2026

CATALOGUE / KATALOG

LEMATEC
prestige models



Chers clients, chers amateurs,

Ce nouveau catalogue présente les modèles de nos deux marques LEMATEC et MODELBEX qui seront disponibles en 2026.

Lematec Prestige Models SA, connu jusqu'en 2006 sous le nom de Lemaco Prestige Models, est actif depuis bientôt quarante ans dans le domaine des trains miniatures de prestige haut de gamme. La société s'est acquis une réputation à part dans le modélisme ferroviaire par le niveau de détail et la qualité de ses reproductions, par son sérieux et par sa quête inlassable d'amélioration.

La marque Modelbex a été créée en 2010 dans le but de proposer à un cercle plus vaste d'amateurs des modèles en laiton d'une grande qualité, mais à un prix plus abordable que les modèles de prestige en série limitée.

Tous nos modèles sont conçus pour le système 2 rails courant continu 12 V.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de ce catalogue et sommes à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

C'est ici aussi l'occasion de remercier chaleureusement nos fidèles clients qui nous accompagnent dans la quête du Graal du modélisme ferrovaire.

Werte Kunden, werte Liebhaber,

Dieser neue Katalog stellt die Modelle unserer beiden Marken LEMATEC und MODELBEX vor, die in imJahr 2026 erhältlich sein werden.

Lematec Prestige Models SA, bis 2006 bekannt als Lemaco Prestige Models, ist seit fast vierzig Jahren im Bereich der hochwertigen Prestige-Modelleisenbahnen tätig. Das Unternehmen hat sich im Modellbahnbau einen besonderen Ruf erworben, sowohl für den Detailllierungsgrad und die Qualität der Reproduktionen als auch für seine Zuverlässigkeitt und sein unermüdliches Streben nach Verbesserung.

Die Marke Modelbex wurde 2010 mit dem Ziel gegründet, einem breiteren Kreis von Enthusiasten hochwertige Messingmodelle anzubieten, jedoch zu einem erschwinglicheren Preis als die prestigeträchtigen Modelle in limitierter Auflage.

Alle unsere Modelle sind für das Zweileiter-Gleichstromsystem konzipiert.

Wir wünschen Ihnen beim Entdecken dieses Katalogs viel Spaß bei und stehen Ihnen für weitere Informationen gerne zur Verfügung.

Wir möchten diese Gelegenheit nutzen, um unseren treuen Kunden für ihre Unterstützung bei der Suche nach dem Gral der Modelleisenbahn zu danken.

HOm

2026/Q3

Dans les années cinquante, l'augmentation du trafic nécessita l'acquisition de nouveaux véhicules par le VZ (Visp-Zermatt) puis BVZ (Brig-Visp-Zermatt Bahn). Comme la crémaillère ne permettait pas une augmentation de la force de traction par essieu, le BVZ s'orienta vers un véhicule à 6 essieux moteurs et choisit la version automotrice à compartiments voyageurs, qui permettait à la fois une circulation autonome et la traction de véhicules remorqués.

In den 50-er-Jahren benötigte die VZ- (Visp-Zermatt, später BVZ- (Brig-Visp-Zermatt) Bahn neue Lokomotiven um den ständig zunehmenden Verkehr bewältigen zu können. Da der Betrieb auf Zahnstangen keine Erhöhung der Achskraft erlaubte, wählte die VZ-Bahn einen 6 achsigen zweiteiligen Triebwagen mit Personen-Abteilen, welcher sowohl einzeln als auch als Traktions-Fahrzeug eingesetzt werden konnte.



HOm-207 BVZ/MGB ABDeh 6/6 & ABDeh 8/8

PROTOTYPE

HOm-207/1 VZ ABFeh 6/6 2031, Scherenstromabnehmer, rot, 1960-1974
HOm-207/2 BVZ ABDeh 6/6 2032, Einholmstromabnehmer, rot, 1972-1981
HOm-207/3 BVZ BDeh 2032, rot, Zierstreifen, rundes Logo, 1981-2003
HOm-207/4 BVZ BDeh 6/6 2031, rot, Zierstreifen, BVZ Zermatt-Bahn Logo, 1998-2003
HOm-207/5 BVZ ABFeh 8/8 2042, Wappen VISP, Scherenstromabnehmer,1965-1973
HOm-207/6 BVZ ABDeh 8/8 2041, Wappen BRIG, Einholmstromabnehmer, rot, 1973 - 1983
HOm-207/7A ABDeh 8/8 2043, Wappen ZERMATT, Zierstreifen, rundes Logo rot, 1983 - 2008
HOm-207/7B ABDeh 8/8 2042 Wappen VISP, Zierstreifen, Logo BVZ Zermatt-Bahn, rot, 1998 - 2014
HOm-207/8 MGB ABDeh 8/8 2041, Wappen BRIG, rot-weiss, 2009 - 2011

