

2010





*Le esperamos...,
para formar parte de nuestro CLUB OCCRE*

sólo tiene que contactar con nosotros llamando al

902 431 921

- With Club OcCre you can acquire **exclusive products, only available through the Club.**
- We will publish photos of **your finished models** on our website, where you will also find **more information on your hobby.**
- You can enjoy **Tricks Corner**, the place to share your knowledge and exchange information with other members.
- You will have access to **additional documents associated with your hobby.**
- And you will be able to count on our **permanent assessment**, simply by calling **902 431 921** or accessing our website **www.occre.com**

Discover Club OcCre
so that you can enjoy your hobby even more

Découvrez le Club OcCre
grâce auquel vous profiterez encore plus de votre hobby...

- Avec le Club OcCre, vous pourrez acquérir des **produits exclusifs, qui ne sont disponibles que dans le club.**
- Nous publierons sur notre site web des photos **de vos maquettes terminées** et des **informations complémentaires sur votre hobby.**
- Vous pourrez consulter le **Coin des astuces**, un endroit où vous pourrez partager vos connaissances et échanger des informations avec d'autres membres.
- Vous aurez accès à la **documentation complémentaire concernant votre hobby.**
- Et vous disposerez de notre **assistance permanente** au numéro de téléphone **902 431 921** ou sur le site web **www.occre.com**

- Con Club OcCre podrá adquirir **productos exclusivos, sólo disponibles en el club.**
- En nuestra página web publicaremos las fotos de sus **maquetas terminadas** y además, encontrará **más información sobre su hobby.**
- Disfrutará de **El rincón de los trucos**, el sitio para compartir conocimientos e intercambiar información con otros socios.
- Tendrá acceso a **documentación adicional relativa a su afición.**
- Y contará con nuestro **asesoramiento permanente** en el teléfono **902 431 921** o en la página web **www.occre.com**

Descubra Club OcCre:
disfrutará aún más de su afición



Kennen Sie schon den Club OCCRE?
Damit machen Sie noch mehr aus Ihrem Hobby!

- Als Mitglied beim Club OCCRE können Sie **exklusive Artikel erwerben, die nur für Clubmitglieder** angeboten werden.
- Auf unserer Website veröffentlichen wir Fotos **Ihrer fertigen Modellbauten** und Sie finden **nützliche Informationen** zu Ihrem Hobby.
- In der **Bastlerecke** können Sie mit anderen Clubmitgliedern Erfahrungen und Tipps austauschen.
- Sie finden interessante **Hintergrundinformationen** zu Ihrem Hobby.
- Und natürlich steht Ihnen jederzeit unser **Kundendienst** mit Tipps und Auskunft zur Verfügung: telefonisch unter **902 431 921** oder im Internet auf **www.occre.com**




Quienes somos / *Who we are* Qui nous sommes / *Vorstellung*

OcCre (Ocio Creativo), es ante todo una marca que basa su potencial de desarrollo en un equipo humano muy integrado, con capacidad para crear productos de excelente diseño y creatividad. En todos nuestros kits se utilizan materiales nobles y de calidad, fabricados con precisión y alto grado de detalle. Para que resulte fácil y agradable el montaje de los kits, todos van acompañados de instrucciones detalladas por fases de montaje con fotografías a todo color. OcCre ofrece un servicio directo de atención al cliente (www.occre.com). El objetivo de OcCre es hacer llegar a nuestro cliente consumidor un producto de calidad y bien diseñado, que le dé la satisfacción que sin duda busca al comprarlo. Para diseñar y desarrollar nuestros productos disponemos de un equipo humano especializado, utilizando medios tecnológicos punteros como el diseño asistido por ordenador en 3D, cámaras fotográficas digitales de alta resolución y tratamiento de imágenes por ordenador.

*Above all else, **OcCre (Ocio Creativo)** is a brand whose potential for development is based on its highly integrated team of people, capable of creating products of excellent design and creativity. All our kits use noble, high quality materials, made with precision and a great degree of detail. To ensure easy, enjoyable kit assembly, all our kits are accompanied by detailed instructions, subdivided into assembly stages with full colour photographs. OcCre also provides a direct client attention service (www.occre.com). The aim of OcCre is to provide our clients with a high quality, well designed product that gives the satisfaction our customers undoubtedly seek on making their purchase. In order to design and develop our products we have a specialised team of people, using state of the art technological media such as 3D CAD, high resolution digital cameras and computer image processing.*

OcCre (Ocio Creativo), est avant tout une marque qui base son potentiel de développement sur une équipe très intégrée, ayant une capacité de créer des produits de conception et de créativité excellentes. Dans tous nos kits sont utilisés des matériaux nobles et de qualité, une fabrication de précision et un niveau de détail très élevé. Pour que le montage des kits soit plus facile et agréable, ils sont tous accompagnés d'instructions détaillées par phases de montage assorties de photos en couleur. OcCre propose un service direct d'attention au client (www.occre.com). L'objectif de OcCre est de faire parvenir à notre client consommateur un produit de qualité, lui donnant la satisfaction qu'il recherche en l'achetant. Pour la conception et le développement de nos produits, nous disposons d'une équipe spécialisée, qui utilise des moyens technologiques de pointe tels que la conception assistée par ordinateur en 3D, des appareils photos numériques à haute résolution et un traitement de l'image par ordinateur.

*Die Marke **OcCre (kreative Freizeit)** zieht ihr größtes Potential aus einem Team qualifizierter und motivierter Mitarbeiter, die für die Entwicklung innovativer Produkte mit exzellentem Dessin sorgen. Alle unsere Bausätze bestehen aus qualitativ hochwertigen Materialien erster Güte und werden mit absoluter Präzision und viel Liebe fürs Detail zusammengestellt. Damit das Zusammenbauen einfach und problemlos vonstatten geht, liegt jedem Bausatz eine detaillierte Anleitung bei, in der alle Montageschritte mit Farbfotos erklärt werden. OcCre bietet seinen Kunden einen direkten Kundendienst per Internet (www.occre.com). OcCre bietet seinen Kunden ein mit viel Sorgfalt gestaltetes Qualitätsprodukt an, das dem Kunden Bastelspaß und attraktive Endprodukte garantiert. Unser Team aus qualifizierten und motivierten Mitarbeitern setzt bei Entwicklung und Dessin unserer Produkte modernste Technologien ein, darunter computergestütztes 3D-Dessin, Digitalkameras mit hoher Auflösung und Bildbearbeitung per Computer.*



Para cualquier duda o información sobre el montaje de nuestros productos, puede contactar (de lunes a jueves de 15.00 a 18.00 horas).

Siempre para que consiga su objetivo:

DISFRUTAR CON EL MONTAJE DE NUESTROS KITS.

Nuestro servicio de **Atención al Cliente**

902 431 921

www.occre.com

technic@occre.com

*For any doubt you may have or information regarding the assembly of our products, do not hesitate to contact our Technical Service: **technic@occre.com***

We will be delighted to attend you. Our constant aim is for you to achieve your goal: to enjoy assembling our kits.

*Si vous avez n'importe quelle question à nous poser au sujet du montage de nos produits, vous pouvez nous contacter: **technic@occre.com***

Nous ferons tout notre possible pour que vous atteigniez votre objectif : prendre un réel plaisir à monter nos maquettes.

*Bei Fragen zum Zusammenbau unserer Bausätze steht Ihnen gerne unser Kundendienst zur Verfügung: **technic@occre.com***

Damit Sie viel Spaß beim Zusammenbau unserer Bausätze haben und sich schnell über Ihr fertiges Modell freuen können.

ADLER
Ref.: 54001 Pag. 21

NEW
2010

NEW
2010

NEW
2010



S3/6 BR-18
Ref.: 54002 Pag. 12 - 13



PACÍFIC 231
Ref.: 54003 Pag. 14 - 15



MIKADO
Ref.: 54004 Pag. 16 - 17



Coche COSTA
Ref.: 56000 Pag. 18 - 19



Coches ADLER
Ref.: 56001 Pag. 20



CORSAIR
Ref.: 13600 Pag. 44 - 45



SAN MARTÍN
Ref.: 13601 Pag. 46 - 47



LA CANDELARIA
Ref.: 13000 Pag. 48 - 49



AURORA
Ref.: 13001 Pag. 50 - 51



CALA ESMERALDA
Ref.: 13002 Pag. 52 - 53



DOS AMIGOS
Ref.: 13003 Pag. 54 - 55



ENDEAVOUR
Ref.: 14005 Pag. 66 - 67



PRÍNCIPE DE ASTURIAS
Ref.: 15002 Pag. 68 - 71



SANTÍSIMA TRINIDAD
Ref.: 15800 Pag. 72 - 75



SECCIÓN SANTÍSIMA TRINIDAD
Ref.: 16800 Pag. 76 - 77



MONTAÑÉS
Ref.: 15000 Pag. 78 - 81



NUESTRA SEÑORA DEL PILAR
Ref.: 15001 Pag. 82 - 85





ROCKET
Ref.: 54000 Pag. 22 - 23



LISBOA
Ref.: 53005 Pag. 28 - 29



CORUÑA
Ref.: 53006 Pag. 26 - 27



CABLECAR de SAN FRANCISCO
Ref.: 53006 Pag. 24 - 25



LAS RAMBLAS
Ref.: 51001 Pag. 36



CARMIÑA
Ref.: 52001 Pag. 40



SOLLER
Ref.: 53003 Pag. 30



BERLÍN
Ref.: 53004 Pag. 31



TIBIDABO
Ref.: 53001 Pag. 32



CIBELAS
Ref.: 53002 Pag. 33



TAXI BARCELONA
Ref.: 51002 Pag. 37



CALELLA
Ref.: 52002 Pag. 40



PALAMÓS
Ref.: 12000 Pag. 41



SAN JUAN
Ref.: 12001 Pag. 42



ALBATROS
Ref.: 12500 Pag. 43



DIANA
Ref.: 14001 Pag. 56 - 57



APÓSTOL FELIPE
Ref.: 14000 Pag. 58 - 59



CAZADOR
Ref.: 14002 Pag. 60 - 61



SAN MARCOS
Ref.: 14004 Pag. 64 - 65



MISSISSIPPI
Ref.: 14003 Pag. 62 - 63



ULISES RC
Ref.: 61001 Pag. 90 - 91



GORCH FORK
Ref.: 15003 Pag. 86 - 89

NEW 2010

**PEANAS DE EXPOSICIÓN
SOPORTE DE TRABAJO
HERRAMIENTAS
DISPLAY STANDS
WORK SUPPORT TOOLS
SOCLE D'EXPOSITION
SUPPORT DE TRAVAIL OUTILS
STÜTZEN ZUR AUFSTELLUNG
ARBEITSUNTERLAGE WERKZEUGE**

Pag. 92

**LISTONES
STRIPS**

BAGUETTES
LEISTEN

Pag. 93

**ACCESORIOS
ACCESSOIRES**

ACCESOIRES
ZUBEHÖR

Pag. 94 - 95



MOSAIC
15 x 15 - 20 x 20 cm.
Pag. 96



**BANDEJAS
TRAYS**

PLATEAUX
TABLETTS

Pag. 96



**TESELAS
TESSERAE**

CARRELAGES
MOSAIKSTEINCHEN

Pag. 97



**PAPELES PINTADOS
WALLPAPER**

PAPIERS PEINTS
TAPETEN

Pag. 98 - 101



**EXPOSITORES MODULARES
MODULAR DISPLAYS**

VITRINE MODULAIRE
DISPLAY IN MODULFORM

Pag. 102





Nuestros KITS / Our KITS / Nos KITS / Unsere Bausätze



El objetivo del Club es ofrecer una experiencia a los modelistas de productos O.Cre. donde compartir experiencias.



CLUB
Cre



Inspiración de viajeros, musa de artistas, transporte que invita a soñar...
 Un mundo tan apasionante como el de los trenes **no podía faltar en OcCre**. Por eso hoy le presentamos nuestros **nuevos kits de trenes**, contruidos en madera y metal con la mejor calidad. Modelos cortados con tecnología láser, lo que permite un exacto ajuste de piezas y un montaje perfecto. Son todas reproducciones a escala 1:24 y 1:32, motorizables para vías G-45 y fabricados enteramente en España. Ahora comprobará por qué los trenes OcCre son un billete hacia el placer del modelismo. Y recuerde: para que disfrute aún más con el montaje de estos modelos, podrá contar con nosotros en todo momento a través de nuestro Servicio de Atención al Cliente.

Inspiration for travellers, muse for artists, transport that invites you to dream...
OcCre could not long ignore such an enthralling world as that of trains, which is why we have decided to launch our new train kits, using the best quality materials, both wood and metal, with parts that have been cut using laser technology, allowing for a precise fit and perfect assembly. All our trains, made in Spain, are 1:24 or 1:32 scale models and can be motorised to run on G-45 track. Now you can find out why OcCre trains are a ticket to modelling pleasure. And remember, to ensure that you will enjoy our models even more, you can count on our assistance at all times, through our Customer Attention Service.

Inspiration des voyageurs, muse des artistes, transport qui prête au rêve...
OcCre pouvait difficilement tourner le dos à un univers aussi passionnant que celui des trains. C'est pour cette raison que nous vous présentons aujourd'hui **nos nouveaux kits de trains**, construits dans des bois et métaux de la meilleure qualité. Ces maquettes sont découpées au laser, une technologie qui permet un ajustement exact des pièces et un montage parfait. Il s'agit de reproductions à l'échelle 1/24 et 1/32, qui sont motorisables pour des voies G-45 et intégralement fabriquées en Espagne. Vous comprendrez aisément pourquoi les trains OcCre sont une véritable garantie pour les amateurs du modélisme. Et pour nous assurer que vous éprouviez un réel plaisir à monter ces maquettes, nous vous rappelons que vous pouvez compter sur nous à chaque instant à travers notre Service d'attention à la clientèle.

Inspiration für Reisende, Muse vieler Künstler, ein Transportmittel, das zum Träumen einlädt ...
Eine so leidenschaftliche Welt wie die der Eisenbahnen darf im Sortiment von OCCRE natürlich nicht fehlen. Daher stellen wir Ihnen hier unsere neuen Eisenbahn-Bausätze aus Holz und Metall vor - selbstverständlich wie alle unsere Modelle aus Materialien erstklassiger Qualität gefertigt. Mit Lasertechnologie zugeschnittene Modelle garantieren Passgenauigkeit und problemlosen Zusammenbau. Die komplett in Spanien gefertigten Modelle sind Reproduktionen in den Maßstäben 1:24 und 1:3 und zum Fahren auf Spurröße G-45 geeignet. Fahren Sie mit den Zügen der OCCRE-Bausätze hinein ins Bastelparadies. Und nicht vergessen: Unser Kundendienst steht Ihnen jederzeit mit Tipps und Auskünften zur Verfügung, so dass ein erfolgreiches Bastelerlebnis garantiert ist.

www.occre.com

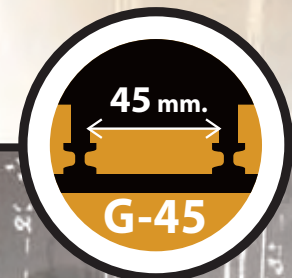
MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

PACK DE MOTORIZACIÓN OPCIONAL

OPTIONAL MOTORISATION PACK

PACK DE MOTORISATION EN OPTION

MOTORISIERUNGSKIT ALS ZUBEHÖR





SYSTEM Kit

OcCre

OcCre, ha desarrollado un nuevo sistema de construcción que combina la facilidad de montaje con un alto grado de realismo en los detalles y acabados del modelo.

Todo el montaje se realiza sin necesidad de soldaduras ni técnicas complejas de construcción.

Unas piezas cortadas por láser con encajes precisos para su ensamblado nos permite construir, con total facilidad, una estructura de madera que sirve de base para el forrado con planchas metálicas de latón, simplemente encolando y clavando las planchas sin necesidad de soldaduras.

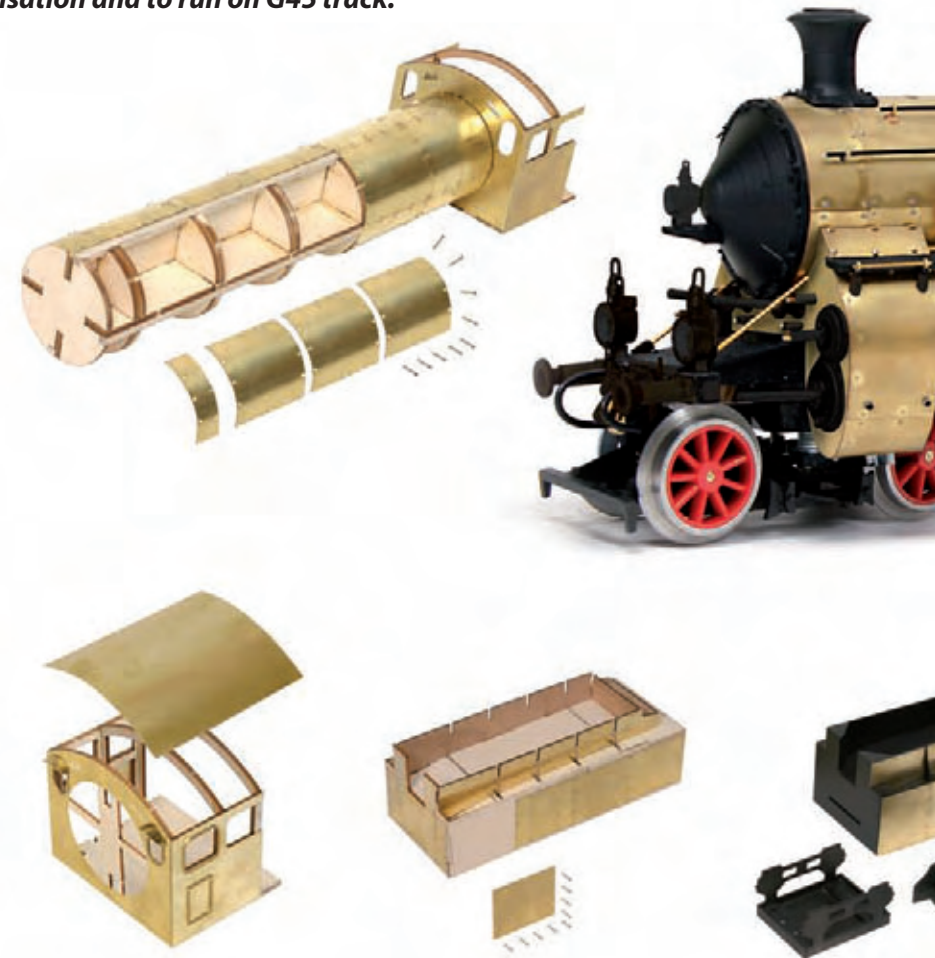
El resultado final es un modelo rico en detalles y fiel al original. Preparado para motorizar y funcionar sobre vías G45.

OcCre, have developed a new system combining ease of assembly with a high level of realism in terms of the details and finishes of each model. Full assembly can be completed without any need for soldering or complex building techniques. Precisely fitting laser-cut parts permit the easy assembly of a wooden structure that serves as the base for lining with brass sheeting, simply gluing and pinning the sheeting into place without any need for soldering.

The final result is a model, with a wealth of details, which is a faithful reproduction of the original. Prepared for motorisation and to run on G45 track.

OcCre a mis au point un nouveau système de construction qui combine la facilité de montage avec un haut degré de réalisme dans les détails et les finitions de la maquette. Le montage se fait sans soudure et ne requiert aucune technique complexe de construction. Des pièces découpées au laser avec des encoches précises destinées à leur assemblage permet de construire très facilement une structure en bois qui sert de base au bordage qui sera réalisé à l'aide de plaques métalliques en laiton, simplement en collant et en clouant les plaques sans la moindre soudure.

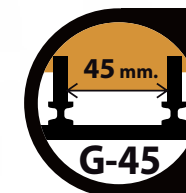
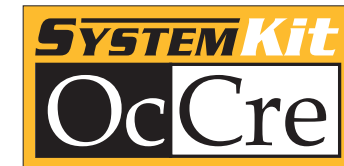
Le résultat final est un modèle offrant de nombreux détails et fidèle à l'original, qui est prêt à être motorisé et qui peut circuler sur des voies G45.





OcCre hat ein neues Bastelsystem zum einfachen Zusammenbau von detailgetreuen, realistischen Modellen entwickelt. Ohne Schweißen oder andere komplizierte Techniken. Aus mit Laserschnitt gefertigten Teilen mit präzisen Einkerbungen zum Zusammenstecken entsteht eine Holzstruktur als Unterbau, die dann mit Messingtafeln verkleidet wird, die einfach aufgeklebt und festgenagelt werden, ohne dass ein Schweißen notwendig wird.

Das Ergebnis ist ein detailgetreues, realistisches Modell, das mit einem Motor versehen auch auf G45-Gleisen fährt.



ESCALA
1
(1:32)



La BR 18.4 nació en los talleres J.A. Maffei de Munich. El primer ejemplar se entregó el 16 de Julio de 1908. Los ejes son de disposición "Pacific" con ruedas de gran diámetro. Hasta entonces fue la máquina más grande construida por dicho fabricante y sigue siendo considerada "La locomotora más bonita de los ferrocarriles alemanes". La S 3/6 tenía un excelente rendimiento en trayectos de larga distancia, en 1951 arrastró un tren de 150 Tm durante 820 km de Hamburgo a Munich parando sólo a cargar agua. La definición S es por "Schnellzuglocomotiven" tren de largas distancias y 3/6 por la relación de ejes motrices respecto al total de sus ejes. Mayoritariamente sirvió en Bavaria en trenes de largo recorrido, pero también arrastró trenes tan famosos como el Orient Express y Rheingold, el Ostende-Viena Express o el Paris-Carlsbad-Praga Express. Múltiples variaciones fueron aplicadas en el transcurso de su historia, principalmente en la cabina del maquinista, caldera y mecanismos motores.

The BR 18.4 was designed and built at the J.A. Maffei workshops in Munich, with the first one being delivered on 16th July 1908. The axle layout is of the "Pacific" type with large diameter wheels. At that time it was the biggest engine ever to be built by this manufacturer and is still considered "the most beautiful locomotive of the German railways". The S 3/6 performed excellently on long distance routes, in 1951 pulling a train of 150 tonnes over a distance of 180 kilometres, from Hamburg to Munich, only stopping to top up on water. The "S" is for "Schnellzuglocomotiven" (long-distance train) and 3/6 is the number of drive axles compared with total axles. These locomotives were mainly used on long-distance lines in Bavaria, although they also pulled such famous trains as the Orient Express and Rheingold, the Ostend-Vienna Express or the Paris-Carlsbad-Prague Express. Multiple variations were applied throughout this locomotive's history, mainly in terms of the cab, boiler and engine mechanisms.

