

2026-2027

# ANNONCES & PROJETS DES INDUSTRIELS

## *L'aube d'une nouvelle ère, et ses promesses*

À l'exception de quelques indiscretions qui avaient filtré un peu avant, c'est à partir du 15 janvier qu'ont été dévoilés les programmes des modèles à venir. La fin d'une époque et les prémices d'une nouvelle se dessinent. Compte rendu complet.

Texte: Yann Baude, Denis Gamard, François Fontana et Aurélien Prévot

**P**as insensibles à l'anxiété ambiante et son ruissellement sur notre loisir, nous pensions avoir du mal à vous surprendre cette année avec les nouveautés et projets des industriels. En fait, le nombre de pages initialement prévu s'est révélé bien insuffisant, nous obligeant à revoir le sommaire de ce numéro pour libérer l'espace nécessaire. Si les projets les plus importants ou surprenants sont déjà connus de nombre d'entre vous grâce aux réseaux sociaux et à la rapidité de circulation des informations, une analyse plus fine, dans le calme, hors de la frénésie des annonces, se révèle toujours très opportune.

### **Commercialisation : de nouvelles normes**

Raréfaction des détaillants, augmentation des prix de fabrication et d'acheminement, la diffusion des modèles réduits innove, se cherche un avenir pérenne. Les plus gros comme Märklin, Hornby ou Roco contrôlent

encore leur processus de fabrication, mais bien des fabricants sont devenus donneurs d'ordre et imaginent de nouveaux moyens pour financer leurs programmes. La principale tendance de cette année 2026-2027 est la généralisation de la précommande, souvent avec paiement d'arrhes voire, pour les modèles haut de gamme comme les locomotives à vapeur en H0, la souscription totale. Cette approche permet aux industriels de sécuriser le financement de moules coûteux et de garantir une production adaptée à la demande réelle, réduisant ainsi les risques de surstock ou de rupture. REE, Hornby, puis récemment R37 se tournent vers la vente directe et développent leur site de vente en ligne, récupérant ainsi la marge jusqu'ici confiée aux détaillants-conseils. REE annonce même que certains modèles, la Mallet en H0m, par exemple, ne seront disponibles que sur sa boutique en ligne. La tentation de financer le programme en cours de distribution avec ces financements de modèles annoncés est grande mais risquée...

### **Le Roi H0 vacille**

Un simple coup d'œil sur les programmes de ces dix dernières années en H0 pouvait le laisser augurer: toutes les grandes familles de locomotives et voitures à cette échelle ont été reproduites et il est aujourd'hui difficile d'imaginer pour un nouveau modèle une rentabilité basée sur d'innombrables versions. 2026 verra le règne établi de la petite série, de la version spécifique proposée à quelques centaines d'exemplaires, voire de l'engin en réalité unique reproduit au 1/87. La 232 U1, la BB 69000, s'inscrivent dans cette logique. Arnold espère relancer une demande avec une nouvelle gamme en TT, tandis que d'autres fabricants tablent sur le développement du Z (Azar) ou du Zéro (Chrezo). Mais si la fabrication est encore assurée par des industriels du plastique, elle relève presque de l'artisanat, surtout quand elle mêle pièces en injection et pièces en impression 3D. On assiste d'ailleurs à des partenariats entre créateurs artisanaux et industriels pour la reproduction de certains modèles (train grue des CFD par exemple). L'aube d'une nouvelle ère, vous dis-je.

# Z

1/220

## MATÉRIEL ROULANT

*Azar dynamise l'offre française*



L'échelle Z était jusqu'il y a peu portée quasi exclusivement par son créateur, Märklin. Depuis quelques années, le développement en France est porté par l'enthousiasme de Moïse Rogez, le fondateur d'**Azar Models** dont la gamme ne cesse de s'étendre. Après le TGV l'an passé (Test dans LR 941), place à un autorail avec la sortie annoncée du Picasso pour 2026 ! Les premières injections visibles à l'exposition de Saint-Mandé, en janvier dernier, laissent augurer un très beau modèle, dans la lignée des précédents. Entre-temps, le fabricant aura distribué ses très séduisantes CC 6500 et commercialisé des wagons citernes à bogies. Autre grande nouveauté : le nouvel attelage *Magnetiz*. Ultra-compact, il permet de réduire l'espacement entre les wagons au minimum, au bénéfice du réalisme. Les aimants néodyme utilisés garantissent une liaison magnétique robuste et fiable tout en facilitant attelage et dételage. La fixation par clip au niveau du boîtier d'attelage permettra une installation ou un démontage rapide... De quoi largement faciliter la composition des rames !



### UN AUTORAIL À HÉLICE !

**Märklin** annonce une reproduction en bronze (!) au 1/220 de cette célèbre automotrice, d'un style rétrofuturiste à la Jules Verne, très populaire à l'époque à l'instar des Zeppelin (d'où son surnom « Zeppelin sur rails »). Elle battit le record de vitesse sur rail en 1931, à 230 km/h. Un engin majeur dans l'histoire de la grande vitesse ferroviaire.



# N

## MATÉRIEL FRANÇAIS

1/160

*Arnold mène la danse*



**2** 026 peut se résumer pour l'échelle N en deux mots: Astride et auto-rails! Les deux grandes nouveautés annoncées sont en effet la reproduction des BB 36000 et ses variantes par **Arnold**, tandis que **Mikadotrain-REE** et **Trains160** se tournent plutôt vers le monde des auto-rails.

### Effet de groupe

Depuis plusieurs années, l'effet « groupe » profite largement à **Arnold**. 2026 ne déroge pas à la règle avec l'arrivée au 1/160 de modèles déjà commercialisés dans le passé par **Jouef**. Les CC 14000 et 14100 sont des modèles déjà connus, même si le fabricant innove avec une nouvelle face avant plus moderne (sans petits feux rouges). Cette déclinaison permet de limiter largement les coûts des études. La grande nouveauté de cette année est la reproduction des BB 36000 (également au catalogue 2026 de Jouef) avec trois versions: une livrée rouge d'origine,

une verte et une Akiem. La machine en livrée verte est immatriculée BB 36242, un choix curieux de la part d'Arnold car cette locomotive n'a conservé cette immatriculation qu'à peine 18 mois, entre 2003 et 2005. Les BB 36200 étaient aptes au trafic avec l'Italie (d'où la moustache rouge sur les faces avant), mais ne pouvaient être employées sur l'Autoroute Ferroviaire Alpine. Elles ont rapidement été modifiées en BB 36300 aptes au deux. La BB 36011 Akiem a été louée à Thello pour la traction des trains entre Nice et Milan au début des années 2020. Elle circule désormais en Hongrie sous une autre immatriculation (modèle en H0 dans cette très seyante livrée au catalogue Rivarossi).

### Coup de frein chez Mikadotrain-REE

À l'inverse de cette vague d'annonces chez **Arnold**, on ne peut qu'être surpris du peu de nouveautés en N chez **Mikadotrain-REE** en 2026. Du côté du matériel voyageurs,

juste quelques UIC couchettes. Côté matériel roulant, les BB 63500 sont toujours à l'étude... mais sans date de sortie. Après les BB 67400 annoncées, qui devraient être arrivées lorsque vous lirez ces lignes, la principale nouveauté sera donc l'X 2400, suivi d'une nouvelle série d'X 2800. Il convient de saluer aussi l'initiative du dynamique détaillant **Trains160**, qui promet une nouvelle série de Picasso accompagnée, quelques mois plus tard, de remorques unifiées à petit fourgon sans fanaux d'angle en plusieurs versions (voir tableau) vendues en version simple ou éclairée (aménagement intérieur, feux de fin de convoi et interface numérique).





FLEISCHMANN



## UN COFFRET POUR DÉBUTER

Les coffrets de départ ne sont pas chose courante et l'on sait pourtant le rôle essentiel qu'ils jouent pour déclencher la passion et l'attachement à une échelle et une marque. Accueillons donc avec plaisir la proposition Minitrix d'un ensemble comprenant un ovale de voie (90 x 47 cm), la BB 9231 en livrée Arzens sonorisée, deux voitures UIC couchettes et une commande numérique (Mobile Station), le tout pour 400 euros environ.



MINITRIX

MIKADOTRAIN-REE



### Matériel moteur à l'échelle N

BB 36000 **Arnold** : 4-36242 (Fret, logo Desgrippes),  
BB 36001 (livrée d'origine, logo Desgrippes) et  
BB 36011 Akiem

CC 14000 et 14100 **Arnold** : 14166 verte époque IV,  
CC 14014 verte époque IV et CC 14101 bleue époque III

X 73500 **Arnold** Imaginalsace et TER Bretagne

### 150 Y Fleischmann

BB 7290 **Fleischmann** livrée d'origine époque IV

BB 26019 **Fleischmann** déco CIWL « trains spéciaux »

BB 67400 **Mikadotrain-REE** (nouveau 2024,  
présentation détaillée dans notre prochain numéro)

X 2400 **Mikadotrain-REE** 3<sup>e</sup> trimestre 2026

X 2800 **Mikadotrain-REE** 4<sup>e</sup> trimestre 2026

X 3800 **Trains160** (X 3896 et 3900 de commandement,  
CFTA Bretagne et deux versions rouge et crème époque  
III) 1<sup>er</sup> semestre 2026

### Voitures voyageurs à l'échelle N

Eurofima **Fleischmann** livrée C1

UIC Couchettes **Mikadotrain-REE** 1<sup>er</sup> trimestre 2026

Remorques unifiées à petit fourgon sans fanaux d'angle  
**Trains160** (deux toits rouge, deux toits crème et deux  
versions modernisées) 2<sup>e</sup> semestre 2026

### Wagons à l'échelle N

Couvert Gs **Arnold** set de 2 avec feux de fin de convoi  
(époque IV)

Plat S70 **Arnold** conteneur CNC, Système Fril  
(frigorifique) ou Chantal Philippe Beau

