d'un soutien psychologique des deux cités, de la famille et de nombreux membres du forum: sans eux, cela n'aurait certainement pas réussi! Un grand merci à tous, donc!

Pas si historique...

Bien que le but fut de construire un petit réseau historiquement le plus correct possible, j'ai toujours pris un peu de liberté, ce qui m'a d'ailleurs été 'renseigné' par quelques visiteurs d'expo habitant Turnhout... La halle aux marchandises se trouve en réalité de l'autre côté de la gare. Cela dura toutefois un bon bout de temps avant que je ne prenne la douloureuse décision de déplacer ce bâtiment. Mais grâce à cette disposition, vous pouvez désormais jeter un coup d'œil à l'intérieur de la marquise et voir la façade du côté 'voies' du bâtiment de la gare: même encore actuellement, cela me paraît avoir été un bon choix.



En gare de Turnhout, les voies sont rectilignes, alors que sur mon petit réseau, le quai décrit une légère courbe: c'était indispensable pour pouvoir atteindre la gare fantôme située derrière l'arrière-plan.

Ce mini-réseau présente un coin vert, à l'arrière gauche. En réalité, il aurait fallu y mettre un moulin à grains (le 'Lokerenmolen') accompagné d'une série de bâtiments annexes. Par manque de temps, cet édifice n'a pas été reproduit. Mais pour donner quand même une petite touche 'locale', j'ai décidé de déplacer la dune de sable 'Konijnenberg' de Vosselaar de quelques kilomètres, pour la placer juste à côté de la gare!

Et pourtant, l'ensemble paraît présenter suffisamment de points reconnaissables: c'est ce qui pouvait en être déduit par les réactions d'un sympathique vieux couple, qui visita l'expo dimanche soir et qui s'échangea des regards complices en reconnaissant le café du coin où ils se donnaient rendez-vous...



La petite vapeur jouit d'un peu de repos sous la marquise vide de la gare...

Une lutte contre le temps

Les participants habituels à ces concours de mini-réseaux ont sans doute éprouvé ce même sentiment de disposer d'un temps fou, juste après leur inscription au concours. Début 2014, je tombai presque de ma chaise après avoir établi la liste de ce qui devait encore fait à ce moment! Il me fallait encore 670 jours nécessaires, mais il ne restait plus que 230 jours disponibles: mission impossible, donc. Raison pour laquelle j'ai sabré dans ma liste de souhaits... Après quelques choix déchirants, il me fallait encore 360 jours de travail: mission toujours impossible.

C'est à partir de ce moment que la pression du temps se fait lourdement sentir... sur vos épaules. Jusqu'au dernier jour, la hache n'a fait que raccourcir la portée du projet. La commande automatisée, dont un ami avait travaillé dessus pendant un an, fut l'ultime victime: finalement, on circulerait manuellement sur le réseau...

Le tram à vapeur, les locomotives de l'époque 'NEEB', le moulin de Lokeren, la passerelle pour piétons: tous ces éléments passèrent à la trappe. Au cours des dernières semaines, la durée de mes nuits était passé à trois ou quatre heures, voire parfois... zéro. Bien que le but à atteindre devienne de plus en plus irréaliste, je restais opiniâtre: les 38.000 pavés à graver furent un vrai martyr, mais je n'avais pas le choix. Jamais, je n'ai autant soupigné de ma vie... Heureusement, j'ai obtenu de l'aide au cours des derniers jours: Evan et Gerolf, qui m'ont constamment soutenu, m'ont obligé à faire des choix et m'ont fixé des buts précis à atteindre. Sans eux, je n'aurais jamais

obtenu un réseau 'achevé' pour présenter à Louvain! 'Et je ne peux certainement pas oublier de mentionner le soutien de ma petite femme: elle m'a repris toutes les tâches ménagères des mains, chaque minute de mon temps pouvant ainsi être consacré à mon projet: quel extraordinaire soutien!

La suite du projet

Avant que la gare ne se voie octroyer le rôle principal sur ce mini-réseau, le but était de construire un long réseau à 9 segments. Là aussi, la gare serait centrale, mais aurait été entourée de plein d'éléments: le Lokerenmolen, le pont au-dessus du canal de Campine, une passerelle pour piétons, un second passage à niveau ('de Hollandsche Schuif'), une voie de garage, des locos et des trams à vapeur faits 'maison', etc.

Quant à savoir si tout cela sera concrétisé un jour, rien n'est moins sûr. Certains éléments vont peut-être voir le jour, mais ce projet s'étend déjà maintenant sur 34 mois. Et d'autres projets sont en gestation. Je suis curieux de voir comment cela va tourner. En tous cas, ma participation à ce concours constitua une fantastique expérience, faite de hauts et de bas. Une expérience que je ne voudrais échanger avec rien d'autre: je conseille même à tous les modélistes de s'inscrire la prochaine fois! Notez enfin que 'Turnhout NEEB' sera exposé à On traXS! 2015 du 6 au 8 mars prochain, au musée des Chemins de fer d'Utrecht.

Texte: Jean Devel

Photos: Gerard Tombroek & GVM



Le modélisme ferroviaire à l'échelle N en Belgique

FIDÈLES À LA PHILOSOPHIE DE NOTRE MAGAZINE, NOUS NOUS FOCALISONS SUR LE MODÉLISME FERROVIAIRE D'INSPIRATION BELGE. LOGIQUEMENT, L'ESSENTIEL DE NOTRE INTÉRÊT SE PORTE SUR LA VOIE HO, CAR C'EST DANS CETTE ÉCHELLE QUE L'OFFRE EST LA PLUS ABONDANTE POUR LE MODÉLISTE D'INSPIRATION BELGE. MAIS DES MODÉLISTES SONT AUSSI ACTIFS DANS D'AUTRES ÉCHELLES, COMME LE 'N', PAR EXEMPLE. ASSEZ CURIEUSEMENT, L'INTÉRÊT SUSCITÉ PAR CETTE ÉCHELLE EST PLUS IMPORTANT À L'ÉTRANGER QU'EN BELGIQUE. LA TOUTE PREMIÈRE EXPOSITION EXCLUSIVEMENT CONSACRÉE À L'ÉCHELLE N ORGANISÉE PAR LE CLUB N160-VZW LES 14 ET 15 MARS 2015 NOUS A PARU UN BON POINT DE DÉPART POUR NOUS ARRÊTER QUELQUE PEU SUR L'EXISTENCE ET LE DEVENIR DE CETTE ÉCHELLE EN BELGIQUE.

En 1988 déjà, Henri Janssens du club Mobov fit une première tentative pour réunir les adeptes de l'échelle N de l'époque, mais suite à leur nombre très réduit et au manque de moyens de communication, cette initiative mourut de sa belle mort. Vingt-six ans plus tard, c'est toujours Henri à la manœuvre, cette fois avec les membres de N160. Au cours des années écoulées, le paysage du N en Belgique a évolué à tel point qu'une nouvelle initiative recueillera sans doute plus d'échos.

Il y a plus de 30 ans, les premiers modèles belges reproduits à l'échelle N faisaient leur apparition. Dans le domaine des locomotives, on dénombrait à l'époque quelques locos à vapeur (des modèles allemands repeints), la célèbre série 59, un 'gros nez' et une type 260, le tout complété par quelques wagons reproduits par les marques Minitrix, Roco,

Piko, Atlas, Ibertren, Fleischmann et d'autres. Après ce premier mouvement, la production de nouveaux modèles s'arrêta toutefois, au grand regret du petit monde du 'N' en Belgique. Heureusement, quelqu'un comme Hobby Verborgh tenta de combler ce vide en produisant (avec des moyens limités) des modèles artisanaux en résine réalisés au moyen de moules, ces derniers étant repris plus tard par MTE à Blankenberge.

Ces dernières années toutefois, l'échelle N belge semble à nouveau se développer. Les fabricants essaient timidement de proposer l'un ou l'autre produit, surtout du matériel roulant utilisable également à l'étranger. Outre les grands fabricants, on voit également poindre quelques petits fabricants de petites séries avec des modèles internationaux bien précis, dont un modèle belge peut être dérivé, ces initiatives étant destinées à com-

bler un vide en Belgique. Suite à l'arrivée des imprimantes en 3D, de l'offre en programmes de dessins en 3D et d'entreprises travaillant la 3D, des individus disposant de certaines connaissances et intéressés par l'échelle N ont dessiné des modèles, les ont fait imprimer et en ont fait réaliser des très petites séries, comme dernièrement l'autorail Brossel. Et il y a enfin les particuliers qui essaient à leur façon de combler ce manque en construisant eux-mêmes des locomotives, des voitures et des wagons en scratch-building, ou encore par transformation et repeinture. Il existe donc de nombreuses initiatives pour proposer à l'adepte belge du N un panel de matériel varié et intéressant. Cela se remarque aussi par le nombre de commerçants qui présentent à nouveau l'échelle N dans leur assortiment, une véritable renaissance après une époque où la plupart des commerçants bradaient leur stock en N à perte, car leurs ventes dans cette échelle étaient trop faibles.

Autre soutien appréciable pour les adeptes du 'N' en Belgique, le forum www.trains-160.

Henk Oversloot a reproduit en fine-scale et en N la gare de Waimes, où les lignes 45 et 48 se rejoignent, dans les Cantons de l'Est. Photo: Henk Oversloot.



Une vue du réseau 'Vonèche', du Rail Miniature Mosan (RMM). Le joli arrière-plan assure la profondeur requise. Photo: Gerard Tombroek.



Au dépôt de Gremberg, le machiniste se dirige vers la 2841 pour assurer son prochain train. Photo: GVM.

be, lancé en août 2013 par quelques adeptes motivés et francophones de l'échelle N. Comme pour chaque forum, vous pouvez y trouver les dernières nouveautés, des trucs dans le domaine de la technique et surtout nouer des contacts avec vos homologues. Le forum Trains-160.be est donc francophone, la navigation sur ce site étant également disponible en néerlandais. Aucun problème de langue pourtant sur ce forum: de nombreux Néerlandophones y sont également actifs et expliquent du mieux qu'ils peuvent en français: le message est ici plus important que la forme...

Grâce à ces initiatives, l'avenir de l'échelle N est plutôt rose, à telle enseigne que le choix pour un débutant ou pour un modéliste hésitant est devenu plus difficile, car le grand avantage de l'échelle N reste tout de même le plus grand espace disponible: en 'N', on peut en faire plus, sur une même superficie.

