

Neuheiten 2020

Groß in Detail und Technik

Roco



1960 · 2020

60

www.roco.cc



Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

ein neues spannendes Modellbahnjahr liegt mit der Veröffentlichung dieses Kataloges vor uns. Wird doch im Jahr 2020 das 60-jährige Bestehen der Firma ROCO würdig gefeiert. Als ROCO im Jahre 1960 gegründet wurde, hätte sich Familie Rössler wohl nicht träumen lassen, welchen Grundstein sie damals legte. Heute, 60 Jahre später, gehört ROCO zu den Weltmarktführern im Bereich Modelleisenbahn. Allen Produkten und Ideen voran – sind schon immer höchster Spielwert, Qualität und der Drang nach modernsten Technologien.

In diesem Sinne dürfen Sie in unserem Jubiläumsjahr natürlich mit einem Feuerwerk an Neuheiten rechnen. An erster Stelle unser Highlight-Modell, der Digitalkran EDK 750, der einen Meilenstein in punkto Funktionalität und Präzision in der gesamten Branche setzt. Überzeugen Sie sich selbst von unserem kleinen Wunderwerk ab der Seite 84.

Natürlich hält unser Katalog auch viele weitere Neukonstruktionen, wie die Dampflokomotive der BR 95 mit dynamischem Dampf, die Schweizer Doppellokomotive Ae 8/14 oder den tschechischen Schienenbus M 152 für Sie bereit. Rund 500 Neuheiten erwarten Sie auf den nachfolgenden Seiten.

Bleibt uns nur mehr Danke zu sagen, Danke für Ihre Treue in den vergangenen 60 Jahren, ohne Sie wäre das alles nicht möglich gewesen. Gleichzeitig ist diese Verbundenheit für unsere MitarbeiterInnen auch der größte Ansporn, weiterhin perfekte Modelle für Sie herzustellen.

Bahn frei und Abfahrt!

Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	8
H0 Elektrolokomotiven	30
H0 Bahnbau	84
H0 Diesellokomotiven	90
H0 Zugbildung	122
H0 Start Sets	124
H0 Personenwagen	128
H0 Güterwagen	150
H0e	178
Was finde ich wo?	186

Im Jahr 1960, damals als Firma "Ing. Heinz Rössler", legten Heinz Rössler und seine Frau Elfriede den Grundstein für ROCO. Damals begann man mit der Herstellung von maßstäblichen Modellfahrzeugen nach Militärvorbildern. Daneben wurden bald auch Kunststoffspielwaren aller Art, wie Sandkübel, Spielzeugautos, Steckspiele und verschiedene Beigebearbeitete Artikel für Kaffeepackungen produziert.



Erste Eisenbahnmodelle nach europäischem Vorbild, z.B. Diesellokomotive BR 215, unter dem Namen ROCO International.
Etablierung von ROCO Minitanks als Marke



ROCO-Kurzkupplung wurde patentiert

1960



1961



1967

Fertigung erster Modelleisenbahnen im Auftrag amerikanischer Firmen in Spur H0. Erste H0-Güterwagen nach europäischem Vorbild.



1973

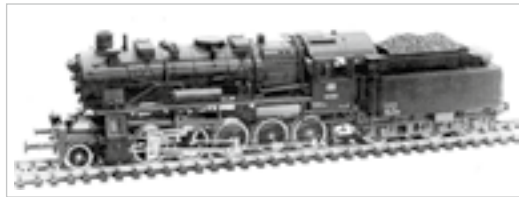


1975

Übernahme der Formen der Firma Röwa und Einstieg in den Spur N-Markt
Veröffentlichung des ersten umfangreichen Modelbahn-Kataloges

1976





1977

Erstes Dampflokomotiv-Modell BR 58 und
erstes deutsches Elektrolokomotiv-Modell E 44.5

Erste österreichische Lokomotive Rh 1189 und
erste schweizerische Lokomotive Ae 6/6

1978



1980

ROCO Miniatur Modelle startet als H0-Automodell-Programm

Elektronisches Fahrpult ASC 1000/2000

Steuerungselemente GBS Standard & prozessorgesteuerte Stellwerktechnik MCS 120

1981



1983

Erstmals exakte Umsetzung des Längenmaßes 1:87 bei den Eurofima-Wagen

ROCO LINE: Erstes großserienmäßig hergestelltes Gleissystem
mit maßstäblichem Schotterbett

1990





Erstes TT-Modell Diesellokomotive BR 132/232 „Ludmilla“



Siegeszug der Digitaltechnik mit Lokmaus 2 und ersten Modellen mit Loksound



multiMAUS und GEOLINE-Gleissystem



1995

Einstieg in die Digitaltechnik mit Lokmaus und Digitalkran

1998



1999

Entwicklung der Dampflokomotive 310.23 in Highend-Qualität

2000



2003

Entwicklung der ROCO-Erlebnisswelten Platin, Professional und Playtime

2005



2010

Neue digitale Features: Stromabnehmer, Wagontüren und Teleskophaubenwagen



2011 — BR 10 mit dynamischem Dampf

Digitales Z21 System und smart RAIL

2012



smartRail



2013 — Beilhack-Schneeschleuder

Kameralokomotiven

2014



2016 — Z21 WLANMAUS

BR 85 mit dynamischem Dampf

2017



2020 — Innovativer Digital-Eisenbahndrehkran

Dampflokomotive 86.241



ÖBB

Ep III

160

PluX22

R2

LED

Q1/2020

73024	=	4/1		10
-------	---	-----	--	----

73025	=	4/1		11
-------	---	-----	--	----

79025	~	4/1		11
-------	---	-----	--	----



CAD-Zeichnung

- ▶ Geschweißter Wasserkasten mit kurzem Ausschnitt
- ▶ Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Freier Durchblick durch die Führerstands Fenster
- ▶ Feine Metallradsätze
- ▶ Berücksichtigung aller typischen ÖBB-Merkmale, wie z.B. der Pfeife

Dampflokomotive Rh 52



ÖBB

Ep III-IV

265

NEM 652

R2

LED

Q4/2020

72228	=	7/2		10
-------	---	-----	--	----

72229	=	7/2		11
-------	---	-----	--	----

78229	~	7/2		11
-------	---	-----	--	----



Photomontage

- ▶ Filigrane Radsätze und Steuerung
- ▶ Ideal für den Einsatz vor Güterzügen
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Dampflokomotive Gattung G 10



K.P.E.V.

Ep	I
	217
	NEM 652
	R2



Photomontage



- ▶ Ausführung in Ursprungslackierung mit Zierstreifen
- ▶ Kessel mit drei Domen
- ▶ Ideale Ergänzung zu den K.P.E.V.-Güterwagen

Q1/2020

72261



2/2



10

3-tlg. Set: Güterzug



K.P.E.V.

Ep	I
	319
	6563



Om



Vh



Vwh

Photomontage

- ▶ Alle Wagen mit Speichenrädern
- ▶ Alle K.P.E.V. Wagen ideale Ergänzung zur Dampflokomotive G 10, Art. Nr. 72261

- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei
- ▶ Offener Güterwagen mit Kartoffelbeladung

Q1/2020

76060

Drehschemelwagen-Gespann



K.P.E.V.

Ep	I
	220
	6560



Photomontage

Q1/2020

76405

- ▶ Mit Speichenrädern
- ▶ Je ein Wagen mit und ohne Bremserhaus, mit lösbarer Deichsel starr verbunden
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Fakultativwagen



K.P.E.V.

Ep	I
	115
	6563



Photomontage

Q1/2020

76409

- ▶ Fakultativwagen konnten als Personen- oder Güterwagen eingesetzt werden
- ▶ Mit Speichenrädern und vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei



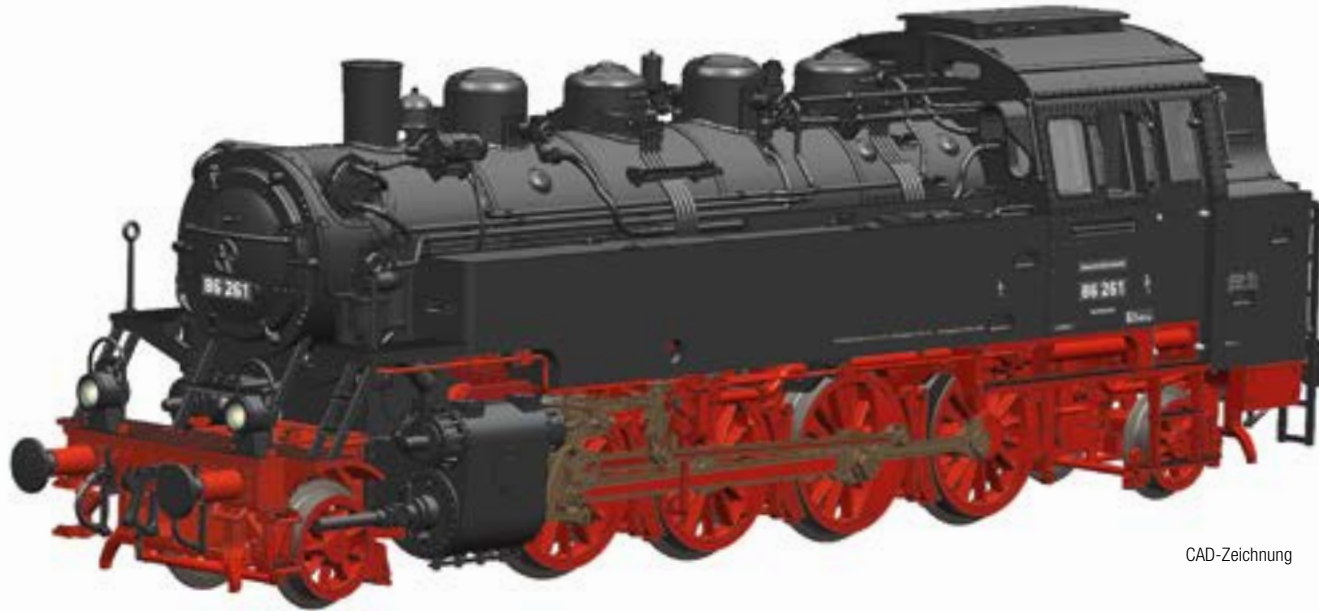
Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Dampflokomotive 86 261



DRG

Ep	II
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Von 1928 bis 1943 lieferten fast alle deutschen Lokomotivfabriken insgesamt 775 Maschinen dieser Baureihe an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Konstruktiv waren die 1000-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.

- ▶ **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Kurz ausgeschnittene Wasserkästen in geschweißter Ausführung**
- ▶ **Feine Metallradsätze**
- ▶ **Vorbildgerechtes 2-Licht-Spitzensignal**

Q1/2020				
73026	=	4/1		10
73027	=	4/1		11
79027	~	4/1		11

4-tlg. Set: Personenwagen „Donnerbüchse“



DRG

Ep	II
	640
	6560

Q2/2020

74102



Bi



Ci



BCi



Ci

Photomontage

- Ideale Ergänzung zur Dampflok BR 86, DRG
- Modelle mit freistehenden Griffstangen
- FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei



Photo: C.Bellingrodt EK-Verlag

4-tlg. Set: Ruhr-Schnellverkehr



DRG

Ep	II
	806
	NEM 651
	R2
	6561
	6445



2020 JAHRESZUG



BC4 pr04



C4 pr04



C4 pr04

Photomontage

1932 führte die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft den sogenannten „Ruhr-Schnellverkehr“ ein, ein Vorläufer der späteren S-Bahnen. Die Zugbildung erfolgte aufgrund des erforderlichen schnellen Fahrgastwechsels mit preußischen Abteilwagen der Gattungen BC4 und C4. Die Farbgebung Weinrot/Creme war die Standardfarbgebung im Ruhr-Schnellverkehr in den 1930er Jahren. Die Fensterbereiche der 2. Klasse waren zur besseren Erkennung hellblau lackiert. Die Reichsbahn hatte nämlich bemerkt, dass die vorerst verwendeten Farben Violett und Creme eigentlich dem gehobenen Fernverkehr vorbehalten waren. Als Zugloks wurden die Baureihen 38.10–40 (preußische P 8) und 78 (pr. T 18) eingesetzt. Die speziell für den Ruhr-Schnellverkehr vorgesehenen Maschinen erhielten oberhalb der Rauchkammer ein Schild mit der Aufschrift „Ruhr Schnellverkehr“.

Q3/2020		
61477	=	3/1
61478	=	3/1
61479	~	3/1

- ▶ Authentische und fein detaillierte Zugkomposition
- ▶ Farbgebung der Wagen in Weinrot-Creme
- ▶ Ein Wagen mit Zugschlussstafeln
- ▶ Lokomotive mit klassischem Fleischmann-Rundmotor
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei



Photo: Archiv Eisenbahnstiftung

Dampflokomotive 50 2973



DB

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2020				
70255	=	7/2		10
70256	=	7/2		11
78256	~	7/2		11

Geplant als Ersatz für die preußische G 10 im Güterverkehr, entwickelte sich die BR 50 bis zum Ende der Dampflokezeit zur Universallokomotive. Von 1939 bis 1943 wurden insgesamt 3.164 Stück in 21 verschiedenen Lokomotivfabriken hergestellt. Nach 1945 verblieben über 2.000 Loks bei der Deutschen Bundesbahn und mussten zum Teil größere Umbauten über sich ergehen lassen, wodurch eine Vielzahl von Varianten entstand. Die Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, leisteten ca. 1.200 kW und wiesen eine Achslast von 15 t auf.

- ▶ **3-domige Kesselausführung mit Witte-Windleitblechen**
- ▶ **Mit großen Lampen auf der vorderen Pufferbohle**
- ▶ **Geschlossene Rauchkammerstütze**
- ▶ **Mit feinen Metallradsätzen und Treib- und Kuppelstangen aus Metallguss**
- ▶ **Passend zum Postzug, Art. Nr. 74091 und 74418**



Photo: S. Carstens

3-tlg. Set: Postzug



DB

Ep	III
	478
	40183
	6561



Post4ü-a17



Grhs 31



Glmhs 50

Mo, Mi, Fr	2034	München Hbf – Hannover Hbf
Mo, Mi, Fr	4073	Hannover – Berlin Postbf
Di, Do, Sa	4076	Berlin – Hannover Hbf
Di, Do, Sa	2073	Hannover – München Hbf

Q3/2020

74091

- ▶ Set bestehend aus einem Schnellzug-Postwagen der Deutschen Bundespost, Gattung Post4ü-a17, einem gedeckten Güterwagen mit Bremsenhaus, Gattung Grhs 31 und einem gedeckten Güterwagen, Gattung Glmhs 50
- ▶ Mit beiliegenden Zuglaufschildern für vorbildgerechte Postzug-Verbindung

Bahnpostwagen



DB

Ep	III
	139
	40196



Post e

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.

- ▶ Ideale Ergänzung zum Postzug
- ▶ Mit beiliegenden Zuglaufschildern für vorbildgerechte Postzug-Verbindung
- ▶ Filigrane Nachbildung des Wagenunterbodens

Q3/2020

74418

Dampflokomotive 24 017



DB

Ep	III
	196
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2020			
62215	=	2/2	10
62216	=	2/2	11
68216	~	2/2	11



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 Mehrwecklokomotive für leichtere Dienste.

- ▶ **Erstmals mit vorbildgerechten Soundfunktionen**
- ▶ **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- ▶ **Ausführung mit Wagner-Windleitblechen**

Dampflokomotive 086 400-9



DB

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED

Q4/2020			
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-Spurkransschmierung**
- ▶ **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen und feinen Metallradsätzen**
- ▶ **Freier Durchblick durch die Führerstandsfenster**
- ▶ **Lang ausgeschlittene Wasserkästen in geschweißter Ausführung**

Dampflokomotive BR 58 *Jubiläumsmodell*



DB

Ep	III
	213
	R2



Photomontage

Die Gattung G 12 ging aus einer Lokomotivtype hervor, die Henschel aus der G 12.1 für die Türkischen Eisenbahnen entwickelt hatte. Preußen übernahm diese Konstruktion und beschaffte bis 1921 insgesamt 1168 Maschinen. Diese leistungsfähige Lokomotivgattung für den Güterzugdienst stellte nicht nur das Bindeglied zu den späteren Einheitsbauarten der Deutschen Reichsbahn dar, sie darf sogar als erste Einheitslokomotive betrachtet werden. Außer Preußen hatten sich auch die Bahnverwaltungen von Baden, Sachsen, Württemberg und Elsaß-Lothringen für die Beschaffung der bulligen Dreizylinder-Maschine entschieden. Mit der Fabrik-Nr. 15 000 hatte die Firma Henschel im August des Jahres 1917 die erste G 12 mit der Bahn-Nr. 5556 an die Direktion Cassel der KPEV abgeliefert. Am Bau der Gesamtzahl von 1479 Lokomotiven waren 13 Lokomotivfabriken beteiligt. Baden ließ 88 Maschinen bauen und übernahm 10 weitere von Preußen, Sachsen beschaffte 42, Württemberg 43 und Elsaß-Lothringen 118 Stück. Für den Einsatz im sächsischen Raum stellte die Reichsbahn schließlich noch weitere 20 Exemplare in Dienst. Mit der BR 58 rollte auch das erste Dampflokomotiv-Modell von ROCO auf die Modellschienen. Es setzte damals Maßstäbe in punkto Detaillierung und Fahrverhalten.

► **Einmalige Auflage in Sonderverpackung
in klassischer Ausführung**

Q3/2020

71922

=

3/2

Die Entwicklung einer leistungsfähigen Lokomotive für den Steilstreckenbetrieb und den Einsatz auf den Mittelgebirgs-Hauptstrecken zur Bespannung schwerer Güterzüge wurde noch zu Zeiten der preußischen Staatsbahn begonnen. Die Bezeichnung T 20 für die fünffach gekuppelte Tenderlokomotive mit der Achsfolge 1'E1' entsprach deshalb den preußischen Gepflogenheiten. Als Basis dieser Konstruktion dienten die HBE-Lokomotiven (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn) der „Tierklasse“, mit denen erfolgreiche Probefahrten absolviert wurden.

Die ersten, noch als Baureihe T 20 mit den Bezeichnungen „Magdeburg 9201–9210“ bestellten Maschinen, wurden Anfang 1923 von der Firma A. Borsig geliefert, und als 77 001 bis 77 010 in Betrieb genommen. Die Umzeichnung in BR 95 erfolgte nach Festlegung der endgültigen Einordnung der DRG in den Umzeichnungsplan. Insgesamt wurden 45 Stück dieser gigantischen Maschine gebaut. Ihren Spitznamen „Bergkönigin“ bekam sie aufgrund der vorwiegenden Verwendung auf den Bahnstrecken Sonneberg–Probstzella, der Spessarttrampe, der Frankenwaldbahn, der Geislinger Steige, der Schiefen Ebene und der Rübelandbahn.

Diese DampflokGattung war die stärkste je von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschaffte Tenderlok. Sie gehört zu den letzten Neuentwicklungen der Reichsbahn vor Beschaffung der Einheitsdampflokomotiven. Die Baureihe 95 war in der Lage im Flachland einen Zug von 2.060 t mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h oder in einer Steigung von 25 ‰ einen Zug von 430 t mit 25 km/h Geschwindigkeit zu befördern. Durch das hohe Reibungsgewicht von 95,3 t war es möglich bis zu einer Steigung von 70 ‰ auf einen aufwendigen Zahnstangenbetrieb zu verzichten. Das Abbremsen hoher Lasten konnte durch den Einbau einer Riggerbach-Gegendruckbremse auch bei langen Talfahrten ohne Verschleiß und Überhitzung der Bremsbeläge und Radreifen und der damit verbundenen Gefahr nachlassender Bremswirkung sichergestellt werden.

Nach dem 2. Weltkrieg gelangten 14 Loks zur Deutschen Bundesbahn. Sie waren zuletzt beim Bahnbetriebswerk Aschaffenburg stationiert und leisteten schwere Schubdienste auf der Spessarttrampe. Die anderen 31 Lokomotiven der Baureihe kamen zur Deutschen Reichsbahn. In den 1950er Jahren wurden Kesselausrüstung, Armaturen, Pumpen, Führerhaus usw. im Zuge der Instandhaltung den Gepflogenheiten der DR angepasst und somit auch weitgehend vereinheitlicht. Zwischen 1966 und 1972 wurden 24 Maschinen auf Ölhauptfeuerung umgebaut, 10 Loks erhielten einen Neubaukessel ohne Speisedom. Ab 1970 wurden die ölbefeuerten Lokomotiven als Baureihe 95.00 bezeichnet, die nicht umgebauten Exemplare mit Kohlefeuerung als Baureihe 95.10. Die Bahnstrecke Eisfeld–Sonneberg war das letzte Einsatzgebiet. Erst 1981 wurden die letzten Maschinen ausgemustert.

Dampf lokomotive

BR 95, DR



Photo: S. Carstens

Dampflokomotive BR 95

Edition



DR

Ep	IV
	174
	PluX22
	R2
	LED



Photo: S. Carstens

- ▶ **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**

2021	
71095	=
71096	=
79096	~






Photo: S. Carstens

Dampflokomotive BR 03



DR

Ep	IV
	275
	NEM 651
	R2
	LED



Photomontage

Ab 1969 rüstete das Raw Meiningen 03 081 und 03 151 als erste mit einem Reko-Kessel aus. Bis 1975 wurden 52 Reko-03er fertiggestellt. Mit ihren verdampfungsfreudigen, neuen Kesseln und den wartungsarmen Zweizylinder-Triebwerken fanden sie die ungeteilte Zuneigung ihrer Personale. Im Bw Güsten wurde 1980 als letztes Reko-Exemplar 03 002 abgestellt.

