

Roco



2022
Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc



950014-1

177

Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

nun liegt schon das zweite „Corona-Modellbahnjahr“ hinter uns. Auch 2021 hat uns vor große Herausforderungen gestellt. Gemeinsam mit Ihnen haben wir aber auch diese Zeit gut gemeistert, wofür wir uns recht herzlich bedanken möchten!

Der große Zuspruch hinsichtlich unserer Neukonstruktionen, Formvarianten sowie des vielfältigen Programmes ist jedes Jahr aufs neue Antrieb und Motivation für unsere mehr als 1.000 MitarbeiterInnen.

Deswegen glänzt das Jahr 2022 auch wieder mit Höhepunkten, wie der Dampflokomotive der Reihe 77 der ÖBB oder der Überarbeitung des ICE 1. Zudem feiert ROCO mit der SBB ein Jubiläum, denn seit bereits 175 Jahren rollt die Eisenbahn in der Schweiz. Für ROCO Grund genug, dies mit speziellen Schweizer Modellen zu feiern, wozu auch die Neukonstruktion der Ae 3/6 I zählt.

Für Freunde der Güterwagen rollt mit dem Silowagen Raj ein fein detailliertes und betriebs-sicheres Modell auf die H0-Schienen und für die Fans der schmalen Spur, erscheint mit den 2-achsigen Spantenwagen ein vielfach gewünschtes und lange ersehntes Modell.

Doch neben den großartigen Neukonstruktionen wurde auch ein Schwerpunkt im Bereich Produktpflege gesetzt. ROCO setzt sich zum Ziel, auch bei den Bestandsmodellen stets topaktuelle Technik anbieten zu können. Für Elektro- sowie Diesellokomotiven in den Produktkategorien Standard und Edition werden zukünftig ausschließlich vollumfängliche PluX-Schnittstellen verbaut, Lichtplatinen auch in den analogen Versionen umfangreich bestückt sowie die Modellpalette der verfügbaren Soundmodelle weiter konsequent ausgebaut.

Apropos Soundmodelle: erstmals werden auch ausgewählte Modelle mit dem neuen ROCO-Sound in 16-Bit-Qualität erscheinen. Diese Artikel sind jeweils mit einem eigenen Logo gekennzeichnet. Sie können sich über ein perfektes und authentisches Sounderlebnis freuen, dass das große Original in noch besserer Qualität wiedergibt.

Doch nicht nur unseren Modellen haben wir Upgrades spendiert. Wir haben auch unser Corporate Design der Marke ROCO in Form und Farbe etwas verjüngt sowie die komplette Überarbeitung unserer vielfrequenzierten ROCO-Website wurde begonnen. Lassen Sie sich überraschen, bald sehen Sie auf www.roco.cc mehr.

Bis dahin wünschen wir Ihnen viel Freude beim Entdecken der ROCO Neuheiten 2022!

Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	4
H0 Elektrolokomotiven	30
H0 Diesellokomotiven	120
H0 Zugbildung	146
H0 Start Sets	148
H0 Personenwagen	152
H0 Güterwagen	172
H0e	37, 200
Was finde ich wo?	206

Dampf lokomotive

Rh 77, ÖBB





Im Jahre 1912 bestellte die damalige k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Tenderlokomotive für den schweren Personenzugdienst als Ersatz für die zu schwach gewordenen Lokomotiven der Reihe 229. Die Lokomotivfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft entwickelte daraufhin die Heißdampf-Type der Reihe 629 als erste Tenderlokomotive der Welt mit der Pacific-Achsfolge 2'C1'. Durch die Besonderheiten der Streckenführung, und insbesondere der Schiebebühnen in den Werkstätten der Südbahn, durften die Lokomotiven keinen längeren Achsstand als zehn Meter haben. Die erste 629 wurde 1913 an die Südbahn-Gesellschaft geliefert, und 14 weitere in insgesamt 3 Lieferserien folgten in den nächsten beiden Jahren.

Die außerordentlich guten Erfahrungen mit dieser Reihe veranlassten die kaiserlich-königlichen Staatsbahnen zum Kauf von 25 nahezu gleichartigen Lokomotiven bis zum Ende der Monarchie 1918. Die nach außen hin deutlichen Unterschiede lagen im typischen Kobel-Rauchfang, den ovalen Stirnfenstern und einer gegenüber den ersten 6 Südbahn-Loks verstärkten Pufferbrüst. In den Jahren nach 1918 wurden mehrere Serien der Reihe 629 gebaut. Für die österreichischen und polnischen Staatsbahnen, und letztendlich 1926 und 1927 eine letzte Serie mit vergrößerten seitlichen Wasserkästen und ohne Kobel-Rauchfang für die BBÖ. Parallel dazu wurde diese Reihe in der Tschechoslowakei vor allem bei den Skoda-Werken in Pilsen bis Anfang der 1940er Jahre mit rund 200 Maschinen weiter gebaut, wobei die Konstruktion von Serie zu Serie stetig an den jeweiligen Stand der Technik angepasst wurde.

Ein weiterer Beweis für die gelungene Konstruktion der Reihe 629 bzw. 77, wie sie nach 1938 bezeichnet wurde, waren die relativ wenigen Umbauten der Lokomotiven innerhalb der langen Dienstzeit, auffallend eigentlich nur die Umbauten vom Kobel- zum Prüßmann-Schlot, und in den 1950er Jahren dann zum Giesl-Ejektor; und die verschiedenen Aufbauten hinter dem Führerhaus zur Erhöhung des Kohlevorrates.

Die besondere Bedeutung lässt sich aber nicht nur an der für Österreich hohen Stückzahl an gebauten Maschinen ablesen, sondern insbesondere an der langen Lebensdauer. Praktisch jedes Zugförderung in Österreich war irgendwann einmal mit Lokomotiven der Reihe 77 bestückt. Die West- und Südbahnstrecke und deren Nebenstrecken gehörten genauso zum Einsatzgebiet der 77 wie die Inntalstrecke oder die Verbindung Lindau–Bregenz–St. Margarethen. Die letzten Lokomotiven wurden erst 1975 mit dem Ende der Dampftraktion in Österreich außer Dienst gestellt.

Dampflokomotive 77.23



ÖBB

Ep	III
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die bei den Österreichischen Bundesbahnen als Reihe 77 bezeichnete Personenzug-Tenderlokomotive wurde ab 1913 (SB/kkStB Rh 629) in mehreren Serien bis 1927 beschafft. Die Dampflokomotive der Pacific-Bauart 2'C1' h2t war für eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h zugelassen. Praktisch jedes Betriebswerk in Österreich war irgendwann einmal mit Lokomotiven der Reihe 77 bestückt. Die West- und Südbahnstrecke und deren Nebenstrecken gehörten genauso zum Einsatzgebiet der 77 wie die Innthalstrecke oder die Verbindung Lindau–Bregenz–St. Margarethen. Die letzten Lokomotiven wurden erst 1975 mit dem Ende der Dampftraktion in Österreich außer Dienst gestellt.

- ▶ **Freistehende Leitungen**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung**
- ▶ **Metallpuffer**
- ▶ **Feinste Räder mit niedrigen Spurkränzen**
- ▶ **Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall**

Q4/2022				
70075	DC		3/1	
70076	DCC		3/1	
78076	AC		3/1	

Rh 77 im Detail



Stimmige Umsetzung der markanten Front



Führerstandsdach mit vielen nachgebildeten Details



Beleuchteter Führerstand



Filigrane Speichenräder



Extra angesetzte Kesselleitungen



Originalgetreue Triebwerksbeleuchtung



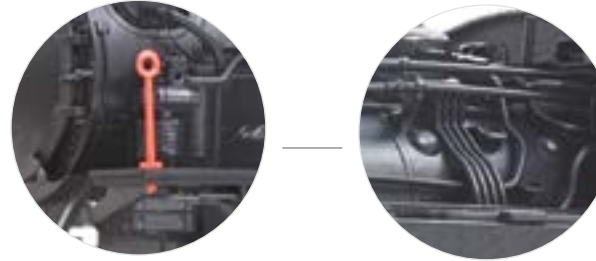
Freistehende Griffstangen und Handläufe



Dampflokomotive Rh 86



ÖBB



Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe 86 war eine Einheits-Tenderlokomotive, die in großer Stückzahl von zahlreichen deutschen Lokomotivfabriken für die Deutsche Reichsbahn gebaut wurde. Einige dieser Dampflokomotiven fanden sich nach Kriegsende in Österreich wieder und wurden im Personen- und Güterverkehr eingesetzt. Zu den spektakulärsten Einsätzen zählten die Vorspannleistungen für schwere Erzzüge vor der Reihe 52. Die Maschinen waren unter anderem bei den Heizhäusern Hieflau, Selzthal, Linz, Bischofshofen und St. Veit/Glan beheimatet. 1972 wurden die letzten Loks abgestellt.

- ▶ Berücksichtigung aller typischen ÖBB-Merkmale, wie z. B. der Pfeife
- ▶ Mit geschweißten, lang ausgeschnittenen Wasserkästen
- ▶ Freier Durchblick durch die Führerstandsfenster
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung

Q2/2022					
73030	DC		4/1		10
73031	DCC		4/1		11
79031	AC		4/1		11

Dampflokomotive „CYBELE“ (bayer. D VI)



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	79
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022			
70240	DC		2/0
70241	DCC		2/0

Die Lokomotiven der Gattung D VI waren B n2t-Nassdampflokomotiven der Bayerischen Staatsbahn. Maffei lieferte 1880 bis 1883 die ersten 30 Lokomotiven, 23 weitere lieferte Krauss bis 1894. Erstmals bei bayerischen Lokomotiven wurden bei diesen Loks Umlaufbleche und Luftsaugbremsen des Typs Hardy eingesetzt. Die ersten 44 Lokomotiven hatten keine seitlichen Vorratsbehälter. Das Wasser war in einem Rahmenwasserkasten untergebracht, die Kohle im Führerhaus. Sie wurden für flachere Lokalbahnstrecken beschafft.

- ▶ Nachbildung der außenliegenden Stephenson-Steuerung
- ▶ Authentische Lackierung mit feinen Zierlinien

3-tlg. Set: Güterwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	311
	40181
	6563



Omm(lu)



Rm



Photomontage

- ▶ Ideale Ergänzung zur Dampflokomotive, Art. Nr. 70240, 70241

Q2/2022
77028

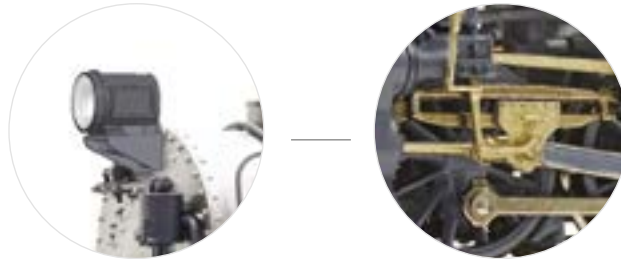


Dampflokomotive 2610



USATC

Ep	II-III
	211
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die S 160 „The Yank“ oder auch „Klapperschlange“ waren ursprünglich Kriegslokomotiven des United States Army Transportation Corps (USATC). Diese Lokomotiven mussten weltweit einsetzbar sein und hatten daher englisches Lichtraumprofil, welches für Vollspurbahnen eines der kleinsten ist. Insgesamt wurden 2.120 Stück gefertigt, womit diese Klasse zu den meistgebauten Lokomotiven der Welt gehört. Der Name „Klapperschlange“ kommt von dem charakteristischen Klappern der Steuerung.

- ▶ Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- ▶ Vorbildgerechte Ausführung mit Stirnbeleuchtung
- ▶ Passende Güterwagen, Art. Nr. 76316, 76317, 76318

