

Roco

Neuheiten 2021

Groß in Detail und Technik



www.roco.cc



Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

ein wahrlich ungewöhnliches Modellbahnjahr liegt hinter uns. Trotz schwieriger Umstände haben Sie uns auch 2020 wieder die Treue gehalten, wofür wir uns herzlich bedanken möchten! Ebenfalls bedanken möchten wir uns für die vielen Teilnehmer unseres diesjährigen Fotowettbewerbs. Die Entscheidung ist nicht leicht gefallen, aber unsere Sieger sind wahre Meisterfotografen, wie wir finden, deswegen gibt es in diesem Jahr vier Auszeichnungen.

Diese Treue ist unser Ansporn, uns immer wieder aufs Neue ein spannendes Modellprogramm für Sie zu überlegen. So auch für das Jahr 2021, das wir bunt gefächert mit diesem Neuheitenkatalog starten.

Für die Fans der klassischen Dampflokomotiven erscheint unser Edition Modell der Baureihe 95 in einer Ausführung, die Sie begeistern wird. In den Digital-Ausführungen mit dynamischen Dampf, damit auch das Bestaunen im Betrieb noch eindrucksvoller wird. Doch auf dieser Dampflokomotive ruhen wir uns nicht aus! Als Vorankündigung für das Jahr 2022 präsentieren wir die komplette Neukonstruktion der Dampflokomotive P 8 bzw. Baureihe 38. Sie wird in puncto Variantenvielfalt und Umsetzung alle Stücke spielen und keine Wünsche offen lassen.

Für die Fans der Elektrofraktion erscheinen mit der DR-Baureihe 230 bzw. der CSD-Baureihe 372 endlich zeitgemäß umgesetzte Modelle, der bei den Eisenbahnfans „Knödelpresse“ genannten Lokomotive.

Im Wagensektor präsentieren wir den Packwagen Pwgs 41 in einer filigranen Ausführung. Ein Wagen, der in unzähligen Zügen als Begleitwagen anzutreffen war. Doch auch die Epoche VI bedenken wir mit dem Doppeltaschenwagen T3000e und dem 95 m³ Kesselwagen. Beide Modelle erscheinen in gewohnt hochwertiger ROCO-Ausführung nach dem aktuellen Standard.

Nun wünschen wir Ihnen viel Freude beim Entdecken unserer Ideen für 2021!

Viel Freude und Gesundheit in der aktuellen Zeit

Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	6
H0 Elektrolokomotiven	44
H0 Diesellokomotiven	122
H0 Zugbildung	146
H0 Start Sets	148
H0 Personenwagen	154
H0 Güterwagen	164
H0e	203
Was finde ich wo?	208



Groß in Detail und Technik!

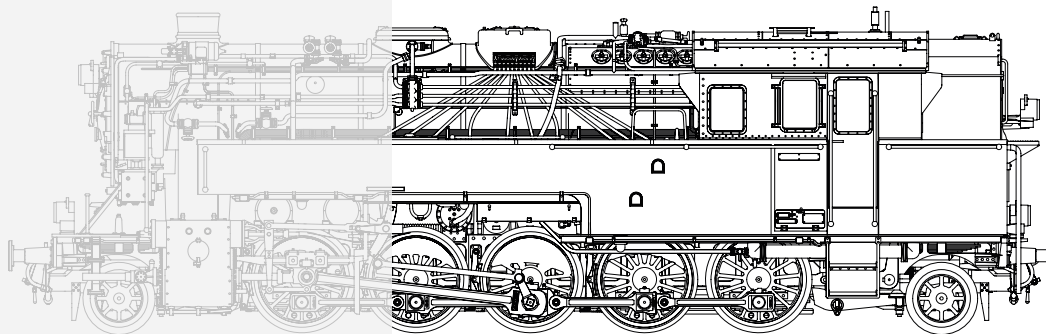
ROCO verfolgt das Ziel, den hohen Spielwert der Modelleisenbahn durch den Einsatz von Digitaltechnologien weiter auszubauen. Dabei steht die detailgetreue Nachbildung des Originals immer im Mittelpunkt. Daher setzt ROCO verstärkt auf höchste Qualität in der Konstruktion und Verarbeitung und den Einsatz modernster Technologien und Produktionsmethoden.

Schon von Beginn der Entwicklung jedes einzelnen ROCO-Modells an wird auf höchstmögliche Detailtreue und Variantenvielfalt Wert gelegt.



Unser Maßstab: Das Original

Für jedes Produkt steht das große Original Pate. Dabei wird jedes Detail, wie z. B. die korrekte Farbgebung oder Beschriftungen berücksichtigt.





Unser Ansporn: Ihre Zufriedenheit

Mit Engagement erfolgt die Montage unserer Modelle. Egal, ob Motor, Stromabnahme oder kleinste Griffstange – am Ende sitzt alles am richtigen Platz.

Durch eine stetige Kontrolle ist unser Ziel, die Qualität laufend zu verbessern – für Ihre Zufriedenheit.



DAS SIND WIR:

- ▶ Rund 1.100 MitarbeiterInnen
- ▶ Ca. 500 Neuheiten pro Jahr
- ▶ Über 30.000 Ersatzteile für Sie auf Lager
- ▶ Sichere Ersatzteilversorgung über Jahrzehnte
- ▶ Immer für Sie da: Hotline, E-Mail, Social Media
- ▶ Per Newsletter und YouTube bleiben Sie immer auf dem Laufenden

Dafür sind wir täglich da – In Österreich, Rumänien, der Slowakei und Vietnam.

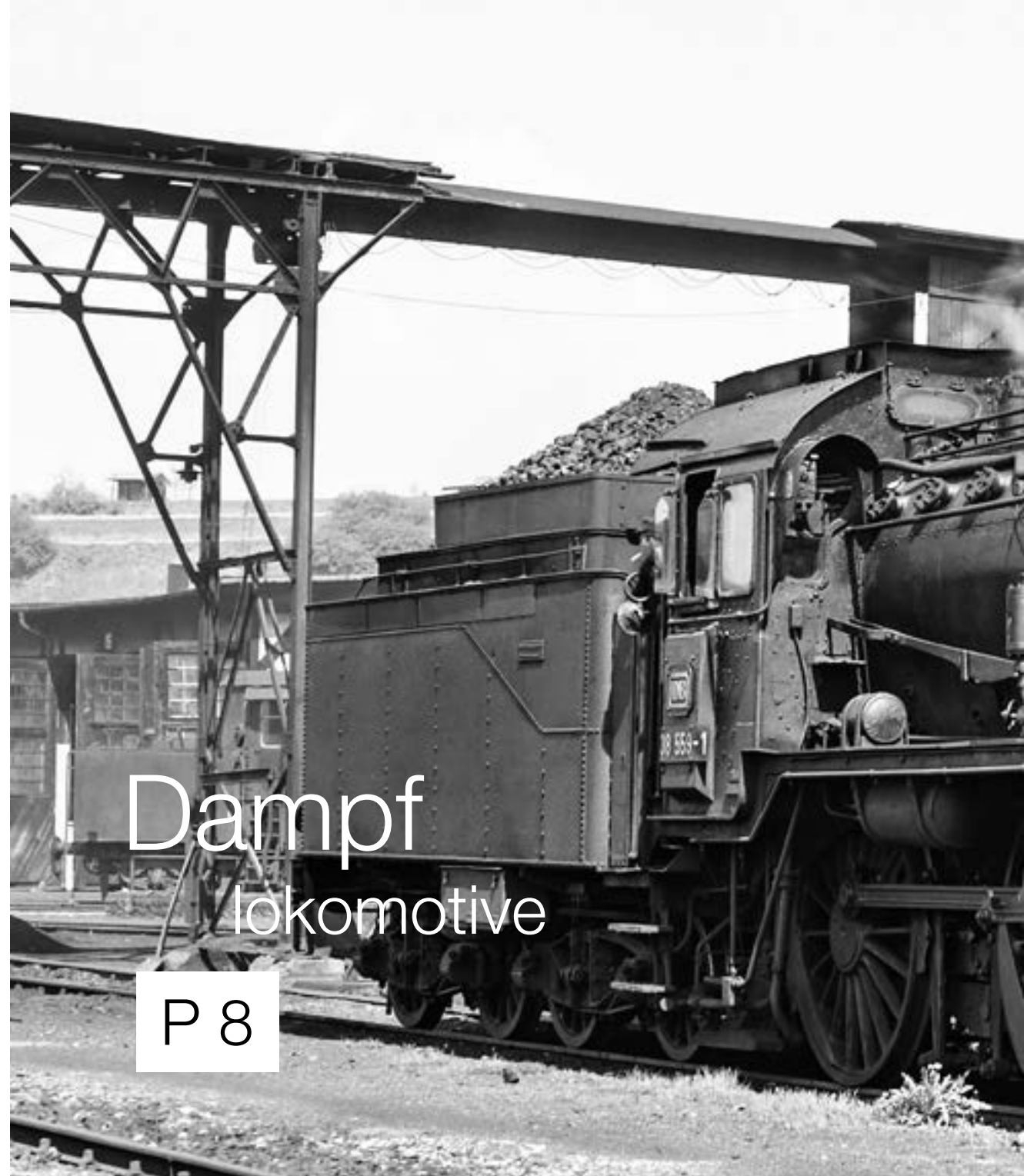


Die größte Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Preußischen Staatsbahn wurde zur Zeit der Wende zum 20. Jahrhundert erreicht. Von Saarbrücken im Südwesten bis nach Eydtkuhn im Nordosten und vom oberschlesischen Kattowitz bis zur dänischen Grenze fuhren Züge unter der Verwaltung der Preußischen Staatsbahn.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

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

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

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



Dampf lokomotive

P 8



Photo: W. Hanold/Archiv J. Sauter

Dampflokomotive BR 038



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photo: H.-J. Eggerstedt/Archiv J. Sauter

Die Dampflokomotiven der Baureihe 038 zählten lange Zeit mit ihren Nietentendern und Witte-Windleitblechen zum gewohnten Bild auf deutschen Nebenbahnen. Dort beförderten sie zumeist Personenzüge und waren im Nahverkehr daher lange Zeit nicht ersetzbar. Erst die zunehmende Modernisierung bei der Deutschen Bundesbahn leide die Ablöse in Form von Diesel- und Elektrolokomotiven ein.

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Räder mit feinen Speichen**
- **Ausführung mit Nietentender und Witte-Windleitblechen**

2022	
71379	=
71380	=
79380	~

Dampflokomotive BR 38



DR

Ep	IV
214	
PluX22	
R2	
LED	

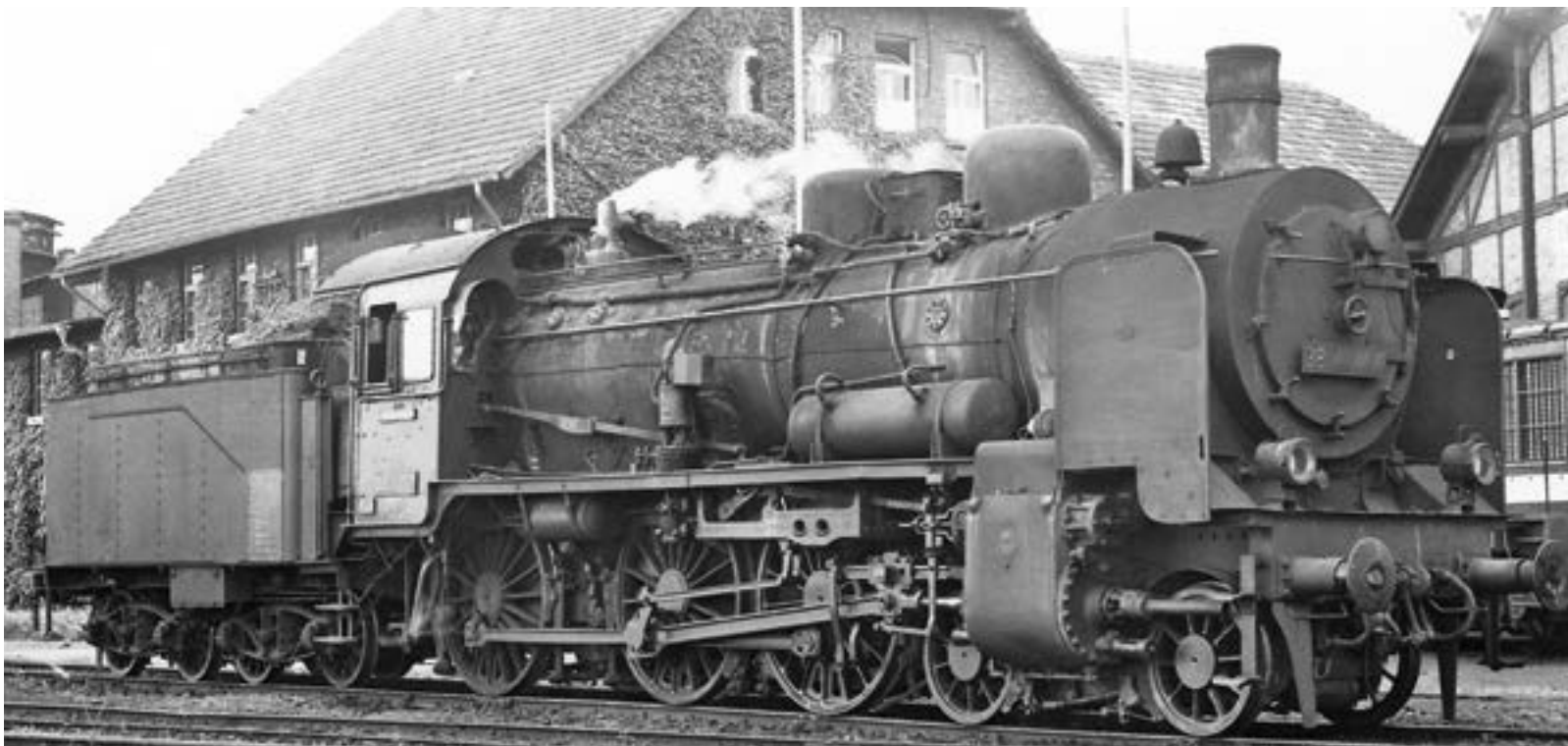


Photo: Ziemert/Archiv J. Sauter

Bei der Deutschen Reichsbahn waren die Dampflokomotiven der Baureihe 38 in vielen Betriebswerken stationiert. Von dort aus erfolgten die Einsätze, zumeist im Personenverkehr mit Rekowagen und anderen Wagenbauarten. Klassisch präsentierten sich viele Lokomotiven mit Nietentender und großen Wagner-Windleitblechen.

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Räder mit feinen Speichen**
- **Ausführung mit Nietentender und Wagner-Windleitblechen**

2022	
71381	=
71382	=
79382	~

Dampflokomotive 95 0014-1

Edition
n:
neu
konstruktion


DR

Ep	IV
	174
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Diese Dampflokkattung war die stärkste je von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschaffte Tenderlok. Insgesamt wurden 45 Stück dieser gigantischen Maschine gebaut. Ihren Spitznamen „Bergkönigin“ bekam sie aufgrund der vorwiegenden Verwendung auf den steigungsreichen Bahnstrecken Sonneberg–Probstzella, der Spessarttrampe, der Frankwaldbahn, der Geislinger Steige, der Schiefen Ebene und der Rübelandbahn.

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Erstmals mit Neubaukessel als Großserienmodell erhältlich**
- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Räder mit feinen Speichen**
- **In den Digital-Versionen mit dynamischem Dampf und vorbildgerechten Soundfunktionen**
- **Ausführung mit Öl-Feuerung**
- **Mit Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung**
- **Passend zum DR-Güterzugset, Art. Nr. 76030**

Q3/2021		
71095	=	5/1
71096	=	5/1
79096	~	5/1



BR 95 im Detail



Freistehendes oberes Spitzenlicht und separat angesetzte Griffstangen und Leitern



Teilweise durchbrochen dargestellter Barrenrahmen



Bullige Front stimmig umgesetzt



Aufwendig nachgebildeter und beleuchteter Führerstand



Originalgetreue Triebwerksbeleuchtung



Separat angesetzte Kesselleitungen, Ventile sowie Gitter über Führerstand



Photo: S. Carstens

6-tlg. Set: Güterzug



DR

Ep	IV
	761
	40196
	6560
	40361



E



Zkk



Eas



Gos (1400)



Tds



Pwgs 41

Photomontage/CAD-Zeichnung

Set bestehend aus einem zweiachsigen offenen Güterwagen mit Eckkohlebeladung, einem vierachsigen offenen Güterwagen mit Eckkohlebeladung, einem Schwenkdachwagen, einem Kesselwagen, einem gedeckten Güterwagen mit Schlussbeleuchtung und einem Güterzug-Packwagen.

- Modell des Pwgs 41 als komplette Neukonstruktion erstmals in DR-Ausführung mit Dachkanzel
- Passend zur Dampflokomotive BR 95, Art. Nr. 71095, 71096 und 79096
- Gedeckter Güterwagen ist mit Schlussleuchten ausgerüstet (Batterien zum Betrieb erforderlich)

Q4/2021

76030

Dampflokomotive Rh 85



KKStB/BBÖ

Ep	I
	79
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



Als die wichtigsten Eisenbahnstrecken im Wesentlichen ausgebaut waren und der Vorteil der erschlossenen Wirtschaftsgebiete sichtbar wurde, zeigte sich ein Zurückbleiben abgelegener Landstriche. Man ging daran, diese Gebiete durch den Bau von „Secundärbahnen“ zu erschließen. Mit dem Bau der einfach gehaltenen Lokalbahnen konnten unzählige Städte und Dörfer mit der großen, weiten Welt verbunden werden.

- Detaillierte Ausführung der Steuerung
- Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Q3/2021

73156	=	2/0
73157	=	2/0

3-tlg. Set: Güterzug



KKStB/BBÖ

Ep	I
	267
	137185



Photomontage

Set bestehend aus einem Güterzugbegleitwagen, einem gedeckten Güterwagen und einem Hochbordwagen.

- Modelle mit feinen Speichenradsätzen
- Ein Wagen mit Bremsen und Bremserbühne

Q1/2021

76037

4-tlg. Set: Personenzug



KKStB/BBÖ

Ep	I
	411
	40361
	40181



BC



C



DF



D

Photomontage

Q4/2021

74062

- Einsatz auf österreichischen Sekundärbahnen
- Wagen mit Nachbildung der typischen Holzbeplankung

Dampflokomotive 209.43

Edition



BBÖ

Ep	II
	201
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

Von der privaten Österreichischen Südbahn Gesellschaft wurde diese formschöne Dampflokomotive ab 1910 für die immer schwerer werdenden Schnellzüge auf deren Hauptstrecke Wien – Triest beschafft. Von 1910 bis 1914 wurden für das österreichische Netz der Südbahn insgesamt 44 Lokomotiven von der Lokomotivfabrik der StEG (Österreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft) in Wien, der Lokomotivfabrik Wiener Neustadt und der Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf geliefert. Nach Verstaatlichung des österreichischen Teiles der Südbahn 1923 kamen die 17 Loks zu den Österreichischen Bundesbahnen (damals BBÖ) als Reihe 209, da die Nummer 109 dort schon besetzt war.

- Ideal für den Einsatz vor Eil- und Personenzügen
- Freistehende Leitungen und viele separat angesetzte Steckteile
- Vollmetallräder mit niedrigen Spurkränzen

Q2/2021				
72108	=	2/2		10
72109	=	2/2		11
78109	~	2/2		11

Dampflokomotive 26.101



PFT-TSP

Ep	V-VI
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

PFT-TSP ist die Abkürzung für Patrimoine Ferroviaire et Tourisme/Toerisme en Spoor Patrimonium, einem belgischen Verein zur Bewahrung historischer Schienenfahrzeuge und Ausrüstung der belgischen Eisenbahnen. Die Restaurierung wird ausschließlich von Freiwilligen in ihrer Freizeit durchgeführt. Derzeit befindet sich die bereits restaurierte Ausrüstung im Eisenbahnmuseum in Saint-Ghislain. Die Museumsbahn „Le Chemin de Fer du Bocq“ zwischen Ciney und Purnode (Yvoir) wird ebenfalls durch den Verein betrieben.

- Variante mit Witte-Windleitbleche und Wannentender
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Z21-Führerstand verfügbar

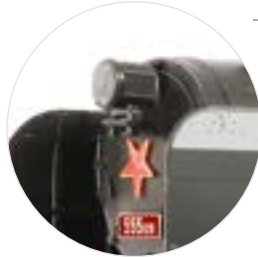
Q3/2021					
70271	=	7/2			10
70272	=	7/2			11
78272	~	7/2			11

Dampflokomotive 555 109



ČSD

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021					
70273	=	7/2			10
70274	=	7/2			11

- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Separat angesetzte große Lampe in tschechischer Ausführung (ohne Funktion)

3-tlg. Set: Güterzug



ČSD

Ep	III
	355
	40183
	40196



Z



Vd



R

Photomontage

- Typische Wagen für einen Epoche III-Güterzug

Q3/2021
76018

6-tlg. Set: „Preußischer Güterzug“



K.P.E.V.

Ep	I
	718
	NEM 651
	R2



Pg



Nwl



Vh

Photomontage

Authentische Zugkomposition bestehend aus einer Dampflokomotive Gattung G 8.2, einem Kesselwagen, einem Säuretopfwagen, einem gedeckten 3-achsigen Güterwagen mit Bremserhaus, einem Kleinviehswagen mit zwei beweglichen Schiebetüren und einem Güterzugbegleitwagen.

Q4/2021		
61480	=	2/2
61481	=	2/2
61482	~	2/2

- Lok-Tender-Kurzkupplung
- Wagen teilweise mit beweglichen Schiebetüren
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Dampflokomotive Gattung PtL 2/2 4512



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	80
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q2/2021		
72058	=	2/0
72059	=	2/0

Die Lokalbahnlokomotive mit der Gattungsbezeichnung PtL 2/2 (Personen zug-Tenderlokomotive für Lokalbahnen) ist bei Eisenbahnfreunden sicher eine der bekanntesten Dampflokomotiven aus der alten Zeit. Der Volksmund nannte sie: Glaskastl, Schnauferle, Quietscherle, Bockl usw. Ihre Leistung war mit 210 PS angegeben. 40 km/h durften sie fahren – liefen aber nach Berichten von Lokomotivführern 60 km/h und mehr.

► Einsatz vor Personen- und leichten Güterzügen auf Nebenbahnen

4-tlg. Set: Lokalbahnzug



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	411
	40361
	40181



CL



CL



PPostL



GwL

Photomontage

Die Vorbilder dieser Wagenmodelle wurden erstmals 1906 in Dienst gestellt. Der Gepäckwagen ist noch älter und geht auf eine Konstruktion aus dem Jahr 1896 zurück. Von den 3. Klasse Personenwagen der Gattung CL Bay 06b wurden 74 Stück gebaut, von den Postwagen der Gattung Pw PostL Bay 06 waren es 77 Stück und von den Gepäckwagen der Gattung GwL Bay 96 waren es gar 151 Stück, die in einer Wagenaufstellung von 1913 enthalten sind.

Set bestehend aus vier Wagen für einen Lokalbahnzug der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen.

► Filigrane Ausführung mit authentischen Zierlinien und Anschriften

► Einsatz auf bayerischen Nebenbahnen

Q1/2021
74187

Dampflokomotive BR 44



DRG

Ep	II
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage

Zum Einheitslokomprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gehörte auch die Entwicklung einer leistungsstarken Güterzuglokomotive. Man erwartete von der als BR 44 bezeichneten Lokomotive mit Drillings-triebwerk die Beförderung von Güterzügen bis 1.200 t im Mittelgebirge und bis 600 t über Steilrampen. 1926 wurden die ersten 10 Maschinen mit der Achsfolge 1'E h3 ausgeliefert. Bis zur Ablösung durch moderne Diesel- und Elektrolokomotiven bildeten die Maschinen der Baureihe 44 das Rückgrat des schweren Güterzugdienstes in ganz Deutschland. 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.

