

FULGUREX News en HO

La morosité de la pandémie COVID nous suivra malheureusement aussi cet automne; pas des exposition ni foire ici en Suisse; hereusement nous avons une belle passion - les modèles réduits de train. Nous sommes maintenant en plein préparation des modèles comme suiv.:

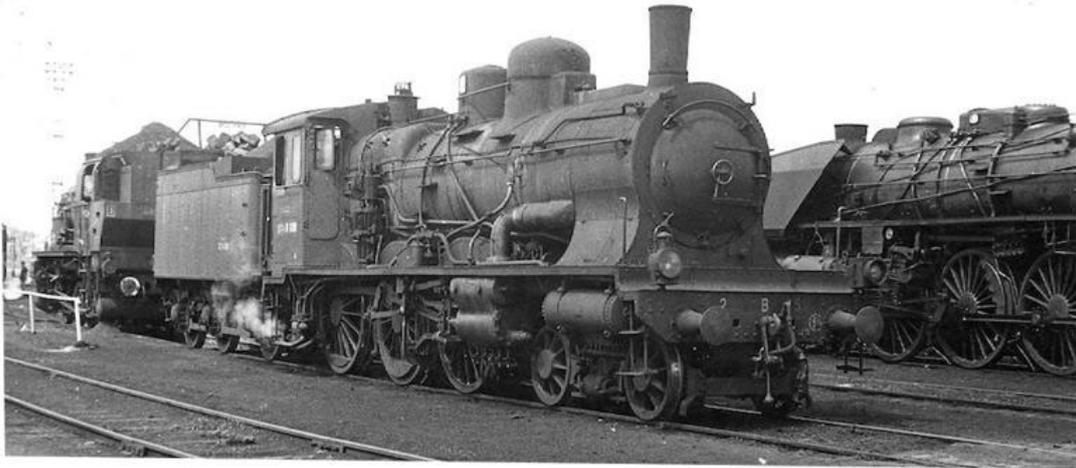
EST 230 B no 3501 - 3890 et SNCF 1-230 (région NORD 2-230) B no 501 - 890



la SNCF 230 B no 659 (cette machine à le surnom "Clou de Girofle" qui est paint sur la cabine),
Foto à Belfort, notre Art.no. 2280/3

Notre prochaine fabrication des modèles typ française en écartement HO (1:87), après nos fameuses PACIFIC's, sont les EST / SNCF 230 B; une machine qui manque sur des maquettes et chez les collectionneurs. Nous avons choisi 3 types des machines d'origines EST entre 1901 à 1905 et 7 versions de la SNCF des div. régions et div. types comme suiv:

- | | |
|-----------------|--|
| Art.no.: 2279 | EST no 3502, prototype, tiroir cylindrique, production Maffei Munich, noir, env. 1901 |
| Art.no.: 2279/1 | EST no 3543, production Schneider & Cie, Creusot, noir, env. 1903 |
| Art.no.: 2279/2 | EST no 3579, production Atelier d'Eprenay, noir, env. 1905 |
| Art.no.: 2280 | SNCF 1-230 B no 681, vert/noir, tender 22A, env. 1955, Dépôt BELFORT |
| Art.no.: 2280/1 | SNCF 1-230 B no 515, noir, tender 22A, env. 1950, Dépôt CHAUMONT |
| Art.no.: 2280/2 | SNCF 1-230 B no 852, vert/noir, avec "Grandes Oreilles", env. 1961, ex Dépôt VESOUL |
| Art.no.: 2280/3 | SNCF 1-230 B no 659, vert/noir, surnom "Clou du Girofle", env. 1958, Dépôt BELFORT |
| Art.no.: 2280/4 | SNCF 1-230 B no 814, vert/noir, avec "Grandes Oreilles", plaques SNCF, env. 1963 |
| Art.no.: 2280/5 | SNCF 2-230 B no 729, machine du NORD (2-230 B), noir, tender 22A, env. 1957, ex Dépôt BLAINVILLE |
| Art.no.: 2280/6 | SNCF 1-230 B no 827, vert/noir, plaques SNCF, env. 1967, Dépôt EPINAL |



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

Les machines sont en digital et équipées avec un décodeur typ ESU V5.0. (la machine en pure analog est naturellement aussi commandable). Chaque locomotive est fabriquée entièrement à la main et en laiton et en acier et exécutés, comme d'habitude chez FULGUREX avec un soin et une qualité extraordinaire, comme p.ex. aménagement de la cabine, portes ouvrantes, éclairage fonctionnement en digital, moteur de précision (dans la machine), etc, etc..... La série est limitée d'un total de seulement 170 machines.

[Voici un extrait de l'histoire de ces machines:](#)