Q1/2022				
72154	DC		2/2	
72155	DCC		2/2	
78155	AC		2/2	

Gedeckter Güterwagen



USATC

Ep	II-III
	96
	40179



Photomontage



► Mit Ausbesserungsflecken

Q2/2022

76316

Niederbordwagen



USATC

Ep	II-III
	142
	53432000



Photomontage

Q2/2022

76317

Hochbordwagen



USATC

Ep	II-III
	142
	53432000



Photomontage

Q2/2022

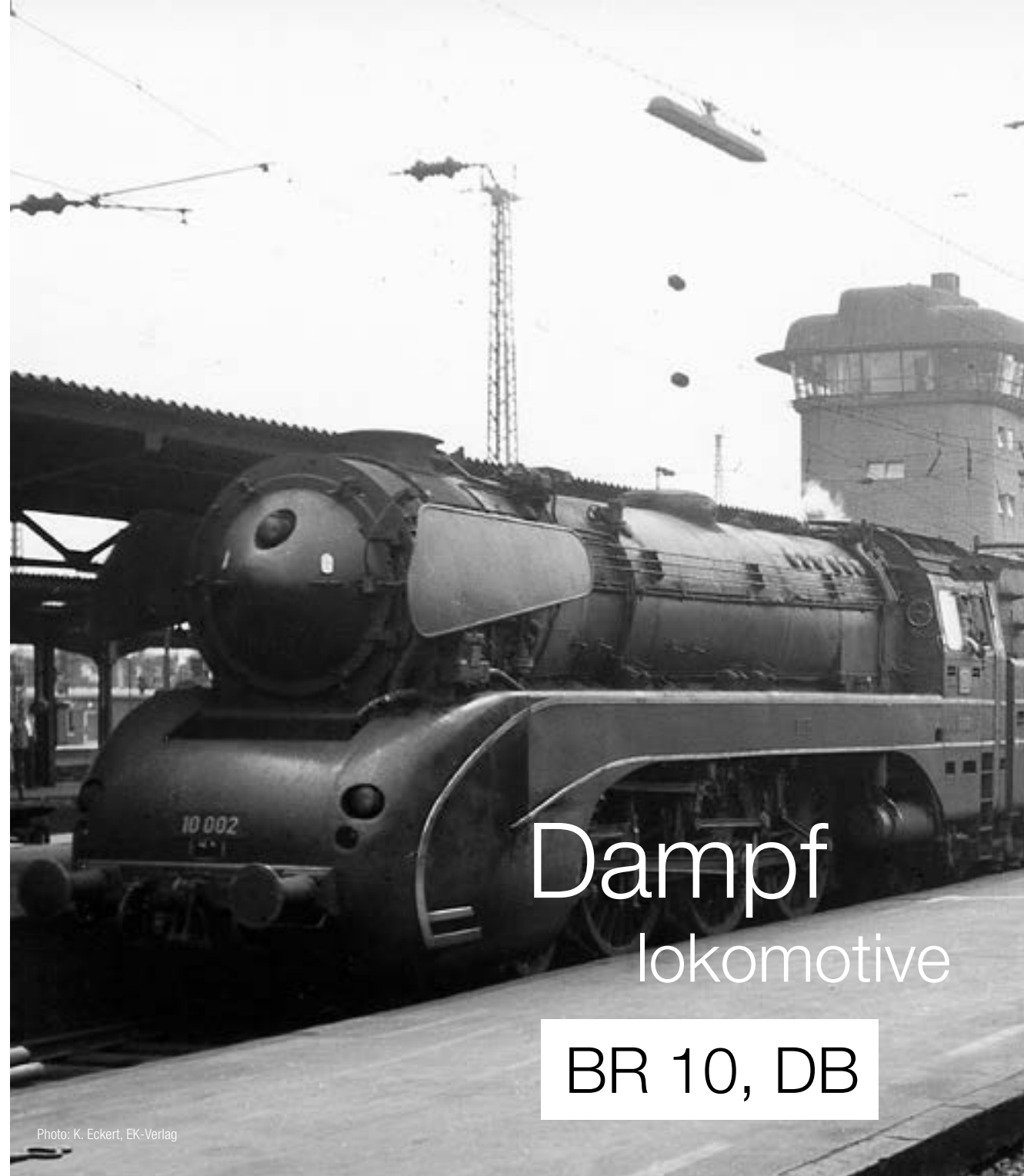
76318

BR 10 – Der schwarze Schwan der Bundesbahn. Obwohl man bei der Deutschen Bundesbahn (DB) die Dampftraktion als Auslaufmodell betrachtete, erteilte man 1953 der Firma Krupp in Essen den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Pacific-Schnellzuglokomotive. Im Jahr 1957 wurden unter der Baureihennummer 10 zwei elegante, 26.503 mm lange und teilverkleidete Exemplare der Bauart 2'C1' h3 mit einem Treibraddurchmesser von 2.000 mm abgeliefert, die sich durch ihre Feuerungsart deutlich unterschieden.

Während 10 001 zunächst nur mit einer Ölzusatzfeuerung ausgerüstet war (ein Umbau erfolgte später), besaß 10 002 von Anfang an eine Ölhauptfeuerung. Die beiden durch silberfarbene Zierlinien verschönerten, mit kegelförmigen Rauchkammertüren versehenen Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer induzierten Leistung von 1.839 kW. Aufgrund der hohen Achslast waren die beiden Lokomotiven aber nur auf bestimmten Hauptstrecken zugelassen. Bis 1962 waren sie im Bw Bebra, danach im Bw Kassel stationiert, von wo aus sie im schweren Schnellzugdienst auf der Nord-Süd Strecke und der Main-Weser Bahn im Einsatz waren.

Der allgemeine Strukturwandel mit der ständig fortschreitenden Elektrifizierung der Hauptstrecken waren die Hauptgründe, warum die Baureihe 10 nicht in Serie ging. Im Januar 1967 erlitt 10 002 einen Bruch an einer Schieberstange und wurde ausgemustert. 1972 erfolgte ihre Verschrottung im Bw Offenburg. Im Juni des Folgejahres musste auch 10 001 ihren aktiven Dienst bei der Deutschen Bundesbahn quittieren.

Allerdings wurde die 109 t schwere Lokomotive der Nachwelt erhalten und kann bis heute im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg besichtigt werden.



Dampf lokomotive

BR 10, DB

Photo: K. Eckert, EK-Verlag

Dampflokomotive 10 002



DB

Ep	III
	305
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage



- ▶ Zylinderschlagsynchroner, dynamischer Dampfausstoß
- ▶ Dampfaustritt auch an den Zylindern
- ▶ Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung
- ▶ Erhabene, verchromte Zierlinien
- ▶ Ausführung im letzten Betriebszustand
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Q2/2022					
70190	DC		2/2		10
70191	DCC		2/2		
78191	AC		2/2		

Dampflokomotive BR 18.4



DB

Ep	III
	246
	NEM 652
	R3



Photomontage



WAS WÄRE, WENN...?

Die gerne als „Königin der Dampfloks“ bezeichnete bayerische S 3/6 trug bis zum Erscheinen der Baureihe 01 die Hauptlast im deutschen Schnellzugverkehr. Und wenn jemand glaubt, eine bayerische Lokomotive fuhr zur Bundesbahnzeit nur in Bayern, der irrt. Die bayerischen Maschinen bespannten so ziemlich alles an Zügen, was Rang und Namen hatte. Obwohl die meisten S 3/6 der Bauserien a bis c 1950 ausgemustert wurden, erscheint es realistisch, dass eine dieser legendären Schnellzugloks, wie einige ihrer jüngeren Schwestern, einen DB-Keks ergatterte und als unersetzbare Maschine von einer begeisterten Lokmannschaft weiterhin gehegt und gepflegt wurde.

- ▶ DB-Logo am Führerhaus
- ▶ Silberne Kesselringe und Hülsenpuffer mit weißen Pufferringen
- ▶ Mit feinen Speichenrädern aus Metall, Treibräder mit Fine-Scale-Profil
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Q1/2022				
72248	DC		5/2	10
72249	DCC		5/2	11
78249	AC		5/2	11

Dampflokomotive 053 129-3



DB

Ep	IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022

72140	DC		7/2			10
72141	DCC		7/2			11
78141	AC		7/2			11

Die Baureihe 50, wohl die bedeutendste DB-Dampflok der 1950/60er Jahre mit vielen Bauartvarianten, hatte sich damals vor fast allen Zuggattungen auf Haupt- und Nebenbahnen bewährt. Mehr als 60 wesentliche Varianten haben schließlich dafür gesorgt, dass kaum eine 50er ein völlig identisches Aussehen mit einer Schwesterlok aufwies. Die ab 1939 in rund 3.100 Exemplaren gebauten 1'E-Güterzugloks galten als robust, leistungsfähig, pflegeleicht und äußerst zuverlässig. Nach 1945 verblieben über 2.000 Loks bei der Deutschen Bundesbahn. Die Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, leisteten ca. 1.200 kW und wiesen eine Achslast von 15 t auf. Bei Einführung des EDV-Baureihenschemas 1968 waren noch 1.452 Maschinen im Bestand der DB. Da die Ordnungsnummer nur noch dreistellig sein durfte, wurden zusätzlich zur Baureihen-Nummer 050 die Bezeichnungen 051, 052 und 053 eingeführt.

- ▶ Ausführung mit Wannentender, DB Keks am Führerhaus und Scheibenvorlaufräder
- ▶ Mit feinen Metallradsätzen
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Dampflokomotive BR 80



DB

Ep	III
	111
	PluX16
	R2



Photomontage



Die Lokomotiven der Baureihe 80 waren Tender-Rangierlokomotiven der DRG. Die Maschinen wurden im Rahmen des Einheitsdampflokomotiven-Programmes in den Jahren 1927 bis 1929 beschafft. Diese C h2-Lokomotiven erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und leisteten 424 kW. Bei der Deutschen Bundesbahn standen diese Maschinen bis 1965 bei einigen Werksbahnen bis 1978 im Dienst.

- ▶ Erstmals mit PluX-Schnittstelle

Q3/2022

52208	DC	3/0		40160
-------	----	-----	--	-------

Dampflokomotive BR 012



DB

Ep	IV
	277
	NEM 652
	R3



Photomontage

- ▶ Mit tiefliegenden Sandkästen ausgestattet
- ▶ Ausführung mit Neubaukessel und Öltender
- ▶ Feine Metallradsätze
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Q2/2022				
70340	DC		6/3	10
70341	DCC		6/3	11
78341	AC		6/3	11



4-tlg. Set: DC 913 „Münsterland“



DB

Ep	IV
↔	1212
↕	40420
↔	40196



Aüm



Büm



Büm



Büm

Photomontage

1973 führte die Deutsche Bundesbahn die Zuggattung City-D-Zug ein, abgekürzt DC. Mit diesen zweiklassigen Schnellzügen sollte das einklassige IC-System aus 1971 ergänzt werden. Auf der Linie Frankfurt (M) – Hagen – Münster – Emden (später teilweise bis Norddeich) wurden alle drei DC-Zugpaare mit Wagen in den beliebten Pop-Farben aus 1970 gefahren.

- ▶ Wagen in den beliebten Pop-Farben aus den 1970er Jahren
- ▶ Büm 234 erstmals mit Drehfalltüren und Klotzbremsen
- ▶ Ein 2. Klasse Wagen mit „negativen“ DB-Logos
- ▶ Zuglaufschilder für DC 912 Frankfurt a. M. – Emden und DC 913 Emden – Frankfurt a. M. beiliegend

Q4/2022

74025

Um den riesigen Bedarf an dem Baustoff „Sand“ in den Beton- und Plattenwerken von Karl-Marx-Stadt und Zwickau zu decken, mussten große Mengen davon aus den Sandgruben im Colditzer Land per Bahn transportiert werden.

Ein Zeitzeuge aus den 1980er Jahren berichtete: „Verladen wurden die Züge in der Grube „Sandwerke Biesern“ bei Sermuth/Codlitz, Landkreis Leipzig. Die Beladung erfolgte von einer ebenerdigen Rampe aus mit einem tschechischem Radlader vom Typ „Vadroma“. Dieses Verfahren war sehr zeit- und arbeitsintensiv, wurde doch der Sand zuerst per LKW an das Ladegleis gefahren und abgekippt, dann mit Hilfe des Radladers auf die flachen 4-achsigen Güterwagen der Bauart Res verladen.

Nach meiner Erinnerung sind in den 1980er Jahren mindestens drei Sandzüge pro Wochentag gefahren, teilweise mit Dampfloks. So waren die Dampfloks der BR 50.35 zweimal am Tag in Colditz. Kurz hinter der 50er kam dann noch die V 100 (BR 110) mit dem zweiten Leerzug und wartete in Colditz, bis die BR 50 mit dem beladenen Zug wieder in Colditz war. Laufweg für den Zug nach Glauchau war immer an der Zwickauer Mulde entlang, der andere Zug fuhr mit dem Schlenz ab Rochlitz via Narsdorf nach Karl-Marx-Stadt. Aufgrund des aufwendigen Verladens des Sandes in Sermuth stellte die Deutsche Reichsbahn in die Züge Flachwagen des Typ Res und vereinzelt auch „Emils“, also E-Wagen ein.“

Die mit einer Erinnerungstafel geschmückte Lok 50 3670-2 wurde letztmalig vor dem Sandzug Gag 56353 auf der Muldentalbahn am 12. Juni 1988 eingesetzt. Der Höhepunkt war die Verabschiedung der Lok 50 3670-2 und ihres Personales im Bw Glauchau. Diese Erinnerungstafel liegt dem Modell zur Selbstmontage als bedrucktes Metallschild bei.

Der legendäre „Sandzug“

The logo of the Deutsche Reichsbahn (DR) is displayed in a white square box. It consists of the letters 'DR' in a bold, black, sans-serif font.



Photo: A. Herold

Dampflokomotive 50 3670-2



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Mit feinen Metallradsätzen
- ▶ Passend zu Sandzug, Art. Nr. 77041, 77042
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz
- ▶ Beheimatung Rbd Dresden, Bw Glauchau

Q3/2022				
70287	DC			10
70288	DCC			11
78288	AC			11



Photo: A. Herold

3-tlg. Set 1: Sandzug



DR

Ep	IV
	561
	40183
	40196



Res



Res



Ei

Photomontage

- ▶ Flachwagen mit Sandbeladung
- ▶ Passend zu BR 50.35, Art. Nr. 70287, 70288, 78288

Q3/2022

77041

3-tlg. Set 2: Sandzug



DR

Ep	IV
	687
	40183



Res



Res



Res

Photomontage

- ▶ Mit Sandbeladung
- ▶ Passend zu BR 50.35, Art. Nr. 70287, 70288, 78288

Q3/2022

77042

Dampflokomotive 44 9272-4



DR

Ep	IV
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2022				
70282	DC		7/2	10
70283	DCC		7/2	11
78283	AC		7/2	11

Die Deutsche Reichsbahn baute in den 1950er Jahren 22 Loks auf Kohlenstaubfeuerung (System Wendler) um. Ein zusätzlicher Luftbehälter und die zusätzliche Luftpumpe auf dem linken Umlaufblech sowie der mit einem Kohlenstaubbunker umgerüstete Tender waren die auffälligsten Änderungen. Besonders bewährt haben sich diese Maschinen auf den Rampen des Thüringer Waldes durch ihre punktgenaue Möglichkeit der Feuerung. Mit Einführung der EDV-Nummern wurden die Kohlestaubloks zur Baureihe 44.9 umgezeichnet.

- ▶ **Korrekte Umsetzung der Kohlenstaubversion**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**
- ▶ **Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Arnstadt**

Dampflokomotive BR 50.40



DR

Ep	IV
	262
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
70284	DC		7/2	10
70285	DCC		7/2	11
78285	AC		7/2	11

Die Dampfloksbaureihe 50.40 der Deutschen Reichsbahn der DDR war eine Weiterentwicklung der Güterzug-Einheitsloksbaureihe BR 50 der DR. Bei der Konstruktion der Lok wurde besonders darauf geachtet, viele gleiche Baugruppen wie bei der parallel entwickelten Personenzugdampflokomotive BR 23.10 zu verwenden, um Kosten bei Reparatur und Ersatzteilverhaltung zu sparen. Der Hersteller VEB Lokomotivbau Karl Marx in Babelsberg lieferte von 1956 bis 1960 insgesamt 88 Maschinen aus, die mit den Betriebsnummern 50 4001 bis 50 4088 in Dienst gestellt wurden.