La BR 18.4 a vu le jour dans les ateliers J.A. Maffei de Munich. Le premier exemplaire fut livré le 16 juillet 1908. Les essieux de cette locomotive ont une configuration du type « Pacific » avec des roues à grand diamètre. C'était la plus grande locomotive construite à cette date par ce constructeur. Elle est considérée aujourd'hui comme « la plus belle locomotive des chemins de fers allemands ». La S 3/6 avait un excellent rendement sur des trajets de longue distance. En 1951, elle tracta un train de 150 t sur 820 km, entre Hambourg et Munich, en ne s'arrêtant que pour s'approvisionner en eau. La lettre S évoque les trains de longue distance « Schnellzuglocomotiven » et la désignation 3/6 représente le nombre d'essieux moteurs par rapport au nombre total d'essieux. Cette locomotive fut principalement utilisée en Bavière avec des trains de longue distance, mais tracta également des trains aussi célèbres que l'Orient Express et le Rheingold, l'Ostende-Vienne Express ou le Paris-Karlsbad-Prague Express. Au fil du temps, cette locomotive a fait l'objet de multiples variantes qui ont affecté principalement la cabine du machiniste, la chaudière et les mécanismes moteurs.



Die BR 18.4 wurde bei J.A. Maffei, München gebaut. Die erste Lok wurde am 16. Juli 1908 ausgeliefert. Die BR 18.4 gehörte zu den sogenannten Pazifik-Lokomotiven mit Achsfolge 2'C1' und den typischen großen Rädern. Sie war damals die größte Lokomotive, die dieser Hersteller baute, und gilt als die schönste Schnellzuglokomotive der Länderbahnzeit. Die S 3/6 lief besonders auf Langstrecken ausgezeichnet. 1951 zog sie einen 150 Tonnen schweren Schnellzug die 820 km lange Strecke von Hamburg nach München und hielt nur, um Wasser zu tanken. Das „S“ steht für Schnellzuglokomotive, die Nummer 3/6 für das Verhältnis zwischen Triebachsen und Gesamtachsen. Die Lok wurde überwiegend in Bayern auf Langstrecken eingesetzt, unter anderem zog sie aber auch so berühmte Züge wie den Orient-Express und den Rheingold, den Ostende-Wien-Express und den Paris-Karlsbad-Prag-Express. Im Laufe ihrer Geschichte wurden verschiedenen Versionen gebaut, dabei wurden in erster Linie Führerkabine, Kessel und Motorenmechanismen verändert.



S 3/6 BR-18 Locomotora / Locomotive / Locomotive / Lok



MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

S 3/6 BR-18

ESCALA 1 (1:32)

Ref.: 54002



720 mm.



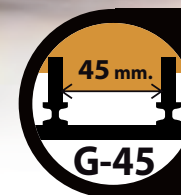
153 mm.



100 mm.



www.occre.com



ESCALA
1 (1:32)



En 1911 llegó a España la primera locomotora de este tipo para prestar servicio en la Compañía de los Ferrocarriles del Norte. Había sido construida por la Sociedad Alsaciana de Construcciones Mecánicas de Mulhouse, en Francia.

Es éxito de estas locomotoras, potentes y veloces, las hizo adecuadas para dar tracción a los grandes trenes expresos y rápidos de pasajeros, tanto en España como en Francia. De hecho las locomotoras Pacific 231 estuvieron en activo en el país vecino hasta la década de 1960.

Esta locomotora, también conocida como La Princesa, representa una de las más gloriosas páginas de la historia del transporte ferroviario en Francia. Las locomotoras del tipo Pacific arrastraron durante su prolongado servicio en activo algunos de los trenes más emblemáticos de Francia, como la célebre Flèche d'Or.

The first locomotive of this type arrived in Spain in 1911, brought in to work for the Compañía de los Ferrocarriles del Norte, having been built by the Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, in Mulhouse, France.

The success of these fast and powerful locomotives meant that they were ideal for pulling large, fast express passenger trains, both in Spain and France. In fact, Pacific 4-6-2 trains continued in active service in France right up until the sixties.

This locomotive, which was also known as La Princesa, represents one of the most glorious pages in the history of French railway transport. Pacific type locomotives, during their many years of service, pulled some of France's most emblematic trains, such as the famous Flèche d'Or.

La première locomotive de ce type arriva en Espagne en 1911 afin d'être mise en service par la société Compañía de los Ferrocarriles del Norte. Elle avait été construite par la société alsacienne de constructions mécaniques de Mulhouse.

Ces locomotives puissantes et rapides connurent un grand succès notamment pour tracter les grands trains express et rapides de voyageurs, aussi bien en Espagne qu'en France. C'est ainsi que les locomotives 231 furent utilisées en France jusque dans les années 1960.

Cette locomotive, également connue sous le nom de La Princesse, représente une des pages les plus glorieuses de l'histoire du transport ferroviaire en France. Les locomotives du type Pacific tractèrent pendant leur longue période de service certains des trains les plus emblématiques de France comme la célèbre Flèche d'Or.



Die erste Dampflokomotive dieses Typs in Spanien fuhr 1911 auf dem Streckennetz der „Compañía de los Ferrocarriles del Norte“. Sie wurde im französischen Mulhouse von der „Société Alsacienne de Constructions Mécaniques“ (SACM) gebaut.

Diese schnellen und leistungsstarken Lokomotiven zogen in Spanien und Frankreich im Passagierverkehr besonders Express- und Schnellzüge. In Frankreich war die Pacific 231 sogar noch bis in die 1960er Jahre im Einsatz.

Diese elegante Lok wurde auch die Prinzessin auf Schienen genannt und stellt eine der glorreichsten Etappen der französischen Eisenbahngeschichte dar. Pacific-Loks zogen unter anderem einen der symbolträchtigsten Zug Frankreichs, den berühmten Flèche D'Or (Goldpfeil).



Pacífic 231 Locomotora / Locomotive / Locomotive / Lok



MOTORIZABLE / MOTORISABLE
MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBahn GEEIGNET

Pacífic 231

ESCALA 1 (1:32)

Ref.: **54003**



730 mm.

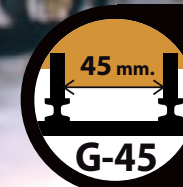


150 mm.



100 mm.

**NEW
2010**



ESCALA
1 (1:32)



La Locomotora Mikado tipo 1-4-1 fue utilizada en España entre los años 1953 y 1975. Junto con la Confederación y la Santa Fe, fueron las locomotoras más vistas en el paisaje ferroviario español. La construcción en EEUU para Japón de este tipo de locomotoras fue lo que popularizó el nombre de Mikado.

Las Mikado eran locomotoras muy versátiles. Con casi 2.000 CV de potencia podía alcanzar los 115 Km/h. Era una locomotora relativamente grande y pesada y disponía de buena adherencia. Podía arrastrar sin problemas trenes de mercancías de 3000 a 5000 toneladas.

La construcción en España de estas locomotoras fue a cargo de las empresas Macosa, La Maquinista, Euskalduna y B&N. Las locomotoras Mikado tuvieron gran éxito en todo el mundo. Sólo en EEUU se construyeron más de 10000 locomotoras.

The 1-4-1 type Mikado locomotive was operational in Spain from 1953 to 1975. Along with the Confederación and Santa Fe they were the most frequently seen in the Spanish railway landscape. Originally built in the US for Japan this type of locomotive was known popularly as Mikado.

The Mikado were highly versatile locomotives, putting out almost 2,000 hp they could reach speeds of 115 kph. The Mikado was a big, heavy locomotive, with good adhesion, capable of pulling a freight train of 3,000 to 5,000 tonnes without difficulties.

In Spain the building of these locomotives was entrusted to the companies Macosa, La Maquinista, Euskalduna and B&N.

Mikado locomotives enjoyed widespread success throughout the world. In the US alone they built more than 1,000 of them.

La locomotive Mikado type 1-4-1 fut utilisée en Espagne dans les années 1953-1975. Elle compte parmi les locomotives les plus habituelles du paysage ferroviaire espagnol avec les modèles Confederación et Santa Fe. La construction aux États-Unis de ce type de locomotives destinées au Japon popularisa le nom de Mikado.

Les Mikado étaient des locomotives très polyvalentes. Leur moteur de près de 2 000 CV leur permettait d'atteindre une vitesse de 115 km/h. C'était une locomotive relativement grande et lourde, qui offrait une bonne adhérence. Elle pouvait tracter sans problème des trains de marchandises de 3 000 à 5 000 tonnes.

En Espagne, ces locomotives furent construites par les entreprises Macosa, La Maquinista, Euskalduna et B&N.

Les locomotives Mikado connurent un énorme succès dans le monde entier. Les États-Unis construisirent plus de 10 000 locomotives.

Die Lokomotive Mikado vom Typ 1-4-1 wurde in Spanien zwischen 1953 und 1975 eingesetzt.

Zusammen mit der Confederación und der Santa Fe war sie auf dem spanischen Schienennetz die am häufigsten eingesetzte Lokomotive.

Der Name Mikado beruht darauf, dass das Modell ursprünglich in den USA für Japan hergestellt worden war.

Die Mikado war eine sehr vielseitig einsetzbare Lokomotive. Mit ihren fast 2000 PS konnte sie Geschwindigkeiten von bis zu 115 Stundenkilometer erreichen.

Sie war relativ groß und schwer und hatte eine gute Bodenhaftung und konnte problemlos Güterzüge von bis zu 3000 bis 5000 Tonnen Gewicht ziehen.

In Spanien wurde die Lokomotiven von den Firmen Macosa, La Maquinista, Euskalduna und B&N gebaut.

Die Mikado triumphierte in der ganzen Welt. Allein in den USA wurden über 10.000 Lokomotiven dieses Typs gebaut.



Mikado Locomotora / Locomotive / Locomotive / Lok



MOTORIZABLE / MOTORISABLE
MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBahn GEEIGNET

Mikado

ESCALA 1 (1:32)

Ref.: **54004**



720 mm.



140 mm.



115 mm.

**NEW
2010**



www.occre.com



ESCALA
1 (1:32)



Originalmente estos coches fueron destinados a trenes de cercanías que realizaban trayectos en la costa catalana, en un principio empezaron a conocerse como "Coches de la Costa" hasta acabar en la denominación definitiva de "Costa". Los Harland y los St. Denis fueron sus antecesores. Los primeros, procedentes del VVB (Valls-Vilanova-Barcelona) fueron los primeros coches de bogies de Europa. Este tipo de coches estuvieron en servicio hasta el año 1971, cuando desaparecieron los coches de madera de Renfe.

Originally these coaches were designed for the local commuter trains that covered the Catalanian coastal routes, originally known as "Coches de la Costa" (Coastal Coaches), which was later changed to the definitive "Costa". Their predecessors were the Harland and St. Denis coaches, with the former, produced by VVB (Valls-Vilanova-Barcelona), being the first coaches in Europe to be fitted with bogies. These types of coaches remained in service up until 1971, when the Spanish railway company finally decided to get rid of the last of their wooden coaches.

À l'origine, ces voitures étaient destinées aux trains de banlieue qui parcouraient la côte catalane. Désignées au départ « Coches de la Costa », elles reçurent le nom définitif de « Costa ». Les Harland et les St. Denis étaient leurs prédécesseurs. Les Harland, provenant du VVB (Valls-Vilanova-Barcelone), furent les premières voitures à boggie d'Europe. Ce type de voitures circula jusqu'en 1971, date qui marqua la disparition des trains en bois de la compagnie espagnole Renfe.

Diese Wagen gehörten ursprünglich zu den Nahverkehrszügen, die an der katalanischen Küste fuhren. Daher wurden sie „Coches de la Costa“ und später einfach „Costa“ genannt.

Ihre Vorgänger waren die Harland und die St.-Denis-Wagen. Die ersten Wagen, die auf der Strecke VVB (Valls-Vilanova-Barcelona) fuhren, waren die ersten Bogies Europas.

Die Wagen dieses Typs waren bis 1971 in Betrieb, danach wurden die Holzwagen von der spanischen Eisenbahngesellschaft RENFE außer Betrieb genommen.



COSTA Coche / Coach / Voiture / Eisenbahnwagen



Coche COSTA

ESCALA 1 (1:32)

Ref.: 56000



555 mm.



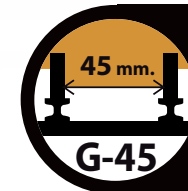
158 mm.



102 mm.



www.occre.com



ESCALA
1
(1:32)

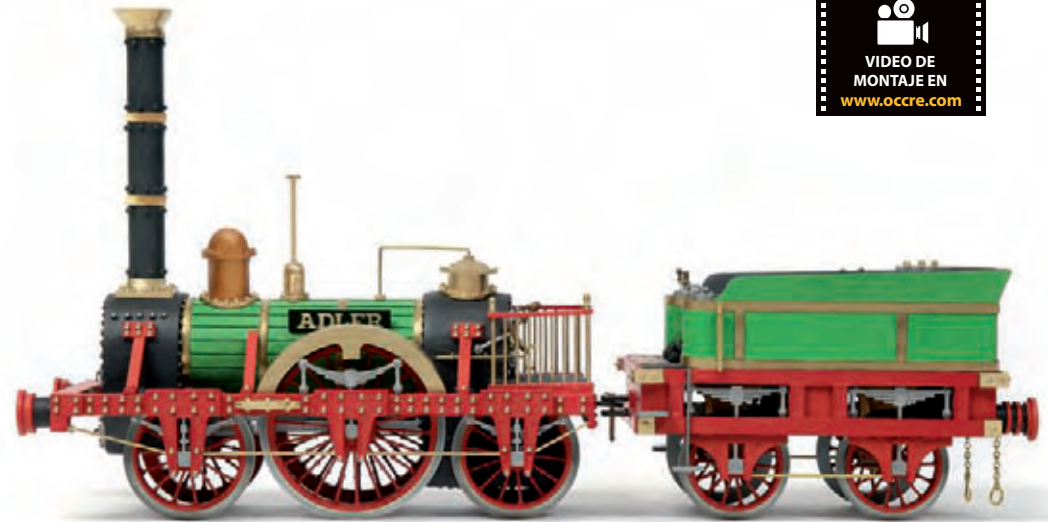


La locomotora fue fabricada por Robert Stephenson & Co. de Newcastle. Fue transportada desde la ciudad inglesa hasta el puerto de Rotterdam y desde allí hasta Colonia por el Rin, después hubo de ser transportada con múltiples dificultades por tierra hasta Núremberg. Llegada a su destino las piezas fueron ensambladas en los talleres de Johann Wilhelm Spaeth. Los coches se fabricaron en madera por talleres locales. El 7 de diciembre de 1835 hizo su viaje inaugural desde Furth a Nuremberg, a través de la línea de 6,04 Kms.

Cette locomotive fut construite par la société Robert Stephenson & Co. de Newcastle. Elle fut transportée depuis cette ville anglaise jusqu'au port de Rotterdam, puis jusqu'à Cologne sur le Rhin. Son transport par voie terrestre jusqu'à Nuremberg fut très difficile. Arrivée à destination, elle fut assemblée dans les ateliers de Johann Wilhelm Spaeth. Ces machines furent construites en bois par des ateliers locaux. Cette locomotive fit son voyage inaugural le 7 décembre 1835 entre Furth et Nuremberg sur une ligne longue de 6,04 km.

This locomotive, which was manufactured by Robert Stephenson & Co. of Newcastle, was shipped in pieces from Newcastle to the Port of Rotterdam, from there it was transported up the Rhine to Cologne, and from Cologne, with a great deal of difficulty, it had then to be transported overland to Nuremberg. When it finally reached its destination it was put back together at the workshops of Johann Wilhelm Spaeth. The coaches were built in wood by local workshops. On 7th December 1835 it completed its maiden journey from Furth to Nuremberg, along a line measuring 6.04 km in length.

Diese Lokomotive wurde von Robert Stephenson & Co. im englischen Newcastle gebaut. Von dort wurde sie in ihre Einzelteile zerlegt zum Rottdamer Hafen transportiert und über den Rhein nach Köln verschifft, um dann mühsam über Land nach Nürnberg gebracht zu werden. An ihrem Bestimmungsort angekommen wurde die Lok dann in den Werkstätten der Maschinenfabrik von Johann Wilhelm Spaeth zusammengesetzt. Die Holzwagen wurden direkt vor Ort hergestellt. Am 7. Dezember 1835 trat sie ihre erste Fahrt auf der Ludwigsbahn von Fürth nach Nürnberg an (6,04 km).



**NEW
2010**

Coches ADLER
ref.: 56001 SCALE 1:24



L 215 mm / H 116 mm / W 100 mm



L 220 mm / H 116 mm / W 100 mm



L 190 mm / H 116 mm / W 100 mm



ADLER Locomotora / Locomotive / Locomotive / Lok



MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

Adler Locomotora

ESCALA 1:24

Ref.: 54001



170 mm.



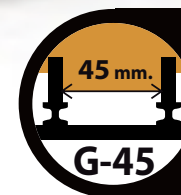
330 mm.



102 mm.



www.occre.com



ESCALA

1:24

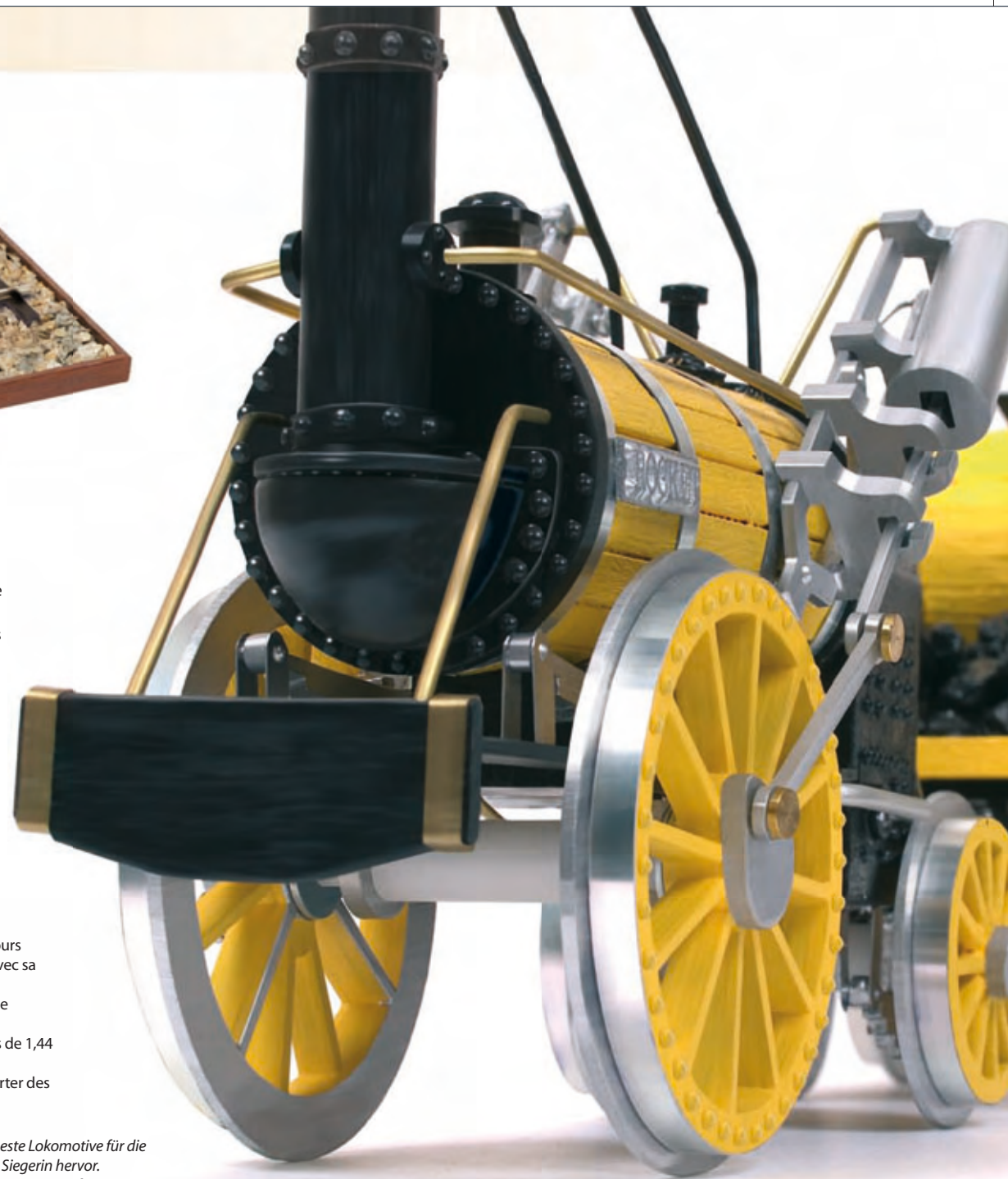


En 1829 el ferrocarril Liverpool-Manchester convocó en Rainhill un concurso para escoger la mejor locomotora para su línea. Entre cinco competidores, George Stephenson con su Rocket, resultó el vencedor. Esta locomotora, que pesaba sólo 4.250 kg, tenía una caldera multitubular de gran eficacia para transferir el calor, siendo sus dimensiones en total de 1,82 m de largo y 1 m de diámetro. Los cilindros, que estaban dispuestos en posición inclinada, movían pistones acoplados a las ruedas motrices de 1,44 m de diámetro, alcanzando una velocidad de 49 km/h. Por sus características, la Rocket constituyó la primera locomotora útil y practica para transportar pasajeros y carga, abriendo una nueva época en la historia del transporte.

In 1829 the Liverpool and Manchester Railway held the Rainhill Trials to find the best locomotive for their line. The winner, from a field of five entries, was George Stephenson and his Rocket. This locomotive, which only weighed 4.2 tons, had a multi-tubular boiler, almost 6 ft long with a diameter of 3 ft 4 in, that was of great efficiency in terms of heat transfer. The pistons, in the cylinders, which were set at an inclined position, were coupled up to 4 ft 8 in diameter drive wheels, and she was capable of reaching speeds of up to 25 mph. Because of her characteristics, the Rocket was the first useful and practical locomotive in terms of transporting passengers and goods, launching a new age in the history of transport.