Dans le domaine des décors aussi, l'échelle N permet aussi de décorer richement un réseau. Un point négatif, tout de même: l'offre de maisonnettes belges à cette échelle. C'est une lacune qui reste à combler. Jusqu'à présent, les adeptes du N pour un réseau belge sont contraints à la fabrication 'maison'. Heureusement, les techniques modernes sont désormais à la disposition du modéliste. Grâce aux mêmes programmes de dessin en 2D, c'est devenu un jeu d'enfant de confectionner une maisonnette d'inspiration belge, comme le prouve les membres du RMM, de Club Pacific et de N160 avec leurs maisons faites 'main', chacun selon des manières qui leur sont propres. Ceci étant, cela ne doit pas toujours aller de pair avec la technologie: un bel exemple de bâtiments faits 'main' sont ceux réalisés par Jean Devel, avec 'Turnhout NEEB'. Jean réalise de jolies bâtisses au moyen de matériaux simples. La construction de maisonnettes ne doit pas toujours être si compliquée, car avec des techniques et des matériaux simples, de telles maisonnettes sont à la portée de tout-un-chacun. Ceci étant, un certain mouvement se fait jour parmi les fabricants en petites séries, qui commencent à sortir des séries limitées de telles maisonnettes.



Pour la construction de son réseau 'Spiltveld Fabriek', Henk Oversloot s'est laissé inspirer par les bâtiments industriels situés le long du canal à Louvain. Photo: Henk Oversloot.

La 6300 vue le long de la ligne 122, à hauteur du passage à niveau de l'ancienne Stationsstraat à Balegem. Photo: Gerard Tombroek.





Pour son réseau pratique 'Miniville', Christian D'Haene s'est laissé inspirer par la gare-pont de Cerfontaine. Photo: Christian D'Haene.



En 1988, il n'y avait que deux clubs en Belgique qui pouvaient présenter un réseau en 'N' d'inspiration belge, à savoir le Mobov à Anvers (voir TMM n° 53) et le RMM à Namur, avec 'Vonèche' (voir TMM n° 83). Depuis lors, les adeptes du N de l'époque au Mobov ont suivi leur propre voie et se sont réunis dans le seul club belge de N, le N160-vzw. Avec la reproduction de la gare de Balegem-Dorp (voir TMM n° 105) qui représente un bout de la ligne 122 Gand – Grammont dans les Ardennes flamandes, ils se sont montrés au public belge à plusieurs reprises, la dernière fois lors de notre 7^{ème} 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de Louvain. Les Ardennes flamandes constituent aussi le thème du 3^{ème} club national de N belge, à savoir le club 'Pacific' de Wervik, avec sa gare de Louise-Marie (voir TMM n° 43) et la gare de Renaix, en cours de réalisation. Et ce club ne s'arrêtera pas en si bon chemin...

Plusieurs modélistes individuels ont aussi entamé ou réalisé la construction d'un réseau d'inspiration belge à l'échelle N: nous pensons par exemple à la gare d'Enghien, à celle de Sart-lez-Spa, à celle de Bovigny (réalisée en 2 mm fine-scale), Miniville, Mini-Gremberg, etc. On trouve également 'Turnhout NEEB', un mini-réseau récemment couronné – comme vous pourrez le lire par ailleurs dans ce magazine – ainsi que 'Brussel-Noord anno 1920', dont vous pouvez suivre l'évolution sur le forum de Train Miniature Magazine. Le

petit réseau 'Splitveld Fabriek' réalisé selon les normes en fine-scale FS 160, est un petit réseau étranger, mais d'inspiration belge. Outre des réseaux belges, on trouve également des réseaux d'inspiration étrangère, construits ou en cours de construction, comme 'Moustiers-Ste-Marie'. Ils constituent tous de magnifiques réseaux privés et il existe sans doute encore de nombreuses perles cachées dans des caves ou des greniers... Plusieurs de ces beaux réseaux seront ainsi visibles lors de la toute première exposition de l'échelle N en Belgique.

N160 a l'avantage d'avoir déjà participé à de grandes expositions en N en Allemagne, où plusieurs clubs d'Europe et même du monde ont raccordé leurs différents réseaux modulaires. Le plus grand problème pour raccorder ces différents réseaux entre eux réside dans les normes utilisées. Il existe bien les normes françaises AFAN (qui sont suivies par le RMM), les normes du club N international allemand (NCI) et enfin, N160 a ses propres normes, qui sont en est vraie basées sur celles du N-Club-International, mais qui sont basées sur celles du réseau d'origine du Mobov, qui a suivi le N160. Grâce à des modules de transition, tous ces réseaux établis à des normes différentes peuvent être raccordés entre eux pour former un grand ensemble.

C'est également la raison pour laquelle ces réseaux sont encore pilotés en mode analogique, lors de ces grandes expositions. Lors de l'exposition annuelle NCI à Stuttgart en novembre 2014, plus de 500 mètres courants de réseaux modulaires ont ainsi été accouplés entre eux. Cela serait particulièrement difficile en mode digital, car de nombreux spécialistes en digital n'osent pas s'y aventurer. Chaque participant veille donc lui-même à son alimentation et à sa gestion du trafic sur ses modules. Lors de cette exposition, des réseaux de Belgique, Allemagne, France, Suisse, Autriche et même Afrique du Sud seront accouplés entre eux pour former un grand ensemble, d'une longueur de ligne appréciable.

Grâce à cette exposition de modélisme ferroviaire, N160 veut surtout susciter de l'intérêt pour se lancer dans l'aventure du modulaire, de rassembler les adeptes du N et surtout montrer l'échelle N au grand public. Cette exposition du N se tiendra dans la salle Wilgenhof à la Moeshofstraat 136-138, à 2170 Antwerpen-Merksem, de 10 à 18 h.

Texte: Jim Van Bockstaele



Une rue bien belge...

AUPARAVANT, LES MARQUES QUI EXPOSAIENT À LA FOIRE DE NUREMBERG DÉBARQUAIENT AVEC UN BEAU RÉSEAU OU UN DIORAMA SOUS LE COUDE. CELA SEMBLE ÊTRE MOINS LE CAS DÉSORMAIS, ET CE QUI SERT D'ERSATZ N'A PAS ÉVOLUÉ DU POINT DE VUE AMBIANCE ET DÉTAILLAGE PAR RAPPORT AUX CRITÈRES ACTUELS: CE SONT DES CRÉATIONS SANS ÂME ET QUI PRÉSENTENT UN HAUT POURCENTAGE DE... PLASTIQUE. ALORS QUE LE DÉTAILLAGE DU MATÉRIEL ROULANT ET DES NOMBREUX PRODUITS DESTINÉS À LA DÉCORATION SONT PRÉCISÉMENT DE PLUS EN PLUS RÉALISTES! UNE DES EXCEPTIONS POSITIVES À CET ÉTAT DE FAIT ÉTAIT VISIBLE SUR LE STAND D'ARTITEC: ON POUVAIT Y VOIR UN DIORAMA BELGE, TRÈS SUGGESTIF. FLORIS DILZ, LE PETIT GÉNIE QUI SE CACHE DERRIÈRE CETTE ŒUVRE MAÎTRESSE ET PAR AILLEURS COLLABORATEUR CHEZ ARTITEC, NOUS EXPLIQUE COMMENT 'SA' RUE A VU LE JOUR.

L'idée de réaliser 'quelque chose' de typiquement belge m'est venue au cours d'une période pendant laquelle presque chaque weekend, je me baladais en cachette dans les ruines de l'industrie sidérurgique de la région liégeoise, en compagnie de deux bons amis, Andy van Rijkswick et Wieger Pasman: la misère et les ruines ne me laissent pas de marbre... Ajoutez-y ce léger et typique 'chaos belge' induit par toutes ces maisons qui subsistent quasi en permanence des transformations et vous obtenez quelque chose que se devait d'être reproduit en modèle. Et comme outre les ruines industrielles, nous

sommes tous trois également attirés par les trains, nous nous sommes réunis pour échafauder des plans. Très vite, il est apparu que peu d'objets vendus dans le commerce étaient utilisables pour reproduire ces bâtiments et que tout résulterait donc d'une fabrication 'maison'. Pour ce faire, mon expérience acquise lors de la construction en séries pratiquée chez Railz à Rotterdam et chez Artitec viendrait donc bien à point.

Pour réaliser un réseau d'une certaine importance sans que cela ne devienne un travail trop fastidieux, il est pratique de

travailler avec des façades moulées. Pour un long bâtiment industriel présentant souvent des parties de mur identiques et pour un nombre réduit de façades – qui peuvent donc être réutilisées plusieurs fois – l'ampleur du travail peut alors fortement diminuer. J'en ai donc discuté au travail chez Artitec s'ils ne voyaient pas d'inconvénient à ce que je fasse large usage de leurs appareils de production pour mon propre hobby. Bien entendu, les moulages pourraient être librement utilisés par Artitec. Tout ceci fut accepté, avec une demande de Diederik: "Tiens, lorsque vous serez occupés, confectionnez donc un kit d'un café de coin typiquement belge!" Nous nous sommes donc mis au boulot.

Comme je réside encore pour l'instant dans une chambre pour étudiants, je n'y dispose que de peu de possibilités pour y travailler à un réseau fait de grands halls d'usine, mais c'est par contre faisable pour des façades, du matériel et d'autres éléments de plus petite taille.





La dépanneuse de Van Camp est un ancien camion militaire Chevrolet qui fait partie des nouveautés de Nuremberg. Les fils aériens sont typiques de la Belgique d'alors. Les antennes et les supports de fils électriques doivent encore sortir sous forme de set chez Artitec.



Une rue bien belge, que vous pourriez rencontrer en Wallonie...

Avec 'streetview'...

Les façades des maisons ont toutes été réalisées sur base de façades existantes dans les communes de Seraing et d'Ougrée, au sud de Liège. Une partie a été reproduite très fidèlement, une autre l'étant sur base de photos prises par streetview (NDLR: le programme que l'on trouve sur internet). Les façades ont été photographiées une par une avec une règle d'un mètre, histoire de bien matérialiser les proportions. Les briques ont ensuite été comptées et vous obtenez d'une façon très précise les mensurations les plus importantes. La maquette du café est basée sur la taverne 'Au Bon Coin', à l'angle de la rue Lemonnier à Seraing. Comme sa façade au fil des ans est devenue quasi irréparable, nous l'avons restaurée dans son lustre d'origine. Quant aux façades arrière et aux extensions, elles sont souvent cachées par des murs et des clôtures. On ne s'en approche donc pas facilement, raison pour laquelle elles ont plus été réalisées 'au pif'...

Ces façades ont alors été dessinées en 2D en autocad et les pièces constitutives réalisées à la fraiseuse CNC. Chaque mur est constitué de trois ou quatre couches de plaques de styrène. Pour apporter un peu de variation dans les châssis, ces derniers ont été réalisés séparément en laiton gravé, raison pour laquelle les dimensions des fenêtres de toutes les façades ont été standardisées. De cette façon, le fait qu'une même façade ait été réutilisée plusieurs fois se remarque moins, et il n'est plus nécessaire d'enlever les ébarbures de moulage des châssis de fenêtres, puisqu'il n'en en a pas... Toutes les façades ont ensuite été moulées.