- ▶ **Mit feinen Metallradsätzen**
- ▶ **Einsatz überwiegend vor Güterzügen auf Haupt- und Nebenbahnen**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**
- ▶ **Beheimatung Rbd Schwerin, Bw Hagenow-Land**

Dampflokomotive 86 1435-6



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ **Erstmals mit geänderter Kesselleitung**
- ▶ **Lang ausgeschnittene Wasserkästen**
- ▶ **Feine Metallradsätze**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**
- ▶ **Beheimatung Rbd Halle, Bw Röblingen**

Q2/2022					
70021	DC		4/1		10
70022	DCC		4/1		11
78022	AC		4/1		11

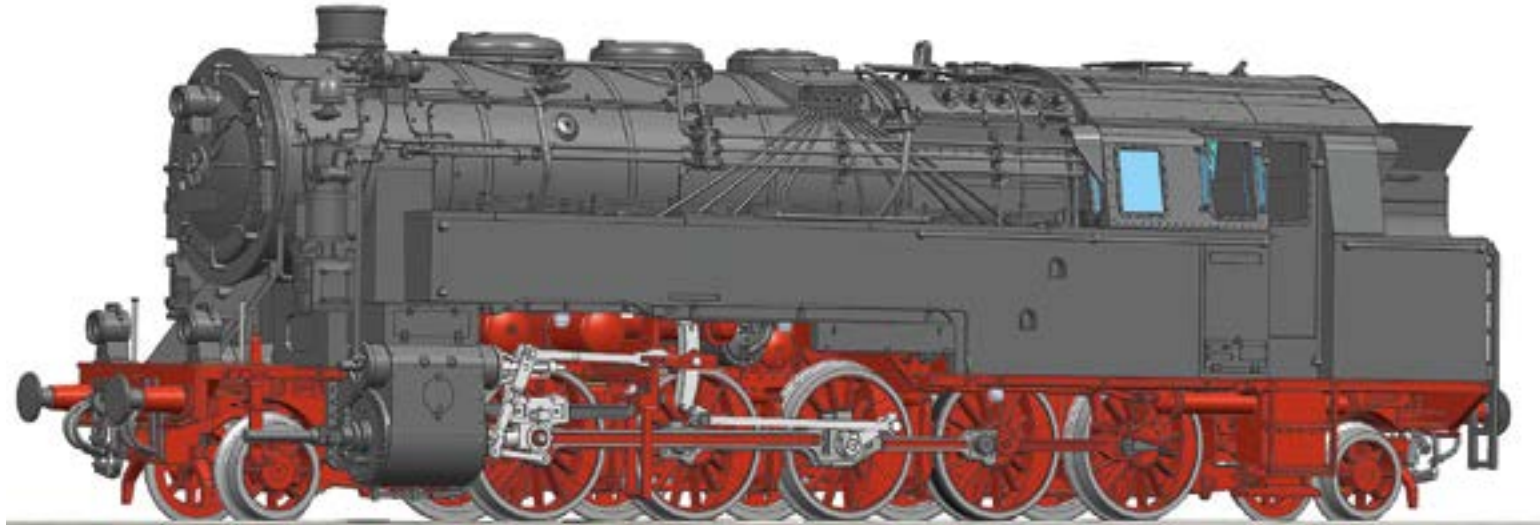
Dampflokomotive 95 1027-2

Edition



DB MUSEUM

Ep	VI
	174
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Die „Bergkönigin“ mit der Nummer 95 027 wurde 1923 bei der Hannoverschen Maschinenbau AG (HANOMAG) hergestellt. Die Dampfloks der Baureihe 95 waren mit 1.620 PS die stärksten je von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschafften Tenderloks. Ihre schwere Arbeit verrichtete die 95 027 bis 1982 bei verschiedenen Betriebswerken auf Deutschlands steilsten Bergstrecken. Von 1950 bis 1969 war sie in Blankenburg stationiert und fuhr auf der Rübelandbahn hinauf in den Harz. 1971 erfolgte ein Umbau auf Ölhauptfeuerung. 1982 wurde sie wieder auf Kohlefeuerung zurückgebaut und in den Bestand der Traditionslokomotiven der DR aufgenommen. Von 1994 bis 2008 stand die Lok mit Kessel-schaden im Museum in Arnstadt. Seit einer gründlichen Renovierung im Dampfloswerk Meiningen dampft sie seit 2010 wieder mit Touristenzügen auf ihrer steilen Stammstrecke im Harz.

- ▶ **Modell der Lokomotive des DB Museums**
- ▶ **Erstmals in Ausführung mit Kohle-Feuerung**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Q2/2022				
71097	DC		5/1	
71098	DCC		5/1	
79098	AC		5/1	



Photo: M. Messa

Dampflokomotive 150 Y 3



SNCF

Ep	III
	265
	NEM 652
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2022				
70280	DC		7/2	10
70281	DCC		7/2	11
78281	AC		7/2	11

In den Jahren 1943/44 wurden in der Lokomotivfabrik Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM), in Graffenstaden in der Nähe von Straßburg, über 100 Maschinen der Baureihe 52 gebaut. 1945/46 kamen noch weitere 17 Loks für die SNCF dazu. Dort wurde die 52er als 150 Y bezeichnet. Eine Besonderheit der Maschinen war der kürzere Kamin, um das französische Lichtraumprofil nicht zu überschreiten. Die 150 Y spannten in der Region Ost der SNCF sowohl schwere Güterzüge als auch Personenzüge. Bis Ende der 1950er Jahre standen sie dort im Einsatz.

- ▶ **Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

3-tlg. Set: Güterwagen



SNCF

Ep	III
	352
	40196



Lw



Tow



OO

Photomontage

Q1/2022
76004

- ▶ **Passend zur Dampflokomotive Serie 150 Y, Art. Nr. 70280, 70281, 78281**

Dampflokomotive Ty4-40



PKP

Ep	III
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage



Nach dem Zweiten Weltkrieg sind zahlreiche Maschinen der Baureihe 44 in Polen verblieben. Sie wurden in Ty 4-1 bis Ty 4-132 umgezeichnet und versahen dort teils bis Ende der 1970er Jahre treu ihren Dienst.

- ▶ Mit Wagner-Windleitblechen
- ▶ Einsatz auf Hauptbahnen vor schweren Güterzügen
- ▶ Metallräder mit filigranen Speichen

Q1/2022				
70670	DC	7/2		10
70671	DCC	7/2		11

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der ersten Serienlokomotiven 1978 war die Reihe 1044 mit einer Stundenleistung von 5.400 Kilowatt die stärkste vierachsige Lok der Welt. Den ersten Schritt in die Thyristortechnik wagten die ÖBB mit der Beschaffung von insgesamt zehn Maschinen der schwedischen Serie Rc 2, die in Österreich als Reihe 1043 bezeichnet wurden. Die positiven Erfahrungen daraus und weiterhin stetig steigende Leistungsanforderungen veranlassten die österreichische Lokomotivindustrie dazu, Anfang der 1970er Jahre ein völlig neues Hochleistungs-Elektro-Triebfahrzeug in Thyristortechnik zu entwickeln.

Die SGP, zuständig für den mechanischen Teil, und die Firmen BBC (heute ABB), Elin und Siemens für die elektrische Ausrüstung, übergaben Mitte der 1970er Jahre zwei (1044.01 im September 1974 und 1044.02 im Februar 1975) auf österreichische Verhältnisse maßgeschneiderte Thyristorlokomotiven zur Erprobung an die ÖBB. Die Prototypen dieser universell einsetzbaren Grenzleistungsloks mit einer Leistung von 5.280 kW und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h konnten während ihrer Erprobung auf der Südbahn und der Westbahn, zwischen Wien und Salzburg, im Wesentlichen überzeugen. Im April der Jahres 1976 kam es bereits zu einer ersten Serienbestellung.

Allerdings kam es in den ersten Jahren zu zahlreichen Pannen und Ausfällen der Fahrzeuge. Mit einigen technischen Änderungen, insbesondere dem Umbau der Lüftungsanlage, wurden diese „Kinderkrankheiten“ überwunden. Äußerlich unterscheiden sich die Loks ab der 1044.71 durch einen höheren Dachkanten-Aufsatz in unterschiedlichen Ausführungen. Aufgrund ihres charakteristischen Lüftergeräuschs wurde die Reihe 1044 bald unter dem Spitznamen „Alpenstaubsauger“ bekannt.

Bis 1995 wurden insgesamt 216 Lokomotiven in Betrieb genommen und auch im grenzüberschreitenden Verkehr, gelegentlich bis nach Norddeutschland eingesetzt. Ab 2002 wurden die Lokomotiven der Serie 1044.2 mit einer kompatiblen Vielfach- und Wendezugsteuerung ausgestattet. Dadurch sind die nunmehr als 1144 bezeichneten Fahrzeuge auch mit den neueren ÖBB-Baureihen einsetzbar. Bis 2013 wurden auch die Maschinen der erstgelieferten Serien modifiziert.

Das äußere Erscheinungsbild war über die Jahre mehreren Änderungen unterworfen. Die 1044 001 bis 126 wurden mit blutorangem Kasten ausgeliefert. Die ersten Loks hatten einen schwarzen Rahmen und ein elfenbeinfarbiges Dach sowie an jeder Front eine Tafel für die Loknummer („Taferl-44er“). Später entfielen diese Tafeln. Bei den letzten Loks sind Dach und Rahmen in umbragrau gehalten. Im Jahr 1989 erhielten fünf neu gebaute Loks das sogenannte „Schachbrett-Design“. Danach setzte sich das Valousek-Design durch. Den verkehrsroten Lokkasten ziert dabei im unteren Bereich eine hellgraue Bauchbinde und er weist eine umbragraue Einfassung der Stirnfenster auf.

Elektro lokomotive

1044.01, ÖBB

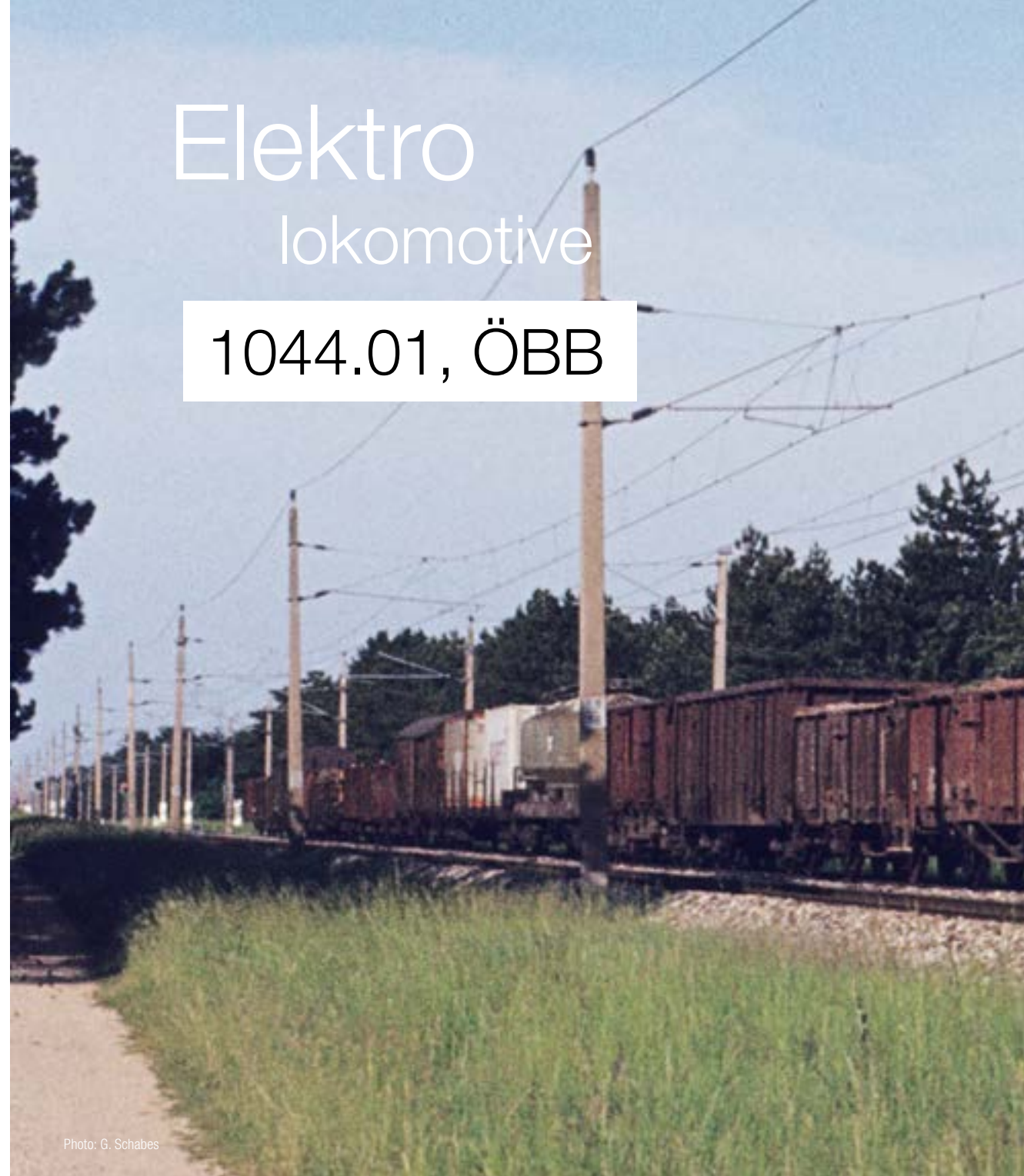


Photo: G. Schabes



1044.01 im Detail



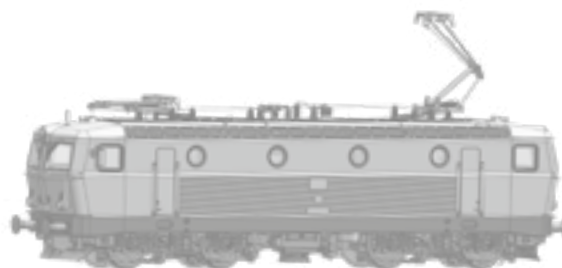
Separate Griffstangen und vorbildgerechte Lüftergitter aus Ätzblech an der Dachschräge



Bremsturmگیرter aus feinem Ätzblech



Großes Führerstandsfenster



Gravierte Lokschilder



Separat angesetzte Steckdosen und Betriebsnummer



Drehgestelle und Achslagerdeckel mit filigraner Gravur

Elektrolokomotive 1044.01



ÖBB

Ep	IV
	185
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

- ▶ Prototypausführung mit vorbildgerechtem Dach
- ▶ Vorbildgerechte, fein geätzte Dachlüftereinsätze und Bremsturmگیرter
- ▶ Größere Führerstands-Seitenfenster ohne Windabweiser
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Q3/2022				
70433	DC		4/1	
70434	DCC		4/1	
78434	AC		3/2	

Verkehrstechnisch war Vorarlberg vom Rest der österreichisch-ungarischen Monarchie nur über die drei Gebirgspässe Arlberg, Hochtannberg oder die Silvretta zu erreichen. Besonders im Winter waren diese Wege unterbrochen. Beschwerlich war deren Passage zu jeder Jahreszeit.