En 1829, la société ferroviaire exploitant la ligne Liverpool-Manchester convoque, à Rainhill, un concours visant à choisir la meilleure locomotive pour cette ligne. George Stephenson remporte le concours avec sa Rocket face à cinq concurrents. Cette locomotive, qui pèse à peine 4 250 kg, est équipée d'une chaudière multitubulaire d'une grande efficacité pour transmettre la chaleur, qui a 1,82 m de large et 1 m de diamètre. Les cylindres, disposés dans une position inclinée, actionnent des pistons couplés aux roues motrices de 1,44 m de diamètre pour produire une vitesse de 49 km/h. De par ses caractéristiques, la Rocket constitue la première locomotive utile et pratique pour transporter des voyageurs et des marchandises. Elle ouvre ainsi une ère nouvelle dans l'histoire du transport.

1829 veranstaltete der Betreiber der Strecke Liverpool-Manchester das Rennen von Rainhill, bei dem die beste Lokomotive für die Strecke ermittelt wurde. Aus den fünf an den Start gegangenen Loks ging George Stephensons Rocket als Siegerin hervor. Diese Lok, die nur 4250 kg wog, hatte einen Flammenrohrkessel mit einem Blasrohr, was für einen hohen Wärmetransfer sorgte. Der Kessel war insgesamt 1,82 m lang und hatte einen Durchmesser von 1 m. Die schräg gestellten Zylinder bewegten die Kolben, welche an die Antriebsräder mit 1,44 m Durchmesser gekoppelt waren. Dabei wurde eine Geschwindigkeit von 49 Stundenkilometern erreicht. Aufgrund ihrer Merkmale war die Rocket als erste Lok gut zum Transport von Gütern und Passagieren geeignet. Sie eröffnete eine neue Epoche in der Geschichte der Transportmittel.



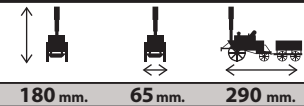


ROCKET Locomotora / Locomotive / Locomotive / Lok

MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

ROCKET Locomotora

SCALE 1:24 Ref.: 54000



BY ROBERT STEPHENSON
ROCKET
 LIVERPOOL & MANCHESTER RAILWAY





Los tranvías de cable constituyen un auténtico icono de San Francisco. El primer tranvía de este tipo funcionó en Londres. Años más tarde, Andrew Smith Hallidie probó el 2 de agosto de 1873, en Clay Street, el primer tranvía de cable en San Francisco. Después de 136 años, estos atractivos vehículos siguen recorriendo las calles de la ciudad, formando parte indisoluble de su vida cotidiana. El sistema se basa en un cable arrastrado, a una velocidad constante, a lo largo del recorrido por un motor estacionario. El tranvía se pone en movimiento cuando un dispositivo de sujeción, llamado agarre, se conecta al cable por presión. Al aflojar esta presión, junto con la aplicación de los frenos, el coche se detiene. Hoy en día existen dos flotas en servicio. Una de ellas es la de Powell-Hyde and Powell-Mason. La otra es la de California Street a la que pertenece el tranvía Nº 60 que reproducimos en nuestra maqueta, construido por MUNI (San Francisco Municipal Railway) en 1998 y entró en servicio en 2002.

Este coche se basa en el primitivo construido por John Hammond & Company para la California Street Cable Railroad Company en 1906. Después del terremoto e incendio de abril de 1906 volvió a construirse en los renovados talleres Hammond con el Nº 16, pasando a ser el Nº 60 en 1957 por la MUNI. Fue reformado en 1968-69, en los talleres MUNI Elkton, utilizando el techo y los asientos del original.



San Francisco's cable cars are an authentic icon of the city. The first cable cars of this kind were brought into operation in London and, many years later, on 2nd August 1873, Andrew S. Hallidie introduced the first San Francisco cable car, on the Clay Street line. 136 years later these attractive vehicles are still running on the streets of San Francisco and form an essential part of the city's daily life.

The system is based on a cable that is pulled at a constant velocity, along the whole route, by a stationery engine. The cable car starts to move when a device, called a grip, is engaged under pressure to the cable. By loosening this grip, and at the same time applying the breaks, the car is brought to a halt.

These days there are only two fleets still in service. One of these is Powell-Hyde and Powell-Mason, while the other is California Street. This model is a reproduction of car No. 60, of the California Street fleet, built by MUNI (San Francisco Municipal Railway) in 1998 this car was brought into service in 2002.

This car is based on the original model, built by John Hammond & Company for the California Street Cable Railroad Company, back in 1906. After the earthquake and the fire, of April 1906, it was rebuilt, at the relocated Hammond workshops and renumbered No. 16, later on, in 1957; it was renumbered again as No. 60, by MUNI.

The cable car was finally renovated again in 1968-69, at the MUNI Elkton workshops, using the original seats and roof.

Les tramways à câble constituent un véritable symbole de la ville de San Francisco. Le premier tramway de ce type fut mis en service à Londres. C'est le 2 août 1873 qu'Andrew Smith Hallidie fit l'essai du premier tramway à câble dans la Clay Street de San Francisco. Cent trente-six ans plus tard, ces véhicules attrayants continuent de sillonner les rues de la ville et font partie intégrante de la vie quotidienne locale.

Le système repose sur un câble qui est tracté à une vitesse constante par un moteur stationnaire tout le long du parcours. Le tramway se met marche lorsqu'un dispositif de fixation appelé adhérence est connecté au câble par pression. Le relâchement de cette pression ajouté à l'action des freins provoque l'arrêt du véhicule. Il existe actuellement deux flottes de tramways à câble en service. Il s'agit d'une part de la flotte de Powell-Hyde and Powell-Mason. L'autre flotte est celle de California Street à laquelle fait partie le tramway nº 60 que nous reproduisons dans notre maquette. Ce dernier a été fabriqué en 1998 par la MUNI (San Francisco Municipal Railway) et est entré en service en 2002.

Ce véhicule se fonde sur le modèle original construit en 1906 par John Hammond & Company pour la California Street Cable Railroad Company. Après le tremblement de terre et l'incendie d'avril 1906, il fut à nouveau fabriqué dans les ateliers rénovés de Hammond sous le nº 16 avant de se voir attribuer le nº 60 par la MUNI en 1957. Une nouvelle version conservant le toit et les sièges originaux a vu le jour en 1968-69 dans les ateliers de MUNI Elkton.

Die kabelgezogenen Straßenbahnen sind eines der Wahrzeichen von San Francisco. Die erste Straßenbahn dieses Typs fuhr 1840 für kurze Zeit ein London. Jahre später, am 2. August 1873, setzte Andrew Smith Hallidie auf der Clay Street Hill Railroad die erste Kabelstraßenbahn in San Francisco ein. Und auch heute noch, 136 Jahre später, sind die typischen Straßenbahnwagen ein nicht wegzudenkender Bestandteil des Stadtbilds.

Das System beruht auf einem unter der Straße laufendem Umlaufseil, mit dem die Wagen mit konstanter Geschwindigkeit gezogen werden. Die Straßenbahn setzt sich in Bewegung, wenn der sogenannte Cable Grip betätigt wird und das Seil spannt. Wenn die Spannung nachlässt und die Bremsen betätigt werden, stoppt die Bahn.

Heutzutage sind noch zwei Flotten in Betrieb. Eine befährt die Linien Powell-Hyde und Powell-Mason. Die andere Fahrzeugflotte befährt die California-Street-Linie. Zu dieser gehört die Straßenbahn Nr. 60, die wir in unserem Bausatz nachgebildet haben. Sie wurde 1998 im Auftrag der MUNI (San Francisco Municipal Railway) gebaut und nahm 2002 ihren Betrieb auf.

Der Wagen basiert auf den frühen Modellen von John Hammond & Company aus dem Jahr 1906 für die California Street Kabel Railroad Company. Nach dem Erdbeben und dem Brand im April 1906 wurde sie in den neuen Hammond-Werkstätten als Nr. 16 gebaut und wurde 1957 zur Nr. 60 der MUNI.

1968-69 wurde sie in von MUNI Elkton erneuert, wobei Dach und Sitze des Originals verwendet wurden.

CABLECAR de SAN FRANCISCO / Tram / Tramway / Straßenbahn

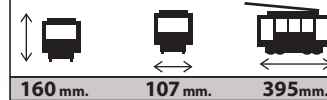


MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

CABLECAR de SAN FRANCISCO

SCALE 1:24 Ref.: 53007

NEW
2010





Tras una pausa de 35 años, en mayo de 1997 se inaugura la línea de tranvías del Paseo Marítimo de A Coruña.

El modelo 101 que realiza el trayecto del Paseo Marítimo de A Coruña se ha construido en los talleres de Zaragoza partiendo de unidades de la serie 701/735 de la Compañía de Carris de Ferro de Lisboa, que los construyó entre 1936 y 1940. Cuando fueron construidos estaban considerados como los más seguros al estar dotados de un sistema de frenos reforzado. Prestaban servicio en las líneas con trazado más difícil con rampas de hasta un 12%, siendo además las más fuertes de todo el mundo para líneas tranviarias de simple adherencia. Su carrocería es derivada de los diseños americanos de Brill, siendo su característica más notable el techo muy abombado.

Following a 35-year pause, in May 1997 the A Coruña Sea Front tramway line was reopened. The Model 101 Tram, which covers the A Coruña Sea Front route was built at the Zaragoza workshops and is based on units of the 701/735 Series, which were first built for Lisbon's Compañía de Carris de Ferro between 1936 and 1940. At that time they were considered to be the safest trams around because of their reinforced braking system. These trams were used for the most difficult lines, which included ramps of up to 12%, and were also the strongest in the world for simple adherence tram-lines. Bodywork is based on the American Brill designs, with their most notable characteristic being high domed roofs.

La línea de tramways du Paseo Marítimo de La Corogne a été inaugurée en mai 1997 après 35 ans d'inactivité.

Le modèle 101 qui effectue le trajet du Paseo Marítimo à La Corogne a été construit dans les ateliers de Saragosse à partir d'unités de la série 701/735 de la Compañía de Carris de Ferro de Lisboa, qui les fabriqua entre 1936 et 1940. Ces tramways étaient considérés comme les plus sûrs de l'époque grâce au renforcement de leur système de freinage. Ils desservaient les lignes qui présentaient les tracés les plus difficiles avec des rampes allant jusqu'à 12 % et étaient les plus robustes du monde sur les lignes à simple adhérence. La carrosserie de ces véhicules s'inspirait des conceptions américaines de Brill et se caractérisait par un toit très bombé.

Nach einer Pause von 35 Jahren wurde im Mai 1997 die neue Straßenbahnlinie am Paseo Marítimo von A Coruña eröffnet.

Das Modell 101, das die Strecke am Paseo Marítimo von A Coruña befährt, wurde in Saragossa gefertigt. Es basiert auf den Wagen der Serie 701/735 der Straßenbahngesellschaft Compañía de Carris de Ferro von Lissabon, die zwischen 1936 und 1940 gebaut wurden. Diese Straßenbahnen galten als die sichersten Bahnen, da sie mit einem verstärktem Bremssystem ausgestattet waren. Sie wurden daher auf Strecken mit schwierigem Verlauf eingesetzt, auf denen es Steigungen von bis zu 12 % gab. Das Modell galt als die weltweit stärkste Straßenbahn mit einfacher Radhaftung. Die Karosserie des Bausatzmodells entspricht der Standardausführung, die auf dem Design der amerikanischen Firma Brill basiert. Besonders charakteristisch ist das stark gewölbte Dach.

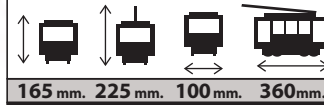
CORUÑA Tranvía / Tram / Tramway / Straßenbahn



MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

CORUÑA

SCALE 1:24 Ref.: 53006





Ce tramway faisait partie de la série 701/735 de la Companhia de Carris de Ferro de Lisboa qui les construisit entre 1936 et 1940. Considérés comme les plus sûrs de Lisbonne grâce à un système de freinage renforcé, ces tramways couvraient les lignes présentant des tracés difficiles telles que la 12, la 25 ou la 28, qui comprenaient des rampes allant jusqu'à 12 %. Ces tramways étaient également les plus robustes du monde entier circulant sur des lignes à adhérence simple. Ce véhicule est équipé de cinq types de frein : pneumatique, mécanique, électrique, électromagnétique à patins et mécanique sur les patins. Il intègre deux puissants moteurs électriques Metropolitan Vickers de 45 CV chacun et un truck type Brill 21-E construit par Maley & Tauton. Sa carrosserie correspond au type standard de Lisbonne, qui est issu des conceptions américaines de la société Brill. Sa principale caractéristique réside dans sa toiture largement bombée. Elle a conservé son état original jusqu'à la rénovation qu'a subie la série entre 1985 et 1987 au cours de laquelle on installa des portes pneumatiques et des clignotants et on ferma les portes d'un côté afin de l'adapter au système d'agent unique (conducteur/receveur). On commença à retirer ces tramways de la circulation à partir de 1995 afin de les remplacer par des véhicules rénovés de la série 500. Ceci dit, plusieurs unités continuent d'opérer dans le cadre de services charter et pour assurer des renforts ponctuels du service régulier.

Este tranvía originariamente forma parte de la serie 701/735 de la Compañía de Carris de Ferro de Lisboa que los construyó entre 1936 y 1940. Estos tranvías fueron considerados como los más seguros de Lisboa al estar dotados de un sistema de frenos reforzado, prestaban servicio en las líneas con trazado más difícil, tales como la 12, la 25 o la 28, con rampas de hasta un 12%, siendo además las más fuertes de todo el mundo para líneas tranviarias de simple adherencia.

Está dotado de cinco tipos de freno, neumático, mecánico, eléctrico, electromagnético mediante patines y mecánico a los patines. Lleva dos potentes motores eléctricos Metropolitan Vickers de 45 CV cada uno y truck tipo Brill 21-E construido por Maley & Tauton.

Su carrocería es del tipo estándar de Lisboa, derivada de los diseños americanos de Brill, siendo su característica más notable el techo muy abombado. Permaneció en estado original hasta la reforma de la serie entre 1985 y 1987, en que para adaptarlos para agente único (conductor/colector), se le instalaron puertas neumáticas, intermitentes y se clausuraron las puertas de un lado.

A partir de 1995 comenzaron a ser retirados para ser sustituidos por los tranvías remodelados en la serie 500, y se conservan varias unidades en funcionamiento para servicios charter y refuerzos puntuales en el servicio regular.

This tram was originally part of the 701/735 series, of the Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, which built them between 1936 and 1940. These trams were considered the safest in Lisbon as they were fitted with a reinforced braking system and were used for the lines covering the most difficult routes, such as 12, 25 or 28, with ramps of up to 12%, which were also the steepest slopes in the world for simple adherence tram lines.

The tram is fitted with five types of brake, pneumatic, mechanical, electric, electromagnetic with shoes and mechanical with shoes. Each tram was also fitted with two powerful, 45 HP, Metropolitan Vickers electric motors and a Brill 21-E type truck, built by Maley & Tauton.

The body is of the standard Lisbon type, based on American Brill designs, with its most notable characteristic being the sharply cambered roof. The tram maintained its original design up until 1985-1987, when the series was reformed and adapted for a single driver/conductor, pneumatically operated doors were installed along with flashing lights and the street-side doors were sealed off.

After 1995 the original trams gradually started to be replaced with remodelled Series 500 trams, although a number of units were maintained in operational conditions for charter services and occasional substitutions on the regular lines.

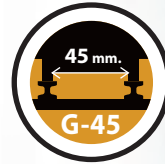
Das Original dieser Straßenbahn gehörte zur Serie 701/735 der portugiesischen Eisenbahngesellschaft Companhia de Carris de Ferro de Lisboa und wurde zwischen 1936 und 1940 gebaut. Diese Straßenbahnen galten als die sichersten von Lissabon, da sie mit einem verstärktem Bremssystem ausgestattet waren. Sie wurden daher auf Strecken mit schwierigem Verlauf eingesetzt, wie zum Beispiel den Linien 12, 25 und 28, auf denen es Steigungen von bis zu 12 % gab. Das Modell galt als die weltweit stärkste Straßenbahn mit einfacher Radhaftung.

Sie war mit fünf Bremstypen ausgestattet: Pneumatikbremse, mechanische Bremse, Elektrobremse, elektromagnetische Bremsung mit Bremsbacken und mechanische Bremsung mit Bremsbacken. Sie war mit zwei leistungsstarken 45-PS-Elektromotoren von Metropolitan Vickers und einem Truck Brill 21-E von Maley & Tauton bestückt.

Die Karosserie des Bausatzmodells entspricht der Standardausführung in Lissabon, die auf dem amerikanischen Design von Brill basiert. Besonders charakteristisch ist das stark gewölbte Dach. Die Straßenbahn war bis zur Einführung eines neuen Modells der Serie zwischen 1985 und 1987 unverändert in Betrieb. Dann wurden die Wagen auf Einpersonenbetrieb (Fahrer/Schaffner in einem) umgestellt, indem Pneumatiktüren und Blinker installiert wurden und die Türen auf einer Seite geschlossen wurden.

Ab 1995 wurden die Wagen nach und nach außer Betrieb genommen und durch Straßenbahnen der Serie 500 ersetzt. Einige wenige alte Wagen werden noch gelegentlich zur Verstärkung im Linienbetrieb eingesetzt oder können für besondere Veranstaltungen gemietet werden.

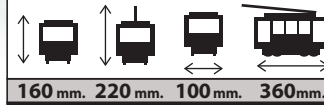
LISBOA Tranvia / Tram / Tramway / Straßenbahn



MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET

LISBOA

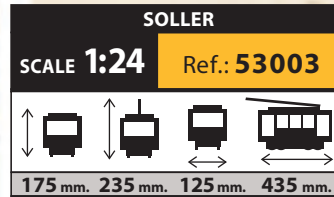
SCALE 1:24 Ref.: 53005





SOLLER Tranvía / Tram / Tramway / Straßenbahn

MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET



Mallorca's first electric tram, running between Sóller and the Port of Sóller, was inaugurated on 4th October 1913.

The project for this line was designed and directed by Pedro Garau, with over two and a half miles of track being laid. One of its outstanding features was the iron bridge over the Torrent Major.

To begin with the tramline had its own electrical power plant, alongside the Sóller station. This power plant was driven by a 65 HP explosion engine, which drove a dynamo that provided DC power at 600 volts. The model tram we present is the AAB FHV-2, belonging to the company Ferrocarril de Sóller, S.A. Built in 1929, the mechanics by Carde & Escoriaza and the electrics by Siemens.

The tram uses a pantograph to pick up the electrical current, a voltage of 1200 Vcc. It is fitted with 4 Siemens-Schuckert traction motors with an output of 360 kW (90 kW x 4) and is also fitted with both electrical and vacuum braking systems.

El primer tranvía eléctrico de Mallorca, entre Sóller y el Port de Sóller, se inauguró el 4 de octubre de 1913. El proyecto de esta línea lo diseñó y dirigió D. Pedro Garau, y se tendieron 4.868 metros de vía. Como obra de fábrica se destaca el puente de hierro sobre el torrent Major. En un principio el tranvía dispuso de una central eléctrica propia situada en la propia estación de Sóller. Dicha central estaba alimentada por un motor de explosión de 65 caballos que accionaba una dinamo de que proporcionaba una corriente continua de 600 voltios. El modelo que le presentamos es el AAB FHV-2, perteneciente a la empresa Ferrocarril de Sóller, S.A., que fue construido en 1929 por Carde y Escoriaza en su parte mecánica y por Siemens en la parte eléctrica. Toma la corriente mediante pantógrafo que recoge una tensión de 1200 V cc. Lleva 4 motores de tracción Siemens-Schuckert con una potencia de 360 kW (90 kW x 4) y dispone de frenos eléctricos y de vacío.

Le premier tramway électrique de Majorque, entre Sóller et le Port de Sóller, fut inauguré le 4 octobre 1913.

Le projet de cette ligne fut réalisé par M. Pedro Garau et donna lieu à la pose de 4 868 mètres de voie. Le pont en fer qui enjambe le torrent Major constitue un ouvrage d'art remarquable.

Au départ, le tramway disposait d'une centrale électrique propre qui était située dans la station de Sóller. Cette centrale était alimentée par un moteur à explosion de 65 chevaux qui actionnait une dynamo fournissant un courant continu de 600 volts. Le modèle que nous présentons est l'AAB FHV-2, appartenant à la société Ferrocarril de Sóller, S.A., qui fut construit en 1929 par Carde et Escoriaza, pour la partie mécanique, et par Siemens, pour la partie électrique.

Il capte le courant à l'aide d'un pantographe qui reçoit une tension de 1 200 V cc. Il intègre 4 moteurs de traction Siemens-Schuckert d'une puissance de 360 kW (90 kW x 4) et est équipé de freins électriques et de freins à vide.