Le café est une des nouveautés d'Artitec: il peut être commandé sous la référence 10.327, avec inscription 'De Statie', 't Hoeksken', 'Café de la Gare' ou encore 'Au Bon Coin' et les réclames Piedboeuf ou Celta Pils.

Artitec

Pour ce diorama, nous avons pu gracieusement utiliser tout ce qui est disponible chez Artitec, aussi bien les plaques de pavés pour les rues que différentes sortes de plaques de toiture irrégulières, bien plus réalistes que celles de toitures en plastique fournies par certains fabricants bien connus... Un set de petits cabanons de jardin et toutes sortes de menus détails ont également été utilisés.

En plus du travail ordinaire de préparation des nouveaux produits destinés à être exposés à la Foire de Nuremberg, toutes les soirées furent

prises à contribution pour découper, scier et coller les neuf maisons du diorama, de façon à pouvoir les peindre en une fois à la lumière du jour à la peinture Humbrol. Les murs de briques présentent souvent des teintes différentes en fonction de la région, de l'argile utilisée et de la manière dont les briques ont été cuites. En Belgique, cela m'a frappé de voir que les façades avant sont souvent constituées de belles briques rouge clair, alors que les façades arrière et latérales sont faites de blocs grisâtres et rugueux. J'ai intégré ceci sur certaines maquettes, peint les façades avant



Les façades arrière et les annexes ont été imaginées.



"Purée! Mon ballon!..." Par un trou dans la clôture, le petit Bertrand voit comment son ballon a été crevé au moyen d'un canif. Le DAF (réf. 487.042.05) a quant à lui subi une opération chirurgicale qui lui a ouvert une portière... Pour l'aménagement des jardins arrière, il a été fait largement usage des anciens kits Artitec des murets en béton (10.185) et des abris de jardin (10.199).



La base des maisons: elles seront certainement reprises dans le programme Artitec. Il est encore impossible de dire sous quelle forme précise: des demi-maisons, ou entières, éventuellement livrées prêtes à l'emploi? Tout doit encore être déterminé.

au moyen d'un mélange de peintures 70 et 100 Humbrol, les autres façades l'étant avec du n° 29. Pour ne pas obtenir une teinte trop monotone sur les façades arrière, j'ai réalisé maison par maison de subtils mélanges de peinture n° 29 avec un peu de n° 70, ou parfois un peu de n° 100...

Ensuite, ce fut le tour de la peinture des détails, qui prit une semaine, à raison de deux maisons par soirée. Au cours du weekend suivant, la patine fut réalisée à la lumière du jour, au moyen d'un lavis de noir et d'un brossage à sec avec des teintes claires, surtout de la peinture n° 28 et ci et là, un peu de blanc sur les ornements en pierres de taille. Pour le

reste, quelques traces spécifiques de rouille par ci par là. Ensuite le montage des fenêtres, les châssis en laiton étant peints séparément, découpés de leur support et collés à la colle pour bois sur les bords de la baie de fenêtre de l'extérieur, avec un bout de transparent pour figurer les vitres. Le tout donne une construction très solide, je dois bien le dire... Ensuite, c'est le tour de la plaque de base: il s'agit d'un simple bout de MDF recouvert des rues et des trottoirs (de la résine), les maisons étant implantées à un endroit précis, décorées de petites marches d'accès, de seuils de porte et d'appuis de fenêtres, de clôtures, de murets et ici et là, de blocs de styrène reproduisant des murs branlants, ces blocs n'étant toutefois pas encore fixés.

Lorsque tout ceci fut prêt, les maisonnettes furent à nouveau mises de côté, les parties sans revêtement de rue enduites d'un mélange de 'fine turf' de Woodland et de colle pour bois, la plaque de base pouvant ensuite être mise en peinture. Tout a d'abord été peint en noir, histoire de créer plus tard une impression de profondeur. Les pavés et les dalles de sol n'ont pas été peints de façon totalement couvrante à la peinture n° 72 Humbrol, les dalles étant ensuite retravaillées à la n° 25 et les clinkers à la n° 70. Lorsque les pavés furent secs, ils ont été brossés à sec avec du blanc et de la n° 64, du gris clair tirant sur le bleu, à savoir la véritable teinte de la pierre de taille, avec des joints plus foncés entre pavés. S'en est encore suivi une patine au lavis et au brossage à sec de l'ensemble et la pose de gazon statique dans certaines parties moins exposées. Repose des maquettes de maison sur la planche et en avant pour les finitions...

Les détails

Sur un tel 'petit' diorama, vous pouvez vous donner à cœur joie pour y implanter des détails. Pour n'en citer que quelques-uns: le DAF d'Artitec a une porte ouverte et a été patiné; deux Solex des années '50 ont fait leur apparition (on va sûrement en parler...); une nasse de fils pend à des supports gravés et appliqués sur les façades, des éléments typiques de la Belgique de l'époque, ainsi que les nombreuses antennes sur les toits, qui se recroquevilleront rapidement... Au cours des derniers jours, Wieger m'a encore vite aidé et outre du travail de jardinage, a veillé à occasionner un joli désordre dans les jardinets, tout en me procurant de beaux panneaux de signalisation.

Et il y a encore ces détails qui n'apparaissent qu'au second coup d'œil. Il y a un an, une bagarre générale a eu lieu dans le café du coin: des chaises massacrées témoignent encore de la violence des coups, à l'arrière du café... Le vieux Van Camp en a manifestement marre que ses fenêtres soient régulièrement brisées par le ballon d'un garnement, qui joue au foot à côté de son garage. Lorsque son ballon atterrit pour la nième fois derrière sa clôture en béton, il se précipita dessus et le larda d'un bon coup de canif, après quoi il le relança au gamin: ça lui apprendra! Vous voyez d'ailleurs le petit Bertrand – fils du patron du café – se lamenter à travers un trou dans la clôture, en regardant la scène: "Purée...! Mon ballon!"

Texte et diorama: Floris Dilz
Photos et adaptation: Gerard Tombroek



Les 25 ans du ModelSpoorGroep Valkenswaard

LORS DES PREMIÈRES ANNÉES DE PARUTION DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE, DES MEMBRES DE SA RÉDACTION RENDAIENT RÉGULIÈREMENT VISITE AUX CLUBS DE MODÉLISME FERROVIAIRE DE NOTRE PAYS. APRÈS UNE TOURNÉE COMPLÈTE DES CLUBS DE FLANDRE, DE BRUXELLES ET DE WALLONIE, CETTE RUBRIQUE S'EST ENSUITE LIMITÉE À DES MISES AU POINT RÉGULIÈRES DES DONNÉES DE CES DIFFÉRENTS CLUBS DE MODÉLISME. DEPUIS LORS, LES ANNÉES ONT PASSÉ ET LE TEMPS EST À NOUVEAU MÛR POUR 'RELANCER' CETTE RUBRIQUE 'CLUB'...



Nous commençons cette nouvelle tournée par les pays limitrophes et allons braquer nos projecteurs sur un club néerlandais (mais bien connu en Belgique): le 'ModelSpoorGroep Valkenswaard', qui fête ses 25 ans d'existence cette année.

Un petit peu d'histoire

Le 'ModelSpoorGroep Valkenswaard', issu de la région de Valkenswaard, est rattaché au Modelspoorgroep 'Oost Brabant', situé à Helmond. La branche de Valkenswaard était composée de dix membres désireux de reproduire la gare d'origine du site de Valkenswaard. Mais le comité du club 'Oost Brabant' ne voulut pas donner suite à cette demande. C'est lors de la réunion du 11 novembre 1989 qui se tint à Leende que la dénomination 'Modelspoorgroep Valkenswaard' fut prononcée pour la première fois, sans qu'il ne soit encore question d'un club distinct. Ce groupe constituait alors un groupe de travail 'fine scale' au sein du club 'Oost Brabant'. La scission définitive se déroula en mars 1990, la création officielle du 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' datant du 2 mai 1990. Son but était de promouvoir le modélisme ferroviaire dans la région de la Campine néerlandaise et de reproduire en modèle réduit le site de la gare de Val-

La même équipe remporta à nouveau le premier prix lors du Concours de mini-réseaux de 2010, avec son réseau 'B.A. Bodil'. En utilisant plusieurs échelles différentes et la mise en perspective, ce mini-réseau présente une incroyable profondeur.

kenswaard et son environnement, située le long de la 'Bels Lijntje', entre Eindhoven et Neerpelt (B). La structure du club fut sérieusement modifiée: un comité fut érigé et des statuts rédigés. Ces statuts passèrent devant notaire à Valkenswaard le 2 juillet 1990, tandis qu'une cotisation de membre était demandée auprès de la Chambre de Commerce, ainsi qu'auprès de la Fédération néerlandaise de modélisme ferroviaire.

Des péripéties...

Le club 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' alla de l'avant, de façon ambitieuse. Le projet de réaliser un réseau miniature de 11 m de long et de 1,80 de largeur, composé de 13 segments, fut mis au point. Un groupe de travail 'fine scale' vit le jour: ce serait la caractéristique de ce nouveau modèle. Il fut opté pour des rails en code 75 et les aiguillages furent assemblés 'maison': c'était très innovant en 1989. Un blason fut dessiné; c'est toujours le même, de nos jours. Ce blason a été basé sur la forme des anciennes plaques de matricules des locomotives à vapeur 531 à 545 des SS (les

Chemins de fer de l'Etat), devenues 7111 à 7125 aux NS.

Un local de club devint disponible au 1^{er} étage de l'établissement 'De Kloosterbel' à Dommelen où tous les 15 jours, une réunion de club avait lieu les mercredis soirs. Mais ce local s'avéra bien trop petit pour accueillir le réseau miniature imaginé, l'inconvénient étant qu'après chaque réunion, les bacs des segments devaient être entreposés dans une armoire, car le local était aussi utilisé par d'autres associations. C'est pour ces raisons que les segments furent achevés chez différents membres du club à domicile. Plusieurs bâtiments, comme la gare, la douane et l'ancienne usine de cigarettes furent assemblés en un temps record et inscrits – de concert avec un petit réseau modeste – pour participer à l'exposition 'Rail 1990' de 's Hertogenbosch. L'inscription fut prise en compte et ce petit réseau sans prétention prit ainsi part à cette exposition.