Im Jahr 1861 erhielt Vorarlberg, das bis dahin von Innsbruck aus regiert wurde, den Status eines eigenen Kronlandes und erhielt somit auch einen eigenen Landtag. Die k.k. Statthalterei in Innsbruck blieb aber weiterhin für die Verwaltung des Kronlandes zuständig. Erst nach dem Zusammenbruch der k.u.k. Monarchie löste sich Vorarlberg vollständig von Tirol.

In den 1850er Jahren entstanden in den benachbarten Regionen von Bayern und im Schweizer Rheintal zwei wichtige Eisenbahnstrecken. Ein Vorstoß zum Bau einer Bahnlinie von Innsbruck nach Bregenz kam wegen der zu erwartenden Schwierigkeiten beim Bau über den Arlberg nicht zustande. Eine Bahn in Vorarlberg von Bludenz nach Lindau, mit Abzweigungen von Feldkirch nach Buchs sowie von Lauterach nach St. Margrethen wurde jedoch weiter verfolgt und am 17. August 1869 wurde die Konzession dazu vergeben.

Der Bau der Vorarlbergbahn war nun gesichert und es folgten die üblichen Verhandlungen über Streckenverlauf, Situierung der Bahnstationen und ähnlicher Fragen. Mit Bayern, dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweiz mussten Staatsverträge wegen der über das jeweilige ausländische Gebiet führenden Strecken abgeschlossen werden. Diese Staatsverträge konnten im Jahr 1870 abgeschlossen werden, im gleichen Jahr erfolgte auch die Baubewilligung.

Am 1. Juli 1872 konnte die Bahnstrecke Bludenz – Bregenz offiziell den Betrieb aufnehmen, die Strecken nach Lindau und Buchs folgten am 24. Oktober 1872 und die Verbindung von Lauterach nach St. Margrethen schließlich am 23. November desselben Jahres. Bei den Bahnhöfen Bludenz, Feldkirch und Lauterach wurden Lokomotivremisen errichtet. Der Sitz der Betriebsdirektion lag bis zur Verstaatlichung im Jahr 1884 in Feldkirch.

Mit dem Bau der Vorarlbergbahn untrennbar verbunden ist der Name Carl Ganahl (1807 – 1889). Als politischer Vorsitzender der Liberalen und Handelskammerpräsident trat er unermüdlich sowohl für den Bau der Vorarlbergbahn als auch für eine Arlbergbahn zum Anschluss von Vorarlberg an das übrige Netz der österreichisch-ungarischen Monarchie ein.

Die ersten wirtschaftlichen Ergebnisse der Vorarlbergbahn entwickelten sich ungünstig. Um die Wirtschaftlichkeit der Vorarlbergbahn zu verbessern, war eine direkte Verbindung mit dem Eisenbahnnetz der Monarchie unabdinglich. Somit war die Vorarlbergbahn praktisch nur das erste realisierte Projekt einer durchgehenden Arlbergbahn, die im Jahr 1884 eröffnet wurde.



150 Jahre Eisenbahn in Vorarlberg



5-tlg. Set: Elektrolokomotive 1670.27 mit Personenzug



Ep	IV
	1120
	PluX22
	R2
	LED
	40420



Bpo



Bpo



Bpo



Dih

Photomontage

Q3/2022				
61493	DC		4/2	
61494	DCC		4/2	
61495	AC		2/2	

- ▶ Authentische Zugbildung des P 5519 (Bregenz–Landeck) in den 1980er Jahren
- ▶ Lok erstmals mit PluX22-Schnittstelle und Sound
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Diesellokomotive 2095.06



ÖBB

Ep	IV
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

1958 stellte SGP den Prototyp für dieselhydraulische Schmalspurlokomotiven – die spätere Reihe 2095 – vor. Die Lokomotive ist mit einem 12-Zylinder-Viertaktmotor ausgerüstet, der 600 PS leistet. Die planmäßige Höchstgeschwindigkeit wurde mit 60 km/h festgelegt. Im täglichen Betrieb bewährten sich die Maschinen in den folgenden Jahrzehnten auch auf der Bregenzerwaldbahn.

- ▶ **Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach**
- ▶ **Feine Ätzschilder mit zusätzlicher Loknummer 2095.04 beiliegend**
- ▶ **Modell mit erhabenen Zierleisten**

Q2/2022

33321	DC		4/1	
33322	DCC		4/1	

3-tlg. Set: Personenwagen



ÖBB

Ep	IV
	465



Photomontage



- ▶ **Einsatz auf der Bregenzerwaldbahn**
- ▶ **Modelle mit authentischen Werbeaufschriften**

Q1/2022

34034

Im Zuge des Austro-Takts wurden Anfang der 1980er Jahre drei Expresszüge als schnelle Tagesverbindungen von Wien in die Schweiz angeboten. Der „Zürichsee“ endete in der ihm namensgebenden Stadt Zürich. Die Züge verkehrten als „Korridorzüge“, also ohne Grenz- und Zollformalitäten, über das „deutsche Eck“. Um ein Stürzen in Rosenheim zu vermeiden, wurde auf Kosten der ÖBB die „Rosenheimer Schleife“ errichtet.

Mit Fahrplanwechsel im Mai 1987 wurde auch bei den Österreichischen Bundesbahnen die neue Zuggattung „EuroCity“ (EC) eingeführt. Dabei handelt es sich um international verkehrende Zugverbindungen, welche gewisse Qualitätskriterien zu erfüllen hatten. Neben Pünktlichkeit, Sauberkeit, besserem Service und einer Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h, wurde der Einsatz von klimatisierten Wagen in beiden Klassen vereinbart.

Der Expresszug „Zürichsee“ wurde im Zuge der Umstellung zum EC „Maria Theresia“. Dieser Zug war aus den damals modernen Eurofima-Wagen Typ UIC-Z gebildet, und bestand jeweils aus einem Block erster und zweiter Klasse, sowie dazwischen gereihtem Speisewagen mit Zugtelefon. Der EC „Maria Theresia“ hatte zusätzlich auch einen Halbgepäckwagen im Zugverband.

In diesen Zeitraum fällt auch eine neue Farbgebung der ÖBB-Reisezugwagen. Für Wagen mit gehobenen Komfort galt: Untere Wagenhälfte und Zierstreifen oberhalb der Fenster Blutorange sowie Dach, Fensterband, Schürze und Drehgestelle umbragrau. Diese Besonderheit wird auch bei einigen Wagen der Modellumsetzung berücksichtigt.



35 Jahre EuroCity

EC 60 „Maria Theresia“



Elektrolokomotive 1044 030-3



ÖBB

Ep	IV
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Erstmals in Lackierung mit grauem Rahmen und grauem Dach
- ▶ Vorbildgerechte Umsetzung der Stirnfront
- ▶ Passend zu EC 60 „Maria Theresia“, Art. Nr. 74043, 74044, 74045
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Fabrik Schild

Q2/2022				
70431	DC		4/1	
70432	DCC		4/1	
78432	AC		3/2	

3-tlg. Set 1: EC 60 „Maria Theresia“



ÖBB

Ep	IV
	909
	40420
	40196



Bmz



Bmz



BDmsz

Photomontage

- ▶ Wagen im Zustand um 1989
- ▶ Zuglauf Wien Westbf – Zürich HB

Q2/2022

74043

3-tlg. Set 2: EC 60 „Maria Theresia“



ÖBB

Ep	IV
	909
	40420
	40196



Bmz



Amz



WRmz

Photomontage



- ▶ Wagen im Zustand um 1989
- ▶ Zuglauf Wien Westbf – Zürich HB

2-tlg. Set 3: EC 60 „Maria Theresia“



ÖBB

Ep	IV
	606
	40420
	40196

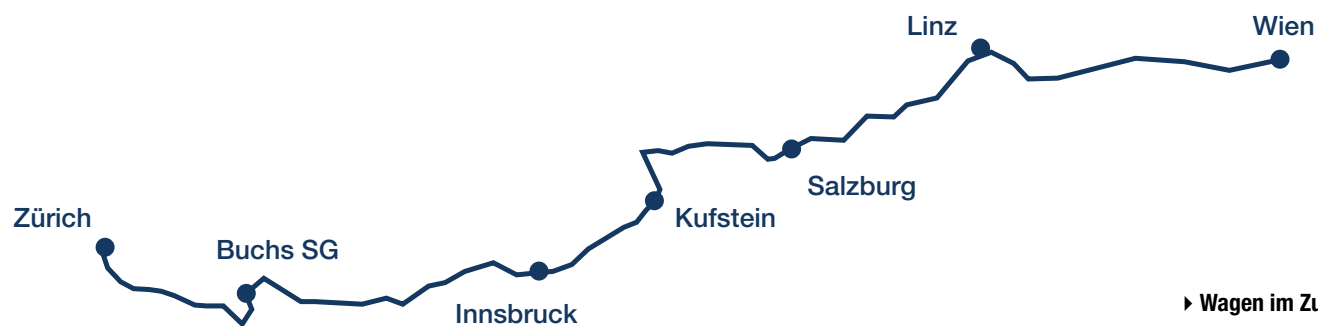


Bmz



Amz

Photomontage



- ▶ Wagen im Zustand um 1989
- ▶ Zuglauf Wien Westbf – Zürich HB

Q2/2022

74045

Elektrolokomotive 1041 202-1



ÖBB

Ep V

176

PluX22

R2

LED

Q2/2022

73966	DC		4/1	
73967	DCC		4/1	
79967	AC		2/2	



Photomontage

Die im Sommer 1987 bei einem Zusammenstoß beschädigte Lokomotive 1041.002 wurde in der Hauptwerkstätte Linz repariert. Anlässlich dieser Ausbesserung erhielt die Lok ein neues Getriebe mit Schrägverzahnung und andere Motoren, die eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h ermöglichen. In Folge dessen wurde die Maschine ab Januar 1990 mit der neuen Betriebsnummer 1041 202 im Standesbuch geführt. Die in der Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim stationierte Lokomotive war hauptsächlich auf der Salzkammergutbahn im Einsatz.

- ▶ Einmalige Auflage mit erhabenen Zierleisten auf nur einer Stirn- und Seitenwand
- ▶ Modell mit in Gummi gefassten Stirnfenstern
- ▶ Dachlaufstege als feines Ätzteil
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Fabrikschild



Photo: P. Kuderna



Photo: W. Prokop

6-teiliger Elektrotriebzug 4010 007-5



ÖBB

Ep	V
	1711
	PluX22
	Next18 *
	R3
	LED



D4hET



B4hTL



B4hTL

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

Q4/2022			
73058	=	4/2	
73059	=	4/2	
79059	~	3/2	



* Next18-Schnittstelle in Steuerwagen verbaut.



B4hTL



B4hTL



AD4hES

Photomontage



Photo: W. Prokop

- ▶ Lackierung im „Valousek-Design“
- ▶ Triebkopf mit roter, Steuerwagen mit grauer Fahrzeugnummer an der Frontseite
- ▶ Ausführung mit verblechten Führerstands-Eckfenstern und Schwenkschiebetüren
- ▶ Zuggarnitur ohne Speisewagen



Photomontage

Elektrolokomotive 1293 200-2 „Nightjet“



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Als erste Vectron-Lokomotive der ÖBB wurde die 1293 200 im Mai 2021 mit dem Nightjet-Design beklebt. Damit macht sie Werbung für die neuen Nightjet-Züge, die ab Ende 2022 zum Einsatz kommen sollen. Die Lok ist mit dem Länderpaket DE-AT-PL-NL-BE-CZ-SK-HU-RO-BG-HR-RS ausgerüstet. Seit Ende 2016 betreiben die ÖBB als eines der wenigen, großen Verkehrsunternehmen ein dichtes und attraktives Nachtzugangebot mit beliebten Destinationen, wie Brüssel, Hamburg, Venedig und Warschau. Die ÖBB hat bei Siemens Mobility insgesamt 13 jeweils siebenteilige Zug-Garnituren bestellt, um dieses Angebot in Europa noch weiter auszubauen und noch mehr Komfort beim nachhaltigen Reisen zu bieten. Sie werden in einem ersten Schritt auf den Verbindungen von Österreich und Deutschland nach Italien zum Einsatz kommen.

- ▶ **Mehrsystemausführung mit Niederlande-Paket**
- ▶ **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Q2/2022				
71975	DC		4/1	
71976	DCC		4/1	
79976	AC		3/1	



Photo: R. Auerweck

„Klimajet“

ÖBB





Seit dem 26. Oktober 2021 ist es dank dem neuen „Klimaticket Ö“ möglich, mit einer Fahrkarte mit verschiedenen Verkehrsträgern zu reisen. Damit sollen mehr BürgerInnen zum Bahnfahren animiert werden. Wer österreichweit reist, erhält ein Ticket mit dem alle Verkehrsverbände bereist werden können. Dies ist vor allem für Pendler nützlich, die auf ihrem Weg Bus und Bahn nutzen.