HO

2026/Q1

Un hommage à André Chapelon
Avec ces nouveaux modèles, Lematec rend hommage à cet illustre ingénieur de renommée mondiale, en reproduisant à l'échelle H0 le prototype Pacific PO 3566 et sa brillante descendance, à savoir les Pacific PO, EST et NORD dans leur livrées respectives des anciennes compagnies et dans leur livrée finale à la SNCF. Ces modèles sont à ce jour inédits à cette échelle. Lematec complète ainsi sa série de Pacific des anciennes compagnies et de la SNCF.

Eine Hommage an André Chapelon
Mit diesen neuen Modellen ehrt Lematec diesen illustren, weltberühmten Ingenieur, indem es den Prototyp Pacific PO 3566 und seine brillante Nachkommenschaft, d. h. die Pacific PO, EST und NORD in ihren jeweiligen Lackierungen bei den früheren Gesellschaften und in ihrer endgültigen Lackierung bei der SNCF im Maßstab H0 nachbildet. Diese Modelle wurden nie in diesem Maßstab nachgebaut. Lematec vervollständigt damit seine Serie von Pacific-Modellen der alten Gesellschaften und der SNCF.



PROTOTYPE

HO-209/1 Pacific Chapelon PO 3566 gris PO + tender Nord 35.174 chocolat, Tours
HO-209/2 Pacific Chapelon PO 231-724 + tender PO 37.13, Tours, gris PO
HO-209/3 Pacific Chapelon EST 231-058 + tender EST 35037, Troyes, noir
HO-209/4 Pacific Chapelon NORD 3.1173 + tender NORD 35.118, La Chapelle, chocolat
HO-209/5A Pacific Chapelon SNCF 1-231 C 54 + tender EST 35 A 78, Troyes, noir
HO-209/5B Pacific Chapelon SNCF 1-231 C 54 + tender EST 35 A 78, Troyes, vert et noir
HO-209/6 Pacific Chapelon SNCF 2-231 E 3 + tender 37 A 137, La Chapelle, vert et noir
HO-209/7 Pacific Chapelon SNCF 2-231 E 17 + tender 37 A 83, Calais, vert et noir

LEMATEC
prestige models

Les 130 B, dont les 92 unités furent livrées à la Compagnie de l'Est entre 1909 et 1926, provenaient de la transformation d'anciennes locomotives de type 030 des années 1860. Remarquables machines légères, économiques, simples et robustes, elles assuraient un service voyageurs, mixtes ou marchandises sur les lignes secondaires. Les dernières furent réformées en juillet 1969 à Gray.

Die 130 B, von denen 92 zwischen 1909 und 1926 an die Compagnie de l'Est geliefert wurden, wurden aus den alten Lokomotiven des Typs 030 aus den 1860er Jahren umgebaut. Bemerkenswert leicht, sparsam, einfach und robust, sorgten sie für den Personen-, Misch- oder Güterverkehr auf den Nebenstrecken. Die letzten wurden im Juli 1969 bei Gray reformiert.



PROTOTYPE

HO-206 SNCF 130A & 130 B

HO-206/1 EST 30.373 (130 A), tender 2087 (13 B), noir, filets rouges
HO-206/2 EST 30.305 (130 B), tender 2129 (13 C), noir, filets rouges
HO-206/3 EST 30.476 (130 B), tender 2231 (13 C), noir, filets rouges, préservé AJECTA
HO-206/4 SNCF 1-130 B 268, tender 13 C 227, vert/noir, filets rouges
HO-206/5 SNCF 1-130 B 709, tender 13 C 13, noir
HO-206/6 SNCF/CFTA 130 B 701, tender 13 C 187, vert/noir
HO-206/7 SNCF/CFTA 130 B 348, tender 13 C 159, vert/noir, préservée AJECTA

Livrées à partir de 1927, les Ee 2/2 16001-10 étaient destinées à remplacer les engins à accumulateurs au service des manoeuvres dans les petites gares. Rebaptisés par la suite Te" 221 à 236, ces jolis locotracteurs, à la silhouette équilibrée, assurèrent leur service jusque dans les années huitante. Les deux premières unités qui servirent de prototype, furent construite sur le châssis de tender de locootives à vapeur B 2/3 NOB.

