

Roco



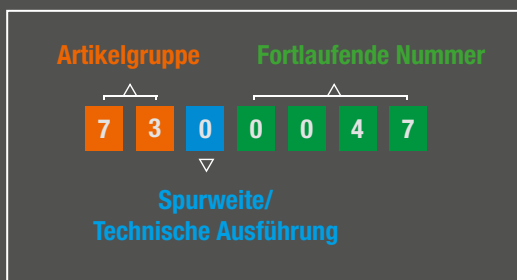
2023 Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc

Neues Artikelnummernsystem

Mit diesem Neuheitenprogramm starten wir unser neues Artikelnummernsystem. Damit Sie Ihre technische Wunschausführung so schnell wie möglich finden, haben wir es so einfach wie möglich gestaltet. In einer Übergangszeit werden parallel die altbewährten ROCO-Artikelnummern Verwendung finden.



Artikelgruppen im Detail

1	0	Elektronik
4	0	Zubehör
5	1	Start Set
5	3	Start Set „Premium“
5	5	Zugset
5	7	Zugset „Premium“
6	1	Personenwagen Start
6	2	Personenwagen
6	5	Güterwagen Start
6	6	Güterwagen
7	1	Dampflokomotiven
7	3	Diesellokomotiven
7	5	Elektrolokomotiven
7	7	Triebwagen

Spurweite/Technische Ausführung im Detail

0	H0: DC
1	H0: DCC, DCC Sound
2	H0: AC
4	H0e: DC
5	H0e: DCC, DCC Sound
8	TT: DC
9	TT: DCC, DCC Sound



Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

mit dem Erscheinen dieses Neuheitenkataloges haben wir ein weiteres forderndes Jahr hinter uns gebracht. Das Corona-Geschehen, aber auch ein Krieg mitten in Europa stellen die gesamte Wirtschaft vor große Herausforderungen. Auch für uns ist der Bezug von Elektronikbauteilen sowie der Transport unserer Produkte nicht einfacher geworden. Massiv gestiegene Lieferzeiten von Bauteilen und ebenso vielfache Kosten in allen Bereichen zwingen auch uns zum stetigen Handeln. Bedanken möchten wir uns daher umso mehr für Ihre Treue und die Verbundenheit zur Marke ROCO, die für unsere über 1.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der größte Motivator ist.

Nichtsdestotrotz möchten wir Ihnen 2023 wieder sensationelle Highlights präsentieren! Eines davon ist mit Sicherheit die Auslieferung der komplett neu entwickelten Dampflokomotive P8 bzw. Baureihe 38. Aufgrund vieler Nachfragen und Wünsche unserer Kunden haben wir uns entschlossen, dieses Modell in unserem Edition-Sortiment anzusiedeln. Feinste Optik und eine Vielzahl an Digitalfunktionen in den Soundausführungen werden Sie begeistern.

Mit dem ebenfalls im Edition-Sortiment angesiedelten Modell der Doppel-Diesellokomotive BR 288 folgen wir einem vielfachen Wunsch unserer Fans. Zierliche Gravuren, angesetzte Teile sowie zwei Motoren bzw. Sounddecoder stehen dem großen Vorbild in nichts nach! Für Freunde der Schweizer-Bahnen rollt mit der kurzen Ausführung der Re 4/4^{II} ein zeitgemäßes Modell auf die H0-Schienen. Blicken wir nach Tschechien und die benachbarten Länder, wo sich noch heute die Diesellokomotiven der Reihe T466.2 im Einsatz befinden. Für uns Grund genug, diesem besonderen Fahrzeug ein Denkmal zu setzen.

Nachdem der Zahn der Zeit auch vor ROCO-Modellen nicht Halt macht, erscheinen viele Miniaturen technisch sowie optisch überarbeitet. Erwähnt seien hier Modelle, wie die preußische T3 oder die Elektrolokomotive der Serie TRAXX AC1. Mit dieser stetigen Programmpflege kommen wir unserem Versprechen eines möglichst innovativen und zeitgemäßen Portfolios nach.

Nun wollen wir nicht zu viel verraten und wünschen Ihnen viel Freude mit unseren Neuheiten!

Herzlichst, Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	5
H0 Elektrolokomotiven	32
H0 Diesellokomotiven	103
H0 Zugbildung	136
H0 Start Sets	138
H0 Personenwagen	143
H0 Güterwagen	154
H0e	175
Was finde ich wo?	180
Impressum	186



Als Produktmanager versuche ich, so nah wie möglich am Kunden und am Puls der Zeit zu sein, damit ein ausgewogenes Programm entsteht, das Freude macht.



Als Konstrukteur setze ich die schwierigsten Vorbilder ins Modell um. Eine knifflige Aufgabe für ein perfektes Produkt.



Egal, ob Katalog oder Verpackung, hier sollen so viele Emotionen wie möglich geweckt werden. Im Marketing kann ich mich kreativ und gestalterisch entfalten.



In der Druckfilmerstellung werden selbst die aufwendigsten Werbeloks in den kleinen Maßstab übernommen. Viel Handarbeit lässt so eine perfekte Grafik entstehen.



Ich übernehme in der Produktvorbereitung alle Details vom großen Vorbild. Jede Anschrift muss genau dem Original entsprechen.



Werden auch Sie ein Teil von uns! Freuen Sie sich auf spannende Tätigkeiten, interessante Projekte und viele Erfahrungen!



Im Musterlager verwalte ich die Schätze unserer über 60-jährigen Firmengeschichte. Ich weiß genau, wo jeder unserer Artikel seinen Platz hat.





DAMPF

lokomotiven

Dampflokomotive 310.20

Edition


BBÖ



Ep	II
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

Auf Grund gestiegener Zuggewichte im Schnellzugverkehr entwickelte der für den österreichischen Dampflokomotivbau prägendste Konstrukteur Ing. Dr. h.c. Karl Gölsdorf ab 1906 die neue Schnellzuglokomotive der Reihe 310. Waren die ersten 11 Maschinen noch in Nassdampfausführung geliefert worden, so wurden die weiteren 90 Exemplare dieser Bauart als Heißdampflokomotiven in Dienst gestellt und von den kkStB vorwiegend auf der Nord-, Franz-Josefs- und Westbahn im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Das „Russische Glanzblech“, kurz „Blaublech“ genannt, war in den frühen Eisenbahn Epochen eine Alternative zum grundierten und gestrichenen Blech. Es kam nur um Bereiche mit großer Hitzeabstrahlung, wie den Verkleidungen von Kessel und Zylindern zur Anwendung. Schwarz-weiß-Bilder lassen darauf schließen das auch Lokomotiven der Reihe 310 „Blaublech“-Verkleidungen erhalten hatten. Bei der Farbgestaltung setzt die schwarzgestrichene Rauchkammerverkleidung einen besonderen Akzent.

- Filigrane Nachbildung der Steuerung
- NEM-Finescale-Metallspeichenräder
- Zu öffnende Rauchkammertüren

Q1/2023					
70330	DC		5/2		10
70331	DCC		5/2		11
78331	AC		5/2		11

Dampflokomotive 52.1591



ÖBB

Ep	III-IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Über 1.100 Loks der Baureihe 52 stellte die Lokfabrik in Wien-Floridsdorf her. In Österreich verblieben nach Kriegsende 113 Lokomotiven. An vielen Maschinen wurden Verbesserungen vorgenommen, so wurden teilweise die Wannentender mit Kabinen ausgestattet, sodass ein Zugführerabteil möglich wurde. Zum Ende der Dampflokomotivära, kam es zu individuellen Abweichungen der Lackierung an einigen 52ern, die vom Personal initiiert wurden. Die Zugförderung Strasshof an der Nordbahn hatte einige der für die damalige Zeit nicht untypischen, „bunten“ Dampfloks in ihrem Heizhaus. Die letzten Exemplare wurden 1976 ausgemustert und gehörten damit zu den letzten Dampfloks auf dem normalspurigen Streckennetz der ÖBB.

- Variante mit Kabinen-Wannentender und Giesl-Ejektor
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Ausführung mit auffälligen Verzierungen

Q3/2023

70047	DC	7/2		10
70048	DCC	7/2		11

Dampflokomotive 77.28



Ep	IV
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Zu Beginn der 1970er Jahre war Linz noch ein Dampflokk Eldorado. Eine Gruppe junger Bur-schen – spätere Mitbegründer der Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte – machten sich daran, einzelne Dampfloks optisch aufzuwerten. Ein besonderes Highlight in Sachen Farbgebung wurde die 77.66. Sie erhielt eine „Länderbahnlackierung“ mit Kessel in schwarz, Wasserkästen und Führerhaus grün, Räder rot, Radreifen und Kesselringe glänzend. Schnell wurde die Lokomotive zu einem begehrten Objekt der Eisenbahnfans. Die später hinzu gekommene 77.28 erhielt ein vergleichbares Aussehen, auch sie erfreute sich besonderer Aufmerksamkeit als Fotoobjekt. Sie behielt ihre Farbgebung noch einige Zeit, auch als spätere Museumslok.

- Ausführung mit Giesl-Ejektor
- Feinste Räder mit niedrigen Spurkränzen
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Q4/2023				
70083	DC		3/1	
70084	DCC		3/1	
78084	AC		3/1	



Dampflokomotive 555.022



ČSD

Ep	III-IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Mit feinen Metallradsätzen**

Q2/2023				
7100001	DC	7/2		10
7110001	DCC	7/2		11



Dampflokomotive Rh 354.1



ČSD

Ep	III
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Im Jahre 1912 bestellte die damalige k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Tenderlokomotive für den schweren Personenzugdienst als Ersatz für die zu schwach gewordenen Lokomotiven der Reihe 229. Die Lokomotivfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft entwickelte daraufhin die Heißdampf-Type der Reihe 629 als erste Tenderlokomotive der Welt mit der Pacific-Achsfolge 2'C1'. Die erste 629 wurde 1913 an die Südbahn-Gesellschaft geliefert weitere in insgesamt 3 Lieferserien folgten in den nächsten beiden Jahren. Die außerordentlich guten Erfahrungen mit dieser Reihe veranlassten die kaiserlich-königlichen Staatsbahnen zum Kauf von weiteren Lokomotiven bis zum Ende der Monarchie 1918. 15 Maschinen wurden der neugegründeten ČSD überlassen, welche sie als 354.121 bis 135 in ihrem Bestand geführt hat.

- Kessel mit einfachem Dampfdom und Giesl-Ejektor
- Metallpuffer
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Q2/2023				
70079	DC		3/1	
70080	DCC		3/1	

Die größte Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Preußischen Staatsbahn wurde zur Zeit der Wende zum 20. Jahrhundert erreicht. Von Saarbrücken im Südwesten bis nach Eydtkuhn im Nordosten und vom oberschlesischen Kattowitz bis zur dänischen Grenze fuhren Züge unter der Verwaltung der Preußischen Staatsbahn. Neben weiten Ebenen zählten auch viele Mittelgebirge zu den Landschaftsformen Preußens, wie zum Beispiel der Harz, das Bergische Land und die Eifel. Ihre steigungsreichen Strecken stellten hohe Anforderungen an die Lokomotiven.

Ein Meilenstein in der Entwicklung der preußischen Personenzuglokomotiven gelang 1906: Die P 8, wie die spätere Baureihe 38 in Ost wie West einfach nur genannt wurde, nahm Fahrt auf. Robert Garbe, der Lokomotiv-Dezernent der KPEV-Eisenbahndirektion Berlin, war für die Entwicklung dieser gelungenen Maschine verantwortlich. Die noch junge Heißdampftechnik führte zu einer für die damalige Zeit herausragenden Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit. Die Lok wies keine technischen Extravaganzen auf, vielleicht auch ein Geheimnis ihres Erfolges. Das charakteristische Merkmal für die P 8 war der größere Abstand zwischen der mittleren und der hinteren Kuppelachse. Von dieser vielfach verwendbaren dreifach gekuppelten Maschine wurden allein von deutschen Fabriken bis 1923 über 3.700 Exemplare gebaut, mit den Nachbauten in Rumänien wurden insgesamt fast 4.000 P 8 Lokomotiven hergestellt.

Der hohen Stückzahl entsprechend vielfältig war das Erscheinungsbild im Laufe der Jahre: Keine, kleine oder große Windleitbleche sowohl bei Reichs- wie Bundesbahn, Giesl-Ejektor anstatt Rundsclot in der DDR sowie genietete und später geschweißte Rauchkammern sind nur einige Spielarten. Die später als BR 38¹⁰⁻⁴⁰ bezeichnete Dampflokomotive leistete 880 kW (1.180 PS), wog samt Tender mit vollen Vorräten etwa 130 t und durfte vorwärts 100 km/h und rückwärts 50 km/h fahren.

Die P 8 war universell einsetzbar und man konnte sie vor allen Zugarten finden. Nach den Wirren der beiden Weltkriege waren sie nahezu bei allen europäischen Bahnverwaltungen im Einsatz. In Belgien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich, Polen, Rumänien, der Tschechoslowakei und in der Sowjetunion gab es diese Maschinen. Der Dauerbrenner stand von Epoche I bis in die frühe Epoche IV hinein unter Dampf. Im Mai 1972 bespannte eine preußische P 8 letztmals planmäßig einen Reisezug auf Gleisen der Deutschen Bundesbahn. Einige Maschinen sind bis heute unterwegs – als Museumsloks.



Dampf lokomotive

P 8



Photo: U. Budde

Dampflokomotive 038 509-6

Edition

n:
konstruktion



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Räder mit feinen Speichen**
- **Ausführung mit Nietentender und Witte-Windleitblechen**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung**
- **Mit neuentwickeltem dynamischen Dampf für noch authentischeren Dampfaustritt aus dem Schornstein**

Q1/2024					
71379	DC		2/2		
71380	DCC		2/2		
79380	AC		2/2		

BR 038 im Detail



Speisepumpe Bauart Knorr KT1-250
mit Tolkien-Steuerung



Detaillierte Nachbildung von Sandkasten und
Dampfdom



Regenrinnen in klassischer DB-Ausführung



Freistehendes Lokschild



Stimmige Umsetzung der Tenderdrehgestelle



Beweglicher Schmierpumpenantrieb



Authentische Triebwerksbeleuchtung

Dampflokomotive 38 2471-1

Edition

n:
konstruktion



DR

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Räder mit feinen Speichen**
- **Ausführung mit Nietentender und Wagner-Windleitblechen**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung**
- **Mit neuentwickeltem dynamischen Dampf für noch authentischeren Dampfaustritt aus dem Schornstein**
- **Beheimatung Rbd Halle, Bw Roßlau**

Q4/2023				
71381	DC		2/2	
71382	DCC		2/2	
79382	AC		2/2	



BR 38 im Detail



Freistehende Griffstangen



Dampfdom, Sandkasten und Speisedom in vorbildgerechter Ausführung



Dach mit Windabweiser, Regenrinnen in klassischer DR-Ausführung



Sicherheitsventil der Bauart Ramsbottom



Speisepumpe Bauart VEB BBW KP4-250 mit Peters-Steuerung



Windleitbleche in authentischer Materialstärke



Dampflokomotive 24 055



DB

Ep	III
	196
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023					
71213	DC		2/2	10	
71214	DCC		2/2	11	
79214	AC		2/2	11	

Gedacht war die Baureihe 24 vornehmlich für Personenzüge, ihr Einsatzgebiet wurde dank der robusten Konstruktion bald auf leichte Güterzüge ausgedehnt, somit galt sie als eine zuverlässige Mehrzwecklokomotive für leichtere Dienste.

► Kleine Wagner-Windleitbleche

4-tlg. Set: Personenzug



DB

Ep	III
	557
	6469
	6560



BCi



CC3itr



C3i



Pw3

Photomontage

► Nachbildung eines authentischen Personenzuges der Epoche III

► Passend zu Dampflokom BR 24, Art. Nr. 71213, 71214, 79214

Q2/2023
74014

Dampflokomotive 064 247-0



DB

Ep	IV
	143
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70217	DC		3/1	10
70218	DCC		3/1	11
78218	AC		3/1	11

- Ausführung mit genieteten Wasserkästen
- Freistehende Leitungen am Kessel
- Feine Metallradsätze

Dampflokomotive 011 062-7



DB

Ep	IV
	277
	NEM 652
	R3



Photomontage

Q3/2023				
70051	DC		6/3	10
70052	DCC		6/3	11
78052	AC		6/3	11

Die einstigen Stars der DRG waren nach dem Zweiten Weltkrieg meist in einem erschreckend schlechten Zustand – vor allem im Bereich der Stromlinienverkleidung. Zunächst war bei ihnen eine Ausmusterung geplant. Der große Lokomotivmangel führte jedoch zu der Entscheidung, alle Maschinen aufzuarbeiten. Im Rahmen einer L4 wurden die Reste der Stromlinienverkleidung entfernt. Die 1940 in Dienst gestellte Lokomotive 01 1062 erhielt 1954 ihren neuen Kessel. Im Rahmen der Umzeichnung auf EDV-gerechte Nummern wurde sie 1968 in 011 062-7 umgezeichnet. Die letzten Jahre vor der z-Stellung war sie dem Bw Rheine zugeteilt, wo sie 1973 ihren Dienst quittierte und besonders aufmerksam betreut wurde.

- Ausführung mit weißen Radreifen
- Fein detailliertes Modell mit Neubaukessel
- Feine Metallradsätze
- Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Dampflokomotive 03 1050



DB

Ep	III
	275
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

WAS WÄRE, WENN...?

Die Baureihe 03.10 war eine Weiterentwicklung der Einheits-Schnellzuglok BR 03. Das einfache Zwillingstriebwerk wurde durch ein Drillingstriebwerk ersetzt und eine Stromlinien-Vollverkleidung vorgesehen, wodurch eine Brennstoffersparnis erreicht wurde. Ganz anders als ursprünglich geplant begann die große Karriere für die Baureihe 03.10 erst nach ihrer „Entkleidung“ und Aufarbeitung. Durch das im Aufbau befindliche F-Zug-Netz und den so genannten Leichtschnellzugverkehr zwischen Dortmund und Frankfurt, erhielten drei der edlen Renner eine Lackierung im eleganten Stahlblau. Bedingt durch die hohen Laufleistungen machte sich schnell eine erhöhte Abnutzung, der aus nicht alterungsbeständigem Stahl gefertigten Kessel bemerkbar. Ab 1957 kamen neue, vollständig geschweißte Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer in der Feuerbüchse zum Einbau. In Anlehnung an die Tradition der „Blauen Mauritius“ ist es durchaus denkbar, dass auch ein Parade-Dampfross mit Neubaukessel diesen Brauch fortführte?

