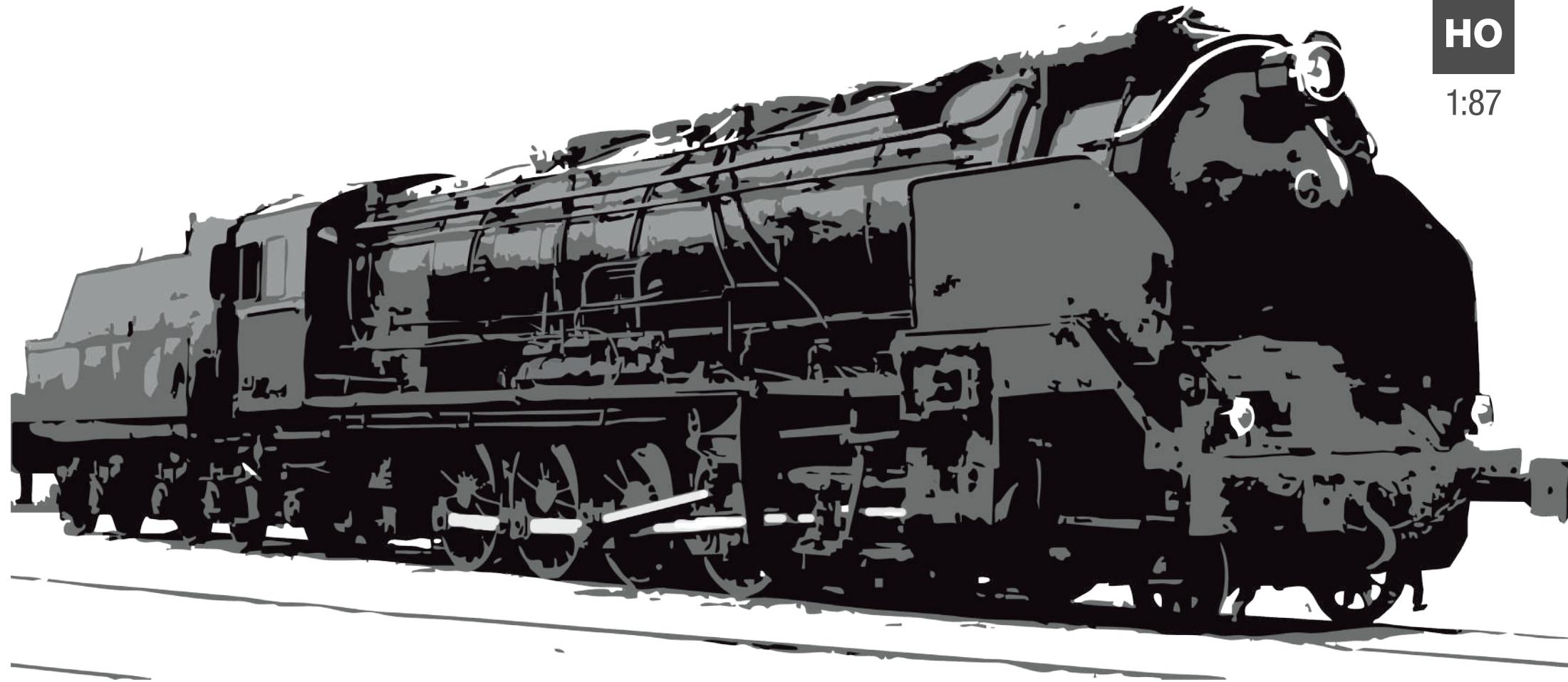


HO

1:87



Jouef

Rivarossi®

Electrotren®

Lima®

2026



Jouef – Nouveautés et collection 2026

Jouef est fier de vous présenter son nouveau catalogue 2026, riche en grandes nouveautés très attendues et désormais disponibles. Chaque passionné de modélisme ferroviaire y trouvera le train de ses rêves au sein d'une gamme toujours plus complète et fidèle. La diversité de nos modèles vous permettra d'enrichir votre collection et de vivre pleinement votre passion, grâce à un vaste choix de matériels moteurs électriques, diesel et à vapeur, ainsi que de voitures voyageurs et de wagons de marchandises.

Cette année marque enfin la disponibilité de l'ensemble des nouveautés déjà annoncées, à commencer par les très attendus autorails RGP I, proposés dans toutes leurs versions. Mais le catalogue 2026 ne s'arrête pas là : il s'enrichit également de projets entièrement inédits, parmi lesquels la première série des locomotives diesel BB 66000, accompagnées de leur fourgon-chaudière

800 kg/h, totalement nouveau. C'est aussi le grand retour du TGV Réseau, décliné dans ses versions internationales actuelles, ainsi que celui de la magnifique 241 P, proposée également dans la livrée « musée », telle qu'elle est aujourd'hui préservée à la Cité du Train de Mulhouse. Après la sortie, à l'occasion du 80^e anniversaire de Jouef, de la CC 6500, nous proposons cette année le set complet des voitures du prestigieux train « Le Capitole », toutes équipées du décodeur innovant HM7000, offrant un contrôle avancé des fonctions sonores et d'éclairage.

Enfin, ne manquez pas de découvrir notre large sélection de nouveaux wagons, de tous types, arborant des livrées emblématiques et particulièrement attractives, pour donner encore plus de réalisme à vos compositions.

241-P

© Photos taken at the Cité du Train Museum in Mulhouse



Les 241 P : dernières grandes locomotives à vapeur françaises

Les 241-P constituent la dernière série de locomotives à vapeur construite en France. Produites à 35 exemplaires entre 1948 et 1952, ces imposantes « Mountain » furent d'abord affectées aux régions Sud-Est et Nord. L'électrification progressive de l'axe Paris-Lyon les repoussa vers la relation Lyon-Marseille, avant qu'elles ne soient mutées à Nevers, puis réparties vers l'Est et l'Ouest, où elles assureront notamment la traction de lourds trains pour la Bretagne. La dernière 241-P en service fut radiée dans la région Ouest en septembre 1969, marquant la fin d'une époque.

HJ2477/HJ2477S

NEW 2026



SNCF, locomotive à vapeur 241 P 16 avec tender 34 P 308 « Cité du Train »

SNCF, Dampflokomotive 241 P 16 mit Tender 34 P 308 „Cité du Train“

SNCF, locomotiva a vapore 241 P 16 con tender 34 P 308 «Città del Treno»

SNCF, locomotora de vapor 241 P 16 con tender 34 P 308 «Cidade do Trem»

SNCF, steam locomotive 241 P 16 with tender 34 P 308 "Cité du Train"



Sortie des usines du Creusot en 1950, elle est accompagnée du tender 34 P 308 d'une réserve de 11 tonnes de charbon et de 36 m³ d'eau. Cette 241 P de 4000 CV était en tête de trains de 700 à 800 tonnes, et pouvait atteindre les 120km/h. En 23 ans de carrière, elle aura parcouru un total de 1 640 498 km avant de démarrer sa seconde vie au musée du Patrimoine SNCF.



V - VI

315 → NEM 660

K

↔ oo

oo ↔



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ2478/HJ2478S

NEW 2026



SNCF, locomotive à vapeur 241 P 31 avec tender 34 P

SNCF, Dampflokomotive 241 P 31 mit Tender 34 P

SNCF, locomotiva a vapore 241 P 31 con tender 34 P

SNCF, locomotora de vapor 241 P 31 con tender 34 P

SNCF, steam locomotive 241 P 31 with tender 34 P



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



III → NEM 660

315 →

K

↔ oo

oo ↔

Locomotive Diesel 040 DG / BB 66000

La locomotive 040 DG, connue par la suite sous le nom de BB 66000, représente un chapitre majeur dans la modernisation du réseau ferroviaire français dans les années 1960. Conçue par la SNCF pour remplacer les locomotives à vapeur sur les lignes non électrifiées, cette machine diesel-électrique s'est distinguée par sa polyvalence, sa fiabilité et son design compact. Introduite en 1960, la série initiale a été numérotée 040 DG 1–40, avant de s'étendre pour atteindre 318 unités.

Avec l'adoption de la nouvelle numérotation à la SNCF en 1962, la série a été rebaptisée BB 66000, tout en conservant les caractéristiques qui en avaient fait la locomotive appréciée des opérateurs : moteur diesel SACM MGO V16 BSHR, transmission électrique, essieux Bo-Bo, et vitesse maximale de 120 km/h. Son poids d'environ 68 tonnes et sa structure compacte permettaient d'opérer efficacement tant sur les lignes principales que sur les lignes secondaires, avec une consommation maîtrisée et une excellente maniabilité.

Ces locomotives ont été conçues comme des machines « polyvalentes » : elles pouvaient tracter des trains de voyageurs, des convois de marchandises ou effectuer des manœuvres en dépôt, s'adaptant aux besoins d'un réseau en pleine modernisation. Grâce à leur fiabilité, de nombreuses unités sont restées en service pendant plusieurs décennies, témoignant de la pertinence du projet et de la qualité de leur construction.



Les différentes séries de fourgons-chaudières de 800 kg/h

Pendant des décennies, le chauffage des trains voyageurs est assuré par la locomotive à vapeur. L'arrivée de la traction électrique et diesel pose le problème du chauffage des ces trains à cause de l'équipement de ces dernières. Si l'on excepte les CC 65000, A1A-A1A 68000 et 68500 qui sont équipés d'une chaudière, il faut donc ajouter un wagon spécifique assurant la fourniture de la vapeur: le **fourgon-chaudière**.

La SNCF lance en 1958 un nouveau programme de transformation de fourgon chaudière, nécessaire avec l'arrivée des 040 DG (BB 66000), non pourvues de chaudière: le type 800 kg/h. Les Ateliers SNCF de Levallois sortent deux prototypes en 1958 (les futurs C 745 et 746, avec caisse pourvue d'une intercirculation).

Une première série est construite par Carel et Fouché entre 1958 et 1960 avec donc une caisse avec intercirculation (les futurs C 747 à 754). C'est au tour des Ateliers Quatre-Mares à Sotteville de construire 40 fourgons-chaudières entre 1958 et 1962. Les caisses ne disposent plus de l'intercirculation (les futurs C 755 à 794).