- ▶ **Klassische Modellausführung aus dem FLEISCHMANN-Sortiment**
- ▶ **Ausführung als Reko-Variante**
- ▶ **Mit feinen Metallradsätzen**
- ▶ **Separat angesetzte Steckteile in filigraner Ausführung**
- ▶ **FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei**
- ▶ **Art. Nr. 73015: Mit fest eingelötetem Sounddecoder ausgestattet**

Q2/2020		
73014	=	2/2
73015	=	2/2



Photo: R. Lehmann EK-Verlag

Dampflokomotive 02 0201-0

Edition



DR

Ep	IV
	289
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2020				
70201	=	5/2		10
70202	=	5/2		11
78202	~	5/2		11

- ▶ Erstmals als Epoche-IV-Ausführung im Zustand der 1980er Jahre
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Halberstädter Personenwagen, Art. Nr. 74800–74806
- ▶ Mit nur einem Generator auf der Rauchkammer

▶ Ohne Ölsteigleitung an der Tenderrückseite



Dampflokomotive BR 44



DR

Ep	IV
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q2/2020				
70663	=	7/2		10
70664	=	7/2		11

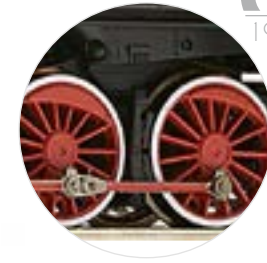
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Teilen
- ▶ Metallräder mit filigranen Speichen



Dampflokomotive Ty2



Ep	III
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020				
72062	=	7/2		10
72063	=	7/2		11

- ▶ Feine Metallradsätze
- ▶ Mit weißen Radreifen
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

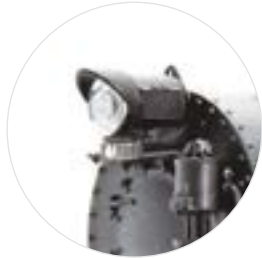


Dampflokomotive Gruppo 736

Edition



FS



Ep	III
	211
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die FS erhielt insgesamt rund 248 Lokomotiven der als Reihe 736 bezeichneten S160 Dampfloks. Alle bis auf acht Lokomotiven wurden bei der FS später auf eine Öl-Feuerung umgebaut. Vor dem Einsatz in Italien verkehrten die Lokomotiven oftmals in Nordafrika oder wurden direkt aus Amerika importiert.

- ▶ **Vorbildgerechte Ausführung mit Kohletender und einem Spitzenlicht**
- ▶ **Filigrane Steckteile**
- ▶ **Mit weißen Radreifen**
- ▶ **Passend zum Lazarett-Zug, Art. Nr. 74093**

Q2/2020		
73044	=	2/2
73045	=	2/2

4-tlg. Set: Lazarettzug



FS

Ep	III
	820
	40420
	40196



Photomontage

Im Zweiten Weltkrieg waren die italienischen Lazarettzüge an allen Fronten im Einsatz. Sie dienten dem Transport von verwundeten Soldaten von den Krankensammelstellen der Armeen zu den Kriegslazaretten der Heeresgruppen in der Heimat. Die Züge wurden hauptsächlich aus „Centoporte“-Wagen gebildet, die sowohl am Dach als auch an den Seiten durch ein rotes Kreuz auf weißem Grund erkennbar waren. Gezogen wurden sie ab 1944 von den, später als Gruppo 736 bezeichneten, Dampflokomotiven der USATC (United States Army Transportation Corps) Klasse S 160.

- **Aufwendig bedruckt mit Symbolen des Roten Kreuzes**
- **Passende Zuglok: Dampflokomotive Gruppo 736, Art. Nr. 73044, 73045**

Q3/2020

74093



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer



Elektro triebzug

Rh 4010, ÖBB



Der „Transalpin“ wurde am 2. Juni 1958 als schnelle Tagesverbindung von Wien Westbahnhof nach Zürich (später Basel) eingeführt und anfangs mit den Triebwagenzügen 4130 gefahren. Diese aus den Nahverkehrstriebwagen 4030 abgeleiteten Garnituren konnten aber bald weder den Ansprüchen in punkto Komfort im Fernreiseverkehr, noch in technischer Hinsicht, mehr genügen.

Die ÖBB beschlossen daher, einen entsprechenden Triebzug für diese Fernverbindung zu entwickeln. Die sechsteiligen Einheiten, von denen vorerst drei Stück bestellt wurden, sollten zudem eine wesentlich höhere Reisegeschwindigkeit ermöglichen. Ihre Leistung lag bei 2500 kW, die Höchstgeschwindigkeit bei 150 km/h. Die neuen Triebzüge erhielten eine sehr ansprechende Lackierung: Wagenkasten elfenbein. Fensterband saphirblau. Fahrgestell tiefschwarz. An den saphirblauen Stirnseiten waren die Scheinwerferumrahmungen feuerrot und elfenbein ausgeführt, so dass sich zusammen mit den elfenbein-saphirblau ausgeführten Zierlinien eine sehr elegante Erscheinung ergab.

Am 30. Mai 1965 übernahm der neue Triebzug als „Transalpin“ die Verbindung von Wien West nach Basel. Die ÖBB entschlossen sich, mit diesen gelungenen Garnituren zudem ein innerösterreichisches Städteschnellzugnetz 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. Die geplanten Relationen ließen ein geringeres Fahrgastaufkommen erwarten, weshalb diese Garnituren nur 5-teilig geliefert wurden. Wegen Einsatzerweiterungen im In- und Ausland mussten immer wieder Garnituren nachbestellt werden. Die 1968/69 gelieferte dritte Serie bestand aus 4010.16 und 17. Mit diesen Garnituren kamen wieder große Speisewagen (7310.04 und 05), die jedoch in 4010.04 und 05 eingereiht wurden. Die Anhebung der Plangeschwindigkeit auf 140 km/h verlangte – vor allem bei ungünstiger Witterung – bessere Bremsleistung und daher den Einbau von Magnetschienenbremsen.

Bis zur Umstellung auf einen lokbespannten Zug im Jahr 1977 blieb der „Transalpin“ untrennbar mit dem 4010 verbunden. Bei Unterbrechung der Arlbergstrecke waren Umleitungen von Bregenz über Lindau–München–Rosenheim–Salzburg möglich. Im nicht-elektrifizierten Streckenteil zwischen Lindau und Geltendorf erhielt der 4010 Vorspann durch DB-Loks der Baureihen 18.6 (bayerische S 3/6), V 100.10, V 200 und später 218. Ab 1966 wurden mit den Einheiten der zweiten Serie die Städteschnellzüge Wien Südbahnhof–Graz beziehungsweise Villach, sowie Graz–Salzburg beziehungsweise Innsbruck, geschaffen. 1967 lief erstmals ein Zugpaar von Wien nach Bregenz über den DB-Korridor Salzburg–Rosenheim–Kufstein. Ab 1968 konnten DB-Kunden den Komfort des 4010 genießen: Als „Johann Strauss“ kamen die Züge von Wien West nach Frankfurt/M.

6-teiliger Elektrotriebzug 4010.04 „Transalpin“ *Jubiläumsmodell*



ÖBB

Ep	IV
	1711
	PluX16
	R3
	LED



D4hET



B4hE1



AB4hT1

TRANSALPIN	
Wien Westbahnhof	
Linz-Salzburg Hbf-Innsbruck	
Buchs (SG)-Sargans-Zürich HB	
Basel, SBB	

Q4/2020		
73056	=	4/2
73057	=	4/2
79057	~	3/2





B4hT1



BR4hT1



AD4hES

Photomontage



- ▶ Erstmals mit PluX-Schnittstelle
- ▶ Vorbildgerechte Soundfunktionen in den Digitalversionen
- ▶ Ausführung als klassischer „Transalpin“



Photomontage

Elektrolokomotive Rh 1042



ÖBB

Ep	V
----	---

	186
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----

--	--

Q3/2020	
---------	--

73474	=	4/1
-------	---	-----

73475	=	4/1
-------	---	-----

79475	~	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 und das Laufwerk in Umbragrau lackiert.

- ▶ Variante mit gekrümmten Eckfenstern
- ▶ Rahmen und Drehgestelle Umbragrau lackiert
- ▶ Schaltbare Beleuchtung mit einem DIP-Schalter (in der Analogversion)

Elektrolokomotive 1041.15



ARGE 1041.15

Ep	VI
----	----

	176
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----

--	--

Q4/2020	
---------	--

73962	=	4/1
-------	---	-----

73963	=	4/1
-------	---	-----

79963	~	2/2
-------	---	-----



Photo: P. Kuderna

Mit dem Bau der Reihe 1041 stieg die Firma Simmering-Graz-Pauker AG erstmals in die Entwicklung von Lokomotiven ein, wobei für den elektrischen Teil die Firmen AEG, BBC, ELIN und SSW zuständig waren. Ab 1952 wurden 25 Maschinen an die Österreichischen Bundesbahnen geliefert. Die jeweils neueste Lok der Baureihe bespannte den Zug der amerikanischen Streitkräfte den „Mozart“ von Wien nach Salzburg und war dabei mit der Flagge der Vereinigten Staaten von Amerika geschmückt. Die Lok wurde nach der Ausmusterung vom Verein ARGE 1041.15 übernommen, soweit wie möglich in den Ursprungszustand zurückgebaut und wird seither für Nostalgiefahrten genutzt.

- ▶ Formvariante mit Blendschutzdächern
- ▶ Freistehende Griffstangen, zum Teil aus Metall
- ▶ Dachlaufstege als feines Ätzteil
- ▶ Mit beiliegender US-Flagge



Elektrolokomotive Rh 1142



ÖBB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2020

73614	=	4/1
73615	=	4/1

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.

- ▶ **Erstmals mit langer UIC-Nummer**
- ▶ **Ohne Eckfenster**
- ▶ **Schaltbare Beleuchtung mit einem DIP-Schalter (in der Analogversion)**
- ▶ **Passende Lok für ÖBB-Wendezüge**

Elektrolokomotive Rh 1116



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2020

73245	=	4/1
73246	=	4/1
79246	~	3/2

- ▶ **Mit zwölfstelliger UIC-Kennzeichnung und in aktueller Beschriftung mit Piktogrammen**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- ▶ **Z21-Führerstand verfügbar**
- ▶ **Ideale Ergänzung zu den Eurofima-Wagen, Art. Nr. 74334–74347**

Elektrolokomotive 1116 225-4



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Beim ÖBB-Railjet werden die Wagen mit Ruhezone und Familienzone nun auch außen sichtbar gemacht. Das Familienzonen-Design ist in einem hellen blau gekennzeichnet. Der Innenbereich ist speziell für Familien mit Kindern gestaltet. Das Ruhezonens-Design erkennt man an der Farbe Grün und ist sowohl in der 1. Klasse als auch in der 2. Klasse zu finden. Die Ruhezone wird dadurch zu einem Ort, wo entspannt gereist, abgeschaltet oder in Ruhe gearbeitet werden kann. Durch Piktogramme an den Einstiegen wird auf die entsprechenden Zonen hingewiesen. Die Außenmarkierung wird nach und nach an allen Railjet-Garnituren angebracht.

Q1/2020		
73266	=	4/1
73267	=	4/1
79267	~	3/2

- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Ideale Ergänzung zum Railjet
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar



Photo: C. Auenweck





4-tlg. Set: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	1222
	LED



Afmpz



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Q2/2020		
74083	=	
74084	=	↯
74085	~	↯

- ▶ Nachbildung der Inneneinrichtung der unterschiedlichen Klassen, feine Wagenübergänge
- ▶ Erstmals in aktueller Ausführung mit Zonen-Beschriftung

3-tlg. Set: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	915



Bmpz



Bmpz



Ampz

Photomontage

Q2/2020		
74086	=	
74087	=	↯
74088	~	↯

- ▶ Zuglauf: RJ 743 von Salzburg Hbf. nach Wien Hbf.

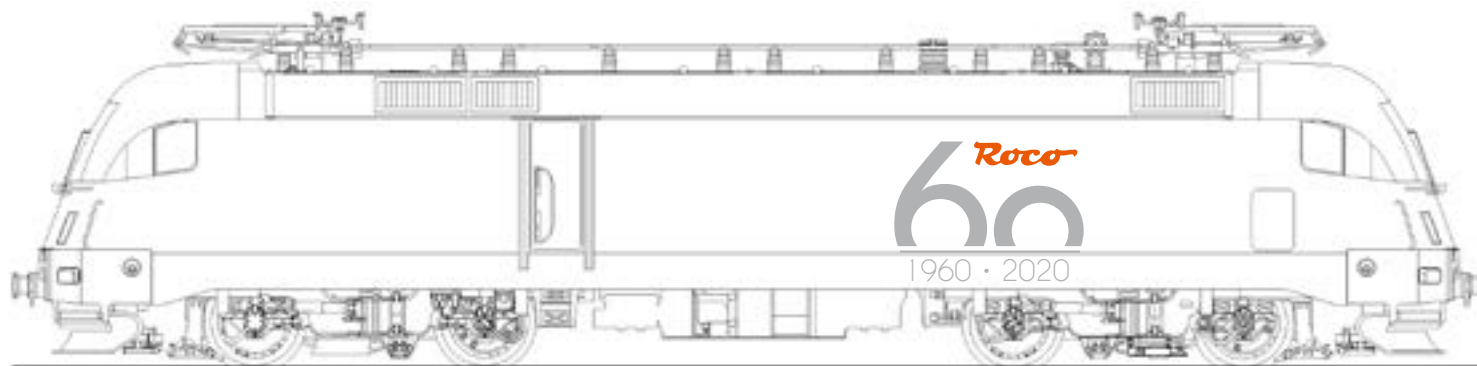


Elektrolokomotive Rh 1116 „60 Jahre ROCO“ *Jubiläumsmodell*



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

60 Jahre ROCO – Sichern Sie sich Ihr Jubiläumsmodell!

Ab dem Frühjahr 2020 wird eine besondere Taurus Lokomotive – der Reihe 1116 – auf den Schienen Österreichs und dem benachbarten Ausland, vor dem Railjet, wieder alle Blicke auf sich ziehen. Für das Design ist die Künstlerin Gudrun Geiblinger verantwortlich, die uns durch viele Jahre mit aufwendigen Kunstlokomotiven begleitet hat. Für jeden ROCO Fan ist das Kunstlok-Modell ein absolutes Muss und sollte in keiner Sammlung fehlen! Das Design ist im Moment noch streng geheim, aber Sie können gespannt sein, welche Erinnerungen Gudrun Geiblinger mit unserer Jubiläumslokomotive bei Ihnen auslösen wird!

- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- ▶ **Mit aufwendiger Bedruckung im Jubiläumsdesign**
- ▶ **Z21-Führerstand verfügbar**

Q3/2020		
70485	=	4/1
70486	=	4/1
78486	~	3/2



Elektrolokomotive 1116 200-7



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photo: ÖBB/M. Knopp

Die ÖBB-Lok „Demokratie in Bewegung“ im Parlamentsdesign ist auf den Schienen in ganz Österreich und dem benachbarten Ausland unterwegs. Dem Parlament und den ÖBB ist es ein Anliegen, Demokratie zu fördern und zu erhalten, was mit dem Slogan „Demokratie in Bewegung“ transportiert wird. Dieser macht auf das gleichnamige Bildungsangebot des Parlaments aufmerksam.

- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Ideale Ergänzung zum Railjet
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

Q3/2020		
70666	=	4/1
70667	=	4/1
78667	~	3/2



Photo: E. Prantl

Elektrolokomotive 193 839-8



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Seit Anfang 2019 ist dieser besonders auffällige Vectron auf Europas Schienen unterwegs. Beide Lokseiten sind mit jeweils drei unterschiedlichen Alpenmotiven gestaltet.

- ▶ Einsatz im internationalen Güterverkehr
- ▶ Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- ▶ Aufwendige Bedruckung als „Alpenlok“
- ▶ Schaltbare Beleuchtung mit DIP-Schalter (in der Analogversion)



Q1/2020		
73951	=	4/1
73952	=	4/1
79952	~	3/1



Photo: M. Schmid

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 Dampflokomotive über Diesellokomotive 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 Zubehörcatalog gibt Ihnen einen Überblick über dieses breite Spektrum unseres Programms.



Elektrolokomotive BR 186



LINEAS

Ep	VI
217	
PluX22	
R2	
LED	



Photo: H. Zwoferink

Q2/2020		
73214	=	4/1
73215	=	4/1
79215	~	3/2



Das in Belgien ansässige Unternehmen „Lineas“ wurde 2017 als hundertprozentiges Tochterunternehmen der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) gegründet. In der Zeit davor betrieb die SNCB unter diversen Markenauftritten, wie B Cargo, SNCB Logistics oder B Logistics, ihre Logistiksparte. Heute betreibt Lineas verschiedenste Lokomotivbaureihen. Die Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 186 kommen in ihrem auffälligen Design auch im benachbarten Ausland zum Einsatz.

- ▶ **Aufwendige Lackierung im Linesas-Design**
- ▶ **Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen**

Elektro lokomotive

Ae 8/14 11851, SBB





Um die immer schwerer werdenden Züge über den Gotthard zu befördern, entschied das Direktorium der Schweizerischen Bundesbahnen den Bau von riesigen Doppellokomotiven. Im Jahr 1931 stellten die SBB die Ae 8/14 11801 in Dienst. Neben dem technischen Konzept, lehnt sich auch die äußere Gestaltung der beiden Lokkastenhälften der Ae 8/14 stark an die Ae 4/7 an. Das Ungetüm ist in der Lage, im Flachland 2000 t zu schleppen; auf 16‰-Steigungen zieht die Maschine 1760 Tonnen, auf einer Steigung von 26‰ eine Zuglast von 770 t über den Berg. Fast 34 m ist der Riese lang, das Gesamtgewicht liegt bei 247 t.

1932 erhielten die SBB eine weitere Ae 8/14, die als Nr. 11851 eingereicht wurde. Sie wurde im Gegensatz zur 11801 jedoch nicht von SLM und BBC, sondern von SLM und MFO entwickelt. Bei gleichen Gesamtmaße und gleichem Gesamtgewicht konnte die installierte Leistung sogar noch auf 6070 kW (8250 PS) gesteigert werden. Anstelle des Buchli-Antriebs erhielt die 11851 jedoch den SLM-Universalantrieb mit sechzehn Fahrmotoren. Dieser war zwar leistungsfähig, aber auch extrem laut, störanfällig und unwirtschaftlich.

Anlässlich eines Umbaus im Jahr 1961 erhielt die Lokomotive neue geschweißte Führerstände für sitzende Bedienung, baugleich denen der neuen Ae 6/6-Lokomotiven. Die 11851 war in diesem teilmodernisierten Zustand noch bis 1976 in Betrieb und wurde 1977 in Bellinzona ausgeschlachtet und in Biasca verschrottet.

Unser aktuelles H0-Modell gibt die Lok in diesem teilmodernisiertem Zustand der letzten 15 Einsatzjahre wieder, ausgerüstet mit vielen neuen Funktionen in der Digital-Ausführung.

Elektrolokomotive Ae 8/14 11851

Edition

n:
neu
konstruktion



SBB

Ep	IV
	391
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: P. Willen

Q1/2020		
71813	=	8/2
71814	=	8/2
79814	~	8/2

- ▶ Feine extra angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Verchromtes Wappen an den Stirnfronten
- ▶ Filigrane Stromabnehmer
- ▶ Beide Lokhälften werden von je einem Motor angetrieben (Digitalbetrieb mit 2 Decodern über eine Adresse gesteuert)
- ▶ Führerstands-Beleuchtung kann mit DIP-Schalter geschaltet werden (in der Analogversion)

6-tlg. Set: Güterzug „Gotthardbahn“



SBB

Ep	IV
	761
	40196



Sputnik



E



Gbs



Gms



Ks



Zs

Photomontage



100 Jahre Elektrifizierung der Gotthardbahn

Der Gedanke, eine Eisenbahn über die Alpen zu führen, ist so alt, wie die Eisenbahnen in der Schweiz überhaupt. Nach langer Diskussion über die Linienführung zwischen der Ost- oder Zentralschweiz fiel die Entscheidung zugunsten der Gotthardbahn. Auf der 206 Kilometer langen Bahnstrecke Immensee-Chiasso, mit dem damals, mit 15 Kilometern längsten Scheiteltunnel der Welt, konnte 1882 der Zugverkehr aufgenommen werden.

Aufgrund der großen Probleme bei der Kohlenbeschaffung während des Ersten Weltkrieges beschlossen die SBB die Elektrifizierung der Gotthardbahn, um einerseits von ausländischen Kohlelieferungen unabhängig zu werden und auf der anderen Seite die Leistungsfähigkeit der Bergstrecke zu erhöhen. Für die Energieversorgung bauten die SBB eigene Kraftwerke. Die ersten Züge mit elektrischer Traktion wurden im Oktober 1920 befördert. Vorerst erfolgte der Betrieb mit 7,5 Kilovolt Fahrleitungsspannung, um Überschlüge an den Isolatoren zu vermeiden, welche durch den Ruß der weiterhin verkehrenden Dampflokomotiven verschmutzt wurden. Die Fahrleitungsspannung wurde erst im Mai 1921 auf 15 Kilovolt erhöht. Die Strecke von Luzern bis Chiasso war ab Mai 1922 durchgehend mit Fahrdrabt überspannt.