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit Neubaukessel**
- **Feine Radsätze mit Speichenvorlaufrädern**
- **Nachbildung des dritten Innenzylinders mit Innentriebwerk**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Triebwerksbeleuchtung**

Q1/2023

70030	DC		2/2
70031	DCC		2/2
78031	AC		2/2

Dampflokomotive 01 508



DR

Ep	III
	281
	NEM 652
	R3



Photomontage

Die Deutsche Reichsbahn befürchtete, aufgrund des zum Teil schlechten Zustands der Baureihe 01 für die Schnellzüge immer weniger Lokomotiven vorhalten zu können. Daher entschloss man sich die 01 zu rekonstruieren, was bei der Reichsbahn auch eine Steigerung der Leistung sowie die Beseitigung von Fehlern bedeutete und das ist bei dieser Baureihe besonders gut gelungen. Der neue geschweißte Kessel bekam ein drittes Sicherheitsventil. Sämtliche Kesselaufbauten wurden verkleidet, das Führerhaus modernisiert und die Witte-Windleitbleche vorne abgeschrägt. Weil die Kuppelradsätze wegen Speichenbrüchen ersetzt werden mussten, wurden einige Loks mit Boxpok-Rädern aus Stahlguss bestückt. Damit wurde die Reko-01 zu einer der leistungsfähigsten Schnellzug-Dampflokomotiven der Nachkriegszeit.

- Ausführung mit Boxpokrädern und Umlaufschürze
- Mit Kohlefeuerung
- Feine Metallradsätze
- Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Erfurt

Q1/2023					
71267	DC		5/2		10
71268	DCC		5/2		11
79268	AC		5/2		11



Einheits-Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	III
249	
40196	
40360	



A4üe

Photomontage

Q2/2023

74860

Alle Modelle auf dieser Seite:

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Nachbildung der Drehgestelle

Einheits-Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	III
249	
40196	
40360	



AB4üe

Photomontage

Q2/2023

74861

Einheits-Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	III
249	
40196	
40360	



B4üe

Photomontage

Q2/2023

74862

74863

► Art. Nr. 74863: Geänderte Betriebsnummer

Einheits-Gepäckwagen



DR

Ep	III
226	
40196	
40360	



Pw4üe

Photomontage

Q2/2023

74864

Dampflokomotive BR 89.7



DR

Ep	III
	101
	Next18
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023			
70045	DC		3/0
70046	DCC		3/0

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und LED-Beleuchtung sowie als Soundausführung erhältlich
- Metalldruckguss-Fahrgestell



Dampflokomotive 56 2009-1



DR

Ep	IV
	195
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q1/2023			
70037	DC		2/2
70038	DCC		2/2

Das Vorbild wurde ab 1919 ausgeliefert. Es leistete 1.023 kW (1.390 PS), wog 120,4 Tonnen und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. 850 Exemplare wurden insgesamt gebaut. Sie beförderten in der Regel Güterzüge. Bei der Deutschen Reichsbahn waren diese Lokomotiven noch bis Anfang der 1970er Jahre im Einsatz. Mit dem Umzeichnungsplan von 1970 erhielten sie EDV-Nummern. Die Loks behielten ihre Betriebsnummern, denen nur die Kontrollziffer angefügt wurde.

- Ausführung mit EDV-Nummer
- Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Saalfeld

Dampflokomotive 50 3014-3



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Im Osten Deutschlands spielte die Baureihe 50 noch länger eine tragende Rolle als im Westen. Rein zahlenmäßig verblieben in der sowjetischen Besatzungszone bei Kriegsende mit 354 Stück vergleichsweise wenige Loks. Im Laufe der Zeit kam es zu unterschiedlichen Lok-Tender-Kombinationen. Die Neubautender der Baureihen 23.10 und 50.40 kamen nach deren Ausmusterung zunehmend hinter Altbau-50ern zum Einsatz. Weil aber eine durchgehende Rückwand fehlte, war diese Kombination vor allem im Winter, beim Personal nicht besonders beliebt.

- Ausführung mit Neubautender
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Mit feinen Metallradsätzen
- Beheimatung Rbd Dresden, Bw Nossen

Q2/2023

70041	DC	7/2		10
70042	DCC	7/2		11



Photo: S. Carstens

Dampflokomotive 03 0059-0



DR

Ep	IV
	275
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Die bei der Deutschen Reichsbahn verbliebenen Dampflokomotiven der Baureihe 03.10 erhielten ab dem Jahr 1959 einen Neubau-Hochleistungskessel, da damit eine höhere Wirtschaftlichkeit im täglichen Betrieb erreicht werden sollte. Die Maschinen wurden als so genannte „Rekoloks“ bezeichnet. Dabei erhielten sie auch einen vor dem Schornstein angeordneten Mischvorwärmer in eckiger Ausführung. Einige Jahre später, nämlich 1965, wurden alle bei der DR im Bestand verbliebenen Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Die Lokomotiven wurden im täglichen Schnellzugverkehr bundesweit eingesetzt, ehe in den 1970er Jahren für die meisten Maschinen das „Aus“ kam und sie auf die Abstellgleise rollten. In ihren Dienstjahren bei der DR erbrachten sie dabei rekordverdächtige Laufleistungen von rund 20.000 Kilometern im Monat.

- **Feinste Details am Fahrwerk sowie am Kessel**
- **Ausführung mit Neubaukessel und Ölfeuerung**
- **Nachbildung des dritten Innenzylinders mit Innentriebwerk**
- **Feine Metallradsätze**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Triebwerksbeleuchtung**
- **Beheimatung Rbd Greifswald, Bw Stralsund**

Q2/2023			
70067	DC		2/2
70068	DCC		2/2
78068	AC		2/2

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen



DR

Ep	IV
	846
	40196
	40420



Ame



Bme



BDmse

Photomontage

- ▶ Mit beiliegenden Zuglaufschildern verschiedener Zugläufe
- ▶ Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen
- ▶ Passend zu Dampflok 03 0059-0, Art. Nr. 70067, 70068, 78068

Q2/2023

6200028

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen



DR

Ep	IV
	846
	40196
	40420



ABme



Bcme



WLABme

Photomontage

- Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen
- Mit beiliegenden Zuglaufschildern verschiedener Zugläufe

Q2/2023

6200029

Dampflokomotive 231 E 34

Edition


SNCF

Ep	III
	272
	NEM 652
	R3
	FR
LED	



Photomontage

Die Serie 231 E entstand aus der Notwendigkeit, nach dem Ersten Weltkrieg für die immer schwerer werdenden französischen Schnellzüge leistungsfähige Dampflokomotiven zu konstruieren. Anstelle teurer Neuentwicklungen wurde André Chapelon von der Paris-Orleans Bahn damit beauftragt, vorhandene Dampflokomotiven der Pacific-Bauart so zu überarbeiten, dass sie den neuen Anforderungen gerecht wurden. Die geforderten Leistungssteigerungen und Einsparungen beim Verbrauch erzielte der Ingenieur hauptsächlich durch Verbesserungen bei der Thermodynamik. Der Erfolg gab ihm recht: Die modifizierte Lok erreichte Testgeschwindigkeiten von bis zu 174 Stundenkilometer, und im alltäglichen Betrieb machte sie immer noch stolze 130 Stundenkilometer Spitze. Mit einer Leistungssteigerung um 50 Prozent und einer gleichzeitigen Senkung der Verbrauchskosten machte Chapelon aus den alten Dampfloks zukunftsfähige Schnellzuglokomotiven.

- Einsatz im schweren Schnellzugverkehr
- Hoch detailliertes Modell in filigraner Ausführung

Q1/2023					
70039	DC		2/2		10
70040	DCC		2/2		11
78040	AC		2/2		11

Dampflokomotive Tkt3 21



PKP

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Von 1928 bis 1943 wurden insgesamt 775 Dampflokomotiven der Baureihe 86 an die Reichsbahn geliefert. Nach 1945 waren 44 Lokomotiven dieser Baureihe bei der PKP im Einsatz. Konstruktiv waren die 1.000-PS-Loks für eine Geschwindigkeit von 70–80 km/h ausgelegt. Neben ihrem Haupteinsatzgebiet der „Nebenbahn“ mit Güter- und Personenzügen, waren sie auch im Rangierbetrieb tätig. 1975 wurde die letzte Lok dieser Baureihe aus dem Bestand der PKP ausgeschieden.

Q4/2023				
7100002	DC		4/1	 10
7110002	DCC		4/1	 11 





ELEKTRO lokomotiven

Elektrolokomotive 1046 009-5



Ep	IV-V
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Um der steigenden Nachfrage im Städtesschnellverkehr und den damit verbundenen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, bestellten die Österreichischen Bundesbahnen bei den Wiener Lokomotivfabriken sowie der Firmengemeinschaft ABES (Verbund der Firmen AEG, Elin und Siemens-Schuckert Wien) die Gepäcktriebwagen der Reihe 4061. In zwei Bauserien wurden insgesamt 25 Stück 1.600 kW starke Triebwagen bestellt. Da sich das Gepäckabteil im Alltagsbetrieb nicht als betriebstauglich herausstellte, wurde im 4061 selten Gepäck transportiert. Dies war mit ein Grund, dass sich die ÖBB entschieden haben, den bisherigen „Triebwagen“ als Elektrolokomotive zu klassifizieren. Damit einher galt ab dem 30. Mai 1976 die neue Reihenbezeichnung 1046. Die 1046 009 war die einzige Lokomotive mit Altbaukasten im Valousek-Design.

- **Valousek-Design**
- **Freier Durchblick durch den Gepäckraum**
- **Korrekte Wiedergabe der Schürzenform**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Standlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstands- und Gepäckraumraumbeleuchtung**

Q2/2023				
70291	DC		4/1	
70292	DCC		4/1	
78292	AC		3/2	

Elektrolokomotive 1020 001-2



ÖBB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Nach Kriegsende befanden sich 44 Lokomotiven der DRG-Baureihe E 94 in Österreich. 1952 bestellten die ÖBB drei weitere Lokomotiven. Die Reihenbezeichnung wurde 1954 von E 94 in Reihe 1020 geändert. Die Reihe 1020 wurde über fünf Jahrzehnte im Güterzug- und Rampendienst in nahezu ganz Österreich eingesetzt.

- **Modell mit Metallgriffstangen und Handläufen**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Q1/2023			
7500009	DC		6/2
7510009	DCC		6/2
7520009	AC		4/2



Elektrolokomotive 1142 685-5

 ÖBB	
Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023				
70604	DC		4/1	
70605	DCC		4/1	
78605	AC		3/2	

Nach dem Zusammenprall mit einem Güterzug im Februar 2002 wurde die 1142 685 wieder instand gesetzt. Dabei erhielt die Front am Führerstand 2 die damals neuen, kleinen Stirnscheinwerfer mit daneben liegenden Zugschlusslampen, einen größeren Verschieberhandgriff und unter den Fenstern liegende Handläufe. Auf der Seite des Führerstandes 1 befinden sich noch die großen unteren Stirnscheinwerfer, der kleinere Verschieberhandgriff und die Handläufe unter den Stirnfenstern, die bis zu den Führerhaustüren reichen. Auch die blutorange Lackierung wurde beibehalten. In dieser Form ist die Lokomotive bis heute, allerdings im Valousek-Design, auf Österreichs Bahnstrecken anzutreffen.

- Vorbildgerecht mit unterschiedlichen Stirnfronten
- Mit langer UIC-Nummer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 1144 092-4

 ÖBB	
Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70439	DC		4/1	
70440	DCC		4/1	
78440	AC		3/2	

Von 1976 bis 1995 wurden von den ÖBB 217 Stück der vierachsigen Thyristorlokomotiven Reihe 1044 beschafft. Die 5.120 kW starken und bis zu 160 km/h schnellen Loks prägten über viele Jahre das moderne Bild der ÖBB. Ab 2002 wurden alle 1044er mit einer Wendezugsteuerung ausgestattet. Damit wurden die nunmehr als 1144 bezeichneten Fahrzeuge noch vielseitiger einsetzbar.

- Aktuelle Ausführung im Schachbrett-Retro-Design
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung





Elektrolokomotive 1293 085-7



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023				
70721	DC		4/1	
70722	DCC		4/1	
78722	AC		3/1	

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jänner 2017 mit Siemens einen Rahmenvertrag über insgesamt 200 neue Multi-Systemlokomotiven vom Typ Vectron abgeschlossen. Der Einsatz der Lokomotiven ist in mehr als zehn Ländern in Ost- und Südosteuropa sowie in Deutschland und Italien vorgesehen. Unter der Reihenbezeichnung 1293 wurden bisher 113 Lokomotiven in mehreren Lieferserien an die ÖBB übergeben. 85 Vectron MS sind mit dem Länderpaket für Österreich, Deutschland, Italien, Ungarn, Tschechien, Polen, Slowakei, Kroatien und Slowenien ausgestattet.

- Mit vorbildgerechter hoher Ausführung des Bedienpults am Führerstand, adaptiven Dämpfern an den Drehgestellen und langer Ausführung der Verschieberritte
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 1116 181-9



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2023				
7500024	DC		4/1	
7510024	DCC		4/1	
7520024	AC		3/2	

- Cityjet-Design
- Aktueller Betriebszustand mit schwarzer Dachhaube
- Einsatz vor Personen- und Güterzügen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht







Photo: L. Alber

Elektrolokomotive 1216 940-7



Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die 2008 an die Salzburger Lokalbahn (SLB) gelieferte Taurus-3-Lokomotive E 91 (1216 940) war Stammlok des sogenannten „Kaindl-Shuttle“, ein Containerzug vom Terminal Lieferung nach Hüttai und retour. Im Zuge der Umstrukturierung des Güterverkehrs der Salzburg AG wurde die Lok im Juni 2021 an die DPB Rail Infra Service GmbH verkauft. DPB Rail Infra Service ist ein eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen und langjähriger Partner der ÖBB in den Bereichen Leit- und Sicherungstechnik der Eisenbahninfrastruktur. Die Mehrsystem-Elektrolokomotive ist eine ausgezeichnete Ergänzung in der Güterverkehrs-Sparte des Unternehmens.

- **Modell exklusiv bei Roco erhältlich**
- **Exakte, anspruchsvolle Bedruckung**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Q3/2023				
7500005	DC		4/1	
7510005	DCC		4/1	
7520005	AC		3/2	

„Railjet“

ÖBB



Photo: R. Auerbeck



In einer zweiten Lieferserie erhielten die Österreichischen Bundesbahnen ab 2016 neun Railjet-Garnituren in geänderter Ausführung für den Einsatz nach Italien. Die nachgelieferten Wendezüge unterscheiden sich vor allem beim Steuerwagen von den davor ausgelieferten Fahrzeugen. Optisch am auffälligsten ist dabei die geänderte Fensteranordnung bzw. Inneneinrichtung am Steuerwagen sowie der für den Verkehr in Italien notwendige rote Streifen an der Steuerwagenfront.

Mit der Einführung verschiedener Fahrgast-Zonen in den Railjet Zügen, erhielten auch diese Garnituren ab 2018 das neue Design zur Kennzeichnung der Familien- und Ruhebereiche. Der Einsatz der Italien-Garnituren beschränkt sich aber nicht nur auf den Verkehr von Österreich nach Italien. In den Umlaufplänen der Züge finden sich auch reguläre Einsätze mit Taurus Lokomotiven der Reihe 1116 in Österreich und Deutschland. Zu den bunten Zugpferden zählen auch Werbelokomotiven, wie die 1116 153, welche dem Railjet-Triebfahrzeugpool mit ihrer bunten Werbebeklebung für den österreichischen Pannendienst „ÖAMTC“ wirbt.

Elektrolokomotive 1116 153-8 „ÖAMTC“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Die altbekannte Werbelok 1116 153 der ÖBB wurde im Herbst 2020 einer Neugestaltung unterzogen. Unter dem Motto „Immer für Sie da, egal mit was Sie unterwegs sind“ wurde sie mit einem neuen, modernen ÖAMTC-Werbedesign beklebt. Im Bereich der Werbeloks sind die Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touringclub langjährige Partner.

► Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2023				
70508	DC		4/1	
70509	DCC		4/1	
78509	AC		3/2	



4-tlg. Set: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	1222
	PluX16
	LED

Q1/2023

74037	DC	
74038	DCC	
74039	AC	



Afmpr



ARbmpz

- Ausführung mit Zonen-Beschriftung
- Zuglauf Wien Hbf-Salzburg Hbf
- Mit Italienezulassung



Bmpz



Bmpvz

Photomontage



3-tlg. Set: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	915

Q1/2023

74040	DC	
74041	DCC	
74042	AC	



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage



Die Geschichte der Re 4/4^{II} beginnt im Jahr 1960 mit der Bestellung von sechs Prototypen einer Mehrzwecklokomotive hoher Leistung und sehr gedrungener Bauart mit der Achsfolge Bo'Bo'. Ein Novum war die Gestaltung dieser Lokomotive: Nur noch ein Stromabnehmer, die Düsenlüftungsgitter in der Dachschräge sowie die Verzierung mit Chrombuchstaben SBB CFF (rechte Lokseite) und SBB FFS (linke Lokseite).

Die Prototypen überzeugten und bildeten den Auftakt zur mit Abstand größten jemals in der Eidgenossenschaft gebauten Fahrzeugserie. Die 1965 bestellte erste Serie – mit 49 Lokomotiven (11107–11155) – wurde zwischen Januar 1967 und November 1968 abgeliefert. Die mechanischen Teile stellte die SLM (Winterthur) her, die Firmen BBC (Baden/ Werk Münchenstein), MFO (Oerlikon) und SAAS (Genf) teilten sich die elektrischen Ausrüstungen.

Im Vergleich zu den Prototypen fallen folgende Unterschiede auf: Der verlängerte Stoßbalken, eine andere Aufteilung der Farben, nun mit grauen Rahmen samt weißer Trennlinie, größere Maschinenraumfenster und abweichende Drehgestelle. Auch die Chrombuchstaben der Beschriftung sitzen, auf die neue Farbaufteilung abgestimmt, etwas höher. Technisch konnte die Stundenleistung von 4.045 kW auf 4.700 kW angehoben werden, dies unter Beibehaltung des Gewichtes von 80 Tonnen und der Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Belastungen von 1.100 Tonnen (Flachland), respektive 460 Tonnen (Bergstrecken) blieben gleich, so dass sich die erhöhte Leistung nur auf die Beschleunigung auswirkte.

Die Einsätze der Erstserienlokomotiven waren sehr vielfältig und mit den unterschiedlichsten Zugarten und Zugbildungen im gesamten SBB-Netz zu beobachten. Als Nachteil erwies sich nur das Vorhandensein eines einzigen Stromabnehmers. Aus diesem Grund besaßen die Lokomotiven der ab 1969 gebauten zweiten Serie zwei Einholmstromabnehmer. Weiters unterscheidet sie sich durch die neue Länge über Puffer mit 15.410 mm. Damit konnte der Führerstand vergrößert und die Stirnfront stärker geneigt werden.