Céréaliers à bogies et flancs bombés et plats **Arnold** :  
set de 2 Transcéréales

Céréaliers à bogies et flancs bombés **Arnold** :  
Interfracht avec graffiti

Céréaliers à bogies et flancs plat **Arnold** :  
Millet avec graffiti

Céréaliers à bogies et flancs bombés déguisé en  
transport de sucre **Arnold** déco Andros

Citermes à gaz à deux essieux **Arnold** déco AGA

TP **Fleischmann** : set de trois wagons, plat,  
tombereau et couvert (époque III)

Bâché type Rils **Fleischmann**

# TT

## MATÉRIEL ROULANT

1/120

# Une gamme naissante



# ARNOLD



L'échelle 1/120 se développe suffisamment pour que nous lui consacrons une page dans ce reportage. Très populaire depuis longtemps en Europe centrale et orientale, le TT connaît une percée en Europe occidentale ces dernières années, grâce au dynamisme d'Arnold qui multiplie les nouveautés. La France n'est pas oubliée et, après des céréaliers ou des décorations de la BB diesel Vossloh type DE18, le fabricant propose désormais une icône de la SNCF: la CC 72000, de quoi inciter des modélistes à franchir le pas et à se lancer dans la construction d'un réseau au 1/120, d'autant qu'**Arnold** propose aussi un système de voie très complet avec quatre rayons de courbes standard (267 à 396 mm). Pas de nouveauté purement française chez **Tillig**, autre grand acteur du TT européen, mais un catalogue très fourni qui comprend, outre de nombreux éléments de voie, des modèles relativement

facilement francisables. Pour encourager les modélistes à se lancer, il manquera encore une série de voitures typiquement françaises, VTU ou UIC Y, mais ce n'est peut-être que partie remise...

### Le bon compromis ?

Bien des amateurs se laissent convaincre par l'argumentaire des fabricants: le matériel en TT est presque aussi détaillé que celui en HO et jouit d'une présence incomparablement plus forte que le matériel en N. Un réseau bouclé d'esprit grande ligne est envisageable sur moins d'un mètre de largeur, là où le HO inciterait plutôt à la voie secondaire. Du côté du décor, artisans et industriels français ou germaniques développent des gammes de bâtiments et d'accessoires en tout genre. On trouve même des véhicules routiers, mais aucune automobile typiquement française, pour l'instant...

### Matériel roulant SNCF au 1/120

CC 72000 **Arnold** : 72034 bleue, 72010 Fret et 72074 En Voyage

Class 66 **Arnold** Euro Cargo Rail

BB 79000 (DE 18 Vossloh) **Arnold**

Wagon type Ladks **Arnold** Gefco

Porte-conteneur S70 **Arnold** :  
set de 2 avec conteneurs Maersk

Porte-conteneur S70 **Arnold** :  
avec conteneur Norbert Dantressangle

Céréaliers à bogies et flancs bombés **Arnold** :  
set de 2 Millet (bleu ou gris)

232 T18 **Tillig** (232 TC en France)

Porte-autos DD 66 **Tillig** immatriculé DR,  
mais facilement francisable

Plat à bogies type Rs **Tillig** immatriculé DR

# HO

## LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES SNCF

1/87

## Époque IV à nos jours



JOUEF



F. Durivault

ROCO

### Locomotives électriques SNCF en HO

BB 36013 **Jouef** rouge blason Bonnencontre  
logo Carmillon

BB 4-36300 **Jouef** verte, logo Carmillon  
(trafic franco-italien)

BB 26019 **Jouef** déco CIWL « trains spéciaux »

BB 4-26086 **Jouef** Fret (déjà annoncée en 2025)

BB 26163 **Jouef** Fluo Grand Est

CC 21000 **L.S.Models** : 21001 (VO), 21002  
(gris ciment, logo Beffara), 21003 (gris métal,  
logo Beffara) et 21004 (gris ciment, logo Tallon)

BB 7200 **L.S.Models** : 7285 (livrée « béton », logo  
Tallon) et 7613 (livrée Transilien)

BB 15000 **L.S.Models** : 15059 et 15010  
(Arzens/gris ciment, logo Tallon)

BB 22200 **L.S.Models** : 22236 Fluo Grand Est  
et 22213 VO

BB 337 **Piko** livrée « béton »

BB 26005 **Piko** déco CIWL « trains spéciaux »  
(déjà dispo)

BB 26052 **Piko** livrée d'origine, logo Desgrippes

BB 4200 **Piko** (volets ouverts)

BB 25500 **R37** à grandes cabines : VO, livrée « béton »  
et multiservice

BB 8500 **R37** à grandes cabines : VO, livrée « béton »,  
Fret, En Voyage et Ile-de-France

BB 15060 **Roco** en livrée multiservice  
(3<sup>e</sup> trimestre 2026)

BB 25200 **REE** : 20005 prototype (Dole, ép. III-IV),  
25236 verte (ép. IV-V), 25243 verte (ép. IV),  
25203 « béton » (ép. V), 25212 multiservice (ép. V)



M. Legay

L.S.MODELS

**L**es amateurs de locomotives électriques ont été très gâtés ces dernières années et les fabricants proposeront essentiellement des redécorations de modèles connus, avec de nombreuses machines qui raviront les amateurs d'époque contemporaine. Le temps passant, les amateurs des époques les plus reculées se font rares et les locomotives les plus anciennes de cette année reproduisent des locomotives des années 70! **L.S.Models** dévoilera un prototype de CC 21000 d'ici peu, laissant imaginer une commercialisation avant la fin d'année. **Jouef** annonce de nouvelles BB 36000, sous de nouvelles numérotations. Chez **Piko**, les vénérables électriques poursuivent leur carrière avec une BB 300 en livrée « béton » et une BB 4200 dans sa version la plus récente, dédiée à la manœuvre, en attendant sans doute de nouvelles 8100

pour l'année prochaine. **R37** confirme la sortie de ses BB 25500 et BB 8500 à cabines longues, attendues avec impatience par les amateurs de « danseuses ».

### Pas moins de trois BB 26000 spéciales!

Il semblerait bien que l'étonnante déco style CIWL des BB 26000 affectées aux trains spéciaux ait été perçue comme une opportunité pour les fabricants. Pas moins de trois BB 26000 bleues sont au programme. Les 26005 **Roco** et **Piko** sont déjà arrivées chez les détaillants. Cette dernière est la moins chère, et la plus rudimentaire, même si la décoration est parfaite. **Jouef** a choisi la 26019, et elle sera disponible un peu plus tard (la 26019 est également prévue en N par Fleischmann, voir p. 28).

# HO

## LOCOMOTIVES DIESEL SNCF

1/87

# La grosse surprise



JOUEF



PIKO-MÄRKLIN

C'est dans cette catégorie que l'on découvre la nouveauté la plus surprenante de l'année: la CC 65000, fruit d'une collaboration de **Piko** qui commercialisera la version 2 rails et **Märklin** pour celle adaptée aux 3 rails. La locomotive sera donc entièrement en métal. Le niveau de détail devrait être à la hauteur des dernières productions **Piko**. Si l'amateur français peut être surpris de ce choix, le « sous-marin », ayant déjà été reproduit par **Mistral**, il faut bien comprendre que cette nouvelle production vise une clientèle internationale que le look Streamline de la 65000 peut tout à fait séduire.

### Des 66000 en VO

**Jouef** annonce de l' inédit avec la reproduction de la première sous-série des BB 66000,

en version d'origine ou plus récente, avec son châssis particulier plus large au niveau de la cabine. Cette reproduction sera accompagnée de fourgons chaudière 800 kg eux aussi totalement nouveaux car construits en réalité sur de nombreuses bases différentes du 1300 kg autrefois développé à Champagnole... Jouef a choisi la série la plus nombreuse (50 exemplaires), construite à partir de 1958 sur la base d'anciens fourgons à bagages Ouest à caisse en bois (mis en service en 1896) par les ateliers VW de Levallois (les deux prototypes



### DES DE18 PLUS PERFORMANTES

*Jouef a bien entendu la déception des utilisateurs concernant la motorisation de la DE18 (test dans LR 929 de décembre 2024). Les nouvelles versions attendues pour 2026 seront équipées d'un nouveau moteur plus performant.*

C 745 et C 746 exécutés en 1958), de Quatre-Mares à Sotteville (C 755 à 794 construits entre 1960 et 1962) ou l'industrie privée, chez Carel et Fouché notamment (C 747 à 757 de 1960). De l' inédit aussi chez **REE**, avec les BB 69001 et 69002 attendues pour la fin d'année 2026. Un choix étonnant de deux machines prototypes à la carrière plutôt courte. Le prix annoncé les placera dans la catégorie des modèles haut de gamme. Enfin, quelques redécorations de locomotives bien connues sont annoncées.



JOUEF



F. Durivault

JOUEF



Th. Gallie

ROCO

### Locomotives diesel SNCF à l'échelle H0

040 DG 18 **Jouef** époque III livrée bleu roi, bandes jaunes, avec fourgon chaudière 800 kg

BB 66013 **Jouef** époque IV, bleu diesel, bandes blanches, avec fourgon chaudière 800 kg

6-66025 **Jouef** époque VI, Infra

Vossloh DE18 **Jouef** époque VI Europorte et Millet Rail (attelage numérique)

CC 65000 **Märklin** (3 rails) et **Piko** (2 rails)

BB 71000 **Mistral** (nouveau déjà annoncée, dispo au printemps 2026)

BB 67400 **Piko** Fret

BB 69001 et 69002 **REE**

BB 63000 **REE** Access série 3 : VO ép. III, verte ép. IV, Arzens ép. V, Fret et en Voyage ép. VI

CC 72052 **Roco** bleue, blason la Baule

Y 8208 **Roco** Fret, logo Carmillon

# HO AUTOMOTEURS FRANÇAIS

1/87

*Jouef table sur l'originalité*



JOUEF



F. Durivault

**C**omme pour confirmer la fraîcheur du marché et la frilosité des fabricants face à l'avenir, nous n'aurons pas droit à de nouvelles études cette année, les jeunes amateurs du chemin de fer actuel resteront sur leur faim. Pas de Régiolis ou TGV M, mais tout de même de quoi nous réjouir avec des versions inattendues de matériels existant avec parfois, soyons justes, de belles et originales adaptations.

