

Neuheiten 2019

Groß in Detail und Technik!

Roco





INTERCARGO
KARAWANEN AT

EURO
LEASING

WIR BRINGEN DIE KRAFT DER VERBUNDENEN WÄRDEN AUF DIE SCHIENE

LOGISTIK

Liebe Roco-Modellbahnfreunde,

mit diesem Neuheitenkatalog halten Sie unsere Ideen für ein buntes Modellprogramm 2019 in Händen. Zunächst möchten wir uns aber bei Ihnen für Ihre Treue zur Marke Roco bedanken. Rund 800 MitarbeiterInnen arbeiten in Österreich, der Slowakei, Rumänien oder Vietnam täglich mit großer Leidenschaft für das schönste Hobby der Welt. Wir freuen uns über den enormen Zuspruch unserer Neuheiten aus den letzten Jahren und hoffen, Ihnen mit diesem Katalog auch für das Jahr 2019 wieder interessante Modelle anbieten zu können.

Im Mittelpunkt stehen diesmal Kleinlokomotiven verschiedenster Baureihen. Deswegen setzen wir unter dem Motto „Kleinlok-Offensive“ ein Zeichen und bieten zeitgemäße Neukonstruktionen gefragter Lokmodelle an. Angemerkt sei an dieser Stelle, dass Sie vielleicht das eine oder andere Modell bereits aus unserem Modellprogramm kennen. Unser Ziel für die neuen Kleinlokomotiven war jedoch, zeitgemäße und damit auch technisch aktuelle Modelle auf den Markt zu bringen. So handelt es sich beispielsweise bei der deutschen Köf III, der französischen Y 8000 sowie der niederländischen „Sik“ um von Grund auf neu entwickelte Modelle. Für Österreich ergänzt die Reihe 2062 den bunten Reigen. Alle Modelle erscheinen mit unserer neu entwickelten Rangierkupplung, die mehr Spielspaß auf der eigenen Anlage verspricht.

Einen Wunsch vieler Modellbahner erfüllen wir mit der Neukonstruktion des Akkutriebwagens ETA 150 bzw. der Baureihe 515. Die sogenannten „Akku-Blitze“ waren in vielen Teilen Deutschlands im Regionalverkehr im Einsatz und erwarben echten Kultstatus.

Weiter ausgebaut wird unser Programm mit Fahrzeugen der Deutschen Reichsbahn. Als komplette und fein detaillierte Neukonstruktion im Maßstab 1:87 erscheinen die Reisezugwagen der Bauart Halberstadt im Roco-Programm. Die Modelle schließen eine weitere Lücke im Fahrzeugprogramm und runden das gesamte Portfolio rund um unsere beliebten Lokomotiven der Reichsbahn ab.

Was uns besonders freut ist, dass sich Roco in den letzten Jahren zum Hersteller von Fahrzeugen zur Nachbildung des sogenannten „kombinierten Verkehrs“ (KV) entwickelt hat. Der Zuspruch und die Nachfrage sowohl für die aktuellen Lokomotiven, wie dem Vectron, oder Güterwagen, wie dem T2000, bestärken uns, auf dem richtigen Weg zu sein. Aus diesem Grund erscheint in diesem Jahr der Taschenwagen T3 – eine fein detaillierte Neukonstruktion – als passende Ergänzung für unser großes KV-Programm.

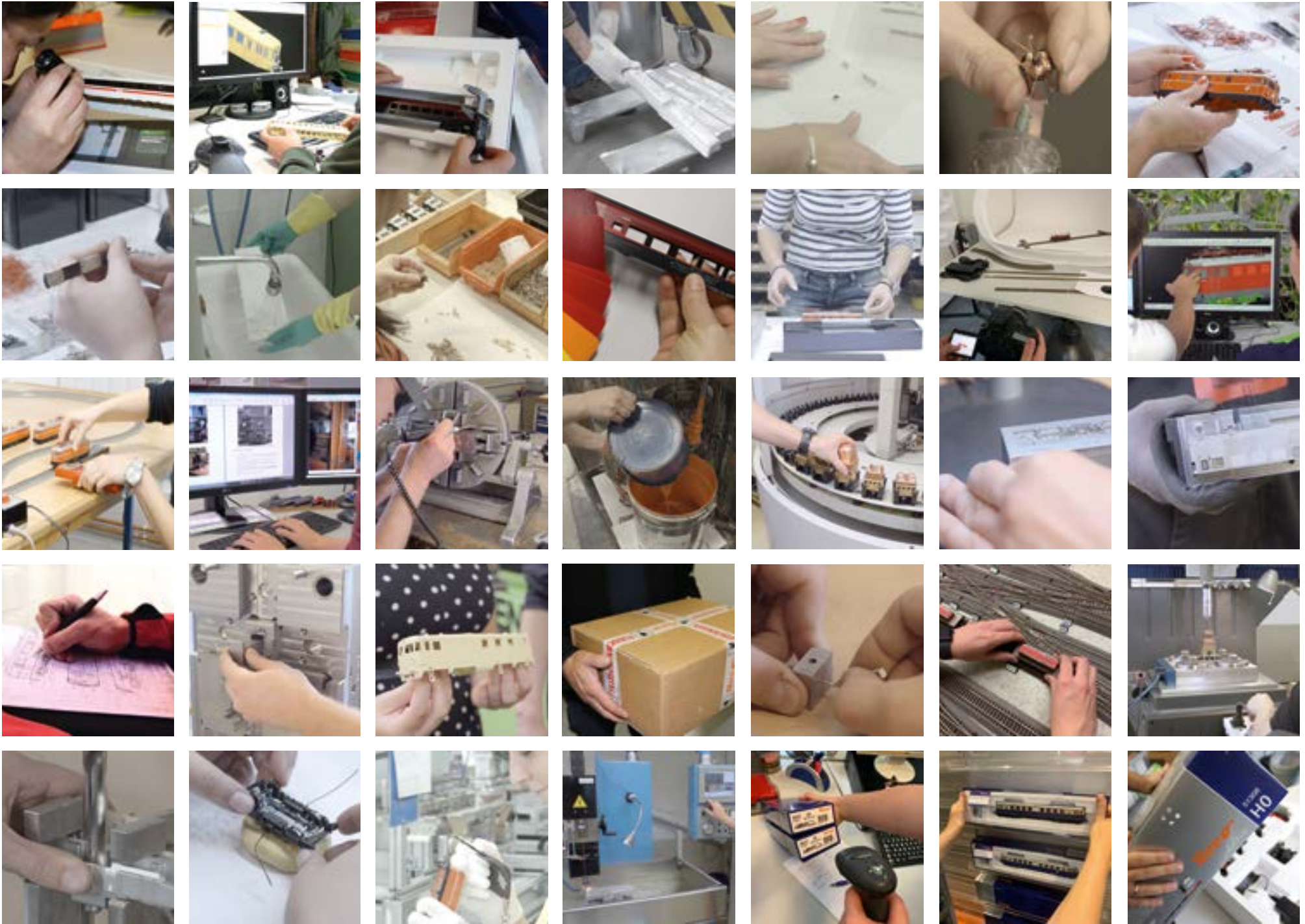
Auf eine kleine Besonderheit weisen wir Sie noch hin: Sie finden in diesem Katalog auch die Bilder unserer drei Gewinner des Roco-Fotowettbewerbs. Herzliche Gratulation und ein großes Danke an alle anderen Teilnehmer für ihre vielen schönen Einsendungen!

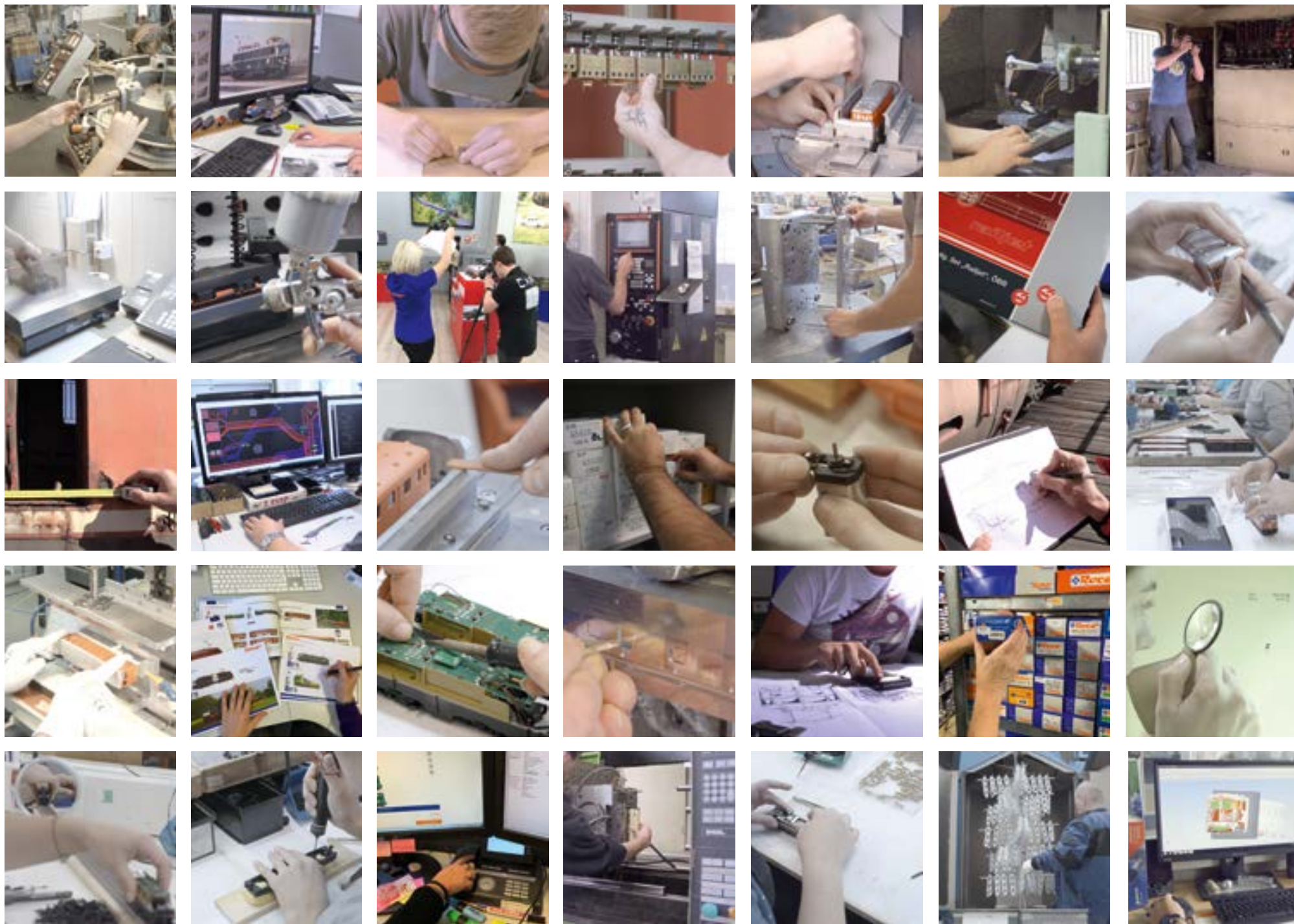
Nun heißt es aber: Die Weichen sind gestellt, das Signal ist grün, also freie Fahrt für die Roco-Neuheiten 2019!

Ihr Roco-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	6
H0 Elektrolokomotiven	26
H0 Diesellokomotiven	77
H0 Start Sets	108
H0 Personenwagen	111
H0 Güterwagen	132
H0e	166
H0 Straßenfahrzeuge.....	175
Bücher.....	175
Zubehör	176
Was finde ich wo?	182





Dampflokomotive Rh 38



ÖBB

Ep	III
	201
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

Vorbild ist eine Dampflokomotive Rh 38 der Österreichischen Bundesbahnen im Zustand der 1960er Jahre. Die Lokomotiven der Reihe 109 stellten den Abschluss und Höhepunkt der 2'C-Maschinen in Österreich dar. Mit ihnen konnte die damalige Reisezeit zwischen Wien und Triest von 13,5 auf 10,5 Stunden herabgesetzt werden. Die letzten Maschinen wurden im Jahr 1967 von den ÖBB ausgemustert.

- ▶ **Ideal für den Einsatz vor Eil- und Personenzügen**
- ▶ **Freistehende Leitungen und viele separat angesetzte Steckteile**
- ▶ **Ideale Ergänzung zu den Eilzugwagen Art. Nr. 74444–74447 sowie dem Kühlwagen Art. Nr. 76712**

Q2/2019				
72124	=	2/2		10
72125	=	2/2		11

Dampflokomotive Rh 86



ÖBB

Ep III

160

PluX22

R2

LED

Q4/2019

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 Führerstandsfenster
- ▶ Feine Metallradsätze
- ▶ Berücksichtigung aller typischen ÖBB-Merkmale, wie z.B. der Pfeife

Dampflokomotive Rh 770



ÖBB

Ep III

107

NEM 651

R2

LED

Q3/2019

73054	=	2/0
-------	---	-----

73055	=	2/0
-------	---	-----



Photomontage

- ▶ Filigrane Radsätze und Steuerung
- ▶ Erstmals mit Sound und eingesetzten Lampengläsern im Roco-Programm
- ▶ Ideal für den Einsatz auf Nebenbahnen



175 Jahre Königlich Bayerische Staatseisenbahnen



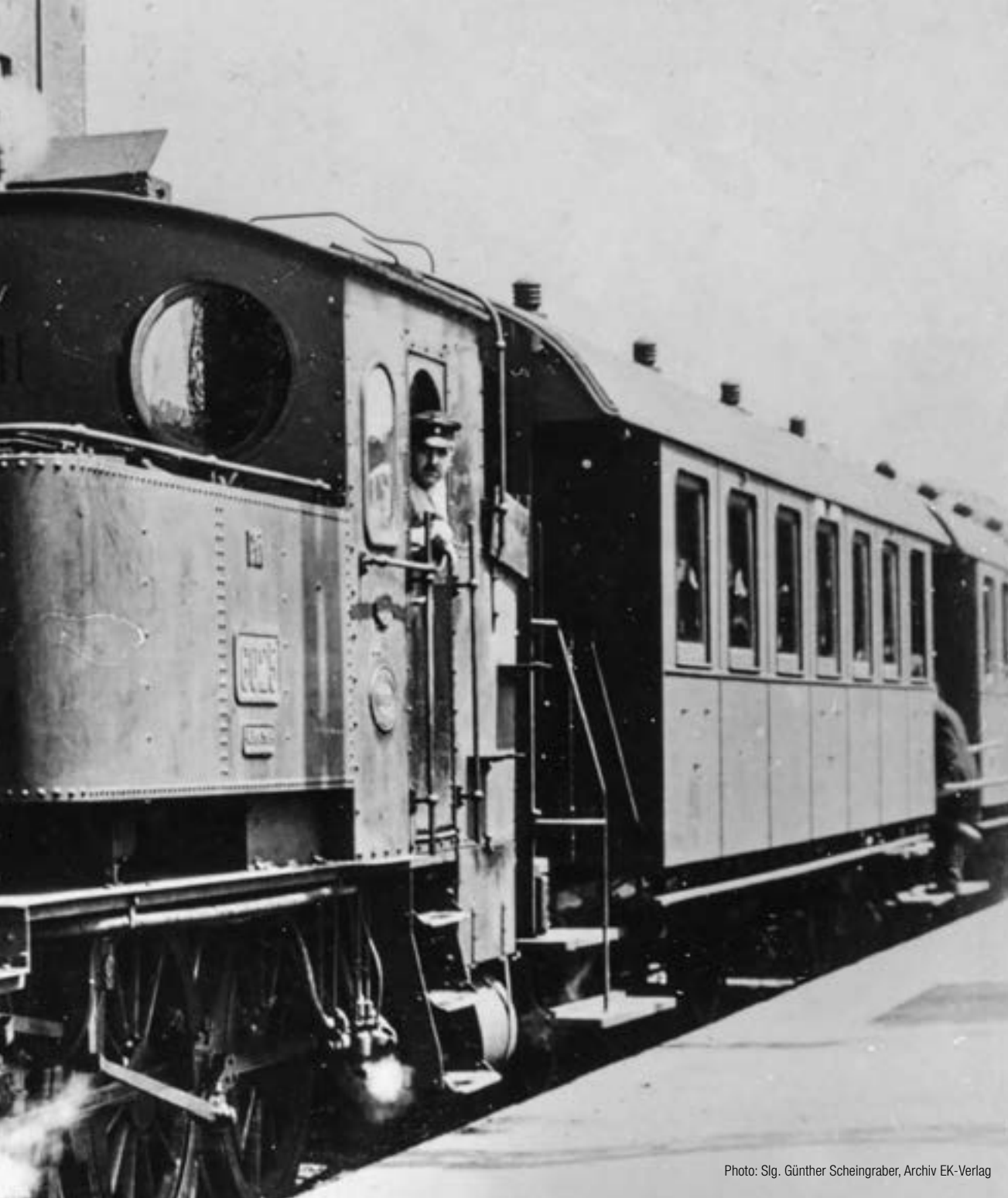


Photo: Slg. Günther Scheingraber, Archiv EK-Verlag

Nach der Übernahme der „Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“ (Nürnberg–Fürth) 1841 begann die Staatseisenbahnzeit mit der Gründung der Königlichen Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg. Einhergehend mit der Verstaatlichung der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahr 1844 gegründet.

Die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen konzentrierten sich anfangs auf den Bau von drei Hauptlinien: die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof mit Anschluss an das Eisenbahnnetz von Sachsen, die Ludwigs-West-Bahn von Bamberg über Schweinfurt und Würzburg nach Aschaffenburg mit Anschluss nach Hessen sowie die Bayerische Maximiliansbahn, die eine Ost-West-Verbindung von der Grenze zu Württemberg bei Neu-Ulm über die bestehende Strecke Augsburg–München nach Österreich schuf.

Das Staatsbahnnetz wurde immer weiter ausgebaut und verband bald alle wichtigen Metropolen des Königreichs Bayern. Auch die ländlichen Regionen wurden mit einem weitverzweigten Lokalbahnnetz erschlossen. Bis zum Ende des ersten Weltkrieges entwickelten sich die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen mit einem Streckennetz von 8526 Kilometern zur zweitgrößten deutschen Länderbahn.

Nach dem Ende der Monarchie im November 1918 wurde das Prädikat „Königlich“ gestrichen. Am 1. April 1920 wurden die Bayerischen Staatseisenbahnen im Rahmen eines Staatsvertrages als Gruppenverwaltung Bayern von der Deutschen Reichsbahn übernommen.

In der Zeit der K.Bay.Sts.B. wurden einige Meilensteine des Lokomotiv- und Wagenbaus gelegt. So gilt die von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei in München gebaute „Königin der Dampfloks“, die bayerische Gattung S 3/6 – 1908 erstmals geliefert – bis heute als unerreichte Schönheit des deutschen Dampflokbbaus. Der dazu passende Prinzregentwagen wurde angeschafft, weil das Vorgängermodell Anlass zu Klagen über Stöße und Schwankungen gegeben hatte. Die hoheitliche Reisegesellschaft hatte das als äußerst unangenehm empfunden.

Innovative Ideen hatte man auch, wenn es darum ging, den Verkehr auf den Lokalbahnen zu optimieren. So wurde bei der Dampflokomotive der Gattung Pt 2/3 an der Rückseite eine Tür eingebaut, durch die der Heizer in den Zug gelangte, um die Aufgaben des Schaffners zu übernehmen.

Die bayerische GtL 4/4 wurde erstmals 1911 von der Bayerischen Staatsbahn in Dienst gestellt. Mit wenigen Änderungen wurde sie bis 1927 weitergebaut. Die Lokomotiven bewährten sich im Betrieb sehr gut und waren mit einer Leistung von 450 PS die stärksten bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Insgesamt wurden 117 Lokomotiven hergestellt. Fast alle Bahnbetriebswerke in Bayern, die Nebenstrecken bedienten, hatten GtL 4/4 in ihrem Bestand.

2-tlg. Set: Dampflokomotive S 3/6 und Salonwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	484
	NEM 652
	R3
	40181

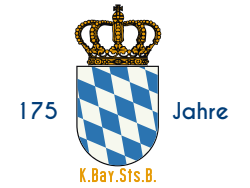


Photomontage

Mit der Dampflokomotive der Baureihe S 3/6 rollte bis zum Jahr 1931 eine äußerst leistungsfähige und gut durchdachte Maschine auf die Gleise. Die Lokomotiven erreichten selbst bei einer Anhängelast von mehr als 400 Tonnen, was damals etwa 10 Schnellzugwagen entsprach, Höchstgeschwindigkeiten von rund 135 km/h. Der Lauf der Maschinen mit ihrem Heißdampf-Vierzylinder-Verbundtriebwerk war dabei sehr ruhig. Der Verbrauch von Brennstoffen hielt sich ebenso in Grenzen, so dass bereits nach wenigen Einsatzjahren Langläufe von mehr als 800 Kilometern eingeplant werden konnten. Die 3618 galt zur damaligen Zeit als Paradelokomotive und so gilt es als ziemlich wahrscheinlich, dass die blaue Schönheit schon damals den Salonwagen und die Königsfamilie befördert hat.

- Ausführung der S 3/6 3618 in der blauen Lackierung
- Mit passendem Salonwagen in filigraner Ausführung mit aufwendiger und bedruckter Inneneinrichtung

Q1/2019				
61471	=	5/2		
61472	=	5/2		
61473	~	5/2		



Dampflokomotive Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
107	
NEM 651	
R2	

Q2/2019		
73052	=	2/0
73053	=	2/0
79053	~	2/1



Photomontage



- ▶ Aufwendige Lackierung mit feinen Zierlinien
- ▶ Erstmals mit Sound und eingesetzten Lampengläsern im Roco-Programm
- ▶ Ohne Schaltpilz
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Personenwagen Art. Nr. 74900–74902 und den Güterwagen Art. Nr. 76094, 76774



Personenwagen 2./3. Klasse



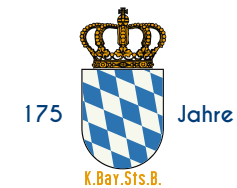
K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	6469
	6562



BCi bay10

Photomontage



- ▶ Aufwendige Lackierung mit Zierlinien
- ▶ Alle Wagen ideale Ergänzung zur Dampflokomotive Pt 2/3, Art. Nr. 73052, 73053, 79053

Q2/2019

74900

Personenwagen 3. Klasse



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	137
	6469
	6562



CI bay 10

Photomontage

- ▶ Alle Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q2/2019

74901

Gepäckwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	121
	6469
	6562



Pwi bay 07

Photomontage

Q2/2019

74902

3-tlg. Set: Güterwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	360
	40196



Gm



Gm



Rm

Photomontage

- ▶ Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive Pt 2/3, Art. Nr. 73052, 73053, 79053
- ▶ Alle Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q3/2019

76094

Rungenwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	40196



Rm

Photomontage

- ▶ Beladung mit Holzfässern

Q3/2019

76774

Jahreszug: Dampflokomotive T3 und Personenzug



K.P.E.V.