3-tlg. Set 1: „Gotthard Panorama Express“



SBB

Ep	VI
	909
	40196



Apm

Photomontage

Auf der historischen Gotthard-Panoramastrecke zwischen Luzern und Lugano gibt es seit April 2017 ein einmaliges Angebot – den „Gotthard Panorama Express“. Durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels fahren weniger Züge über die alte Bergstrecke. Der faszinierende Streckenverlauf mitten durch die Schweizer Bergwelt kann mit über 200 Brücken und sieben Kehrtunnels aufwarten. Dieses Zusammenspiel von Natur und Technik bewog die Schweizerischen Bundesbahnen und die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees den „Gotthard Panorama Express“ ins Leben zu rufen.

- ▶ Im aktuellen Gotthard Panorama Express-Design
- ▶ Mit Preiser-Figuren besetzt
- ▶ Sonderverpackung „100 Jahre Elektrifizierung Gotthardbahn“

Q4/2020

74081

3-tlg. Set 2: „Gotthard Panorama Express“



SBB

Ep	VI
	836
	40420
	40196



Apm



Bpm



MC76

Photomontage

- ▶ Ideale Ergänzung zum „Gotthard Panorama Express“, Art. Nr. 74081
- ▶ Maßstäbliche Modelle mit Inneneinrichtung
- ▶ Sonderverpackung „100 Jahre Elektrifizierung Gotthardbahn“

Q4/2020

74082



Photo: D. Schärer

100 Jahre

Circus Knie





Vor 100 Jahren feierte der Circus Knie auf der Berner Schützenmatte seine erste Premiere in einem Zirkuszelt. Die Geschichte der berühmten Zirkus-Dynastie begann jedoch schon 1803 mit einer Romanze von Friedrich Knie, der sich als Jüngling mit 19 Jahren in eine Kunstreiterin verliebte, sein Studium abbrach und sich der fahrenden Künstlertruppe anschloss. Nach dem raschen Liebesaus gründete er ein eigenes Seiltänzer- und Künstlerunternehmen. Damit erlangte er Berühmtheit in Deutschland, Österreich und der Schweiz und wurde auch von Königen und Fürsten bewundert.

Wesentliche Meilensteine in der Zirkusgeschichte waren die Erlangung des Schweizer Bürgerrechts (1900) und die Errichtung eines ständigen Winterquartiers in Rapperswil (1919). Im gleichen Jahr gastierten sie im ersten eigenen Zirkuszelt und nannten ihr Unternehmen „Schweizer National-Circus Gebrüder Knie“. Mittlerweile steht die achte Generation in der Arena und begeistert mit ihrem glanzvollen Programm das Publikum.

Seit 100 Jahren transportiert der Circus Knie einen Großteil des Materials mit Zügen der SBB von einem Gastspielort zum nächsten. Wo ein Zirkuszug unterwegs ist oder gerade be- oder entladen wird, ist immer etwas los. Auf den Rungenwagen sind Zirkuswagen aller Art verladen: Da sieht man eine ganze Menge Wohnwagen für Artisten und Zirkuspersonal. Dann gibt es Käfigwagen, in denen Raubtiere untergebracht sind. Als weitere Wagen-Kategorie gibt es noch die auch sehr zahlreichen Packwagen, in denen alles untergebracht werden muss, was zu einem Zirkus gehört, vom Zeltdach und seinen Masten, Pfosten und Spannseilen über Zuschauerbänke und Orchesterpodium bis zu Scheinwerfern und Artistengeräten. In gedeckten Güterwagen werden z. B. Pferde und Kamele transportiert. Für das notwendige Begleitpersonal gehört auch ein Personenwagen in den Zugverband. Zur Vervollständigung des Zirkus-Fuhrpark zählen noch Wagons, auf denen Schlepper, Zugmaschinen, Kompressoren usw. verladen sind.

Zum 100. Geburtstag wurden in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen zwei Zirkus-Lokomotiven gestaltet. Diese haben 2019 mit den Circus Knie-Zügen auf seiner Tournee durch 33 Städte insgesamt 2.568 Bahnkilometer quer durch die ganze Schweiz zurückgelegt.

Elektrolokomotive 420 294-1 „Circus Knie“



SBB

Ep	VI
🔊	177
⋯	PluX22
📶	R2
🌐	CH
LED	☑️

Q3/2020		
71401	=	4/1
71402	= 🔊	4/1
79402	~ 🔊	3/1



Photomontage

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des Schweizer National-Circus Knie wird von Roco eine Sonderedition mit Lokomotiven und Wagen als „Circus Knie-Edition“ gefertigt.

- ▶ Feine, separat angesetzte Lüftungsgitter und Scheibenwischer aus Ätzblech
- ▶ Ausführung mit nachgerüsteter Klimaanlage
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

Elektrolokomotive 460 058-1 „Circus Knie“



SBB



Ep	VI
🔊	212
⋯	PluX22
📶	R2
🌐	CH
LED	☑️

Q1/2020		
70656	=	4/1
70657	= 🔊	4/1
78657	~ 🔊	2/2



Photomontage

- ▶ Fein detaillierter Faiveley-Stromabnehmer
- ▶ In aktueller Ausführung mit extra angesetztem SBB-Logo sowie zusätzlicher Griffstange an der Front

2-tlg. Set 1: „Circus Knie“



SBB

Ep	VI
	320
	40196



Kps



Kps

Photomontage

- ▶ Beladen mit 2 Wohnwagen und 2 Gerätewagen
- ▶ In Kooperation mit der Firma Preiser

Q1/2020

76064

2-tlg. Set 2: „Circus Knie“



SBB

Ep	VI
	320
	40196



Kps



Kps

Photomontage

- ▶ Beladen mit einem Wohnwagen, einem Käfigwagen, einem Packwagen und einem Toilettenwagen
- ▶ In Kooperation mit der Firma Preiser

Q1/2020

76065

Elektrolokomotive 430 364-0



SBB

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	<input type="checkbox"/>

Q3/2020		
71403	=	4/1
71404	=	4/1
79404	~	3/1



Photomontage

Die Lokomotiven der Bauart Re 4/4^{II} und Re 4/4^{III} wurden, mit Ausnahme der TEE-Lokomotiven und des letzten Bauloses, alle in grüner Farbe ausgeliefert. Danach wurde bei Hauptrevisionen der feuerrote Lack zur Standardfarbe. Als eine der letzten Maschinen im SBB-Konzern hat die heute als 430 364-0 bezeichnete Lok das grüne Farbleid über die gesamte Einsatzzeit behalten.

- ▶ **Erstmals in grüner Lackierung im aktuellen Zustand mit UIC-Nummer**
- ▶ **Ideal für Doppeltraktion mit der Re 620 auf dieser Seite**
- ▶ **Extra angesetzte Teile, teilweise in Ätztechnik**
- ▶ **Z21-Führerstand verfügbar**

Elektrolokomotive 620 018-2



SBB

Ep	VI
	222
	PluX22
	R2
	CH
LED	<input type="checkbox"/>

Q4/2020		
72602	=	4/1
72603	=	4/1
78603	~	4/2



Photomontage



- ▶ **Eingesetzte, filigrane Ätzteile, wie Lüftungsgitter und Scheibenwischer**
- ▶ **Frontseitig ohne erhabene Betriebsnummer**
- ▶ **Feine Speichenräder und Stromabnehmer**



Elektrolokomotive 193 521-2



SBB CARGO

Ep	VI
🔊	218
⋯	PluX22
📶	R2
🔌	CH
LED	☑️

Q2/2020

71916	=	4/1
71917	= 🔊	4/1
79917	~ 🔊	3/1



Photo: Railcolor

2019 hat 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, der Schweiz, Italien und den Niederlanden.

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



Elektrolokomotive 193 491-8



HUPAC

Ep	VI
🔊	218
⋯	PluX22
📶	R2
🔌	CH
LED	☑️

Q1/2020

71914	=	4/1
71915	= 🔊	4/1
79915	~ 🔊	3/1



Photo: V. van Werkhoven

Das Schweizer Logistikunternehmen für kombinierte Verkehre Hupac bestellte bei Siemens acht Güterzuglokomotiven vom Typ Vectron MS. Die Mehrsystem-Fahrzeuge ermöglichen es den mit Hupac kooperierenden Betreibern, die europäischen Wirtschaftsräume mit dem Betrieb durch den neuen Gotthard-Basistunnel zusammenzubringen. Im Januar 2019 erhielten die Loks 193 490 und 491 das offizielle Hupac-Design.

- ▶ Ausführung mit vier Stromabnehmern
- ▶ Vorbildgerecht mit langer Regenrinne und hohen Führerständen für den Einsatz in Italien
- ▶ In Kooperation mit **RikoR** DESIGN



Urlaubszüge



Photo: R. Rossberg



Vor dem Ersten Weltkrieg war der Tourismus noch den wohlhabenden Schichten vorbehalten. Nur sie verfügten über genug Geld, um solche Reisen bezahlen zu können. Auch nach 1918 war das Reisebedürfnis der großen Masse in Deutschland gering. Das Angebot an Reisezügen wurde erst nach der großen Inflation 1923 wieder erweitert. Für Fahrten zu entfernteren Zielen war nach wie vor die Eisenbahn das Hauptverkehrsmittel. Mit diesem Aufschwung bildete sich die Pauschalreise als neue Urlaubsform heraus. Sie beinhaltete die Hin- und Rückfahrt, die Buchung einer Unterkunft und weiterer Zusatzleistungen.

Der Urlaub im heutigen Sinne entstand in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Endlich konnte sich ein großer Teil der Bevölkerung eine Fahrt in die Ferien leisten. Die Eisenbahn spielte dabei eine wichtige Rolle. Nach dem zweiten Weltkrieg steigerte sich das Reisefiebers der Deutschen von Jahr zu Jahr. Mit „Gesellschaftsreisen“ wurde das Angebot erweitert. Dabei wurden die Urlauber in größeren Gruppen zu den Ferienorten gebracht. Spezielle Veranstalter wie „Touropa“ setzten dafür eigene Sonderzüge in Verkehr.

Vorerst entwickelten sich überregionale Verkehrsströme, mit langlaufenden Fernschnellzügen, über die Grenzen (West-)Deutschlands hinaus. Darunter die Routen von der Kanalküste Richtung Balkan und Südosteuropa sowie von Westeuropa nach Skandinavien. Für viele Strecken gab es Kurswagenverkehre. Dabei werden die Wagen an Knotenbahnhöfen von einem auf den anderen Zug mit anderem Laufweg beigegeben. Auf diese Weise entfällt das Umsteigen. Egal ob in die Sommerfrische ans Meer, zum Wandern oder zum Wintersport in die Berge oder zum mehrtägigen Städtebesuch. Es gab viele Möglichkeiten die Eisenbahn für Ferienreisen zu nutzen. Damit verbunden sind auch große Zugnamen wie der „Alpen-See-Express“, „Johann Strauß“, „Christoforus-Express“, und viele mehr.

Eine weitere Zuggattung entwickelte sich aus der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung: der Autoreisezug. Damit konnte man große Strecken überwinden – oft über Nacht – und am Ziel ausgeruht in das eigene Auto steigen. Dafür warb die Bundesbahn mit Slogans wie „Ihr Auto fährt, Sie schlafen“.

Zum Sommerfahrplan 1983 führte die DB als neues Angebot den Fern-Express ein. Mit neuem Wagenmaterial versuchte man Fahrgäste auf die Schiene zu locken. Das System war in den folgenden Jahren einigen Änderungen unterworfen. Die internationalen Züge wurden 1989 in EuroCity-Züge umgewandelt. Inzwischen hatte das wachsende InterRegio-Netz mit seinen vertakteten Zügen etliche Urlaubsregionen erschlossen. So gab die Bundesbahn das Projekt „Ferienzug“ auf, die Zuggattung wurde eingestellt.

Elektrolokomotive 103 195-4



DB

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Ausführung mit kurzem Führerstand und Scherenstromabnehmer
- ▶ In der digitalen Version mit schaltbarer Maschinenraumbelichtung
- ▶ Ideale Ergänzung zu den nachfolgenden Zügen
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

Q2/2020		
70210	=	6/2
70211	=	6/2
78211	~	4/2



3-tlg. Set 1: Autoreisezug „Christoforus-Express“



DB

Ep	IV
	909
	40420
	40196



Avmz



Avmz



Avmz

Photomontage

- ▶ Alle Modelle mit separat angesetzten Griffstangen
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle

Q2/2020

74095

3-tlg. Set 2: Autoreisezug „Christoforus-Express“



DB

Ep	IV
	922
	40420
	40196



Avmz



Avmz



WRmz

Photomontage

Q2/2020

74096



3-tlg. Set 3: Autoreisezug „Christoforus-Express“



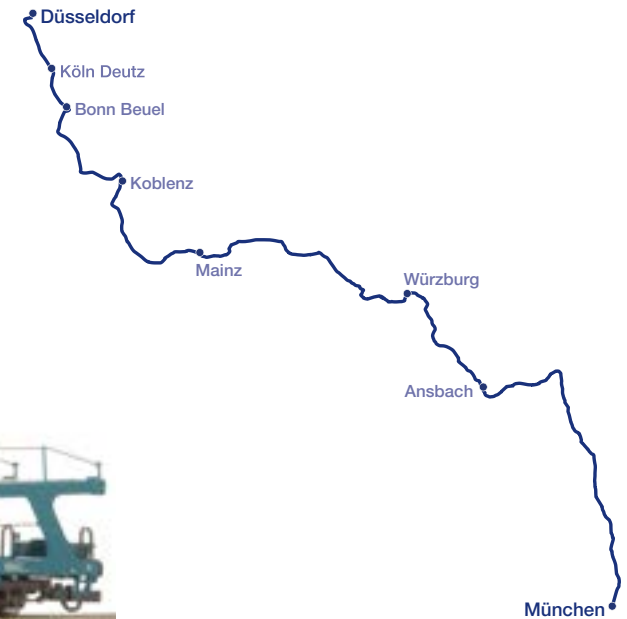
DB

Ep	IV
⇄	909
⌂	40195



DDm

Photomontage



Q2/2020

74097

Ab 1969 richtete die Deutsche Bundesbahn den D 1410/1411 als schnelle Tagesverbindung zwischen Düsseldorf/Köln und München ein. Erstmals versuchten die DB damit, den Normal- und Geschäftsreiseverkehr mit besonders günstigen Tarifen, gegenüber dem Touristikverkehr, ganzjährig für die Schiene zu gewinnen. Die Reisezeit betrug knappe sieben Stunden. Um den Zug mit bis zu 160 km/h führen zu können, rüstete man 20 Wagen der Gattung DDm 915 mit Magnetschienenbremsen aus. Ab 1971 wurde für die Bespannung die E-Lok-Baureihe 103 verwendet.

- ▶ Bestehend aus zwei Autotransportwagen in ozeanblauer Lackierung und einem Wagen in fernblauer Lackierung
- ▶ Modelle mit filigranen Geländern
- ▶ Flexibel grenzüberschreitend einsetzbar im Autotransport



3-tlg. Set 1: D 229 „Johann Strauß“



DB

Ep	IV
	922
	40420
	40196



Büm

Q3/2020

74181

2-tlg. Set 2: D 229 „Johann Strauß“



DB

Ep	IV
	606
	40420
	40196



Aüm



Büm

Photomontage

Q3/2020

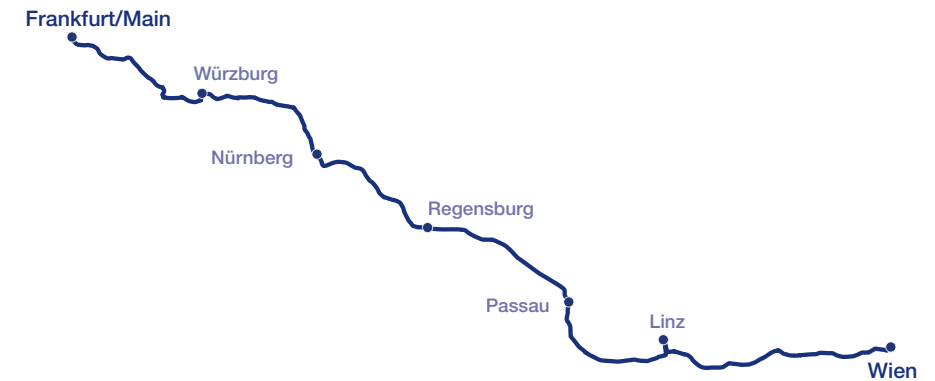
74182



WRüh

Photomontage

- ▶ Modelle mit separat angesetzten Griffstangen
- ▶ Speisewagen mit filigranen Stromabnehmern



Der Internationale Eisenbahn-Verband (IIC) feierte 1972 sein 50-jähriges Bestehen. Aus diesem Grund schnürten fast sämtliche europäische Bahnverwaltungen ein besonderes Angebot – das Inter Rail-Ticket. Damit konnten Jugendliche bis zum 21. Lebensjahr von März bis November für wenig Geld in Europa Bahn fahren. In dieses Angebot passt auch der Schnellzug „Johann Strauß“ der die Mainmetropole Frankfurt mit der bei vielen Touristen beliebten österreichischen Hauptstadt Wien verband.

7-tlg. Dieseltriebzug BR 601 „Alpen-See-Express“ *Jubiläumsmodell*



DB

Ep	IV
	1510
	NEM 652
	R2
	LED



Aü



Aü

Apz

Aü



WRüz

Photomontage

Q2/2020		
71934	=	4/1
71935	=	4/1
79935	~	3/1

Zugset bestehend aus einem Motorwagen mit Antrieb, zwei Großraumwagen, einem Speisewagen, zwei Abteilwagen und einem Motorwagen ohne Antrieb.

- ▶ Im Betriebszustand der 1980er Jahre
- ▶ Vorbildgetreu lackiert und beschriftet als „Alpen-See-Express“



3-tlg. Set: Ergänzungswagen „Alpen-See-Express“ *Jubiläumsmodell*



DB

Ep	IV
630	



Aü

Aps

Aü

Photomontage

Mit der Einführung des Baureihenschemas der DB zum 1. Januar 1968 wurden die Triebköpfe des VT 11.5 zur BR 601 umnummeriert, die Mittelwagen zur BR 901. Ab 1971 richtete die Deutsche Bundesbahn das Intercitysystem als ein Städteschnellverkehrssystem mit 1. Klasse-Fahrzeugen im Zwei-Stunden-Takt ein. Im Schnitt wurden täglich sechs Einheiten eingesetzt. Nach einem Umbau folgte ab 1980 der Einsatz im Touristiksonderverkehr („Alpen-See-Express“). Ausgehend von Hamburg und Dortmund verkehrten die Touristikzüge in beliebte Urlaubsregionen Süddeutschlands und Österreichs.

Ergänzungsset bestehend aus zwei Abteilwagen und einem Großraumwagen.

- ▶ **Ergänzungsset zu Art. Nr. 71934, 71935 und 79935**
- ▶ **Im Betriebszustand der 1980er Jahre**
- ▶ **Vorbildgetreu lackiert und beschriftet als „Alpen-See-Express“**

Q2/2020

74079	
74080	~



Photo: R. Scheller



Elektrolokomotive 151 036-1



DB

Ep IV

224

PluX22

R2

LED

Q1/2020

73364	=	6/2
-------	---	-----

73365	=		6/2
-------	---	--	-----

79365	~		4/2
-------	---	--	-----



Photomontage

Für den schweren Güterzugdienst stellte die DB ab 1973 über 100 dieser Maschinen in Dienst. Bei der Entwicklung der BR 151 wurde zum Teil auf bei den Baureihen 110, 140, 150 und 103 bewährte Konstruktionen zurückgegriffen. Drei abnehmbare Hauben zwischen den Führerständen erleichtern den Ein- und Ausbau größerer Ausrüstungsteile. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Leistung von 5.982 kW ist die 151 eine der stärksten Güterzugloks der DB. Das Vorbild wurde auch regelmäßig in Österreich eingesetzt.

- ▶ Räder mit niedrigen Spurkränzen
- ▶ Mit altem, orientrotem DB-Logo
- ▶ Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung



Photo: W. Brutzer

Elektrolokomotive 110 148-4



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2020		
73074	=	4/1
73075	=	4/1
79075	~	3/2

Die Baureihe 110 ist eine für die Deutsche Bundesbahn erstmals im Jahre 1952 gebaute Einheitselektrolokomotive für den Schnellzugverkehr. Sie setzte neue Maßstäbe im E-Lokbau. Kennzeichen hierfür waren die hohe Leistung bei niedrigem Gewicht, die geringe Schadanfälligkeit und die Wartungsintensität sowie die Bedienungsfreundlichkeit. Die Baureihe 110 war lange Jahre die wichtigste Lokomotiv-Baureihe im bundesdeutschen Schnellzugverkehr.

- ▶ **Fein detailliertes Modell mit Einfachlampen**
- ▶ **Ausführung mit Klatte-Lüftern und eckigem Maschinenraumfenster**

Elektrolokomotive 243 591-5



DR

Ep	IV
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2020		
73062	=	4/1
73063	=	4/1
79063	~	2/2

Ab 1984 wurden die E-Loks der Baureihe 243 an die Deutsche Reichsbahn geliefert. Insgesamt wurden über 600 Fahrzeuge dieser Baureihe von der DR abgenommen. Als Universallokomotive war sie vor allen Zuggattungen unterwegs.