## De l'attendu, et des évolutions

Annoncées depuis quelques mois, les RGP1 **Jouef** sont confirmées pour le printemps 2026. Trois livrées seront reproduites : rouge et crème du Parsifal, vert et beige et gris ciment/orange de l'Alpazur. Du côté des

EAD, en plus d'une classique version rouge et crème, Jouef propose l'X 94630 en livrée Cannes-Ranguin, pionnier des autorails acquis directement par une collectivité (ici le Syndicat intercommunal de transports publics) pour l'exploitation de la ligne entre Cannes et Grasse entre 1978 et 1995. Mais la nouveauté la plus intéressante pour l'avenir est l'X 4790 qui nécessite des modifications de moules, tant pour la motrice (suppression d'une des deux portes pliantes) que pour la remorque (remplacement du cabinet de toilette côté intercirculation par un petit local restauration, d'où la suppression de la demi-fenêtre). Ces modifications augurent d'un X 4900 (EAD tri-caisse) dans les années à venir : bonne nouvelle ! Et si on va plus loin, on aura là des remorques intermédiaires d'ETG...

## Des oiseaux rares

Depuis plusieurs années, **Jouef** ose se lancer dans la reproduction de matériel hors du service commercial. L'année 2026 ne déroge pas à la règle avec l'X 72633/634 après sa transformation en autorail de mesures pour la nouvelle signalisation ETCS. Dans la gamme **Jouef Loisirs**, c'est l'X 3997 transformé en autorail laboratoire pour le contrôle des circuits de voie et de la signalisation qui a été choisi. La face opposée au poste de conduite comportera bien deux baies au lieu de trois, donc conforme à l'engin réel. Toujours dans les oiseaux rares, une version Furet du Morvan de ce même autorail Picasso est prévue, de quoi ravir bien des amateurs appréciant la livrée bleue si originale de cet autorail touristique.



F. Durivault

**JOUEF****MÄRKLIN-TRIX**

F. Durivault

**JOUEF****JOUEF****Automoteurs SNCF en H0**

RGP1 Jouef TEE Parsifal, vert et crème, et orange/gris ciment Alpazur

X 72500 Jouef version autorail de mesure ETCS

X 72500 Jouef version Paca Zou !

TGV tricourant Jouef version Inouï  
Paris – Lyon – Milan/Turin

TGV tricourant Jouef décoration Eurostar actuelle

X 4790 EAD Basse Normandie Jouef Loisirs

EAD Cannes – Ranguin Jouef Loisirs

EAD X 4300 Jouef Loisirs

X 3997 de tournée Jouef Loisirs

X 3800 à toit rouge Jouef Loisirs

X 3876 le Furet du Morvan Jouef Loisirs

TGV Inouï Euroduplex Märklin-Trix

RGP1 REE orange (premier trimestre 2026)

# HO LOCOMOTIVES À VAPEUR SNCF

1/87

*La souscription devient la norme*



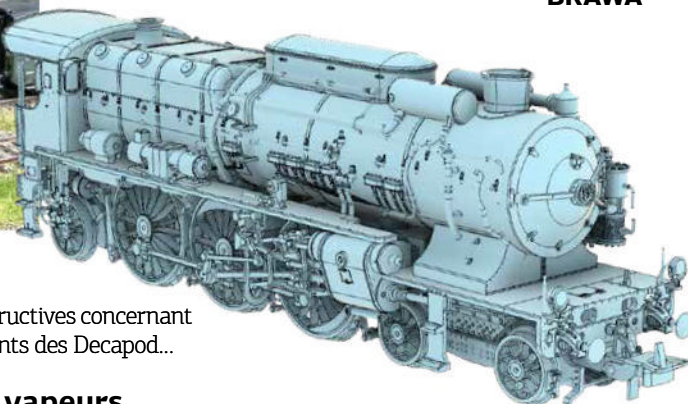
JOUEF



REE



BRAWA



R37

**L**e recours à la souscription est largement de mise en matière de locomotives à vapeur, les fabricants hésitant à se lancer dans des projets aussi coûteux, on le comprend. Il faut dire que les modélistes aiment bien faire revivre ce qu'ils ont connu, et que le souvenir de la vapeur s'étioule de jour en jour. CQFD. Après le succès des campagnes menées par **REE** (CC 70001, puis 232 U1), **R37** s'engage dans l'aventure et, après une période d'incertitude, a donc dépassé les 250 000 euros nécessaires à la production de la 2-231 C.

## Des Pacific Nord

Les 3.1201 à 1290 du Nord étaient surnommées Super Pacific, par opposition aux « simples » Pacific 3.1151 à 1170 (futurs 2-231 A à la SNCF). Après avoir semblé hésiter, **R37** s'attaque donc aux trois sous-séries, en commençant par la troisième, les locomotives numérotées 3.1251 à 3.1290, les plus connues et sans doute les plus esthétiques. Trop tôt pour savoir si des modèles seront accessibles aux non souscripteurs par le biais de détaillants, ni à quel prix. Trop tôt aussi pour savoir si le fabricant aura tenu compte

de nos remarques constructives concernant quelques détails décevants des Decapod...

## Des « grosses » vapeurs

En observant la liste des nouveaux modèles, on ne peut que constater une nouvelle fois le choix des constructeurs de produire des locomotives imposantes. Les « petites » vapeurs ne semblent pas passionner les industriels. Une explication se trouve du côté des sous-traitants chinois. Quel que soit le modèle, le prix demandé serait globalement identique. Or il paraît difficile de vendre une 030 ou une 040 en plastique à 500 ou 600 euros... Les constructeurs se reportent donc tout naturellement sur des machines plus imposantes, qu'il est davantage envisageable de vendre dans cette gamme de prix. Ceci explique sans doute le nouveau report des petites vapeurs REE : la 030 Bourbonnais est en cours de création, et fera largement appel à l'impression 3D, tandis que l'avenir de la 3-040 TA semble plus que compromis. Amateurs de vapeurs secondaires, vous l'aurez compris, votre salut se situe plutôt du côté d'**Est Modèle** ou **AMF87**...

## Vapeur SNCF en HO

150 X 24 Brawa

241 P 31 tender 34 P Jouef (Région Nord, dépôt de La Chapelle, livrée noire à filets jaunes)

241 P 16 Jouef Musée de Mulhouse

2-231 C R37 (souscription terminée, livraison 2027)

232 U 1 REE (souscription terminée, livraison 2027)

232 R et S REE (2027)

5-231 H 21 REE Nevers (série 8, série limitée pour fin 2026)

030 Bourbonnais REE (2027)

3-040 TA REE (NC)

150 Y 16 Roco verte, filets rouges

HO

VOITURES  
ET FOURGONS

1/87

*Pas de nouveau  
programme*

F. Durivault

L.S.MODELS

**I**l faut bien avouer que l'on a été gâtés en voitures voyageurs et fourgons ces dernières années. Il nous manque tout de même encore des voitures métallisées Ouest, mais le projet **Héris** ne verra pas le jour encore cette année, pas plus que les métallisées Sud-Ouest envisagées par **R37**. De la même manière, des voitures de banlieue d'origine État, Nord ou Est seraient les bienvenues... Mais on sent bien que l'époque n'est pas à la confiance quant aux ventes à grande échelle de matériel ancien et géographiquement contenu.

### Des nouvelles versions, simplement

2026 verra donc plutôt de nouvelles versions de matériel déjà connu. Des DEV **Jouef** très particulières plairont aux amateurs d'exotisme, tandis que les plus aisés d'entre nous s'offriront des compositions complètes de trains prestigieux, le Capitole de 1985, le Sud Express **Jouef**, ou le Train Bleu à venir chez **Models World**... Quasiment toutes les voitures de ces fabricants intègrent un éclairage intérieur (voir encadré).



JOUEF



## JOUEF UN ÉCLAIRAGE BIEN CONÇU

Les fabricants intègrent quasiment tous un éclairage intérieur de leurs voitures voyageurs. Malheureusement, il faut encore parfois démonter la caisse pour l'éteindre et éventuellement installer un décodeur DCC (L.S.Models, REE) ou, un peu mieux, accéder à un interrupteur disposé sous le châssis (R37). Le système le plus pratique revient sans conteste à Jouef avec une commande tactile: une simple imposition du doigt agissant sur l'activation et le réglage de l'intensité. Ce système astucieux fonctionne sans pile, grâce à l'énergie captée sur la voie (deux ou trois rails), stockée dans des condensateurs. L'autonomie est ainsi garantie pendant un certain temps et l'éclairage ne subit aucun scintillement. De quoi largement simplifier la gestion de l'éclairage de vos rames voyageurs, en particulier si l'on ne dispose pas de décodeur dans chaque voiture.



JOUEF



JOUEF



MODELS WORLD

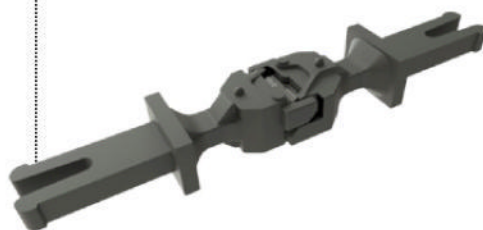


L.S. MODELS



## L'ATTRAIT DE L'ATTELAGE MAGNÉTIQUE

Comme en Z avec Azar (voir p. 27) des attelages magnétiques seront bientôt disponibles aux autres échelles courantes, adaptés aux marques Arnold, Electrotren, Jouef, Lima et Rivarossi du groupe Hornby, aux échelles HO, TT et N.



