

H0
H0e

Roco



2024
Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc

nightjet

Ein Modell vom anderen Stern: Der Nightjet von ROCO

Vom Drehgestell bis zur Mini Cabin im Fahrgastraum – Das Modell des ROCO Nightjet überzeugt in jedem Detail!



Begeben Sie sich mit uns auf eine Reise und lassen Sie sich ab **Seite 46** von dieser Neukonstruktion begeistern!



Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

was begeistert kleine und große Modellbahnfans nach wie vor am meisten? Die Dampflok! Sie strahlt trotz aller Digitalisierung einen besonderen Charme aus vergangenen Tagen aus. Grund genug, zwei echte Klassiker in besonderen Ausführungen aufzulegen. Einerseits erscheint die Schnellfahrdampflokomotive 18 201 technisch runderneuert und in einer aufwendig bisher nie da gewesenen Version: als Kohle-Lokomotive mit vielen besonderen Details. Andererseits blicken wir auch in die Nachbarländer: kaum eine Dampflokomotive wurde von den PKP-Fans so oft vorgeschlagen, wie die Ty2. Diesen Wunsch erfüllt ROCO nun und legt die markante Lokomotive mit allen typischen Details und einem technischen Update auf.

Wenn allerdings eine Dampflok abgestellt wurde, kam dafür oft eine Elektrolokomotive nach. Eine solche Nachfolge-Maschine, die viele Jahrzehnte das Bild der Bahn im Westen und Osten Deutschlands geprägt hat, ist die E 44 bzw. die spätere Baureihe 144. Ein Modell, dass auch im ROCO-Sortiment eine lange Geschichte hat. Nun legen wir die beliebte Lok als weitgehende Neukonstruktion auf.

Auch in Tschechien wurden die Dampfloks nach und nach immer mehr verdrängt. Eine Maschine, die dort in großen Stückzahlen in Betrieb genommen wurde, war die E 469.1. Selbstverständlich bleiben auch hier dank der filigranen Umsetzung keine Wünsche offen und das Modell steht den bisherigen tschechischen Modellen in nichts nach.

Mit dem Nightjet erscheint in diesem Jahr ein Nachtzug, der sowohl als Vorbild wie auch im Modell für Furore sorgen wird. Außerdem ist die Entwicklung des RABe 502 weit vorangeschritten und wir sind stolz, schon in diesem Katalog die ersten Details zeigen zu können.

Doch weil zu den schönsten Lokmodellen auch filigrane und betriebstaugliche Wagen gehören, gibt es im Jahr 2024 einen ganzen Reigen an Neuheiten in diesem Sortiment. Für Fans der Deutschen Reichsbahn erscheinen, basierend auf den Halberstädter-Wagen, korrekt umgesetzte Städteexpress-Wagen und auch Freunde der modernen Bahn gehen nicht leer aus. Die Doppelstockwagen der DB AG rollen als Neukonstruktion auf die H0-Schienen und weil der kombinierte Verkehr sowohl beim Vorbild als auch im Modell ein echter Gewinner ist, erscheint die Taschenwagen-Generation der Bauart T5 in aktuellem Modellbau-Niveau.

Da aber Worte allein für unsere Neuheiten nicht ausreichen, wollen wir an dieser Stelle nicht zu viel verraten. Gehen Sie auf die Reise durch das Modellbahnjahr 2024 und lassen Sie sich begeistern!

Wir wünschen viel Spaß beim Entdecken!

Herzlichst, Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	5
H0 Elektrolokomotiven	36
H0 Diesellokomotiven	119
H0 Start Sets	149
H0 Zugbildung	154
H0 Personenwagen	156
H0 Güterwagen	183
H0e	209
Was finde ich wo?	216
Impressum	218

**Mehr als 100.000 verkaufte Modelle seit 2017 – der Vectron von ROCO ist ein echtes Erfolgsmodell!
Dafür sagen wir DANKE an alle Fans und Sammler!**





DAMPF

lokomotiven

Dampflokomotive 638.2692

Edition
n:
formvariante


Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Mit fast 4.000 produzierten Exemplaren ging die preußische P 8, später eingereiht als Baureihe 38.10, als eine der zahlenmäßig stärksten Dampflokomotiven überhaupt in die Geschichte ein. Nach den Wirren der beiden Weltkriege waren sie nahezu bei allen europäischen Bahnverwaltungen im Einsatz. In Österreich verblieben letztendlich fünf Lokomotiven und bildeten die ÖBB-Reihe 638.

- Kessel ohne Windleitbleche
- Vorbildgerechte Rauchkammertür
- Kohlenkastenaufsatz mit hölzerner Erhöhung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Q3/2024					
71393	DC		2/2		
71394	DCC		2/2		
79394	AC		2/2		

4-tlg. Set: Nebenbahnzug



ÖBB

Ep	III
	586
	40361
	40183
	6560



Dih



Bih



Bih



Biph

Photomontage

- Passend zu Dampflokom Rh 638, Art. Nr. 71393, 71394, 79394
- Schiebetüren beim Gepäckwagen, wahlweise in drei Positionen montierbar

Q2/2024

6200050

Dampflokomotive 26.084



SNCB

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Die in Belgien verbliebenen Lokomotiven der Kriegslok Baureihe 52 der Deutschen Reichsbahn wurden als Reihe 26 bezeichnet. Es waren jene Loks, die durch die belgischen Lokfabriken erst 1945 gebaut und kurz nach Kriegsende ausgeliefert wurden. Insgesamt umfasste die Reihe 26 die Loks 26.001 bis 26.100.

- **Erstmals mit PluX16-Schnittstelle**
- **Mit feinen Speichenrädern aus Metall**
- **Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall**
- **Mit Genehmigung von NMBS Train World**

Q4/2024					
70043	DC		7/2		10
70044	DCC		7/2		11
78044	AC		7/2		11



Dampflokomotive 375 002

Edition



ČSD



Ep	II-III
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

Mit 1. Januar 1919 führte die neu gegründete Eisenbahnverwaltung ČSD 24 Lokomotiven der Reihe 310 im Bestand, die sich nach Kriegsende auf dem Staatsgebiet der Tschechoslowakei befanden. Die im Laufe des Jahres 1919 eingesetzte Reparationskommission teilte der ČSD elf weitere 310er zu. Gemäß dem Bezeichnungsschema der ČSD erhielten die Lokomotiven die neue Reihenbezeichnung 375.0. Die praktisch neuwertigen Lokomotiven kamen im hochwertigen Schnellzugverkehr auf allen Hauptstrecken zum Einsatz.

- Dampflokom-Fahrwerk mit NEM-Finescale-Metallspeichenrädern
- Tender-Radsätze mit größerer Spurkranzhöhe
- Passend zu den Wagensets, Art. Nr. 6200036, 6200037

Q1/2024

7100005

DC

5/2



10

7110005

DCC



5/2



11

3-tlg. Set 1: Schnellzugwagen



ČSD

Ep	III-IV
	758
	6452
	6560



ABa



Ba



WR

Photomontage

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

► Passend zur Dampflokomotive Rh 375.0, Art. Nr. 7100005, 7110005

Q2/2024

6200036

2-tlg. Set 2: Schnellzugwagen



ČSD

Ep	III-IV
	482
	6452
	6560



ABa



Ba

Photomontage

Q2/2024

6200037

Dampflokomotive T3



K.P.E.V.

Ep	I
	101
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



Von 1882 bis 1910 wurden ca. 1.550 Stück Tenderlokomotiven der Gattung T3 unterschiedlicher Ausführungen an die Preußische Staatsbahn (K.P.E.V.) und andere Länderbahnen geliefert. Als Bauart Cn2 hatte die Lok in Ausführung M III-4p eine Reibungslast von 36 t und konnte bei einer Leistung von 300 PSI die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h fahren.

Q2/2024			
70035	DC		3/0
70036	DCC		3/0

4-tlg. Set: Güterzug



K.P.E.V.

Ep	I
	376
	6563



Ni



Schwerin



Essen



Schwerin

Photomontage

- Alle Wagen mit filigranen Speichenrädern
- Passend zur Dampflokomotive T3, Art. Nr. 70035, 70036

Q2/2024
6600073

Dampflokomotive 85 002



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Insgesamt wurden nur 10 Lokomotiven der rund 133 Tonnen schweren Tenderlokomotive für den Einsatz auf der sogenannten Höllentalbahn gebaut. Die Lokomotiven der Baureihe 85 waren damit die schwersten Tenderlokomotiven, die in Deutschland eingesetzt wurden. Aufgrund ihrer Zugkraft bewährten sich die bullig aussehenden Maschinen schnell auf der Bergstrecke. Beim Fotografieranstrich handelt es sich um eine Sonderlackierung, die seitens der Lokomotivfabriken bei besonderen Lokomotiv-Exemplaren aufgetragen wurde, um zu den damaligen Zeiten eine bessere Darstellung auf Fotos zu erzielen.

- Ausführung im edlen Fotografieranstrich
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Feine Metallradsätze

Q1/2024					
73110	DC		5/1		
73111	DCC		5/1		
79111	AC		5/1		

Dampflokomotive 038 509-6



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Dampflokomotive 023 038-3



DB

Ep	IV
	245
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2024					
70251	DC		4/2		10
70252	DCC		4/2		11

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Ausführung mit Nietentender und Witte-Windleitblechen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Die BR 023 war ein echtes Universalgenie. Sie beförderte Nahverkehrs-, Eil- und Schnellzüge. Gelegentlich konnte man sie gar im Güterzugdienst beobachten. Auch in der Epoche IV war die Bundesbahn-Neubaulokomotive der Baureihe 023 noch aktiv.

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Teilen
- Metallräder mit filigranen Speichen



2-tlg. Set 1: Umbauwagen



DB



Ep	IV
	310
	6469
	6560



AB3yg

B3yge

Photomontage

Q2/2024

6200038

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

► Passend zu Dampflok BR 038, Art. Nr. 71379, 71380, 79380

► Mittlere Achse seitenverschiebbar

2-tlg. Set 2: Umbauwagen



DB

Ep	IV
	310
	6469
	6560



B3yge

BD3yg

Photomontage

Q2/2024

6200039

Dampflokomotive 051 494-3



DB

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe 50, wohl die bedeutendste DB-Dampflokomotive der 1950/60er Jahre mit vielen Bauartvarianten, hatte sich damals vor fast allen Zuggattungen auf Haupt- und Nebenbahnen bewährt. Mehr als 60 wesentliche Varianten haben schließlich dafür gesorgt, dass kaum eine 50er ein völlig identisches Aussehen mit einer Schwesterlokomotive aufwies. Die ab 1939 in rund 3.100 Exemplaren gebauten Güterzuglokomotiven galten als robust, leistungsfähig, pflegeleicht und äußerst zuverlässig.

- Mit Kabinentender
- Ausführung mit Witte-Windleitblechen
- Feine Metallradsätze

Q4/2024				
7100010	DC		7/2	10
7110010	DCC		7/2	11
7120010	AC		7/2	11



Photo: U. Budde

Unter den bis heute erhalten gebliebenen Dampflokomotiven nimmt die 18 201 der ehemaligen DDR-Reichsbahn eine besondere Stellung ein. Sie ist in vielerlei Hinsicht eine Lok der Superlative. Sie ist die größte Pacific der Welt, keine Pacific hat größere Treibräder als sie: deren Durchmesser beträgt 2,30 m. Ihre möglichen Fahrleistungen kann sie jederzeit erbringen, ohne an die Grenzen ihrer Konstruktion zu stoßen. Mit dem Ablieferungsjahr 1961 ist sie zudem neben der Reihe 01.5 die letzte große Dampflokschöpfung für eine deutsche Staatsbahn – spektakulärer Schlusspunkt einer langen Tradition.

Dabei war sie keine völlige Neukonstruktion. Ihr Ursprung ist die Schnellzug-Tenderlok 61 002, die 1939 von Henschel für den Schnellverkehr Berlin – Dresden mit dem Henschel-Wegmann-Zug aufgelegt wurde. Als die DR eine schnelle Lok für Wagentests brauchte (die DDR war im RGW für die Lieferung von Reisezugwagen zuständig), erinnerte man sich der abgestellten Lok.

Unter der Federführung von Max Baumberg, dem Chef der VES-M Halle, entstand aus der 2'C3' h3-Tenderlokomotive eine 2'C1' h3-Pacific-Lok mit Schlepptender. Weiters fanden Teile der zu dieser Zeit schon zerlegten Hochdruck-Versuchslok H 25 024 und ein abgewandelter Neubaukessel der Baureihe 22 mit einer verlängerten Rauchkammer und Giesl-Ejektor als Dampferzeuger Verwendung. Das Dreizylinder-Triebwerk wurde beibehalten. Dem Einsatzzweck entsprechend erhielt die Lok eine Riggbach-Gegendruckbremse. Als Tender wurde ein 2'2'T34 normaler Bauart gekuppelt. Auf Wunsch von Max Baumberg erhielt die neue Schnellfahr-Dampflokomotive die Betriebsnummer 18 201. Schnelle Fahrt bedeutete bis zu 175 km/h, denn für diese Höchstgeschwindigkeit war die Lokomotive zugelassen. Ausgeführt wurden die Arbeiten vom Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen in Thüringen.

Viel Mühe wurde auf die äußere Gestaltung der Lokomotive gelegt, wobei man sich von französischen (Lok 232 U 1) und westdeutschen (Baureihe 10) Vorbildern inspirieren ließ. Eine Teilstromlinienverkleidung von Lok und Tender und ihr grüner Anstrich mit weißen Zierstreifen hoben sie aus der Masse der deutschen Dampflokomotiven heraus. Die 18 201 wurde am 31. Mai 1961 dem Betrieb bei der „Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft“ (VES-M) Halle/Saale übergeben, wo sie den Fuhrpark der Testlokomotiven bereicherte. Neben den geplanten Versuchsfahrten war die 18 201, wie auch die anderen VES-M-Lokomotiven, zunächst häufig im Regelzugdienst eingesetzt, was aber wegen starker Verschleißerscheinungen bald eingeschränkt wurde.

Dampf lokomotive

18 201, DR

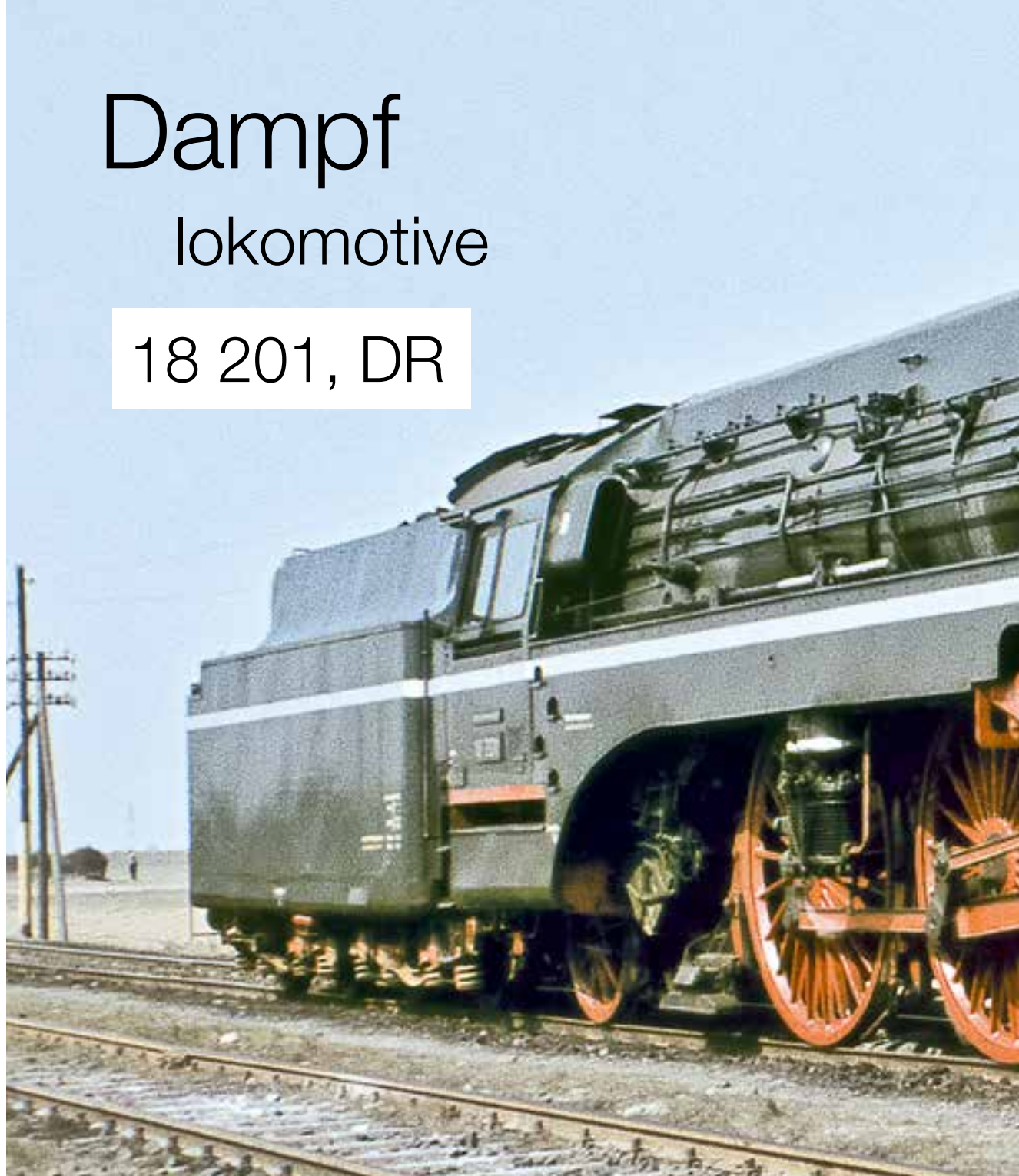




Photo: R. Pellicioni Archiv Eisenbahn-Kurier

Dampflokomotive 18 201



DR

Ep	III
	289
	PluX16
	R2
	LED

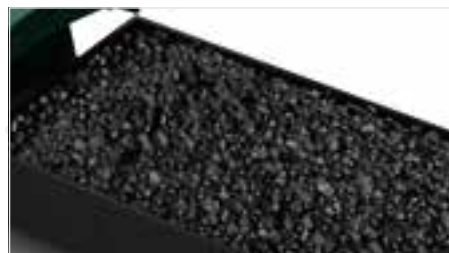


Photomontage

- Vorbildgerechte Umsetzung der Ausführung mit Kohlefeuerung
- Zierlinie mit Dreifach-Spitze
- Erstmals mit PluX16-Schnittstelle und LED-Beleuchtung
- Feine Metallradsätze
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Triebwerksbeleuchtung

Q4/2024					
7100006	DC		5/2		10
7110006	DCC		5/2		11
7120006	AC		5/2		11

Im Detail



Kohletender von oben



Aufwendige Nachbildung des Kohletenders



Einzeln montierte Ventile am Umlauf



Schornstein ohne Rand



Runde Lampenabdeckungen und zweifache Auftrittshülsen



Korrekte Leitungsführung vor dem Führerhaus



Vorbildgerechte Ausführung des Aschkasten

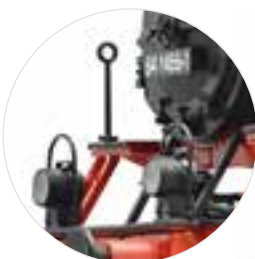


Dampflokomotive 64 1455-1



DR

Ep	IV
143	
NEM 652	
R2	
LED	



Photomontage

- Ausführung mit genieteten Wasserkästen
- Freistehende Leitungen am Kessel
- Nachlaufbandsatz mit Scheibenrädern
- Beheimatung Rbd Magdeburg, Bw Salzwedel

Q3/2024				
7100009	DC	3/1	10	
7110009	DCC	3/1	11	
7120009	AC	3/1	11	

Dampflokomotive 52 8119-1



DR

Ep	IV
265	
PluX16	
R2	
LED	
Z21	Cab



Photomontage

- Erstmals mit PluX16-Schnittstelle
- Ausführung mit braunem Fahrwerk, da in der DDR rote Farbe nicht immer vorrätig war
- Mit feinen Metallradsätzen
- Beheimatung Rbd Halle, Bw Engelsdorf

Q2/2024				
7100004	DC	7/2	10	
7110004	DCC	7/2	11	
7120004	AC	7/2	11	

Zwickauer Traditionszug

DR

Photo: C. Weigel



Als die Deutsche Reichsbahn in den 1970er Jahren die meisten Altbau-Reisezugwagen durch Neubau- und Reko-Reisezugwagen ersetzte, wurden die letzten vierachsigen Eilzugwagen der Einheitsbauart aus den Baujahren 1928–1932 zum Traditionszug der Deutschen Reichsbahn zusammengefasst.

Die drei Wagen 2. Klasse sowie der dazugehörige Gepäckwagen waren bis 1977 im regulären Zugbetrieb der Rbd Greifswald eingesetzt. Der kombinierte 1./2. Klasse-Wagen befand sich zu diesem Zeitpunkt in Dresden-Pieschen abgestellt. Diese Zuggarnitur umfasste damit die einzigen noch betriebsfähigen Eilzugwagen der DR mit Mittelgang und Faltenbalgübergang. Daraus entstand die als „Zwickauer Traditionszug“ bekannte Wagen-garnitur.