Die einzelnen Regionalverkehrsverbände bieten zusätzlich noch regionale Alternativen an, sogenannte regionale Klimatickets. Das Ticket soll für Österreich zur Erreichung der „Pariser Klimaziele“ beitragen, denn der öffentliche Verkehr ist die beste klimaschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Neben dem Klimaticket wird der österreichische öffentliche Verkehr mit vielen Maßnahmen zusätzlich gestärkt. Dazu zählen unter anderem der Ausbau von großen Verkehrsachsen mit mehreren Milliarden Euro Investitionen als auch der Ausbau von großen Bahnhöfen zu „Mobilitätsdrehscheiben“.

Pünktlich zur Einführung des Klimatickets wurden auf Initiative des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler ein Railjet der ÖBB sowie ein KISS-Triebzug der privaten WestBahn im Klimaticket-Design präsentiert. Damit wird die Botschaft auch ins benachbarte Ausland getragen, denn die Railjet-Züge verkehren unter anderem bis Frankfurt am Main.

Das Design spiegelt in verspielter Form ausgewählte Regionen Österreichs wieder, so sind Teile Wiens oder die Tiroler Skisprungschanze abgebildet. Für rund vier Jahre wird der aufwendig und mit mehr als 1.000 Quadratmetern Spezialfolie beklebte Railjet von nun an unterwegs sein.

8-tlg. Set: „Klimajet“



ÖBB

Ep	VI
	2358
	PluX22
	PluX16*
	R2
	LED
Z21	Cab



Bmpvz



Bmpz



Bmpz

Photomontage



Q3/2022					
61500	DC		4/1		
61501	DCC		4/1		
61502	AC		3/2		

* PluX16-Schnittstelle in Steuerwagen verbaut.



Bmpz



ARbmpz



Ampz



Afmpz

Photomontage

Das Zugset besteht aus einer Elektrolokomotive 1116 244-5, vier Economy-Class-Wagen, einem First-Class-Wagen, einem Speisewagen und einem Steuerwagen.

- ▶ **Einmalige Auflage in Sonderverpackung**
- ▶ **Mit aufwendiger Bedruckung im Klimaticket-Design**

Elektrolokomotive 1144 286-2



Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Von 1976 bis 1995 wurden von den ÖBB 217 Stück der vierachsigen Thyristorlokomotiven Reihe 1044 beschafft. Die 5.120 kW starken und bis zu 160 km/h schnellen Loks prägten über viele Jahre das moderne Bild der ÖBB. Ab 2002 wurden alle 1044er mit einer Wendezugsteuerung ausgestattet. Damit wurden die nunmehr als 1144 bezeichneten Fahrzeuge noch vielseitiger einsetzbar.

- ▶ Neuer Primärspannungswandler, Hauptschalter und Puffer
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Vorbildgerechte Achslager mit Geberkabel
- ▶ Variante mit zwei verschiedenen Stromabnehmern

Q2/2022			
73546	DC		4/1
73547	DCC		4/1
79547	AC		3/2



Photo: R. Auerweck

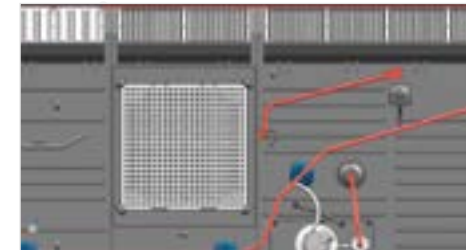
1144 im Detail



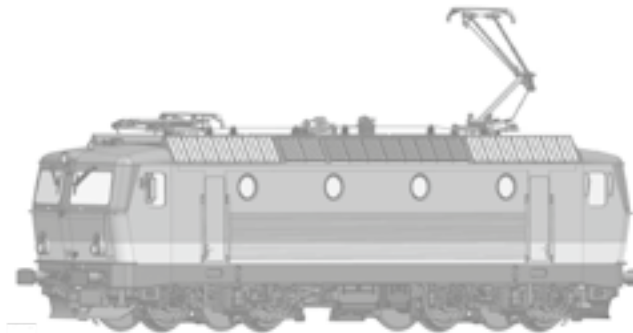
Antennen neuester Bauart



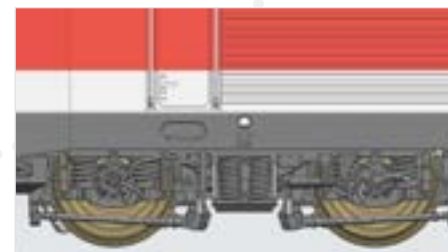
Neuer Hauptschalter und Primärspannungswandler



Bremsturmgitter aus feinem Ätzblech



Separat angesetztes Kabel zu den Stromabnehmern



Drehgestelle und Achslagerdeckel mit filigraner Gravur

Elektrolokomotive 1016 036-6 „CAT“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2022			
70503	DC		4/1
70504	DCC		4/1
78504	AC		3/2



Photomontage

Die Lokomotiven und Wagen, für die zwischen Wien Mitte und dem Flughafen Wien-Schwechat pendelnden City Airport Train-Züge sind in einem Sonderdesign gestaltet. Infolge der Einführung von ETCS bei den ÖBB, hat eine Knappheit an entsprechend ausgerüsteten Zweifrequenzlokomotiven bestanden. Da für den CAT die Einsystem-Version des Taurus ausreichend ist wurden die Loks der Reihe 1116 Ende 2012 durch die 1016 014 und 036 ausgewechselt.

- ▶ Einsatz meist vor den CAT-Zügen Wien Mitte – Flughafen Wien-Schwechat sowie vor EuroCity und im Güterverkehr
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Elektrolokomotive 193 694-7



LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2022			
71983	DC		4/1
71984	DCC		4/1
79984	AC		3/1



Photomontage

Im März 2021 wurde die 193 694 von Siemens als erste von zwei Vectron-Mehrsystemlokomotiven an LTE übergeben. Sie sind für den Einsatz in Deutschland, Österreich, Italien, Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Slowenien, Kroatien, Bulgarien und Serbien zugelassen. Das Unternehmen wird von Eisenbahnfreunden auch für das gelungene Design ihrer Lokomotiven geschätzt.

- ▶ Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung



Photo: M. Schmid

Elektrolokomotive 1193 980-0



WLC

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Als erste Lokomotive von Wiener Lokalbahnen Cargo wurde die 1193 980 im Dezember 2020 mit einem neuen Design beklebt. Mit ihrem neuen Markenauftritt als WLC unterstreicht die Güterverkehrstochter der Wiener Lokalbahnen ihre starke europäische Ausrichtung. Die Güterzüge der WLC fahren derzeit von Budapest bis Rotterdam und von Livorno bis Hamburg 20 Destinationen in sieben europäischen Ländern an.

- ▶ Einsatz im Güterverkehr in Österreich und Deutschland
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2022				
71979	DC		4/1	
71980	DCC		4/1	
79980	AC		3/1	

Elektrolokomotive 1142 562-9



StB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
70601	DC		4/1	
70602	DCC		4/1	
78602	AC		3/2	

2-tlg. Set: Containertragwagen



StB

Ep	VI
	452
	40196



Sgnss



Sgnss

Photomontage

Q1/2022
76007

Ursprünglich bei Simmering-Graz-Pauker in Graz gebaut, hat die Steiermarkbahn 2018 zwei Lokomotiven der Reihe 1142, vom Eisenbahnverkehrsunternehmen ESG, aus Deutschland wieder in die alte Heimat zurückgeholt. Nach einer Revision mit Neulack sind die mehrfachtraktionsfähigen Loks wieder im Einsatz und erfüllen zuverlässig ihren Dienst.

- ▶ Im aktuellen Design der Steiermarkbahn
- ▶ Einsatz im Güterverkehr in Österreich und Deutschland



Photo: L. Alber

Obwohl die Eisenbahn bereits 1844 vom französischen Saint-Louis kommend in Basel auf Schweizer Gebiet vorgedrungen war, gilt das diesjährige Jubiläum der ersten innerschweizerischen Strecke von Zürich nach Baden, welche am 9. August 1847 ihren Fahrplanbetrieb aufnahm. Da nun auch in Zürich ein spezielles Badener Gebäck offenfrisch konsumiert werden konnte, wurde sie im Volksmund „Spanisch Brötli Bahn“ genannt. Damit begann die Entwicklung des Schweizer Eisenbahnnetzes.

In der Folge brach ein Schienen-Bauboom aus. Bis ca. 1870 entstanden die Hauptlinien. Erbaut wurden diese von der Nordostbahn (NOB), den Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) und der Schweizerische Centralbahn (SCB). Die von verschiedenen Gesellschaften erbauten Bahnen in der Westschweiz wurden bis zur Jahrhundertwende zur Jura-Simplon-Bahn (JS) vereint. Mit der Eröffnung der für den Transit wichtigen Gotthardbahn (GB) im Jahr 1882 erfolgte schließlich die Meisterleistung des Schweizer Bahnbaus.

In den Jahren 1902 bis 1909 entstanden im Zuge der Verstaatlichung dieser fünf Hauptbahngesellschaften sowie einiger kleinerer Schweizer Privatbahnen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Als weltweit einzigartig gilt die schon früh begonnene, durch den Kohlemangel während der beiden Weltkriege beschleunigte, Elektrifizierung des gesamten schweizerischen Schienennetzes. Auch andere bis heute nicht verstaatlichte Schweizer Privatbahnen trugen einen wesentlichen Anteil zu den technischen Innovationen im Fahrzeug- und Trassenbau bei.

Im frühen 20. Jahrhundert wurden einige Meilensteine des Schweizer Lokomotivbaus gelegt. So gilt die Elektrolokomotive Ce 6/8 II, besser bekannt als „Krokodil“, wohl als bekannteste Schweizer Lokomotive. Erwähnenswert ist neben anderen auch die Dampflokomotive Serie C 5/6, die den Beinamen „Elefant“ trug. Mit dem Bau dieser kräftigen und doch so formschönen Fahrzeuge, fand die Entwicklung der Dampflokomotiven in der Schweiz einen würdigen Abschluss.

Die Schweiz verfügt über eines der dichtesten öffentlichen Eisenbahn-Netze der Welt. 1982 wurde in der ganzen Schweiz der Taktfahrplan eingeführt. Das Motto war „jede Stunde ein Zug in jede Richtung“. Das ab 1987 entwickelte Konzept „Bahn 2000“ sah zusätzliche Züge auf bereits dicht befahrenen Linien vor. Kernstück war die Schaffung eines Systems von Knotenbahnhöfen, zwischen denen die Fahrzeiten einschließlich der Aufenthalte jeweils exakt eine Stunde betragen. Mit dem Großprojekt Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) trägt die Schweiz weiter zur Verbesserung des Eisenbahn-Transitverkehrs in Nord-Süd-Richtung bei. Die Kernstücke davon sind mehrere lange Basistunnel (Lötschberg, Gotthard, Ceneri) die zu den längsten Bahntunneln der Welt gehören.

175 Jahre später feiern die Schweizer Bahnen dieses historische Ereignis mit verschiedensten Veranstaltungen. Dabei ist es keineswegs ein Jubiläum der SBB allein – auch die Privatbahnen beteiligen sich mit Ausstellungen, Fahrzeugparaden und Sonderfahrten. Selbstverständlich wird auch ROCO dieses Jubiläum gebührend „feiern“.



175 Jahre Eisenbahnen in der Schweiz



Photo: P. Willen

Ae 3/6¹ im Detail



Freistehende Griffstangen und separat angesteckter Deckel am Vorbau



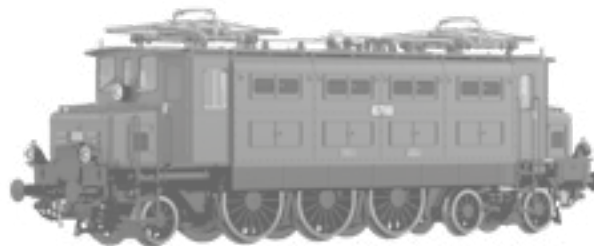
Filigrane Stromabnehmer



Fein gravierte Lüftergitter



Aufwendig nachgebildeter Führerstand



Erhaben ausgeführte Loknummer



Aggregate und Leitungen freistehend ausgeführt



Vorbildgerechte Darstellung des Buchli-Antriebs



Kurbelwelle des Sicherheitsapparats extra angesteckt

Elektrolokomotive Ae 3/6' 10700

Edition



SBB

Ep	III-VI
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: SBB Historic

- ▶ Modell in SBB Historic-Ausführung aus der 3. Serie
- ▶ Komplette fein detaillierte Neukonstruktion mit aufwendiger Nachbildung des Buchli-Antriebs sowie der Stromabnehmer
- ▶ Perfekte Präsentation in Glasklarbox

Q4/2022				
70089	DC		3/1	
70090	DCC		3/1	
78090	AC		3/2	

Elektrolokomotive Ae 3/6' 10639

Edition



SBB

Ep	V
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Dossenbach

- ▶ Modell in Ausführung aus der 2. Serie
- ▶ Komplette fein detaillierte Neukonstruktion mit aufwendiger Nachbildung des Buchli-Antriebs sowie der Stromabnehmer
- ▶ Perfekte Präsentation in Glasklarbox

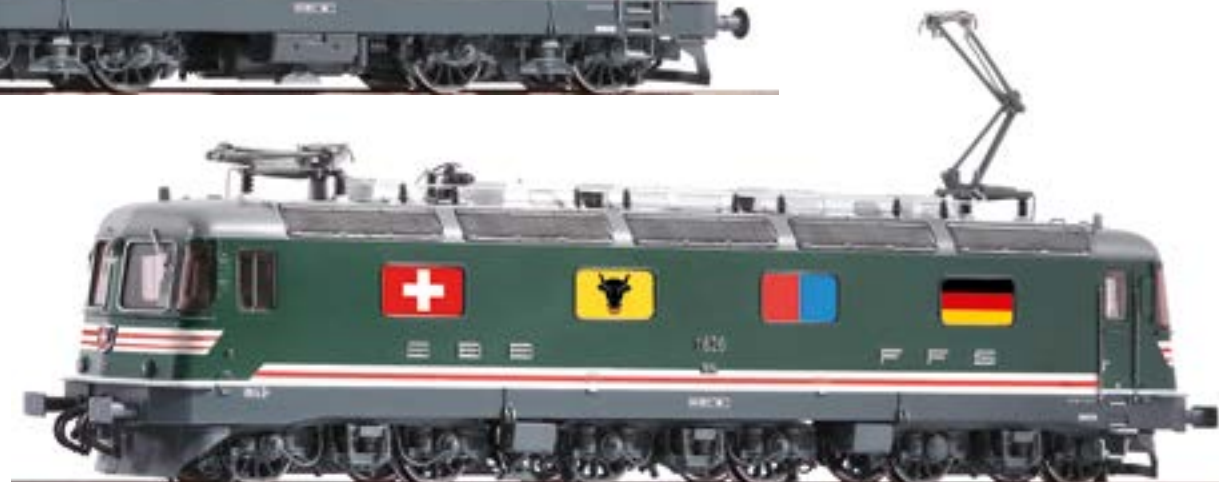
Q4/2022				
70087	DC		3/1	
70088	DCC		3/1	
78088	AC		3/2	

Elektrolokomotive Doppeltraktion Re 10/10



SBB

Ep	IV
	399
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Zum 175-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in der Schweiz präsentiert ROCO als Sonderedition das Gespann der Re 10/10 in Jubiläumsausführung. Die Lokomotiven im grünen SBB-Lack waren mit Zierstreifen und Wap-pen beklebt. Die Doppeltraktion aus Re 4/4ⁿ und Re 6/6 wird der Einfachheit halber als Re 10/10 bezeichnet. Dieser Name leitet sich von den zehn angetriebenen Achsen ab, die das Doppelgespann besitzt, und bezieht sich dementsprechend nicht auf einen eigenen Lokomotivtyp. Die Re 10/10 werden von der SBB nahezu ausschließlich vor schweren Güterzügen auf der Gotthardstrecke eingesetzt. Das starke Doppel schafft die vorgeschriebene Maximalast von 1.400 Tonnen am Zughaken bei 80 Stundenkilometern auf einer Steigung von 26 Promille.