### Voitures et fourgons SNCF en HO

RRR EPM 3 TER Haute-Normandie, Nord-Pas-de-Calais et TER Picardie (ép. IVb-V, avril 2026)

Fourgon chaudière 800 kg Jouef époque III (dans coffret avec 040 DG 18) et époque IV (avec BB 66013)

Coffrets Grand Confort Capitole 1985 Jouef : A8u + Vru + A4Dtux et A8u + A8tu + A3rtu (avec bandeaux de classes)

Grand confort Capitole Jouef : B8u

Coffret Sud Express Jouef : restaurant CIWL + 2 x DEV inox courtes

Coffret Sud Express Jouef : salon CIWL + 2 x DEV inox courtes

Coffrets Jules Verne Jouef : 4 voitures Mistral 69 et 3 voitures Mistral 69 (fourgon générateur sonorisé)

Coffret Train Auto Couchettes Jouef : restaurant SNCB ex-CIWL + T2 SNCF + porte-autos SNCB

Restaurant CIWL libre-service Jouef

DEV AO Espace Animation Jouef

DEV AO de cantonnement Jouef

Voiture de mesure ex-Grand Confort Jouef

Porte-autos DD Jouef avec parois translucides

Fourgon MC76 L.S.Models (livrée 160 à Corail ép. VI)

Grand Confort L.S.Models Jules Verne (3 sets de 3 voitures) et Etendard (3 sets de 3 voitures)

WR 56 places L.S.Models : 3 versions (ép. IIIb et IIIc)

Pullman Côte d'Azur L.S.Models : couplage et voiture seule (ép. IIIb)

Venise Simplon Orient Express L.S.Models (époque VI)

Fourgon CIWL Models World pour Train Bleu

Corail Alsace Piko : 2 sets de 2 voitures

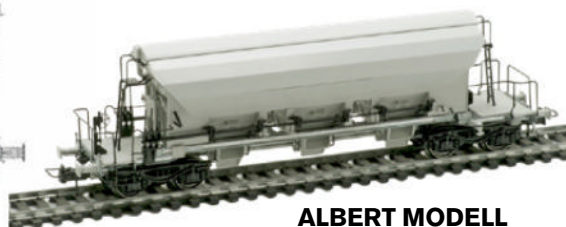
Sud-Ouest REE série 4, à portières latérales ou modernisées

**HO**

1/87

**WAGONS  
FRANÇAIS***L'époque III  
délaisée*
**REE**

**2** 026 s'annonce plutôt calme du côté des wagons après des années plutôt fastes, grâce à **Jouef**, **R37** et **REE**. En 2026, **REE** prévoit « simplement » ses wagons céréaliers à essieux Fauvet-Girel qui apporteront une note d'originalité à vos rames marchandises des années 60 à 80. Finalement, c'est **Jouef** qui propose le plus de nouveautés mais essentiellement des redécorations de wagons plus ou moins anciens (les bâchés mériteraient une remise à niveau, tout comme les Habis qui accusent le poids des ans). On note cepen-

**ALBERT MODELL**

dant l'évolution du Laeks spécialisé dans le transport de véhicules entre la France et l'Espagne. On retrouve la même politique chez **Roco**, mais avec des modèles conçus il y a fort longtemps par Fleischmann ou Klein Modellbahn. Les amateurs d'époques récentes se réjouiront qu'**Albert Modell** annonce des wagons trémies à bogies Tads selon douze versions internationales (déjà reproduits par REE en version française) et des Tapps qui compléteront les rames de wagons sucriers conformes chez **B-Models**.

**Wagons SNCF en HO**Réfrigérant Ibes STEF **Brawa**Tads **Albert Modell** 12 références européennes, surtout ép. VITapps/Tanpps **Albert Modell** : Ermewa et Transengrais (plusieurs références)Minéraliers **B-Models** Arcelor-MittalSucrier **B-Models** VTGCouvert type Gs **Exact Train**Taoos **Jouef** Saint-Gobain et Norsk Hydro AzoteRils **Jouef** Evian et Fret SNCF (rouge)Citerne 3 essieux **Jouef** Esso et Atelier de JoignyCiterne à bogies **Jouef** Total et AlgecoCiterne à bogies **Jouef** SimotraPorte-autos Laeks 63c **Jouef**Céréaliier **Jouef** à faces planes et bombées MilletCéréaliier « sucrier » à faces bombées **Jouef** déco AndrosCéréaliier à faces planes **Jouef** Millet avec graffitiCouvert à bogies Habis **Jouef** Franprix et KronenbourgCouvert Gs **Jouef** (coffret de deux dont un équipé de feux de fin de convoi)Coffret train de maintenance **Jouef** (Res et Habis)Plat Res « Ferroviaire Rhône-Alpes » **Jouef**Plat Res **Jouef** chargé de bogies Y25Plat Res **Jouef**Plat Rs **Jouef** avec conteneurs CitroënPlat Sgnss **Jouef** avec conteneur de 45 pieds Safmarine ou LahayeSilo type Uacns **Piko** ciment CalciaCéréaliiers Fauvet-Girel **REE** (époque III et IV)Plat TP **Roco** set de deux wagons époque III-IV (ex-Fleischmann)Tombereau à toit enroulant à essieux type Ts **Roco** set de deux wagonsTombereau à toit enroulant à bogies type Taerns **Roco** set de deux wagonsPlat à essieux ex-DR **Roco** chargé de bobines

# MATÉRIEL INTERNATIONAL

## Nos coups de cœur

Voici une sélection subjective des nouveautés étrangères. Vu le volume de nouveautés, impossible d'être exhaustif – certains catalogues de nouveautés font 250 pages – nous avons privilégié les modèles avec moules complètement nouveaux et les redécors ou ressorties de modèles anciens les plus intéressants...

# N

1/160

## MODÈLES



**FLEISCHMANN – ALLEMAGNE**



**ARNOLD – ITALIE**

### Allemagne

**Piko** va produire l'autorail monocasse Regio-Shuttle RS1 Stadler de la DB pour petites lignes, série 650, plusieurs compagnies en ont, et la série comporte plus de 360 engins (époque VI). Un engin aussi omniprésent en Allemagne que le X 73500 en France. En outre, cet autorail intéressera les amateurs alsaciens, car ce type d'auto-

rails fréquente la gare de Strasbourg. Piko produira également une rame en livrée SWEG jaune et blanche, et Erfurterbahn, livrée verte et blanche, Toujours en époque VI, **Fleischmann** promet la locomotive électrique 182 et 2 sets de voitures en livrée verte Flixtrain, une rame qui intéresse beaucoup les Allemands, car c'est une alternative low-cost à la DB. Un

peu comme nos Corail Ouigo, mais par un autre opérateur que l'opérateur historique. Heureux allemands qui n'ont pas que des Flixbus!

### Espagne

**Arnold** annonce la locomotive diesel 352 et rame talgo III TEE Barcelona Talgo (époque IV). Les talgos faisaient la fierté des chemins



ARNOLD – ESPAGNE



PIKO – SUISSE

de fer espagnols d'après-guerre et assuraient les meilleurs trains avant l'apparition de la grande vitesse. Cette série avait la particularité de changer d'écartement à la frontière en passant à basse vitesse dans un « tunnel » spécial (possibilité qui sera ensuite mise à profit en trafic interne à l'Espagne au fur et à mesure du développement du réseau à grande vitesse, lui-même à voie normale, sur des parcours mixte avec lignes anciennes à voie large). À noter que la rame est d'un grand intérêt pour les modélistes français, car elle assurait le Trans Europ Express Barcelona Talgo Genève/Grenoble/Valence/Avignon/Montpellier/Perpignan/Cerbère/Port-Bou – Barcelone, à mettre en France sur un réseau Sud-est derrière une BB 9300 ou 67400 par exemple. La rame peut être réalisée complète grâce à deux coffrets de voitures talgo. Pour le talgo de nuit Paris Austerlitz – Barcelone, la rame est identique au niveau des caisses, mais il faut acquérir une rame sans logo TEE sur les voitures d'extrémité.

**Arnold** promet aussi l'autorail articulé Schienenbus double, disponible en plu-

sieurs livrées (époques IV-V). Ces autorails allemands ont la particularité en Espagne d'être articulés. Ces modèles à deux caisses sont les plus courants, il en a existé à trois caisses. Quelques engins ont été loués aux chemins de fer portugais. Des rames au look improbable... et adorable!

### Europe

Comme en HO, **Sudexpress** annonce plusieurs nouvelles versions de sa grosse CC Stadler de type Euro 9000 en N.

### Italie

Grâce à **Arnold**, on aura la mythique locomotive électrique BB 444 « Tartaruga » aérodynamique pour trains rapides italiens des années 1970, première sous série en livrée d'origine bleu et gris clair, ou seconde sous série avec bande rouge à l'avant. L'équivalent pour l'Italie de nos BB 9200, très populaire en Italie, et qui se démarquait à l'époque du (presque) monopole des BBB articulées en tête des trains de grandes lignes!

Toujours chez **Arnold**, saluons les ETR 610, rames automotrices pendulaires pour

trafic Suisse/Italie (CFF ou FS, époque VI), indispensable pour les amateurs du Saint-Gothard et des belles rames internationales!

### Suisse

**Fleischmann** annonce deux coffrets de deux voitures unifiées type 4 (époque IV-V) pour constituer une rame à composition exacte du (court) train « Voralpen Express » – reliant Lucerne à Romanshorn par Rapperswil et St-Gall, à travers la Suisse centrale, par une ligne splendide comportant des rampes de... 5 %, ce qui explique cette composition limitée! Une composition idéale pour les modélistes vu sa longueur limitée, et qui parcourt une des plus belles lignes à voie normale de Suisse.

**Piko** nous promet l'automotrice Stadler CFF, GTW 2/6 – en livrée Thurbo (société d'exploitation pour la Thurgovie en Suisse orientale, 90 % du capital appartient aux CFF, 10 % au Mittelthurgaubahn). Automotrice moderne typique de l'exploitation des petites lignes suisses (époque VI).