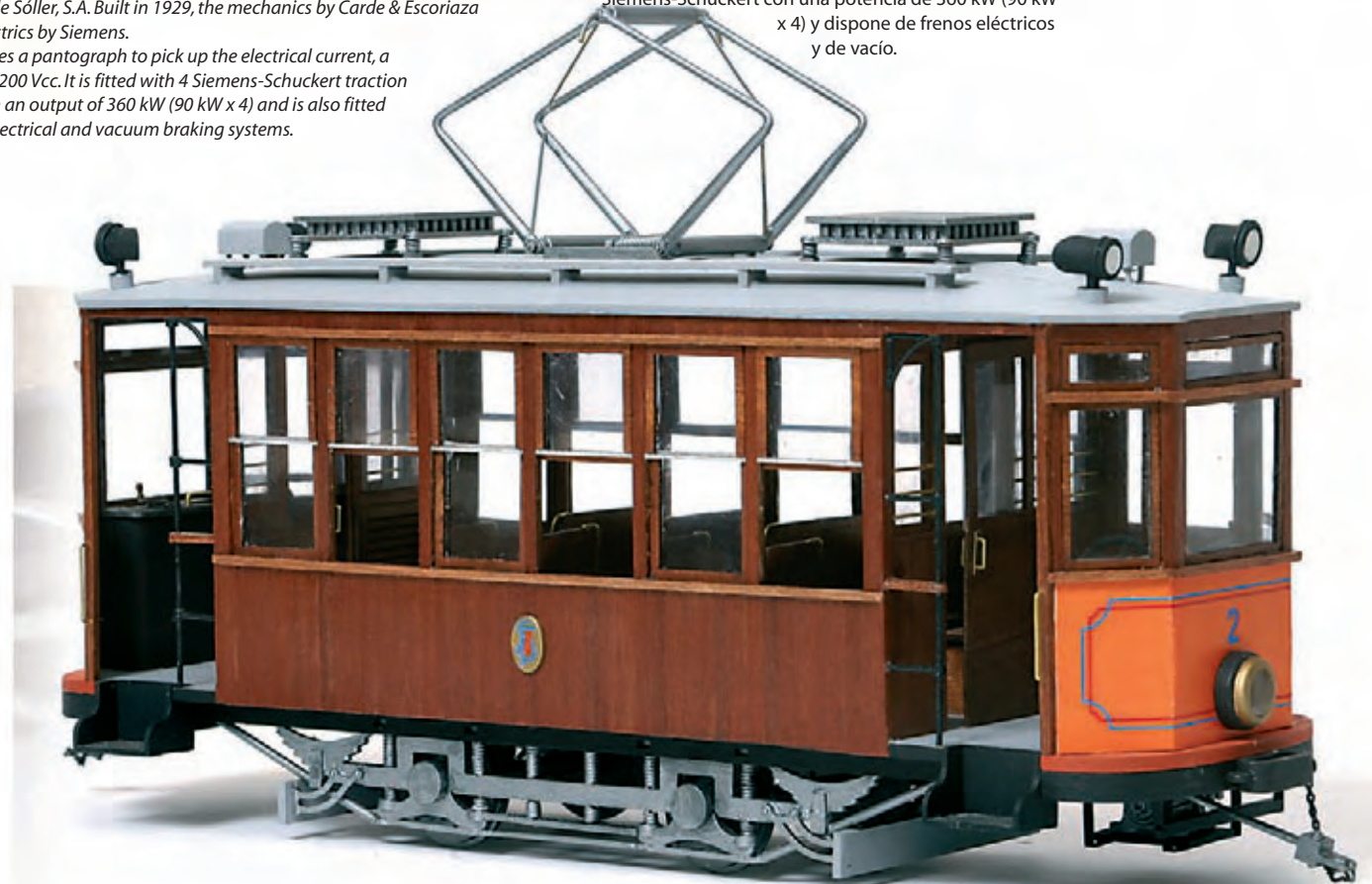
Die erste elektrische Straßenbahn auf Mallorca fuhr zwischen Sóller und Port de Sóller und wurde am 4. Oktober 1913 eingeweiht.

Die 4868 m lange Strecke entstand unter der Leitung von Pedro Garau. Besonders eindrucksvoll ist die Eisenbrücke über den Bach Torrent Major.

Die Straßenbahn hatte anfangs eine eigene Stromzentrale am Bahnhof von Sóller. Diese Zentrale wurde von einem 65-PS-Explosionsmotor gespeist, der einen Dynamo antrieb, der 600-V-Gleichstrom abgab.

Bei diesem Wagen handelt es sich um den AAB FHV-2, der 1929 von Carde y Escoriaza (Mechanik) und Siemens (Elektrik) für die Eisenbahngesellschaft Ferrocarril de Sóller, S.A. gebaut worden war.

Die Energieversorgung erfolgt über Stromabnehmer, der 1200-V-Gleichstrom abnimmt. Die vier Traktionsmotoren von Siemens-Schuckert haben eine Leistung von 360 kW (90 kW x 4) und sowohl elektrische Bremsen als auch eine Unterdruckbremse.





BERLIN Tranvía / Tram / Tramway / Straßenbahn

MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBahn GEEIGNET



Tranvía automotor N° 40 de 1901

Este vehículo fue el más viejo automotor eléctrico puesto en marcha en Berlín. Llevaba el N° 40 y hacía el servicio en los suburbios de Berlín occidental: "Westliche Berliner Vorortbahn". Es del tipo de automotores llamados "Neu-Berolina", que se extendió ampliamente. En 1903 se instalaron los protectores de las paredes laterales y frontales del tren de rodaje para evitar el atropello de las personas por las ruedas. Con la unificación de empresas de transporte de Berlín en 1920, este tranvía paso a la compañía "Berliner Strassenbahn", con el número 3851, denominándosele más tarde A 114. Fue fabricado por Böker & Cie, Remscheid y estuvo en funcionamiento desde 1901 a 1943. Llevaba dos motores AEG de 16,7 kW de potencia. Tenía unas medidas de 8,64 m de largo, 2 de ancho y 3,4 de alto, con un peso en vacío de 8,5 toneladas. Su capacidad era de 20 plazas sentadas y 12 de pie.



BERLIN			
SCALE	1:24	Ref.:	53004
154 mm.	215 mm.	90 mm.	390 mm.

Tramway automoteur N° 40 de 1901

Ce véhicule est le plus ancien automoteur électrique mis en service à Berlin. Il arborait le n° 40 et desservait la banlieue de Berlin Ouest : « Westliche Berliner Vorortbahn ». Il s'agit d'un automoteur de type « Neu-Berolina », dont l'utilisation s'étendrait rapidement. Les protections des parois latérales et frontales du train de roulage furent installées en 1903 afin d'éviter l'écrasement des personnes par les roues. Suite à l'unification des entreprises de transport de Berlin en 1920, ce tramway passa à la société « Berliner Strassenbahn » sous le numéro 3851, avant d'être rebaptisé sous le numéro A 114. Il fut fabriqué par Böker & Cie, Remscheid et fonctionna de 1901 à 1943. Ce tramway était équipé de deux moteurs AEG de 16,7 kW. Il avait 8,64 m de long, 2 m de large et 3,4 m de haut, pour un poids à vide de 8,5 tonnes. Sa capacité était de 20 places assises et de 12 places debout.

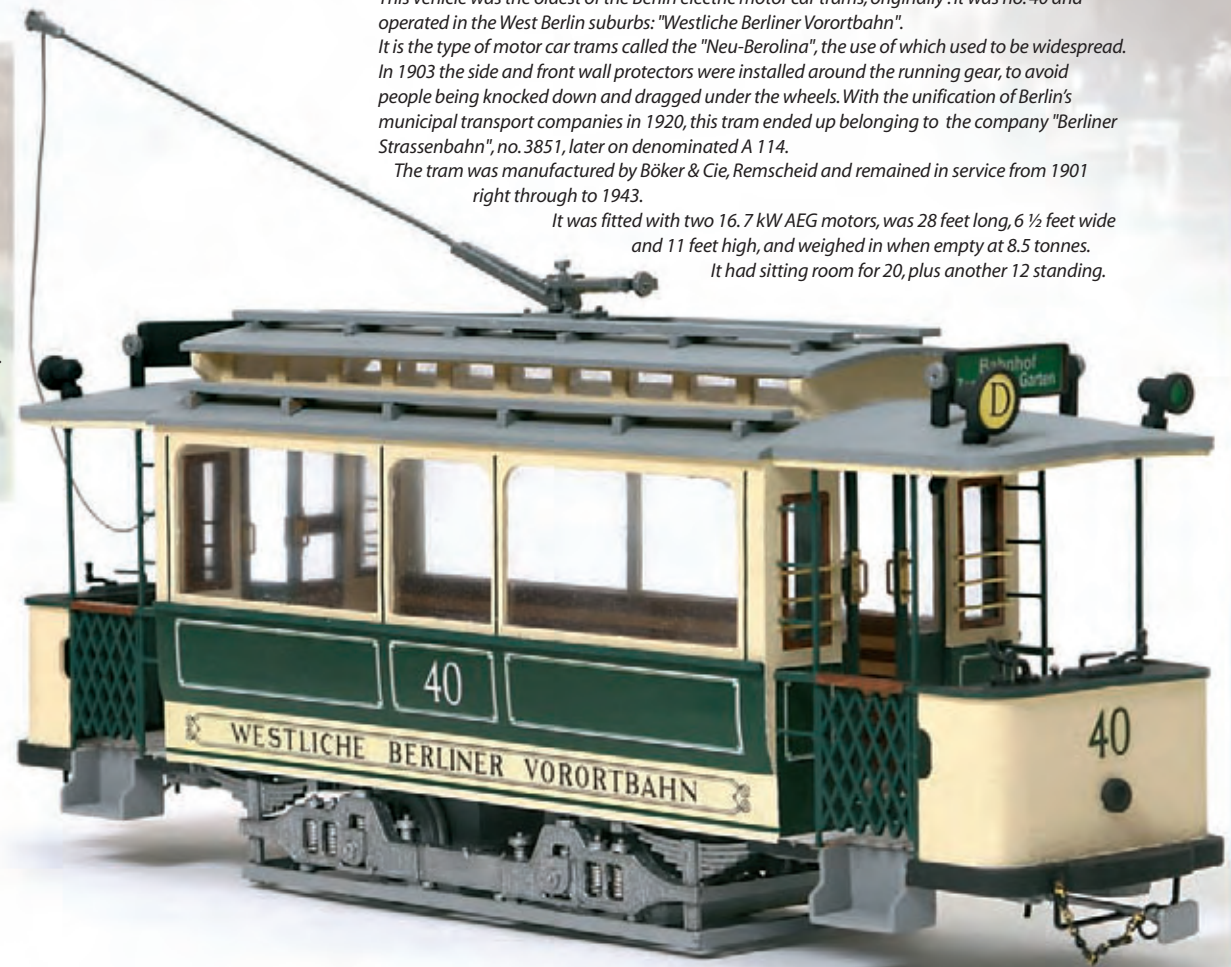
Triebwagen Nr. 40 aus dem Jahr 1901

Eine der ersten elektrischen Straßenbahnen, die in Berlin in Betrieb waren. Der Triebwagen Nr. 40 gehörte damals zur Westlichen Berliner Vorortbahn. Er gehörte zum Typ „Neu-Berolina“, der damals in großer Stückzahl gebaut wurde. Seit dem Jahre 1903 waren die Wagen an ihren Stirnwänden zum Schutz vor Kollisionen mit Pferden und Menschen mit senkrechten federnden Stahlbügeln versehen. Im Jahre 1920 kam der Triebwagen im Zuge der Vereinheitlichung der Betriebe zur „Berliner Straßenbahn“ und erhielt dort die Nummer 3851, später lief er dann unter der Nummer A 114. Sein Hersteller war Böker & Cie, Remscheid, und er war von 1901 und 1943 in Betrieb. Der Triebwagen hatte zwei AEG-Motoren mit 16,7 kW. Wagen Nr. 40 war 8,64 m lang, 2 m breit und 3,4 m hoch. Leer wog er 8,5 Tonnen. Er hatte 20 Sitz- und 12 Stehplätze.



Motor car tram No. 40, 1901

This vehicle was the oldest of the Berlin electric motor car trams, originally. It was no. 40 and operated in the West Berlin suburbs: "Westliche Berliner Vorortbahn". It is the type of motor car trams called the "Neu-Berolina", the use of which used to be widespread. In 1903 the side and front wall protectors were installed around the running gear, to avoid people being knocked down and dragged under the wheels. With the unification of Berlin's municipal transport companies in 1920, this tram ended up belonging to the company "Berliner Strassenbahn", no. 3851, later on denominated A 114. The tram was manufactured by Böker & Cie, Remscheid and remained in service from 1901 right through to 1943. It was fitted with two 16.7 kW AEG motors, was 28 feet long, 6 1/2 feet wide and 11 feet high, and weighed in when empty at 8.5 tonnes. It had sitting room for 20, plus another 12 standing.



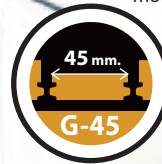


TIBIDABO Tranvia Blau / Tram / Tramway / Straßenbahn

MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET



El "Tranvia Blau" es, en la actualidad, el más antiguo de Europa. Conserva el recorrido y los tranvías de origen de la fecha de su inauguración en el año 1901, y en ningún periodo de su historia ha dejado de prestar servicio al público. Desde su inauguración en 1901 y hasta el año 1979 perteneció a la Sociedad Anónima Tibidabo y, en el año 1981, paso a Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB). Este modelo fue construido en 1904, tiene una capacidad de 48 viajeros, 32 sentados en asientos dobles transversales y 16 en las plataformas. El modelo real tiene un peso neto de 9.650 kg, lleva dos motores eléctricos de 45 CV, dos frenos uno de cadena y otro eléctrico y alcanza una velocidad máxima de 13,5 km/h.



TIBIDABO "Tranvia Blau"				
SCALE	1:24			
	Ref.: 53001			
160 mm.	295 mm.	110 mm.	378 mm.	415 mm.

The "Tranvia Blau" tram is, at the present time, the oldest operational tramline in Europe, still running the same route as on the date of her inauguration back in 1901, in all that time never having ceased to provide a service to the public. From her inauguration, back in 1901, up to 1979 she belonged to Sociedad Anónima Tibidabo and then, in 1981, was taken over by the TMB (Barcelona Metropolitan Transport). The present model was built in 1904, has a capacity for 48 passengers, 32 sitting in crossways double seats, plus another 16 standing on her platforms. The actual tram weighs 9,650 kg, is fitted with two 45 HP electric motors, two breaks, one chain operated and the other electric, and is capable of reaching atop speed of 13.5 kph.

Le "Tranvia Blau" (Tramway Bleu) est actuellement le plus ancien tramway d'Europe. Le parcours ainsi que les voitures sont les mêmes que lors de son inauguration en 1901. Il n'a jamais cessé d'être au service du public. Depuis son inauguration en 1901 jusqu'en 1979, il était la propriété de la Société Anonyme Tibidabo. En 1981 il est passé entre les mains des Transports Métropolitains de Barcelone (TMB). Ce modèle, construit en 1904, peut transporter 48 voyageurs, 32 assis sur des sièges transversaux pour deux personnes et 16 sur les plateformes. Le modèle réel a un poids net de 9 650 kg et est équipé de deux moteurs électriques de 45 CV, deux freins, l'un à chaîne, l'autre électrique. Il atteint une vitesse de pointe de 13.5 km/h.

Die Tranvia Blau ist die älteste Straßenbahn Europas, die sich noch in Betrieb befindet. Die Straßenbahn befährt immer noch dieselbe Strecke, auf der sie 1901 eingeweiht wurde, und war seit ihrer Einweihung ununterbrochen im Betrieb. Von 1901 bis 1979 gehörte sie der Sociedad Anónima Tibidabo, seit 1981 wird sie von dem Verkehrsbetrieb Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB) betrieben. Die Vorlage dieses Modells wurde im Jahr 1904 gebaut und hat eine Kapazität für 48 Passagiere, davon 32 Sitzplätze und 16 Stehplätze. Das Vorbild wiegt 9650 kg und ist mit zwei 45-CV-Motoren, zwei Bremsen - einer Kettenbremse und einer elektrischen - ausgestattet. Die Bahn erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 13,5 Stundenkilometer.





MOTORIZABLE / MOTORISABLE / MOTORISABLE / FÜR MODELLEISENBAHN GEEIGNET



CIBELES "Cangrejo"			
SCALE	Ref.: 53002		
172 mm.	280 mm.	115 mm.	395 mm.

El modelo Cibeles representa a un tranvía madrileño que pertenecía a la C.E.M.T. (Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción). Estos tranvías iban pintados de rojo y por eso la gente los denominaba "cangrejos", nombre que perduró aún después de que fueran pintados de amarillo al comprar, en 1908, la Sociedad General a la C.E.M.T. El "cangrejo" es un tranvía de 1901 perteneciente a la serie 1-20. Podía transportar 15 pasajeros sentados en asientos transversales de madera, 7 de pie en la plataforma del conductor y 10 en la otra. Iba provisto de dos motores eléctricos A-B-60 Stchuckert de 30 CV. En cada tranvía iban dos empleados, conductor y cobrador.



The "Cibeles" model represents a Madrid tram belonging to the C.E.M.T. (Madrid Electric Traction Company). These trams were originally painted red, which was why people called them "cangrejos" (crabs), a nickname that has stuck until the present day, despite the fact that way back in 1908, when they were brought from the C.E.M.T. by the Sociedad General, the colour was changed to yellow. The "cangrejo" is a tram from 1901, belonging to the series 1-20. It could carry 15 passengers sitting in crossways wooden benches, 7 standing on the driver's platforms and 10 on the other. She was fitted with 2 A-B-60 Schuckert 30 HP electric motors. Each tram was manned by a driver and a conductor.

Le modèle Cibeles représente un tramway madrilène ayant appartenu à la CEMT (Compagnie Electrique Madrilène de Traction). Ces tramways étaient peints en rouge, ce qui explique leur surnom de "crabes", un nom qui a perduré même après l'adoption de la couleur jaune lorsque, en 1908, la Société Générale racheta la CEMT. Le "crabe" est un tramway de 1901 appartenant à la série 1-20. Il avait une capacité pour 15 passagers assis sur des sièges en bois transversaux, 7 debout sur la plateforme du chauffeur et 10 sur l'autre. Il était équipé de deux moteurs électriques A-B-60 Stchuckert de 30 CV. Il y avait un chauffeur et un receveur sur chaque tramway.

Der Straßenbahnwagen Cibeles gehörte zum Fuhrpark des Madrider Nahverkehrsbetriebs C.E.M.T. (Compañía Eléctrica Madrileña de Tracción). Diese Wagen wurden aufgrund ihrer roten Farbe von den Madridern die Krebse genannt, ein Spitzname, den sie auch beibehielten, als sie nach Übernahme der C.E.M.T. durch die SGTEE im Jahre 1908 gelb lackiert wurden. Die Cibeles-Bahn gehört zu der 1901 gebauten Serie 1-20. Sie hatte 15 Sitzplätze auf Holzbänken und 17 Stehplätze, 7 davon auf der Fahrerplattform und 10 auf der anderen Seite. Die Straßenbahn war mit zwei 30-CV-Siemens-Schuckert-Motoren des Modells A-B-60 ausgerüstet. Auf jeder Bahn führen zwei Angestellte mit - ein Fahrer und ein Fahrkartenschaffner.



**Piezas cortadas por laser
para un perfecto ajuste, etc...**

***Precut pieces for a
perfect adjustment, etc.***

*Pièces prédécoupées garantissant
un ajustement parfait, etc.*

*Vorgeschnittene Teile
für optimale Passform ...*

**Instrucciones de
montaje paso a paso**

***Step by Step
Assembly instructions***

*Instructions de
montage pas à pas*

*Bastelanleitung
Schritt-für-Schritt*

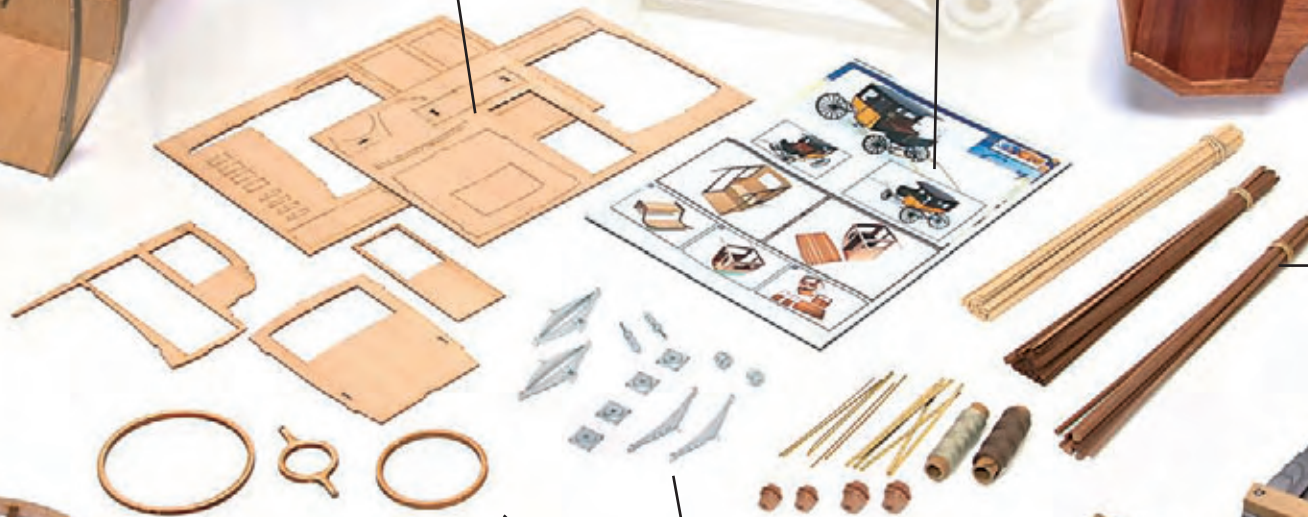


**Listones varios para
acabado del modelo**

***Various strips for
the model finishes***

*Listeaux divers destinés à
la finition de la maquette*

*Verschiedene Leistenformen
zur Oberflächengestaltung*



Piezas en fundición y materiales diversos

Die-cast pieces and diverse materials

Pièces en fonte et en matériaux divers

Gussteile und verschiedene Bauteile





Hace un siglo eran esos entrañables medios de transporte que dibujaban un típico y peculiar paisaje urbano, aquel que nos contaban nuestros abuelos. Los carruajes recorrían las calles de las ciudades y cumplían funciones de todo tipo: paseo, reparto de mercancías, taxis o publicidad. Pasaron los años y, poco a poco, el ruido de los cascos de los caballos fue reemplazado por el del motor de los coches... **Con los carruajes de OcCre**, fabricados en España con materiales de primera calidad, no sólo disfrutará montándolos, sino que también reconstruirá esa época llena de magia, historia y recuerdos. Un disfrute que se hará aún más ameno gracias al asesoramiento de nuestro **Servicio de Atención al Cliente**, que estará junto a usted en todo momento para ayudarle en el montaje.

