

# FULGUREX News

Spur HO

**NORD / SNCF Serie 3.1201 - 3.1240 und 3.1241 - 3.1250;  
eine "Pacific" für Schnell- und Prestigezüge**

**NEU: Auslieferung: Ende Frühling 2021**



Unsere nächste Production in HO von französische Loks, sind die "PACIFIC's" 231 der Serie no 3.1201 bis 3.1240 und 3.1241 bis 3.1250; eine Lokomotive die schon seit einiger Zeit von Sammlern gewünscht wird und bis anhin noch nie produziert wurde.....



Pacific SNCF 231 C no 22 mit Tender 37A, mit Windleitblechen (seltene Farbaufnahme)..... unsere Art.no. 2270

### Reservationsstand am 5. 2. 2021

Art. 2269 NORD 231 no 3.1206, Originalversion mit Tender ex DRG, Depot CALAIS  
 Art. 2269/1 NORD 231 no 3.1236, mit Windleitblechen, 37cub Tender, Depot CALAIS  
 Art. 2269/2 NORD 231 no 3.1243, "Cerceuil", 37 cub Tender, Depot LA CHAPELLE  
 Art. 2269/3 NORD 231 no 3.1244, "Cerceuil, mit Windleitblechen, Depot FIVES

#### Warteliste

nur noch 1 Stück reservierbar  
 nur noch 1 Stück reservierbar  
 nur noch 2 Stück reservierbar

Art. 2270 SNCF C 12, mit Windleitblechen, Tender 37A, ca. 1947  
 Art. 2270/1 SNCF C 23, mit grossen Windleitblechen, Tender 37A, ca. 1946  
 Art. 2270/2 SNCF C 44 "Cerceuil", mit Windleitblechen, Tender 37A, ca. 1948

nur noch 1 Stück reservierbar  
 nur noch 2 Stück reservierbar  
 nur noch 3 Stück reservierbar

### Neues Total der Produktion ist auf 210 Maschinen limitiert.

#### Historischer Auszug der Geschichte dieser Lok:

Die Eisenbahngesellschaft NORD lancierte um 1922 eine Studie, die eigentlich bereits vor dem 1. Weltkrieg gezeichnet wurde, dies für eine Lokomotive des Typs "PACIFIC"; eine starke Lok bestimmt für Schnellzüge. Aus diesem Projekt entstand schlussendlich eine Vierzylinder-Compound-Maschine Typ 231 Serie no 3.1201 bis 3.1240; eine im Volksmund sogenannte "Super-Pacific". Nach einigen Versuchsfahrten wurden die Loks 1923, via dem Depot La Chapelle und Calais in Betrieb genommen. Sofort zeigte sich, dass die Maschinen um einiges stärker und schneller als die Vorgängermodelle (bzw. ATLANTIC) waren. Die Loks wurden, unter anderem auch, für die grossen Expresszüge, wie FLECHE d'OR, NORD-Express, OISEAU-BLEU, etc... eingesetzt; es wurde daraus "DIE" Maschine der Prestigezüge, die Transitzeiten vorlegen konnte, an denen vorher nicht im Traum zu denken war.....; ein kleines Beispiel: der Zug no 79 "FLECHE d'OR zeigte bei einer seiner ersten Fahrten am 12 September 1926, dass es möglich war, die Strecke Paris-Calais in nur 2 Stunden 55 Minuten zu bewältigen; 543 Tonnen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101 km/h (gefahren mit der Lok no 3.1205). Die Steigung bei Survillier wurde sogar mit 104 km/h gemeistert..... eine enorme Kraftentfaltung und Leistung für das Jahr 1926, sogar die neugegründeten Fluggesellschaften, eine ernstzunehmende Konkurrenz, hatte das Nachsehen.