Ep	I
	416
	NEM 651
	R2



Photomontage

Die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen, kurz K.P.E.V., erhielten bereits früh Dampflokomotiven der Gattung T3. Dabei handelt es sich um dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven, die eine Höchstgeschwindigkeit von rund 40 km/h erreichten. Sie waren ideal für den Einsatz auf Nebenbahnen geeignet. Doch nicht nur bei den Preußischen Staatseisenbahnen wurden die T3 eingesetzt, wurden doch mehr als 1300 Stück bei Henschel hergestellt.

- ▶ **Authentischer und fein detaillierter Zug der K.P.E.V.**
- ▶ **Zweilicht-Spitzenbeleuchtung vorn**
- ▶ **Klassische Modellausführung aus dem FLEISCHMANN-Sortiment**

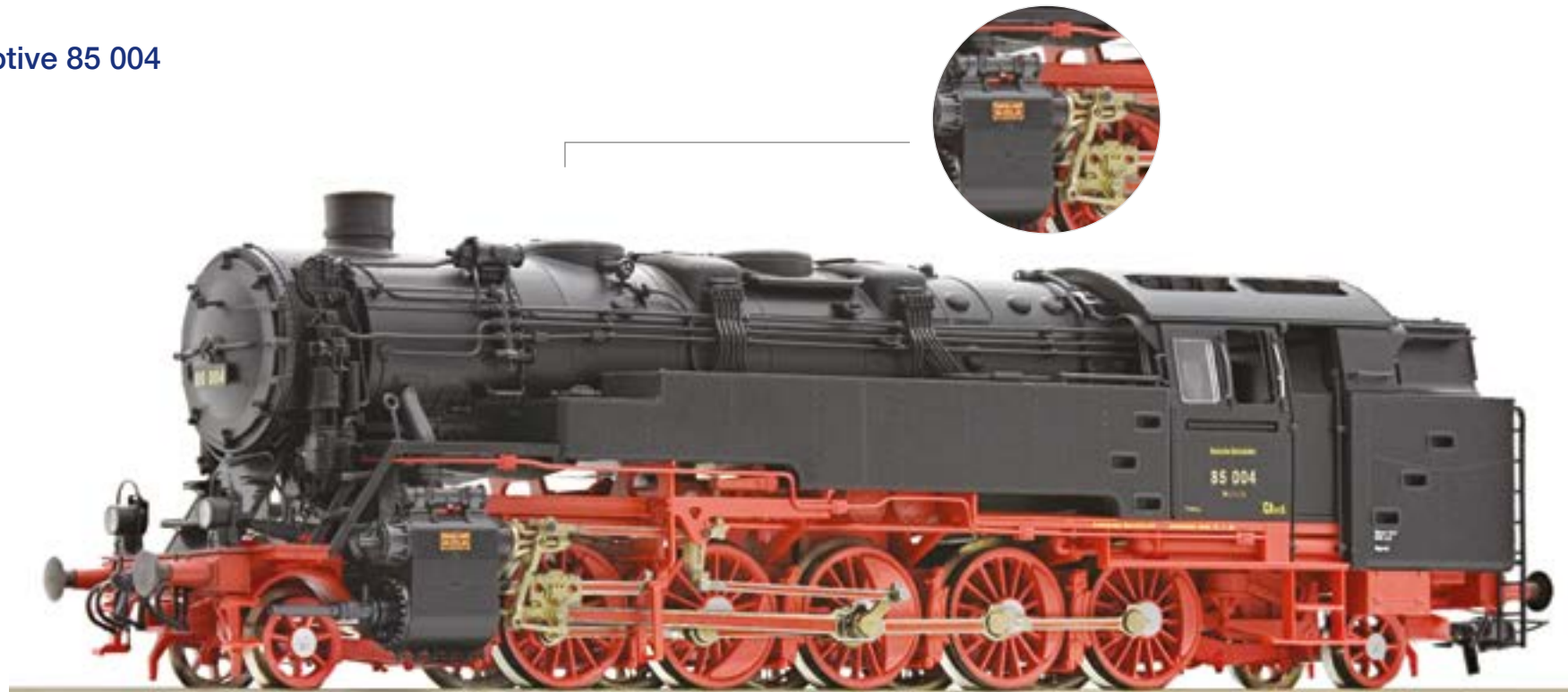
Q3/2019		
61475	=	3/0
61476	~	3/0

Dampflokomotive 85 004



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Insgesamt wurden nur 10 Lokomotiven der rund 133 Tonnen schweren Tenderlokomotive für den Einsatz auf der sogenannten Höllentalbahn gebaut. Die Lokomotiven der Baureihe 85 waren damit die schwersten Tenderlokomotiven, die in Deutschland eingesetzt wurden. Aufgrund ihrer Zugkraft bewährten sich die bullig aussehenden Tenderlokomotiven schnell auf der Bergstrecke. Wegen ihrer guten Leistungen konnte bereits im Jahr 1933 die für den Betrieb bis dahin erforderliche Zahnstange entfernt werden. Auch beim Lokomotivpersonal waren die Loks äußerst beliebt, verkürzten sie doch die Fahrzeiten mit Personenzügen um gut 1/3 der ursprünglichen Fahrzeit.

- ▶ Ausführung ohne Windleitbleche
- ▶ Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Vorbildgerecht mit zwei Spitzenlichtern

Q2/2019

72192	=	5/1
72193	=	5/1
78193	~	5/1



Dampf lokomotive

BR 23





Photo: H. Maey, Archiv EK-Verlag

Unter Experten gilt sie als eine der formschönsten deutschen Dampflokomotiven ihrer Zeit und auch technisch konnte sie mit den besten Eigenschaften aufwarten. Eine Erfolgsgeschichte wurde es trotzdem nie. Der Werdegang der BR 23 ist eng verknüpft mit der Personenzug-Dampflokomotive BR 38.10 – preußische P 8 – und der Güterzug-Dampflokomotive BR 50. Die erste war, als Vorgängerin, der Maßstab, an dem sie gemessen wurde, mit der zweiten teilte sie sich Kessel, Tender, Führerhaus und weitere Bauteile.

Neben dem Kessel wurde auch in Bezug auf das Fahrwerk mit den ehernen Prinzipien der deutschen Einheitslok-Konstruktionen gebrochen. Damit man die Kessel der BR 50 und BR 23 tauschen konnte, wurde das Fahrwerk mit der Achsfolge 1'C1' komplett neu konstruiert. Der vordere Lauftragsatz war als Krauss-Helmholtz-Lenkgestell ausgeführt, die Kuppelachsen wanderten weiter nach vorne und schafften dadurch Platz für die breitere Feuerbüchse des Kessels, der hinten von einer Adamsachse gestützt wurde. Mit diesem symmetrischen Fahrwerk war die BR 23 eine gestalterisch sehr ausgewogene Maschine, die man zu Recht als Schönheitskönigin der deutschen Einheitsloks bezeichnen kann.

Die beiden Loks der BR 23 wurden eingehend erprobt. Im Februar 1942 wurde sogar auf der kurvenreichen Steilstrecke von Berchtesgaden nach Bad Reichenhall eine Versuchsfahrt durchgeführt. Die erwartete Leistung von 1.500 PS wurde mit satten 1.950 PS bei weitem übertroffen. Auch bei einer Geschwindigkeit von 110 km/h liefen die 23er noch ruhig. Trotz der gelungenen Konstruktion blieb es bei den beiden Vorserienloks. Die geplanten weiteren 798 Einheiten wurden – wohl wegen des fortschreitenden Krieges – nie bestellt.

Nach dem Krieg verblieben beide Baumusterlokomotiven in der DDR. Mitte der 1950er Jahre kamen sie zur Versuchsanstalt „VSM Halle“. Für die Verwendung als Bremslokomotive erhielt 23 001 eine Riggenbach-Gegendruckbremse und Eckventil-Druckausgleicher an den Zylindern. Infolge Alterungserscheinungen am Dampfkessel wurde 23 001 im Jahr 1961 mit einem neuen Reko-Kessel wie bei der BR 50.35 ausgerüstet. Wegen der Gegendruckbremse erhielt sie jedoch einen Oberflächenvorwärmer. Die Dome wurden unter einer gemeinsamen Verkleidung zusammengefasst. 1969 kam dann ein Giesl-Ejektor auf die Maschine. 1970 wurde die Lok in 35 2001-2 umgezeichnet und stand danach noch bis 1975 im Einsatz. Der ebenfalls vorgesehene Umbau der 23 002 auf Reko-Kessel unterblieb wegen Schäden an Rahmen und Rädern. Diese Lok wurde 1967 verschrottet.

Dampflokomotive 23 002



DB

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

„Was wäre, wenn...?“

Diese Frage stellen sich Modellbahner häufig. Kein Wunder, entstehen doch so häufig die schönsten Spielideen. Was also wäre, wenn bei der Deutschen Bundesbahn bereits in den ersten Jahren eine der beiden Vorserien Lokomotiven der Baureihe 23 verblieben wäre? Die Vorteile der Lokomotive wären auch für die DB vorhanden gewesen. Die Loks hätten sich hervorragend für den Einsatz vor Eilzügen geeignet, da sie besonders schnell in der Beschleunigung waren. Unser Vorbild der 23 002 wäre in den Jahren um 1952 bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz und äußerst beliebt beim westdeutschen Lokpersonal gewesen. Kein Wunder, dass die Mitarbeiter des Betriebswerkes ihr edle Kesselringe verpassten.

- ▶ Ausführung mit Rundschlot
- ▶ Räder aus Metall mit feinen Speichen
- ▶ Mit handgemalten silbernen Kesselringen

Q2/2019				
73018	=	5/2		10
73019	=	5/2		11
79019	~	5/2		11

Dampflokomotive 23 001



DR

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Im Laufe der Jahre wurden an der Dampflokomotive 23 001 einige Umbauten durchgeführt. Für die Verwendung als Bremslokomotive erhielt sie eine Riggenbach-Gegendruckbremse und Eckventil-Druckausgleicher an den Zylindern. Infolge von Alterungserscheinungen am Dampfkessel wurde sie im Jahr 1961 mit einem neuen Reko-Kessel wie bei der BR 50.35 ausgerüstet. Wegen der Gegendruckbremse erhielt sie jedoch einen Oberflächenvorwärmer. Besonders auffällig ist die durchlaufende Dom- und Sandkastenverkleidung bei der rekonstruierten Maschine. Dank ihres modernen Kessels ist sie zur leistungsstärksten aller unter der Baureihenbezeichnung 23 gebauten Lokomotiven geworden.

- ▶ Ausführung mit Rekokessel und Rundschlot
- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung der 23 001
- ▶ Räder aus Metall mit feinen Speichen

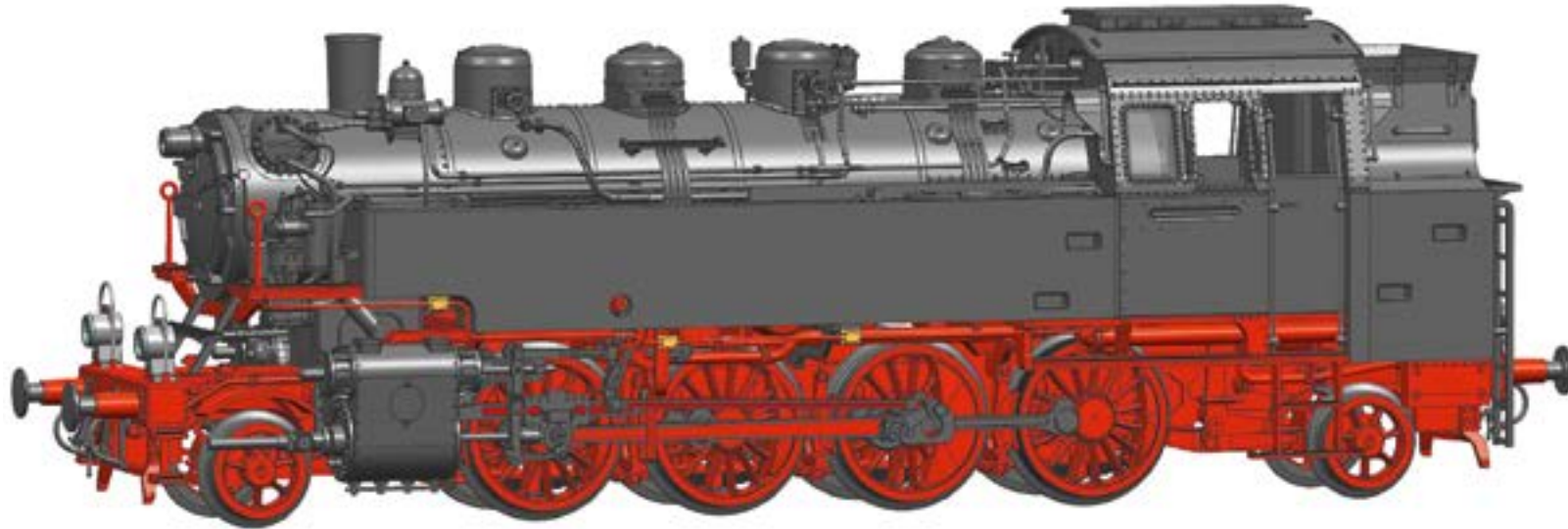
Q1/2019				
72254	=	5/2		10
72255	=	5/2		11
78255	~	5/2		11

Dampflokomotive BR 86



DB

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

- ▶ **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Kurz ausgeschnittene Wasserkästen in geschweißter Ausführung**
- ▶ **Feine Metallradsätze**
- ▶ **Freier Durchblick durch die Führerstandsfenster**

Q4/2019				
73022	=	4/1		10
73023	=	4/1		11
79023	~	4/1		11

4-tlg. Set: Dampflokomotive BR 03.10 und Schnellzug



DB

Ep	III
	1033
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

61474



2/2

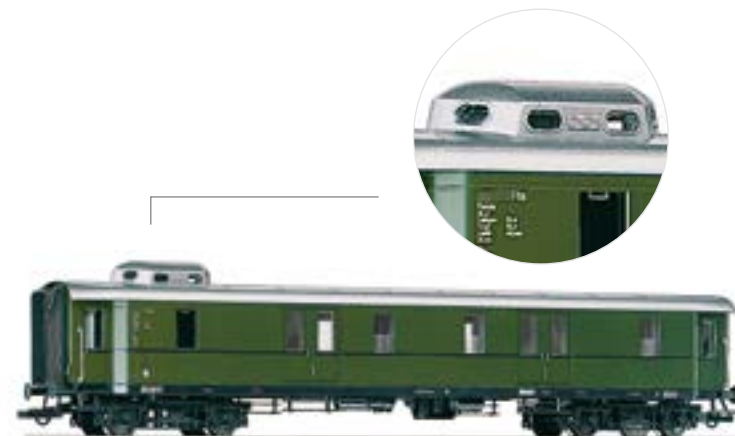
- ▶ Nachbildung eines vorbildgetreuen Schnellzuges mit einer Dampflokom der BR 03.10 in stahlblauer Lackierung
- ▶ In hochwertigem Holzkoffer verpackt
- ▶ Einmalige, streng limitierte Auflage

2-tlg. Set: Schnellzugwagen



DB

Ep	III
	553
	40196



Photomontage

Q3/2019

74098

- ▶ Ideale Ergänzung zu Art. Nr. 61474

Dampflokomotive BR 001



DB

Ep	IV
	275
	NEM 652
	R3
	LED



Photomontage

Q1/2019

72198	=	5/2			10
72199	=	5/2			11
78199	~	5/2			11

Die mangelnde Wartung während des Krieges zeigte sich ab 1940 in dramatischer Weise bei den Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01. Umfasste der Fuhrpark anfänglich eine große Stückzahl an Lokomotiven der Baureihe 01, konnten später nur mehr knapp 160 Maschinen, mit teils abenteuerlichen Zuständen, halbwegs in Betrieb gesetzt werden. Im täglichen harten Einsatz, zeigte sich jedoch, dass auf Dauer für einen stabilen Betrieb umfangreiche Arbeiten notwendig waren. Dank der weitreichenden Erfahrungen konnten viele Loks jedoch bis in die 60er Jahre in Betrieb gehalten werden. Mit Ende des Jahres 1958 wurde jedoch der Entschluss gefasst, 50 Lokomotiven bis 1961 einem Umbauprogramm zuzuführen. Dies bedeutete nicht nur einen neuen Kessel mit Verbrennungskammer und kleinerer Rostfläche, sondern auch neue Aschkästen, einen Entfall des Speisedoms sowie Sandkästen und einiges mehr. Damit veränderte sich auch das Aussehen der Loks.

- ▶ Ausführung als Neubaukessel-Variante
- ▶ Metallräder mit feinen Speichen
- ▶ Kessel mit vielen separat angesetzten Teilen

Dampflokomotive BR 35.10



DR

Ep	IV
	261
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Mit der Einführung der EDV-Nummerierung bei der Deutschen Reichsbahn erhielten auch die, vormals als Baureihe 23.10 bezeichneten Lokomotiven, die neue Reihenbezeichnung 35.10. Die Lokomotiven waren ein Entwicklungsergebnis aus den beiden Vorserienlokomotiven 23 001 und 23 002. Die Lokomotiven der Baureihe 35.10 waren vor allem wegen des niedrigen Kohleverbrauchs und des ruhigen Laufs beim Betriebspersonal sehr beliebt.



Q4/2019

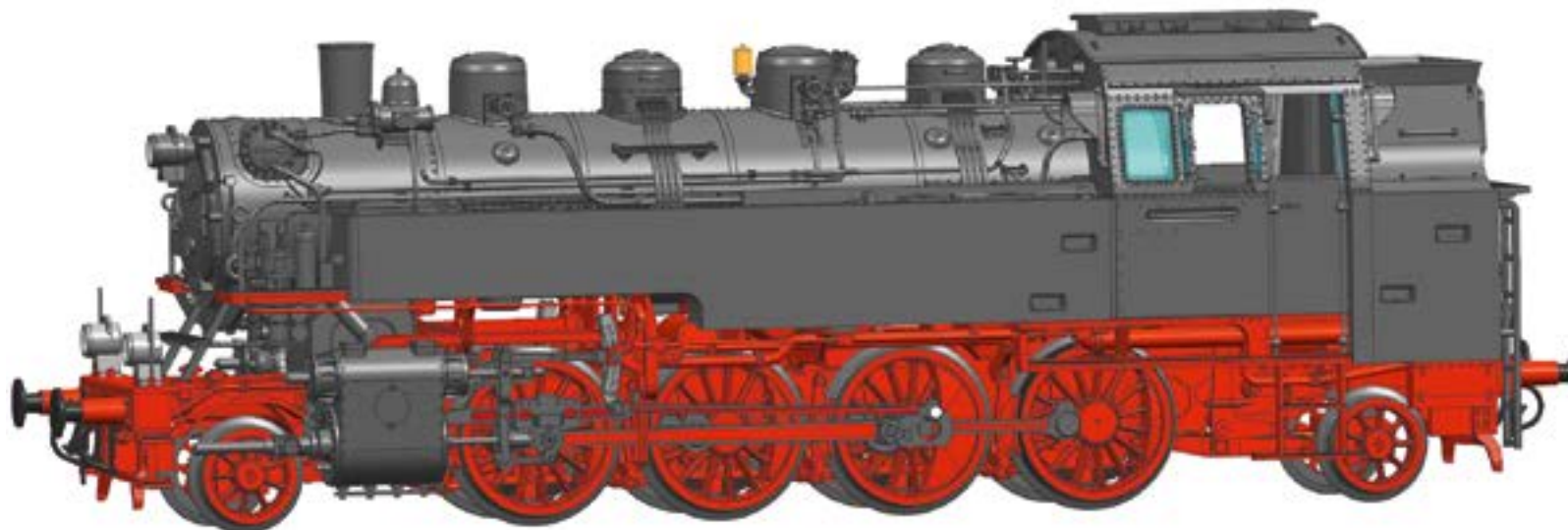
72148	=	5/2			10
72149	=	5/2			11

Dampflokomotive BR 86



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

- ▶ **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Lang ausgeschnittene Wasserkästen**
- ▶ **Feine Metallradsätze**
- ▶ **Freier Durchblick durch die Führerstandsfenster**
- ▶ **Passend: Rekowagen, Art. Nr. 74450–74456 und 74111**

Q4/2019				
73020	=	4/1		10
73021	=	4/1		11
79021	~	4/1		11

Dampflokomotive BR 50.50



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019				
72244	=	7/2		10
72245	=	7/2		11

Zur Erhöhung der Leistung erhielten mehr als 70 Lokomotiven der DR Baureihe 50.35 einen Umbau auf eine Ölhauptfeuerung, welche den Betriebseinsatz deutlich erleichterte. Mit dem Umbau wurden die Maschinen zur Baureihe 50.50 umgezeichnet, dies erfolgte auch, um intern die Unterscheidung zwischen Kohlefeuerung und Ölfueuerung zu erleichtern. Aufgrund der massiv gestiegenen Rohölpreise im gesamten Ostblock wurden alle Loks im Jahr 1981 überraschend abgestellt, damit war auch das Einsatzende dieser bulligen Maschinen gekommen.

- Ausführung mit filigranen Metallrädern
- Vorlaufräder mit Speichen



Dampflokomotive BR 232 TC



SNCF

Ep	III
	170
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q2/2019		
72166	=	3/1
72167	=	3/1

Dampflokomotive 875 045



FS

Ep	III
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019		
73017	=	3/0

Von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen übernahm die SNCF 27 Exemplare der Gattung T 18, die zwischen 1915 und 1918 von den Vulcan Werken erbaut worden waren. Stationiert waren sie in Straßburg, Haguenau, Sélestat, Colmar und Mulhouse. Auf Grund der respektablen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, des großen Wasserreservoirs und ihrer viel gepriesenen Laufruhe wurden sie hauptsächlich im schnellen Vorortverkehr eingesetzt. Die letzte 232 TC verabschiedete sich 1966 aus dem Plandienst der französischen SNCF.

- ▶ **Klassische Modellausführung aus dem FLEISCHMANN-Sortiment**
- ▶ **Profikupplung beiliegend**

- ▶ **Mit geschlossenem Führerhaus**
- ▶ **Scheiben-Vorlaufräder**
- ▶ **Fein ausgeführtes Fahrwerk**

Elektrolokomotive Rh 1189



ÖBB

Ep	IV
	234
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q3/2019

72654

=

6/2

Nach dem Ersten Weltkrieg war Österreich weitgehend von seinen Kohlevorkommen abgeschnitten. Daher entschloss man sich bei den BBÖ bereits in den Zwanziger Jahren, die wichtigsten Strecken so schnell wie möglich zu elektrifizieren. Die Entwicklung von Elektrolokomotiven steckte damals noch in den Kinderschuhen, trotzdem gelang den Konstrukteuren der Wiener Lokomotivfabrik und BBC mit der Reihe 1100 ein großer Wurf. Die Lokomotiven wurden über Treibstangen angetrieben und erinnerten damit an die alte Dampflokomotivzeit. Aufgrund der dreiteiligen Bauweise bürgerte sich für die Lokomotiven schnell der Spitzname „Krokodil“ ein. In weiterer Folge wurden die Loks dann als Reihe 1189 noch lange Zeit bei den ÖBB eingesetzt.