- In Fotografieranstrich mit Wagner-Windleitbleche
- Metallräder mit filigranen Speichen

Q4/2021				
73040	=	7/2		10
73041	=	7/2		11
79041	~	7/2		11

3-tlg. Set: Kesselwagen



DRG

Ep	II
	426
	40183



Bzb



Bzb



Bzb

Photomontage



- Mit filigranen Leitern und Bühnengeländern

Q4/2021
76015



Photo: Sammlung J. Sauter/Hubert

Dampflokomotive BR 01.10



DRB

Ep	II
	278
	NEM 652
	R3



Photomontage

- Stromlinienverkleidung von Lok und Tender
- Mit fünfsigigem Tender Bauart 2'3 T 38
- Ideale Ergänzung zu den nachfolgenden Schnellzugwagen

Q3/2021				
71204	=	3/3		10
71205	=	3/3		11
79205	~	3/3		11

WAS WÄRE, WENN...?

In den Jahren 1939/40 wurden 55 Dreizylindermaschinen der Baureihe 01.10 gebaut. Mit einer Stromlinienverkleidung versehen, verminderte sich der Luftwiderstand bereits im Windkanal drastisch. Fahrversuche bestätigten die Vermutung, dass die Maschinen locker 150 km/h erreichen konnten und dabei die effektive Zugkraft am Haken um fast 50 % gesteigert wurde. Eine Lackierung in roter Farbgebung wäre daher bei einigen Lokomotiven durchaus denkbar gewesen.

Schnellzugwagen 1./2. Klasse

	
DRB	
Ep	II
	250
	6560
	6452



AB4ü-35

Photomontage

► FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei allen 5 Modellen bei

Q3/2021 74370

Schnellzugwagen 1./2./3. Klasse

	
DRB	
Ep	II
	244
	6560
	6452



ABC4ü-35

Photomontage

Q3/2021 74371

Schnellzugwagen 3. Klasse

	
DRB	
Ep	II
	244
	6560
	6452



C4ü-35

Photomontage

Q3/2021 74372

Schnellzug-Speisewagen



DRB/MITROPA

Ep	II
	270
	6560
	6452



WR4ü-35

Photomontage

Q3/2021

74373

Schnellzug-Gepäckwagen



DRB

Ep	II
	250
	6560
	6452



Pw4ü-37

Photomontage

Q3/2021

74374



Dampflokomotive BR 70.0



DB

Ep	III
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q4/2021		
73042	=	2/0
73043	=	2/0
79043	~	2/1



- Filigrane Radsätze und Steuerung
- Ideal für den Einsatz auf Nebenbahnen
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

3-tlg. Set: Lokalbahnzug



DB

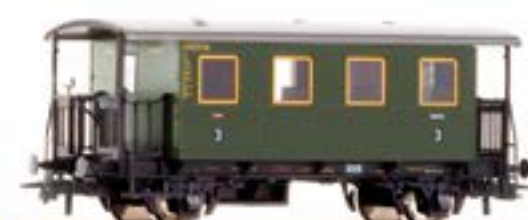
Ep	III
	304
	40196
	40361



LPwPost



CL



CL

Photomontage

Set bestehend aus zwei 3. Klasse Personenwagen und einem Post-/Gepäckwagen.

Q4/2021
74054

- Filigrane Modellausführung in grüner Lackierung mit authentischen Anschriften
- Im Betriebszustand der 1950er Jahre vorwiegend zum Einsatz auf bayerischen Nebenbahnen



Dampflokomotive 85 009



DB

Ep	III
	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 Tenderlokomotiven schnell auf dieser Bergstrecke. Wegen ihrer guten Leistungen konnte bereits im Jahr 1933 die für den Betrieb bis dahin erforderliche Zahnstange entfernt werden. Auch beim Lokomotivpersonal waren die Loks äußerst beliebt, verkürzten sie doch die Fahrzeiten mit Personenzügen um gut 1/3 der ursprünglichen Fahrzeit.

- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Betriebszustand ca. 1959 mit DB-Keks**
- **In den Digital-Versionen mit dynamischem Dampf und vorbildgerechten Soundfunktionen**
- **Nummerntafeln mit spitzen Ziffern**
- **Feine Metallradsätze**

Q2/2021		
72272	=	5/1
72273	=	5/1
78273	~	5/1



Dampflokomotive 52 2443



DB

Ep	III
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021				
70275	=	7/2		10
70276	=	7/2		11
78276	~	7/2		11

- Variante ohne Windleitblechen
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Z21-Führerstand verfügbar

Dampflokomotive 023 040-9



DB

Ep	IV
	245
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2021				
70249	=	4/2		10
70250	=	4/2		11

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



Dampflokomotive 03 1073

Edition



DB

Ep	III
	275
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage



Der anwachsende Fernreiseverkehr in Deutschland, Streckenausbauten und Fahrzeitverkürzungen führten dazu, dass die Zweizylinder-Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01 und 03 häufiger als zuvor bis an ihrer Leistungsgrenze gefordert wurden. 1936 beschloss man die Beschaffung von neu entwickelten Dreizylinder-Schnellzuglokomotiven, dem Zeitgeist folgend mit Stromlinienverkleidung. Von den 60 gebauten Maschinen überlebten lediglich 45 den Krieg. 26 davon konnte die Deutsche Bundesbahn in ihren Bestand einreihen. Ganz anders als ursprünglich geplant begann die große Karriere für die 03.10 erst nach ihrer „Entkleidung“ und Aufarbeitung. Bis 1966 versahen diese edlen Renner, zuletzt noch mit neuen Hochleistungskesseln, ihre Dienste im hochwertigen Schnellzugverkehr bei der DB.

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit Neubaukessel**
- **Tender mit händisch zu öffnenden Tenderklappen**
- **Feine Radsätze mit Speichenvorlaufrädern**
- **Nachbildung des dritten Innenzylinders mit Innentriebwerk**
- **Mit Triebwerksbeleuchtung**

Q2/2021				
73120	=	2/2		40160
73121	=	2/2		40160
79121	~	2/2		40160

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
303	
40196	
40420	



ABnb

Photomontage

Q1/2021

74587

- ▶ Allen n-Wagen liegen bedruckte Zuglaufschilder bei
- ▶ Passend zu den Dampflokomotiven BR 023 (Art. Nr. 70249, 70250) und BR 03.10 (Art. Nr. 73120, 73121, 79121)

Nahverkehrswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
303	
40196	
40420	



Bnb

Photomontage

Q1/2021

74588

74589

- ▶ Art. Nr. 74589: geänderte Betriebsnummer
- ▶ Alle n-Wagen mit Bedruckung im typischen Pfauenaugen-Muster

Nahverkehrs-Steuerwagen



DB

update

Ep	IV
303	
PluX16	
LED	
40420	



BDnf 738

Photomontage

Q1/2021

74590

- ▶ Erstmals mit LED-Spitzenlicht und Schnittstelle für die einfache Nachrüstung eines Decoders
- ▶ Modell mit automatischer Stirn-/Schlusslichtumschaltung

Eilzug-Gepäckwagen



DB

Ep	IV
226	
40196	
40420	



Dye 973

Photomontage

Q1/2021

74448

- ▶ Modell mit Dachkanzel

Dampflokomotive 086 400-9



DB

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2021

70317	=	4/1		10
70318	=	4/1		11
78318	~	4/1		11



Photo: K. Gerke

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich 386 Maschinen der BR 86 auf westdeutschem Gebiet. Die meisten ließen sich instand setzen, sodass die DB 1952 über 378 Loks dieser Baureihe verfügte. Zum Aufgabenbereich gehörten neben den klassischen Nebenbahnzügen auch regelmäßig die Beförderung von Eilzügen sowie das Rangieren in Güterbahnhöfen. Die letzten Maschinen schieden bei der DB 1974, als Baureihe 086 bezeichnet, aus dem Betriebsdienst aus.

- Variante mit De Limon-Spurkranzschmierung
- Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen und feinen Metallradsätzen
- Freier Durchblick durch die Führerstandsfenster
- Lang ausgeschittene Wasserkästen in geschweißter Ausführung

Dampflokomotive 86 270



DR

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED

Q4/2021

73028	=	4/1		10
73029	=	4/1		11
79029	~	4/1		11



Photomontage

- Betriebszustand ca. 1952
- Kurz ausgeschnittene Wasserkästen in geschweißter Ausführung
- Scherenbremsen
- Bw Dresden-Friedrichstadt

Dampflokomotive 37 1009-2



DR

Ep	IV
196	
PluX22	
R2	
LED	

Q1/2021

71211	=	2/2	10
71212	=	2/2	11
79212	~	2/2	11



Photomontage

Die 24 009 gehörte zu den fünf nach dem Krieg bei der DR verbliebenen 24ern. Es war die einzige Lokomotive dieser Baureihe die länger im Einsatz war. 1970 kam die Maschine zum Bw Stendal und erhielt noch die damals neue EDV-Nummer 37 1009-2.

- Im Betriebszustand Anfang der 1970er Jahre
- Vorläufer als Vollscheibenrad

Dampflokomotive 86 1361-4



DR

Ep	IV
160	
PluX22	
R2	
LED	

Q1/2021

73032	=	4/1	10
73033	=	4/1	11
79033	~	4/1	11



Photomontage

Von 1928 bis 1943 lieferten fast alle deutschen Lokomotivfabriken insgesamt 775 Maschinen dieser Baureihe an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Konstruktiv waren die 1.000-PS-Loks für eine Geschwindigkeit von 70–80 km/h ausgelegt, womit sie neben ihrem Haupteinsatzgebiet der „Nebenbahn“ auch auf Haupt- und Zulaufstrecken einsetzbar waren. Zu Beginn der 1950er Jahre standen in der DDR noch 164 Loks der Baureihe 86 zur Verfügung. Die meisten der Maschinen wurden vom Betriebswerk Aue aus auf den Strecken des Erzgebirges eingesetzt. 1970 erhielten noch 162 Maschinen eine EDV-gerechte Betriebsnummer, die Ausmusterung erfolgte ab 1973.

- Mit Glocke
- Mit lang ausgeschnittenen Wasserkästen
- Feine Metallradsätze
- Bw Aue/Bw Karl-Marx-Stadt

Dampflokomotive 01 1518-8



DR

Ep	IV
	281
	NEM 652
	R3



Photomontage

Die Deutsche Reichsbahn befürchtete, aufgrund des zum Teil schlechten Zustands der Baureihe 01 für die Schnellzüge immer weniger Lokomotiven vorhalten zu können. Daher entschloss man sich die BR 01 zu rekonstruieren, was bei der Reichsbahn auch eine Steigerung der Leistung sowie die Beseitigung von Fehlern bedeutete und bei dieser Baureihe besonders gut gelungen ist. Der neue geschweißte Kessel bekam ein drittes Sicherheitsventil. Sämtliche Kesselaufbauten wurden verkleidet, das Führerhaus modernisiert und die Witte-Windleitbleche vorne abgeschrägt. Bei der Umzeichnung 1970 wurden die Lokomotiven mit Kohlefeuerung als BR 01.15 eingereiht. Die letzte Dienststelle der 01 1518 war Saalfeld. Die Ausmusterung erfolgte im Mai 1981.

- Ausführung mit Behelfsbeschilderung
- Modell mit Kohletender und Rauchkammertür in spitzer Ausführung
- Feine Metallradsätze



Q3/2021				
71265	=	5/2		10
71266	=	5/2		11
79266	~	5/2		11



R. N. Lawrence



Dampflokomotive BR 52



DR

Ep	IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2021				
70277	=	7/2		10
70278	=	7/2		11
78278	~	7/2		11

- Ausführung mit Altbaukessel und Schneepflug
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- Z21-Führerstand verfügbar



Dampflokomotive 55 4154-5



DR

Ep	IV
	210
	NEM 651
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe 55.25–56 (ehem. preuß. G 8.1), von der fast 5.000 Stück gebaut wurden, war mit einer Leistung von 1.260 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h vor allem im Güterzug- und schweren Rangierdienst eingesetzt.

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Erstmals mit eingesetzten Lampengläsern im Roco-Programm
- Modell liegen Ätztafeln mit Beschriftung 55 4154-5 und 55 5110-6 bei
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Q2/2021			
72046	=	2/1	
72047	=	2/1	

Dampflokomotive 231 E 40



SNCF

Ep	III
	272
	NEM 652
	R3
	FR
LED	



Photomontage

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

- Nach langer Zeit wieder im ROCO-Programm erhältlich
- Hoch detailliertes Modell in filigraner Ausführung
- Mit asymmetrischem 2-Licht Spitzensignal
- Einsatz im schweren Schnellzugverkehr

Q2/2021				
73078	=	2/2		10
73079	=	2/2		11
79079	~	2/2		11



Dampflokomotive Oi2



PKP

Ep	III-IV
	196
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Gedacht war die BR 24 vornehmlich für Personenzüge, ihr Einsatzgebiet wurde dank der robusten Konstruktion bald auf leichte Güterzüge ausgedehnt, somit galt sie als eine zuverlässige Mehrzwecklokomotive für leichtere Dienste. 34 Lokomotiven waren nach dem Zweiten Weltkrieg in Polen verblieben, wo die letzte Lok bis 1976 in Betrieb war.

- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **PKP-Ausführung erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- **Mit weißen Radreifen**
- **Mit großen Lampen in typischer polnischer Ausführung**

Q4/2021

72060	=	2/2		10
72061	=	2/2		11

Mit der Bahn auf den Berg

Alpspitz-Bahn



Zahnradbahnen strahlen mit ihrer einmaligen Kombination aus Bergwelt und kühner Streckenführung mit zahlreichen Brücken und Tunneln eine ganz besondere Faszination aus. Die Fortbewegung des Zuges wird durch Eingreifen eines Zahnrades in eine in der Mitte des Gleises liegende Zahnstange bewirkt, da für die starken Steigungen die gewöhnliche Reibung zwischen Rad und Schiene nicht mehr ausreicht.

Nachdem sich die ursprünglich für den Touristen- und Industrieverkehr hergestellten Zahnradbahnen bewährt hatten, ging man daran, die Zahnstange auch für den durchgehenden Personen- und Güterverkehr zu benutzen, und so entstanden die Eisenbahnen des sogenannten gemischten Systems, bei denen Reibungsstrecken mit Zahnstangenstrecken, je nach den Steigungsverhältnissen, abwechseln und die Zugkraft von ein und derselben Maschine ausgeübt wird.

Die ersten Zahnradbahnen wurden ausschließlich mit Dampflokomotiven betrieben. Am Ende des 19. Jahrhunderts gewann die elektrische Traktion rasch an Bedeutung. Heute sind viele der ursprünglich mit Dampf betriebenen Bahnen elektrifiziert, bei einigen wurden die Dampfloks durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzt oder ergänzt. Um den bei Touristen besonders begehrten Dampfbetrieb weiterhin anbieten zu können, wurden in den 1990er Jahren von einigen Zahnradbahnbetreibern neue ölgefeuerte Dampfloks beschafft.

In den Alpen findet man besonders viele private Zahnradbahnen, die sich bei den Touristen aus der ganzen Welt großer Beliebtheit erfreuen. Einige der bekanntesten sind die Zugspitzbahn in Deutschland, die Schafbergbahn in Österreich sowie die Vitznau-Rigi-Bahn in der Schweiz, dem Land mit den meisten Zahnradbahnen.

Zahnrad-Dampflokomotive



Ep	III-VI
	123
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q2/2021		
73159	=	3/0

- ▶ Mit und ohne Zahnstangengeis zu fahren
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung für Zahnradbetrieb zum Tauschen liegt bei

Zahnrad-Elektrolokomotive



Ep	III-VI
	100
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021		
70442	=	2/0
70443	=	2/0

- ▶ Mit und ohne Zahnstangengeis zu fahren
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung für Zahnradbetrieb zum Tauschen liegt bei

Zahnrad-Personenwagen



ALPSPITZ-BAHN

Ep	III-VI
212	
40196	
40420	



Photomontage

Q2/2021

74506

74507

- 74507: geänderte Betriebsnummer
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung für Zahnradbetrieb zum Tauschen liegt bei

Zahnrad-Gepäckwagen



ALPSPITZ-BAHN

Ep	III-VI
107	
40196	
40361	



Photomontage

Q2/2021

74508

- Filigrane Modellausführung
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung für Zahnradbetrieb zum Tauschen liegt bei

Flexible Zahnstangen für ROCO LINE-Gleise

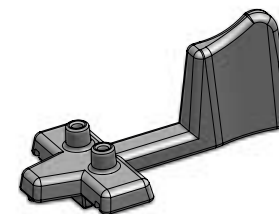


- Flexibler Einbau in gerade und gebogene Gleise möglich
- Verwendbar ab Radius 2 (358 mm)
- Inhalt: 4 Zahnstangenelemente, 24 Befestigungsstühle, Befestigungsnägel

Q1/2021

42602

Montagehilfe für ROCO LINE-Zahnstange



CAD-Zeichnung

- Zur einfachen Positionierung der Befestigungsstühle auf den Gleisen
- Nagelhilfe

Q1/2021

42603

Elektro triebzug

Rh 4010, ÖBB





Für den damaligen Paradezug „Transalpin“ der Österreichischen Bundesbahnen von Wien Westbahnhof nach Zürich wurden 1965 drei Triebwagengarnituren der Reihe 4010 beschafft. Die sechsteiligen Einheiten ermöglichten eine wesentlich höhere Reisegeschwindigkeit.

Die ÖBB entschlossen sich, mit diesen gelungenen Garnituren zudem ein innerösterreichisches Städtesschnellzugnetz aufzubauen. So begann bereits 1966 die Lieferung einer zweiten Serie (4010.04 bis 4010.15), die sich in einigen Details von den ersten drei Einheiten unterschied, unter anderem durch vollständig zu öffnende Fenster, einen Halbspeisewagen und einen verlängerten Triebkopf. Die geplanten Relationen ließen ein geringeres Fahrgastaufkommen erwarten, weshalb diese Garnituren vorerst nur 5-teilig geliefert wurden. Aus Kapazitätsgründen wurde der fehlende Abteilwagen erster und zweiter Klasse jedoch bald ergänzt.

Für die neu geschaffenen internationalen Verbindungen Johann Strauß (Wien–Passau–Frankfurt am Main), Bodensee (Wien–Bregenz–St. Gallen) und Rosenkavalier (Wien–München) wurden Ende der 1960er Jahre in einer dritten Serie zwei weitere sechsteilige Garnituren entsprechend der ersten Serie beschafft. Wegen Einsatzerweiterungen wurden in den 1970er Jahren schließlich eine vierte und fünfte Serie von insgesamt 12 sechsteiligen Garnituren beschafft, wiederum mit Übersetfenstern, jedoch im Gegensatz zu den bisherigen Garnituren mit einem klimatisierten Vollspeisewagen.

Lange Zeit bildeten die Städtesschnellzüge das Rückgrat des Fernverkehrs in Österreich. Während der Einsatzperiode der formschönen Züge erfuhren die Garnituren einige Umbauten. Anfang der 1990er Jahre erhielten die Wagen unter anderem Schwenkschiebetüren, neue Sitzbezüge, die Eckfenster der Führerstände wurden verschlossen und die Triebwagenzüge in den neuen ÖBB-Hausfarben verkehrsrot, umbragrau und grauweiß lackiert.

Um die Jahrtausendwende begannen größere Veränderungen an den Triebzügen. Zunächst wurden die Speisewagen ausgemustert und an ihre Stelle Sitzwagen aus abgestellten Garnituren eingereiht. Die 1./2. Klasse-Abteilwagen wurden zu reinen 2. Klasse-Wagen, die Halbspeisewagen teilweise zu reinen Sitzwagen umgestaltet. Anstelle der ursprünglichen Aufteilung verkehrten die Triebwagengarnituren nun mit vier Wagen 2. Klasse. Nur der Steuerwagen führte noch die 1. Klasse.

Die Züge wurden bis zum Ende ihres Einsatzes im innerösterreichischen InterCity-Verkehr von Graz nach Wien, Linz, Salzburg und Innsbruck eingesetzt. Bis März 2006 waren sie auch im Eilzugdienst auf der Franz-Josefs-Bahn unterwegs. Zum Jahresende 2008 endete die Einsatzzeit der eleganten Garnituren.

6-teiliger Elektrotriebzug 4010 007-5



ÖBB

Ep	V
	1711
	PluX22
	Next18 *
	R3
	LED

Die sechsteilige Triebwagengarnitur Rh 4010 stand von 1964 bis 2008 bei den ÖBB in Betrieb und wurde für Fern- und Städteschnellverbindungen eingesetzt. In insgesamt fünf Serien wurden 29 Zugsgarnituren an die ÖBB geliefert. Angelehnt an die Farbgebung der internationalen Reisezugwagen der ÖBB wurden sie in den 1990er Jahren in verkehrsrot, umbra-grau und grauweiß neu lackiert.



D4hET



B4hTL



B4hTL

Q4/2021		
73058	=	4/2
73059	=	4/2
79059	~	3/2



* Next18-Schnittstelle in Steuerwagen verbaut.



B4hTL



B4hTL



AD4hES

Photomontage



Photo: W. Prokop

- ▶ Lackierung im „Valousek-Design“
- ▶ Triebkopf mit roter, Steuerwagen mit grauer Fahrzeugnummer an der Frontseite
- ▶ Ausführung mit verblechten Führerstands-Eckfenstern und Schwenkschiebetüren
- ▶ Zuggarnitur ohne Speisewagen
- ▶ Stromabnahme wahlweise vom Triebkopf oder Steuerwagen mit DIP-Schalter schaltbar



Photomontage

Elektrolokomotive 1043.04



ÖBB

Ep	IV
	179
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Um den Wunsch der ÖBB nach rascher Lieferung neuer Lokomotiven für den Güterverkehr auf der Tauernbahn zu erfüllen, wurden von einer in Bau befindlichen Serie der schwedischen Type Rc 2 vier Lokomotiven abgezweigt. Die mit Thyristortechnik ausgestatteten Loks bewährten sich gut und es wurden bis 1974 insgesamt zehn Maschinen geliefert. Kaum eine andere Reihe der ÖBB wies im Laufe ihrer Einsatzzeit derart vielfältige Beschriftungsvarianten auf.

- ▶ **Originales Schweden-Design mit ÖBB-Flügelrad mit umbragrau lackiertem Dach**
- ▶ **Feine Ätzschilder mit den Loknummern und Flügelrad beiliegend**
- ▶ **Dachkonfiguration im Originalzustand**
- ▶ **Umbau der Lampen nach ÖBB-Norm**
- ▶ **Spitzenlicht kann mit einem DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)**

Q4/2021

70453	=	4/1
70454	=	4/1
78454	~	3/2

3-tlg. Set 1: Eilzug „E 712“



ÖBB

Ep	IV
	878
	40420
	40195
	40196



Bmpz



ABp



Bm

Photomontage

Der Eilzug 712 verkehrte im Binnenverkehr zwischen Villach Hbf und Salzburg Hbf. Zudem führte er im Sommerfahrplan einen DB-Kurswagen aus dem „D 238/239 Gondoliere“ von Triest mit, der von Salzburg Hbf mit dem E 3512 bis München Hbf weiter befördert wurde. Weiters führte der Zug je einen Kurswagen von Villach Hbf und Lienz ab Spittal-Millstättersee bis Schwarzach-St. Veit, von wo sie mit dem „Ex 143 Pongau“ nach Wien Westbahnhof weiterbefördert wurden. Zuglok war im Jahr 1985 immer wieder eine Lok der Reihe 1043.