- ▶ **In bordeauxroter Lackierung**
- ▶ **Ausführung mit rundem Dach**



Elektro lokomotive

„Smartron“ BR 192



Photo: M. Schmid

Elektrolokomotive 192 002-4



SIEMENS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Siemens AG

n:
formvariante

Alle Smartron*-Lokomotiven werden in einer standardisierten Ausführung, nur für den Verkehr in Deutschland, an den Besitzer übergeben. Aufbauend auf der Vectron*-Plattform wird den Kunden mit dem Smartron eine Lokomotive zu attraktiven Konditionen angeboten. Für Bahnbetreiber liegt der Vorteil darin, dass die Bedienung des Smartron identisch zur Vectron-Lokomotive ist und daher keine umfangreichen Schulungen nötig sind. Abgeliefert werden alle Lokomotiven im attraktiven Capriblau, welches um das Design der jeweiligen Kunden ergänzt wird. Optisch unterscheidet sich der Smartron in einer geänderten Frontplatte, Verschieberritten mit Smartron-Schriftzug und Seitenflächen ohne Kameras von den Vectron-Lokomotiven.

- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung des Smartrons mit neuer Frontplatte und Verschieberaufritten
- ▶ Ideal für den Einsatz im Güterverkehr
- ▶ Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall



Q4/2020		
71936	=	4/1
71937	=	4/1
79937	~	3/1

* Smartron und Vectron sind eingetragene Marken der Siemens AG

Elektrolokomotive BR 112.1



DB AG

Ep VI

192

PluX22

R2

LED

Q4/2020

73326	=	4/1
-------	---	-----

73327	=	4/1
-------	---	-----

79327	~	2/2
-------	---	-----



Photomontage

Ab 1992 wurde die verbesserte Baureihe 112.1 von DB und DR gemeinsam beschafft. Die äußerlich auffälligste Änderung zur BR 112.0 ist die Zusammenlegung der großen Spitzen- bzw. Schlusslichter zu kleinen kombinierten Halogenlampen. Die Schnellzuglokomotiven mit einer Leistung von 4.000 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h sind in ganz Deutschland vor Intercitys, Regional-Express- und Sonderreisezügen im Einsatz.

- ▶ **Modell mit beleuchteter Zugzielanzeige**
- ▶ **Mit separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik**



Elektrolokomotive 151 070-0



DB AG

Ep VI

224

PluX22

R2

LED

Q1/2020

73368	=	6/2
-------	---	-----

73369	=	6/2
-------	---	-----

79369	~	4/2
-------	---	-----



Photomontage

Für den schweren Güterzugdienst stellte die DB ab 1973 über 100 dieser Maschinen in Dienst. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Leistung von 5.982 kW war die BR 151 eine der stärksten Güterzugloks der Deutschen Bundesbahn.

- ▶ **Räder mit niedrigen Spurkränzen**
- ▶ **Einsatz im schweren Güterverkehr**
- ▶ **Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**

Elektrolokomotive BR 193



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: R. Köthe

Mit der Anschaffung von mehrsystemfähigen Lokomotiven unterstreicht DB Cargo die Bedeutung des Schienen-güterverkehrs in Europa und gestaltet einige Vectrons im Europa-Design. 100 Loks der Baureihe 193 Vectron MS (BR 193) werden von Siemens in verschiedenen Länderpaketvarianten durch DB Cargo angeschafft. Die Lokomotiven verfügen über eine Leistung von 6,4 Megawatt und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, sie sind mit den erforderlichen nationalen Zugsicherungssystemen sowie mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet.

- ▶ **Modell exklusiv bei ROCO erhältlich**
- ▶ **DB Cargo-Lok im Europa-Design „I am European“**
- ▶ **Mit vorbildgerechter hoher Ausführung des Bedienpults am Führerstand**
- ▶ **Einsatz im internationalen Güterverkehr**
- ▶ **Freistehende Griffstagen, teilweise aus Metall**



Q2/2020		
70319	=	4/1
70320	=	4/1
78320	~	3/1



Photo: O. Lang



Elektrolokomotive 151 062-7



RAILPOOL

Ep	VI
	224
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2020		
73406	=	6/2
73407	=	6/2
79407	~	4/2



Photo: M. Dirsch

Das Vorbild leistet 5.962 kW (8.100 PS), wiegt 118 Tonnen und besitzt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Insgesamt wurden zwischen 1972 und 1978 170 Exemplare der schweren Güterzuglok geliefert. Die DB Cargo AG verkauft 200 Lokomotiven an ein Konsortium um Railpool und Toshiba. Nach Angaben des DB-Konzerns werden u. a. die Elektrolokomotiven der Baureihen 151 nach dem Verkauf zur Vermietung angeboten, was auch der DB Cargo die Möglichkeit gibt, je nach Auftragslage bis zu 100 Loks zurück zu leasen. Die weiteren Loks sollen auf dem freien Markt angeboten werden.

- ▶ **Modell exklusiv bei ROCO erhältlich**
- ▶ **Viele angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt**
- ▶ **Radsätze mit niedrigen Spurkränzen**
- ▶ **Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**

Elektrolokomotive BR 162



HECTORRAIL

Ep	VI
	224
	PluX22
	R2
	LED

Q4/2020		
73366	=	6/2
73367	=	6/2
79367	~	4/2



Photo: V. van Werkhoven

Das 2004 in Stockholm gegründete Eisenbahnverkehrsunternehmen Hector Rail betreibt Züge zwischen Skandinavien und Deutschland und setzt seit 2016/17 zehn Lokomotiven der ehemaligen DB-Baureihe 151 im Plandienst ein. Die neue Baureihenbezeichnung lautet 162. Für die zukünftige Ersatzteilversorgung wurden weitere fünf Maschinen als Ersatzteilsponder geordert.

- ▶ **Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **Einsatz im schweren Güterverkehr**

Elektrolokomotive 193 813-3



FLIXTRAIN

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: C. Topp

FlixMobility ist ein Mobilitätsanbieter und bietet seit 2013 unter der Marke FlixBus Fernbusreisen an. Die eigens gegründete Tochtergesellschaft Flixtrain erhielt im August 2017 eine Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen und nahm zunächst die Verbindung Berlin – Stuttgart auf. Seit 2018 gibt es eine Zugverbindung zwischen Hamburg und Köln. Seit Mai 2019 wird die Strecke Berlin – Köln bedient. Im Fernverkehr ist das Unternehmen, abgesehen von ausländischen Bahngesellschaften, der einzige Konkurrent der Deutschen Bahn. Flixtrain besitzt keine eigenen Reisezugwagen oder Lokomotiven. Stattdessen werden private Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragt, die neben den Fahrzeugen auch das Zugpersonal stellen. Das Wagenmaterial dafür stammt unter anderem aus ehemaligen Reisezugwagen der Deutschen Bahn. Die von Railpool angemietete Vectron-Lokomotive wird seit Anfang 2019 zur Beförderung der Züge eingesetzt. Außerdem wird der „Flixtrain-Vectron“ auch zur Bespannung von Bahntouristikexpress-Sonderzügen von Norddeutschland nach Österreich verwendet.

- ▶ Dachrüstung mit zwei Stromabnehmern
- ▶ Mit kurzer Regenrinne
- ▶ Vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung



Q1/2020		
73312	=	4/1
73313	=	4/1
79313	~	3/1

2-tlg. Set: Flixtrain-Wagons



FLIXTRAIN

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bimz

Wagenset bestehend aus einem Personenwagen, Gattung Bimz, mit einem mittigen Großraumbereich und fünf Abteilen sowie einem Personenwagen, Gattung Bimdz, mit einem mittigen Großraumbereich, vier Abteilen und einem Fahrradraum.



Bimdz

Photomontage

- ▶ Ideale Ergänzung zum Flixtrain Vectron, Art. Nr. 73312, 73313, 79313
- ▶ Modell mit separat angesetzten Griffstangen
- ▶ Vorbildgerechte Inneneinrichtungen bei beiden Wagen

Q4/2020

74090



Photo: H. Wiskerke

Elektrolokomotive 193 776-2



LOKOMOTION

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2020		
73060	=	4/1
73061	=	4/1
79061	~	3/1



Photomontage

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion 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.

- ▶ Modell im „Zebra“-Design mit roten Streifen
- ▶ Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron
- ▶ Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- ▶ Aufwendige Bedruckung
- ▶ Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden (in der Analogversion)



Elektrolokomotive 193 555-0



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2020		
73104	=	4/1
73105	=	4/1
79105	~	3/1



Photomontage

TX-Logistik wurde 1999 als privates Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet und verfügt über ein leistungsfähiges europäisches Netzwerk. Heute ist es eines der größten Transportunternehmen für Schienengüterverkehr in Europa.

- ▶ Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- ▶ Im auffälligen „Offroad“-Design
- ▶ Mit vorbildgerechtem Dach für den Einsatz als DAI-Vectron
- ▶ Mit langer Regenrinne
- ▶ In Kooperation mit





Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive BB 8100



SNCF

Ep	IV
	150
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q2/2020

73051



4/1

Zwischen 1949 und 1955 erhielt die SNCF 171 dieser für Personen- und Eilgüterzüge geeigneten Lokomotiven. Sie erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h und hatten eine Leistung von 2100 kW.

- ▶ Ausführung in der Ursprungsversion
- ▶ Erstmals mit filigranen Stromabnehmern

Elektrolokomotive BB 522307



SNCF

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photo: H. Radulescu

Q1/2020

73879



4/1

73880



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. 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 Reisezügen zum Einsatz.

- ▶ Ausführung im aktuellen „En Voyage“-Design
- ▶ Feinst detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Durchbrochene Trittbleche

Elektrolokomotive Serie BB 9200 *Jubiläumsmodell*



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020

73048	=	4/1
73049	=	4/1

Elektrolokomotive Rh 470



MAV

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020

73522	=	4/1
73523	=	4/1

Für den Einsatz im französischen Gleichstromnetz mit 1,5 kV wurden von der SNCF ab 1957 leistungsfähige Universallokomotiven der Serie BB 9200 beschafft. Bis 1964 wurden insgesamt 92 Loks von Creusot-Loire, Jeumont-Schneider und CEM gebaut. Die Maschinen wurden zu Beginn ihrer Einsatzzeit zur Bespannung der hochwertigen Reisezüge vom Pariser Bahnhof Austerlitz nach Bordeaux und Toulouse verwendet. Bald wurde der Einsatz auf das gesamte südliche Gleichstromnetz der SNCF ausgedehnt. Auch für die Beförderung von Schnellgüterzügen wurden sie eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 160 km/h bei einer Leistung von 3.850 kW.

- ▶ Variante ohne Frontschürzen
- ▶ Jetzt mit PluX16-Schnittstelle und LED-Beleuchtung
- ▶ Mit filigranen Stromabnehmern
- ▶ Ideale Ergänzung zu den SNCF-Schnellzugwagen, Art. Nr. 74355–74359

Die ungarische Staatsbahn MAV hat im Jahr 2001 zehn Zweifrequenzloks der Reihe 1047 (in Deutschland als BR 182 und in Österreich als Rh 1116 „Taurus“ bekannt) bei Siemens TS bestellt. Die ersten Maschinen gingen im Mai 2002 in Betrieb. Einsetzbar unter Wechselstrom 15 kV/16 2/3 Hz in Deutschland und Österreich und 25 kV/50 Hz in Ungarn, sind sie im internationalen Verkehr unterwegs. Die unter Eisenbahnfreunden liebevoll „Puszta-Ochsen“ genannten Lokomotiven fahren heute als Reihe 470 durch die Lande.

- ▶ Erstmals in aktuellem Betriebszustand
- ▶ Im Einsatz vor Reise- und Güterzügen in Ungarn, Österreich und Deutschland
- ▶ Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden (in der Analogversion)
- ▶ Ideale Ergänzung zu den MAV-Reisezugwagen, Art. Nr. 64658, 64659 und 64664
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

Elektrolokomotive E.483 320-4



MERCITALIA

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photo: M. Stellini

Die Mercitalia Rail stellt die Güterverkehrssparte der italienischen Staatsbahn dar. Zum Fuhrpark zählen unter anderem auch Elektrolokomotiven der Bombardier Traxx Familie. Die als E.483 bezeichneten Lokomotiven können nur auf dem italienischen Gleichstromnetz eingesetzt werden und unterscheiden sich zu den anderen Lokomotiven der Traxx Familie durch eine geänderte Dachausrüstung.

- ▶ Ausführung mit Schneepflug am Chassis
- ▶ Erstmals mit PluX22 Schnittstelle

Q2/2020		
73340	=	4/1
73341	=	4/1

Elektrotriebwagen „Blokkendoos“ *Jubiläumsmodell*



NS

Ep	II
	912
	NEM 652
	R2
	40360



Q3/2020		
72064	=	4/1
72065	=	4/1

Ab 1923 beschafften die Niederländischen Eisenbahnen elektrische Triebwagen für den Vorort-Verkehr der Ballungsräume, die eine lange Geschichte der niederländischen Eisenbahn schreiben sollten: die Blokkendoos. Hersteller waren Fabriken J.J. Beijnes in Haarlem, NV Werkspoor in Amsterdam und die Hannoversche Wagonfabrik. Je nach Bedarf wurden die Triebwagen in der Länge variiert und auf einen Motorwagen, von denen manche ein Gepäckabteil besaßen, folgte in der Regel ein Beiwagen. Die Triebwagen galten als zuverlässige Arbeitstiere und Generationen von Pendlern verbrachten den Weg zum und vom Arbeitsplatz in den Blokkendoos. Daher kaum verwunderlich, dass der Abschied aus dem aktiven Dienst von unzähligen Zeitungsmeldungen begleitet wurde. Die Zeit der Blokkendoos ist im Nederlands Spoorwegmuseum in Utrecht längst noch nicht vorbei: Der Triebwagen mBD 9107 von 1927 und der Beiwagen C 9410 von 1928 erinnern heute an den Pendleralltag von gestern.

Elektrolokomotive E.646.043



FS

Ep	IV
	210
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020		
73164	=	4/1
73165	=	4/1

Prinzipiell war die E.646 eine verbesserte Nachfolgerin der E.636. Für die Leistungserhöhung wurden Doppelmotoren verwendet. Damit wurde im Vergleich zur E.636 mit 2.100 kW eine Leistung von 3.780 kW erreicht. 1958/59 wurden die ersten fünf Prototypen gebaut, eine erste Serie von 32 Lokomotiven folgte. Das Aussehen wurde vorerst von der E.636 übernommen. Ab 1961 wurde die Kopfform der Maschinen modernisiert. Mit einer einfachen, aber gefälligen Front mit zwei Frontscheiben wurden die weiteren Serienmaschinen geliefert. Nach zuverlässiger Arbeit im Schnellzug- und Wendezugdienst sind die letzten Exemplare 2009/2010 auf das Abstellgleis gefahren.

- ▶ Mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine Metallgriffstangen



Photomontage

- ▶ Betriebszustand der 1930er Jahre in zweifarbiger Lackierung
- ▶ Filigrane Umsetzung mit separat angesetzten Details
- ▶ Spitzenlicht vorn

Elektrolokomotive 193 623-6



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Das niederländische Eisenbahnunternehmen Rail Force One hat eine Vectron-Lokomotive in einem bemerkenswerten Design in Betrieb genommen. Das Aussehen der Lok ähnelt einem Hai. Die Maschine wird vor allem im Güterverkehr in den Niederlanden, Deutschland und Polen eingesetzt.

- ▶ **Modell exklusiv bei Roco erhältlich**
- ▶ **Aufwendige Bedruckung**
- ▶ **Mit langer Regenrinne**
- ▶ **Einsatz im internationalen Güterverkehr**
- ▶ **In Kooperation mit Rikokolr DESIGN**



Q2/2020		
71926	=	4/1
71927	=	4/1
79927	~	3/1



Photo: J. Herfurth

Elektrolokomotive BR 170



DB SCHENKER
RAIL POLSKA

Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Q2/2020

71918 = 4/1

71919 = 4/1



Photo: D. Smith

Die Vectron-Variante für DB Schenker Rail Polska ist für den Betrieb im polnischen Gleichstromnetz konzipiert und mit der entsprechenden Zug-sicherungseinrichtung ausgerüstet.

- ▶ Ausführung für Gleichstromnetz
- ▶ Mit kurzer Regenrinne



Elektrolokomotive Rc3



SJ

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	S
LED	

Q1/2020		
70451	=	4/1
70452	=	4/1
78452	~	3/2



Photo: M. „Bussmicke“ Nilsson

Die Reihe Rc3 ist die dritte Bauserie der mit 366 Stück meistverbreiteten schwedischen Elektrolokreihe Rc. Die Bo'Bo'-Loks sind je nach montierten Puffern ca. 15,5 Meter lang und wiegen knapp 80 t. ASEA baute sie seit Mitte der 1960er für die schwedischen Staatsbahnen Statens Järnvägar. Bei ihrer Einführung waren die mit Thyristorsteuerung ausgestatteten Maschinen internationale Spitzentechnologie und ASEA war einer der weltweit führenden Hersteller dieser Halbleitertechnik. Im Laufe ihrer zwanzigjährigen Bauzeit entwickelte man die 3.600-kW-Loks stetig weiter. Die Höchstgeschwindigkeit wurde je nach Einsatzzweck als Güter- oder als Schnellzuglok von 135 km/h auf bis zu 180 km/h hochgesetzt.

- ▶ **Fein ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Das Spitzenlicht kann vorbildgerecht geschaltet werden**

Reisezugwagen 1. Klasse



SJ

Ep	VI
	303
	40196
	40420



A7

Photomontage

Q3/2020
74515

- ▶ **Fein detaillierte Ausführung mit extra angesetzten Griffstangen**
- ▶ **Passende Lok Rc3, Art. Nr. 70451, 70452, 78452**

Reisezugwagen 2. Klasse



SJ

Ep	VI
	303
	40196
	40420



B7F

Photomontage

Q2/2020
74516
74517

- ▶ **Art. Nr. 74517: geänderte Betriebsnummer**

Elektrische Doppellokomotive IORE *Jubiläumsmodell*



LKAB

Ep	VI
	525
	NEM 652
	R3



Photomontage

Q3/2020		
73458	=	12/4
73459	=	12/4
79459	~	8/4

- ▶ Hohe Zugkraft durch zwei Motoren
- ▶ Feinste Stromabnehmer
- ▶ Ideale Zuglok für die Erzwagen

Sie gilt als eine der stärksten Elektrolokomotiven der Welt: Mit einer Leistung von mehr als 10 Megawatt hat die zwölfachsige, knapp 46 Meter lange IORE-Doppellok von Adtranz (heute Bombardier Transportation) den Bahntransport von schwedischem Eisenerz auf der 536 Kilometer langen Erzbahn von Kiruna nach Lula und Narvik gründlich auf Trab gebracht. Bis 2014 wurden dort insgesamt 17 Maschinen dieses Typs in Dienst gestellt und haben die Transportkosten dank höherer Anhängelast und größerer Geschwindigkeit drastisch reduziert.

4-tlg. Set: Erzwagen „Master-Slave“ *Jubiläumsmodell*



LKAB

Ep	V
	404
	40196



Photomontage

Q3/2020
66079
66080

- ▶ Art. Nr. 66080: geänderte Betriebsnummern
- ▶ Hoch detaillierte Ausführung
- ▶ Ideale Ergänzung Erzwagen mit Schlussbeleuchtung, Art. Nr. 76406



Photo: M. Röseler



Eisenbahn drehkran

EDK 750



Ziemlich früh schon entstanden für den eisenbahninternen Dienst Kranwagen aller Größen und Ausführungen. Vom einfachen, handbetätigten und auf einer drehbaren Platte auf einem Flachwagen aufgebauten Bockkran bis zum starken, dieselektisch angetriebenen Eisenbahn-Drehkran reicht heute die Palette. Früher waren für hohe Leistungen und Lasten Dampfkräne üblich; heute herrschen dieselektische oder dieselhydraulische Antriebe vor. Dampfkräne sind weitgehend „ausgestorben“. Von den Bahnverwaltungen genormte Bauformen oder gar Typenreihen hat es bei Eisenbahnkränen nie gegeben. Dennoch existiert für jedes Land – genauer: für jeden Hersteller – ein charakteristisches Design, an dem sich leicht die Herkunft erkennen lässt.

Unser Vorbild, der vom Maschinenbau Kirow in Leipzig gebaute Eisenbahndrehkran EDK 750, kann, entsprechend abgestützt, Lasten bis 125 Tonnen heben. Selbst der Austausch von Stahlträger-Kastenbrücken gehört zu seinen Aufgaben. Aber auch leichtere Aufgaben wie etwa das Herausnehmen und Wiedereinsetzen von Weichen und Gleisjochen. Dabei können sie meist aufs Ausfahren und Einstellen ihrer Abstützungen verzichten. Der waagrecht gestellte Ausleger ist für das Arbeiten unterhalb der Fahrleitungsanlage und in Tunnels geeignet. Bei der Überführung zum Einsatzort darf der Kran mit einer Geschwindigkeit von bis zu 100 km/h befördert werden.

