

FULGUREX News in HO

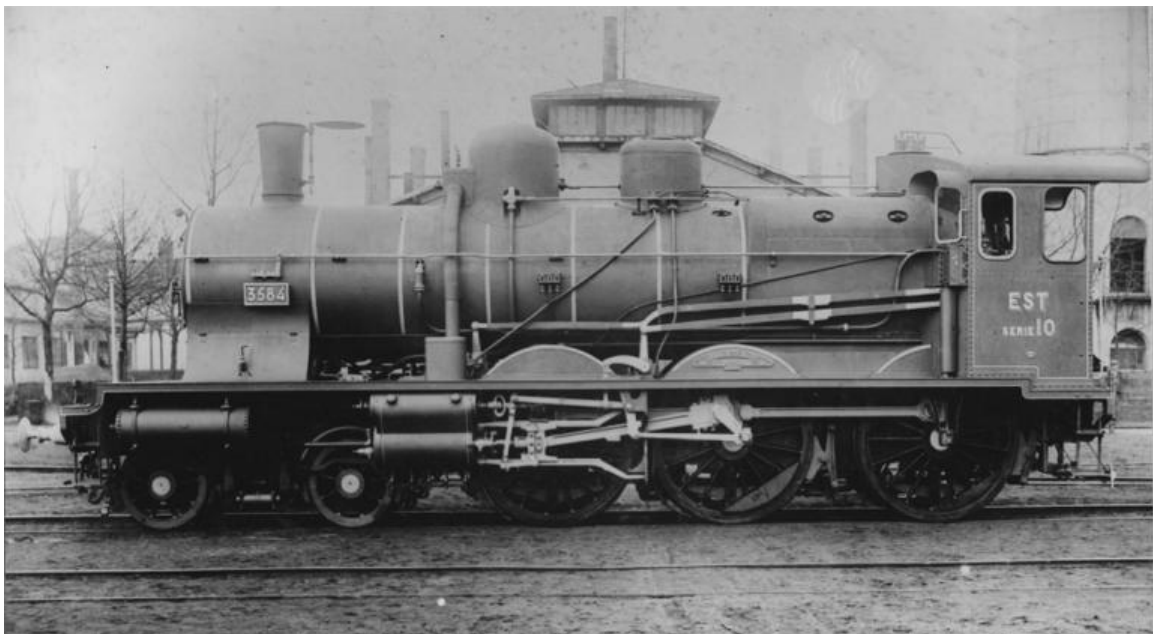
unser nächstes Modell in der Spur HO; Auslieferung ca. Herbst 2023
jetzt mit aktuellem Reservationsstand

**EST 230 B no 3501 - 3890
und SNCF 1-230 (Region NORD 2-230) B no 501 - 890**



Die SNCF 230 B no 659 (diese Maschine trägt den Uebennamen "Clou de Girofle" welcher auf der Kabine aufgemalt ist),
Foto in Belfort, unsere Art.no. 2280/3

Unsere nächste Fabrikation nach französischem Vorbild in der Spurweite HO (1:87), nach der Auslieferung der berühmten Pacifis's, sind die EST und SNCF 230 B; eine Maschine welche bis jetzt noch nie von einem Hersteller produziert wurde. Wir glauben, dass diese sehr populäre Lokomotive auf den Anlagen und auch bei den Sammlern von Modelleisenbahnen fehlt.