# HO

## MATÉRIEL ROULANT

1/87

### Allemagne

La grosse nouveauté de l'année **Märklin Insider-Trix Club** est la locomotive 242 à tender séparé série 06002 (une série qui s'est limitée à... deux exemplaires), dans sa version d'après-guerre, dépourvue de son carénage, reproduction nouvelle, en métal, un modèle superbe! Heureux Allemands... Ah si on avait une 242 A 1 Chapelon en grande série !

**Piko** proposera en 2026 la locomotive BB quadricourant série 184 (époque IV). Peu après le début des Trans Europ Express en 1957, les rames automotrices diesel étaient souvent en limite de capacité au début des années 1960. Il a été décidé de les remplacer par des rames tractées. Cela coïncidait avec la jonction des réseaux électrifiés entre eux et des locomotives polycourant ont été ►►



MÄRKLIN-TRIX – ALLEMAGNE



MÄRKLIN-TRIX – ALLEMAGNE

► conçues. Les types 15 et 16 belges et les CC 40100 de la SNCF ont été des succès techniques, mais les cinq BB prototypes quadricourant de la DB E 410 (184 après le marquage UIC), ont posé des problèmes de perturbations électromagnétiques sous courant continu, elles ont toutefois tracté le TEE Goethe Franckfort/Saarbrücken/Metz/Paris, doté de voitures mistral 56, de l'Allemagne à Metz, utilisant côté allemand et français des courants monophasés. Chez L.S.Models, un doublon avec Piko: la E410 en livrée époque III.

Arrivée des engins bimodes chez **Mäklin-Trix**, avec la CC bimode Eurodual (déjà produite par **Sudexpress**) de l'exploitant Européen loc pool- machine louée à Railsystem RP (grise et bleue). Une superbe machine, impressionnante par sa taille, construite en métal (époque VI). En version autrichienne, elle sort sous le numéro de série 2159, louée au groupe Rail Cargo (livrée à plusieurs tons de rouge et noir).

## Autriche

**Roco** annonce l'automotrice Railjet Staedler à six caisses à deux niveaux des OBB (époque VI). Un matériel emblématique du réseau autrichien.

## Belgique

Pour les amateurs de locomotives universelles d'aujourd'hui, la locomotive quadricourant série 187 est annoncée par **Piko** (époque VI).

**L.S.Models** confirme la sortie d'une voiture restaurant Breda SNCB ex-CIWL en livrée européenne orange C1. Les voitures restaurant CIWL Breda, sont issues de reconstruction après guerre: cinq pour la France, cinq pour l'Italie, mutées en fin de vie en Belgique et dotées de bogies Minden-Deutz (aptés à 160 km/h), et repeintes en livrée européenne C1 (orange à bande blanche, pour être homogènes avec les voitures VSE et I10 SNCB), elles ont circulé jusqu'en... 1994 et régulièrement utilisées entre Bruxelles et Paris,

**L.S.Models** promet aussi des voitures USI SNCB, en réalité achetées d'occasion à la France, en livrée bordeaux à bande blanche (coffret de deux voitures de seconde ou, au détail, voiture de première, et voiture de seconde). Ces voitures (bien plus belles dans cette livrée proche de la livrée du capitole 1967 que dans la livrée verte ou vert et

gris française) sont bienvenues car le parc remorqué belge intérieur époque V est rare...

**L.S.Models** toujours, avec des voitures internationales série 11 (I11), en livrée Ouigo: un matériel très intéressant pour les modélistes français du réseau nord qui aiment les trains contemporains, car ce matériel assure tous les jours des trains classiques Paris Nord – Bruxelles...

Nos amis belges se réjouiront de disposer grâce à **Mäklin-Trix** d'une vapeur série 1, numérotée 1002 préservée à l'occasion des 100 ans de la SNCB.

## Danemark

**Mäklin-Trix** promet l'emblématique CC Diesel série MZ, superbe machine impressionnante par sa taille, construite en métal (époque IV). La locomotive de base du service grande ligne au Danemark avant l'électrification tardive du réseau grande ligne.



MÄRKLIN-TRIX – BELGIQUE



MÄRKLIN-TRIX – DANEMARK



EXACT-TRAIN – EUROPE



ELECTROTREN – ESPAGNE



ELECTROTREN – ESPAGNE

## Europe

Comme en N, **Sudexpress** annonce plusieurs nouvelles versions de sa grosse CC Stadler de type Euro 9000 en H0. Vocation européenne aussi pour les wagons **Exact-Train**. Après les couverts UIC de type Gs de plusieurs administrations européennes, dont la SNCF, en cours de fabrication, le fabricant annonce une collaboration avec Dekas pour la production d'un autre wagon international: le plat à ranchers type Kbs.

## Espagne

**Electrotren** gâte nos amis espagnols avec la locomotive à vapeur de type 151 à tender séparé série 3100 de la RENFE (initialement 5000 Norte). Très rares sont les séries de 151 à tender séparé en Europe. Cette série comporte 22 machines, à l'aspect très imposant, commandées par la compagnie Norte pour les premières, mais livrées à la RENFE en 1943 (la nationalisation des

chemins de fer en Espagne date de 1941). Comme beaucoup de locomotives à vapeur tardives, son esthétique est assez soignée, un look très « Chapelon ». À l'origine, ces machines puissantes circulaient dans les chaînes de montagne du Nord de l'Espagne, entre Avida et Ponferrada, en tête de trains de marchandises. Après des électrifications dans ce secteur en 1961, ces machines ont vécu leur seconde moitié de vie en Espagne centrale aux dépôts de Madrid Cerro Negro et Arcos de Jalon. Elles furent retirées du service en 1968, l'une d'elles est préservée au musée de Villanova. Elle sera présentée par **Electrotren** en plusieurs versions, avec tender charbon ou tender fuel. À noter, pour la version DCC, un nouveau système fumigène à base... d'eau! Une reproduction principalement en métal (châssis et chaudière). Une machine au look très Chapelon. Espérons qu'elle soit bien produite de 2026 car elle ne figure que sous forme de pho-

tographie au catalogue... Espérons aussi une réussite commerciale qui nous laisse espérer, à terme, la production en série des 242 à tender séparé de la RENFE, une autre superbe spécialité de l'Espagne, qui semble elle aussi sortie de l'imagination d'André Chapelon qui avait envisagé des machines de ce type de configuration d'essieux.

**Electrotren** fait fort cette année, avec aussi la CC électrique série 277 de la RENFE, la première est sortie d'usine en 1952 (époque III et IV). Très puissantes (3 600 cv), elles étaient destinées aux lignes de montagne du nord de l'Espagne vers les Asturies et la Galice, dont la célèbre rampe de Pajeres (le Gothard Espagnol!). Différentes versions sont prévues, dont la plus récente avec pantographe unijambiste. Il s'agit d'une réédition bienvenue d'un modèle épuisé et introuvable sur le marché de l'occasion, car emblématique du parc électrique espagnol, entre autres par son design. En effet, bien que produite par l'industriel britannique English Electric, cette série reprend un design streamline typique des machines diesel américaines.

**Electrotren** toujours, avec le train à grande vitesse à « nez de canard » en livrée violette pour services AVLO (époque VI).

## Italie

**Rivarossi** étudie le train pendulaires type ETR 401, 450 de la FS (époques IV et V), à l'occasion des 50 ans de l'ETR 401. Une reproduction bienvenue pour les amateurs d'innovation technologique (l'ancien modèle Lima étant difficilement trouvable et plus du tout au goût du jour), l'ETR 401 est le premier train pendulaire rapide au monde, développé grâce à la recherche des FS ►►



OS.KAR – ITALIE



RIVAROSSİ – ITALIE



MÄRKLIN-TRIX – PAYS-BAS

► et de Fiat. Disponible en livrée bleue et grise (401), avec laquelle il assurait une relation Rome – Ancône, il fut ensuite utilisé entre Rome et Rimini. Son successeur, au même design, mais rouge et blanc, l'ETR 450 est sorti d'usine en 1988 et retiré du service en 2015. Les 15 rames ont été initialement utilisées sur la direttissima Rome – Florence – Bologne – Milan à 250 km/h en 3 h 58 puis, à partir de 2007, sur des axes comme Rome – Turin, Rome – Reggio-de-Calabre. À noter également, son successeur, le train pendulaires type ETR 460 de la FS, dérivés des ETR 450 et toujours en service, la série ETR 460 est reproduite dans sa livrée actuelle Frecciabianca (époque IV-V). Le train pendulaire type ETR 610, pour service international Suisse – Italie sera également produit.

**Lima** annonce les locomotives E 464 pour trains classiques intercity ou régionaux (livrée bleue actuelle Intercity, livrée verte actuelle régionale, et livrée originale rouge « 80 ans Lima », époque VI). Les gares italiennes sont souvent en cul-de-sac, aussi, pour une exploitation optimale, les trains Intercity encore exploités en voitures classiques sont souvent encadrés par deux locomotives 464 à cabine unique, d'où le couplage bleu proposé par Lima, et les trains régionaux souvent avec voiture pilote et une machine de cette série à cabine unique, d'où cette version verte vendue à l'unité qui complètera bien les voitures à étage Vivalto

présentes également comme nouveauté par set de trois en 2026. Indispensable pour les amateurs de matériel italien actuel.

La gestion commerciale de **Os.kar** a été reprise par la société **RAXO**, propriétaire de la marque, qui assure le lien avec le réseau de revendeurs en France et Bénélux avec l'appui technique de la société Cattech. Après commercialisation d'un coffret Trano rapido de Sud de 1958, composé des automotrices ALe 400.007 en livrée marron isabelle ép. III, le retour sur le marché des modèles de locomotives à vapeur est prévu, et les autorails ALn 873/Ln 779 FS sont entrés en phase production

## Pays-bas

**Märklin** propose une BB 1100 en livrée d'origine (époque IV) toute en métal. Un modèle intéressant à signaler, car quasi identique aux BB 8100 de la SNCF... Aura-t-il une déclinaison française?