Schnellzug "Lille", Maschine mit dem Uebnernamen "Cerceil", Tender 37m<sup>3</sup>, mit 12 Wagen am Haken (unsere Art.no 2269/2)

Durch den grossen Erfolg, wurde um 1930 eine zweite Serie (no 3.1241 bis 3.1250) bestellt. Eine der markantesten Aenderungen an diesen Maschinen war sicherlich die Verkleidung der beiden Dome auf dem Kessel, die der Maschine den Uebnernamen "Cerceil" (Sarg) gaben; sicherlich wegen der Form dieser Verkleidung. Die Loks waren auch mit dem neuen "Réchauffeur" ACFI ausgerüstet.



NORD 231 no 1238, Zug no 105, mit Windleitblechen (wie unsere Art.no. 2269/1)  
noch schneller, noch leistungsfähiger; 1933, mit 2070 PS, auf dem Weg nach Orry-la-Ville, mit 5mm/m Steigung; 135 km/h

Die Loks der zweiten Serie waren mit 2700 PS noch etwas leistungsfähiger; 600-650 Tonnen und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/h war kein Problem....

In 1937, übrigens das letzte eigenständige Jahr der NORD-Gesellschaft, wurden die Pacific's 3.1201 bis 3.1290 auf verschiedene Depots aufgeteilt, wie bzw.: La Chapelle, Fives Amiens, Calais und Aulnoye. Schon im Jahre 1935, hatten die Loks im Ganzen bereits ein Total von 6'331'000 km absolviert; dies praktisch ohne nennenswerte Störungen. Alle diese Loks wurden von der neugegründeten SNCF im Jahre 1938 übernommen; unnummeriert und jetzt in SNCF-grün mit gelben Zierlinien, wurden die Loks weiterhin für die Prestigezüge eingesetzt.



**Pacific 231 C no 15 mit GROSSEN Windleitblechen (wie unsere Art.no.: 2270/1)**

Die Leistungen der NORD Pacific 3.1200 regten das Interesse einem damals neu eingestellten und noch unbekanntem Ingenieurs Namens M. de Caso (Ingenieur in den Büros der Entwicklung der NORD-Gesellschaft). Zwei der Loks wurden im Auftrage von M. de Caso stark modifiziert, heute würde man sagen "getunt"; es entstand daraus schlussendlich eine Serie von Pacific's no 3.1251 bis 3.1290; aber dies ist eine andere Geschichte.....

Unsere Fabrikation betrifft die Lokomotiven der NORD (4 versch. Maschinen) und auch die Versionen der SNCF (3 versch. Maschinen) in den Betriebszeiten von 1923 bis 1948. Diese Serie ist, wie immer, stark limitiert; wir werden ein Total von 200 Maschinen in Handarbeit herstellen. Die folgenden Typen sind vorgesehen:

#### Die Maschinen der NORD-Gesellschaft

**Art.no.: 2269** NORD 231 no 3.1206, Originalversion, ohne réchauffeur, Tender ex DRG 31,5 m/cub, braun (chocolat) mit beigen Zierstreifen, Dépot CALAIS, ca. 1923

**Art.no.: 2269/1** NORD 231 no 3.1236, mit Windleitblechen, réchauffeur, Tender 37 m/cub, braun (chocolat) mit beigen Zierstreifen, Depot CALAIS, ca. 1928

**Art.no.: 2269/2** NORD 231 no 3.1243, mit verkleideten Domen "CERCEUIL", Originalversion, réchauffeur, Tender 37 m/cub, braun (chocolat) mit beigen Zierstreifen, Depot LA CHAPELLE, ca. 1931