Die Ee 2/2 16001-10 wurden ab 1927 ausgeliefert und dienten als Ersatz der Maschinen mit Akkumulatorenbetrieb im Rangierdienst der kleinen Bahnhöfe. Diese hübschen Lokotraktoren mit ihrer ausgewogenen Silhouette wurden später in Te II 221 bis 236 umbenannt und haben bis in die 80er Jahre ihre Dienste geleistet.
Die beiden ersten Einheiten, welche als Prototyp dienten, wurden auf dem Tenderfahrgestell der Dampflokomotiven B 2/3 NOB gebaut.



Lematec O

HO-214 SBB Te "

HO-214/1 SBB Tell 221, braun, aufbewahrter Traktor, Ep. III-V
HO-214/2 SBB Tell 223, braun, Handgriff schräg, Ep. III/IV
HO-214/3 SBB Tell 235, braun, Handgriff senkrecht, Ep. III/IV
HO-214/4 SBB Ee 2/2 16001, Ursprungszustand, grün, Ep. II
HO-214/5 SBB Tell 233, Handgriff senkrecht, grün, Ep. III

Om

2026/Q2

Depuis la mise en service du tunnel de base de la Furka entre Oberwald et Real en 1982, le Glacier Express circule toute l'année. Depuis les années 80, ce train est devenu un produit touristique de premier plan, au rayonnement international, grace à la beauté du trajet, des investissements très importants, un matériel roulant moderne, panoramique et climatisé, et un service impeccable.

Seit der Eröffnung des Furka-Basistunnels zwischen Oberwald und Real im Jahr 1982 verkehrt der Glacier Express ganzjährig. Seit den 1980er Jahren hat sich dieser Zug dank der Schönheit der Strecke, der umfangreichen Investitionen, des modernen, klimatisierten Rollmaterials und des tadellosen Service zu einem führenden touristischen Produkt mit internationaler Ausstrahlung entwickelt.



PROTOTYPE

Om-206 RhB/MGB Voitures Pano GEX Stadler

1. Ursprung (2006-2018)
Garnitur Api, Ap, WRp, Bpi x 3

2. Refit (2018-heute)
Garnitur Ap x 2, WRp, Bp x 3

3. Refit (2018-heute)
Garnitur Aps "ExcellenceClass", Api mit Gepäckabteil für EC, WRp, Ap, Bp x 2

Voir détail et numéros de catalogue sur le dépliant / Siehe Details und Katalog Nummern auf dem Faltblatt.

O

2026/Q4

Chefs-d'œuvre de l'industrie ferroviaire suisse et des CFF, les rames quadricourant RAe TEE II 1051-1055 ont marqué les esprits par leur design hors du temps, leur confort et leurs innovations techniques. Elles ont terminé leur carrière dans les années 80 converties en rames à 2 classes RABe EC et surnommées « Souris grise ». La rame 1053, redécorée dans sa version TEE d'origine, est conservée par CFF Historic.

Die Vierstromtriebzüge RAe TEE II 1051-1055 waren Meisterwerke der Schweizer Eisenbahnindustrie und der SBB und haben sich durch ihr zeitloses Design, ihren Komfort und ihre technischen Innovationen in die Herzen der Menschen gebrannt. Sie beendeten ihre Karriere in den 1980er Jahren, umgebaut zu Zwei-Klassen-Zügen RABe EC und mit dem Spitznamen "Graue Maus". Der Triebzug 1053, der in seiner ursprünglichen TEE-Version neu dekoriert wurde, wird von SBB Historic aufbewahrt.