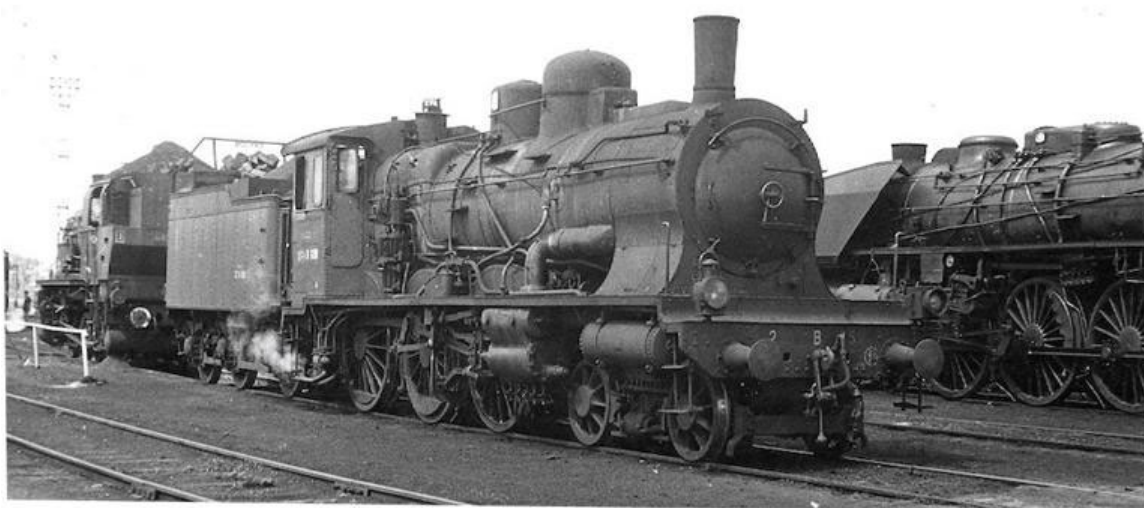


Originalmaschine EST no 3584, Produktion: Atelier d'Eprenay

Wir haben für die Produktion 3 original Maschinen der EST-Gesellschaft zwischen 1901 und 1905, sowie 7 verschiedene Maschinen, verschiedener Epochen und Regionen der SNCF ausgewählt. Es sind dies die folgenden Loks:

Stand der Reservationen am 2.6.2023

noch 5 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2279	EST no 3502, Prototyp, cylindrische Schieberkasten, Produktion Maffei München, schwarz, ca. 1901
noch 4 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2279/1	EST no 3543, Produktion Schneider & Cie, Creusot, schwarz, ca. 1903
noch 5 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2279/2	EST no 3579, Produktion Atelier d'Epernay, schwarz, ca. 1905
noch 9 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280	SNCF 1-230 B no 681, grün/schwarz, Tender 22A, ca. 1955, Depot BELFORT
noch 8 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/1	SNCF 1-230 B no 515, schwarz, Tender 22A, ca. 1950, Depot CHAUMONT
noch 10 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/2	SNCF 1-230 B no 852, grün/schwarz, mit grossen Windleitblechen, ca. 1961, ex Depot VESOUL
noch 7 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/3	SNCF 1-230 B no 659, grün/schwarz, Uebennamen "Clou du Girofle", ca. 1958, Depot BELFORT
noch 11 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/4	SNCF 1-230 B no 814, grün/schwarz, mit grossen Windleitblechen, SNCF Tafeln, ca. 1963
noch 8 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/5	SNCF 2-230 B no 729, NORD-Maschine (2-230 B), grün/schwarz, Tender 22B, spez. Kohlenaufsatz, ca. 1957, ex Depot BLAINVILLE
noch 7 St. zur Reservation frei	Art.no.: 2280/6	SNCF 1-230 B no 827, grün/schwarz, SNCF Tafeln, ca. 1967, Depot EPINAL



SNCF 1-230 B no 515, unsere Art.no.: 2280/1 (Depot Chaumont)

Die Maschinen sind natürlich digitalisiert und mit ESU V5.0 Decoder versehen (eine rein analoge Version ist natürlich auch reservierbar). Jede Lokomotive wird ausschliesslich von Hand aufgebaut. Die verwendeten Materialien sind Messing und Stahl, versehen mit Präzisionsmotor (in der Maschine), div. beweglichen Details, wie zu öffnende Rauchkammertür mit deren Innenleben, zu öffnende Türen, Klappen, etc, digital gesteuertes Lichtschema (je nach Region), etc., machen aus diesem Modell ein einzigartiges Sammlerstück, das natürlich auch auf einer Anlage voll betriebsbereit ist. Die ganze Serie ist, wie bei FULGUREX üblich, sehr stark limitiert (mit Zertifikat); es werden nur gerade 170 Loks hergestellt.