Bereits 1980 wurden die Weichen für die Beheimatung des vierachsigen Traditionszuges in Zwickau gestellt. Die 1979 gegründete Arbeitsgemeinschaft 3/75 „Eisenbahntradition“ Zwickau beabsichtigte neben der Güterzuglok 50 849 auch noch weitere Fahrzeuge aus dem Museumspark zu betreuen. Vor allem bestand der Wunsch, einen historischen Wagenzug für Sonderfahrten einzusetzen, um damit gleichzeitig keine Reisezugwagen mehr aus dem Betriebspark des Bww Zwickau zu beanspruchen. Oft machte sich bemerkbar, dass das Platzangebot nicht ausreichte. Im Jahr 1982 kam noch ein weiterer 2. Klasse-Sitzwagen hinzu.

Sämtliche Eilzugwagen erhielten ab 1984 eine Generalreparatur in Delitzsch. Dabei wurden sie äußerlich weitestgehend in den Zustand der Anlieferung versetzt. Neue Faltenbälge, Emailleschilder mit DRG-Beschriftung und die Luftsauger Bauart „Wendler“ auf den Wagendächern, um nur einiges zu nennen, tragen dazu bei. Alle Fahrzeuge wurden mit Rollenlagerradsätzen und modernen Druckluftbremsen der Bauart KE ausgerüstet. Vieles der Inneneinrichtung wurde bequemer und gefälliger gestaltet. Sämtliche Wandteile, Türen und Zwischenwände erhielten eine Holztafelung. Im Wagen 50 50 28-14 864-9 sind die Hartpolstersitze durch die bei der Anlieferung üblich gewesene Holzbestuhlung mit Latten-sitzen ersetzt worden. Ab 1986 konnte auch ein historischer Mitropa Speisewagen, welcher aus zwei Fahrzeugen entstand, in Betrieb genommen werden.

Im Jubiläumsjahr der Eisenbahn 1985 wurde mit der kompletten Instandsetzung des Traditionszuges ein bedeutender Schritt im Rahmen der Erhaltung von Museumsfahrzeugen getan. Die damaligen AG-Mitglieder haben einen nicht zu unterschätzenden Anteil daran, dass der Traditionszug auch über die Ländergrenzen hinaus viel Beachtung fand.

Dampflokomotive 50 849



DR



Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Feine Metallradsätze**
- **Beheimatung Rbd Dresden, Bw Glauchau**

Q4/2024					
7100011	DC		7/2		10
7110011	DCC		7/2		11
7120011	AC		7/2		11

4-tlg. Set 1: „Zwickauer Traditionszug“



DR

Ep	IV
	949
	40420
	6452
	40196
	6560



Pw4ü



C4ü



BC4ü



C4ü

Photomontage

► Mit beiliegenden Zuglaufschildern verschiedener Zugläufe

Q4/2024

6200056

3-tlg. Set 2: „Zwickauer Traditionszug“



DR

Ep	IV
	752
	6452
	6560



C4ü



WR4ü

Photomontage



C4ü

► Mit beiliegenden Zuglaufschildern verschiedener Zugläufe

Q4/2024

6200057

Dampflokomotive 230 F 607



SNCF

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024				
71385	DC		2/2	
71386	DCC		2/2	
79386	AC		2/2	

Nach Frankreich gelangten 1919 162 Lokomotiven, von denen 25 an die AL, 25 an die EST, 75 an die NORD, 17 an die ETAT (als 230.943–959, bis auf die 943 alle 1940 ausgemustert) und 20 an die MIDI gingen. 1945 kamen vier weitere Maschinen als Kriegsbeute zur SNCF.

- Ausführung mit kurzem Schornstein
- Ausführung mit Nietentender und Wagner-Windleitblechen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

4-tlg. Set: Personenwagen



SNCF

Ep	III
	641
	40361
	40196



Photomontage

- Nachbildung eines authentischen Personenzuges der Epoche III
- Gepäckwagen mit beweglichen Schiebetüren
- Passend zu Dampflokom 230F, Art. Nr. 71385, 71386, 79386

Q4/2024
6200055

Dampflokomotive Serie 999



FS

Ep	III
	101
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Von 1882 bis 1910 wurden ca. 1.550 Stück Tenderlokomotiven der Gattung T3 unterschiedlicher Ausführungen an die Preußische Staatsbahn (K.P.E.V.) und andere Länderbahnen geliefert. Als Bauart Cn2 hatte die Lok in Ausführung M III-4p eine Reibungslast von 36 t und konnte bei einer Leistung von 300 PSI die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h fahren. Aber auch zahlreiche andere Bahnen im In- und Ausland, von Werksbahnen bis zu Staatsbahnen, hatten die Maschinen in ihrem Bestand. Auch in Italien waren die kleinen Loks aktiv. Dort wurden sie als Serie 999 eingestuft.

Q2/2024		
7100003	DC	3/0
7110003	DCC	3/0

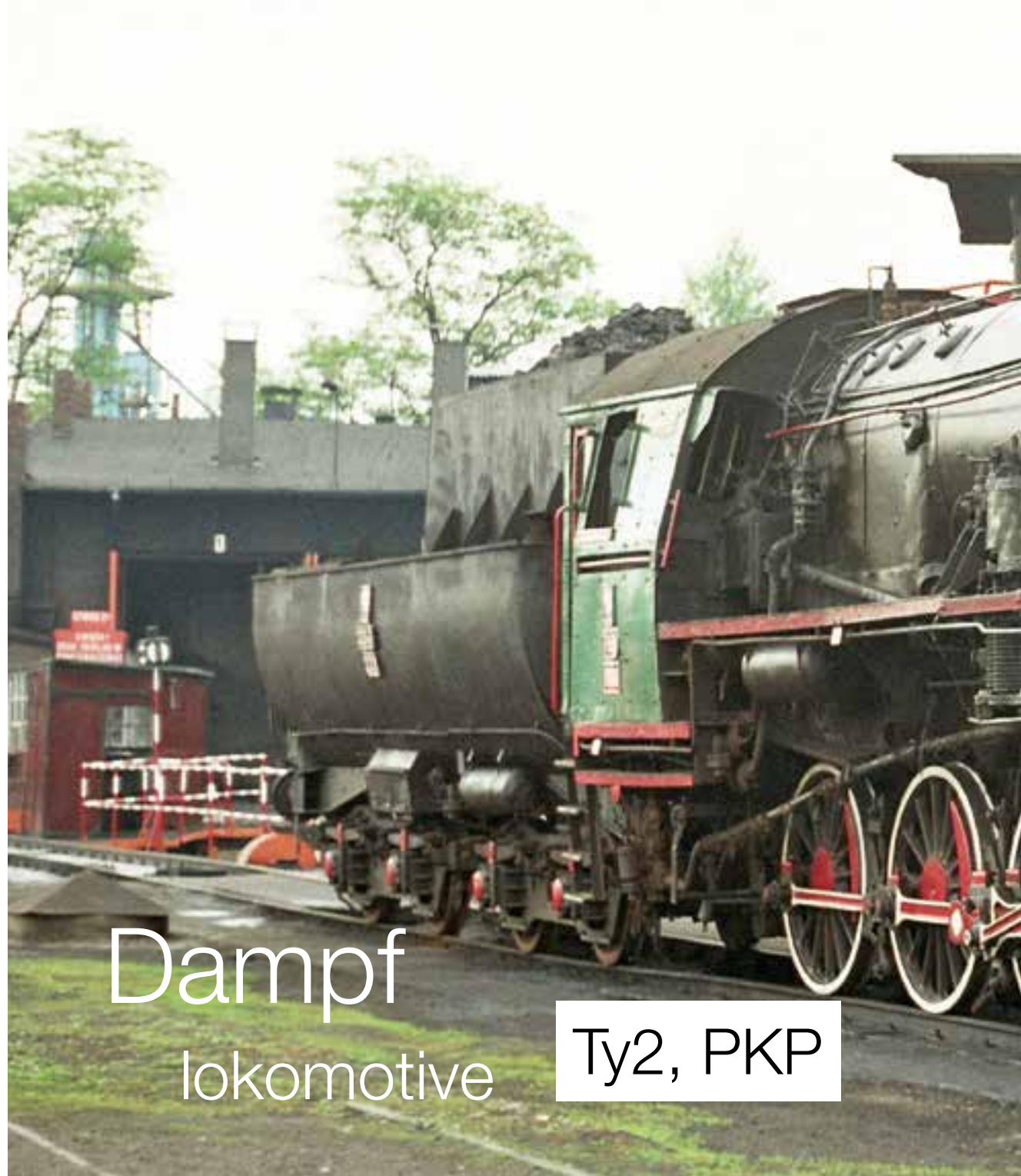


Ursprünglich wurde die Lok von der Deutschen Reichsbahn beschafft, um den enormen Nachschubbedarf der deutschen Wehrmacht in den besetzten Ostgebieten zu decken. Dementsprechend waren die Kriegslokomotiven technisch so einfach wie möglich gehalten, um in kurzer Zeit kostengünstig hohe Stückzahlen produzieren zu können und die Wartungsarbeiten zu erleichtern. Die Baureihe 52 war ein Massenprodukt: Über 7.000 Stück wurden ab 1942 produziert.

Als Kriegslok für eine Lebensdauer von wenigen Jahren ausgelegt, besaß die in verschiedenen Fabriken Deutschlands, Österreichs und Polens gebaute Baureihe 52 gegenüber der Ursprungsform der Baureihe 50 zahlreiche Vereinfachungen. Am offensichtlichsten war die reduzierte Kesselausrüstung mit nur einem Sandkasten und fehlendem Speisedom sowie die vereinfachten Zylinder. Weitere charakteristische Merkmale für die 52er sind das geschlossene Führerhaus mit nur einem Seitenfenster und kleinem Lüftungsaufsatz sowie der selbsttragende Wannentender.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs waren viele Exemplare über ganz Europa verstreut. Die Lokomotiven wurden weiter genutzt und jede Bahnverwaltung passte die Lok ihren Anforderungen an. In etwa 1.200 Lokomotiven dieser Baureihe gingen in den Besitz der PKP (Polskie Koleje Państwowe) über. Sie wurden dort als Ty2 bezeichnet. Nach dem Krieg wurden bei den polnischen Lokomotivfabriken Chrzanów und Cegielsky ungefähr 150 Loks weitergebaut. Diese Maschinen wurden nach dem Konstruktionsjahr als Ty42 gekennzeichnet. Weitere 200 Stück Ty2 erhielt die PKP in den Jahren 1962/63 aus der Sowjetunion. Die wichtigsten typischen Änderungen der polnischen Varianten waren die großen PKP-Scheinwerfer vorne und auch hinten am Tender. Weiters gab es Versionen mit flacher Rauchkammertüre. Zum Unterschied der Originalausführung wurden auch Generator und Lufttrockner mit Ölabscheider am linken oder rechten Umlauf angebracht.

Die Ausmusterungen begannen in den 1980er Jahren und fanden 1993 ihren Abschluss. Bis zum Ende der Dampftraktion war die Ty2 die größte Lokserie in Polen. Mehrere Lokomotiven dieser Baureihe sind bis heute erhalten geblieben.



Dampf
lokomotive

Ty2, PKP



Photo: R. Boduszek

Im Detail



Lampen nach polnischem Vorbild



Rauchkammertüre in flacher Ausführung



Schütte unter der Rauchkammertüre



Aufwendig nachgebildeter Luftrockner mit Ölabscheider



Sicherheitsventile nach PKP-Bauart



Bahnräumer mit gerundeten Räumblechen



Wasserkasten-Hebel freistehend und separat ausgeführt



Bauartspezifische Details an der Tenderrückwand

Dampflokomotive Ty2



PKP

Ep	III-IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- Mit zwei großen Lampen vorne und auch am Tender hinten
- Generator und Lufttrockner mit Ölabscheider am linken Umlauf angebracht
- Erstmals mit PluX16-Schnittstelle

Q2/2024					
70107	DC		7/2		10
70108	DCC		7/2		11
78108	AC		7/2		11

3-tlg. Set: Personenwagen



PKP

Ep	IV
	723
	40360
	40196



ABhrx



Bhxt



Bhxt

Photomontage

- Betriebszustand 1972
- Passend zu Dampflokom Ty2, Art. Nr. 70107, 70108, 78108

Q3/2024

6200058

4-tlg. Set: Güterzug



PKP

Ep	IV
	529
	6560
	40183



Gkln



Kkp



E



Icr

Photomontage

Q3/2024

6600101

- Gedeckter Güterwagen mit beweglichen Schiebetüren
- Flachwagen beladen mit Schienenprofilen
- Passend zu Dampflok Ty2, Art. Nr. 70107, 70108, 78108



ELEKTRO lokomotiven

Elektrolokomotive 1046.06



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Ab 1956 beschafften die ÖBB 25 leichte Gepäcktriebwagen der Reihe 4061. Diese waren mit einem Gepäckabteil und einem Zugführerabteil ausgestattet und für den Städteschnellverkehr auf Talstrecken konzipiert. Damit konnte die Mitführung eines Gepäckwagens vermieden werden. Da sich das Gepäckabteil im Alltagsbetrieb nicht als betriebstauglich herausstellte, galt ab dem 30. Mai 1976 die neue Reihenbezeichnung 1046.

- Variante mit Pflatsch-Logo und Klebeziffern ohne Computernummern
- Freier Durchblick durch den Gepäckraum
- Korrekte Wiedergabe der Schürzenform
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Standlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstands- und Gepäckraumraumbeleuchtung

Q2/2024				
7500054	DC		4/1	
7510054	DCC		4/1	
7520054	AC		3/2	



Elektrolokomotive 1670.02



Ep	IV
167	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Mit ihrer unüblichen Achsfolge (1A)'Bo(A1)' kam den Lokomotiven der Reihe 1670 eine gewisse Sonderstellung im Fahrzeugpark der ÖBB zu. Die beiden mittleren Treibachsen sind fest im Rahmen gelagert, die äußeren Treibachsen sind mit den benachbarten Laufachsen jeweils zu einem Drehgestell vereinigt. Bestimmt waren die Lokomotiven zunächst für den Schnellzugdienst, vor allem auf der Strecke zwischen Salzburg und Innsbruck. Die 1670.02 wurde 1928 von der Lokomotivfabrik Krauss & Co in Linz gebaut. Sie war von 1965 bis zur Ausmusterung im September 1980 in Innsbruck beheimatet und war bis zuletzt in tannengrüner Farbgebung und ohne ÖBB-Logo im Einsatz.

- Ausführung mit langem Dach
- Gummigefasste Fenster
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2024			
7500047	DC		4/2
7510047	DCC	🔊	4/2
7520047	AC	🔊	2/2

„Jaffa-Express“

ÖBB





Wegen der Taktverdichtung im Städtesschnellzugverkehr wurden mit Sommerfahrplan 1975 die Triebwagen der Reihe 4010 vermehrt auf der Westbahn eingesetzt. Als Ersatz für diese Garnituren sollten auf der Südbahn lokbespannte Wagenzüge mit den damals modernen Schlierenwagen eingesetzt werden. Um den Fahrgästen dort ebenfalls mehr Qualität zu bieten, erhielten die in diesen Zügen eingesetzten Schlierenwagen plüschbezogene Sitze anstelle der bisherigen Kunstlederbestuhlung. Während die 1.-Klasse-Wagen aus schon im Bestand befindlichen Wagen aufgewertet wurden, stammten die 2.-Klasse-Wagen zunächst zumeist aus gerade in Ablieferung befindlichen Wagen der Serie 300. Ergänzt wurden diese Zugsgarnituren mit neu beschafften Wagen für den ambulanten Buffetdienst – den sogenannten „Stamperlwagen“ – aus der gleichen Serie.

Auch äußerlich sollten diese „Städtesschnellzug-Garnituren“ auffallen. Daher orientierte man sich bei der Lackierung dieser Wagen am ET 4010, allerdings kam passend zur Reihe 1042.5, welche vor diesen Zügen eingesetzt werden sollte, Blutorange statt Blau zur Anwendung. In den Zugbildeplänen wurden diese Wagen als „g. K.“ gekennzeichnet – Wagen mit gehobenem Komfort. Diese Züge in Blutorange-Elfenbein waren sehr auffällig, und wirkten wesentlich gefälliger als die bisher vorherrschenden Grüntöne. Schnell war dann der Begriff „Jaffa-Express“ geboren. Nach Ablieferung von 1044.01 und 02 waren übrigens auch diese beiden Lokomotiven in diesen Umläufen zu beobachten.

Elektrolokomotive 1042.645



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Ab 1966 wurden in die Maschinen der Reihe 1042 stärkere Fahrmotoren eingebaut um eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zu erreichen. Diese Loks erhielten die Reihenbezeichnung 1042.5. Durch den Einbau einer Widerstandsbremse erhielten sie charakteristische Dachaufbauten und gegenüber den zuvor abgelieferten Loks umgedrehte Einholmstromabnehmer. Eingesetzt wurden sie vor allen Zuggattungen, großteils aber vor schnellen Reise- und Güterzügen auch grenzüberschreitend nach Deutschland.

- Variante mit gekrümmten Eckfenstern
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Passend zu den Wagensets, Art. Nr. 6200026, 6200027

Q1/2024				
7500023	DC		4/1	
7510023	DCC		4/1	
7520023	AC		3/2	

4-tlg. Set 1: „Jaffa-Express“



ÖBB

Ep	IV
	1088
	40420
	40196



Apo



Bpoz



Bpo



Bpo

► Mit beiliegenden Zuglaufschildern „D 535 Wien Südbf – Villach Hbf“

Q4/2023

6200026

3-tlg. Set 2: „Jaffa-Express“



ÖBB

Ep	IV
	816
	40420
	40196



Bpo



Bpo



ABpo

► Mit beiliegenden Zuglaufschildern „D 535 Wien Südbf – Villach“

Q4/2023

6200027

Elektrolokomotive 1043 002-3



ÖBB

Ep	V
	179
	PflX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024				
7500072	DC		4/1	
7510072	DCC		4/1	
7520072	AC		3/2	

- Ausführung im letzten Betriebszustand um 1999 mit Computer-nummer
- Obere Zierlinie nur über den Führerständen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 1144.40



ÖBB

Ep	VI
	185
	PflX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7500044	DC		4/1	
7510044	DCC		4/1	
7520044	AC		3/2	

- Umsetzung im aktuellen Betriebszustand als Retro-Lokomotive
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

n:
formvariante

Die auch als moderne Nostalgielokomotive bekannte 1144 040, ist die letzte Lokomotive dieser Reihe, die im blutorangen Originaldesign mit schwarzem Rahmen und Pflatsch-Logo unterwegs ist. Im Jahre 1979 als 1044.40 in Dienst gestellt, wurde sie 2010 mit Wendezugsteuerung und LED-Scheinwerfern ausgerüstet und zur 1144 040 umgezeichnet. Auf der Front ist jedoch die Nummer 1144.40 angebracht. In diesem Aussehen ist die Lokomotive bis heute zuverlässig im Einsatz.

Elektrolokomotive 1216 227-9



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
7500032	DC		4/1	
7510032	DCC		4/1	
7520032	AC		3/2	

- Aufwendige Dachgestaltung mit vier Stromabnehmern
- Einsatz im internationalen Personen- und Güterverkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 1142 613-9



STB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

1142.613 wurde von SGP Graz mit der Fabriknummer 69916 gebaut und im Mai 1973 als 1042.613 abgeliefert, der elektrische Teil stammt von Siemens. 1996 wurde sie im TS-Werk Linz zur 1142.613 umgebaut. Die Lok wurde in weiterer Folge nach Deutschland (SVG) verkauft und gelangte später wieder zurück nach Österreich, wo sie seither bei der Steiermarkbahn im Dienst steht.

- Mit kleinen Stirnscheinwerfern und daneben liegenden Zugschlusslampen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q2/2024				
7500042	DC		4/1	
7510042	DCC		4/1	
7520042	AC		3/2	





„Nightjet“

ÖBB

Roco

H0

n:
konstruktion

Mit der Bestellung einer neuen Generation an Nachtzügen haben die ÖBB im Jahr 2018 für große Aufmerksamkeit am Europäischen Eisenbahnmarkt gesorgt. Zusammen mit Siemens Mobility Austria präsentierte man nur kurze Zeit später auf Basis der Reisezugwagenfamilie „Viaggio Comfort Next Level“ die neue Fahrzeuggeneration. Ein besonderes Augenmerk wurde auf modernste Technik und die Einbindung innovativer Partner geachtet. Für einen ruhigen Lauf und damit perfekten Schlaf der Fahrgäste sorgen die speziell entwickelten Leichtbau-Drehgestelle des Siemens Werks Graz. Die weitere Fertigung der Wagen inklusive der Endmontage erfolgt bei Siemens in Wien. Die Fenster-scheiben der Wagen verfügen über eine spezielle Oberfläche, die sie durchlässiger für den Mobilfunk macht.

Doch schon allein das Konzept der einzelnen Schlaf- und Liegewagen ist völlig neu am Nachtzugmarkt: neben hochwertigen 2er- und 4er-Abteilen in den Schlafwagen, die unter anderem über eigene Toilette mit Duschkabine verfügen, sorgen vor allem die Mini Cabins für Furore. Sie bieten alles, was für eine Reise benötigt wird: Ablageflächen, einen klappbaren Tisch, Leselampen und separate Stauraummöglichkeiten für Schuhe und Gepäck. Kleine Sitzmöglichkeiten in jeder Mini-Cabin-Nische soll das gesellige Reisen fördern, ideal für junge Reisende oder Gruppen. In Summe erhalten die ÖBB 33 7-teilige Garnituren, welche sie unter anderem in Österreich, Deutschland, Italien, der Schweiz und den Niederlanden einsetzen werden. Die Wartung der modernen Garnituren erfolgt im ÖBB-Werk in Wien Simmering, welches speziell für diesen Zweck eine eigene moderne Wartungshalle erhalten hat.