Évolution des marquages et significations des lettres et codes :

Hmfp signifie :

- S : voiture spéciale
- H : chaudière de chauffage
- m : mécanique
- f : frein à vis
- p : intercirculation par passerelles

Les lettres C, a, i, p sont utilisées pour :
C : fourgon chaudière
a : à essieux
i : absence d'intercirculation
p : intercirculation par passerelles

HJ2473/HJ2473S

NEW 2026



SNCF, locomotive diesel 040 DG-18, jaune/bleue + fougon-chaudière 800 kg/h, SHmfp 568, livrée bleue foncé

SNCF, Diesellokomotive 040 DG-18, gelb/blau + Heizkesselwagen der Bauart 800 kg/h, SHmfp 568 in königsblauer Farbgebung

SNCF, locomotiva diesel 040 DG-18 gialla/bla + carro riscaldatore 800 kg/h, SHmfp 568, livrea blu scuro

SNCF, locomotora diésel 040 DG-18, amarilla/azul + vagón caldera del tipo 800 kg/h, SHmfp 568, decoración azul real

SNCF, diesel locomotive 040 DG-18, yellow/blue livery + 800 kg/h heating van, SHmfp 568, deep blue livery



© Thierry Leleu, avec l'aimable autorisation de Ferrovissime et Loco Revue



© Avec l'aimable autorisation de Ferrovissime et LocoRevue





SNCF, locomotive diesel BB 66013, blanche/bleue + fourgon-chaudière 800 kg/h, SHmf 788, livrée bleu clair

SNCF, Diesellokomotive BB 66013, weiß/blau + Heizkesselwagen der Bauart 800 kg/h, SHmf 788, hellblaue Farbgebung

SNCF, locomotiva diesel BB 66013 bianca/bla + carro riscaldatore 800 kg/h, SHmf 788, livrea blu chiaro

SNCF, locomotora diésel BB 66013, blanca/azul + vagón caldera del tipo 800 kg/h, SHmf 788, decoración azul claro

SNCF, diesel locomotive BB 66013, white/blue livery + 800 kg/h heating van, SHmf 788, light blue livery

Points forts des nouveaux modèles de la BB 66000

- Éclairage frontal et arrière alternant avec le sens de la marche, commutable séparément en mode numérique
- Flancs de bogies redessinés, fidèles à la version des bogies des BB 66000 de la première sous-série
- Capots moteurs entièrement nouveaux, conformes à la version de la première sous-série
- Toitures de cabine entièrement redessinées, fidèles à la silhouette de la première sous-série
- Différences réalistes respectées entre les numéros d'immatriculation et les états de service de chaque locomotive
- Châssis en zamak
- Moteur hautes performances à 5 pôles avec volant d'inertie
- Prises de courant sur les 8 roues de la locomotive
- Interface numérique compacte NEM 662 (« Next-18 »)
- Boîtiers d'attelage NEM 362

Points forts des nouveaux modèles de fourgons chaudières 800 kg/h

- Construction entièrement nouvelle
- Différences spécifiques entre les sous-séries respectées selon le modèle réel :
 - Faces frontales avec ou sans porte d'intercirculation
 - Marchepieds différents sous les portières d'accès
 - Différentes variantes de toitures
 - Versions avec et sans trappe latérale de remplissage d'eau
- Châssis finement détaillés avec système de freinage complet, etc.
- Boîtiers d'attelage NEM 362
- Mécanisme d'attelage court aux deux extrémités du wagon
- Modèle en plastique ABS de haute qualité avec lest métallique intégré au châssis pour des caractéristiques de roulement optimales



HJ2475/HJ2475S

NEW 2026

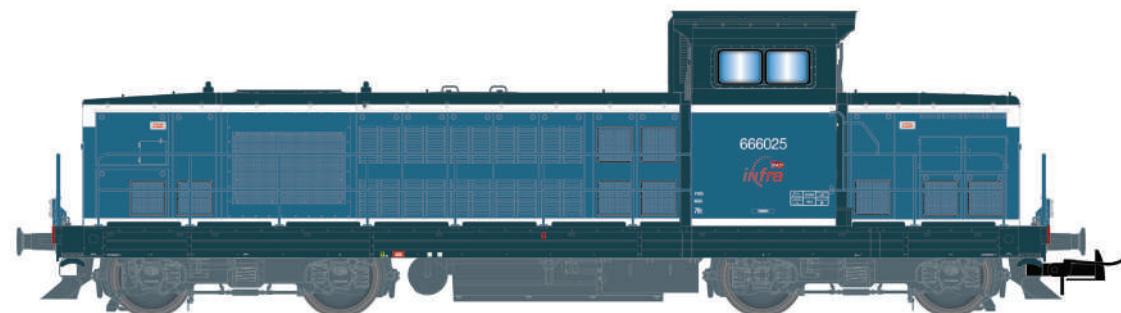
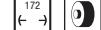
SNCF Infra, locomotive diesel BB 666025, livrée blanche/bleue

SNCF Infra, Diesellokomotive BB 666025, weiß-blau Farbgebung

SNCF Infra, locomotiva diesel BB 666025, livrea bianca/blu

SNCF Infra, locomotora diésel BB 666025, decoración blanco-azul

SNCF Infra, diesel locomotive BB 666025, white/blue livery



Les RGPI

Points forts des nouveaux modèles d'autorails de type RGPI de la SNCF

- Éclairage frontal et arrière alternant selon le sens de la marche, commutable séparément en mode numérique
- Éclairage intérieur de la cabine de conduite, du compartiment voyageurs ainsi que l'éclairage des instruments commutables séparément
- Différences réalistes respectées entre les numéros d'immatriculation et les états de service de chaque autorail
- Modèle équipé d'origine d'une figurine de conducteur en cabine de conduite
- Reproduction du moteur dans le compartiment moteur de l'autorail
- Châssis en métal injecté (die-cast)
- Moteur hautes performances à 5 pôles avec volant d'inertie.
- Prise de courant sur les 8 roues de l'élément moteur
- Interface numérique à 21 broches selon la norme NEM 660
- Boîtiers d'attelage NEM 362 avec cinématique d'attelage court à l'arrière de l'élément moteur et aux deux extrémités de la remorque pilote

Les Rames à Grand Parcours

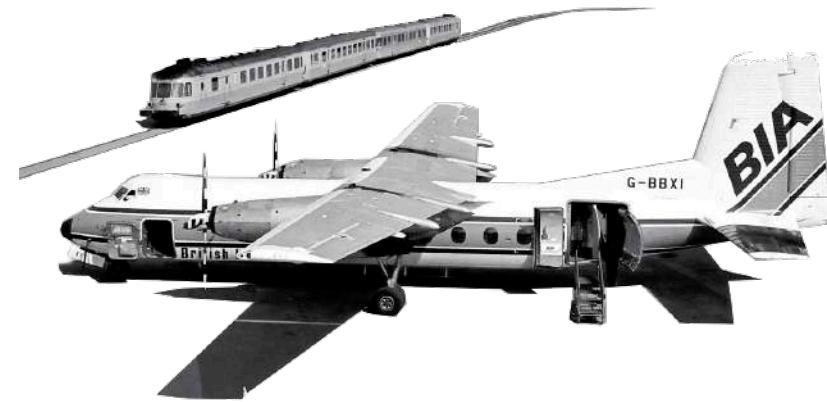
Les **Rames à Grand Parcours (RGPI)**, commandées par la SNCF en 1950, ont marqué une avancée dans les services de transport de longue distance. À partir de 1957, les RGPI I X 2770 ont pris en charge des lignes TEE

emblématiques telles que **L'Arbalète** (Paris-Zurich), **Le Parsifal** (Paris-Dortmund), et **Le Mont-Cenis** (Lyon-Turin), assurant ainsi des liaisons de qualité entre la France et ses voisins européens.

Entre **1985 et 1991**, les RGPI ont subi une modernisation : renforcement de la face avant, ajout d'aménagements intérieurs inspirés des Z2, et cabines de conduite modernisées.

Flèche d'argent

Correspondance entre train et avion à l'aéroport du Touquet dans le cadre de la liaison Paris-AnGLETERRE. 1979.



HJ2461/HJ2461S

NEW



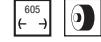
SNCF, autorail diesel RGP I avec remorque, livrée TEE rouge/beige

SNCF, Dieseltriebwagen RGP I mit Beiwagen, rot/beige TEE-Farbgebung

SNCF, automotrice diesel RGP I con rimorchio, livrea TEE rosso/beige

SNCF, automotor diésel RGP I con remolque, decoración TEE roja/beige

SNCF, diesel railcar RGP I with trailer in red/beige TEE livery



Le TEE « **Parsifal** » (TEE 155/190) a été lancé le 3 Octobre 1957, établissant une liaison rapide entre **Paris** et **Dortmund**. Ce train prestigieux, qui partait tôt le matin et revenait en soirée, a rapidement gagné en popularité.

En été 1958, il a ajouté des arrêts à Düsseldorf, Duisburg et Bochum, bien que l'arrêt à Herbesthal ait été supprimé, puis rétabli un an plus tard. Avec des rames **RGP I** en rotation quotidienne, le Parsifal incarnait le confort et l'élegance, offrant aux voyageurs une expérience de voyage inégalée à une époque où le train symbolisait le luxe en Europe.



© Jean-Philippe Thernisien

HJ2462/HJ2462S

NEW



SNCF, autorail diesel RGP I avec remorque, livrée vert/beige

SNCF, Dieseltriebwagen RGP I mit Beiwagen, grün-beige Farbgebung

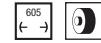
SNCF, automotrice diesel RGP I con rimorchio, livrea verde/beige

SNCF, automotor diésel RGP I con remolque, decoración verde/beige

SNCF, diesel railcar RGP I with trailer, green/beige livery



© Jean-Philippe Thernisien



HJ2463/HJ2463S

NEW



SNCF, autorail diesel RGP I avec remorque, livrée gris béton/orange « Alpazur »

SNCF, Dieseltriebwagen RGP I mit Beiwagen, grau beton-orangene Farbgebung „Alpazur“

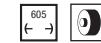
SNCF, automotrice diesel RGP I con rimorchio, livrea grigio béton/arancio "Alpazur"

SNCF, automotor diésel RGP I con remolque, decoración gris béton/naranja "Alpazur"

SNCF, diesel railcar RGP I with trailer in grey béton/orange livery "Alpazur"



© Jean-Philippe Thernisien



Jouef

Vossloh DE 18

Les locomotives diesel-électriques **Vossloh DE 18** sont de véritables bijoux de technologie sur le réseau ferroviaire européen, et les modèles **HJ2471/S d'Europoorte** en livrée argent/bleue et **HJ2472/S de Millet Rail** en livrée orange/grise ne font pas exception. La conception de la Vossloh DE 18 a été influencée par des innovations dans l'efficacité énergétique.