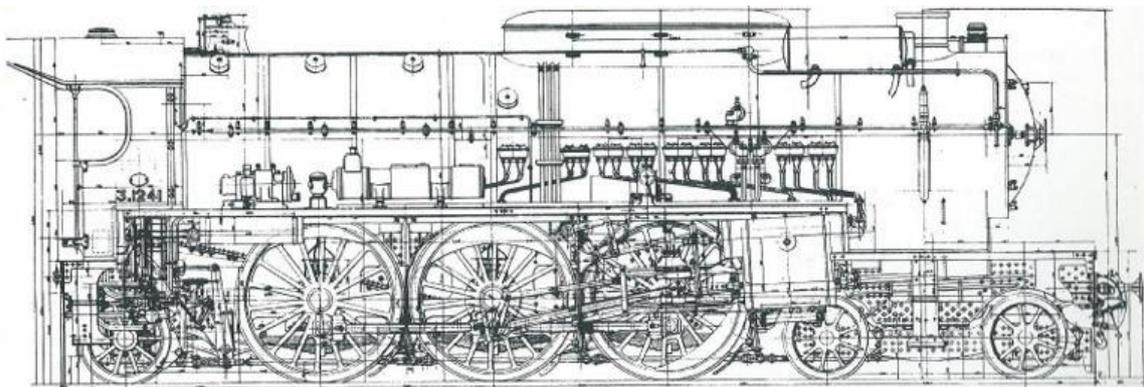
**Art.no.: 2269/3** NORD 231 no 3.1244, mit verkleideten Domen "CERCEUIL", mit Windleitblechen, réchauffeur, Tender 37 m/cub, braun (chocolat) mit beigen Zierstreifen, Depot FIVES, ca. 1933

#### Die Maschinen der SNCF

**Art.no.: 2270** SNCF 231 C 12, mit Windleitblechen, réchauffeur ACFI, Tender 37A, grün mit gelben Zierstreifen, ca. 1947

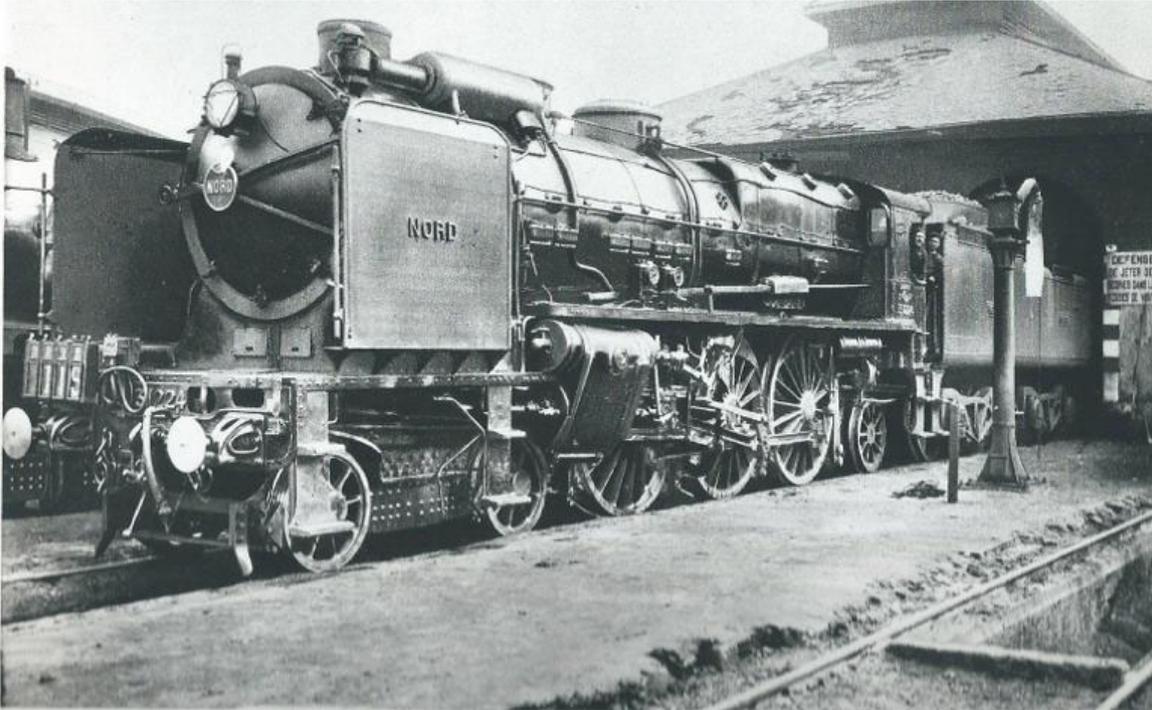
**Art.no.: 2270/1** SNCF 231 C 23, mit GROSSEN Windleitblechen, réchauffeur ACFI, Tender 37A, grün mit gelben Zierstreifen, ca. 1946