Photo: ÖBB/Marek Knopp

Elektrolokomotive 1116 195-9 „Nightjet“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage



- In neuer „Nightjet“-Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q4/2024				
70495	DC		4/1	
70496	DCC		4/1	
78496	AC		3/2	



Photo: ÖBB/Harald Eisenberger

Im Detail



Filigrane extra angesetzte Griffstangen, UIC-Dosen und Scheibenwischer



Korrekte Umsetzung der Klimaaggregate auf dem Dach



Nachbildung aller Übergangsleitungen zwischen den Wagen



Mini Cabins aufwendig umgesetzt: Geöffnete und geschlossene Darstellung der Türen

nightjet



Stimmige Umsetzung aller Details am Endwagen



Extra angesetzte Schürzen mit Darstellung der dahinterliegenden Bauteile



Detailliert umgesetzte Drehgestellblenden



Exakte Nachbildung der Drehgestelle

7-tlg. Set: „Nightjet“



ÖBB

Ep	VI
	2137
	PluX22
	R2
	LED



B1mpz



ABb1mpvz



Bcmz



Bcmz



Bcmz



WLA1mz



WLA1mz

Photomontage

Q4/2024			
5500004	DC		
5510004	DCC		
5520004	AC		

- Vorbildgerechte Inneneinrichtung aller Wagen
- Mehrteilige Ausführung der Schlafabteile
- Stromführende Kupplung zwischen allen Wagen (Art. 5510004, 5520004)
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung sowie beleuchteten Zugzielanzeigen
- Varianten mit Innenbeleuchtung mit unterschiedlichen LED bestückt, damit sind Abteile unterschiedlich hell oder dunkel



Elektrolokomotive 193 280-5



LTE

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Q1/2024				
71924	DC		4/1	
71925	DCC	🔊	4/1	🔊
79925	AC	🔊	3/1	🔊

Von den Lokomotiven der Grazer LTE Logistik- und Transport-GmbH sind einige Lokomotiven mit auffälligen Lokdesigns gestaltet. Die seit 2020 im Dienst von LTE stehende Vectron-Mehrsystemlokomotive 193 280 erhielt im November 2022 ihr neues Kleid. Das mehrfarbige Design vermittelt dabei die Botschaften der LTE-Philosophie. Die Maschine ist mit dem Länderpaket D-A-CH-I-NL ausgestattet.

- Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- Aufwendige Bedruckung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 193 692-1



SETG

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage



Q1/2024				
7500034	DC		4/1	
7510034	DCC	🔊	4/1	🔊
7520034	AC	🔊	3/1	🔊

- Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- Aufwendige Bedruckung im „Wood Works“-Design
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

Am 12. Mai 2010 hat die SBB die grösste Rollmaterialbestellung in ihrer Geschichte an Alstom (bis Januar 2021 Bombardier Transportation) ausgelöst. Den Auftrag für 59 Doppelstockzüge für den Fernverkehr, davon 50 Kompositionen à 200 Meter und neun Kompositionen à 100 Meter Länge. Das Auftragsvolumen beträgt rund 1,9 Milliarden Franken. Dem Entscheid ging ein aufwendiges Ausschreibungsverfahren nach internationalen Verträgen und Schweizer Gesetzgebung voraus. Aufgrund des Verzugs bei der Lieferung musste Alstom im Rahmen eines Gesamtpakets drei zusätzliche Züge liefern.

Im November 2017 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine befristete Betriebsbewilligung für das Schweizer Netz. Der fahrplanmässige Betrieb wurde am 9. Dezember 2018 aufgenommen. Damals standen die ersten Züge auf der Linie IR 13/37 zwischen Chur, St. Gallen, Zürich und Basel im fahrplanmässigen Einsatz. Seit dem Sommer 2022 stehen total 23 Züge des Typs IC200, 30 Züge des Typs IR200 und neun Züge des Typs IR100 im Einsatz.

Der FV-Dosto ist auf den Strecken des IC1 zwischen Genf und St. Gallen sowie IC2/21 zwischen Basel/Zürich und Lugano unterwegs. Zudem abwechselnd auf anderen IR und RE-Strecken. In Doppeltraktion können die Züge bis 400 Meter lang verkehren und bieten den Fahrgästen 1.300 Sitzplätze. Ein attraktiver Familienwagen und ein modernes Restaurant sowie das Gepäckabteil heben den IC200 vom IR200 ab. Alle Fahrzeuge sind druckertüchtigt und verschonen die Fahrgäste von Druckwellen und weniger Ohrendruck unter anderem in Tunnels. Der FV-Dosto ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zugelassen.

Die Züge wurden in den vergangenen Jahren nach und nach auf Namen von Schweizer Städten getauft. Trotz der anfänglich ungenügenden Zuverlässigkeit dieser Flotte, hat sie sich seit 2018 stetig verbessert. Auch hinsichtlich Zugausfällen hat der FV-Dosto das Niveau der anderen Flotten erreicht und bildet heute das zuverlässige Rückgrat des Fernverkehrs in der Schweiz.

Fernverkehrs Doppelstockzug

RABe 502, SBB

Photo: D. Häusermann



Im Detail



Aufwendige Umsetzung der markanten Front



Komplexe Nachbildung des Dachbereichs



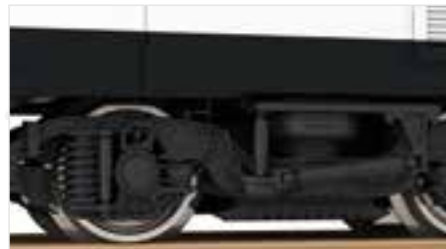
Filigrane Gravur der Lüftergitter, separat angesteckte Antennen



Detailreiche Nachbildung der Scheinwerfer und Lichtfunktionen



Vollständige Ausführung des Übergangsbereichs



Tief gravierte Drehgestellblenden



Zierliche Gravuren auf allen Wagenkästen

8-tlg. Set: Fernverkehrs-Doppelstockzug RABe 502



SBB

Ep	VI
	2306
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Grafik: SBB/CFF/FFS

Q2/2025				
7700007	DC			
7710007	DCC			
7720007	AC			

- Vorbildgerechte Inneneinrichtung aller Wagen
- Stromführende Kupplung zwischen allen Wagen
- Aufwendige Ausführung mit vielen separat angesetzten Details
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und Führerstandsbeleuchtung sowie beleuchteten Zugzielanzeigen

Elektrolokomotive Re 4/4^{II} 11131



SBB

Ep	IV
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500027	DC		4/1	
7510027	DCC		4/1	
7520027	AC		3/1	



Photomontage

- Epoche-IV-Ausführung ohne Klimaanlage
- Chrom-geprägte Anschriften und Ziffern
- Fabrikschilder als Ätzteil ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

n:
formvariante

Elektrolokomotive Re 4/4^{II} 11127



SBB

Ep	V-VI
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500138	DC		4/1	
7510138	DCC		4/1	
7520138	AC		3/1	



Photomontage

- Epoche-V-Ausführung ohne Klimaanlage
- Ausgestattet mit zwei Zugzielanzeigen mit den Anschriften „Locarno“ und „Basel SBB“
- Fabrikschilder als Ätzteil ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

n:
formvariante

Elektrolokomotive 460 078-9 „Nendaz“



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q4/2024			
7500090	DC	4/1	
7510090	DCC	4/1	
7520090	AC	2/2	



Photomontage



- Aufwendige Bedruckung im „Nendaz and I“ Design mit unterschiedlichen Seitengestaltungen
- Separat angesetztes SBB-Logo und zusätzliche Griffstange an der Front
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Photo: D. Häusermann

Elektrolokomotive ES 64 U2-100



HUPAC

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
	Cab



Photomontage

- Ausführung mit Schweiz-Paket
- Variante mit drei Stromabnehmern
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2024				
7500070	DC		4/1	
7510070	DCC		4/1	
7520070	AC		3/2	

Elektrolokomotive 186 909-4 „Nightpiercer“



SBB CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- Ausführung mit Taufnamen „Monte Olimpino“
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- Ausführung im nächtlichen Sonderdesign
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit RIKOLIX DESIGN

Q4/2023				
7500035	DC		4/1	
7510035	DCC		4/1	
7520035	AC		3/2	



Elektrolokomotive 193 110-4 „Goldpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
II	218
PluX22	
R2	
CH	
LED	



Photomontage

Q2/2024			
7500038	DC	4/1	
7510038	DCC	4/1	
7520038	AC	3/1	

- Taufname „Zugersee“
- Ausführung im Sonderdesign der Silverpiercer-Reihe anlässlich 300. Lokomotive von Railpool
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit **Railkollekt** DESIGN

Elektrolokomotive Re 620 086-9



SBB CARGO

Ep	VI
II	222
PluX22	
R2	
CH	
LED	



Photomontage

Q4/2024			
7500033	DC	4/1	
7510033	DCC	4/1	
7520033	AC	4/2	

Die Re 6/6 sind sechssachsige, elektrische Lokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen, die als Ersatz für die Ae 6/6 für den schweren Dienst am Gotthard angeschafft wurden. Mit einer Stundenleistung von 7.850 kW und 140 km/h Spitze zählt die 1972 erstmals in Dienst gestellte Re 6/6 bis heute zu den stärksten Lokomotiven in der Schweiz. Später als Re 620 bezeichnet wurden sie ab 2005 mit Führerstandsklimaanlage ausgestattet.

- Version mit außermittigem Wappen „HOCHDORF“
- Eingesetzte, filigrane Ätzteile wie Lüftungsgitter und Scheibenwischer
- Feine Speichenräder und Stromabnehmer



Photo: D. Schärer

Unterwegs im Cisalpino





Photo: D. Schärer

Die 1993 gegründete Cisalpino AG war eine Bahngesellschaft mit Sitz in Muri bei Bern. Sie war ein Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Trenitalia. Cisalpino, abgekürzt CIS, war gleichzeitig die Bezeichnung der Gesellschaft und der von ihr betriebenen Züge.

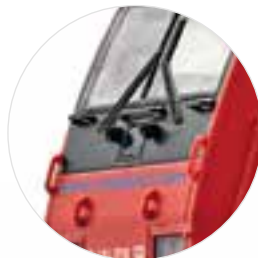
Für einige Verbindungen zwischen der Schweiz und Italien setzte das Unternehmen herkömmliche mit Lokomotiven bespannte Züge ein. Diese wurden hauptsächlich mit EuroCity-Grossraumwagen der SBB, sowie anderen Wagentypen auch der FS, gebildet. Ein Teil davon erhielt einen Cisalpino-Lackierung. Im August 2005 mietete Cisalpino Lokomotiven der Baureihe Re 484 der SBB Cargo. Diese wurden für den grenzüberschreitenden EuroCity-Verkehr zwischen Bern, Genf und Mailand verwendet. Der Entfall des Lokomotivwechsels an der Grenze verkürzte die Übergangs- und Gesamt-reisezeit.

Die Lokomotiven waren mit einem markanten Look in Silber, Rot und Hellblau gestaltet. Erstmals verkehrten damit Re 484 planmäßig vor Reisezügen. Durch die Lieferverzögerung neuer Triebzüge verblieben die sechs Maschinen bis Ende 2007 im Cisalpino-Einsatz.

Elektrolokomotive Re 484 018-7



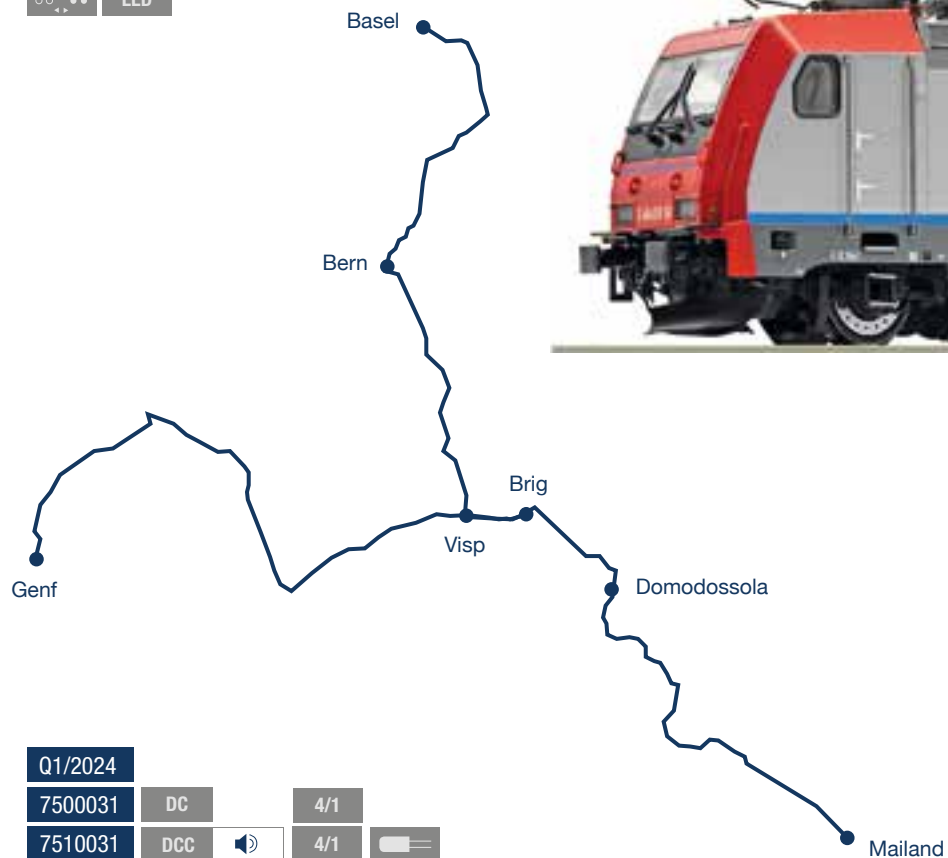
CISALPINO



Ep	V
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



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

Q1/2024				
7500031	DC		4/1	
7510031	DCC		4/1	
7520031	AC		3/2	

3-tlg. Set 1: Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200032

3-tlg. Set 2: Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200033

Elektrolokomotive 420 501-9



BLS

Ep	VI
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500028	DC	4/1	
7510028	DCC		4/1
7520028	AC		3/1



Photomontage

Die 1966 für die SBB gebaute Re 4/4 II 11110 wurde zusammen mit fünf weiteren Maschinen Ende 2004 an die BLS verkauft. Die Re 420 501 war nicht nur die erste silberne BoBo, sie war auch die Einzige, welche anfangs mit SBB-Nummer, jedoch bereits mit BLS-Logo bei den SBB verkehrte. Bei der BLS konnte die Lok im Personen- wie auch Güterverkehr eingesetzt werden. Das Cargo Einsatzverbot galt lediglich für die Nummern 507–512. Ebenfalls ist die 501, die letzte Re 420 welche die BLS verlassen hat und an den Verein Extrazug.ch übergang. Dort soll sie in Zukunft wieder grün werden.

- 1. Bauserie der Re 4/4 II
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Typenschild als Ätzteil ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung sowie Maschinenraumbelichtung

Elektrolokomotive 485 012-9



BLS CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2024

70336	DC	4/1	
70337	DCC		4/1
78337	AC		3/2



Photomontage

- Ausführung im aktuellen Alpinisten-Design
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung



Photo: R. Auerweck

2-tlg. Set: Elektrolokomotiven 421 373-2 und 421 381-5



WRS



Photomontage

- Beide Lokomotiven vollwertig ausgestattet
- Mit CH und D Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Unterschiedliche Farbe der Dachleitungen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

Q2/2024

7500045

DC

8/2

7510045

DCC



8/2



7520045

AC



6/2



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 1216 903-5



ČD

Ep	VI
II	225
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Q1/2024			
7500012	DC	4/1	
7510012	DCC	4/1	
7520012	AC	3/2	

Die Tschechische Staatsbahn hat im September 2019 von der Rail Transport Service GmbH (RTS) die Lokomotiven 1216 902 und 903 gekauft. Nach einer gründlichen Revision und Neulackierung im aktuellen Najbrt-Design sind sie nun meistens im EuroCity-Verkehr im Einsatz.

- „Najbrt“-Design
- Aufwendiger Dachgarten mit vier Stromabnehmern
- Fein detailliertes Modell mit separat montierten Griffstangen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

3-tlg. Set: Eurofima-Wagen



ČD

Ep	VI
II	909
40420	
40196	



ABmz 346



Bmz 226



Bmz 229

Q1/2024
6200002

- Fensterrahmen vorbildgerecht in verschiedenen Farben
- Drehgestelle unterschiedlicher Bauart

Anfang der 1960er Jahre bestand bei den ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) ein Bedarf an neuen, leistungsfähigen Güterzug-Elektrolokomotiven für das 3-kV-Gleichstromsystem im Norden und Osten des Landes. Die Erfahrungen mit den Maschinen der Reihen E 499.0 und E 499.1 – ursprünglich als Universallokomotiven entwickelt – zeigten, dass diese im Personenzugdienst besser ausgenutzt werden konnten.

Im Zuge dessen wurde schon während der Produktion die Lokomotive E 499.157 für den Einsatz im Güterzugdienst modifiziert und als E 469.001 bezeichnet. Diese Lok hatte die gleiche Leistung, wurde jedoch vom Hersteller mit einem geänderten Radsatzgetriebe ausgestattet. Außerdem wurde die Dienstmasse durch ein Ballastgewicht auf 88 Tonnen angehoben. Die Serienmaschinen hatten einen geänderten Lokomotivkasten. Im Gegensatz zur E 499.0 mit sechs kreisförmigen Fenstern je Seitenteil, wurden bei den Lokomotiven der Reihen E 499.1 und E 469.1 vier eckige Fenster eingebaut. Bei einer Dauerleistung von 2.032 kW erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Insgesamt wurden von Skoda 85 Lokomotiven an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen geliefert.

Die Lokomotiven waren hauptsächlich für die Bespannung von Güterzügen auf Hauptstrecken mit geringer Neigung im Einsatz. Ihr bevorzugtes Einsatzgebiet waren die Kohleganzzüge auf den Strecken aus dem nordböhmischen Braunkohlebecken nach Osten, aber auch in der Slowakei waren sie von den 1960er bis zu den 1990er Jahren im Einsatz. Durch die Ableitung von der Reihe E 499.1 besaßen die Maschinen eine elektrische Zugheizung und konnten damit auch mit Personenzügen eingesetzt werden. Der Hauptgrund für den geringen Einsatz vor Personenzügen war ihre niedrige Höchstgeschwindigkeit. Die meisten elektrifizierten Strecken hatten seit den 1960er Jahren eine maximale Streckengeschwindigkeit von 100 oder 120 km/h. Daher waren die Lokomotiven der Reihe E 469.1 für Personenzüge zu langsam. Dennoch konnte man sie auch des Öfteren auf ausgewählten Strecken im Personenzugdienst beobachten.

Im Jahr 1988 wurde die Reihen-Bezeichnung E 469.1 in 121 geändert. Einige Fahrzeuge gelangten auch zur slowakischen Bahngesellschaft ZSSK. Mehrere Maschinen wurden in der Zwischenzeit modernisiert und von privaten Betreibern erworben.

Elektro lokomotive

E 469.1, ČSD





Photo: O. Řepka

Elektrolokomotive E 469.1



ČSD

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Škoda/SOA Plzen

- Ausführung der Skoda Werkstype 43E
- Ausführung im Lieferzustand
- Lokschilder als Ätzteile beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q4/2024				
7500082	DC		4/1	
7510082	DCC		4/1	
7520082	AC		3/2	

Elektrolokomotive 383 006-4



ČD Cargo

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Aufwendige Bedruckung
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

Q2/2024				
7500041	DC		4/1	
7510041	DCC		4/1	
7520041	AC		3/1	

Über ein halbes Jahrhundert lang dauerte die Einsatzgeschichte der E 44 (ab 1968 bei der DB Baureihe 144). Das ist sehr beachtlich. Zwar waren die Maschinen dieser Baureihe nicht so große Stars wie die jüngeren E 18/E 19, doch immerhin wichtige Meilensteine in der deutschen Lokomotivbauentwicklung und gewissermaßen „Mädchen für alles“, die praktisch vor jedem Zug anzutreffen waren und mit fast jeder anderen Lokomotive „gemeinsame Sache“ machten – sprich Vorspann. Und – für den Modellbahner besonders wichtig – eine Lokomotive mit Charakter.

In den 1920er Jahren war man zu der Erkenntnis gelangt, dass die Weiterverfolgung der Entwicklung von E-Loks mit Stangenantrieb nicht zweckmäßig sei und wandte sich dem Einzelachsantrieb im Allgemeinen (E 16) und speziell dann der Drehgestellbauweise zu. Bei der Deutschen Reichsbahn konnte man sich auf positive Erfahrungen von Drehgestell-Lokomotiven (z. B. bay. EG 1/ später E 73) stützen, doch glaubte man zunächst, dem Tatzlagerantrieb keine höheren Geschwindigkeiten zumuten zu können.

Um weitergehende Erfahrungen mit Drehgestell-Lokomotiven zu sammeln, wurden in den Jahren 1930/31 bei verschiedenen Herstellern drei Versuchslokomotiven konstruiert, die der Reichsbahn zur Erprobung übergeben wurden. Nach umfangreichen Testreihen stellte sich heraus, dass sich die E 44 001 (Siemens) und 44 101 (Maffei- Schwarzkopf/BMG) bewährten. Als Basis für die Serienmaschinen diente folglich die überarbeitete Konstruktion der E 44 001. Zwischen 1932 und 1954 wurden insgesamt 187 Lokomotiven in Dienst gestellt. Sieben Maschinen wurden noch nach dem Krieg von der DB beschafft. Ihre Leistung betrug 2.200 kW, ihre Höchstgeschwindigkeit 90 km/h.