- ▶ Jubiläumsausführung des Jahres 1982 „100 Jahre Gotthardbahn“
- ▶ Bestehend aus Re 6/6 11626 und Re 4/4ⁿ 11323
- ▶ Beide Lokomotiven angetrieben
- ▶ Mit Stirnwappen und erhabenen Loknummern
- ▶ Feine, separat angesetzte Lüftungsgitter und Scheibenwischer aus Ätzblech

Q4/2022				
71414	DC		8/2	
71415	DCC		8/2	
79415	AC		7/3	

Elektrolokomotive Re 4/4 169



BLS

Ep	IV
	174
	PluX22
	R2
	CH
LED	



CAD-Zeichnung

Nachdem sich die ab 1944 in Betrieb genommenen Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn über zwei Jahrzehnte erfolgreich bewährt hatten, stand Anfang der 1960er Jahre die Ablösung weiterer älterer Streckenmaschinen an. Während die SBB die Beschaffung von Re 4/4' mit klassischer Direktsteuerung und Einphasen-Wechselstrom-Motoren anstrebte, entschied sich die BLS für eine modernere Technik mit Silizium-Gleichrichtern und Wellenstrommotoren. Diese anfangs als Ae 4/4', nach technischen Verbesserungen dann als Re 4/4 eingeordneten Maschinen wurden durch SLM und BBC erbaut und sowohl im Personen- als auch Güterverkehr auf dem Netz der BLS, GBS, SEZ und BN sowie den angrenzenden SBB-Strecken eingesetzt.

- ▶ **Aufwendig gestaltetes Dach mit Scherenstromabnehmer**
- ▶ **Erstmals Ausführung mit kurzem Stoßbalken und geänderten Widerstandsgitter für frühe Epochen**
- ▶ **Aufwendige, mehrfarbige Nachbildung des Maschinenraums**

Q4/2022				
73824	DC		4/1	
73825	DCC		4/1	
79825	AC		3/2	

Elektrolokomotive 421 371-6



SBB

Ep	VI
----	----

⏪ ⏩	177
-----	-----

⋯	PluX22
---	--------

⏸	R2
---	----

⊙ ⊙ ⊙	CH
-------	----

LED	
-----	--

Z21	Cab
-----	-----

Q1/2022

71412	DC		4/1	
71413	DCC	🔊	4/1	🔌
79413	AC	🔊	3/1	🔌



Photomontage

Zwischen Zürich HB und München Hbf werden seit dem Jahr 2021 täglich sechs Verbindungen mit einer Fahrzeit von 3,5 Stunden angeboten. Grund für die Beschleunigung ist der Lückenschluss der Elektrifizierung im Teilabschnitt der Deutschen Bahn zwischen Geltendorf und Lindau. Um darauf aufmerksam zu machen, hat der SBB-Personenverkehr vier seiner Re 421-Lokomotiven in ein dunkelblaues Werbekleid gehüllt. Die Loks verkehren aktuell überwiegend vor Güterzügen.

- ▶ **Fein detailliertes Modell mit Stromabnehmern für Deutschland und Schweiz**
- ▶ **Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt**



Elektrolokomotive 186 908-6



SBB/RALPIN

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Aus der Plattform TRAXX MS2e von Bombardier stammend bietet diese Lokomotive viele Varianten und entspricht so bestens dem Interoperabilitätsbedarf des Bahn-Güterverkehrs in Mittel- und Westeuropa. Sie kann an allen europäischen Stromnetzen betrieben werden. Seit dem 01.01.2021 wird die RAlpin-„Rollende Autobahn“ Freiburg Brgs Rbf–Novara Boschetto mit Lokomotiven der Baureihe 186 befördert.

- ▶ Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- ▶ Ausführung mit Taufnamen „Lötschberg“ exklusiv bei Roco
- ▶ Einsatz im internationalen Güterverkehr
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ In Kooperation mit RIKOLA DESIGN

Q3/2022				
70651	DC		4/1	
70652	DCC		4/1	
78652	AC		3/2	



Photo: D.Schärer

Elektrolokomotive 475 902-3



WRS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Mit den Vectron-Lokomotiven Re 475 901 und 902 nahm Widmer Rail Services zwei weitere Mehrsystemlokomotiven in Betrieb. Das 2007 gegründete Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt mittlerweile eine beachtliche Flotte von Elektro- und Diesellokomotiven. Die Vectron-Lokomotiven verfügen über eine Ausrüstung für Einsätze in Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und den Niederlanden (DACHINL).

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

Q1/2022				
71963	DC		4/1	
71964	DCC		4/1	
79964	AC		3/1	



Photo: D. Schärer

Im Zuge der Zusammenlegung der ehemaligen Cisalpino (CIS) Wagen zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), wurde auch deren Wagenpark für einige Zeit etwas bunter. War man bei den SBB im Zeitraum rund um 2009 selbst noch mit der Umlackierung der gesamten Wagenflotte beschäftigt, kamen fortan auch noch die silbernen Wagen von CIS in den Zügen zum Einsatz. Dies führte regelmäßig zu besonders bunten und auffälligen Zugkompositionen.

Einer jener Züge, der über einen langen Zeitraum besonders „bunt“ unterwegs war, ist das Eurocity-Zugpaar 6/7. Der Zug wurde vom schweizerischen Chur über Zürich HB und Basel SBB nach Mannheim, Dortmund und weiter bis nach Hamburg geführt. Auf dem deutschen Streckenabschnitt übernahm die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Traktion des Zuges. Zum Einsatz sind überwiegend gemietete Lokomotiven der Baureihe 182 von MRCE gekommen. Die Züge sind über viele Jahre ein beehrtes Fotoobjekt gewesen. Der Laufweg führte unter anderem auch durch das besonders malerische Mittelrheintal zwischen Koblenz und Bingen und bescherte dadurch nicht nur den Fahrgästen besondere Ausblicke.





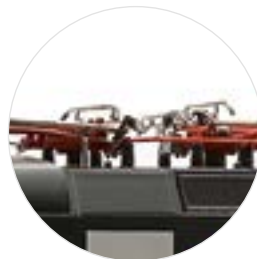
35 Jahre EuroCity

EC 7, SBB

Elektrolokomotive 182 596-7



MRCE



Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Die Elektrolokomotiven der EuroSprinter-Familie von Siemens werden in Deutschland als Baureihe 182 bezeichnet. Mit der Leistung von 6.400 kW erreichen sie eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. Ab 2009 bestand bei DB Fernverkehr ein Mangel an Hochgeschwindigkeitslokomotiven für den EuroCity-Verkehr. Abhilfe schaffte die Anmietung von ES 64 U2 (BR 182) bei MRCE. Seit dem Fahrplanwechsel 2010 wird das EuroCity-Paar 6/7 mit einer dieser Lokomotiven bespannt.

- ▶ Ausführung mit Schweiz-Paket
- ▶ Passend zu EC 7, Art. Nr. 74021, 74022, 74023
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q3/2022				
70518	DC		4/1	
70519	DCC		4/1	
78519	AC		3/2	

3-tlg. Set 1: EuroCity-Wagen EC 7



SBB

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Apm



Bpm



WRm

Photomontage

- ▶ Zuglauf Hamburg – Chur
- ▶ 1. Klasse Wagen in Cisalpino-Lackierung
- ▶ Betriebszustand ca. 2010–2014

Q3/2022

74021

3-tlg. Set 2: EuroCity-Wagen EC 7



SBB

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Apm



Bpm



Bpm

Photomontage



- ▶ Zuglauf Hamburg – Chur
- ▶ Ein 2. Klasse Wagen in Cisalpino-Lackierung mit blauem Streifen
- ▶ Betriebszustand ca. 2010–2014

Q3/2022

74022

2-tlg. Set 3: EuroCity-Wagen EC 7



SBB

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Apm



Bpm

Photomontage

- ▶ Zuglauf Hamburg – Chur
- ▶ 2. Klasse Wagen in grauer Lackierung mit roten Türen
- ▶ Betriebszustand ca. 2010–2014

Q3/2022

74023

Elektrolokomotive S 499.2002



ČSD

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Zur Erneuerung des Fuhrparks der ČSD entwickelte Skoda ab der zweiten Hälfte der 1970er Jahre die 2. Generation von Universal-Elektrolokomotiven. Daraus stammt die Reihe S 499.2. Der Buchstabe „S“ steht dabei für Wechselstrom. Die beiden Prototyp-Lokomotiven wurden 1984 geliefert und gründlich erprobt. Bei einer Stundenleistung von 3.060 kW wird eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht. Die Serienlieferung von zehn Loks erfolgte 1988 mit der neuen Reihenbezeichnung 263. Die Maschinen werden im Schnell- und Güterzugverkehr eingesetzt.

- ▶ **Stromabnehmer mit innovativer Befestigung und neuer Palette**
- ▶ **Mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbelichtung**
- ▶ **„Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang mit zwei Lautsprechern**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Q2/2022				
71238	DC		4/1	
71239	DCC		4/1	
79239	AC		3/1	

Elektrolokomotive 371 002-7



ČD

Ep	V-VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

In den 1980er Jahren entschlossen sich die ČSD und die DR Zweisystemloks zu beschaffen, um den stetig wachsenden Verkehr und die Betriebsabläufe im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Strecke Berlin–Dresden–Prag zu vereinfachen. Der Ausbau der Verbindung Decín–Prag für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit machte es notwendig einige Loks zu ertüchtigen. Ab 1994 wurden sechs tschechische Loks Rh 372 für den schnelleren internationalen Reiseverkehr angepasst und verkehrten seitdem unter der Baureihenbezeichnung 371 – „Turbobastard“. Die umgebauten Maschinen beheimatete die ČD ins Depot Prag um.

- ▶ **Stromabnehmer mit innovativer Befestigung**
- ▶ **Mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Bedienpultbeleuchtung sowie Maschinenraumbelichtung**
- ▶ **„Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang mit zwei Lautsprechern**
- ▶ **Ätzschilder für weitere Betriebsnummer beiliegend**

Q2/2022				
71231	DC		4/1	
71232	DCC		4/1	
79232	AC		3/1	

Elektrolokomotive E 94 003



DRB

Ep	II
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71353	DC		6/2
71354	DCC		6/2
79353	AC		4/2

Die Baureihe E 94 wurde von der „Allgemeinen Elektrizitäts Gesellschaft“ (AEG) in Berlin Hennigsdorf an die damalige Deutsche Reichsbahn für den Einsatz vor schweren Güterzügen am Brenner geliefert. Ermöglicht wurde die Anschaffung der neuen Elektrolokomotiven der Baureihe E 94 erst durch die Einstufung als kriegswichtiges Investitionsgut. Insgesamt wurden 285 Stück der schweren sechssachsigen Lokomotiven bestellt, geliefert wurden bis Kriegsende hingegen nur 145 Stück. Die Maschine war für 90 km/h zugelassen, die Stundenleistung betrug 3.240 kW, die Anfahrleistung 3.900 kW.

- ▶ Ausführung in grauer Lackierung mit weißen Radreifen
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz



Elektrolokomotive 194 118-6



DB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

FREILASSING
EDITION

EDITION FREILASSING

Unter dem Label „Edition Freilassing“ werden in den nächsten Jahren ausgewählte Modelle aus dem früheren Bahnbetriebswerk Freilassing nachgebildet. Im Jahr 1905 bezogen die ersten Lokomotiven, damals noch Dampflokomotiven, den Lokschuppen mit seinen 20 Gleisen. Rund 20 Jahre später erfolgte die Errichtung der E-Lok Werkstätte, weitere Bauten folgten in den Jahren darauf. Auch Roco verbindet eine enge Beziehung zur bayerischen Stadt Freilassing, befand sich hier doch das erste deutsche Vertriebsbüro. Freuen Sie sich auf die Modelle dieser einmaligen Edition!

Q1/2022			
71350	DC		6/2
71351	DCC		6/2
79351	AC		4/2

Die Deutsche Bundesbahn hatte insgesamt 124 Lokomotiven der Baureihe E 94 bzw. später 194 in ihrem Bestand. Wie auch andere Konstruktionen aus früherer Zeit verfügte die E 94 über eine charakteristische Formgebung mit zwei Vorbauten, was ihr schnell den Spitznamen „Deutsches Krokodil“ einbrachte. Beim Antrieb setzten die Konstrukteure auf einen Tatzlagerantrieb, ideal für die Beförderung schwerer Güterzüge, wofür die „Krokodile“ gebaut waren. Die Maschine war für 90 km/h zugelassen, die Stundenleistung betrug 3.240 kW, die Anfahrleistung 3.900 kW. Bei dieser Kraft, verbunden mit dem ungefederten Tatzlagerantrieb, ist es kein Wunder dass die Gleise zu vibrieren begannen, wenn eine 194er einen schweren Güterzug „anriss“.