- ▶ Mit typischem Stangenantrieb
- ▶ Freistehende Griffstangen



Elektrolokomotive 1046.18



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73298	=	4/1
73299	=	4/1
79299	~	3/2



Photomontage

- ▶ Freier Durchblick durch den Gepäckraum
- ▶ Korrekte Wiedergabe der Schürzenform
- ▶ Ideal für den Einsatz vor Personenzügen
- ▶ Einmalige Auflage
- ▶ Mit schaltbarer Gepäckraumbelichtung in den Digital-Versionen

Elektrotriebwagen 4061.13



ÖBB

Ep	V-VI
	186
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73308	=	4/1
73309	=	4/1
79309	~	3/2



Photomontage

- ▶ In aktueller Museumsausführung
- ▶ Freier Durchblick durch den Gepäckraum
- ▶ Feinste extra angesetzte Details
- ▶ Einmalige Auflage
- ▶ Mit schaltbarer Gepäckraumbelichtung in den Digital-Versionen

Der Mythos „Orient-Express“, das Aushängeschild der „Internationalen Schlaf- und Liegewagen-Gesellschaft“, begann 1883 in Paris. Vom Bahnhof „Gare de l'Est“ machte sich der erste Luxuszug der Welt, bestehend aus Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen, auf den langen Weg nach Konstantinopel. In jeder Hinsicht war der Pioniergeist dieser Zeit zu spüren. Dieser zeigte sich im Komfort und der Ausstattung der Wagen, in der Küche, im Service und im durchgehenden Verkehr ohne Umsteigen. Ein Gepäckwagen war mit Verpflegung, Eisschränken sowie dem Weinvorrat beladen. Die Duschkabine in diesem Wagen war das Non plus ultra des damaligen Komforts.

Die eleganten Kabinen der Schlafwagen waren mit richtigen Betten samt Laken und Decken ausgestattet. Die dekorative Ausstattung der Speisewagen war vom Feinsten: Gobelin-Wandverkleidung, Genueser Samt und Cordoba-Leder – erhellt von vierarmigen Gas-Kronleuchtern. Auf den weißgedeckten Tischen befanden sich Silberbestecke, Kristallgläser und Porzellangeschirr.

Dieser extravagante Zug durchquerte Europa über mehrere tausend Kilometer und sieben Staatsgrenzen hinweg. Von Beginn an war der Orient-Express ein Zug der privilegierten Gesellschaft.

Der Orient-Express hat Literaten, Film-, Musik- und Theatermacher inspiriert und fasziniert. Der Zug diente als Schauplatz der Spielfilme „Mord im Orient-Express“ und „James Bond – Liebesgrüße aus Moskau“. Die bekanntesten Romane, in denen der König der Züge die Hauptrolle übernimmt, stammen von Agatha Christie und Graham Greene.

Der Gründer dieses legendären Zuges war der Belgier Georges Nagelmackers mit seiner privaten Eisenbahngesellschaft „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens“ – kurz CIWL. Kein anderer Zug der Welt hat so viel Prestige besessen und diplomatisch, politisch, wirtschaftlich und kulturell eine so große Rolle gespielt. Die beste Zeit dieses legendären Zuges waren die 1920er Jahre. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Europa erneut in zwei Teile gespalten und der Kalte Krieg beendete den langsamen Niedergang des berühmten Zuges.

Außer der klassischen Route von Paris nach Istanbul, hatten sich im Laufe der Zeit noch weitere Strecken für Luxuszüge etabliert. Ab 1976 rollte wieder ein Nachfolger unter dem Namen Nostalgie-Istanbul-Orient-Express (NIOE) über die Alpen. Die Schlafwagen in diesen Zügen waren vom Typ UH der Wagonbau Hansa in dunkelblauem Anstrich.

Die Legende vom Orient-Express lebt noch immer und viele Eisenbahnfreunde hoffen, dass auf Europas Schienen wieder die unvergleichliche Stimmung vergangener Zeiten aufleben wird.



Internationale Schlaf- und Liegewagen-Gesellschaft

CIWL

5-tlg. Set: Elektrolokomotive Rh 1020 und 4 CIWL-Schlafwagen



ÖBB
CIWL

Ep	IV
	1369
	PluX22
	R2
	LED
	40420
	40196



U-Hansa

Photomontage

- ▶ Ausführung der Rh 1020 mit Betriebsnummern auf Tafeln, schwarzem Rahmen und silbernem Dach
- ▶ Nachbildung eines Schlafwagenzuges mit Wagen des Typs U-Hansa
- ▶ Modelle mit detaillierter Bedruckung und Inneneinrichtung
- ▶ Wagen mit den Betriebsnummern 4592, 4596, 4603 und 4618

Q2/2019		
61468	=	6/1
61469	=	6/1
61470	~	4/2



Boarding the Blue Train by Albert Brenet: (c) Wagons-Lits Diffusion, Paris



Milchzug

ÖBB

Elektrolokomotive Rh 1245



ÖBB

Ep	IV-V
	149
	NEM 652
	R2
	LED

Q1/2019

73464	=	4/1
73465	=	4/1
79465	~	3/1



Photomontage

Wer kennt sie nicht, die typisch österreichischen Milchzüge durch die landschaftlich reizvolle Ennstalstrecke. Meist bespannt mit Elektrolokomotiven der Reihe 1245 waren die Züge mit unzähligen Kühlwagen unterwegs und summten durch die österreichische Alpenlandschaft. An den Unterwegs-Bahnhöfen lieferten die kleinen regionalen Bauern die Milch in Kannen ab, welche in die Kühlwagen verladen wurden. Angekommen in Stainach-Irdning wurde schnell mit dem Entladen der Kühlwagen begonnen, die Milch wurde ja schließlich in der Molkereiproduktion benötigt.

- ▶ Seit langem wieder im Programm
- ▶ **Fein detailliertes Modell mit freistehenden Griffstangen**
- ▶ **Ausführung mit silbernem Dach und kleinen Betriebsnummern an der Front**

3-tlg. Set: Milchzug



ÖBB

Ep	IV-V
	402
	40183



lcrs-v



Photomontage



Q4/2019

67118

- ▶ **Mit Milchkannen der Firma Busch**
- ▶ **Wagen in silber-grauer Farbgebung**
- ▶ **Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive Rh 1245 auf dieser Seite**

Elektrolokomotive 1293 018-6



Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73907	=	4/1
73908	=	4/1
79908	~	3/1



Photomontage

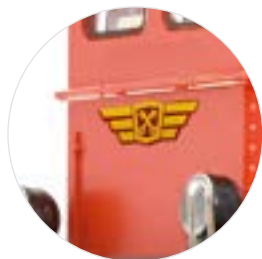
- ▶ Aufwendige Bedruckung im „500th Loco from SIEMENS to ÖBB“-Design
- ▶ Vorbildgerecht mit langer Regenrinne und hohen Führerständen für den Einsatz in Italien



Elektrolokomotive 1045.03



MBS



Photomontage

Ep	IV
	119
	NEM 652
	R2

Q1/2019		
73503	=	4/1
79503	~	2/2

- ▶ Mit beiliegenden bedruckten Ätztafeln
- ▶ Ausführung im Zustand kurz nach der Übergabe der ÖBB an die Montafonerbahn (MBS)
- ▶ Mit separat angesetzten Griffstangen

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS



B4

Photomontage

Ep	IV
	230
	40420
	40196

Q1/2019
64356

- ▶ Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive 1045.03

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS



B4

Photomontage

Ep	IV
	230
	40420
	40196

Q1/2019
64357

- ▶ Mit geänderter Betriebsnummer



Leonardo da Vinci

500 Jahre Faszination eines Universalgenies



Der italienische Künstler, Architekt, Denker, Ingenieur, Philosoph und Arzt Leonardo da Vinci (1452–1519) ging als Alleskönner in die Geschichte ein. Seine berühmtesten Werke sind das Gemälde der Mona Lisa, das Wandgemälde „Das letzte Abendmahl“ und die Zeichnung „Der vitruvianische Mensch“.

Leonardo da Vinci wurde am 15. April 1452 in einem Dorf nahe Florenz in der Toskana geboren. Seine Lehrzeit verbrachte er beim Maler und Bildhauer Andrea del Verrocchio in Florenz, wo er seine künstlerischen und handwerklichen Fähigkeiten entfalten konnte. Schon 1472 wurde er als Meister in die Malergilde St. Lukas aufgenommen. Die Zeit von 1489 bis 1499 verbrachte er in Mailand, wo er sich vermehrt wissenschaftlichen Arbeiten widmete. Er brachte seine technischen Ideen von Panzerwagen, Kanonen, Unterseebooten, Fluggeräten und ein „Perpetuum mobile“ auf Papier. Schon seit seiner frühen Schaffenszeit befasste er sich mit Architektur, Hydraulik und Mechanik. Viele seiner Entwürfe wurden zu seinen Lebzeiten nie umgesetzt und es gibt auch eine lange Liste unvollendeter Gemälde. Er war ein Visionär, der seiner Zeit auf intellektueller, künstlerischer und technischer Ebene weit voraus war.

Weitere Stationen seines Schaffens waren wiederum Florenz und der Vatikan. Seine letzten Jahre verbrachte das Genie in Frankreich, wo er im Alter von 67 Jahren am 2. Mai 1519 auf Schloss Clus Lucé bei Amboise verstarb.

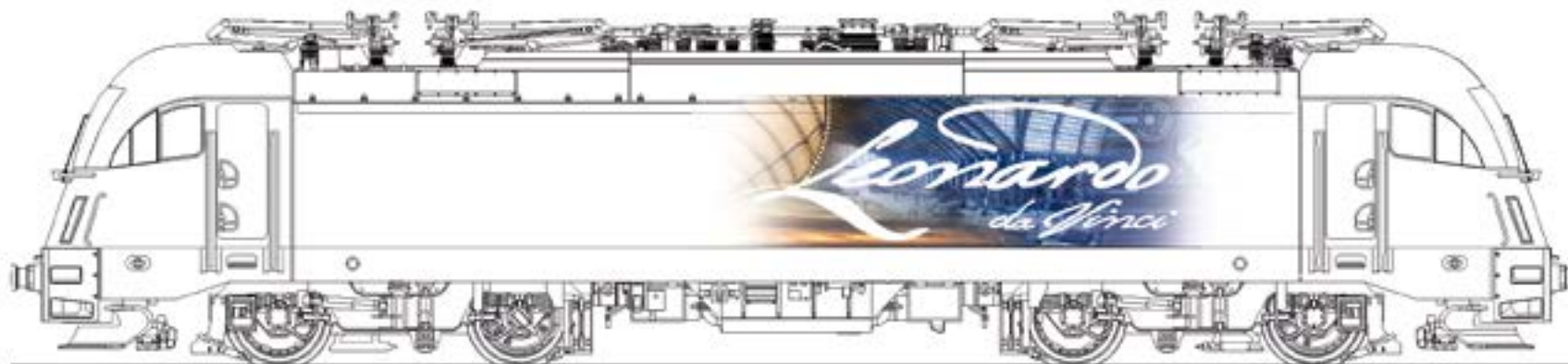
Es wäre nicht verwunderlich, wenn in verschollenen Skizzen die ersten Entwürfe für eine Eisenbahn zu finden wären. Berühmte Menschen erfahren oft Würdigung durch eine Namensgebung wichtiger Schnellzüge. Deshalb widmet auch Roco zu Ehren des großen Meisters eine Nachbildung des EC „Leonardo da Vinci“ mit dem Zuglauf von Dortmund nach Mailand mit den legendären Lokomotiven der DB-Baureihe 110.3 und ÖBB-Reihe 1044 sowie einer Kunstlok der Reihe 1216.

Elektrolokomotive Rh 1216



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Im Frühjahr 2019 rollt unsere Sonderlokomotive zum 500-jährigen Jubiläum von Leonardo Da Vinci auf die großen Schienen. In Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen wird eine Lokomotive der Reihe 1216 mit einem wunderschönen Design gebrandet und vor Railjets in Österreich, Deutschland und Italien eingesetzt. Damit wird dieses besondere Jubiläum weit in die Welt hinaus getragen.

Noch ist das Design streng geheim und wir zeigen nur einen kleinen Ausschnitt unserer wunderschönen Kunstlok. Lassen Sie sich überraschen, unsere Künstlerin Gudrun Geiblinger hält eine spannende Kreation für Sie bereit!

- ▶ Präsentation der komplett gestalteten Kunstlok im Frühjahr 2019
- ▶ Aufwendige Bedruckung
- ▶ Weltweit einmalige Auflage
- ▶ Im Einsatz in Österreich, Deutschland und Italien im Personen- und Güterverkehr

Q3/2019

73484	=	4/1
73485	=	4/1
79485	~	3/2

Elektrolokomotive 1044 008-9



ÖBB

Ep	IV-V
	185
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019

73070	=	4/1
73071	=	4/1
79071	~	3/2



Photomontage



- ▶ Mit niederen Lüftern, Computernummer auf Tafeln und schwarzem Rahmen
- ▶ Ideale Zuglok für den EC „Leonardo Da Vinci“ auf dem Streckenabschnitt München – Brenner

Elektrolokomotive 110 291-2



DB

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2019

73072	=	4/1
73073	=	4/1
79073	~	3/2



Photomontage

- ▶ In orientroter Lackierung mit DB-Latz
- ▶ Ideale Zuglok für den EC „Leonardo Da Vinci“ auf dem deutschen Streckenabschnitt

3-tlg. Set 1: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Avmz



Bpmbz



Bvmz

Photomontage



In den 1990er Jahren wurde der Fahrzeugpark bei der Deutschen Bundesbahn immer bunter. Das rührte daher, dass Wagen zum Teil bereits in die neuen Unternehmensfarben umlackiert waren, viele aber auch noch in den alten Farben rot-beige bzw. ozeanblau-beige im Bestand waren. Typisch für diese Zeit waren kunterbunte Züge, welche man schon von weitem sah. So auch der Vorbildzug unseres EC 11 mit dem klangvollen Namen „Leonardo da Vinci“ im Fahrplanjahr 1990. Nicht nur Geschäftsreisende nutzten die praktische Verbindung. In den Ferien war das Zugpaar auch bei Urlaubern äußerst beliebt. Morgens startete der Zug in Dortmund und bereits am Abend wartete das italienische Lebensgefühl auf die Reisenden.

- ▶ **Alle Wagen auf dieser Doppelseite für die Nachbildung des EC 11 „Leonardo da Vinci“ im Fahrplanjahr 1990**
- ▶ **Alle Modelle mit separat angesetzten Griffstangen**

Q1/2019

74133



Photo: W. Brutzer

3-tlg. Set 2: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Apmz, Bpmbz



Bpmz

Photomontage

► Apmz erstmals in dieser Lackierung

Q1/2019

74134

2-tlg. Set 3: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	619
	40420
	40196



WRmz, Bm

Photomontage



► Bm als Endwagen mit eingebautem roten Schlusslicht auf einer Wagenseite

► Speisewagen mit zwei Lichtmaschinen

Q1/2019

74163

Elektrolokomotive BR 186



LINEAS

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



Q1/2020

73214	=	4/1
-------	---	-----

73215	=	4/1
-------	---	-----

79215	~	3/2
-------	---	-----



Photo: H. Zwoferink

Das in Belgien ansässige Unternehmen „Lineas“ wurde 2017 als 100%iges Tochterunternehmen der Belgischen Staatsbahnen (SNCB) gegründet. In der Zeit davor betrieb die SNCB unter diversen Markenauftritten, wie B Cargo, SNCB Logistics oder B Logistics, ihre Logistiksparte. Heute betreibt Lineas verschiedenste Lokomotivbaureihen. Die Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 186 kommen in ihrem auffälligen Design auch im benachbarten Ausland zum Einsatz.

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



Elektrolokomotive Ae 3/6^{II}



SBB

Ep	II-III
	163
	NEM 652
	R2
	CH
LED	

Q2/2019

72292	=		3/1
72293	=		3/1
78293	~		3/1



Photomontage



- ▶ Erstmals als digitale Soundversion
- ▶ Filigrane Ausführung des Fahrwerks

Reisezugwagen 2./3. Klasse



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



BC

Photomontage

Q2/2019

74527

- ▶ Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive Ae 3/6^{II}

Reisezugwagen 3. Klasse



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



C

Photomontage

Q2/2019

74528

74529

- ▶ Art. Nr. 74529: geänderte Betriebsnummer

Eilzug der ÖBB



Bayerischer Nebenbahn-Güterzug



Güterzug mit BR 50.50 und einem Rübenzug



Moderner Güterzug der ÖBB



Güterzug mit Ludmilla-Power



E 94 mit klassischem Güterzug



BR 254 mit ostdeutschem Güterzug



Elektrolokomotive Re 460



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Wagner

- ▶ Optisch überarbeitet: mit extra angesetzten Scheibenwischern, feinere Darstellung der Frontgriffstangen
- ▶ In aktueller Ausführung mit extra angesetztem SBB-Logo sowie zusätzlicher Griffstange an der Front

Q3/2019		
73285	=	4/1
73286	=	4/1
79286	~	2/2

Elektrolokomotive 420 278-4



SBB

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

Q3/2019

73258	=	4/1
73259	=	4/1
79259	~	3/1



Photomontage



- ▶ Ausführung mit Klimaanlage
- ▶ Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Teilen aus Ätzblech
- ▶ Mit Wappen „Cham“

Elektrolokomotive Ae 610 500-1



SBB

Ep	VI
	212
	NEM 652
	R2
	CH

Q3/2019

52662	=	6/2
58662	~	4/2



Photomontage



- ▶ Ausführung im SBB Cargo-Design
- ▶ Mit Wappen „Landquart“

Elektrolokomotive Re 193



HUPAC

Ep VI

218

PluX22

R2

CH

LED

Q2/2019

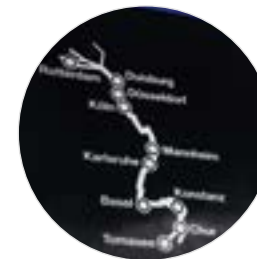
73116 = 4/1

73117 = 4/1

79117 ~ 3/1



Photo: S. Maxheim



- HUPAC-Vectron vermietet an SBB Cargo mit dem Taufnamen „Rhein“
- Vorbildgerecht mit langer Regenrinne und hohen Führerständen für den Einsatz in Italien



2-tlg. Set: Taschenwagen



HUPAC

Ep VI

378

40195



Photomontage

Q1/2019

76198

- Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive Re 193
- Sonderset zum 50-jährigen HUPAC-Jubiläum

Elektrolokomotive Re 4/4 194



BLS

Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

73782	=	4/1
73783	=	4/1
79783	~	3/2



Photo: A. Kammermann

- ▶ Mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung der langen Version der Re 4/4
- ▶ Aufwendig gestaltetes Dach
- ▶ Mit Wappen „Thun“



Photo: M. Kratzsch-Leichsenring

Elektrolokomotive Re 465 016 „Stockhorn“



BLS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

73268	=	4/1
73269	=	4/1
79269	~	2/2



Photo: M. Krähenbühl

- ▶ Optisch überarbeitet: mit extra angesetzten Scheibenwischern, feinere Darstellung der Frontgriffstangen
- ▶ Erstmals mit korrektem Lichtwechsel für die Re 465
- ▶ Aufwendige Bedruckung



Hochgeschwindigkeits wendezug

Railjet, CD





Photo: B. Pintarich

In puncto Komfort und Geschwindigkeit setzte der bei den Österreichischen Bundesbahnen seit Dezember 2008 im Einsatz befindliche Hochgeschwindigkeitszug Railjet neue Maßstäbe in Österreich und Europa. Von der Idee – sie entstand Ende 2004 – bis zur Einführung vergingen nur knapp vier Jahre. Eine Spitzenleistung wenn man bedenkt, dass Entwicklungszyklen in der Fahrzeug- oder Luftfahrtindustrie bis zu zehn Jahre dauern.

Eine siebenteilige Wagengarnitur besteht aus einem Economy-Endwagen mit verschlossenem Übergang auf der Lokseite, drei Economy-Wagen, einem Speisewagen, einem First Class Wagen und dem Steuerwagen mit First und Business Class und misst inklusive Zugmaschine über 200 Meter und bietet Platz für über 400 Reisende. Die Züge ermöglichen die Beförderung von Fahrrädern, von Kinderwagen oder anderen größeren Gepäckstücken. Eine Erfrischung oder einen Imbiss kann man im Bordrestaurant oder beim „Am-Platz-Service“ bestellen.

Die Reisegeschwindigkeit des Railjet und seines „Taurus“-Zugpferdes ist auf 230 km/h ausgelegt. Neben der hohen Geschwindigkeit sorgt die Laufruhe der Wagen für ein angenehmes Reisen. Die ersten Zugverbindungen fuhren auf den Strecken Wien–München und Wien–Budapest. Mittlerweile trifft man die Railjets auch in anderen Gegenden Deutschlands, der Schweiz, in Italien und Tschechien an.

Seit dem Fahrplanwechsel 2014 verbinden auch Railjets der Tschechischen Eisenbahn (CD) die Strecke von Prag über Wien nach Graz. Dafür beschaffte man bei Siemens sieben Railjet-Garnituren in blauer Lackierung. Im Unterschied zu den ursprünglichen ÖBB-Garnituren verkehren die CD-Railjets mit fünf Economy-Wagen, einem Wagen mit Restaurant sowie dem Steuerwagen mit First und Business Class.

Elektrolokomotive Rh 1216 „Railjet“



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und stromführender Kupplung in den Digitalversionen
- ▶ Mit korrekter Antennenbestückung

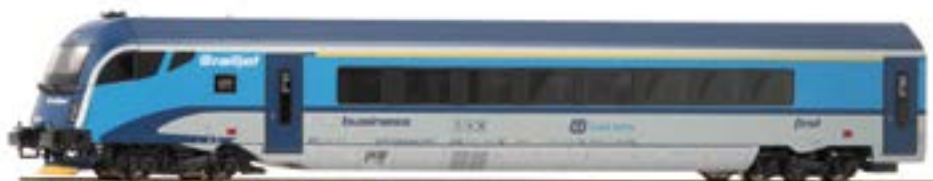
Q2/2019		
73218	=	4/1
73219	=	4/1
79219	~	3/2

4-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	1222
	LED



Afmpz



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Q2/2019

74142	=	
74143	=	↯
74144	~	↯

- ▶ Formvariante mit neuer Fensteraufteilung beim Steuerwagen sowie vorbildgerechter Inneneinrichtungen
- ▶ Vorbildgerechte Wagenübergänge und Inneneinrichtung der unterschiedlichen Klassen

3-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	915



Bmpz

Photomontage

Q1/2019

74139	=	
74140	=	↯
74141	~	↯

Elektrolokomotive BR E 94



DB

Ep	III
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

73356	=	6/2
73357	=	6/2
79357	~	4/2

Die Baureihe 194 mit dem Spitznamen „Deutsches Krokodil“ bezeichnet die Entwicklung sechsschiger schwerer Elektrolokomotiven der Deutschen Reichsbahn, die für den Güterzugdienst konzipiert waren. Die Maschinen erbrachten eine Stundenleistung von 3.300 KW und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h.