**Art.no.: 2270/2** SNCF 231 C 44, mit verkleideten Domen "CERCEUIL", mit Windleitblechen, réchauffeur ACFI, Tender 37A, grün mit gelben Zierstreifen, ca. 1948



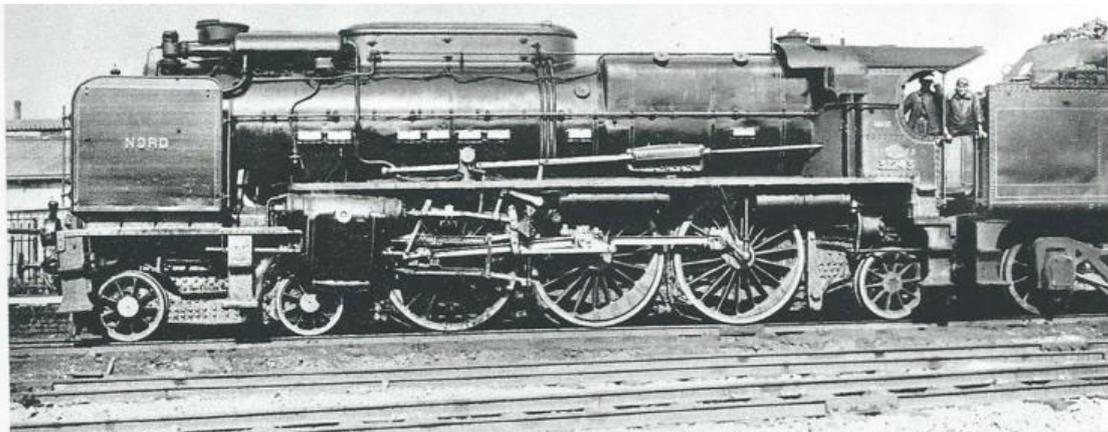
**Zeichnung Aussenseite der Pacific NORD no 3.1241 mit verkleideten Domen "CERCEUIL" ohne Windleitbleche (wie Art.no. 2269/2)**

Die Modelle werden, wie üblich, in Handarbeit aus Messing und Stahl hergestellt und zeigen eindruckliche Details die jeweils der Epoche und Version gerecht sind. Die Loks sind mit ESU DCC Decoder ausgerüstet (digital). Der Präzisionsmotor mit Getriebe befindet sich natürlich in der Lok und gibt somit eine naturgetreue Traktion der Maschine wieder (kein Tenderantrieb).....



sehr schöne Aufnahme der Maschine NORD no 3.1224 im Depot LA CHAPELLE; die Lok wird für den Zug "no 119" bereitgestellt  
(similaire Art.no. 2269/1)

Diese Lokomotiven sind bis jetzt - weder in Grossserie - noch in Kleinserie hergestellt worden. Die Maschinen sind sehr imposant und wir versuchen von jeder Epoche oder Ausführung eine Maschine mit deren verschiedenen Details zu produzieren.