*A century ago horse-drawn carriages were the charming means of transport that defined the typical and picturesque urban landscape of the day, of such fond memory to our grandparents. These carriages were driven through the city streets, performing a full range of functions, from leisure to the, delivering goods, as taxis and also as mobile advertising hoardings. As the years went by, little by little, the clip-clop of the horses' hooves was replaced by the roar of car engines... **With OcCre carriages**, made in Spain, using top quality materials, not only will you have fun assembling them you can also reconstruct that age, reliving all of its magic, history and memories. Fun that will be made even more enjoyable due to the assessment of our **Customer Attention Service**, which will accompany you at all times to help with the assembly.*

Il y a un siècle, ces moyens de transports mémorables formaient un paysage urbain typique et particulier, celui que nous décrivaient nos grands-parents. Les voitures parcouraient les rues des villes et remplissaient des fonctions très diverses : promenade, distribution de marchandises, taxi ou publicité. Les années passèrent et le bruit des sabots des chevaux céda progressivement le pas à celui des moteurs des automobiles... **Les voitures d'OcCre**, qui sont fabriquées en Espagne dans des matériaux de première qualité, vous permettront non seulement d'éprouver un réel plaisir à les monter, mais également de reconstituer cette époque pleine de magie, d'histoire et de souvenirs. En outre, ce montage sera d'autant plus agréable que vous pourrez compter sur l'assistance de notre **Service d'attention à la clientèle**, qui sera à votre entière disposition.

*Vor einem Jahrhundert waren diese Transportmittel noch ein nicht wegzudenkender Bestandteil des Stadtbilds. Die Kutschen zogen damals zu verschiedenen Zwecken durch die Straßen: zum Transport von Waren und Lasten, für Spazierfahrten, als Taxis und als Werbeträger. Nach und nach wurden die Kutschen dann von den verschiedenen Motorfahrzeugen abgelöst ... **Mit den Kutschen von OCCRE**, die ausschließlich aus hochwertigen Materialien erstklassiger Qualität in Spanien hergestellt werden, werden Sie nicht nur viel Spaß beim Zusammenbau haben, sondern Sie gehen gleichzeitig auf eine Reise in die Vergangenheit voller nostalgischer Erinnerungen. Unser Kundendienst steht Ihnen jederzeit mit Tipps und **Auskünften zur Verfügung**, so dass ein erfolgreiches Bastelerlebnis garantiert ist.*



LAS RAMBLAS Carruaje / Carriage / Voiture / Kutschen



Las Ramblas			
SCALE 1:10	Ref.: 51001		
215 mm.	140 mm.	445 mm.	250 mm.

A finales del siglo XIX y principios del XX, era corriente ver por las calles de nuestras ciudades vehículos de reparto que, como las modernas furgonetas, transportaban los diferentes productos de consumo, telas, leche, pan, bebidas, etc., a los establecimientos y tiendas o bien, como en el de nuestro modelo, directamente al consumidor. En ellos, aparte de su utilidad principal de reparto de mercancías, se hacía un uso como medio publicitario, rivalizando entre sí por hacerse con los colores más vistosos, cuidando la tipografía y el diseño para llamar la atención de los viandantes sobre los productos que transportaban.

At the end of the 19th and the beginning of the 20th Century, it was common to see delivery vehicles driving around the streets, much like today's modern vans, as they transported different consumer goods, fabrics, milk, bread, beverages, etc. to the businesses and shops, or as in our model, directly to the customer. In addition to their primary function for the delivery of merchandise, they were also commonly used for advertising purposes, where they competed with each other to display the brightest colours, paying meticulous attention to the typography and the design to capture the pedestrian's attention about the products they were transporting.

A la fin du XIXe et au début du XXe siècle, il était courant de voir circuler dans les rues de nos villes des véhicules de livraison qui, comme les fourgonnettes modernes, livraient les différents produits de consommation (tissus, lait, pain, boissons, etc.) aux établissements et aux magasins ou, comme dans le cas de notre maquette, directement au consommateur. Outre leur principale fonction de distribution de marchandises, ces chariots servaient de réclame publicitaire et rivalisaient entre eux pour afficher les couleurs les plus voyantes en soignant la typographie et l'esthétique de sorte à attirer l'attention des passants sur les produits qu'ils transportaient.

Zu Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren solche Lieferkarren ein gewohntes Bild auf den Straßen. Wie unsere heutigen Lieferwagen transportierten diese Lieferkarren damals Lebensmittel aller Art, Stoffe und andere Waren zu den Läden oder - wie dieses Modell - direkt zum Kunden nach Hause. Zusätzlich zu ihrer Verwendung als Transportmittel wurden diese Karren auch als Werbeträger genutzt, und ihre Eigentümer wetteiferten miteinander darum, welcher Wagen die bunteste und auffallendste Beschriftung trug.



TAXI BARCELONA Carruaje / Carriage / Voiture / Kutschen



Taxi BARCELONA			
SCALE 1:10	Ref.: 51002		
187 mm.	130 mm.	445 mm.	260 mm.

Este tipo de carruajes, de finales del siglo XIX, era utilizado principalmente para el transporte de pasajeros en las ciudades. Inspirado en las berlinas, se desarrolló hacia 1880 en los Estados Unidos llamándose góndola, y de allí, a través de Cuba, llegó a España, principalmente a Barcelona donde se utilizó como coche de alquiler (taxi). Su característica principal era que la capota se prolonga sobre el asiento del postillón o conductor, y que dicho asiento se encontraba a la misma altura que el de pasajeros. Esto lo diferenciaba de carruajes similares de la época, como la berlina o el cabriolé, en los que el postillón iba más alto y descubierto.

These types of carriages were primarily used to transport passengers in the cities at the end of the 19th Century. Inspired by the "Berliner" or Sedan cars, they were developed around 1880 in the United States where they were called gondolas; from there they travelled to Cuba and then on to Spain, primarily in Barcelona where they were used as cars for hire (taxi). Its main feature was the hood which is prolonged on the postillion or driver seat, which was located at the same height as the passengers. This is what distinguished it from similar carriages of that epoch such as the sedan or the cabriole, in which the postillion was higher and uncovered.

Ce type de voiture, datant de la fin du XIXe siècle, était principalement utilisé pour le transport de passagers dans les villes. Inspiré des berlines, il fut développé vers 1880 aux États-Unis et portait le nom d'omnibus. Il arriva en Espagne via Cuba et principalement à Barcelone où il était utilisé comme voiture de louage (taxi). La principale caractéristique de cette voiture était le fait que la capote se prolongeait sur le siège du postillon ou conducteur et que ce siège se trouvait à la même hauteur que celui des passagers. Ceci la distinguait des voitures semblables de l'époque comme la berlina ou le cabriolet dans lesquelles le postillon était situé plus haut et à découvert.

Diese Pferdekutsche, die Ende des 19. Jahrhunderts verbreitet waren, wurden hauptsächlich zur Beförderung von Passagieren innerhalb großer Städte eingesetzt. Dieses der Berlina nachempfundene Kutschenmodell war 1880 in den USA entwickelt worden und gelangte von dort aus über Cuba nach Spanien, wo es hauptsächlich in Barcelona als Mietkutsche, dem Vorläufer des Taxis, eingesetzt wurde. Es wurde auch Gondel genannt. Das Hauptmerkmal dieses Kuschentyps bestand darin, dass das Verdeck bis über den Sitz des Kutschers reichte und sich der Kutschersitz auf derselben Höhe wie der Passagiersitz befand. Dies unterschied dieses Modell von ähnlichen Kutschen derselben Epoche wie der Berlina oder dem Landauer, bei denen der Kutscher erhöht und ohne Bedachung saß.





Nuestros KITS / Our KITS / Nos KITS / Unsere Bausätze





Modelismo naval creativo... histórico, romántico. Sumérgase en la historia y en las hazañas del sugerente mundo de la navegación. Modelos que tienen fascinantes historias vividas por sus tripulaciones: batallas encarnizadas, travesías imposibles, capitanes intrépidos, patriotas valientes, marinos que dieron su vida por y para la mar. Nosotros disfrutamos diseñando y fabricando nuestros kits. Sabemos que usted también disfrutará montando el modelo que ha escogido. Por este motivo le ofrecemos un servicio de atención al cliente (www.occre.com) mediante el cual estaremos a su lado para compartir y resolver sus dudas e inquietudes y aceptaremos gustosos sus sugerencias.

Creative naval modelling... historical and romantic. Immerse yourself in history and in the exploits of the exciting world of sailing. Models with a fascinating history, experienced by their crews: battles fiercely fought, impossible voyages, intrepid captains, brave patriots, sailors who gave their lives to and for the sea.
We enjoy designing and producing our kits. We know that you will also enjoy assembling the model you have chosen. For this reason, we provide a client attention service (www.occre.com) via which we will be at your side to share and resolve any doubts or concerns you may have, and we will be only too pleased to accept your suggestions.

Modélisme naval créatif...historique, romantique. Plongez-vous dans l'histoire et les prouesses du fantastique univers de la navigation. Des modèles qui revivent les fascinantes histoires de leurs équipages : des batailles acharnées, des traversées impossibles, d'intrépides capitaines, de courageux patriotes, des marins qui donnèrent leur vie pour et par la mer. Nous sommes heureux de concevoir et de fabriquer nos kits. Nous savons que vous aimerez monter le modèle que vous avez choisi. C'est pour cette raison, que nous vous proposons un service d'attention au client (www.occre.com) grâce auquel nous serons à vos côtés pour partager et donner une réponse à vos questions et inquiétudes, et où nous accepterons volontiers vos suggestions.

Kreative Schiffsmodelle als Bausätze ... für Liebhaber von Geschichte und Abenteuer. Tauchen Sie in die Geschichte ein und lassen Sie sich von der aufregenden Welt der Schifffahrt in ihren Bann schlagen. Schiffsmodelle mit faszinierender Geschichte: blutige Schlachten, unmöglich scheinende Überfahrten, wagemutige Kapitäne, tapfere Patrioten, Matrosen, die ihr Leben an die See verloren haben ...
Gestaltung und Herstellung von Bausätzen sind unsere Leidenschaft. Wir möchten, dass Sie Spaß beim Zusammenbau des Modells haben, das Sie erworben haben. Ihnen steht daher unserer Kundendienst (www.occre.com) zur Verfügung, der jederzeit ein offenes Ohr für Ihre Fragen, Unklarheiten und Vorschläge hat.





CARMIÑA Gamella



GAMELLA CARMIÑA		
SCALE 1:15	Ref.: 52001	
280 mm.	130 mm.	360 mm.

Las gamelas son, junto a las dornas, el tipo más emblemático de las embarcaciones populares gallegas.

"Gamellas" are, along with "dornas", the most emblematic of the popular Galician embarkations.

Les "gamelas" sont, avec les "dornas", les embarcations les plus typiques des terres galiciennes.

Die Gamellen sind zusammen mit den Dornas genannten Fischerbooten die gebräuchlichste zivile Schiffsform Galiciens.



CALELLA Bot de Llum



Bot de Llum CALELLA		
SCALE 1:15	Ref.: 52002	
200 mm.	155 mm.	390 mm.

Un tipo de pesca artesanal de gran tradición en todo el Mediterráneo, pero sobre todo en la costa catalana, es la realizada en barcas provistas de luz, llamadas "bots de llum" (botes de luz).

This is a type of fishing with a firmly routed tradition throughout the Mediterranean, although particularly numerous off the coast of Catalonia, at night and using lights, from whence the name "bots de llum" (light boats).




Il existe un genre de pêche avec une tradition importante dans toute la Méditerranée et en particulier sur les côtes catalanes. Elle se fait à l'aide de barques dotées d'un éclairage, appelées "bots de llum" (canots de lumière).

Ein traditionelles Fischerboot, das im gesamten Mittelmeerraum und insbesondere an der katalanischen Küste benutzt wurde. Seinen Namen - Lichterboot - hat es von den Lampen, mit denen die Fischer bei nächtlichen Ausfahrten das Meer beleuchteten.



PALAMÓS Pesquero / Fishing boat / Bateau Pêcheur / Fischerboot



PALAMÓS		
SCALE 1:45	Ref.: 12000	
		
275 mm.	410 mm.	120 mm.

El Palamós es un barco dedicado a la pesca de bajura, tiene un casco polivalente con unas características que se adaptan perfectamente a la orografía y condiciones en todo el litoral Mediterráneo. Es un tipo de barco muy común en nuestras costas. Su construcción se realizaba de forma muy artesanal en los múltiples astilleros dispersos por todo el litoral.



The Palamós is a boat engaged in inshore fishing, with a multipurpose hull with characteristics that adapt perfectly to the outline and conditions of the Mediterranean coast. It is a type of vessel common to the coasts of Spain. A traditional, hand-built vessel, of the kind regularly turned out by any one of the many boatyards that line the Spanish coast.

Le Palamós est un bateau destiné à la pêche côtière, il possède un casque polyvalent avec des caractéristiques s'adaptant parfaitement à l'orographie et aux conditions sur tout le littoral méditerranéen. Il s'agit d'un type de bateau très courant sur nos côtes. Sa construction était réalisée de manière très artisanale dans les nombreux chantiers navals répartis sur tout le littoral.

Die Palamós wurde für den Fischfang in Küstennähe eingesetzt. Durch ihren flexiblen Rumpf passt sie sich perfekt an die geographischen Bedingungen und Klimakonditionen der Mittelmeerküste an. Dieser Schiffstyp ist typisch für die katalanische Küste. Er wurde in zahlreichen kleinen Werften entlang der katalanischen Küste hergestellt.



SAN JUAN Falucho / Felucco / Felouque / kleine Feluke

SAN JUAN		
SCALE 1:70	Ref.: 12001	
		
489 mm.	685 mm.	123 mm.

Después de la guerra de Independencia de las colonias americanas de España, desaparecieron los barcos de marina mercante en la península, sólo quedaban pequeños veleros de cabotaje deseando restablecer la navegación con las Antillas. A través del Real Decreto de Carlos III, se restablece el comercio con las colonias que seguían fieles. El falucho San Juan "El Glorioso" fue el que realizó el primer viaje.


Following the War of Independence, after Spain had lost her American colonies, merchant marine ships all but disappeared from the peninsula, leaving only small coastal sailing boats behind to re-establish the routes to the Antilles. Through the Royal Decree issued by Charles III, trade was re-opened with those colonies that remained faithful and it was the felucco, "San Juan" (El Glorioso), that made the first voyage.

Les bateaux de marine marchande disparurent au lendemain de la guerre d'indépendance menée par les colonies américaines de l'Espagne. Il ne restait plus que quelques voiliers de cabotage avides de rétablir la navigation avec les Antilles. Le Décret Royal de Charles III rétablit le commerce avec les colonies qui restaient fidèles à l'Espagne, la felouque San Juan « La Glorieuse » effectuant le premier voyage.

Als im Anschluss an den Unabhängigkeitskrieg der spanischen Kolonien in Amerika die Handelsschiffe auf der iberischen Halbinsel verschwanden und nur die Küstensegelschiffe zurückblieben, begannen Bestrebungen zur Wiederaufnahme des Handelsverkehrs mit den Antillen. Durch ein königliches Dekret von Carlos III wurde der Handel mit den Kolonien, die Spanien die Treue gehalten hatten, wieder aufgenommen. Die kleine Feluke San Juan "El Glorioso" war die erste, die zu diesem Zweck eingesetzt wurde.

ALBATROS Goleta / Schooner / Goélette / Schoner



ALBATROS		
SCALE 1:100	Ref.: 12500	
		
410 mm.	570 mm.	210 mm.

Las goletas eran barcos destinados a fines diversos, entre estos estaban las labores de guardacostas y el control del contrabando en las costas, haciendo funciones como pequeño velero de guerra.

Schooners were ships used for different purposes including coastguard work and controlling smuggling coast, as well as carrying out functions of a small warship.

Les goélettes étaient des bateaux destinés à des fins diverses dont les fonctions de garde-côte et la lutte contre la contrebande sur les côtes. Elles faisaient office de petits voiliers de guerre.

Schoner waren Segelschiffe, die zu verschiedenen Zwecken eingesetzt wurden, unter anderem zur Küstenwache und zum Schutz gegen Schmuggler. Dabei dienten sie als kleine Kriegsschiffe.



Una vez en poder de los corsarios, este bergantín mercante fue transformado armándolo con 16 cañones y 4 falconetes. De esta forma, podían llevar a cabo sus fechorías con mayores garantías de éxito. El "oficio" de corsario, era ejercido en muchos casos con el permiso de los Estados, otorgándoles la patente para éllo.

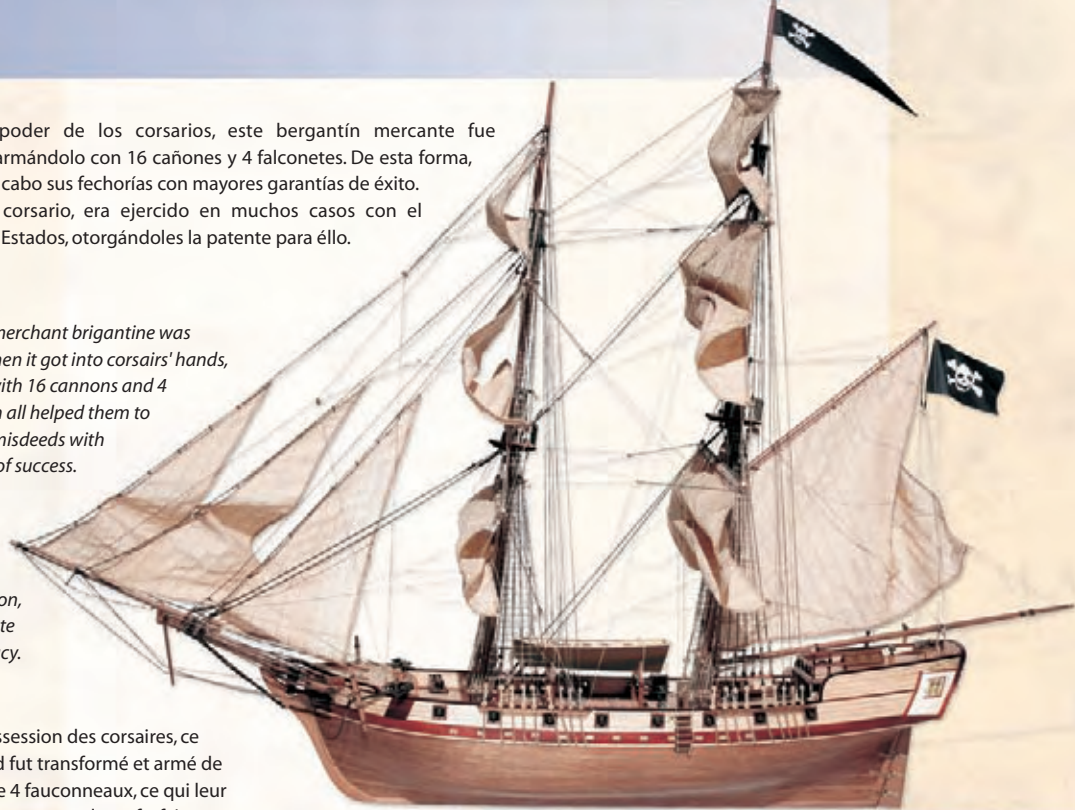
This originally merchant brigantine was transformed when it got into corsairs' hands, and fitted out with 16 cannons and 4 falconets, which all helped them to carry out their misdeeds with better chances of success.

The corsair's "trade" was in many cases practiced with States' permission, giving them carte blanche for piracy.

Une fois en possession des corsaires, ce brick marchand fut transformé et armé de 16 canons et de 4 fauconneaux, ce qui leur permettait de commettre leurs forfaits avec davantage de garanties de succès.

Le "métier" de corsaire était souvent exercé avec l'autorisation des États qui leur donnaient une lettre de marque à cette fin.




Diese Brigantine, die vor ihrer Kaperung durch die Korsaren ein Handelsschiff war, wurde von den Freibeutern mit 16 Kanonen und 4 Falkonetten bewaffnet. Mit dieser Bewaffnung war ihnen auf ihren Raubzügen mehr Erfolg garantiert. Die Freibeuter waren oft mit dem Segen ihres Heimatlandes tätig und besaßen oft ein regelrechtes Patent für ihre Tätigkeit.



CORSAIR Bergantín / Brig / Brigantin / Brigantine



CORSAIR
SCALE **1:80** Ref.: **13600**

		
580 mm.	750 mm.	270 mm.



El galeón San Martín fue construido en Portugal y pasó a ser propiedad española en 1580. Fue el buque insignia de la Armada Española. El 22 de marzo de 1588, don Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina-Sidonia, almirante de la Armada Invencible, desplegó su enseña sobre el palo mayor del galeón. Fue uno de los barcos que consiguió salvarse de las tempestades y la artillería de la flota inglesa.

The galleon named San Martin was built in Portugal and became Spanish property in 1580. It was the flagship of the Spanish Armada. On 22nd March 1588, Alonso Pérez de Guzman, the duke of Medina-Sidonia, admiral of the Spanish armada, unfurled his ensign on the galleon's mainmast. This was one of the few ships that managed to escape the storms and the English fleet's guns.

Le galion San Martín fut construit au Portugal et devint propriété de l'Espagne en 1580. C'était le vaisseau-amiral de l'Armada espagnole. Le 22 de mars 1588, don Alonso Pérez de Guzman, duc de Medina-Sidonia, amiral de l'Armada Invincible, déploya son enseigne sur le grand mât du galion. C'est un des vaisseaux qui réussirent à échapper aux tempêtes et à l'artillerie de la flotte anglaise.

Die Galeone San Martin wurde in Portugal gebaut und gelangte 1580 in spanischen Besitz. Sie war das Flaggschiff der spanischen Armada. Am 22. März 1588 breitete Alonso Pérez de Guzman, Herzog von Medina-Sidonia und Admiral der unbesiegbaren Armada, sein Wappen über dem Großmast der Galeone aus. Die San Martin konnte sich als eines der wenigen Schiffe vor den Stürmen und der Artillerie der englischen Flotte retten.



SAN MARTÍN Galeón / Galleon / Galion / Galeone



SAN MARTÍN

SCALE 1:90

Ref.: 13601



550 mm.

660 mm.

260 mm.



La Candelaria es una bombardera del porte de un bergantín, pero más ancha y con dos palos: el mayor, colocado casi en el centro con aparejo redondo y uno pequeño de mesana con vela cangreja. Entre el palo mayor y el castillo están colocados los morteros. La Candelaria se diseñó y construyó para las funciones de una batería flotante, en los bloqueos de puertos o sitios de plazas fuertes marítimas.

The Candelaria is a Mediterranean bombardier, the size of a brig but broader and with two masts: the main mast is positioned almost in the centre with a round rig and the small mizzen mast has a gaffsail. Between the main mast and the forecastle are the mortars. The Candelaria was designed and built to work as a floating battery when blockading ports or during sieges of sea forts.