## Suisse

La locomotive électrique Ce 4/6 du BLS sera produite par **Rivarossi**. Une adorable machine des débuts de la traction électrique, avec des bielles. Une nouveauté qui ravira les

amateurs de vieilles boîtes à ozone. En livrée d'origine, ou en livrée marron de l'époque IV (années 1970).

La nouveauté suisse **Märklin-Trix**, c'est la locomotive électrique Ae 3/5. Cette adorable machine, reproduite autrefois par Rivarossi mais difficilement trouvable sur le marché de l'occasion remorquait des trains omnibus ou marchandises sur une très grande partie du territoire suisse. Nées dans les années 1930 elles ont circulé jusqu'aux années 1980. La machine reproduite (10217) est préservée et peut également servir pour un réseau de l'époque actuelle, en tête de trains historiques. Construction en métal.

Originale version chez **Roco**: le coffret de deux voitures type Seetal à plateforme ouverte des CFF, en livrée verte du Chemin de fer de la vallée de Joux, la ligne Vallorbe – Le Pont – Le Brassus (époque IV). Une adorable voie ferrée longeant un lac, à un saut de puce de la France! Un matériel qui avait existé il y a très longtemps en édition limitée en suisse uniquement. À faire tracter, comme en réalité, par un fourgon automoteur De 4/4, également réédité par **Roco**.

**Roco** s'intéresse aussi au Voralpen Express (train des préalpes), avec sa locomotive Re 4/4



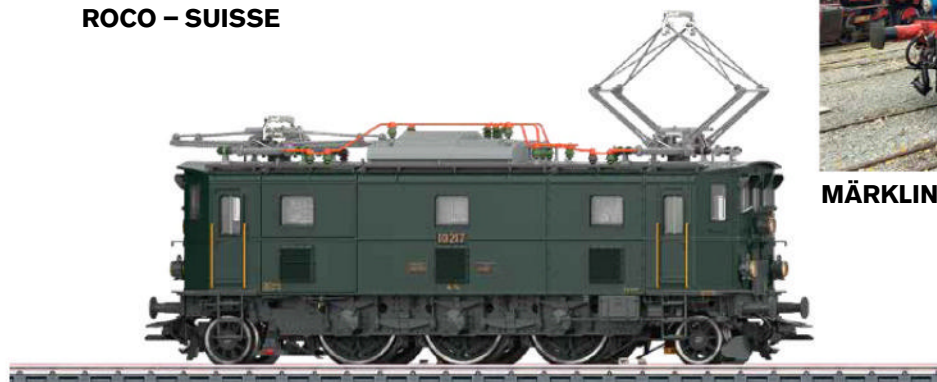
RIVAROSSI – SUISSE



ROCO – SUISSE



ROCO – SUISSE



MÄRKLIN-TRIX – SUISSE



MÄRKLIN-TRIX – TCHÉCOSLOVAQUIE

derrière des locomotives CFF Cargo (époque VI). Heureux pays où le trafic postal n'a pas totalement basculé à la route!

Roco toujours, avec les wagons articulés porte conteneurs (deux sets de deux wagons) composant des trains complets de la chaîne de supermarchés COOP, entre grands hubs de logistique. Une redécoration de Rem 476 en livrée coop accompagne ces wagons. Décidément, heureux pays où le trafic d'approvisionnement des supermarchés n'a pas non plus en grande partie basculé vers la route!

**Rivarossi** s'adresse à nos confrères suisses avec le train pendulaires type ETR 470 des CFF, pour relations avec l'Italie, en livrée d'origine Cisalpino, ou livrée plus récente, argent à bande bleue, et chez **Lima**: train pendulaires type ETR 610, pour service international Suisse – Italie.

### Tchécoslovaquie – Tchèque

Très impressionnante vapeur de type 242 tender des CSD série 477 promise par **Roco**. Une magnifique locomotive tender dans sa belle livrée bleu ciel, qui fait amèrement regretter l'absence de 242 T SNCF (ex-PLM – AL-Nord) en production commerciale!

Cette locomotive est également prévue par **Märklin-Trix**: un regrettable doublon avec Roco. À noter que dans ces marques, le modèle sera produit en métal! ■

3 (une re 4/4 2 à rapport d'engrenage modifié) en livrée rouge à phares ronds et, pour les voitures, une réédition bienvenue (un tirage confidentiel à l'échelle exacte a eu lieu en Suisse uniquement il y a quelques années) de voitures unifiées type 4 en deux coffrets, pour constituer une rame à composition exacte (quatre voitures plus un fourgon) du train reliant Lucerne à Romanshorn par Rapperswill et Saint-Gall, par une ligne splendide de Suisse centrale comportant des rampes de 5 % (plus que le transpyréen occidental en France!). Une composition idéale pour les modélistes vu sa longueur limitée, et qui parcourt l'une des plus belles lignes à voie normale de Suisse.

**L.S.Models** annonce quatre coffrets de trois voitures Swiss Express, voitures unifiées de type 3, premières voitures climatisées de Suisse, premières voitures rompant avec le vert wagon au profit d'une livrée orange et grise, inspirée des turbotrans français. Ces trains circulaient sur l'axe le plus fréquenté

de Suisse de 1975 à 1985 avant d'être affectés à des axes moins importants: la ligne Genève – Lausanne – Berne – Zurich – St-Gall ou Winterthur. Huit locomotives BB de la série Re 4/4 2 sont dotées d'une livrée identique. Les trains de cette époque comportent... quatorze voitures dont une voiture restaurant! Un matériel et des trains iconique pour les amateurs suisses, un véritable saut dans la modernité d'un seul coup par rapport au matériel antérieur. Un doublon avec la nouveauté **Märklin-Trix** de l'année dernière, mais avec le niveau de détaillage de **L.S.Models**!

**Roco** va rééditer une version améliorée et avec livrée actuelle du train pendulaire ICN, après révision aux ateliers d'Yverdon. Incontournable pour amateur de matériel suisse de cette époque, surtout que c'est une première en H0 dans cette version récente.

**Roco** ajoute à son catalogue les voitures postales circulant en réalité en rames entre grands centres postaux, en général

# Des petits engins pour des réseaux compacts

Grandes échelles et production industrielle, relève plutôt de l'oxymore.

Pourtant, des modèles en Zéro et en 1 sont aussi produits en plastique injecté, pour la plupart en Chine.

# 0

1/43,5

**Lenz** va produire en 2026 un locotracteur V 36 de la DB, dont plusieurs ont été intégrés au parc de la SNCF en 1945 (Y 50100). Idéal également pour embranchement particulier privé... Le fabricant étudie aussi des voitures voyageurs de 26,40 mètres (reproduites il y a... un demi-siècle par Lima et Rivarossi): première, mixte première/seconde, mixte fourgon, mixte bar. Ces voitures intéresseront les voyageurs français, car elles composaient les express et rapides de et vers l'Allemagne, depuis Paris-Est et Paris-Nord, mais aussi dans les trains de vacances vers le sud de la France.

Rappelons que des modèles français produits industriellement verront le jour en 2026, comme nous l'avons annoncé dans nos derniers numéros: Y 8000 et BB 67000 **Chrezo**, Y 2100 **Rail 43** et voitures Romilly **Darstaed**

# 1

1/32

Pas de grosse locomotive en 1 cette année chez **Märklin**, mais une très intéressante petite locomotive diesel de 500 chevaux construite en réalité par Henschel. Dotée de trois essieux entraînés par bielles, la DH 500 Ca est annoncée pour 3,5 kg sur la balance et dotée de 30 fonctions numériques. Elle pourrait bien inspirer de petits réseaux industriels hyper détaillés.



LENZ



CHREZO



DARSTAED



MÄRKLIN-TRIX

# Trams et Voie étroite & trams

Texte : François Fontana



**BEMO**



**KATO**

série avec ce modèle de 76 cm de long tout de même! Seul train pullman à voie métrique, le Golden mountain panoramique express, dans sa superbe livrée pullman bleu savoie et crème, a circulé entre 1930 et 1939 entre Montreux et Zweisimmen. Il était composé du fourgon automoteur articulé FZe 6/6 (pour appréhender les courbes serrées du MOB, ce qui sera fort utile en modélisme également), et sa rame de quatre voitures salon, revendues ensuite aux RhB (chemins de fer rhétiques), où elles ont revêtu plusieurs livrées successives et circulent toujours (elles sont plus connues des amateurs sur les RhB que leur réseau d'origine).



**LGB**

## H0m: un monstre à voie métrique

**Bemo** nous propose la reproduction, dans la série Métal Collection, d'un monstre de la ligne de la Bernina des RhB. Cette magnifique locomotive électrique, de type GE 4/6, avec bielles mais aussi avec un chariot de frein électromagnétique disposé au centre de la locomotive est proposé ici en version musée telle que conservée sur la ligne du Blonay – Chamby, dans sa numérotation contemporaine Ge 4/4 181. La série Metal Collection est la garantie d'une modélisme d'une extrême finesse, pourvue d'une prise Next18 pour l'installation d'un décodeur sonore.

## H0m: deux trucks pour la voie métrique

**REE** a déjà commencé à en parler, mais aucune date de sortie n'est annoncée. La machine est en tout cas sur les écrans des ingénieurs qui nous la concoctent. Et de quelle machine parlons-nous? D'une ►►

## Vapeur vive: une star à chauffe au gaz

**Roundhouse** annonce la mise en production d'une superbe reproduction à vapeur vive de YEO, une 131 T Manning Wardle pour le réseau du Lynton & Barnstaple Railway. La locomotive, à chauffe au gaz, sera pourvue d'une radiocommande qui agira sur le régulateur, le changement de marche, tout ce qui est nécessaire pour une bonne et belle session de jeu. Quelques 43 cm de long et 4 kg en charge pour ce monument de la voie étroite.