Le court de tennis Valkencourt à Valkenswaard décida alors d'organiser une jour-



'Veldhoven 1935, le lauréat mérité de notre Concours de mini-réseaux de 2008. L'équipe de ModelSpoorGroep Valkenswaard a recueilli une incroyable célébrité avec sa 'peinture tridimensionnelle'!

née du modélisme le 21 septembre 1991, auquel le ModelSpoorGroep Valkenswaard fut convié à participer. C'est cet événement qui fit que quelques modélistes de la région devinrent membres du club. Les deux soirées mensuelles du club devinrent hebdomadaires, mais la poursuite de l'achèvement des segments connut un temps d'arrêt: le projet était trop ambitieux. C'est la raison pour laquelle il fut modifié en profondeur pour ne plus reprendre que 7 segments de 90 cm sur 70, représentant le site de Valkenswaard. On s'accorda aussi plus de libertés, le thème devenant: 'Voici à quoi aurait pu ressembler Valkenswaard'.

Un nouvel local de club et de nouvelles initiatives

Un nouveau local pour le club fut proposé au-dessus du centre sportif et de rencontres 'De Belleman', situé à côté de l'ancienne localisation. Le nouveau local était à ce point plus grand que le réseau 'Valkenswaard' pouvait y être entièrement assemblé. De plus, l'espace mis à disposition était entièrement réservé au ModelS-

poorGroep. C'est à partir de cette époque qu'une nouvelle vie fut insufflée au club: de nouveaux membres firent leur apparition, suscitant de nouvelles initiatives. Il fallait aller avec son temps et un site web fut ouvert (www.msgvalkenswaard.nl), tandis que la construction du réseau 'Valkenswaard' fut poursuivie avec énergie. Le réseau analogique fut numérisé et piloté par le programme Koploper. Ce réseau participa ensuite à de nombreuses expositions aux Pays-Bas et à l'étranger.

Mais un réseau aussi a une 'date de péremption': des plans furent donc élaborés pour en construire un nouveau. Cela devrait à nouveau être un réseau néerlandais, ayant pour thème 'De Kempen' (la Campine). Mais comme en Campine néerlandaise, aucune ligne de chemin de fer n'a jamais existé à l'exception de la 'Bels Lijntje', ce thème devint rapidement 'Voici comment la Campine aurait pu être'. Des sites ou des objets caractéristiques que l'on peut encore retrouver ci et là en Campine ont été reproduits, comme la laiterie

d'Hoogeloon, le moulin de Bergeijk, ainsi que le moulin à eau et la brasserie de Dommelen. L'ancien réseau 'Valkenswaard' fut vendu et des moyens financiers suffisants furent dégagés afin d'achever le nouveau réseau et d'acquérir le matériel roulant nécessaire. Ce réseau fut également automatisé et piloté par le programme 'Koploper'. Eurospoor 2011 eut la primeur d'exposer 'De Kempen', une expo qui sera suivie par de nombreuses autres, aux Pays-Bas comme à l'étranger. Les points forts furent le Warley Show 2012 à Birmingham (GB) et On traXS! à Utrecht en 2013. Entretemps, le fignoilage de ce réseau se poursuit, afin de l'optimiser.

Des mini-réseaux

Trois membres du club, à savoir Hans van den Boom, Peter Dillen et Hugo Baart, prirent alors l'initiative de participer au Concours de mini-réseaux organisé par notre magazine, ce concours se tenant lors de notre 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de 2008, à Malines. Pour ce faire, un mini-réseau fut construit et baptisé 'Veldhoven 1935'. Il s'agit d'une partie du village de Veldhoven à l'époque où le tram à vapeur circulait encore d'Eindhoven à Reusel. Vu l'espace très réduit dis-



Sur le réseau 'De Kempen', on peut y voir également du trafic d'interpénétration, comme cette série 59 belge qui remorque une rame de wagons fermés néerlandais.

ponible pour un mini-réseau, Peter Dillen eut l'idée de construire en perspective et ce diorama devint une véritable peinture en trois dimensions. Ce mini-réseau a ensuite été intégré dans un cadre de peinture, la partie avant sortant partiellement du cadre. Ce sujet encore jamais vu fut un succès et les réactions positives étant si nombreuses que ce mini-réseau remporta le premier prix (voir TMM n° 77). Ce réseau participa ensuite à une tournée d'expositions, où il recueillit un grand succès. Les membres se prirent au jeu et s'inscrivirent au Concours de modélisme suivant, organisé lors de la 'Grande Expo' de 2010. Le nouveau réseau construit à cette occasion fut baptisé 'B.A. Bodil' et représentait un paysage montagneux fictif dans lequel il était suggéré qu'un autobus sur rails circule dans une vallée. Quatre autobus sur rails identiques furent réalisés aux échelles allant de 1/25 à 1/400. Ce mini-réseau présentait également des animations, comme une forge fonctionnelle, un mécanicien travaillant à une Citroën 'Traction avant', un enfant jouant au train électrique, et une sonorisation réaliste. Ce réseau 'B.A. Bodil' remporta à nouveau la première place de notre Concours (voir TMM n° 99). Et les succès de s'enchaîner: 'On traXS! Award 2011', le premier prix à Euromodelbouw 2011 à Genk et le 1^{er} prix et l'Award lors du Warley Show de 2012 à Birmingham (GB). En outre, de nombreux

organisateurs d'expositions aux Pays-Bas et à l'étranger invitent régulièrement ce réseau à participer à leur événement.

Des ateliers

Afin de maintenir ses réseaux à un niveau élevé, le club investit dans ses membres: plusieurs cours sont offerts à ceux-ci, ces cours étant donnés par des membres du club, avec une certaine compétence. C'est ainsi que des cours sont par exemple donnés concernant la numérisation, le travail du styrène, les décors, la patine, l'apprentissage des couleurs et la recherche sur Google.

Portes ouvertes à Valkenswaard en 2013

Pour donner l'occasion aux habitants de la Campine et plus particulièrement de Valkenswaard de venir voir 'en live' les réseaux du ModelSpoorGroep, il fut décidé d'organiser une journée 'Portes ouvertes' dans le centre commercial 'de Kerkerij', à Valkenswaard. Ce fut au cours d'un dimanche au cours duquel les magasins étaient ouverts. Il faisait extrêmement froid à l'extérieur et les visiteurs se sont rués en masse à l'intérieur du local: une estimation fait état de plus de 800 visiteurs. Ce fut un succès inespéré et une formidable motivation pour le club, le nombre de membres augmentant dans la foulée pour atteindre le nombre de 22 de nos jours.

Des plans pour l'avenir

Des discussions ont lieu pour l'instant en vue de la construction d'un nouveau réseau. Il s'agira d'un réseau norvégien, situé à la frontière avec la Suède. Les plans sont déjà bien avancés et le début de la construction pourrait se situer début 2015, pour ce réseau norvégien. Ce réseau sera en outre un hommage à un membre éminent du club, disparu bien trop tôt: Erik Teunissen. Erik était passionné par la Norvège et les chemins de fer norvégiens et rassembla sa vie durant du matériel roulant de cette nationalité.

Le jubilé du 15 mars 2015

Pour fêter dignement les 25 ans du ModelSpoorGroep Valkenswaard, une journée du modélisme ferroviaire sera organisée le dimanche 15 mars 2015 au Centre sportif et de rencontres 'De Belleman', au cours de laquelle non seulement tous les réseaux du ModelSpoorGroep Valkenswaard seront exposés, mais aussi ceux des membres et de quelques amis modélistes présents. Au total, une dizaine de réseaux devrait être exposée. Et les enfants ne seront pas oubliés: un petit réseau pour manœuvres sera à leur disposition, où ils pourront obtenir leur diplôme de manœuvre, sous la direction du maître Jan... L'accès à cette journée spéciale s'étalera de 10 à 17 heures: tout le monde y est le bienvenu!

Texte: Hugo Baart
Photos: Gerard Tombroek.



Un retourne-quai

La dynamique met de la vie sur votre réseau

LES PETITES INVENTIONS SUSCITENT SOUVENT L'ADMIRATION ET L'ÉTONNEMENT: QUI NE S'EST PAS ENCORE PRIS AU JEU EN CONTEMPLANT LE RÉSEAU 'HEZELPOOR'T' DE LOEK BRONKHORST, AVEC SON PETIT VÉLO EN H0 QUI CIRCULE SUR CE DIORAMA?



1. Un modéliste heureux...

De nombreuses trouvailles peuvent ainsi donner vie à notre hobby: elles peuvent être source d'inspiration et créer une ambiance particulière à votre réseau. Avec l'arrivée et le développement des techniques digitales, on voit apparaître de plus en plus d'applications évoluées. La combinaison de la mécanique, de l'électronique et l'utilisation de modules digitaux produisent des petits jeux vraiment bien conçus. Souvent alors, leurs fabricants peuvent profiter à l'aise de tous ces petits bidules qui bougent tout seul...

Si mes considérations sont exactes, j'oserais même prétendre que c'est précisément grâce à la rencontre entre jeune génération et plus ancienne que ces petits dispositifs voient le jour. C'est la jeunesse, qui a grandi avec l'informatique tout en éprouvant des affinités avec le hobby du train, qui aide ainsi les modélistes seniors. C'est comme cela que l'on remplit les salles comme lors d'Houten-Digitaal, qui s'est tenu en décembre dernier. On y voyait bien comment fonctionne la collaboration entre générations, grâce à ces petits montages bien conçus et qui rendent notre hobby si vivant. Les clubs, où tous les âges sont présents, ont le vent en poupe et attirent les générations montantes. Tout cela

est dû au fait que ce hobby présente des nouvelles facettes réellement palpitantes. On le voit depuis longtemps: les finitions et le détaillage se sont fortement améliorés, tant pour le matériel roulant que pour les décors, mais la jeune garde, elle, veut plus de numérique...

A Houten, j'étais présent le 12 décembre 2014 avec quelques amis, pour exposer mon propre (petit) projet. C'était pour moi la première fois que je participais à un événement de modélisme ferroviaire. Ce projet s'appelle 'Reizigers en goederen komen en gaan in Spoorsteeg' ('Les voyageurs et les marchandises vont et viennent à Spoorsteeg').

Ce qui à première vue pouvait paraître comme un tour de magie aux spectateurs n'était finalement qu'un simple petit dispositif mécanique, piloté en digital. Tout a fonctionné parfaitement, car pendant toute la journée, il n'a fallu intervenir que trois fois pour relancer ce 'bidule' automatisé. L'idée en soi n'est pas unique, car d'autres modélistes m'ont précédé dans le fait de faire disparaître des gens et des marchandises sur un réseau miniature. Mais mon application est quand même spéciale. Comme j'ai pu profiter depuis

des années de l'inventivité des autres, j'ai pu maintenant leur rendre la pareille en partageant ma propre trouvaille...