Elektro lokomotive

Re 4/4^{II} – 1. Serie , SBB



Photo: D. Häusermann

Elektrolokomotive Re 4/4^{II} 11108 „Swiss Express“



SBB

Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
Z21	Cab
LED	



Photomontage

- 1. Bauserie der Re 4/4^{II}
- Eckige Scheinwerfer
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Ausführung im aktuellen Betriebszustand mit Klimaanlage
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

Q4/2023				
7500002	DC		4/1	
7510002	DCC		4/1	
7520002	AC		3/1	

Re 4/4^{II} im Detail



Filigran ausgeführte Scheibenwischer



Durchbrochen dargestellte Lüftergitter am Dach



Freistehende Zugzieltafel



Betriebsnummer erhaben dargestellt



Markantes Pfeil-Logo vorbildgerecht ausgeführt



Pufferbohle mit freistehenden Puffergriffen



Trittleche in Riffelloptik aus Ätzblech umgesetzt

3-tlg. Set 1: „Bözberg Interregio“



SBB

Ep	V-VI
	871
	40195
	40196
	40420



Photomontage

Lokbespannte und nicht verpendelte Schnellzüge verschwinden langsam, aber sicher vom Schweizer Schienennetz. Mit der über Jahre kontinuierlichen Ausrangierung der Einheitswagen I und II, ist indes auch ein Pendelbetrieb mit der Re 4/4 Flotte selten geworden. Der Bözberg Interregio galt bis zum Fahrplanwechsel 2020/ 2021 noch als klassischer Schnellzug, in welchem auch buntes Wagenmaterial zum Einsatz gelangte. Die letzten Planleistungen von unverpendelten Schnellzugsleistungen beschränken sich heute auf Intercity, Eurocity und Nachtzüge ab Zürich und Basel nach Singen, Buchs SG und Chur. Während die Re 460 Flotte heute mehrheitlich vor verpendelten Zügen zum Einsatz gelangt, bespannen die letzten genannten Züge meist Re 4/4.

Zwei bunte Wagen-Sets präsentieren den Bözberg Interregio aus den letzten Jahren. Die beiden Sets beinhalten neben grünen EW II auch EW IV-Wagen. Erstmals erscheinen diese Wagentypen mit zusätzlichen Piktogrammen. Premiere feiern auch EW-IV-Wagen in Versuchslackierung mit schmalen schwarzen Fensterband, die auch heute noch vereinzelt anzutreffen sind.

Q4/2023

6200022

3-tlg. Set 2: „Bözberg Interregio“



SBB

Ep	V-VI
	909
	40196
	40420



A



B



B

Photomontage



► 2. Klasse-Prototyp-Wagen mit schmalen Fensterband

Q4/2023

6200023

Elektrolokomotive Ae 3/6' 10664

Edition



SBB

Ep	IV-VI
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Die Elektrolokomotiven der Serie Ae 3/6' wurden von 1921 bis 1929 in mehreren Bestellungen beschafft. Die Lokomotive 10664 stammt aus den Werkshallen der SLM und der BBC. Bedingt durch die lange Beschaffungszeit wurden auch technische Neuerungen eingebaut. Die Leistung der Loks stieg dadurch von 1.450 kW auf 1.600 kW. Dank der guten Laufeigenschaften konnte auch die Höchstgeschwindigkeit angehoben werden. Ab 1929 von 90 km/h auf 100 km/h und für die stärkeren Lokomotiven (ab Nr. 10637) 1937, nach Anpassungen am Laufachsdrehgestell, auf 110 km/h. Die Lokomotive 10664, Baujahr 1926, war in den Depots Bern, Zürich und Rohrschach beheimatet. Von 1990 bis 2010 war sie als historisches Triebfahrzeug der „Eisenbahnfreunde Zürich-see rechtes Ufer“ im Einsatz. Sie ist bis heute als einsatzfähiges, historisches Fahrzeug im Depot Rapperswil einquartiert und Eigentum der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic).

- Modell in SBB Historic-Ausführung aus der 2. Serie
- Perfekte Präsentation in Glasklarbox
- Sound-synchrone Schaltblitze im Maschinenraum
- Roco Dynamic-Sound System
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung

Q3/2023				
70091	DC		3/2	
70092	DCC		3/2	
78092	AC		3/2	

Elektrolokomotive 193 701-0 „Ruhrpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q1/2023				
70683	DC		4/1	
70684	DCC		4/1	
78684	AC		3/1	



Photomontage



- Taufname „Ruhrgebiet“
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung für das SBB-Tochterunternehmen RT&S
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit DESIGN

Elektrolokomotive 186 906-4 „RALpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2023				
70732	DC		4/1	
70733	DCC		4/1	
78733	AC		3/2	



Photomontage



- Taufname „Katzenberg“
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit DESIGN



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive Re 484 011-2



SBB CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Mit dem Statement „Gut auf der Schiene – gut fürs Klima“ rollte die Re 484 011 im Oktober 2021 aus der Werkstatt. Die Botschaft ist auf der gegenüberliegenden Seite in französischer Sprache angebracht. Die Abbildung symbolisiert mit der Schweizer Karte und dem mitten hindurch fahrenden Schienengüterverkehr den stark steigenden Transport durch die Schweiz.

- Ausführung mit Schneepflug am Chassis
- Mit vier Pantographen für den Verkehr zwischen Italien und der Schweiz
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2023				
70649	DC		4/1	
70650	DCC		4/1	
78650	AC		3/2	

Elektrolokomotive Re 460 072-2 „Locarno“



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Im Mai 2022 wurde in der Officine di Bellinzona, der sogenannten „Kathedrale“, das Werbedesign der Re 460 072 mit Leopardendesign für das Filmfestival Locarno präsentiert. Die von der Designschmiede Pininfarina gestaltete Elektrolokomotive wird mit ihrer auffälligen Gestaltung des Festival-Leoparden im gesamten SBB-Netz auf Achse sein. Das Filmfestival von Locarno feiert sein 75-jähriges Bestehen und freut sich, mit den Hauptpartnern der Veranstaltung, seine engen Beziehungen mit der ganzen Schweiz zu stärken und zu zeigen. Die gebrandete Lokomotive wird über das Jubiläumsjahr hinaus im hochwertigen Reisezugverkehr eingesetzt.

- „Leoparden“-Design
- Ausführung im Betriebszustand 2023
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In der Soundausführung mit neuem vorbildgerechten Sound der Re 460

Q4/2023				
7500020	DC		4/1	
7510020	DCC		4/1	
7520020	AC		2/2	



Photo: D. Häusermann



Coming soon. SBB Fernverkehr-Doppelstockzug



Eine neue Generation

Die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge (FV-Dosto) der SBB verbinden die verschiedenen Regionen der Schweiz. Mit aktuell 62 bestellten Garnituren bilden die Züge der Bauart RABe 502 die größte Zugflotte des SBB Fernverkehrs. Der Einsatz erstreckt sich dabei über große Teile der Schweiz, so stehen Bahnhöfe wie Genève, Zürich, Sankt Gallen oder Basel auf den täglichen Fahrplänen.

ROCO freut sich diesen wichtigen Meilenstein der Schweizer Eisenbahngeschichte als fein detailliertes Modell im Maßstab 1:87 umzusetzen. In einem ersten Schritt werden die 4-teiligen Varianten des IR100 sowie die 8-teiligen IR200 umgesetzt. Wie von ROCO gewohnt werden die Modelle neben der feinen Detaillierung auch mit einer Fülle an Funktionen aufwarten.



Weitere Informationen zu den neuen SBB FV-Dosto Zügen werden wir in Kürze kommunizieren.

Photo: D. Häusermann

Elektrolokomotive Re 475 425-5



BLS CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q1/2023

70681	DC	4/1	
70682	DCC		4/1
78682	AC		3/1



Photomontage

- Erstmals im neuen „Alpinisten“-Design
- Mit vorbildgerechter hoher Ausführung des Bedienpults am Führerstand
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive Re 465 009-9



BLS CARGO

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q2/2023

7500026	DC	4/1	
7510026	DCC		4/1
7520026	AC		2/2



Photomontage

- Ein Stromabnehmer vorbildgerecht mit breitem Schleifstück für Einsatz auf der Basler Verbindungsbahn
- Farbgebung im Refit-Design
- In der Soundausführung mit neuem vorbildgerechten Sound der Re 465



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 189 993-9



MRCE/SBB CI

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023			
7500019	DC	4/1	
7510019	DCC	4/1	
7520019	AC	2/2	

Die MRCE 189 993 gehört zu einer Handvoll verbliebener Lokomotiven in der alten Siemens-Dispolok-Lackierung. Die Lok ist seit 2021 bei SBB Cargo International im Einsatz. Sie trägt seit ihrer Vermietung an SBB CI das aktuelle Logo der MRCE und ist auf dem Nord-Süd-Korridor zwischen Holland und Italien anzutreffen. Nebenbei enthält die Lok die Länderpakete für Slowenien und Rumänien.

- Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr Niederlande–Italien
- Aufwendige Dachgestaltung mit vier Stromabnehmern
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive Reeks 20



SNCB



Ep	IV-V
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Von 1975 bis 1977 wurden von BN und ACEC 25 Lokomotiven an die SNCB geliefert. Die Loks mit der Achsfolge Co'Co' brachten 110 Tonnen auf die Schienen, hatten 5.150 kW Dauerleistung und waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Haupteinsatzgebiet war die Magistrale (Oostende)–Brüssel–Luxemburg im Reisezugdienst. Weiters waren sie bis Ende 2013 im Personen- und Güterverkehr im Einsatz. Aktuell sind drei Reeks 20 erhalten geblieben.

- **Erstmals mit PluX22-Sounddecoder und Kurzkupplungskinematik**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **Mit Genehmigung von NMBS Train World**

Q4/2023				
7500004	DC		4/2	
7510004	DCC		4/2	
7520004	AC		3/2	

Elektrolokomotive 371 003-5



ČD

Ep	VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Mit beiliegenden Bahnräumen und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung

Q1/2023

71227	DC	4/1	
71228	DCC		4/1

Elektrolokomotive 193 696-2



ČD

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- In aktuellem CD-Design mit Werbung für den Fahrradverleih
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q3/2023

70055	DC	4/1	
70056	DCC		4/1
78056	AC		3/1



Photo: M. Schneider

Die Baureihe E 16 war die einzige deutsche Lokomotivbauart mit Buchli-Antrieb. Nach einer längeren Ausschreibungsphase bestellte die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn 1923 für ihre zur Elektrifizierung vorgesehenen Hauptstrecken bei BBC zunächst eine, dann, nach einer intensiven Probezeit, 16 weitere Schnellzug-Elektrolokomotiven, welche die Typenbezeichnung ES 1 erhalten sollten.

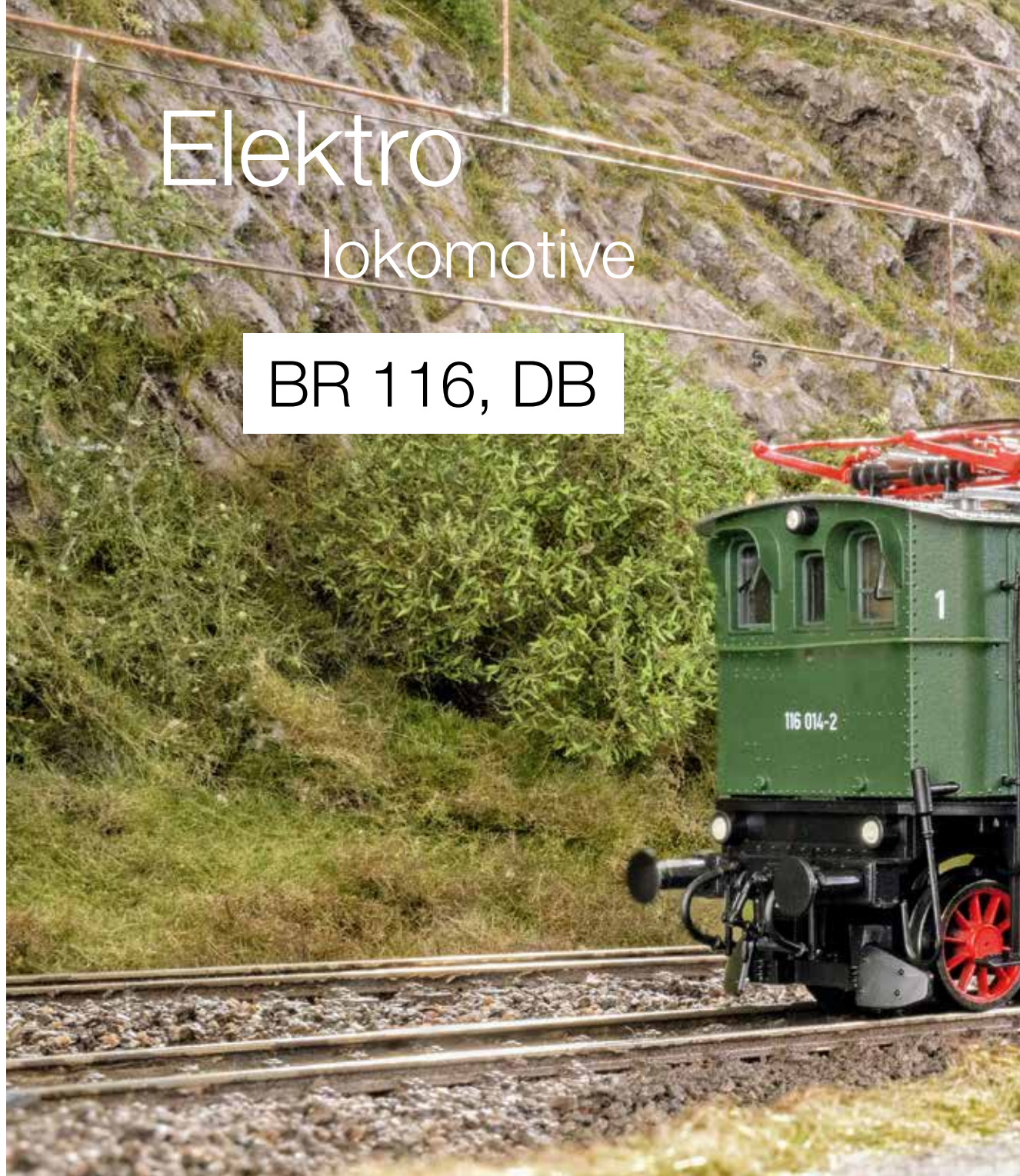
Die Maschinen mit der Achsfolge 1'Do1' wurden von einem einseitig angeordneten Einzelachsantrieb bewegt, der von dem Schweizer Ingenieur Buchli entwickelt worden war und in der SBB-Reihe Ae 3/6' zur Zufriedenheit arbeitete. In den insgesamt 52 Dienstjahren der nach dem neu eingeführten Bezeichnungssystem E 16 und ab 1968 116 genannten Baureihe bewährte sich diese Antriebsart trotz aufwendiger Wartung sehr gut. Man sagte den Lokomotiven eine extreme Laufruhe nach.

1929 hatte die Reichsbahn bei Krauss und BBC noch weitere vier Maschinen beschafft. Da sie im Vergleich zu den ersten Lokomotiven einige Veränderungen u.a. am Rahmen und Aufbau erfahren hatten, wurden diese Fahrzeuge unter der Baureihenbezeichnung E 16.1 geführt. Die 120 km/h schnellen Lokomotiven erreichten eine Stundenleistung von 2.340/2.580 kW und eine Dauerleistung von 2.020/2.400 kW. In den ersten Einsatzjahren gehörten die hochwertigen Schnellzüge von München ausgehend zu den Aufgaben der E 16. Meistens bespannten sie die Schnell- und Eilzüge in Bayern und nach Österreich. Auf dem Höhepunkt ihrer Karriere beförderten die Maschinen drei F-Züge, darunter den F 5/6 Orient-Express, sowie 42 D-Zugpaare.

Ende 1958 zog die Bundesbahn alle E 16 im Bw Freilassing zusammen. Bis in die 1970er Jahre hinein konnte man auf die zuverlässigen Loks nicht verzichten, die sich in Freilassing allerdings auch einer optimalen Betreuung und Pflege erfreuen konnten. 1978 endeten die Planeinsätze dieser Baureihe.

Elektro lokomotive

BR 116, DB





Elektrolokomotive 116 006-8



DB

Ep	IV
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

EDITION FREILASSING

Unter dem Label „Edition Freilassing“ werden ausgewählte Modelle aus dem früheren Bahnbetriebswerk Freilassing nachgebildet. Im Jahr 1905 bezogen die ersten Lokomotiven, damals noch Dampflokomotiven, den Lokschruppen mit seinen 20 Gleisen. Rund 20 Jahre später erfolgte die Errichtung der E-Lok Werkstätte, weitere Bauten folgten in den Jahren darauf. Auch Roco verbindet eine enge Beziehung zur bayerischen Stadt Freilassing, befand sich hier doch das erste deutsche Vertriebsbüro. Freuen Sie sich auf die Modelle dieser einmaligen Edition!