- Ausführung als E 712 von Villach nach Salzburg
- Betriebszustand um 1985/1986
- Passend zu E-Lok Rh 1043, Art. Nr. 70453, 70454, 78454

Q4/2021

74051

3-tlg. Set 2: Eilzug „E 712“



ÖBB

Ep	IV
	836
	40420
	40183
	40195



Ds



Bmpz



Bmpz

Photomontage

- Ausführung als E 712 von Villach nach Salzburg
- Betriebszustand um 1985/1986
- Passend zu E-Lok Rh 1043, Art. Nr. 70453, 70454, 78454

Q4/2021

74052

Elektrolokomotive 1042 563-5



ÖBB

Ep IV-V

186

PluX22

R2

LED

Q3/2021

73608

=

4/1

73609

=

4/1

79609

~

3/2



Photomontage

Von der Universal-Elektrolokomotive Reihe 1042 wurden ab 1963 insgesamt 257 Maschinen gebaut. Ab 1966 wurden stärkere Motoren eingebaut um eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zu erreichen. Diese Loks erhielten die Reihenbezeichnung 1042.5. Eingesetzt wurden sie vor allen Zuggattungen, großteils aber vor schnellen Reise- und Güterzügen, auch grenzüberschreitend nach Deutschland. Im Laufe der Zeit änderte sich das Erscheinungsbild der Lokomotiven. So wurde ab Mitte der 1980er Jahre im Zuge von Hauptausbesserungen der Rahmen, das Laufwerk und das Dach in Umbragrau lackiert.

- Variante mit gekrümmten Eckfenstern
- Lackierung in Blutorange
- Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Elektrolokomotive 1020.027-7



ÖBB

Ep V

213

PluX22

R2

LED

Q2/2021

73126

=

6/2

73127

=

6/2

79127

~

4/2



Photomontage



- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Modell in tannengrüner Farbgebung
- ÖBB-Logos als Decal beiliegend



Photo: R. Köstler

Elektrolokomotive 1142 683-2



ÖBB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2021		
73610	=	4/1
73611	=	4/1
79611	~	3/2



Photomontage

Als rein österreichische Konstruktion wurde die Reihe 1042 von 1963 bis 1977 in 257 Exemplaren gebaut. In den 1990er Jahren wurde ab der Seriennummer 1042.531 – unter anderen Umbauten – eine Wendezugsteuerung eingebaut und in Reihe 1142 umgezeichnet. Nicht nur vor Wendezügen sondern auch vor schweren Güterzügen in Mehrfachtraktion sind die 1142er bis heute unterwegs.

- ▶ Mit langer UIC-Nummer
- ▶ Schaltbare Beleuchtung mit DIP-Schalter (Analogversion)
- ▶ Passende Lok für ÖBB-Wendezüge

Elektrolokomotive 1116 276-7 „25 Jahre Österreich in der EU“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2021		
70501	=	4/1
70502	=	4/1
78502	~	3/2



Photomontage



Die Europäische Kommission und die ÖBB brachten anlässlich des 25-jährigen Jubiläums des österreichischen EU-Beitritts eine Lok im EU-Design auf Schiene. Seit 3. Juli 2020 ist die EU-Lok durch ganz Österreich und im benachbarten Ausland unterwegs und setzt ein starkes Zeichen für den Grünen Deal, der Europa bis spätestens 2050 zu einem klimaneutralen Kontinent machen soll. Die Taurus-Lokomotiven der ÖBB haben eine Stundenleistung von 6.400 kW und sind bis zu 230 km/h schnell.

- ▶ Mit aufwendiger Bedruckung „25 Jahre Österreich in der EU“
- ▶ Mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbaren Spitzen- oder Schlusslicht (Analogversion)
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar
- ▶ Einmalige Auflage in Sonderverpackung

Elektrolokomotive Rh 1293



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jänner 2017 mit Siemens einen Rahmenvertrag über insgesamt 200 neue Multi-Systemlokomotiven vom Typ Vectron abgeschlossen. Der Einsatz der Lokomotiven ist in mehr als zehn Ländern in Ost- und Südosteuropa sowie in Deutschland und Italien vorgesehen. Unter der Reihenbezeichnung 1293 werden die Loks in mehreren Lieferserien an die ÖBB übergeben. Die Auslieferung der dritten Lieferserie mit 61 Lokomotiven begann im März 2020. Davon werden 28 Maschinen auch für Einsätze in den Niederlanden ausgerüstet. Die Lokomotiven der 1. und 2. Lieferserie sind mit dem Länderpaket für Österreich, Deutschland, Italien, Ungarn, Tschechien, Polen, Slowakei und Kroatien ausgestattet.

- **Mehrsystemausführung mit Niederlande-Paket aus dem Nummernbereich 1293 173-200**
- **Vorbildgerechte Änderungen am Dach und an den Unterflurapparaturen**
- **Planmäßiger Einsatz der Lokomotiven in Deutschland und den Niederlanden sowie Ost-Europa wie Tschechien und Polen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**



Q4/2021		
71958	=	4/1
71959	=	4/1
79959	~	3/1

Neuerungen beim Vectron*



Variantenabhängig mit Kabelstrang, ATB-Antenne
bzw. Mirel-Antennen



Vorbildgerechter Dachgarten mit Dachleitung sowie Dachtrenner



Variantenabhängig mit zusätzlicher Fremdladedose

* Die Neuerungen beziehen sich auf weitere Vectron-Varianten. Alle hier beschriebenen Details werden erstmals bei Art. Nr. 71958, 71959, 79959 umgesetzt.



Photo: C. Auerweck

Elektrolokomotive 1116 182-7 „Bundesheer“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photo: E. Prantl



Photomontage

Die ÖBB und das Österreichische Bundesheer verbindet seit Jahrzehnten eine enge Partnerschaft. Sei es bei Katastropheneinsätzen oder bei Militärtransporten. Als Zeichen dieser Zusammenarbeit wurde mit der 1116 182-7 die nunmehr dritte Taurus-Lok im Bundesheer-Design vorgestellt. Die Lokomotive kommt in Österreich und dem benachbarten Ausland zum Einsatz.

Q2/2021

70491	=	4/1
70492	=	4/1
78492	~	3/2

- Mit aufwendiger Bedruckung im Bundesheer-Design
- Mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbaren Spitzen- oder Schlusslicht
- Z21-Führerstand verfügbar
- Einmalige Auflage in Sonderverpackung

Elektrolokomotive 1142 696-4


GRAMPETCARGO
AUSTRIA

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED
	

Q2/2021

73478	=		4/1
73479	=		4/1
79479	~		3/2



Photomontage

Das österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen Grampetcargo Austria GmbH, ein Tochterunternehmen der rumänischen Grampet Gruppe, hat mehrere ehemalige ÖBB-Lokomotiven der Reihe 1142 erworben und in Rumänien aufarbeiten lassen. Nach der erfolgreichen Bewährungsprobe werden die historischen Maschinen, auch in Doppeltraktion, im Güterverkehr eingesetzt.

- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**



Photo: K. Steiner

Nach der Elektrifizierung der Gotthardstrecke wurden auch die Hauptstrecken im Mittelland mit dem Fahrdrabt überspannt. Die damit notwendige Bestellung von elektrischen Streckenlokomotiven erforderte eine neue Konstruktion, da die am Gotthard eingesetzten Typen für das Mittelland wegen ihrer zu geringen Höchstgeschwindigkeit ungeeignet waren. Die SBB bestellten zunächst drei verschiedene Ausführungen, um jedem Hersteller BBC, SAAS und MFO die Möglichkeit zu geben, seine Konstruktion unter Beweis zu stellen, was zu den Lok-Typen Ae 3/6', Ae 3/6'' und Ae 3/6''' mit unterschiedlichen Antriebskonzepten führte. Die Ae 3/6' mit Buchli-Antrieb setzte sich durch, wurde in mehreren Losen zu insgesamt 114 Lokomotiven gebaut sowie später für eine höhere Leistung mit zusätzlicher Triebachse als Ae 4/7 weiterentwickelt.

Die Ae 3/6' kamen zwischen 1921 und 1929 in Betrieb und standen über 70 Jahre im regulären Einsatz. Zunächst im hochwertigen Schnellzugverkehr auf der Ost-West-Achse eingesetzt, bewährten sich die Maschinen auch im Regional-, Post- und Güterzugdienst. Sie waren in allen drei Landesteilen und auf allen Strecken anzutreffen, wobei die Gotthardstrecke eher eine Ausnahme bildete, kamen die Ae 3/6' „am Berg“ ganz zu Beginn und danach nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz. Einige Loks wurden regelmäßig von Privatbahnen angemietet, wie beispielsweise bei der BLS, die über 14 Jahre hinweg immer wieder Ae 3/6' auf ihrem Streckennetz einsetzte. Sechs Lokomotiven aller drei Haupt-Bauformen sind, teilweise betriebsfähig, erhalten geblieben: 10601 (privat), 10639 (privat), 10650 (Verein Mikado), 10664 (SBB Historic), 10693 (Verein Mikado) und 10700 (SBB Historic).

Elektro lokomotive

Ae 3/6', SBB





Photo: P. Willen

Elektrolokomotive Ae 3/6' 10700



SBB

Ep	III-VI
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: SBB Historic

n:
neu
konstruktion

- Modell in SBB Historic-Ausführung aus der 3. Serie
- Komplette fein detaillierte Neukonstruktion mit aufwendiger Nachbildung des Buchli-Antrieb sowie der Stromabnehmer
- Große Lampen
- Kurzkupplungs-Kinematik an beiden Enden
- Feine Speichenräder

2022		
70089	=	3/1
70090	=	3/1
78090	~	3/2

Elektrolokomotive Ae 3/6' 10639



SBB

Ep	V
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Dossenbach

- Modell in Ausführung aus der 2. Serie
- Komplette fein detaillierte Neukonstruktion mit aufwendiger Nachbildung des Buchli-Antrieb sowie der Stromabnehmer
- Kleine Lampen
- Kurzkupplungs-Kinematik an beiden Enden
- Feine Speichenräder

2022		
70087	=	3/1
70088	=	3/1
78088	~	3/2

Elektrolokomotive Ae 8/8 272



BLS

Ep	IV-V
	347
	NEM 652
	R3
	CH

Q2/2021

72690

=

8/4

78690

~

8/4



Elektrolokomotive 465 013-1



BLS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	☐

Q3/2021

71938

=

4/1

71939

=



4/1

79939

~



2/2



Photo: BLS

Bis 2022 werden die 18 BLS-Lokomotiven des Typs Re 465 modernisiert und erhalten einen Neuanstrich. Um den Einsatz mit Vectron- und Traxx-Lokomotiven im Güterverkehr zu ermöglichen, werden passende Vielfachsteuersysteme eingebaut. Für die Traction der Autotunnel- und der zukünftigen Goldenpass-Züge wird weiters ein Ethernet Train Backbone implementiert. Die davor angebrachten Taufnamen werden nicht mehr verwendet. Die Arbeiten werden im eigenen Werk in Bönigen ausgeführt.

- Farbgebung im Refit-Design
- Mit extra angesetzten Scheibenwischern
- Feine Darstellung der Frontgriffstangen
- Spitzensignal, Rücklicht und Zugschlussignal können mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)



Photomontage

Zur Bespannung von schweren Güterzügen stellten die BLS die Ae 8/8 in Dienst. Sie entwickelte eine Stundenleistung von 8.800 PS und entsprach damit einer verdoppelten Ae 4/4. Obwohl die Loks hauptsächlich vor schweren Transitgüterzügen eingesetzt wurden, konnten sie auch immer wieder vor Reisezügen beobachtet werden.

- **Erstmals mit neuen feinen Stromabnehmern des Typ BBC 350/2**
- **Beide Lokhälften angetrieben**
- **Ausführung mit silbernem Dach**



Photo: M.Schmid

Elektrolokomotive Re 10/10



SBB

Ep	IV
	399
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Re 4/4 11361



Re 6/6 11672 "Balerna"

Photomontage

Die Doppeltraktion aus Re 4/4^{II} und Re 6/6 wird der Einfachheit halber als Re 10/10 bezeichnet. Dieser Name leitet sich von den zehn angetriebenen Achsen ab, die das Doppelgespann besitzt, und bezieht sich dementsprechend nicht auf einen eigenen Lokomotivtyp. Die Re 10/10 werden von der SBB nahezu ausschließlich vor schweren Güterzügen auf der Gotthardstrecke eingesetzt. Das starke Doppel schafft die vorgeschriebene Maximallast von 1.400 Tonnen am Zughaken bei 80 Stundenkilometern auf einer Steigung von 26 Promille.

- Bestehend aus Re 6/6 11672 und Re 4/4^{II} 11361
- Beide Lokomotiven angetrieben
- Re 6/6 mit Wappen „Balerna“
- Feine, separat angesetzte Lüftungsgitter und Scheibenwischer aus Ätzblech
- Beide Lokomotiven in verkehrsroter Lackierung RAL 3020

Q3/2021

71409	=	8/2
71410	=	8/2
79410	~	7/3

Elektrolokomotive 465 004-0



BLS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2021

70668	=	4/1
70669	=	4/1
78669	~	2/2



Photomontage

Zum 100-Jahr-Jubiläum des bekannten Schweizer Biscuitherstellers Kambly wurde eine Re 465 der BLS speziell gestaltet. Seither bespannt diese Lok den „Kambly Zug“ zwischen Bern – der Schweizer Hauptstadt, Trubschachen – dem Standort von Kambly und Luzern – dem weltbekannten Tourismusort. Entlang dieser sehenswerten Strecke verbindet der Zug die schönsten Ecken im Herzen der Schweiz.

- Aufwendig bedrucktes Modell im „Kambly“-Design
- Mit extra angesetzten Scheibenwischern
- Feine Darstellung der Frontgriffstangen
- Spitzensignal, Rücklicht und Zugschlusssignal können mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)

Elektrolokomotive 460 068-0



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q1/2021

70660	=	4/1
70661	=	4/1
78661	~	2/2



Photomontage

Im Jahre 1992 rollte im schweizerischen Zürich Oerlikon die erste Re 460 der Schweizerischen Bundesbahnen aus den Werkshallen von SLM und BBC. Die Lokomotive wurde in der Öffentlichkeit als „Lok 2000“ bekannt. Sie steht für den schnellen und modernen Personenverkehr in der Schweiz. Ein auffälliges und besonders aerodynamisches Design mit einem großen Stirnfenster, einer Dachverkleidung und Sicken an der Seitenwand machen die 460er optisch zu einem auffälligen Schienenfahrzeug.

- Mit extra angesetzten Scheibenwischern und Faiveley-Stromabnehmer
- In aktueller Ausführung mit extra angesetztem SBB-Logo sowie zusätzlicher Griffstange an der Front
- Beleuchtung kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive 421 394-8



SBB

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Zwischen Zürich HB und München Hbf werden ab dem Jahr 2021 täglich sechs Verbindungen mit einer Fahrzeit von 3,5 Stunden angeboten. Grund für die Beschleunigung ist der Lückenschluss der Elektrifizierung im Teilabschnitt der Deutschen Bahn zwischen Geltendorf und Lindau. Um darauf aufmerksam zu machen, hat der SBB-Personenverkehr alle fünf eingesetzten Re 421-Lokomotiven in ein dunkelblaues Werbekleid gehüllt. Vorzugsweise sind die Lokomotiven zwischen Zürich HB–Lindau und Zürich HB–Singen im Einsatz.

- Mit „Zürich–München“ Werbeklebung
- Fein detailliertes Modell mit Stromabnehmern für CH und D
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Z21-Führerstand verfügbar

Q3/2021

71407	=	4/1
71408	=	4/1
79408	~	3/1

Elektrolokomotive 193 525-3



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q2/2021		
71948	=	4/1
71949	=	4/1
79949	~	3/1



Photomontage

2019 hat die SBB Cargo International in Zusammenarbeit mit der SüdLeasing GmbH 20 Vectron-Lokomotiven bei Siemens Mobility bestellt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL). Zur Feier der Eröffnung des Büros in den Niederlanden erhielt eine Maschine ein besonderes Design. Unter Eisenbahnfreunden wird die Lok „Holland-piercer“ genannt.

- Ausführung mit Taufnamen „Rotterdam“
- Vorbildgerecht mit langer Regenrinne und hohen Führerständen für den Einsatz in Italien
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- In Kooperation mit **RAIKOLA** DESIGN



Elektrolokomotive 193 258-1



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q4/2021		
71954	=	4/1
71955	=	4/1
79955	~	3/1



Photo: D. Häusermann

Durch die neue Flachbahn und die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) veränderten sich die Anforderungen im Schweizer Güterverkehr. Für die durchgehende Traktion von der Nordsee bis nach Italien sind Mehrsystemlokomotiven erforderlich. Mit der Anmietung von Vectron-MS-Lokomotiven bei der Wiener Leasinggesellschaft ELL Austria GmbH durch SBB Cargo International wurde diese Effizienzsteigerung im Jahr 2017 umgesetzt. Die Maschinen verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL).

- Fein detailliertes Modell mit vier Dachstromabnehmern
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall





Photo: R. Auerweck

In den 1980er Jahren entschlossen sich die Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) und die Deutsche Reichsbahn (DR) Zweisystemloks zu beschaffen, um den stetig wachsenden Verkehr und die Betriebsabläufe im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke Berlin–Dresden–Prag zu vereinfachen. Die Entwicklung, der Bau und die Erprobung erfolgte in Zusammenarbeit und als Gemeinschaftsprojekt beider Bahngesellschaften.

Der Lokomotivbauer in der DDR, das LEW Hennigsdorf, war zu dieser Zeit jedoch voll ausgelastet, sodass die tschechische Lokfabrik Škoda, die schon diverse Erfahrungen mit Mehrsystemlokomotiven hatte, den Auftrag erhielt. Allerdings wurde mit dem deutschen Stromsystem 15 kV/16 2/3 Hz Neuland betreten. Als Basis boten sich die CSD-Baureihen ES 499.1 und 499.2 an. Der Bau des – für Škoda außergewöhnlichen – Wechselstromteils wurde dabei von LEW aus Hennigsdorf übernommen.

1988 wurde je ein Prototyp an beide Bahnen ausgeliefert. Der Prototyp der CSD, die 372 001, war in blauer Farbgebung mit einer gelben Bauchbinde und grauem Dach lackiert. In den 1990er Jahren wurde die Lok farblich an die Serienlieferung angepasst und präsentierte sich fortan in den Farben weinrot mit gelber Bauchbinde. In einer vierjährigen Erprobungsphase wurden die Prototypen bei beiden Bahnverwaltungen unter verschiedenen Betriebsbedingungen getestet. Im Anschluss daran wurden die gewonnenen Erkenntnisse in der Serienfertigung von den Herstellern berücksichtigt und ab 1991 weitere 14 Loks BR 372 an die CSD und 19 Loks BR 230 an die DR geliefert.

Die Universalmaschinen werden im Schnell- und Güterzugverkehr eingesetzt. Bei einer Stundenleistung von 3.260 kW wird eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht. Alle Loks der CSD-Reihe 372 wurden in Ústí nad Labem (Aussig) stationiert. In Deutschland wird die Baureihe liebevoll „Knödelpresse“ genannt, das tschechische Pendant nennt man im Nachbarland „Bastard“.

Der Ausbau der Verbindung Decín–Prag für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit machte es notwendig einige Loks zu ertüchtigen. Ab 1994 wurden sechs tschechische Loks BR 372 für den schnelleren internationalen Reiseverkehr angepasst und verkehren seitdem unter der Baureihenbezeichnung 371 – „Turbobastard“. Die umgebauten Maschinen beheimatete die CD ins Depot Prag um.

Mit Gründung der Gütersparte CD Cargo im Jahr 2007, wurden neun Lokomotiven der neuen Gesellschaft zugeteilt. Dank der Tatsache, dass es bis 2016 die einzigen Lokomotiven von CD Cargo waren, die im deutschen Eisenbahnnetz eingesetzt werden konnten, wurden alle Lokomotiven schrittweise modernisiert und in den neuen Firmenfarben lackiert. Neben dem Haupteinsatzgebiet für den Transport von Zügen am Grenzübergang Decín/Bad Schandau (und weiter nach Dresden und Leipzig) werden sie gelegentlich im Inlandsverkehr eingesetzt und erreichten auch die Grenzbahnhöfe nach Polen.



Photo: J. Kocourek

Elektro lokomotive

Rh 372, ČSD



Elektrolokomotive Rh 372



ČSD

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photo: Ing. J. Kocourek/Sig. Ing. O. Repka

- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung
- Umfangreiche Beleuchtungsfunktionen in den Digitalversionen ab Werk: Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung
- Zugschlussignal kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)
- Neu entwickeltes „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklank mit zwei Lautsprechern
- Passend zu D374/375 „Vindobona/Hungaria“, Art. Nr. 74188, 74189, 74190



CAD-Zeichnung zeigt aktuellen Projektstand

Q4/2021		
71221	=	4/1
71222	=	4/1
79222	~	3/1

Elektrolokomotive Rh 372



ČD CARGO

Ep	VI
	193
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photo: W. v. Werkhoven

- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Mit beiliegenden Bahnräumen und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung
- Umfangreiche Beleuchtungsfunktionen in den Digitalversionen ab Werk: Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung, Darstellung der modifizierten LED-Lampen mit vorbildgetreuen kaltweißen LED
- Zugschlusssignal kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)
- Neu entwickeltes „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang mit zwei Lautsprechern



CAD-Zeichnung zeigt aktuellen Projektstand

Q4/2021		
71225	=	4/1
71226	=	4/1
79226	~	3/1

„Vindobona“ ist die lateinische Bezeichnung für die Stadt Wien und der Name des von 1957 bis 2014 verkehrenden internationalen Express-Zuges. Sein Laufweg führte lange Zeit von Berlin über Dresden und Prag nach Wien. Am 13. Januar 1957 beginnt der planmäßige Verkehr als Triebwagen-Schnellzugverbindung vom Bahnhof Berlin Friedrichstraße.

Die Einigung der verschiedenen Bahnverwaltungen mit den unterschiedlichen politischen Ordnungen zur Schaffung einer internationalen Schnellzugverbindung Mitte der 1950er Jahre über diese Entfernung findet in der damaligen Zeit allgemein größte Anerkennung. Ziel der Vereinbarung war die Schaffung einer mit komfortablen Wagenmaterial ausgestatteten Schnellzugverbindung zwischen den drei Hauptstädten, wobei die 745 Kilometer in einer Tagesverbindung zurückgelegt wurden.

Seit Anfang der Zugverbindung bis zum Mai 1979 wurden für den „Vindobona“ Dieseltriebwagen verwendet. Die dabei beteiligten Bahnverwaltungen Deutsche Reichsbahn-Ost (DR), Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) und Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) einigten sich, im zweijährlichen Intervall und mit Naturalausgleich jeweils die Fahrzeuge zu stellen. Die Züge wurden überwiegend von West-Berlinern, Diplomaten und Skandinaviern im Transit durch die DDR genutzt. Daneben diente der „Vindobona“ auch dem gewöhnlichen Verkehr zwischen der DDR, der CSSR und Österreich.

Mit der Zeit konnten die eingesetzten Triebwagen der steigenden Nachfrage im Reiseverkehr nicht mehr gerecht werden, da deren Sitzplatzkapazität begrenzt war. Die Europäische Reisezugfahrplankonferenz 1978 beschloss die Umwandlung des „Vindobona“ in einen lokbespannten Zug ab dem Fahrplanjahr 1979. Die Zugnummer D 374/375 bekam der „Vindobona“ dann mit Beginn des Sommerfahrplans 1981. Zuletzt verkehrte er von Hamburg über Berlin, Dresden, Prag, Brünn und Wien nach Villach. Seinen internationalen Charakter erhielt der Zug durch die wechselnde Beistellung der Wagen von den beteiligten Bahnverwaltungen (DR, CSD, MAV, JZ, ÖBB).

Die Zugpaare IEx 74/75 „Hungaria“ und D 374/375 „Vindobona“ verkehrten in den Jahresfahrplänen 1986 bis 1988 zwischen Berlin-Lichtenberg und Praha hl.n. vereinigt als D 374/375 „Vindobona/Hungaria“. Dabei bildeten die Wagen von Berlin nach Wien die Stammzuggarnitur und die Wagen nach Budapest eine Kurswagengruppe. Unsere Wagensets bilden einen Zug im Fahrplanjahr 1987/1988 nach.