## Train de jardin: une star électrique

**LGB**, dans la série Metal Collection, nous propose une splendide FZe 6/6 du MOB. Reproduite dans sa version originale de 1933 ou dans la version restaurée pour préservation de 2001, la machine arbore des coloris superbes, mais aussi tous les détails spécifiques à ces deux époques. Deux moteurs, régulés par décodeurs, un équipement sonore et lumineux complet, des pantographes et des ouvertures motorisés, sont quelques-uns des agréments livrés en

## H0e : UN PETIT INATTENDU

*Petit pas de côté dans cette présentation des nouveautés industrielles: les P'tits Kits Voie Libre annoncent la sortie, courant 2026, d'un locotracteur Billard T50 pour voie de 9 mm. Modèle emblématique de l'industrie sucrière, jamais reproduit en H0, il sera entièrement produit en Europe.*



► Mallet, et pas des moindres, une 030 + 030 T des CFD. Un monstre en matière de traction vapeur sur voie métrique, tout du moins pour la France. Rien de plus n'a fuité, si ce n'est les numéros de machines reproduites: 403 ou 404? Mais nous avons encore le temps de spéculer sur le nombre de moteurs, le système mécanique adopté, la place du décodeur sonore ou le système de fabrication employé.

### H0e : une bonne à tout faire

**Bemo** toujours, mais pour les amateurs de voies étroites de 76 cm cette fois-ci, voilà l'une des quarante machines contemporaines, diesel, de type BB, vaillantes bonnes à tout faire des lignes autrichiennes. Les 740-001 à 025 et 740-101 à 115, respectivement sans et avec système de chauffage des rames, sont toujours en circulation. Bemo propose des versions contemporaines de la locomotive VL22 rouge et blanc, VL23 orange des StLB (Steiermärkische Landesbahnen) et D 10 rouge du Zillertalbahn. Les modèles en plastique injecté sont montés sur un châssis en métal moulé, pourvu de l'éclairage et d'une prise Next18 pour décodeur sonore.

### H0e : de la voie ballastée

**Kato**, nous proposait déjà un astucieux système de voie étroite de 9 mm d'écartement avec ballast intégré et système de clips de liaison sous le nom Unitrack, voici les aiguilles. Toujours selon le même principe de liaison avec les coupons, elles sont fournies avec un élément de liaison au ballast tronqué. De quoi faciliter encore la création d'un réseau à voie étroite! ■



B. Delahaye

**REE**



**BEMO**

# VÉHICULES ROUTIERS

*De petites  
merveilles*

Acteurs incontournables de nos réseaux, des belles automobiles, de séduisants camions et tracteurs seront produits cette année.

ARTITEC



**A**rtitec produira par exemple des véhicules routiers en séries limitées, précisément montés et très finement peints au Viet-Nam, prêts à prendre place sur le réseau, ce qui dispense dans certains cas, d'un travail personnel de modélisme. L'autobus Renault TN6 sera disponible selon plusieurs décorations et publicités diverses. L'utilitaire Citroën HY sera proposé en version rallongée ou en épave, de même qu'une Dyane accidentée, complément tout trouvé du garage complètement aménagé. Autre modèle remarquable de cette brève sélection, le tracteur Farmall (H0, TT et N), symbolique de la mécanisation des campagnes au lendemain de la seconde guerre mondiale. Enfin, les amateurs de matériel militaire apprécieront le command car de l'armée américaine, ou l'Unimog de l'armée française.



REE

**REE** confirme son programme de véhicules proposés dans la gamme Asphalte 87 (H0) avec une troisième série de camions Willème, le Berliet GLC6 étant toujours annoncé, de même que l'Estafette Renault et des tracteurs, International et Renault avec cabine fermée.

Le dépliant **SAI** est particulièrement riche, avec, dans la gamme PCX87, les Renault 11, Renault Zoé, Peugeot 106 à trois portes et Citroën XM break. Dans la gamme les Classiques, 2026 verra une Peugeot 405 Berline, une 505, une 204 Cabriolet et, plus tard, une 204 coupé...



SAI



## LE DÉCOR DU RÉSEAU

### *Du mouvement, du TT...*



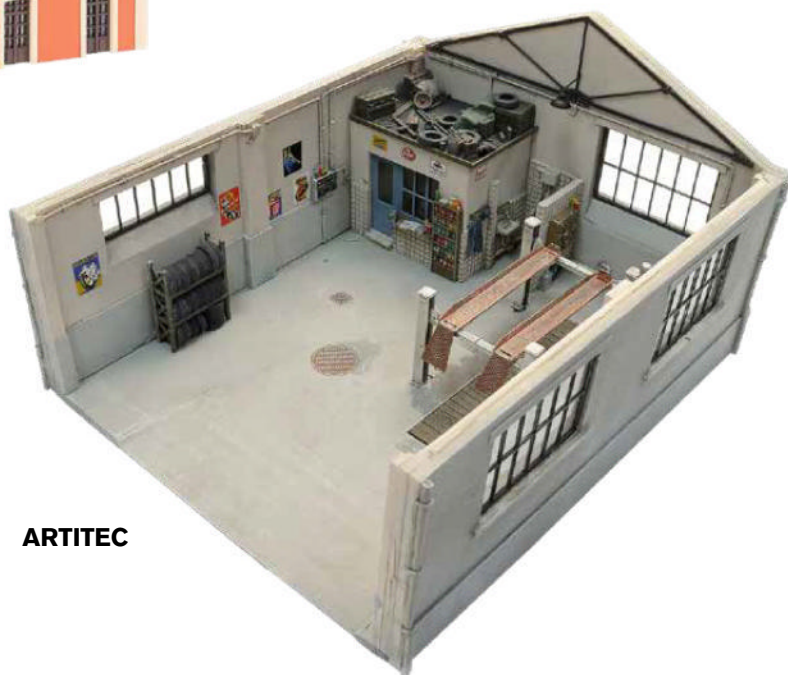
ARTITEC



FALLER



ARTITEC



ARTITEC

**P**our le décor du réseau, comme pour les véhicules routiers, nous avons été particulièrement séduits par les propositions de séries limitées **Artitec** (H0, TT, N et Z!), même si elles mâchent un peu le boulot du modéliste, ou lui font gagner du temps, au choix... Le garage aménagé, selon plusieurs décorations, est vraiment stupéfiant, de même que l'aménagement du bar... et que dire des saynètes, qui attireront inmanquablement les regards des visiteurs de votre réseau.

**Auhagen** annonce un petit pont tournant de 95 mm, très pratique pour des installations

industrielles ou même des petits dépôts de lignes secondaires (45 euros environ). Une autre version est compatible avec la voie C Märklin.

**Busch** n'a pas le cœur très léger cette année, le cimetière est au centre des nouveautés! Tombes, cercueils, terrassiers, tout est prévu pour offrir aux habitants de votre réseau en H0 ou en TT une digne sépulture. Nous avons aussi remarqué d'intéressants poteaux en bois dotés de luminaires anciens ou modernes à LED.

Impressionnés, nous l'avons également été, par l'imposant ensemble de kits **Faller** en

H0 destiné à reproduire une usine sidérurgique, en particulier son haut fourneau de près de 60 cm de hauteur. Comptez tout de même environ 800 euros pour le kit de base. Bien plus accessible, le bâtiment voyageurs à cinq portes du PLM, cette fois dénommé Reichenweier, ressortira accompagné d'une aile et d'un abri de quai, pour 60 euros environ. Imbattable.

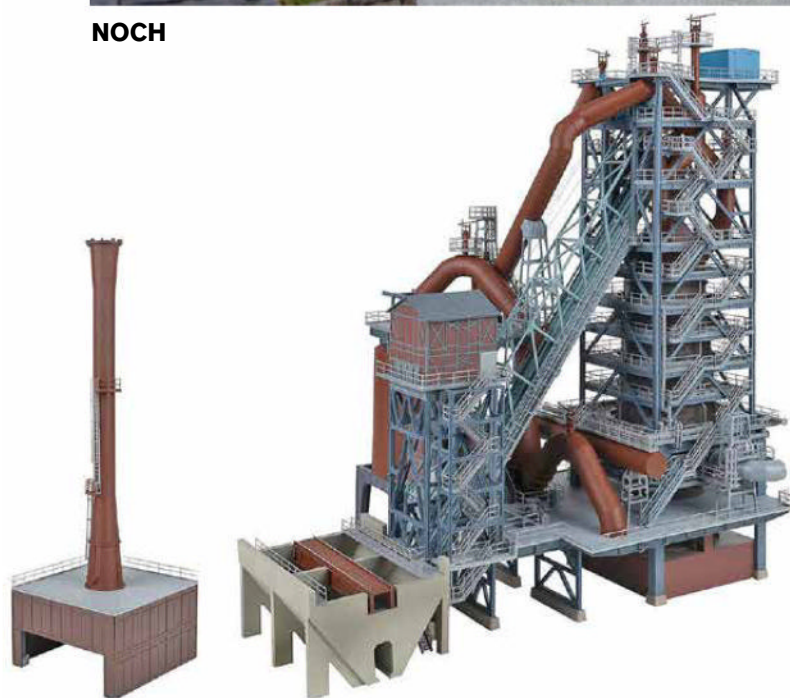
Dans le catalogue 2026 **Noch**, nous avons apprécié les sets économiques de personnages (en H0, en TT et en N), ainsi que les figurines associées à une animation sonore « sortie d'église », « musique de rue »... ►►



AUHAGEN



NOCH



✧ FALLER ✧





NOCH



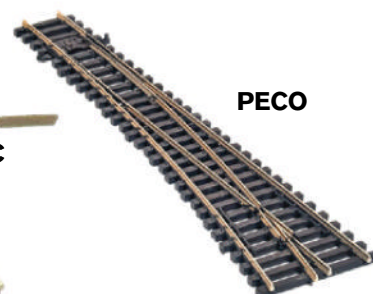
ARTITEC



VISSMANN



ARTITEC



PECO



BUSH

►► **Noch** fait aussi appel à l'impression 3D couleur pour produire aussi une gamme de motards de 15 différents styles, dans diverses attitudes. Autre nouveauté originale: l'observatoire doté d'un télescope, associé à un appareil projetant la voûte étoilée sur le plafond de votre local!