Depuis leur lancement sur le marché en 2014, Vossloh a vendu plus de 130 locomotives DE 18 à plusieurs clients dans divers pays européens, comme la SNCF/Akiem, la DB et, plus récemment, le FS italien. Les locomotives fonctionnent aujourd'hui de manière fiable pour manœuvres et comme locomotives de ligne.

Les points forts

- Châssis en zamak
- Carrosserie en plastique de haute qualité
- Moteur de haute performance à cinq pôles avec volants d'inertie
- Inversion des feux en fonction du sens de marche, feux qui peuvent être commutés séparément (avant et arrière) en mode numérique
- Éclairage intérieur dans la cabine du conducteur
- Tableau de bord lumineux
- Attelages numériques pour les versions digitales
- Prise de courant sur les 8 roues de la locomotive



HJ2471/HJ2471S

NEW



EUROPORTE, locomotive diesel-electrique type Vossloh DE 18, livrée argent/bleue

EUROPORTE, dieselelektrische Lokomotive des Typs Vossloh DE 18, silber/blaue Farbgebung

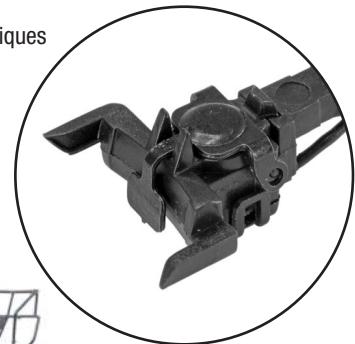
EUROPORTE, locomotiva diesel-elettrica Vossloh DE 18, livrea argento/blu

EUROPORTE, locomotora diésel Vossloh DE 18, decoración plateada/azul

EUROPORTE, diesel-electric locomotive Vossloh DE 18, silver/blue livery



Attelages fonctionnels numériques



HJ2472/HJ2472S

NEW



Millet Rail, locomotive diesel-electrique type Vossloh DE 18, livrée orange/grise

Millet Rail, dieselelektrische Lokomotive des Typs Vossloh DE 18, orange/grau Farbgebung

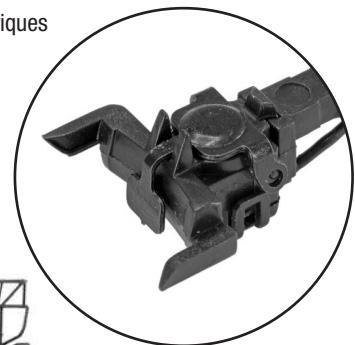
Millet Rail, locomotiva diesel-elettrica Vossloh DE 18, livrea arancio/grigio, ep. VI

Millet Rail, locomotora diésel Vossloh DE 18, decoración naranja/gris

Millet Rail, diesel-electric locomotive Vossloh DE 18, orange/grey livery



Attelages fonctionnels numériques



SNCF, autorail diesel bicaisse X 72500, véhicule d'essai ETCS

SNCF, 2-tlg. Dieseltriebwagen X 72500 als ETCS-Testfahrzeug

SNCF, doppia automotrice diesel X 72500, veicolo di prova ETCS

SNCF, automotor diésel de 2 coches X 72500, vehículo de prueba ETCS

SNCF, 2-unit diesel railcar X 72500 ETCS testing vehicle

X 72500 - XTER

Surnommés « aspirateurs », ils assurent des services TER et Intercités, le plus souvent sur des lignes non électrifiées. Ils succèdent aux rames à grand parcours (RGP I). Mis en service à partir de 1997, les X 72500 inaugurent une nouvelle génération d'autorails régionaux SNCF. Avec leur design moderne, leurs nez carénés et une vitesse maximale de 160 km/h - une première pour ce type de matériel - ils sont rapidement surnommés les « petits TGV ». Leur livrée métallisée gris 862 et bleu 239, ainsi que l'aménagement intérieur entièrement climatisé avec sièges individuels, marquent une nette montée en gamme.

Dotés d'une motorisation puissante (deux moteurs MAN 300 kW par motrice) et d'un groupe auxiliaire sur chaque caisse, les XTER offrent des

performances élevées, notamment en unités multiples. Leur attelage Scharfenberg les rend incompatibles avec les remorques XR existantes, mais garantit une exploitation optimisée entre X 72500.

Affectés d'abord aux relations Paris-Vendôme-Tours puis Paris-Granville, les X 72500 de cette dernière ligne reçoivent une remorque intermédiaire supplémentaire, également motorisée en auxiliaire, et ne portent pas l'autocollant TER de la série.

Progressivement, les XTER se déploient sur de nombreux axes : Marseille-Briançon, Valence-Grenoble-Chambéry-Genève, Mende-Nîmes-Montpellier, Clermont-Ferrand-Toulouse, Paris-Laon, Tours-Caen, etc. Une commande complémentaire porte le parc total de 105 à 117 rames,

plus 17 remorques, livrées en 2002.

Ils reprendront plusieurs relations emblématiques, notamment Lyon-Bordeaux après la retraite des RTG, ainsi que Lyon-Nantes via Moulins après le retrait des CC 72000.

En 2018, l'X 72633/34 a été retirée du parc TER et a subi des modifications pour devenir un autorail de mesures pour la nouvelle signalisation ETCS (European Train Control System), remplaçant le « Turbotrain » ETG précédemment utilisé. L'autorail a reçu l'instrument de mesure surnommé « BaliseLifeCheck » et une livrée dédiée.



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

SNCF, autorail diesel bicaisse X 72500 « PACA ZOU »

SNCF, 2-tlg. Dieseltriebwagen X 72500 „PACA ZOU“

SNCF, doppia automotrice diesel X 72500 "PACA ZOU"

SNCF, automotor diésel de 2 coches X 72500 «PACA ZOU»

SNCF, 2-unit diesel railcar X 72500 "PACA ZOU"

**X 72500 – Version PACA « ZOU ! »**

Vers la fin des années 2010, plusieurs X 72500 reçoivent la nouvelle livrée régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur « ZOU ! ». Ce pelliculage bleu et blanc dynamique modernise nettement l'apparence de ces autorails, tout en uniformisant la flotte régionale.

Affectées aux dessertes TER de la région PACA, ces rames assurent des relations variées entre littoral et arrière-pays, notamment autour de Marseille, Toulon et Nice. Cette mise en livrée « ZOU ! » s'accompagne de remises à niveau techniques visant à prolonger la carrière de la série, malgré les défauts historiques connus (groupes auxiliaires, portes, transmission).



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ2382/HJ2382S

NEW 2026



SNCF, coffret principal de 4 unités du TGV Réseau (variante tri-tension) InOui « Milan–Turin–Lyon–Paris »

SNCF, 4-tlg. Grundset des Hochgeschwindigkeitszug TGV Réseau (Dreisystemvariante) InOui „Mailand–Turin–Lyon–Paris“

SNCF, set base di 4 unità del TGV Réseau (versione tricorrente) InOui "Milano–Torino–Lione–Parigi"

SNCF, set base de 4 unidades del TGV Réseau (variante de tres sistemas) InOui «Milán–Turín–Lyon–París»

SNCF, 4-unit base pack of TGV Réseau tri-current, InOui "Milan–Turin–Lyon–París"



HJ3006

NEW 2026



SNCF, coffret supplémentaire de 3 voitures intermédiaires du TGV Réseau (variante tri-tension) InOui « Milan–Turin–Lyon–Paris », no. 1/2

SNCF, 3-tlg. Set Zwischenwagen des TGV Réseau (Dreisystemvariante) InOui „Mailand–Turin–Lyon–Paris“, Nr. 1/2

SNCF, set aggiuntivo di 3 unità del TGV Réseau (versione tricorrente) InOui "Milano–Torino–Lione–Parigi", no. 1/2

SNCF, set de 4 coches intermedios del TGV Réseau (variante de tres sistemas) InOui «Milán–Turín–Lyon–París», no. 1/2

SNCF, 3-unit intermediate coaches pack of TGV Réseau tri-current, InOui "Milan–Turin–Lyon–París", no. 1/2



HJ3007

NEW 2026



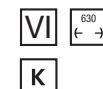
SNCF, coffret supplémentaires de 3 voitures intermédiaires du TGV Réseau (variante tri-tension) InOui « Milan–Turin–Lyon–Paris », no. 2/2

SNCF, 3-tlg. Set Zwischenwagen des TGV Réseau (Dreisystemvariante) InOui „Mailand–Turin–Lyon–Paris“, Nr. 2/2

SNCF, set aggiuntivo di 3 unità del TGV Réseau (versione tricorrente) InOui "Milano–Torino–Lione–Parigi", no. 2/2

SNCF, set de 4 coches intermedios del TGV Réseau (variante de tres sistemas) InOui «Milán–Turín–Lyon–París», no. 2/2

SNCF, 3-unit intermediate coaches pack of TGV Réseau tri-current, InOui "Milan–Turin–Lyon–París", no. 2/2



Les points forts du nouveau modèle Jouef

- Première reproduction du TGV Réseau par Jouef-Hornby, avec livrées inédites
- Nouveaux pantographes des types GPU et CX, différent selon la version reproduite
- Reproduction des cabines améliorée, avec nouveaux vitrages et pièces rapportés
- Système électrique avec feux blancs, rouges et troisième feu tous indépendants
- Nouvelles pièces rapportées pour motrices et voitures intermédiaires, selon la version reproduite.



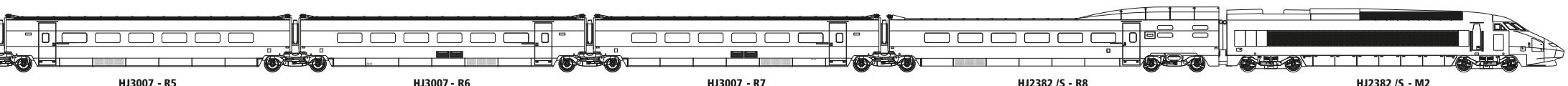


Milan – Turin – Lyon – Paris : l'axe ferroviaire transalpin

La ligne à grande vitesse reliant Milan, Turin, Lyon et Paris est un parcours qui raconte l'histoire des paysages et des villes européennes à travers la modernité du voyage ferroviaire. Depuis le cœur du nord de l'Italie, à travers les quartiers et les gares animées de Milan et de Turin, le train s'élance vers les Alpes, suivant des vallées et des pentes escarpées, traversant des tunnels creusés dans la roche et des viaducs dominant les rivières en contrebas. Au-delà des montagnes, le panorama s'ouvre sur les plaines françaises et les villes historiques,

jusqu'à atteindre Lyon, puis enfin Paris, où le train arrive au cœur de la capitale française, symbole d'une Europe connectée. Cette ligne possède des racines historiques profondes : dès le XIXe siècle, les premières voies ferrées italiennes et françaises traversaient la vallée de Suse et la Maurienne, surmontant les défis alpins grâce à des tunnels et des viaducs pionniers. Au XXe siècle, des trains prestigieux tels que le TEE « Le Cisalpin » puis le service « Artesia » qui reliaient Milan à Paris, offraient confort et rapidité à l'échelle internationale.