Hier ein geschichtlicher Auszug dieser Maschinen:

Die Lokomotiven der Serie "Ten-Wheeler" sind zwischen 1901 und 1912 in den verschiedenen Produktionsstätten wie bzw. MAFFEI in München, Henschel in Cassel (heute Kassel), Bahnfabrik in Chemnitz, Batignolles in Nantes, Fives Lille, Blanc Misseron, Schneider in Creusot, SACM in Belfort, Die Firma Franco-Belge und die Betriebsstätte der Compagnie de l'Est in Epernay. Eine Fabrikation von Total 390 Lokomotiven für die Bahngesellschaft EST in Frankreich. Diese Maschine war im Betrieb äusserst robust und zudem einfach zu bedienen; vor Kriegsausbruch 1938-39 waren noch immer 388 Lokomotiven voll betriebsbereit und im Inventar der EST aufgelistet. Eine Lokomotive, nicht zu klein aber auch nicht zu gross und sehr gut auf das französische Streckennetz angepasst für allerart von Aufgaben, wie bzw Güterzüge aber auch Personenzüge im Nahverkehr und auch eingesetzt als "grosse" Express-Maschine. Zugkraft ? - kein Problem mit Ihrem 4-zylinder Triebwerk nach Bauart Typ "du Bousquet de Glehn" mit Raddurchmesser von 1.75 m. konnte die Lok auch den Orientexpress bewegen. Die relativ grosse Produktionszahl erlaubte, dass praktisch bis zum Karriereende der Lok, an jedem grösseren Bahnhof eine Maschine zugeteilt wurde. Die SNCF übernahm auf sämtliche Maschinen, welche nun auf 1-230 B no 501 - 890 immatrikuliert wurden. Einige Maschinen wurden in das bekannte grün/schwarz Farbmuster umlackiert, einige blieben schwarz (nach EST-Muster) bestehen.

Eine Besonderheit war, dass 1951 15 Maschinen an die Region NORD abgetreten wurden, dies aus Lokomotivmangel im Nahverkehr; diese Maschinen erhielten die spezielle Immatrikulation SNCF 2-230 B 722 à 785 und waren dem Depot Cambrai zugeteilt.

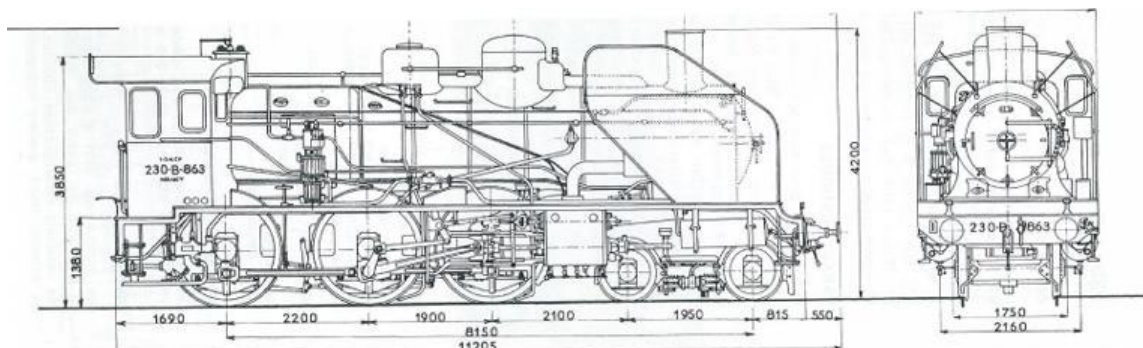


eine 230 B, abgetreten an die Region NORD (Maschinen no 729); notre Art.no.: 2280/5