Q3/2023				
70462	DC		4/1	
70463	DCC		4/1	
78463	AC		4/2	

- **Erstmalige Soundausführung bestückt mit zwei Lautsprechern**
- **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- **Originalgetreue Nachbildung des Buchli-Antriebes**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung**

3-tlg. Set 1: „Personenzug Freilassing“



DB

Ep	IV
	648
	40183
	40196
	40420

FREILASSING
EDITION



MDyge



Gbrs-v



Bye

Photomontage

Q3/2023

74010



2-tlg. Set 2: „Personenzug Freilassing“



DB

Ep	IV
	543
	40196
	40420

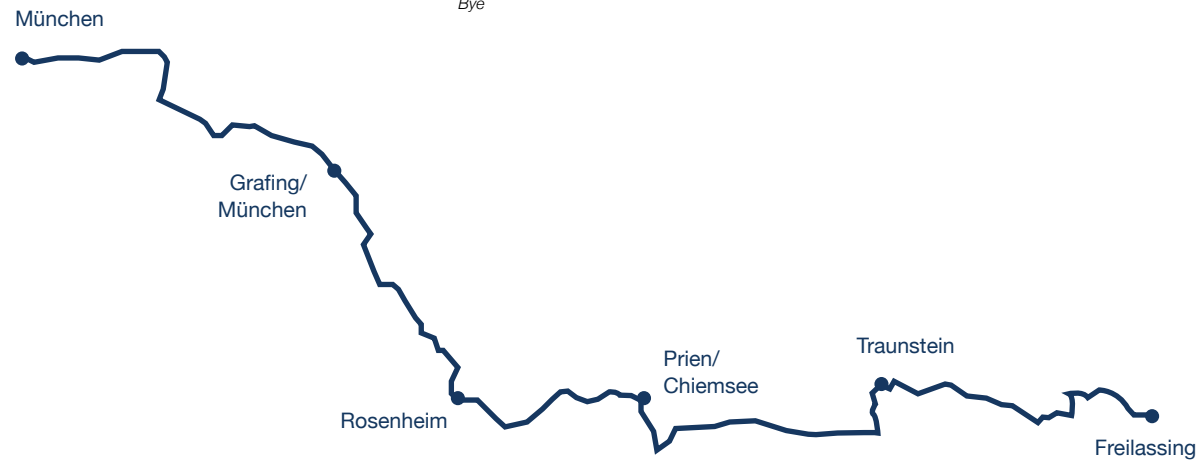


ABüm



Bye

Photomontage



Q3/2023

74011

FREILASSING
EDITION

Elektrolokomotive E 52 03



DB



Ep	III
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Ausführung in flaschengrüner Lackierung
- Nachbildung des Schmierpumpenantriebs
- Bremsklötze exakt auf Radlafebene
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q1/2023				
70062	DC		4/2	
70063	DCC		4/2	
78063	AC		4/2	



Schnellzug

TEE „Saphir“, DB

Der „Saphir“ gehörte 1957 zu den ersten TEE-Zügen, die mit dem VT 11.5 der DB gefahren wurden. Der Laufweg Dortmund – Oostende wurde bereits ein Jahr später in Frankfurt(M) – Oostende geändert und ab 1966 auf Brüssel beschränkt. Mit der Einführung von IC'71 am 26. September 1971 wurde der Saphir auf einen lokbespannten Wagenzug umgestellt und begann bereits in Nürnberg, ab 1972 war er in einen mehrtägigen Umlauf mit verschiedenen TEE- und IC-Zügen integriert.

Als die Deutsche Bundesbahn 1970 mit den sogenannten Pop-Farben ein neues Farbschema für ihre Wagen vorstellte, wurde auch ein einziger Neubaupreiswagen der Bauart WRümh 132 entsprechend in kieselgrau/purpurrot umlackiert. Sein Einsatz erfolgt allerdings nicht zusammen mit anderen Pop-Wagen, sondern zunächst in den blauen F-Zügen Rheinblitz und Hans Sachs, später dann in diversen TEE- und IC-Zügen, wie beispielsweise dem TEE Saphir nach Brüssel.

Allerdings wurde der 10. Januar 1974 zum Schicksals-Tag für diesen farblich attraktiven Einzelgänger, als er in Brüssel bei einem Rangierunfall irreparabel beschädigt wurde. Später wurde er vor Ort gezielt abgebrannt und verschrottet.

ROCO legt dieses immer wieder angefragte Modell als einmalige Sonderserie auf, mit dem die letzte Fahrt des Pop-WRümh 132 nachgestellt werden kann. Er wird dabei erstmals in H0 in maßstäblicher Länge und zugleich mit den korrekten Schriftzügen, Fensteranordnungen sowie Drehgestell-Anbauten realisiert.

Der in dem Set enthaltene Apümz 18-70 042 wurde bei diesem Unfall ebenfalls beschädigt, konnte aber wieder instandgesetzt werden.





Elektrolokomotive 103 174-9



DB

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

In den 1960er Jahren entstand mit der Baureihe E 03 die bis dahin stärkste Elektrolokomotive für den Einsatz im Reisezugverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Von 1970 bis 1974 wurden insgesamt 145 Serienlokomotiven gebaut und offiziell als Baureihe 103.1 bezeichnet. Optisch gelten die 103er bis heute als eine der formschönsten Elektrolokomotiven. Die Lokomotiven wurden bis zur Betriebsnummer 215 mit Scherenstromabnehmer ausgeliefert.

- **Ursprungs Ausführung mit Schürzen und Pufferverkleidung**
- **Kurzer Führerstand**
- **Passende Lok zum TEE „Saphir“, Art. Nr. 74012**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung**

Q3/2023

7500001	DC		6/2	
7510001	DCC		6/2	
7520001	AC		4/2	

4-tlg. Set: TEE 20 „Saphir“



DB

Ep	IV
	1225
	40196
	40420

n:
formvariante



Avümz 111



Apümz 121



WRümh 132



Avümz 111

Photomontage



- ▶ Großraumwagen mit zwei Garderobenfenstern und je zwei Schilderkästen je Wagenseite
- ▶ Abteilwagen mit je zwei Schilderkästen je Wagenseite, ein Wagen mit Funkantenne für den Zugpostfunk
- ▶ Einziger „Pop-Speisewagen“ WRümh 132 der DB, erstmals mit korrekter Fensteranordnung und Beschriftung
- ▶ Authentische Nachbildung der letzten Fahrt des Pop-WRümh im TEE 20 Saphir am 10. Januar 1974 zwischen Nürnberg und Brüssel

Q2/2023

74012



Elektrolokomotive BR 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

71355	DC	6/2
71356	DCC	6/2

Mit ihrer markanten Bauweise gehörten die Lokomotiven der Baureihe E 94 zu den bekanntesten Elektrolokomotiven Deutschlands. Durch eine vernünftige Konstruktion war auch der Beweis erbracht, dass sich mit einem Tatzlagerantrieb auch Geschwindigkeiten von 100 km/h erreichen lassen. Die Stundenleistung der E 94 betrug dabei beachtliche 3.240 kW, die Anfahrleistung sogar 3.900 kW. „Eisenschwein“ wurden bei der DR die nach dem Krieg verbliebenen E-Loks respektlos genannt.

- ▶ Mit Metallgriffstangen und Handläufen sowie vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Typische Güterzuglokomotive der Epoche IV
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzenlicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 243 001-5 „Weiße Lady“



DR

Ep	IV
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023

7500025	DC	4/1
7510025	DCC	4/1
7520025	AC	2/2

- ▶ Erstmals mit separat angesetzten Scheibenwischern
- ▶ Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegenden Tafelsätzen zur Beschriftung als 212 001 und 243 001

Sich wandelnde Marktbedingungen in der immer größer werdenden EU führten zum Wunsch der Deutschen Bahn (DB AG), ihre Triebfahrzeuge zukünftig auch verstärkt grenzüberschreitend einsetzen zu können. Nach der überaus erfolgreichen Baureihe 145 nahm die Deutsche Bahn ihr Optionsrecht aus dem Jahre 1995 über weitere Lokomotiven wahr.

Der Auftrag von DB Cargo über 200 solcher Einheiten war der Hauptantrieb für die Entwicklung der TRAXX AC1, wie der Lok Typ im Jahr 2003 rückwirkend bezeichnet wurde. Die Bezeichnung TRAXX steht für „Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility“. Die Lokomotive, direkt abgeleitet von der Baureihe 145, nun in geänderter Bauart und Baureihenbezeichnung, war jetzt für beide in Europa üblichen Wechselspannungssysteme 15 kV/16 2/3 Hz und 25 kV/ 50 Hz einsetzbar. Bei einem Gewicht von 84 t leistet sie 5,6 MW Dauerleistung und ist für 140 km/h zugelassen.

Vorher sollte die Ausrüstung der Maschine mit den jeweiligen nationalen sicherheits- und kommunikationstechnischen Einrichtungen ein fast unlösbares Problem darstellen. Deshalb hatte die EU über die Vereinigung der europäischen Eisenbahnen ein einheitliches Sicherungssystem in Angriff genommen. Dieses European Train Control System (ETCS), erstmals bei der Baureihe 185 in großem Umfang eingesetzt, kann über verschiedene nationale Schnittstellenadapter die Kommunikation mit den vorhandenen Streckenausrüstungen übernehmen.

Mit ihr wurden vor allem die alten Einheits-Lokomotiven der Baureihe 140 ersetzt. Das Einsatzgebiet dieser dynamisch aussehenden Lokomotive ist das gesamte Mittel-, aber auch große Teile von Nordeuropa.



Photo: R. Auerweck

Elektro lokomotive

BR 185, DB AG



Elektrolokomotive 185 077-5



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q4/2023				
70332	DC		4/1	
70333	DCC		4/1	
78333	AC		3/2	

BR 185 im Detail



Separat angesetzte Scheibenwischer



Filigraner Stromabnehmer mit unsichtbarer Befestigung



Freistehende Griffstangen aus Metall



Vorbildgerechte Dachleitungen



Detaillierte Nachbildung der Drehgestelle mit vorbildgerechter Zugsicherung



Schienenräumer am Chassis angesteckt

Elektrolokomotive 193 312-6



DB CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70723	DC		4/1	
70724	DCC		4/1	
78724	AC		3/1	

Elektrolokomotive 182 536-3



DB NETZ

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
	Cab



Photomontage

Q1/2023				
70528	DC		4/1	
70529	DCC		4/1	
78529	AC		3/2	

Um auf die steigende Nachfrage im Güterverkehr zu reagieren, hat auch die DB Cargo Vectron-Lokomotiven geordert. 2018 hat DB Cargo insgesamt 60 Lokomotiven erhalten - mit den Länderpaketen Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und Niederlande. Seit dem Fahrplanwechsel 2018/2019 verkehren damit erstmals DB-Cargo-Züge durchgehend ohne Lokwechsel – beispielsweise von Rotterdam nach Verona. Seit 2020 haben diese zusätzlich das Länderpaket Belgien erhalten.

- Aufwendige Bedruckung im „Das ist grün“-Design
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Die DB Netz AG ist das Schieneninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG. Sie ist für das knapp 33.400 Kilometer lange Streckennetz inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen verantwortlich. Die von MRCE an den Fahrzeugpool der DB Netz AG verkaufte 182 536 hat im Rahmen einer im Sommer 2021 ausgeführten Instandhaltung in Cottbus eine neue Farbgebung in Goldgelb mit einem basaltgrauen Fahrzeugrahmen erhalten. Die Lokomotive ist für die DB Systemtechnik in Minden im Einsatz.

- Ausführung in DB-Netz Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive BR 101



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

In Zusammenarbeit von Roco und Fahrtziel Natur ist ab dem Frühjahr 2023 eine ganze besondere Lok der Baureihe 101 auf den Schienen Deutschlands und dem benachbarten Ausland unterwegs. In der Kooperation Fahrtziel Natur engagieren sich die großen deutschen Umweltverbände BUND, NABU, VCD und die Deutsche Bahn, gemeinsam mit Nationalparks, Naturparks und Biosphärenreservaten in Deutschland, Österreich und der Schweiz, für einen klimafreundlichen, autofreien Tourismus. Einzigartige Landschaften, majestätische Bäume, wilde Bäche und eindrucksvolle Gletschergipfel – all das macht die Fahrtziel Natur-Gebiete aus. Lassen Sie sich überraschen, welche ausgewählten Motive die Lok schmücken werden!

- **Modell exklusiv bei Roco erhältlich**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **Freistehende Griffstangen und Scheibenwischer, teilweise aus Metall**

Fahrtziel *natur*



Q2/2023				
7500021	DC		4/1	
7510021	DCC		4/1	
7520021	AC		3/1	

Elektrolokomotive 143 124-6



EBS

Ep	VI
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70481	DC		4/1	
70482	DCC		4/1	
78482	AC		2/2	

Die Auslieferung der E-Lok an die DR war im März 1986 unter der Nummer 243 124. Anfang 1992 wurde sie in 143 124 umbezeichnet. Nach der Ausmusterung bei der DB AG am 1. Mai 2011 war sie bei RBH im Betriebsstand. Im Jahr 2021 erhielt die Lok ihr modernes, auffälliges Design für die Erfurter Bahn Service GmbH.

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit DESIGN und creativity for railways

Elektrolokomotive 182 911-8



EVb

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q2/2023				
70524	DC		4/1	
70525	DCC		4/1	
78525	AC		3/2	

Die Lokomotive 182 911 wurde 2003 als 1116 911 in bei der Mittelweserbahn (MWB) in Dienst gestellt. Seit 2013 wird sie von EVB Logistik, Teil der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser aus Zeven (DE) im Güterverkehr eingesetzt. 2021 erhielt sie das neue Design und entspricht im Aussehen nun den anderen Lokomotiven der EVB.

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 186 295-2



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Das in Belgien ansässige Unternehmen „Lineas“ wurde 2017 als 100%iges Tochterunternehmen der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) gegründet. In der Zeit davor betrieb die SNCB unter diversen Markenauftritten, wie B Cargo, SNCB Logistics oder B Logistics, ihre Logistiksparte. Die 186 295 erlitt 2017 durch einen Zusammenstoß auf einem Bahnübergang einen erheblichen Schaden. Im Februar 2019 erlebte sie ein farbenfrohes Comeback und ist seitdem, auch im benachbarten Ausland, wieder im Einsatz.

- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen
- Beiliegendes Decal mit Lineas-Logo für optionalen Einsatz
- Mit separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q4/2023				
7500011	DC		4/1	
7510011	DCC		4/1	
7520011	AC		3/2	

Elektrolokomotive 193 234-2 „Offroad“



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
71930	DC		4/1	
71931	DCC		4/1	
79931	AC		3/1	

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit **Loc & More**

Elektrolokomotive 193 817-4



VTG
RETRACK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70728	DC		4/1	
70729	DCC		4/1	
78729	AC		3/1	

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit **Loc & More**



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 691-3 „Bertha von Suttner“



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- Erstmals mit neuem geschwungenen Türgriff
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q3/2023

71991	DC		4/1	
71992	DCC		4/1	
79992	AC		3/1	

Elektrolokomotive CC 6574



SNCF

Ep	IV
232	
PluX22	
R2	
FR	
LED	

Q3/2023				
70618	DC		6/1	
70619	DCC	🔊	6/1	🔌
78619	AC	🔊	4/2	🔌



Photomontage

Die französischen Staatsbahnen (SNCF) stellten 1969 mit den Elektrolokomotiven der CC 6500 die bis dahin leistungsstärksten Lokomotiven der französischen Eisenbahngeschichte in Dienst. Insgesamt wurden 74 Lokomotiven in drei Serien mit unterschiedlichen Seitenwänden gebaut. In den ersten Einsatzjahren wurden die Lokomotiven aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h überwiegend vor namhaften Schnellzügen wie dem „Mistral“ oder dem „Capitole“ eingesetzt.

- Einzige CC 6500 in dieser Lackierungsvariante
- TEE-Lackierung ohne grauen Metallic-Lack
- Mit Wappen „DOLE“
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive BB 26199



SNCF

Ep	IV-V
204	
PluX22	
R2	
FR	
LED	

Q2/2023				
70856	DC		4/1	
70857	DCC	🔊	4/1	🔌
78857	AC	🔊	2/2	🔌



Photomontage

- Dreilicht-Spitzenlicht für grenzüberschreitenden Verkehr
- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb sind Lichtfunktionen nach französischem Vorbild schaltbar
- Beiliegendes Steckteil für drittes Spitzenlicht zur Darstellung mit und ohne Abdeckscheibe



Photo: B. Paha

Elektrolokomotive 470 504-1



Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Vor 150 Jahren wurde der Grundstein für diese Bahnverbindung zwischen Ungarn und Österreich gelegt. Am 15. Oktober 1872 erteilte Kaiser Franz Joseph I. die Konzession für den Bau einer Bahnstrecke von Raab (Győr) über Ödenburg (Sopron) bis Ebenfurth in Niederösterreich. 1876 wurde die Strecke zwischen Raab und Ödenburg eröffnet, 1879 folgte der restliche Abschnitt bis Ebenfurth. Seit 1988 ist die gesamte Strecke elektrifiziert.

Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, heute als Raaberbahn (in Ungarn GySEV) bekannt, verbindet die beiden Länder Österreich und Ungarn und agiert nach wie vor als wichtige Verbindung im öffentlichen Verkehr. Zum Jubiläum erhielt die 470 504 im Mai 2022 ein auffallendes Werbedesign.

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- Aufwendige Bedruckung im Jubiläumsdesign „150 Jahre GYSEV“
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit **Log&More**

Q1/2023				
70685	DC		4/1	
70686	DCC		4/1	
78686	AC		3/2	

Elektrolokomotive 480 018-5



MAV

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

73338

DC

4/1

73339

DCC



4/1



Reisezugwagen 1. Klasse



MAV-START

Ep	VI
	282
	40196
	40420



Ad

Photomontage

2011/12 wurden an die ungarische MAV 25 Lokomotiven des TRAXX-Typs P160 AC2 geliefert. Bis Anfang 2017 wurden die Maschinen fast ausschließlich im ungarischen Binnenverkehr sowie vor EC-/EN-Zügen Budapest–Bukarest eingesetzt. Um Lokomotiven der Reihe 470 für die von den ÖBB angekauften Wendezüge frei zu bekommen, wird die Reihe 480 seitdem auch in Österreich verwendet.

► Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Q2/2023

64866

Reisezugwagen 2. Klasse



MAV-START

Ep	VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

► Art. Nr. 64868: Geänderte Betriebsnummer

Q2/2023

64867

64868

Speisewagen



MAV-START

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRm

Photomontage

- Freistehende Griffstangen
- Fein detaillierte Drehgestelle
- Zurüstbare Pufferbohle
- Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung

Q2/2023

74824

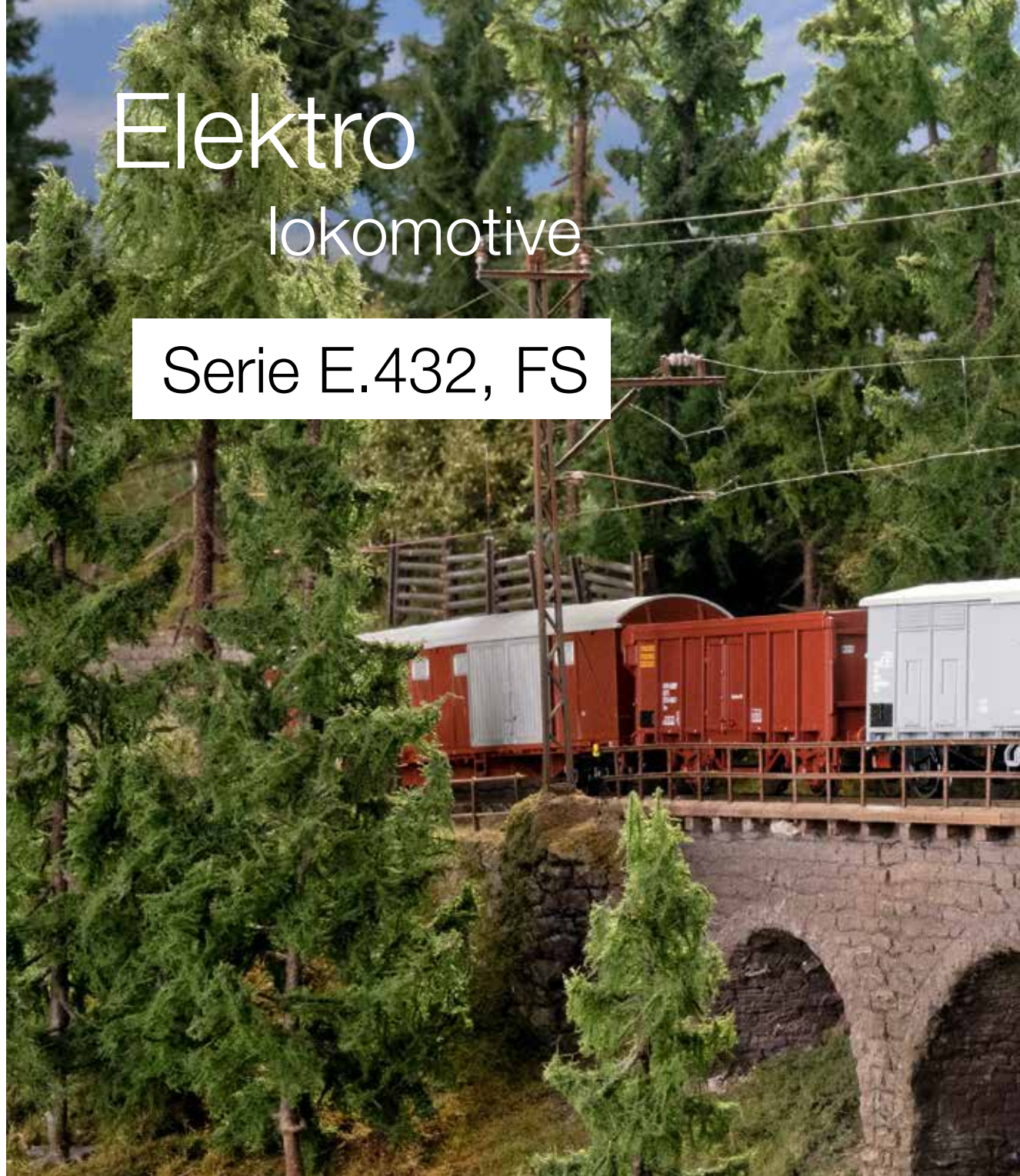
Auch in Italien hat die enorme technische Entwicklung, die nach Ende des 1. Weltkriegs eingesetzt hat, ihre Spuren hinterlassen. Die Ferrovie dello Stato (FS) beschafften im Jahr 1927 von der Lokomotivfabrik „Società Ernesto Breda“ insgesamt 40 Maschinen mit Stangenantrieb: die Serie E.432. Die 94 Tonnen schweren, 13.910 mm langen Maschinen mit der Achsformel 1'D1' wurden mit Drehstrom betrieben und hatten eine Dauerleistung von 2.200 kW. Allerdings erlaubte der Drehstrom, da frequenzabhängig, keine feinstufige Regelung des Motors, deshalb wurde die Geschwindigkeit mittels vier Umschaltstufen erreicht. Nach den jeweiligen Übergangsphasen ergaben sie die jeweiligen Geschwindigkeiten von 37,5; 50; 75 oder 100 km/h.

Die für heutige Begriffe urig anmutenden Lokomotiven mit den kurzen Vorbauten und den relativ großen Treibrädern wurden sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehr eingesetzt. Je nach Last wurde die jeweilig gewählte Geschwindigkeit nicht ganz erreicht, somit blieb die Endgeschwindigkeit oft unter ihrem theoretischen Wert.

Auf der Brennerstrecke konnte man die E.432 in den 1950er Jahren oft vor internationalen Schnellzügen beobachten. Die Italienischen Staatseisenbahnen (FS) verwendeten die Reihe E.432 bis ins Jahr 1976. Zwei Exemplare sind der Nachwelt erhalten geblieben, eines in sehr gutem Zustand: die E.432.001 im Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, wo sie an die Pionierzeit der elektrischen Traktion in Italien erinnert.

Elektro lokomotive

Serie E.432, FS





Elektrolokomotive Serie E.432



FS

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und als Soundausführung
- Filigrane Stromabnehmer
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Einsatz vor Personen- und Güterzügen

Q4/2023				
70466	DC		4/1	
70467	DCC		4/1	
78467	AC		4/1	

Elektrotriebzug Plan V



NS

Ep	III-IV
	599
	PluX22
	R3
	NL
LED	



Q3/2023				
7700001	DC		2/1	
7710001	DCC		2/1	
7720001	AC		2/1	



Photomontage

Der zweiteilige niederländische Elektrotriebzug Plan V – in den Niederlanden besser bekannt als Mat '64 oder unter dem Spitznamen Apekop (Affenkopf) – wurde ab Mitte der 1960er Jahre einer der Standard-Nahverkehrszüge der Niederländischen Staatsbahn. Mit insgesamt 246 Exemplaren war er damals der meistgebaute Triebzug der NS. Plan V1 und V2 wurden in grüner Farbgebung mit sandgelben Zierstreifen abgeliefert. Die Plan V der 3. Bauserie wurden 1968 bereits ab Werk in gelber Farbe lackiert. Die schon früher gelieferten Triebzüge wurden dann zwischen 1969 und 1973 ebenfalls gelb umlackiert. Bis zu ihrer Ausmusterung waren die Triebzüge auf so gut wie allen elektrifizierten Bahnstrecken der Niederlande eingesetzt.

► **Filigrane vorbildgerechte Stromabnehmer**

Elektrolokomotive E 186 012



NS

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023			
70653	DC	4/1	
70654	DCC	4/1	
78654	AC	3/2	

Damit für die Relation Amsterdam–Breda ausreichend Loks zur Verfügung stehen und dieser Verkehr ausgebaut werden konnte, bestellten die Niederländischen Staatsbahnen 2014 insgesamt 19 weitere TRAXX F160 MS mit dem Länderpaket DE/AT/BE/NL und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die 186 001–019 wurden zwischen 2014 und Anfang 2015 in gelb/blauer Farbgebung ausgeliefert. Seit dem 1. Juni 2018 befinden sich die niederländischen Lokomotiven 186 001–045 im Rahmen eines Sale/Lease Back-Verfahrens im Besitz von Akiem.

- ▶ Mit separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Elektrolokomotive 7178



Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023				
7500010	DC		4/1	
7510010	DCC		4/1	
7520010	AC		2/2	

Im Oktober 2020 hat VolkerRail drei Loks der Serie 1700 sowie drei Ersatzteilsponder von den Niederländischen Staatsbahnen gekauft. Nach umfangreicher Wartung und Lackierung in den Hausfarben wurde im Januar 2021 mit „VolkerRail 7178“ die erste eigene Elektrolokomotive in Dienst gestellt. Die ehemals bei den NS als 1778 bezeichnete Lok wird vom niederländischen Schieneninfrastruktur-Unternehmen zur Traktion der vielfältigen Arbeitszüge verwendet.

- Ausführung mit Klimaanlage und Signalhornkasten
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- Exklusiv bei ROCO erhältlich
- In Kooperation mit VolkerRail

2-tlg. Set: Niederbordwagen



Ep	VI
	268
	40196



Photomontage

Q3/2023
6600046

- Exklusiv bei ROCO erhältlich
- In Kooperation mit VolkerRail

Digital-Eisenbahndrehkran

Edition


VULKERRAIL

Ep	VI
	234
	R2
LED	



Photomontage

Voll funktionsfähiges Modell eines 6-achsigen Eisenbahndrehkrans mit beweglichem Teleskopausleger. Der Kran kann selbständig fahren oder, nach von Hand entriegelter Getriebekupplung, im Zugverband mitlaufen. Der Oberwagen ist ohne Anschlag um 360° drehbar. Alle Dreh- und Hebebewegungen mit Soft Start und Stop. Damit lassen sich mit viel Spaß spielerisch Brücken einheben oder Weichen und Gleisjoche verlegen. Der waagrecht gestellte Ausleger ist für das Arbeiten unter Fahrleitung geeignet. Der Teleskopausleger kann in jeder Arbeitsstellung, auch mit Last am Kranhaken, gewippt und teleskopiert werden.

- Kranhaken über Mehrfachseilrolle heben und senken
- Kranführerkabine mit schaltbarer Außenbeleuchtung
- Arbeitslampe am Teleskopausleger schaltbar
- Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln
- Mit Onboard-Digitaldecoder und schaltbaren Licht- und Soundfunktionen
- Exklusiv bei ROCO erhältlich, in Kooperation mit VolkerRail

Q3/2023

7310023

DCC



1/1



7320023

AC



1/1



Elektrolokomotive 189 091-2

RRF	
Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023			
70692	DC	4/1	
70693	DCC	4/1	

Nach Ausrüstung mit dem Niederlande-Paket 2008 war die 189 091 unter anderem für knapp drei Jahre von MRCE an RRF vermietet. Dadurch wurde sie im Juli 2020 im auffälligen G&W-Design (Genesee & Wyoming Inc.) gestaltet und grenzüberschreitend im Güterverkehr zwischen den Niederlanden und Deutschland im Einsatz. Rotterdam Rail Feeding B.V. (RRF) ist eine Eisenbahngesellschaft, die in den Niederlanden, Belgien und Deutschland tätig ist. RRF ist spezialisiert auf den Transport von Zügen über kurze Strecken sowie Rangierarbeiten an Terminals und Industriestandorten.

- Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr Niederlande–Deutschland
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 9903

RAILADVENTURE	
Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023			
70165	DC	4/1	
70166	DCC	4/1	
78166	AC	2/2	

Die RailAdventure GmbH, mit Sitz in München, ist Marktführer von Probe- und Überführungsfahrten von Schienenfahrzeugen im gesamten europäischen Raum. Das Unternehmen besitzt Lokomotiven, Kupplungsadapter- und Bremswagen. Neben deutschen Elektrolokomotiven, verfügt RailAdventure auch über ausländische Fahrzeuge. Hierzu gehört seit Mai 2021 auch eine Lokomotive der niederländischen Serie 1600. Die Lokomotive 9903 (ehemals NS 1611) ist die erste Lokomotive in der Lackierung des Unternehmens, die auf dem niederländischen Schienennetz im Einsatz ist.

- Mit Signalhornkasten
- Filigrane Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive Dm3



SJ

Ep III-IV

405

PluX16

R2

S

LED

Q4/2023

7500006

DC

8/3

7510006

DCC



8/3



7520006

AC



8/3





Photomontage

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Bedarf an schwedischem Eisenerz drastisch zu. Für den Transport der schweren Erzzüge wurden geeignete Lokomotiven benötigt. Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) bestellten die ersten Doppellokomotiven der Serie Dm, von denen die ersten Maschinen 1953 geliefert wurden. Jeder der beiden Lokteile war mit einem Blindwellenantrieb und vier gekuppelten Antriebsachsen mit Speichenrädern ausgerüstet. Fünf Lokomotiven Dm wurden 1960/61 mit den neu entwickelten Speichenrädern der Bauart „Motola 1960“ ausgestattet. Diese starken Lokomotiven konnten Erzzüge von bis zu 3.200 t über die anspruchsvolle „Malmåna“ Luleå–Kiruna–Narvik befördern. Ende der 1960er-Jahre wurde die Erhöhung der Zuggewichte auf 5.000 t umgesetzt. Dafür wurden einige Maschinen um ein weiteres, führerstandloses, vierachsiges Mittelteil erweitert und als Dm3 bezeichnet.

- **Erstmals in Ursprungsausführung mit Speichenrädern**
- **Freistehende Leitungen und Griffstangen**
- **Kurzgekuppelte Lokteile**
- **Hohe Zugkraft durch zwei Motoren**

Elektrolokomotive 383 204-5



ZSSK CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Slowakische Staatsbahn hat für ihre Güterverkehrssparte ZSSK Cargo zehn Vectron-MS-Lokomotiven gemietet. Diese Maschinen sind mit dem Länderpaket DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-HR-SI ausgerüstet. Intermodal-, Autotransport- und andere Güterzüge können somit ohne Lokwechsel an den Länder- und Systemgrenzen befördert werden.

- **Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr**
- **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Q1/2023				
70687	DC		4/1	
70688	DCC		4/1	
78688	AC		3/1	

Elektrolokomotive 383 220-1



BUDAMAR GROUP

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Drei von zehn neuen Vectron-Lokomotiven, die von Rolling Stock Lease an Budamar vermietet wurden, sind bereits mit einem Sonderdesign versehen. Jede Lokomotive ist berühmten Brücken in der Slowakei gewidmet. Brücken wurden als Symbole der Konnektivität und bedeutende Orientierungspunkte ausgewählt. Sie sind auch wichtige architektonische Bauwerke, was sie mit dem Firmenmotto „Architects of Logistics“ in Einklang bringt. Das Chmarošský-Viadukt das die 383 220 schmückt, befindet sich in der Mittelslowakei auf einer nicht elektrifizierten Strecke mit touristischem Sommerverkehr. Sie überbrückt ein Tal mit einer Höhe von 18 Metern und einer Länge von 114 Metern. Neben der Slowakei, Tschechien und Ungarn sind die Lokomotiven vorwiegend auch in Deutschland und Österreich sowie in ganz Europa unterwegs.

- **Modell exklusiv bei Roco erhältlich**
- **Erstmals mit neuem geschwungenen Türgriff**
- **Mit Chmarošský-Viadukt bedruckt**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **In Kooperation mit Rikol DESIGN**

Q3/2023				
70069	DC		4/1	
70070	DCC		4/1	
78070	AC		3/1	



DIESEL

lokomotiven

Diesellokomotive 2016 041-3



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023				
7300013	DC		4/1	
7310013	DCC		4/1	
7320013	AC		2/2	

- Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung
- Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive V 100.53



SETG

Ep	VI
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
52563	DC		4/1	
52564	DCC		4/1	
58564	AC		2/2	

Die Salzburger Eisenbahn Transport Logistik ist europaweit in der Bahnlogistik aktiv. Seit ein paar Jahren ist sie auch im lokalen Güterverkehr, vor allem im Heimatgebiet rund um Salzburg tätig. Die ehemalige V 100 1084 der Deutschen Bundesbahn kam 2020 zur SETG und wird jetzt als V 100.53 für Verschub- und Nahgüterzüge eingesetzt.

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Freier Führerhausdurchblick
- Spitzenlicht digital separat schaltbar





Photo: F. Fanger

In den 1970er Jahren bestand bei der ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD) ein großer Bedarf an leistungsfähigen Güterzug-Diesellokomotiven für den mittelschweren Verschub- und Streckendienst. Im Zuge dessen wurde von der Industrieloktype T 448 die leichtere Variante T 466.2 abgeleitet. Sie wurde von CKD in Prag ab 1977 in neun Bauserien (mit jeweils kleinen Unterschieden) mit 494 Einheiten gefertigt und bis 1986 bei den ČSD in Dienst gestellt.

Die vierachsigen, dieselelektrischen Lokomotiven haben zwei Vorbauten und ein über dem hinteren Drehgestell angeordnetes Führerhaus. Im vorderen, längeren Vorbau sind der Dieselmotor mit dem Hauptgenerator, die Hilfsbetriebe, die Kühlanlage und der Luftverdichter eingebaut. Im hinteren, kurzen Vorbau ist der elektrische Verteiler und die Batterie montiert. Ab der zweiten Serie wurde Doppeltraktions-Steuerung eingebaut. Mit einem Dienstgewicht von 64 Tonnen und einer Leistung von 883 kW erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

Im Jahr 1998 wurde die Reihen-Bezeichnung T 466.2 in 742 geändert. Die Loks werden auf dem gesamten Netz der tschechischen und slowakischen Bahnen vor allem im Güterverkehr (oft in Doppeltraktion), aber auch mit Triebwagen-Beiwagen im Personenverkehr eingesetzt. Mittlerweile wurden auch einige Maschinen an private EVU verkauft, die diese in bunten Dekorationen ebenfalls im Güterverkehr verwenden.

Diesel lokomotive

T 466.2, ČSD

Diesellokomotive T 466 2050



ČSD

Ep	IV
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

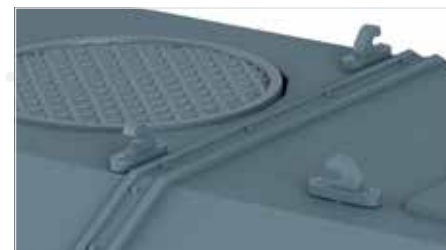
- Freier Führerhaus-Durchblick
- Filigrane Sicherheitsgeländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q4/2023				
7300003	DC		4/1	
7310003	DCC		4/1	
7320003	AC		3/2	

T 466.2 im Detail



Durchbrochen dargestellte Lüftergitter



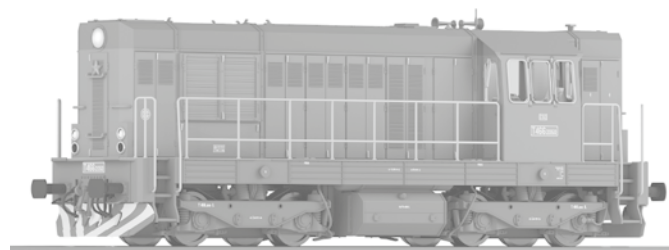
Freistehende Dachhaken



Aufwendig nachgebildeter Führerstand



Separat angesetzter Stern und Griffstangen an der Lokfront



Separat angesetzte Scheibenwischer



Detailliert nachgebildete Pufferbohle



Aufwendige Nachbildung der Bremsanlage sowie Sandfallrohre



Realistische Darstellung des Fahrwerksbereiches

Diesellokomotive T478 3208



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q3/2023

70023	DC	4/1
70024	DCC	4/1

Diesellokomotive 749 257-2



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q4/2023

7300008	DC	4/1
7310008	DCC	4/1

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Insgesamt wurden 408 Stück der markanten Lokomotive gebaut. Die Taucherbrille hat im Laufe der Zeit einige Farbvarianten durchwandert; ab 1988 wurde rot mit gelber Bauchbinde und grauem Dach zur Standardlackierung.

► Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Die Diesellokomotive 749 257 wurde aus der ursprünglichen Reihe T 478.2 (ab 1988: 752) umgebaut. Sie stammt aus der Lieferserie von 82 Maschinen ohne Zugheizeinrichtung für den Güterzugbetrieb. In den 1990er Jahren wurde die Lokomotive mit einer Elektroheizung nachgerüstet und in Reihe 749 umbenannt. Ausschlaggebend dafür war der wirtschaftlichere Einsatz der Bardotkas vor kurzen Zügen. Die Lok bekam auch das gefällige Šum-perker Farbschema, welches bei mehreren Loks in unterschiedlicher Farbkombination angewandt wurde. Ihr Einsatz erfolgte sowohl für Personenzüge als auch für Güterzüge in Tschechien.

► Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante

► Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Diesellokomotive 751 176-9



ČD CARGO

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q1/2023

70926	DC	4/1
70927	DCC	4/1

Die Baureihen T 478.1 und T 478.2 sind dieselelektrische Universallokomotiven. Dem markanten Äußeren verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen „Bardotka“, benannt nach der französischen Schauspielerin Brigitte Bardot. In den Jahren 1966 bis 1971 entstanden 230 Serienlokomotiven für die ehemalige CSD im Werk CKD in Prag. Mit der Einführung EDV-gerechter Triebfahrzeugnummern 1988 erhielten die Lokomotiven die neue Bezeichnung 751 bzw. 752. Seit 1998 wurden die Lokomotiven der Reihe 751 der ČD mit einem einheitlichen grau/roten Anstrich versehen und vorwiegend im Güterverkehr eingesetzt.

► Mit beiliegendem geätztem Schildersatz, zweite Betriebsnummer 751 220-5 ebenfalls beiliegend

Diesellokomotive Rh 750



ČD CARGO

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q4/2023

7300009	DC	4/1
7310009	DCC	4/1

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die Reihe T 478.3 (ab 1988 Reihe 753) wurde ab 1970 an die CSD geliefert und prägte mit 408 Lokomotiven den Verkehr auf den nicht elektrifizierten Hauptstrecken. Durch den Mangel an Lokomotiven mit elektrischer Zugheizung wurden ab 1991 über 100 Maschinen damit umgebaut. Die Reko-Loks erhielten die neue Reihen-Bezeichnung 750 bei gleichbleibender Ordnungsnummer.

► Im Einsatz vor Personen- und Güterzügen bis zu deutschen und österreichischen Grenzbahnhöfen

Dieseltriebwagen 810 458-0 mit Beiwagen



ČD

Ep	V
----	---

	322
--	-----

PluX16	*
--------	---

R2

CZ

LED

Q1/2023

70376	DC
-------	----

2/0	↕
-----	---

70377	DCC	🔊
-------	-----	---

2/0	↕
-----	---

🔊



Beiwagen zum Motorwagen Rh 810



ČD

Ep	V
----	---

161

PluX16



Photomontage

- Innenbeleuchtung und Schlusslicht ist mit einem DIP-Schalter schaltbar
- Decoder zum Nachrüsten Art. Nr. 10895

Q1/2023

74242	DC
-------	----

↕

* In der digitalen Ausführung mit Onboard-Decoder ab Werk ohne PluX16-Schnittstelle.



Photomontage

- ▶ Separat angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze
- ▶ Digitalausführung mit Onboarddecoder im Triebwagen und Funktionsdecoder im Beiwagen sowie schaltbaren Licht- und Soundfunktionen



Photo: L. Bubak



Photo: R. Krauss, S. Carstens



Diesel lokomotive

BR 288, DB

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Die auch als „Walli“ bezeichnete D 311.01 a/b wurde auf der Halbinsel Krim eingesetzt. Sie rangierte mit ihrer Schwestermaschine D 311.02 a/b die „Dora“, das größte je gebaute Eisenbahngeschütz. Die Lokomotiven D 311.03 und 04 waren für den Einsatz mit dem Geschütz „Schwerer Gustav 2“ vorgesehen und leisteten vermutlich im Westen Dienst. Eine fünfte und sechste Doppellokomotive wurde zwar noch bei Krupp bestellt, konnte aber wegen der Kriegsereignisse nicht mehr gebaut werden.

Die Maschinen waren mit elektrischer Kraftübertragung ausgestattet. In jeder Halbeinheit versorgte ein vom Dieselmotor direkt angetriebener Gleichstrom-Generator die elektrischen Fahrmotoren an jedem der je vier Radsätze mit Energie. Die Achsfolgebezeichnung war dementsprechend Do+Do. Die Steuerungen beider Lohhälften waren elektrisch gekoppelt und wurden von dem jeweils vorausfahrenden Führerstand aus bedient. Das Gesamtgewicht der Maschine betrug 147 Tonnen. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 75 km/h ausgelegt. In der Feuerstellung der „Dora“ lieferten die Lokomotiven auch die elektrische Energie zum Betrieb des Geschützes.

Zu Kriegsende befand sich die Doppellok D 311.03 A/B in der Nähe von Freilassing, die nach der Instandsetzung 1948-49 bei Krauss-Maffei als V 188 001 a/b von der „Reichsbahn West“ wieder in Betrieb genommen werden konnte. Die in den Niederlanden aufgefundene D 311.04 A/B konnte Ende 1949 von der noch jungen Deutschen Bundesbahn gekauft werden. Diese Maschine wurde nach der Aufarbeitung dann 1951 als V 188 002 a/b dem Betrieb übergeben. Nur mehr als Ersatzteillieferant verwendet wurde die bei Krupp in Essen aufgelaufene D 311.02 A/B. Die beiden wieder hergestellten Maschinen der BR V 188 bewährten sich im schweren Güterzug- und Schiebedienst, vorwiegend auf der Spessart-Rampe. Ende der 1950er Jahre erfolgte eine Umrüstung auf Maybach-Motoren, wie sie auch in der V 200.0 und im VT 08 Verwendung fanden.

Nach einem Generatorschaden musste die V 188 001 bereits 1968 abgestellt werden. V 188 002, später 288 002 war noch bis 1972 im Fränkischen Raum in Betrieb. 1973 wurden beide Maschinen verschrottet.

Dieselelektrische Doppellokomotive 288 002-9



DB

Ep	IV
	259
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Doppellok gebildet aus zwei miteinander gekuppelten Einheiten; beide Einheiten vollwertig mit Motor bzw. Sounddecoder ausgerüstet
- Rahmenblenden mit je 4 Sandkästen und INDUSI-Nachbildung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands-, Führerpult- und Schaltkastenbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung
- „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang mit zwei Lautsprechern je Lokeinheit
- Durchbrochen dargestellte Dachlüfter
- Digitalversionen mit motorisch angetriebenen Ventilatoren

Q2/2023				
70115	DC		4/2	
70116	DCC		4/2	
78116	AC		4/2	

BR 288 im Detail



Beleuchtete Armaturen



Detaillierte Nachbildung aller Verbindungsleitungen zwischen den Lokhälften



Freistehende Dachdetails



Realistisch nachgebildeter Maschinenraum



Motorisierte Lüfterräder mit gelungener Tiefenwirkung



Perfekte Tiefenwirkung des Fahrwerksbereiches



Beiliegende Ätztafelsätze



Realistisch dargestellte Lüfterlamellen

6-tlg. Set: Güterzug



DB

Ep	IV
	691
	40196
	40183
	6560



Pwgs 041



Laabs 588



Tis 858

Gbs 245



- Passend zur Diesellokomotive BR 288, Art. Nr. 70115, 70116, 78116
- Fein detaillierte Modelle mit authentischer Beschriftung
- Gbs 245 mit Schlussbeleuchtung

Q2/2023

6600018

Diesellokomotive V 100 1273



DB

Ep	III
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe V 100 wurde nach Erprobung von Vorserienmaschinen ab 1961/62 in Serie beschafft. Eingesetzt wurde sie im gemischten Nebenbahnbetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken und im leichten Dienst auf Hauptbahnen. Bei einer Leistung von 1.100 PS (810 kW) war sie für 110 km/h zugelassen. 1968 wurden die Maschinen in Baureihe 211 umgezeichnet.

Q1/2023			
70979	DC		4/1
70980	DCC		4/1
78980	AC		2/2

Diesellokomotive 212 053-3



DB

Ep	IV
	141
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q2/2023			
52538	DC		4/1
52539	DCC		4/1
58539	AC		2/2

Diesellokomotive 236 216-8



DB

Ep	IV
	106
	NEM 652
	R2
	LED

Q1/2023			
70800	DC		3/1
70801	DCC		3/1
78801	AC		3/1



Photomontage

- Ausführung ohne Dachkanzel
- Vergrößerter Kühlwasserausgleichsbehälter
- Kraftstoffzusatztanks auf dem Motorvorbau
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht

Diesellokomotive 221 124-1



DB

Ep	IV
	213
	PluX16
	R2
	LED

Q2/2023			
71088	DC		4/1
71089	DCC		4/1



Photomontage

Um das gestiegene Verkehrsaufkommen auch auf den nicht elektrifizierten Hauptstrecken zu bewältigen, schaffte die Deutsche Bundesbahn ab dem Jahre 1962 insgesamt 50 Lokomotiven der Baureihe V 200.1 an. Sie unterschieden sich von den Vorgängermaschinen durch leistungstärkere Motoren. Diese wurden für immer längere und damit schwerere Reisezüge notwendig. Zu den Haupteinsatzgebieten zählten die Strecken zwischen Kempten und Lindau, Offenburg und Konstanz sowie die bekannte Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Dänemark. In ihrem Lokleben wurden die Lokomotiven später zur Baureihe 221 umgezeichnet und erhielten oftmals eine ozeanblau-beige Lackierung.

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Mangelnde Leistung des dieselgetriebenen VT 11.5 (BR 601) führte im Jahr 1971 zum Umbau von vier Triebköpfen auf Gasturbinenantrieb, deren markantes Merkmal nun die großen Lufteinlässe vor dem Führerhaus waren, die die Turbine mit Luft versorgten.

Leider stand die neue Antriebsart unter keinem allzu guten Stern und konnte sich nie entscheidend durchsetzen. Nicht nur der hohe Geräuschpegel – besonders beim Anfahren – stand auf der Negativseite, sondern auch der deutlich höhere Treibstoffverbrauch, weswegen das Fassungsvermögen des Treibstofftanks sogar auf 5.000 Liter verdoppelt werden musste.

Es war einfach problematisch, die in der Luftfahrt bewährten Gasturbinentriebwerke den sich beim Einsatz mit Schienenfahrzeugen ergebenden Betriebszuständen anzupassen. Sei es, dass es sich um die ursprünglich zu klein dimensionierten Lufteinlässe – speziell bei Zugbegegnungen – handelte oder um das Zusetzen des Luftfilterkastens bei Flugschnee. Feine Risse an Bauteilen der Turbinenanlage führten 1974 zu einer Verpuffung, ausgelöst durch das Ansprechen des Kraftstoffschnellschlussventils.

Durch Mängel wurde der Betrieb dieser Züge immer unwirtschaftlicher, weshalb die unter der Bezeichnung BR 602 laufenden Triebzüge 1978 und 1979 von der DB wieder ausgemustert wurden. Lediglich der Triebkopf 602 003 ist für museale Zwecke erhalten geblieben; man findet ihn heute im DB-Museum Nürnberg.

Jedoch, wo Schatten ist, da muss auch Licht sein. Bei den Eisenbahnfreunden war der 602 enorm beliebt. Nicht nur das ausgezeichnete Sprintvermögen begeisterte, mehr noch waren es die optisch-akustischen „Wechselbäder“, die dem Betrachter ein wohliges Kribbeln in den Rücken zauberte: Man sah einen Zug und glaubte ein Flugzeug zu hören!

Gasturbinen triebzug

BR 602, DB





4-tlg. Set: Gasturbinentriebzug 602 002-8/602 004-4



DB

Ep	IV
	880
	PluX22
	R2
	LED
	40420



Photomontage

Q3/2023				
7700002	DC		4/1	
7710002	DCC		4/1	
7720002	AC		3/1	

- Gasturbinenvariante unseres beliebten TEE/Intercity-Triebzuges
- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht, in den Digitalausführungen mit Sound in beiden Triebköpfen

4-tlg. Set: Mittelwagen zum Gasturbinentriebzug BR 602



DB

Ep	IV
	840
	40420



Photomontage

Q3/2023

6200003

DC

6220003

AC

Diesellokomotive 218 150-1



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2023			
7300010	DC		4/1
7310010	DCC		4/1
7320010	AC		3/2



Photomontage

Ab 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn 398 Serienloks der BR 218 in Dienst und setzt sie sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Sie werden auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Leistung von 1.840 kW. Die Baureihe 218 hat im Laufe der Zeit einige Farbvarianten durchwandert. Die ersten 218er wurden noch in der für Diesellokomotiven üblichen Farbgebung in purpurrot geliefert. Ab 1975 bestimmten die Farben Ozeanblau/Beige das äußere Bild der Lokomotiven.

- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 218 290-5



DB AG

Ep	V
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2023			
70771	DC		4/1
70772	DCC		4/1
78772	AC		3/2



Photomontage

- Zustand 1995/1996 mit vorbildgerecht unterschiedlich farbigen Anschriften
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 112 294-4



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Zu Versuchszwecken erhielten im Jahre 1972 einige wenige Lokomotiven der Baureihe 110 einen stärkeren, nun 1.200 PS starken Dieselmotor. Dies war notwendig, um die Lokomotiven auch im Schnellzugverkehr einsetzen zu können. Weitere Bauteile wurden bei den Versuchslokomotiven ebenfalls angepasst. Aufgrund der guten Testergebnisse wurden im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal insgesamt fast 500 Lokomotiven zur stärkeren Baureihe 112 umgebaut.

- Freistehende Griffstangen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Gera

Q4/2023				
7300011	DC		4/1	
7310011	DCC		4/1	
7320011	AC		2/2	



Diesellokomotive 118 652-7



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe V 180 war die erste in der DDR entwickelte und gebaute Strecken-Diesellokomotive. Im Laufe der Zeit entstanden durch Umbauten einige Unterbaureihen. Dabei wurde auch eine 6-achsige Version entwickelt, die von Beginn an mit 2.000 PS motorisiert war und als Baureihe 118.2–4 bezeichnet wurde. Mit der Verfügbarkeit des 1.200-PS-Motors begann man, die C'C'-Maschinen entsprechend auszurüsten. Nicht alle Loks wurden umgebaut und so erhielten die 2.400-PS-Maschinen zur Unterscheidung eine um 400 erhöhte Ordnungsnummer, es entstand die Baureihe 118.6–8. Eine Besonderheit der sechsachsigen Version ist die geringe Achsfahrmass von 15,6 t, sodass diese Lok universell auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden konnte.

- Feinst detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung
- Beheimatung Rbd Cottbus, Bw Zittau

Q1/2023				
70888	DC		6/2	
70889	DCC		6/2	
78889	AC		4/2	

Diesellokomotive 218 421-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2023

70767	DC		4/1
70768	DCC		4/1
78768	AC		3/2



Photomontage

- Neue Betriebsnummer
- Aktueller Betriebszustand mit neuer LED-Beleuchtung: Schlusslicht an den äußeren Scheinwerferpositionen
- Universelle Diesellok für den Personen- und Güterverkehr
- Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 218 056-1



PRESS

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2023

7300025	DC		4/1
7310025	DCC		4/1
7320025	AC		3/2



Photomontage

Seit Anfang 2020 verstärkt die 218 056 den Fuhrpark der PRESS. Als 56. Lok erhielt sie auch die entsprechende Betriebsnummer. Sie wurde 1978 als 218 454 an die DB geliefert und stand zuletzt im Einsatz für die DB Regio.

- Aktueller Betriebszustand mit neuer LED-Beleuchtung: Schlusslicht an den äußeren Scheinwerferpositionen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 223 081-1



ALEX

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023			
70943	DC		4/1
70944	DCC		4/1
78944	AC		2/2

3-tlg. Set: Eurofima-Wagen



ALEX

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bmz



Bmz



Photo: N. Sandner



ABbmdz

Photomontage

Das alex-Netz erstreckt sich von Hof über Schwandorf, Regensburg bis in Bayerns Landeshauptstadt München. Der alex bietet des Weiteren tägliche Verbindungen von München über Regensburg nach Prag an. Zwischen 2007 und 2020 wurde auch die Strecke München–Kempten–Oberstdorf/Lindau bedient.

- Vorbildgerechte Ausführung in Saphirblau
- Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung
- Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q2/2023

74018

Dieseltriebwagen 650 669-4



OBERPFALZBAHN

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023				
70193	DC		2/1	
70194	DCC		2/1	
78194	AC		2/1	

Die Oberpfalzbahn ist eine Marke der Länderbahn. Das Netz erstreckt sich auf fünf Linien durch ganz Ostbayern. Zur Oberpfalzbahn gehören die drei Linien im Bayerischen Wald rund um die Kreisstadt Cham sowie die Pendlerstrecke von Marktredwitz über Weiden und Schwandorf nach Regensburg und eine Verbindung von Marktredwitz über Cheb, As und Selb-Plößberg nach Hof.

- Aufwendig gestalteter Innenraum
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen



Photo: N. Sandrier

Diesellokomotive Y 8296



SNCF

Ep	IV-V
	117
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

72010	DCC		2/1	
78010	AC		2/1	

Im Juli 1977 rollte aus dem Werk der Firma Moyse die Rangierlok (in Frankreich Locotracteur genannt) Y 8001 als erster Vertreter einer 525 Einheiten umfassenden Serie für die Rangieraufgaben in den Bahnhöfen, Rangierbahnhöfen, Baustellen und Werkstätten der SNCF. Stärker und länger als seine Vorgänger konnten diese auch bestimmte Loks für die Zustellung leichter Güterzüge auf der Strecke ersetzen.

- Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- Motorvorbau und Getriebeblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar
- Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand

Diesellokomotive D.343 2015



FS

Ep	V
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Für den Güter- und Personenzugdienst beschafften die FS in den Jahren 1974-79 insgesamt 145 dieser Lokomotiven. Die Maschinen werden in ganz Italien, vor allem auf Nebenbahnen eingesetzt. Ihre Leistung beträgt 990 kW bei einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, das Dienstgewicht 62 Tonnen.

- Fein detailliertes Modell mit Gepäckraum
- Ausführung mit gebogenen Frontscheiben
- Altes FS-Logo stirnseitig, Trenitalia-Logo seitlich

Q1/2023

73002	DC		4/1
73003	DCC		4/1

Dieseltriebwagen 810 210-5



SKPL

Ep	V-VI
	161
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70386	DC	2/0	
70387	DCC		2/0

Die Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL; Vereinigung von Lokalbahnbetrieben) ist Betriebsführerin einiger polnischer Nebenbahnen. Zum Leistungsumfang von SKPL gehören auch Normalspurstrecken von lokaler Bedeutung auf denen ehemalige CD-Triebwagen der Reihe 810 eingesetzt werden.