- ▶ Mit Metallgriffstangen und Handläufen sowie vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Typische Güterzuglokomotive der Epoche III



Elektrolokomotive BR E 44



DB

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q4/2019		
52545	=	4/1
58545	~	3/2



Von der Elektrolokomotive der Baureihe E 44 wurden von 1932 bis 1954 fast 200 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die Leistung der 4-achsigen Drehgestell-Lokomotiven betrug rund 2200 kW, dabei lag die Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h. Die Loks bewährten sich dabei sowohl vor Personenzügen als auch vor Güterzügen und wurden damit schnell zum „Mädchen für alles“. Der Tatzlagerantrieb war für die damalige Zeit bereits revolutionär, wovon die späteren Lokomotivfamilien wie E 10, E 40 oder E 50 profitierten.

► **Besonders preiswertes Modell**

Elektrolokomotive BR 140



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photo: U. Budde

Q3/2019		
73848	=	4/1
73849	=	4/1
79849	~	3/2

- **Ausführung als 140.7**
- **Modell mit Verschleißpufferbohle, Vielfachsteuerung sowie geteiltem Maschinenraumfenster**
- **Nachbildung mit Klatte-Lüftungsgittern**

Luxuszug „Rheingold“

DB





Mit der Einführung des Luxuszuges „Rheingold“ am 15. Mai 1928 begann bei der Deutschen Reichsbahn eine neue Ära. Seinen weltweit guten Ruf erlangte der „Rheingold“ durch seine eleganten Wagen mit violett-cremefarbener Lackierung und der edlen Inneneinrichtung. Damit läutete er ein neues Zeitalter auf Deutschlands Schienen ein. Der vornehmste Schnellzug der damaligen DRG verkehrte von Holland über Deutschland in die Schweiz. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde der Zug eingestellt.

Ab 1951 verkehrte wieder ein Fernschnellzug mit dem Namen „Rheingold“, zunächst mit allen drei Wagenklassen. Der mit Schürzenwagen der Bauart 1938 in blauer Farbgebung verkehrende Zug führte auch einen Speisewagen mit.

Im Jahre 1960 veranlasste die Deutsche Bundesbahn die Entwicklung neuer Wagen für den traditionsreichen „Rheingold“. Diese Wagen sollten alle bis dahin bekannten Wagenbauarten hinsichtlich des Komforts und der Reisegeschwindigkeit übertreffen. Geliefert wurden 1962 zunächst 5 Großraumwagen, 10 Abteilwagen mit nur neun Abteilen, 2 Bueckelspeisewagen und 3 Aussichtswagen (Dome Cars). Damit ließen sich zwei Zuggarnituren bilden. Dieses neue 26,4 Meter-Wagenmaterial mit goldbedampften Doppelscheiben war vollklimatisiert und mit eleganter Innenausstattung eingerichtet. Damit setzte sich der „Rheingold“ an die Spitze aller deutschen Komfortzüge.

Als Zuglok wurden bis zur Lieferung der Bügelfalten E 10.12 zunächst mit speziellen Drehgestellen umgerüstete E 10 verwendet. Für ein einheitliches Zugbild erhielten Lok und Wagen einen Anstrich in kobaltblau/beige, unterhalb der Glaskuppel des Dome-Cars war der Schriftzug „Rheingold“ angebracht. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h waren es zu jener Zeit die schnellsten Züge der DB. Bereits 1965 wurde der „Rheingold“ in das Trans Europ Express-Netz der DB integriert, der Anstrich wurde damit auf die TEE-Farben purpurrot-beige geändert.

Die exklusiven Wagen hatten natürlich die edelsten Zugpferde. So waren unter anderem in der Epoche IV die Serie 1200 der Niederländischen Staatsbahnen, in Deutschland die Baureihe 112 und auf den Schweizer Schienen in TEE-Farben lackierte Re 4/4^I im Einsatz.

Mit der Einführung des Stundentaktes im Intercity-Verkehr zum Sommerfahrplan 1979 endete die Ära als TEE-Zug und der „Rheingold“ befuhr bis 1987 als IC-Zug auch mit Wagen der 2. Klasse die Linie von Amsterdam nach Basel.

Elektrolokomotive 112 309-0



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Ideale Zuglokomotive für die Rheingold-Sets
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle
- ▶ Freistehende Griffstangen

Q3/2019		
73076	=	4/1
73077	=	4/1
79077	~	3/2

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



WRümh131



Avümh111

Photomontage

- ▶ Passend: Elektrolokomotive 112 309-0
- ▶ Modelle mit separat angesetzten Griffstangen

Q3/2019

74135

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



ADümh101



Avümh111

Photomontage

- ▶ Aussichtswagen mit filigraner Glaskanzel

Q3/2019

74136

Elektrolokomotive BR E 44



DR

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q4/2019

52547	=	4/1
58547	~	3/2

Elektrolokomotive BR 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

73362	=	6/2
73363	=	6/2



Von der Elektrolokomotive der Baureihe E 44 wurden von 1932 bis 1954 fast 200 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die Leistung der 4-achsigen Drehgestell-Lokomotiven betrug rund 2200 kW, dabei lag die Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h. Die Loks bewährten sich dabei sowohl vor Personenzügen als auch vor Güterzügen und wurden damit schnell zum „Mädchen für alles“. Die Deutsche Reichsbahn lackierte die Lokomotiven in einem ansprechenden Flaschengrün, wobei die Fahrwerke anfänglich noch schwarz und später rot lackiert waren.

► **Besonders preiswertes Modell**

Mit ihrer markanten Bauweise gehörten die Lokomotiven der Baureihe E 94 zu den bekanntesten Elektrolokomotiven Deutschlands. Schnell erhielten sie bei der Bevölkerung den Spitznamen „Eisenschwein“ und waren dadurch weitläufig bekannt. Durch eine vernünftige Konstruktion war auch der Beweis erbracht, dass sich mit einem Tatzlagerantrieb auch Geschwindigkeiten von 100 km/h erreichen lassen. Die Stundenleistung der E 94 betrug dabei beachtliche 3240 kW (4400 PS), die Anfahrleistung sogar 3900 kW (5300 PS).

- **Mit Metallgriffstangen und Handläufen sowie vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Typische Güterzuglokomotive der Epoche IV**

Elektrolokomotive BR 146.2



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- **Fein detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- **Ideale Ergänzung zu den Doppelstockwagen, Art. Nr. 74150, 74151, 74153, 74154 sowie Art. Nr. 74146, 74147, 74148 und 74149**

Q2/2019		
73336	=	4/1
73337	=	4/1
79337	~	3/2



Elektrolokomotive BR 189



LOKOMOTION

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2019		
73316	=	4/1
73317	=	4/1
79317	~	2/2



Photomontage

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit Sitz in München betreibt seit fast 20 Jahren grenzüberschreitenden Güterverkehr. Seit einigen Jahren betreiben Lokomotion sowie auch das italienische Tochterunternehmen, die Rail Traction Company, je 5 Lokomotiven der Siemens Baureihe 189. Diese Loks wurden vom Lokomotivvermieter MRCE erworben und sind seitdem für die beiden Unternehmen im Einsatz. Die Loks der Lokomotion sind dabei mit blauen Zebrastrifen gestaltet, die der italienischen Tochter RTC mit roten Zebrastrifen.

► Mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Elektrolokomotive EU 43-007



LOKOMOTION

Ep	VI
	223
	NEM 652
	R2



Photo: C. De Bartoli

Q2/2019		
73679	=	4/1
79679	~	3/2

► Modell mit blauen und roten Zebrastrifen
 ► Gemeinschaftslokomotive der Unternehmen Lokomotion und RTC



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 875-2



MRCE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019

73986	=	4/1
73987	=	4/1
79987	~	3/1



Photomontage

- ▶ Mit kurzer Regenrinne
- ▶ Aufwendige Bedruckung
- ▶ Ausführung mit zwei Dachstromabnehmern
- ▶ In Kooperation mit **Loc&More**



Elektrolokomotive 193 554-3



TX LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019

73982	=	4/1
73983	=	4/1
79983	~	3/1



Photo: R. Auerweck

- ▶ Im auffälligen „Leitwolf“-Design
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Doppeltaschenwagen
- ▶ Mit langer Regenrinne
- ▶ In Kooperation mit **Loc&More**



Elektrolokomotive 189 997-0



MRCE
TX LOGISTIK

Ep VI

225

PluX22

R2

LED

Q2/2019

73106	=	4/1
73107	=	4/1
79107	~	2/2



Photomontage

- ▶ Aufwendige Bedruckung
- ▶ Im grenzüberschreitenden Verkehr im Einsatz
- ▶ In Kooperation mit



Photo: S. Ernst



Photo: Guy Rannou/ Sammlung Yves Broncard

Elektrolokomotive BB 9278



SNCF

Ep	III
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Hohe Zugkraft für Bespannung des „Le Capitole“
- ▶ Aufwendige Bedruckung
- ▶ Mit vorbildgerechtem Sound und neuer Betriebsnummer
- ▶ Erstmals mit PluX-Schnittstelle und LED-Beleuchtung

Q3/2019

73396	=	4/1
73397	=	4/1

4-tlg. Set 1: „Le Capitole“



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74109

- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle
- ▶ Set bestehend aus vier A9-Wagen

4-tlg. Set 2: „Le Capitole“



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74110

- ▶ Set bestehend aus zwei A9-Wagen, einem A7D-Wagen und einem Vru-Wagen

Elektrolokomotive CC 6514



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2019		
73398	=	6/1
73399	=	6/1
79399	~	4/2



Photomontage

Die französischen Staatsbahnen (SNCF) stellten 1969 mit den Elektrolokomotiven der CC 6500 die bis dahin leistungsstärksten Lokomotiven der französischen Eisenbahngeschichte in Dienst. In den ersten Einsatzjahren wurden die Lokomotiven aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h überwiegend vor namhaften Schnellzügen wie dem „Mistral“ oder dem „Capitole“ eingesetzt. Später verlagerte sich das Einsatzgebiet mit der Zeit auch vor schwere Güterzüge.

- ▶ **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Filigrane Stromabnehmer**

Elektrolokomotive BB 26000



SNCF

Ep	V-VI
	204
	PluX22
	R2
	FR
LED	

Q3/2019		
73857	=	4/1
73858	=	4/1



Photomontage



- ▶ **Freistehende Griffstangen**
- ▶ **Aufwendiger Dachaufbau mit durchbrochenem Ätzteil**
- ▶ **Feine Nachbildung der Stromabnehmer**
- ▶ **Ausführung mit drei Frontlampen**

Elektrolokomotive 243-001



HECTORRAIL

Ep	VI
----	----

	218
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----



Q1/2019

73972	=	4/1
-------	---	-----

73973	=	4/1
-------	---	-----

79973	~	3/1
-------	---	-----



Photo: J. Hellström

- ▶ Einsatz im Güterverkehr
- ▶ Ausführung mit zwei Stromabnehmern und kurzer Regenrinne
- ▶ Passend: Güterwagen, Art. Nr. 76698



Elektrolokomotive 243-002



HECTORRAIL

Ep	VI
----	----

	218
--	-----

	PluX22
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----



Q1/2019

73310	=	4/1
-------	---	-----

73311	=	4/1
-------	---	-----

79311	~	3/1
-------	---	-----



Photo: Ø. Berg

- ▶ Einsatz im Güterverkehr
- ▶ Ausführung mit zwei Stromabnehmern und kurzer Regenrinne
- ▶ Mit geänderter Betriebsnummer für vorbildgerechte Doppeltraktion





Photo: J. Kaufmann

Elektrolokomotive Dm



SJ

Ep	III-IV
	289
	PluX16
	R2
	LED



Photo: Swedish Railway Museum

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Bedarf an schwedischem Eisenerz drastisch zu. Für den Transport der schweren Erzzüge wurden geeignete Lokomotiven benötigt. Die Schwedischen Staatsbahnen (SJ) bestellten die ersten Doppellokomotiven der Serie Dm, von denen die ersten Maschinen 1953 geliefert wurden. Jeder der beiden Lokteile war mit einem Blindwellenantrieb und vier gekuppelten Antriebsachsen mit Speichenrädern ausgerüstet. Fünf Lokomotiven Dm wurden 1960/61 mit den neu entwickelten Speichenrädern der Bauart „Motola 1960“ ausgestattet. Diese starken Lokomotiven konnten Erzzüge von bis zu 3.200 t über die anspruchsvolle „Malmbana“ Luleå–Kiruna–Narvik befördern. Die schweren Züge bestanden aus 52 Erzwagen. Jeder dieser 3-achsigen Wagen hatte ein Leergewicht von 20 t und wurde mit 80 t Erz beladen. Ende der 1960er-Jahre wurde die Erhöhung der Zuggewichte auf 5.000 t umgesetzt. Dafür wurden einige Maschinen um ein weiteres, führerstandloses, vierachsiges Mittelteil erweitert und als Dm3 bezeichnet.

- ▶ **Erstmals mit neu konstruierten Speichenrädern**
- ▶ **Hohe Zugkraft durch zwei Motoren**
- ▶ **Freistehende Leitungen und Griffstangen**
- ▶ **Ideale Ergänzung zu den Erzwagen, Art. Nr. 67075 und 67076**

Q2/2019		
73868	=	8/2
73869	=	8/2
79869	~	8/2

Elektrolokomotive 101001



RAILPROMO

Ep	VI
	200
	NEM 652
	R2
	LED



Photo: D. Koster

Q3/2019		
73683	=	4/1
79683	~	3/2

Elektrolokomotive Serie 193



INDUSTRIAL
DIVISION

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Cargonunit/Industrial Division

Q2/2019		
73917	=	4/1
73918	=	4/1

Seit einigen Jahren bietet das niederländische Unternehmen „Railpromo“ mit seiner Tochterfirma „Panorama Rail Restaurant“ außergewöhnliche Fahrten über die Eisenbahnstrecken der Niederlande an. Jede Fahrt startet am historischen Bahnhof der Stadt Amsterdam. Er bildet auch den Endpunkt jeder Fahrt. Dabei werden unter anderem Breukelen bei Utrecht, Rotterdam oder Den Haag als Zwischenziele jede Woche mehrmals erreicht. Als Besonderheit werden während der Fahrt exzellente Speisen und Getränke angeboten. Jede Fahrt ist damit wirklich einzigartig, da jedes Mal verschiedene Köche für das leibliche Wohl der Fahrgäste sorgen.

- ▶ **Aufwendige Lackierung im Railpromo-Design**
- ▶ **Fein detaillierte Ausführung**

- ▶ **Im Einsatz für das polnische Unternehmen Industrial Division**
- ▶ **Mit langer Regenrinne**
- ▶ **Vor Güterzügen in Osteuropa im Einsatz**
- ▶ **„Lotos“-Logo als Decal beiliegend**



Elektrolokomotive 541 002-6 „Innofreight“



SŽ

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Das österreichische Unternehmen „Innofreight“ wurde 2002 gegründet und hat sich anfänglich auf den Transport von Holz spezialisiert. Auch heute noch zählen Stammholz- sowie Hackenschnitzeltransporte zu den Hauptgebieten der „Innofreight“. Doch auch der Transport von Agrarmitteln, Baustoffen oder Flüssigkeiten gehört heute zu den Kompetenzen des Unternehmens. Im Sommer 2018 haben „Innofreight“ und die Slowenischen Staatsbahnen (SŽ) als Zeichen der guten Zusammenarbeit die Elektrolokomotive 541 002-6 im auffälligen „Innofreight“-Gelb als Werbelokomotive vorgestellt. Die Lok der Reihe 541 kommt seitdem auch im grenzüberschreitenden Verkehr zum Einsatz.

Q2/2019		
73486	=	4/1
73487	=	4/1
79487	~	3/2



Photo: B. Paha

Elektrolokomotive Serie 170



KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Q4/2019		
73224	=	4/1
73225	=	4/1

Im täglichen Regionalverkehr betreibt Koleje Mazowieckie einen engen Taktfahrplan. Im Modell erhält die BR 170 eine zeitgemäße PluX22-Schnittstelle und einen vorbildgerechten Schienenräumer am Chassis. Die ideale Ergänzung zur farbenfrohen Lokomotive stellen die Doppelstockwagen von „hobby trade“ im exakten Maßstab 1:87 dar. Dabei erfährt der Steuerwagen eine dem Vorbild entsprechende aufwendige Formänderung.

- ▶ **Aufwendige Lackierung**
- ▶ **Art. Nr. 73225 mit vorbildgerechten Soundfunktionen**
- ▶ **Ideale Ergänzung zu den folgenden Doppelstockwagen**



Photo: P. Kilanowski

3-tlg. Set: Doppelstockwagen


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED





ABbfmnpuvxz



Bmnpuxz

CAD-Zeichnung

Q3/2019
74160  

- ▶ Vorbildgerechte Formänderungen am Steuerwagen
- ▶ In Kooperation mit 

Doppelstockwagen 2. Klasse


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	308





Bmnpuxz

CAD-Zeichnung

Q3/2019
74161  

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



Akku triebswagen

BR 515, DB



Photo: D. Beckmann

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 (spätere Baureihe 815) in Betrieb genommen.

Der in Stahlleichtbauweise gefertigte Triebwagen, dessen Akkumulatoren unter dem Fußboden in Wagenkastenmitte eingebaut waren, hatte aufgrund des hohen Eigengewichtes einen hervorragenden Fahrkomfort und gegenüber den Dieseltriebwagen der Baureihen VT 95 und 98 eine geringe Lärmbelastigung. Die erste Serie bis zur Ordnungsnummer 33 wurde mit der Sitzteilung 2+3 geliefert und waren, der Zeit entsprechend, als 3. Klasse-Wagen ausgeführt. Nach Abschaffung der „Holzklasse“ 1956 wurden sie auf die 2. Klasse umgezeichnet. Die Folgeserien ab den Nummern 101 und 501 hatten dann in der 2. Klasse die Sitzaufteilung 2+2 erhalten und dazu einen unterschiedlich ausgestatteten 1. Klasse-Bereich. Durch die Steigerung der Akkukapazität wurde die Reichweite bis auf 400 km erhöht. Die Triebwagen waren mit normalen Zug- und Stoßeinrichtungen ausgestattet damit auch Verstärkungs- oder Güterwagen angehängt werden konnten.

Die bevorzugt auf Flachlandstrecken eingesetzten Triebwagen wurden auch gern als „Taschenlampen-Express“, „Steckdosen-InterCity“ oder „Akkublitz“ bezeichnet. Ihr Einsatzgebiet war der Raum Augsburg, Schleswig-Holstein, das östliche Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Südhessen und das Ruhrgebiet. Die in roter Farbe ausgelieferten Triebwagengarnituren wurden ab 1975 zum Teil in ozeanblau-beige neu lackiert. Einige fuhren auf der sogenannten Nokia-Bahn (Bochum–Gelsenkirchen) im weiß-mintgrünen Farbschema. In der Zeit von 1982 bis 1995 wurden die Fahrzeuge nach und nach abgestellt und ausgemustert. Einige Wagen sind heute in Eisenbahnmuseen und bei Museumsbahnen erhalten.

Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen



DB

Ep	IV
	538
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung



- ▶ Freier Durchblick durch den detaillierten Fahrgastraum und den Führerstand
- ▶ Mit korrekter Antennenbestückung
- ▶ Separat angesetzte Steckteile, wie Scheibenwischer, Rangierergriffe unter den Puffern sowie Heizkabel
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle mit separat angesetzten Teilen
- ▶ Innenbeleuchtung in der Analogausführung mittels DIP-Schalter schaltbar
- ▶ In den Digitalausführungen mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen

Q3/2019		
72080	=	2/1
72081	=	2/1
78081	~	2/1

Beilhack Schneeschleuder



ÖBB

Ep	V
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

72798	=		1/1
78798	~		1/1

Um die alten noch dampfbetriebenen Schneeschleudern abzulösen, stellten die ÖBB in den Jahren 1975 und 1982 selbstfahrende Schneeschleudern in Dienst. Diese wurden bei der bayerischen Firma „Beilhack“ hergestellt und nach Österreich geliefert. Der Vorteil der Beilhack-Schneeschleudern lag in der einfacheren Handhabung. So wird für den Betrieb kein eigenes Triebfahrzeug benötigt. Ein ebenso großer Vorteil ist, dass die Schneeschleuder selbstständig die Richtung wechseln kann, da der komplette Aufbau um 180 Grad drehbar ist. Die Haupteinsatzgebiete der Maschinen waren früher wie heute das gesamte Bundesgebiet, speziell die Regionen in Kärnten, Salzburg und Tirol.

- ▶ **Modell selbstfahrend**
- ▶ **Aufwendig gestaltetes Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen: Heben und Senken der Fräseinrichtung, drehende Schleuderräder**
- ▶ **Um 180° drehbarer Aufbau**

Diesellokomotive 2143.05



ÖBB

Ep	IV
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

73900	=		4/1
73901	=		4/1
79901	~		2/1

- ▶ **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**
- ▶ **Erstmals in dieser Lackierung im Roco-Programm**

Um die kosten- und personalintensiven Dampflokomotiven im Rangierdienst abzulösen, beschafften die Österreichischen Bundesbahnen ab 1958 eine Serie von 400 PS starken Diesellokomotiven der Reihe 2062. Die Jenbacher Werke in Tirol bauten bis 1966 insgesamt 65 Stück dieser zweiachsigen Kleindiesellok.

Die 1965/66 gebauten Lokomotiven der Ordnungsnummern 46 bis 65 unterscheiden sich geringfügig von den zuvor gebauten Loks, erkennbar u. a. an der geänderten Form der Ballastgewichte, Ersatz des Chrom-Kühlergrills durch ein einfaches Gitter, geänderte Lüfterjalousien am Motorvorbau und werksseitiger Ausrüstung mit Dreilicht-Spitzensignal.

Angetrieben wird die Lokomotive von einem JW-Zweitakt-Dieselmotor mit acht Zylindern und hydraulischer Kraftübertragung durch ein zweistufiges Voith-Turbogetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h im Rangiergang und 60 km/h im Streckengang. Der Druckluftkompressor wird, unabhängig vom Traktionsdiesel, von einem gesonderten 40-PS-Einzylinder-Motor angetrieben. Die Ausrüstung mit Scheibenbremsen war eine der ersten Anwendung derselben in Europa. Die Länge über Puffer beträgt 8000 mm (zweite Bauserie 7916 mm) mit einem Gesamtgewicht von 32 Tonnen.