Sans faire appel à des pièces mobiles, c'est un peu plus difficile de rendre visuel ce qui se déroule sur mon petit diorama, mais voici comment cela se passe: sur moins d'un mètre carré se trouve un petit circuit sur lequel roule un autobus, qui marque à chaque fois l'arrêt à un endroit déterminé. Lorsque les barrières du passage à niveau sont fermées, l'autobus s'arrête également devant ces dernières. Ce bus tient également compte des zones de réduction de vitesse à 50 et à 30 km/h, il indique la direction qu'il prend et lorsqu'il freine, ses feux stop s'allument. Mais tout ceci n'est que broutilles pour les utilisateurs de petites autos pilotées par MCC, par exemple.

L'élément particulier réside dans les voyageurs qui attendent – ou non – à l'arrêt du bus. Car à l'abri des spectateurs, il se passe à chaque fois quelque chose lorsque le bus effectue son arrêt. Sur le petit quai, des gens attendent son arrivée, certains étant assis sur un banc. Et lorsque le bus est passé... tous ces gens ont disparu, pour réapparaître quelques instants avant le prochain passage du bus!

2. Les gens attendent le bus. Vu d'en haut, on peut apercevoir le bord du trottoir basculant devant l'arrêt de bus, mais à distance normale, vous n'en verrez rien.

3. A l'abri des regards des spectateurs, quelque chose se passe derrière le bus...

4. Ici, l'on voit que le trottoir de l'arrêt de bus bascule et fait disparaître les voyageurs.

5. Le spectateur voit seulement que ces voyageurs sont montés à bord et qu'il n'y a plus personne...



Et à la petite gare de 'Spoorsteeg', c'est le même ballet qui se déroule: après chaque passage de train, des choses ont changé sur le quai: des sacs postaux ont disparu, un voyageur et son vélo ont embarqué dans le train, ainsi que d'autres, avec leur bagage. On voit également une jeune femme dont l'amoureux vient juste d'arriver. Lors de l'arrêt suivant du train, tout s'inverse. Et ce n'est pas une façon de parler, car c'est là que réside le 'truc'.

J'ai moi-même plus de 60 ans et au début, j'étais très naïf au sujet d'une commande automatisée de mes quais 'basculants'. C'était pour moi relativement simple de prévoir un dispositif fiable pour retourner un quai, avec sa commande au moyen d'un servo et d'une transmission par engrenages. Mais comment faire par contre pour faire agir ce dispositif d'une manière entièrement automatisée? Pour un passage à niveau par exemple, il est de nos jours assez facile d'actionner ses barrières. Mais pour mes quais basculants, pas question de les faire basculer à peine le train parti, comme se relèvent les barrières après le passage d'un train!

Heureusement que pour résoudre ce problème, j'ai rencontré Menno. Il a consacré



quelques-uns de ses dimanches à mon projet, et nous avons échangé force mails et coups de téléphone au cours des semaines précédant l'expo d'Houten-Digitaal. La solution semblait être une combinaison de la distance et du temps. Pour ceux que cela intéresse, voici les ingrédients de ma 'boîte dynamique', comme j'ai appelé mon projet.

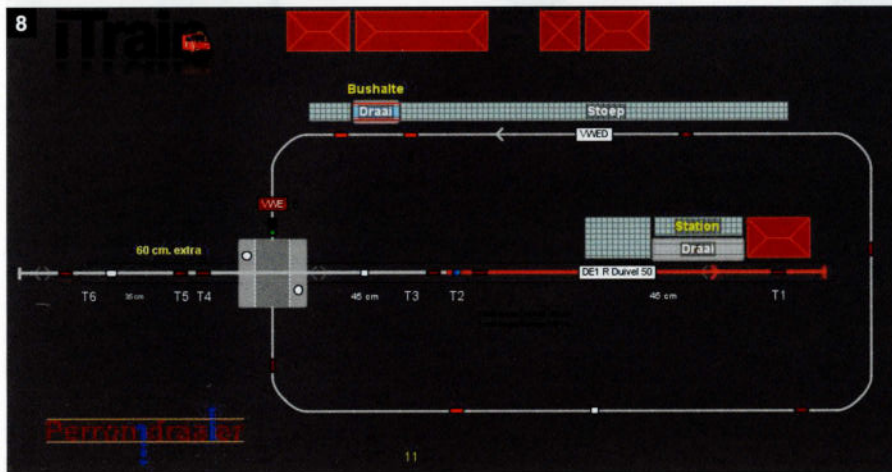
Pour la navette digitale, le DE1 d'Artitec, AC avec décodeur LokPilot 4.0 et comme interface, une CS1-Ecos de Märklin, mise à niveau. Pour la détection sur les rails, un

module de rétrosignalisation S88 Märklin. Pour le bus digitalisé MCC, un UCCI est utilisé comme interface. Et pour les parties mobiles – à savoir les barrières de PN et les quais – une OC32 étendue avec un Event Input Upgrade, couplé à un terminal à vis, le DS32. L'U485 est une interface au moyen de laquelle une liaison peut être faite avec un PC, au moyen d'un port USB. Bien entendu, les alimentations nécessaires, un relais DR4 et un ordinateur portable. Pour la commande visuelle, le programme iTrain 3.0 Professional avec iCar intégré.

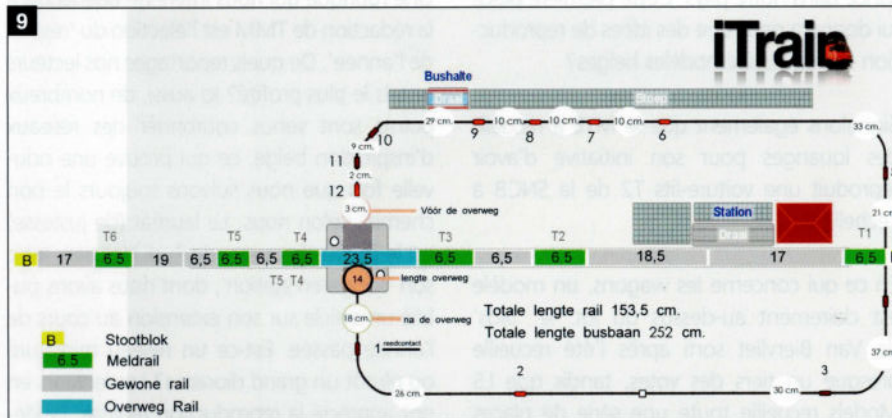


6. La situation sur le quai, occupé par des voyageurs et des sacs postaux.

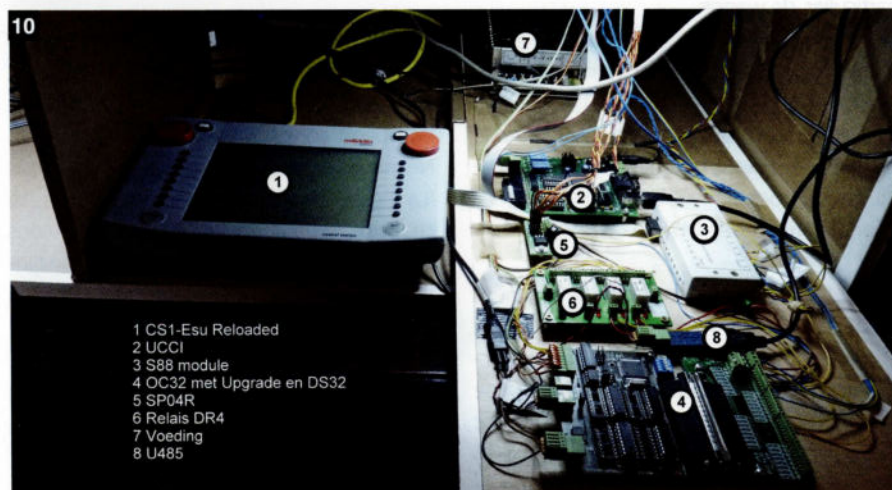
7. Lorsque le train est parti, le quai est presque vide.



8. L'écran iTrain supportant tous les éléments de commande.



9. iTrain et iCar travaillent avec des distances précises: ce schéma reproduisant le tout est exprimé en cm.



10. Le cœur de ma 'boîte dynamique', avec l'explication des modules utilisés.

Pour l'autobus, 14 contacts magnétiques sont intégrés dans la route, dont les infos sont transmises à l'UCCI via un SWDEC. PiccommIT de Zwolle était l'une des firmes organisatrices de l'expo Houten-Digitaal: c'est chez eux que j'ai pu en apprendre sur les possibilités de l'OC32, lors d'un workshop organisé par leurs soins. J'y ai acheté quelques modules indispensables et j'y ai reçu tout le soutien nécessaire à mon projet.

Mes vifs remerciements vont à Menno Wouters, qui m'a complété à merveille: ma 'boîte dynamique' servant à retourner les quais est devenu un projet à nous deux, le résultat d'une parfaite collaboration entre deux générations.

Il est impossible de décrire dans le détail le fonctionnement exact de ce dispositif. J'espère quand même que cet article inspirera mes collègues modélistes et les encouragera à se plonger dans la matière du digital pour donner une petite touche particulière à leur réseau au moyen de tels quais basculants. Si vous voulez encore en savoir plus, rendez-vous sur le 3Rail-Forum, sur mon blog 'Tussen Akkendam en Spoorsteeg'.

Texte & photos:
Harry Passier

Election du 'Modèle de l'année' 2014

Le palmarès

IL EST DÉSORMAIS DEVENU UNE TRADITION, NOTRE CONCOURS ANNUEL. LES LECTEURS DU MAGAZINE DE MODÉLISME FERROVIAIRE LE PLUS EN VUE DU BENE-LUX ONT ÉLU LES MEILLEURS MODÈLES BELGES DE L'ANNÉE ÉCOULÉE, SELON DES CRITÈRES QUI LEUR SONT PROPRES. ET C'EST ÉGALEMENT DEVENU UNE TRADITION QUE NOUS REMETTONS LES DIPLOMES AUX LAURÉATS LORS DE LA PLUS GRANDE FOIRE AUX JOUETS DU MONDE, CELLE DE NUREMBERG. UNE FOIS DE PLUS, IL EST APPARU QUE CERTAINS FABRICANTS ATTENDAIENT LE RÉSULTAT DE CES ÉLECTIONS AVEC INTÉRÊT, ESPÉRANT QUE L'UN DE LEURS MODÈLES REMPORTE UN PRIX, OU ÉTAIENT TRÈS ÉTONNÉS DE CE RÉSULTAT, EN RAPPELANT 'EN CATASTROPHE' LE GRAND PATRON AFIN QU'IL VIENNE SE JOINDRE À LA PHOTO DE GROUPE, POUR POSER EN POSSESSION DU DIPLOME BIEN MÉRITÉ! **BREF:** LES RÉSULTATS DE CES ÉLECTIONS SEMBLANT SUSCITER DE PLUS EN PLUS D'INTÉRÊT.