La Candelaria est une bombarde de la portée d'un brigantin, mais plus large et à deux mâts: le plus grand, placé presque au centre avec un gréement rond et un petit misaine à voile brigantine. Entre le mât supérieur et le gaillard d'avant sont placés les mortiers. La Candelaria a été conçue et construite pour les fonctions d'une batterie flottante, dans les blocus de ports ou de sièges de places fortes maritimes.

Die Candelaria ist eine Bombarde nach Art einer Brigantine, aber breiter als diese und mit zwei Masten: Der Großmast, der fast in der Mitte steht, mit runder Takelung und ein kleinerer Besanmast mit Gaffelsegel. Zwischen Großmast und Back stehen die Mörser. Die Candelaria wurde als schwimmende Batterie entworfen, um bei Belagerungen von Häfen oder Festungen am Meer eingesetzt zu werden.



La CANDELARIA Bombarda / Bombarda / Bombarde / Bombarde



LA CANDELARIA		
SCALE 1:85	Ref.: 13000	
		
525 mm.	695 mm.	260 mm.

www.occre.com



Durante el siglo XIX y principios del XX se produjo el mayor flujo de transporte naval entre España y las colonias de ultramar, gracias a los acuerdos comerciales que se establecieron con dichas colonias. El Aurora es un buen ejemplo de bergantín redondo. Este tipo de embarcación fue muy utilizada para los viajes hacia las Américas, por ser su aparejo el que mejores resultados proporcionaba en condiciones de vientos constantes.

The 19th and early 20th centuries saw the greatest flow of navel transport between Spain and her overseas colonies, thanks to the commercial agreements that had been established with them. The Aurora is a good example of a brig. This kind of vessel was widely used for travel to the Americas as her rigging provided the best results in conditions of constant wind.




Au cours du XIXe siècle et début du XXe, eut lieu le plus grand courant de transport naval entre l'Espagne et les colonies d'outremer, grâce aux accords commerciaux établis avec ces colonies. L'Aurora est un bon exemple de brigantin rond. Ce type d'embarcation fut très utilisé pour les voyages vers les Amériques, son gréement donnant les meilleurs résultats dans des conditions de vents constants.

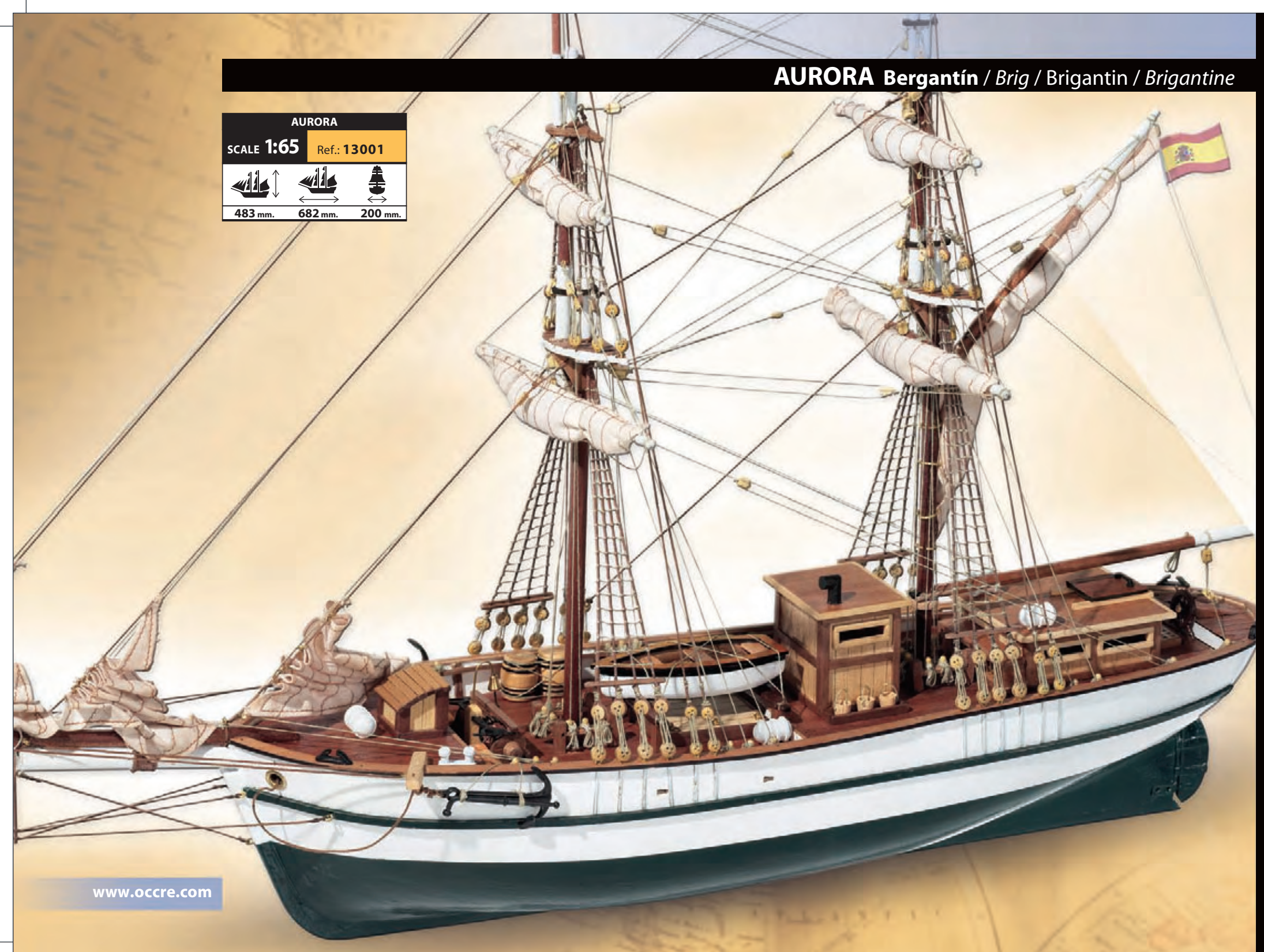
Im Laufe des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam es durch die bestehenden Handelsabkommen zu einem hohen Schiffsverkehr zwischen Spanien und dessen Kolonien in Übersee. Die Aurora ist ein gutes Beispiel für eine runde Brigantine. Dieser Schiffstyp wurde besonders auf Fahrten nach Amerika eingesetzt, die die Takelung besonders widerstandsfähig gegen die auf der Überfahrt herrschenden Winde waren.



AURORA Bergantín / Brig / Brigantin / Brigantine



AURORA		
SCALE 1:65	Ref.: 13001	
		
483 mm.	682 mm.	200 mm.





La goleta de velacho "Cala Esmeralda" fue construida en Mallorca entre 1916 y 1919. De estilo americano en su figura y muy elegante en las velas de línea. Este modelo fue uno de los más bellos y de mayor proporción aparejados en Mallorca. A partir de 1934 a este tipo de goletas se les incorporaron motores y navegaron en viajes de cabotaje hasta entrados los años sesenta.

The topsail schooner "Cala Esmeralda" was built in Majorca between 1916 and 1919. With an American style in terms of her figure and a most elegant line of sail. This schooner was one of the largest and most beautiful to be rigged in Majorca. After 1934 engines were incorporated into this type of schooner and they were used for the coastal trade up until the mid seventies.

La goélette à hunier « Cala Esmeralda » fut construite à Majorque entre 1916 et 1919. Sa silhouette est de style américain et ses voiles présentent une ligne très élégante. Ce modèle fut un des plus beaux et des plus grands qui n'aient jamais été gréés à Majorque. Ces goélettes furent équipées de moteurs à partir de 1934 afin d'effectuer des voyages de cabotage, mission qu'elles remplirent jusque dans les années soixante.

Der Gaffelschoner Cala Esmeralda wurde zwischen den Jahre 1916 und 1919 auf Mallorca gebaut. Sein Aufbau folgt dem amerikanischen Stil, und die Segellinie ist sehr elegant. Dieses Modell war eines der schönsten Schiffe mit der am besten proportionierten Takelung auf Mallorca. Ab dem 1934 wurden Schoner dieses Typs mit Motoren ausgerüstet. Sie fuhren bis in die sechziger Jahre hinein auf Küstenstrecken.



CALA ESMERALDA Goleta de velacho / Topsail Schooner / Goélette à hunier / Gaffelschoner

CALA ESMERALDA

SCALE 1:58

Ref.: 13002



575 mm.

760 mm.

273 mm.

www.occre.com





She was a slaver, one of the famous early 19th century Baltimore clippers. She was low-slung and fast, double-masted, small and agile, painted black to make it easier to hide herself off the African coast after slaving had been abolished. Her hull was modified, with space below decks to bring the slaves from Africa to Cuba for the sugar plantations. Her last voyage as a slaver was in 1830, sailing out of the port of Havana on 13th July, with a crew of 34 and armed with a single carronade, 16 rifles and 15 pistols. She was captured by the British brig HMS Black Joke, with 567 African captives aboard. She was then put up for auction and purchased by the Commodore of the British Anti-Slavery Squadron, Jonathan Hayes, who converted into an interception ship and named her Fair Rosamond. She patrolled the seas around Cuba until she was withdrawn from service in 1843.



Era un barco esclavista que formaba parte de los famosos clippers de Baltimore de comienzos del siglo XIX. Era bajo, veloz y de doble mástil, pequeños y ágil de color negro que servía para esconderse en la costa africana cuando el tráfico de esclavos fue abolido. Tenía modificado el casco con espacios bajo cubierta para traer los esclavos de África a Cuba para las plantaciones de azúcar. Su último viaje esclavista lo realizó en 1830 saliendo del puerto de La Habana el 13 de julio llevando una tripulación de 34 oficiales y armado con un único cañón dirigitible, 16 rifles y 15 pistolas. Capturado por el HM Brig Black Joke británico con 567 cautivos africanos fue puesto a subasta y comprado por el comodoro del Escuadrón Antiesclavista Británico, Jonathan Hayes que lo convirtió en un barco de persecución llamado Fair Rosamond. Vigilo las aguas de Cuba y fue sacado de circulación en 1843.



C'était un bateau négrier qui faisait partie des fameux clippers de Baltimore au début du XIXe siècle. Il était bas de bord, rapide et avait deux mâts. Ce bateau était de petite dimension, agile et de couleur noire, ce qui lui permettait de se cacher sur la côte africaine lorsque la traite des esclaves fut abolie. Sa coque avait été modifiée de sorte à contenir des espaces sous le pont qui étaient réservés aux esclaves provenant d'Afrique qui étaient emmenés à Cuba pour travailler dans des plantations sucrières. Il réalisa son dernier voyage négrier au départ du port de La Havane, le 13 juillet 1830, avec un équipage de 34 officiers et armé d'un seul canon dirigeable, de 16 fusils et de 15 pistolets. Capturé par le HM Brig Black Joke britannique avec 567 captifs africains à bord, il fut mis aux enchères et acheté par le commodore de l'Escadron anti-esclavage britannique, Jonathan Hayes, qui en fit un bateau de poursuite appelé Fair Rosamond. Il surveilla les eaux cubaines et fut retiré de la circulation en 1843.

Dieses Sklavenschiff gehörte zu den berühmten Baltimore Clippern, die zu Beginn des 19. Jahrhundert unterwegs waren. Der flinke, kleine Zweimaster war schwarz und konnte sich so leicht an der afrikanischen Küste verstecken, nachdem der Sklavenhandel verboten worden war. Der Rumpf wurde mit Räumen unter Deck ausgestattet, um Sklaven von Afrika nach Kuba zu transportieren, wo sie auf den Zuckerrohrplantagen arbeiten mussten. Ihre letzte Reise als Sklavenschiff trat die Dos Amigos 1830 an. Sie legte am 13. Juli im Hafen von La Havanna ab und hatte eine Besatzung von 34 Seeleuten an Bord. Bewaffnet war sie mit einer einzigen schwenkbaren Kanone, 13 Gewehren und 15 Pistolen. Sie wurde von der englischen Brigg HM Black Joke mit 567 afrikanischen Gefangenen an Bord geentert und anschließend versteigert. Sie wurde von Jonathan Hayes, dem Kommodore des britischen Anti-Sklavengeschwaders, gekauft, auf den Namen Fair Rosamond getauft und zur Verfolgung von Sklavenschiffen eingesetzt. Sie bewachte die Gewässer vor Kuba, bis sie 1843 schließlich stillgelegt wurde.

DOS AMIGOS bergantín goleta / brigantine schooner / brigantin / Schonerbrigg



DOS AMIGOS
SCALE **1:53** Ref.: **13003**

		
675 mm.	905 mm.	330 mm.

www.occre.com



La Fragata Diana fue botada el 10 de marzo de 1792. Formaba parte de la serie de fragatas denominadas "Mahonesas" por haberse construido en la ciudad de Mahón. Su diseño le permitió ser más veloz que sus predecesoras. Participó en la guerra contra Francia en las costas catalanas. Tuvo su base en Cádiz durante la guerra de la Independencia. Como integrante de las fuerzas navales de la Habana, participó en batallas contra los corsarios en las Antillas. Realizó varias travesías del Atlántico. En el año 1833 se desguazó en el arsenal de Cartagena.

The frigate Diana was launched on the 10th of March 1792. It formed part of the series of frigates known as "Mahonesas", as they had been built in the city of Mahón. Thanks to its design, it could sail faster than its predecessors. It took part in the war against France along the Catalan coast although, during the war of Independence, its base was in Cadiz. As a member of the naval forces of Havana, it took part in battles against the corsairs in the Antilles and made various trips across the Atlantic. It was broken up in 1833 in the naval shipyard of Cartagena.




La Frégate Diana a été lancée le 10 mars 1792. Elle faisait partie de la série de frégates appelées « Mahonesas » ayant été construites dans la ville de Mahón. Grâce à leur conception, elles purent être plus rapides que leurs antécédents. Elle participa à la guerre contre la France sur les côtes catalanes. Sa base se trouvait à Cadix pendant la guerre d'Indépendance. Partie intégrante des forces navales de la Havane, elle participa aux batailles contre les corsaires des Antilles. Elle réalisa plusieurs traversées de l'Atlantique. En 1833, elle fut démantelée à l'arsenal de Carthagène.

Die Fregatte Diana lief am 10. März 1792 vom Stapel. Sie gehörte zu den sogenannten "Mahonesas", wie die in Mahón, Menorca, gebauten Fregatten genannt wurden. Sie war durch ihre Baumerkmale schneller als ihre Vorgängerinnen. Sie nahm am Krieg gegen Frankreich vor der katalanischen Küste teil. Während des Unabhängigkeitskriegs war ihr Heimathafen Cádiz. Sie gehörten zur Heeresflotte von La Habana und nahm an den Schlachten gegen die Freibeuter der Antillen teil und überquerte mehrmals den Atlantik. 1833 wurde sie im Arsenal von Cartagena abgewrackt.



DIANA Fragata / Frigate / Frégate / Fregatte



DIANA		
SCALE 1:85	Ref.: 14001	
		
635 mm.	850 mm.	360 mm.



El Apóstol Felipe fue uno de los seis galeones que Martín de Arana construyó para el rey Felipe IV. Formó parte de los "Galeones de la Plata". Este tipo de galeones se utilizó para el transporte de mercancías y tesoros en la Carrera de las Indias. Su primer viaje como componente de la flota de galeones lo realizó en 1629, transportando tesoros a España. Fue nave Almiranta de la Armada de la Guardia hasta 1633. Participó en la guerra del Brasil para recuperar Pernambuco y transportó tropas y dinero a Flandes, participando en la batalla de Dunas.

The Apóstol Felipe was one of the six galleons built by Martín de Arana for King Felipe IV. It formed part of the "Silver Galleons". This kind of galleon was used for transporting goods and treasures in the "Race for the Indies". Its first voyage as a member of the galleon fleet was made in 1629, transporting treasures to Spain. It was an Admiral vessel of the Guardian Armada until 1633. It took part in the war of Brazil to recuperate Pernambuco and transported troops and money to Flanders, taking part in the battle of Dunas.

L'Apóstol Felipe a été l'un des six galions que Martín de Arana a construit pour le roi Philippe IV d'Espagne. Il a fait partie des « Galions de la Plata ». Ce type de galions a été utilisé pour le transport de marchandises et de trésors sur la Route des Indes. Son premier voyage au titre d'élément de la flotte de galions a été réalisé en 1629, il transportait des trésors vers l'Espagne. Il fut navire Almiranta de la Armada de la Guardia jusqu'en 1633. Il participa à la guerre du Brésil pour récupérer Pernambuco et transporta des troupes et de l'argent vers les Flandres, en prenant part à la bataille des Dunes.

Die Apóstol Felipe war eine der sechs Galeonen, die Martín de Arana für den spanischen König Philipp IV. baute. Sie gehörten zu den sogenannten "Galeones de la Plata". Dieser Typ Galeone wurde für den Transport von Waren und Schätzen auf der Strecke zwischen Amerika und Spanien, der sogenannten Carrera de las Indias, eingesetzt. Ihre erste Fahrt als Teil der Flotte trat diese Galeone 1629 an. Damals transportierte sie Gold und Edelsteine auf dem Weg nach Spanien. Sie war bis 1633 das Admiralsschiff der Armada de la Guardia. Die Galeone nahm am Krieg von Brasilien zur Rückeroberung von Pernambuco teil und brachte Truppen und Geld nach Flandern bei der Dünenschlacht.



Apóstol FELIPE Galeón / Galleon / Galion / Galeone



APÓSTOL FELIPE

SCALE 1:60

Ref.: 14000



695 mm.



785 mm.



310 mm.



Estas pintorescas y bellas naves se asemejaban a las galeras por sus altas toldillas; pero eran de maniobra mucho más fácil, característica muy apreciada en los encuentros navales de aquella época. Realizaron gran número de atrevidas hazañas. Los jabeques desempeñaron un papel decisivo como auxiliares de las flotas en misiones de exploración, descubierta, aviso y correos; concretamente en el desembarco en Argel y en el segundo sitio de Gibraltar.

These picturesque and beautiful ships resembled the galleys in terms of their raised quarter-decks, although they were much easier to work, a much appreciated characteristic in the naval battles of the period, where they were involved in numerous daring actions. The xebecs played a decisive role as auxiliaries to fleets on missions of exploration, discovery, lookout and mail; specifically during the Algerian landings and the second siege of Gibraltar.

Ces navires splendides et pittoresques ressemblaient aux galères, à cause de leurs hautes dunettes, mais étaient nettement plus maniables, caractéristique fort appréciée dans les batailles navales de cette époque. Ils firent de nombreuses prouesses. Les chebecs jouèrent un rôle décisif en prêtant main forte aux flottes engagées dans des missions d'exploration, aux avisos et aux bateaux de poste ; concrètement lors du débarquement en Algérie et du second siège de Gibraltar.

Diese originellen und schönen Schiffe ähnelten mit ihren hohen Aufbauten den Galeeren, waren aber wesentlich leichter zu steuern, ein wichtiges Merkmal in der Schifffahrt der damaligen Zeit. Mit ihnen wurden eine Reihe gewagter Verfolgungsfahrten ausgeführt. Die Schebeken spielten eine entscheidende Rolle innerhalb der Flotten und dienten als Erkundungs-, Kurier- und Postschiffe. Besonders wichtig waren sie bei der Landung in Algerien und der zweiten Belagerung von Gibraltar.



CAZADOR Jabeque / Xebec / Chebec / Schebeke



CAZADOR

SCALE 1:60 Ref.: 14002

		
630 mm.	860 mm.	160 mm.

www.occre.com



Estos legendarios barcos surcaron el río Mississippi durante el siglo XIX a través de la ruta que unía las ciudades más emblemáticas que rozan el río desde su nacimiento, en el lago Itasca en Minnesota, hasta su desembocadura en Nueva Orleans. La característica principal de estos entrañables barcos de madera era la gran rueda de paletas que los propulsaba por la turbina de vapor.

These legendary riverboats sailed the Mississippi throughout the 19th century, following a route that passed through the most emblematic cities along the river's banks, from its origins in Lake Itasca, Minnesota, to the mouth of the river, down in New Orleans. The main characteristic of these delightful wooden boats were the great, steam engine powered paddle-wheels.

Ces bateaux légendaires sillonnèrent le Mississippi au XIXe siècle en suivant la voie qui reliait les villes les plus emblématiques situées le long du fleuve, depuis sa source au lac Itasca, au Minnesota, jusqu'à son embouchure à la Nouvelle Orléans. La principale caractéristique de ces bateaux en bois chargés d'histoire était la grande roue à aubes propulsée par une turbine à vapeur.

Diese legendären Schiffe befuhren im 19. Jahrhundert den Mississippi und verbanden die Städte, die sich an seinem Ufer von seinem Ursprung am Itasca-See in Minnesota bis zu seinem Delta in Nueva Orleans entlang zogen. Hauptmerkmal dieses Schiffstyps waren die großen Schaufelräder, die durch eine Dampfturbine angetrieben wurden.




*Figuras no incluidas / Figures not included



MISSISSIPPI



MISSISSIPPI
SCALE 1:80 Ref.: 14003

		
325 mm.	740 mm.	150 mm.

Muebles y decoración incluidos
Furniture and decoration included





El galeón es directo descendiente de las "carracas", naos de gran porte, primero mediterráneas y luego atlánticas. Se le daba el nombre de "galeone" a un tipo de navío de Liguria construido a principios del siglo XVI. Inicialmente utilizados para el transporte de mercancías, iban fuertemente armados para su defensa ante piratas u otros enemigos, acabando siendo un barco únicamente de guerra a partir de 1570. Aunque el esplendor máximo de los galeones sea en la navegación atlántica, donde alcanzaron su máximo desarrollo, éstos son fruto de la experiencia acumulada en el frente atlántico europeo y en la secular experiencia marinera del Mediterráneo.

This galleon is a direct descendant of the "carracks", large, distinguished galleons, originally Mediterranean based but later sailing the Atlantic. The name galleon was first given to a type of ship from Liguria, built at the start of the 16th century. Initially designed as merchantmen they were heavily armed, for defence against pirates and other enemies, but ended up, after 1570, becoming men of war. Although the galleons reached their greatest splendour when they plied the Atlantic, the height of their development, they were the result of accumulated experiences on the European Atlantic front and their experiences as merchantmen in the Mediterranean.