Die Lokomotiven 2062.01 bis 45 wurden in tannengrüner Farbgebung abgeliefert. Die restlichen Maschinen waren ab Werk blutorange lackiert.

Mit ihren auffälligen, gusseisernen Frontschilden, die als Ballastgewichte dienen, war die Lokomotive in ganz Österreich im Verschub- und Bauzugdienst eingesetzt. Auf den niederösterreichischen Nebenbahnen waren diese Loks vor Personenzügen mit ein bis zwei Waggons anzutreffen. Die letzten Lokomotiven schieden 2003 aus dem normalen Betriebsdienst aus. Als Werks- und Bauzuglokomotiven mit der Reihenbezeichnung X262 sind einige Exemplare jedoch bis heute noch im Einsatz.



Diesel lokomotive Rh 2062, ÖBB

Photo: K. Steiner



Diesellokomotive Rh 2062



ÖBB

Ep	IV
	92
	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**

Q1/2020			
72001	=		
78001	~		

Diesellokomotive T679.1294



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Viele separat angesetzte Teile
- ▶ Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge
- ▶ Lokomotive des Depo Cheb (Eger) mit schwarzem Rahmen und schwarzen Drehgestellen



Q2/2019		
73796	=	6/2
73797	=	6/2

Diesellokomotive T669.0



ČSD

Ep	IV-V
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe T669 ist eine dieselektrische Lokomotive der ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen. Neben der Ableitung aus der Baureihenbezeichnung „Tschme3“ für die Exportlokomotiven in die Sowjetunion, verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen Cmelak (deutsch: Hummel) auch ihren Fahrgeräuschen. Mit ca. 8200 Exemplaren gehört diese Bauart zu den meistgebauten Lokomotiven weltweit.

- ▶ Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- ▶ Ideal für den Einsatz vor Güterzügen
- ▶ Mit beigem Dach und halbrunden Puffern

Q1/2019		
73774	=	6/1
73775	=	6/1

Diesel lokomotive BR 333, DB





Photo: R. Scheller

Um die Rangieraufgaben auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen besser erfüllen zu können, definierte die Deutsche Bundesbahn Ende der 1950er Jahre ein Lastenheft für Kleinlokomotiven der Leistungsgruppe III. Diese sollte die Lücke im Leistungsbereich zwischen Köf II und der BR V 60 schließen. Gemeinsam mit dem Lokhersteller Gmeinder wurden die Prototypen der vorläufig als Köf 10 und Köf 11 bezeichneten Loks entwickelt und 1969 geliefert.

In die mit der Bezeichnung Köf 11 versehenen Serienloks wurde ein von den Motorenwerken Mannheim gelieferter Motor mit einer Nennleistung von 177 kW (240 PS) eingebaut. Über ein hydraulisches Voith-Wendegetriebe erfolgte mit Hilfe von Rollenketten die Kraftübertragung auf die Räder. Bei der Umstellung auf das computergerechte Nummernsystem 1968 erhielten die 317 Loks dieser Ausführung die Baureihenbezeichnung 332, die drei Prototypen der Köf 10 wurden als Baureihe 331 bezeichnet.

Die Weiterentwicklung der Köf 11, mit Kraftübertragung über Gelenkwellen und zusätzlicher Achsgetriebe, wurde 1965 von Gmeinder präsentiert. Von dieser zunächst als Köf 12 bezeichneten Ausführung wurden ab 1968 weitere 251 Rangierloks als Baureihe 333 an die Deutsche Bundesbahn geliefert.

Nach einer Lieferpause wurden ab 1973 weitere 150 Lokomotiven der Baureihe 333 gebaut. Diese unterscheiden sich durch die neue, verbesserte Kühleranlage von den vorherigen Serien. Die Lokomotivfabriken Jung und Orenstein & Koppel waren, neben Gmeinder, weitere Lieferanten dieser Kleindiesellok.

Um Personaleinsparungen zu ermöglichen wurde ab Ende der 1980er Jahre ein Großteil der Loks mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Diese Loks wurden als Baureihe 335 bezeichnet.

Im Jahr 2003 wurde bei einigen 335 die Funkfernsteuerung wieder stillgelegt, da man sie nun nicht mehr benötigte. Diese Loks erhielten ihre alte Baureihenbezeichnung 333 zurück, allerdings wurde die Ordnungsnummer zur Unterscheidung von den ursprünglichen 333 um 500 erhöht (333.5 – 333.7). Da mittlerweile auch bei den 333 und 335 nur noch ein kleiner Teil der Loks im aktiven Dienst steht, haben sich sowohl Industriebetriebe, Privatbahnen wie auch Museumsbahnen bereits mit Gelenkwellen-Köf eingedeckt.

Loks der Baureihe 332 erhielten keine Fernsteuerungen und damit verbundene Umbauten, sie wurden ab Mitte der 1990er Jahre verstärkt ausgemustert, so dass sich inzwischen ausschließlich 333er und 335er im Bestand der Deutschen Bahn befinden.

Diesellokomotive BR 333



DB

Ep	IV
	90
	LED



CAD-Zeichnung



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

Q3/2019			
72016			
78016			



Photo: R. Scheller

Diesellokomotive 333 716



LOKOMOTION

Ep	VI
	90
	LED



Photo: F. Fanger

Für den Vershub in Güterbahnhöfen setzt das Münchner Eisenbahnunternehmen Lokomotion auch eine Lokomotive der Baureihe 333 ein. Die Köf III mit der Betriebsnummer 333 716 wurde 2017 komplett überholt und aufgearbeitet. Dabei präsentiert sich die ehemalige Bundesbahn-Lokomotive heute in einem frischen Weiß mit blauen Zebrastrifen. Auch im Personenbahnhof München Ost kann die zweiachsige Lokomotive beim Vershub beobachtet werden, dort ist sie zum Teil bei der ehemaligen Autoverladung für private Anbieter vor Urlaubsreisezügen im Einsatz.



CAD-Zeichnung

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

Q4/2019			
72018	=		
78018	~		

Diesellokomotive BR V 36



DB

Ep	III
	106
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019		
73068	=	3/1
73069	=	3/1
79069	~	3/1

- ▶ Modell mit filigraner Dachkanzel
- ▶ Separat angesetzte Steckteile und freistehende Griffstangen
- ▶ Ideale Ergänzung zu den „Donnerbüchsen“, Art. Nr. 74260, 74261, 74262, 74263

Diesellokomotive BR 211



DB

Ep	IV
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019		
52526	=	4/1
52527	=	4/1
58527	~	2/2



- ▶ Besonders preiswertes Modell
- ▶ Erstmals mit PluX-Schnittstelle, LED-Beleuchtung und Sound
- ▶ Spitzenlicht digital separat schaltbar
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Mitteleinstiegswagen, Art. Nr. 54460–54462

Diesellokomotive 218 218-6



DB

Ep	IV
	189
	PluX16
	R2
	LED

Q4/2019

73726	=	4/1
73727	=	4/1
79727	~	3/2



Photomontage



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

Diesellokomotive 220 036-8



DB

Ep	IV
	212
	NEM 652
	R2

Q1/2019

52680	=	4/1
58680	~	3/2



Photomontage



- ▶ Besonders preiswertes Modell
- ▶ Ideal für den Einsatz vor Personen- und Güterzügen

Dieseltriebwagen BR 795



DB

Ep	IV
	280
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019		
73010	=	2/0
73011	=	2/0

► Ideal für den Einsatz auf Nebenbahnen

Dieseltriebzug BR 628.4



DB

Ep	IV
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photo: E.A. Weigert

Q2/2019		
72074	=	2/1
72075	=	2/1
78075	~	2/1

- Erstmals in mintgrüner Lackierung
- Separat angesetzte Scheibenwischer
- Schaltbare Innenbeleuchtung in der analogen Version über DIP-Schalter
- Beleuchtete Zugzielanzeige

Diesellokomotive BR 233



DB AG

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

52496	=		6/2
52497	=		6/2
58497	~		4/2



- ▶ Mit zusätzlichem seitlichen Lüftungsgitter und geänderter Fensteranordnung beim Maschinenraum
- ▶ Besonders preiswertes Modell
- ▶ Erstmals als BR 233 im Roco-Programm
- ▶ Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge



Diesellokomotive BR 112



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2019

73759	=		4/1
73760	=		4/1
79760	~		2/2

Zu Versuchszwecken erhielten im Jahre 1972 einige wenige Lokomotiven der Baureihe 110 einen stärkeren, nun 1200 PS starken, Dieselmotor. Dies war notwendig, um die Lokomotiven auch im Schnellzugverkehr einsetzen zu können. Weitere Bauteile wurden bei den Versuchslokomotiven ebenfalls angepasst. Aufgrund der guten Testergebnisse wurden im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal insgesamt fast 500 Lokomotiven zur stärkeren Baureihe 112 umgebaut.

- ▶ Erstmals mit PluX22-Schnittstelle
- ▶ Beleuchtung für beide Seiten mit DIP-Schalter abschaltbar in der Analog-Version
- ▶ Erweiterte Lichtfunktionen schaltbar, z. B. abschaltbares Schlusslicht, Rangierbeleuchtung in den Digital-Versionen
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Rekowagen Art. Nr. 74450–74456



Zum Zeitpunkt der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik im Jahr 1949 stand für die Reisen über größere Entfernungen des Präsidenten bzw. später des Staatsratsvorsitzenden und die Mitglieder der DDR-Regierung noch die gute, alte Eisenbahn im Vordergrund.

Ab 1966 entstanden die ersten Neubau-Salonwagen, welche bis 1969 einen kompletten Neubau-Zug bildeten und die bis dahin verwendeten Wagen ersetzten. Der Großteil der Wagen waren Einheitsreisezugwagen vom Typ Y. Die Salonwagen wurden einzeln oder auch als Zugverband eingesetzt. Diese verkehrten dann unter der Bezeichnung „Staatsfahrt“. Unter strengster Geheimhaltung und einer speziellen Dienstanweisung wurde ein solcher Zug im Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Lichtenberg bereitgestellt.

Eng verbunden mit dem Einsatz der Salonwagen sind die speziell zu deren Beförderung vorgehaltenen Lokomotiven. Von den ab 1964 gebauten Diesellokomotiven der Baureihe V 180, später BR 118, wurden drei Maschinen nur für die Beförderung des Regierungszuges bereitgestellt. Die Regierungszuglokomotiven waren technisch und optisch immer bestens gehegt und gepflegt. Es gab auch einige Unterschiede zu den Schwestermaschinen. So waren die Ziffern auf den Lokschildern und alle Griffstangen verchromt. Zudem waren sie mit Funkanlagen zur Kommunikation mit dem Zug und Funkstationen auf DDR-Gebiet ausgestattet.

Aus der Vielzahl von Einsätzen des Regierungszuges ist das bekannteste Beispiel die Fahrt von DDR-Ministerpräsident Willi Stoph zu den Gesprächen mit dem Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland, Willy Brandt, im Mai 1970 nach Kassel.

Regierungs zug

der DDR



Diesellokomotive 118 548-7



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73886 = 4/2

73887 = 🔊 4/2



Photo: W. Drescher

- ▶ Stammlok 1 DDR Regierungszug
- ▶ Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise aus Metall
- ▶ 4-achsige Ausführung mit feinen Radsätzen
- ▶ Mit rundem Türausschnitt
- ▶ Ideale Ergänzung zum Tillig-Regierungszug



Diesellokomotive 118 552-9



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73888 = 4/2

73889 = 🔊 4/2



Photo: W. Drescher

- ▶ Stammlok 2 DDR Regierungszug
- ▶ Sehr detailliert ausgeführtes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise aus Metall
- ▶ 4-achsige Ausführung mit feinen Radsätzen
- ▶ Mit rundem Türausschnitt



DAS ENDE EINER ÄRA Zechenschluss in Deutschland



5-tlg. Set: Diesellokomotive DHG 500 mit Selbstentladewagen



RAG



CAD-Zeichnung

Ep	IV
	580
	PluX22
	R2
	LED



Fal

Photomontage

Für Deutschland und besonders das Ruhrgebiet war in den 1960er Jahren der Steinkohlebergbau einer der bedeutendsten Industriezweige. Wurden 1960 jährlich noch rd. 142 Mio. Tonnen Kohle aus der Erde befördert, waren es einige Jahrzehnte später im Jahr 2013 bereits nur mehr rund 8 Mio. Tonnen. Die Kohle wurde dabei überwiegend in Kraftwerken verfeuert, um Strom zu erzeugen. Was die Männer unter Tage in mühevoller und Kräfte raubender Arbeit abbauten, wurde an die Erdoberfläche befördert und dort weiter verarbeitet. Daher verwundert es nicht, dass in den meisten Zechen auch großflächige Gleisanlagen vorhanden sein mussten, um die Massen an Kohle weiter zu transportieren. Als Erinnerung an diesen wichtigen Wirtschaftszweig Deutschlands erscheint zum „Zechenschluss 2018“, also der Schließung der letzten beiden deutschen Zechen in Prosper-Haniel bei Bottrop und Ibbenbüren, dieses besondere Zugset der Ruhrkohle AG.

- ▶ Authentisches Zugset für den Einsatz in Zechen und bei Industriebahnen
- ▶ Fein detailliertes Modell der Diesellok mit der Nummer 434 in orange-farbener RAG-Lackierung und PluX22-Schnittstelle
- ▶ Beladung mit Echtkohle
- ▶ Mit beiliegenden Schienen
- ▶ In Kooperation mit

Q1/2019

61466	=	3/1
61467	~	3/1

Im Juli 1977 rollte aus dem Werk der Firma Moyses die Rangierlok (in Frankreich Locomotriceur 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 Unterserie Y 8400 ist mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet, die es dem Lokführer ermöglicht, das Fahrzeug mit der entsprechenden Steuerung auch von außerhalb der Lok zu bedienen. Äußerlich unterscheiden sich diese durch die Funkantenne und zwei beleuchtete Anzeigen mit dem Schriftzug „TELE“, die oben in der Mitte vor den Frontscheiben unter dem Vordach montiert sind sowie durch teilweise geänderte Handläufe und vier blaue Leuchten unter den Aufstiegen an den vier Ecken des Fahrzeugs.

Die Y 8000 erhielten bei der Indienststellung eine an die BB 63500 angelehnten Anstrich in dominierendem Orange ergänzt durch braun und weiß. Das Loknummernschild wurde nicht wie traditionell in Metallguss angebracht, sondern durch eine gemalte Imitation ersetzt. Das ursprünglich verwendete Orange erwies sich als nicht wetterfest und tendierte zu rosa, weshalb es durch ein dauerhafteres Orange ersetzt wurde. 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.

Seit 1997 wurden nach und nach die ursprünglichen Dieselmotoren des Typs Poyaud durch für den Straßenverkehr konzipierte RVI Motoren ersetzt, welche auch den gängigen europäischen Abgasnormen entsprechen.

Y 8000 sind heute auch im Einsatz bei privaten Unternehmen wie TSO (Gleisbau) und EuroCargorail, deren Farben sie auch tragen. Auch nach 40 Jahren sind die Y 8000 und Y 8400 nach wie vor auf dem gesamten Netz der SNCF im Einsatz.



Diesel lokomotive Y 8000, SNCF



Photo: O. Constant

Diesellokomotive Y 8000



SNCF

Ep	IV
	117
	LED



Photo: O. Constant

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

Q1/2020			
72009	=		
78009	~		

Diesellokomotive CC 72000



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

Q4/2019		
73004	=	6/1
73005	=	6/1

Um für den Einsatz vor Schnellzügen auf nicht elektrifizierten Strecken ausreichend schnelle Zuglokomotiven im Bestand zu haben, bestellten die französischen Staatsbahnen (SNCF) 1965 neue Diesellokomotiven der Serie CC 72000. Beim Design der Loks war Paul Arzens beteiligt, welcher schon mehrere Lokomotiven mit der charakteristischen „Nez cassé“ (gebrochene Nase) entworfen hatte. Aufgrund der Ölkrise wurde ab 1973 die Indienststellung der CC 72000 beendet, der Betrieb erfolgte mit den 92 im Bestand befindlichen Diesellokomotiven.

- ▶ Viele separat angesetzte Steckteile, teilweise als Ätzteil ausgeführt
- ▶ Ausführung mit Rundlogo

Beilhack Schneeschleuder



SNCF

Ep	V-VI
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019		
72808	=	1/1

- ▶ Modell selbstfahrend
- ▶ Aufwendig gestaltetes Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen: Heben und Senken der Fräseinrichtung, drehende Schleuderräder
- ▶ Um 180° drehbarer Aufbau

Edition

Diesellokomotive M62



GYSEV

Ep IV-V

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

- ▶ Viele separat angesetzte Teile
- ▶ Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge



Q2/2019

73243 = 6/2

73244 = 6/2

Diesellokomotive ST44



PKP

Ep VI

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

- ▶ Viele separat angesetzte Teile
- ▶ Hohe Betriebssicherheit und Zugkraft für lange Züge



Q1/2019

73778 = 6/2

73779 = 6/2

Diesellokomotive BR 232



ECCO RAIL

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Besonders preiswertes Modell
- ▶ Einsatz im Güterverkehr in Osteuropa
- ▶ Erstmals ohne Blindstromkompensation auf dem Dach



Q3/2019		
52466	=	6/2
52467	=	6/2



Die Niederländische Staatsbahn beschaffte die 2-achsigen Vershub-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.

Die Konstruktion war auf einfacher Basis gehalten. Der dieselektrische Antrieb sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h bei einem Dienstgewicht von 21 Tonnen. Die Länge über Puffer beträgt 7200 mm. Eine spezielle Vorrichtung war die Kühlung, denn der Dieseltank fungierte auch als Maschinenkühler!

Die Lokomotive war mit zwei manuellen Bremsen ausgerüstet, einer Hand- und einer Fußbremse. Für schnelle Vershubtätigkeit gab es zusätzliche Kuppelvorrichtungen zum Ein- wie zum Auskuppeln – auch während der Fahrt. Diese technische Möglichkeit führte aber zu etlichen Unfällen und wurde später wieder ausgebaut.

Fünfzehn dieser Maschinen wurden mit beweglichen Kränen ausgeliefert. Nach der ursprünglich grünen Lackierung wurde später das gelb-graue Farbschema angewandt. Die fleißigen Arbeitstierchen waren überall in den Niederlanden im unermüdlichen Einsatz. In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre führten verschärfte Arbeitsschutzvorschriften zur Abstellung der noch vorhandenen Lokomotiven. Viele davon sind bei Museumsbahnen und einigen privaten Eisenbahnbetrieben erhalten bzw. noch in Betrieb.

Diesel lokomotive

Serie 200/300, NS



Photo: G. Belgraver



Diesellokomotive Sik



NS

Ep	IV
	83
	LED



CAD-Zeichnung

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

Q4/2019			
72012	=		
78012	~		



www.roco.cc

Groß in Detail und Technik!

Mit dem kompletten Roco Sortiment auf Schiene

Das gesamte Angebot aus dem Roco-Programm in den Spurweiten H0 und H0e finden Sie in unserem Hauptkatalog 2018/19 bei Ihrem Fachhändler.

TEE-Dieseltriebzug DE IV



NS

Ep	IV
	1117
	NEM 652
	R3
	LED
	40420



Bei der Planung geeigneten Fahrzeugmaterials für den neuen komfortablen Verkehr im TEE-Abkommen einigten sich die SBB und die NS darauf, fünf gemeinsame dieselektrische Triebzüge herzustellen. Diese Triebzüge bestanden aus einem Triebkopf, zwei Zwischenwagen, darunter ein Halbspeisewagen, und einem antriebslosen Steuerwagen mit Führerstand. Die SBB bezeichneten die Züge als RAm 501 und 502, die NS als DE 1001 bis 1003. Stationiert waren alle fünf Züge in Zürich. Die angetriebenen Dieseltriebköpfe wurden von der Firma Werkspoor in Utrecht entwickelt und erhielten die für holländische Triebzüge damals so typische Hundekopfform, wenn auch in etwas abgeschwächter, eckiger Form. Die Zwischenwagen wurden von der schweizer Firma SIG gebaut und hatten dadurch die gegenüber herkömmlichen Wagenmaterial niedrige Bauweise der Einheitswagen der SBB. Angetrieben wurden die Triebzüge durch zwei Diesel-Motoren mit jeweils 1000 PS Leistung, die je Antriebsmotor über einen separaten Generator die Antriebsenergie an die vier Fahrmotoren abgaben. Ein dritter kleinerer Dieselmotor mit etwa 300 PS sorgte ebenfalls über einen Generator für die elektrische Energie im Bordnetz sowie für Klimaanlage und Küche. Das aus der Antriebsanordnung zwangsläufig resultierende hohe Gewicht des Triebkopfes erforderte eine zusätzliche Laufachse im Drehgestell, die Achsfolge lautete somit (A1A) (A1A). Die Höchstgeschwindigkeit des Zuges betrug 140 km/h. Die in den typischen TEE Farben rot/beige lackierten Triebzüge wurden in einem gemeinsamen fünftägigen Laufplan eingesetzt, wobei fünf Länder (Schweiz, Luxemburg, Niederlande, Belgien, Frankreich) durchfahren wurden.