Digital-Eisenbahndrehkran EDK 750

Edition



ÖBB

Ep	V
	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 Hebewebewegungen 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**
- ▶ **Arbeitslampen am Teleskopausleger schaltbar**
- ▶ **Mit eingebautem Digitaldecoder und schaltbarem Licht- und Soundfunktionen**
- ▶ **Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln**
- ▶ **Neuer Kranschutzwagen**

Q4/2020

73036	=		1/1
79036	~		1/1

Diesellokomotive Rh 2043



ÖBB

Ep	V
	182
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2020		
70711	=	4/1
70712	=	4/1
78712	~	2/1



Photomontage

- ▶ Ausführung im „Valousek“-Design: verkehrsrot mit achatgrauer Bauchbinde
- ▶ Fernlicht schaltbar
- ▶ Passende Lok zum Digitalkran, Art. Nr. 73036, 79036

Zum Fahrzeugpark einer Bahnverwaltung gehört auch eine Reihe Spezialwagen, die für den Unterhalt der Bahnanlagen unerlässlich sind. Oftmals sind es alte Güter- oder Personenwagen, die für ihren neuen Einsatzzweck speziell hergerichtet wurden. Eine Gruppe dieser Sonderfahrzeuge sind die Bauzugwagen. Man findet sie oft als komplette, bunt zusammengestellte Züge in der Nähe von Gleisbaustellen abgestellt. So wenig beachtet diese Fahrzeuge oft werden, so wichtig sind sie dennoch für einen reibungslosen Betrieb auf der Eisenbahn. Nicht zuletzt aus diesem Grund bringen diese Fahrzeuge echte Eisenbahn-Atmosphäre auch auf ihre Modellbahnanlage.

3-tlg. Set: Hilfszug



ÖBB

Ep	V
	527
	40183
	6560



Diho

B4ipüh

Klms

Photomontage

Q3/2020
76050

- ▶ Passende Ergänzung zum Digitalkran, Art. Nr. 73036, 79036

Gedeckter Güterwagen



ÖBB

Ep	IV-V
	161
	40196



Gbs

Photomontage

Q1/2020
76673

- ▶ Im Einsatz als Baustoffwagen
- ▶ Passende Ergänzung zum Hilfszug

Digital-Eisenbahndrehkran EDK 750

Edition



DB

Ep	IV-V
	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**
- ▶ **Neuer vorbildgerechter Kranschutzwagen**

Q4/2020			
73035	=		1/1
79035	~		1/1

Diesellokomotive BR 212



DB

Ep	IV-V
	141
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2020		
52538	=	4/1
52539	=	4/1
58539	~	2/2



Photomontage

Nach dem klassischen Rot erhielten zahlreiche Maschinen der BR 212 ab 1974/75 ein Farbleid in ozeanblau/beige. Nach Stilllegung zahlreicher Nebenbahnen schrumpfte auch das klassische Einsatzgebiet der V 100. Nach wie vor standen vor allem Nahverkehrs- und Übergabezüge auf dem Einsatzprogramm. Einige Maschinen waren im Bauzugdienst anzutreffen.

- Passende Lok zum Digitalkran, Art. Nr. 73035, 79035
- Spitzenlicht digital separat schaltbar



3-tlg. Set: Bauzugwagen



DB

Ep	IV-V
	570
	40196



Photomontage

Q3/2020
67198

- Passende Ergänzung zum Digitalkran, Art. Nr. 73035, 79035

Diesellokomotive Rh 2062



ÖBB

Ep	IV
	92
	R2
	LED



Photo: J. Buckley/Archiv Kuderna

- ▶ **Komplette Neukonstruktion**
- ▶ **Erstmals mit neu entwickelter elektrischer Kupplung für mehr Rangierspaß**
- ▶ **Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen**
- ▶ **Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen sowie Führerstandsbeleuchtung**



CAD-Zeichnungen

Q2/2020				
72001	=		2/1	
78001	~		2/1	

Diesellokomotive T 478.2



ČSD

Ep	IV
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2020		
73122	=	4/1
73123	=	4/1

Die Baureihen T 478.1 und T 478.2 sind diesel-elektrische Universallokomotiven. Dem markanten Äußeren verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen „Bardotka“, benannt nach der französischen Schauspielerin Brigitte Bardot. In den Jahren 1966 bis 1971 entstanden 230 Serienlokomotiven für die ehemalige ČSD im Werk CKD in Prag. Eingesetzt wurden die Lokomotiven vor Personen- und Güterzügen aller Klassen. Sie waren auch in den Grenzbahnhöfen der umliegenden Staaten anzutreffen.

- Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante
- Feine Ätzschilder mit Loknummern T 478.2059 und T 478.2062 beiliegend

Diesellokomotive T 478.3



ČSD

Ep	IV
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020		
72050	=	4/1
72051	=	4/1

Die sogenannte „Taucherbrille“ wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Mit der eigenwilligen Gestaltung der Fensterfront sollten die Sichtverhältnisse für die Lokführer vor allem beim Kuppeln verbessert werden. Zusammen mit den an Bullaugen erinnernden Maschinenraumfenstern ein weiterer Grund für den deutschen Spitznamen „Taucherbrille“.

- Fein detaillierte Ausführung der in grün-grauer Lackierung
- Im Einsatz vor Personen- und Güterzügen bis zu deutschen und österreichischen Grenzbahnhöfen



Für den Regionalverkehr beschafften die Tschechoslowakischen Staatsbahnen zweiachsige Dieseltriebwagen der Reihe M 152.0 (ab 1988: Reihe 810). Im Oktober 1973 wurde der von der Firma Vagonka Tatra in Studénka gebaute Prototyp M 151 0001 auf der Weltausstellung der Eisenbahntechnik in Basel vorgestellt. In sieben Bauserien wurden ab 1975 insgesamt 680 Fahrzeuge für die ČSD gebaut. Dazu passend wurden Beiwagen vom Typ Blm (spätere Bezeichnungen Baafx, Btax, BDtax, Bdtax ...) geliefert, welche in Aufbau und Aussehen den Triebwagen ähnlich sind. Zwei Beiwagen konnten jedem Triebwagen beigegeben werden. Aufgrund der eckigen Aufbauten erhielten die Triebwagen von Eisenbahnfreunden den Spitznamen „Brotbüchse“, aber auch die tschechischen Kosenamen „Orchestron“ oder „Kúfr“ (= „Koffer“).

Der Triebwagen ist eine Leichtbaukonstruktion. Am Ende jedes Wagenkastens befindet sich ein vom Führerstand abgetrennter Einstiegsraum, der auf beiden Seiten pneumatisch schließbare Schiebetüren besitzt. Das Fahrgastabteil ist mit 56 Sitzplätzen in der Anordnung 3+2 mit Mittelgang ausgestattet. Zusätzlich ist Platz für etwa 40 Stehplätze. Der obere Teil der Fenster im Fahrgastraum ist klappbar.

Die Stirnseiten besitzen keine Übergänge. In jedem Endführerstand befinden sich das Fahrerpult mit den Instrumenten zur Steuerung und Kontrolle der Maschinenanlage, das Führerbremsventil, ein Geschwindigkeitsmesser und eine Sicherheitsfahrerschaltung. Große Frontscheiben mit Scheibenheizung, Scheibenwischern und Sonnenschutzblende ermöglichen eine gute Beobachtung der Strecke.

Die Triebwagen erhielten keine Vielfachsteuerung, passende Steuerwagen existieren nicht. Bei mehrteiligen Einheiten muss deshalb jeder Triebwagen mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein. An den Endbahnhöfen müssen die Fahrzeuge stets an die jeweilige Zugspitze umgesetzt werden.

Nach dem 1. Januar 1993, der Teilung der Tschechoslowakei in die Nachfolgestaaten Tschechien und Slowakei, wurden die Fahrzeuge auf die neugegründeten Staatsbahnen ČD und ŽSR aufgeteilt. Heute gehören die Fahrzeuge in Tschechien zur České dráhy (ČD), in der Slowakei zum Bestand des Nachfolge-Unternehmens Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK). Mittlerweile sind einige Triebwagen sowie Beiwagen bei privaten Einstellern in Tschechien und Polen im Einsatz.

Dieseltriebwagen

M 152, ČSD



Photo: J. Kocourek



Dieseltriebwagen Rh M 152.0 mit Beiwagen



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX16*
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Um die nicht mehr zeitgemäßen Triebwagen der Reihe M 131.1 abzulösen beschafften die Tschechoslowakischen Staatsbahnen neue zweiachsige Dieseltriebwagen mit der Reihenbezeichnung M 152.0. Die ab 1975 in Serie abgelieferten Fahrzeuge wurden von einem 155 kW starken Sechszylinder-Reihenmotor angetrieben und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Im Fahrgastabteil standen 56 Sitzplätze zur Verfügung. Die Ursprüngliche ČSD-Farbgebung war rot-creme mit hellgrauem Dach, grauem Rahmen und schwarzem Fahrwerk. Sie waren, mit und ohne Beiwagen, auf allen Nebenbahnen der ehemaligen Tschechoslowakei im Einsatz.

- ▶ **Farbgebung und Beschriftung entsprechend der ersten Lieferserie**
- ▶ **Separat angesetzte Scheibenwischer**
- ▶ **Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze**
- ▶ **Diverse Beleuchtungsfunktionen in Trieb-/Beiwagen und Innenbeleuchtung schaltbar mit DIP-Schalter (in der Analog-Version)**

Q4/2020

70372	=	2/1	
70373	=	2/1	

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

Beiwagen zum Motorwagen M 152.0



ČSD

Ep	IV
	161
	PluX16
	R2
LED	



CAD-Zeichnung

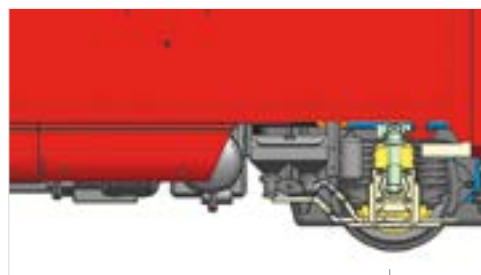
Passend zu den Triebwagen M 152.0 wurden Beiwagen vom Typ Blm geliefert, welche in Aufbau und Aussehen den Triebwagen ähnlich sind. Zwei Beiwagen konnten jedem Triebwagen beigegeben werden. Bei den ČSD wurden diese Beiwagen auch in lokbespannten Reisezügen eingesetzt.

► **Schaltbare Innenbeleuchtung und Schlusslicht mit DIP-Schalter (in der Analogversion)**

► **Ideale Ergänzung zur Art. Nr. 70372, 70373**

Q3/2020

74240



Filigrane Gravuren mit separat angesetzten Teilen



Vorbildgerechte Antennen



Extra angesetzte Seitenspiegel sowie Griffstangen



CAD-Zeichnungen

Diesel lokomotive

V 60^D, DR





Ab 1955 entwickelte die Deutsche Reichsbahn der DDR die dieselhydraulische Lokomotive V 60^D für den mittelschweren Rangierdienst. Diese Maschinen sollten vor allem den wenig rationellen Einsatz der Tenderlok-Baureihen 89, 91 und 92 im Rangierdienst ablösen. Das Lastenheft forderte etwa 650 PS (478 kW) Antriebsleistung, eine Achsfahrmasse von unter 15 t, ein Getriebe mit Rangier- und Streckengang, gute Kurvengängigkeit bis zu einem Bogenradius von 80 m, Einmannbedienung, u.v.m. Für den schweren Rangierdienst sollten sie doppeltraktionsfähig sein.

Aufgrund dieser Vorgaben wurde vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Babelsberg ein vierachsiger Prototyp mit asymmetrisch angeordnetem Führerstand und Antrieb über Blindwelle und Kuppelstange gebaut. Als Motor kam der Zwölfzylinder-Typ 12 KVD 18/21 des VEB Motorenwerk Johannistal zum Einsatz. Die Konstruktion des Nachschaltgetriebes erlaubte die Umschaltung zwischen Rangier- und Streckengang. Die Höchstgeschwindigkeit war im Streckengang mit 60 km/h und im Rangiergang mit 30 km/h, bei entsprechend höherer Zugkraft, festgelegt. 1959 begann die Erprobung der ersten beiden Baumustermaschinen.

Vor der Serienfertigung waren noch einige konstruktive Änderungen notwendig, die in einer weiteren Kleinserie von fünf Maschinen erprobt wurden. Von 1962 bis 1964 wurde die erste Serie mit 163 Lokomotiven von LKM Babelsberg an die DR abgeliefert. Trotz gutem Anklang bei Personal und Werkstatt wurden nach Lieferung der ersten Serie einige Verbesserungen vorgenommen. Der Prototyp der überarbeiteten BR V 60.12 wurde noch von LKM gebaut, die Serienproduktion dann jedoch vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hennigsdorf übernommen.

Nach Umstellung auf EDV-Nummernplan wurden beide V 60-Varianten zur Baureihe 106. Als 1975 die 106 999 geliefert wurde, war dieser Nummernkreis vollständig belegt. Da es eine Baureihe 107 bereits gab, wurden die folgenden Loks als BR 105 bezeichnet. 1982 wurde mit 105 165 die letzte V 60^D an die DR geliefert. Mit insgesamt 2.256 Stück ist die Lok eine der meistgebauten europäischen Regelspurloks.

Der Dienst vor Übergabe- und Nahgüterzügen gehörte neben dem klassischen Rangierdienst zu den bevorzugten Einsatzgebieten der V 60^D. In der Epoche IV gab es noch viele Anschlussgleise die regelmäßig – manche auch mehrmals täglich – mit Güterzügen bedient wurden. Selten, aber doch kam es vor, dass die Maschinen mit ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auch im Reisezugdienst eingesetzt wurden. Nach der Fusion der beiden deutschen Staatsbahnen wurden die Loks zur Baureihe 344 bis 347 umgezeichnet. Im Vergleich mit der West-V-60 schnitt diese aufgrund des geringeren Verbrauchs und bereits eingebauter Funkfernsteuerung besser ab, sodass die Ost-V-60 nach und nach abgestellt wurde.

Diesellokomotive BR V 60.10



DR

Ep	III
	125
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnungen

- ▶ Einmalige Auflage der Ausführung ohne Regenschutzdächer
- ▶ Korrekte Nachbildung aller Details der V 60.10
- ▶ Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden (in der Analogversion)
- ▶ Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung



Dachlüfter- bzw. Kühlerabdeckung im offenen und geschlossenen Zustand montierbar

Q4/2020		
70260	=	4/1
70261	=	4/1
78261	~	4/1

Diesellokomotive BR 106



DR

Ep	IV
	125
	PluX22
	R2
	LED

n:
neu
konstruktion



CAD-Zeichnungen

- ▶ Korrekte Nachbildung aller Details der BR 106
- ▶ Mit Regenschutzdach über den Seitenfenstern
- ▶ Dachlüfter- und Kühlerabdeckungen im offenen und geschlossenen Zustand montierbar
- ▶ Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden (in der Analogversion)
- ▶ Mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung



Q4/2020		
70263	=	4/1
70264	=	4/1
78264	~	4/1

Diesellokomotive V 100 1252



DB

Ep	III
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2020			
70979	=		4/1
70980	=		4/1
78980	~		2/2

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

► **Erstmals als Epoche-III-Ausführung mit PluX22-Schnittstelle**



Diesellokomotive BR 333



DB

Ep	IV
	90
	R2
	LED



Photo: Sammlung R. Scheller

Q3/2020				
72020	=		1/1	
78020	~		1/1	

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

Diesellokomotive 218 218-6



DB

Ep IV

189

PluX16

R2

LED

Q1/2020

73726

=

4/1

73727

=



4/1

79727

~



3/2



Photomontage

Die 1974 von Krupp gelieferte Diesellokomotive 218 218-6 war die erste in ozeanblau/beiger Lackierung dieser Baureihe. Sie wurde der Bundesbahndirektion Nürnberg zugewiesen und von dort dem Bahnbetriebswerk Regensburg zugeteilt. Mit diesem Aussehen war die Lokomotive bis zur Neulackierung in verkehrsrot im Jahr 1987 im Einsatz.

- ▶ **Erstmals mit ozeanblauem Dach**
- ▶ **Typisches Fahrzeug der Epoche IV**
- ▶ **Einsatz vor Güter- und Personenzügen**
- ▶ **Z21-Führerstand verfügbar**



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Diesellokomotive 215 102-5



DB

Ep IV

189

PluX16

R2

LED

Q1/2020

72181 = 4/1

72182 = 4/1

78182 ~ 3/2



Photo: K. Gerke

Die BR 215 war eine Diesellokomotiven-Type der DB und später der Deutschen Bahn AG für den mittelschweren Reise- und Güterzugdienst. Die Baureihe wurde kurzfristig als Variante der Fahrzeug-Familie V 160 beschafft und mit Heizdampferzeugern ausgerüstet. Der Hauptgrund für den Bau der BR 215 lag darin, dass die BR 218 noch nicht die Serienreife erreicht hatte.

- ▶ Ausführung im Auslieferungszustand ohne zusätzlichen Rangierergriff und Puffertritt
- ▶ Ohne UIC-Steckdose
- ▶ Z21-Führerstand verfügbar

3-tlg. Set: Umbauwagen



DB

Ep IV

669

6561

6445



AByg



Byg



BDyg

Photomontage

- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Q1/2020

74184

Umbauwagen 2. Klasse



DB

Ep IV

223

6561

6445



Byg

Photomontage

- ▶ Ergänzungswagen für Nebenbahnzug, Art. Nr. 74184
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Q1/2020

74576



Photo: C. von Natzmer

Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen



DB

Ep	IV
	538
	PluX22
	R2
	LED



Photo: R. Scheller

Der Betrieb mit Akkutriebwagen wurde in Deutschland schon vor dem Ersten Weltkrieg eingeführt. Der 2-teilige Akkutriebwagen der Bauart „Wittfeld“, dessen Akkus in den markanten Vorbauten untergebracht waren, war bis nach dem Zweiten Weltkrieg im Einsatz. Nach 1945 begann die Deutsche Bundesbahn sich wieder mit dieser Antriebsart zu beschäftigen. Als „Limburger Zigarre“ hat der ETA 176 sich einen Namen gemacht, jedoch wurden nur acht Stück davon gebaut. Ab 1953 wurde dann der kostengünstigere ETA 150, der in etwa die gleichen Leistungsmerkmale vorweisen konnte, in großer Stückzahl in Dienst gestellt. Vom ETA 150 (ab 1968 Baureihe 515) wurden bis 1965 insgesamt 232 Einheiten gebaut. Weiters wurden noch 216 Steuerwagen der Bauart ESA 150 (später Baureihe 815) in Betrieb genommen.

- ▶ Freier Durchblick durch den detaillierten Fahrgastraum und den Führerstand
- ▶ Separat angesetzte Steckteile, wie Scheibenwischer, Rangierergriffe unter den Puffern sowie Heizkabel
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle mit separat angesetzten Teilen
- ▶ Mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen

Q3/2020		
72082	=	2/1
72083	=	2/1
78083	~	2/2



2019
Roco
Fotowettbewerb

Diesellokomotive 132 285-8



DR

Ep	IV
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2020		
52498	=	6/2
52499	=	6/2
58499	~	4/2

Ende der 1960er Jahre beschloss der Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe den Bau von Großdieselloks in Rumänien und der UdSSR zu konzentrieren. Auf den Bedarf der DR ausgerichtet, stellte die Lokomotivfabrik Woroschilowgrad 1970 eine längere, schnellere und leistungsfähigere Diesellok als Baureihe 130 vor. 1973 wurde mit dem Serienbau der Maschine begonnen. Durch Änderung der Getriebeübersetzung wurde dann aus der BR 130 eine reine Güterzuglokomotive und als BR 131 in Dienst gestellt. Aus den Erfahrungen mit den Baureihen 130 und 131 wurde die Konstruktion der BR 132 abgeleitet. Die gesamten Rahmen- und Gehäusekonstruktionen wurden überarbeitet, da nur so der Platz für die elektrische Zugheizanlage geschaffen werden konnte. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf maximal 120 km/h festgelegt, die Leistung beträgt 2.200 kW.

- ▶ **Aufwendig per Hand gealtert**
- ▶ **Ideal für den Einsatz vor Personen- und Güterzügen**



Diesellokomotive BR 110



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2020		
70809	=	4/1
70810	=	4/1
78810	~	2/2

Die ursprüngliche Baureihe 110 wurde für den Personen- und Güterzugdienst und als Variante für den Einsatz im Rangierdienst für die DR entwickelt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h bei einer Leistung von 1.000 PS. Damit wurde sie schnell zum „Mädchen für alles“ und schloss die Lücke zwischen der schwächeren BR 106 und der stärkeren BR 118.

- ▶ **Freistehende Griffstangen**
- ▶ **Mit digital schaltbarem Rangierlicht**



Diesellokomotive BR 118



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED

Q4/2020		
73894	=	6/2
73895	=	6/2
79895	~	4/2



Photomontage

- ▶ Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise aus Metall
- ▶ In Sparlack-Ausführung
- ▶ Spitzenlicht kann mit DIP-Schalter ganz oder teilweise abgeschaltet werden (in der Analogversion)



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Diesellokomotive 223 013-4



ALEX

Ep	VI
	221
	NEM 652
	R2

Q2/2020		
71399	≡	4/1
71400	≡	4/1
79400	~	2/2



Photo: B. Hasenfratz

Die „Länderbahn“ ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Verkehrsdienstleistungen im Personennahverkehr in Deutschland und Tschechien anbietet, unter anderem mit der Produktmarke „alex“. Seit 2011 gehört die „Länderbahn“ zur NETINERA Deutschland GmbH.