Die E 44 – aus der die Baureihen E 44.5, E 93 und E 94 weiterentwickelt wurden – darf mit Recht als eine der zuverlässigsten und erfolgreichsten Elektrolokomotiven bezeichnet werden, verhalf sie doch der Drehgestellbauweise und dem Tatzlagerantrieb zum Durchbruch. Die Familie der E 10, E 40, E 41 und E 50 wäre ohne die E 44 undenkbar.

Elektro lokomotive

BR 144, DB



Photo: U. Budde



Elektrolokomotive 144 029-6



DB

Ep	IV
	176
	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!

Q3/2024			
7500078	DC		4/1
7510078	DCC		4/1
7520078	AC		3/2

- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Freier Führerstands-Durchblick
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung

Im Detail



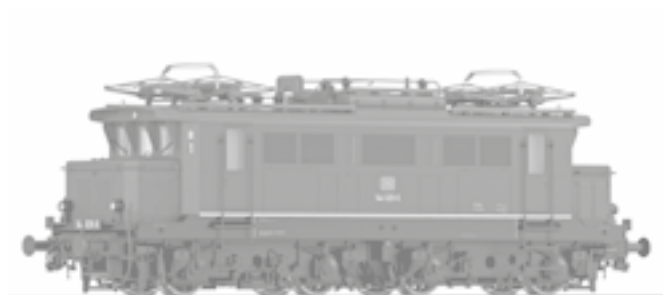
Führerstand mit angesetzten Details



Separat angesetzte Scheibenwischer



Originalgetreue Umsetzung der Lampen



Stromabnehmer SBS 10 aufwendig umgesetzt und unsichtbar befestigt



Exakte Nachbildung der Drehgestellblenden



Dem Vorbild entsprechende Nachbildung des Maschinenraums



Feine Gravuren

2-tlg. Set: Elektrolokomotiven 151 094-0 und 151 117-9



DB

Ep	IV
	448
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Zu den besonderen Leistungen der Baureihe 151 zählte jahrzehntelang die Beförderung der schwersten Erzzüge Westeuropas zwischen den Nordseehäfen und den Stahlwerken Peine-Salzgitter sowie ins Saarland. Die Züge erreichten Lasten von bis zu 5.700 Tonnen. Dabei wurde ausschließlich in Doppeltraktion und mit automatischer Kupplung gefahren, da die herkömmliche Schraubenkupplung den hohen Zugkräften nicht standgehalten hätte.

- Beide Lokomotiven vollwertig ausgestattet
- Passend zu den Wagensets Art. Nr. 77030, 77031
- Kupplung der Bauart AK69e beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q1/2024				
70407	DC		12/4	
70408	DCC		12/4	
78408	AC		8/4	

3-tlg. Set 1: Erzwagen



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Photomontage

- Einsatz in Ganzzügen zum Erztransport
- Funktionsfähige automatische Kupplungen der Bauart AK69e beiliegend
- Art. Nr. 77031: Geänderte Betriebsnummern

Q1/2024

77030



3-tlg. Set 2: Erzwagen



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Photomontage

- Einsatz in Ganzzügen zum Erztransport
- Funktionsfähige automatische Kupplungen der Bauart AK69e beiliegend
- Art. Nr. 77030: Geänderte Betriebsnummern

Q1/2024

77031

Der „Hispania-Express“ war ein traditionsreicher, internationaler Schnellzug, eingeführt 1963 zwischen Kopenhagen und Port Bou an der französisch-spanischen Grenze mit einem Laufweg über Hamburg, Frankfurt(M), Basel, Genf, Lyon und Narbonne.

Seit 1969 begann und endete er in Hamburg und wurde in Deutschland ab diesem Zeitpunkt als „beschleunigter Schnellzug“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gefahren, wie sonst nur TEE- und F- bzw. IC-Züge. Im Sommer 1979 wurde der Zug zum doppelklassigen Intercity „Hispania“ nur noch bis Genf, ab Basel aber weiterhin mit Kurswagen nach Port Bou.

Der Zug wird für das Fahrplanjahr 1976/77 nachgebildet, da der „Hispania“ in diesem Jahr besonders viele Wagen der 1./2. Klasse (ABüm) mitführte, den typischen Kurswagen der Deutschen Bundesbahn. Durchgehend in den siebziger Jahren wurde im „Hispania“ ein klimatisierter TEE-Speisewagen der Bauart WRümz 135 eingesetzt. Sein Dachstromabnehmer war ideal, um die elektrische Küche auch bei den Lokwechseln in Frankfurt(M), Basel, Delémont und Lausanne ohne Unterbrechung betreiben zu können.

Zum Erreichen der 160 km/h waren eine Bespannung mit der Baureihe 103 und eine weitgehende Ausstattung der Wagen mit Magnetschienen-Bremsen erforderlich. Bei den Sitzwagen mischten sich auch erste Exemplare in ozeanblau/beige in den bunten Zugverband.

Ab Basel kamen bei den SBB Loks der Reihen Re 4/4^{II} und Re 6/6 zum Einsatz.

„Hispania-Express“

DB





Elektrolokomotive 103 002-2



DB



Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Vorserienausführung mit Scherenstromabnehmern
- ▶ Betriebszustand: bis 1976
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung
- ▶ Passende Lok zum D 377 „Hispania-Express“, Art. Nr. 6200051, 6200052, 6200053

Q3/2024				
7500064	DC		6/2	
7510064	DCC		6/2	
7520064	AC		4/2	

3-tlg. Set 1: D 377 „Hispania-Express“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



Aüm 203



BDüm 273

Photomontage

- ▶ Alle Wagensets im Zustand Mitte der siebziger Jahre
- ▶ Erstgebauter Büm 234 ohne Dampfheizung
- ▶ Erstgebauter BDüm 273 ohne Dampfheizung
- ▶ Wagenlauf Hamburg – Basel/Genf

Q3/2024

6200051

3-tlg. Set 2: D 377 „Hispania-Express“



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Büm 234



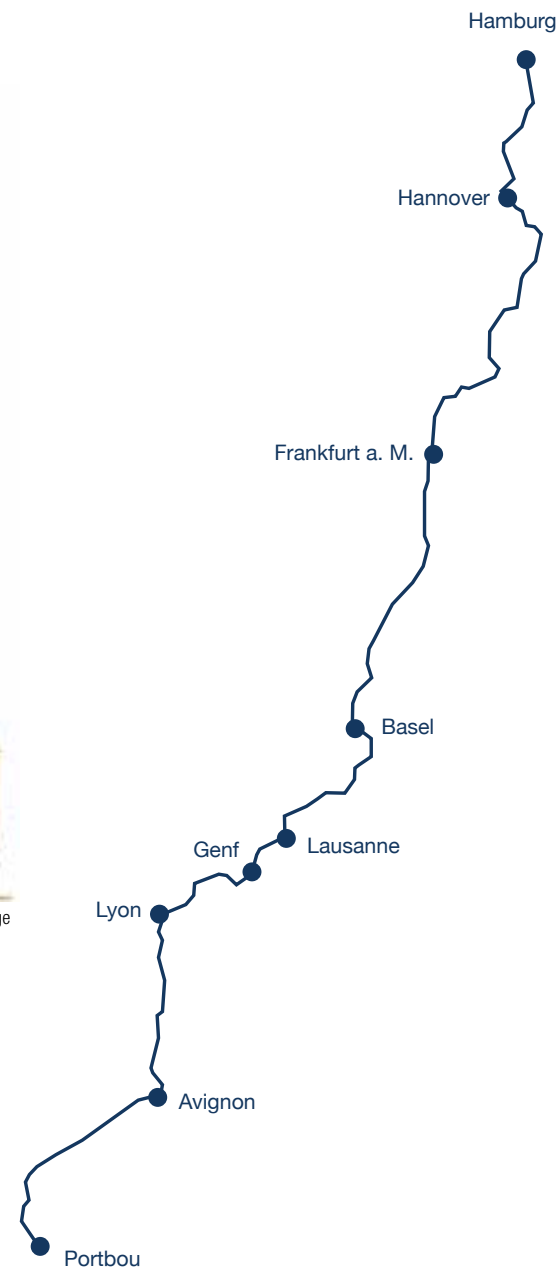
ABüm 225



WRümz 135

Photomontage

- Erstgebauter ABüm 225 ohne Dampfheizung
- Erstgebauter WRümz 135 mit Stromabnehmer und TEE-Schriftzug
- Wagenlauf Hamburg – Genf



Q3/2024

6200052

3-tlg. Set 3: D 377 „Hispania-Express“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



ABüm 225



ABüm 225

Photomontage

- Letztgebauter ABüm 225
- Wagenlauf Hamburg – Port Bou/Chur

Q3/2024

6200053



Elektrolokomotive 110 504-8



DB AG

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Neben der Baureihe 103 zählte die Baureihe 112 in beige-roter Lackierung sicher zu den elegantesten Erscheinungen im DB-Fuhrpark der 1970er und 80er Jahre. Im November 1994 wurde 114 504 in 110 504 umnummeriert und war im Raum Stuttgart im Nahverkehr im Einsatz. Bei Eisenbahnfans war die Lok aufgrund ihrer besonderen Lackierung ein besonders oft fotografiertes Zugferd.

- Ausführung in beige-roter Lackierung mit DB AG-Logos
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2024			
7500017	DC		4/1
7510017	DCC		4/1
7520017	AC		3/2

3-tlg. Set 1: Nahverkehrswagen



DB AG

Ep	V-VI
	909
	PluX22
	R2
	LED
	40196
	40420



Bn 463



Bn 447



ABn 417.0

Photomontage

- Wagen im Zustand Ende der 1990er Jahre
- Steuerwagen in der Umbauvariante Hannover aus 1989
- Sitzwagen Bn und ABn in der Umbauvariante OFV
- Passend zur Elektrolokomotive 110 504, Art. Nr. 7500017, 7510017, 7520017
- Detaillierte Informationen zu den Bauartunterschieden auf der ROCO-Website

Q2/2024

6200034

2-tlg. Set 2: Nahverkehrswagen



DB AG

Ep	V-VI
	606
	40196
	40420



Bn 719



Bnr 725

Photomontage

- Wagen im Zustand Ende der 1990er Jahre
- Aufwendige Bedruckung im typischen Pfauenaugen-Muster
- Beide Wagen mit ozeanblauem Langträger
- Detaillierte Informationen zu den Bauartunterschieden auf der Roco-Website

Q2/2024

6200035



Elektrolokomotive 141 278-2



DB

Ep	IV
	180
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7500056	DC		4/1	
7510056	DCC		4/1	
7520056	AC		2/2	

- Erstmals mit Mehrfachdüsen-Lüftungsgittern
- Geätzte Laufstege und Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 180 004-4



DR

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7500052	DC		4/1	
7510052	DCC		4/1	
7520052	AC		3/1	

- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung





Elektrolokomotive BR 101



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024			
7500067	DC	4/1	
7510067	DCC	4/1	
7520067	AC	3/1	

ROCO setzt nach der großen Beliebtheit der 101 019 die Kooperation mit Fahrtziel Natur fort! Ab dem Frühsommer 2024 wird eine weitere Lokomotive die Botschaft eines klimafreundlichen und vor allem autofreien Tourismus auf den großen Seitenflächen tragen. Exklusiv bei ROCO wird das besondere Modell der Fahrtziel Natur Lokomotive ab Herbst 2024 erhältlich sein. Sichern Sie sich dieses besondere Modell für Ihre Sammlung!

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

Fahrtziel natur



Elektrolokomotive 185 389-4



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2024			
7500015	DC	4/1	
7510015	DCC	4/1	
7520015	AC	3/2	

- Besonders aufwendige Bedruckung im CO₂-Design
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- Offiziell lizenziert von der AUDI AG*

* Marken, Geschmacksmuster und Urheberrechte werden mit Zustimmung des Eigentümers AUDI AG verwendet.

Elektrolokomotive 155 138-1



RAILPOOL

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
70468	DC		6/2	
70469	DCC		6/2	
78469	AC		4/2	

- Erstmals mit eckigen Puffern
- Einsatz deutschlandweit im Güterverkehr bei verschiedenen Verkehrsunternehmen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 155 239-7



EBS

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7500059	DC		6/2	
7510059	DCC		6/2	
7520059	AC		4/2	

Ab 1977 beschaffte die Deutsche Reichsbahn 270 Serienlokomotiven der Baureihe 250 (später BR 155) für den schweren Güterzugdienst. Durch den Verzicht auf strömungsgünstige Rundungen, die bei der geringen Höchstgeschwindigkeit vernachlässigbar sind, bekam sie den Spitznamen „Strom-Container“ oder „Backstein“.

- Fortsetzung der EBS-Serie im neuen Design
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit DESIGN und anTrack



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 818-2



SIEMENS

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Q1/2024			
7500040	DC	4/1	
7510040	DCC	4/1	
7520040	AC	3/1	

- Ausführung als SIEMENS Werbeträger
- Europaweiter Einsatz bei verschiedenen EVU
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 193 997-4



TX LOGISTIK

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

„Wir bringen die Kraft von 8.500 Pferden auf die Schiene“ – lautet der Slogan auf den Seitenwänden der Vectron-Mehrsystemlokomotive. Das Grundmotiv der Beklebung sind die handgezeichneten Silhouetten von Pferden. Die Lokomotive des Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik ist von Railpool gemietet und in Deutschland, Österreich sowie Ungarn im Einsatz. Es ist bereits die dritte Lokomotive, die ein Werbemotiv mit Anspielung auf die Pferdestärken der Güterzugmaschinen macht.

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

Q2/2024			
70064	DC	4/1	
70065	DCC	4/1	
78065	AC	3/1	

Elektrolokomotive 189 112-6



AKIEM

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024			
7500057	DC	4/1	
7510057	DCC	4/1	
7520057	AC	2/2	

Die Akiem S.A.S. mit Sitz in Saint-Ouen bei Paris ist eine französische Leasinggesellschaft für Lokomotiven. Das Unternehmen ist einer der führenden Vermieter von Lokomotiven auf dem kontinentaleuropäischen Bahnmarkt. Akiem ist im Besitz von über 750 Lokomotiven von verschiedenen Herstellern.

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

Elektrolokomotive 186 444-6



LOKOMOTION

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q4/2024			
7500074	DC	4/1	
7510074	DCC	4/1	
7520074	AC	3/2	

- Zweifarbiges Schienenräumer
- Mit separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Elektrolokomotive 386 012-9



Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Metrans ist einer der führenden europäischen Anbieter intermodaler Containertransporte im Seehafen-Hinterlandverkehr. Das Unternehmen besitzt 43 Elektrolokomotiven der Baureihe 186. Die Loks sind in Tschechien registriert und als Baureihe 386 eingereiht.

- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2024				
7500016	DC		4/1	
7510016	DCC		4/1	
7520016	AC		3/2	

Elektrolokomotive 193 402-5



ALPHATRAINS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7500039	DC		4/1	
7510039	DCC		4/1	
7520039	AC		3/1	

Alpha Trains ist der führende Vermieter von Schienenfahrzeugen in Europa. Das Unternehmen besitzt mehr als 950 Lokomotiven und Triebzüge. Im November 2022 hat Alpha Trains 15 weitere Vectron Lokomotiven bestellt. Die neuen Vectron MS- und AC-Lokomotiven mit einer maximalen Leistung von 6,4 Megawatt und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ergänzen die bestehende Alpha Trains-Flotte. Die Loks kommen unter anderem im Verkehr Deutschland – Österreich – Italien zum Einsatz.

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive BB 9338



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024		
7500046	DC	4/1
7510046	DCC	4/1

1968/69 wurden von den SNCF 40 Stück dieser leistungsfähigen Universallokomotiven angeschafft. Sie wurden im hochwertigen Reisezugsdienst ebenso wie für die Beförderung von Schnellgüterzügen eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 160 km/h bei einer Leistung von 4.240 kW.

- ▶ Mit filigranen Stromabnehmern
- ▶ Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive BB 7290



SNCF

Ep	IV-V
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q2/2024		
7500043	DC	4/1
7510043	DCC	4/1

- ▶ Vorbildgerecht mit gravierten Betriebsnummern an den Seitenwänden und Klebeziffern auf der Front
- ▶ Lokomotive zur Beförderung von Talgozügen in Frankreich mit rot ausgeführten Teilen an den Puffern
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fern-, Park- und Warnlicht sowie einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 185 552-7



SNCF

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024			
7500053	DC	4/1	
7510053	DCC	4/1	
7520053	AC	3/2	

Die Lokomotiven 185 551 – 557 waren, gemeinsam mit den DB-185ern, die ersten TRAXX-Vertreter mit Frankreich-Zulassung. Sie wurden 2005/06 in schwarzer Lackierung an MRCE geliefert. Im Dezember 2022 wurde der Nightjet-Verkehr Paris – Köln – Wien eingeführt. Die Nachtverbindung wird gemeinsam von der SNCF und den Österreichischen Bundesbahnen betrieben. Vor den Zügen kommen unter anderem auch speziell gestaltete Maschinen zum Einsatz.

- Ausführung in Beklebung für Nightjet-Verkehr
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: M. van der Velden

Elektrolokomotive E.656.009



FS

Ep	V
	210
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7500058	DC		4/1	
7510058	DCC		4/1	

Die Baureihe E.656 ist eine sechssachsige italienische Elektrolokomotiv-Baureihe mit dem Spitznamen „Caimano“ (deutsch: Kaiman). Es ist eine Weiterentwicklung der Typen E.636, E.645 und E.646 mit ebenfalls geteiltem Lokkasten. Sie besitzen jedoch gegenüber der Type E.636 geänderte Achs- und Drehzapfenabstände. Die hohe Zugkraft und die Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h ermöglichen einen Einsatz vor Reise- und Güterzügen.

- Ausführung mit horizontalen Stoßdämpfern
- Stromabnehmer FS Type 52 mit gebogenem Schleifstück
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive E412 013


MERCITALIA
RAIL

Ep	VI
	223
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024				
70464	DC		4/1	
70465	DCC		4/1	
78465	AC		3/2	

- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle, LED-Spitzenlicht und als Soundmodell erhältlich
- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht





Photo: M. Schmid

Elektrolokomotive RC4 1139



ITAB

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
7500008	DC		4/1	
7510008	DCC		4/1	
7520008	AC		3/2	

Um das gestiegene Transportaufkommen besser bewältigen zu können, kaufte der schwedische Bahnbetreiber Inlandståg 2019 eine Elektrolokomotive von Green Cargo. Die neu als RC4 1139 bezeichnete wurde bei Tagab mit einem auffälligen roten Design versehen. Im Zuge dessen erhielt, die 1975 von ASEA gebaute Lokomotive, den Namen Elektra.

- Dachkante mit breiten, zusätzlichen Kastenlüfter-Aufbauten
- Ausgerüstet mit Norrland-Bahnräumer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 9902



RAILEXPERTS

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024				
7500089	DC		4/1	
7510089	DCC		4/1	
7520089	AC		2/2	

In Kooperation mit ROCO erstrahlt eine Elektrolokomotive der Serie 1600 in einem auffälligen Design. Passend zu den Kinderbüchern „Tommie und Tess“ wird eine attraktive Botschafterlok umgesetzt. Liebliche Motive aus den beliebten Kinderbüchern zieren die Seitenflächen der Lok und machen sie zu einem absoluten Muss für jeden Sammler.

- Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 1207



NS

Ep	III
II	208
PluX22	
R2	
NL	
LED	



Photomontage

- Fein detaillierte Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- Passende Lok zum Plan D-Wagenset, Art. Nr. 6200049

Q1/2024			
7500051	DC	6/1	
7510051	DCC	6/1	
7520051	AC	4/2	

4-tlg. Set: Reisezugwagen „Plan D“



NS

Ep	III
II	1032
40360	
40196	



AB



C



C



RD

Photomontage

Q2/2024
6200049

Elektrotriebzug Plan V 466



KAREL

Ep	VI
	599
	PluX22
	R3
	LED



Q4/2024				
7700009	DC		2/1	
7710009	DCC		2/1	
7720009	AC		2/1	

Elektrolokomotive 1619



RAILLOGIX

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7500068	DC		4/1	
7510068	DCC		4/1	
7520068	AC		2/2	

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die NS die vierachsigen Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Mit einem Dienstgewicht von 83 t leisteten sie 4.540 kW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

Auch der Logistikdienstleister Raillogix betreibt Lokomotiven aus dem ehemaligen Fuhrpark der Niederländischen Staatsbahnen. Das Unternehmen organisiert Bahntransporte für verschiedene Güter wie Container, Metalle, Schüttgut und Konsumgüter.

- Ausführung ohne Klimaanlage
- Mit Signalhornkasten
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photomontage

Die Stiftung „De Karel“ hat die Aufgabe, das industrielle Kulturerbe zu erhalten, wobei der Schwerpunkt auf historischem Eisenbahnmateriale liegt. Nicht nur durch Wartung, sondern auch durch den Betrieb. Der Betrieb des Zuges führt dazu, dass er sichtbar für die niederländische Kultur erhalten wird. Die Karel-Stiftung konzentriert sich außerdem auf den Erhalt von Erbschaften und Vermächtnissen. Alle Erlöse kommen der Erhaltung der Zuggarnitur „De Karel“, der Aufrechterhaltung der Bescheinigung und der KWF-Krebs-hilfe zugute.