Q3/2019		
72068	=	6/2
72069	=	6/2
78069	~	4/2

- **Fein detaillierte Drehgestelle**
- **Separat angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer sowie Lampenringe**





Photomontage



Beilhack Schneeschleuder



CSX

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED



Photo: C. Vaughn

Q3/2019

72803



1/1

Beilhack Schneeschleuder



BNSF

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED



Photo: J. Sesonke
preliminary artwork by Roco

Q3/2019

72806



1/1

- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung mit langem Aufbau, geänderter Fräseinrichtung und Scheinwerfern sowie Ditch-Lights
- ▶ Modell selbstfahrend
- ▶ Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen: Heben und Senken der Fräseinrichtung, drehende Schleuderräder, um 180° drehbarer Aufbau

- ▶ Mit langem Aufbau, geänderter Fräseinrichtung und Scheinwerfern sowie Ditch-Lights
- ▶ Modell selbstfahrend
- ▶ Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen: Heben und Senken der Fräseinrichtung, drehende Schleuderräder, um 180° drehbarer Aufbau



Photo: S. Lopez

2018
2
Roco
Fotowettbewerb

z21® Digitalset: Dampflokomotive BR 18.6 mit D-Zug



DB

Ep III

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 18.6
- 1 Schnellzugwagen 1./2. Klasse
- 1 Schnellzugwagen 2. Klasse mit Schlusslicht
- 1 Speisewagen, 1 Packwagen
- 1 z21®, 1 WLAN-Router
- 1 Steckernetzteil
- 1 WLAN-MULTIMAUS® Funkhandregler

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

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



- ▶ Modell der BR 18.6 optisch überarbeitet mit eingesetzten Lampengläsern
- ▶ Mit PluX22-Schnittstelle
- ▶ Fein detaillierte Speichenräder



Photomontage



Q4/2019

51313

z21® start Digitalset: Diesellokomotive BR 218 mit Güterzug



DB AG

Inhalt:

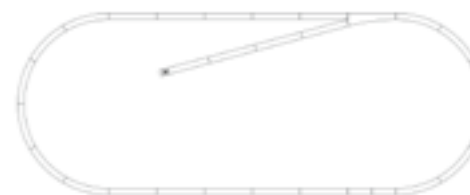
- 1 Diesellokomotive BR 218
- 1 offener Güterwagen
- 1 Schiebewandwagen
- 1 Containertragwagen mit 20' Containern
- 1 z21®start, 1 Steckernetzteil
- 1 Handregler MULTIMAUS®

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

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



Photomontage



Q2/2019

51312

Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Güterzug



DB

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 80
- 3 Talbot-Schotterwagen
- 1 Steckernetzteil
- 1 elektronischer Handregler

ROCO LINE-Gleisoval (ohne Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 3 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: 150 x 100 cm



Photomontage



Q4/2019

51159



Eilzugwagen 1./2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	242
	40196
	40420



AB4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74444

- ▶ Modell mit separat angesetzten Griffstangen
- ▶ Alle Modelle auf dieser Seite: passende Ergänzung zur Dampflokomotive Rh 38, Art. Nr. 72124,72125

Eilzugwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	240
	40196
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74445

- ▶ Filigrane Nachbildung der Drehgestelle

Spantenwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	242
	40183
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74446

- ▶ Ideale Ergänzung zu den Eilzugwagen

Eilzug-Gepäckwagen



ÖBB

Ep	III
	226
	40196
	40420



Pw4üh

Photomontage

Q1/2019

74447

- ▶ Seit langem wieder im Roco-Programm

4-tlg. Set: Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
	616
	40183
	40361



Photo: H. Heless

Zugset bestehend aus zwei Raucherwagen, einem Nichtraucherwagen und einem Gepäckwagen mit Raucherabteil.

- ▶ **Alle Wagen optisch überarbeitet**
- ▶ **Mit feinem Bühnengeländer, separat angesteckten Griffstangen und größenrichtigen Übersetzfenstern**

Q3/2019

74162

Schnellzugwagen EW II 1. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



A

Photomontage

Q4/2019

74569

Gilt für alle Wagen auf dieser Seite:

- ▶ Aufwendige Überarbeitung des Einstiegsbereiches
- ▶ Detailgetreue Darstellung der Trittstufen, Griffstangen und Dachgravuren

Schnellzugwagen EW II 1./2. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



AB

Photomontage

Q1/2020

74570

Schnellzugwagen EW II 2. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



B

Photomontage

Q4/2019

74571

74572

74573

▶ Art. Nr. 74572 und 74573: geänderte Betriebsnummern

Gepäckwagen EW II



SBB

Ep	V
	210
	40196
	40420



D

Photomontage

Q1/2020

74574

Doppelstockwagen 1. Klasse

SBB	
Ep	VI
	308
	40196
	40420
A „IC 2000“	
Photomontage	



Q2/2019	74500
---------	-------

Doppelstockwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil

SBB	
Ep	VI
	308
	40196
	40420
AD „IC 2000“	
Photomontage	



Q2/2019	74501
---------	-------

Doppelstockwagen 2. Klasse

SBB	
Ep	VI
	308
	40196
	40420
B „IC 2000“	
Photomontage	



Q2/2019	74502
	74503

► Art. Nr. 74503: geänderte Betriebsnummer

Doppelstockspeise- und Bistrowagen

SBB	
Ep	VI
	308
	40196
	40420
BR „IC 2000“	
Photomontage	



Q2/2019	74504
---------	-------

Doppelstock Steuerwagen

SBB	
Ep	VI
	308
	PluX16
	40196
	40420
	LED
Q2/2019	74505



Bt „IC 2000“

Photomontage

- Im aktuellen SBB-Design „Ticki Park“
- Modell mit Decoder ausgerüstet

Schnellzugwagen 1. Klasse



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



A4üm-61

Photomontage

Q3/2019

54450

Gilt für alle Schnellzugwagen auf dieser Seite
 ▶ Längenmaßstab: 1:93,5

Schnellzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



B4üm

Photomontage

Q3/2019

54451

Schnellzug-Speisewagen



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



WR4üm-64

Photomontage

Q3/2019

54453

Schnellzug-Gepäckwagen



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



D4üm

Photomontage

Q3/2019

54452

Personenwagen 1./2. Klasse „Donnerbüchse“



DB

Ep	III
	160
	6560



ABi

Photomontage

Q1/2019

74260

► Alle „Donnerbüchsen“-Wagen eignen sich für die Nachbildung einer typischen Nebenbahngarnitur

Personenwagen 2. Klasse „Donnerbüchse“



DB

Ep	III
	160
	6560



Bi

Photomontage

Q1/2019

74261

74262

► Art. Nr. 74262: geänderte Betriebsnummer
 ► Passend: Diesellokomotive V 36, Art. Nr. 73068, 73069, 79069

Steuerwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	160
	LED



BiF

Photomontage

Q1/2019

74263

► Mit Decoder für Spitzenlicht ausgestattet

3-tlg. Set: Schlafwagen

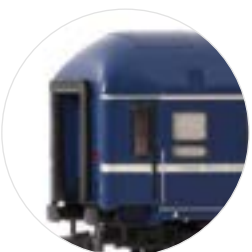


DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



WLABMmh 174



WLABm 174



WLABmh 175

Photomontage

Zugset bestehend aus einem WLABm 174 in blauer Lackierung mit Runddach, einem WLABmh 175 in blauer Lackierung mit Steildach und einem WLABmh 174 in roter Lackierung mit beige Runddach.

► Ideale Ergänzung zu nationalen und internationalen Epoche IV-Schnellzügen

Q1/2019

74129

Mittleinstiegswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



ABymf411

Photomontage

Q3/2019

54461

Gilt für alle Schnellzugwagen auf dieser Seite

► Längenmaßstab: 1:93,5

Mittleinstiegswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



Bymb421

Photomontage

Q3/2019

54462

Mittleinstiegs-Steuerwagen



DB

Ep	IV
	282
	6463



BDymf456

Photomontage

Q3/2019

54460

- Mit Decoder für Spitzenlicht ausgestattet
- Alle diese Wagen eignen sich für die Nachbildung einer vorbildgerechten Nebenbahngarnitur
- Passend: Diesellokomotive BR 211, Art. Nr. 52526, 52527, 58527

3-tlg. Set: Fahrradzug



DB AG

Ep	V
	909
	40196
	40360



Bymb421



Bymb421



Dduu498.1

Photomontage

Wagenset bestehend aus zwei Nahverkehrswagen und einem Gepäckwagen für den Transport von Fahrrädern.

- ▶ Vorbildgerechte Nachbildung des „Fahrrad Expresses“ des 3-Löwen-Takts
- ▶ Gepäckwagen mit feinen Trittstufen aus Ätzblech
- ▶ Alle Wagen mit separat angesetzten Griffstangen
- ▶ Ideale Ergänzung zu Lokomotiven der BR 111 oder 218

Q2/2019

74099

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



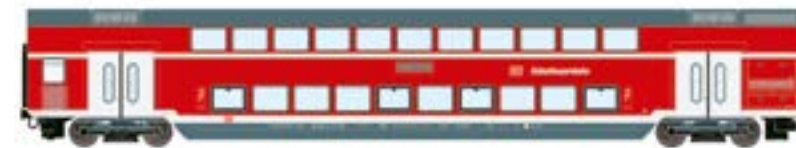
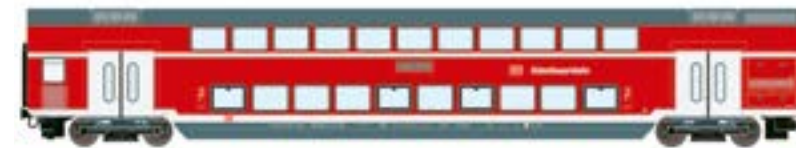
DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DBpzbfa

Photomontage



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2019		
74155	=	
74156	~	

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

► Einsatz im Netz der Südostbayernbahn

► In Kooperation mit [hobbytrade](#)

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2019		
74157	=	
74158	~	

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

► In Kooperation mit [hobbytrade](#)

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



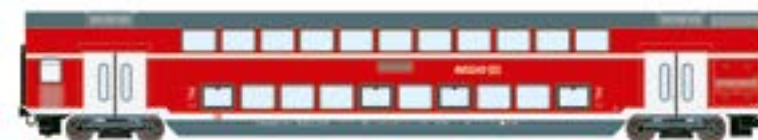
DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzfa

CAD-Zeichnung



DBpza

CAD-Zeichnung

Q3/2019

74146	=	
74147	~	

- ▶ Ausführung als RE 1 von Hamm nach Aachen
- ▶ Ideale Zuglok Art. Nr. 73336, 73337, 79337
- ▶ In Kooperation mit [hobby trade](#)

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2019

74148	=	
74149	~	

- ▶ Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74146, 74147
- ▶ In Kooperation mit [hobby trade](#)

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	924



DABpza



DBpza

CAD-Zeichnung

Q1/2019

74137



- ▶ Einsatz im Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Sonneberg
- ▶ In Kooperation mit [hobby trade](#)

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q1/2019

74145



- ▶ Einsatz im Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Sonneberg
- ▶ Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74137
- ▶ In Kooperation mit [hobby trade](#)



Rekowagen Nullserie



DR

Ep	III
	151
	40196
	40361



Baage

Photomontage

Q4/2019 74457

► Alle Rekowagen in klassischer Epoche III-Ausführung mit Zierleisten

Mit insgesamt 12 Wagen bildeten die Rekowagen der Nullserie den kleinsten Teil des Rekowagen-Programms der Deutschen Reichsbahn. Die Wagen wurden 1958 gefertigt und ca. ein Jahr getestet, bevor mit der Produktion der Serienwagen begonnen wurde. Äußerlich unterschieden sich die Wagen vor allem durch insgesamt 4 Seitentüren, welche schmaler ausgeführt waren als bei den späteren Serienwagen. Dort wurde aufgrund von Beobachtungen beim Zu- und Ausstieg der Fahrgäste auf ein Konzept von diagonal angeordneten Türen gesetzt. Die Toilette wurde in den Vorraum verlegt. Dank dieser konstruktiven Änderung konnten sogar vier Sitzplätze mehr gewonnen werden. Die Seitenfenster der Rekowagen wurden in der Serie breiter ausgeführt, die Abteile vergrößert sowie eine andere Ausstattung der Sitze im Fahrgastraum gewählt. Trotz ihres Sonderstatus im Wagenpark blieben die Wagen, wie ihre Nachfolgemodelle, lange im Einsatz und konnten in den verschiedensten Zugkompositionen angetroffen werden.



Photo: F. Etzel/Eisenbahn Kurier

Reko-Sitzwagen



DR

Ep	III
	151
	40196
	40361



Baage

Photomontage

Q4/2019 74458

Reko-Sitzwagen



DR

Ep	III
	151
	40196
	40361



Baage

Photomontage

Q4/2019 74459

Reko-Traglastwagen



DR

Ep	III
	151
	PluX16
	40196
	40361

LED



Bagtre

Photomontage

Q4/2019 74460

► Wagen mit Zugschlussbeleuchtung, ab Werk mit Brückenstecker ausgerüstet

Reko-Traglastwagen



DR

Ep	III
⇄	151
⌏	40196
⚙	40361



Bagtre

Photomontage

Q4/2019 74461

Reko-Gepäckwagen



DR

Ep	IV
⇄	151
⌏	40196
⚙	40361



Dage

Photomontage

Q4/2019 74462

Reko-Postwagen



DR

Ep	III
⇄	151
⌏	40196
⚙	40361



Posta

Photomontage

Q4/2019 74463



Photo: Archiv Dr. M. Meyer

2-tlg. Set: Reko-Postwagen



DR

Ep	IV
⇄	302
⌏	40196
⚙	40361



Posta



Photomontage

So/Mo-Fr/Sa	2259 I.	Berlin Postbf
w	2696 I.	Eisenach
w	D 759 III.	Erfurt
Mo/Di-Fr/Sa	D 337	Leipzig Hbf/Postbf
So	D 979	Dresden Hbf
So/Mo-Fr/Sa	2678 I.	Berlin Hbf
		WU 1591

Q1/2019 74111

► Ideale Ergänzung zu den lieferbaren Epoche IV-Rekowagen, Art. Nr. 74450-74456

Schnellzug wagen

„Halberstädter“, DR





Photo: M. Buchner

Der Name der Wagen leitet sich von ihrer Produktionsstätte ab, dem Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Halberstadt. In den 1980er Jahren begann man mit der Produktion eines sich an den UIC-Z-Vorgaben orientierenden Seitengang-Abteil-Schnellzugwagens ohne Klimaanlage. Vor der Produktion der 26,4 m langen Wagen musste zunächst die Schiebebühne zwischen den Hallen umgebaut werden, da diese mit nur 19 m Länge zu kurz war.

Die Wagons erhielten Drehgestelle der Bauart Görlitz V mit Klotzbremsen für den Einsatz bis 140 km/h oder GP 200 (Görlitzer/Prager-Gemeinschaftsentwicklung) für 200 km/h mit Scheibenbremsen. Es wurden weit über 1000 Wagen mehrerer Grundtypen gebaut.

Die 1. Klasse-Wagen der Bauart Ame hatten 10 Abteile. Jedes Abteil hatte sechs Einzelsitze mit Armlehnen. Der AB-Wagen (Sitzwagen mit 1. und 2. Klasse) ist übrigens aus dem 1. Klasse-Kasten abgeleitet, so dass die Fensterzahl mit ihm übereinstimmt und die sechs 2. Klasse-Abteile dadurch größer als gewohnt ausfallen. Die 2. Klasse-Wagen der Bauart Bme hatten hingegen 11 Abteile. Hinzu kamen kombinierte Sitz- und Gepäckwagen des Typs BDMse, der ein behindertengerechtes Abteil einschließlich einer ebenso ausgeführten Toilette erhielt.

Der VEB Wagonbau Bautzen fertigte ab 1983 den Halberstädter-Wagen gleichende Fahrzeuge. Die Liegewagen vom Typ Bcme hatten zehn Abteile mit je sechs Liegeplätzen für Reisende, ein Abteil stand dem Begleitpersonal zur Verfügung. Weiters wurden auch Speisewagen der Bauart WRme an die Speisewagengesellschaft MITROPA geliefert. Der markanteste Unterschied zu den Halberstädter-Wagen war die anders gestaltete Front durch abweichende Übergangstüren mit kleineren Fenstern.

Die neuen Wagen waren im grün-beigen Anstrich der DR ausgeführt, wie er für alle Schnellzugwagen ab Mitte der 1980er Jahre verbindlich wurde. Ein Teil der Bme-Wagen fuhr in orange-beiger Farbe bis 1991 für den Städteexpressverkehr.

Neben dem Einsatz im Schnellzugdienst innerhalb der Deutschen Demokratischen Republik waren die Wagen häufig in Transit- und internationalen Zügen anzutreffen.

Nach der Gründung der Deutschen Bahn AG erhielt ein Teil der Wagen den blau-weißen InterRegio-Anstrich, die anderen wurden im InterCity-Farbschema orientrot-weiß lackiert. Außerdem wurden diese Wagen mit Magnetschienenbremsen ausgestattet und für 200 km/h zugelassen.

Der „Optima Express“ wird auch mit den Schnellzugwagen aus Halberstadt betrieben. Dieser Autoreisezug verkehrt seit über 25 Jahren von Villach in Österreich über Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien nach Edirne in der Türkei.

Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Ame

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74800

Für alle Wagen gilt:

- ▶ Freistehende Griffstangen
- ▶ Zurüstbare Pufferbohle

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



ABme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74801

▶ Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung



Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74802

74803

- ▶ Standardwagen für Schnellzüge
- ▶ Art. Nr. 74803: geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



BDMse

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74805

▶ Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung und Gepäckabteil

Liegewagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bcme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74804

- ▶ Mit vorbildgerecht geänderten Stirnfronten und Einstiegsbereich des Typs Bautzen; vorbildgerechtes Dach
- ▶ Mit teilweise im geschlossenen Zustand nachgebildeten Vorhängen an den Fenstern

Speisewagen MITROPA



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74806

- ▶ Mit vorbildgerecht geänderten Stirnfronten und Einstiegsbereich des Typs Bautzen; vorbildgerechtes Dach

Separat angesetzte Dachlüfter



Freistehende Griffstangen



Detailgenauer Wagenbogen
entsprechend Vorbildvarianten



Detaillierte Inneneinrichtung,
z. B. beim Liegewagen mit angesteckten
Leitern

Exakte Nachbildung der Übersetzfenster



Personenwagen 1./2. Klasse



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



ABz

Photomontage

Q4/2019

74684

► Alle Wagen ideale Ergänzung zur Dampflokomotive 875 045, Art. Nr. 73017

Personenwagen 2./3. Klasse



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



BCz

Photomontage

Q4/2019

74685

► Fein detailliertes Modell der „Centoporte“-Wagen

Personenwagen 3. Klasse



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



Cz

Photomontage

Q4/2019

74686

Die „Centoporte“-Wagen haben ihren Namen aufgrund der vielen Türen (dt.: 100 Türen) erhalten. Sie stellten über Jahrzehnte die Standard-Nebenbahnwagen der FS dar.

Reisezugwagen 1. Klasse

FS	
Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420

Az  Photomontage

Q1/2019 74600

► Alle Wagen mit freistehenden Griffstangen

Reisezugwagen 1./2. Klasse

FS	
Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420

ABz  Photomontage

Q1/2019 74601

Reisezugwagen 2. Klasse

FS	
Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420

Bz  Photomontage

Q1/2019 74602
74603

► Art. Nr. 74603: geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 2. Klasse

FS	
Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420

Bz  Photomontage

Q1/2019 74604

► Alle Wagen mit detailliert nachgebildeten Fenstern

Postwagen

FS	
Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420

Uz  Photomontage

Q1/2019 74605

► Passende Ergänzung für einen Schnellzug

Behelfspersonenwagen

PKP	
Ep	III
⇄	141
⌒	40196
⌒	40361

Bti  Photomontage

Q2/2019 74417



Photo: J. Lundström

Der kombinierte Verkehr (KV) ist eine Spezialform des intermodalen Verkehrs, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn und/oder dem Binnenschiff zurückgelegt wird und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird.

Der Vorteil der KV-Technik liegt in der besonders hohen Umschlaggeschwindigkeit Straße/Schiene und umgekehrt. Durch die vertikale Beladung der Wagons ist sie bestens geeignet für die Beförderung kranbarer Sattelanhänger sowie für Container und Wechselbehälter.

Zum Transport auf der Schiene werden Container- und (Doppel-)Taschenwagen verwendet. Auch kombinierte sechsachsige Gelenkwagen mit je einer Container- und Taschenwagenhälfte sind im Einsatz. Die Taschenwagen sind mit Außenlangträgern ausgestattet, damit die sogenannten Taschen, in denen die Räder der Sattelaufleger abgestellt werden, einen möglichst geringen Abstand zur Schienenoberkante haben. Dies ist zur Einhaltung des Lichtraumprofils für Eisenbahnen notwendig. Auf den Wagen befindet sich ein teilweise höhenverstellbarer Stützbock, in dem der Königszapfen des Sattelauflegers befestigt wird. Zusätzlich werden noch die Räder mit Keilen blockiert.

Damit die Taschenwagen flexibel eingesetzt werden können, sind Klappriegel mit ISO-Zapfen zur Aufnahme von Containern und Wechselaufbauten an den Langträgern angebracht. Damit können alle mit der genormten Zapfenaufnahme ausgestatteten Behälter verladen und transportiert werden.

Bereits Anfang der 1970er Jahre wurden die ersten Taschenwagen gebaut und von einigen europäischen Bahnverwaltungen beschafft. Mit der Zeit wurden sie den stetig steigenden Anforderungen angepasst und weiterentwickelt. Auf den Haupttransitrouten – Brenner und Gotthard – entwickelte sich schnell ein reger Verkehr über die Alpen. Oft sind diese als Blockzüge zu beobachten. Seit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs durch die Europäische Union sind viele Privatbahnen in diesem Geschäftsfeld tätig und bereichern durch die bunten Lokomotiven und Züge den Eisenbahnverkehr.

Taschen wagen

T3, AAE

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
⇄	211
⌂	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76220

▶ Mit vorbildgerechten Aufliegern von DB Schenker

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
⇄	211
⌂	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76221

▶ Passende Ergänzung zu den T2000 mit LKW Walter-Beladung



Taschenwagen T3

Als Nachfolger des Typs T1 entstand Anfang der 1990er Jahre der Typ T3 (Bauart Sdgmns 743). Dieser Wagen ist mit 18.340 mm fast 2 m länger und hat eine Lastgrenze von 69 t, so dass zumindest vor dem Hintergrund dieser Werte jeder heute zulässige Auflieger transportiert werden kann. Für den Transport von Containern ist die Länge allerdings nicht optimal, aber für 24'/26'-Wechselaufbauten wegen der höheren Lastgrenze wieder besser geeignet.



DSB

Ep	V-VI
⇄	211
⌂	40179



Sdgmns743

Photomontage

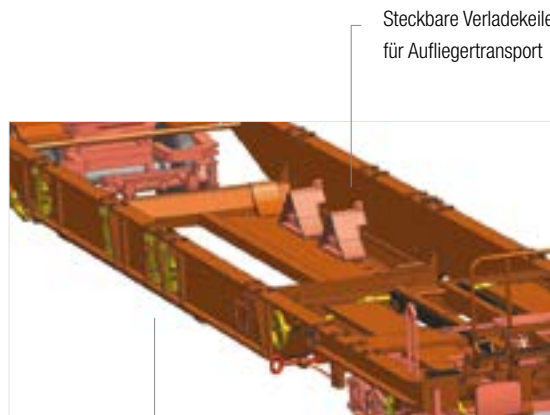
Q3/2019

76223

▶ Die Auflieger der Spedition Transped verkehren von Nord- bis Südeuropa

Alle LKW-Beladungen auf dieser und den nachfolgenden Seiten werden mit unserem neukonstruierten LKW-Auflieger ausgeliefert.