La vague du TT déferle aussi sur le Royaume-Uni. À défaut de se laisser submerger, **Peco** entend surfer sur celle-ci avec une voie adaptée au 1/120 donc de 12 mm d'écartement, joliment équipée d'un rail au code 55 (aiguilles de 900 et 600 mm de rayon environ, voie courbable...).

**Viessmann** développe avec énergie le CarMotion (H0), concurrent direct du Car System Falter bien connu depuis longtemps et compatible avec celui-ci. Un véritable bond en avant est prévu: la recharge des accus sur une surface intégrée à la route, la commande par infrarouge de diverses fonctions, de même que la distance entre véhicules, mais aussi le déclenchement de fonctions embarquées par détection d'aimants placés sur la route (clignotants, ralentissements, klaxon...). Bien entendu, une commande globale du trafic assistée par ordinateur est prévue... L'extrême miniaturisation est au programme, avec la création d'une Coccinelle VW bardée d'électronique. N'oubliez tout de même pas que le train reste le coeur de nos préoccupations! ■



## UNE GAMME DE SIGNAUX LUMINEUX EN H0

Le fabricant espagnol **Mafen** s'est bâti une très bonne réputation dans le microcosme des N'istes avec ses signaux lumineux réalistes et accessibles. Une gamme en H0 va être proposée en 2026, sur mâts en laiton photodécoupé, pas moins de 23 modèles différents à cibles équipées de LED seront adaptés à tous les cas de figure. Seule petite restriction, les signaux seront dotés de cibles reproduisant celles en polyester donc récentes, en réalité existant depuis les années soixante-dix.



# RGP1 REE

## *Trans Europ Express pour commencer*

REE remonte le temps. Après les RGP1 modernisées (LR 920 de mars 2024), voici des autorails de début de carrière avec, pour commencer, une seyante version Trans Europ Express.

Texte: Denis Gamard et Yann Baude



Destinée aussi à une **clientèle internationale**, la RGP1 en livrée Trans Europ Express, première version produite par REE, a très belle allure.

La face avant **est réussie**. On peut commander séparément le troisième feu supérieur et, bien sûr, l'éclairage de la cabine.

### LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle: H0 (1/87)
- Numérotation: X 2774 + XR 7774
- Prix: 360 euros environ (réf. MB-257) en analogique, 490 euros environ (réf. MB-257S en version numérique sonore et MB-257 SAC, 3 rails)
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 420 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues
- Transmission: vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de la motrice (2 roues bandages)
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (feux, aménagement intérieur et cabines par LED)
- Équipement numérique: 2 décodeurs (ESU Loksound PluX22 et REE PluX16)
- Époque: III (1956 à 1964)
- Poids: 251 g (motrice) + 147 g (remorque)

**D**ans le courant des années 1930, les grands réseaux de chemins de fer développent des relations rapides par autorail pour la clientèle des classes supérieures entre grands centres urbains. Après la seconde guerre mondiale, il faut faire face à la destruction de certains matériels, les bureaux d'étude de la SNCF travaillent à la définition des séries d'autorails unifiés jusqu'à la mise au point d'un moteur diesel rapide de grande puissance, développé par la société Marep-Grosshans-Ollier (MGO), construit sous licence par la SACM. Ce moteur MGO de 825 ch est choisi pour équiper les RGP monomoteurs, les RGP1, ►►



La **face arrière** est démontable pour installer un soufflet, en cas d'accouplement de deux rames.

**Motrice et remorque** sont liées par un attelage magnétique conducteur.



↑↑ La remorque porte, comme **en réalité**, la prestigieuse mention.

↑ La **liaison** entre motrice et remorque est parfaite.

►► cousines des X 2800 (U825), mises en service à la suite immédiate des RGP2, en 1955-1956, mais avec un design amélioré (avec un magnifique nez aérodynamique proche de celui des autorails panoramiques) et avec une vitesse limite plus élevée (140 km/h au lieu de 124). Les X 2721 à 2738 sortent d'usine en livrée verte et crème avec enjoliveurs inox, identique à celle des RGP2, et comme celles-ci, comportent quatre places de front (vestige de l'ancienne deuxième classe de l'époque des trois classes). Les X 2771 à 2781 rouges, destinées aux services TEE, sont livrées dans la foulée des vertes, entre mai et novembre 1956, à temps pour la création du service TEE, en juin 1957. Leur aspect est identique aux RGP vertes, mais le rouge lie de vin TEE remplace le vert et, à l'avant, le logo TEE en relief remplace le logo SNCF. Les remorques portent une inscription Trans Europ Express couleur

crème. Elles disposent de trois places de front. Contrairement aux RGP1 et 2 vertes, le nombre de motrices commandées n'égale pas le nombre de remorques, 11 motrices pour... 9 remorques, certaines compositions prévues étant à trois caisses (motrice + remorque + motrice).

### UN SERVICE DE PRESTIGE

Les RGP TEE assurent le TEE Arbalète : Paris – Troyes – Mulhouse – Bâle – Zürich (en couplage avec une RGP verte entre Paris et Mulhouse), le TEE Mont-Cenis Lyon – Milan (repris en 1960 par des automoteurs FS) ; des relations sur l'axe Paris – Bruxelles – Amsterdam (Ile-de-France, Etoile du Nord, Brabant) ; Parsifal puis Paris – Ruhr sur l'axe Paris – Liège – Aix – Cologne – Düsseldorf – Dortmund. Remplacées sur ces services par des matériels plus capacitaires, les RGP rouges n'assurent plus de service TEE à compter de 1964, leur logo TEE à l'avant est

remplacé par un logo rond SNCF identique à celui des rames vertes. Elles reprennent alors aux RGP1 vertes les relations Nantes – Lyon, Genève – Port-Bou (Catalan), et assurent la nouvelle relation Rhodanien Genève – Marseille, ainsi que le Genevois Paris – Genève via Dijon et Lausanne.

### EN MODÉLISME, 60 ANS DE RGP1

Si la version Lima HO des années 1960 ressemble plus à un jouet qu'à un modèle réduit, Roco sort en HO de très bonnes versions : TEE en 1991 (LR541 d'octobre), vertes (avec remorques avec ou sans cuisine) en 1998, rouges avec logo SNCF en 2000 (voir Bon Plan dans LR 909), réédition de rames vertes en 2001, et de TEE en 2007. Jouef et REE sortent en 2021 des RGP2 (dont la version verte sans enjoliveurs uniquement chez Jouef, voir LR901). Mikadotrain-REE produit



Avantage du bogie moteur **très compact** : la reproduction complète de l'aménagement, y compris du compartiment moteur.



Comme les autres autorails de la marque, un bogie moteur très compact est **chargé du mouvement**.

ensuite des RGP1 à l'échelle N (voir LR 864), puis REE a reproduit des RGP1 après modernisation finale en HO (LR 920), tandis qu'Arnold a sorti des RGP2 en N (LR 940).

### UN MODÈLE RÉDUIT DÈSORMAIS CLASSIQUE

En 2026, Jouef et REE ont annoncé sortir quasi simultanément les différentes versions des RGP1 : TEE, vertes (dont la version sans enjoliveur uniquement chez Jouef), et surtout, d'ici peu, les versions orange de 1973, attendues depuis près d'un demi-siècle car curieusement jamais reproduites par Roco. D'autres versions sont prévues : orange/gris à marquage Alpazur chez Jouef, orange/gris inox, et orange/gris ciment chez REE. La RGP1 Trans Europ Express est d'emblée très séduisante, le rouge évoquant bien mieux la réalité perçue sur diverses photos d'époque que les anciens modèles Roco,

trop sombres. Avec cette première RGP1 en état d'origine, on retrouve donc le savoir-faire du fabricant en la matière. La conception technique est identique à celle déjà adoptée pour l'autorail unifié X 2800, puis les RGP2 et RGP1 modernisée : l'unique bogie moteur est très compact, ce qui permet de reproduire avec exactitude l'aménagement intérieur, en particulier le compartiment moteur dans lequel trône un très beau MGO. Le petit moteur à rotor sans fer donne le meilleur de lui-même en étant associé à un décodeur numérique correctement étalonné, ce qui est le cas des modèles ainsi équipés, distribués par REE. Le fonctionnement de ces derniers est exceptionnel. Le démarrage est silencieux et le mouvement très souple. La bande-son est particulièrement bien étudiée avec, pour ce TEE en particulier, des annonces de gares cohérentes (Parsifal au départ de Paris-Nord ou Hambourg

avec énumération des gares desservies..., arrivée à Dortmund ou départ en langue allemande...). On retrouve ce soin apporté au son avec l'avertisseur disposant d'une réaliste réverbération et, bien sûr, le fameux chant du MGO, à mon sens très convaincant. La fonction 26 permet de réduire de 50 % le volume et ce n'est pas inutile. Il est par ailleurs possible d'activer le troisième feu frontal (F4), l'éclairage de la cabine (F5) et des salles voyageurs (F7). La mise en place de voyageurs et de cuisiniers est aisée, chaque caisse étant assez facilement séparée de chaque châssis. L'équipe de conduite est malheureusement plus délicate à installer, la cloison de la cabine est clipsée très serrée. En ligne, pas de restriction particulière, j'ai même lancé à pleine vitesse et sans encombre la RGP1 du test en voie déviée d'aiguille Trix de 437 mm de rayon. Question aspect, là encore, REE sait faire, et bien. On regrettera juste les raccords de moules, dans les angles de caisse, légèrement visibles en lumière rasante. Une vraie réussite et il restera peu de place au modèle Jouef finalement prévu pour mai, espérons, pour recueillir l'adhésion, un prix attractif. ■