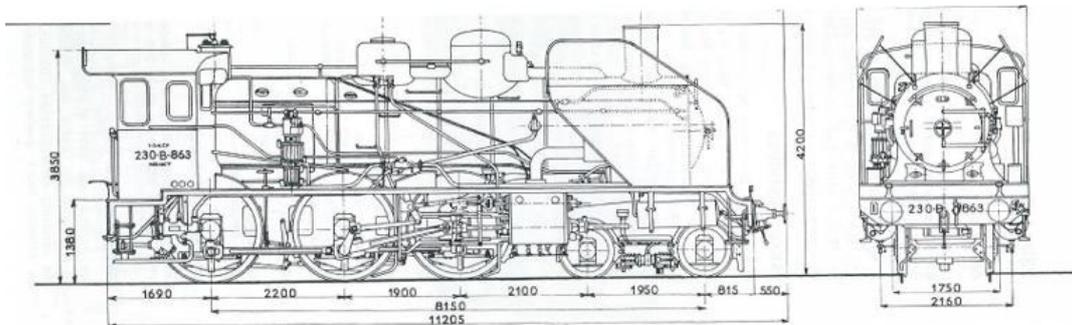
Ces machines sont fabriquées entre 1901 et 1912 par des diff. entreprises comme p.ex. MAFFEI à Munich, Henschel à Cassel (aujourd'hui Kassel), les usines de Chemnitz en Saxe, Batignolles à Nantes, Fives Lille, Blanc Misseron, Schneider au Creusot, SACM à Belfort, la société Franco-Belge et les Ateliers de la compagnie de l'Est à Epernay. Une fabrication de total 390 locomotives pour la compagnie de EST. Cette machine se présentée très fiable et robuste en service car en 1938 encore 388 machines sont noté à l'inventaire de la compagnie EST. Cette locomotive, ni trop petites, ni trop grandes, présentant une silhouette typique de machine à vapeur française avec leur avant d'abri en léger "coupe-vent". Machine pour service mixte à 4 cylindres compound type du Bousquet de Glehn à roues motrice de 1.75 m, au fil de leur carrière, leur roulements vont concerner toutes les catégories de trains jusqu'à la fin de leur carrière. L'immatriculation chez SNCF est de 1-230 B no 501 à 1-230 B no 890. Les 230 B en service présentent souvent un bon état remarquable et deux types de livrées leur sont appliquées; livrée entièrement NOIRE - typiquement EST et livrée en VERT extérieur unifié dans d'autres ateliers. Ainsi 15 locomotives sont affectées pour la région du NORD et renumérotées SNCF 2-230 B 722 à 785 et logées au dépôt de Cambrai. Leur travail comporte principalement la traction



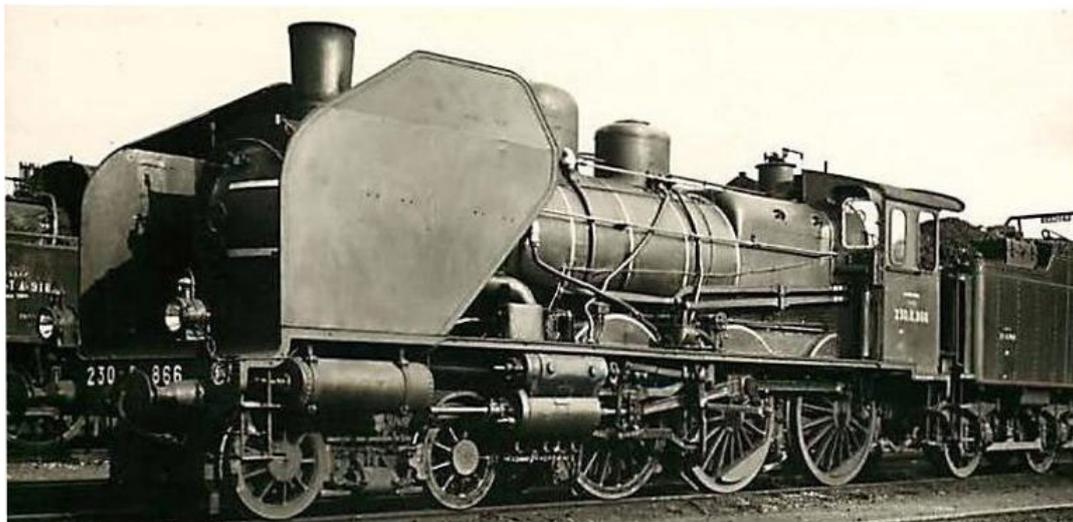
une 230 B restituée à la NORD (machines no 729); notre Art.no.: 2280/5

des trains de voyageurs omnibus autour de St-Quentin. En novembre 1958, les 15 locomotives "2-230 B" sont restituées de nouveau à la région EST.

Dans les années 50, quelques machines sont transformées, souvent au dépôt de Vesoul, en recevoir des pares-fumée du typ "grandes oreilles", p.ex les machines no 814, 852, 863, 866, etc. Fin 1959, le parc des 1-230 B est brutalement réduit à seulement encore 65 machines. L'électrification de la région EST avance et, par cascade, libère des machines bien plus modernes et plus puissantes que les 230 B.



Dessin d'une SNCF 1-230 B no 863 avec des "grandes oreilles"



SNCF 1-230 B no 866 avec "grandes oreilles" nos Art.no.: 2280/2 et 2280/4

Pourtant elles continuent à franchir les frontières de leur région de EST et même de la SNCF. Ainsi, les 1-230B de Metz-Frescaty emmènent des express composés de voitures métalliques EST de Metz à Luxembourg. Un service "passe-frontières" prestigieux pour des machines aussi modestes et aussi anciennes.....



Prise de vue de la machine SNCF 230 B no 780 après le retour de la région NORD pour la région de EST

La réservation des modèles est, à partir de maintenant, ouverte; rappelons, seulement 170 machines en total seront fabriquées.

Une livraison est prévue pour 2022. Vous trouvez en annexe la feuille de réservation pour ces machines. Pour plus des renseignements nous sommes la pour vous; Tel. 0041 21 601 45 92 ou par mail: fulgurex.sa@bluewin.ch

Veillez suivre aussi dans notre site dans le WEB www.fulgurex.ch pour notre gamme des modèles en div. écartement ou simplement vous inscrire pour les "FULGUREX-News".....



Affiche publicitaire de la compagnie de l'EST

Avec nos salutations les meilleures

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