- ▶ Achsen verstellbar zur Nachbildung einer entleerten Luftfederung
- ▶ Klappbarer Heckunterfahrerschutz zur vorbildgerechten Verladung



Steckbare Verladekeile für Aufliegertransport

Mit beiliegenden Klappriegeln für wahlweise Montage von LKW-Aufliegern oder Containern



Freistehendes Bühnengeländer sowie Rangiergriffstangen und Griffstangen unter den Puffern

Pufferbohle kann vollständig zugestrichelt werden



Separat angesetzte Handbremsräder sowie Gestänge am Wagenboden



Verschiedene Stellungen des Hebebocks je nach Transport

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
🚚	211
🚚	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q3/2019

76225

▶ Mit zwei Tankcontainern der Spedition Rinnen

Taschenwagen T3



AAE

Ep	V-VI
🚚	211
🚚	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76232

▶ Mit Wetron-Auflieger für Verkehr in Deutschland und den Niederlanden

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photo: C. Ochsner

Q1/2019

76949

► Je eine Schiebeplane und ein Wechselbehälter im „CAWA TRANS-Design“

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2019

76622

► Wechselbehälter im „Gotthard Basistunnel-Design“

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019

76437

► Ideal für den Einsatz als Ganzzug

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photomontage

Q3/2019

76943

► Beladen mit zwei HOLLCIM-Tankcontainern

Einheitstaschenwagen



HUPAC

Ep	V-VI
	189
	40195



Sdkmms

Photomontage

Q1/2019

76754

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76436

► Mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76428

► Gruber Logistics-Auflieger in aktueller Ausführung mit neuem Design

Container-Doppeltragwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019

76632

► Beladen mit Tank-Containern der Spedition Van den Bosch

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 76432

Containertragwagen



CEMAT

Ep	VI
⇄	225
⌋⌋	40196



Sgrns

Photomontage

Q3/2019 76737

► Mit zwei Tankcontainern der Spedition Bertschi

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019 76928

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 67404

► Mit Aufliegern der Spedition MOVE

Doppeltragwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40196



Sggmrs

Photomontage

Q4/2019 76630



2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



K.k.St.B.

Ep	I
⇄	176
⌋⌋	137185



Gd & Gb

Photomontage

Q1/2019 67172

Güterzugbegleitwagen



ÖBB

Ep	III
⇄	115
⌋⌋	40196



Diho

Photomontage

Q3/2019 76681

► Seit langer Zeit wieder im Roco-Programm

Kühlwagen



ÖBB

Ep	III
⇄	134
⌋⌋	40183



Tdhs

Photomontage

Q3/2019 76712

► Ergänzung zu den Eilzugwagen Art. Nr. 74444, 74445, 74446, 74447 und der Dampflok Rh 38, Art. Nr. 72124, 72125,

Zementsilowagen



ÖBB

Ep	III
⇄	142
⌋⌋	40183



EEz

Photomontage

Q3/2019 76763

Schwerlastwagen



ÖBB

Ep	IV-V
⇄	124
⌋⌋	40196



·S

Photomontage

Q2/2019 76392

Die Schwerlastwagen des Typs ·S werden beim Vorbild vielseitig eingesetzt. Ob schwere Stahlplatten, Bauteile oder Panzer, alles wird auf diesen Wagen transportiert. Sie eignen sich bestens zum Einsatz in Ganzzügen.

Rungenwagen

ÖBB	
Ep	VI
⇄	162
⌂	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2019 67597

▶ Mit aktueller RCW-Beschriftung

Schwenkdachwagen Agro Freight

ÖBB	
Ep	VI
⇄	250
⌂	40196



Tadns

Photomontage

Q1/2019 76413

▶ Mit aktueller RCW-Beschriftung

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

ÖBB	
Ep	VI
⇄	362
⌂	40196



Eanos

Photomontage

Q2/2019 76075

▶ Beladen mit Holzbündeln
▶ Mit RCW-Beschriftung

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

ÖBB	
Ep	VI
⇄	341
⌂	40196
⌂	40183



Eanos & Eaos

Photomontage

Q3/2019 76076

▶ Beladen mit Holzbündeln
▶ Ideale Ergänzung zum MÁV-Eaos, Art. Nr. 76807



4-tlg. Set: „Rollende Landstraße“



ÖBB

Ep	VI
	967



Bcmz



Saadkms



Photomontage

Zugset bestehend aus einem „Rollende Landstraße“-Begleitwagen (Modell der Firma Tillig) sowie aus drei Niederflurwagen.

- ▶ Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- ▶ In aktueller RCW-Beschriftung
- ▶ In Kooperation mit TILLIG H0 BAHN
- ▶ Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art. Nr. **76347**

Q4/2019

76346



Schiebeplanenwagen



LOGSERV

Ep	VI
⇄	138
⌋⌋	40196



Shimmns

Photomontage

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q2/2019 76451

Schwenkdachwagen



ERMEWA

Ep	VI
⇄	250
⌋⌋	40196



Tachns

Photomontage

Q1/2019 76412

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



SNCB

Ep	IV
⇄	333
⌋⌋	40196



Tds



Photomontage

Q2/2019 76179

Offener Güterwagen



SNCB

Ep	IV
⇄	103
⌋⌋	40196



Tow

Photomontage

Q2/2019 76517

2-tlg. Set: Silowagen



SNCB

Ep	IV-V
⇄	196
⌋⌋	40196



Ucs



Photomontage

Q1/2019 76072

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



SNCB

Ep	V-VI
⇄	276
⌋⌋	40196



Shimmns

Photomontage

Q3/2019 76071

Rungenwagen



SNCB

Ep	V-VI
	227
	40196



Rs

Photomontage

Q3/2019 76778

Rungenwagen



SNCB

Ep	VI
	229
	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 76946

Schiebepanewagen



SNCB

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q2/2019 76452

Autotransportwagen „Cotra“



SBB

Ep	IV
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q4/2019 76996

Rungenwagen



SBB

Ep	IV
	229
	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 76978

Rungenwagen



SBB

Ep	IV
	160
	40196



Ks

Photomontage

Q2/2019 67308

Silowagen



SBB

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

⇄	100
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Ucs

Photomontage

Q3/2019 76762

Schwenkdachwagen



SBB

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

⇄	111
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Tds

Photomontage

Q1/2019 76582

Kesselwagen



SBB

Ep	VI
----	----

⇄	102
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Photomontage

▶ Mit Logo der Firma Mitrag

Q4/2019 76971

Rungenwagen



SBB

Ep	VI
----	----

⇄	160
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Ks

Photomontage

Q3/2019 76873

Schiebewandwagen



SBB

Ep	VI
----	----

⇄	175
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Hbbillns

Photomontage

▶ Mit aktuellem SBB-Logo

Q2/2019 76874

2-tlg. Set: Schiebewandwagen „Post“



SBB

Ep	VI
----	----

⇄	534
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Habbillnss



Photo: C. Ochsner

▶ Mit neuen Aufschriften

Q2/2019 76087

4-tlg. Set: „Rollende Landstraße“



HUPAC

Ep	V
	929



Db

Photo: H. Kagerbauer



Zugset bestehend aus einem „Rollende Landstraße“-Begleitwagen (Modell der Firma Tillig) sowie aus drei Niederflurwagen.

- ▶ Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- ▶ In Kooperation mit TILLIG
- ▶ Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art. Nr. **76344**

Q4/2019

76343

2-tlg. Set: Silowagen



VIGIER

Ep	VI
⇄	311
⌋⌋	40179



Uacns

Photomontage

Q2/2019 76084

▶ Je ein Wagen in Deutsch und Französisch beschriftet

Silowagen



VIGIER

Ep	VI
⇄	158
⌋⌋	40196



Uacs

Photomontage

Q4/2019 76888

▶ Mit Y25-Drehgestellen in geschweißter Ausführung

Offener Güterwagen



ČSD

Ep	III
⇄	96
⌋⌋	40179



Photomontage

Q3/2019 76854

Gedeckter Güterwagen



ČD

Ep	IV
⇄	161
⌋⌋	40196



Gbqs

Photomontage

Q4/2019 67614

▶ Ausführung der CZ Posta

Kesselwagen



ČD

Ep	VI
⇄	179
⌋⌋	40196



Zacns

Photomontage

Q2/2019 76699

Offener Güterwagen



ČD

Ep	VI
⇄	160
⌋⌋	40183



Ealos-t

Photomontage

Q2/2019 76942

▶ Mit CD-Cargo-Beschriftung

Schwerlastwagen



ČD

Ep	VI
----	----

	187
--	-----

	40196
--	-------



Sammp

Photomontage

Q1/2019	76956
---------	-------

Die Schwerlastwagen des Typs Sammp werden beim Vorbild vielseitig eingesetzt. Ob schwere Stahlplatten, Bauteile oder Panzer, alles wird auf diesen Wagen transportiert. Sie eignen sich bestens zum Einsatz in Ganzzügen.



Kesselwagen „BP“



DRG

Ep	II
⇄	101
⌏	6560



Photomontage

Q1/2019 76301

Kühlwagen



DRG

Ep	II
⇄	135
⌏	40183



Ths

Photomontage

Q4/2019 76711

Offener Güterwagen



DRG

Ep	II
⇄	88
⌏	6560



Om

Photomontage

Q1/2019 76300

Schwerlastwagen



DRG

Ep	II
⇄	124
⌏	40196



SSy

Photomontage

Q4/2019 46385

► Zum Transport von schweren Sonderkraftfahrzeugen oder schweren Gütern, wie Stahlplatten

3-tlg. Set: Silowagen



DB

Ep	III
⇄	294
⌏	40196



Kds54

Photomontage

Q2/2019 76093

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	III
⇄	206
⌏	40196



GGths

Photomontage

Q4/2019 76552



Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	III
⊕ ⊖	161
⊕ ⊖	40196



Gbs252

Photomontage

Q4/2019 76674

Rungenwagen



DB

Ep	III
⊕ ⊖	131
⊕ ⊖	40196



R10

Photomontage

Q3/2019 76988

► Beladen mit einem Porsche Traktor und Bautz-Spinne BS4 der Firma Busch



Gedeckter Güterwagen



DR

Ep	III
⊕ ⊖	110
⊕ ⊖	40196



G10

Photomontage

Q1/2019 76853

► Mit detailliertem Bremserhaus

Gedeckter Güterwagen



DR

Ep	IV
⊕ ⊖	206
⊕ ⊖	40196



GGths

Photomontage

Q4/2019 76553

2-tlg. Set: Schwerlastwagen



DB

Ep	IV
⊕ ⊖	248
⊕ ⊖	40196



Rlmp

Photomontage

Q2/2019 76080

► Zum Transport von schweren Gütern

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



DB

Ep	IV
⊕ ⊖	396
⊕ ⊖	40183



Tad-u 961

Photomontage

Q1/2019 76079

► Mit Klappdeckeln

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR	
Ep	IV
☐☐	345
☐☐☐	40183

Q2/2019 76081

- ▶ Mit Rübenbeladung
- ▶ Passendes Förderband, Art. Nr. 05418

2-tlg. Set: Autotransportwagen



DB	
Ep	IV
☐☐	248
☐☐☐	6560

Q1/2019 522401

Kesselwagen „VTG“



DB	
Ep	IV
☐☐	102
☐☐☐	40196

Q1/2019 56340

Photomontage

Schwerlastwagen



BW	
Ep	IV
☐☐	187
☐☐☐	40196

Q1/2019 76828

Samms

Photomontage

Schwerlastwagen



DB	
Ep	IV
☐☐	187
☐☐☐	40196

Q3/2019 76826

Samms

Photomontage

- ▶ Beladen mit Schredderwalze

Bahndienstwagen



DR

Ep	IV
	133
	40196



Photomontage

Q3/2019 76596

► Ehemaliger FS-Wagen als DR-Bahndienstwagen

Druckgaskesselwagen



DR

Ep	IV
	204
	40196



Uahs

Photomontage

Q1/2019 66466

► Ideal für Ganzzüge

Silowagen



DR

Ep	IV
	219
	40196



Uacs

Photomontage



Q2/2019 67288

- Aufwendig gestalteter Wagenboden, separat angesetzte Griffstangen
- Geätzte Dachlaufstege

Schwenkdachwagen



DR

Ep	IV
	111
	40196



Tds

Photo: K. Kirsch

Q3/2019 76578

► Mit Anschrift der Stickstoffwerke Piesteritz

Schiebewandwagen



DR

Ep	IV
	178
	40196



Hbbilns

Photomontage

Q2/2019 76878

► Ideal für gemischte Güterzüge

12-tlg. Display: Selbstentladewagen



DR

Ep	IV
	40196



Facs



Photomontage

Q3/2019

77915

- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich
- ▶ Mit Kies beladen; per Hand gealtert

12-tlg. Display: Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V-VI
	40196



Tal



Photomontage

Q2/2019

75938

- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich
- ▶ Per Hand gealtert; für den Transport von nässeempfindlichen Gütern

Die beiliegenden Zurüstteile sind aufgrund der aufwendigen Alterung per Hand nicht patiniert.

Schwerlastwagen



DB

Ep	IV-V
⇄	187
⌏	40196



Samms

Photomontage

Q2/2019 76758

Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V
⇄	111
⌏	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76580

► Mit der Aufschrift „Getreide“

Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V
⇄	111
⌏	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76579

Druckgaskesselwagen „VTG“



DB AG

Ep	V-VI
⇄	204
⌏	40196



Zags

Photomontage

Q4/2019 76973

Schwerlastwagen



BW

Ep	V
⇄	124
⌏	40196



Photomontage

Q3/2019 76391

► Lackierung in Farbe der Bundeswehr (BW)

Teleskophaubenwagen



DB AG

Ep	V-VI
⇄	138
⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2019 76464

Rungenwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	263



Rnoos644

Photomontage

Q3/2019 76245

Schwerlastwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	187
⌈⌋	40196



Samms

Photomontage

Q1/2019 76825

3-tlg. Set: Knickkesselwagen



GATX

Ep	VI
⇄	471
⌈⌋	40196



Zaes

Photomontage

Q3/2019 76088

▶ Aufwendige Lackierung mit Wellen-Design

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



VTG

Ep	VI
⇄	432
⌈⌋	40196



Falns

Photomontage

Q1/2019 76092

Schiebewandwagen



ERR

Ep	VI
⇄	267
⌈⌋	40196



Sins

Photomontage

Q2/2019 76716

▶ Mit authentischen Ausbesserungsflecken

Staubsilowagen



RSB-LOGISTIC

Ep	VI
⇄	219
⌈⌋	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76707

Staubsilowagen



GATX

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76705

▶ Geätzte Dachlaufstege

Staubsilowagen



VTG

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76704

▶ Aufwendig gestalteter Wagenboden
▶ Separat angesetzte Griffstangen

Staubsilowagen



ERMD

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacns

Photomontage

Q2/2019 76706

▶ Auffällige Lackierung im Enviloc-Design

Kühlwagen



DSB

Ep	IV
⇄	134
⌏	40183



lb/ps

Photomontage

Q1/2019 76710

2-tlg. Set: Rungenwagen



RENFE

Ep	IV-V
⇄	458
⌏	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 67081

Druckgaskesselwagen



RENFE

Ep	VI
⇄	204
⌏	40196



Photomontage

Q1/2019 76974

Offener Güterwagen



SNCF

Ep	IV
	103
	40196



Tow

Photomontage

Q2/2019 76515

Flachwagen



SNCF

Ep	IV
	162
	40196



Photomontage

Q2/2019 76986

Rungenwagen



SNCF

Ep	IV
	229
	40183



Res

Photomontage

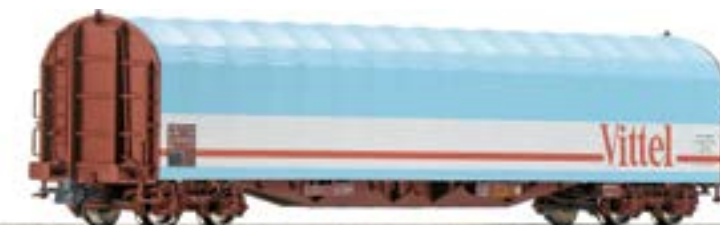
Q4/2019 76736

Schiebepanewagen



SNCF

Ep	IV-V
	229
	40196



Rils

Photomontage

Q3/2019 76453

Autotransportwagen „STVA“



SNCF

Ep	V-VI
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q1/2019 76838

Knickkesselwagen



ERMEWA

Ep	V
	157
	40196



Zaes

Photomontage

Q2/2019 76537

Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep	V
⇄	138
⌋⌋	40196



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76447

Offener Güterwagen



MÁV

Ep	VI
⇄	161
⌋⌋	40183



Eaos

Photomontage

Q2/2019 76807

► Ideale Ergänzung zu den ÖBB Eaos-Wagen, Art. Nr. 76075, 76076

Kesselwagen



FS

Ep	II-III
⇄	101
⌋⌋	6560



Photomontage

Q2/2019 76692

Gedeckter Güterwagen



FS

Ep	III
⇄	122
⌋⌋	6560



Gs

Photomontage

Q2/2019 76302

► Ideal für gemischte Ganzzüge

Weinkesselwagen



FS

Ep	III
⇄	94
⌋⌋	6560



Photomontage

Q4/2019 76304

► Fein detailliertes Modell mit zu öffnenden Türen

Kesselwagen



FS

Ep	IV
⇄	101
⌋⌋	6560



Photomontage

Q3/2019 76303

Spitzdachwagen



FS

Ep	IV
⇄	133
⌋⌋	40196



GhKs-w

Photomontage

Q4/2019 76600

► **Erstmals in grauer Lackierung**

Rolldachwagen



FS

Ep	IV
⇄	120
⌋⌋	40183



Tms

Photomontage

Q2/2019 76883

Teleskophaubenwagen



FS

Ep	IV
⇄	138
⌋⌋	40196



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76465

Rungenwagen



FS

Ep	IV-V
⇄	229
⌋⌋	40196



Rgs

Photomontage

Q3/2019 76402

► **Mit separat angesetzten Rungen**

Kühlwagen



FS

Ep	V
⇄	178
⌋⌋	40196



WAF 26

Photomontage

Q3/2019 67570

Schiebewandwagen-Einheit



FS

Ep	V
⇄	350
⌋⌋	40196



Himrs



Photomontage

Q2/2019 76734

Schiebewandwagen



FS

Ep	V
----	---

← →	178
-----	-----

⌂	40196
---	-------



Hbbilns

Photomontage

Q2/2019 76879

Schiebeplanenwagen



CFL

Ep	VI
----	----

← →	229
-----	-----

⌂	40196
---	-------



Rils

Photomontage

Q3/2019 76477

4-tlg. Set: Güterwagen



Ep	I
----	---

← →	417
-----	-----



Photomontage

Set bestehend aus typischen Güterwagen der Epoche I:

- ▶ Rungenwagen: NCS mit feinem Sprengwerk
- ▶ Offener Güterwagen: SS
- ▶ Viehwagen: N.B.D.S. mit filigranem Bremserhaus
- ▶ Kesselwagen: HSM der Oliefabrieken Amsterdam

Q3/2019

76077

Säurekesselwagen „Ketjen“

NS	
Ep	III
	102
	40196



Photomontage

Q2/2019 76510

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

NS	
Ep	III
	206
	40196



GTOW



Photomontage

Q2/2019 76136

► Mit Eckkohlebeladung

Rungenwagen

NS	
Ep	IV
	162
	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2019 76962

3-tlg. Set: Schwerlastwagen

NS	
Ep	IV-V
	372
	40196



Slmmp



Photomontage

Q2/2019 67194

► Beladen mit Stahlbrammen

Kesselwagen

ASC	
Ep	III
	102
	40196



Photomontage

Q2/2019 76691

Rungenwagen

RAILPRO	
Ep	IV-V
	162
	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2019 67583

► Mit Betongleis-Joche

2-tlg. Set: Druckgaskesselwagen

NACCO	
Ep	VI
	408
	40196



Photomontage

Q2/2019
76073

2-tlg. Set: Selbstentladewagen

GRAWACO	
Ep	VI
	500
	40196



Tadgs

Photomontage

Q1/2019
76135

Autotransportwagen

EETC	
Ep	VI
	304
	40195



DDm

Photomontage

Q1/2019
67568

4-tlg. Set: Schotterwagen

RAILPRO	
Ep	VI
	444
	40196



Fccpps



Photo: Sammlung Modelleisenbahn GmbH

Q2/2019
76137



- ▶ Die Railpro-Schotterwagen mit Wassersprüheinrichtung werden zur Verringerung von Staub beim Schottern der Gleisanlagen eingesetzt
- ▶ Set vorbildgerecht bestehend aus einem Master-Wagen und 3 Slave-Wagen

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	III
	160
	6560
	6563



Wdoh, Wdo

Photomontage

Q2/2019

76069

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	IV
	240
	40196



EI



Photomontage

Q2/2019

76281

Schiebewandwagen



AAE

Ep	V
	267
	40196



Habbins

Photomontage

Q1/2019

66454

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	VI
	432
	40196



Fals



Photomontage

Q2/2019

76078

► Ideal für Ganzzüge geeignet

Offener Güterwagen



ŽSSK

Ep	VI
	160
	40183



Eaos

Photomontage

Q3/2019

76730

Schiebepanewagen



ŽSSK

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2019

76441

► Erstmals in ŽSSK-Cargo-Ausführung

Autotransportwagen



SJ

Ep	V
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q3/2019

76892

4-tlg. Set: Erzwagen



SJ

Ep	III-IV
	293
	40196



Mas IV

Photomontage

Q2/2019	67075
Q3/2019	67076

- ▶ Mit authentischer Erzbeladung
- ▶ Passende Wagen für Elektrolokomotive Dm Art. Nr. 73868, 73869, 79869
- ▶ Art. Nr. 67076: geänderte Betriebsnummern



Schiebewandwagen „Nordwaggon“



SJ

Ep	IV
	267
	40196



Habins

Photomontage

Q2/2019	67318
---------	-------

Kesselwagen



GREEN CARGO

Ep	VI
	179
	40196



Zacns

Photomontage

Q2/2019	76698
---------	-------

Schiebewandwagen



NTR

Ep	VI
	267
	40196



Habbins

Photomontage

Q4/2019	76486
---------	-------

Schmal spurbahnen





Photo: J. Kaufmann

Schmalspurbahnen haben bereits früh den Kontakt in abgelegene Regionen hergestellt. So wurden Ortschaften, welche nicht über einen eigenen Hauptstreckenbahnhof verfügten, mit einer Schmalspurstrecke an die große weite Welt angebunden. Die Frequentierung dieser Strecken war im letzten Jahrhundert natürlich deutlich stärker. Dies rührte auch daher, dass viele Teile der Bevölkerung noch nicht über Fahrzeuge für den Individualverkehr verfügten bzw. diese noch nicht leistbar waren.

Früher rentierte sich deshalb der Betrieb für die großen Bundesbahnen noch und man legte Wert auf einen stabilen Verkehr in Form eigener Schmalspurstrecken. Alleine im Waldviertel pendelten täglich hunderte Mitarbeiter mit den Dampflokomotiven der Reihe 399 oder den Diesellokomotiven der Reihe 2095 in ihre Arbeitsstätten.

Mit der Abwanderung vom Land in die Städte und der zunehmenden Industrialisierung überall in den deutschsprachigen Ländern nahm der Individualverkehr zu und der öffentliche Verkehr verzeichnete in den Gebieten immer weniger Fahrgäste.

Auf der Modellbahn lässt sich eine H0e-Anlage meistens wunderbar einbinden und es entsteht ein noch größerer Spielwert. So können Szenen einer Hauptbahn mit einem angeschlossenen Schmalspurbahnhof nachgebildet werden oder malerische Landstriche aus der Gegend rund um Rügen, wie sie sich mit unseren Sondersets in diesem Jahr nachbilden lassen.