Le galion est le descendant direct des "patouillards", des navires de grande contenance, d'abord présents en Méditerranée puis dans l'Atlantique. On appelait "galeone" un type de navire originaire de Ligurie construit au tous débuts du XVIème siècle. Ces bateaux furent d'abord destinés au transport de marchandises. Cependant, fortement armés pour se défendre en cas d'attaque de pirates ou autres ennemis, ils ont fini par devenir des bateaux de guerre à part entière à partir de 1570. Les galions sont surtout connus pour leurs péripéties dans l'Atlantique ou leur nombre fut considérable. Ils sont néanmoins le fruit de l'expérience accumulée sur le front atlantique européen et de siècles de navigation sur la mer Méditerranée.




Diese Galeone ist die direkte Nachfahrin der so genannten Carracas, großer, schwerfälliger Schiffe, die das Mittelmeer und danach den Atlantik befuhren. Mit Galeone wurde ein Hochseeschiff bezeichnet, das Anfang des 16. Jahrhunderts gebaut wurde und das besonders typisch für Ligurien war. Diese Schiffe wurden zuerst für den Handelsverkehr verwendet, waren aber dafür bereits bewaffnet und für die Verteidigung gegen Piraten und andere Angreifer gerüstet. Ab 1570 wurden sie nur noch als Kriegsschiffe eingesetzt. Die Galeonen erlebten ihre Glanzzeit auf den Fahrten über den Atlantik, nachdem der Schiffstyp basierend auf den Erfahrungen durch den Einsatz im Mittelmeer und entlang der europäischen Atlantikküste perfektioniert worden war.



San Marcos Galeón / Galleon / Galion / Galeone



SAN MARCOS
SCALE **1:50** Ref.: **14004**

		
650mm.	810 mm.	300 mm.



El Endeavour fue construido en junio de 1764 por Thomas Fishburn con el nombre de Earl Of Pembroke. Tenía 368 toneladas y sus medidas eran 29 m. de eslora, 24,79 de quilla y 8,89 de eslora máxima. Su forma era de proa redonda y popa plana con aparejo en forma de cruz. Estaba dedicado al transporte del carbón.

El 5 de abril de 1768 fue registrado como barco de la Royal Navy con el nombre de Endeavour teniendo como misión hacer viajes de exploración. En el astillero de Deptford cerca de Londres fue preparado para el viaje construyendo cubiertas, camarotes y depósitos para albergar al personal: oficiales, científicos, criados y marinería en total 94 hombres.

El Endeavour dio la vuelta al mundo al mando del capitán James Cook saliendo de Plymouth Inglaterra el 8 de Agosto de 1768 y regresando a Londres el 13 de julio 1771. La misión de esta expedición era observar el paso del planeta Venos entre la Tierra y el Sol, sirvió para estimar la distancia entre los astros y utilizar esta como medida para calcular los parámetros del universo.

Fue hundido en la costa del estado norteamericano de Rhode Island en un intento de repeler un ataque francés contra el puerto de Newport en 1790.

The Endeavour was launched in June 1764 by Thomas Fishburn. She began life as the Earl of Pembroke, at 368 tons, 95 feet in length, with an 81-foot keel and a maximum beam of 29 feet. She also had a rounded bow, a flat stern and was cross-rigged, originally working as a collier, transporting coal.

On 5th April 1768 she was registered as a ship of the Royal Navy, rechristened the Endeavour and reassigned out to serve as an exploration vessel. At the shipyard in Deptford, near London, she was fitted out for her voyage with the addition of decks, cabins and storage space to accommodate her crew: officers, scientists, servants and sailors, a total of 94 men.

The Endeavour sailed round the world under the command of Captain James Cook, leaving Plymouth in England on 8th August 1768 and returning to London on 13th July 1771. The mission of this expedition was to observe the transit of Venus between the Earth and the Sun, for the purpose of estimating the distance between the stars, using this information to calculate the parameters of the universe.

She finally sank off the coast of Rhode Island during an attack by French ships on the Port of Newport in 1790.

L'Endeavour fut construit en juin 1764 par Thomas Fishburn sous le nom de Earl Of Pembroke. Il pesait 368 tonnes et avait 29 m de long, 24,79 m de quille et 8,89 m de largeur maximale. Il présentait une proue arrondie et une poupe plate avec un gréement en forme de croix. Il était utilisé pour le transport de charbon.

Il fut enregistré le 5 avril 1768 comme navire de la Royal Navy sous le nom de Endeavour et reçut la mission d'entreprendre des voyages d'exploration. Il fut préparé à ce voyage dans les chantiers navals de Deptford, près de Londres, où l'on y ajouta des ponts, des cabines et des réservoirs destinés à accueillir le personnel - officiers, scientifiques, personnel de service et marins - qui représentait au total 94 hommes.

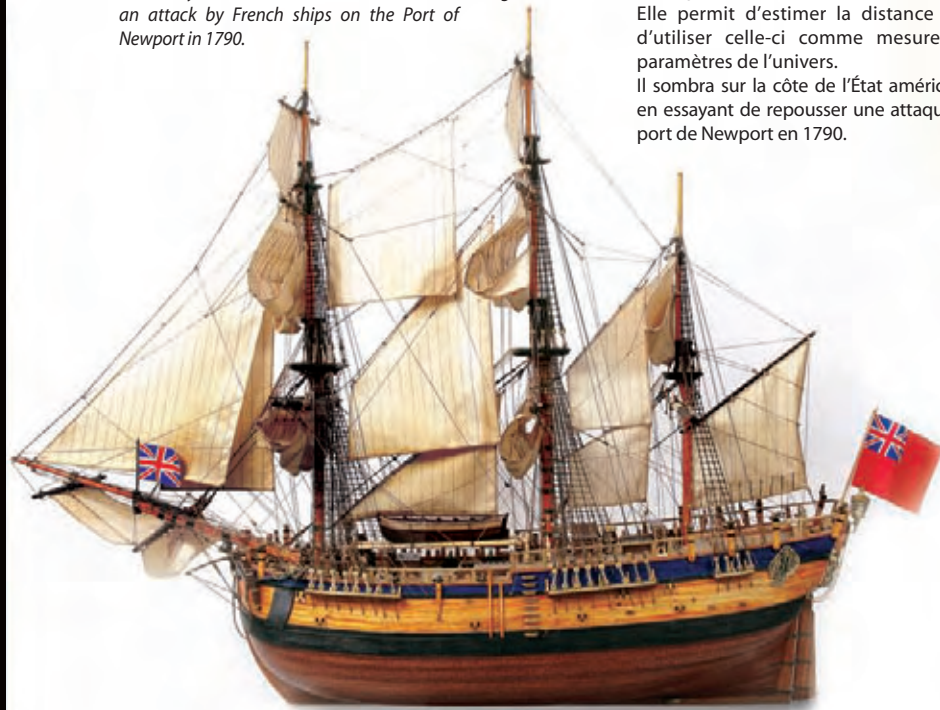
L'Endeavour fit le tour du monde sous les ordres du capitaine James Cook. Il partit de Plymouth (Angleterre), le 8 août 1768 et entra à Londres, le 13 juillet 1771. La mission de cette expédition consistait à observer le passage de la planète Vénus entre la terre et le soleil. Elle permit d'estimer la distance entre les astres et d'utiliser celle-ci comme mesure pour calculer les paramètres de l'univers.

Il sombra sur la côte de l'État américain de Rhode Island en essayant de repousser une attaque française contre le port de Newport en 1790.



Die Endeavour wurde im Juni 1764 von Thomas Fishburn unter dem Namen Earl Of Pembroke gebaut. Die Dreimastbark war 368 Tonnen schwer, 29 m lang, und 8,89 breit und hatte 24,79 m Tiefgang. Das Bug war rund und das Heck flach mit Takelung in Form eines Kreuzes. Sie diente zum Transport von Kohle. Am 5. April 1768 wurde das Schiff in die Flotte der Royal Navy aufgenommen und auf den Name Endeavour getauft. Sie wurde zu Entdeckungsfahrten eingesetzt. In der Werft in Deptford nahe London wurde die Endeavour auf die Reise vorbereitet, es wurden Decks Kajüten und Unterkünfte für die Besatzung angelegt: Seemänner, Wissenschaftler, Assistenten und Marinesoldaten -insgesamt 94 Mann. Die Endeavour umsegelte die Welt unter Kapitän James Cook. Sie legte am 8. August 1768 in der englischen Hafenstadt Plymouth ab und kam am 13. Juli 1771 in London an. Zweck dieser Expedition war es, den Lauf der Venus zwischen Erde und Sonne zu verfolgen und so die Entfernung zwischen den beiden Himmelskörpern zu bestimmen, die für die Berechnung der Parameter des Universums verwendet werden sollte.




Die Endeavour wurde 1790 an der nordamerikanischen Küste vor Rhode Island bei der Verteidigung gegen einen Angriff der Franzosen auf den Hafen von Newport versenkt.



Endeavour



ENDEAVOUR
SCALE 1:54 Ref.: 14005

		
680mm.	815 mm.	300 mm.

www.occre.com



Navío PRÍNCIPE DE ASTURIAS

El Príncipe de Asturias se construyó en La Habana según proyecto de Romero de Landa en 1793. Su botadura fue el 28 de enero de 1794, con un desplazamiento de 2.453 toneladas y un porte de 112 cañones, su nombre es en honor del rey Fernando VII, entonces Príncipe de Asturias.

El Príncipe de Asturias participó en la batalla de Trafalgar bajo el mando del teniente general Federico Carlos Gravina. En el año 1814 se hundió en el puerto de La Habana, por lo que se pone a la venta para desguace.

The Príncipe de Asturias was built in Havana, to a project designed by Romero de Landa in 1793, and was launched on 28th January 1794. She had a displacement of 2,453 tonnes, was fitted with 112 guns and christened in honour of the young King Ferdinand VII, then heir to the throne and Prince of Asturias. The Príncipe de Asturias took part in the Battle of Trafalgar, under the command of Admiral Federico Carlos Gravina. In 1814 she sank in the Port of Havana, and was sold off for scrap.

Le Príncipe de Asturias fut construit en 1793, à La Havane, d'après un projet de Romero de Landa. Mis à l'eau le 28 janvier 1794, il déplaçait 2.453 tonnes et portait 112 canons. Son nom évoque le roi Ferdinand VII, qui était alors Prince des Asturies.

Le Príncipe de Asturias participa à la bataille de Trafalgar sous les ordres de l'amiral Federico Carlos Gravina. Il sombra en 1814 au port de La Havane et fut mis en vente pour les pièces.

Die Príncipe de Asturias wurde 1793 nach Plänen von Romero de Landa in Havanna (Kuba) gebaut. Der Stapellauf war am 28. Januar 1794. Das Schiff hatte eine Wasserverdrängung von 2453 Tonnen und war mit insgesamt 112 Kanonen ausgerüstet. Seinen Namen erhielt es zu Ehren von König Fernando VII., dem damaligen spanischen Kronprinzen (Príncipe de Asturias).

Die Príncipe de Asturias nahm an der Schlacht von Trafalgar unter Führung von Generalleutnant Federico Carlos Gravina teil. 1814 sank sie im Hafen von Havanna, das Wrack wurde anschließend zum Ausschlichten verkauft.



Príncipe de Asturias



PRÍNCIPE DE ASTURIAS

SCALE **1:90** Ref.: **15002**

		
850 mm.	1000 mm.	380 mm.

www.occre.com



Príncipe de Asturias





El gran Navío de guerra del siglo XVIII *The Great 18th Century Warship*

El Santísima Trinidad se construyó en la Habana y su botadura se realizó el 2 de marzo de 1769. Fue el buque de guerra más grande del siglo XVIII, con 130 bocas de fuego.

Después de participar en todas las campañas navales de finales del siglo XVIII y principios del XIX fue en la batalla de Trafalgar, bajo la bandera del contralmirante Cisneros, donde realizó su último servicio al ser desbarbolado por la flota inglesa.

The Santísima Trinidad was built in Havana and launched on 2nd March 1769. It was the biggest warship of the 18th century, with 130 guns.

After taking part in the naval campaigns of the late 18th and early 19th century, it last saw active service at the battle of Trafalgar, under the ensign of rear admiral Cisneros, where it was dismantled by the English fleet.

Le Santísima Trinidad fut construit à La Havane et fut mis à la mer le 2 mars 1769. C'était le plus grand vaisseau de guerre du XVIIIe siècle, avec 130 bouches à feu.

Après avoir participé à toutes les campagnes navales de la fin du XVIIIe siècle et du début du XIXe siècle, il effectua son dernier service sous la bannière du contre-amiral Cisneros, lors de la bataille de Trafalgar, où il fut démâté par la flotte anglaise.

Die Santísima Trinidad wurde in La Habana gebaut und am 2. März 1769 vom Stapel gelassen. Mit ihren 130 Kanonen war sie das größte Kriegsschiff des 18. Jahrhunderts.

Das Schiff nahm an allen Seeschlachten Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts teil und fand sein Ende in der Schlacht von Trafalgar unter der Flagge des Konteradmirals Cisneros, in der es von der englischen Flotte versenkt wurde.



SANTÍSIMA TRINIDAD Navío / Vessel / Navire / Hochseeschiff



SANTÍSIMA TRINIDAD

SCALE 1:90

Ref.: 15800



876 mm.

1060 mm.

415 mm.



SANTÍSIMA TRINIDAD Navío / Vessel / Navire / Hochseeschiff





**Sección transversal
del Palo Mayor del poderoso
navío Santísima Trinidad**

*A cross section
of the mainmast of the
powerful ship
Santísima Trinidad*

Section transversale du
grand mât du puissant
navire Santísima Trinidad

*Querschnitt des Großmasts
des mächtigen Hochseeschiffs
Santísima Trinidad*



SANTÍSIMA TRINIDAD SECCIÓN / Section / Section / Querschnitt



Sección SANTÍSIMA TRINIDAD

SCALE 1:90

Ref.: 16800





El Montañés representa el grado máximo de perfección que alcanzó la arquitectura naval española, pudiendo comparar nuestros navíos con los del resto de marinas del mundo. Este navío no llevó como mascarón el león real sino la figura de un Montañés en agradecimiento a los montañeses por su aportación económica realizada para su construcción. El barco fue botado en El Ferrol el 14 de mayo de 1794. Se dijo de él que sus propiedades eran extraordinarias tanto navegando de bolina, a un largo o en popa, y que mantenía más que ningún otro navío sus baterías fuera del agua. Combatió en diversas misiones, entre ellas Trafalgar llevando una artillería de 76 cañones y 4 carronadas con obuses colocados en la toldilla. El 6 de marzo de 1810, debido a un violento temporal, se hundió frente a la bahía de Cádiz.

The "Montañés" represents the maximum level of perfection achieved by Spanish naval architecture, when Spanish ships-of-the-line were a match for those of any navy in the world. The figurehead of this ship is not the royal lion but a "montañés" (highlander), in gratitude for the financial contribution towards her construction made by the people of the mountains. She was launched in Ferrol on 14th May 1794. It is said that she was an extraordinary vessel, whether sailing close to the wind, running free or with a following wind, and that, more than any other ship, she kept her batteries out of the water. She was engaged in a number of battles, including Trafalgar, where she mounted 76 guns and 4 carronades with mortars, located on her quarter deck. On 6th March 1810, in a violent storm, she sank off the Bay of Cadiz.

Le Montañés représente le plus haut degré de perfection jamais atteint par l'architecture navale espagnole grâce à laquelle nos vaisseaux ont pu se mesurer aux autres marines du monde. La figure de proue arborée par ce vaisseau n'était pas le lion royal, mais un Montañés en guise de remerciement pour la contribution économique apportée par les montagnards dans la construction du navire. Le bateau fut mis à l'eau le 14 mai 1794 à Ferrol. On rapporte qu'il possédait des propriétés extraordinaires aussi bien lorsqu'il naviguait à la bouline, au large ou vent en poupe, et qu'il maintenait mieux que n'importe quel autre navire ses batteries hors de l'eau. Il prit part à plusieurs missions dont celle de Trafalgar où il apporta une artillerie de 76 canons et 4 caronades avec des obus placés sur la dunette. Il coula le 6 mars 1810, devant la baie de Cadix, à cause d'une violente tempête.

Die Montañés stellt den höchsten Grad an Perfektion der spanischen Schiffsbaukunst dar, die den Vergleich mit den Schiffen anderer Länder nicht zu fürchten braucht. Dieses Hochseeschiff hatte als Galionsfigur nicht den königlichen Löwen, sondern die Figur eines Bergbewohners, eines so genannten Montañés. Dies geschah als Dank für die Spenden der Bewohner Kantabriens für den Bau des Schiffes. (Mit Montañés bezeichnet man auch die Einwohner Santanders.) Das Schiff wurde am 14. Mai 1794 in Ferrol vom Stapel gelassen. Man sagt, es sein ein in jeder Lage ausgezeichnet manövrierfähiges Schiff gewesen, dem es besser als jedem anderen Hochseeschiff gelungen sein, seine Geschütze im Trockenen zu halten. Die Montañés nahm an mehrere Seeschlachten teil, unter anderem an der von Trafalgar. Sie war mit 76 Kanonen und 4 Carronaden mit Haubitzen auf dem Aufbau ausgerüstet. Sie sank am 6. März 1810 in einem heftigen Sturm vor der Bucht von Cádiz.






Navío de 74 cañones
74 gun ship-of-the-line
Vaisseau de 74 canons
Hochseeschiff mit 74 Kanonen



MONTAÑÉS Navío / Ship-of-the-line / Vaisseau / Hochseeschiff



MONTAÑÉS
SCALE 1:70 Ref.: **15000**

		
895 mm.	1250 mm.	470 mm.



MONTAÑÉS Navío / Ship-of-the-line / Vaisseau / Hochseeschiff





El navío Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza fue heredero de los "Galeones de Manila". Esta definición se da a los buques que realizaban la ruta de Acapulco a Manila. Fueron los galeones los que dieron nombre a la ruta, aunque en el transcurso de los años la realizaban navíos de gran envergadura. La ciudad de Acapulco era el puerto de partida y llegada. La construcción de este navío esta basada en los planos y reglas establecidas por Gaztañeta. Construido en el puerto de Cavite fue botado el 12 de octubre de 1731. Era un buque de dos puentes con 50 cañones, 500 toneladas de arqueo y 1.000 de desplazamiento. Su artillería montaba 22 cañones de 18 libras en la primera batería, 22 de 10 libras en la segunda, 6 cañones de 6 libras en el alcázar y 10 pedreros de 3 libras en la toldilla y el castillo de proa. Estuvo durante 20 años realizando la ruta de Acapulco a Manila.



The ship, Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza, was the heir of the famous "Manila Galleons", the name given to the Spanish merchantmen that plied the route between Acapulco and Manila. It was the galleons that gave the route its name, although as the years passed it was also worked by other larger ships. The city of Acapulco was the port of origin and their final destination. The construction of this ship was based on the plans and the rules established by Gaztañeta. Built in the port of Cavite she was launched on 12th October 1731. She had two bridges and was fitted out with 50 guns, with room for 500 tonnes of merchandise and a displacement of 1,000. Her artillery included 22 eighteen-pounders in the first battery, 22 ten-pounders in the second, 6 six-pounders on the quarterdeck and 10 three-pounder mortars on the quarter deck and forecastle. She plied the Acapulco - Manila route for 20 years.

Le navire "Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza" fut l'héritier des "Galions de Manille". Ainsi étaient nommés les navires empruntant la route Acapulco - Manille. Les galions donnèrent son nom à la route, même si avec le temps elle était empruntée par des navires de plus grande envergure. La ville d'Acapulco était le port de départ et d'arrivée. La construction de ce navire est basée sur les plans et les règles établis par Gaztañeta. Construit sur le port de Cavite, il fut lancé à la mer le 12 octobre 1731. C'était un vaisseau de deux ponts équipé de 50 canons, 500 tonnes de jauge et 1 000 de déplacement. Son artillerie était constituée de 22 canons de 18 livres à la première batterie, 22 de 10 livres à la seconde, 6 de 6 livres sur l'alcazar ainsi que 10 pierriers de 3 livres sur la dunette et le gaillard d'avant. Il effectua le trajet Acapulco - Manille pendant 20 ans.

Das Hochseeschiff Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza war Nachfolgerin der Manila-Galeonen. Mit diesem Namen wurden die Schiffe bezeichnet, die die Route Acapulco-Manila befuhren. Diese Route wurde zuerst von Galeonen befahren, später jedoch wurden Schiffe größeren Ausmaßes eingesetzt. Acapulco war Abfahrts- und Ankunftshafen. Dieses Schiff wurde nach Zeichnungen und Vorgaben des spanischen Admirals Gaztañeta konstruiert. Es wurde im Hafen von Cavite gebaut und am 12. Oktober 1731 vom Stapel gelassen. Es hatte zwei Brücken, 50 Kanonen, eine Tragfähigkeit von 500 Tonnen und eine Wasserverdrängung von 1000 Tonnen. Die Bewaffnung bestand aus zweiundzwanzig 18-Pfund-Kanonen in der ersten Batterie, zweiundzwanzig 10-Pfund-Kanonen in der zweiten, sechs 6-Pfund-Kanonen auf dem Achterdeck und zehn 3-Pfund-Drehkanonen auf Aufbau und Bachdeck. Das Schiff befuhr die Route Acapulco-Manila zwanzig Jahre lang.



NUESTRA SEÑORA DEL PILAR Navío / Ship-of-the-line / Vaisseau / Hochseeschiff

NUESTRA SEÑORA DEL PILAR

SCALE **1:46**

Ref.: 15001



970 mm.



1110 mm.



520 mm.





NUESTRA SEÑORA DEL PILAR Navío / Ship-of-the-line / Vaisseau / Hochseeschiff



NUESTRA SEÑORA DEL PILAR

SCALE **1:46** Ref.: **15001**





Actualmente el Gorch Fock es el buque escuela dónde los nuevos cadetes de la Marina Alemana reciben adiestramiento. Fue construido en los astilleros Blohm y Voss en Hamburgo utilizando los planos del anterior modelo de 1933. Su botadura fue el 23 de agosto 1958 y su puerto base esta en la ciudad de Kiel. Regularmente participa en los organizados por la Sail Training Association.

The current Gorch Fock is the school ship on which new cadets in the German navy receive their training. She was built at the Blohm & Voss shipyard in Hamburg on the basis of the plans of the previous 1933 model. She was launched on 23rd August 1958 and is based at the port of the city of Kiel. She regularly participates in the events organised by the Sail Training Association.