On peut dire que le modéliste ferroviaire belge a vraiment été gâté par ce que les fabricants lui ont concocté; de nombreux lecteurs l'ont bien compris en participant à cette élection.

Quelques conclusions – prudentes – peuvent déjà être tirées à l'examen des listes des modèles classés par catégories. Nous avons l'impression qu'une cure de jouvence est en cours parmi nos lecteurs, à tout le moins en ce qui concerne l'époque des modèles, même si des exceptions sont à noter. Mais l'exception ne confirme-t-elle pas la règle...?

Deuxième constatation: nous préférons les fabricants de notre propre cru: peut-être parce que la qualité de nos produits est du plus haut niveau, ou serait-ce sous l'effet d'un léger chauvinisme?...

Dans la catégorie des engins de traction – la catégorie 'reine' – la moitié du gâteau est raflée par deux productions de Van Biervliet, réalisés en collaboration avec LS Models. L'automotrice AM86 'Masque de plongée' précède d'une courte tête la série 23: plus belge que ça, tu meurs...

En ce qui concerne les voitures, la palme est allée au modèle d'époque III de la C3Pr11 (2^e/3^e classe) de Brawa, à la surprise même et à la grande joie des gens de Brawa eux-mêmes. Il faut dire que ce fabricant d'excel-



lents modèles attend toujours sa reconnaissance dans notre pays. Cette première place lui donnera peut-être des idées de reproduction de nouveaux modèles belges?

Signalons également que le MTE a recueilli des louanges pour son initiative d'avoir reproduit une voiture-lits T2 de la SNCB à l'échelle N.

En ce qui concerne les wagons, un modèle est clairement au-dessus du lot: le 'Tads' de Van Biervliet sorti après l'été recueille presque un tiers des votes, tandis que LS Models recueille toute une série de places d'honneur. Le lecteur opte manifestement pour ce modèle très contemporain, quoique particulier, de wagon.

Les trams n'intéressent pas tous les modélistes ferroviaires et pourtant, nombre d'entre eux ont fait connaître leur avis. Les gens de Saroulmapoul seront contents à juste titre de leur première place pour leur type 7, même s'il ne faut pas en oublier pour autant les efforts méritoires de MTE.

Les petits DAF d'Artitec plaisent vraiment à notre public, en remportant les 1^{ère}, 3^e et 7^e places de notre concours. Pas de production belge donc, mais bien quelqu'un 'de chez nous'. David, de Goover Models, avec sa belle maquette de la gare de Lierre, a dû s'effacer de justesse devant le DAF de la SNCB: les bâtiments belges sont par ailleurs

très bien classés dans la catégorie 'Décors'.

Une rubrique qui nous intéresse beaucoup à la rédaction de TMM est l'élection du 'réseau de l'année'. De quels reportages nos lecteurs ont-ils le plus profité? Ici aussi, de nombreux points sont venus couronner des réseaux d'inspiration belge, ce qui prouve une nouvelle fois que nous suivons toujours le bon chemin, selon nous. Le lauréat (de justesse) est le thème de guerre de Rudi Nelissen, avec son 'Tongeren station', dont nous avons publié un article sur son extension au cours de l'année passée. Est-ce un réseau miniature ou plutôt un grand diorama? Les lecteurs en ont apprécié la reproduction réaliste. Le dépôt Diesel de Johan Schellens, un thème purement belge, a reçu la médaille de bronze.

Bien entendu, il reste de la place pour les réseaux étrangers, avec la 2^{ème} place remportée par 'Wolzerdange', un réseau luxembourgeois construit par Wim Wijnhout (un Néerlandais) ainsi que le joli réseau français 'La Bosse': nous ne sommes donc pas si chauvins... Vous pouvez donc encore vous attendre à ce que nous manifestations de l'intérêt à l'avenir pour de belles réalisations à l'étranger, car la production belge n'est évidemment pas suffisante pour vous présenter de la qualité de haut niveau tous les mois. En outre, certains modélistes belges talentueux désirent aussi parfois construire des réseaux d'inspiration étrangère: c'est bien pour eux, mais moins bien pour nous...!

Trams

PLACE	%	
1	36%	Saroulmapoul type 7
2	28%	MTE Braine-le-Comte
3	18%	MTE AR
4	17%	MTE ART 297-300

Voitures

PLACE	%	
1	20%	Brawa C3Pr11 (2 ^e /3 ^e cl)
2	17%	MTE T2
3	10%	Brawa C3Pr11 (3 ^e cl)
4	10%	Fleischmann ex voitures allemandes
5	9%	Tillig I6 (2 ^e cl)
6	8%	Tillig I6 (1 ^e cl)
7	6%	Liliput Pw3Pr11a
8	6%	Fleischmann I6 (N)
9	5%	Liliput Cd21b
10	4%	Liliput CiBad01

Wagons

PLACE	%	
1	32%	Van Biervliet Tads
2	12%	LS Models Laaers
3	7%	LS Models Gkm (brun)
4	6%	REE Models WB 278 & 279
5	6%	LS Models Gkm (vert)
6	6%	LS Models Gkm (poisson)
7	5%	LS Models Sgs
8	4%	Piko Zas
9	3%	REE Models WB 282
10	3%	LS Models Zagkks

Parmi les participants à ces élections, un beau prix a été tiré au sort. La main innocente a sorti Frans Peeters (d'Anvers) de l'urne : un bon d'achat de 100 euro lui sera envoyé un de ces prochains jours.

Décor

PLACE	%	
1	17%	Artitec DAF (SNCB)
2	15%	Goover models gare de Lierre
3	13%	Artitec DAF déchargeant SNCB
4	13%	Kit Nord garage
5	8%	PB Messing Modelbouw Pont à peser
6	8%	C-Traccs Loge de PN
7	7%	Artitec DAF (Dooms)
8	7%	Rail-Track Loge de PN
9	4%	Aumo.be Maisons de village
10	3%	Aumo.be Facteur

Réseaux

PLACE	%	
1	15%	Tongeren station, l'invasion des Allemands
2	14%	Wolzerdange
3	12%	Het diesel dépôt
4	10%	La Bosse
5	9%	Poperinge-Terminus
6	8%	Le réseau du club ALAF
7	5%	Le réseau du Gothard
8	4%	Margival, un diorama franco-belge
9	3%	Breininge en H0
10	2%	Oosterbeek Hoog

Engins de traction

PLACE	%	
1	29%	Van Biervliet AM86
2	26%	Van Biervliet série 23
3	10%	ESU série 80
4	9%	Märklin type 98
5	8%	NMJ série 54
6	8%	Roco type 26
7	4%	Heljan Class 66
8	3%	Roco type 210
9	3%	MTE série 18



Sophie et Kristof de Van Biervliet



Stefenie Suijkerbuijk et Herbert Tomesen de Artitec



Karin Braun et Wouter van Wezel de Brawa





Des portes en bois... En pierre synthétique ⁽¹⁾

A PRÈS NOS DIFFÉRENTS TRAVAUX DANS DES ÉCHELLES 'LARGES', RETOURS VERS LE H0 AVEC CE NOUVEAU CHAPITRE SUR LE 'RELOOKING' D'UN MOULAGE DE FAÇADE EN PIERRE RECONSTITUÉE. ICI, JE VAIS METTRE VOLONTAIREMENT DE CÔTÉ CERTAINES OPÉRATIONS DE TRANSFORMATION, POUR ME FOCALISER SUR LE TRAVAIL AUTOUR DES PORTES EN BOIS QUI PEUVENT APPARAÎTRE 'RAPPORTÉES' DANS LA MASSE. SI LA REPRODUCTION DU BOIS SEMBLE TRÈS BONNE, LES DÉTAILS QUI FONT LE RÉALISME SONT SOUVENT À ADJOINDRE... DE PLUS, LORSQU'IL S'AGIT DE COLORER CETTE BASE POUR DONNER L'IMPRESSION' DU BOIS, CE CI POURRA REBUTER OU EFFRAIER BON NOMBRE DE MODÉLISTES, HABITUÉS AU BOIS NATUREL, AU PLASTIQUE OU À LA RÉSINE POUR IMITER CETTE MATIÈRE. JE VAIS TENTER DE VOUS DÉMONTRER QU'IL N'EN N'EST RIEN.

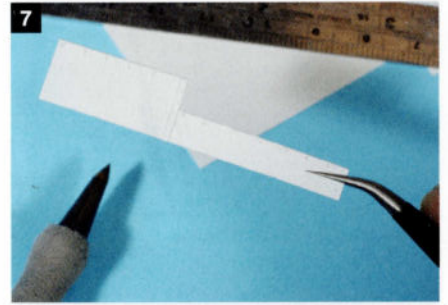
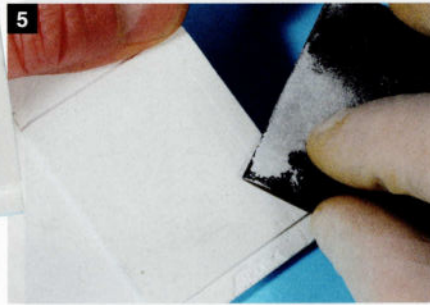
Après mon approche ultra-précise sur les volets, il me semblait logique d'apporter un équivalent dans une échelle bien plus réduite. C'est à l'occasion du lancement de nouveaux projets au 1/87 que j'ai développé ce sujet. Il faut avouer qu'à l'origine, j'avais idée de faire place 'nette' en ne conservant que la forme de la façade pour

rapporter les détails sur la porte de mon cru. Finalement, j'ai décidé de me placer dans une autre optique en me disant comment faire pour rendre cette masse réaliste et 'vivante'. M'intéressant depuis longtemps à ces fermetures et avec une bonne documentation réelle en stock, j'ai pris un malin plaisir à détailler ces quelques cen-

timètres carrés pour les transformer radicalement.

A vos scalpels: action!...

02 Pour me permettre de développer ces explications, j'ai pris comme base un moulage de pignon réf. 87623 provenant de Zébulon décor. A vrai dire, celui-ci commençait à 'prendre la poussière' parmi le stock de tirages et autres kits en attente d'une hypothétique utilisation. Le développement de nouvelles thématiques m'a poussé à examiner de plus près les possibilités à envisager avec cette façade au détaillage très sommaire, mais constituant cependant une intéressante base de travail.