Lematec I

O-206 SBB RAe TEE II

O-206/1 SBB RAe TEE II 1051 1961-1966, Ep. III rot/beige, 5-teilig
O-206/2 SBB RAe TEE II 1054 1961-1966, Ep. III rot/beige, 5-teilig
O-206/3 SBB RAe TEE II 1052 1966-1988, Ep. III-IV rot/beige, 6-teilig
O-206/4 SBB RAe TEE II 1053 1966-1988, Ep. III-IV rot/beige, 6-teilig
O-206/5 SBB RABe EC 1055 1989-2000, grau, 6-teilig
O-206/6 SBB Historic RAe TEE II 1053, rot/beige, 6-teilig

Pour remplacer des automotrices vieillissantes et des locomotives à 3 essieux moteurs, les CFF commandèrent en 1959 6 prototypes, puis en 1963 une série de 76 automotrices lourdes, dotées de l'équipement nécessaire à la conduite de trains-navettes. Les 64 places assises installées permirent d'économiser une voiture-voyageurs par composition.
En 1991 ces automotrices passèrent en révision R4, lors de laquelle elles furent transformées et renommées RBe 540 pour le RER zurichois. Elles reçurent les mêmes portes que les rames NPZ, ainsi que la livrée gris/bleu/rouge.

Zum Ersatz veralteter Triebwagen und Lokomotiven mit drei Treibachsen beschafften die SBB 1959 vorerst 6 Prototypen und ab 1963 eine Serie von 76 schweren Triebwagen, die auch für Pendelzugbetrieb ausgerüstet waren. Mit den im Triebwagenvorhandenen 64 Sitzplätzen konnte im Zug ein Personenwagen eingespart werden. In 1991 durchliefen diese Triebwagen die Revision R4 und wurden dabei als RBe 540 für den Einsatz im Regionalverkehr (S-Bahn Zürich) umgebaut. Sie erhielten die gleichen Türen wie die NPZ-Züge sowie die graue, blaue und rote Lackierung.



PROTOTYPE

I-210 SBB RBe 4/4

I-210/1 SBB RBe 4/4 1423 Lausanne, 1964, grün, Dach silber, Untergestell hellgrau
I-210/2 SBB RBe 4/4 1443 Winterthur, 1970er Jahre, grün, Dach silber, Untergestell mittelgrau
I-210/3 SBB RBe 4/4 1409 Biel, R2 1985, grün, Dach silbriggrau, Untergestell mittelgrau
I-210/4 SBB RBe 4/4 1412 Winterthur, R4 1990, grün, neues Logo, rote Fronten
I-210/5 SBB RBe 540 055-1 Winterthur, ab 1993, Rechtecksscheinwerfer, NPZ grau/blau, rote Fronten
I-210/6 SBB RBe 540 074-2, Modell bewahrt von DSF Koblenz

Construits à 82 exemplaires entre 1970 et 1978, ces locotracteurs aptes à circuler sur les voies sans ligne de contact étaient destinés pour la manœuvre dans les gares (numéros 8751 à 8797) et pour le service des travaux ou dans les ateliers (numéros 9561 à 9685). 45 de ces locotracteurs furent transformés jusqu'au début de 2012 dans les ateliers de Bienne pour SBB Cargo et furent renommés Tm 232. D'une puissance de 280 kW (380 PS) ils étaient équipés d'un moteur MAN de 8 cylindres en ligne et d'une transmission hydraulique, cette dernière constituant une première pour des véhicules CFF de grande série. Ces véhicules sont encore en service aujourd'hui dans leurs différentes livrées.

Zwischen 1970 und 1978 wurden 82 Exemplare dieser Rangierlokomotiven gebaut, die auf Gleisen ohne Oberleitung fahren konnten und für Rangierarbeiten in Bahnhöfen (Nummern 8751 bis 8797) sowie für den Einsatz im Bau- und Werkstattbetrieb (Nummern 9561 bis 9685) bestimmt waren. 45 dieser Rangierlokomotiven wurden bis Anfang 2012 in den Werkstätten in Biel für SBB Cargo umgebaut und in Tm 232 umbenannt. Mit einer Leistung von 280 kW waren sie mit einem MAN-Reihenachtzylindermotor und einem hydraulischen Getriebe ausgestattet, was eine Premiere für SBB-Serienfahrzeuge darstellte. Diese Fahrzeuge sind noch heute in ihren verschiedenen Lackierungen im Einsatz.