- ▶ Mit Zierlinie am Mittelteil
- ▶ Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- ▶ Metallgriffstangen und -handläufe
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Schnellzug

„Rheinpfeil“, DB





Photo: R. Krauss, Slg. S.Carstens

Der ab Mai 1951 wieder zwischen Hoek van Holland und Basel verkehrende F 9/10 „Rheingold-Express“ hatte von Anbeginn einen gleichnamigen Flügelzug F 21/22 Dortmund – Innsbruck, mit dem in Köln ein Kurswagentausch stattfand. Ab 1956 wurde der Laufweg des Flügelzuges im Süden auf München beschränkt. Zur besseren Unterscheidung vom jetzt nur noch „Rheingold“ heißenden Stammzug erhielt der F 21/22 im Jahre 1958 den Namen „Rheinpfil“.

Nachdem der „Rheingold“ 1962 mit neuen klimatisierten Wagen in beige/kobaltblauer Lackierung verkehrte, lag es wegen der engen Verbundenheit beider Züge nahe, den „Rheinpfil“ ebenfalls mit diesem komfortablen Wagenmaterial auszustatten. So erfolgte für 1963 eine Nachbestellung von sechs Großraumwagen Ap4üm, 12 Abteilwagen Av4üm, drei Speisewagen WR4üm und zwei Aussichtswagen AD4üm. Diese beiden Aussichtswagen verfügten abweichend vom früher schon bei ROCO erschienenen F-Zug „Rheingold“ aus 1962 über die breiten Fenster in der Aussichtskuppel und trugen darunter den Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ in erhabenen Buchstaben. ROCO hat dies vorbildentsprechend berücksichtigt und auch die weiteren Wagen in den Sets sind ebenfalls Modelle der Lieferserie aus 1963.

Der „Rheinpfil“ bestand 1963 planmäßig aus mindestens sieben Wagen. Freitag bis Montag waren es mit weiteren Av4üm-Wagen insgesamt acht bis neun Wagen. Die jeweilige Zuglänge kann vorbildgerecht mit dem Ergänzungswagen erreicht werden.

Konnten bis Mai 1963 fast alle Wagen geliefert werden, verzögerte sich die Fertigstellung der für den „Rheinpfil“ vorgesehenen Lokomotiven E 10 1308 bis 1312 bis zum Oktober 1963. Wie schon ein Jahr zuvor beim „Rheingold“ wurden fünf Serienloks (E 10 250 bis 254) in beige/kobaltblau lackiert und erhielten vorübergehend die bereits vorhandenen Henschel-Drehgestelle für 160 km/h der endgültigen E 10.12. Abweichend vom „Rheingold“ behielten diese Maschinen aber ihre ursprünglichen Betriebsnummern. ROCO bildet mit der E 10 251 eine dieser Interimloks für eine vorbildgetreue Bespannung im Einführungsjahr 1963 nach.

1965 wurden beide Züge mit ihrer exklusiven, beige/kobaltblauen Farbgebung wegen ihrer komfortablen Ausstattung in den Rang eines „Trans-Europ-Express“ erhoben. Dies hatte eine Umlackierung in die TEE-Farben beige/purpurrot zur Folge, die aber erst im Herbst 1966 begonnen wurde und im Mai 1967 abgeschlossen war.

Elektrolokomotive E 10 251



DB

Ep	III
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ **Erstmalige Kombination: Kastengehäuse mit Schnellfahrdrehgestellen**
- ▶ **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und Sounddecoder**
- ▶ **Passend zu F-Zug „Rheinfeil“, Art. Nr. 74048, 74049, 74256**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**



Q2/2022			
73621	DC		4/1
73622	DCC		4/1
79622	AC		3/2

3-tlg. Set 1: F 21 „Rheinpfil“



DB

Ep	III
	909
	40196
	40360



Ap4üm



Av4üm



AD4üm

Photomontage

- ▶ Kuppel am Aussichtswagen mit vier Feldern
- ▶ Erhabene Beschriftung „Deutsche Bundesbahn“ unter der Aussichtskuppel
- ▶ Wagen im Zustand 1963
- ▶ Einsatz: München – Dortmund

Q3/2022

74048

3-tlg. Set 2: F 21 „Rheinfeil“



DB

Ep	III
	909
	40196
	40360



WR4üm



Ap4üm



Av4üm

Photomontage

Q3/2022

74049

- ▶ Wagen im Zustand 1963
- ▶ Av4üm und Ap4üm als Kurswagen für den F-Zug „Rheingold“
- ▶ Einsatz: München – Amsterdam/Hoek van Holland/ Dortmund
- ▶ Fein detaillierte Drehgestelle mit Klotz- und Magnetschienenbremsen

Schnellzugwagen „Rheinfeil“



DB

Ep	III
	303
	40196
	40360

Q3/2022

74256



Av4üm

Photomontage

- ▶ Ergänzungswagen für den F-Zug F 21 „Rheinfeil“
- ▶ Wagen im Zustand 1963
- ▶ Einsatz: München – Dortmund

Elektrolokomotive 250 001-5



DR

Ep	IV
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

1974 wurden die Prototypen 250 001–250 003 von der LEW Henningsdorf geliefert. Als schwere Güterzuglok konzipiert, verfügt sie über eine Stundenleistung von 5.400 kW und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Durch den Verzicht auf strömungsgünstige Rundungen, die bei der geringen Höchstgeschwindigkeit vernachlässigbar sind, kam sie zu ihrem Spitznamen „Container“.

- ▶ **Vorserienausführung mit großen Front- und Seitenscheiben**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Q1/2022			
73314	DC	6/2	
73315	DCC	6/2	<input type="checkbox"/>
79315	AC	4/2	<input type="checkbox"/>





Hochgeschwindigkeits triebzug

BR 401, DB AG



Photo: R. Auerweck

Die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn begann im Sommer 1991 mit dem ICE 1. Erstmals wurde dabei mit neu entwickelten Triebzügen, speziellen Hochgeschwindigkeitsstrecken und einer weitgehenden Fahrplanreform ein komplett neues Bahnsystem eingeführt. Das Triebwagenkonzept mit geschlossenen, breiten Wagenübergängen, war wegweisend für den modernen Schienenschnellverkehr. Die Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h im regulären Betrieb, sowie der gehobene Komfort revolutionierte den Bahnverkehr und sicherte wichtige Marktanteile im Wettstreit mit dem Automobil und dem Flugzeug.

Die ICE 1 setzen sich aus zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen, im Regelbetrieb 12 Wagen, zusammen. Mit der Gesamtlänge von bis zu 411 Metern und bis zu etwa 800 Sitzplätzen sind sie die längsten ICE-Einheiten, aller bisher gebauten Typen. Der bis heute charakteristische „Buckel“-Speisewagen, der stets zwischen den Wagengruppen der 1. und 2. Klasse eingereiht ist, macht den ICE 1 leicht erkennbar. Von den insgesamt 60 gebauten Einheiten ist ein Teil mit einem zweiten Stromabnehmer mit schmalen Schleifstück für den Einsatz in der Schweiz ausgestattet. Das ermöglicht Direktverbindungen von Hamburg und Berlin über Basel bis nach Interlaken oder Chur.

Die gesamte ICE 1-Flotte erhielt ab 2005 ein umfassendes „Redesign“, sodass die erste ICE-Generation, mit beispielsweise Ledersitzen in der 1. Klasse, dem aktuellen ICE-Standard entspricht. Seit 2019 läuft ein zweites Modernisierungsprogramm, damit soll die Lebensdauer um weitere zehn Jahre verlängert werden. Mit einer durchschnittlichen Laufleistung von über 500.000 Kilometern pro Jahr setzt der ICE 1 mit seiner großen Zuverlässigkeit auch heute noch Maßstäbe im Hochgeschwindigkeitsverkehr.

2-tlg. Set: Elektrotriebzug 401 018-7



DB AG

Ep	VI
	472
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

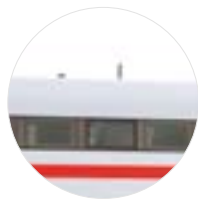
- ▶ Erstmals mit Glockenankermotor
- ▶ Ein Triebkopf angetrieben
- ▶ Erstmals separat angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Neue Dachgestaltung mit filigranem Stromabnehmer
- ▶ Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- ▶ Ohne Windabweiser

Q4/2022		
70401	DC	2/1
70402	DCC	2/1

3-tlg. Set 1: Zwischenwagen ICE 1



DB AG



Ep	VI
	846
	6454



Apmsz 803.1



WSmz 804.0



Bvmz 802.3

Photomontage

- ▶ Längenmaßstab: 1:93,5
- ▶ Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- ▶ Wagen ohne Windabweiser

Q4/2022

74028

3-tlg. Set 2: Zwischenwagen ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.8



Bvmz 802.3



Bvmz 802.8

Photomontage

- ▶ Zwei Wagen mit dem Taufnamen „Gelnhausen“
- ▶ Längenmaßstab: 1:93,5
- ▶ Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- ▶ Wagen ohne Windabweiser

Q4/2022

74029

3-tlg. Set 3: Zwischenwagen ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.0



Bvmz 802.3



Bvmz 802.6

Photomontage

- ▶ Längenmaßstab: 1:93,5
- ▶ Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- ▶ Wagen ohne Windabweiser

Q4/2022

74030

3-tlg. Set 4: Zwischenwagen ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.0



Bvmz 802.3



Bvmz 802.3

- ▶ Längenmaßstab: 1:93,5
- ▶ Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- ▶ Wagen ohne Windabweiser

Q4/2022

74031

Elektrolokomotive 186 338-0



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022					
73108	DC		4/1		
73109	DCC		4/1		
79109	AC		3/2		

Die Baureihe 186 ist eine Mehrsystemlokomotive der zweiten TRAXX-Generation von Bombardier. Aufbauend auf der TRAXX F140 AC2 entwickelte man ab 2004 die Viersystemlokomotiv-Typen F140 MS(2e) mit Zusatzausrüstungen für die Gleichstromnetze mit 1,5 kV (Niederlande, Frankreich) sowie 3 kV (Belgien, Polen und Italien), die entsprechenden Zusatzausstattungen und Zugsicherungssysteme vorausgesetzt. Mit einem Dienstgewicht von 85 t leisten sie 5.600 kW. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h. Die insgesamt 65 Lokomotiven der DB AG (DB Cargo, Euro Cargo Rail) sind hauptsächlich in Deutschland, Frankreich und Belgien anzutreffen.

- ▶ Einsatz im internationalen Güterverkehr
- ▶ Mit separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt

Elektrolokomotive 193 368-4



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022					
71967	DC		4/1		
71968	DCC		4/1		
79968	AC		3/1		

Unter dem Slogan „Starke Cargo“ „Strong Cargo“ wirbt seit Dezember 2020 der entsprechend gestaltete Vectron der Baureihe 193 von DB Cargo. Damit wird die seit September 2020 neue Strategie von DB Cargo verbreitet, die definitiv auf Wachstum setzt.

- ▶ Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 101 013-1



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Das Standardfarbschema für die Lokomotiven des DB-Fernverkehrs ist Verkehrsrot mit lichtgrauem Frontbalken. Zum Jubiläum „50 Jahre Intercity in Deutschland“, im September 2021, hat die Deutsche Bahn der 101 013 das zum Anstrich der IC-Wagen passende Farbleid spendiert. Sie erhielt das vom ICE und den Fernverkehrswagen bekannte lichtgraue Design mit verkehrsrotem Zierstreifen. Insgesamt 145 Exemplare der Baureihe 101 wurden bis Ende 1999 in Dienst gestellt.

- ▶ **Sonderlackierung „50 Jahre IC“**
- ▶ **Erstmals als Soundausführung erhältlich**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Q3/2022				
71985	DC		4/1	
71986	DCC		4/1	
79986	AC		3/1	



Photo: M. Oestreich

Elektrolokomotive 152 135-0



DB AG

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2022			
73168	DC		4/1
73169	DCC		4/1
79169	AC		3/2

1998 war die Geburtsstunde des „Albatros Express“ – das heute dichteste Seehafenhinterlandnetzwerk via Schiene von und zu den deutschen Seehäfen. 2008 wurde sein 10-jähriges Bestehen gefeiert. Aus diesem Anlass erhielten fünf Lokomotiven der Baureihe 152 ein spezielles „Albatros Express“-Design.

- ▶ **Fein detailliertes Modell mit freistehenden Griffstangen**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Elektrolokomotive 193 736-6



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71965	DC		4/1
71966	DCC		4/1
79966	AC		3/1

Wo einst Händler wie Marco Polo Handelswege auskundschafteten, sind heutzutage auch Bahngesellschaften Teil der internationalen Handelswege. Die SETG ist mit zahlreichen Verbindungen von den Seehäfen nach Mitteleuropa ein Teil davon. Die Nordseehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sowie der Adriaafen Koper sind dabei mit den österreichischen Terminals in Salzburg, Enns und Wolfurt verknüpft. Mit dem „Marco Polo“-Vectron, der für den Einsatz in Deutschland, Österreich, Ungarn, Polen, Tschechien, der Slowakei, Rumänien, Kroatien und Slowenien zugelassen ist, lenkt die SETG die Aufmerksamkeit darauf.

- ▶ **Modell exklusiv bei ROCO erhältlich**
- ▶ **Aufwendige Bedruckung im „Marco Polo“-Design**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Elektrolokomotive 193 746-5



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

„Jedermann“ – das von Hugo von Hofmannsthal geschriebene Volksschauspiel vom Sterben des reichen Mannes – ist seit über 100 Jahren fester Bestandteil der Salzburger Festspiele. Aus diesem Anlass gestaltete das Salzburger EVU SETG eine Vectron-Lokomotive mit Szenen aus dem Stück. Beide Seiten der Themenlok zieren unterschiedliche Motive. Eine Seite zeigt Szenen aus dem Schauspiel, welches jeden Sommer auf dem Salzburger Domplatz aufgeführt wird. Die zweite Seite zeigt Ansichten der Stadt Salzburg und Hugo von Hofmannsthal, der auch Mitbegründer der Salzburger Festspiele war.