Photo: J. Kocourek

Schnellzug

D 374/375 „Vindobona“



3-tlg. Set 1: Reisezugwagen D 374/375 „Vindobona/Hungaria“



MAV

Ep	IV-V
	846
	40196
	40420



Y/B-70 B



Y/B-70 Bc



Y/B-70 WLAB

Photomontage



- **Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen**
- **Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung**
- **Alle Wagensets passend zur Elektrolokomotive Rh 372, Art. Nr. 71222, 71223, 79223 und BR 230, Art. Nr. 71219, 71220, 79220 sowie zur Diesel-lokomotive Rh 2143, Art. 70713, 70714, 78714**

Q2/2021

74188

=



4-tlg. Set 2: Reisezugwagen D 375 „Vindobona“



DR

Ep	IV-V
1212	
40196	
40420	



UIC-Z Am



UIC-Z Bm



UIC-Z BDmsb



UIC-Z WRm

Photomontage

375 Vindobona

Berlin

Dresden - Bad Schandau - Děčín hl n -
Praha hl n - České Velenice - Gmünd Nö -
Wien Franz-Josefs-Bahnhof

- Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen
- Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung
- Zurüstbare Pufferbohle

Q2/2021

74189

=



3-tlg. Set 3: Reisezugwagen D 375 „Vindobona“



ČSD

Ep	IV-V
	846
	40196
	40420



Y/B-70 Bm

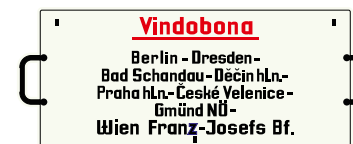


Y/B-70 Am



Y/B-70 Bm

Photomontage



- Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen
- Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung

Q2/2021

74190



Photomontage

CAD-Zeichnung



Elektrolokomotive 1216 250-1



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Seit dem Fahrplanwechsel 2014 verbinden Railjets der Tschechischen Eisenbahn (CD) die Strecke von Prag über Wien nach Graz. Dafür beschaffte man bei Siemens sieben Railjet-Garnituren in blauer Lackierung. Im Unterschied zu den ursprünglichen ÖBB-Garnituren verkehren die CD-Railjets mit fünf Economy-Wagen, einem Wagen mit Restaurant sowie dem Steuerwagen mit First und Business Class. Seit dem Sommerfahrplan 2020 erlebt die traditionsreiche Fernzugverbindung „Vindobona“ wieder eine Renaissance und verkehrt zwischen Berlin und Graz.

- Passende Lok zum Railjet „Vindobona“
- Mit korrekter Antennenbestückung
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)

Q1/2021		
70487	=	4/1
70488	=	4/1
78488	~	3/2



4-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	1222
	PluX16
	LED

Q1/2021		
74064	=	
74065	=	↗
74066	~	↗



Afmpr



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

- Zuglauf als Railjet „Vindobona“
- Vorbildgerechte Anzahl der Seitenfenster am Steuerwagen

3-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	915

Q1/2021		
74067	=	
74068	=	↗
74069	~	↗



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage



Photomontage

Elektrolokomotive 193 206-0



REGIOJET

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen „Regiojet“ mit Sitz in Brünn (CZ) wurde im Jahre 2009 gegründet. Wurden anfänglich nur Fernbuslinien betrieben, gehören heute neben mehreren Vectron Lokomotiven auch Reisezugwagen des Typs Eurofima zum Wagenpool. Die Fernverkehrszüge verkehren mittlerweile auf mehreren Strecken und erfreuen sich größter Beliebtheit.

- **Fein detailliertes Modell mit vier Stromabnehmern**
- **Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Fernverkehrszügen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)**



Q2/2021		
73216	=	4/1
73217	=	4/1
79217	~	3/1



Photo: R. Auerweck

3-tlg. Set: Reisezugwagen



REGIOJET

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Ampz



Ampz



Bmpz

Photomontage



Set bestehend aus zwei Eurofima-Wagen (vormals 1. Klasse Wagen der ÖBB) und einem Wagen aus dem ehemaligen Touristik-Zug der DB-AG.

- **Fein detaillierte Modelle mit freistehenden Griffstangen**
- **Mehrfarbige Inneneinrichtung**

Q2/2021

74183

=



Elektrischer Triebwagen 491 001-4



DB

Ep	IV
	236
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q3/2021		
73197	=	2/1
79197	~	2/1

► Erstmals in rot-beiger Lackierung mit Epoche-IV-Beschriftung

Elektrolokomotive 144 096-5



DB

Ep	IV
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

Von der Elektrolokomotive der Baureihe E 44 wurden von 1932 bis 1954 fast 200 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die Leistung der 4-achsigen Drehgestell-Lokomotiven betrug rund 2.200 kW, dabei lag die Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h. Die Loks bewährten sich dabei sowohl vor Personenzügen als auch vor Güterzügen und wurden damit schnell zum „Mädchen für alles“. Einige Lokomotiven wurden mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet und somit im Vorortverkehr in Ballungsräumen eingesetzt.

- Passend zu Silberlingen
- Erstmals mit Betriebsnummer für Wendezug

Q2/2021		
52548	=	4/1
58548	~	3/2

Elektrolokomotive BR 160



DB

Ep	IV
	126
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

FREILASSING
EDITION

EDITION FREILASSING

Unter dem Label „Edition Freilassing“ werden in den nächsten Jahren ausgewählte Modelle aus dem früheren Bahnbetriebswerk Freilassing nachgebildet. Im Jahr 1905 bezogen die ersten Lokomotiven, damals noch Dampflokomotiven, den Lokschuppen 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!

Q3/2021

70060	=	3/1
70061	=	3/1
78061	~	3/1

Für den Verschubdienst auf den großen bayerischen Bahnhöfen wurden von der Deutschen Reichsbahn ab dem Jahr 1927 14 Exemplare der Baureihe E 60 in Dienst gestellt. Aufgrund der markanten Gehäuseform trugen die Loks den Spitznamen „Bügeleisen“. In den Jahren 1957/58 wurden die Fahrzeuge gründlich aufgearbeitet und modernisiert. So erhielten sie u.a. Rangiererbühnen und zusätzliche Fenster. Selbst in der Epoche IV der Deutschen Bundesbahn waren noch einige Exemplare der ehemaligen BR E 60 (ab 1968: BR 160) im Einsatz.

- **Erstes Modell der Serie „Edition Freilassing“**
- **Feine Spurkränze und separat gesteckte Ätzteile**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Karlsruher Zug

DB



Photo: Sammlung R. Scheller

Mitte der 1970er Jahre entwickelte das Ausbesserungswerk Karlsruhe für den S-Bahnbetrieb im Ruhrgebiet drei Prototyp-Wagen für einen Wendezug. Grund dafür waren u. a. Beschwerden der Reisenden, dass bei den langen Strecken im Ruhrgebiet in den Triebwagen der Baureihe ET 420 kein WC vorhanden war.

Als Grundlage dienten die damals in großer Zahl vorhandenen Silberlinge. Die Versuchswagen bekamen eine neue übersichtlichere Inneneinrichtung. Anstatt der Drehfalttüren erhielten die Fahrzeuge Schwenkschiebetüren mit elektromagnetischer Türblockierung. Anstelle des Gepäckabteils kamen im Steuerwagen ebenfalls Sitze zum Einbau. Die Wagen wurden in ozeanblau/beige lackiert, wobei konträr zu den anderen Zügen dieser Zeit das Fensterband ozeanblau und der Bereich unter den Fenstern beige war.

Als Zuglok wurde die 141 248, aus dem Bw Hagen-Eckesey, entsprechend asymmetrisch lackiert, um ein einheitliches Erscheinungsbild abzugeben. Zudem wurden zwei weitere normale Silberlinge als Ersatzwagen umlackiert.

Letztlich konnte der Zug im S-Bahn-Dienst nicht überzeugen, auch wegen der vergleichsweise mäßigen Beschleunigung der Lokomotive. Die Wagen waren daraufhin im normalen Nahverkehr im Einsatz, was jedoch nicht ohne Einschränkungen möglich war, da die Einstiege nur an Hochbahnsteigen nutzbar waren.

3-tlg. Set: Karlsruher Zug



DB

Ep	IV
	786
	PluX16
	PluX22
	R2
	LED
	40420



Bnrzb 725



BDnrzf 740

Photomontage

- ▶ Lok und ein Wagen in außergewöhnlicher Versuchslackierung
- ▶ Ausführung des 2. Klasse Wagen als Ersatzwagen
- ▶ Passende Ergänzungswagen Art. Nr. 64175
- ▶ Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- ▶ Vorbereitet für Führerstandsbeleuchtung, welche im Digitalbetrieb geschaltet werden kann
- ▶ Steuerwagen mit PluX16-Schnittstelle, in den Digitalversionen mit eingebautem Decoder

Q4/2021

61483	=	4/1
61484	=	4/1
61485	~	2/2

2-tlg. Set: Karlsruher Zug



DB

Ep	IV
	606
	40196
	40420



ABnrbz 704



Bnrbz 725

Photomontage

- „Silberlinge“ als Zusatzwagen für den Karlsruher Zug
- Aufwendige Bedruckung im typischen Pfauenaugen-Muster
- Beide Wagen mit ozeanblauem Langträger
- Passend zu Art. Nr. 61483, 61484 und 61485

Q4/2021

64175





Photo: Dr. K. E. Baur



TEE 74/75

„Roland“

Der „Roland“, sein Name leitet sich vom Wahrzeichen der Stadt Bremen ab, verkehrte erstmals 1951 als Fernschnellzug auf der Strecke Bremen–Frankfurt über die Main-Weser-Bahn. Nach Auslieferung der Diesellokomotiven VT 08.5 wurde er als „Ft“ (Fernschnelltriebwagen) geführt und sein Laufweg bis Basel verlängert. Ab 1963 fuhr der „Roland“ zunächst versuchsweise als lokbespannter Wagenzug, ab 1965 dann endgültig. 1968 wurde der Zuglauf auf Bremen – Mannheim beschränkt, dort wurde in beiden Richtungen der Anschluss in und aus Richtung Schweiz mit dem TEE „Rheingold“ hergestellt. Der „TEE Roland“ entstand zum Sommerfahrplan 1969 und wurde ab diesen Zeitpunkt bis Mailand verlängert.

Mit dem „Rheingold“ war er fortan durch seinen – für TEE-Züge unüblichen – Kurswagenaustausch in Basel SBB eng verbunden. Die Abteilwagen von und nach Mailand bildeten einen gemeinsamen Umlauf in den TEE „Rheingold“, „Rheinpfad“ und „Roland“, gestellt vom Betriebswagenwerk München-Pasing.

Wie alle anderen TEE-Züge führte der „Roland“ nur die erste Wagenklasse, die den größtmöglichen Komfort, selbstverständlich mit Klimaanlage, bot. Da die Aussichtswagen in der Beschaffung sowie Unterhaltung zu hohe Kosten verursachten und wegen ihres Umgrenzungsprofils international nur mit Sondergenehmigung einsetzbar waren, wurden für weitere lokbespannte TEE-Züge spezielle Barwagen beschafft, so auch drei von diesen Wagen für unseren „Roland“, die analog zu den ebenfalls neuen Speisewagen immer von der DSG bewirtschaftet wurden. In Deutschland wurde der TEE „Roland“ meist mit einer BR 103 bespannt, im Schweizer Streckenabschnitt zog eine in TEE-Farben lackierte Re 4/4 den Expresszug und auf der Laufstrecke in Italien die Serie E 444, das damalige Paradepony der FS, auch bekannt als „Tartaruga“. Mit 1.183,7 km hatte er einen der längsten Laufwege unter allen TEE-Zügen.

1979 wurde der „Roland“ durch den IC „Tiziano“ mit beiden Wagenklassen und dem Laufweg Hamburg – Mailand ersetzt. Dafür gab es einen neuen TEE „Roland“ zwischen Bremen und Stuttgart, der in Mannheim weiterhin Anschluss zum und vom „Rheingold“ herstellte, wegen mangelnder Auslastung aber bereits 1980 wieder eingestellt wurde.

Unsere Wagensets, zeitlich angesiedelt in 1973/74, lassen – speziell für die schweizerischen und italienischen Modellbahnfreunde – auch eine Nachbildung des „Roland“ südlich von Basel mit den Kurswagen aus dem „Rheingold“ zu. Auf dem deutschen Streckenabschnitt kamen neben den Wagen aus dem dritten Set zwischen Bremen und Frankfurt (M) bzw. Mannheim weitere Großraum- und Abteilwagen hinzu.

Elektrolokomotive 103 109-5



DB

Ep IV

224

PluX22

R2

LED

Q1/2021

70212 = 6/2

70213 = 6/2

78213 ~ 4/2



Photomontage

- Ausführung mit kurzem Führerstand und Scherenstromabnehmer
- Mit silbernen Kontrastflächen am Lüfterband
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Ideale Ergänzung zum „TEE Roland“
- Z21-Führerstand verfügbar

Elektrolokomotive Re 4/4^{II} 11251



SBB

Ep IV

177

PluX22

R2

CH

LED

Q2/2021

71405 = 4/1

71406 = 4/1

79406 ~ 3/1



Photomontage

Die Loks der Baureihe Re 4/4^{II} gelten als Universallokomotiven der SBB, welche für die Beförderung von schweren Reisezügen und Güterzügen ab 1967 angeschafft wurden. Einige Maschinen wurden in TEE-Farben lackiert und für die Traktion dieser exklusiven, internationalen Expresszüge eingesetzt.

- Erstmals als Formvariante der Simplon Re 4/4^{II} des Depot Lausanne
- Mit geänderter Seitengestaltung
- Passend zu TEE-Zügen
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Z21-Führerstand verfügbar

n:
formvariante

Elektrolokomotive E.444.032



FS

Ep	IV
195	
NEM 652	
R2	
LED	

Q1/2021		
70890	=	4/1
70891	=	4/1
78891	~	3/2



Photomontage

Die Lokomotiven der FS Reihe E.444 wurden als Schnellzuglokomotiven bei den FS in Dienst gestellt. Aufgrund eines Namenswettbewerbes bei den FS erhielten die Loks ein Schildkrötensymbol sowie den passenden Namen dazu. Ein kleines Tartaruga Symbol auf einigen Lokomotiven weist noch darauf hin. Sie hatten in Italien bei den FS schnell einen ähnlichen Kultstatus wie die deutsche Baureihe 103 und bespannten Schnellzüge durch das gesamte Land. Bei Langläufen erreichten sie zum Teil Laufleistungen von 1.500 Kilometern am Tag.

- Ideale Ergänzung zum TEE „Roland“
- Feine Metallgriffstangen



Photo: U. Budde



3-tlg. Set 1: TEE 74/75 „Roland“



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Avümh 111



Avümh 111



ARDümh 105

Photomontage

- Wagen im Zustand um 1975 in TEE-Lackierung mit schwarzer Schürze
- Einsatz: Bremen – Mailand
- Einziger Barwagen mit „Speiseraum“-Beschriftung der DB
- Fein detaillierte Drehgestelle

Q1/2021

74072

=

3-tlg. Set 2: TEE 74/75 „Roland“



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Avümh 111



Avümh 111



WRümh 132

Photomontage

Q1/2021	
74073	=



- Wagen im Zustand um 1973/74 in TEE-Lackierung mit schwarzer Schürze
- Einsatz Avümh: Hoek v. Holland – Mailand bzw. Hannover – Mailand
- Einsatz WRümh: Bremen – Mailand
- Fein detaillierte Drehgestelle

2-tlg. Set 3: TEE 74/75 „Roland“



DB

Ep	IV
	606
	40196
	40420



Apümh 121



Avümh 111

Photomontage

- Einsatz Apümh: Bremen – Basel
- Einsatz Avümh: Bremen – Chur

Q1/2021

74074

=

Liebe ROCO-Freunde,
neben hoch detaillierten und technisierten Modellen von der Epoche I bis zur aktuellen Bahn bietet ROCO eine breite Produktpalette an Modellen. Von Dampfloks über Dieselloks bis hin zum neuesten ICE oder Railjet bleiben keine Wünsche offen. Aber auch eine zuverlässige Versorgung mit Zubehör, Gleisen oder modernster Steuerungstechnik, wie dem Z21 System, gehören zum Sortiment. Der aktuelle Zubehörkatalog gibt Ihnen einen Überblick über dieses breite Spektrum unseres Programms.



Elektrolokomotive BR 141



DB AG

Ep	V
	180
	PluX22
	R2
	LED

Q4/2021		
70794	=	4/1
70795	=	4/1



Photomontage

Die Maschinen der Baureihe E 41/141 wurden erstmals 1956 für den leichten gemischten Dienst auf Haupt- und Nebenstrecken ausgeliefert. Als einzige Baureihe des Einheitslokomotivprogramms erhielten sie ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite des Transformators. Das Schaltwerk hatte eine charakteristische Geräuscentwicklung, die neben den großen Zugkraftsprüngen zum Spitznamen „Knallfrosch“ führte.

- Geätzte Laufstege und Scheibenwischer
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Vorbereitet für Führerstandsbeleuchtung, welche im Digitalbetrieb geschaltet werden kann
- Passend zu n-Wagen in verkehrsroter Lackierung, Art. Nr. 74050, 74591



Die Baureihe 230 war die erste Zweisystemlokomotive für den Streckendienst der damaligen Deutschen Reichsbahn (DR) der DDR. Die Entwicklung, der Bau und die Erprobung erfolgte in Zusammenarbeit und als Gemeinschaftsprojekt der DR und der Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD). Aufgrund der mangelnden Erfahrung auf dem Gebiet der Zweisystemtechnik (DDR: Wechselspannung 15 kV/16 2/3 Hz, ČSSR: Gleichspannung 3 kV) und der vollen Auslastung beim E-Lok-Hersteller LEW in Hennigsdorf, entstanden die Maschinen auf Basis der ČSD-Bau-reihen ES 499.1 und 499.2. Allerdings hatte die Lokfabrik Škoda noch keine Maschine für das AC-System 15 kV/16 2/3 Hz gebaut, deswegen wurden die Teile des Wechselstromteils aus der DDR – von LEW aus Hennigsdorf – zugeliefert. Durch den Bedarf der ČSD ergab sich für Škoda damit ein Doppelauftrag mit 20 Loks für die DR (Baureihe 230) und 15 Loks für die ČSD (Reihe 372).

1988 wurde je ein Prototyp an beide Bahnen ausgeliefert, die 230 001 für die DR und die 372 001 für die ČSD. Im Anschluss an das ausgiebige Erprobungsprogramm erfolgte dann ab 1991 die Serielieferung der weiteren Lokomotiven, die eine Stundenleistung von 3.260 kW und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h hatten. Bei der DB AG wurden die Maschinen 1992 in BR 180 umgezeichnet. Der Ausbau der Verbindung Decín–Prag für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit machte es notwendig, einige Loks zu ertüchtigen. Dabei baute die ČD sechs Maschinen für den Schnellzugdienst um, während die Deutsche Bahn nur die 180 001 um-rüsten ließ.

Die technischen Besonderheiten und ihr markantes Aussehen sorgten dafür, dass sich unter den Eisenbahnern schnell ein Spitzname für die Lok fand. Liebevoll wird die BR 230/180 „Knödelpresse“ genannt. Auch das tschechische Pendant blieb nicht ohne Namen – die Reihe 372 nennt man im Nachbarland „Bastard“, die 160 km/h schnelle 371 „Turbobastard“.

Im Jahr 2014 kündigte sich langsam das Ende der im Dienst von DB Schenker Rail stehenden BR 180 an, moderne Lokomotiven wie die BR 189 übernahmen immer mehr Leistungen der BR 180. Zwar erhielten im ersten Halbjahr 2014 zwei Lokomotiven noch eine Hauptuntersuchung, andererseits wurden aber zehn Maschinen aus dem DB-AG-Stillstands-Management nach Tschechien verkauft. Am 4. Dezember 2014 endet der Einsatz der BR 180 im Dienst der DB AG.

Einige der an die tschechische Privatbahn TSS Cargo verkauften Maschinen mit gültigen Ein-satzfristen wurden zügig wieder in Betrieb genommen und bespannten grenzüberschreitende Güterzüge unter anderem bis Bremerhaven: ein Einsatzgebiet das vorher undenkbar war. Ab 2016 wurde mit der Umlackierung der ersten Loks in das gelb-blaue Farbschema von TSS begonnen. Nach wenigen Einsätzen auf der Elbtalstrecke und in Tschechien erfolgte jedoch bald die Abstellung. Die vom Thüringer Eisenbahnverein museal betreute 180 014 ist die einzige in Deutschland erhaltene Maschine.

Elektro lokomotive

BR 230, DR

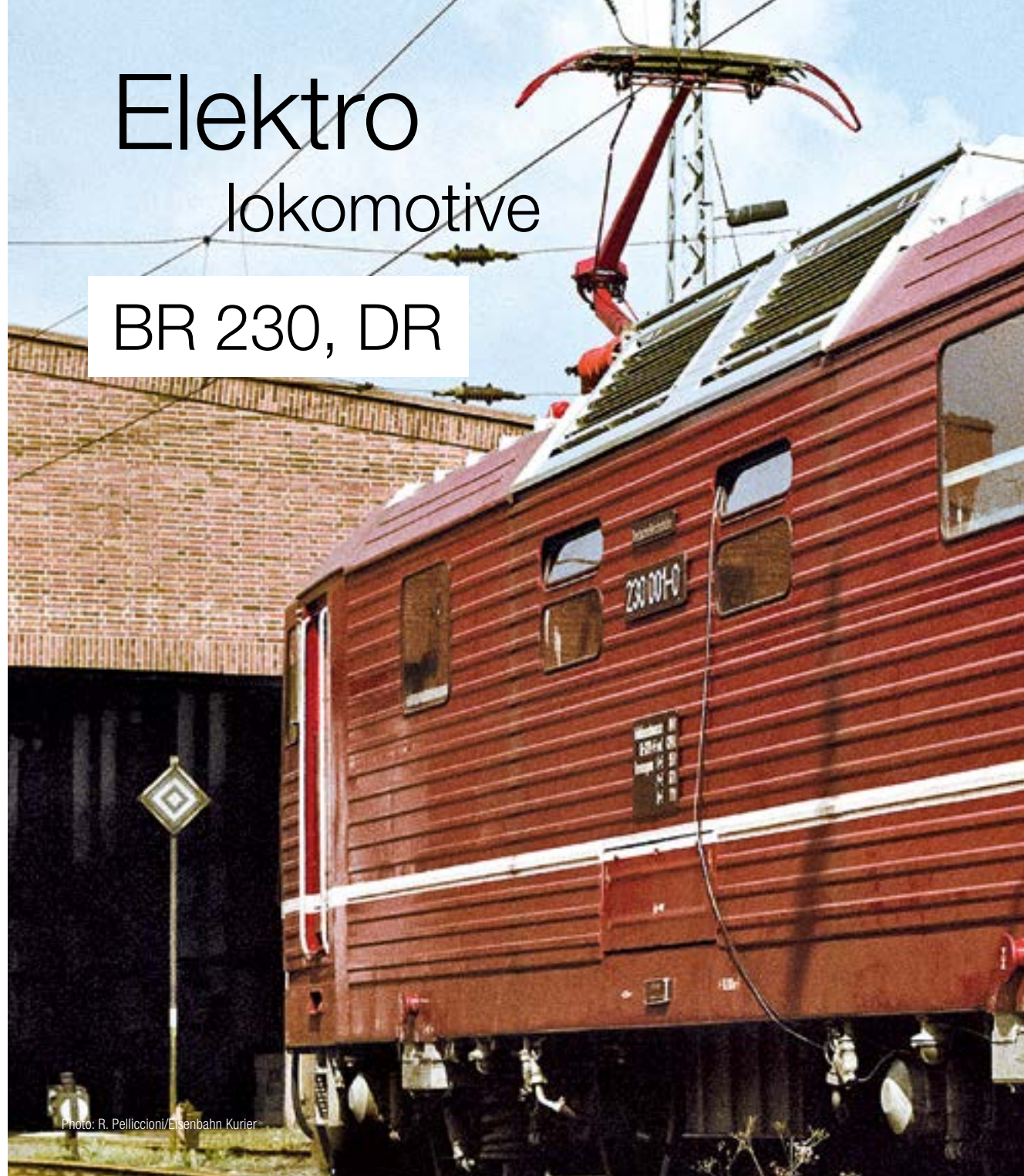


Photo: R. Pelliccioni/Eisenbahn Kurier



Elektrolokomotive BR 230



DR

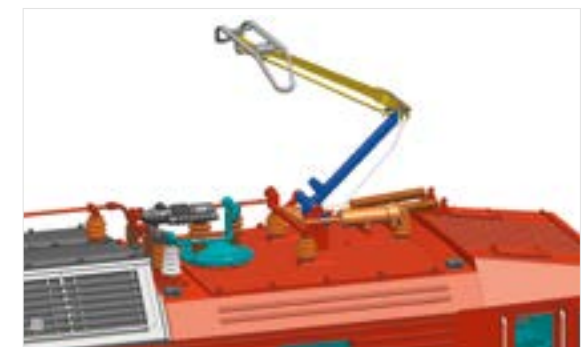
Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Ing. J. Kocourek/Slg. Ing. O. Repka