PROTOTYPE

I-212 SBB Tm IV

I-212/1	SBB Tm IV 551	Version d'origine, brun rouge / Originalversion, rotbraun
I-212/2	SBB Tm IV 8774	Brun rouge, époque IV à VI / Rotbraun, Epoche IV bis VI
I-212/3	SBB Tm IV 8768	Rouge, époque IV à VI / Rot, Epoche IV bis VI
I-212/4	SBB Tm 232 121	Cargo, époque VI / Cargo, Epoche VI

Descendantes des prototypes 9001 à 9004, les BB MTE, appelées aussi BB Jacquemin du nom du concepteur de leur transmission, étaient en leur temps les machines les plus modernes du parc SNCF. Plus puissantes que les 2D2 9100, (5230 ch contre 4510 ch), leur poids était deux fois moindre (79 t contre 144 t). Elles ont tracté les trains les plus prestigieux: Mistral, Capitole, Etendard et Flèche d'Or.

Die BB MTE wurden von den Prototypen 9001 bis 9004 abgeleitet und, nach dem Entwickler ihres Antriebs, auch BB Jacquemin genannt. Zu ihrer Zeit waren dies die modernsten Lokomotiven der SNCF. Sie waren stärker als die 2D2 9100 (5230 PS gegen 4510 PS), jedoch bloss halb so schwer (79 t gegen 144 t). Sie haben die renommiertesten Züge gezogen: Mistral, Capitole, Etendard und Flèche d'Or.



Modelbex
Bien plus qu'un modèle

I-MX.003 SNCF BB MTE

Lematec HO

I-MX.003/1A SNCF BB 9237 Avignon, vert bleuté clair 313, 1959-1965
I-MX.003/1B SNCF BB 9250 Paris S-O, vert bleuté clair 313, 1959-1965
I-MX.003/2A SNCF BB 9281 Paris S-O, Capitole, rouge Capitole, 1967-1972
I-MX.003/2A SNCF BB 9278 Paris S-O, Capitole, rouge Capitole, 1967-1972
I-MX.003/3A SNCF BB 9260 Paris S-O, Oullins, vert bleuté clair 313, 1982-1990
I-MX.003/3B SNCF BB 9263 Paris S-O, béton gris 804, 1982-1990
I-MX.003/4 SNCF BB 9234 Villeneuve, Mistral, Ligure, vert bleuté foncé 312, 1969-1975
I-MX.003/5A SNCF BB 16009 La Chapelle, Flèche d'Or, vert bleuté clair 313, 1959-1965
I-MX.003/5B SNCF BB 16036 Strasbourg, vert bleuté clair 313, 1959-1965
I-MX.003/6A SNCF BB 25187 Chambéry, persiennes verticales, chasse-obstacles, vert bleuté foncé 312, 1977-1990
I-MX.003/6B SNCF BB 25192 Chambéry, persiennes verticales, chasse-obstacles, gris béton 804, 1977-1990
I-MX.003/7A SNCF BB 25243 Marseille, Mistral, Ligure, vert bleuté clair 313, 1967-1985
I-MX.003/7B SNCF BB 25236 Montrouge, phares à pincettes, prise interphonie, 1983-2005
I-MX.003/8 A SNCF BB 9232 Bordeaux, déjupée, phares à pincettes, prises interphonie, 1984-1993
I-MX.003/8 B SNCF BB 9231 Arzens

BLS Ae 4/4 251-258
Construites entre 1944 et 1955, elles terminèrent leur carrière en 2004. Les numéros 251 et 258 sont préservés.

BLS Ae 8/8 271-275
Construites entre 1959 et 1966, la dernière termina son service en 2004. Le numéro 273 est préservé.

BLS Re 4/4 161 à 195
Construites entre 1964 et 1982, les dernières sont encore en service actuellement.

BLS Ae 4/4 251-258
Gebaut zwischen 1944 und 1955, beendeten sie ihre Karriere im Jahr 2004. Die Nummern 251 und 258 sind erhalten geblieben.

BLS Ae 8/8 271-275
Gebaut zwischen 1959 und 1966, der letzte beendete seinen Dienst im Jahr 2004. Die Nummer 273 ist erhalten geblieben.

BLS Re 4/4 161 bis 195
Gebaut zwischen 1964 und 1982, die letzten sind derzeit noch in Betrieb.



I-MX.011 BLS Ae 4/4, Ae 8/8 et Re 4/4

Modelbex
Bien plus qu'un modèle

2026

CATALOGUE / KATALOG

Modelbex®

Bien plus qu'un modèle



LEMATEC PRESTIGE MODELS SA

Rte de la Gribannaz 19 CH-1880 BEX
T+41 24 463 02 50 **F**+41 24 463 02 51
info@lematec.ch **www.lematec.ch**