Avec l'avènement du TGV la ligne a connu une transformation profonde, en particulier avec le service Artesia, fruits de la collaboration entre la SNCF et les FS, chemins de fer Italien. Les TGV Réseau Tri courants capables de s'affranchir des frontières et offrant une meilleure capacité de transport, permettant également de circuler sur les lignes à grande vitesse et également sur les lignes classiques ont grandement participé au renouveau de ces relations.



HJ2483/HJ2483S

NEW 2026



EuroStar PBA, 2^{ème} re-décoration, coffret principal de 4 unités

EuroStar PBA, 2. Re-Design, 4-tlg. Grundset

EuroStar PBA, secondo restyling, set base di 4 unità

EuroStar PBA, 2.^o rediseño, set base de 4 coches

EuroStar PBA, 2nd re-design, 4-unit base pack



HJ3020

NEW 2026



EuroStar PBA, 2^{ème} re-décoration, coffret de 3 voitures supplémentaires, 2x 1^{ère} classe + bar

EuroStar PBA, 2. Re-Design, 3-tlg. Set Zwischenwagen bestehend aus 2 x 1. Klasse-Wagen + Bar

EuroStar PBA, secondo restyling, set di 3 carrozze aggiuntive, 2 di 1^a classe + carrozza bar

EuroStar PBA, 2.^o rediseño, set de 3 coches complementarios, 2x 1^a clase + cafetería

EuroStar PBA, 2nd re-design, 3-unit additional coaches, 2 x 1st class coaches + bar coach



HJ3021

NEW 2026



EuroStar PBA, 2^{ème} re-décoration, coffret de 3 voitures supplémentaires 2^{ème} classe

EuroStar PBA, 2. Re-Design, 3-tlg. Set Zwischenwagen bestehend aus drei Wagen 2. Klasse

EuroStar PBA, secondo restyling, set di 3 carrozze aggiuntive di 2^a classe

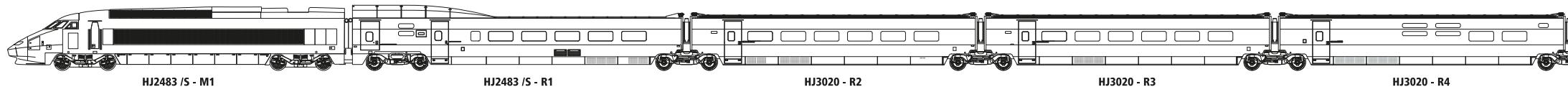
EuroStar PBA, 2.^o rediseño, set de 3 coches complementarios de 2^a clase

EuroStar PBA, 2nd re-design, 3-unit additional 2nd class coaches



Les points forts du nouveau modèle Jouef

- Première reproduction du EuroStar PBA par Jouef-Hornby, avec livrées inédites
- Nouveaux pantographes des types GPU et CX, différent selon la version reproduite
- Reproduction des cabines améliorée, avec nouveaux vitrages et pièces rapportées
- Système électrique avec feux blancs, rouges et troisième feu tous indépendants
- Nouvelles pièces rapportées pour motrices et voitures intermédiaires, selon la version reproduite.





Eurostar : l'héritage de Thalys

Thalys est né dans les années 1990 d'une coopération entre les chemins de fer français (SNCF), belges (SNCB), néerlandais (NS) et allemands (DB), avec l'objectif de créer un service ferroviaire international à grande vitesse reliant la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le service commercial débute en juin 1996 sur les axes principaux **Paris–Bruxelles–Amsterdam** et **Paris–Bruxelles–Cologne**, grâce à des trains TGV adaptés aux différents systèmes ferroviaires nationaux.

Avec la mise en service progressive des lignes à grande vitesse en Belgique et aux Pays-Bas à la fin des années 1990, les temps de parcours diminuent et les fréquences augmentent.

Dans les années 2000, Thalys introduit plusieurs évolutions : nouvelles classes de service, politiques tarifaires internationales et, dès 2008, connexion Wi-Fi à bord.

Entre 2010 et 2020, le matériel roulant est modernisé, la structure du réseau est stabilisée et les liaisons principales (Paris–Amsterdam, Paris–Cologne, Bruxelles–Amsterdam) deviennent le cœur de l'offre. Thalys participe également à l'alliance Railteam, favorisant une meilleure interopérabilité entre les opérateurs européens à grande vitesse.

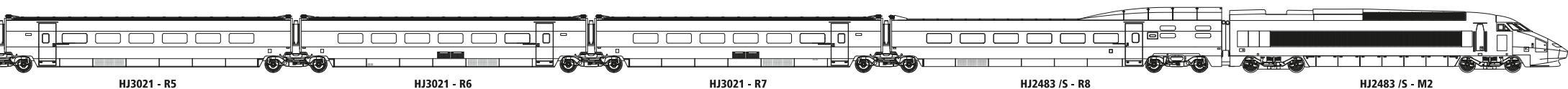
En 2022, le projet Green Speed est lancé afin de fusionner Thalys et Eurostar, l'opérateur actif sur les liaisons à grande vitesse via le tunnel sous la Manche. La fusion est finalisée en 2023, année où la marque Thalys disparaît officiellement pour être intégrée à **Eurostar**.

Depuis cette date, toutes les lignes et tous les trains Thalys opèrent sous le nom Eurostar, tout en conservant leurs axes historiques entre la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Ils font désormais partie d'un réseau international unifié qui inclut également les services vers le Royaume-Uni.

Les rames PBA ont été mises en service en 1996 pour le lancement du service Thalys, reliant Paris, Bruxelles et Amsterdam. Basées sur le TGV Réseau, elles se distinguent par un nez effilé avec deux vitres frontales et une silhouette anguleuse. Les PBA sont tricourant, adaptées aux systèmes électriques de la France, de la Belgique et des Pays-Bas.

Le parc compte 9 rames appartenant à la SNCF.



HJ2479/HJ2479S

NEW 2026

F-SNCF, locomotive électrique tri-tension BB 36013 « Bonnencontre », livrée rouge/argent

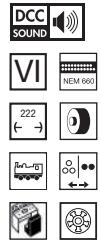
F-SNCF, Mehrsystemelektrolokomotive BB 36013 „Bonnencentre“, rot-silberne Farbgebung

F-SNCF, locomotiva elettrica tricorrente BB 36013 "Bonnencentre", livrea rossa/argento

F-SNCF, locomotora eléctrica multisistema BB 36013 «Bonnencentre», decoración roja-plata

F-SNCF, electric locomotive BB 36013 "Bonnencentre", red-silver livery

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ2480/HJ2480S ■

NEW 2026

SNCF, locomotive électrique tri-tension 436300 FRET, livrée grise/verte, avec SCMT pour l'Italie

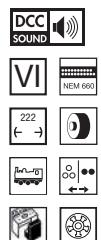
SNCF. Mehrsystemelektrolokomotive 436300 FRET grün-graue Farbgebung, mit SCMT für Italien

SNCF, locomotiva elettrica tricorrente 436300 ERET, livrea grigia e verde, con sistema SCMT per l'Italia

SNCF. locomotora eléctrica multisistema 436300 FRET. decoración verde-gris. con SCMT para Italia

SNCF electric locomotive 436300 EBET green/grey, with SCMT for Italy

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaie



HJ2468/HJ2468S

NEW

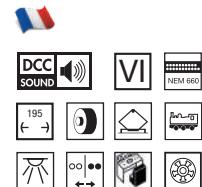
SNCF, locomotive électrique bicourant BB 26019, livrée bleue « Trains Spéciaux »

SNCF, elektrische Zweisystemlokomotive BB 26019, dunkelblaue Farbgebung „Trains Spéciaux“

SNCF, locomotiva elettrica bicolore BB 26019, livrea blu "Trains Spéciaux"

SNCF, locomotora eléctrica bitensión BB 26019, "Trains Spéciaux"

SNCF, electric locomotive BB 26019 "Trains Spéciaux", dark blue livery



HJ2469/HJ2469S

NEW

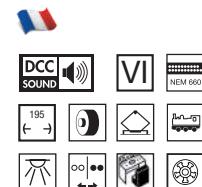
SNCF, locomotive électrique bicourant BB 426086, livrée « FRET » avec logo Carmillon, (Blason Cognac)

SNCF, elektrische Zweisystemlokomotive BB 426086, „FRET“-Farbgebung mit Carmillon-Logo, (Wappen Cognac)

SNCF, locomotiva elettrica biconrente BB 426086, livrea "FRET" con logo Carmillon, (Stemma Cognac)

SNCF, locomotora eléctrica bitensión BB 426086, decoración "FRET" con logotipo Carmillon, (Escudo Cognac)

SNCF, electric locomotive BB 426086, "FRET" livery with Carmillon logo, (Coat of Arms Cognac)



HJ2470/HJ2470S

NEW

SNCF. locomotive électrique bicourant BB 26163R. livrée « fluo Grand Est »

SNCF, locomotive électrique bisectionnée BB 26163R, livrée "fluo Grand Est"

SNCF: locomotiva elettrica bicorrente BB 26163R, livrea "fluo Grand Est"

SNCF: locomotora eléctrica bitensión BB 26163B, decoración "fluo Grand Est"

SNCF, locomotora electrică bitension BB 26163B, dec



« Le Capitole »



Après l'étude et la mise en service des voitures "Mistral 69" aussi dénommées TEE 66, la SNCF décide de passer les trains « **Le Capitole** » et « L'Etandard » dans la catégorie des trains Trans Europ Express, TEE. Elle envisage aussi de faire circuler des trains de grand standing à 200 km/h sur les axes Paris-Marseille et Paris-Strasbourg. Les résultats prometteurs des essais de voitures à caisse inclinable pour compenser l'insuffisance de dévers, en inclinant la caisse dans les courbes au devers insuffisant et améliorer ainsi le ressenti de confort pour les voyageurs, conduit à concevoir des voitures équipées de ce dispositif.