- ▶ Mit dem Taufnamen „Karol“
- ▶ Separat angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze

Dieseltriebwagen 810 365-7 mit Beiwagen



ZSSK

Ep	V-VI
	322
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70380	DC	2/0	
70381	DCC		2/0

- ▶ Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze
- ▶ Mit Sounddecoder im Triebwagen und Funktionsdecoder im Beiwagen sowie schaltbaren Licht- und Soundfunktionen



Güterzug durch Österreich



Elegant durch Deutschland



Altbaupassagen im Einsatz



Schweizer Jubiläum im Güterzugeinsatz



Freilassinger Klassik



Reichsbahn-Power im Güterverkehr



Tschechischer Übergabedienst





START
sets

Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Personenzug

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 80,
inkl. Schildersatz für verschiedene internationale Bahnverwaltungen
- 2 Personenwagen
- 1 Bahnübergang
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

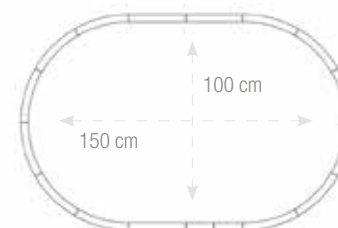
- 12 Gebogene Gleise R2, 3 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G1½,
- 1 Anschlussgleis (G1½)

Platzbedarf: ca. 150 x 100 cm



Photomontage

► Neue Betriebsnummern



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 132 mit Kesselwagenzug



DR

Inhalt:

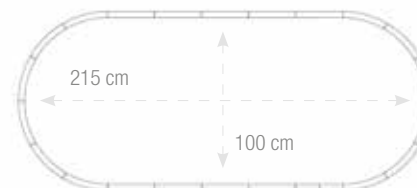
- 1 Diesellokomotive BR 132
- 3 Kesselwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm



Photomontage



Q4/2023

5110002

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 232 mit Güterzug



DB AG

Inhalt:

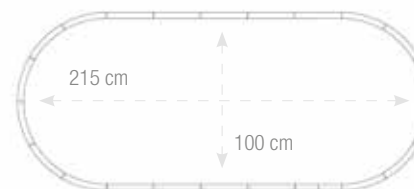
- 1 Diesellokomotive BR 232
- 2 offene Güterwagen beladen mit 20'-Containern
- 1 Containertragwagen beladen mit zwei 20'-Containern
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm



Photomontage



Q4/2023

5110003

Analog Start Set: Diesellokomotive BR 212 mit Kranzug



DB AG

Ep

VI

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 212
- 1 Kran mit Schutzwagen
- 1 Mannschaftswagen
- 1 Bahnübergang
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 3 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G1½,
- 1 Anschlussgleis (G1½)

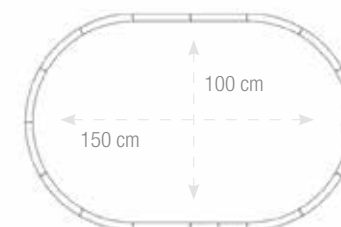
Platzbedarf: ca. 150 x 100 cm



- Kran-Ausleger in der Höhe beweglich
- Kranaufbau rundum drehbar



Photomontage



Q3/2023

5100002

Analog Start Set: Weihnachtszug



Inhalt:

- 1 Dampflokomotive
- 1 Haubendach-Personenwagen
- 1 Mittelbordwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

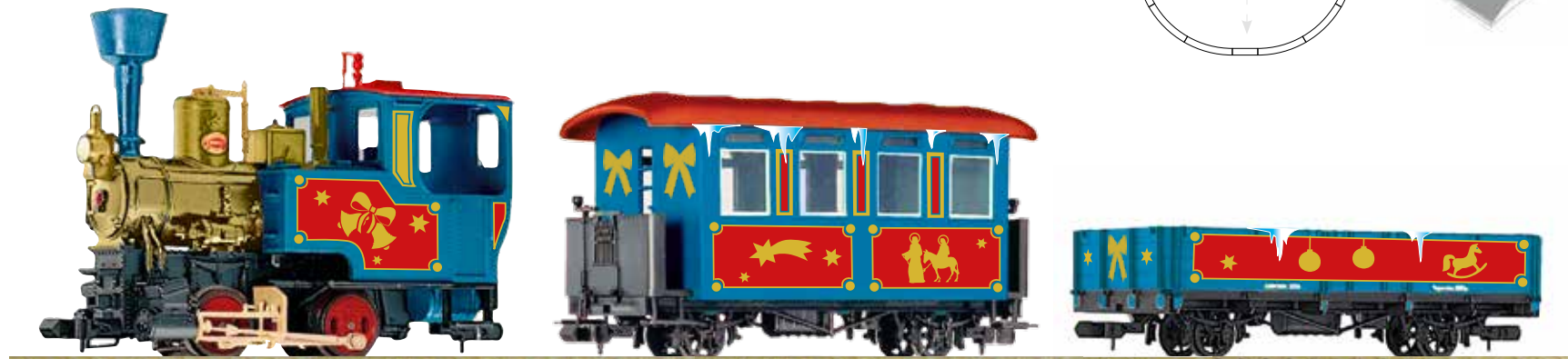
ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R3, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 110 x 100 cm

Frohe Weihnachten – mit dem Weihnachtszug von ROCO

Glänzende Kinderaugen, Erinnerungen an früher – mit dem Weihnachtszug von ROCO wird das Weihnachtsmärchen wahr! Das Set beinhaltet eine Dampflokomotive, einen Personenwagen sowie einen offenen Güterwagen mit Bordwänden, der sich ideal zum Beladen eignet. Alle Modelle sind liebevoll mit weihnachtlichen Motiven lackiert und bedruckt. Zum kreativen Gestalten mit der Familie liegt ein umfangreicher Stickerbogen bei, damit lässt sich der Zug einfach personalisieren. Das Gleisoval in Schneeoptyk eignet sich perfekt, den Zug um den heimischen Christbaum fahren zu lassen!

- LED-Spitzenlicht
- Personenwagen: Mit abnehmbarem Dach
- Güterwagen: Mit vier einzeln abnehmbaren Bordwänden
- Stickerbogen beiliegend
- Gleisoval in Schneeoptyk
- Modelle im Maßstab 1:45



Photomontage - Gestaltungsvorschlag



PERSONEN wagen

Die Zukunft des nachhaltigen Personenverkehrs in Europa rollt an!

Der Zug als umweltfreundliche Alternative zum Flugzeug ist Vorreiter in Sachen nachhaltiger Transportmittel. Seit Ende 2016 betreiben die ÖBB als eines der größten Verkehrsunternehmen Europas ein dichtes und attraktives Nachtzugangebot mit beliebten Reisezielen in weiten Teilen Europas. Die ÖBB und „Siemens Mobility“, der Hersteller von Schienenfahrzeugen, werden in den nächsten Jahren insgesamt 33 siebenteilige Garnituren des neuen „Nightjets“ in Betrieb nehmen. Sie bestehen aus je zwei Sitzwagen, drei

Liegewagen sowie zwei Schlafwagen, welche mit höchstem Komfort und einem hochwertigen Innendesign zu überzeugen wissen. Parallel zum Vorbild wird auch bei ROCO an der detailgetreuen Umsetzung dieses neuen „Super-Zuges“ gearbeitet. Wie von ROCO gewohnt, werden die Modelle durch beste Betriebseigenschaften gepaart mit hoher Detaillierung überzeugen.



nightjet

Weitere Informationen zu den neuen „Nightjet“-Modellen werden wir in Kürze kommunizieren.

Photo: ÖBB

2-tlg. Set: Schlafwagen „Nightjet“



ÖBB/SBB

Ep	VI
	606
	40196
	40420



WLABmz

Photomontage

Für neue Nightjet-Verbindungen liessen die ÖBB 2021 die noch vorhandenen Schlafwagen der Type T2s ein Upgrade durchlaufen. Durch die Aufarbeitung entsprechen die Fahrzeuge nun dem aktuellen Nightjet-Standard. Sie werden in Kooperation mit den SBB im internationalen Nachtzugverkehr eingesetzt.

- ÖBB/SBB Partnerbranding
- Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Q4/2023

6200021



Photo: D. Schärer

4-tlg. Set: Spantenwagen



ÖBB

Ep	III
	606
	40183
	40361



BDIho



Biho



Biho



Biho

Photomontage

- Passend zur Dampflokomotive 77.28, Art. Nr. 70083, 70084 und 78084
- Mit feinem Bühnengeländer, separat angesteckten Griffstangen und größenrichtigen Übersetzfenstern
- Gepäckwagen mit beweglichen Schiebetüren

Q1/2023

74026

Panoramawagen „Connecting Europe Express“



SBB

Ep	VI
	303
	40196



Apm

Photomontage

► „Connecting Europe Express“-Design

Q2/2023

6200015

Panoramawagen „Gotthard“



SBB

Ep	VI
	303
	40196



Apm

Photomontage

► Modell im aktuellen Gotthard-Panorama-Express-Design
 ► Art. Nr. 6200017: Geänderte Betriebsnummer

Q2/2023

6200016

6200017



Einheits-Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
249	
40196	
40360	



ABüe 321

Photomontage

Q3/2023 74865

Vom Ende der 1920er- bis in die 1960er Jahre prägten sie das Bild der Schnellzüge und Eilzüge – die ab 1928 gebauten Einheits-Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Der größte Teil der Wagen kam nach 1949 zur Deutschen Bundesbahn.

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

- **Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen**
- **Filigrane Nachbildung der Drehgestelle**

Einheits-Schnellzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
249	
40196	
40360	



Büe 354

Photomontage

Q3/2023 74866

Einheits-Schnellzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
249	
40196	
40360	



Büe 356 (ex A4üe 29)

Photomontage

Q3/2023 74867

Einheits-Gepäckwagen



DB

Ep	IV
226	
40196	
40360	



Düe 927

Photomontage

Q3/2023 74868



Speisewagen



DB

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WRüe 151

Photomontage

Q3/2023

74869

Der Speisewagen der Bauart MITROPA 1928 war ein weit verbreiteter Speisewagen in Deutschland. Die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft gab 1966 ihre Speisewagen an die Deutsche Bundesbahn ab und bewirtschaftete diese im Rahmen eines Vertrages weiter.

- **Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen**
- **Filigrane Nachbildung der Drehgestelle**

Schlafwagen



DB

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAB4üge

Photomontage

Q3/2023

74870

Die neu gegründete Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) übernahm die meisten der MITROPA-Schlafwagen, die den 2. Weltkrieg und die Nutzung durch die Besatzungsmächte überstanden hatten, in ihren Bestand. Ende der 1950er-Jahre wurden einige Wagen mit Gummiwulst-Übergängen ausgestattet. Aufgrund ihrer soliden Bauweise erhielten 1966 noch 26 Wagen eine UIC-gerechte Wagennummer.

- **Erstmals mit beigefarbenem Dach**

Schnellzugwagen 1. Klasse



NS

Ep	V
	303
	40196
	40420



ICK

Photomontage

Bei den von den Niederländischen Staatsbahnen eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich um ehemalige deutsche Fernverkehrswagen. Die ICK-Wagen waren in Einheiten von drei Wagen eingeteilt. Ein Zug bestand aus mehreren Einheiten. Die ICK-Züge waren von 2002 bis 2009 in Betrieb.

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

► Einsatz: nationale Schnellzüge

Q1/2023

74316

Schnellzugwagen 2. Klasse



NS

Ep	V
	303
	40196
	40420



ICK

Photomontage



► Art. Nr. 74318: Geänderte Betriebsnummer

Q1/2023

74317

74318

Gepäckwagen



PKP

Ep	III
	130
	6562
	6469



Fy

Photomontage

- Mittlere Achse seitenverschiebbar
- Passend zur Dampflokomotive Oi2, Art. Nr. 72060, 72061

Q3/2023

6200012

Personenwagen 2. Klasse



PKP

Ep	IV
	160
	6560



Bi

Photomontage

- Passend zum Personenwagenset Art. Nr. 74019

Q3/2023

6200013

Speisewagen



PKP

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRdmnu

Photomontage

- Mit vorbildgerechten Stirnfronten und Einstiegsbereichen des Typs Bautzen
- Zurüstbare Pufferbohle
- Vorbild auch international im Einsatz

Q4/2023

6200014



GÜTER wagen

Containertragwagen



ÖBB

Ep	VI
II	226
III	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2023

77344

- Beladen mit zwei Wechselbehältern der Spedition Gebrüder Weiss

Containertragwagen



SBB CARGO

Ep	VI
II	226
III	40196



Sgnss

Photomontage

Q4/2023

6600028

- Behälter mit unterschiedlicher Gestaltung der Stirntüren
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Taschenwagen



HUPAC

Ep	VI
II	211
III	40179



Sdgmns/T3

Photomontage

Q3/2023

76236

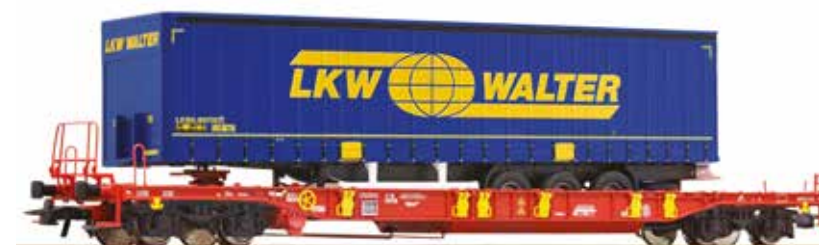
- Beladen mit einem Auflieger der Spedition „Iemoli“
- Metalldruckguss-Fahrgestell
- Filigrane Griffstangen und Bühnengeländer

Taschenwagen



DB AG

Ep	VI
II	211
III	40179



Sdgmns/T3

Photomontage

Q4/2023

76233

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition LKW Walter
- LKW-Auflieger mit verstellbaren Achsen zur Nachbildung einer entleerten Luftfederung

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2023

77363

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition LKW Walter
- Wagen aus Zinkdruckguss
- Mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Doppeltaschen-Gelenkwagen



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77404

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Dettendorfer in neuem Design

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77403

- Wagen aus Zinkdruckguss
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition GATT

Doppeltaschen-Gelenkwagen



CLIP

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77405

- Wagen aus Zinkdruckguss



Photo: C. Schneider

5-tlg. Display: Spedition Ekol



EUROWAGON

Ep	VI
	1965
	40178



Sdggmrss/T3000e

Photomontage

Q4/2023

6600019

- Ideal zur Bildung von Ekol-Ganzzügen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Güterzuggepäckwagen

ÖBB

Ep	IV
	118
	6560
	40361



Q1/2023

74221

► Ausführung mit Alu-Gepäckraumtüren



3-tlg. Set: Fahrradtransport

ÖBB

Ep	V
	747
	40183



Gabkqss-x

Photomontage

Q1/2023

77022

► Fein detaillierte Ausführung in unterschiedlichen Lackierungen

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



ÖBB

Ep	VI
	495
	40183



Fals



Photomontage

Q1/2023

77019

► In aktueller RCW-Beschriftung

► Ideal für Ganzzüge geeignet

Kesselwagen



WASCOSA

Ep	VI
	195
	40179



Zacns

Photomontage

Q3/2023

77464

Schiebewandwagen



SETG

Ep	VI
	267
	40196



Habbiins

Photomontage



Q3/2023

77131

► Für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierte Ware

2-tlg. Set: Coiltransportwagen



SNCB

Ep	V-VI
	276
	40196



Shimmns



Photomontage

Q1/2023
76338

- Beladen mit Coils
- Mit Genehmigung von NMBS Train World

Rungenwagen



SBB

Ep	VI
	229
	40183



Res

Photomontage

Q3/2023
76591

- Beladen mit Drahtrollen

2-tlg. Set: Silowagen



SBB

Ep	IV
	258
	40196



Ucs



Uaces

Photomontage

Q1/2023
77038

- Logo auf beiden Wagenseiten vorbildgerecht in verschiedenen Farben und Sprachen ausgeführt

Schwenkdachwagen



SBB

Ep	VI
	111
	40196



Tds

Photomontage

Q1/2023
76584

- Im aktuellen Betriebszustand mit SBB-Balkenlogo
- Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



SBB

Ep	VI
	276
	40196



Shimmms



Photomontage

Q3/2023

77048

2-tlg. Set: Schiebewandwagen



SBB CARGO

Ep	VI
	356
	40196



Hbbillns



Photomontage

► Railcare-Logo bei beiden Wagen an unterschiedlichen Positionen

Q3/2023

6600027

2-tlg. Set: Kesselwagen



CHEMOIL

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



Photomontage

Q1/2023

77046



Roco

Schiebewandwagen



TRANSWAGGON
SBB CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbilns

Photomontage

Q1/2023
77495

- **Fein detaillierte Stirn- und Seitenwände**
- **Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt**

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



ČSD

Ep	IV
	228
	40183



Es/Vte

Photomontage

Q3/2023
6600002

3-tlg. Set: Silowagen



ČSD

Ep	IV
	498
	40196



Uacs 451.1

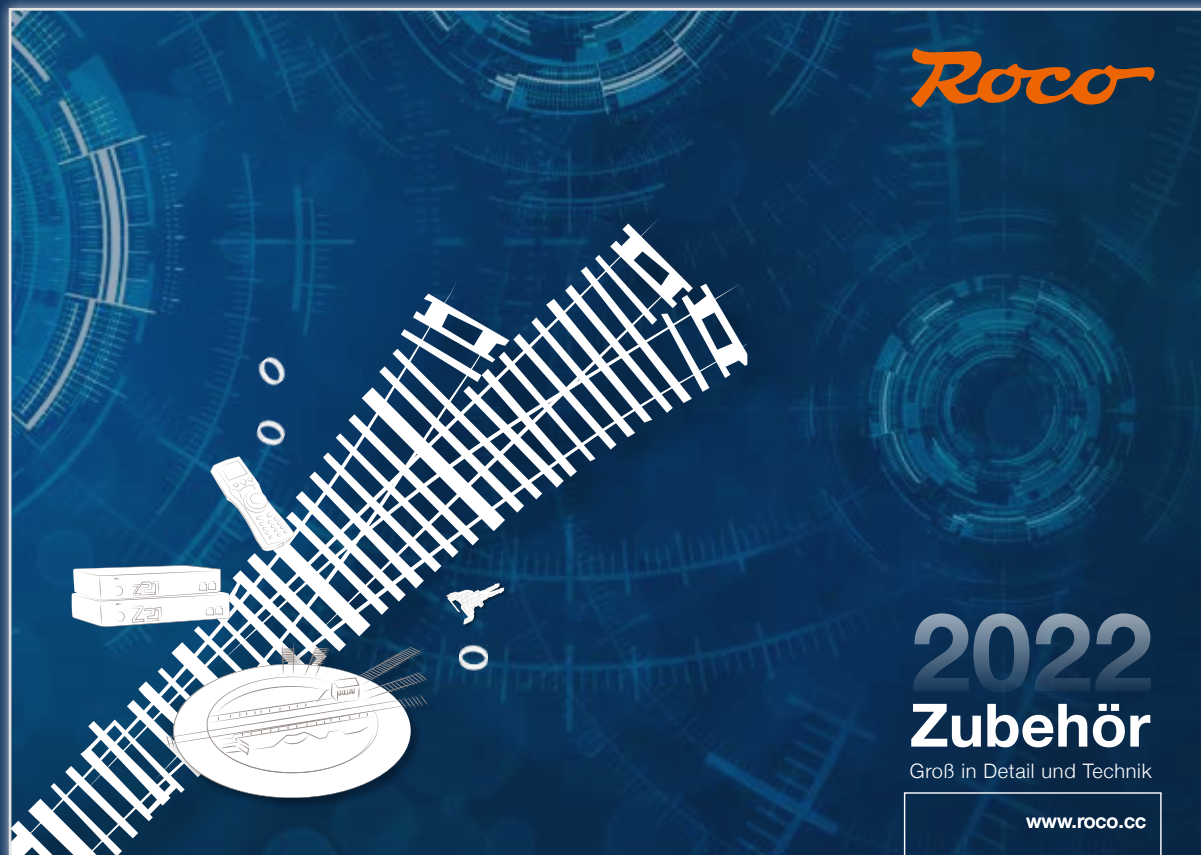
CAD-Zeichnung

Q2/2023
77004

- **Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen**
- **Modelle vollständig zugestrichen**



Photo: D. Schärer



Neben hoch detaillierten und technisierten Modellen von der Epoche I bis zur aktuellen Bahn bietet ROCO eine breite Produktpalette an Artikeln.