- Ausführung als Serienlokomotive der BR 230
- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung
- Umfangreiche Beleuchtungsfunktionen in den Digitalversionen ab Werk: Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung
- Zugschlusssignal kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)
- Neu entwickeltes „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklank mit zwei Lautsprechern
- Passend zu D374/375 „Vindobona/Hungaria“, Art. Nr. 74188, 74189, 74190

Q4/2021		
71219	=	4/1
71220	=	4/1
79220	~	3/1



CAD-Zeichnung zeigt aktuellen Projektstand

Elektrolokomotive BR 180



DB AG

Ep	VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photo: M. Schrödter

- ▶ Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Aufwendige Gestaltung des Dachbereichs sowie der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick
- ▶ Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- ▶ Mit beiliegenden Bahnräumen und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung
- ▶ Umfangreiche Beleuchtungsfunktionen in den Digitalversionen ab Werk: Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung
- ▶ Zugschlussignal kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)
- ▶ Neu entwickeltes „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang mit zwei Lautsprechern

Q4/2021		
71223	=	4/1
71224	=	4/1
79224	~	3/1



CAD-Zeichnung zeigt aktuellen Projektstand

4-tlg. Elektrotriebzug 407 008-2 „Velaro“



DB AG

Ep	VI
	1148
	PluX16
	R2
	LED

Q1/2021				
72094	=		4/4	
72095	=		4/4	
78095	~		4/4	



- Erstmals mit grünem Streifen und aktueller Beschriftung
- Art. Nr. 72095, 78095: Mit neuem Sound für ein noch besseres Klangerlebnis
- Z21-Führerstand verfügbar

2-tlg. Set: Zwischenwagen BR 407



DB AG

Ep	VI
	556

Q1/2021			
72096	=		
72097	=		
78096	~		

- Mit stromführenden Kupplungen



Photomontage



Photomontage

- Antrieb im Mittelwagen, Stromabnahme an den Triebköpfen für exaktes Bremsen
- Mit stromführenden Kupplungen

2-tlg. Set: Zwischenwagen BR 407



DB AG

Ep	VI
	556



- Mit stromführenden Kupplungen



Photomontage

Q1/2021		
72098	==	
72099	==	≠
78097	~	≠

Elektrolokomotive BR 152



DB AG



u:
update

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe 152 ist für den schweren Güterverkehr entwickelt worden, um nach und nach vor allem die Baureihe 150 abzulösen. Ab Dezember 1996 wurden von Krauss-Maffei als Generalunternehmer – Siemens Verkehrstechnik steuerte den elektrischen Teil bei – 170 Lokomotiven an die DB AG geliefert. Als schwere Güterzuglok konzipiert verfügt sie über eine Dauerleistung von 6.400 kW und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h.

- **Erstmals mit PluX-Schnittstelle und Sound**
- **Fein detaillierte Ausführung mit freistehenden Griffstangen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**

Q4/2021

73166	=	4/1
73167	=	4/1
79167	~	3/2



Elektrolokomotive 193 318-3



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Üblicherweise sind die Loks der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn rot lackiert. Im Rahmen der „I am“-Serie von DB Cargo sind sie in der letzten Zeit um einiges bunter geworden. Im Juli 2020 wurde eine weitere Vectron-Multisystem-Lokomotive der Baureihe 193 mit Eigenwerbung versehen. Seitdem ist sie im Design „I am the backbone of the economy“ („Ich bin das Rückgrat der Wirtschaft“) auf europäischen Schienen unterwegs. Besonders in der Corona-Krise hat sich gezeigt, dass der Schienengüterverkehr das Rückgrat der Wirtschaft ist.

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- DB Cargo Lok im „Backbone“-Design
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Q3/2021		
70315	=	4/1
70316	=	4/1
78316	~	3/1





Photo: H. Auer

Elektrolokomotive 186 282-0



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021		
73318	=	4/1
73319	=	4/1
79319	~	3/2

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit Sitz in München betreibt seit fast 20 Jahren grenzüberschreitenden Güterverkehr. Bekannt ist es für seine Lokomotiven im Zebra-Design. Egal ob blau, rot, grün, silbern oder mehrfarbig, sie sind immer ein Blickfang.

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Mit separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Elektrolokomotive 193 717-6



MRCE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Im November 2019 wurde die Lokomotivwerkstatt „Locomotive Workshop Rotterdam“ (LWR), ein Joint Venture von Siemens Mobility und Mitsui Rail Capital Europe (MRCE), in Rotterdam-Maasvlakte eröffnet. Aus diesem Anlass hat der MRCE Vectron X4 E-717 ein spezielles Design erhalten. Die strategisch günstige Lage des neuen Instandhaltungswerkes am Ende mehrerer europäischer Güterverkehrskorridore ermöglicht es, die notwendigen Service-Aufenthalte der Lokomotiven langfristig zu planen. Im Servicewerk werden Inspektionen und Wartungsarbeiten durchgeführt.

- Aufwendig bedrucktes Modell im LWR-Design exklusiv bei Roco
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- In Kooperation mit



Q3/2021		
71942	=	4/1
71943	=	4/1
79943	~	3/1

Elektrolokomotive 186 247-3



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021		
73226	=	4/1
73227	=	4/1
79227	~	3/2

Die Lokomotiven des Leasingunternehmens Alpha Trains werden oftmals weiterverkauft. So trägt auch die 186 247 noch die Lackierung ihres ehemaligen Eigentümers, ist jedoch schon für Railpool im Einsatz. Die Baureihe 186 ist eine Mehrsystemlokomotive der dritten Traxx-Generation von Bombardier. Mit einem Dienstgewicht von 86 t leisten sie 5.600 kW. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bis zu 160 km/h.

- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Elektrolokomotive 192 016-4



RTB CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021		
71928	=	4/1
71929	=	4/1
79929	~	3/1

RTB Cargo hat seit April 2020 drei Lokomotiven des Siemens-Typs Smartron im Fuhrpark. Die Maschinen werden überwiegend im Auto-logistik-Verkehr eingesetzt. Alle Smartron-Lokomotiven werden in einer standardisierten Ausführung, nur für den Verkehr in Deutschland, an den Besitzer übergeben. Optisch unterscheidet sich der Smartron in einer geänderten Frontplatte, Verschieberitten mit Smartron-Schriftzug und Seitenflächen ohne Kameras von den Vectron-Lokomotiven.

- Vorbildgerechte Umsetzung des Smartrons
- Einsatz im Güterverkehr in Deutschland
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- In Kooperation mit RIKOLA DESIGN



Elektrolokomotive 182 572-8



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2021		
73228	=	4/1
73229	=	4/1
79229	~	3/2



Photomontage

► In Kooperation mit **Log & More**

- Aufwendig bedrucktes Modell im Flammen-Design exklusiv bei Roco
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Z21-Führerstand verfügbar



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 383 409-0



METRANS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2021		
71946	=	4/1
71947	=	4/1
79947	~	3/1



Photomontage

Metrans ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehr mit dem Hauptsitz in Prag. Es verbindet die Nordseehäfen Rotterdam, Hamburg und Bremerhaven sowie den Adriaafen Koper im Intermodalverkehr mit dem Hinterland. Eigene Containerterminals befinden sich in Tschechien, der Slowakei und Österreich. Neben weiteren Elektro- und Dieselloks gehören auch zehn Loks vom Typ Vectron MS zum Fuhrpark. Sie sind für den Einsatz in Deutschland, Tschechien, Österreich, Ungarn, Polen und der Slowakei zugelassen.

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Elektrolokomotive 193 833-1



BOXXPRESS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2021		
71950	=	4/1
71951	=	4/1
79951	~	3/1



Photomontage

boxXpress.de verbindet seit der Gründung im Jahr 2000 die deutschen Seehäfen Bremerhaven und Hamburg mit den Wirtschaftsregionen in und um Frankfurt/Main, Dortmund, Stuttgart, München und Nürnberg. Das Transportkonzept besteht aus dem weitgehend ungebrochenen Betrieb von Ganzzügen. Neben fast 1.000 Containertragwagen stehen mittlerweile auch 31 Lokomotiven, davon vier Vectron Mehrsystemloks, für die Traktion der Züge zur Verfügung.

- Vorbildgerechte Umsetzung mit detaillierter Dachgestaltung
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Elektrolokomotive Litra EB



DSB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Vorbildgerecht mit zusätzlicher Griffstange an den Türen
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Photo: N. Havresøe

Q4/2021		
71920	=	4/1
71921	=	4/1
79921	~	3/1



Photo: H. Auer

Elektrolokomotive BB 22322



SNCF

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021		
73877	=	4/1
73878	=	4/1

Die BB 22200 ist eine französische Elektrolokomotivbaureihe für den Einsatz sowohl auf dem mit 1,5 kV elektrifizierten Gleichstromnetz der SNCF als auch auf dem mit 25 kV 50 Hz elektrifizierten Wechselstromnetz. Das Design der Lokomotiven mit der sogenannten „nez cassé“ (gebrochenen Nase) stammt aus der Hand des Franzosen Paul Arzens, welcher zur damaligen Zeit für das Design mehrerer SNCF-Loks verantwortlich war. In den Jahren 1976 bis 1986 wurden von Alstom in sechs Bauserien insgesamt 205 Lokomotiven gebaut. Durch die Mehrsystemfähigkeit und die Auslegung als Universallokomotive kommen die BB 22200 auf nahezu allen normalspurigen elektrifizierten Strecken Frankreichs vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz.

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt**
- **Durchbrochene Trittstufen**
- **Filigrane Ausführung der Stromabnehmer**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**

Elektrolokomotive E.646.043



FS

Ep	IV
	210
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021		
73164	=	4/1
73165	=	4/1

u:
update

- **Erstmals mit PluX16 Schnittstelle**
- **Mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Feine Metallgriffstangen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**

Elektrolokomotive 193 702-8



MERCITALIA RAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021		
73974	=	4/1
73975	=	4/1
79975	~	3/1

Mehrere von MRCE gemietete schwarze Vectron-Lokomotiven stehen bei den Italienischen Staatseisenbahnen in Dienst. Sie fallen durch große weiße Logos von Mercitalia Rail, dem Markennamen des nationalen italienischen Frachtunternehmens, auf. Die Maschinen sind in den Ländern Italien, Österreich und Deutschland zugelassen.

- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Elektrolokomotive EL 18 2247



NSB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Die Lokomotiven des norwegischen Typs EL 18 sind aus der SBB Re 460 abgeleitet und wurden aufgrund der guten Schweizer Erfahrungen auch von den Norwegischen Staatsbahnen beschafft. Die 22 Maschinen sind mit zusätzlichen Einrichtungen für den Betrieb bei arktischen Temperaturen und mit Schneeräumer ausgerüstet.

- Mit extra angesetzten Scheibenwischern
- Feine Darstellung der Frontgriffstangen
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Q1/2021		
70658	=	4/1
70659	=	4/1
78659	~	2/2

4-tlg. Set: Elektrolokomotive EL 16 mit Güterzug



CARGONET

Ep	VI
	769
	PluX22
	R2
	LED



Lgns



Lgns



Lgns

Photomontage

Q4/2021		
61486	=	4/1
61487	=	4/1
61488	~	3/2

► Oberes Fernlicht kann mittels DIP-Schalter vorbildgerecht geschaltet werden (Analogversion)

► In Kooperation mit





Photo: R. Latten

Elektrotriebzug Plan V



NS

Ep	IV
	599
	PluX22
	R3
	NL
LED	

Q4/2021		
63138	=	2/1
63139	=	2/1
69139	~	2/1



Elektrolokomotive 370 001-7



PKP

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Kurz nach der Ablieferung der ÖBB Rh 1216 bestellten auch die Polnischen Staatsbahnen zehn Stück der bei der PKP als Baureihe 370 bezeichneten Siemens Lokomotiven. Bei den PKP tragen die Lokomotiven, anders als bei den ÖBB als Taurus bezeichnet, den Namen „Husarz“. Die Lokomotiven bespannen täglich Eurocity-Züge und kommen dabei auch regelmäßig nach Berlin und Prag.

- Aufwendiger „Dachgarten“ mit vier Stromabnehmern
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Q1/2021		
70489	=	4/1
70490	=	4/1



Photomontage

Der zweiteilige niederländische Elektrotriebzug Plan V – in den Niederlanden besser bekannt als Mat '64 oder unter dem Spitznamen Apekop (Affenkopf) – wurde ab Mitte der 1960er-Jahre einer der Standard-Nahverkehrszüge der Niederländischen Staatsbahn. Mit insgesamt 246 Exemplaren war er damals der meist gebaute Triebzug der NS. Ab der Serie V3 setzte sich auch beim Plan V das neue Farbschema der Niederländischen Staatsbahn durch: knallgelb mit grauen Details an der Front und drei blauen, diagonal verlaufenden Streifen an jeder Wagenseite. Bis zu ihrer Ausmusterung waren die Triebzüge auf so gut wie allen elektrifizierten Bahnstrecken der Niederlande eingesetzt.

- **Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **In den Digitalversionen mit einem Sound- und einem Funktionsdecoder ausgestattet**

Elektrolokomotive EU45



PKP

Ep	VI
II	225
PluX22	
R2	
LED	

Q4/2021		
71956	=	4/1
71957	=	4/1
79957	~	2/2



Photomontage

Für den grenzüberschreitenden Verkehr wurden zwischen 2010 und 2016 von PKP Cargo einige Loks der Siemens Eurosprinter-Familie angemietet. Die Maschinen erhielten in Polen die Baureihenbezeichnung EU45. Die Mehrsystemlokomotiven sind in allen vier in Europa üblichen Bahnstromsystemen einsetzbar. Sie werden im Güterverkehr zwischen Polen und Deutschland, den Niederlanden, Tschechien und der Slowakei eingesetzt.

- **Im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz**
- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**



Photo: M. Morkowsky

Elektrolokomotive 241 007-2



HECTOR RAIL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2021		
73947	=	4/1
73948	=	4/1
79948	~	3/2

- Einsatz im Güterverkehr in Dänemark, Schweden, Norwegen und Deutschland
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Lokname „Bond“

Elektrolokomotive 383 110-4



ZSSK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021		
73913	=	4/1
73914	=	4/1

- Ausführung mit langer Regenrinne
- Im Einsatz vor Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Diesellokomotive 2045.13



ÖBB

Ep	III
	170
	NEM 652
	R2



Photomontage



Durch den oftmaligen Aggregatetausch bei den Diesellokomotiven der Reihe 2045 konnte man auch unterschiedliche Farben bei den Vorbauten beobachten.

- **Modell mit niedrigen Auspuffhutzen**
- **Ausführung in tannengrüner Farbgebung mit braunem Vorbau**

Q1/2021

73463

=

4/1

Diesellokomotive Rh 2062



ÖBB

Ep	III
	92
	R2
	LED



Photomontage

Mit ihren auffälligen, gusseisernen Frontschilden, die als Ballastgewichte dienen, war die Reihe 2062 in ganz Österreich im Verschub- und Bauzugdienst eingesetzt. Auf den niederösterreichischen Nebenbahnen waren diese Loks vor Personenzügen mit ein bis zwei Waggons anzutreffen. Die letzten Lokomotiven schieden 2003 aus dem normalen Betriebsdienst aus.

- **Motorvorbau und Getriebekblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft**
- **Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboard-decoder schaltbar**

Q3/2021

72004

=



2/1



78004

~



2/1



Diesellokomotive Rh 2067



ÖBB

Ep	V
----	---

	120
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----



Q2/2021

72910	=	3/1
-------	---	-----

72911	=	3/1
-------	---	-----

78911	~	3/1
-------	---	-----



Photomontage



- ▶ Mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- ▶ Ausführung in „Valousek“-Design
- ▶ Motorvorbau mit Wartungskappen

Diesellokomotive 2143 011-1



ÖBB

Ep	IV-V
----	------

	181
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----



Q2/2021

70713	=	4/1
-------	---	-----

70714	=	4/1
-------	---	-----

78714	~	2/1
-------	---	-----



Photomontage

Die Lokomotiven der Reihe 2143 wurden von 1964 bis 1977 gebaut und auf nicht elektrifizierten Haupt- und Nebenbahnen speziell im Osten Österreichs eingesetzt. Sie waren sowohl vor Personen- als auch vor Güterzügen im Einsatz. Insgesamt wurden 77 Lokomotiven von den Simmering-Graz-Pauker-Werken an die ÖBB geliefert. In den 1980er Jahren wurden die 2143er zur Bespannung des „Vindobona“ im Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn verwendet. Durch die Gestellung der planmäßigen Sitz- und Kurswagen der beteiligten Bahnen, hatte dieser Schnellzug optisch einen internationalen Charakter.

- ▶ Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- ▶ Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- ▶ Passend zu D374/375 „Vindobona/Hungaria“, Art. 74188, 74189, 74190

Diesellokomotive 2016 080-1



ÖBB



Ep	VI
	221
	NEM 652
	R2



Photomontage

Der Lokomotivtyp Siemens ER20 der Eurorunner-Serie ist eine von Siemens Mobility (vormals Siemens Transportation Systems) gebaute dieselelektrische Lokomotive. Diese Loks wurden zunächst im Auftrag der Österreichischen Bundesbahnen gebaut und dort als 2016 oder Hercules bezeichnet.

- Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung
- Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen

Q1/2021		
73765	=	4/1
73766	=	4/1
79766	~	2/2



Dieseltriebzug „Northlander“



ONR

Ep	IV-V
	1117
	NEM 652
	R3
	LED
	40420



Q2/2021

72066	=	6/2
72067	=	6/2
78067	~	4/2

Dieseltriebwagen 810 472-1



ČD

Ep	VI
	322
	PluX16 *
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021

70378	=	2/0	
70379	=	2/0	

- Ausführung in aktueller Najbrt-Lackierung
- Seitenfenster in Originalform

- Separat angesetzte Scheibenwischer
- Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze

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



Photomontage

Der markante blau-gelbe Zug, der ursprünglich als schweizerisch-niederländischer RAm/DE IV im TEE-Verkehr eingesetzt wurde, wurde 1977 zum Kanadier. Dort verkehrte der Zug zwischen Toronto und Timmins in der Provinz Ontario. Doch die extreme Kälte setzte insbesondere den Dieselmotoren der Triebköpfe stark zu. Deshalb wurden nach nur zwei Jahren die Motorwagen durch Loks vom Typ FP-7Am ersetzt. Schweizerischen und niederländischen TEE-Freunden ist es zu verdanken, dass zwei Steuer- und drei Mittelwagen des Northlanders der Verschrottung entgingen und wieder zurück in Europa sind. Derzeit befinden sich diese Wagen in den Niederlanden und warten auf die Restaurierung.

- **Stromleitende Kupplung im ganzen Zug**
- **Stromabnahme erfolgt immer durch den in Fahrtrichtung vorne liegenden Teil**

Diesellokomotive Rh T 478.1



ČSD

Ep	IV
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe T 478.1 ist eine dieselelektrische Universallokomotive der ČSD. Dem markanten Äußeren verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen „Bardotka“, benannt nach Brigitte Bardot, ein ehemaliges französisches Model, frühere Filmschauspielerin, Sängerin und erotische Ikone der 1970er-Jahre. In den Jahren 1966 bis 1971 entstanden 230 Serienlokomotiven für die ČSD im Werk CKD in Prag.

- **Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante**
- **In roter Lackierung mit gelbem Frontbalken**

Q4/2021		
70920	=	4/1
70921	=	4/1

Digital-Eisenbahndrehkran

Edition



ČSD

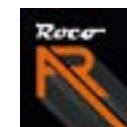
Ep	IV
	234
	R2
LED	



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
- Mit eingebautem Digitaldecoder und schaltbarem Licht- und Soundfunktionen
- Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln



DIE NEUE ROCO AR-APP

Erleben Sie den Kran in einer virtuellen Welt! 3D animiert können Sie Funktionen testen, den Kran aus allen Blickwinkeln betrachten und spielend die vielen technischen Features erfahren.

Laden Sie sich jetzt die ROCO AR-App im Google Play Store oder im Apple App Store herunter. Mehr Infos zum Kran und zu den **Download-Links** finden Sie hier: www.roco.cc – Highlights – Eisenbahn-Drehkran EDK 750



Q2/2021

73038

=



1/1

Diesellokomotive Rh T 478.3



ČSD

Ep	IV
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Insgesamt wurden 408 Stück der markanten Lokomotive gebaut. Ab 1988, mit Einführung des EDV-Nummernsystems, erhielten die Maschinen die Reihenbezeichnung 753. Neben dem Einsatz vor Personenzügen als auch Güterzügen, waren sie darüber hinaus im Bauzugdienst anzutreffen.

- **Fein detaillierte Ausführung in roter Lackierung mit gelbem Frontbalken**
- **Passend zum Digital-Eisenbahndrehkran Art. Nr. 73038 und Bauzugset Art. Nr. 76019**

Q2/2021		
72946	=	4/1
72947	=	4/1

3-tlg. Set: Bauzugwagen



ČSD

Ep	IV
	485
	40183
	40196
	40420



Photomontage

- **Passende Ergänzung zum Digitalkran, Art. Nr. 73038**

Q3/2021
76019

Diesellokomotive 218 144-4



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Um Nebenstrecken attraktiver zu machen, führte die Deutsche Bundesbahn 1984 die neue Zuggattung „CityBahn“ im Nahverkehr ein. Dafür wurden 25 n-Wagen (Silberlinge) mit einer modernen Innenausstattung hergerichtet und außerdem reinorange/kieselgrau lackiert. Dieses markante Farbkleid erhielten auch zehn Lokomotiven der Baureihe 218.

- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle
- Vorbildgerechte 218.1 in CityBahn-Lackierung
- Art. Nr. 70749, 78749: Mit neuem Sound für ein noch besseres Klangerlebnis
- Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Z21-Führerstand verfügbar

Q2/2021		
70748	=	4/1
70749	=	4/1
78749	~	3/2



Photo: Z. Pillmann

Diesellokomotive 218 418-2



DB AG

Ep	V
	189
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Für den Touristikzug der Deutschen Bahn erhielten neben der 103 220 die 218 416 und die 218 418 ab Herbst 1995 eine besondere Lackierung. In diesem speziellen Wasser-Land-Sonne-Himmel Design und mit eigens dafür umgebauten Wagen verkehrten zwei Züge zu verschiedenen Destinationen in Deutschland und ins benachbarte Ausland. Von 2003 bis 2006 war 218 418 mit diesem bunten Design im RegioNetz der Südostbayernbahn in Verwendung.

- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle
- In aufwendiger „Touristik“-Lackierung
- Schriftzug „SüdostBayernBahn“ als Decal beiliegend
- Einsatz vor Güter- und Personenzügen
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Z21-Führerstand verfügbar

Q4/2021		
70757	=	4/1
70758	=	4/1
78758	~	3/2

Diesellokomotive 335 160-8



DB AG

Ep	VI
	90
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021				
72017	=		1/1	
78017	~		1/1	

- Motorvorbau und Getriebblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar

Diesellokomotive 233 493-6



DB AG

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2021			
52468	=		6/2
52469	=		6/2
58469	~		4/2

- Taufname „Tiger“
- Ausführung im aktuellen Betriebszustand
- Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht schwere Bauzüge

Dieseltriebwagen 628 509-1



DB AG

Ep	VI
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021				
72070	=		2/1	
72071	=		2/1	
78071	~		2/1	

- Separat angesetzte Scheibenwischer
- Innenbeleuchtung schaltbar mit DIP-Schalter

- Beleuchtete Zugzielanzeige
- Vorbildgerechte Beleuchtungsfunktionen sind schaltbar

Der „Sylt Shuttle plus“ steht Reisenden ohne Kraftfahrzeug zwischen Westerland und Bredstedt/Husum bzw. Hamburg-Altona zur Verfügung und schafft somit ein zusätzliches Angebot auf der Marschbahn.

Dieseltriebwagen BR 650



DB AG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021				
70180	=		2/1	
70181	=		2/1	
78181	~		2/1	

Für den Betrieb auf weniger frequentierten Strecken wurde bei der Deutschen Bahn ab 1999 als Ersatz für ältere Konstruktionen ein neuer Nahverkehrs-Triebwagen angeschafft. Die Wahl fiel auf den von der Firma ADtranz entwickelten RegioShuttle 1, der bei der DB AG als BR 650 bezeichnet wurde. Dieser Fahrzeugtyp hat sich überwiegend in Süd-deutschland durchgesetzt. Charakteristisch für den RS 1 sind vor allem die innovativen, trapezförmigen Fensterbänder. Zwei Dieselmotoren mit je knapp 250 PS bringen den Niederflrzug auf eine Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h. Mit 40 Tonnen Leermasse ist der Triebwagen, der bis zu 101 Passagieren Sitzplätze bietet, eher ein Leichtgewicht.

- **Erstmals mit PluX-Schnittstelle und Sound**
- **Ideal für Nebenbahnen**
- **Aufwendig gestalteter Innenraum**
- **In den Digitalversionen mit Innenbeleuchtung**

Dieseltriebwagen VT 650



AGILIS

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021				
70182	=		2/1	
70183	=		2/1	
78183	~		2/1	

Agilis ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Teile des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern bedient. 2011 wurde der Betrieb auf den nicht-elektrifizierten Nahverkehrsstrecken in Oberfranken um die Städte Bamberg, Bayreuth, Coburg und Hof übernommen. Dort sind 38 Züge des Typs Stadler Regio-Shuttle RS1 im Einsatz.

- **Erstmals mit PluX-Schnittstelle und Sound**
- **Ideal für Nebenbahnen**
- **Aufwendig gestalteter Innenraum**
- **In den Digitalversionen mit Innenbeleuchtung**

Diesellokomotive 218 054-3



PRESS

Ep	VI
	189
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Seit Anfang 2020 verstärkt die 218 054 den Fuhrpark der PRESS. Als 54. Lok erhielt sie auch die entsprechende Betriebsnummer. Sie wurde 1977 als 218 448 an die DB geliefert und stand zuletzt im Einsatz für die DB Regio Niedersachsen.

- Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)
- Beklebung „vermietet an DB AG“ als Decal beiliegend
- Z21-Führerstand verfügbar

Q2/2021		
70754	=	4/1
70755	=	4/1
78755	~	3/2



Photo: R. Latten

Diesellokomotive V 180 206



DR

Ep III

224

PluX22

R2

LED

Q2/2021

73046

=

6/2

73047

=

6/2

79047

~

4/2



Photomontage

Die Baureihe V 180 der Deutschen Reichsbahn der DDR war die größte in der DDR gebaute Diesellokomotive. Sie wurde Anfangs in einer 4-achsigen Version mit zwei 2-achsigen Drehgestellen gebaut, später gab es auch 6-achsige Varianten. Als ingenieurtechnische Meisterleistung gilt noch heute bei der sechssachsigen Version die geringe Achsfahrmasse von 15,6 t, sodass diese Lok universell auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden kann. Außerdem hat sie eine Zulassung für Steilstrecken. Das dadurch entstehende mögliche Einsatzgebiet ist einmalig bei deutschen Großdieselloks.

- Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise aus Metall
- Mit senkrechten Griffstangen an der Front
- Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Diesellokomotive BR 106



DR

Ep IV

125

PluX22

R2

LED

Q3/2021

70265

=

4/1

70266

=

4/1

78266

~

4/1



CAD-Zeichnung

- Mit auf Konsolen montierten, vorstehenden Lampen
- Mit Regenschutzdach über den Seitenfenstern
- Frostschutzabdeckungen der Lüftergitter im offenen und geschlossenem Zustand montierbar
- Motorvorbauten aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)

Digital-Eisenbahndrehkran EDK 750



DR

Ep	IV
	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**
- **Mit eingebautem Digitaldecoder und schaltbarem Licht- und Soundfunktionen**
- **Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln**

Q3/2021

73037

=



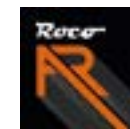
1/1

79037

~



1/1



DIE NEUE ROCO AR-APP

Erleben Sie den Kran in einer virtuellen Welt! 3D animiert können Sie Funktionen testen, den Kran aus allen Blickwinkeln betrachten und spielend die vielen technischen Features erfahren.

Laden Sie sich jetzt die ROCO AR-App im Google Play Store oder im Apple App Store herunter. Mehr Infos zum Kran und zu den **Download-Links** finden Sie hier: www.roco.cc – Highlights – Eisenbahn-Drehkran EDK 750



Diesellokomotive BR 111



DR

Ep IV

164

PluX22

R2

LED

Q3/2021

70813

=

4/1

70814

=

4/1

78814

~

2/2



Photomontage

Um den Bedarf an schweren Rangierlokomotiven zu decken, bestellte die DR Ende der 1970er Jahre 37 Maschinen bei LEW Henningsdorf, die solche Loks schon für den Export entwickelt hatte. Die von 1981 bis 1983 in drei Baulosen hergestellten Lokomotiven hatten den bewährten 1.000 PS Motor, jedoch ein Getriebe mit geänderter Übersetzung, ähnlich den ersten V100-Lokomotiven. Die Höchstgeschwindigkeit betrug daher nur 65 km/h. Anstelle des Heizkessels wurde ein Ballastgewicht eingebaut. Wie alle DR-Rangierlokomotiven, hatten diese Loks einen orange-gelben Anstrich.

► Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



3-tlg. Set: Bauzug



DR

Ep IV

558

40196

40420



Dienst

Photomontage

Q3/2021

74053

Diesellokomotive DHG 500



PRIVAT

Ep	IV
	114
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021		
72179	=	3/1
78179	~	3/1

Henschel Diesellokomotiven sind weltweit auf Werks- und Hafenbahnen im Einsatz. Vom Typ DHG 500 wurden von 1963 bis 1976 insgesamt 62 Maschinen gefertigt. Sie gingen hauptsächlich an Stahlwerke, Bergbau-gesellschaften und Chemieunternehmen.

- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Griffstangen und Geländer
- Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand
- In Kooperation mit



Diesellokomotive DHG 500, Rheinpreußen AG



PRIVAT

Ep	IV
	114
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021		
72178	=	3/1
78178	~	3/1

- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Griffstangen und Geländer
- Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand
- In Kooperation mit



Diesellokomotive Em 3/3, Makies



MAKIES

Ep	VI
	114
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Modell in fein detaillierter Ausführung mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Griffstangen und Geländer
- Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand
- In Kooperation mit



Q4/2021		
72180		3/1
78180	~	3/1



Dieseltriebzug BR 605



DSB

Ep	V-VI
	1210
	NEM 652
	R3



Q4/2021		
72105	=	4/1
72106	=	4/1
78106	~	2/2

Dieseltriebwagen X2802



SNCF

Ep	IV
	319
	PluX16
	R3



Zwischen 1957 und 1962 wurden 119 Stück dieser, für den Eil- und Schnellzugdienst konzipierten, Triebwagen gebaut. Er hatte eine Leistung von 605 kW und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Photomontage

Q2/2021			
73008	=	2/1	
73009	=	2/1	

► Seit langem wieder in dieser Ausführung im Programm



Von 2007 bis 2016 bestand eine Kooperation zwischen der Dänischen Staatsbahn (DSB) und der Deutschen Bahn AG (DB AG) für einen Verkehr zwischen Dänemark und Deutschland mit den Diesel-ICE. Dazu wurden die Züge u. a. mit dem dänischen Zugsicherungssystem ATC nachgerüstet. Auf der sogenannten „Vogelfluglinie“ zwischen Kopenhagen und Hamburg benutzten die Züge die Fährverbindung zur Überquerung des Fehmarnbelt.

Photomontage

Einheitsbeiwagen



SNCF

Ep	IV
≡	244



Photomontage

Q1/2021

74208

=



Von diesen Beiwägen wurden zwischen 1956 und 1962 ca. 200 Stück gebaut. Das Modell entspricht der Ursprungsausführung des Vorbilds.

Diesellokomotive Serie Y 8400



Ep	IV-V
	117
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2021				
72011	=		2/0	
78011	~		2/0	

- Motorvorbau und Getriebekblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen

Diesellokomotive Rh 648



Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photo: K. Steiner

Q4/2021			
52464	=		6/2
52465	=		6/2
58465	~		4/2

Im Juni 2018 kaufte die Raaberbahn/GYSEV zwei Lokomotiven der BR 233 (Spitzname „Ludmilla“) vom DB-Standort Chemnitz. Mit der Revision wurde das Werk Cottbus der DB Fahrzeuginstandhaltung beauftragt. Auch die Neulackierung in den typischen GYSEV-Farben Grün-Gelb wurde dort ausgeführt. Danach wurde sie in Sopron mit den Funk- und Sicherheitseinrichtungen ausgestattet. Die beiden, kräftigen Dieselloks werden für die Traktion von Güterzügen eingesetzt.



- Lackierung im aktuellen GYSEV-Design exklusiv bei Roco
- Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit **Loc & More**

Diesellokomotive Serie 2400



NS

Ep	IV
	143
	PluX22
	R2
	NL
LED	

Q4/2021		
70787	=	4/1
70788	=	4/1
78788	~	2/2



Photomontage

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.

- Im Digitalbetrieb mit Lichtfunktionen nach niederländischem Vorbild und blauen Blinklichtern
- Schlusslicht kann mittels DIP-Schalter geschaltet werden (Analogversion)



Diesellokomotive ST44-360



PKP

Ep	VI
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2021		
71752	=	6/2
71753	=	6/2

Dieseltriebwagen 810 054-7



SKPL

Ep	V-VI
	161
	PluX16 *
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021			
70384	=	2/0	
70385	=	2/0	

Die Legende Juri Gagarin ist immer lebendig. Im Jahre 1965 wurde mit der Lieferung von insgesamt 1.113 normalspurigen Diesellokomotiven M62 an die PKP begonnen, die sich bis 1988 hinzog. Diese wurden bei der PKP als Baureihe ST44 eingereiht. In Polen hatten die Maschinen ob ihrer russischen Herkunft den Spitznamen „Gagarin“. Anfangs im klassischen grün abgeliefert, erhielten sie später die zur besseren Erkennung dienende gelbe Frontfläche. Im Gegensatz zu den anderen Lokomotiven vom Typ M62 verleihen die bei den PKP üblichen großen Scheinwerfer der ST44 ein charakteristisches Erscheinungsbild.

- ▶ Aktuelle Ausführung in Retro-Lackierung
- ▶ Mit großen Scheinwerfern und Chromleiste unterhalb der Führerstandsfenster
- ▶ Viele separat angesetzte Steckteile
- ▶ Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge

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

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

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

Diesellokomotive M62 1579



SŽD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2021		
73798	=	6/2
73799	=	6/2

Die M62 1579 war eine der wenigen Loks dieser Baureihe die eine ständige Mannschaft (Brigade) hatte, die sie sorgfältig betreute. Von 1989 bis 1994 war sie, im Gegensatz zu ihren grünen Schwestern, in roter Lackierung auf der Strecke Leningrad (St. Petersburg)–Vorschavski–Gdov im Einsatz.

- Ausführung mit Mittelpufferkupplung und seitlichen Winterschutzblechen
- Modellkupplungen liegen bei
- Viele separat angesetzte Steckteile
- Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge

Diesellokomotive MG2



RŽD

Ep	IV-V
	92
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Die als ÖBB-Reihe 2062 geläufige Diesellok wurde 1957 im Rahmen des österreichischen Staatsvertrags zunächst mit 50 Stück an die Sowjetunion geliefert. Mit ihrer doppelwandigen, thermisch isolierten Konstruktion des Motorraumvorbaus, waren die mit Allesbrenner-Heizkesseln und zusätzlicher Führerhausbeheizung ausgestatteten Maschinen für Umgebungstemperaturen von -50 bis +45 °C ausgelegt.

- Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen sowie Führerstandsbeleuchtung

Q3/2021		
72003	=	2/0

Fernverkehr mit der Stromlinienlok



Nahverkehr in der DDR



Schnellverkehr der DR



Mit der Reihe 1020 über die Alpen



Hochwertig durch die Schweiz



Von den Niederlanden in die Berge



Tatzlager-Antrieb im Güterverkehr



Arbeitstier im kombinierten Verkehr



Nahverkehr der Bundesbahn



Güter bewegen in der DDR



z21 Digitalset: Dampflokomotive BR 044 mit Erzzug



DB

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 044
- 6 Selbstentladewagen
- 1 z21
- 1 WLAN-Router
- 1 Z21 WLANMAUS
- 1 Steckernetzteil



ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung)

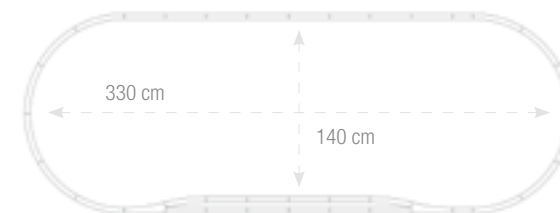
- 12 Gebogene Gleise R5, 18 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W15,
 - 1 Weiche rechts W15, 2 Gebogene Gleise R10, 1 Gerades Gleis G½,
 - 1 Anschlussgleis (G½), Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 330 x 140 cm



Photomontage



„Erzpark“ oder „Braune Wand“ – so wurden die schweren Erzzüge mit 4.000 t Anhängelast genannt, die zwischen dem Hafen in Emden und den Hütten im Ruhrgebiet und dem Saarland verkehrten. Dieses Edition-Startset ist der ideale Einstieg für diesen legendären Zug.



Q4/2021

51337



7/2



11

z21 start Digitalset: Elektrolokomotive BR 140 mit Güterzug



DB

Inhalt:

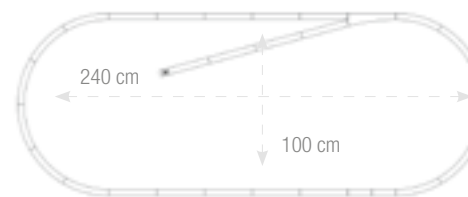
- 1 Elektrolokomotive BR 140
- 3 vierachsige offene Güterwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 14 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W15,
 - 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½), 1 Prellbock,
 - 1 Böschungsendstück, Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 240 x 100 cm



Photomontage



Q1/2021

51330

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 120 mit Güterzug



DR

Inhalt:

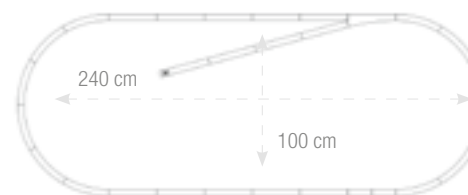
- 1 Diesellokomotive BR 120
- 1 vierachsiger Kesselwagen
- 2 vierachsige offene Güterwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 14 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W15,
 - 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½), 1 Prellbock,
 - 1 Böschungsendstück, Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 240 x 100 cm



Photomontage



Q1/2021

51331

Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Güterzug



DB

Inhalt:

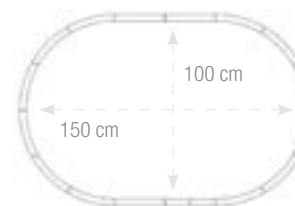
- 1 Dampflokomotive BR 80
- 2 offene Güterwagen
- 1 Bahnübergang
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 3 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G1½,
- 1 Anschlussgleis (G1½)
- Platzbedarf: ca. 150 x 100 cm



Photomontage



Q3/2021

51160

Analog Start Set: Diesellokomotive Rh 2045 mit Güterzug



ÖBB

Inhalt:

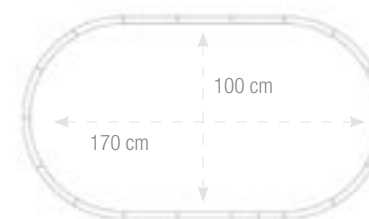
- 1 Diesellokomotive Rh 2045
- 2 vierachsige offene Güterwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G1½,
- 1 Anschlussgleis (G1½)
- Platzbedarf: ca. 170 x 100 cm



Photomontage



Q2/2021

51334

z21 Digitalset: Elektro-Gepäcktriebwagen De 4/4 mit Personenzug



SBB

Inhalt:

- 1 Elektro-Gepäcktriebwagen De 4/4 mit Sounddecoder
- 1 EW II-Schnellzugwagen, 2. Klasse
- 1 Seetalbahn-Wagen, 2. Klasse
- 1 z21
- 1 WLAN-Router
- 1 Z21 wlanMAUS
- 1 Steckernetzteil

Ep

IV-V

Q3/2021

51338



51339



Photomontage

z21 start Digitalset: Diesellokomotive T679.1 mit Güterzug



ČSD

Inhalt:

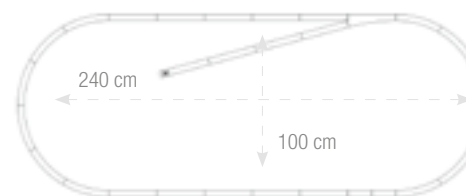
- 1 Diesellokomotive T679.1
- 1 vierachsiger Kesselwagen
- 2 vierachsige offene Güterwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 14 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W115,
 - 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½), 1 Prellbock,
 - 1 Böschungsendstück, Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 240 x 100 cm



Photomontage



Q2/2021

51332

Analog Start Set: Diesellokomotive BB 63000 mit Güterzug



SNCF

Inhalt:

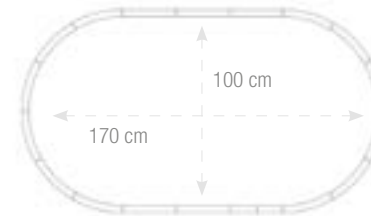
- 1 Diesellokomotive BB 63000
- 2 Teleskophaubenwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 170 x 100 cm



Photomontage



Q3/2021

51335

z21 start Digitalset: Diesellokomotive „Sik“ mit Bauzug



NS

Inhalt:

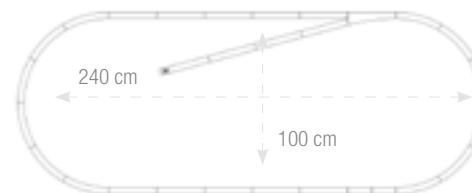
- 1 Diesellokomotive Serie 200/300 mit Kran, Digitalkupplung und Sound
- 2 Rungenwagen beladen mit Gleisjoche
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 14 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W15,
- 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½), 1 Prellbock, 1 Böschungsendstück, Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 240 x 100 cm



Photomontage



Q2/2021

51333



Photo: H. Auer

z21 start Basis Digitalset

Inhalt:

- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil



Q2/2021

10833

Z21 Profi Digitalset

Inhalt:

- 1 Z21
- 1 WLAN-Router
- 1 Z21 WLANMAUS
- 1 Steckernetzteil



Q2/2021

10834

Schlierenwagen 1. Klasse



ÖBB

Ep	V
	272
	40196
	40420

Q3/2021

74692



Ap

Photomontage

► Alle Wagen in Sparlack-Lackierung

Schlierenwagen 1./2. Klasse



ÖBB

Ep	V
	272
	40196
	40420

Q3/2021

74693



ABp

Photomontage

n:

formvariante

Schlierenwagen 2. Klasse/Buffer



ÖBB

Ep	V
	272
	40196
	40420

Q3/2021

74696



Bpz

Photomontage

1975 lieferten die Jenbacher Werke zehn 2. Klasse Wagen mit Buffetabteil. Im Volksmund wurde er als „Stamperlwagen“ bezeichnet.

n:

formvariante

Schlierenwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	V
	272
	40196
	40420

Q3/2021

74694

74695



Bp

Photomontage

► Art. Nr. 74695: geänderte Betriebsnummer

Schlierenwagen 2. Klasse/Gepäck



ÖBB

Ep	V
	272
	40196
	40420

Q3/2021

74697



BDp

Photomontage

Schnellzugwagen 1. Klasse



SBB

Ep	V-VI
	272
	40195
	40420



EW II

Photomontage

Q1/2021

74565

Gilt für alle Wagen auf dieser Seite:

- „Papagei“-Lackierung
- Aufwendig gestaltete Einstiegsbereiche
- Detailgetreue Darstellung der Trittstufen und Dachgravuren

Schnellzugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	V-VI
	284
	40195
	40420



EW II

Photomontage

Q1/2021

74566

74567

► Art. 74567: geänderte Betriebsnummer

Gepäckwagen



SBB

Ep	V-VI
	210
	40196
	40420



EW II

Photomontage

Q1/2021

74568

Reisezugwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Apm

Photomontage

- Alle Wagen auf dieser Seite im aktuellen Betriebszustand
- Passend zu Elektrolokomotive Re 460, Art. Nr. 70660, 70661, 78661

Q3/2021

74280

Reisezugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Bpm

Photomontage

- Art. Nr. 74282: geänderte Betriebsnummer

Q3/2021

74281

74282

Speisewagen



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRm

Photomontage

Q3/2021

74283

3-tlg. Set 1: Rekowagen



DR

Ep	IV
	453
	40196
	944701



Bagre



Bagre



Bagtre

Photomontage

- Alle Wagen mit Flickenlack
- Ideale Ergänzung zu den DR Dampf- und Dieselloks

Q1/2021

74070

3-tlg. Set 2: Rekowagen



DR

Ep	IV
	453
	40196
	944701



Baage



Baage



Baage

- Zwei Wagen mit Flickenlack
- Ein Wagen in hellerem Grün
- Ideale Ergänzung zu den DR Dampf- und Dieselloks

Q1/2021

74071

3-tlg. Set: Regionalzug



DB AG

Ep	V-VI
	909
	40196
	40420



ABn 417.1



Bn 448



Bn 448

Photomontage

- Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern
- Passend zur E-Lok BR 141, Art. Nr. 70794, 70795 und zum Steuerwagen Art. Nr. 74591

Q4/2021

74050

Steuerwagen



DB AG

Ep	V-VI
	303
	PluX16
	LED
	40196
	40420



BDnrfz 740

Photomontage

- Erstmals mit LED-Spitzenlicht und PluX16-Schnittstelle
- Modell mit automatischer Stirn-/Schlusslichtumschaltung
- Vorbereitet für Beleuchtung der Zugzielanzeige, welche im Digitalbetrieb geschaltet werden kann

Q4/2021

74591

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



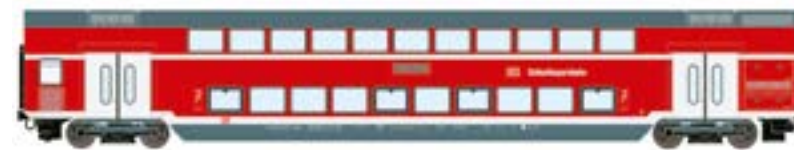
DB AG

Ep	VI
929	
PluX22	
LED	



DBpbzfa

Photomontage (Handmuster J. Pfeiffer)



DBpza

CAD-Zeichnung

Q2/2021

74155

=



74156

~



► Aufwendige Bedruckung des Steuerwagens im „Bahnland-Bayern“-Design

► Einsatz im Netz der Südostbayernbahn

► In Kooperation mit



Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
308	



DBpza

CAD-Zeichnung

Q2/2021

74157

=



74158

~



► Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74155, 74156

► In Kooperation mit



3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpzbfa

CAD-Zeichnung



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2021

74146

=



► Ausführung als RE 6 „Rhein-Weser-Express“ von Minden nach Köln/Bonn Flughafen

► In Kooperation mit



74147

~



2-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	616



DABpza



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2021

74148

=



► Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74146, 74147

► In Kooperation mit



74149

~



2-tlg. Set: Liegewagen



BTE

Ep	VI
----	----

	606
--	-----

	40196
--	-------

	40420
--	-------

Q3/2021

74055



Bcm

Photomontage

- Mit vorbildgerechten Stirnfronten und Dach
- Zurüstbare Pufferbohle



Photo: H. Auer

Corail-Großraumwagen 1. Klasse

	
Ep	VI
	303
	40183
	40420



A10rtu

Photo: H. Radulescu

- Mit „Corail Intercités“-Logo
- Ausführung mit Mielichtüren

Q4/2021 74536

Corail-Großraumwagen 2. Klasse

	
Ep	V-VI
	303
	40183
	40420



B10rtu

Photo: H. Radulescu

- Wagenunterboden mit feiner Detaillierung

Q4/2021 74538

Corail-Großraumwagen 2. Klasse

	
Ep	V-VI
	303
	40183
	40420



B11tu

Photo: H. Radulescu

Q4/2021 74540

Corail-Großraumwagen 1. Klasse

	
Ep	VI
	303
	40183
	40420



A10rtu

Photo: H. Radulescu

Q4/2021 74537

Corail-Großraumwagen 2. Klasse

	
Ep	V-VI
	303
	40183
	40420



B10rtu

Photo: H. Radulescu

Q4/2021 74539

Corail-Großraumwagen 2. Klasse

	
Ep	V-VI
	303
	40183
	40420



B10tu

Photo: H. Radulescu

Q4/2021 74541

3-tlg. Set: Doppelstockwagen


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED
	



ABbfmnpuxz

CAD-Zeichnung



Bmnpuxz

CAD-Zeichnung

- Vorbildgerechte Formänderungen am Steuerwagen
- In Kooperation mit



Q2/2021

74160

=



Doppelstockwagen


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	308
	
	
	



Bmnpxz

CAD-Zeichnung

- Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74160
- In Kooperation mit



Q2/2021

74161

=



Photo: P. Kilanowski



Photo: P. Driesch Sammlung S. Carstens

Güterzug gepäckwagen

Pwgs 41



Güterzüge wurden lange Zeit von Personal in eigenen Packwagen begleitet. Neben dem Zugführer war noch Platz für den Packmeister und Rangierer für das Rangieren in den Bahnhöfen. Bevor die durchgehende Druckluftbremse eingeführt wurde, war der Wagen auch Aufenthaltsraum für die Bremser. Die konnten sich dort während der Aufenthalte in den Bahnhöfen aufwärmen und verpflegen. Die gebräuchliche Gattungsbezeichnung der Begleitwagen war Pwg (Packwagen für Güterzüge).