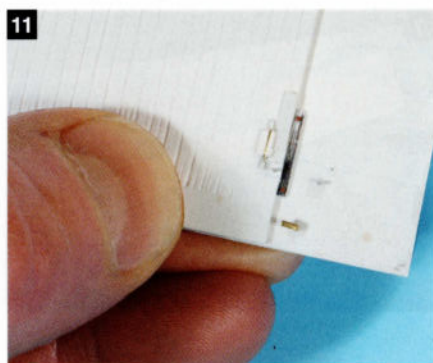
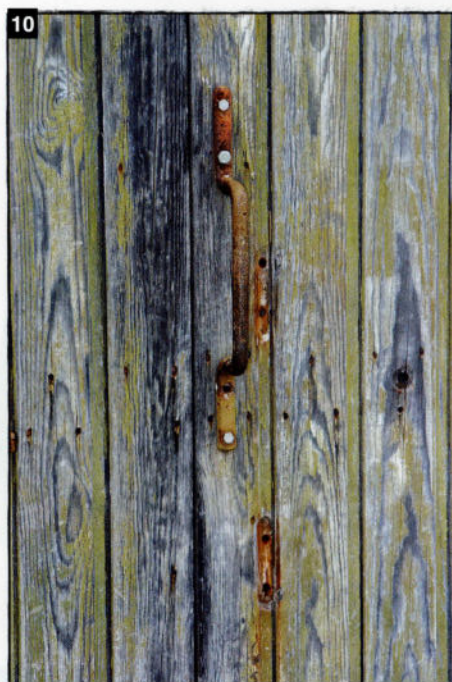


03 Pour me concentrer uniquement sur la porte, la première opération va se résumer à éliminer le semblant de rail moulé dans la masse et quasiment accolé à la porte. L'opération est assez délicate, car la pierre est cassante, sitôt que l'on se met à l'attaquer en force. Ici, je commence donc par creuser très doucement et progressivement un espace entre la porte et le 'rail', en employant le dos d'une male de scalpel...

04 ...puis une fois fait, j'utilise une lame ciseau pour dégager avec précaution la matière inutile. La pierre se brise alors en petits morceaux au fur et à mesure que l'on fait progresser ce 'rabot' et faire ainsi place nette pour la pose du futur rail 'maison'.

05 Le renfort métallique riveté présent au niveau du soubassement est de même éliminé, mais cette fois en utilisant une section de papier abrasif pour carrosserie automobile grain 360. Là encore, j'opère avec précaution pour éviter de griffer la surface en bois et l'altérer. Le but est d'obtenir une surface complètement lisse et régulière. Les résidus inhérents à cette opération sont ensuite éliminés avec une brosse pochoir.

06 Dans la réalité, de nombreuses fermetures coulissantes ou à battants sont équipées de ce type de renfort métallique pour protéger leur soubassement. C'est aussi un moyen en miniature d'apporter une variation intéressante lors de la coloration, ainsi que des effets de patine supplémentaires.

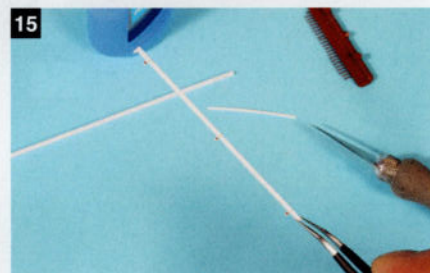
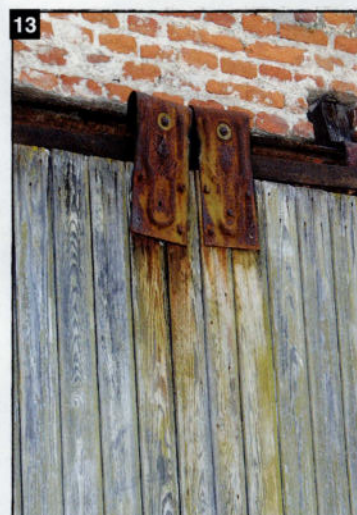


07 Dans nos échelles de réduction, et plus particulièrement au 1/87, de tels détails sont très aisément simulables à l'aide de carte plastique de 12/100, découpée à la longueur souhaitée. Ici, pour apporter une variation supplémentaire par rapport à la pièce originelle, j'ai imaginé deux plaques de dimensions différentes, dans lesquelles j'ai embossé des rivets par repoussement avec une pointe à graver. La bande rivetée de liaison a été reproduite de même et collée à la cyano.

08/09/10 La première des opérations de détaillage vient ensuite avec différents éléments: anneaux pour passer une chaîne, butées d'arrêt, poignée, etc. La réalité nous offre une multitude d'exemples et j'ai ainsi rassemblé ici des situations vues sur trois portes différentes, pour les concentrer avec réalisme sur le modèle en miniature.

11 Avec de la patience et une certaine dextérité, il est tout à fait possible d'imiter tous ces éléments, même au 1/87, ceci avec des boulons Grandt-Line, de la carte plastique ultrafine ou bien encore du fil de cuivre de 3/10 de récupération... Les semaines passées à travailler dans des échelles plus larges m'ont aussi poussé à aller encore plus loin dans l'approche de ces détails. Même si à l'œil, ceci se distingue à peine, la macrophotographie mettra en lumière ces détails une fois la coloration effectuée.

12/13 Nous poursuivons dans le détail hyper-précis en nous focalisant maintenant sur la partie supérieure avec les pièces mé-

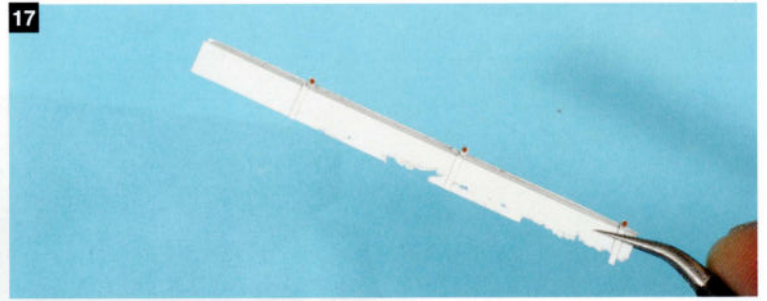
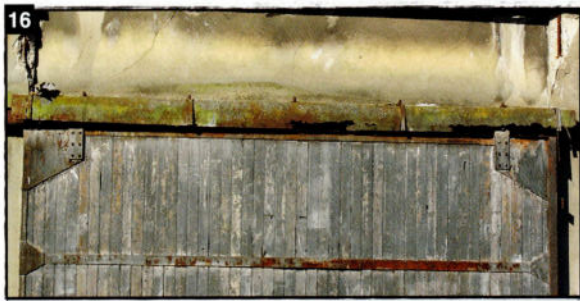


talliques accueillant les roulettes. Ici, je vais me servir de ces deux exemples complètement distincts pour les monter sur notre porte. Mon œil aiguisé s'est porté sur les boulons manquants et le double montage asymétrique qui donnera plus de vie/de vécu à l'ensemble en miniature.

14 En faisant encore une fois appel à de la carte plastique ultrafine, il est tout à fait possible de simuler de telles pièces par contre-collages et pliages. Notez ici les

trous effectués par places avec une pointe d'aiguille pour simuler les boulons manquants, repris à partir de situations réelles. La grosse boulonnerie provient de grappes Tichy, de qualité équivalente à Grandt-Line. Les pièces ainsi confectionnées sont soigneusement mises de côté pour faciliter la mise en peinture.

15 Le rail arasé précédemment est finalement remplacé par une section de carré Evergreen 142 (1/1 mm). En effet, je ne me



suis pas lancé dans la constitution d'un rail à proprement parler, celui-ci (comme les roulettes d'ailleurs) étant en grande partie masqué par une protection en rabat. Remarquez la butée d'arrêt façonnée dans le même type de bandelette, ainsi que les fixations dans le mur (bandelettes de carte plastique de 12/100 équipée de gros boulons).

16 Les portes coulissantes sont parfois équipées de ce type de protection en tôle/zinc pour protéger le système de coulisse des intempéries. Le détail intéressant sur cette vue est sans aucun doute le métal rongé par la corrosion et donnant cet aspect de 'dentelle' par endroits.

17 Je ne pouvais évidemment pas passer

à côté de cet effet de style sur ma transposition, en rapportant cet état de fait quasiment à l'identique. L'utilisation une fois de plus de carte plastique de 12/100 va me permettre ainsi de 'rogner' facilement la matière en ayant préalablement dessiné au crayon la 'dentelle' à imiter. J'ai opéré ici avec une pointe de scalpel et une pointe d'aiguille pour obtenir cette allure rongée...

18 Puis je vérifie la bonne disposition à blanc sur la façade en question. Notez les brucelles fines que m'a procurées Adam Wilder et qui sont parfaitement adaptées pour ces types de travaux hyper précis. Je ne peux que vous les conseiller, sous la référence TT 05 (www.wilder.su).

19 La façade, avec une grande partie des transformations personnelles et détails fins apportés. Cette vue est à comparer avec la photo 2, pour faire un simple parallèle... Nous verrons très rapidement la coloration ainsi que la patine, dans un prochain volet.

20 Vue de la situation réelle dont je suis 'parti' pour entreprendre cette transposition imaginaire. Je respecte l'état d'esprit originel pour broder ensuite autour et réinventer une autre réalité (Photo: Eric Caillé).

Je remercie Jean-Michel Husson (Zébulon VPC), Adam Wilder (Wilder Products) ainsi qu'Eric Caillé pour leur aide bienvenue.

Texte & photos: Emmanuel Nouaillier.





BREKINA

Un UNIC ZU 122 Izoard

Pour étoffer sa gamme de camions étrangers, Brekina se tourne cette année vers un modèle français. Après avoir déjà sorti le Berliet GLR 8, c'est le légendaire Unic ZU à l'avant en forme de torpille qui a été retenu. L'historique du modèle véritable remonte à 1905, sachant que les premiers camions ont vu le jour au cours des années trente. Après la Seconde Guerre mondiale, Unic devint partenaire de Simca, puis lança la série ZU en 1954, reconnaissable à sa cabine en demi-avancée, un concept créé par le designer industriel français Philippe Charbonneau. La longueur du capot moteur était en rapport avec celle du bloc moteur. La version que propose

Brekina est bien celle qui a le nez long, assez que pour loger le moteur à 6 cylindres. En 1957, ce camion fut agrémenté de phares doubles à l'avant et reçut une désignation de type Z121, combinée à la dénomination 'Izoard', en référence au col d'Izoard, dans les Alpes françaises. En 1959, ce modèle monta en puissance (160 CV) et devint le type ZU122 Izoard. C'est cette version que Brekina sort aujourd'hui à l'échelle H0, combinée à une structure en bois sous bâche. Simca Industries et Unic devinrent ensuite partenaires de Fiat France en 1966. En 1976, la marque Unic devint alors partie intégrante du groupe Iveco (réf. 85502).



STARMADA

Une Land Rover 109

Après avoir sorti une version pick-up dont elle a assuré la distribution dans toute l'Europe, Starmada présente cette fois cette autre variante, à structure fermée et à deux fenêtres latérales. C'est devenu une tradition maintenant chez ce fabricant: le rendu de ce modèle est parfait et agrémenté de jolis détails (réf. 13761).