Von Dampfloks über Dieselloks bis hin zum neuesten ICE oder Railjet bleiben keine Wünsche offen. Aber auch eine zuverlässige Versorgung mit Zubehör, Gleisen oder modernster Steuerungstechnik, wie dem Z21-System, gehören zum Sortiment. Der aktuelle Zubehörkatalog gibt einen Überblick über dieses breite Spektrum unseres Programms.

2-tlg. Set: Silowagen



ČD

Ep	V
	332
	40196



Uacs



CAD-Zeichnung

Q2/2023

77005

- Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen
- Modelle vollständig zugestrichen

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



ČD

Ep	V-VI
	322
	40183



Eas



Photomontage

Q3/2023

77045

- Zum Transport von Schüttgütern oder Schrott

2-tlg. Set: Kesselwagen



ČD

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



Photomontage

Q3/2023

76003

3-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



DRG

Ep	II
	324
	6560
	6562
	6563



G 02 „Stettin“



G 02 „Stettin“



G 02 „Hannover“

Photomontage

► Zwei Wagen mit Speichenradsätzen

Q3/2023 6600037

Rungenwagen



DRG

Ep	II
	197
	40181



SS „Köln“

Photomontage

► Beladen mit Stammholz

Q1/2023

76339

Fischtransportwagen



DRG

Ep	II
	147
	6560



„Berlin“

Photomontage

Q4/2023

6600039



3-tlg. Set: Schiebedachwagen



DB

Ep	IV
	342
	40183



Tcs



Photomontage

Q3/2023

77050

► Im Betriebszustand der 1970er Jahre

Kleinvieh-Verschlagwagen



DB

Ep	IV
	149
	40183



Hbes

Photomontage

Q4/2023

76607

► Feine Nachbildung der Bretterwände

Autotransportwagen Doppeleinheit



DB

Ep	IV
	248
	6560



Laaes 541

Photomontage

Q3/2023

6600047

► Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden

Güterzuggepäckwagen



DR

Ep	IV
	118
	6560
	40361



Pwgs 41

Photomontage

Q3/2023
6200018

► Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)

2-tlg. Set: Schwerlastwagen



DR

Ep	IV
	248
	40196



Rlmp

Photomontage

Q4/2023
6600031

3-tlg. Set: Knickkesselwagen



DR

Ep	IV
	471
	40196



ZZhs



Photomontage

Q4/2023
6600030

► Feine durchbrochene Trittstufen sowie Trittbleche

Schwenkrungenwagen



DR

Ep	IV
	229
	40183



Res

Photomontage

Q4/2023
6600032

6-tlg. Display: Offene Güterwagen



DB AG

Ep	V-VI
	966
	40183



Eaos



Photomontage

- Aufwendig mit Ausbesserungsflecken ausgeführt
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q1/2023

75858

6-tlg. Display: Kesselwagen



VTG

Ep	VI
	1170
	40179



Zans

Photomontage

- Kessel in unterschiedlichen Farbgebungen
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q4/2023

6600007

Spitzdachwagen



FS

Ep	IV
II	133
III	40196



Ghks

Photomontage

Q3/2023

6600014

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



ERMEWA

Ep	VI
II	362
III	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2023

76001

3-tlg. Set: Selbstentladewagen „Norske Skog“



VTG

Ep	VI
II	432
III	40183



Falns



Photomontage

Q1/2023

77044



Gedeckter Güterwagen



PKP

Ep	IV
	122
	40183



G (Kddt)

Photomontage

Q3/2023

6600045

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	IV
	495
	40196



Fads



Photomontage

Q3/2023

6600044

2-tlg. Set: Schwenkungenwagen



PKP

Ep	IV
	320
	40196



Ks



Photomontage

Q4/2023

6600006

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PROTOR

Ep	VI
	322
	40183



Eaos



Photomontage

Q1/2023

77032

2-tlg. Set: Silowagen



ZSSK

Ep	VI
	332
	40196



Uacs



CAD-Zeichnung

Q3/2023

77006

- Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen
- Modelle vollständig zugestrichen



S

SCHMAL spur

Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Diesellokomotive 2095 012-7



ÖBB

Ep	IV-V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

1958 stellte SGP den Prototyp für dieselhydraulische Schmalspurlokomotiven – die spätere Reihe 2095 – vor. Die Lokomotive ist mit einem 12-Zylinder-Viertaktmotor ausgerüstet, der 600 PS leistet. Die planmäßige Höchstgeschwindigkeit wurde mit 60 km/h festgelegt. Die 2095 012 war seit ihrer Auslieferung bei der Zugförderungsstelle Gmünd stationiert. Dort war sie viele Jahre lang die einzige große Diesellok und im Güter- und Personenverkehr eingesetzt. Anfang der 1990er-Jahre bekam sie Neulack im Valousek-Design.

► Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fern- und Rangierlicht und Führerstandsbeleuchtung

Q4/2023

7340001

DC

4/1

7350001

DCC



4/1





Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariäzellerbahn Modell

3-tlg. Set: Personenwagen



ÖBB

Ep	IV
	276



Biho/s

Photomontage

Q1/2023

34103

- Alle Wagen mit Webasto-Heizgerät, Ganzfenstern und WC
- Einsatz auf der Mariazellerbahn und „Krumpe“

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



ÖBB

Ep	IV
	256



GGm/s

Photomontage

Q4/2023

6640001

- Fein detaillierte Ausführung mit Bremserhaus
- Mit Computernummern und braunem Fahrwerk

2-tlg. Set: Rollwagen



ČSD

Ep	III-IV
	214



Photomontage

Q1/2023

34068

- Zum Einsatz für den Transport von Regelspur-Güterwagen
- Fein detaillierte Ausführung der Rollwagen mit Rahmen aus Zinkdruckguss
- Kuppelbar mit beiliegender Kuppelstange mit allen H0e-Fahrzeugen

2-tlg. Set: Rollwagen



DR

Ep	IV
	214



Photomontage

Q3/2023

6640002

- Zum Einsatz für den Transport von Regelspur-Güterwagen
- Fein detaillierte Ausführung der Rollwagen mit Rahmen aus Zinkdruckguss
- Kuppelbar mit beiliegender Kuppelstange mit allen H0e-Fahrzeugen

Inhalt	
34068	179
34103	178
52538	119
52539	119
52563	104
52564	104
58539	119
58564	104
64866	90
64867	91
64868	91
70023	110
70024	110
70030	21/136
70031	21
70037	24
70038	24
70039	30
70040	30
70041	25
70042	25
70045	24
70046	24
70047	7/136
70048	7
70051	20
70052	20
70055	62
70056	62
70062	69
70063	69
70067	27
70068	27
70069	102
70070	102

70079	11
70080	11
70083	8
70084	8
70091	52
70092	52
70115	116
70116	116
70165	99
70166	99
70193 1	32
70194	132
70217	20
70218	20
70291	33
70292	33
70330	6
70331	6
70332	78
70333	78
70376	112
70377	112
70380	134
70381	134
70386	134
70387	134
70439	36
70440	36
70462	66/136
70463	66
70466	94
70467	94
70481	82
70482	82
70508	44
70509	44

70524	82
70525	82
70528	80
70529	80
70604	36/136
70605	36
70618	87
70619	87
70649	55
70649	136
70650	55
70653	96
70654	96
70681	59
70682	59
70683	53
70684	53
70685	89
70686	89
70687	101
70688	101
70692	99
70693	99
70721	38
70722	38
70723	80
70724	80
70728	84
70729	84
70732	53
70733	53
70767	130
70768	130
70771	126
70772	126
70800	120

70801	120
70856	87
70857	87
70888	129
70889	129
70926	111
70927	111
70943	131
70944	131
70979	119
70980	119
71088	120
71089	120
71213	19
71214	19
71227	62
71228	62
71267	22
71268	22
71355	75/137
71356	75
71379	14
71380	14
71381	16
71382	16
71930	84
71931	84
71991	86
71992	86
72010	133
73002	133
73003	133
73338	90
73339	90
74010	67/136
74011	68/136

74012	73
74014	19
74018	131
74026	147
74037	45
74038	45
74039	45
74040	45
74041	45
74042	45
74221	136/160
74242	112
74316	152
74317	152
74318	152
74824	91
74860	23
74861	23
74862	23
74863	23
74864	23
74865	136/150
74866	136/150
74867	136/150
74868	136/150
74869	151
74870	151
75858	136/171
76001	173
76003	137/167
76233	155
76236	136/155
76338	162
76339	168
76584	162
76591	162

76607	169	78331	6	5100003	142	6640002	179	7500018	100
77004	164	78333	78	5110002	140	7100001	10	7500019	60
77005	137/167	78440	36	5110003	140	7100002	31	7500020	56
77006	174	78463	66	6200003	125	7110001	10	7500021	81
77019	161	78467	94	6200012	153	7110002	31	7500024	38
77022	160	78482	82	6200013	153	7300003	108	7500025	75
77032	174	78509	44	6200014	153	7300008	110	7500026	59
77038	162	78525	82	6200015	148	7300009	111/137	7510001	72
77044	173	78529	80	6200016	148	7300010	126	7510002	48
77045	167	78605	36	6200017	148	7300011	127	7510004	61
77046	163	78619	87	6200018	137/170	7300013	104	7510005	41
77048	136/163	78650	55	6200021	145	7300025	130	7510006	100
77050	136/179	78654	96	6200021	145	7310003	108	7510009	34
77131	161	78682	59	6200022	50	7310008	110	7510010	97
77344	136/155	78684	53	6200023	51	7310009	111	7510011	83
77363	156	78686	89	6200028	28	7310010	126	7510018	100
77403	136/167	78688	101	6200029	29	7310011	127	7510019	60
77404	156	78722	38	6220003	125	7310013	104	7510020	56
77405	157	78724	80	6600002	136/164	7310023	98	7510021	81
77464	136/161	78729	84	6600006	174	7310025	130	7510024	38
77495	136/164	78733	53	6600007	172	7320003	108	7510025	75
78010	133	78768	130	6600014	173	7320010	12	7510026	59
78031	21	78772	126	6600018	118	7320011	127	7520001	72
78040	30	78801	120	6600019	159	7320013	104	7520002	48
78052	20	78857	87	6600027	163	7320023	98	7520004	61
78056	62	78889	129	6600028	136/155	7320025	130	7520005	41
78063	69	78944	131	6600030	137/170	7340001	176	7520006	100
78068	27	78980	119	6600031	170	7350001	176	7520009	34
78070	102	79214	19	6600032	137/170	7500001	72	7520010	97
78084	8	79268	22	6600037	168	7500002	48	7520011	83
78092	52	79380	14	6600039	168	7500004	61	7520019	60
78116	116	79382 1	6	6600044	174	7500005	41	7520020	56
78166	99	79931	84	6600045	174	7500006	100	7520021	81
78194	132	79992	86	6600046	97	7500009	34	7520024	38
78218	20	5100001	139	6600047	169	7500010	97	7520025	75
78292	33	5100002	141	6640001	178	7500011	83	7520026	59

7700001	94
7700002	124
7710001	94
7710002	124
7720001	94
7720002	124





Herausgeber:

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria
www.ROCO.CC

Bildnachweise:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, M. Huber, H. Gogg sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck und Verarbeitung:

Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, AT

Copyright:

© 2023 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Dieser Katalog einschließlich aller seiner Teile, wie Daten und Bilder, sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Modelleisenbahn GmbH unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung oder Weiterverarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handelsnamen oder Firmenbezeichnungen sowie sonstiger Kennzeichen in diesem Katalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedem frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche markiert sind.

® Eingetragene Marken: ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Markeninhaber: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Gem. §§ 10, 10a MarkenSchG verbietet der Markeninhaber Dritten, die eingetragenen Marken ohne seine Zustimmung im geschäftlichen Verkehr zu verwenden.

Haftung:

Die Modelleisenbahn GmbH bemüht sich, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn GmbH keine Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der in diesem Katalog enthaltenen Inhalte und Informationen übernehmen. Für eventuelle Schäden materieller oder ideeller Art durch Nutzung, Nichtnutzung oder Vorenthaltung von fehlerhaften oder unvollständige Informationen dieses Kataloges – sofern sie nicht durch nachweislichen Vorsatz oder nachweislich grobe Fahrlässigkeit seitens der Modelleisenbahn GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden. Die Modelleisenbahn GmbH behält sich vor, jederzeit die Inhalte und die technischen Eigenschaften der angeführten Produkte zu aktualisieren. Viele Abbildungen zeigen Photomontagen und CAD-Zeichnungen. Die endgültige und gelieferte Ausführung der Modelle kann deshalb von den gezeigten Bildern abweichen. Elektrische und mechanische Daten und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Produkte aus der Serienproduktion können in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass die abgebildeten oder beschriebenen Produkte möglicherweise nicht in ihrem Land erhältlich sind. Änderungen und Liefermöglichkeiten für die abgebildeten Produkte bleiben vorbehalten.



Länderkennung

 Österreich (A)	 Italien (I)
 Belgien (B)	 Luxemburg (L)
 Bosnien/Herzegowina (BIH)	 Niederlande (NL)
 Kanada (CAN)	 Norwegen (N)
 Schweiz (CH)	 Polen (PL)
 Tschechische Republik (CZ)	 Rumänien (RO)
 Deutschland (D)	 Russland (RUS)
 Dänemark (DK)	 Schweden (S)
 Spanien (E)	 Slowakische Republik (SK)
 Frankreich (F)	 Slowenien (SLO)
 Ungarn (H)	 Vereinigte Staaten (US)

Epochen

Ep	I	Epoche I: ca. 1870 – 1920
Ep	II	Epoche II: ca. 1920 – 1945
Ep	III	Epoche III: ca. 1945 – 1968
Ep	IV	Epoche IV: ca. 1968 – 1994
Ep	V	Epoche V: 1994 – 2006
Ep	VI	Epoche VI: seit 2007

Gleise

R2	R2 Bogen 30°, r = 358 mm
R3	R3 Bogen 30°, r = 419,6 mm
R4	R4 Bogen 30°, r = 481,2 mm
R5	R5 Bogen 30°, r = 542,8 mm
R6	R6 Bogen 30°, r = 604,4 mm

Bahnverwaltungen

K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung
K.Bay.Sts.B	Königliche Bayerische Staatseisenbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937 bis ca. 1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (DDR)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951 bis 1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
DSB	Dänische Staatsbahnen
RENFE	Spanische Eisenbahn
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
MÁV	Ungarische Staatsbahnen
FS	Italienische Staatsbahnen
NSB	Norwegische Staatsbahnen
SS, NS	Niederländische Eisenbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
SJ	Schwedische Staatsbahnen
RŽD	Russische Eisenbahnen
ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen (1919-1992)
ČD	Tschechische Staatsbahnen
ŽSR	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (1993-2004)
ŽSSK	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (seit 2005)
CFL	Nat. Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
SŽ	Slowenische Eisenbahnen
SŽD	Sowjetische Eisenbahnen

Zeichenerklärung

0000000	Artikelnummer
Q1-4/2023	Erscheinungstermin 1.-4. Quartal im jeweiligen Jahr
Ep III	Epoche
187	Länge über Puffer
DC	Gleichstrom (ohne Decoder)
DCC	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
DCC	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
AC	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
AC	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
5/2	Antrieb auf x Achsen / x Achsen mit Haftreifen
	Lok-Tenderantrieb mit Kardanwelle
	Spitzenlicht weiß bzw. weiß-rot mit Fahrtrichtung wechselnd
CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
LED	Beleuchtung mittels LED / Glühlampe
WIRE	Verdrahtete Decoderverbindung 6 polig
NEM 651	Schnittstelle NEM 651 6 polig
NEM 652	Schnittstelle NEM 652 8 polig
PluX16	Schnittstelle PluX16
PluX22	Schnittstelle PluX22
Next18	Schnittstelle Next18
R2	Mindestbefahrbarer Radius
	Pufferkondensator
6454	Innenbeleuchtung / Innenbeleuchtung Einbausatz
6560	Wechselstrom-Radsatz
	Digitale Rangierkupplung
	Dynamischer Dampf aus dem Schornstein
10 11	Dampfgenerator (Seuthe Nr. 10 bzw. Nr. 11)
Z21 Cab	Z21-Führerstand verfügbar

Roco

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstraße 4
5101 Bergheim • Austria
www.roco.cc



MODELLBAHNSHOP

Division of KORN e.K.
Inhaber Denis Korn
Th.-Müntzer-Str. 4
D-04758 Oschatz
03435 9882 40

←
info@modellbahnshop.de



MODELLBAHNSHOP

GEBÄUDE • STADT • LAND • BAHNANLAGEN

10 EUR RABATT

AUF DEN NÄCHSTEN EINKAUF IM MODELLBAHNSHOP*

MODELLBAHNSHOP OSCHATZ | THOMAS-MÜNTZER-STR. 4
WWW.MODELLBAHNSHOP.DE

GUTSCHEINCODE:
10BAHN200

*EINLÖSBAR AB EINEM EINKAUFSWERT VON 200,- EUR. KEINE BARAUSSZAHLUNG. NUR EIN GUTSCHEIN PRO BESTELLUNG EINLÖSBAR.



MODELLBAHNSHOP

Division of KORN e.K.
Inhaber Denis Korn
Th.-Müntzer-Str. 4
D-04758 Oschatz
03435 9882 40

info@modellbahnshop.de