Le Gorch Fock est le voilier-école où sont formés actuellement les nouveaux cadets de la marine allemande. Il fut construit dans les chantiers navals Blohm et Voss à Hambourg à partir des plans du modèle antérieur de 1933. Il fut mis à l'eau le 23 août 1958 et son port d'attache se trouve dans la ville de Kiel. Il participe régulièrement aux activités organisées par la Sail Training Association.

Die heutige Gorch Fock ist ein Segelschulschiff der deutschen Marine, auf denen die Kadetten ihre Ausbildung erhalten. Das Schiff wurde bei Blohm & Voss nach den Plänen der ersten Gorch Fock aus dem Jahr 1933 gebaut. Der Stapellauf war am 23. August, und der Heimathafen des Schiffes ist Kiel. Das Schulschiff nimmt regelmäßig an den Veranstaltungen der Sail Training Association teil.






GORCH FOCK



Modelismo naval / Ship models / Modélisme naval / Schiffsmodelle

GORCH FOCK
SCALE **1:95** Ref.: **15003**

		
566 mm.	950 mm.	259 mm.





GORCH FOCK

GORCH FOCK

SCALE 1:95

Ref.: 15003



566 mm.

950 mm.

259 mm.





Le modèle Ulises était un remorqueur en hauteur. Pendant les années 60, le trafic maritime était très intense, les cargaisons de marchandises qui croisaient en mer et dans les océans du monde entier étaient constantes. Cette activité n'était pas exempte de dangers, c'est pourquoi le travail des remorqueurs en hauteur était vital pour aider tous les bâtiments en difficulté. A cette époque, le métal était le matériel de base pour la construction des bâtiments, avec une partie en bois, on mettait à profit la résistance de l'acier pour la coque et le confort du bois pour les zones habitables, on obtenait ainsi des modèles d'une beauté toute singulière bien que ces bâtiments aient été conçus pour le travail.






Madera / Wood / Bois / Holz



Die Ulises war ein Bergungsschlepper für den Einsatz auf hoher See. In den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts herrschte auf den Meeren ein äußerst reger Handelsverkehr. Die Handelsschiffe waren vielen Gefahren durch Stürme und raue See ausgesetzt, und die Bergungsschlepper waren von lebenswichtiger Bedeutung, denn sie sorgten dafür, dass havarierte Schiffe sicher in den nächstgelegenen Hafen gelangten. Zu dieser Zeit war Metall das vorherrschende Material für den Schiffsbau. Die Härte des Stahls wurde beim Bau des Rumpfs ausgenutzt, bei der Verkleidung der Steuer- und Mannschaftsbereiche wurde Holz verwendet. Diese Kombination gab den Schiffen ein besonders schönes Erscheinungsbild, das über ihren eigentlichen Einsatz als einfache Nuttschiffe hinausgeht.

ULISES Remolcador / Tug / Remorqueur / Bergungsschlepper



ULISES		
SCALE 1:30	Ref.: 61001	
		
400 mm.	830 mm.	180 mm.



El modelo Ulises era un remolcador de altura. Durante los años 60 el tráfico marítimo era muy intenso, el trasiego de mercancías que cruzaban los mares y océanos de todo el mundo era constante. Esta actividad no estaba exenta de riesgo, por ello la labor de los remolcadores de altura era de vital importancia ayudando a todos los buques que sufrían algún percance. En esta época el metal era el material básico de construcción de los buques, con un cierto porcentaje de madera, aprovechaban la resistencia del acero para el casco y el confort de la madera para las zonas habitables, con lo que conseguían modelos de singular belleza pese a ser buques diseñados para el trabajo

The Ulises model was an ocean-going tug. During the sixties, maritime traffic was very intense, the coming and going of goods crossing seas and oceans around the world was constant. This activity was not without its risks; therefore the work of ocean-going tugs was vitally important, helping all those vessels that suffered mishaps. At that time, metal was the basic material used to construct the boats, combined with a certain percentage of wood. Builders took advantage of the strength of steel for the hull and the comfort of wood for the crew areas, which meant that they turned out models of singular beauty despite the fact that the boats were designed as working boats.



Accesorios / Accessories / Accessoires / Zubehör

Soporte de trabajo / Work support / Support de travail / Arbeitsunterlage



REF.: **19000**
125 x 185 mm.

Peanas de exposición / Display stands / Socle d'exposition / Stützen zur Aufstellung



REF.: **19100**
90 x 172 mm.

REF.: **19101**
120 x 240 mm.

REF.: **19102**
130 x 265 mm.

Herramientas / Tools / Outils / Werkzeuge



REF.: **19103**



REF.: **19104**



Medidas: <i>Size:</i> Measures: <i>Maße:</i>	Sapelly: <i>Sapelly:</i> Sapelly: <i>Sapelly:</i>	Manzonía: <i>Walnut:</i> Manzonía: <i>Manzonía:</i>	Ramín: <i>Ramín:</i> Ramín: <i>Ramín:</i>
--	---	---	---

Chapa de Forro / Veneering / Plaque de bordaje / Funierung

0,6 x 5 mm.	181005		181205
0,6 x 7 mm.	181007		181207

Listones / Strips / Listeaux / Streifen

1 x 5 mm.	180015		180215
1 x 7 mm.	180017		180217
2 x 4 mm.	180024	180124	180224
2 x 5 mm.	180025	180125	180225
2 x 7 mm.	180027	180127	180227
3 x 3 mm.	180033	180133	180233
4 x 4 mm.	180044	180144	180244
5 x 5 mm.	180055	180155	180255

Varillas / Dowels / Varilles / Dübel

ø 6 mm.	182006		182206
ø 8 mm.	182008		182208
ø 10 mm.	182010		182210





Accesorios / Accessories / Accessoires / Zubehör



REF.: 17000
Motón / Blocks
Poulie / Blockrolle
4 mm.



REF.: 17001
Motón / Blocks
Poulie / Blockrolle
5 mm.



REF.: 17002
**Cuadernal
Double blocks**
Poulie double / Block
4 mm.



REF.: 17003
Vigota / Dead eyes
Cap de mouton
Jungferblock
4 mm.



REF.: 17004
Vigota / Dead eyes
Cap de mouton
Jungferblock
5 mm.



REF.: 17005
Anilla / Rings
Oeil / Öse
3 mm.



REF.: 17006
Anilla / Rings
Oeil / Öse
6 mm.



REF.: 17007
Tronera completa / Complete gun port
Sabord complet
Geschuetzluke (Komplett)
9 x 9 mm.



REF.: 17008
Marco Tronera / Gun port frames
Encadrement
Rahmen Geschützluken
11 x 11 mm.



REF.: 17009
Enjaretado / Grating
Plancher de fond
Grätting
50 mm.



REF.: 17010
Columna / Column
Colonne
Säule
10 mm.



REF.: 17011
Columna / Column
Colonne
Säule
8 mm.



REF.: 17012
Ancla / Anchor
Ancre / Anker
50 mm.



REF.: 17013
Ancla / Anchor
Ancre / Anker
30 mm.



REF.: 17014
Ancla / Anchor
Ancre / Anker
35 mm.



REF.: 17015
Bisagra timón / Rudder hinge
Charnière gouvernail
Scharnier Steuer
3 x 20 mm.



REF.: 17037
Bisagra / Rudder
Charnière
Scharnier
2,5 x 15 mm.



REF.: 17016
Columna / Column
Colonne
Säule
10 mm.



REF.: 17017
Columna / Column
Colonne
Säule
8 mm.



REF.: 17018
Rueda timón / Steering-Wheel
Roue du gouvernail
Steuerrad
24 mm.



REF.: 17019
Rueda timón / Steering-Wheel
Roue du gouvernail
Steuerrad
15 mm.



REF.: 17020
Cañón completo / Complete gun
Canon complet
Kanone (Komplett)
4,5 x 27 mm.



REF.: 17021
Cañón completo / Complete gun
Canon complet
Kanone (Komplett)
6 x 35 mm.



REF.: 17022
Cañón / Gun
Canon / Kanone
4,5 x 27 mm.



REF.: 17023
Cañón / Gun
Canon / Kanone
6 x 35 mm.



REF.: 17026
Cáncamo / Eyebolts
 Pinton à oeil / Tragöse
 15 mm.



REF.: 17027
Punta / Pins
 Pointes / Drahtstifte
 10 mm.



REF.: 17028
Cabilla / Belying Pins
 Cheville / Rundeisen
 10 mm.



REF.: 17029
Cabilla / Belying Pins
 Cheville / Rundeisen
 8 mm.



REF.: 17024
Cadena / Chain
 Chaîne / Kette
 1 mm.



REF.: 17025
Cadena / Chain
 Chaîne / Kette
 1,5 mm.



REF.: 17036
Hilo de algodón marrón / Cotton thread brown
 Fil de coton brun / Baumwollfaden braun
 1,5 mm. x 2 m.



Hilo de algodón crudo / Cotton thread raw
 Fil de coton écru / Baumwollfaden ungebleicht

- | | |
|-------------|------------------|
| REF.: 17030 | 0,15 mm. x 25 m. |
| REF.: 17032 | 0,5 mm. x 10 m. |
| REF.: 17034 | 0,8 mm. x 10 m. |



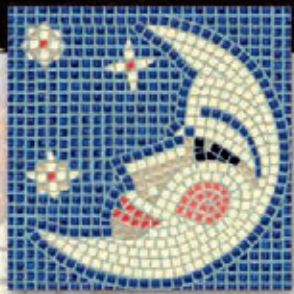
Hilo de algodón marrón / Cotton thread brown
 Fil de coton brun / Baumwollfaden braun

- | | |
|-------------|------------------|
| REF.: 17031 | 0,15 mm. x 25 m. |
| REF.: 17033 | 0,5 mm. x 10 m. |
| REF.: 17035 | 0,8 mm. x 10 m. |

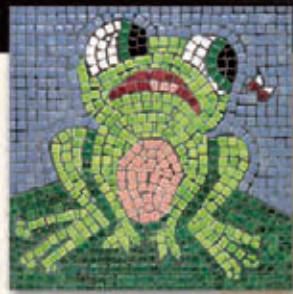


Mosaico / Mosaic / Mosaïque / Mosaïke

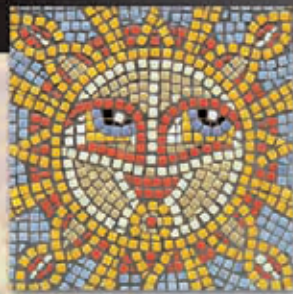
15 x 15 cm.



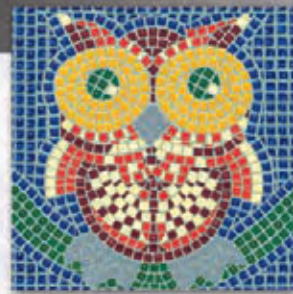
REF.: 31002



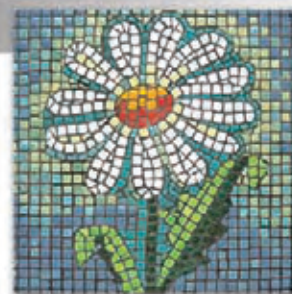
REF.: 31003



REF.: 31004



REF.: 31005

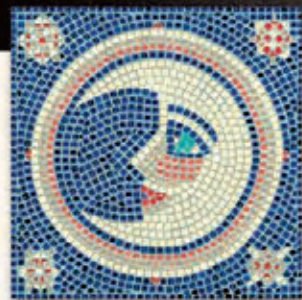


REF.: 31006

20 x 20 cm.



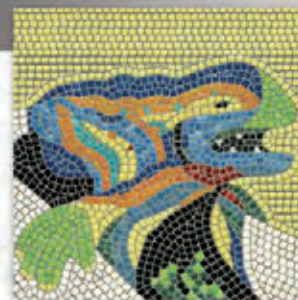
REF.: 32004



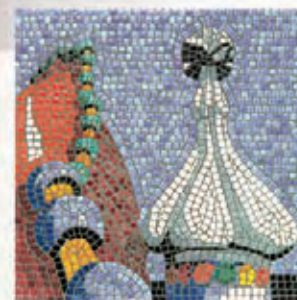
REF.: 32005



REF.: 32008



REF.: 32011



REF.: 32013

Bandejas / Trays / Plateaux / Tablets

34 x 26,5 cm.

REF.: 34001



REF.: 34003



12 x 12 mm.



5 x 5 mm.



Tesela cerámica / Ceramic tessera
 Carrelage céramique
 Mosaiksteinchen aus Keramik



- REF.: 30100
- REF.: 30101
- REF.: 30102
- REF.: 30103
- REF.: 30104
- REF.: 30105
- REF.: 30106
- REF.: 30107
- REF.: 30108
- REF.: 30110
- REF.: 30111
- REF.: 30116
- REF.: 30119
- REF.: 30120
- REF.: 30121
- REF.: 30122
- REF.: 30123
- REF.: 30124
- REF.: 30125
- REF.: 30127
- REF.: 30130
- REF.: 30131
- REF.: 30132
- REF.: 30134
- REF.: 30137
- REF.: 30143
- REF.: 30144
- REF.: 30145
- REF.: 30146
- REF.: 30147
- REF.: 30148
- REF.: 30149
- REF.: 30150



12 x 12 mm.

5 x 5 mm.



- REF.: 30001
- REF.: 30002
- REF.: 30003
- REF.: 30005
- REF.: 30006
- REF.: 30007
- REF.: 30008
- REF.: 30009
- REF.: 30010
- REF.: 30011
- REF.: 30013
- REF.: 30014
- REF.: 30015
- REF.: 30016
- REF.: 30017
- REF.: 30018
- REF.: 30019
- REF.: 30020
- REF.: 30021
- REF.: 30022
- REF.: 30026
- REF.: 30027



Por la naturaleza de los esmaltes utilizados, pueden existir diferencias de tonalidad en el color de las teselas

Due to the nature of the finishes used, there may be differences of tone in the colour of the tesserae.

De par la nature des vernis utilisés, des différences de tonalités peuvent apparaître dans la couleur des carrelages.

Aufgrund der Art des verwendeten Lacke kann es zu Abweichungen in den Farben der Steinchen kommen.

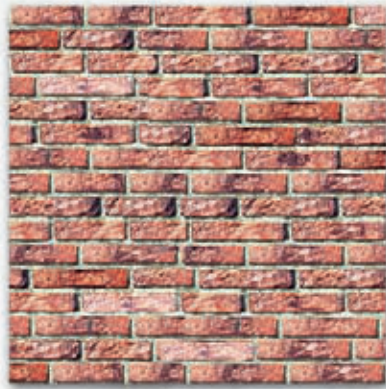


Casas de Muñecas / Dollhouses / Maisons de Poupées / Puppenhäuser

OcCre®
Ocio Creativo



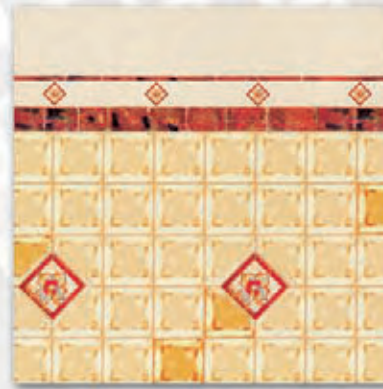
Papeles pintados / Wallpaper / Papiers peints / Tapeten



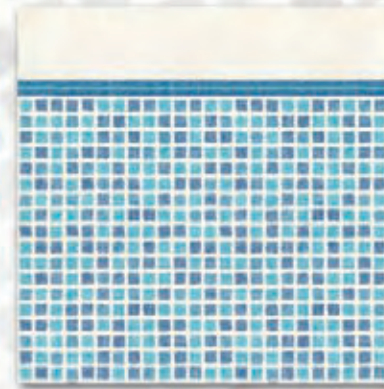
REF.: 25001



REF.: 25002



REF.: 25003



REF.: 25004



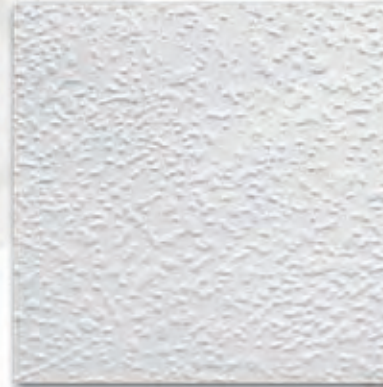
REF.: 25005



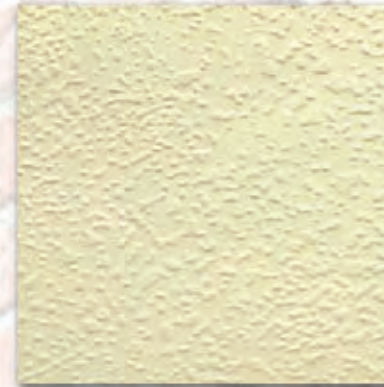
REF.: 25006



REF.: 25007



REF.: 25011



REF.: 25012



REF.: 25013



PAPELES CON RELIEVE
PAPER IN RELIEF
PAPIERS À RELIEFS
STRUKTURTAPETEN



Papeles pintados / Wallpaper / Papiers peints / Tapeten



REF.: 25010



REF.: 25019



REF.: 25020



REF.: 25021



REF.: 25022



REF.: 25016



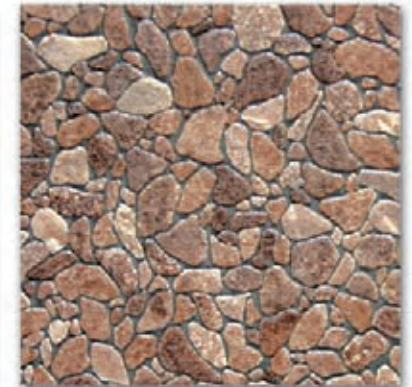
REF.: 25017



REF.: 25018



REF.: 25023



REF.: 25008



PAPELES CON RELIEVE
PAPER IN RELIEF
PAPIERS À RELIEFS
STRUKTURTAPETEN



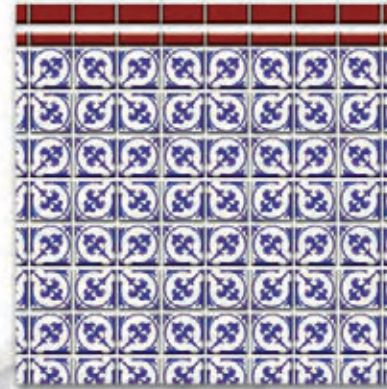
REF.: 25009



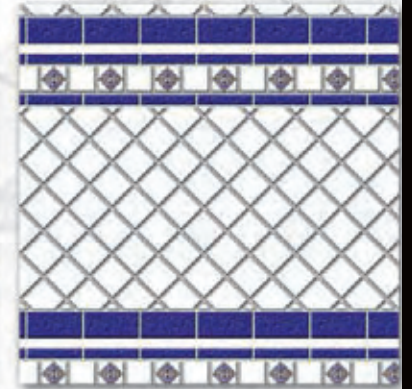
REF.: 25014



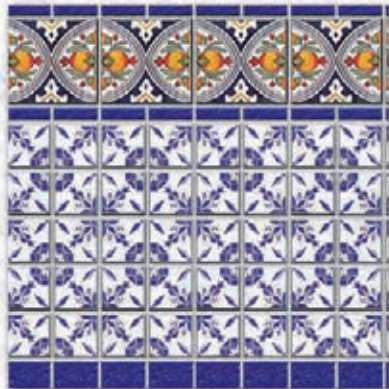
REF.: 25015



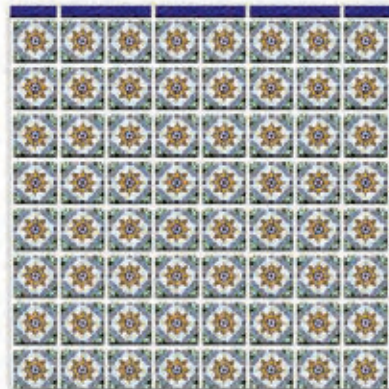
REF.: 25024



REF.: 25025



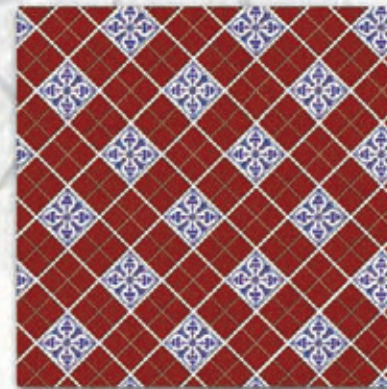
REF.: 25026



REF.: 25027



REF.: 25030



REF.: 25028



REF.: 25029



PAPELES CON RELIEVE
PAPER IN RELIEF
PAPIERS À RELIEFS
STRUKTURTAPETEN

EXPOSITOR MODULAR

personalizado para todos nuestros productos

*personalised MODULAR DISPLAY
case for all of our products*

VITRINE MODULAIRE

personnalisée pour l'ensemble de nos produits

DISPLAY IN MODULFORM

für alle unsere produkte





CREACIONES Y DISEÑO EN KIT, S.L.

Pol. Ind. Les Hortes del Camí Ral.
C/ Repuntadora, 2-6 nave 14, 2ª Planta.
08302 **Mataró** - BARCELONA (Spain)
Tel.: +34 93 741 45 36
Fax: +34 93 798 61 40
occre@occre.com

www.occre.com

Prohibida la reproducción total o parcial sin el consentimiento escrito de OcCre (Creaciones y Diseño en Kit sl.). Los productos de este catálogo, las especificaciones y disponibilidad, pueden estar sujetos a cambios sin previo aviso. Este catálogo contiene fotografías de modelos prototipo.

Total or partial reproduction is forbidden without the written consent of OcCre (Creaciones y Diseño en Kit sl.). The products in this catalogue, their specifications and availability may be subject to changes without prior notice. This catalogue contains photographs of prototype models.

La reproduction totale ou partielle est interdite sans le consentement écrit de OcCre (Creaciones y Diseño en Kit sl.) Les produits de ce catalogue, les spécifications et disponibilité peuvent être sujets à des modifications sans avis préalable. Ce catalogue contient des photographies de modèles prototypes.

Ganze oder teilweise Reproduktion ohne die schriftliche Genehmigung von OcCre (Creaciones und Diseño en Kit S.L.) verboten. Die in diesem Katalog enthaltenen Produkte, Spezifikationen und Lieferangaben können ohne vorherige Bekanntmachung geändert werden. Die in diesem Katalog enthaltenen Fotos stellen Prototyp-Modelle dar.

www.occre.com