- ▶ **Feine Dachlüfter mit darunterliegendem Lüfterrad**
- ▶ **Farblich abgesetzte Bremsscheiben**
- ▶ **Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung**
- ▶ **Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen**



Photo: N. Sandner

4-tlg. Set: Reisezugwagen



ALEX

Ep	VI
	1212
	40196
	40420



Avmz



Bm



Bmz



Bmz

Photomontage

Wagenset bestehend aus einem 2. Klasse Abteilwagen, Gattung Avmz, einem 2. Klasse Abteilwagen, Gattung Bm, und zwei 2. Klasse Eurofimawagen, Gattung Bmz

► Eurofima-Wagen erstmals in aktueller Alex-Lackierung

Q4/2020

74092



Diesellokomotive Serie 333



RENFE

Ep	IV
	238
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q2/2020		
73702	=	6/2
73703	=	6/2
79703	~	4/2

In den 1970er Jahren waren die RENFE auf der Suche nach Diesellokomotiven für den schweren Güterzugverkehr. Die Wahl fiel auf schwere sechsachsige Diesellokomotiven der Reihe 333, welche von den Firmen Mascosa, General Motors sowie Nohab und Alstom gebaut wurden. Insgesamt wurden in mehreren Serien rund 90 an die RENFE geliefert. Mittlerweile wurden einige Lokomotiven bereits modernisiert und im Zuge dessen auch äußerlich umgebaut.

- ▶ **Fein detaillierte Ausführung in grün-gelber Lackierung und roter Pufferbohle**
- ▶ **Schienenräumer mit Warnstreifen**

Diesellokomotive Serie 030-DB



SNCF

Ep	III
	106
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2020		
72812	=	3/1
72813	=	3/1

Ende des Zweiten Weltkrieges verblieben 10 Lokomotiven der deutschen Type WR 360 C 14 in Frankreich. Dort wurden sie im Norden des Landes bis 1973 vornehmlich im Vershubdienst verwendet.

- ▶ **Feine freistehende Griffstangen**
- ▶ **Erstmalig als SNCF-Ausführung**

Diesellokomotive Serie Y 8000



SNCF

Ep	IV
	117
	R2
	LED



Photo: O. Constant



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

Die Y 8000 erhielten bei der Indienststellung eine an die BB 63500 angelehnten Anstrich in dominierendem Orange ergänzt durch braun und weiß. In dieser Bemalung haben die meisten von ihnen ihre Karriere durchlaufen mit allen aufeinanderfolgenden Logos der SNCF bis zum aktuellen „Carmillon“. Einige wurden aber auch umlackiert für die entsprechenden Aktivitäten, denen sie zugeteilt wurden: Fret, Infra oder sogar TER.

- ▶ **Erstmals mit neu entwickelter digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß**
- ▶ **Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen**
- ▶ **Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen**

Q3/2020

72009	=		2/1	
78009	~		2/1	

Dieseltriebzug X 2720/XR 7700 *Jubiläumsmodell*



SNCF

Ep	IV
	600
	NEM 652
	R3

Q4/2020		
73006	=	2/1
73007	=	2/1



Photomontage

Die Französische Staatsbahn nahm ab 1955 achtzehn einmotorige Diesellokomotiven X 2720 mit einer Leistung von 825 PS für den Fernverkehr in Betrieb. Die auch als RGP1 bezeichnete Baureihe zählte zu den „Rames à grand parcours“ (RGP). Durch die vereinfachte Bauweise mit nur einem Motor wurde der Bau des zweimotorigen X 2700 eingestellt. Der Designer Paul Arzens war für die Gestaltung des Triebwagens verantwortlich. Der Spitzname „Lézardsverts“ (GrüneEidechsen) stammt von der ursprünglichen Farbgebung in Hellgrün, Creme und Grau. Mittels Übergangstür auf der Heckseite des Steuerwagens konnten zwei Einheiten Heck an Heck gekuppelt werden. Diese Betriebsform war häufig anzutreffen. Nach Verlust der hochwertigen Reisezugdienste wurden die Triebwagen umgebaut und im Regionalverkehr verwendet.

► Einsatz im innerfranzösischen Fernverkehr

Dieseltriebwagen Serie ALn 448/460



FS

Ep	IV
	646
	PluX22
	R3
	LED

Q3/2020		
73176	=	2/1
73177	=	2/1
79177	~	2/1



Die italienischen Staatsbahnen (FS) schafften für den hochwertigen Reisezugverkehr auf Dieselstrecken insgesamt 9 Dieseltriebzüge der Serie ALn 442/448 vom italienischen Hersteller Breda an. Sie waren bis 1972 überwiegend als Ersatz für lokbespannte TEE Züge im Einsatz. In einer eigens eingebauten Bordküche wurden Speisen und Getränke zubereitet, welche den Fahrgästen aufgrund eines fehlenden Restaurant-Bereichs direkt an den Sitzplatz serviert wurden. Nach dem Einsatz als TEE wurden die Züge als Expresszüge, vor allem in Süditalien, eingesetzt. Bei den Fahrgästen waren die ALn vor allem aufgrund des hohen Komforts und einer kurzen Reisezeit – die Triebzüge konnten 140 km/h fahren – sehr beliebt.



Photo: G. Laforgerie



Photomontage

- ▶ Freistehende Griffstangen
- ▶ Aufwendig detaillierter Innenraum sowie Führerstände

- ▶ Erstmals mit Televisor-Logo an der Stirn
- ▶ Erstmals mit Sound und PluX-Schnittstelle

Diesel lokomotive

D.225.6000, FS



Photo: Archivio Fondazione FS Italiane

Diesellokomotive D.225.6000



FS

Ep	III-IV
	92
	R2
	LED

n:
neu
konstruktion



CAD-Zeichnungen



Die Rangierlokomotiven der Gruppe 225 waren normalspurige Dieselloks, die seit 1955 im Rangierbetrieb auf dem gesamten italienischen Netz eingesetzt wurden. Sie wurden in vier Untertypen mit unterschiedlichen Eigenschaften gebaut: D.225.5000, D.225.2100, D.225.7000 mit Stangenantrieb von verschiedenen italienischen Herstellern. D.225.6000 mit Kardantrieb als Lizenznachbau der von den Jenbacher Werken für die ÖBB gebauten Reihe 2062. Die Jenbacher Werke lieferten 1958 zwei Prototypen mit unterschiedlichen Motoren die als 225.6098 (entspricht ÖBB 2060) und 225.6099 in den Lokbestand aufgenommen wurden. Als Lizenzbauten wurden 1960/61 insgesamt 20 Serienloks bei Officina Meccanica della Stranga in Padua und Jenbach Diesel Soc.r.l. in Bozen gefertigt und mit den Betriebsnummern 225.6001 bis 6020 eingereiht. Ein Zweitakt-Dieselmotor mit hydraulischer Kraftübertragung sorgte für den Antrieb der Lokomotive. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 30 km/h im Rangiergang und 50 km/h im Streckengang.

- ▶ **Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß**
- ▶ **Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen**
- ▶ **Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen sowie Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **In ursprünglicher Ausführung mit geradem Kühlergrill**

Q3/2020				
72002	=		2/1	
78002	~		2/1	

Diesellokomotive Serie 200/300



NS

Ep	III-IV
	83
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Q4/2020

72015	=		1/1	
78015	~		1/1	

Die Niederländische Staatsbahn beschaffte die 2-achsigen Verschub-Diesellokomotiven in den Jahren 1934 bis 1951 beim Hersteller Werkspoor, eine Lieferserie auch bei CW Zwolle. Insgesamt wurden 169 Stück in einigen Serien und etwas unterschiedlicher Ausführung gebaut. Aufgrund ihres markanten Auspuff-Geräusches sind sie als „Sikken“ bzw. „Sik“ – Singular für „Ziege“ – zum Begriff bei Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden geworden.

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

Diesellokomotive 2454



NS

Ep	IV-V
	143
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Photomontage

Q4/2020

70789	=		4/1	
70790	=		4/1	
78790	~		2/2	

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

- ▶ Neue Platine mit PluX22-Schnittstelle und Sounddecoder
- ▶ Mit Lichtfunktionen nach niederländischem Vorbild, u. a. mit umgekehrter L-Beleuchtung und roten Blinklichtern
- ▶ Sound-Ausführungen mit ab Werk eingebauter, fernsteuerbarer Digital-Kupplung
- ▶ Erstmals mit vorbildgerechten Soundfunktionen



Diesellokomotive MG2



RŽD

Ep	IV-V
	92
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Q2/2020

72003	=		2/1	
78003	~		2/1	

n:
neu
konstruktion

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

Diesellokomotive M62 1616



SŽD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2020

73800	=		6/2
73801	=		6/2

Gemäß den Regularien innerhalb des Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe wurden von der Sowjetunion unter der Herstellerbezeichnung M62 zahlreiche sechssachsige Güterzuglokomotiven an viele Staaten geliefert. Lieferant war die Lokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ in Lugansk, dass zu den größten Werken in der Sowjetunion gehörte. Die ersten Prototypen erschienen 1964, ab 1965 begann die Serienlieferung. Die Lokomotiven mit einer Leistung von 1470 kW erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Bis 1976 wurden insgesamt 723 Breitspurlokomotiven an die SŽD geliefert.

- ▶ Dachfunkantenne in Ätztechnik
- ▶ Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge



Diesellokomotive 752 070-3



ŽSSK

Ep	VI
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2020		
72968	=	4/1
72969	=	4/1

Die Baureihe 752 ist eine dieselelektrische Universallokomotive. Dem markanten Äußeren verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen „Bardotka“, benannt nach der französischen Schauspielerin Brigitte Bardot. In den Jahren 1966 bis 1971 entstanden 230 Serienlokomotiven für die ehemalige CSD im Werk CKD in Prag. Seit der Teilung der CSD im Jahr 1993 sind auch heute noch einige Lokomotiven bei den ŽSSK aktiv.

- **Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante**

Diesellokomotive T 478.3109



ŽSSK

Ep	VI
	190
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2020		
72052	=	4/1
72053	=	4/1

Die sogenannte „Taucherbrille“ wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Mit der eigenwilligen Gestaltung der Fensterfront sollten die Sichtverhältnisse für die Lokführer vor allem beim Kuppeln verbessert werden. Zusammen mit den an Bullaugen erinnernden Maschinenraumfenstern ein weiterer Grund für den deutschen Spitznamen „Taucherbrille“.

- **„Taucherbrille“ im aktuellen Retro-Design**
- **Im Einsatz vor Personen- und Güterzügen**



Dieseltriebwagen Rh 810 mit Beiwagen



ŽSSK

Ep	V-VI
	322
	PluX16
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Q4/2020			
70382	=	2/1	
70383	=	2/1	

- ▶ Ausführung im „Blonski“-Design
- ▶ Separat angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze
- ▶ Diverse Beleuchtungsfunktionen in Trieb-/Beiwagen und Innenbeleuchtung schaltbar mit DIP-Schalter (in der Analog-Version)

Beiwagen zum Motorwagen Rh 810



ŽSSK

Ep	V-VI
	161
	PluX16
	R2
LED	



CAD-Zeichnung

Die auf dem slowakischen Schienennetz noch eingesetzten Trieb- und Beiwagen sind mittlerweile großteils im aktuellen Blonski-Design unterwegs. Diese Lackierung in rot-weiß-hellgrau ist typisch für die spätere Epoche 5 und aktuelle Epoche 6.

- ▶ Ausführung im „Blonski“-Design
- ▶ Schaltbare Innenbeleuchtung und Schlusslicht mit DIP-Schalter (in der Analogversion)

Q4/2020		
74243	=	

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



Photo: C. Aisa

Königlicher Güterzug



Postzug der Dampfzeit



Regionalexpress der ÖBB



Mit dem Schlammkreidezug über die Alpen



Schweizer Gütertransport



Bundesbahn Güterverkehr



Kombinierter Verkehr



Schnellverkehr der SNCF



Nebenbahnverkehr der DB



DR Güterverkehr



z21 Digitalset: Elektrolokomotive E 52 mit Güterzug

Edition



DRG

Ep II

Inhalt:

- 1 Elektrolokomotive E 52
- 1 gedeckter Güterwagen
- 1 offener Güterwagen mit Holzbeladung
- 1 Klappdeckelwagen
- 1 Rungenwagen mit Torfbeladung
- 1 Kesselwagen
- 1 Güterzuggepäckwagen
- 1 z21, 1 WLAN-Router
- 1 Steckernetzteil
- 1 Z21 wlanMAUS

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung)

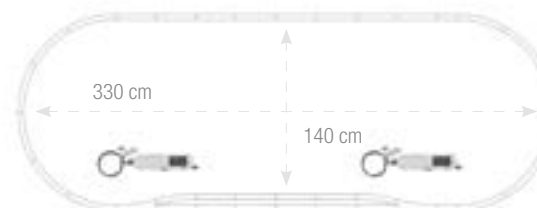
- 12 Gebogene Gleise R5, 18 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W115,
 - 1 Weiche rechts W115, 2 Gebogene Gleise R10, 1 Gerades Gleis G1/2,
 - 1 Anschlussgleis (G1/2), 2 Digital-Weichenantriebe (42624), Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 330 x 140 cm



- ▶ Modell der E 52 erstmals in blaugrauer Farbgebung
- ▶ Digital-Weichenantriebe ohne Zusatzverkabelung mit Z21 wlanMAUS schaltbar
- ▶ Mit klassischem Güterzug der Epoche II
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tausch liegt bei



Photomontage



Q2/2020

51323

z21 start Digitalset: Dampflokomotive BR 057 mit Güterzug *Jubiläumsmodell*



DB

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 057
- 2 gedeckte Güterwagen
- 1 Klappdeckelwagen
- 1 Rungenwagen
- 1 z21 start, 1 Steckernetzteil
- 1 Z21 multiMAUS

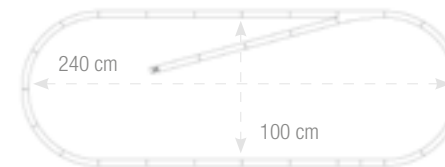
ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 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

- Dem Lokmodell liegen Lokschilder von unterschiedlichen Bahnverwaltungen zur individuellen Gestaltung bei



Photomontage



Q3/2020

51318

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 114 mit Güterzug



DR

Inhalt:

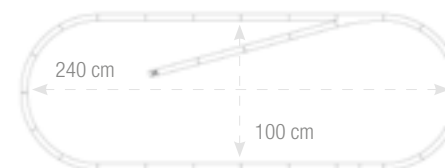
- 1 Diesellokomotive BR 114
- 1 Druckgaskesselwagen
- 1 Teleskophaubenwagen
- 1 vierachsiger offener Güterwagen
- 1 z21 start, 1 Steckernetzteil
- 1 Z21 multiMAUS

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



Q3/2020

51321

Analog Start Set: ICE 2



DB AG

Inhalt:

- 1 Motorisierter Triebkopf
- 1 Bordrestaurant-Zwischenwagen
- 1 Steuerwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

Ep VI

ROCO LINE-Gleisoval (ohne Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 210 x 100 cm



► Längenmaßstab 1:100

Q3/2020

51319



Photomontage

z21 start Digitalset: Diesellokomotive Rh 2048 mit Güterzug



ÖBB

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive Rh 2048
- 1 Teleskophaubenwagen
- 1 Druckgaskesselwagen
- 1 vierachsiger offener Güterwagen
- 1 z21 start, 1 Steckernetzteil
- 1 Z21 multiMAUS

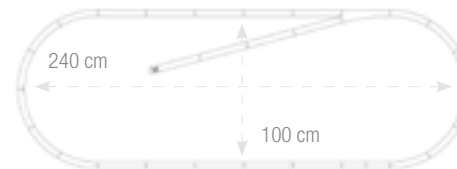
Ep V

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



Q4/2020

51322



Photo: J.-L. Chechelski

4-tlg. Set: Schlierenwagen



Ep	IV
	1088
	40196
	40420



ABp



Bp



Bp



BDp

Photomontage



Das Set besteht aus einem Wagen 1./2. Klasse, zwei Wagen 2. Klasse mit unterschiedlichen Betriebsnummern sowie einem Wagen 2. Klasse mit Gepäckabteil.

- Überarbeitung der Gehäuse, insbesondere des Einstiegsbereichs, Inneneinrichtungen sowie der Steckteile
- Erstmals mit Ausführung des 1./2. Klasse-Wagens

Q4/2020

74130

3-tlg. Set: Spantenwagen

u:
update



ÖBB

Ep	IV
	452
	40183
	40361



BT



BT



BDT

Photomontage

- ▶ Alle Wagen optisch überarbeitet:
mit feinem Bühnengeländer, separat angesteckten Griffstangen
und größenrichtigen Übersetzfenstern

Wagenset bestehend aus zwei Wagen, Gattung BT mit Übersetzfenstern und einem Wagen, Gattung BDT, in blau/beiger Lackierung der Österreichischen Bundesbahnen.

Q1/2020

74094

Nahverkehrswagen 2. Klasse „City-Shuttle“



ÖBB

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bmpz-l

Photomontage

Q2/2020

64708

- ▶ Alle Wagen auf dieser Seite bilden mit der Elektrolokomotive Rh 1142, Art. Nr. 73614, 73615 einen typischen Regionalzug
- ▶ Wagen mit „Pflatsch“ und alten Piktogrammen auf einer Wagenseite, andere Wagenseite mit aktueller Beschriftung und ÖBB-Wortmarke

Nahverkehrswagen 2. Klasse „City-Shuttle“



ÖBB

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bmpz-l

Photomontage

Q2/2020

74410

74411

- ▶ Art. Nr. 74411: geänderte Betriebsnummer

Nahverkehrssteuerwagen 2. Klasse „City-Shuttle“



ÖBB

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bmpz-s

Photomontage

Q2/2020

74412

- ▶ Mit den City-Shuttle-Wagen sowie den Eurofima-Wagen, Art. Nr. 74344–74347, lassen sich vorbildgerechte InterCity-Züge nachbilden



Photo: C. Auerweck

Eurofimawagen 1. Klasse



ÖBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Amz

Photomontage

Q3/2020

74344

► Alle Wagen auf dieser Seite „Upgrading“-Design mit ÖBB-Wortmarke für die Nachbildung eines typischen Eurocity

Eurofimawagen 1./2. Klasse



ÖBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



ABmz

Photomontage

Q3/2020

74345

Eurofimawagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Bmz

Photomontage

Q3/2020

74346

74347

► Art. Nr. 74347: geänderte Betriebsnummer



Photo: R. Auenweck

Eurofimawagen 1. Klasse

start



ÖBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚡	40420



Amz

Photomontage

- ▶ Alle Modelle im Längenmaßstab 1:100
- ▶ Ideal für kleine Radien

Q2/2020 54163

Eurofimawagen 2. Klasse

start



ÖBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚡	40420



Bmz

Photomontage

Q3/2020 54164

Eurofima-Speisewagen

start



ÖBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚡	40420



WRmz

Photomontage

Q2/2020 54165



Photo: R. Auerweck



Photo: D. Häusermann

Doppelstockwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



A

Photo: SBB CFF FFS

Q4/2020 74493

- ▶ Aktuelles Design mit schwarzem Fensterband
- ▶ Alle Wagen mit neuem Faltenbalg

Doppelstockwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



AD

Photo: SBB CFF FFS

Q4/2020 74494

Doppelstockwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



B

Photo: SBB CFF FFS

Q4/2020 74495

74496

- ▶ Art. Nr. 74496: geänderte Betriebsnummer

Doppelstock-Restaurantwagen



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRB

Photo: SBB CFF FFS

Q4/2020 74497

Doppelstock-Steuerwagen



SBB

Ep	VI
	303
	PluX16
	R2
	LED
	40420

Q4/2020 74498



74499



Bt

Photo: SBB CFF FFS

- ▶ Optisches Update mit neuer Griffstange, separat angesetzten Scheibenwischern und neuem, extra angesetzten SBB-Logo
- ▶ Art. Nr. 74499: erstmals in AC-Ausführung ab Werk erhältlich

Eurocity-Abteilwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



Apm

Photomontage

- ▶ Alle Modelle im Längenmaßstab 1:100
- ▶ Ideal für kleine Radien

Q2/2020 54166

Eurocity-Speisewagen



SBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



WRm

Photomontage

Q2/2020 54168

EC-Schnellzugwagen 2. Klasse



CD

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



Bmz

Photomontage

Q3/2020 54170

Eurocity-Abteilwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



Bpm

Photomontage

Q2/2020 54167

EC-Schnellzugwagen 1. Klasse



CD

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



Amz

Photomontage

- ▶ Alle Modelle im Längenmaßstab 1:100
- ▶ Ideal für kleine Radien

Q3/2020 54169

EC-Speisewagen



CD

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⌏	40420



WRmz

Photomontage

Q3/2020 54171

Reisezugwagen 1. Klasse „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



A

Photomontage

Q1/2020

64860

► Ausführung in aktueller Najbrt-Lackierung

Reisezugwagen 1./2. Klasse „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



AB

Photomontage

Q1/2020

64861



Reisezugwagen 2. Klasse „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

Q2/2020

64863

64864

- ▶ Art. 64864: geänderte Betriebsnummer
- ▶ Ausführung in aktueller Najbrt-Lackierung

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



BDsee

Photomontage

Q2/2020

64865

Schlafwagen „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



WLAB

Photomontage

Q1/2020

64862

- ▶ Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Liegewagen „Y/B 70“



CD

Ep	VI
	282
	40196
	40420



Bcee

Photomontage

Q1/2020

64859

- ▶ Einsatz vor begleiteten Güterzügen und Sonderzügen

Personenwagen 1./2. Klasse



DB

Ep	III
	160
	40181
	40196
	40361



AB3i

Photomontage

Q4/2020

64995

► Epoche-III-Ausführung ohne Dachlüfter

Personenwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	160
	40181
	40196
	40361



B3i

Photomontage

Q4/2020

64993

64994

► Art. Nr. 64994: Geänderte Betriebsnummer

Gepäckwagen



DB

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Dms 905

Photomontage

Q3/2020

74166

► Mit vielen angesetzten Teilen in feiner Ausführung
► Ausführung mit blauem Längsträger

► Version für 200 km/h
► Zur Ergänzung von Schnellzügen der Epoche IV



Photo: M. Morkowsky

2019
3
Roco
Fotowettbewerb

Schnellzugwagen 1. Klasse „Halberstädter“



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Ame

Photomontage

Q3/2020

74815

74816

Als Neuheit im internationalen Reiseverkehr der Deutschen Reichsbahn der DDR wurde zum Fahrplanwechsel im Mai 1986 die neue Zugattung IEx – InterExpress-Zug – eingeführt. Ziel waren die Hauptstädte der sozialistischen Bruderstaaten. In diesen Zügen war immer das modernste Wagenmaterial der beteiligten Bahnverwaltungen im Einsatz. Das aktuellste Wagenmaterial dieser Zeit waren die in Bautzen gefertigten Komfort-Großraumwagen mit Klimaanlage und Schwenkschiebetüren. Um das Erscheinungsbild solcher Züge zu vereinheitlichen wurden einige „Halberstädter“-Reisezugwagen im gleichen Farbkonzept lackiert und als Verstärkungswagen eingesetzt.