- ▶ Von jedem verkauften Modell geht eine Spende an die Karel Stiftung
- ▶ Innenbeleuchtung ab Werk serienmäßig eingebaut, nur im Digitalbetrieb schaltbar
- ▶ Design von Jesse van de Meulen



Photo: L. Cuijpers

Elektrolokomotive EU46-523



PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

2022/23 erhielt PKP Cargo fünf weitere Lokomotiven vom Typ Vectron MS. Anders als die zuvor gelieferten grau lackierten Loks erhielten sie das blaue PKP Cargo-Design. Sie sind für Polen, Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei und Ungarn zugelassen.

- **Aktuelles PKP Cargo-Design**
- **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Q1/2024				
70057	DC		4/1	
70058	DCC		4/1	
78058	AC		3/1	



Photo: B. Paha



Photo: L. Nilsson

Elektro lokomotive

Rm, SJ

Die nördlich des Polarkreises verlaufende Erzbahn (Malmbana) vom norwegischen Erz-
hafen Narvik über das nordschwedische Kiruna bis nach Luleå an der Ostsee ging 1903
über die ganze Länge in Betrieb. Der elektrische Betrieb auf der Erzbahn reicht bis ins Jahr
1922 zurück, als die erste elektrische Lokomotive auf der Strecke in Dienst gestellt wurde:
zuerst auf der Strecke von Kiruna nach Luleå, im Jahr darauf nach Narvik. Die Nutzung der
elektrischen Energie als Antrieb von Lokomotiven ermöglichte von Beginn an, 40 Prozent
schwerere Erzzüge zu fahren als noch zu Dampfzeiten, obwohl die Schwedischen Staats-
bahnen Statens Järnvägar (SJ) fünfachsige Schlepptenderlokomotiven der Baureihe R
einsetzten – die einschließlich Tender ein Dienstgewicht von 130 Tonnen erreichten.

Als Ablösung für die dreiteiligen Elektrolokomotiven mit Stangenantrieb der Baureihe
Dm3 wurden in den 1970er-Jahren sechs Einheiten Rm 1257 – 1262 auf Basis der Rc4
für den Erzverkehr auf der Strecke Kiruna – Narvik gebaut, mit höherem Gewicht, anderer
Übersetzung und geringerer Höchst-Geschwindigkeit (nur 100 statt 135 km/h). Durch den
Einbau von Ballast wurde das Dienstgewicht auf 92 Tonnen erhöht. Dem entsprechend
mussten auch die Drehgestelle stabiler ausgeführt und die Bremsanlage verstärkt werden.
Für den Erzverkehr war auch noch die obligatorische Zentralkupplung und die Erzzugwagen-
bremse erforderlich.

Der im restlichen Schweden bewährten Rc-Familie blieb auf der Malmbana der Erfolg
vorenthalten. Rein rechnerisch hätte für die 5.200 Tonnen schweren Erzzüge eine Doppel-
traktion genügen müssen. Auf Grund der hohen Schleuderneigung waren jedoch drei Rm
für die Traktion erforderlich. Der Einsatz erfolgte anfangs in Dreifachtraktion Rm+Rm+Rm,
später wurde die Zusammenstellung in Rm+Rc4+Rm geändert. Die Erwartungen wurden
nicht erfüllt, sodass die altbewährten Dm3 weiterhin die Erzzüge zogen und die Rm nach
einigen Umbauten als einzelne Einheiten im regulären Güterzugdienst eingesetzt wurden.

2-tlg. Set: Elektrolokomotiven Rm



SJ

Ep	IV
	358
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

n:
formvariante

Q3/2024				
7500048	DC		8/2	
7510048	DCC		8/2	
7520048	AC		6/4	

- Ausführung im Originalzustand
- Vorbildgerechte Front mit Nachbildung der automatischen Kupplung
- Beide Lokomotiven vollwertig ausgestattet
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Im Detail



Gummigefasste Stirnfenster



Mit zusätzlichen Dachlüftern



Schmale Lüfter an den Seitenwänden



Separat angesetzte Spiegel



Vorbildgerechte Radsätze ohne Scheibenbremsen



Front mit zusätzlichen Schläuchen ausgestattet

4-tlg. Set 1: Erzwagen



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Photomontage

Q2/2024

6600068

Gilt für alle Wagen auf dieser Seite:

- Mit authentischer Erzbeladung
- Filigran ausgeführte Modelle mit separat angesetzten Teilen

4-tlg. Set 2: Erzwagen



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Photomontage

Q2/2024

6600069

Elektrolokomotive 193 580-8



BUDAMAR

Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Photomontage

Q3/2024

7500063

DC

4/1

7510063

DCC



4/1



7520063

AC



3/1



Mit der Vectron-Lokomotive 193 580 begann die Budamar Group die Design-Serie mit geschützten Tieren. Das neue Design der Vectron Lokomotiven unterstreicht die Tatsache, dass der Schienenverkehr einen verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt darstellt. 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
- Mit geschwungenen Türgriff
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit Rikola DESIGN



DIESEL

lokomotieven

Diesellokomotive 2043.33



ÖBB

Ep	IV
	182
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
7300038	DC		4/1	
7310038	DCC		4/1	
7320038	AC		2/1	

Mitte der 1960er Jahre wurde von den ÖBB eine neue Diesellokomotivreihe in Auftrag gegeben um die Dampflokomotiven der Reihen 52, 77 und 93 zu ersetzen. Nach einigen Prototypen wurde von den Jenbacher Werken die Reihe 2043 mit einem 1.500 PS leistenden Zweitakt-Dieselmotor geliefert. Ursprünglich war sie für 100 km/h zugelassen, später für 110. Mit 17 t Achsdruck war sie auch für den Einsatz auf Nebenbahnen geeignet.

- Authentische Ausführung mit roten Rädern
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Diesellokomotive 2062 007-6



ÖBB

Ep	IV-V
	92
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7310031	DCC		2/1	
7320031	AC		2/1	

n:
formvariante

- Ausführung mit drittem Spitzenlicht und Verschiebfunkantenne
- Motorvorbau und Getriebeblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Diesellokomotive 2016 921-6



ADRIA TRANSPORT

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024			
7300037	DC		4/1
7310037	DCC		4/1
7320037	AC		2/2

Die Adria Transport wurde 2005 als Joint Venture durch die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) und der Betreibergesellschaft des Hafens Koper (Luka Koper) gegründet. Zum Fuhrpark gehören auch zwei dieselelektrische Lokomotiven Siemens Eurorunner (Hercules), die neben anderen Vorteilen die auf der Strecke Koper–Prešnica–Divaca gegebene Stromversorgung nicht beansprucht, so dass mehr Züge auf der Strecke verkehren können. Die im Jahr 2012 in Betrieb genommene 2016 921 trägt den Namen „Ingrid“.

- 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



Photo: M. Schmid

Diesellokomotive 752 068-7



ČSD/ČD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q1/2024		
7300026	DC	4/1
7310026	DCC	4/1

Diesellokomotive T 478 1184



ČSD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q2/2024		
7300028	DC	4/1
7310028	DCC	4/1

Die Baureihe T 478.1 war eine dieselelektrische Universallokomotive der ČSD. Von 1966 bis 1971 wurden insgesamt 230 Lokomotiven der Reihe T 478.1 und 82 Lokomotiven der Reihe T 478.2 geliefert. Die Güterzugvariante T 478.2 (ab 1988: Reihe 752) hatte an Stelle des Heizkessels ein Ballastgewicht eingebaut. In den 1990er Jahren gab es einige bunte Bardotkas mit zum Teil interessanten Lackierungen. Die im Güterzugdienst verwendete 752 068 erhielt eine Farbgebung, die an den Ende 1964 fertiggestellten Prototyp T 478.1002 angelehnt war.

► Mit beiliegenden geätzten Schildersätzen für ČSD- und ČD-Version

Die Baureihe T 478.1 war eine dieselelektrische Universallokomotive der ČSD. Von 1966 bis 1971 wurden insgesamt 230 Lokomotiven der Reihe T 478.1 geliefert. Ein eingebauter Dampfheizkessel sorgte für die Zugheizung. Die ausladenden Vorbauten unter den Frontfenstern brachten ihr schnell den Spitznamen „Bardotka“ ein, frei nach Brigitte Bardot, der französischen Schauspielerin.

Die Lokomotiven haben im Laufe der Zeit einige Farbvarianten durchwandert. Ab Mitte der 1970er Jahre wurde für ČSD-Dieselfahrzeuge die erste Einheitsfarbgebung umgesetzt. Dabei wurde der Lokkasten kirschrot sowie Dach und Fahrwerk grau lackiert.

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

Diesellokomotive T 679.1



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300040	DC		6/2	
7310040	DCC		6/2	

- Erstmals vollständige Bremsluftleitungen mit vollständig ausgebildeten Luftbehältern
- Besonders authentische Nachbildung der Drehgestelle
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung

u:
update

Diesellokomotive Rh 742



ČD

Ep	V
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q2/2024				
7300014	DC		4/1	
7310014	DCC		4/1	

- Ausführung der 4. Serie mit gerippter Führerhaus-Seitenwand
- Freier Führerhaus-Durchblick
- Filigrane Sicherheitsgeländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung

n:
formvariante

Dieseltriebwagen M 152 0262 mit Beiwagen



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2024				
7700010	DC	2/0		
7710010	DCC		2/0	



Diesellokomotive 750 275-0



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
	LED



Photomontage

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 ČSD 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.

- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Im Einsatz vor Personen- und Güterzügen bis zu deutschen und österreichischen Grenzbahnhöfen**

Q2/2024			
7300034	DC	4/1	
7310034	DCC		4/1



Photomontage

Um die nicht mehr zeitgemäßen Triebwagen der Reihe M 131.1 abzulösen beschafften die Tschechoslowakischen Staatsbahnen neue zweiachsige Dieseltriebwagen mit der Reihenbezeichnung M 152.0. Die ab 1975 in Serie abgelieferten Fahrzeuge wurden von einem 155 kW starken Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Im Fahrgastabteil standen 56 Sitzplätze zur Verfügung.

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

Dieseltriebwagen 841 205-8



ČD

Ep	VI
293	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Um die nicht mehr zeitgemäßen Triebwagen der Reihe M 152.0 abzulösen, beschafften die Tschechischen Staatsbahnen neue Dieseltriebwagen des Typs RegioShuttle 1 von Stadler. Die klimatisierten Niederflurtriebwagen setzten ab 2012 neue Maßstäbe im tschechischen Regionalverkehr. Zwei Dieselmotoren mit je 265 kW beschleunigen den Triebwagen auf eine Spitzengeschwindigkeit bis zu 120 km/h.

- Ideal für Nebenbahnen
- Aufwendig gestalteter Innenraum

Q4/2024				
7700003	DC	2/1		
7710003	DCC	2/1		



Diesellokomotive Rh 742



ČD CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

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. Im Jahr 1998 wurde die Reihen-Bezeichnung T 466.2 in 742 geändert. Viele Lokomotiven sind bis heute für ČD Cargo auf dem tschechischen Schienen im Güterverkehr im Einsatz.

- Ausführung der 3. Serie mit gerippter Führerhaus-Seitenwand
- Freier Führerhaus-Durchblick
- Filigrane Sicherheitsgeländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2024				
7300004	DC		4/1	
7310004	DCC		4/1	
7320004	AC		3/2	

Dieselelektrische Doppellokomotive D311.01

Edition

n:
formvariante


DWM

Ep	II
	259
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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.

- Doppellok gebildet aus zwei fix miteinander gekuppelten Einheiten; beide Einheiten vollwertig mit Motor bzw. Sounddecoder ausgerüstet
- Rahmenblenden mit je 8 Sandkästen
- Mit Verdunkelungslampen
- Digitalversion mit motorisch angetriebenen Ventilatoren
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands-, Führerpult- und Schaltkastenbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

Q1/2024				
70113	DC		4/2	
70114	DCC		4/2	
78114	AC		4/2	

Dieselelektrische Doppellokomotive V 188 002



DB

Ep	III
	259
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Sie waren für den Transport schwerer Eisenbahngeschütze gebaut worden. Zwei Lokomotiven, die V 188 001 a/b und die V 188 002 a/b wurden nach dem Krieg von der Deutschen Bundesbahn weiter eingesetzt. Eine dritte Lokomotive diente als Ersatzteilspender. Sie bewährten sich im schweren Güterzug- und Schiebedienst, vorwiegend auf der Spessart-Rampe. 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.

- Epoche-IIIa-Ausführung mit Dachaufbau
- Doppellok gebildet aus zwei fix miteinander gekuppelten Einheiten; beide Einheiten vollwertig mit Motor ausgerüstet
- Rahmenblenden mit je 4 Sandkästen
- Digitalversion mit motorisch angetriebenen Ventilatoren
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands-, Führerpult- und Schaltkastenbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung

Q4/2024				
70117	DC		4/2	
70118	DCC		4/2	
78118	AC		4/2	

Wie kaum ein anderes Fahrzeug auf deutschen Schienen verkörperte die ehemalige DR-Baureihe 120 (bis 1970 noch als V 200 bezeichnet) die typischen Merkmale sowjetischen Lokomotivbaus: Der Fahrzeugkasten und die Konstruktion massiv und robust, womit auch extremste klimatische Bedingungen in manchen Gegenden der Sowjetunion berücksichtigt wurden, die Hauptbauteile aber trotzdem möglichst einfach, was die Wartung erleichtern sollte. Der Betriebseinsatz geriet jedoch „dank“ anfangs fehlender Schalldämmung unüberhörbar und angesichts dunkler Abgaswolken offensichtlich nicht gerade umweltschonend und kraftstoffsparend. Die ersten Maschinen wurden noch ohne Schalldämpfer auf dem Dach ausgeliefert, deshalb erhielten sie rasch die Spitznamen „Taigatrommel“ oder „Wumme“. Allerdings ist der Begriff „Taigatrommel“ nur von den deutschen Loks überliefert, in Tschechien wurden sie „Sergej“ und in Polen „Gagarin“ genannt. Trotzdem spielte die 120/V200 eine wesentliche Rolle beim Traktionswandel der Deutschen Reichsbahn (DR). Denn die DDR-Regierung beschloss Mitte der 1960er Jahre, die Verdieselung zu forcieren, als die Elektrifizierungsarbeiten zur Ablösung der Dampftraktion aufgrund von Materialmangel erheblich den ehrgeizigen Plänen „hinterherhinkten“.

Gemäß den Regularien innerhalb des RGW (Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe) sollten Diesellokomotiven in der Leistungsklasse ab 2.000 PS aus der Sowjetunion bezogen und nicht im eigenen Land produziert werden. Im Gegensatz zu anderen „Bruderländern“ nahm die DDR diese Vorgaben sehr ernst. 1966 kam es daher zur Bestellung einer ersten Serie einer Lokomotivtype, deren Hauptkomponenten von der seit den 1950er Jahren gebauten russischen Großdiesellok TE 3 abgeleitet wurden. Lieferant war das Lokomotivwerk „Oktoberrevolution“ in Lugansk, das mit einem Ausstoß von zeitweise über 1.000 Loks pro Jahr zu den größten Werken in der Sowjetunion gehörte. Die ersten Prototypen der neuen M62 (so die Bezeichnung für die ungarische Version) erschienen 1964, ab 1965 begann die Serienlieferung nach Ungarn (MAV: 288, GySEV: 6) und Polen, ein Jahr später auch für die Eisenbahnen in der Tschechoslowakei (625 Loks). Die DDR erhielt ihre ersten V 200 Ende 1966. Bis 1975 wurden insgesamt 378 Lokomotiven an die DR geliefert. Neben den genannten Ländern gingen leicht modifizierte M62 auch nach Korea, Kuba, die Mongolei sowie in großen Stückzahlen in die UdSSR. Insgesamt wurden über 30 Jahre hinweg mehr als 7.000 Loks gebaut und als Einzelfahrzeuge ausgeliefert oder aus mehreren Sektionen zu Mehrfachloks zusammengestellt.

Diesel lokomotive

BR 120, DR

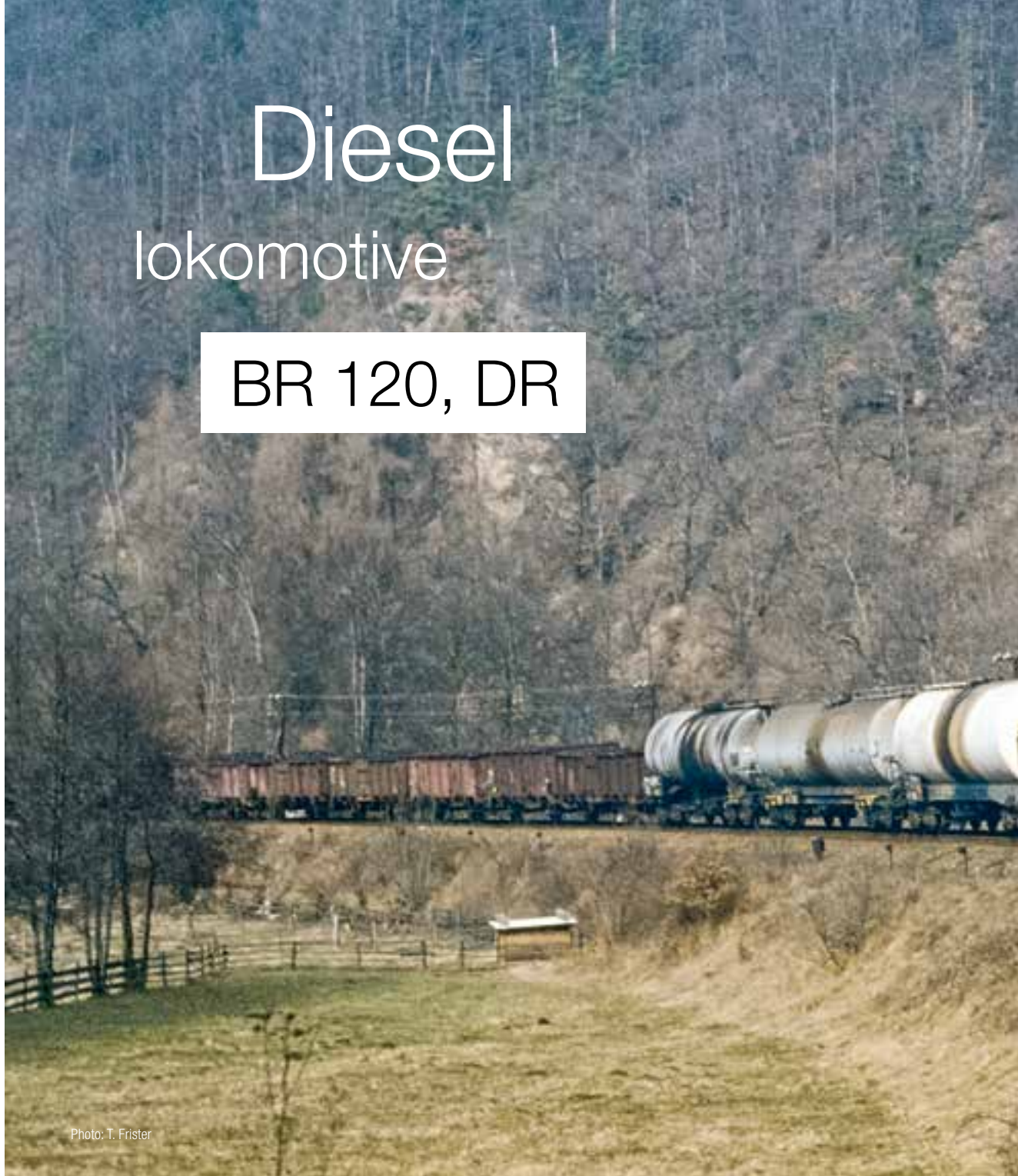


Photo: T. Frister



Im Detail



Vorbildgerechte Abgasanlagen



Dachausführung mit Leiter



Filigrane Gravuren aller Details



Authentische mehrfarbige Nachbildung des Maschinenraum



Griffstangen an den Führerstandtüren aus Metall



Bremszylinder detailliert ausgeführt



Vollständige Nachbildung der Bremsluftleitungen



Freistehende Rangierer-Griffstangen

Diesellokomotive BR 120



DR

Ep	IV
202	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Um den Traktionswechsel zu beschleunigen, beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DR) von 1966 bis 1975 aus der Sowjetunion insgesamt 378 Lokomotiven der Baureihe V 200 (später BR 120). Da den Lokomotiven ab Werk eine Zugheizung fehlte, wurden sie überwiegend im Güterzugverkehr eingesetzt. Später wurden auch Schalldämpfer ergänzt, um den Lärmpegel der Motoren einzudämmen. Aufgrund des lauten Motorgereäusches bürgerte sich für die Lokomotiven schnell der Name „Taatatrommel“ ein.

- **Erstmals vollständige Bremsluftleitungen mit vollständig ausgebildeten Luftbehältern**
- **Besonders authentische Nachbildung der Drehgestelle**
- **Freistehende Rangierer-Griffstangen unterhalb der Puffer**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung**

Q1/2024				
71778	DC		6/2	
71779	DCC	🔊	6/2	🔊
79779	AC	🔊	4/2	🔊

Diesellokomotive V 100 144



DR

Ep	III
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300033	DC		4/1	
7310033	DCC		4/1	
7320033	AC		2/2	

Die Baureihe V 100 wurde für den Personen- und Güterzugdienst und als Variante für den Einsatz im Rangierdienst für die DR entwickelt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h bei einer Leistung von 1.000 PS. Damit wurde sie schnell zum „Mädchen für alles“ und schloss die Lücke zwischen der schwächeren Baureihe V 60 und der stärkeren Baureihe V 180.