La composition du Capitole en version TEE avec les Grand Confort était initialement de 10 voitures, mais en 1974 elle passa à 12. Les années 1980 ont vu la démocratisation des trains rapides, auparavant réservés à une clientèle « VIP » : les TEE laissèrent la place aux InterCity, qui comprenaient des voitures de seconde classe. Cela se produisit également en France. Dans un premier temps, les services TEE supplémentaires du vendredi et du dimanche furent supprimés, et le *Capitole du matin* au départ de Paris ainsi que celui *du soir* au départ de Toulouse furent remplacés par des trains rapides composés de Grand Confort en première classe et de voitures Corail en seconde : bien qu'empruntant le même tracé horaire, ces deux trains perdirent le nom de « Capitole ». Entre 1982 et 1984, un certain nombre de voitures Grand Confort furent réaménagées en voitures de seconde. Le train perdit l'appellation TEE, mais reprit le nom de Capitole pour toutes les circulations. Il poursuivit son service jusqu'au début des années 1990, lorsqu'il fut supplanté par le TGV Atlantique.

Le Capitole du Soir 1985, Toulouse / Paris - Austerlitz



HJ2372/S

HJ4202-1

HJ4202-2

HJ4201HM-1



À l'occasion de ses 80 ans en 2024, Jouef a lancé un coffret commémoratif du « **Le Capitole** » (réf. HJ2452/S).



Son et feux arrière rouges via Bluetooth ou DCC

Sur un réseau numérique, vous pouvez soit connecter cet élément à votre téléphone portable via l'application HMIDCC (téléchargeable sur l'Apple® App Store ou via Google® Play), soit à votre commande numérique DCC existante. Vous pouvez ainsi contrôler le son du fourgon générateur (F1, F5, F6, F7, F8, F9), différents sons ponctuels (F2, F3, F4, F11, F12, F13) ainsi que les feux arrière rouges (F21) situés à une extrémité de cette voiture.

HJ4201HM

NEW 2026

SNCF, coffret de 3 voitures « Le Capitole » 1985, A8u + Vru + A4Dtux

SNCF, 3-tlg. Set „Le Capitole“ 1985 (A8u, Vru, A4Dtux)

SNCF, set di 3 carrozze "Le Capitole" 1985: A8u + Vru + A4Dtux

SNCF, set de 3 coches «Le Capitole» 1985, A8u + Vru + A4Dtux

SNCF, 3-unit pack of "Le Capitole" 1985 (A8u, Vru, A4Dtux)



HM DCC

IV NEM 660

879 K

T

L

Le nouveau système d'éclairage de contact

- L'éclairage intérieur fonctionne déjà sur environ 5V, pas de piles
- Pour allumer ou éteindre, il suffit de toucher le toit à une extrémité
- Condensateur tampon de grande capacité pour les sections de voie sales ou d'autres problèmes de contact
- Fonction de mémoire pour l'état de l'éclairage intérieur (allumé/éteint)
- Cette fonctionnalité est utile pour les arrêts d'urgence numériques, l'arrêt d'une section entière de voie ou l'arrêt d'un train à une gare dans un système analogique
- La lumière peut être atténuee pour chaque voiture séparément en touchant simplement le toit pendant plus d'une seconde
- Le système est intégré lors de la fabrication, il n'y a pas besoin démonter la voiture ni de souder.



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ4201HM-2

HJ4202-3

HJ4203

HJ4204

HJ4201HM-3



SNCF, coffret de 3 voitures TEE « Le Capitole » 1985, A8u + A8tu + A3rtu

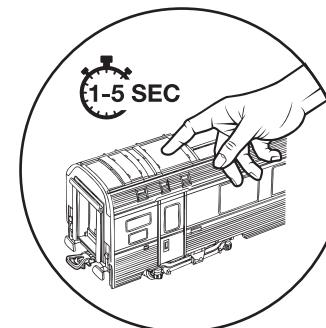
SNCF, 3-tlg. Set TEE „Le Capitole“ 1985 (A8u, A8tu, A3rtu)

SNCF, set di 3 carrozze TEE "Le Capitole" 1985: A8u + A8tu + A3rtu

SNCF, set de 3 coches TEE «Le Capitole» 1985, A8u + A8tu + A3rtu

SNCF, 3-unit pack of TEE "Le Capitole" 1985 (A8u, A8tu, A3rtu)

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ4203

NEW 2026

SNCF, voiture complémentaire « Le Capitole » 1985, B8u (ex-A8u)

SNCF, B8u (ex A8u), Ergänzungswagen für „Le Capitole“ 1985

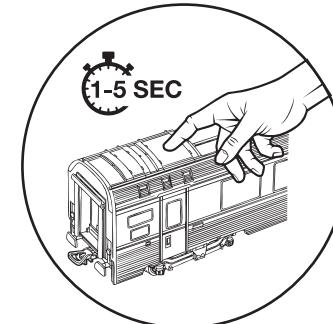
SNCF, carrozza aggiuntiva "Le Capitole" 1985, B8u (ex-A8u)

SNCF, coche complementario «Le Capitole» 1985, tipo B8u (ex-A8u)

SNCF, B8u (ex A8u), additional coach for "Le Capitole" 1985



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ4204

NEW 2026

SNCF, voiture complémentaire « Le Capitole » 1985, B8u (ex-A8u)

SNCF, B8u (ex A8u), Ergänzungswagen für „Le Capitole“ 1985

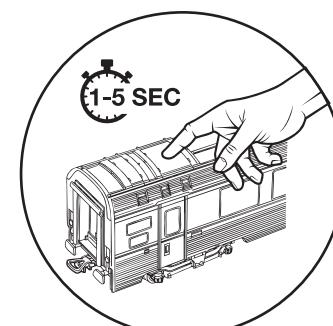
SNCF, carrozza aggiuntiva "Le Capitole" 1985, B8u (ex-A8u)

SNCF, coche complementario «Le Capitole» 1985, tipo B8u (ex-A8u)

SNCF, B8u (ex A8u), additional coach for "Le Capitole" 1985



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje





Sud-Express – L'icône du voyage international

Inauguré en 1887, le Sud-Express reliait Paris à Lisbonne, offrant aux voyageurs un trajet de nuit alliant confort, élégance et praticité. Symbole des trains internationaux d'après-guerre, il a marqué plusieurs générations par son ambiance raffinée et son service complet. Sa composition typique comprenait des voitures DEV inox courtes, solides et modernes, introduites dans les années 1950-60 pour les lignes secondaires et les parcours exigeants. Elles étaient souvent associées à des voitures CIWL de première classe, avec compartiments privés ou sièges confortables, décorées avec soin pour garantir un voyage agréable sur de longues distances. La voiture-restaurant CIWL offrait un service gastronomique à bord, avec cuisine intégrée et salle élégante, constituant un élément central de l'expérience Sud-Express.

HJ4213

NEW 2026

SNCF, coffret de 3 voitures « Sud Express », voiture-restaurant CIWL + 2 x DEV Inox courtes, no. 1/2

SNCF, 3-tlg. Set „Sud Express“, CIWL-Speisewagen + 2 x DEV Inox kurz, Nr. 1/2

SNCF, set di 3 carrozze "Sud Express", 1 x carrozza ristorante CIWL + 2 x DEV Inox corte, no. 1/2

SNCF, set de 3 coches «Sud Express», coche restaurante CIWL + 2 x DEV Inox corto, no. 1/2

SNCF, 3-unit pack of "Sud Express", CIWL restaurant coach + 2 x DEV Inox short, no. 1/2

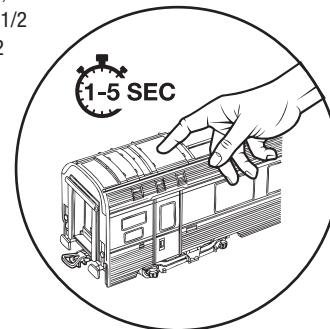


III - IV

807 K



AC H
HC6102



HJ4214

NEW 2026



SNCF, coffret de 3 voitures « Sud Express », voiture-salon CIWL + 2 x DEV Inox courtes, no. 2/2

SNCF, 3-tlg. Set „Sud Express“, CIWL-Salonwagen + 2 x DEV Inox kurz, Nr. 2/2

SNCF, set di 3 carrozze "Sud Express", 1 x carrozza salone CIWL + 2 x DEV Inox corte, no. 2/2

SNCF, set de 3 coches «Sud Express», coche salón CIWL + 2 x DEV Inox corto, no. 2/2

SNCF, 3-unit pack of "Sud Express", CIWL salon coach + 2 x DEV Inox short, no. 2/2

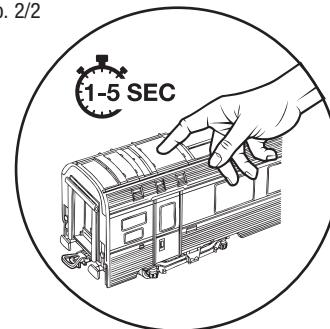


III - IV

807 K



AC H
HC6102



SNCF, coffret de 4 voitures "Mistral 69" TEE « Jules Verne », n.1/2

SNCF, 4-tlg. Set TEE „Jules Verne“ (Set 1 von 2)

SNCF, set di 4 carrozze "Mistral 69" TEE "Jules Verne", n.1/2

SNCF, set de 4 coches TEE "Jules Verne" (set 1 de 2)

SNCF, 4-unit set of TEE "Mistral 69" coaches "Jules Verne", no. 1/2



La série **Mistral 69**, lancée en 1969, en particulier les voitures TEE « Jules Verne » reliait Paris à différentes grandes villes, tout en proposant une ambiance raffinée à bord, avec des sièges confortables, des services de restauration, et un design inspiré par l'œuvre de l'écrivain éponyme.