- ▶ Freistehende Griffstangen
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle
- ▶ Zurüstbare Pufferbohle
- ▶ Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung
- ▶ Art. Nr. 74816: geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse „Halberstädter“



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bmee

Photomontage

Q3/2020

74817

- ▶ Ausführung als DR-Prototyp-Wagen

Schnellzugwagen 1. Klasse „Y/B 70“



DR

Ep	IV-V
	282
	40196
	40420



Ame

Photomontage

Q3/2020

74818

- ▶ In attraktiver Interregio-Lackierung

IC-Abteilwagen 1. Klasse



DB AG

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Avmz

Photomontage

Q4/2020

► Vorbildgerechte Umsetzung aller Details

74670

2-tlg. Set: IC-Wagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bvmz



Bvmz

Photomontage

Q4/2020

74089

IC-Abteilwagen 1./2. Klasse



DB AG

Ep	VI
	303
	40196
	40420



ABvmz

Photomontage

Q4/2020

74671

Aufgrund der Notwendigkeit von ICE-Ersatzzügen herrschte bei der Geschäftssparte DB Fernverkehr ein Mangel an Wagen der zweiten Klasse. Zugleich kam es zu einem Überbestand an Wagen der ersten Klasse. Deshalb wurden einige Wagen aus dem Bestand deklassiert und fortan in normalen Intercity Zügen als so genannte Verstärkerwagen eingesetzt. Aufgrund des Komforts erfreuen sich diese Wagen größerer Beliebtheit bei den Kunden. Mit den deklassierten Wagen lassen sich bestehende Züge hervorragend ergänzen bzw. auch Ersatzzüge, nur aus diesen Wagen bestehend, perfekt nachbilden.

IC-Abteilwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
⇄	303
⌏	40196
⚙	40420



Bwmz

Photomontage

Q4/2020 74672

► Vorbildgerechte Umsetzung aller Details

IC-Großraumwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
⇄	303
⌏	40196
⚙	40420



Bpwmz 125

Photomontage

Q4/2020 74673

► Vorbildgerechte Inneneinrichtung

IC-Abteilwagen 1. Klasse



DB AG

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚙	40420



Avmz

Photomontage



Q2/2020 54160

► Alle Modelle im Längenmaßstab 1:100
► Ideal für kleine Radien

IC-Großraumwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚙	40420



Bpmz

Photomontage



Q2/2020 54161

IC-Speisewagen



DB AG

Ep	VI
⇄	264
⌏	40196
⚙	40420



WRmh

Photomontage



Q2/2020 54162



Photo: R. Auerweck

Corail-Großraumwagen 1. Klasse



SNCF

Ep	VI
	303
	40183
	40420



A10tu

Photomontage

Q1/2020

74542

- ▶ Modell optisch überarbeitet
- ▶ Fein detailliertes Modell in Carmillon-Lackierung

Corail-Großraumwagen 2. Klasse



SNCF

Ep	VI
	303
	40183
	40420



B11tu

Photomontage

Q1/2020

74543

74544

- ▶ Ideale Ergänzung zur BB 22000, Art. Nr. 73879, 73880
- ▶ Art. Nr. 74544: geänderte Betriebsnummer



Photo: H. Radulescu

Schnellzugwagen 1. Klasse „UIC-Y“



SNCF

Ep	IV
	282
	40196
	40360



A9

Photomontage

Q4/2020

74355

- ▶ Passende Ergänzung Elektrolokomotive BB 9200, Art. Nr. 73048, 73049
- ▶ Seit langer Zeit wieder im Programm

Schnellzugwagen 2. Klasse „UIC-Y“



SNCF

Ep	IV
	282
	40196
	40360



B10

Photomontage

Q4/2020

74356

74357

- ▶ Art. Nr. 74357: geänderte Betriebsnummer

Speisewagen „UIC-Y“



SNCF

Ep	IV
	282
	40196
	40360



Vru

Photomontage

Q4/2020

74358

Gepäckwagen „UIC-Y“



SNCF

Ep	IV
	230
	40196
	40360



Dd4s

Photomontage

Q4/2020

74359

- ▶ Modell mit freistehenden Trittstufen an den Gepäckraumtüren

Reisezugwagen 2. Klasse



MÁV

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bpree

Photomontage

Q2/2020

64658

64659

- ▶ Art. Nr. 64659: geänderte Betriebsnummer
- ▶ Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive Rh 470, Art. Nr. 73522, 73524

Steuerwagen 2. Klasse



MÁV

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bpmbdfee

Photo: A. Németh

Q2/2020

64664

- ▶ Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive Rh 470, Art. Nr. 73522, 73524



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Schnellzugwagen 1. Klasse „Plan D“



NS

Ep	III
	258
	40196
	40360



A8

Photomontage

Q3/2020

74428

► Ausführung in blauer Lackierung ohne NS-Logo

Schnellzugwagen 2. Klasse „Plan D“



NS

Ep	III
	258
	40196
	40360



B9

Photomontage

Q3/2020

74429

74430

► Art. Nr. 74430: geänderte Betriebsnummer

Speise-/Gepäckwagen „Plan D“



NS

Ep	III
	258
	40196
	40360



RD

Photomontage

Q3/2020

74431

Reisezugwagen



NS

Ep	III
	228
	40196
	40360



B

Photomontage

Q1/2021

74419

► Seit langem wieder im Roco-Programm
► Ideale Ergänzung zu den Plan D-Wagen

Speisewagen



PKP



WRdmnu

Photo: A. Etmanowicz

Ep	IV
	303
	40196
	40420

- ▶ Mit vorbildgerechten Stirnfronten und Einstiegsbereich des Typs Bautzen; vorbildgerechtes Dach
- ▶ Freistehende Griffstangen
- ▶ Zurüstbare Pufferbohle
- ▶ Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung

Q2/2020

74811

IC-Schnellzugwagen 1. Klasse



PKP IC



A9mnouz

Photomontage

Ep	VI
	264
	40196
	40420

Q3/2020

54172

- ▶ Alle Modelle im Längenmaßstab 1:100
- ▶ Ideal für kleine Radien

IC-Schnellzugwagen 2. Klasse



PKP IC



B10mnopuz

Photomontage

Ep	VI
	264
	40196
	40420

Q3/2020

54173

IC-Speisewagen



PKP IC



WRmnouz

Photomontage

Ep	VI
	264
	40196
	40420

Q3/2020

54174





Photo: R. Auerweck

Kombinierter Verkehr



Angesichts der wachsenden Verkehrsströme in Europa, insbesondere auf der Straße, wurden schon frühzeitig Maßnahmen ergriffen, um umweltfreundliche Verkehrsarten wie den kombinierten Verkehr (KV) zu steigern. Dabei wird nicht das eigentliche Transportgut umgeladen, sondern es sind die Transportbehälter, die während der Transportkette das Transportmittel wechseln: Zwischen Lkw, Bahn und Schiff.

Der Containerumschlag auf Flachwagen ist der häufigste Fall des Kombinierten Verkehrs. Die sogenannten (Doppel-)Taschenwagen, auf denen sowohl Container als auch Auflieger verladen werden können, sind für den KV ebenfalls unverzichtbar. Dafür sind an den Häfen und im Hinterland Knotenbahnhöfe mit Verladeanlagen eingerichtet.

Zum Schienentransport von gesamten Lkw wurde die Rollende Landstraße entwickelt. Zur Verladung fahren die Transporter eigenständig auf den Zug. Die Lkw-Fahrer verbringen die Reisezeit im mitgeführten RoLa-Begleitwagen.

Der Austausch und das Rangieren von einzelnen Wagen in Bahnhöfen ist zu zeitaufwendig und wird daher immer weniger angewendet. Der Einzelwagenverkehr setzt auch spezielle Wagons zur Vermeidung von Rangierstößen voraus, damit Ladungsschäden vermieden werden.

Die Schweizer Gesellschaft Hupac entwickelte in den 1990er Jahren das Konzept von Shuttle-Zügen. Sie sind eine besondere Variante von Ganzzügen die mit einer festen Wagonzusammenstellung verkehren. Mittlerweile wenden auch zahlreiche andere Operateure diese Transportart auf den verschiedenen Eisenbahnmagistralen Europas an.

In Europa ist das Schienennetz so engmaschig ausgebaut, dass die meisten Gebiete durch die Eisenbahn erschlossen sind. Die Hauptkorridore für den kombinierten Verkehr über die Alpen sind die Gotthardlinie und die Lötschberg-Simplon-Route in der Schweiz sowie die Brennerachse in Österreich. Auch über die Tauernbahn und den Schoberpass sind zahlreiche KV-Züge zu beobachten. Deren Ziel sind die Adriaahäfen. Seit dem Beitritt der osteuropäischen Länder zur EU spielen auch die Ost-West-Achsen eine wichtige Rolle. Diese verteilen die KV-Ladungen von den Nordseehäfen nach Mittel- und Osteuropa.

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2020

76438

► Alle T2000 und T3 mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2020

76426

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q1/2020

76435

► LKW-Auflieger mit verschiedenen Motiven auf den Laderaumtüren

Container-Doppeltragwagen



KOMBIWAGGON

Ep	IV-V
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2020

76633



Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2020

76431

Taschenwagen T3

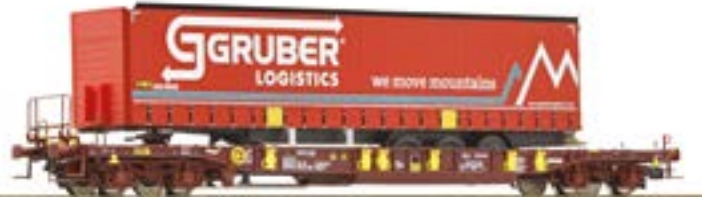


AAE

Ep	V-VI
----	------

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q3/2020

76231

Taschenwagen T3



AAE

Ep	V-VI
----	------

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q2/2020

76227

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
----	----

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q3/2020

76229

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
----	----

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q2/2020

76226

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
----	----

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q3/2020

76230

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
----	----

⇄	211
---	-----

⌂	40179
---	-------



Sdgmns 33

Photomontage

Q4/2020

76228



Photo: P. Spoor

Bei praktisch allen europäischen Bahnverwaltungen sind die 2-achsigen Schiebewandwagen der Gattung Hbbi(l)ns(s) zurzeit Standardwagen. Der Wagen ist bestens geeignet für den Transport von witterungsempfindlichen, großvolumigen und palettierten Ladegütern.

Unter der Typenbezeichnung Hbbillns bzw. Hbbins (ohne Zwischenwände für den Transportschutz) wurden verschiedene Bauarten hergestellt. Im Vergleich zu unseren bisherigen Schiebewandwagen-Modellen ist das Fehlen des schmalen Überdaches am Scheitel das charakteristischste Unterscheidungsmerkmal für diesen Wagentyp. Auch die U-förmigen Entriegelungshebel an den Stirnseiten sind typisch. Das Vorbild unseres Modells wurde erstmals von der Wagonbaufirma in Niesky/Sachsen für die Ahaus Alstätter Eisenbahn AG (AAE) gebaut und ist u. a. bei ÖBB, SBB, AAE, BDZ, CD und GySEV im Wagenbestand.

Die Bauweise gestattet einen schnellen und wirtschaftlichen Umschlag sowie die Sicherung eines ausreichenden Ladungsschutzes. Das Fahrzeug garantiert mit seinem Schiebewandsystem eine optimale Zugänglichkeit der Ladefläche von jeder Seite mit Gabelstaplern, Hubwagen, usw. Auch die Be- und Entladung von oben mittels Kran ist möglich. Kennzeichnend sind eine große Ladebreite und Ladehöhe durch optimale Ausnutzung des UIC-Begrenzungsprofils. Auf der Ladefläche ist Platz für bis zu 44 Euro-Paletten. Die Wagons der Gattung Hbbillns sind mit bis zu sechs Trennwänden ausgerüstet. Diese dienen der zusätzlichen Sicherung der Ladung gegen Verschieben in Wagenlängsrichtung. Der Wagen schützt gegen Witterungseinflüsse, besitzt jedoch keine Lüftung oder Temperaturregelung. Das Fahrzeug ist auf dem Streckennetz der RIV-Bahnverwaltungen freizügig einsetzbar.

Schiebewand wagen

Hbbillns

Schiebewandwagen



ÖBB

Ep	V
	178
	40196



Hbbllns

Photo: C. Ochsner

Q4/2020

77487

Gilt für alle Wagen auf dieser Doppelseite:

- ▶ **Fein detaillierte Stirn- und Seitenwände**
- ▶ **Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt**
- ▶ **Vorbildgerechtes Fahrgestell**

Schiebewandwagen



SBB CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbllns

Photo: C. Ochsner

Q4/2020

77488



Schiebewandwagen



CD CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbllns

Photo: P. Vgenopoulos

Q4/2020

77486

Bei praktisch allen europäischen Bahnverwaltungen sind die 2-achsigen Schiebewandwagen der Gattung Hbbi(II)ns(s) zurzeit Standardwagen. Der Wagen ist bestens geeignet für den Transport von witterungsempfindlichen, großvolumigen und palettierten Ladegütern.

Schiebewandwagen



AAE

Ep	V
	178
	40196



Hbbillns

Photo: P. Vgenopoulos

n:
neu
konstruktion

Q4/2020

77485

Schiebewandwagen



ŽSSK

Ep	V-VI
	178
	40196



Hbbillns

Photo: P. Spoor

Q4/2020

77494



2-tlg. Set: Offene Güterwagen



K.K.St.B.

Ep	I
	174
	137185



Photomontage

Q4/2020

76048

- ▶ Mit Speichenrädern
- ▶ Bordwände sind gleich hoch, jedoch mit unterschiedlicher Bretteranzahl

4-tlg. Set: Erzwagen



ÖBB

Ep	III-IV
	456
	40183



Fad

Photomontage

Q1/2020

76063

- ▶ Mit Erzbeladung
- ▶ Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive Rh 86, Art. Nr. 73024, 73025, 79025 und zur Rh 52, Art. Nr. 72228, 72229, 78229

Fahrerschubwagen



ÖBB

U:
update

Ep	IV-V
	137
	PluX16
	LED



Dgho

Photomontage

Q2/2020

74487

- ▶ Erstmals mit PluX16-Schnittstelle
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Mit feinen Metallgriffstangen

3-tlg. Set: Knickkesselwagen



ATIR-RAIL

Ep	VI
	471
	40196



Zacns

Photomontage

Q3/2020

67149

- ▶ Durchbrochen dargestellte Tritte und Laufgitter
- ▶ Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- ▶ Perfekte Ergänzung zum SETG-Vectron, Art. Nr. 73951, 73952, 79952

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



ÖBB

Ep	VI
	543
	40196



Photomontage

Eanos



Photomontage

Q2/2020

76082

- ▶ Ideal für Ganzzüge
- ▶ Mit Schrottbeladung

Schwenkdachwagen



SBB

Ep	V
	111
	40196

Q1/2020

76583



Tds

Photomontage

► **Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer**



Kesselwagen



SBB

Ep	VI
	102
	40183

Q3/2020

76960



Photomontage

► **In fiktivem Design mit dem Avia-Maskottchen**

Rungenwagen



SBB

Ep	VI
	229
	40196

Q1/2020

76574



Rs

Photomontage

► **Neue Betriebsnummer**

Doppel-Schiebewandwageneinheit



SBB

Ep	VI
	336
	40196

Q2/2020

76152



Hilrs

Photomontage

- **Modell aufwendig von Hand gealtert**
- **Ausführung mit gerippten Schiebewänden**
- **Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden**

Offener Güterwagen



SBB

Ep	VI
	115
	40196



Es

Photomontage

Q3/2020

56284

Postgüterwagen



SBB

Ep	VI
	168
	40196



Z2

Photomontage

Q4/2020

67187

- ▶ Mit vielen separat angesetzten Details
- ▶ Trittstufen sind in feiner Struktur, durchbrochen dargestellt
- ▶ Griffstangen freistehend und filigran ausgeführt

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



ECCO RAIL

Ep	VI
	322
	40183



Eaos

Photomontage

Q2/2020

76731

- ▶ Freistehende Griffstangen

Rungenwagen



WASCOSA

Ep	VI
	229
	40183



Res

Photomontage

Q3/2020

76984

- ▶ Im Bauzugverkehr sowie für unempfindliche Güter im Einsatz

8-tlg. Set: Güterwagen

start



ČSD

Ep	III
	882
	40196



Photomontage

Q1/2020
44001

► Neue Betriebsnummern



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

Chemiekesselwagen



DRG

Ep	II
	101
	6560



Photomontage

Q1/2020

76606

- ▶ Mit Bremserhaus
- ▶ Ausführung mit genietetem Kessel
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei



Rungenwagen



DRG

Ep	II
	140
	40196



R Stuttgart

Photomontage

Q3/2020

76869

- ▶ Mit Bremserhaus und filigranem Sprengwerk

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	III
	104
	40183



Gmhs 30

Photomontage

Q1/2020

76320

Autotransportwagen



DB

Ep	IV
	275
	40184



Laes 543

Photomontage

Q2/2020

76458

- ▶ Beladen mit VW 1500
- ▶ Automodelle bedruckt

Autotransportwagen



DB

Ep	IV
	275
	40184



Laes 543

Photomontage

Q2/2020

76459

- ▶ Beladen mit VW 1600 TL
- ▶ Automodelle bedruckt



Photo: R. Krauss, Slg. Stefan Carstens

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	III
----	-----

⇄	206
---	-----

⌂	40196
---	-------



GGths 43

Photomontage

Q1/2020

76552

Kesselwagen „Danzas“



DB

Ep	IV
----	----

⇄	102
---	-----

⌂	40183
---	-------



Photomontage

Q3/2020

76780

4-tlg. Set: Selbstentladewagen



DB

Ep	III
----	-----

⇄	528
---	-----

⌂	40183
---	-------



KKt 57

Photomontage

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q2/2020

67083

Schwerlastwagen



DB

Ep	IV
----	----

⇄	124
---	-----

⌂	40196
---	-------



Rlmp 700

Photomontage

► Neue Betriebsnummer

Q1/2020

46380

Kesselwagen



VTG

Ep	IV
----	----

	102
--	-----

	40183
--	-------



Photomontage

Q1/2020

76511

► Mit filigranen Leitern und Bühnengeländern



Photo: F. Willke/Sammlung S. Carstens



Photo: P. Driesch/Sammlung S. Carstens

Kesselwagen



DB

Ep	IV
----	----

	102
--	-----

	40196
--	-------



Photomontage

Q3/2020

76618

► Mit verchromtem Kessel
► Für den Transport von Lösungsmitteln

3-tlg. Set: Kesselwagen



EVA

Ep	IV
----	----

	498
--	-----

	40196
--	-------



Photomontage

Q3/2020

76052

Gedeckter Güterwagen

start



DR

Ep	IV
----	----

≡ ≡	206
-----	-----

⌋ ⌋	40196
-----	-------



Hacgrs-v

Photomontage

Q1/2020

76553

2-tlg. Set: Klappdeckelwagen



DR

Ep	III
----	-----

≡ ≡	177
-----	-----

⌋ ⌋	6560
-----	------



K

Photomontage

Q3/2020

76306

- ▶ Je ein Wagen mit kurzem und langem Achsstand
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

2-tlg. Set: Selbstentladewagen



DR

Ep	IV
----	----

≡ ≡	438
-----	-----

⌋ ⌋	40196
-----	-------



Facs



Photomontage

Q4/2020

67088

Flachwagen



DR

Ep	III
----	-----

≡ ≡	113
-----	-----

⌋ ⌋	6560
-----	------



X

Photomontage

Q3/2020

76305

- ▶ Modell vorbildgetreu lackiert und beschriftet
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Säuretopfwagen