Im Zuge der allgemeinen Beschleunigung des Güterverkehrs, beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DRB) ab 1941 bei verschiedenen Waggonfabriken (Waggonwerke West, Rastatt, SGP) mehr als 700 Begleitwagen. Diese wurden in mehreren Serien und nach verschiedenen Zeichnungen in Stahlbauweise hergestellt. Sie waren beheizbar und besaßen neben dem Packraum noch ein Zugführerabteil, einen Einstiegsraum sowie ein Abort. Der Packraum war über innenliegende Schiebetüren zugänglich. Einige Wagen wurden noch mit Zugführerkanzeln auf dem Dach geliefert. Das ermöglichte dem Zugführer, die Signale zu beobachten. Dieser hatte bis in die 1960er Jahre die Pflicht zur Signalbeobachtung, später wurden bei den meisten Bahngesellschaften diese Dachkanzeln entfernt.

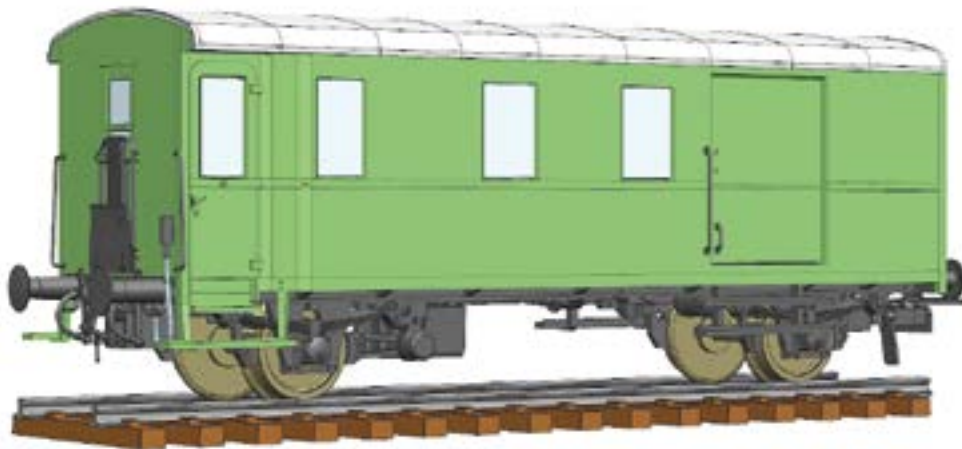
Durch den Bau der Wagen bei mehreren Werken und dem Verbleib nach dem Zweiten Weltkrieg in diversen Ländern Europas unterscheiden sie sich in einigen markanten Details, besonders am Dach, den Stirnfronten, den Seitenwänden, der Fensteranordnung und der Fensteranzahl. Die Fahrzeuge waren lange Zeit in vielen Güterzug als Güterzuggepäckwagen oder auch Güterzugbegleitwagen; bei manchen Eisenbahngesellschaften aufgrund der möglichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auch in Personenzügen zu finden.

Güterzuggepäckwagen



ÖBB

Ep	III-IV
	118
	6560
	40361



Dlho

CAD-Zeichnung

Q4/2021

74229

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- ÖBB-Umbauversion mit Fronttüre sowie Übergangsblech und -gitter
- Treppe an den Gepäckraumtüren in Originalbreite
- Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)

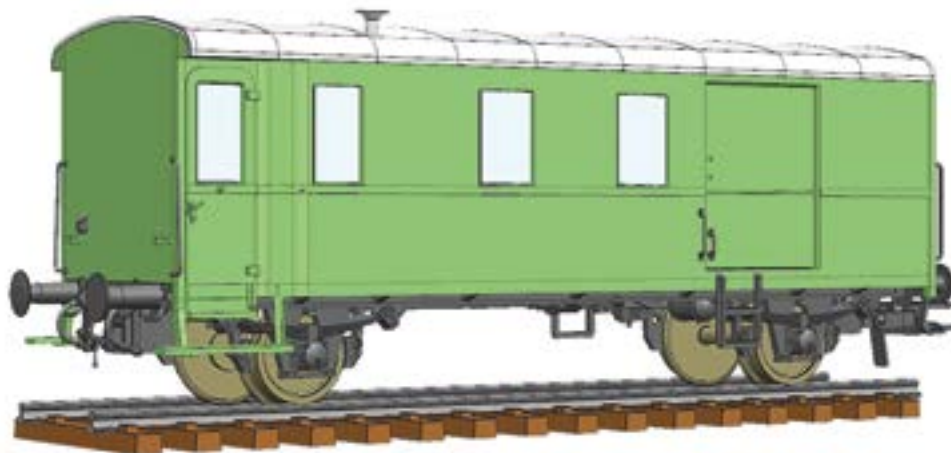
n:
neu
konstruktion

Güterzuggepäckwagen



DB

Ep	IV
	118
	6560
	40361



Pwgs 41

CAD-Zeichnung

Q4/2021

74220

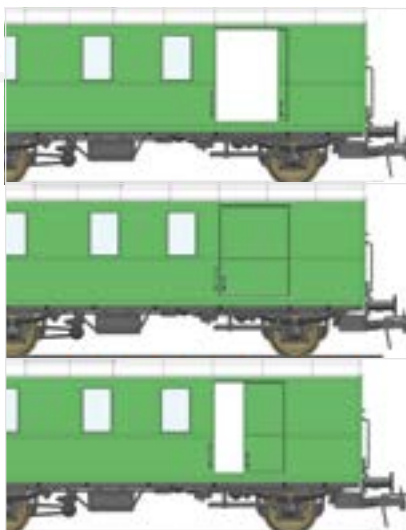
- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Treppe an den Gepäckraumtüren in modernisierter, schmaler Ausführung
- Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)

n:
neu
konstruktion

Pwgs 41 im Detail



Verschiedene Ausführung der Stirnfronten

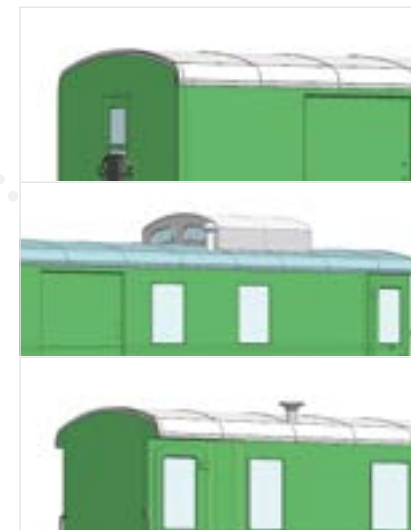
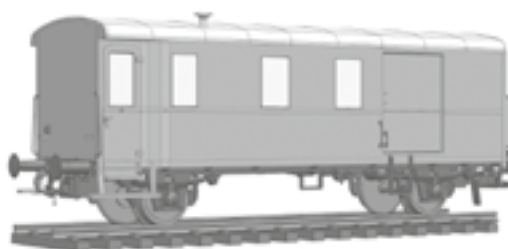


Gepäckraumtür in drei Ausführungen steckbar



Trittstufe schmal

Trittstufe breit



Verschiedene Dachvarianten



Filigrane Details, wie separat angesetzte Griffstangen, Laderaumboden mit Holzstruktur und gestalteter Wagenboden



Kadi

Ferry Agent &
www

TURKEY
TEL :0090 232 3275
FAX :0090 232 3275
GSM :0090 533 6699
transport@kadiridemirtd.

TURKEY
TEL :0090 232 327541
GSM :0090 533 6699187
transport@kadiridemirtd.com

ferry agent & custom

80 70 60 TR

GATX

Doppeltaschen wagen

T3000e

Photo: C. Auerweck

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.

Der Megatrailer-Taschenwagen „T3000e“ ist die Weiterentwicklung des Typs „T2000“. Der Laderaum mit einer Taschenbreite von 2.700 mm ist auf die tiefliegenden Fahrzeugteile der Megatrailer abgestimmt. Damit können Megatrailer befördert werden, ohne dass wesentliche Teile des Sattelanhängers weggeklappt werden müssen. Die Länge über Puffer beträgt 34.200 mm. Es können aber auch Trailer der älteren Bauarten sowie bis zu 7,82 m lange Wechselbehälter und Container verladen werden. Durch die in festen Mittenpositionen gelegenen Klappriegel, können keine 30'-Container verladen werden.

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.

Der „T3000e“ ist in den vergangenen zehn Jahren zu dem gefragtesten Wagen für den Transport von Sattelanhängern und Wechselbehältern im Kombinierten Verkehr geworden.

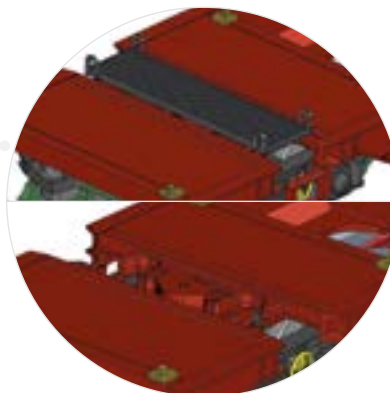
T3000e im Detail

- Filigrane, durchbrochene Trittstufen und Gitterbleche
- Wagen aus Zinkdruckguss



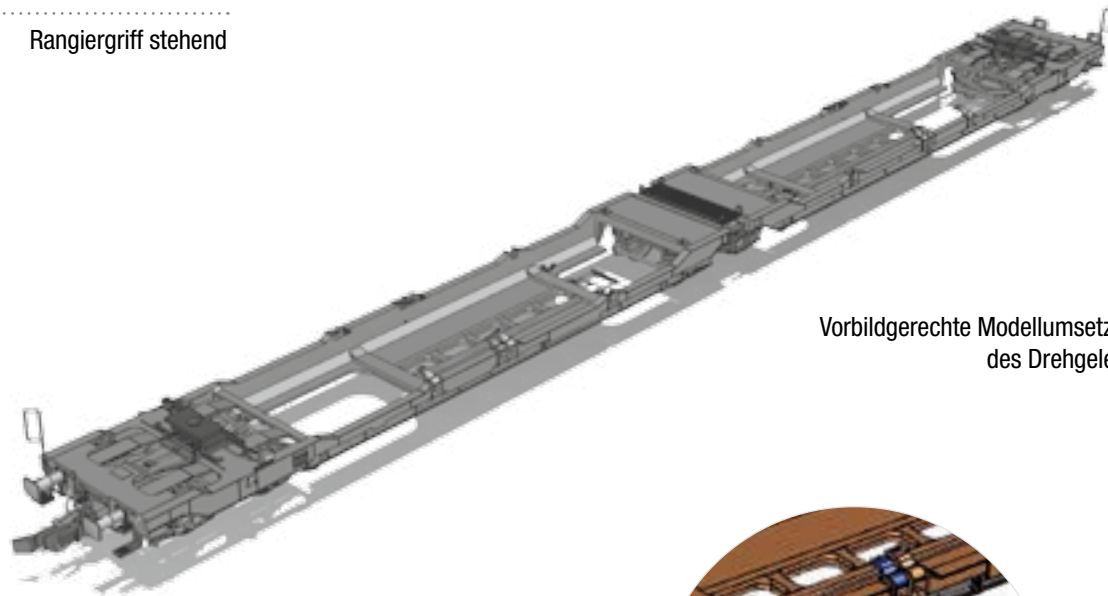
Rangiergriff umgeklappt

Rangiergriff stehend

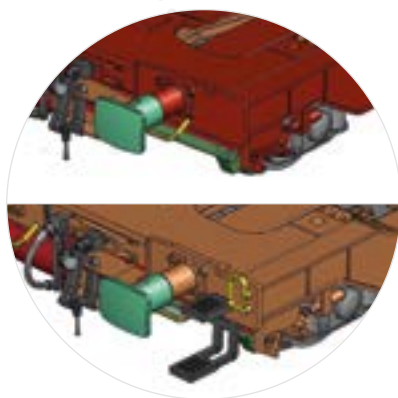


Mit Schutzgitter

Ohne Schutzgitter



Vorbildgerechte Modellumsetzung
des Drehgelenks



Ohne Rangiertritt

Mit Rangiertritt



Bewegliche Klappriegel

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e

n:
neu
konstruktion



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2021

77389

- Beladen mit Tankcontainern der Spedition Bertschi
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e

n:
neu
konstruktion



DB AG

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

Q2/2021

77386

- Beladen mit zwei 45'-Wechselbrücken der Spedition Ekol
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



GATX

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

Q2/2021

77391

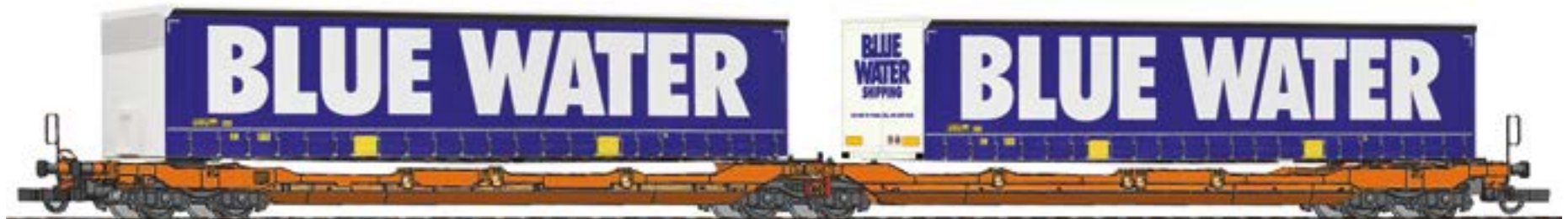
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Arcese
- Mit acht beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

Q3/2021

77387

- Beladen mit zwei 45'-Wechselbrücken der Spedition Blue water
- Mit acht beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



KOMBIVERKEHR

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

Q2/2021

77390

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition DB Schenker
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

n:
neu
konstruktion

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

Q2/2021

77393

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Walter
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2021

77394

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Fercam
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



KOMBIVERKEHR

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2021

77397

- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Gruber Logistics
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



HUPAC

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

n:
neu
konstruktion

Q3/2021

77398

- Beladen mit zwei 45'-Containern der Spedition Eucon
- Mit acht beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



CEMAT

Ep	VI
	393
	40179



Sdggmrs 738/T3000e

CAD-Zeichnung

n:
neu
konstruktion

Q2/2021

77388

- Beladen mit neutralen Tankcontainern
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannenteil

Kesselwagen

Zacns





Photo: R. Auerweck

Kesselwagen dienen bei der Eisenbahn zum Transport von Flüssigkeiten und Gasen. Sie werden meist von oben befüllt und nach unten entleert. Um eine Implosion des Kessels beim Entleeren zu verhindern, wird oft ein Zwangsbelüftungssystem eingebaut. Dabei öffnet sich bei der Entladung gleichzeitig mit dem Zapfventil ein Belüftungsventil. Die Wagen mit Zwangsbelüftungssystem sind mit einer senkrechten, weißen Bauchbinde in Wagenmitte gekennzeichnet. Zur Entleerung muss der Domdeckel nicht geöffnet werden.

Die Befüllung bzw. Entleerung von Chemiekesselwagen erfolgt, außer bei weniger gefährlichen Chemikalien, gewöhnlich von oben. Über einen Druckstutzen wird Luft oder Stickstoff in das Wageninnere gepumpt. Das damit aus dem Tank gedrückte Ladegut, wird dann über ein Steigrohr mittels Leitung in einen anderen Behälter gefüllt.

Der vierachsige Kesselwagen der Bauart Zacns mit einem Fassungsvermögen von 95 m³ ist beim Vorbild für den Transport von hellen Erdölprodukten (Kerosin, Benzin, Diesel, Heizöl) und flüssigen Chemikalien im Einsatz. Typisch für diesen Wagentyp ist das abgesenkte Laufgitter am Übergang zur Ladeluken-Begehung. Kesselwagen dieses Typs wurden in einer Stückzahl von mehreren Tausend gebaut und sind bei den meisten Waggonvermietern im Portfolio. Das Haupttransportgut sind raffinierte Treibstoffe. Diese bilden den größten Anteil im Kesselwagen-Transportsystem und werden im Ganzzugverkehr kreuz und quer durch Europa transportiert. Daneben verkehren sie auch im Einzelwagenverkehr, z. B. zu den Entladestellen von Mineralöl-handelsbetrieben.

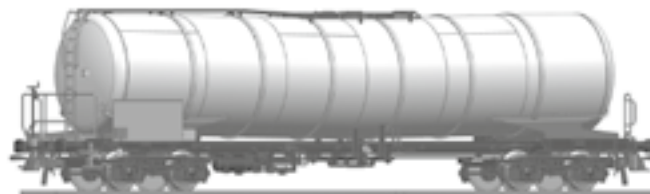
Zacns im Detail



Rangierbühne und Laufgitter durchbrochen dargestellt



Filigrane Ausführung der Rangiererbühne und Leiter



Freistehende Griffstangen und Rangierertritt



Große Anschriftentafel

Kleine Anschriftentafel



Separat angesetzte Teile und Leitungen an der Kesselunterseite

Kesselwagen



ERMEWA

Ep	VI
	195
	40179



Zacns

CAD-Zeichnung

n:
neu
konstruktion

Der vierachsige Kesselwagen mit einem Fassungsvermögen von 95 m³ ist beim Vorbild für den Transport von hellen Erdölprodukten (Kerosin, Benzin, Diesel, Heizöl) und flüssigen Chemikalien im Einsatz. Typisch für diesen Wagentyp ist das abgesenkte Laufgitter am Übergang zur Ladeluken-Begehung.

Q4/2021

77460

► Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	195
	40179



Zacns

CAD-Zeichnung

n:
neu
konstruktion

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Ausführung mit kleinem GATX-Schriftzug

Q4/2021

77462

2-tlg. Set: Kesselwagen



WASCOSA

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



CAD-Zeichnung

Q3/2021

76027

- Feine, freistehende Griffstangen
- Filigrane Laufgitter in durchbrochener Ausführung

2-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



CAD-Zeichnung

Q3/2021

76028

3-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	585
	40179



Zacns

CAD-Zeichnung

Q3/2021

76029

- Wagen für den „DHL Kerosin Express“
- Feine, freistehende Griffstangen
- Filigrane Laufgitter in durchbrochener Ausführung

Kühlwagen



ÖBB

Ep	III
≡	138
≡	40196

Q1/2021

76994



Tds

Photomontage

Leig-Wageneinheit



ÖBB

Ep	IV
≡	278
≡	6560

Q2/2021

76556



Hkr-v „Dresden“

Photomontage

- Starre Kurzkupplung mit beweglichen Übergängen zwischen den Wagen
- Vier bewegliche Schiebetüren

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



ÖBB

Ep	V
≡	333
≡	40196

Q2/2021

76180



Tds

Photomontage

Schiebewandwagen



ÖBB

Ep	IV-V
≡	161
≡	40183

Q2/2021

76791



Hbillns-u

Photomontage

- Ausführung als Thermoschutzwagen

3-tlg. Set: Schiebedachwagen



ÖBB

Ep	IV-V
≡	342
≡	40183

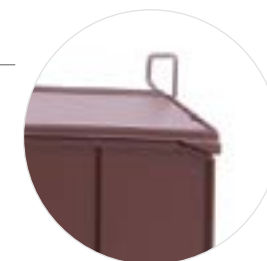
Q2/2021

66178



Tms

Photomontage

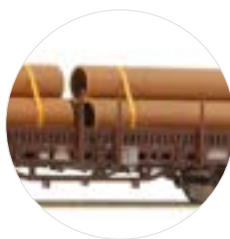


3-tlg. Set: Stahlzug



ÖBB

Ep	V
	618
	40196



Kbs



Rs



Rs

Photomontage

Q1/2021

76053

► Mit aufwendiger Beladung in gerosteter Optik

Rungenwagen



ÖBB

Ep	VI
	160
	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2021

76997

Gedeckter Güterwagen



SNCB

Ep	III
	104
	40183



ex Gattung „Oppeln“

Photomontage

Q1/2021

66886

► Im Betriebszustand der späten 1950er Jahre

Staubsilowagen



PULTRANS

Ep	VI
	188
	40183



Uacs

Photomontage

Q1/2021

76882

► Fein detaillierte Ausführung des Modells



2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



SBB

Ep	II-III
≡	226
≡	40196



K3



Photomontage

Q4/2021

76646

- Ein Wagen mit Bremserhaus
- Fein detaillierte Modelle

Autotransportwagen



SBB

Ep	IV
≡	305
≡	40195



Laeks

Photomontage

Q3/2021

77530

2-tlg. Set: Güterwagen



SBB

Ep	IV-V
≡	322
≡	40183
≡	40196



Taehms



Taems

Photomontage

Q3/2021

76020

- Einsatz zum Transport von Tonerde von Deutschland nach Italien
- Im Betriebszustand der 1990er Jahre

Kesselwagen „Butan-Schweiz“



SBB

Ep	II-III
≡	101
≡	6560



Photomontage

Q4/2021

76312

- Wagen mit Bremserbühne und Aufstiegsleitern
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Schiebewandwagen



SBB

Ep	IV-V
≡	161
≡	40183



Hbikks-tt

Photomontage

Q4/2021

76782

- Im Betriebszustand Ende 1980/Anfang 1990

Set bestehend aus einem Güterwagen mit Schwenkdach und einem Güterwagen mit Rolldach der DB, vermietet an die SBB.

Schiebewandwagen



SBB

Ep	V
178	
40196	

Q3/2021

77493



Hbbillns

Photo: H. Konrad

Postgüterwagen



PTT

Ep	V
168	
40196	

Q4/2021

76208



Z2

Photomontage

► In Ursprungsausführung der Sondergestaltung „Postzentrum Luzern“

Güterzugbegleitwagen „Sputnik“



SBB

Ep	V
106	
40196	

Q4/2021

67610



Db

Photomontage

Güterzugbegleitwagen „Sputnik“



BLS

Ep	IV-V
106	
40196	

Q2/2021

67611



Db

Photomontage

Offener Güterwagen



SBB CARGO

Ep	VI
161	
40183	

Q2/2021

76805



Eaos

Photomontage

- Neue Betriebsnummer
- Ganzzug geeignet

Offener Güterwagen



SBB CARGO

Ep	VI
161	
40183	

Q1/2021

76739



Eaos

Photomontage

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
226	
40196	



Sgnss

Photomontage

► Behälter mit unterschiedlicher Gestaltung der Stirntüren

Q2/2021

77341

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
226	
40196	



Sgns

Photomontage

► Mietwagen der SBB Cargo, eingestellt bei der AAE

Q2/2021

77340

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
393	
40195	



Sdggmrs/T2000

Photomontage

► Beladen mit zwei 20'-Containern und einem 45'-Container
► Mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Q1/2021

77360

Containertragwagen



SBB

Ep	V-VI
225	
40196	



Sgnss

Photomontage

► Beladen mit zwei Wechselbehältern der Firma Bell

Q4/2021

76948

Kesselwagen



WASCOSA

Ep	VI
102	
40196	



Zces

Photomontage

Q3/2021

76509

Schiebewandwagen



TRANSWAGGON

Ep	VI
	267
	40196



Habbiins

Photomontage

Q1/2021

76738

► Besonders geeignet für den Transport von Papierrollen, Zellulose, Schnittholz, Holz- und Faserplatten sowie palettierter Ware

Silowagen



HOLCIM

Ep	VI
	158
	40196



Uacs

Photomontage

Q3/2021

77423

► Drehgestelle Typ WU 83

Schiebeplanenwagen



SBB

Ep	VI
	229
	40196



Rilns

Photomontage

Q4/2021

76479

► Mietwagen der VTG, eingestellt bei SBB Cargo

Niederflur-Mittelwagen



RALPIN

Ep	VI
216	



Saadkmms

Photomontage

Q4/2021

76340 76341

- Eine Wagenseite ist mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet
- Passende Ergänzung zu Art. Nr. 76341, 76342 und 64769

Niederflur-Endwagen



RALPIN

Ep	VI
232	



Saadkmms

Photomontage

Q4/2021

76342

- Passende Ergänzung zu Art. Nr. 76340, 76341 und 64769

„Rollende Autobahn“-Begleitwagen



RALPIN

Ep	VI
303	
40196	
40420	

Q4/2021

64769



T2S

Photomontage

- Passend zu den Niederflurwagen Art. Nr. 76340, 76341 und 76342



Schwenkdachwagen



CD

Ep	V-VI
111	
40196	

Q4/2021

76577



Tds

Photomontage

2020
3
ROCO
Fotowettbewerb



Photo: H. Dobliger

4-tlg. Set: Postzug



DB

Ep	III
	623
	40183
	40196
	40360
	40361



Post4ü



Gmhs 30



Gmhs 50



Post3

Photomontage

Schon früh in der Eisenbahngeschichte haben die Postverwaltungen den Schienenweg zur Beförderung der Postsachen verwendet. Die Bahnpostwagen waren entweder einzeln in Reisezüge eingestellt oder in größerer Anzahl als Bestandteil von Expressgut- und Güterzügen mit Postbeförderung beigegeben. In der Nachkriegszeit waren die Postzüge vom Wagenmaterial der ehemaligen Deutschen Reichspost geprägt und wurden zwischen großen Knotenbahnhöfen gebildet. Solche Postzüge bestanden aus Wagen, die je nach Bauart der Brief- bzw. Paketbeförderung dienten. Die Briefpost wurde in den Bahnpostwagen nicht nur befördert, sondern schon während der Fahrt sortiert. Postsendungen die bereits vorsortiert waren und nur noch am Zielbahnhof weiter verteilt wurden, wurden in gedeckten Güterwagen befördert – meistens von der DB angemietet, teilweise auch eigenen Wagen der Deutschen Bundespost.

- Ergänzung zu Postzug Art. Nr. 74091
- Mit beiliegenden Zuglaufschildern für vorbildgerechte Postzug-Verbindung aus dem Neuheitenprogramm 2020

Q2/2021

76036

2-tlg. Set: Kesselwagen



DB

Ep	IV
292	
40196	



Photomontage



Q3/2021

76013

Flachwagen



DB

Ep	IV
139	
6560	



Rmrso 31

Photomontage

► FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Q3/2021

76313

Rungenwagen



DB

Ep	IV
162	
40196	



Kbs

Photomontage

► Modell mit Bremserbühne

Q2/2021

76526

2-tlg. Set: Kühlwagen



DB

Ep	IV
334	
40196	



Ibbks 398

Photomontage

Q2/2021

76034

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	IV
144	



Gbrs-v 245

Photomontage

► Mit Schlussleuchten ausgerüstet (Batterien zum Betrieb erforderlich)

Q1/2021

76615

=

76616

~

3-tlg. Set: Silowagen



DB

Ep	IV
	294
	40196



Ucs 909



Photomontage

Q4/2021

76010

Kühlwagen



DB

Ep	IV-V
	189
	40196



Photomontage

► Isothermwagen für den Bananentransport

Q3/2021

76718

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



DB

Ep	IV-V
	276
	40196



Shimmns



Photomontage

Q2/2021

76041

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



DR

Ep	III
	218
	6560



Gr



Photomontage

- Mit beweglichen Schiebetüren
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Q3/2021

76012

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



DR

Ep	IV
333	
40196	

Q3/2021

76181



Tds

Photomontage

- Mit Ausbesserungsflecken
- Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern

Schwenkrungenwagen



DR

Ep	IV
160	
40196	

Q3/2021

77675



Ks

Photomontage

- Beladen mit zwei Containern „Deutrans“

Gedeckter Güterwagen



DR

Ep	III-IV
147	
6560	

Q1/2021

76308



Gl

Photomontage

2-tlg. Set: Kühlwagen



DR

Ep	IV
322	
40196	

Q2/2021

76035



lbbhqss

Photomontage

- Einsatz: Transport von verderblichen Lebensmitteln, wie z. B. Fleisch, Gemüse, Fisch

Kesselwagen



DR

Ep	IV
146	
40196	

Q1/2021

76693



ZZh

Photomontage

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



DR

Ep	IV
	276
	40196

Q2/2021

76042



Shimmns

Photomontage

- Für den Transport von Aluminium- und Stahlcoils
- Ideal zur Bildung von Ganzzügen

2-tlg. Set: Rolldachwagen



DB AG

Ep	V-VI
	362
	6561

Q4/2021

76014



Tamns

Photomontage

- Rolldach abnehmbar

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



DB AG

Ep	VI
	414
	40196

Q3/2021

76011



Shimmns

Photomontage

- Ideal zur Bildung von Ganzzügen



Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
393	
40195	



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2021

67401

► Beladen mit vier Wechsellpritschen der Spedition Wetrón

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
211	
40179	



Sdgmns 33

Photomontage

Q2/2021

76234

► Beladen mit einem 40'-Container der Spedition ONE



Photo: C. Auerweck

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
211	
40179	



Sdgmns 33

Photomontage

Q2/2021

76222

► Beladen mit einem Auflieger der Spedition Nor-Cargo

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep	VI
276	
40196	



Shimmns



Photomontage

Q2/2021

76039



Photo: R. Auerweck

7-tlg. Display: Spedition Winner



EINSTELLER

Ep

VI



Sgns



Sdgmns 33/T3



Sdgmns 33/T3



Sdggmrs 738/T3000e



Sdggmrs/T2000



Sdggmrs 738/T3000e



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Alle Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern
- ▶ Alle LKW-Auflieger mit unterschiedlichen Trailer-Nummern
- ▶ Ideal zur Bildung von Spedition Winner-Ganzzügen
- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q3/2021

75886

Unser brandneuer Z21 Flyer mit dem aktuellen digitalen Sortiment ist ab sofort erhältlich.



Schiebeplanenwagen



TRAMESA

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q1/2021

76439

2-tlg. Set: Kühlwagen



SNCF

Ep	IV
	322
	40196



lbbhs

Photomontage

Q1/2021

76040

► Einsatz zum Transport von verderblichen Lebensmitteln

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



SNCF

Ep	IV
	333
	40196



Tds

Photomontage

Q2/2021

76033

► Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer

Offener Güterwagen

	
GYSEV	
Ep	V
161	
40183	



Eas

Photomontage

Q1/2021

► Neue Betriebsnummer

76808

Schwenkrungenwagen

	
FS	
Ep	IV-V
160	
40196	



Ks

Photomontage

Q2/2021

► Seitenwandungen stehend oder umgelegt montierbar

76525

Druckgaskesselwagen

	
FS	
Ep	V
183	
40196	



Zags

Photomontage

Q2/2021

76385

Schwenkdachwagen

	
RCH	
Ep	VI
250	
40196	



Tadgs

Photomontage

Q1/2021

76404

Offener Güterwagen

	
FS	
Ep	V
161	
40183	



Ealos

Photomontage

Q3/2021

► Mit Aufsatz zur Vergrößerung des Ladevolumens
► Zum Transport von Holzspänen und Sägemehl

76968

Schiebewandwagen

	
MERCITALIA	
Ep	VI
178	
40196	



Hbbillns

Photomontage

Q4/2021

► Erstmals in grüner Mercitalia-Ausführung

76457

Bierwagen „Van Vollenhoven“

	
NS	
Ep	III
	113
	6560



Photomontage

Q2/2021

76311

- Ausführung mit Bremserbühne
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Chemiekesselwagen

	
NS	
Ep	V
	102
	40183



Photomontage

Q3/2021

76512

- Privatwagen der „Akzo Zout Chemie“

Taschenwagen T3

	
AAE	
Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns 33

Photomontage

Q2/2021

76235

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition P&O Ferrymaster

Rungenwagen

	
NS	
Ep	IV
	229
	40183



Rs

Photomontage

Q4/2021

76714

- Beladen mit zwei 20'-Containern der United States Lines

Taschenwagen T3

	
AAE	
Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns 33

Photomontage

Q4/2021

76224

- Beladen mit einem Auflieger der Spedition Wolter Koops

Rungenwagen

	
BAM RAIL	
Ep	VI
	229
	40196



Rs

Photomontage

Q3/2021

77683

Container-Doppeltragwagen



CLIP

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q3/2021

76631

- Beladen mit zwei 45'-Containern der Spedition Westerman
- Einsatz von den Niederlanden nach Polen

Kleinviehswagen



PKP

Ep	III
	110
	6560



Snh

Photomontage

Q2/2021

76310

- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

2-tlg. Set: Klappdeckelwagen



PKP

Ep	III
	152
	6560



K 15

Photomontage

Q1/2021

76043

- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei



2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	V
	322
	40183



Eaos

Photomontage

Q2/2021

76038

► Zum Transport von Schüttgütern oder Schrott

Schwenkungenwagen



CFR

Ep	VI
	160
	40196



Ks

Photomontage

Q3/2021

67596

► Mit umlegbaren und abnehmbaren Rungen

Schiebewandwagen



SJ

Ep	VI
	178
	40196



Hbbins

Photomontage

Q3/2021

77490

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

Schmal spurbahnen



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Elektrolokomotive 1099.012-5



ÖBB

Ep	IV
	127
	NEM 651
	261 mm



Photomontage

Q4/2021

33256



6/0

Diesellokomotive V 15



NÖVOG

Ep	VI
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q4/2021

33317



4/1

33318



4/1

Zwischen 1911 und 1914 wurden 16 Lokomotiven dieser speziell für die Mariazellerbahn konstruierten Bauart von den ehemaligen niederösterreichischen Landesbahnen beschafft. In den Jahren 1959 bis 1962 wurden die Lokomotiven unter Beibehaltung der original Fahrwerke modernisiert und insbesondere mit neuen Lokkästen ausgestattet. Die Loks erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und hatten eine Leistung von 405 kW. 13 der Lokomotiven wurden offiziell nach Gemeinden an der Mariazellerbahn benannt und mit deren Wappen versehen.

- **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Mit Wappen „Hofstetten/Grünau“**

Die ab 1958 beschafften Lokomotiven der Reihe 2095 bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat auf den dieselbetriebenen Schmalspurstrecken der ÖBB. 2010 übernahm die NÖVOG zehn der 600 PS starken und rund 60 km/h schnellen Maschinen. Mit der aktuellen Revision erhalten die noch betriebsfähigen Loks eine Lackierung das dem historischen Design-Entwurf der Firma Simmering-Graz-Pauker (SGP) aus den 1960er-Jahren nachempfunden ist. Darüber hinaus wurde auch auf Details, wie z. B. auf die Anfertigung eines SGP-Flügelrades Wert gelegt.

- **Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach**
- **Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)**
- **Ausführung als V 15, ehemalige 2095.15**



Diesellokomotive Vs 72



PLB

Ep	V-VI
	120
	PluX22
	200 mm
	LED

Q4/2021		
33319	=	4/1
33320	=	4/1



Photomontage

Die ab 1958 beschafften Lokomotiven der Reihe 2095 bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat auf den dieselbetriebenen Schmalspurstrecken der ÖBB. Mit 1. Juli 2008 übernahm das Land Salzburg die Pinzgauer Lokalbahn von den ÖBB und damit auch einige der 600 PS starken und rund 60 km/h schnellen Maschinen. Die Diesellokomotiven werden auf der „Krimmler Bahn“ für Güterzüge und Fahrradtouristikzüge eingesetzt.

- Mit Wappen „Wald im Pinzgau“
- Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach
- Spitzenlicht kann mittels DIP-Schalter ganz oder teilweise geschaltet werden (Analogversion)



Photo: K. Steiner

2-tlg. Set: Rungenwagen



Ep	IV-V
	256



SSm/s

Photomontage

Q4/2021

34582

- Mit Rundholzbeladung
- Beschriftungsbleche als Ätztafeln am Rahmen montiert

2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



Ep	IV-V
	256



GGm/s

Photomontage

Q4/2021

34583

- Fein detaillierte Ausführung mit Bremserhaus
- Mit zu öffnenden Schiebetüren

Analog Start Set: Feldbahndampflokomotive mit Lorenzug



Inhalt:

- 1 Feldbahndampflokomotive
- 4 Kipploren
- 2 Zementloren
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

Gleisoval

- 12 Gebogene Gleise (32204), 3 Gerade Gleise (32202),
- 1 Anschlussgleis
- Platzbedarf: ca. 90 x 60 cm

Ep III-VI

Q3/2021

31035



Photomontage

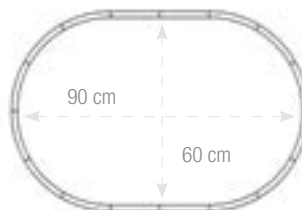




Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariäzellerbahn Modell

Inhalt					
		61484	88	70275	28
		61485	88	70276	28
10833	153	61486	116	70277	36
10834	153	61487	116	70278	36
31035	206	61488	116	70315	106
33256	204	63138	118	70316	106
33317	204	63139	118	70317	32
33318	204	64175	89	70318	32
33319	205	64769	188	70378	126
33320	205	66178	182	70379	126
34582	206	66886	183	70384	144
34583	206	67401	195	70385	144
42602	43	67596	202	70442	42
42603	43	67610	185	70443	42
51160	150	67611	185	70453	48
51330	149	69139	118	70454	48
51331	149	70060	86	70487	80
51332	151	70061	86	70488	80
51333	152	70087	61	70489	118
51334	150	70088	61	70490	118
51335	152	70089	60	70491	56
51337	148	70090	60	70492	56
51338	151	70180	133	70501	53
51339	151	70181	133	70502	53
52464	142	70182	133	70658	115
52465	142	70183	133	70659	115
52468	132	70212	92	70660	65/146
52469	132	70213	92	70661	65
52548	85	70249	28	70668	65
58465	142	70250	28	70669	65
58469	132	70265	135	70713	123
58548	85	70266	135	70714	123
61480	19	70271	17	70748	130/147
61481	19	70272	17	70749	130
61482	19	70273	18	70754	134
61483	88	70274	18	70755	134
				70757	131
				70758	131
				70787	143
				70788	143
				70794	97
				70795	97
				70813	137
				70814	137
				70890	93
				70891	93
				70920	127
				70921	127
				71095	10
				71096	10
				71204	23/146
				71205	23
				71211	33/146
				71212	33
				71219	100
				71220	100
				71221	72
				71222	72
				71223	101
				71224	101
				71225	73
				71226	73
				71265	34/146
				71266	34
				71379	8
				71380	8
				71381	9
				71382	9
				71405	92
				71406	92
				71407	67
				71408	67
				71409	64
				71410	64
				71752	144
				71753	144
				71920	113
				71921	113
				71928	110
				71929	110
				71938	62
				71939	62
				71942	109
				71943	109
				71946	112
				71947	112
				71948	68/147
				71949	68
				71950	112/147
				71951	112
				71954	68
				71955	68
				71956	119
				71957	119
				71958	54
				71959	54
				72003	145
				72004	122
				72011	142
				72017	132
				72046	36
				72047	36
				72058	20
				72059	20
				72060	39
				72061	39
				72066	126
				72067	126

72070	132	73058	46	73878	114	74187	20	74692	154
72071	132	73059	46	73913	121	74188	76	74693	154
72094	102	73078	37	73914	121	74189	77/146	74694	154
72095	102	73079	37	73947	121	74190	78	74695	154
72096	102	73120	30	73948	121	74208	141	74696	154
72097	102	73121	30	73974	115	74220	166	74697	154
72098	103	73126	51/146	73975	115	74229	166	75886	197
72099	103	73127	51	74050	158	74280	146/156	76010	192
72105	140	73156	14	74051	49	74281	146/156	76011	194
72106	140	73157	14	74052	50	74282	146/156	76012	147/192
72108	16	73159	42	74053	137	74283	146/156	76013	191
72109	16	73164	114	74054	26	74370	24/146	76014	194
72178	138	73165	114	74055	161	74371	24	76015	21
72179	138	73166	104/147	74062	15	74372	24/146	76018	18
72180	139	73167	104	74064	81	74373	25/146	76019	129
72272	27	73197	85	74065	81	74374	146	76020	184
72273	27	73216	82	74066	81	74374	25/146	76027	180
72690	62	73217	82	74067	81	74448	31	76028	180
72910	123	73226	110	74068	81	74506	43	76029	181
72911	123	73227	110	74069	81	74507	43	76030	13
72946	129	73228	111	74070	146/157	74508	43	76033	198
72947	129	73229	111	74071	146/157	74536	162	76034	191
73008	140	73318	109	74072	94	74537	162	76035	193
73009	140	73319	109	74073	95	74538	162	76036	190
73028	32	73463	122	74074	96	74539	162	76037	14
73029	32	73478	57	74146	160	74540	162	76038	202
73032	33	73479	57	74147	160	74541	162	76039	195
73033	33	73608	51	74148	160	74565	155	76040	198
73037	136	73609	51	74149	160	74566	155	76041	192
73038	128	73610	53	74155	159	74567	155	76042	194
73040	21	73611	53	74156	159	74568	155	76053	183
73041	21	73765	124	74157	159	74587	31/147	76053	146/201
73042	26	73766	124	74158	159	74588	31/147	76180	146/182
73043	26	73798	145	74160	163	74589	31/147	76181	193
73046	135/147	73799	145	74161	163	74590	31	76208	185
73047	135	73877	114	74183	83	74591	158	76222	147/195

76224	200	76948	186	78106	140	79047	135	79955	68
76234	147/195	76968	199	78109	16	79059	46	79957	119
76235	147/200	76994	182	78178	138	79079	37	79959	54
76308	147/193	76997	183	78179	138	79096	10	79975	115
76310	201	77340	147/186	78180	139	79121	30		
76311	200	77341	147/186	78181	133	79127	51		
76312	184	77360	147/186	78183	133	79167	104		
76313	191	77386	147/171	78213	92	79197	85		
76340	188	77387	172	78266	135	79205	23		
76341	188	77388	175	78272	17	79212	33		
76342	188	77389	171	78273	27	79217	82		
76385	199	77390	147/173	78276	28	79220	100		
76404	199	77391	172	78278	36	79222	72		
76439	198	77393	173	78316	106	79224	101		
76457	199	77394	174	78318	32	79226	73		
76479	187	77397	174	78454	48	79227	110		
76509	186	77398	175	78488	80	79229	111		
76512	200	77423	187	78492	56	79266	34		
76525	199	77460	179	78502	53	79319	109		
76526	191	77462	179	78659	115	79380	8		
76556	182	77490	202	78661	65	79382	9		
76577	188	77493	185	78669	65	79406	92		
76615	191	77530	184	78690	62	79408	67		
76616	191	77675	193	78714	123	79410	64		
76631	201	77683	200	78749	130	79479	57		
76646	184	78004	122	78755	134	79609	51		
76693	147/193	78011	142	78758	131	79611	53		
76714	200	78017	132	78788	143	79766	124		
76718	192	78061	86	78814	137	79921	113		
76738	147/187	78067	126	78891	93	79929	110		
76739	185	78071	132	78911	123	79939	62		
76782	184	78088	61	79029	32	79943	109		
76791	146/182	78090	60	79033	33	79947	112		
76805	185	78095	102	79037	136	79948	121		
76808	199	78096	102	79041	21	79949	68		
76882	183	78097	103	79043	26	79951	112		







Herausgeber:

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

Bildnachweise:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, H. Auer, H. Gogg, FLEISCHMANN-Archiv sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck und Verarbeitung:

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

Copyright:

© 2021 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)	 Luxemburg (L)
 Belgien (B)	 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)
 Italien (I)	

Epochen

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

Gleise

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

Bahnverwaltungen

K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung
K.Bay.Sts.B	Königliche Bayerische Staatseisenbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937 bis ca. 1949)
DR	Deutsche Reichsbahn
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, MÁV
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 Bahnen
ŽSR	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (1993-2004)
ŽSSK	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (seit 2005)
CFL	Nat. Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
SZ	Slowenische Eisenbahnen
SŽD	Sowjetische Eisenbahnen

Zeichenerklärung

00000	Artikelnummer
Q1-4/2021	Erscheinungstermin 1.-4. Quartal im jeweiligen Jahr
Ep III	Epoche
 187	Länge über Puffer
 	Gleichstrom / Gleichstrom mit Sound
 	Wechselstrom / Wechselstrom mit Sound
DCC	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
5/2	Antrieb auf x Achsen/x Achsen mit Haftreifen
	Lok-Tenderantrieb mit Kardanwelle
	Spitzenlicht weiß mit Fahrtrichtung wechselnd
 	Spitzenlicht weiß/rot mit Fahrtrichtung wechselnd
 CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
LED 	Beleuchtung mittels LED bzw. Glühlampe
 WIRE	Verdrahtete Decoderverbindung 6 polig
 NEM 651	Schnittstelle NEM 651 6 polig
 NEM 652	Schnittstelle NEM 652 8 polig
 PluX16	Schnittstelle PluX16
 PluX22	Schnittstelle PluX22
 Next18	Schnittstelle Next18
 R2	Mindestbefahrbarer Radius
	Digitalversion mit Pufferkondensator
  6454	Innenbeleuchtung / Innenbeleuchtung Einbausatz
 6560	Wechselstrom-Radsatz
	Digitale Rangierkupplung
	Dynamischer Dampf aus dem Schornstein
 10  11	Seuthe Dampfgenerator (Nr. 10 bzw. Nr. 11)
 40160	Rauchgenerator Nachrüstsatz

Roco

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

Ihr ROCO-Fachhändler

80721