- **Erstmals mit Glocke am Vorbau**
- **Beheimatung Bw Erfurt**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Diesellokomotive 118 514-9



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Sie waren normale Serienloks, trotzdem wurden Sie behütet wie ein Staatsschatz – die Regierungsloks der DDR. Das Heimat-Bw der drei Regierungsloks war das Bw Lichtenberg und dies gehörte als Est (Einsatzstelle) nach 1970 zum Bw Ostbahnhof. Was nicht so bekannt war, ist, dass es eine weitere V180 / BR 118 im Regierungseinsatz gab. Die 118 514 galt als Reservelok und versah Ihren Dienst in verschiedenen Bw's im Berliner Raum und wurde nur in Notfällen als Regierungslok eingesetzt. Bei notwendigen RAW-Aufenthalten einer der drei Stamm R-Zug Loks wurde die 118 514 aus dem normalen Plandienst zur R-Zug Brigade „abkommandiert“.

- **Reservelok für DDR-Regierungszug**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Mit rundem Türausschnitt**
- **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung**

Q4/2024				
7300032	DC		4/1	
7310032	DCC		4/1	
7320032	AC		3/2	

Diesellokomotive 132 146-2



DR

Ep	IV
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024			
7300039	DC		6/2
7310039	DCC		6/2
7320039	AC		4/2

Aus den Erfahrungen mit den Baureihen 130 und 131 wurde die Konstruktion der Baureihe 132 abgeleitet. Von der optimierten Lokomotive mit elektrischer Heizeinrichtung beschaffte die DR 709 Maschinen von der Lokomotivfabrik Woroschilowgrad aus der Sowjetunion.

- Variante im Auslieferungszustand
- Beheimatung Rbd Cottbus, Bw Cottbus
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Dieseltriebzug 628 409-5



DB

Ep	IV-V
	533
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2024				
7700005	DC		2/1	
7710005	DCC		2/1	
7720005	AC		2/1	

Dieseltriebwagen VT 121



STB

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
70188	DC		2/1	
70189	DCC		2/1	
78189	AC		2/1	

- Variante mit Mittelpufferkupplung
- Aufwendig gestalteter Innenraum



Photomontage

Als Weiterentwicklung der Baureihe 628.2 wurden in Deutschland von 1992 bis 1995 insgesamt 304 Dieseltriebzüge der Baureihe 628.4 in Dienst gestellt. Durch die zweiflügeligen Schwenkschiebetüren in der Mitte des Triebzuges sind die 628.4 leicht von allen anderen 628 zu unterscheiden. Die Lackierung in den seinerzeit aktuellen Produktfarben in minttürkis, pastelltürkis und lichtgrau gaben den Triebzügen ein attraktives und modernes Erscheinungsbild.

- Detaillierte Darstellung der Wagenübergänge
- Separat angesetzte Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielbeleuchtung

Dieseltriebwagen BR 650



ODEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024					
70184	DC	2/1			
70185	DCC	2/1			

- Aufwendig gestalteter Innenraum
- Ideal für Nebenbahnen
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen

Diesellokomotive 218 341-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q3/2024				
7300035	DC		4/1	
7310035	DCC		4/1	
7320035	AC		3/2	

Nachdem im Jahr 2022 bereits die Elektrolokomotive 101 013 eine Lackierung im "InterCity" Design erhalten hat, folgt ihr mit 218 341 auch eine Maschine der Dieselfraktion. Beide Lokomotiven stellen mit ihren IC-Lackierungen besondere Einzelstücke im Fuhrpark der DB AG dar.

- Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 218 435-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2024				
7300044	DC		4/1	
7310044	DCC		4/1	
7320044	AC		3/2	

- bwegt-Logos als Decal beiliegend
- Betriebszustand 2021 mit neuer LED-Beleuchtung: Schlusslicht an den äußeren Scheinwerferpositionen
- Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 2016 902-5



RAILADVENTURE

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300036	DC		4/1	
7310036	DCC		4/1	
7320036	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 diversen Elektrolokomotiven, hat RailAdventure auch eine dieselelektrische Lokomotive vom Typ Siemens EuroRunner, für nichtelektrifizierte Strecken mit geringen Achslasten, im Einsatz.

- 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

Dieseltriebwagen BR 650



SWEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024				
7700006	DC		2/1	
7710006	DCC		2/1	
7720006	AC		2/1	

Die SWEG ist ein Verkehrsunternehmen, das in weiten Teilen Baden-Württembergs und teilweise darüber hinaus aktiv ist. Weit verbreitet ist auch der Einsatz des Fahrzeugtyps RegioShuttle im Nah- und Regionalverkehr. Einige dieser Triebwagen wurden in das Baden-Württembergische bwegt-Design umlackiert.

- Ausführung im bwegt-Design
- Ideal für Nebenbahnen
- Aufwendig gestalteter Innenraum



Diesellokomotive A1AA1A 68050



SNCF

Ep	IV
	207
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Für die Französischen Staatseisenbahnen (SNCF) wurden zwischen 1963 und 1968 die Lokomotiven der Serie 68000 in 80 Exemplaren gebaut. Ursprünglich als Vierachser geplant, wies die 68000 für diese vier Achsen ein zu hohes Motorgewicht und daraus resultierend zu große Achsdrücke aus, was zur Umrüstung auf dreiachsige Drehgestelle führte. Als Abhilfe wurde eine Laufachse mit kleineren Rädern in der Drehgestellmitte eingebaut. Die sechsachsige, dieselelektrische Lokomotive hatte ein Dienstgewicht von 106 Tonnen. Mit ihrem 12-Zylinder-Dieselmotor und 1.660 kW erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. In der Ursprungsausführung hatten die Lokomotiven aufgesetzte Zierlinien, die das Gesicht der Lokomotiven unverwechselbar machten. Ihr Einsatzgebiet war der schwere Reise- und Güterverkehr. Bis in die 1980er Jahre traf man die 68000 auch regelmäßig in Deutschland an, wohin sie im Zuge der Fahrten über Straßburg nach Kehl und Offenburg kam. Weitere Planeinsätze führten von Metz nach Trier, aber auch über Mulhouse nach Basel in die Schweiz.

- **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung**
- **Ursprungsausführung mit erhabenen Zierlinien und Nummern**
- **Feinst detaillierte Lüftungsgitter**

Q1/2024				
70460	DC		6/2	
70461	DCC		6/2	
78461	AC		4/2	

Schnellzugwagen 1. Klasse



SNCF

Ep	IV
270	
40360	
40196	

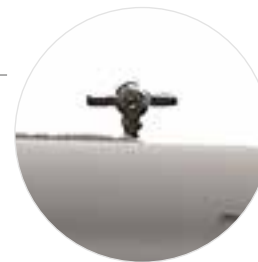
Q1/2024

6200004



A8

Photomontage



Schnellzugwagen 2. Klasse



SNCF

Ep	IV
270	
40360	
40196	

Q1/2024

6200005

6200006

6200007



B11

Photomontage

► Art. Nr. 6200006, 6200007: Geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 1./2. Klasse mit Gepäckabteil



SNCF

Ep	IV
270	
40360	
40196	

Q1/2024

6200008



A3B4D

Photomontage



► Nach langer Zeit wieder im ROCO-Programm

Diesellokomotive CC 72130



SNCF

Ep	V-VI
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300027	DC		6/1	
7310027	DCC		6/1	
7320027	AC		4/2	

Die CC 72000 galt bei ihrem Schienen-Debut 1967 als leistungsstärkste Diesellok der SNCF. Mit ihrem dieselektrischen Antrieb eignete sich die Serie sowohl für hohe Geschwindigkeiten als auch für das Befördern schwerer Lasten. Über 40 Jahre setzte die SNCF die Loks vor Schnellzügen – zum Beispiel zwischen Lyon und Marseille oder Paris und Basel – und vor schweren Güterzügen ein.

- Aktueller Zustand im „En Voyage“-Design
- Viele separat angesetzte Steckteile, teilweise als Ätzteil ausgeführt
- In den Digitalausführungen mit schaltbaren Lüfterrädern
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Diesellokomotive M62 127



MAV-START

Ep	VI
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300029	DC		6/2	
7310029	DCC		6/2	

- Museumsausführung
- Erstmals vollständige Bremsluftleitungen mit vollständig ausgebildeten Luftbehältern
- Besonders authentische Nachbildung der Drehgestelle
- Freistehende Rangierer-Griffstangen unterhalb der Puffer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung



4-tlg. Set: Schnellzugwagen



MAV

Ep	IV-VI
1128	
40420	
40196	



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70

Photomontage



Photo: M. Pollák

Q1/2024

6200031

- Historische Museumswagen
- Passend zur Diesellok M62, Art. Nr. 7300029, 7310029

Digital-Eisenbahndrehkran EDK 750



PKP

Ep	V-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**

Q4/2024

7310067

DCC



1/1



Diesellokomotive 761 102-3



METRANS

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Unter dem Motto „Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft“ wurde die 761 102 der Metrans im Jahr 2023 mit einem auffälligen Werbedesign versehen. Die graue Stirn repräsentiert die Vergangenheit, die gelb-rote Seite die Gegenwart und die andere blaue Stirn die Zukunft. Dem aufmerksamen Auge wird nicht entgehen, dass auf der grauen Stirn, die die Vergangenheit repräsentiert, das ursprüngliche Firmenlogo angebracht ist, welches auch heute noch auf anderen Hercules von Metrans zu sehen ist, während die blaue Stirn, die für die Zukunft steht, das neue Logo trägt.

- **Modell exklusiv bei Roco erhältlich**
- **Aufwendige Umsetzung im Jubiläumsdesign**
- **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**
- **In Kooperation mit Rikol DESIGN**

Q2/2024				
7300049	DC		4/1	
7310049	DCC		4/1	
7320049	AC		2/2	



Photo: J. Streber

Diesellokomotive 742 386-6



ŽSSK CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

n:
formvariante

- Version der 7. Serie mit gerippter Führerhaus-Seitenwand und geripptem Führerhaus-Dach
- Modernisierte Ausführung mit verkleidetem Kühlerkasten
- Großes oberes Spitzenlicht
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2024

7300017

DC

4/1

7310017

DCC



4/1



Diesellokomotive 2415



NS

Ep	III
	143
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Photomontage

Q1/2024				
7300007	DC		4/1	
7310007	DCC		4/1	
7320007	AC		2/2	

Ab 1954 wurden bei den Niederländischen Staatsbahnen die ersten Lokomotiven der Serie 2400 in Dienst gestellt. Neben einigen Personenzügen bespannten sie hauptsächlich Güterzüge und wurden im Rangierdienst eingesetzt.

- Ausführung in grau/blauer Farbgebung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive 265



NS

Ep	IV
	83
	R2
	LED



Die Niederländische Staatsbahn beschaffte in den Jahren 1934 bis 1951 zweiachsige Vershub-Diesellokomotiven. Aufgrund ihres markanten Auspuff-Geräusches sind sie als „Sikken“ bzw. „Sik“ – Singular für „Ziege“ – zum Begriff bei Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden geworden. Fünfzehn Maschinen wurden in den 1970er Jahren mit Kränen ausgerüstet. Nach der ursprünglich grünen Lackierung wurde später das gelb-graue Farbschema angewandt. Die fleißigen Arbeitstierchen waren überall in den Niederlanden im unermüdlichen Einsatz.

- Mit Kran
- Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Mit schaltbarem Blinklicht auf dem Führerstand

72014	DCC		1/1	
78014	AC		1/1	



START
sets

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 211 mit Kranzug



DB

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 211
- 1 Kran mit Schutzwagen
- 1 Mannschaftswagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

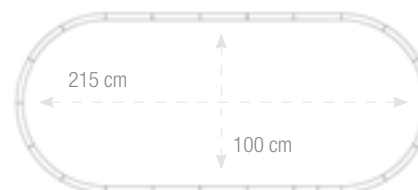
- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)

Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm

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



Photomontage



Q3/2024

5110004

z21 start Digitalset: Diesellokomotive Rh 2016 mit Schnellzug



Inhalt:

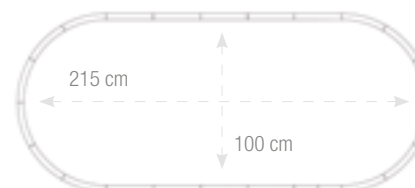
- 1 Diesellokomotive Reihe 2016
- 2 Eurofima-Wagen, Längenmaßstab 1:100
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

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



Q2/2024

5110005

Analog Set: Weihnachtszug



Inhalt:

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

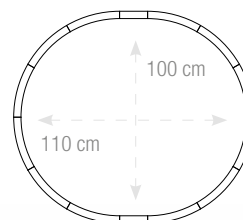
ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 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 sauber lackiert und lupenrein 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!

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



Gestaltungsvorschlag

Q4/2024

5100003

2-tlg. Set: Weihnachtszug



Photomontage - Gestaltungsvorschlag

Q4/2024

6230001

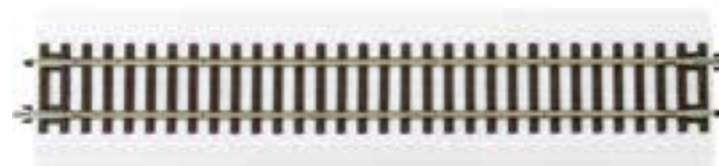
- ▶ Stickerbogen zur individuellen Gestaltung beiliegend
- ▶ Ideale Ergänzung zum ROCO-Weihnachtszug
- ▶ Modelle im Maßstab 1:45

Gerades Gleis G1 mit Bettung

Länge 230 mm (Standardlänge).

6 Stk./Pkg.

Die Gleise werden im Modellbahnfachhandel/ROCO-Webshop auch einzeln abgegeben.



Q4/2024

42500

- ▶ Schotterbett in Schneeoptyk
- ▶ Perfekt zur Erweiterung des Gleisovals des ROCO-Weihnachtszuges



Reichsbahn-Dampf im Fotolack



Robuste Maschine für den Güterzug



Alpenstaubsauger in EuroCity-Diensten



Im EC durch die Schweiz



Unterwegs in der DDR



Güterverkehr der Moderne



Italienisch bis zum Brenner



Power aus der Taiga



Mit dem Diesel vor dem IC



Slowakische Übergabe





PERSONEN wagen

4-tlg. Set: IC 515 „Hahnenkamm“



ÖBB

Ep	VI
	1212
	PluX22
	LED
	40195
	40196
	40420



Bmpz-s



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Für den Steuerwagen gilt:

- ▶ Erstmals mit LED-Spitzenlicht
- ▶ Mit Decoder für Stirn-/Schlusslichtumschaltung
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Innenbeleuchtung
- ▶ Passender Ergänzungswagen Art. Nr. 74348

Q3/2024

74047

DCC





Nahverkehrswagen 2. Klasse

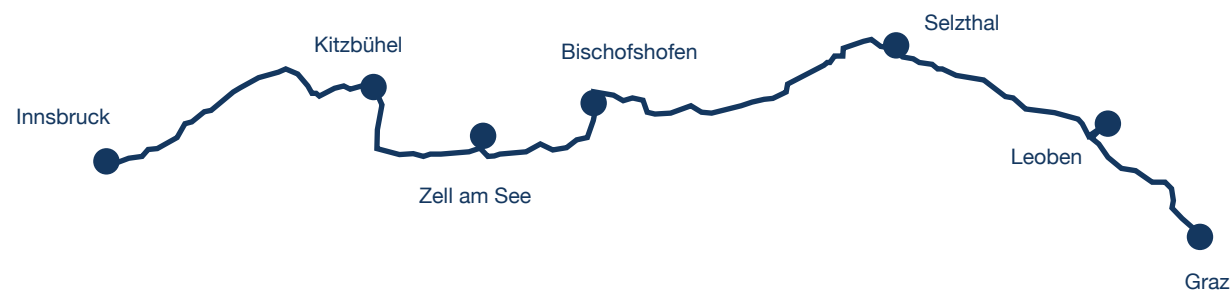


Ep	VI
303	
40195	
40420	



Bmpz-I

Photomontage



- Ergänzungswagen zu Wagenset IC 515, Art. Nr. 74047
- Wagen mit aufgedruckten Zuglaufschildern

Q3/2024

74348

Die eher durchwachsenen Erfahrungen mit den Einheitswagen III in Aluminiumbauweise veranlassten die Schweizerischen Bundesbahnen zusammen mit der Waggon-Industrie zur Entwicklung der Einheitswagen IV (EW IV). Die Wagen besitzen konzeptionelle Baumerkmale der Eurofima-Wagen. Der Wagenkasten ist in geschweißter Stahl-Leichtbauweise gefertigt.

Die ersten klimatisierten Einheitswagen IV der 1. Klasse wurden 1981 abgeliefert, mit etwas nach außen gerückten Türen, damit mehr Platz für das Großraumabteil entstand. 1983 kamen 2. Klasse-Wagen und Prototyp-Speisewagen dazu. Insgesamt wurden 540 EW-IV-Reisezugwagen gebaut, davon 496 für die SBB. Auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), die Schweizerische Südostbahn (SOB) und die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) beschaffte baugleiche Wagen. Im Laufe der Zeit wurden die EW-IV-Wagen der erwähnten Privatbahngesellschaften gegen für ihre Einsatzverhältnisse besser geeignete EW I, II und III der SBB umgetauscht. Es wurden nie Gepäckwagen der EW-IV-Bauart konstruiert, stattdessen wurden EW-II-Gepäckwagen adaptiert, später gebrauchte MC76-Gepäckwagen der SNCF dazu gekauft.

Mit der Verpendelung der Fernverkehrszüge ab dem Jahr 1996 beschaffte die SBB 60 Steuerwagen vom Typ IC Bt. Damit gebildete Intercity-Pendelzüge bestehen neben den Steuerwagen aus angepassten Zwischenwagen EW IV, ehemals französischen Gepäckwagen sowie Loks vom Typ Re 460. Das 62 Plätze bietende Fahrzeug basiert konzeptionell auf den bekannten Eurocity Wagen. Zur Ausstattung gehören ferner ein Rollstuhl-, Kinderwagen- und Veloabteil sowie ein geschlossenes WC-System mit Bioreaktor. Kopfform und Führerstand entsprechen weitestgehend den Lokomotiven Re 460, womit ein homogenes Erscheinungsbild erreicht wird.

Die EW IV Wagen und die dazugehörenden Steuer- und Gepäckwagen änderten ihr Aussehen im Laufe der Zeit nur unwesentlich. Die anfänglich etwas konservativ wirkende grün-steingrau, grün-crème und blau-crème Farbgebung wich einem attraktiven schwarz-weiß. Bei den Reisenden sind die Wagen wegen des großzügigen Interieurs mit Vis-à-vis-Bestuhlung und dem ruhigen Laufverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr beliebt.

Abgesehen vom mittlerweile fehlenden Gepäckwagen, welcher teilweise durch einen EW-IV-Wagen der Bauart AS ersetzt wurde, bilden die EW-IV-Pendel noch heute einen wesentlichen Bestandteil im Fernverkehr der SBB. Mit dem „Livery 2025“-Design, welches seit 2021 immer mehr anzutreffen ist, sind die Wagen fit für den Einsatz von etwa 15 weiteren Jahren.

Als Modell erscheinen vorerst die Varianten ohne modernisierte Einstiegstüren, welche noch keine Türtaster aufweisen. Der IC Bt erscheint ebenfalls im neuen Design. Gemeinsam mit dem roten „Streifen“ hat im Zuge der Modernisierung, analog zu anderen Fahrzeugen, das SBB-Symbol auf der Front Einzug gehalten. Diese Detailänderungen werden auch im Modell hochwertig umgesetzt.

Personen wagen

EW IV, SBB





Photo: D. Häusermann

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge



SBB

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Bt

Photomontage

- ▶ Mit neuer Griffstange, separat angesetzten Scheibenwischern und neuem, extra angesetzten SBB-Logo
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht sowie Führerstands- und Innenbeleuchtung

Q2/2024				
74478	DCC			
74479	AC			

Reisezugwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
----	----

	303
--	-----

	40196
--	-------

	40420
--	-------

Q2/2024

74474

74475



A

Photomontage

Reisezugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
----	----

	303
--	-----

	40196
--	-------

	40420
--	-------

Q2/2024

74476



B

Photomontage

Für alle Modelle auf dieser Seite gilt:

- Erstmals im neuen Design mit roten Türen als Prototyp-Ausführung
- Art. Nr. 74475, 74477: Geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
----	----

	303
--	-----

	40196
--	-------

	40420
--	-------

Q2/2024

74477



B

Photomontage

In der DDR war eigentlich alles strukturiert und organisiert. Doch dann passiert das: Die Tschechoslowakische Staatsbahn konnte im Jahre 1976 die bestellten D-Zugwagen des Typs Y/B 70 aus finanziellen Gründen nicht abnehmen. Kurzerhand wurden sie von der DR übernommen. Mit diesen Wagen konnte endlich der Städteexpress eingeführt werden. Durch den Bauboom strömten Woche für Woche tausende von Bauarbeitern nach Berlin. Das Haupttransportmittel war die Eisenbahn. Von Montag bis Freitag pendelten die neuen Schnellzüge immer morgens und abends zwischen den wichtigsten DDR-Bezirkstädten und der Hauptstadt.