**Le TEE « Jules Verne »**

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



III - IV

1168

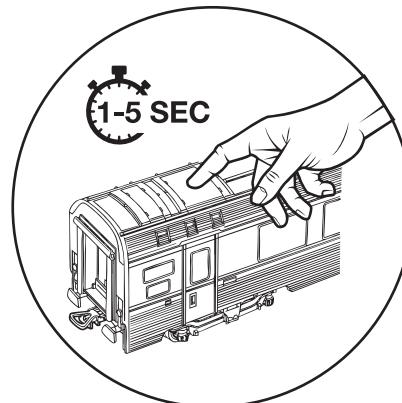
K

L

H

AC

HC6105



© Réseau RD Passion "La gare de Bléré la Croix"

**SNCF, coffret de 3 voitures TEE « Jules Verne », n.2/2**

SNCF, 3-tlg. Set TEE „Jules Verne“ (Set 2 von 2)

SNCF, set di 3 carrozze "Mistral 69" TEE "Jules Verne", n.2/2

SNCF, set de 3 coches TEE "Jules Verne" (set 2 de 2)

SNCF, 3-unit set of TEE "Mistral 69" coaches "Jules Verne", no. 2/2

**Le TEE « Jules Verne »**

Le TEE « Jules Verne » circulait le matin de Nantes à Paris avec le numéro TEE 30 et en fin d'après-midi de Paris à Nantes avec le numéro TEE 31, avec un unique arrêt intermédiaire à Angers. À sa création, le 28 septembre 1980, il est tracté par une CC 72000, même sur la section électrifiée entre Le Mans et Paris. Ses horaires de circulation sont proches de ceux du Maine Océan et la durée du trajet est de 3 h 17 dans chaque sens.

Les voitures des nouveaux articles Jouef **HJ4205** et **HJ4206HM** sont équipées du système innovant d'éclairage par contact, fonctionnant aussi bien en mode analogique qu'en mode numérique. Ce système s'active simplement en touchant du bout du doigt un point précis sur la partie supérieure du toit de chaque voiture.

De plus, l'article **HJ4206HM** est doté d'un décodeur sonore Hornby BLE qui reproduit le son d'origine du moteur diesel de la voiture génératrice. Ce décodeur peut être contrôlé via Bluetooth à l'aide de votre téléphone mobile ou tablette, sans nécessiter de système numérique existant, ou bien par DCC, bien entendu.

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

**HMDCC**

876



HC6105

**Son et feux arrière rouges via Bluetooth ou DCC**

Sur un réseau numérique, vous pouvez soit connecter cet élément à votre téléphone portable via l'application HMDCC (téléchargeable sur l'Apple® App Store ou via Google® Play), soit à votre commande numérique DCC existante. Vous pouvez ainsi contrôler le son du fourgon génératrice (F1, F5, F6, F7, F8, F9), différents sons ponctuels (F2, F3, F4, F11, F12, F13) ainsi que les feux arrière rouges (F21) situés à une extrémité de cette voiture.

SNCB/SNCF, coffret « Train Auto-Couchette », composé de 1 x WR SNCB ex CIWL + 1 x WL T2 SNCF + 1 x DD SNCB

SNCB/SNCF, Autoreisezug, bestehend aus WR (ex CIWL) SNCB + SNCF, WL T2 + DDm Autotransportwagen

SNCB/SNCF, set "Train Auto-Couchette", composto da 1 x WR SNCB ex CIWL + 1 x WL T2 SNCF + 1 x DD SNCB

SNCB/SNCF, tren nocturno con autoexpreso, incluye WR (ex CIWL) SNCB + SNCF, WL T2 + vagón portacoches DDm

SNCB/SNCF, set motorail train, including 1 x WR SNCB ex CIWL + 1 x WL T2 SNCF + 1 x DD SNCB

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



IV - V

873

K

L



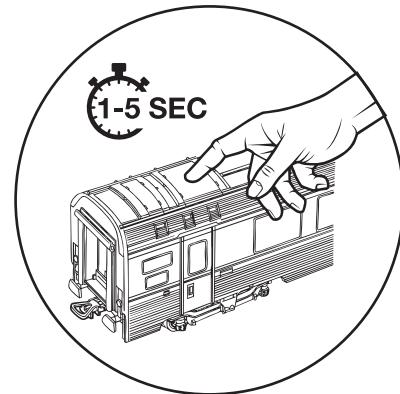
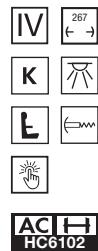
CIWL, voiture-restaurant « Libre-Service »

CIWL, Speisewagen „Libre-Service“, blaue Farbgebung

CIWL, carrozza ristorante "Libre-Service"

CIWL, coche restaurante "Libre-Service"

CIWL, restaurant coach "Libre-Service", blue livery



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



© Réseau RD Passion "La gare de Bléré la Croix"

CIWL et l'Innovation du Voyage de Luxe

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) incarne l'élégance et l'innovation dans l'univers du transport ferroviaire. Parmi ses créations les plus emblématiques figure la voiture-restaurant « Libre-Service », une idée révolutionnaire qui a transformé l'art de dîner en voyage. En proposant un service rapide et accessible sans compromis sur la qualité, la voiture-restaurant « Libre-Service » a démocratisé l'expérience culinaire haut de gamme, offrant aux voyageurs un parfait équilibre entre praticité et raffinement. Chaque détail, du design fonctionnel des intérieurs aux menus soigneusement élaborés, reflétait l'engagement de la CIWL à faire de chaque trajet une expérience unique et inoubliable. Les cuisines des voitures-restaurants étaient de véritables chefs-d'œuvre d'ingénierie : des espaces ultra-compacts où des chefs talentueux préparaient des plats dignes des meilleurs restaurants, souvent dans des conditions de mouvement et d'espace réduites.

HJ4215

NEW 2026

SNCF, voiture DEV AO « Espace Animation »

SNCF, Gesellschaftswagen der Bauart DEV AO „Espace Animation“

SNCF, carrozza DEV AO "Espace Animation"

SNCF, coche DEV AO «Espace Animation»

SNCF, DEV AO coach "Espace Animation"



IV	288
K	↔
L	↔
AC	H HC6102



L'unique voiture DEV "Espace Animation", mise en service en février 1959 et transformée en 1996, était basée à Bordeaux. Polyvalente, elle offrait 35 m² et un bar, et servait à diverses animations lors de trains spéciaux, à la manière des "Club 34". Ses portes et inscriptions deviendront ensuite bleues. Garée aux ateliers de Bordeaux, elle est aujourd'hui hors service. Il s'agit de l'une des rares voitures DEV à avoir reçu une livrée "Corail".

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ4216

NEW 2026

SNCF, voiture de cantonnement type DEV AO , livrée bleue/blanche

SNCF, Bauzugwagen der Bauart DEV AO, blau-weiße Lackierung

SNCF, carrozza da cantiere DEV AO, livrea blu/bianca

SNCF, coche DEV AO para mantenimiento, decoración azul y blanca

SNCF, DEV AO service coach, blue/white livery



IV - V
288
K
L

AC	H HC6102
----	-------------



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ4212

NEW 2026

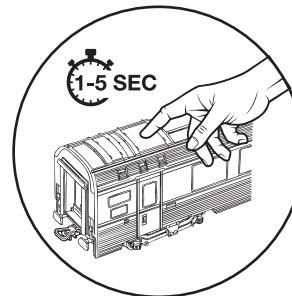
SNCF, voiture de mesure spécialisée dans les transmissions sol-train, Ex A3rtu

SNCF, Funktechnikwagen, grau-rote Farbgebung

SNCF, carrozza di misurazione per trasmissioni terra-treno, ex A3rtu

SNCF, coche de tecnología de radio, decoración gris y roja

SNCF, radio engineering coach, grey and red livery



Parmi le matériel roulant SNCF destiné au contrôle de l'infrastructure, la voiture « 198 » est spécialisée pour les mesures et essais des communications entre le train et le sol, ou plus récemment de la technologie GSM-R. Dérivée d'une voiture Grand Confort ex A3rtu avec bar, elle a été peinte initialement en livrée Béton 804 avec bandes rouges, comme les autres voitures de mesures similaires de l'époque.



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ4209

NEW



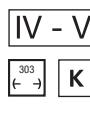
SNCF, wagon porte-autos DD DEV 66, livrée verte avec logo blanc « Encadré », avec des panneaux de protection semi-transparents

SNCF, Autotransportwagen DD DEV 66, grün mit weißem „Encadré“-Logo, mit semitransparenten Schutzpaneelen

SNCF, carro trasporto auto DD DEV 66, livrea verde con logo "Encadré" bianco, con griglie laterali di protezione

SNCF, vagón portacoches DD DEV 66, decoración verde con logotipo blanco "Encadré", con paneles de protección semitransparentes

SNCF, car transporter DD DEV 66, green with white "Encadré" logo, with semi-transparent protective panels



- Nouvel outillage pour les panneaux latéraux de protection
- Châssis en métal coulé sous pression, offrant au wagon la stabilité requise, un centre de gravité bas et, par conséquent, d'excellentes caractéristiques de roulage
- Gravure fine et très détaillée des tôles cannelées sur les niveaux supérieur et inférieur



Jouef

HJ6321

NEW 2026

SNCF, wagon à parois coulissantes à 4 essieux type Habis, « FRANPRIX », livrée beige

SNCF, 4-achs. Schiebewandwagen Typ Habis „FRANPRIX“, beige Farbgebung

SNCF, carro a pareti scorrevoli a 4 assi tipo Habis, "FRANPRIX", livrea beige

SNCF, vagón de paredes corredizas de 4 ejes tipo Habis, «FRANPRIX», decoración beige

SNCF, 4-axle sliding-walls wagon type Habis "FRANPRIX", beige livery



IV
234
← →

K



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6322

NEW 2026

SNCF, wagon à parois coulissantes à 4 essieux type Habis, « Kronenbourg », chassis bleu

SNCF, 4-achs. Schiebewandwagen Typ Habis „Kronenbourg“, blaues Fahrgestell

SNCF, carro a pareti scorrevoli a 4 assi tipo Habis, "Kronenbourg", telaio blu

SNCF, vagón de paredes corredizas de 4 ejes tipo Habis, «Kronenbourg», chasis azul

SNCF, 4-axle sliding-walls wagon type Habis "Kronenbourg", blue chassis



V - VI

463
← →

K



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6325

NEW 2026

SNCF, coffret de 2 wagons à 2 essieux type Gs, livrée marron, un d'eux avec feux de fin de convoi

SNCF, 2-tlg. Set gedeckter Güterwagen der Bauart Gs, braune Farbgebung, einer mit Zugschlusslaternen

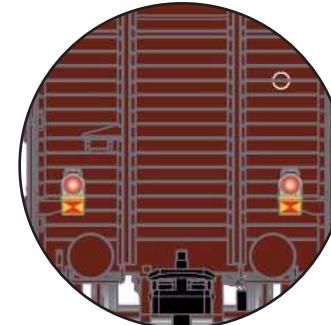
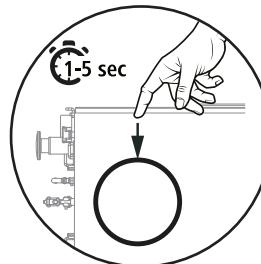
SNCF, set di 2 carri a 2 assi tipo Gs, livrea marrone, uno con luci di coda

SNCF, set de 2 vagones cerrados de 2 ejes tipo Gs, decoración marrón, uno con luces de cola

SNCF, 2-unit pack of Gs wagons, brown livery, one with rear red lights



Éclairage intérieur avec commande tactile



AVEC FEUX DE FIN DE CONVOI

Carte électronique interne montée sur un connecteur, équipée de LED rouges fixes ou clignotantes selon la version des feux arrière, reproduite pour le modélisme ferroviaire.