DR

Ep	IV
----	----

≡ ≡	101
-----	-----

⌋ ⌋	6560
-----	------



Zik

Photomontage

Q4/2020

76307

- ▶ Mit Bremserbühne
- ▶ FLEISCHMANN PROFI-Kupplung zum Tauschen liegt bei

Selbstentladewagen



DR

Ep	IV
	111
	40196



Eds-u

Photomontage

Q4/2020

► Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer

76576

Containertragwagen



DB/DR

Ep	IV-V
	171
	40196



Lgjs 598

Q1/2020

► DB-Wagen beladen mit zwei 20'-Containern der DR

76787

Schwenkungenwagen



DR

Ep	IV
	160
	40196



Ks

Photomontage

Q4/2020

76998



2-tlg. Set: Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V-VI
	438
	40196



Tads

Photomontage

Q2/2020

67142

► Mit vielen separat angesetzten Steckteilen

2-tlg. Set: Selbstentladewagen



DB AG

Ep	VI
	438
	40196



Facs

Photomontage

Q4/2020

67087

► Wagen in verkehrsroter Lackierung

Schwenkdachwagen



DB SCHENKER

Ep	VI
	250
	40196



Tadgs 959

Photomontage

Q1/2020

76414

► Fein detailliertes Modell mit vielen Steckteilen
► Für nässeempfindliche Schüttgüter, wie z. B. Getreide

Selbstentladewagen



DB SCHENKER

Ep	VI
	138
	40196



Fad

Photomontage

Q4/2020

56339

► Ganzzugwagen



12-tlg. Display: Selbstentladewagen



DB AG

Ep	V-VI
	1728
	40183



Fals 183

Photomontage

Q4/2020

75894

- ▶ Mit authentischer Echkohlebeladung
- ▶ Je zwei Wagen mit identischer Betriebsnummer
- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Offener Güterwagen



DB AG

Ep	V-VI
	181
	40196

Q1/2020

76940



Eanos-x

Photomontage

- ▶ Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- ▶ Fein detailliert und bedruckt

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DB AG

Ep	VI
	362
	40196

Q2/2020

76726



Eanos-x

Photomontage



Photomontage

- ▶ Mit Schrottbladung
- ▶ Zum Transport von witterungsunempfindlichen Gütern

2-tlg. Set: Schwerlastwagen



BW

Ep	VI
⇄	374
⌋⌋	40196



Salmms

Photomontage

Q3/2020

76074

Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	219
⌋⌋	40196



Tads

Photomontage

Q4/2020

76403

▶ Mit Logo „YARA“

Knickkesselwagen



GATX

Ep	VI
⇄	157
⌋⌋	40196



Zaes

Photomontage

Q3/2020

76541

- ▶ Mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine durchbrochene Trittstufen sowie Trittleche

Knickkesselwagen



ERMEWA

Ep	VI
⇄	157
⌋⌋	40196



Zaes

Photomontage

Q1/2020

76542

- ▶ Mit vielen feinen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Feine durchbrochene Trittstufen sowie Trittleche

2-tlg. Set: Autotransportwagen



ARS
ALTMANN

Ep	VI
	630



Hccrs

Photomontage

Q1/2020

76408

- ▶ Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen Steckteilen

Schiebeplanenwagen



ERR

Ep	VI
	229
	40196



Rilnss

Photomontage

Q3/2020

76476

- ▶ Zum Transport von witterungsempfindlichen Gütern

Schiebeplanenwagen



AAE

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q1/2020

76442

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



GATX

Ep	VI
	276
	40196



Shimmns

Photomontage

Q3/2020

76055

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



CAPTRAIN

Ep	VI
≡	414
≡	40196



Shimms



Photomontage

Q3/2020

76054

► Ein Wagen mit aufwendiger Werbebedruckung

Rungenwagen



DSB

Ep	III
≡	162
≡	40196



Ks

Photomontage

Q2/2020

76846

► Modell mit Bremserbühne

Gedeckter Güterwagen



SNCF

Ep	III
≡	104
≡	40183



K

Photomontage

Q2/2020

76321

► Zum Transport von witterungsempfindlichen Gütern

Offener Güterwagen



SNCF

Ep	IV
≡	160
≡	40183



Fas

Photomontage

Q4/2020

66995

Teleskophaubenwagen



SNCF

Ep	IV-V
≡	138
≡	40196



Shimms

Photomontage

Q4/2020

67539

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



HZ CARGO

Ep	VI
≡≡	543
⌏⌏	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2020

76091

Gedeckter Güterwagen



FS

Ep	IV
≡≡	249
⌏⌏	40183



Gabs

Photomontage

Q1/2020

76496

► In Ursprungsausführung

Doppelwippenwagen



FS

Ep	IV
≡≡	366
⌏⌏	40184



Saadss

Photomontage

Q4/2020

76756

Offener Güterwagen



FS

Ep	V
≡≡	161
⌏⌏	40183



Ealos

Photomontage

Q3/2020

76356

► Zum Transport von witterungsunempfindlichen Gütern

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



FS

Ep	V
≡≡	276
⌏⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2020

76047

► Zum Transport von Stahlcoils

Schwenkdachwagen



FS

Ep	VI
≡≡	250
⌏⌏	40196



Tadgns

Photomontage

Q3/2020

76407

► Erstmals mit Epoche-VI-Beschriftung

6-tlg. Display: Offene Güterwagen



FS

Ep	VI
	1086
	40196



Eanos

Photomontage

Q2/2020

75973

- ▶ Aufwendig per Hand gealtert
- ▶ Ideal zur Bildung von Ganzzügen
- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Schiebewandwagen



FS

Ep	V-VI
	230
	40196



Habfis

Photomontage

Q1/2020

76717

Kühlwagen



NS

Ep	III-IV
	135
	40183



Ics

Photomontage

Q2/2020

76713

▶ Aufwendig bedrucktes Modell

Postwagen



NS

Ep	IV
	161
	40196



Hbis

Photomontage

Q3/2020

76550

3-tlg. Set: Offene Güterwagen

NS	
Ep	IV
⇄	309
⌏	40196



GTOV

Photomontage

Q1/2020

76062

2-tlg. Set: Schiebeflächenwagen

ON RAIL	
Ep	VI
⇄	276
⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q3/2020

76049

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Gedeckter Güterwagen



PKP	
Ep	III
⇄	206
⌏	40196



KKwho5

Photomontage

Q4/2020

76554

Schwenkrungenwagen

PKP	
Ep	IV-V
⇄	160
⌏	40196



Ks

Photomontage

Q2/2020

76689

► Mit umlegbaren und abnehmbaren Rungen

Rungenwagen

PKP CARGO	
Ep	VI
⇄	229
⌏	40183



Res

Photomontage

- Beladen mit Drahtrollen
- Mit beweglichen Drehungen
- Seitliche Ladebordwände abnehmbar

Q1/2020

76590

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP CARGO

Ep	VI
----	----

	432
--	-----

	40183
--	-------



Falns

Photomontage

Q4/2020

76046

- ▶ Mit authentischer Echkohlebeladung
- ▶ Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Offener Güterwagen



SJ

Ep	IV
----	----

	161
--	-----

	40183
--	-------



Eaos

Photomontage

Q2/2020

76908

- ▶ Zum Transport von Schüttgütern und Schrott

Gedeckter Güterwagen



ŽSSK

Ep	VI
----	----

	165
--	-----

	40196
--	-------



Gbs

Photomontage

Q4/2020

76660

- ▶ Ausführung mit Bremserbühne

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



CHEM TRANS LOGISTIC

Ep	VI
----	----

	322
--	-----

	40183
--	-------



Eaos

Photomontage

Q1/2020

76086

- ▶ Beladen mit Echkohle



Schmal spurbahnen



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariázellerbahn Modell

So wie ein großer Fluss seinen Ursprung in vielen kleinen Wasserläufen hat, so entstehen die wichtigen Verkehrsströme auf den Hauptbahnen aus vielen kleinen Zubringern. Die Schmalspurbahn ist durch ihre Anpassungsfähigkeit und Anpruchslosigkeit ein Teil dieses Systems. Die schmale Trasse passt sich den von der Natur vorgegebenen Wegen geschickt an und kann sich durch die engsten Täler schlängeln.

Als die wichtigsten Eisenbahnstrecken im Wesentlichen ausgebaut waren und der Vorteil der erschlossenen Wirtschaftsgebiete sichtbar wurde, zeigte sich ein Zurückbleiben abgelegener Landstriche. Die Forderung für den Anschluss an die große, weite Welt wurde immer lauter. Der Bau von Schmalspurbahnen bot sich als Ausweg an.

Durch den weitgehenden Verzicht auf kostspielige Kunstbauten und Tunnels wurde der Streckenbau erschwinglich. Zudem war die Anschaffung der kleineren und einfacher aufgebauten Fahrzeuge nur halb so teuer, wie die einer normalspurigen Bahnlinie. Viele Bahnstrecken in abseits gelegene Gebiete wären ohne diese Möglichkeit gar nicht gebaut worden. Die so erschlossenen Regionen erhielten damit Anbindung an die industrielle Entwicklung.

Dampflokomotive 399.02



ÖBB

Ep	IV
	134
	PluX16
	261 mm



Photo: Sammlung W. Brutzer

Q3/2020

33276	=	4/1
33277	=	4/1

Für die Mariazellerbahn-Bergstrecke wurden Anfang des 20. Jahrhunderts leistungsfähige Schmalspur-Stütztenderlokomotiven der Reihe Mh beschafft. Das hohe Fahrgastaufkommen führte schon nach wenigen Jahren zur Elektrifizierung der Strecke nach Mariazell und Gusswerk, so dass die Dampflokomotiven ab 1911 nur mehr auf der nicht elektrifizierten Seitenstrecke der Mariazellerbahn von Ober-Grafendorf nach Gresten, der so genannten „Krumpe“, eingesetzt wurden. In der Folge fanden die Mh, die 1953 von den ÖBB auf die Reihe 399 umgezeichnet worden waren, auch auf anderen österreichischen Schmalspurbahnen Verwendung. Ab etwa 1970 konzentrierte sich der Bestand der Reihe 399 dann im Waldviertel, wo sie bis in die 1980er-Jahre hinein einen Großteil des Verkehrs bewältigten.

► Vorbildgerechte Umsetzung im Betriebszustand der 1980er Jahre



Diesellokomotive 2095.07

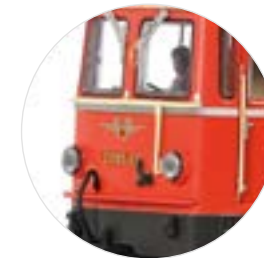


ÖBB

Ep	IV
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage



Nach einer Kollision auf der Bregenzerwaldbahn im Januar 1982 wurde die 2095.07 schwer beschädigt. Bei der Reparatur wurde auf der beschädigten Seite 2 der ÖBB-Pflicht- und Klebeziffern angebracht, während die Seite 1 noch das Flügelrad und die Nummerntafel behielt. Bis zur nächsten Hauptuntersuchung war die Maschine in dieser Ausführung unterwegs.

- Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach
- Modell mit silberner Zierleiste

Q4/2020

33304	=	4/1
33305	=	4/1





Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell



Rungen wagen

SSm/s, ÖBB

Photo: H. Herdin

Rungenwagen



ÖBB

Ep IV-V

128



SSm/s

Photo: H. Herdin

Q3/2020

34580

n:
formvariante

Die Wagonfabrik Busch in Bautzen lieferte ab 1942 schmalspurige Güterwagen an die Deutsche Reichsbahn. Da die nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich verbliebenen Wagen hauptsächlich für den Holztransport benötigt wurden, erhielten sie verschiedene Umbauten. Bei den ÖBB bekamen diese umgebauten Wagons das Gattungszeichen SSm/s. Einige der Wagen wurden mit robusten Blechstirnwänden und fest angeschweißten Rungen ausgerüstet.

- ▶ Vorbildgerechter Wagenboden und neue Rungen
- ▶ Bremserbühnenboden in Riffelblechoptik
- ▶ Mit Seilwinden am Rahmen
- ▶ Neue Trennwand zwischen Bremserbühne und Ladefläche
- ▶ Beschriftungsbleche als Ätztafeln am Rahmen montiert

2-tlg. Set: Rungenwagen



ÖBB

Ep IV-V

256



SSm/s



Photo: H. Herdin

Q3/2020

34581

n:
formvariante

- ▶ Mit Rundholzbeladung (Abbildung nicht entsprechend)

Diesellokomotive V 60 K



DR

Ep	III-IV
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

„Was wäre, wenn...?“

1956 begann die Deutsche Reichsbahn zwei Dieselloks für die 750 mm Schmalspurbahn zu entwickeln, diese sollten die immer älter werdende IV K ablösen. Neben eigenen Entwicklungen, suchte man auch in der CSSR und in Österreich nach Dieselloks mit 750 mm Spurweite. In Österreich wurde man mit der ÖBB Lokreihe 2095 fündig. Für eine einmonatige Erprobung lieh man sich von der ÖBB die 2095.11 im Jahre 1963, die damals noch sehr junge Lok aus und stationierte sie in Wilsdruff. Mit ihren 600 PS erfüllte sie das geforderte Leistungsprogramm, auch eine sehr hohe Zuverlässigkeit wurde der Lok nachgesagt. Ein Ankauf der gewünschten 30 Lokomotiven der Reihe 2095, welche die DR unter der Baureihe V60 4801 – 4830 eingereiht hätte, unterblieb jedoch aus ökonomischen Gründen. Für die einmonatige Erprobung wurde die Lok sogar entsprechend den DR Farbvorschriften umlackiert. Zusätzlich wurden in der Pockauer Schilderwerkstatt vier Lokschilder mit der Nummer [V 60 4801] angefertigt.

► **Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach**



Q4/2020

33314	=	4/1
33315	=	4/1

Gepäckwagen



DR

Ep III-IV

92



KDp

Photomontage

Q4/2020

34048

► **Fein detaillierte Ausführung mit filigranen Plattformen**

2-tlg. Set: Rollwagen



DR

Ep IV

208



Photomontage

Q3/2020

34067

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

Analog Start Set: Feldbahndiesellokomotive mit Lorenzug



Inhalt:

- 1 Feldbahndiesellokomotive
- 4 Feldbahnlorenwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

Ep III-VI

Gleisoval

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



Photomontage

Q3/2020

31034

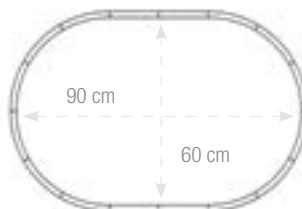




Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer



31034	185	54174	148	67187	161	70789	116	72009	111
33276	180	56284	161	67198	89	70790	116	72015	116
33277	180	56339	169	67539	173	70809	106	72020	100
33304	180	58499	106	68216	18	70810	106	72050	91
33305	180	58539	89	70201	26	70979	100	72051	91
33314	184	61477	14	70202	26	70979	123	72052	118
33315	184	61478	14	70210	56	70980	100	72053	118
34048	185	61479	14	70211	56	71095	22	72062	27
34067	184	62215	18	70255	16	71096	22	72063	27
34580	183	62216	18	70255	122	71399	108	72064	76
34581	183	64658	146	70256	16	71400	108	72065	76
44001	162	64659	146	70260	98	71401	50	72082	104
46380	165	64664	146	70261	98	71402	50	72083	104
51318	125	64708	122	70263	99	71403	52	72181	102
51319	126	64708	130	70264	99	71403	122	72182	102
51321	125	64859	138	70317	18	71404	52	72228	8
51322	126	64860	137	70318	18	71813	44	72229	8
51323	124	64861	137	70319	67	71814	44	72261	10/122
52498	106	64862	138	70320	67	71914	53	72602	52/122
52499	106	64863	138	70372	94	71915	53	72603	52
52538	89	64864	138	70373	94	71916	53	72812	110
52539	89	64865	138	70382	120	71917	53	72813	110
54160	143	64993	139	70383	120	71918	80	72968	118
54161	143	64994	139	70451	81	71919	80	72969	118
54162	143	64995	139	70452	81	71922	19	73006	112
54163	133	66079	82	70485	38	71926	78	73007	112
54164	133	66080	82	70486	38	71927	78	73014	24
54165	133	66995	173	70656	50	71932	40	73015	24
54166	136	67083	165	70657	50	71933	40	73024	8
54167	136	67087	169	70663	26	71934	60	73025	8
54168	136	67088	123	70664	26	71935	60	73026	12
54169	136	67088	167	70666	39	71936	65	73027	12
54170	136	67142	169	70667	39	71937	65	73035	88
54171	136	67149	122	78667	39	72001	90	73036	86
54172	148	67149	122	70711	87	72002	115	73044	28
54173	148	67149	159	70712	87	72003	117	73045	28

73048	75	73367	69	74088	37	74487	159	76060	10
73048	123	73368	66	74089	142	74493	135	76060	122/176
73049	75	73369	66	74090	71	74494	135	76063	158
73051	74	73406	69	74091	17/122	74495	135		
73056	32	73407	69	74092	109	74496	135		
73057	32	73458	82	74093	29	74497	135	76064	51
73060	72	73459	82	74094	129	74498	135	76065	51
73060	123	73474	34	74095	57	74499	135	76074	171
73061	72	73475	34	74096	57	74515	81	76082	159
73062	63	73522	75	74097	58	74516	81	76086	177
73063	63	73523	75	74102	13	74517	81	76091	174
73074	63	73614	35/122	74130	128	74542	144	76152	122/160
73075	63	73615	35	74166	139	74543	144	76226	153
73104	72	73702	110	74181	59	74544	144	76227	123/153
73105	72	73703	110	74182	59	74576	102	76228	123/153
73122	91	73726	101	74184	102/123	74576	123	76229	153
73123	91	73727	101	74240	95	74670	142	76230	153
73164	77	73800	117	74243	120	74671	142	76231	153
73165	77	73801	117	74344	132	74672	143	76305	167
73176	112	73879	74	74345	132	74673	143	76306	167
73177	112	73880	74	74346	132	74811	148	76307	167
73214	40	73894	107/123	74347	132	74815	141	76320	163
73215	40	73895	107	74355	123/145	74816	141	76321	173
73245	35	73951	39/122	74356	123/145	74817	141	76356	174
73246	35	73952	39	74357	123/145	74818	141	76403	171
73266	36	73962	34	74358	123/145	75894	170	76405	11/122
73267	36	73963	34	74359	123/145	75973	175	76407	174
73312	70	74079	61	74410	122/130	76046	177	76408	172
73313	70	74080	61	74411	122/130	76047	174	76409	11/122
73326	66	74081	46	74412	122/130	76048	158	76414	169
73327	66	74082	47	74418	17/122	76049	176	76426	123/152
73340	76	74083	37	74419	147	76050	87	76431	152
73341	76	74084	37	74428	147	76051	45	76435	123/152
73364	62/123	74085	37	74429	147	76052	123/166	76438	152
73365	62	74086	37	74430	147	76054	173	76442	172
73366	69	74087	37	74431	147	76055	172	76458	164

76459	164	77487	156	79105	72
76476	172	77488	156	79177	112
76496	174	77494	157	79215	40
76511	123/166	78001	90	79246	35
76541	171	78002	115	79267	36
76542	171	78003	117	79313	70
76550	175	78009	111	79327	66
76552	165	78015	116	79365	62
76553	167	78020	100	79367	69
76554	122/176	78083	104	79369	66
76574	160	78182	102	79400	108
76576	123/168	78202	26	79402	50
76583	122/160	78211	56	79404	52
76590	176	78229	8	79407	69
76606	163	78256	16	79459	82
76618	123/166	78261	98	79475	34
76633	152	78264	99	79703	110
76660	177	78318	18	79727	101
76673	87	78320	67	79814	44
76689	176	78452	81	79895	107
76713	175	78486	38	79915	53
76717	175	78603	52	79917	53
76726	170	78657	50	79927	78
76731	161	78712	87	79933	40
76756	174	78790	116	79935	60
76780	165	78810	106	79937	65
76787	123/168	78980	100	79952	39
76846	173	79025	8	79963	34
76869	163	79027	12		
76908	177	79035	88		
76940	170	79036	86		
76960	160	79057	32		
76984	161	79061	72		
76998	123/168	79063	63		
77485	157	79075	63		
77486	156	79096	22		



Photo: J. Kaufmann Anlage J. Sailer

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:

Druckerei Berger, Wiener Straße 80, 3580 Horn, AT

Copyright:

© 2020 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

Die Modell-Reihung in diesem Katalog erfolgt innerhalb der Spurweiten H0 und H0e nach: Dampflokomotiven, Elektrolokomotiven, Diesellokomotiven, Personenwagen, Güterwagen. Innerhalb der Kategorien erfolgt sie alphabetisch nach den internationalen Kennzeichen.

 Österreich (A)	 Niederlande (NL)
 Belgien (B)	 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 (USA)
 Italien (I)	
 Luxemburg (L)	






Epochen

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Gleise

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Symbole der Bahnverwaltungen

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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 Slowak. Republik (1993-2004)
ŽSSK	Eisenbahnen der Slowak. Republik (seit 2005)
CFL	Nat. Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
SZ	Slowenische Eisenbahnen
SŽD	Sowjetische Eisenbahnen

Zeichenerklärung

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Roco

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

Ihr ROCO-Fachhändler

80720