In den 1980er Jahren begann man dann mit der Produktion eines sich an den UIC-Z-Vorgaben orientierenden Seitengang-Abteil-Schnellzugwagens ohne Klimaanlage. Vor der Produktion der 26,4 m langen Wagen musste zunächst die Schiebebühne zwischen den Hallen umgebaut werden, da diese mit nur 19 m Länge zu kurz war. Die Fahrzeuge, die für den Einsatz in Städteexpress-Zügen vorgesehen waren, trugen die typische Städteexpresslackierung mit orangem Seitenstreifen und grauem Dach.

Die 1. Klasse-Wagen hatten 10 Abteile. Jedes Abteil hatte sechs Einzelsitze mit Armlehnen. Der AB-Wagen (Sitzwagen mit 1. und 2. Klasse) ist übrigens aus dem 1.-Klasse-Kasten abgeleitet, so dass die Fensterzahl mit ihm übereinstimmt und die sechs 2. Klasse-Abteile dadurch größer als gewohnt ausfallen. Die 2. Klasse-Wagen hatten hingegen 11 Abteile.

Die Wagons erhielten Drehgestelle der Bauart Görlitz V mit Klotzbremsen für den Einsatz bis 140 km/h oder GP 200 (Görlitzer/Prager-Gemeinschaftsentwicklung) für 200 km/h mit Scheibenbremsen. Es wurden weit über 1.000 Wagen mehrerer Grundtypen gebaut.



Photo: M. Dostal



Personen
wagen

„Städteexpress“, DR

Im Detail



Wagen mit geänderten Türen und Türfenstern



1. Klasse-Wagen mit durchgehender Regenrinne



Freistehende Griffstangen



Wiegennotaufhängung im Detail



Pufferbohle vollständig zurüstbar



Vorbildgerechte Drehgestelle der Bauart
Görlitz V modifiziert

Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Am

Photomontage

Q3/2024

6200041

6200042

Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Photomontage

Für alle Modelle auf dieser Seite gilt:

- Städteexpress-Lackierung
- Erstmals Seitenwände mit durchgehender Regenrinne
- Art. Nr. 6200042, 6200044: Geänderte Betriebsnummer



Q3/2024

6200043

6200044

► Formneue Drehgestelle der Bauart Görlitz V modifiziert



3-tlg. Set 1: Personenzug



DR

Ep	IV
	453
	40196
	944701



Baage



Baage



Dage

Photomontage

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

► Passend zur Dampflok BR 38 der DR, Art. Nr. 71381, 71382, 79382

Q1/2024

6200009

3-tlg. Set 2: Personenzug



DR

Ep	IV
	417
	40196
	944701



Bagtre



Baage



Gms

Photomontage

Q1/2024

6200010

Nachdem die von der Deutschen Bundesbahn bzw. der Deutschen Bahn AG beschafften Doppelstockwagen ihre Bewährungsprobe bestanden hatten, wurden weitere Wagen in Auftrag gegeben. Die von den Fahrgästen gut angenommenen Doppelstockwagen wurden für die Ablösung der überalterten, einstöckigen Regional-Bahn-Wagen benötigt. Die Einstiege unterscheiden sich je nach Einsatzregion. Man unterscheidet hierbei zwischen Wagen mit Tiefeinstieg (Niederflureinstieg) und Hocheinstieg. Weiters wurden sie in unterschiedlichen Ausführungen (Steuerwagen, Mittelwagen, Klassenaufteilung) geliefert. Alle Doppelstockwagen kamen aus dem Bombardierwerk in Görlitz.

Seit 1998 sind die Doppelstockwagen der Bauart 1997–2003 für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h im Fahrgasteinsatz. Diese unterscheiden sich durch die am Drehgestell verbaute Magnetschienenbremse. Die auffällige rundliche Kopfform hatte sich bewährt und wurde von den Vorgängern übernommen. Die technische Ausstattung sowie die Inneneinrichtung wurden ebenfalls überarbeitet. Der Innenraum unterteilt sich in zwei Einstiegsräume, mehrere Fahrgast- und Mehrzweckräume, eine Toilette, einen Apparateraum, im Steuerwagen einen Führerraum am Wagenende 1 und ein Dienstabteil am Wagenende 2.

Den gegenwärtigen Abschluss der Entwicklung bei den Steuerwagen von DB Regio bilden die Bauarten DBpbzfa 765 und 766 sowie DABpbzfa 767, bei den Mittelwagen die Bauarten DBpza 780/781, sowie DABpza 785/786. Sie unterscheiden sich besonders durch die größere Anzahl an Seitenfenstern und die dadurch schmaler ausgeführten Fensterstege. Da bei der Plattform der Doppelstockwagen viele Kundenwünsche berücksichtigt wurden, sind in verschiedenen Bundesländern unterschiedliche Ausstattungen anzutreffen. Bei Metronom z. B. war im Steuerwagen ein Automatenraum installiert, zeitweise ebenso im Mittelwagen mit Hocheinstieg. Aufgrund des immer weiter steigenden Bedarfs an Fahrradstellplätzen, wurden viele Dosto mit Tiefeinstieg zu Wagen mit einem Mehrzweckbereich im Unterdeck umgebaut.

Geliefert wurden die Wagen mit einem verkehrsroten Wagenkasten und hellgrauen Türen, die durch hellgraue Längsstreifen aufgelockert werden. Die Wagen der Dresdener S-Bahn unterscheiden sich durch einen weiteren grauen Absetzstreifen zwischen den Enden und den Einstiegsräumen von den übrigen Wagen. Das Dach und die Langträger sind grau sowie das Fahrwerk schwarz lackiert. Die Wagen werden in den Großräumen Berlin, Frankfurt (Main), Köln, Koblenz, Ludwigshafen, Nürnberg, München, Karlsruhe, Rostock und Stuttgart eingesetzt. Auch die metronom-Doppelstockzüge werden aus diesen Wagen gebildet.



Doppelstock wagen



Photo: R. Auerweck

2-tlg. Set: Doppelstockwagen




DB AG

Ep	VI
	621
	PluX22
	LED



- Steuerwagen mit digital schaltbaren Spitzen-, Schluss- und Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielanzeige
- Ausführung als S3 der S-Bahn Dresden

Q1/2024

6200066	DCC		
6220066	AC		

Im Detail



Aufwendig zugestützte Pufferbohle



Durchbrochen dargestellte Lüftergitter mit dahinterliegender Klimaanlage und Kompressor



Drehgestelle mit umfangreichen Details



Separat eingesetzte Schlusslichter

Doppelstockwagen



ALEX

Ep	VI
II	308



DBpz

Photomontage

Q2/2024				
6200103	DC	↕	☐	☐
6220103	AC	↕	☐	☐
6200104	DC	↕	☐	☐
6220104	AC	↕	☐	☐

- Art. Nr. 6200103, 6220103: Zugziel München Hbf
- Art. Nr. 6200104, 6220104: Zugziel Hof Hbf



Photo: R. Auenweck

Elektrolokomotive ME146-12



METRONOM

Ep	VI
II	217
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Q3/2024				
7500037	DC		4/1	
7510037	DCC	🔊	4/1	☐
7520037	AC	🔊	3/2	☐

Seit 2003 verbindet der metronom mit seinen gelb-blauen lokbespannten Doppelstockzügen den Norden in Niedersachsen, Hamburg und Bremen. Dabei ist die metronom Eisenbahngesellschaft mbH ein nichtbundes-eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Uelzen (Niedersachsen). Das Unternehmen betreibt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unter der Marke metronom auf 390 Streckenkilometern fünf Linien. Die ME 146-12 entstammt der 2005 gebauten zweiten Lieferserie von acht Lokomotiven der TRAXX-Type P160 AC2, die auf dem crashoptimierten Lokkasten der DB-Baureihe 185.2 basiert.

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

3-tlg. Set: Doppelstockwagen




METRONOM

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzka



DBdpza



DBpza

Photomontage

Q3/2024			
6210105	DCC		
6220105	AC		

- ▶ Steuerwagen mit digital schaltbaren Spitzen-, Schluss- und Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielanzeige
- ▶ Alle Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung



2-tlg. Set: Doppelstockwagen



METRONOM

Ep	VI
	616



DBpza



DBpza

Photomontage

Q3/2024			
6200106	DC		
6220106	AC		

- Alle Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung

Doppelstockwagen



METRONOM

Ep	VI
	308



DBpza

Photomontage

Q3/2024			
6200107	DC		
6220107	AC		

- Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung
- Ideale Ergänzung zu den Sets Art. Nr. 6210105, 6200106



IC-Steuerwagen

DB AG





Photo: R. Auerweck

Die DB begann Anfang der 1990er Jahre mit der Entwicklung von Steuerwagen für den Fernverkehr. Ziel war die Verkürzung der Wendezeiten in den Kopfbahnhöfen, wie es schon seit Jahren im Nahverkehr üblich war. Mit der Eignung für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h waren sie zunächst für InterRegio-Züge vorgesehen.

Die 75 Steuerwagen entstanden durch Umbau von Reisezugwagen aus Halberstädter Produktion. Vom Spenderwagen der Bauart Bom 281 wurde der Rahmen übernommen und am Wagenende 2 so verändert, dass der neue Steuerkopf angesetzt werden konnte. Dieser besteht aus einer Stahlkonstruktion mit mittragender glasfaserverstärkter Kunststoffhaube. Wagenkasten, Dach, Laufwerk, Inneneinrichtung und Technik wurden neu gebaut. Dabei entstanden die Bauarten Bimdbzf 296 und Bpmbdbzf 297.

Nach Ablieferung der ersten beiden Serien begann PFA Weiden mit der Fertigung von zwölf druckertüchtigten IC-Steuerwagen. Zur Unterscheidung von der „herkömmlichen“ Ausführung werden diese Wagen als Bpmbdbzf 297.3 bezeichnet. Mit den „alten“ Steuerwagen haben diese lediglich die Ursprungsbauart und die Ausführung des Führerstandes gemein.

Der Kopf des Steuerwagens ist gegenüber der nicht druckertüchtigten Variante als selbsttragender GfK-Sandwichkopf ausgeführt und an der schrägen Ansetzkante am Wagenkasten zu erkennen. Zudem ist dieser Steuerwagen an dem druckdichten SIG-Wagenübergang erkennbar. Auf der IC-Linie Hamburg – Berlin – Leipzig – Nürnberg – München begann im Mai 1999 der erste Einsatz dieser Steuerwagen. Nach dem ersten Redesign 2002/2003 wurde die Bauartnummer von 297.3 in 296.3 geändert. Dabei erhielten die Fahrzeuge ein Fahrgastinformationssystem und außen digitale Zugzielanzeigen.

Im Sommer 2012 gab die DB AG unter dem Namen „ICmod“ die Instandsetzung von rund 770 der insgesamt 1.500 noch vorhandenen IC-Wagen bekannt. Diese wurde ab Herbst 2012, auch an den Steuerwagen, in den Werken Neumünster und Kassel ausgeführt. Im Rahmen der Sanierung wurden die Fahrzeuge komplett entkernt und neben dem Einbau neuer Sitze auch notwendige Technikaßnahmen erledigt.

Nach diesem Umbau blieb zwar die Fahrzeugnummer der Steuerwagen erhalten, ihre Bezeichnung lautete nun aber Bpmbdbzf 286.3. Das zusätzliche „m“ in der Gattungsbezeichnung steht für Modernisierung, sprich ICmod. In dieser Ausführung sind alle Exemplare noch im IC/EC-Dienst unterwegs.

IC-Steuerwagen „IC 2310“



DB AG

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED

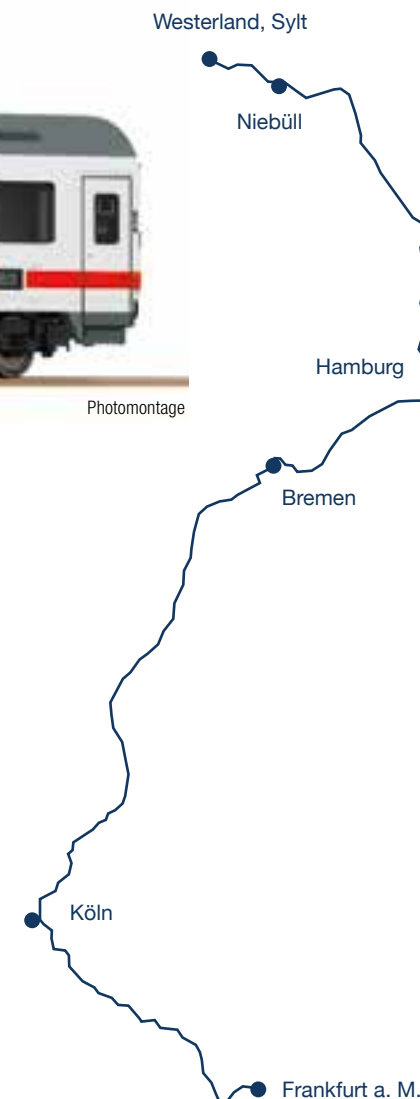


Bpmmbdzt 286.3

Photomontage



- In aktueller Beschriftung
- Aufwendige, mehrfarbige Inneneinrichtung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht sowie Führerstands- und Pultbeleuchtung



Q1/2024				
6210001	DCC			
6220001	AC			

Im Detail



Freistehende Scheibenwischer



Separat angesetzte WLAN-Antennen



Fahrradständer freistehend nachgebildet



Detaillierte Nachbildung der Pufferbohle



Aufwendige Inneneinrichtung



Umfangreiche Bestückung der Drehgestelle



Stimmig ausgeführte Gravuren



Betriebszustand mit Gummiwulst-Übergang

3-tlg. Set 1: „IC 2310“



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bpmmbdz



Bvmmsz



Apmmsz

Photomontage

- Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:
- ▶ 1. Klasse-Wagen (Apmmsz) erstmals mit Gummiwulstübergängen
 - ▶ Mit separat angesetzten WLAN-Antennen
 - ▶ Alle Wagen in aktueller Beschriftung



Q1/2024
6200019

4-tlg. Set 2: „IC 2310“



DB AG

Ep	VI
	1212
	40196
	40420



Avmmz



Bpmmz



ARkimbz



Bpmmz

Photomontage

Q1/2024
6200020

3-tlg. Set: Personenwagen



PKP

Ep	III
	427
	6560
	6469



ABiy



Biy



Biy

Photomontage

Q4/2024

6200059

► Betriebszustand 1956



Speisewagen



PKP

Ep	IV-V
	303
	40196
	40420

Q3/2024

6200060



WRdun

Photomontage

- Fabriksanstrich mit gelbem WARS-Logo
- Mit vorbildgerechten Stirnfronten und Einstiegsbereich des Typs Bautzen; vorbildgerechtes Dach

Schlafwagen



PKP

Ep	IV-V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

6200061



WLABd

Photomontage

- Betriebszustand 1989–90
- Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Schlafwagen



PKP

Ep	V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

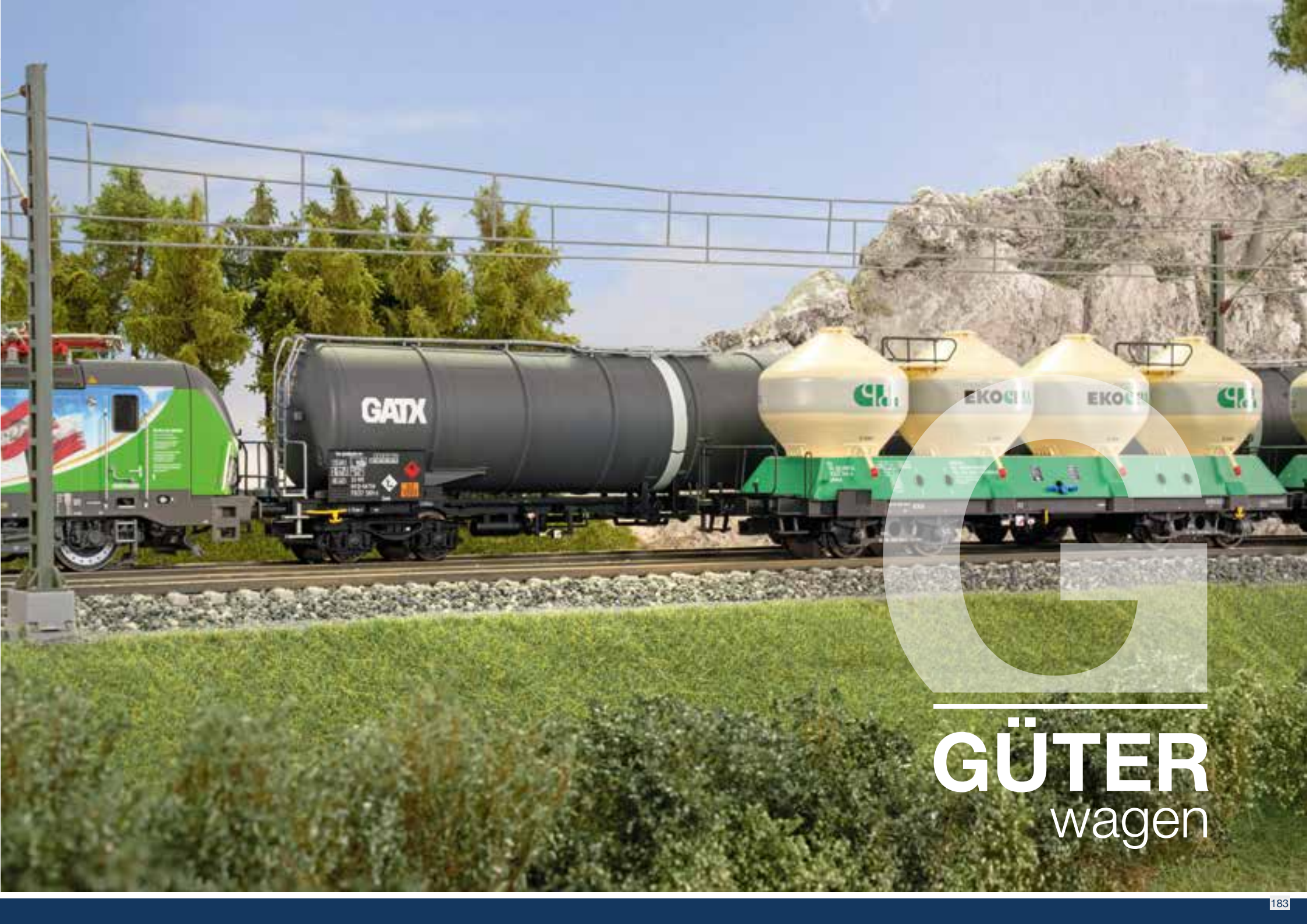
6200062



WLABd

Photomontage

- Betriebszustand 1989–90
- Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr



GÜTER wagen

Expressgutwagen „BahnExpress“

ÖBB	
Ep	IV
	161
	40196



Gbss

Photomontage

Q1/2024
6600055

3-tlg. Set: Sägespänewagen

ÖBB	
Ep	IV
	345
	40183



Fb



Photomontage

► Im Betriebszustand der 1980er Jahre, ideale Ergänzung für alle ÖBB-Lokomotiven

Q2/2024
6600056

3-tlg. Set: Selbstentladewagen

ÖBB	
Ep	IV-V
	495
	40183



Fals



Photomontage

► Für Ganzzug geeignet

Q2/2024
6600071

Rungenwagen

ÖBB/RCW	
Ep	VI
	229
	40196



Rs

Photomontage

► Mit authentischer Holzbeladung

Q1/2024
77685

Schwenkdachwagen-Doppeleinheit



ÖBB

Ep	V-VI
	222
	40196



Tdrrs

Photomontage

► Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden

Q1/2024

76022

Staubsilowagen



ÖBB

Ep	VI
	219
	40196



Uacs-x

Photomontage

► Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Q1/2024

6600052

Gedeckter Güterwagen



ÖBB

Ep	VI
	249
	40183



Gabs

Photomontage

Q1/2024

77800

Containertragwagen



ÖBB/RCW

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

► Wagen aus Metalldruckguss
► Beladen mit Tankcontainern der TWS Tankcontainer-Leasing

Q3/2024

6600077

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei 45'-Wechselbrücken im neuen Rail Cargo Group Design

Q2/2024

6600033

3-tlg. Set: Kesselwagen



WASCOSA/OMV

Ep	VI
	585
	40179



Zans



Photomontage

- Feine, freistehende Griffstangen
- Filigrane Laufgitter in durchbrochener Ausführung

Q2/2024

6600054

Teleskophaubenwagen



SNCB

Ep	V-VI
	138
	40196



Shimmms

Photomontage

- Mit Genehmigung von NMBS Train World

Q2/2024

6600061

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



HOLCIM

Ep	V-VI
	432
	40196



Fals



Photomontage

Q1/2024

77033

- Mit Ausbesserungsflecken
- Ideal für Ganzzüge geeignet

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2024

77346

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei Tankcontainern der Spedition Bertschi

2-tlg. Set: Silowagen



HOLCIM

Ep	VI
	311
	40179



Uacns



Photomontage



- Erstmals mit neuem „Holcim“-Logo

Q1/2024

6600051

Taschenwagen T5



HUPAC

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

- Modell ab Werk vollständig zugerüstet
- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit einem Auflieger der Spedition Schöni
- Detaillierte Informationen zum neuen T5 finden Sie auf den Seiten 196-199

Q3/2024

6600065



3-tlg. Set: Kesselwagen



MILLET

Ep	VI
	585
	40179



Zacns



Photomontage

Q4/2024

6600091

- ▶ Mit unterschiedlichen Logos
- ▶ Fein detaillierte Modelle mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Schiebeplanenwagen



VTG

Ep	VI
	229
	40196



Rilns

Photomontage

- ▶ Mietwagen der VTG, eingestellt bei SBB Cargo
- ▶ Fein detaillierte Ausführung