PILE NON INCLUSE



HJ6332

NEW 2026

ETF, coffret de 2 wagons Res pour le train de maintenance, avec conteneurs + wagon à parois coulissantes Habilis

ETF, 2-tlg. Set Bauzug, Res mit Lagercontainer + Habilis-Schiebewandwagen

ETF, set di 2 carri Res per treno di manutenzione, con container + carro a pareti scorrevoli tipo Habilis

ETF, set de 2 vagones del tren de mantenimiento Res con contenedor de almacenamiento + vagón de paredes corredizas Habilis

ETF, 2-unit pack of maintenance train, Res with container + Habilis



HJ6331

NEW 2026

CH-FRA, wagon plateforme à 4 essieux Res, « FERROVIAIRE RHONE-ALPES », livrée bleu-gris

CH-FRA, 4-achs. Rungenwagen, Res „FERROVIAIRE RHONE-ALPES“, blau-graue Lackierung

CH-FRA, carro pianale a 4 assi Res, "FERROVIAIRE RHÔNE-ALPES", livrea blu-grigia

CH-FRA, vagón plataforma de 4 ejes Res, «FERROVIAIRE RHONE-ALPES», decoración azul grisácea

CH-FRA, 4-axle stake wagon, Res "FERROVIAIRE RHONE-ALPES", blue/grey



VI 229
← →

K

AC H
HC6100



HJ6308

NEW

SNCF, wagon plateforme à 4 essieux type Res, chargé de bogies Y25

SNCF, 4-achs. Flachwagen Typ Res, beladen mit Y25-Drehgestellen

SNCF, carro pianale a 4 assi tipo Res, con carrelli Y25

SNCF, vagón plataforma de 4 ejes tipo Res, cargado con bogies Y25

SNCF, 4-axle stake wagon, Res type, loaded with Y25 bogies



VI 229
← →

K

AC H
HC6100



HJ6309

NEW

SNCF Infra, wagon plateforme à 4 essieux type Uas (ex Res)

SNCF Infra, 4-achs. Rungenwagen des Typs Uas (ex Res)

SNCF Infra, carro pianale a 4 assi tipo Uas (ex Res)

SNCF Infra, vagón plataforma de 4 ejes tipo Uas (ex Res)

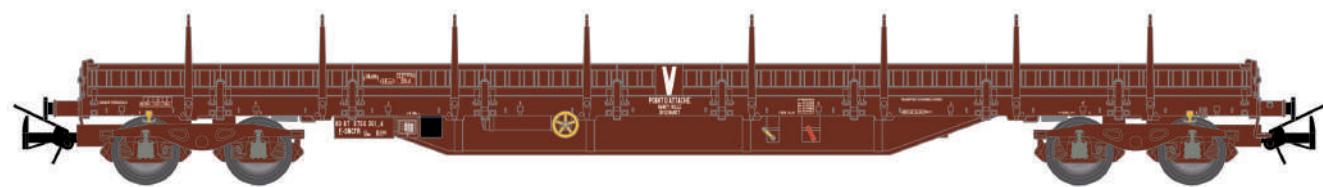
SNCF Infra, 4-axle stake wagon, Uas type (ex Res)



VI 229
← →

K

AC H
HC6100



HJ6310

NEW

SNCF, wagon plateforme à 4 essieux type Rs avec 2 conteneurs de 20' « Citroën », en livrée blanche

SNCF, 4-achs. Flachwagen Typ Rs mit 2 x 20'-Containern „Citroën“, in weißer Farbgebung

SNCF, carro pianale a 4 assi tipo Rs con 2 container da 20' "Citroën", livrea bianca

SNCF, vagón plataforma de 4 ejes tipo Rs con 2 contenedores de 20' "Citroën" blancos

SNCF, 4-axle stake wagon, Rs type with 2 x 20' container "Citroën", in white livery



IV 229

K

ACH HC6100



HJ6329

NEW 2026

CEMAT, wagon porte-conteneurs Sgnss, avec conteneur de 45 pieds « Safmarine », livrée verte

CEMAT, Containerwagen der Bauart Sgnss, grün, mit 45'-Container „Safmarine“

CEMAT, carro porta-container Sgnss, caricato con container da 45' "Safmarine", livrea verde

CEMAT, vagón portacontenedores Sgnss, con contenedor de 45 pies «Safmarine», decoración verde

CEMAT, Sgnss container wagon, green livery, loaded with 45' container "Safmarine"



VI 227

K

Fotomontaggio / Fotomontage / Photomontage / Fotomontage



HJ6330

NEW 2026

CEMAT, wagon porte-conteneurs Sgnss, avec conteneur de 45 pieds « LAHAYE », livrée verte

CEMAT, Containerwagen der Bauart Sgnss, grün, mit 45'-Container „LAHAYE“

CEMAT, carro porta- container Sgnss, caricato con container da 45' "LAHAYE", livrea verde

CEMAT, vagón portacontenedores Sgnss, con contenedor de 45 pies «LAHAYE», decoración verde

CEMAT, Sgnss container wagon, green, loaded with 45' container "LAHAYE"



VI 227

K

Fotomontaggio / Fotomontage / Photomontage / Fotomontage



Jouef

HJ6320

NEW 2026

SNCF, coffret de 2 wagons-trémies céréaliers à 4 essieux, avec parois latérales lisses et bombées, « MILLET », livrée grise

SNCF, 2-tlg. Set 4-achs. Getreidesilowagen „MILLET“, gerade und runde Seitenwände, graue Farbgebung

SNCF, set di 2 carri tramoggia per cereali a 4 assi, con fiancate piatte e arrotondate, "MILLET", livrea grigia

SNCF, set de 2 vagones tolva cerealera de 4 ejes, con paredes laterales rectas y redondeadas, «MILLET», decoración gris

SNCF, 2-unit pack of cereal hopper wagons "MILLET", flat and rounded walls, grey livery



VI	345
K	↔
AC	H HC6100



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6318

NEW 2026

SNCF, wagon-trémie pour transport de sucre à 4 essieux, « ANDROS », livrée verte

SNCF, 4-achs. Zuckersilowagen „ANDROS“, grün

SNCF, carro tramoggia per trasporto zucchero a 4 assi, "ANDROS", livrea verde

SNCF, vagón tolva de 4 ejes para azúcar, «ANDROS», decoración verde

SNCF, 4-axle hopper wagon "ANDROS" for transport of sugar, green livery



IV	175
K	↔
AC	H HC6100



HJ6319

NEW 2026

SNCF, wagon-trémie céréalier à 4 essieux, avec parois latérales lisses, « MILLET », livrée grise avec graffitis

SNCF, 4-achs. Getreidesilowagen mit geraden Seitenwänden, „MILLET“, graue Farbgebung mit Graffiti

SNCF, carro tramoggia per per trasporto cereali a 4 assi, con fiancate piatte, "MILLET", livrea grigia con graffiti

SNCF, vagón tolva cerealera de 4 ejes, con paredes laterales rectas, «MILLET», decoración gris con grafitis

SNCF, 4-axle flat-sided cereal hopper wagon, "MILLET", grey livery with graffiti



V	170
K	↔
AC	H HC6100



HJ6306

NEW 2026

SNCF, coffret de 2 wagons-trémie à 4 essieux Taoos, « DMI / Saint Gobain », livrée grise

SNCF, 2-tlg. Set 4-achs. Schwenkdachwagen der Bauart Taoos, „DMI / Saint Gobain“, graue Farbgebung

SNCF, set di 2 carri tramoggia a 4 assi Taoos, "DMI / Saint Gobain", livrea grigia

SNCF, set de 2 vagones tolva de 4 ejes Taoos, «DMI / Saint Gobain», decoración gris

SNCF, 2-unit pack of Taoos hopper wagons, "DMI / Saint Gobain", grey livery



V 362

K



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6307

NEW 2026

SNCF, coffret de 2 wagons-trémie à 4 essieux Taoos, « NORSK HYDRO AZOTE », livrée grise

SNCF, 2-tlg. Set 4-achs. Schwenkdachwagen der Bauart Taoos, graue Farbgebung „NORSK HYDRO AZOTE“

SNCF, set di 2 carri tramoggia a 4 assi Taoos, "NORSK HYDRO AZOTE", livrea grigia

SNCF, set de 2 vagones tolva de 4 ejes Taoos, «NORSK HYDRO AZOTE», decoración gris

SNCF, 2-unit pack of Taoos hopper wagons, grey livery "NORSK HYDRO AZOTE"



IV 372

K



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6333

NEW 2026

SNCF, wagon bâché à 4 essieux type Rils, « EVIAN », livrée grise

SNCF, 4-achs. Schiebeplanenwagen der Bauart Rils, „EVIAN“, graue Farbgebung

SNCF, carro telonato a 4 assi tipo Rils, "EVIAN", livrea grigia

SNCF, vagón lona de 4 ejes tipo Rils, «EVIAN», decoración gris

SNCF, 4-axle tarpaulin wagon Rils type, "EVIAN", grey livery



IV - V

227 K



HJ6334

NEW 2026

SNCF, wagon bâché à 4 essieux type Rils, « FRET », livrée rouge

SNCF, 4-achs. Schiebeplanenwagen der Bauart Rils, „FRET“, rote Farbgebung

SNCF, carro telonato a 4 assi tipo Rils, "FRET", livrea rossa

SNCF, vagón lona de 4 ejes tipo Rils, «FRET», decoración roja

SNCF, 4-axle tarpaulin wagon Rils type, "FRET", red livery



IV - V

227 K



HJ6294

NEW

SNCF, coffret de 2 wagons-citernes à 3 essieux « ESSO », livrée argentée

SNCF, 2-tlg. Set 3-achs. Kesselwagen „ESSO“, silberne Farbgebung

SNCF, set di 2 carri cisterna a 3 assi "ESSO", livrea argento

SNCF, set de 2 vagones cisterna de 3 ejes "ESSO", decoración plateada

SNCF, 2-unit set of 3-axle tank wagons, "ESSO", silver livery



III
← →
K
AC H
HC6101



HJ6295

NEW

VTG, wagon-citerne à 3 essieux « Ateliers de Joigny »