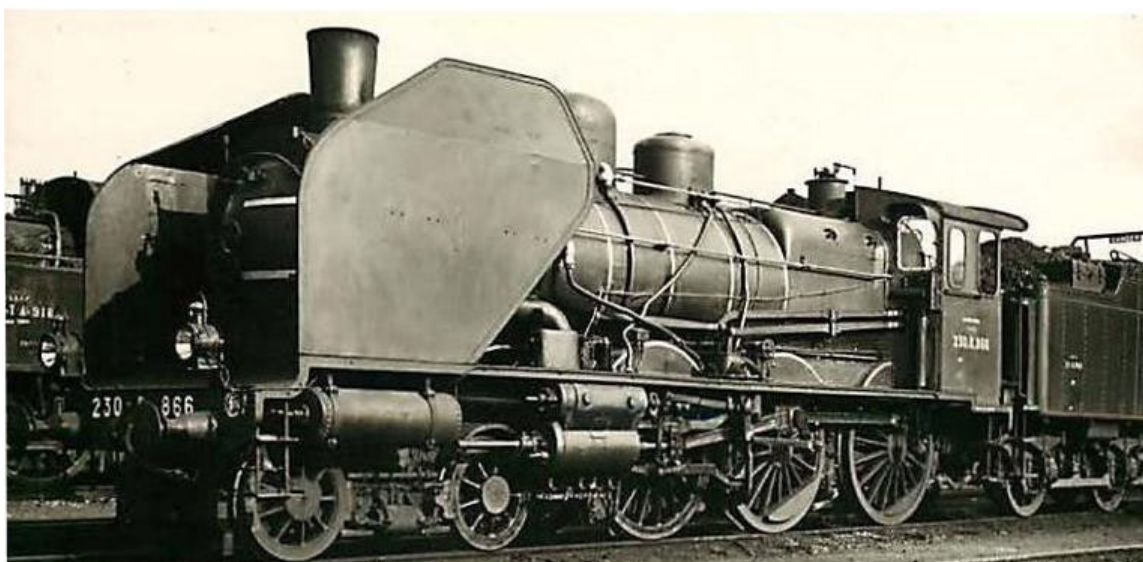
Im November 1958 wurden die Loks dann wieder an die Region EST zurückgeführt.

In den 50ziger Jahren wurden im Depot Vesoul einige Maschinen auf ungewöhnliche Windleitbleche, die bald den Uebernahmen "grosse Ohren - grandes oreilles" erhielten, umgebaut; diese Maschinen wurden dann hauptsächlich für die Expresszüge eingesetzt (Maschinen no 814, 852, 863, 866, etc.).

Ende 1959 wurde der Park dieser Lok drastisch auf nur noch 65 Maschinen verkleinert; die Elektrifikation der EST-Linien war im vollem Gange und E-Loks übernahmen nach und nach die Aufgaben der 230 B.



Konstruktionszeichnung einer SNCF 1-230 B no 863 mit "grossen Ohren"



SNCF 1-230 B no 866 mit den "grandes oreilles", unsere Art.no.: 2280/2 et 2280/4

Doch noch immer behauptete sich die kleine 230 B und wurde sogar auf noch nicht elektrifizierten und sogar aussergrenzlichen Betrieben eingesetzt; bzw der Expresszug mit den modernen Metallpersonenwagen von METZ bis nach LUXEMBOURG; ein Betrieb der eigentlich nur für die grossen und exklusiven Pacific-Maschinen vorgesehen war.....



Kinoplatat für den Film "Le Train" von 1964 (Maschine no 517)

Uebrigens: eines der letzten Male einer 230B in Betrieb (SNCF 1-230 no 517 vor der Ausschlachtung), war für den Film "Le Train" (der Zug) von 1964 gedreht von John Frankenheimer mit Burt Lancaster als Hommage für die "Résistance" von Frankreich während der Besetzung 1944.....



Aufnahme der Lok SNCF 230 B no 780, kurz nach ihren Einsätzen auf den Linien der NORD-Region

Die Modelle können ab sofort vorreserviert werden (ohne Anzahlung natürlich); wie schon geschrieben - nur 170 Maschinen werden im Totalen produziert.....



Lok SNCF 1-230 B no 786 (Belfort)

Die Auslieferung ist für Herbst 2023 vorgesehen. Sie finden im Anhang das Reservationsformular mit noch mehr Informationen zu dieser Serie. Für nähere Auskünfte sind wir natürlich für Sie da; Tel. 0041 21 601 45 92 oder per Mail: fulgurex.sa@bluewin.ch

Verfolgen Sie auch unser Programm von Modelleisenbahnen der verschiedenen Spurweiten auf unserer WEB-Seite unter www.fulgurex.ch oder schreiben Sie sich ganz einfach für den Erhalt der "FULGUREX-News" ein.....



Werbeplakat der "Compagnie de l'EST"

Mit den besten Grüßen

FULGUREX Sarl
Chemin du Reposoir 16
CH-1007 Lausanne / Sschweiz
Tel. 0041 21 601 45 92
FAX: 0041 21 601 45 94
mail: fulgurex.sa@bluewin.ch
WEB: www.fulgurex.ch