5-tlg. Zugset: Dampflokomotive 399.06 mit GmP



ÖBB

Ep	IV
	625
	NEM 651
	261 mm



Photomontage

Zugset bestehend aus der Dampflokomotive 399.06, einem gedeckten Güterwagen, zwei Rollwagen beladen mit zwei offenen E-Wagen und einem Personenwagen als Begleitwagen.

Auf Schmalspurstrecken, wo sich ein getrennter Personen- und Güterverkehr angesichts des geringen Verkehrsaufkommens nicht immer lohnte, waren Güterzüge mit Personenbeförderung unterwegs. In diesen Zügen kamen zum Transport von Regelspur-Güterwagen auf Schmalspurgleisen auch Rollwagen zum Einsatz. Durch die Verwendung der Rollwagen musste die Ladung nicht auf Schmalspur-Güterwagen umgeladen werden und konnte direkt zum Zielbahnhof befördert werden.

- ▶ **Typische Zugnachbildung eines gemischten Personenzuges (GmP), wie er das Bild der Schmalspurbahnen im Waldviertel lange Zeit prägte**
- ▶ **Dampflokomotive 399.06 erstmals mit Sound**



Q3/2019

31032



4/0

Diesellokomotive 2095 006-9



ÖBB

Ep	IV-V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

- ▶ **Feinste Details:** freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach
- ▶ **Lackierung in blutorange** mit beiger Bauchbinde und Pfaltsch
- ▶ **Dach in umbragrauer** Lackierung



Q4/2019		
33298	=	4/1
33299	=	4/1

Diesellokomotive 2095 008-5



ÖBB

Ep	V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

- ▶ **Feinste Details:** freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach
- ▶ **Modell ohne Zierleisten**
- ▶ **Lackierung in blutorange** mit Pfaltsch
- ▶ **Dach in elfenbeinfarbener** Lackierung



Q4/2019		
33300	=	4/1
33301	=	4/1

Dampflokomotive Mh.4

NÖVOG	
Ep	VI
🔊	134
📄	NEM 651
📏	261 mm



Photo: M. Schröder

- ▶ Einsatz im NÖVOG-Personenverkehr
- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung der Mh.4 im aktuellen Betriebszustand
- ▶ Mit farblich abgesetzten Kesselringen



Q4/2019		
33272	=	4/0
33273	= 🔊	4/0

Rollwagen & Güterwagen

ÖBB	
Ep	III-IV
🔊	104
🔊	122



Photomontage

Q3/2019	
34575	

- ▶ Beladen mit einem gedeckten Güterwagen Gs der ÖBB

Die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen für den öffentlichen und touristischen Verkehr. Ihr Ziel ist es sowohl für die Bewohner der Regionen einen Regionalverkehr herzustellen, als auch für Touristen ein attraktives Freizeitangebot zu bieten. Aus diesem Grund unterhält die NÖVOG am Bahnhof in Gmünd auch einige historische Schienenfahrzeuge, mit denen der Taktfahrplan geleistet wird. Auf den Strecken nach Groß Gerungs und Litschau wird neben den Diesellokomotiven der Reihe 2095 auch die Mh.4 regelmäßig eingesetzt.

Personenwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil

ÖBB	
Ep	IV
🔊	155



BD4ip/s

Photomontage

Q3/2019	
34033	

- ▶ Alle Wagen zur authentischen Nachbildung von Personenzügen

Personenwagen 2. Klasse

ÖBB	
Ep	IV
🔊	155



B4ip/s

Photomontage

Q3/2019	
34031	34032

- ▶ Art. Nr. 34032: geänderte Betriebsnummer

Dampflokomotive „12o“



RÜKB

Ep I

84

NEM 651



Photomontage

Die sogenannte Rügenschke Kleinbahn-Aktiengesellschaft, kurz RÜKB, wurde bereits 1895 eröffnet. Mit einem Streckennetz von fast 100 Kilometern war es zur damaligen Zeit bereits ein beachtliches Netz, welches hier mit Schmalspurfahrzeugen betrieben wurde. Aufgrund der fehlenden bzw. auch später nur mangelhaften Straßenanbindung der Ortschaften entlang der Strecke war der Zug ein wichtiges Verkehrsmittel für die Bevölkerung. Mit den liebevoll umgesetzten Fahrzeugen auf dieser Seite lässt sich ein angenäherter Betrieb wie zur damaligen Zeit nachstellen.

Q4/2019

33238



3/0

3-tlg. Set: Personenwagen



RÜKB

Ep I

276



Photomontage

Q2/2019

34043

2-tlg. Set: Güterwagen



RÜKB

Ep I

134



Photomontage

Q2/2019

34559

Diesellokomotive BR 199



DR

Ep III-IV

58



Photomontage

Q4/2019

33204



3/0

Für Vershubfahrten sowie für den Werksverkehr waren bei der Deutschen Reichsbahn Diesellokomotiven der Baureihe 199 im Bestand.

► In blauer DR-Lackierung



Rollwagen & Güterwagen



DR

Ep IV

104

111



Eds

Photomontage

Q4/2019

34574

► Beladen mit einem Selbstentladewagen Eds der DR

z21® start Digitalset: Elektrolokomotive Rh 1099 & Fahrradzug



ÖBB

Inhalt:

- 1 Elektrolokomotive Rh 1099
- 2 Personenwagen
- 1 Fahrradwagen
- 1 z21® start
- 1 Steckernetzteil
- 1 Handregler MULTIMAUS®

Gleisfigur:

- 14 Gerade Gleise (32202), 1 Anschlussgleis,
- 2 Gerade Gleise (32203), 12 Gebogene Gleise (32204)
- 2 Gebogene Gleise (32205), 1 Weiche links (32409),
- 1 Weiche rechts (32411)

Q3/2019

31033



Photomontage





Saurer Reisebus



Ep III-IV

05416

Reisebus der Österreichischen Post und Telegraphenverwaltung. Das Fahrzeug entspricht der Reiseausführung des Saurer 5 GV-F-U.

Postbus 120-ON



Ep III-IV

05417

Postbus der Österreichischen Post und Telegraphenverwaltung. Der 120-ON stellt eine Weiterentwicklung der Vorkriegsserie 120-0 dar.

Austro Daimler ADR Double Phaeton

fahr(T)raum

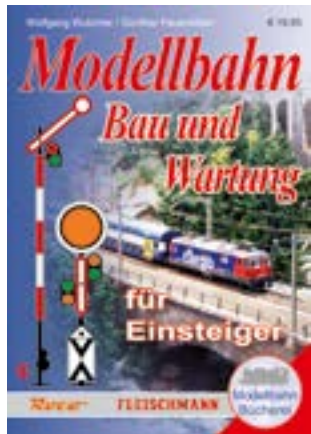


Baujahr 1929

05420

Leistung: 70 PS
Hubraum: 2994 ccm
Gewicht: 1250 kg
Geschwindigkeit: 110 km/h

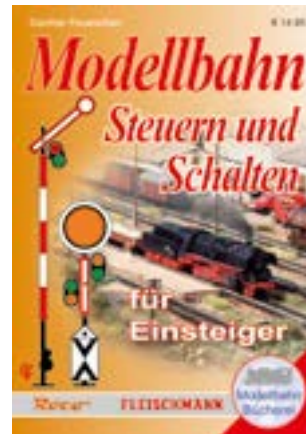
Bau und Wartung für Einsteiger



81388

Es gibt weder ein Patentrezept, noch die schnelle Lösung für den Aufbau einer Modellbahn nebenbei am Wochenende. Wir helfen Ihnen mit vielen Beispielen und Ratschlägen aus der Praxis beim Bau Ihrer individuellen Modelleisenbahn, beim Verständnis für technische Gegebenheiten und bei der Inbetriebnahme und Wartung Ihrer Fahrzeuge.

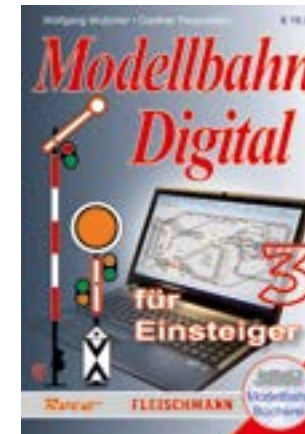
Steuern und Schalten für Einsteiger



81389

Diese Broschüre bringt Ihnen den Anschluss und Betrieb einer Modelleisenbahn nahe. Lokomotiven, Züge, Weichen, Signale, Schranken und allerlei Zubehör – alles bewegt sich, alles wird durch Strom in Funktion gesetzt. Stück für Stück, beinahe spielerisch leicht, werden Sie die elektrischen Anforderungen Ihrer Anlage und die damit verbundenen Probleme beherrschen lernen.

Digital für Einsteiger, Band 3



81393

Im digitalen Zeitalter kann der Computer die handwerkliche Arbeit minimieren. Sie fahren Ihre Züge trotzdem noch manuell und stellen Ihre Weichen per Mausclick. Wir helfen Ihnen beim Einrichten des Gleisbildstellwerkes und dem Erstellen der Verknüpfungen zur Anlage.

Z21® Detector x16



Photomontage

- ### Gleisbelegtmelder für 16 Abschnitte
- ### Belegtmeldung mittels Stromüberwachung von Gleisabschnitten
- ### Anschluss über R-Bus
- ### Konfiguration sowie über Taster und POM CV-Programmierungen

10819

Z21® CAN-Hub



Photomontage

- ### Zusätzliche Stromversorgung für CAN-BUS
- ### Verstärkung des DCC-Rail-Sync-Signals für Booster
- ### Ideal für große Anlagen mit vielen CAN-Teilnehmern
- ### Zwei CAN-Ausgänge mit jeweils 1 A Spannungsversorgung
- ### Anschlusskabel für CAN-Bus inklusive

10804

Schaltnetzteil 120 Watt

- ### Schutz vor Kurzschluss, Überlast, Überspannung und Übertemperatur
- ### Ideal für Z21® Dual Booster Art. Nr. 10807
- ### Eingangsspannung: 100–240 V
- ### Ausgangsspannung: 20 V
- ### Ausgangsstrom: 6 A

10857

Förderband Bausatz H0



Photomontage

05418

Förderband der Firma Auhagen

3-tlg. Set: 20'-Tankcontainer



Photomontage

05216

Zum Einsatz im kombinierten Verkehr

3-tlg. Set: 20'-Container



Photomontage

05217

Zum Einsatz im kombinierten Verkehr





ROCO LINE mit Bettung: Bogenweichen R3/R4



Symbolphoto

Bogenweiche links mit Handantrieb

Radius des Stammgleises und des Abzweiggleises 419,6 mm (R3)/30°

Passender Elektro-Antrieb: 42620 oder 42624

42572

Gilt für alle Bogenweichen auf dieser Seite:

- ▶ Vorbildgerechtes Überfahren der Herzstücke möglich
- ▶ Rillenweite im Herzstückbereich gemäß NEM



Symbolphoto

Bogenweiche rechts mit Handantrieb

Radius des Stammgleises und des Abzweiggleises 419,6 mm (R3)/30°

Passender Elektro-Antrieb: 42620 oder 42624

42573

ROCO LINE ohne Bettung: Bogenweichen R3/R4



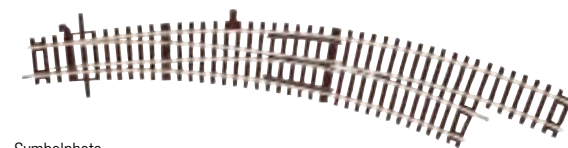
Symbolphoto

Bogenweiche links

Radius des Stammgleises und des Abzweiggleises 419,6 mm (R3)/30°

Passende Antriebe: 40295, 40297 oder 10030

42472



Symbolphoto

Bogenweiche rechts

Radius des Stammgleises und des Abzweiggleises 419,6 mm (R3)/30°

Passende Antriebe: 40296, 40298 oder 10030

42473

Diesellokomotive BR V 80, DB



Photomontage

Art. Nr.: 73872



Art. Nr.: 73873



Art. Nr.: 79873



Rungenwagen, DB



Photomontage

Art. Nr.: 76757



Exklusiv bei Ihrem Fachhändler!

Diesellokomotive BR 232, DB AG



Art. Nr.: 52504	=	
Art. Nr.: 52505	=	
Art. Nr.: 58505	~	

Photomontage

Schwerlastwagen, BW/DB AG



Art. Nr.: 76395

Photomontage

Schwerlastwagen, BW/DB AG



Art. Nr.: 76394

Photomontage

Diesellokomotive BR 218, DB AG



Photomontage

Art. Nr.: 72770	=	
Art. Nr.: 72771	=	
Art. Nr.: 78771	~	

2-tlg. Set: Offene Güterwagen, DB



Photomontage

Art. Nr.: 76066

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56335

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56336

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56337

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56338

Photomontage

Inhalt	52467	99	61470	29	72069	104	73019	18	
05216	176	52496	43	61471	10	72074	88	73020	23
05217	176	52496	89	61472	10	72075	88	73021	23
05416	175	52497	89	61473	10	72080	76	73022	20
05417	175	52504	179	61474	21	72081	76	73023	20
05418	176	52505	179	61475	14	72124	6	73024	7
05420	175	52526	86	61476	14	72124	42	73025	7
10804	176	52527	86	64356	33	72125	6	73052	11
10819	176	52545	53	64357	33	72148	22	73052	42
10857	176	52547	58	66454	163	72149	22	73053	11
31032	168	52662	45	66466	43	72166	25	73054	7
31033	173	52680	87	66466	43	72167	25	73055	7
33204	172	54295	180	66466	43	72192	15	73068	86
33238	171	54450	115	66466	152	72193	15	73069	86
33272	170	54451	115	67075	165	72198	22	73070	37
33273	170	54452	115	67076	165	72199	22	73071	37
33298	169	54453	115	67081	156	72244	24	73072	37
33299	169	54460	118	67118	31	72244	42	73073	37
33300	169	54461	118	67172	140	72245	24	73076	56
33301	169	54462	118	67194	161	72254	19	73077	56
34031	170	56335	181	67288	43	72255	19	73106	63
34032	170	56336	181	67288	152	72292	41	73107	63
34033	170	56337	181	67308	144	72293	41	73116	42
34043	171	56338	181	67318	165	72654	26	73116	46
34559	171	56340	151	67404	138	72770	180	73117	46
34574	172	58497	89	67568	162	72771	180	73214	40
34575	170	58505	179	67570	159	72798	77	73215	40
42472	177	58527	86	67583	161	72803	106	73218	50
42473	177	58545	53	67597	141	72806	106	73219	50
42572	177	58547	58	67614	147	72808	97	73224	72
42573	177	58662	45	72001	80	73004	97	73225	72
46385	149	58680	87	72009	96	73005	97	73243	98
51159	109	61466	93	72012	102	73010	88	73244	98
51312	109	61467	93	72016	84	73011	88	73258	45
51313	108	61468	29	72018	85	73017	25	73259	45
52466	99	61469	29	72068	104	73018	18	73268	47

73269	47	73774	81	74110	65	74446	42	74801	128
73285	44	73775	81	74111	125	74446	111	74802	128
73286	44	73778	98	74129	117	74447	42	74803	128
73298	27	73779	98	74133	38	74447	111	74804	129
73299	27	73782	47	74134	39	74457	124	74805	128
73308	27	73783	47	74135	57	74458	124	74806	129
73309	27	73796	81	74136	57	74459	124	74900	12
73310	67	73797	81	74137	122	74460	124	74901	12
73311	67	73848	53	74139	51	74461	125	74902	12
73316	60	73849	53	74140	51	74462	125	75938	153
73317	60	73857	66	74141	51	74463	125	76066	180
73336	59	73858	66	74142	51	74500	114	76069	163
73337	59	73868	69	74143	51	74501	114	76071	143
73356	43	73869	69	74144	51	74502	114	76072	143
73356	52	73872	178	74145	122	74503	114	76073	162
73357	52	73873	178	74146	121	74504	114	76075	141
73362	43	73886	91	74147	121	74505	114	76076	141
73362	58	73887	91	74148	121	74527	41	76077	160
73363	58	73888	91	74149	121	74528	41	76078	164
73396	65	73889	91	74155	120	74529	41	76079	150
73397	65	73900	77	74156	120	74569	113	76080	150
73398	66	73901	77	74157	120	74570	113	76081	42
73399	66	73907	32	74158	120	74571	113	76081	42
73464	31	73907	42	74160	73	74572	113	76081	151
73465	31	73908	32	74161	73	74573	113	76084	147
73484	36	73917	70	74162	112	74574	113	76087	145
73485	36	73918	70	74163	39	74600	131	76088	43
73486	71	73972	67	74260	116	74601	131	76088	155
73487	71	73973	67	74261	116	74602	131	76092	155
73503	33	73982	62	74262	116	74603	131	76093	43
73679	60	73983	62	74263	116	74604	131	76093	149
73683	70	73986	62	74417	131	74605	131	76094	13
73726	87	73987	62	74444	42	74684	130	76094	42
73727	87	74098	21	74444	111	74685	130	76135	162
73759	89	74099	119	74445	42	74686	130	76136	161
73760	89	74109	65	74445	111	74800	128	76137	162

76179	143	76451	143	76710	156	76943	136	79107	63
76198	42	76452	144	76711	149	76946	144	79117	46
76198	46	76453	157	76712	42	76949	136	79215	40
76220	134	76464	154	76712	140	76956	148	79219	50
76221	134	76465	159	76716	155	76962	161	79259	45
76223	134	76477	160	76730	164	76971	145	79269	47
76225	135	76486	165	76732	180	76973	154	79286	44
76232	135	76510	161	76734	159	76974	156	79299	27
76245	43	76515	157	76736	157	76978	144	79309	27
76245	155	76517	143	76737	138	76986	157	79311	67
76281	163	76537	157	76754	42	76988	150	79317	60
76300	149	76552	43	76754	137	76996	144	79337	59
76301	149	76552	149	76757	178	77915	153	79357	52
76302	158	76553	150	76758	154	78001	80	79399	66
76303	158	76578	152	76762	145	78009	96	79465	31
76304	158	76579	154	76763	140	78012	102	79485	36
76343	146	76580	154	76774	13	78016	84	79487	71
76344	146	76582	145	76774	42	78018	85	79503	33
76346	42	76596	152	76778	144	78069	104	79679	60
76346	142	76600	159	76807	158	78075	88	79683	70
76347	42	76622	136	76825	155	78081	76	79727	87
76347	142	76630	138	76826	151	78193	15	79760	89
76391	154	76632	137	76828	151	78199	22	79783	47
76392	140	76674	43	76838	157	78255	19	79849	53
76394	179	76674	43	76853	150	78293	41	79869	69
76395	179	76674	150	76854	147	78771	180	79873	178
76402	159	76681	140	76873	145	78798	77	79901	77
76412	143	76691	161	76874	145	79019	18	79908	32
76413	141	76692	158	76878	43	79021	23	79973	67
76428	137	76698	165	76878	152	79023	20	79983	62
76432	138	76699	147	76879	160	79025	7	79987	62
76436	137	76704	156	76883	159	79053	11	81388	175
76437	42	76705	156	76888	147	79069	86	81389	175
76437	136	76706	156	76892	164	79071	37	81393	175
76441	164	76707	43	76928	138	79073	37	522401	151
76447	158	76707	155	76942	147	79077	56		



Photo: K. Eckert

Herausgeber:

Modelleisenbahn München GmbH
Kronstadter Str. 4, 81677 München, Deutschland
www.roco.cc

Bildnachweise:

Titelbild: G. Wagner, Modelleisenbahn München GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, H. Auer, H. Gogg, Fleischmann-Archiv sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.
Bild Rückseite: R. Reinders - 3. Gewinner des Roco-Fotowettbewerbs 2018.

Druck und Verarbeitung:

Druckerei Berger, Wiener Straße 80, 3580 Horn, AT

Copyright:

© 2019 Modelleisenbahn München 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 München 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.

Haftung:

Die Modelleisenbahn München GmbH bemüht sich, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn München 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 München GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden. Die Modelleisenbahn München 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 (SK)
 Ungarn (H)	 Vereinigte Staaten (USA)
 Italien (I)	
 Luxemburg (L)	






Epochen

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

 Epoche I: ca. 1870 – 1920
 Epoche II: ca. 1920 – 1945
 Epoche III: ca. 1945 – 1968
 Epoche IV: ca. 1968 – 1994
 Epoche V: 01.1994 – 2006
 Epoche VI: seit 2007

Gleise

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

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
BLS	Lötschbergbahn AG Private Bahngesellschaft
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

Zeichenerklärung

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

 00000	Artikelnummer
 Q1-4/2019	Erscheinungstermin 1.-4. Quartal im jeweiligen Jahr
 Ep III	Epoche
 187	Länge über Puffer
	Gleichstrom
	Gleichstrom mit Sound
	Wechselstrom
	Wechselstrom mit Sound
 DCC	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
 5/2	Antrieb auf x Achsen/x Achsen mit Haftreifen
	Lok-Tenderantrieb mit Kardanwelle
	Lichtwechsel weiß mit Fahrtrichtung wechselnd
	Lichtwechsel weiß/rot mit Fahrtrichtung wechselnd
 CH	Lichtwechsel nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
 LED	Beleuchtung mittels LED
	Beleuchtung mittels Glühlampe
 WIRE	Verdrahtete Decoderverbindung 6 polig
 NEM 651	Schnittstelle NEM 651 6 polig
 NEM 652	Schnittstelle NEM 652 8 polig
 PluX16	Schnittstelle PluX16
 PluX22	Schnittstelle PluX22
 R2	Mindestbefahrbarer Radius
	Digitalversion mit Pufferkondensator
	Dynamischer Dampf aus dem Schornstein
	Innenbeleuchtung
 6454	Innenbeleuchtung Einbausatz
 6560	Wechselstrom-Radsatz
	Automatische Kupplung
 10  11	Seuthe Dampfgenerator (Nr. 10 bzw. Nr. 11)

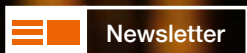
Roco

Modelleisenbahn München GmbH
Kronstadter Str. 4
81677 München • Germany
www.roco.cc

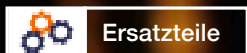
Ihr Roco-Fachhändler

80719

Information aus erster Hand



Abonnieren Sie den Roco Newsletter auf www.roco.cc und Sie sind immer informiert. Nur hier erfahren Sie alles über Neuheiten, Exklusivmodelle und Sonderserien.



Wir liefern auch Ersatzteile! Auf www.roco.cc können Sie für Ihre Modelle auch die passenden Ersatzteile bestellen. Der Ersatzteleshop und Ersatzteelfinder hat 24 Stunden geöffnet und verschickt direkt zu Ihnen nach Hause!



Bleiben Sie immer auf dem Laufenden und besuchen Sie uns auf Facebook und Instagram. Hier erhalten Sie tägliche Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.