Q4/2024

6600089

Güterzugbegleitwagen



ČSD

Ep	IV
	115
	40196



D

Photomontage

Q1/2024
76603

Gedeckter Güterwagen



ČSD

Ep	IV
	107
	40196



Zn

Photomontage

Q2/2024
76323

Offener Güterwagen



ČSD

Ep	IV
	161
	40183



Eas-u

Photomontage

Q3/2024
6600004

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Offener Güterwagen



ČSD

Ep	IV
	124
	6560



Vto

Photomontage

Q3/2024
6600084

► Mit Bremserhaus

3-tlg Set: Schwenkdachwagen



ČD CARGO

Ep	VI
	333
	40196

Q2/2024

6600078



Tدنس



Photomontage



► Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer

Schiebewandwagen



ČD CARGO

Ep	VI
	178
	40196

Q3/2024

6600095



Hbbillns

Photomontage

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

Autotransportwagen



ČD

Ep	V-VI
	303
	40195

Q1/2024

76555



DDm

Photomontage

► Ideale Ergänzung zum Eurofima-Wagenset, Art. Nr. 6200002

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DRB

Ep	II
	356
	6560



Ommr



Ommru



Ommru

Photomontage

Q3/2024

6600102

► Passend zu Diesellok D311, Art. Nr. 70113, 70114, 78114

3-tlg. Set: Rungenwagen



DRG

Ep	II
	404
	6560
	6563



R



R



R

Photomontage

Q1/2024

6600041

► Ein Wagen mit Stangenpuffer
► Zwei Wagen mit Speichenradsätzen

Gedeckter Güterwagen



DRG

Ep	II
	124
	40183



Glhs

Photomontage

Q2/2024

6600038



2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DB

Ep	III
	232
	6560



Ommr 33



Photomontage

Q2/2024

76289

► Ein Wagen mit Handbremse

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DB

Ep	III
	345
	40183



Omm 34



Photomontage

Q3/2024

6600075

► Zwei Wagen mit Gleitlager, ein Wagen mit Rollenlager

Autotransportwagen



DB

Ep	IV
	275
	40184



Laekks 543

Photomontage

Q1/2024

76456

Doppeltragwageneinheit



DB

Ep	IV
	208
	40196



Laabkkmms

Photomontage

Q1/2024

6600053

► Beladen mit Efkr-Behältern der Firma „Birkel“

2-tlg. Set: Schwenkdachwagen



DB

Ep	IV
	498
	40196



Tadgs 959



Photomontage

- Typisch für Güterzüge der Epoche IV
- Für nässeempfindliche Schüttgüter, wie z. B. Getreide

Q4/2024

77036

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



DB

Ep	IV
	333
	40196



Tdgs



Photomontage

- Mit unterschiedlichen Aufdrucken „Quarzwirke“

Q2/2024

77052

3-tlg. Set: Schwerlastwagen



DB

Ep	IV
	561
	40196



Sahs



Photomontage

- Beladen mit Stahlrollen

Q3/2024

76002

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	IV
	543
	40196



Eas 5948



Photomontage



- Mit den typischen Pressblechüren und runden Puffern
- Einsatz: Transport von Schrott, Holz, Altreifen und ähnlichen Gütern

Q4/2024

6600103

Materialkurswagen



DR

Ep	IV
	98
	6560



G

Photomontage



Q1/2024

76315

4-tlg. Set: Autotransport



ARS ALTMANN

Ep	VI
	1260



Hccrs



Photomontage



- Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- Fein detailliertes Modell mit vielen Steckteilen
- Länge über Puffer je Wageneinheit 315 mm

Q1/2024

77049



Taschenwagen

T5, Wascosa



Bereits Anfang der 1970er Jahre wurden die ersten Taschenwagen gebaut und von einigen europäischen Bahnverwaltungen beschafft. Mit der Zeit wurden sie den stetig steigenden Anforderungen angepasst und weiterentwickelt.

Vielseitigkeit und Flexibilität sind die zentralen Eigenschaften des Taschenwagens T5. Es handelt sich um einen Wagen für den Transport von Megatrailern und herkömmlichen Sattelauflegern mit einer Innenhöhe zwischen 2,55 und 3,0 Metern. Die Länge über Puffer beträgt 20.000 mm. Zum flexiblen Einsatz im Kombinierten Verkehr haben die Taschenwagen Klappriegel mit ISO-Zapfen am Langträger, damit auch bis 45' Container und Wechselaufbauten aufgenommen werden können. Bei diesem Wagentyp ist auch eine Verladung von 30' Containern möglich. Der Einsatz des Taschenwagens T5 erhöht somit die Flexibilität der Zugkompositionen und bietet eindeutige Vorteile in Bezug auf die Verfügbarkeit für verschiedene Ladeeinheiten.

Die Taschenwagen sind mit Außenlangträgern ausgestattet, damit die sogenannten Taschen, in denen die Räder der Sattelaufleger abgestellt werden, einen möglichst geringen Abstand zur Schienenoberkante haben. Dies ist zur Einhaltung des Lichtraumprofils für Eisenbahnen notwendig. Auf den Wagen befindet sich ein höhenverstellbarer Stützbock, in dem der Königszapfen des Sattelauflegers befestigt wird. Damit sind die T5 zu einem unverzichtbaren Bestandteil für den Transport im Kombinierten Verkehr geworden.

Taschenwagen T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

n:
konstruktion

Q3/2024

6600067

- Modell ab Werk vollständig zugerüstet
- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit mit zwei Tankcontainern der Spedition Bertschi

Taschenwagen T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

n:
konstruktion

Q3/2024

6600063

- Modell ab Werk vollständig zugerüstet
- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit einem Auflieger der Spedition LKW Walter

Im Detail



Klappriegel beweglich für Transport von Containern



Mehrteilig ausgeführter Stützbock



Modell je nach Beladungstyp vollständig zugerüstet



Separat angesetzte Seilankerhaken



Durchbrochen dargestellter Bereich beim Stützbock



Nachbildung von Griffstangen und Trittstufen



Authentisch ausgeführter Wannenbereich

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



DB AG

Ep	VI
	393
	40178

Q2/2024

6600057



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit vier Wechselpritschen „DHL“

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



EUROWAGON

Ep	VI
	393
	40178

Q2/2024

6600035



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Intercombi Logistics

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



NACCO

Ep	VI
	393
	40178

Q2/2024

6600036



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei 20'-Containern und einem 45'-Container

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



TX LOGISTIK

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2024

6600034

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition DSV

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
	226
	40196



Sgns

Q1/2024

77345

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei 20' Containern

Schiebewandwagen



AAE

Ep	VI
	267
	40196



Habbilns

Q1/2024

76487

- Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt

2-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans



- Neue Betriebsnummern
- Wagen für den „DHL Kerosin Express“

Q1/2024

76024

2-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



Photomontage

Q1/2024

76025

2-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans



Photomontage

Q2/2024

77463



Gedeckter Güterwagen

SNCF

Ep	III
	136
	40196



IK Photomontage

Q2/2024
76602

Gedeckter Güterwagen

SNCF

Ep	V
	136
	40196



Gos Photomontage

Q2/2024
76604

Gedeckter Güterwagen

MAV

Ep	IV
	122
	40183



Gg Photomontage

Q4/2024
660097

Schiebewandwagen

MAV

Ep	V-VI
	267
	40196



Habbi(l)ns

Q1/2024
77492

2-tlg. Set: Rolldachwagen

FS

Ep	IV
	240
	40183



Tms Photomontage

► Mit Ausbesserungsflecken

Q3/2024
660082

Gedeckter Güterwagen

NS

Ep	III
	96
	40179



CHAW Photomontage

► Mit Ausbesserungsflecken

Q3/2024
76844

2-tlg. Set: Postwagen

	
NS	
Ep	IV
	301
	40196



Hbbkkss



Gs

Photomontage

Q2/2024

6600074

Schiebewandwagen

	
NS	
Ep	IV
	161
	40196



Hbis

Photomontage

Q3/2024

6600081

Druckgaskesselwagen

	
DB	
Ep	IV
	183
	40196



Zags

Photomontage

Q4/2024

6600086

Kesselwagen „Natronchemie“

	
NS	
Ep	IV
	101
	40183



Uh

Photomontage

Q4/2024

6600094

Schotterwagen

	
RAILPRO	
Ep	VI
	111
	40196



Fccpps

Photomontage

Q1/2024

6600070

Schiebeplanenwagen



ONRAIL

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q3/2024

6600085

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q2/2024

6600072

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Hofman
- Mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Gedeckter Güterwagen



PKP

Ep	III
	124
	40183



Kdsth

Photomontage

Q2/2024

6600059

Schientransportwagen



PKP

Ep	III
	166
	6560



Pdks

Photomontage

Q3/2024

6600060

- Mit Schienenprofilen beladen

Kesselwagen



PKP

Ep	IV
	101
	6560



Uh

Photomontage

Q1/2024

6600017

Containertragwagen



PKP

Ep	V-VI
	226
	40196



Sgns

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei Tankcontainern der Spedition „Van den Bosch“

Q1/2024

77347

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP CARGO

Ep	VI
	543
	40196



Eanos

Photomontage

- Mit neuem PKP Cargo-Logo

Q4/2024

6600100

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	IV
	230
	40196



Es

Photomontage

Q1/2024

6600058

Schiebewandwagen-Doppeleinheit



PKP CARGO

Ep	VI
	350
	40196



Himrrs 29

Photomontage

- Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden

Q4/2024

6600096

2-tlg. Set: Rungenwagen



PKP CARGO

Ep	VI
	458
	40183



Res

Photomontage

- Mit neuem PKP Cargo-Logo

Q3/2024

6600099

Kesselwagen



CFR

Ep	VI
	195
	40179



Zas

Photomontage

04/2024

6600090

Schiebewandwagen



GREEN CARGO

Ep	VI
	267
	40196



Habins

Photomontage

Q3/2024

6600001

Schiebeplanenwagen



ŽSSK CARGO

Ep	VI
	229
	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2024

6600050

► Einsatz: Transport von witterungsempfindlichen Gütern

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



BUDAMAR

Ep	VI
	483
	40183



Eas



Photomontage

Q4/2024

6600087

- Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- Freistehende Griffstangen



SCHMAL spur

Photo: J. Kaufmann

Dampflokomotive 399.01



ÖBB

Ep	IV-V
	134
	PluX16
	261 mm



Photomontage

- Betriebszustand: 1990er Jahre bei der Pinzgauer Lokalbahn
- Sonderserie „Pinzgauer Lokalbahn“
- Mit farblich abgesetzten Kesselringen

n:
formvariante

Q1/2024				
7140001	DC	4/1		
7150001	DCC		4/1	

3-tlg. Set: Schmalspur-Personenwagen



ÖBB

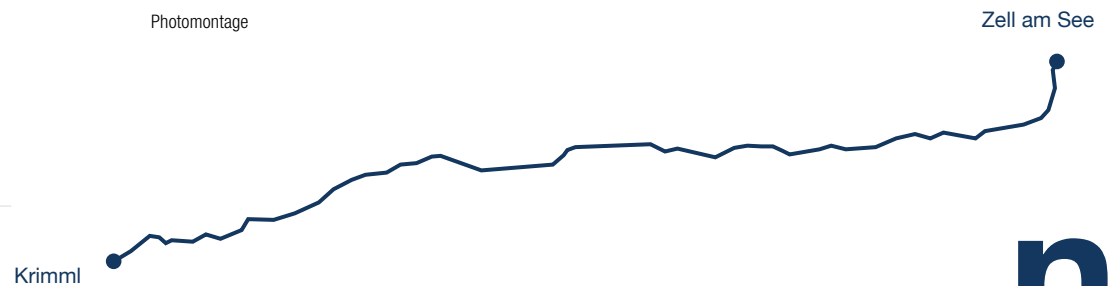
Ep	IV-V
	276



Bi



Photomontage



Krimml

Zell am See

n:
formvariante

Q1/2024
6240001

- Ein Wagen mit Übersetzfenstern
- Sonderserie „Pinzgauer Lokalbahn“
- Passend zu Dampflokom Rh 399, Art. Nr. 7140001, 7150001



Photo: M. van der Velden

2-tlg. Set: Fahrradtransportwagen



ÖBB

Ep	IV
	256



GGmh/s



Photomontage

- Fein detaillierte Ausführung mit Bremserhaus
- Bewegliche Schiebetüren
- Sonderserie „Pinzgauer Lokalbahn“

Q1/2024

6640003



Photo: J. Kaufmann

5-tlg. Zugset: Diesellokomotive 2095 005-1 mit GmP



ÖBB

Ep	V
	596
	PluX22
	200 mm
	LED



Bi/s



GGm/s



SSm/s



SSm/s

Photomontage

Q4/2024

5540001

DC

4/1

5550001

DCC



4/1



- Typische Zugnachbildung eines gemischten Personenzuges (GmP), wie er das Bild der Schmalspurbahnen in Österreich lange Zeit prägte
- Lok mit Wappen „Waidhofen an der Ybbs“
- Spantenwagen mit Computernummer



Photo: T. Küstner

Elektrolokomotive E10 „Ötscherbär“



NÖVOG

Ep	VI
	127
	Next18
	261 mm
	LED



Photomontage

Q4/2024				
7540002	DC	6/0		
7550002	DCC		6/0	

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- Separat angesetzte Scheibenwischer

3-tlg. Set: Personenzug „Ötscherbär“



NÖVOG

Ep	VI
	465

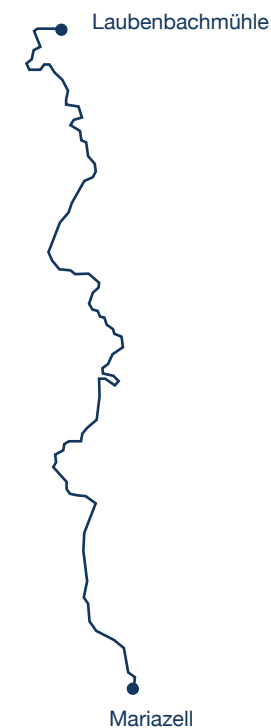


B



Photomontage

- Ein Wagen im „Bärenland“-Design
- Separat angesetzte Griffstangen



Q4/2024
6240002

Art. Nr.	Seite	71386	28	77052	194	6200004	142	6200066	172	6600061	186
42500	153	71393	6	77345	155/201	6200005	142	6200103	173	6600063	199
70035	12	71394	6	77346	155/187	6200006	142	6200104	173	6600065	188
70036	12	71778	133/155	77347	207	6200007	142	6200106	175	6600067	199
70043	8	71779	133	77463	202	6200008	142	6200107	175	6600068	118
70044	8	71924	53	77492	204	6200009	169	6210001	178	6600069	118
70057	112	71925	53	77685	184	6200010	169	6210105	174	6600070	205
70058	112	72014	148	77800	185	6200019	155/180	6220001	178	6600071	184
70064	99/155	73110	13/154	78014	148	6200020	155/180	6220066	172	6600072	206
70065	99	73111	13	78044	8	6200026	43	6220103	173	6600073	12
70107	33	74047	154/157	78058	112	6200027	43	6220104	173	6600074	205
70108	33	74348	159	78065	99	6200031	144	6220105	174	6600075	154/193
70113	128	74474	154/163	78108	33	6200032	67	6220106	175	6600077	155/185
70114	128	74475	154/163	78114	128	6200033	67	6220107	175	6600078	155/191
70117	129	74476	154/163	78118	129	6200034	92	6230001	153	6600081	205
70118	129	74477	154/163	78189	136	6200035	93	6240001	210	6600082	204
70184	137	74478	162	78337	68	6200036	11	6240002	215	6600084	155/190
70185	137	74479	162	78408	80	6200037	11	6600001	208	6600085	206
70188	136	76002	194	78461	141	6200038	16	6600004	155/190	6600086	205
70189	136	76022	185	78465	106	6200039	16	6600017	207	6600087	208
70251	14	76024	202	78469	97	6200041	154/167	6600033	186	6600089	155/189
70252	14	76025	202	78496	48	6200042	154/167	6600034	155/201	6600090	208
70336	68	76289	154/193	79111	13	6200043	154/167	6600035	200	6600091	189
70337	68	76315	195	79380	14	6200044	154/167	6600036	155/200	6600094	205
70407	80	76323	190	79386	28	6200049	109	6600038	154/192	6600095	155/191
70408	80	76456	193	79394	6	6200050	7	6600041	154/192	6600096	207
70460	141	76487	201	79779	133	6200051	87	6600050	155/208	6600097	204
70461	141	76555	191	79925	53	6200052	88	6600051	187	6600098	203
70464	106/155	76602	204	5100003	152	6200053	89	6600052	185	6600099	207
70465	106	76603	190	5110004	150	6200055	28	6600053	193	6600100	207
70468	97	76604	204	5110005	151	6200056	27	6600054	186	6600101	35
70469	97	76844	204	5500004	51	6200057	27	6600055	184	6600102	192
70495	48	77030	81	5510004	51	6200058	34	6600056	184	6600103	155/195
70496	48	77031	83	5520004	51	6200059	181	6600057	200	6640003	212
71379	14	77033	187	5540001	213	6200060	182	6600058	207	7100003	29
71380	14	77036	194	5550001	213	6200061	182	6600059	206	7100004	23
71385	28	77049	195	6200002	71	6200062	182	6600060	206	7100005	10

7100006	20	7310004	127	7500016	102	7500078	78	7510059	97	7520052	94
7100009	23	7310007	148	7500017	91	7500082	74	7510063	118	7520053	105
7100010	17/154	7310014	123	7500023	42	7500089	108	7510064	86	7520054	37
7100011	26	7310017	147	7500027	58	7500090	59/154	7510067	96	7520056	94
7110003	29	7310026	122	7500028	68	7500138	58	7510068	110	7520057	100
7110004	23	7310027	143	7500031	66	7510008	108	7510070	60	7520059	97
7110005	10	7310028	122	7500032	45	7510012	71	7510072	44	7520063	118
7110006	20	7310029	143	7500033	62	7510015	96	7510074	100	7520064	86
7110009	23	7310031	120	7500034	53	7510016	102	7510078	78	7520067	96
7110010	17	7310032	134	7500035	60	7510017	91	7510082	74	7520068	110
7110011	26	7310033	134	7500037	173	7510023	42	7510089	108	7520070	60
7120004	23	7310034	124	7500038	62	7510027	58	7510090	59	7520072	44
7120006	20	7310035	138	7500039	103	7510028	68	7510138	58	7520074	100
7120009	23	7310036	139	7500040	99	7510031	66	7520008	108	7520078	78
7120010	17	7310037	121	7500041	75	7510032	45	7520012	71	7520082	74
7120011	26	7310038	120	7500042	45	7510033	62	7520015	96	7520089	108
7140001	210	7310039	135	7500043	104	7510034	53	7520016	102	7520090	59
7150001	210	7310040	123	7500044	44/154	7510035	60	7520017	91	7520138	58
7300004	127	7310044	138	7500045	70	7510037	173	7520023	42	7540002	215
7300007	148	7310049	146	7500046	104	7510038	62	7520027	58	7550002	215
7300014	123	7310067	145	7500047	39	7510039	103	7520028	68	7700003	125
7300017	147/155	7320004	127	7500048	116	7510040	99	7520031	66	7700005	136
7300026	122	7320007	148	7500051	109	7510041	75	7520032	45	7700006	139
7300027	143	7320027	143	7500052	94/154	7510042	45	7520033	62	7700007	57
7300028	122	7320031	120	7500053	105	7510043	104	7520034	53	7700009	110
7300029	143	7320032	134	7500054	37	7510044	44	7520035	60	7700010	124
7300032	134	7320033	134	7500056	94	7510045	70	7520037	173	7710003	125
7300033	134	7320035	138	7500057	100	7510046	104	7520038	62	7710005	136
7300034	124	7320036	139	7500058	106	7510047	39	7520039	103	7710006	139
7300035	138/155	7320037	121	7500059	97	7510048	116	7520040	99	7710007	57
7300036	139	7320038	120	7500063	118	7510051	109	7520041	75	7710009	110
7300037	121	7320039	135	7500064	86	7510052	94	7520042	45	7710010	124
7300038	120	7320044	138	7500067	96	7510053	105	7520044	44	7720005	136
7300039	135	7320049	146	7500068	110	7510054	37	7520045	70	7720006	139
7300040	123	7500008	108	7500070	60	7510056	94	7520047	39	7720007	57
7300044	138	7500012	71	7500072	44	7510057	100	7520048	116	7720009	110
7300049	146	7500015	96	7500074	100	7510058	106	7520051	109		

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; Austria

Copyright:

© 2024 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

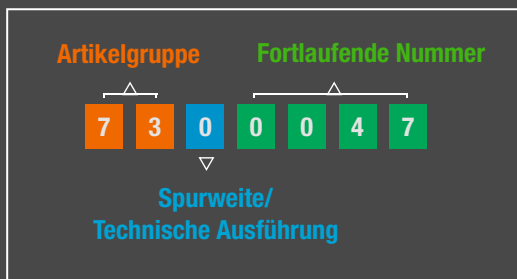
Bahnverwaltungen

K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SNCF	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
K.P.E.V.	Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung
K.Bay.Sts.B	Königliche Bayerische Staatseisenbahn
DWM	Deutsche Wehrmacht (1935 bis 1945)
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

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

Neues Artikelnummernsystem



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; 0e
1	H0: DCC, DCC Sound
2	H0: AC
3	0e
4	H0e: DC
5	H0e: DCC, DCC Sound
8	TT: DC
9	TT: DCC, DCC Sound

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



9 005033 807245

80724

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