VTG, 3-achs. Kesselwagen „Ateliers de Joigny“

VTG, carro cisterna a 3 assi "Ateliers de Joigny"

VTG, vagón cisterna de 3 ejes "Ateliers de Joigny"

VTG, 3-axle tank wagon "Ateliers de Joigny"



VI
← →
K
AC H
HC6101



Jouef

HJ6323

NEW 2026

SNCF, coffret de 2 wagons-citernes à 4 essieux « TOTAL France », livrée noire

SNCF, 2-tlg. Set 4-achs. Isolierkesselwagen „TOTAL France“, schwarz

SNCF, set di 2 carri cisterna a 4 assi "TOTAL France", livrea nera

SNCF, set de 2 vagones cisterna de 4 ejes «TOTAL France», decoración negro

SNCF, 2-unit pack of 4-axle isolated tank wagon TOTAL France, black livery



IV
340

K



HJ6324

NEW 2026

SNCF, wagon-citerne à 4 essieux « Algeco », livrée chrome/argent

SNCF, 4-achs. Isolierkesselwagen „algeco“, chromsilberne Farbgebung

SNCF, carro cisterna a 4 assi "Algeco", livrea cromo/argento

SNCF, vagón cisterna de 4 ejes «Algeco», decoración cromado plateado

SNCF, 4-axle isolated tank wagon "algeco", chrome silver livery



IV
170

K



HJ6326

NEW 2026

F-MISA/Millet + F-VTG/Simotra, coffret de 2 wagons-citernes à 4 essieux pour transport de chlore

F-MISA/Millet + F-VTG/Simotra, 2-tlg. Set Chlorkesselwagen

F-MISA/Millet + F-VTG/Simotra, set di 2 carri cisterna a 4 assi per trasporto cloro

F-MISA/Millet + F-VTG/Simotra, set de 2 vagones cisterna de 4 ejes para cloro

F-MISA/Millet + F-VTG/Simotra, 2-unit pack of chlorine tank wagons



VI
K
AC [H]
HC6102



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ6327

NEW 2026

Transfesa, wagon porte-voitures, Laeks 63C « Hispanauto », livrée bleue

Transfesa, 3-achs. Autotransportwagen, Bauart Laeks 63C „Hispanauto“, blau

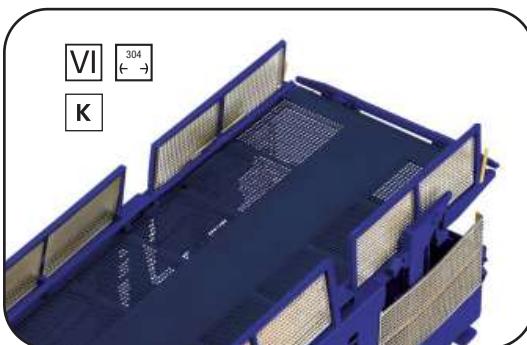
Transfesa, carro trasporto auto Laeks 63C "Hispanauto", livrea blu

Transfesa, vagón portacoches de 3 ejes, Laeks 63C «Hispanauto», decoración azul

Transfesa, 3-axle car transporter, modernized Laeks 63C "Hispanauto", blue livery



VI
K



Le type Laeks 63c de Transfesa : Un wagon porte-voitures rénové pour l'Europe

Transfesa a modernisé 50 unités de ses anciens wagons porte-voitures de type 63 pour les adapter aux exigences du transport actuel, créant ainsi la série Laeks 63c. Ces wagons articulés à trois essieux, d'une longueur de 26,50 m, circulent habituellement sur des routes internationales, reliant les usines automobiles espagnoles aux centres de distribution en France, en Allemagne et en Europe du Nord (dont le Danemark, entre autres destinations).

La rénovation principale s'est concentrée sur le pont supérieur,

qui a reçu une rampe plus longue et un mécanisme renforcé capable de supporter le poids accru des voitures modernes. De plus, ces wagons intègrent désormais des systèmes de protection antivandalisme.

Le nouveau modèle de Jouef reproduit fidèlement ces caractéristiques et se distingue par son niveau de détail exceptionnel, qui inclut de fines pièces photodécoupées.



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

Jouef



Jouef Loisirs – Le plaisir du modélisme pour tous

Jouef Loisirs est la gamme Jouef spécialement conçue pour un public plus jeune et débutant.

Grâce à sa capacité à s'adapter aux besoins de chacun, Jouef Loisirs deviendra rapidement indispensable pour découvrir et partager le plaisir du modélisme ferroviaire.

De nouvelles livrées de locomotives ainsi que de nombreuses surprises vous attendent : profitez pleinement de ce catalogue imaginé spécialement pour vous ! Cette année, de nouveaux autorails font leur arrivée, parmi lesquels de nouvelles versions des emblématiques « Picasso », prêtes à circuler sur vos réseaux.

Index • Index

Locomotives diesel.....56
Diesel locomotives.....56

Arrivées récentes.....60
Still available.....60



www.jouef.com

SNCF, autorail diesel "de tournée" X 3997 « Picasso », livrée grise/orange/blanche

SNCF, Dieseltriebwagen X 3997 „Picasso“, grau-orange Farbgebung

SNCF, automotrice diesel X 3997 "Picasso", livrea grigia/arancione/bianca

SNCF, automotor diésel X 3997 «Picasso», decoración gris-naranja

SNCF, X 3997 "Picasso" diesel railcar, grey and orange livery

X 3997

L'autorail X 3997, construit par ANF, a eu une longue carrière opérationnelle à divers dépôts en France à partir de 1958. Il est transformé en 1974 en autorail laboratoire pour le contrôle des circuits de voie et de la signalisation, une mission qui définira son rôle principal. Son apparence évolue au fil des décennies, arborant successivement les livrées vert et crème, puis gris et orange. Outre la signalisation, il est plus tard équipé pour mesurer la résistance voie-ballast et pour homologuer le matériel roulant. Après avoir été mis à la disposition d'associations, son existence se termine par sa ferraille à Culoz en 2014.



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ2623

NEW 2026

SNCF, autorail diesel X 3800, avec toit rouge

SNCF, Dieseltriebwagen X 3800, rotes Dach

SNCF, automotrice diesel X 3800, con tetto rosso

SNCF, automotor diésel X 3800, techo rojo

SNCF, X 3800, with red roof



III - IV

270 NEM 660

DC 000

AC 000



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

HJ2624

NEW 2026

CFTA, autorail diesel X 3876, train touristique « Le Furet du Morvan », livrée bleue/rouge

CFTA, Dieseltriebwagen X 3876 „Le Furet du Morvan“, blau-roter Touristenzug

CFTA, automotrice diesel X 3876, treno turistico "Le Furet du Morvan", livrea blu/rossa

CFTA, automotor diésel X 3876, tren turístico «Le Furet du Morvan», decoración azul-rojo

CFTA, X 3876 "Le Furet du Morvan", blue and red tourist train



V - VI

270 NEM 660

DC 000

AC 000



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

SNCF, autorail diesel bicaisse X 4790, livrée orange/grise

SNCF, 2-tlg. Dieseltriebwagen X 4790, orange-graue Farbgebung

SNCF, doppia automotrice diesel X 4790, livrea arancione/grigia

SNCF, automotor diésel de 2 coches X 4790, decoración naranja-gris

SNCF, 2-unit diesel railcar X 4790, orange/grey livery

© F. Durivault

**La série SNCF X 4790 : L'apogée de l'ère « Caravelle »**

Les autorails de la série X 4790 (X 4790-4796) constituent l'ultime étape d'évolution, la plus performante, de la légendaire famille des EAD (Elément Automoteur Double). Grâce à leur puissant moteur Saurer de 440 kW, ces rames doubles atteignaient pour la première fois une vitesse de pointe de 140 km/h. Elles étaient principalement affectées au service régional de l'ancienne région Basse-Normandie.

Dans leur version d'origine à partir de 1981, elles conservaient la face avant arrondie classique qui a donné aux « Caravelles » leur silhouette reconnaissable entre toutes pendant des décennies. En tant que version la plus aboutie de cette génération d'autorails, elles présentaient également quelques différences de détails visibles par rapport aux modèles précédents, notamment un aménagement intérieur plus moderne, des grilles d'aération modifiées et des fenêtres spécifiques (sur l'une des faces de la remorque). Notre modèle représente cette version.

Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ2626

NEW 2026

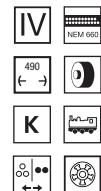
SNCF, autorail diesel bicaisse X 94630 « Cannes-Ranguin », livrée bleue/jaune

SNCF, 2-tlg. Dieseltriebwagen X 94630 „Cannes-Ranguin“, blau-gelbe Farbgebung

SNCF, doppia automotrice diesel X 94630 "Cannes-Ranguin", livrea blu/gialla

SNCF, automotor diésel de 2 coches X 94630 « Cannes-Ranguin », decoración azul-amarilla

SNCF, 2-unit diesel railcar X 94630 "Cannes-Ranguin", blue/yellow livery



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje



HJ2625

NEW 2026

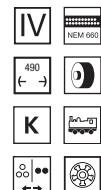
SNCF, autorail diesel bicaisse X 4300, livrée rouge/crème, avec grand logo SNCF

SNCF, 2-tlg. Dieseltriebwagen X 4300, rot-cremefarbene Lackierung, großes SNCF-Logo

SNCF, doppia automotrice diesel X 4300, livrea rossa/crema con logo SNCF grande

SNCF, automotor diésel de 2 coches X 4300, decoración roja-crema, con logotipo SNCF grande

SNCF, 2-unit diesel railcar X 4300, red and cream livery, with big SNCF logo



Photomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Fotomontaje