Les nouveautés 'autos' à Nuremberg

BREKINA: sortie prévue pour la Belgique en ce début d'année d'une R4 de la Poste, d'un Berliet GR8 avec semi-remorque de la SNCB et d'un VW T1 Spar. Prochaines sorties annoncées: la Goggomobil coupé, les Wartburg 311 coupé et Kombi, le tracteur Mercedes LS1620, ainsi qu'une voiture de tourisme, la Saurer;

BUSCH: les Mercedes Classe V et Vito, la nouvelle version des Smart Fortwo et Smart Forfour, ainsi que l'Unimog U 5023;

HERPA: les tracteurs Volvo FH G1 et XL et la Volkswagen Passat;

WIKING: les camions Mercedes Arocs, le Man TGX Euro 6 et la Mini Austin.



NOREV

La Renault R16

La Renault R16 sortie en 1965 est bien le premier 'hatchback' qu'on a pu voir dans la catégorie des voitures de gamme moyenne; autrement dit, il s'agit ici d'une familiale dotée d'une cinquième portière venant à la place du sempiternel coffre à bagages. On doit ce concept à Philippe Charbonneau, qui avait déjà le camion Unic ZU à son actif. 'Voiture de l'année' 1966, la R 16 a connu un succès durable, restant en production durant pas moins de 15 ans. Norev a choisi de restituer à échelle la Renault 16TL de l'année 1969, dans un coloris or métallisé. Le modèle réduit de Norev est entièrement en métal et est bien détaillé, pour un petit prix de 7,95 euro (réf. 511688).



NOREV

La Citroën ID19 Break ambulance

Le Citroën ID19 Break de 1961 figurait déjà depuis un certain temps à l'échelle 1/87 au catalogue de Norev. La nouveauté, c'est aujourd'hui sa version 'ambulance municipale'. Le fabricant ne s'est pas contenté de placer un gyrophare bleu sur le toit du modèle: il est allé jusqu'à lui donner un tout nouvel aménagement intérieur en l'équipant d'une civière et d'un fauteuil pour l'ambulancier accompagnant (réf. 155053).

Photos et réalisation: GVM. Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.



LIVRES

Type 126 – Reeks/Série 26

Par Thierry Nicolas, *Nicolas Collection*, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-17-7, format couché de 21,5 cm x 30, dos collé et couverture souple, 192 pages, prix: 35 euro.



La production de 'Nicolas Collection' commence petit à petit à former une grande collection de monographies dont nous ne pouvions qu'espérer qu'elle deviendrait un jour réalité. Cette nouvelle édition met cette fois la série 26 en valeur, une série de locomotives électriques qui est depuis lors entièrement hors service. Les cinq premières locos de cette série ont été construites au titre de prototype et livrées en 1964: elles formèrent le type 126. S'ensuivit en 1969 une commande de 30 locomotives, qui furent livrées à partir de 1971, directement sous la numérotation série 26. Ces locos furent surtout utilisées en trafic marchandises; elles pouvaient fonc-

tionner en unités multiples entre elles et avec une série 23. Les 26 ont également remorqué des trains de voyageurs. Jusqu'en 1984, elles furent entretenues à Ronet, puis mutées à Stockem et au début des années '90, mutées à Monceau.

Comme c'est de règle pour les livres de la 'Nicolas Collection', tous les engins de la série sont passés en revue, de la 2601 à la 2635. Un nombre réduit de photos de types 126 en livrée verte d'origine et sans câblots pour unité multiple est également repris. La 2604 fut la première loco de la SNCB à être repeinte (à titre d'essai) en livrée jaune, en 1976. Dès le début

des années '80, toutes les locos de cette série furent alors repeintes en livrée bleue à bandes jaunes.

Cette monographie contient 110 photos couleurs (la plupart en pleine page) et 120 photos noir et blanc, dont une grande partie également publiée en pleine page. De nombreuses photos ont été prises le long des axes Anvers – Charleroi, Anvers – Namur – Luxembourg et sur les lignes du Centre, lorsque ces locos étaient entretenues à l'atelier de Monceau. Tant leur utilisation en marchandises qu'en voyageurs est passée en revue. Si vous cherchez l'inspiration pour composer vos convois sur votre réseau en H0, ce livre est tout indiqué. (GVM)

Type 603 – Reeks/Série 43

Par Thierry Nicolas, *Nicolas Collection*, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-18-4, format couché de 21,5 cm x 30, dos collé et couverture souple, 208 pages, prix: 36 euro.



Les amateurs d'autorails seront clairement comblés par cette nouvelle édition. Dans le premier chapitre, l'auteur illustre les six autorails du type 602 (future série 42) qui jusqu'en décembre 1972, furent quasi exclusivement utilisés sur la relation directe entre Bruxelles-Central et l'aéroport de Bruxelles-National. Ces engins étaient différents des 30 autorails du type 603 (future série 43) par leur compartiment à bagages plus vaste et leur compartiment de 1^{ère} classe. Les 42 furent transformés à partir de décembre 1972, devenant ensuite des 43, dont la série passa ainsi à 36 engins.

Dans le 2^{ème} chapitre, c'est au tour des autorails du type 603 à être illustrés, jusqu'en 1971. Leur première livrée était faite de deux tons de vert, avec phare central unique. Les 43 furent ensuite repeints uniformément en vert avec deux phares, pour finir finalement en rouge et jaune. Le 3^{ème} chapitre est un court chapitre au cours duquel la série 42 est illustrée à partir de 1971, suivie par un 4^{ème} chapitre portant sur la série 43 à partir de 1971.

Chaque engin de cette série est illustré, en plusieurs livrées, mais aussi partout sur le réseau,

la plupart du temps le long de lignes ou dans des gares disparues: les autorails de la série 43 furent surtout utilisés tant en Flandre qu'en Wallonie sur des lignes secondaires, à faible trafic. Afin d'augmenter leur capacité aux heures de pointe, ils étaient parfois accouplés entre eux, ou à une remorque d'autorail. La plupart des photos publiées date des années '70/ début des années '80. Comme d'habitude, les photos sont généralement reproduites en pleine page. Ce livre ravira les nostalgiques de l'époque précédant l'application du plan de restructuration IC-IR en juin 1984. (GVM)

Type 203– Reeks/Série 53

Par Thierry Nicolas, *Nicolas Collection*, éditions Transnico International, ISBN 978-2-930748-19-1, format couché de 21,5 cm x 30, dos collé et couverture souple, 208 pages, prix: 36 euro.



Une monographie traitant du type 202/ série 52 est déjà parue dans la 'Nicolas Collection': c'est désormais le tour du type 203/ série 53 à être traité. Les locos du type 203 étaient quasi identiques – à quelques détails près – à celles du type 202, la seule différence étant que les 203 n'étaient pas équipées d'une chaudière à vapeur pour la remorque des trains de voyageurs, ce qui les canton-

nait aux marchandises. La ligne de prédilection de ces engins fut l'axe de l'Athus-Meuse (les lignes 165 et 166), où elles furent souvent utilisées en unités multiples à la remorque de lourds trains de minerais.

En 1979, la 5306 fut le premier 'gros nez' à être équipé de nouvelles cabines flottantes, afin d'augmenter le niveau de confort des conduc-

teurs. Tous les 'gros nez' suivront ensuite. Après l'électrification de l'Athus-Meuse, les 53 perdirent leur terrain d'action privilégié et furent relégués à la remorque de trains de travaux.

Ce beau livre-photos est à conseiller aux amateurs de 'gros nez' et de beaux paysages d'Ardenne, qui est largement illustrée au cours des quatre saisons. (GVM)

OBMV
Oost-Brabantse Modeltrein Vrienden
Vous invitent à la



**Première Exposition Internationale
de Modélisme Ferroviaire
et
Bourse d'échange de Trains Miniatures**

Ou: Evenementenhal DEROYE - 3350 Linter
Quand: Samedi 21 mars 2015 de 10h à 18h
Dimanche 22 mars 2015 de 10h à 17h
Info: www.OBMV.be

N 160

EXPOSITION

ECHELLE N

MODELISME FERROVIARE

AVEC LA
PARTICIPATION
DE MODELISTES ET
ASSOCIATIONS BELGES
ET ETRANGERS

SAMEDI 14 & DIMANCHE 15 MARS 2015

ZAAL WILGENHOF

Moeshofstraat 138 - 2170 Merksem (Antwerpen)

De 10.00h à 18.00h

Entrée 6€ - Enfants de 0 à 8 ans gratuit

DM-TOYS

The specialist for N gauge 1:160



HSTVerhaegen

Zet 11 op het goede spoor!



E.R. : www.n160.be

Ne pas jeter sur la voie publique svp.

ESU

Neuheiten 2015

ESU

H0

Fahrzeuge 2015
ENGINEERING EDITION

Les catalogues **NOUVEAUTES ESU**
"2015" sont disponibles.
Voir svp: www.loksound.be
ou demandez le à votre détaillant !



G Produkte Frühjahr 2015

Pullman

H0-Neuheiten 2015

T1-Neuheiten 2015

Schmalspur-Neuheiten 2015 (H0m/H0e)

Les catalogues **NOUVEAUTES TILLIG**
"2015" sont disponibles.
Voir svp: www.modeltrainservice.com
ou demandez le à votre détaillant !



Locomotive électrique série E 186 des chemins de fer néerlandais (NS)



© Frans van Waas

mfx

märklin
START UP

TRIX
HO



Commander maintenant



Commander maintenant

36622 Locomotive électrique série E 186

€ 199,95*

- Locomotive avec nombreuses fonctions d'éclairage et sonores
- Avec décodeur mfx
- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED)
- Locomotive avec superstructure en métal

22164 Locomotive électrique série E 186

€ 199,95*

- Locomotive avec nombreuses fonctions d'éclairage et sonores
- Avec décodeur mfx/DCC
- Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud et rouges (LED)
- Locomotive avec superstructure en métal

Fonctions numériques 36622 / 22164	6021 Control Unit	Mobile Station 1	Mobile Station 2, Central Station	DCC 22164
Fanal	•	•	•	•
Bruitage d'exploitation 1	•	•	•	•
Bruit.loco électr.	•	•	•	•
Trompe	•	•	•	•
Commdre directe	•	•	•	•
Grincement de frein désactivé	•	•	•	•
Fanal cabine 2	•	•	•	•
Sifflet de manœuvre	•	•	•	•
Fanal cabine 1	•	•	•	•
Bruitage d'attelage	•	•	•	•
Bruitage d'exploitation 2	•	•	•	•
Compresseur de frein	•	•	•	•
Aérateurs	•	•	•	•
Sifflet du contrôleur	•	•	•	•
Joint de rail	•	•	•	•

* Prix de vente donné à titre indicatif et sans engagement.

Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve.