

Modell Depot

PIKO SBB RABDe 12/12



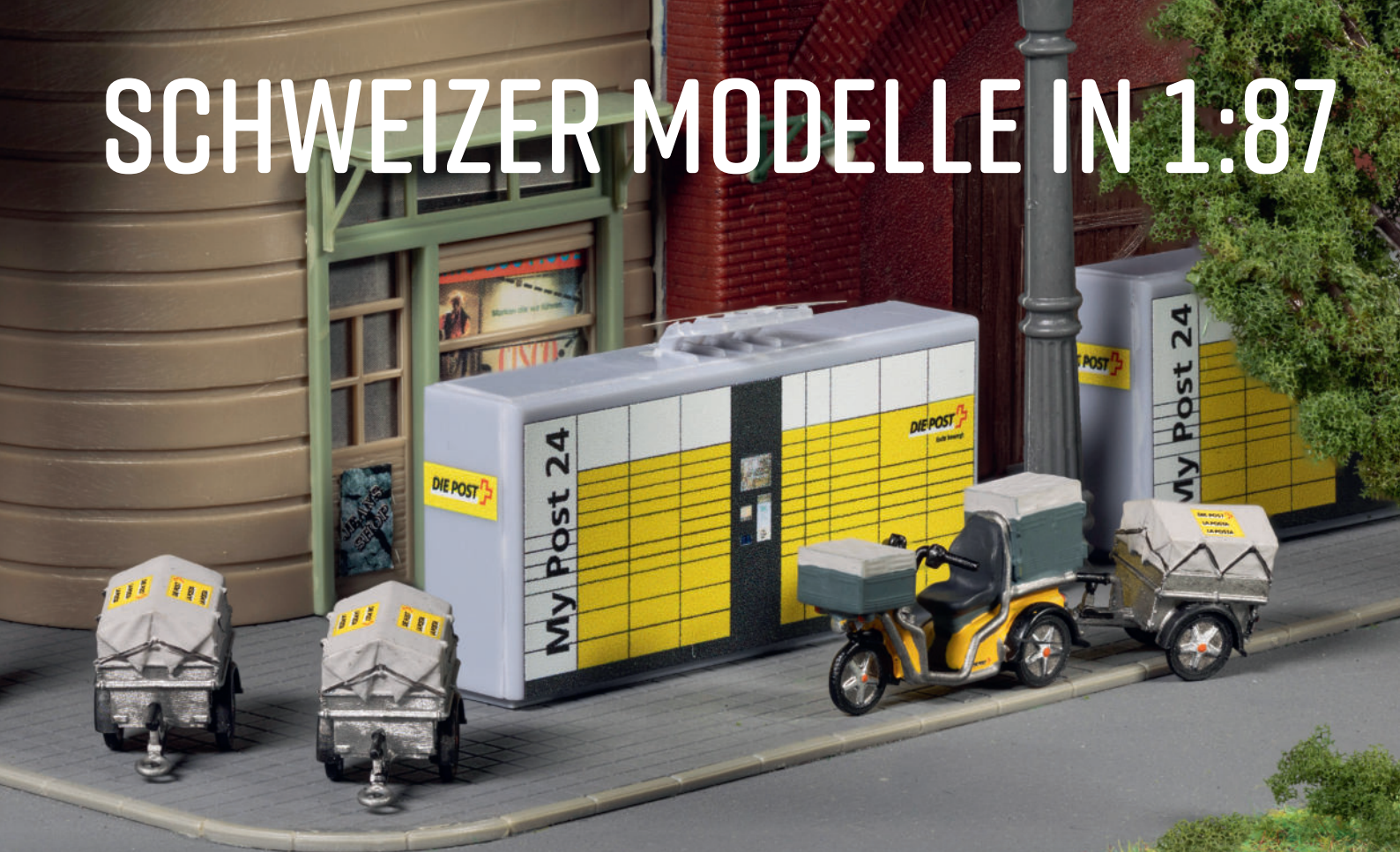
PIKO

EW I Sets Zugkraft Aargau
und BLS grün in H0

Hobbytrain

Neue SBB Vectron-
Lokomotiven in N

SCHWEIZER MODELLE IN 1:87



ACE arwico
COLLECTORS
EDITION

85.008705 H0 Kyburz DXP Zustellfahrzeug Die Post



ACE arwico
COLLECTORS
EDITION

85.008706 H0 Kyburz Anhänger Die Post 0150 Set mit 2 Stk.



ACE arwico
COLLECTORS
EDITION

Neuheit
NEW

85.005122 H0 VW Crafter Die Post (neues Logo)

MEHR ACE
NEUHEITEN UNTER:

WWW.ACE-COLLECTION.CH 🔍

ACE arwico
COLLECTORS
EDITION



Facta, non Verba

Liebe Leserin, lieber Leser

Heisst es auf Lateinisch. Nicht das Sie jetzt meinen ich hätte mich während den Sommermonaten intensiv mit den Werken von Vergil befasst.

Nein, über die Sommermonate habe ich mich Gedanken über die Herbstneuheiten gemacht und wir freuen uns Ihnen, liebe Modelleisenbahner und -innen, ein tolles Neuheitenpaket präsentieren zu dürfen.

Auf der Titelseite kann man es schon sehen. Das absolute Highlight, und auf das schon seit vielen Jahren viele von euch sehnlichst warten. Der SBB-Triebzug RABDe 12/12, auch bekannt unter den Namen «Goldküstenexpress» und «Mirage». Der dreiteilige Zug werden wir in bekannter Detailtreue, Technik und Qualität zusammen mit PIKO in HO für das Jahr 2025 auf dem Markt bringen. Das Modell wird bereits ab Werk mit einer Innenbeleuchtung ausgestattet und verfügt über weitere interessante Raffinessen. Ab Seite vier erfahren sie mehr über die Geschichte dieses interessanten Fahrzeugs, dass über 30 Jahren das Bild der S-Bahn in Zürich geprägt hat. Das Modell wird in der Ursprungsversion und als RABDe 510, also nach dem Umbau ausgeliefert. Beide Modelle werden limitiert und exklusiv für die Schweiz produziert.

Eine weitere Neuheit unter der Kategorie Triebzüge und Triebwagen ist der RBe 4/4 1405 vom Verein dsf in Koblenz. Er feiert heute sein 65-jähriges Jubiläum. Und das merkt man ihm wirklich nicht an, denn er wird liebevoll von den Vereinsmitgliedern gepflegt und regelmässig für Sonderfahrten eingesetzt. Um den Jubilar die Ehre zu erweisen, wird das Modell in der Epoche IV noch in diesem Jahr ausgeliefert.

Eine bereits im Sommer angekündigte Lok ist der SBB Cargo Vectron in der attraktiven blau/roten Lackierung. Diese wird demnächst an den Handel ausgeliefert. Dazu kommt ein weiterer Vectron der SBB CINT, getauft auf den Namen «Bundeshaus Bern».

Bei den Personenwagen machen wir mit der EW I Erfolgsstory weiter. Ebenfalls noch in diesem Jahr kommen zur Auslieferung zwei Sets mit fünf Wagen als «Zugkraft Aargau» mit Innenbeleuchtung und stromführenden Kupplungen. Dann folgen noch zwei BLS-Sets mit EW I ganz in Grün. Die grünen BLS-Wagen ergänzen sich perfekt mit den bereits gelieferten blau/beigen Wagen mit Mittelschrift und Wortmarke, denn grüne BLS-Wagen waren noch bis anfangs der 1990er Jahren im Einsatz.

Möchten Sie mehr über unsere Herbstneuheiten erfahren, dann blättern Sie die aktuelle Ausgabe unseres Magazins, denn leider muss ich Sie jetzt verlassen, denn 2025 steht vor der Tür und wir möchten Ihnen gerne weitere tolle Neuheiten im Februar vorstellen.

Und es steht ja bereits im Titel. Facta non Verba. Zu Deutsch Taten nicht Worte. Oder salopp gesagt. Liefere statt laffere.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Vergnügen mit der Lektüre. Ihnen wünsche ich eine schöne und goldene Herbstzeit.



Gérald Stahl
Arwico AG



Gérald Stahl
Product Manager Eisenbahn
Arwico AG

Impressum

Herausgeber:	Gestaltung:
Arwico AG	Arwico AG
Brühlstrasse 10	Gérald Stahl
4107 Ettingen	Nico Grieder

www.arwico.ch
verkauf@arwico.ch

Titelbild: SBB Historic

Goldküstenexpress



Das Vorbild:

Strecke und Konzept

Die 1894 eröffnete Linie von Zürich nach Rapperswil am rechten Ufer des Zürichsees, «Goldküste genannt» diente hauptsächlich dem lokalen Verkehr. Der ab den 1950er Jahren stets steigender Berufspendelverkehr mit über 80 Zügen pro Tag liess auf der eingleisigen Strecke kaum einen pünktlichen Betriebsablauf zu. Dazu waren die veralteten Stationsanlagen für täglich 200 Zugskreuzungen nicht mehr geeignet und der Ausbau einer durchgehenden doppelspurigen Streckenführung wurde verworfen. Dafür wurden 1967 auf der Strecke zwei Doppelspurinseln gebaut, zwischen Küsnacht ZH und Herrliberg Feldmeilen sowie Stäfa und Uerikon. Als dritter Kreuzungspunkt wurde der Bahnhof Zürich Stadelhofen gewählt. Für den Verkehr wurde der bei den städtischen Verkehrsbetrieben schon längst bewährte «starrer Fahrplan» angewendet. Die Züge sollten immer in Intervallen von 30 Minuten und in der gleichen Minuten-Zeit verkehren.

Für die erwähnten Anforderung war klar, dass nur spezielles Rollmaterial mit hohen Beschleunigungsvermögen in Frage kam. Dieser sollte die 36 Kilometer langen Strecke mit 15 Zwischenstationen in 52 Minuten bewältigen.

Am 26. Mai 1968 wurde die erste S-Bahn in der Schweiz durch die SBB in Betrieb genommen und 1969 konnte zwischen Zürich und Rapperswil ein Fahrgastzuwachs von 13% verzeichnet werden. Diese Linie ist heutzutage ein wichtiger Bestandteil der Zürcher S-Bahn.

Die Triebzüge RABDe 12/12

Nur spezielles Rollmaterial konnte die strengen Betriebsanforderungen erfüllen, zudem erforderte die kurze Distanz zwischen den Haltestellen ein hohes Beschleunigungs- und Bremsvermögen, darum entschied sich die SBB 1963 nach einem Konstruktionswettbewerb dreiteilige, elektrische Triebzüge mit zwölf angetriebenen Achsen zu beschaffen. Die Triebzüge waren vielfachgesteuert und teilweise wurden bis zu vier Einheiten von einem Lokführer bedient. Die Fahrzeuge wiesen wagenbauliche Teile wie bei den Einheitswagen I.

Die zwanzig Züge erhielten die Bezeichnung RABDe 12/12 1101 bis 1120. Zwischen März 1963 und April 1967 wurden, die von den Firmen, SWP, FFA, SAAS, BBC, GF und Bührle, gebauten Züge abgeliefert. Um die einzelnen Fahrzeuge zwischen den verschiedenen Herstellern transportieren zu können wurde der Triebwagen Be 4/6 1615 umgerüstet und mit zwei GF-Kupplungen versehen.

Die Dienstmasse lag bei 170 Tonnen. (Einzelfahrzeuge 57 / 56 / 57 Tonnen), und die Höchstgeschwindigkeit bei 125 km/h. Die dreiteiligen Triebzüge besaßen 56 Sitzplätze in der ersten Klasse, 144 in der zweiten Klasse und 160 Stehplätze. Die Sitze und Innenausstattung entsprachen grösstenteils der EW I-Wagen. Zusätzlich war eine 10m² grosse Gepäckladefläche im mittleren Wagen vorhanden. Bei den mittleren Einstiegsplattformen in den Endwagen stand eine Metallsäule, welche als Handgriff diente. Im Inneren dieser Säule befand sich das Kabel, welches die 15000 Volt der Fahrleitungsspannung von der Dachausrüstung zum Transformator unter dem Wagenboden verband.

Piko H0 | SBB RABDe 12/12

Anfänglich waren die Züge in einem leuchtenden Weinrot, das Dach silbrig, später dunkelgrau, lackiert.

Anlässlich der R3 wurden ab 1982 im Innenraum die Glühlampen im Fahrgastraum durch Leuchtröhren ersetzt. Weitere Verbesserung war der Austausch der Polsterbezüge und der Abteilmöbel.

Umbau zu RABDe 510

Anlässlich der Anpassung an den RPV-Standard (Regionaler Personenverkehr) wurden die 18 verbleibenden Triebzüge zwischen 1996 und 2001 umgebaut. Wichtig war, dass während dem Umbau stets Züge mit bestehender und modifizierter Steuerung in Vielfachtraktion fahren konnten. Nebst technischen Änderungen und Neuerungen, wie die komplette Neuverkabelung, die Lärmverminderung in den Fahrgastabteilen, die Verbesserung der Führerräume, elektrische Scheibenwischer, Halogen-Frontlampen etc. wurden die Fahrgasträume als reine Nichtraucherabteile und die Innenausstattung der 2. Klasse nach Standard der NPZ und die 1. Klasse nach den DPZ-Wagen angepasst. Dazu wurden die bestehenden Falttüren durch gelbe Aussenschwingtüren ersetzt und die beiden Einstiege in der Mitte der Endwagen zu einem breiten Einstieg zusammengefasst. Beim Mittelwagen wurde der mittlere Einstieg gänzlich entfernt und die Gepäcktüre automatisiert. Die Toilette entfernt und durch einen Behindertenabteil ersetzt.

Alle Züge erhielten das neue NPZ-Farbschema und wurden in RABDe 510 000-017 umbezeichnet.

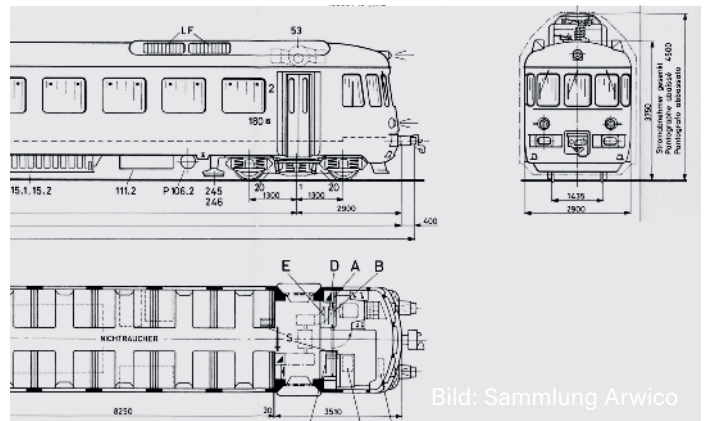


Bild: Sammlung Arwico



Bild: SBB Historic



Bild: SBB Historic



Bild: C. Ochsner

Betrieblicher und fahrplanmässiger Einsatz

Provisorische Übernahmen zu Probe- und Sonderfahrten erfolgten ab März 1965 für den 1101 und Mai 1965 für den 1102 mit einer Ablieferung von einem Triebzug pro Monat.

Der 1101 wurde umfangreich auf den Strecken Genève – Lausanne, Bern – Fribourg – Palézieux und zwischen Bern und Thun getestet und am 29. September wurde die Presse zu einer Probefahrt eingeladen. Ende Dezember fand dann zwischen Zürich – Meilen – Rapperswil, nachts, die erste Probefahrt. In dieser Anfangsphase fanden auch diverse Sonderfahrten in der Schweiz statt.

Ab dem Fahrplan 1965/1966 wurden die Züge bereits teilweise auf der Strecke Zürich – Meilen – Rapperswil in Betrieb genommen. Man war aber mit dem Einsatz zu optimistisch gewesen, denn die Beschleunigung im oberen Geschwindigkeitsbereich musste vermindert werden, da durch die hohe Beschleunigung die Stromversorgung nicht dafür ausgelegt. Deswegen mussten durch zusätzliche Transformatoren und die Verstärkung der Traktionsstromrückleitung auf der Strecke ergänzt werden. Dies wurde von Januar 1967 bis Januar 1968 fertiggestellt und ab dem Fahrplan 1967/1968 stabilisierte sich die Lage. Dann wurde auch offiziell die erste S-Bahn der SBB in Betrieb genommen. Nun konnten die Züge vollständig auf den Linien Zürich – Meilen – Rapperswil und über Uster in Doppel- und Dreifachtraktion verkehren. Zusätzlich ersetzte ab dem 1. Juni 1967 ein RABDe 12/12 die Badezüge zwischen Zürich über Bülach nach Zurzach den letzten fahrplanmässigen Einsatz des «Roten Pfeils». Während des grossen Wintereinbruchs im Januar 1968 bewährten sich die Triebzüge und wurden zwischen Glarus und Linthal und als Ersatz für den ÖBB «Transalpin» zwischen Zürich und Basel eingesetzt. Ab dem Fahrplan 1970/1971 wurde der Vollbetrieb mit 16 Diensten und 20 Triebzüge auf ihrer Stammstrecke eingeführt. Einzelne Züge kamen regelmässig auch nach Linthal, Horgen, Oberdorf, Zurzach und Bülach. Am 18. Januar 1971 prallten zwei Triebzüge (1109 und 1119) zusammen und am 25. März desselben Jahrs die Triebzüge 1113 und 1117 in Uerikon.

Wagen der Triebzüge 1119 und 1117 wurden abgebrochen. Die erhaltenen Wagen dienten zum Wiederaufbau der Triebzüge 1119 und 1113. Aus dem Mittelwagen 1119/3 entstand 1980 der Fahrleitungsmesswagen X 50 85 99-73 1106-7.

Ab 1990 fuhren die «Mirage» auf dem neuen S-Bahn Netz der Stadt Zürich auf der Strecke der S7 Winterthur – Kloten – Museumstrasse – Zürich HB – Meilen – Rapperswil und später auch auf den Linien S1, S6, S13. Langsam aber sicher wurden die Triebzüge immer mehr durch zeitgemässes Rollmaterial vom Schienennetz verdrängt. Zuletzt fuhren sie auf der S14, S16, dem Pendelverkehr zwischen Wald und Rütli und auf der S24 von Zürich HB nach Horgen-Oberdorf. Durch die Ablieferung der zweiten Serie der RABe 514 entschloss die SBB anfangs 2008 die «Mirage» aus dem kommerziellen Dienst abzulösen. Eine kleine offizielle Feier zur Verabschiedung fand am 9. Dezember 2008 im Bahnhof Zürich «Museumstrasse» statt.

Geplant war, dass die Züge den Verkehrsengpass zwischen Lausanne in Genève übernehmen würden. Nachdem diese Idee verworfen wurde, war auch kein Einsatz mehr geplant.



Bild: Archiv SBB Historic

Piko H0 | SBB RABDe 12/12

Die «Mirage» wurden am 24. März 2009 ausgerangiert und der letzte wurde am 22. Juli 2010 abgebrochen. Leider blieb kein Triebzug der Nachwelt erhalten, ausser ein Führerstand, dass sich vor dem Eingang des Vereins «dsf» in Koblenz befindet. Interessant ist, dass die RABDe 12/12 für eine ganz bestimmte Strecke und exakt in der dafür benötigten Anzahl gebaut wurden. Sie waren auch einer der ersten S-Bahn Triebzüge mit Allrandantrieb mit dieser Achsfolge.

Mirage, Goldküstenexpress.

Woher kommen diese Namensgebungen?

«Goldküstenexpress»

Das rechte Ufer am Zürichsee liegt an einer sonnigen Lage und die Grundstückpreise sind sehr gehoben, darum wird es auch «Goldküste» genannt, Die dort verkehrenden RABDe 12/12 erhielten den Namen «Goldküsten-Express».

«Mirage»

In derselben Beschaffungszeit der RABDe 12/12 wurden von der Schweizer Armee neue Kampflugzeuge vom Typ «Mirage» beschafft. Die schnelle Beschleunigung der Züge vergaben ihnen den Übername «Mirage».

Das Modell

Das aus drei Wagen bestehende Modell wird durch stromführende Kurzkupplungen verbunden. Die Antriebstechnik wurden im Mittelwagen zusammengefasst. Dort befindet sich auch der kräftige Motor, welcher seine Kraft über Kardanwellen auf alle vier Achsen entfaltet, zwei Schwungmassen kultivieren die Laufeigenschaften. Für zusätzliche Reibung sorgen zwei diagonal auf den mittleren Achsen angeordnete Haftreifen. Ebenfalls im Mittelwagen befindet sich die Hauptplatine mit PluX22-Schnittstelle. Bei den digitalen Modellen sind diese mit einem PIKO XP5.1 Decoder ausgestattet. Standardmässig sind alle drei Wagen mit je einer Innenbeleuchtung versehen. Nebst der Führerpult- und Führerstandsbeleuchtung ist der modernisierte Triebzug mit blinkenden Zwangstürschliessungslampen oberhalb der Einstiegstüren ausgestattet. Dank der kurzgekuppelten Stirnkupplung können mehrere Züge zusammengekoppelt werden.



Bild: M.Richard

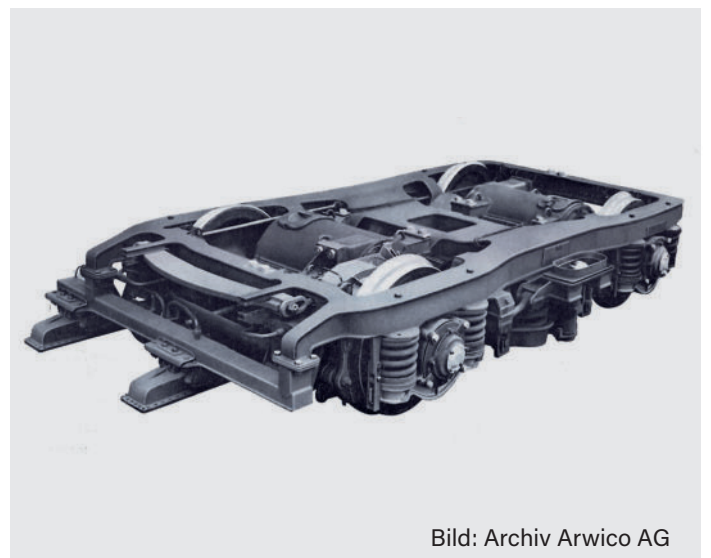
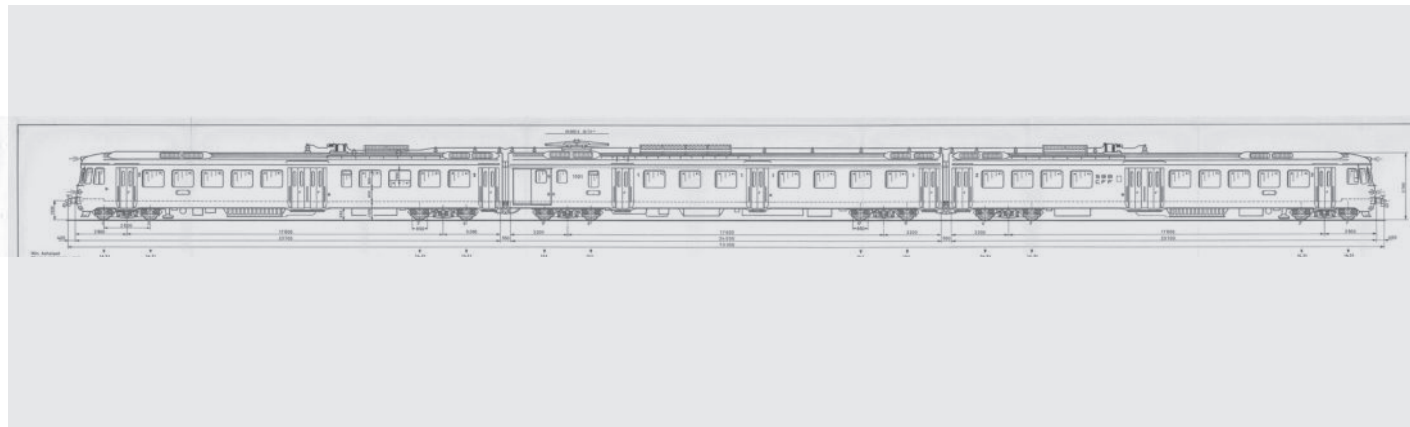


Bild: Archiv Arwico AG



Bild: M.Richard



PIKO EXPERT

+ *Exklusiv Schweiz* **Neuheit NEW**



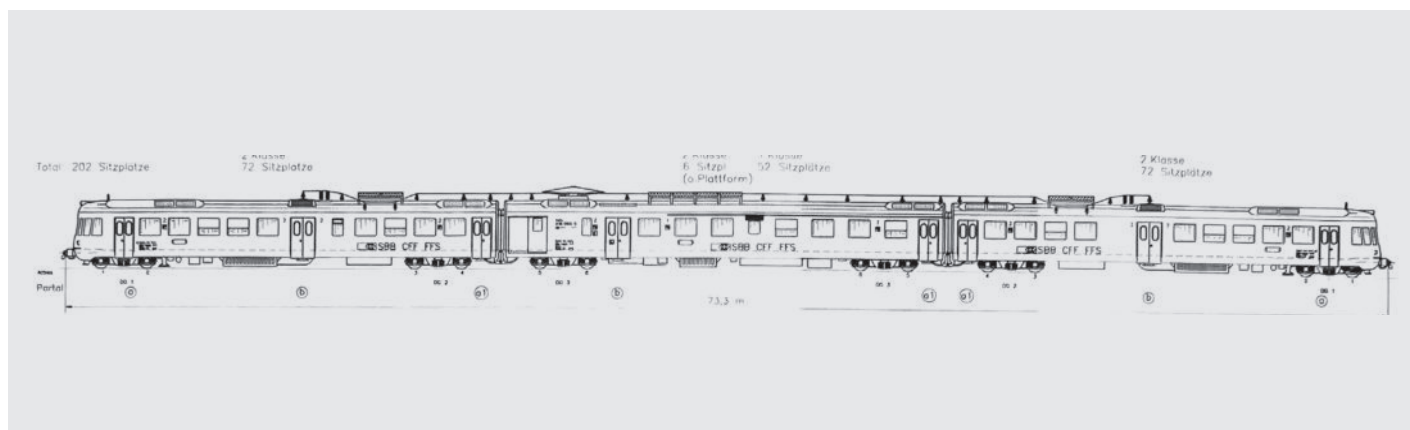
05.97250 SBB el. Triebzug RABDe 12/12 in der Ursprungsversion, Ep. III, DC

05.97252 SBB el. Triebzug RABDe 12/12 in der Ursprungsversion, Ep. III, DCS

05.97253 SBB el. Triebzug RABDe 12/12 in der Ursprungsversion, Ep. III, ACS

Highlights:

- Stromführende Kupplungen
- Innenbeleuchtungen
- PluX22-Schnittstelle
- Stirnkupplungen für Mehrfachtraktion



PIKO EXPERT

+ *Exklusiv Schweiz* **Neuheit NEW**



05.97254 SBB el. Triebzug RABDe 510 nach Umbau, Ep. V, DC

05.97255 SBB el. Triebzug RABDe 510 nach Umbau, Ep. V, DCS

05.97256 SBB el. Triebzug RABDe 510 nach Umbau, Ep. V, ACS

Highlights:

- Stromführende Kupplungen
- Innenbeleuchtungen
- PluX22-Schnittstelle
- Stirnkupplungen für Mehrfachtraktion
- Zwangstürschliessungslampen über den Einstiegstüren



Bild: C. Ochsner



Bild: C. Ochsner

Der neue Vectron der SBB-Cargo



Bild: B. Jehne

PIKO EXPERT

Neuheit
NEW



05.21692 SBB Cargo elektrische Lokomotive 193 051 «Vectron» Ep. VI, DC

05.21693 SBB Cargo elektrische Lokomotive 193 051 «Vectron» Ep. VI, DCS

05.21694 SBB Cargo elektrische Lokomotive 193 051 «Vectron» Ep. VI, ACS

Highlights:

- Zinkdruckgussrahmen
- Starker Motor mit zwei Schwungmassen
- LED-Beleuchtung
- PluX22-Schnittstelle

Das Vorbild:

Die SBB-Cargo mietet 35 moderne Vectron-Streckenlokomotiven des Herstellers Siemens Mobility um ihre Fahrzeugflotte zu erneuern. Diese Erneuerung ist notwendig, da die Altbauloks vom Typ Re 4/4 II/III und Re 6/6 in den kommenden Jahren ihr technisches Einsatzende erreicht werden. Die neuen Lokomotiven werden im Siemens Mobility-Werk Allach gefertigt und ab Juni 2024 ausgeliefert. Die Vectron-Lokomotiven wurden bis anhin über 1400 in einem Dutzend europäischen Ländern bestellt und haben bis mehr als 585 Millionen Flottenkilometer zurückgelegt. Die Version für die SBB-Cargo hat eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h und sind mit dem ETCS BLS3 und den notwendigen nationalen Zugsicherungssysteme ausgestattet.

Das Piko-Modell:

Der Vectron verfügt über einen soliden Zinkdruckgussrahmen. Der erprobte Piko-Motor mit zwei grossen Schwungmassen sorgt für ausgezeichnete Laufeigenschaften. Alle vier Achsen sind angetrieben und werden durch zwei Haftreifen, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle in diagonaler Anordnung zueinander sitzen verstärkt. Die LED-Beleuchtung ist in Fahrtrichtung wechselnd und das Modell verfügt über eine PluX22 Digital-schnittstelle. Die Soundloks sind mit dem bewährten Sounddecoder XP 5.1 ausgerüstet.



Vectron Alppiercer als «Bundeshaus Bern»



Bild: H. Bossert

PIKO EXPERT

Neuheit
NEW



05.21755 SBB Cargo International E-Lok 193 544-4 «Vectron XLoad» Bundeshaus Bern Ep. VI, DC

05.21756 SBB Cargo International E-Lok 193 544-4 «Vectron XLoad» Bundeshaus Bern Ep. VI, DCS

05.21757 SBB Cargo International E-Lok 193 544-4 «Vectron XLoad» Bundeshaus Bern Ep. VI, ACS

Highlights:

- Zinkdruckgussrahmen
- Vier Stromabnehmer
- LED-Beleuchtung
- PluX22-Schnittstelle
- Sounddecoder XP5.1

Das Vorbild:

SBB Cargo International hat bei der Süd Leasing GmbH in Stuttgart 20 Vectron XLoad angemietet. Diese, von Siemens gebauten Lokomotiven, werden mit dem bekannten Alppiercer Design ausgeliefert. Statt einem silbrigen Kleid, bekommen die Loks ein graues Kleid, damit man diese von den normalen Vectrons unterscheiden kann, denn die neuen Loks verfügen über ein XLoad Paket. Dieses verbessert die Reibwertausnutzung und erhöht die Anhängelast. Statt zwei Lokomotiven benötigt man nur eine Lokomotive, um die schweren Züge auf der Nord-Süd-Achse zu befördern. Die Lokomotive ist mit vier Stromabnehmern ausgerüstet.

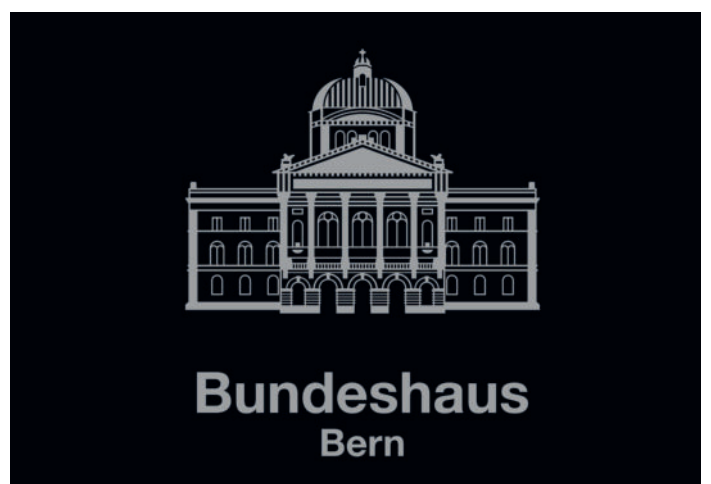
Die Tauftradition wird auch bei dieser Serie weitergeführt. Jede Lok erhält einen eigenen Namen, welche bekannte Gebäude in der Schweiz, Deutschland und Belgien zeigen. Unser Modell trägt den Namen «Bundeshaus Bern»



Bild: H. Bossert

Das Piko-Modell:

Der Vectron verfügt über einen soliden Zinkdruckgussrahmen. Der erprobte Piko-Motor mit zwei grossen Schwungmassen sorgt für ausgezeichnete Laufeigenschaften. Alle vier Achsen sind angetrieben und werden durch zwei Haftreifen, die auf den innen laufenden Achsen beider Drehgestelle in diagonaler Anordnung zueinander sitzen verstärkt. Die LED-Beleuchtung mist in Fahrtrichtung wechselnd und das Modell verfügt über eine PluX22 Digitalschnittstelle. Die Soundloks sind mit dem bewährten Sounddecoder XP5.1 ausgerüstet.



RBe 4/4 1405 - dsf Koblenz



*Bildretusche

PIKO EXPERT

Neuheit
NEW



05.96857 dsf elektrischer Triebwagen RBe 4/4 ex SBB 1405 Prototyp, Ep. VI, DC

05.96858 dsf elektrischer Triebwagen RBe 4/4 ex SBB 1405 Prototyp, Ep. VI, DCS

05.96859 dsf elektrischer Triebwagen RBe 4/4 ex SBB 1405 Prototyp, Ep. VI, ACS

Highlights:

- Zinkdruckgussrahmen
- Starker Motor mit zwei Schwungmassen
- LED-Beleuchtung
- PluX22-Schnittstelle

Das Vorbild:

Der Triebwagen mit der Nummer 1405 gehört zu den sechs Prototyptriebwagen vom Typ RBe 4/4 und wurde im Juli 1959 von der SBB übernommen. Wie seine Artgenossen 1959 wurde auch er im Schnellzugdienst eingesetzt. Mit der Auslieferung der neuen Re 4/4 II wurden die Triebwagen vermehrt in den Regionalverkehr eingesetzt. 1973 erhielt der Triebwagen, nach einer Havarie, einen Neuanstrich, Serierendrehgestelle und wurde an den Serienfahrzeuge angepasst. Ab Juli 1988 wurde die Kopfparte rot wurde auf der Seetallinie eingesetzt. Im Gegensatz zu den Serienfahrzeugen, 1407 – 1482, wurden die Prototyptriebwagen nie für den S-Bahn Betrieb umgebaut. Nach dem Einsatz auf der Seetallinie wurde der 1405 vor Postzügen, als Personaltransport im Rangierbahnhof Limmattal und sogar als Waschlok in Basel eingesetzt. 2007 wurde er vom Vereins dsf (Draisinen Sammlung Fricktal) mit Sitz in Koblenz übernommen und liebevoll restauriert. 2009 fand der erste Einsatz anlässlich des 150 Jahre Jubiläum der Strecke Turgi – Koblenz – Waldshut. Dieses Jahr feiert er sein 65-jähriger Geburtstag, aber keine Sorge, der Jubilar ist immer noch tatkräftig im Einsatz und kann für Anlässe und Feiern gemietet werden.

Weitere Informationen finden Sie auf: www.dsf-koblenz.ch

Das Piko-Modell:

Das Modell zeigt den Triebwagen in der heutigen Ausführung, so wie er vom Verein dsf für Sonderfahrten eingesetzt. Das Modell verfügt über ein Zinkdruckgussrahmen. Die eingebaute Innenbeleuchtung und Führerstandbeleuchtung sind mit einem PluXX22 Decoder digital schaltbar. Der fünfpolige Motor mit zwei Schwungmassen und Haftreifen sorgt für ausgezeichnete Fahreigenschaften und hohe Zugkraft. Darüber hinaus sind Faltenbalgimitation und Bremsschläuche zum optimalen Aufrüsten für den Vitrineneinsatz beigelegt.



Bild: G. Stahl

Zugkraft Aargau

Mit
Innenbeleuchtung
und stromführenden
Kupplungen.



PIKO EXPERT

+ Exklusiv
Schweiz **Neuheit
NEW**

05.96618 SBB RE ZUGKRAFT AARGAU Set, 1x BdT EW II, 1x EW I A und 3x EW I B. Ep. V, DC

05.96619 SBB RE ZUGKRAFT AARGAU Set, 1x BdT EW II, 1x EW I A und 3x EW I B. Ep. V, AC

Das Vorbild:

In Kooperation mit der SBB startete ab Fahrplanwechsel 1998 der RE Wettingen-Aarau (-Olten) mit seiner attraktiven Bemalung. Insgesamt wurden fünf Wagen, ein Steuerwagen, ein 1. Klasse- sowie drei 2. Klassewagen mit dieser markanten Folierung versehen. Als Verstärkung wurden auch noch zusätzliche EWI in der NPZ-Lackierung mitgeführt. Als Zuglok diente die Re 4/4 II 11181.

Das Piko-Modell:

Piko produziert in einer limitierten Serie ein fünfteiliges Set. Alle Wagen in DC und AC verfügen ab Werk je über eine Innenbeleuchtung. Die AC-Version über stromführende trennbare Kupplungen.



Bild: P. Hürzeler

BLS EW I ganz in Grün



PIKO

EXPERT

+ Exklusiv
Schweiz

Neuheit
NEW

05.96610 BLS Set EW I grün 1x A, 1x B, Ep. IV DC

05.96611 BLS Set EW I grün 1x A, 1x B, Ep. IV AC

Das Vorbild:

Ursprünglich wurden die neuen EW I Personenwagen der BLS und ihrer mitbetriebenen Bahnen in Grün abgeliefert. Erst ab der zweiten Generation wurden die Wagen mit Gummiwulste ausgestattet. Damals bestand die Flotte aus 2. Klassewagen und gemischte 1./2. Klassewagen. Reine 1. Klassewagen wurden erst ab der dritten Generation im Jahre 1971 abgeliefert. Obwohl die BLS Ihr Farbschema und Markenzeichen mehrmals änderten, waren grüne BLS EW I-Wagen noch bis anfangs der 1990er Jahren auf dem SchineneNetz anzutreffen.



PIKO

EXPERT

+ Exklusiv
Schweiz

Neuheit
NEW

05.96612 BLS Set EW I grün 2x B, Ep. IV DC

05.96613 BLS Set EW I grün 2x B, Ep. IV AC

Das Modell:

Erstmals bringt PIKO die EW I der BLS in grüner Farbe. Alle Wagen können nachträglich mit einer Innenbeleuchtung nachgerüstet werden.

AC-Schleifer:
05.56112

LED-Innenbeleuchtung:
05.56286

2 Stromführende Kurzkupplung:
05.56047

Spezialkesselwagen ChemOil/GATX



*Bildretusche

PIKO EXPERT

Neuheit
NEW

05.24624 NL-GATXD 4-achsiger Spezialkesselwagen Zacens 848-5 Chemoil, Ep. VI

Das Vorbild:

Bereits 1898 wurde das Unternehmen GATX Corporation in Chicago als Wagenvermieter gegründet. Obwohl schon länger in Europa aktiv, wurde 2006 die KVG Wien und Hamburg und die DEC in GATX Rail Europe unbenannt. Danach wurden weitere Niederlassungen in diversen europäischen Ländern eröffnet. Seit 2022 auch in Baar im Kanton Zug. GATX vermietet europaweit über 29'000 Wagen in fast 200 verschiedenen Typen.

AC-Achsen:
05.56061



Bild: C. Ochsner

Klassiker mit Mittelschrift



34.36665 SEZ Steuerwagen Bt 970 mit Mittelschrift blau/beige, Ep. IV DC/AC

Das Vorbild:

Von den insgesamt neun gebauten Steuerwagen ging der mit der ursprünglichen Nummer 212 an die SEZ Spiez Erlenbach Zweisimmen-Bahn. Ab 1969 wurde er als Bt 20-33 970 umbezeichnet.

Das ESU-Modell:

Das Modell besticht durch seine mehrfarbige Inneneinrichtung

und separat eingesetzte Sitzbänke. Trittstufen als durchbrochene Ätzteile. Mehrteilige Drehgestelle, Achslagerbleche und Halbachsen. Digital können im DC-Modus, Stirnlampen, Fahrgastraum, Führerstand, Führerpult und Einstiegsbereich separat geschaltet werden. Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht. Feinste Bedruckung. Befahrbarer Mindestradius: 360 mm.

Autoverladesteuerwagen in blau/beige



34.36655 BLS Autoverladewagen Bt 948-5 mit neuem BLS-Logo und ursprüngliche Bahnanschriften. Ep. V, DC/AC

Das Vorbild:

Der blau/beige Steuerwagen 948-5 war der einzige seiner Gattung der das neue BLS-Logo und die ursprünglichen gelben bahntechnischen Angaben trug. Auch dieser Steuerwagen wurde

dann ab den 2010er Jahren umgebaut und erhielt das neue Farbschema der Autoverladewagen.

Die Dreizehndreiundsechzig



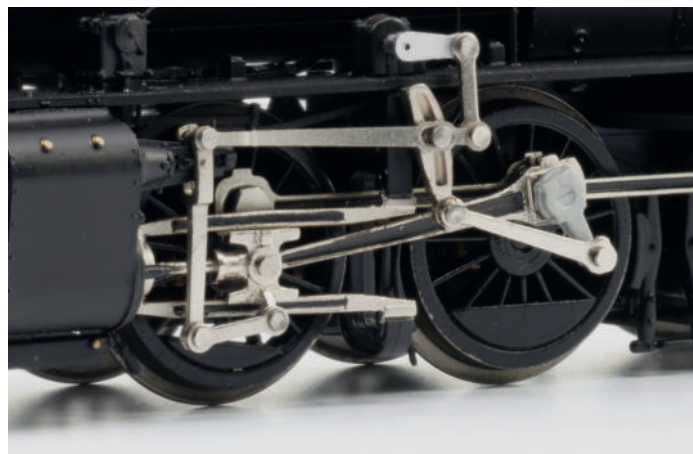
08.99131962	SBB Dampflok B 3/4 1363, Ep. II, DC
08.99131962S	SBB Dampflok B 3/4 1363, Ep. II, DCS
08.99131963	SBB Dampflok B 3/4 1363, Ep. II, AC
08.99131963S	SBB Dampflok B 3/4 1363, Ep. II, ACS

Das Vorbild:

Zwischen 1905 und 1916 wurden die Dampfloks B $\frac{3}{4}$ 1301–1369 von SLM an die SBB übergeben. Sie hatten eine Leistung von 990 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 75 Km/h. Dank ihrer guten Leistung bewährte sich diese Lokserie im mittleren Personen- und Güterzugdienst. Die letzten Lokomotiven wurden 1964 abgebrochen, einzig die 1367 wurde betriebsbereit erhalten und ist heute im Besitz der SBB Historic.

Das Liliput-Modell:

Gehäuse, Fahrgestell, Gestänge und Räder aus Metalldruckguss, 5-poliger, schräggenuteter Motor mit Schwungmasse, Antrieb in der Lok, Haftreifen, Schnittstelle mtc21, eingebauter Lautsprecher im Tender. elektrisch leitende Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, Kurzkupplungskinematik, Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd, empf. Mindestradius 360 mm.



Neue Vectron für die kleine Spur



HOBBYTRAIN

Neuheit
NEW

36.H30177 SBB CINT El.-Lok Vectron 193 139 «Monte Rosa» Ep. VI

36.H30177S SBB CINT El.-Lok Vectron 193 139 «Monte Rosa» Ep. VI, Soundversion

Das Vorbild:

Die «Alppiercer»-Familie von SBB Cargo International hat ein neues Mitglied bekommen, ein ganz besonderes. Die Lok wurde auf den Namen «Monte Rosa» getauft und zeigt auf zwei Seiten das Zentrum von Mailand, die Monte Rosa sowie die Isola dei Pescatori bei Stresa.

bei der KTG in Duisburg, kurz nach seiner Ankunft bei SBB Cargo International. Auf der einen Seite ist der Mailänder Dom zu sehen, umgeben von anderen Mailänder Sehenswürdigkeiten wie dem Teatro alla Scala und dem Castello Sforzesco. Die zweite Seite führt uns weg von der Hektik Mailands und zeigt die ruhige Isola dei Pescatori im Lago Maggiore.

Der Railpool Vectron erhielt seine neue Lackierung vor kurzem



HOBBYTRAIN

Neuheit
NEW

36.H30178 SBB Cargo El-Lok Vectron 193, Ep. VI

36.H30178S SBB Cargo El-Lok Vectron 193, Ep. VI, Soundversion

Das Vorbild:

Die SBB-Cargo mietet 35 moderne Vectron-Streckenlokomotiven des Herstellers Siemens Mobility um ihre Fahrzeugflotte zu erneuern. Diese Erneuerung ist notwendig, da die Altbau-loks vom Typ Re 4/4 II/III und Re 6/6 in den kommenden Jahren ihr technisches Einsatzende erreicht werden. Die neuen Lokomotiven werden im Siemens Mobility-Werk Allach gefertigt und ab Juni 2024 ausgeliefert.

Beide Vectron-Modelle:

Fein detaillierte Modelle mit Berücksichtigung der Bauunterschiede. Stromaufnahme über alle vier Achsen. Lichtwechsel weiss/rot und Schnittstelle Next18. Empfohlen für Radius 2.

Alpiner Bahnhof wieder da!



01.190043 H0 Schweizer Bahnhof, Ep. III-VI

Dieses Bahnhofsgebäude im typischen alpinen Baustil sticht durch die Fassade aus Naturstein und Giebel aus Holz.

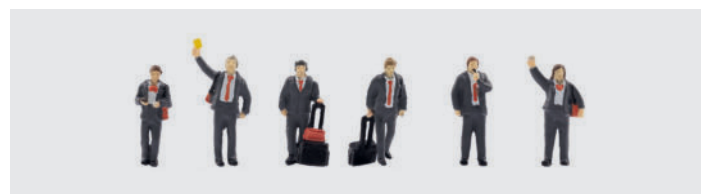
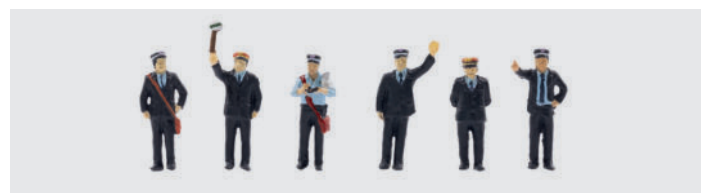
Dieser Bausatz enthält:

192 Einzelteile in zehn Farben, Fensterfolie, eine Gardinenmaske, Bauanleitung und ein Dekobogen mit Schweizer Bahnhofsnamen in drei Sprachen.

Verwenden Sie zum Basteln FALLER EXPERT Plastikkleber
Für die Beleuchtung werden drei 180667 Beleuchtungen benötigt.
Masse: 350 x 155 x 145 mm



Passende Figuren:
01.190784 / 01.190785



*Ausschnitt aus Dekobogen

		Echallons			St. Bernhard
		Rheinberg			St. Bernhard
		Gampelen			Bäretswil
		Gampelen			Bäretswil
					Gordola
					St. Blaise
					Gordola
					St. Blaise



Neuheit
NEW

01.134004 H0 Sessellift



ARWICO

Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen

Tel.: +41 61 722 12 22
E-Mail: verkauf@arwico.ch



Facebook
Arwico AG



Instagram
arwico_ag

Herausgeber:
Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen

Gestaltung:
Arwico AG
Gérald Stahl
Nico Grieder

Art.Nr. 999.2401H

Die Vervielfältigung von Informationen oder Daten aus diesem Prospekt, die Verwendung von Texten, Textteilen oder Bildmaterial sowie jegliche Art von Kopie oder Reproduktion bedarf der schriftlichen Zustimmung der Arwico AG. Bei Zuwiderhandlungen werden rechtliche Schritte eingeleitet. Änderungen, Liefermöglichkeiten und Rechte sind vorbehalten.

Daten, Massangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Die Bilder in diesem Prospekt unterstehen lizenzrechtlichen Bestimmungen und dürfen in keiner Weise kopiert und veröffentlicht werden.

©2024 Arwico AG

www.arwico.ch