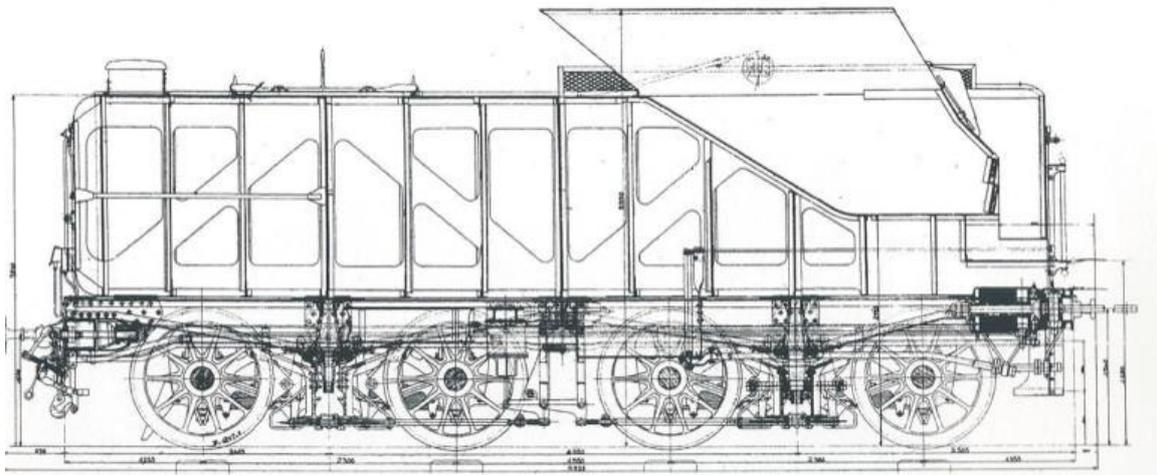
sehr seltene Aufnahme der NORD no 3.1243 typ "CERCEUIL" mit Windleitblechen und Réchauffeur (wie Art.no. 2269/3)  
(vermutlich hatte die Maschine irgendwann vorne eine zu starke "Pufferung", die die Front eindrückte)

Die Reservationen sind bereits im Gange; Sie finden das Formular mit näheren Angaben im Anhang. Die Auslieferung der Modelle ist für ENDE 2020 / Anfangs 2021 vorgesehen. **Reservieren Sie Ihre Maschine frühzeitig.** Verfolgen Sie die Produktion und Reservationsstand via unsere FULGUREX-News....



sehr frühe Originalversion der NORD 231 (hier no 1201), mit Tender ex DRG 31,5 m/cub (wie unsere Art.no. 2269)

Für nähere Angaben stehen wir Ihnen natürlich zur Verfügung via mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch) oder direkt per Tel. (0041) 21 601 45 92. Besuchen Sie auch unsere WEB-Seite: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)



Zeichnung Aussenansicht des Tenders 37 m/cub



Umspann der Lokomotive SNCF C 17 mit "GROSSEN Windleitblechen" (vermutlich Dunkerque um 1948)

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

|   |  |
|---|--|
| Type : <b>231 (série 3-1200)</b>                          | Diamètre des roues porteuses avant : <b>960 mm</b>     |
| Date de construction : <b>1923</b>                        | Diamètre des roues porteuses arrière : <b>1 040 mm</b> |
| Moteur : <b>4 cylindres compound</b>                      | Masse : <b>99 t</b>                                    |
| Pression de la chaudière : <b>17 kg/cm<sup>2</sup></b>    | Longueur : <b>12,53 m</b>                              |
| Cylindres haute pression : <b>440 x 660 mm</b>            | Contenance du tender en eau : <b>35 t</b>              |
| Cylindres basse pression : <b>620 x 690 mm</b>            | Contenance du tender en charbon : <b>9 t</b>           |
| Surface de la grille du foyer : <b>3,5 m<sup>2</sup></b>  | Masse du tender en charge : <b>78 t</b>                |
| Surface de chauffe : <b>143 m<sup>2</sup></b>             | Longueur du tender : <b>9,94 m</b>                     |
| Surface de surchauffe : <b>64 m<sup>2</sup></b>           | Masse totale : <b>176 t</b>                            |
| Diamètre intérieur du corps cylindrique : <b>1 747 mm</b> | Longueur totale : <b>22,47 m</b>                       |
| Diamètre des roues motrices : <b>1 900 mm</b>             | Vitesse : <b>120 km/h</b>                              |

Technische Daten der Originalmaschinen Serie 3.1200

Mit unseren besten Eisenbahner-Grüssen

**FULGUREX Sarl**  
 Ch. du Reposoir 16  
 CH-1007 Lausanne /Schweiz  
 Tel. ++41 21 601 45 92  
 FAX ++41 21 601 45 94  
 mail: [fulgurex.sa@bluewin.ch](mailto:fulgurex.sa@bluewin.ch)  
 WEB: [www.fulgurex.ch](http://www.fulgurex.ch)