- ▶ Beide Seitenwände mit unterschiedlicher Gestaltung
- ▶ Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- ▶ Aufwendige Bedruckung im „Jedermann“-Design
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q4/2022				
71997	DC		4/1	
71998	DCC		4/1	
79998	AC		3/1	

Elektrolokomotive 186 534-4



METRANS

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022			
71981	DC	4/1	
71982	DCC	4/1	
79982	AC	3/2	

Metrans ist einer der führenden europäischen Anbieter intermodaler Containertransporte im Seehafen-Hinterlandverkehr und gehört zu den Pionieren des stark wachsenden Bahntransports entlang der neuen Seidenstraße. Im vergangenen Jahr hat Metrans die Zahl der Containerzüge, die zwischen Europa und China verkehren, verdoppelt.

Anlässlich der zehnjährigen Zusammenarbeit mit Railpool präsentiert sich die kürzlich ausgelieferte 186 534 (TRAXX F140 MS) in einer besonderen Lackierung. Unter dem Motto „Die Seidenstraße von heute“ umfasst die Gestaltung sowohl Elemente der historischen als auch der neuen Seidenstraße auf Schienen.

- ▶ Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ In Kooperation mit Rocolo DESIGN



Photo: R. de Vries

Elektrolokomotive 192 103-0



EGP

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71971	DC	4/1	
71972	DCC	4/1	<input type="checkbox"/>
79972	AC	3/1	<input type="checkbox"/>

Im partnerschaftlichen Projekt der neuen Seidenstraßen erbringt die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (kurz EGP) die bahnsseitigen Leistungen in Deutschland für die Mukran Port Gruppe. Zum Einsatz kommen die Smartron-Elektrolokomotiven von Siemens. Die Containerzüge sind bis zu 740 Meter lang. Die DBO bahnpower GmbH ist ein weiterer Partner dieses Projekts. Mit dem drachenstarken Design der 192 103 wird seit Dezember 2020 ein Zeichen für die erfolgreiche Zusammenarbeit gesetzt.

- ▶ **Modell exklusiv bei ROCO erhältlich**
- ▶ **Mit aufwendiger Bedruckung im „Dragon“-Design**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **In Kooperation mit RIKOKK DESIGN**

Elektrolokomotive 193 664-0



MRCE
LOKOMOTION

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71952	DC	4/1	
71953	DCC	4/1	<input type="checkbox"/>
79953	AC	3/1	<input type="checkbox"/>

Beim privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen Lokomotion mit Sitz in München kommen zum Großteil Mehrsystemlokomotiven zum Einsatz, die für die Länder Deutschland, Österreich und Italien konzipiert sind. Seit Anfang 2019 sind schwarze Vectron-Lokomotiven mit dem für Lokomotion typischen, auffälligen „Zebra-Design“ unterwegs.

- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 878-6



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022				
71977	DC		4/1	
71978	DCC		4/1	
79978	AC		3/1	

TX Logistik (TXL) hat im Dezember 2020 die Baureihen 182 und 189 im Zuge der Flottenvereinheitlichung durch Vectron-Lokomotiven ersetzt. Das betraf auch den „Flammen-Taurus“ 182 572. TXL lässt das Design jedoch nicht verschwinden und hat jetzt den neuen „Flammen-Vectron“ 193 878 mit dem Werbespruch „Wir brennen für das, was wir tun“ auf die Schienen gestellt.

- ▶ **Aufwendig bedrucktes Modell exklusiv bei ROCO**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **In Kooperation mit**

Elektrolokomotive 193 657-4



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
71961	DC		4/1	
71962	DCC		4/1	
79962	AC		3/1	

„Wir bringen die Kraft von 8.700 Pferden auf die Schiene“ – lautet der Slogan auf den Seitenwänden der Vectron-Mehrsystemlokomotive. Das Grundmotiv der Beklebung sind die handgezeichneten Silhouetten von Pferden. Die Lokomotive des Eisenbahnverkehrsunternehmens TX Logistik ist von MRCE gemietet und in Deutschland, Österreich sowie Italien im Einsatz.

- ▶ **Aufwendig bedrucktes Modell exklusiv bei ROCO**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **In Kooperation mit**

Paradestrecke der 2D2 9100-Serie war die „Ligne Impériale“, die kaiserliche Linie von der französischen Hauptstadt Paris über Lyon bis nach Marseille an die Mittelmeerküste. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern und einer Beförderungsleistung von 900 Tonnen waren sie für den Einsatz als Schnellzugloks geschaffen. Die SNCF bestellte 1950 eine erste Serie von 35 Loks. Eigentlich sollte die Zahl der 2D2 9100er-Loks im Laufe der Zeit auf 100 Stück steigen.

Obwohl die Silhouette relativ modern erschien, war die Technik dieser Lok aus den 1920er Jahren. Deshalb wurden die Maschinen schon bald von moderneren Loks der Serie CC 7100 abgelöst. Kleinere und leichtere Fahrmotoren verdrängten den im Unterhalt teuren und heiklen Buchli-Antrieb, der bei den 2D2 9100-Loks zum Einsatz kam. Aber trotzdem waren die Loks der Serie 2D2 9100 noch bis in die 1980er Jahre in Betrieb.

Elektro lokomotive

Serie 2D2 9100, SNCF



Photo: M. van der Velden

Elektrolokomotive 2D2 9128



SNCF



Ep	IV
	208
	PluX22
	R3
	F
LED	



Photomontage

- ▶ Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und PluX22-Sounddecoder
- ▶ Erhabene Loknummern
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung

Q4/2022				
70470	DC		4/2	
70471	DCC		4/2	
78471	AC		4/2	

Elektrolokomotive BB 25243



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q3/2022		
70560	DC	4/1
70561	DCC	4/1

Die Maschinen der Baureihe BB 25200 waren Mehrsystemlokomotiven der SNCF für den gehobenen Schnellzugdienst. Sie waren für 1,5 kV Gleichstrom wie für 25 kV/50 Hz Wechselstrom ausgelegt. Im Gegensatz zu den Schwesterbaureihen BB 9200 und BB 16000 hatten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. An Lokomotiven, die den hochklassigen Fernzug „Mistral“ von Paris über Marseille nach Nizza bespannten, wurde an den Fronten ein entsprechendes Metallschild montiert.

- ▶ „Mistral“-Ausführung
- ▶ Mit filigranen Stromabnehmern
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Elektrolokomotive CC 6520



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q3/2022			
70616	DC		6/1
70617	DCC		6/1
78617	AC		4/2

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.

- ▶ TEE-Lackierung
- ▶ Filigrane Stromabnehmer



Photo: M. Morkowsky



Der erste Zug, der den Namen „Mont Cenis“ erhielt, gehörte zur renommierten TEE-Gruppe (Trans-Europ-Express), die 1957 gegründet wurde und Mailand und Turin durch den Tunnel unter dem gleichnamigen Gebirgsmassiv mit Lyon verband. Der Betrieb des Zuges wurde bis 1960 von der französischen Eisenbahn übernommen und ging dann an die FS über, die bis 1972, als das TEE-Netz aufgelöst wurde, die Breda Dieseltriebwagen „TEE 200“ einsetzte. Der „Mont Cenis“ blieb jedoch in Betrieb und wurde bis 1978 mit Triebwagen des Typs RGP (Rame Grand Parcours) der SNCF betrieben, bis die Eurofima-Wagen, die speziell für die wichtigen Verbindungen zwischen den europäischen Großstädten konzipiert wurden, eingeführt wurden.

Damit wurde der „Mont Cenis“ auf einen lokbespannten Zug umgestellt. Die gängige Komposition bestand aus zwei FS-Eurofima-Wagen erster Klasse und drei SNCF-Corail-Wagen zweiter Klasse. Die Traktion auf dem italienischen Abschnitt wurde normalerweise von E.656 aus dem Turiner Lokomotivdepot bis nach Modane übernommen, wo der Zug von einer CC 6500 „Maurienne“ übernommen wurde. Die Umstrukturierung des Eurocity-Verkehrs auf der Frejus-Linie nach Frankreich im Jahr 1996, bei der TGVs zwischen Paris und Mailand und ETR 460 „Pendolino“ zwischen Turin und Lyon eingesetzt wurden, bedeutete das Ende des „Mont Cenis“.





35 Jahre EuroCity

EC „Mont Cenis“

Elektrolokomotive E.656.072



FS

Ep	IV
	210
	Piux16
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Ausführung ohne horizontale Stoßdämpfer
- ▶ Stromabnehmer FS Type 52 mit gebogenem Schleifstück
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q2/2022			
73162	DC		4/1
73163	DCC		4/1
79163	AC		4/2

2-tlg. Set 2: EC „Mont Cenis“



FS

Ep	IV
	606
	40196
	40420



Photomontage



- ▶ „Eurofima“-Lackierung
- ▶ Mit bedruckten Zuglaufschildern

Q2/2022
74033

3-tlg. Set 1: EC „Mont Cenis“



SNCF

Ep	IV
	909
	40196
	40420



B10tu

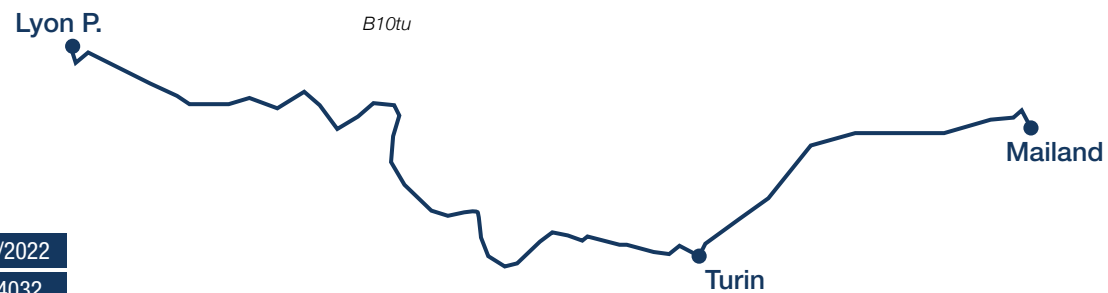


B10tu



B10tu

Photomontage



- ▶ Korrekte Ausführung der Schweißnaht am Wagenkasten
- ▶ Mit bedruckten Zuglaufschildern

Q2/2022

74032

Elektrolokomotive Rc4 1174



GREEN CARGO

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	S
LED	

Q3/2022			
70457	DC		4/1
70458	DCC		4/1
78458	AC		3/2



Photomontage

Der Erfolg der Serien Rc1 – Rc4 beruht auf der ASEA Thyristor-Technik, die seit den 1960er Jahren im schwedischen Lokomotivbau angewandt wurde. Von 1967 bis 1982 wurden insgesamt 265 Maschinen in Dienst gestellt. Mit 130 Exemplaren war die vierte Serie die größte dieser Lokbaureihe. Bei der Aufteilung der Schwedischen Staatsbahn in verschiedene Geschäftsbereiche zum 1. Januar 2001 kamen alle noch vorhandenen Rc4 zu Green Cargo und werden nur noch im Güterverkehr eingesetzt.

- ▶ **Erstmals in blauer Lackierung mit Green Cargo-Logo**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Elektrolokomotive Br 5404



GREEN CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2022			
73178	DC		4/1
73179	DCC		4/1
79179	AC		3/2



Photomontage

Green Cargo AB ist seit 2001 der Name des EVU das den Güterverkehr der Schwedischen Staatsbahn übernommen hat. Bombardier lieferte 2009 sechs Lokomotiven vom TRAXX-Typ F140 AC2 an das Unternehmen. 2018 wurde die Zusammenarbeit mit DB Cargo beendet und die Loks erhielten eine grüne Lackierung und die neue Baureihenbezeichnung „Br“.

- ▶ **Einsatz im Güterverkehr in Schweden, Dänemark und Deutschland**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Elektrolokomotive EL 18 2260



GO-AHEAD

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Durch die Beschaffung von Triebzügen werden in Norwegen die mit Lokomotiven bespannten Reisezüge immer seltener. Dies betrifft die von den NSB in den 1990er Jahren von der schweizerischen SLM, der deutschen Adtranz und der norwegischen Strømmens Værksted beschafften 22 Lokomotiven der Baureihe EL 18. Die englische Go-Ahead hat bei Norske Tog drei Lokomotiven dieses Typs für die Nachtzüge von „Sørtoget“ gemietet.

- ▶ **Feinst detailliertes Modell mit Go-Ahead-Design**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**

Q3/2022				
70673	DC		4/1	
70674	DCC		4/1	
78674	AC		2/2	

Auf Basis der französischen Elektrolokomotive BB 7200 erhielten die Niederländischen Staatsbahnen 58 Stück vierachsige Elektrolokomotiven der Serie 1600. Sie waren mit Einführung im Jahre 1981 die stärksten Lokomotiven im Fuhrpark der NS. Die Maschinen für das niederländische Gleichstromnetz mit 1,5 kV waren für eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 180 km/h ausgelegt, die zugelassene Höchstgeschwindigkeit im täglichen Dienst war 140 km/h. An Leistung brachten sie 4.540 kW auf die Schiene. Alle Lokomotiven wurden mit Wappen von niederländischen Städten geschmückt.

Als modernisierte Variante der Serie 1600 wurden von 1991 bis 1994 81 Maschinen der Serie 1700 beschafft. Sie unterscheiden sich durch den verstärkten Einsatz von Elektronikkomponenten sowie einem neueren Zugsicherungssystem und einem anderen Bremssystem. Mit der Fusion des niederländischen Güterverkehrs mit der deutschen Railion Gruppe erhielt die DB AG Zugang zu einem Teil der Elektrolokomotiven der Serie 1600 der NS. Im Zuge dessen behielten diese Loks ihre alten Nummern und die bei den NS verbliebenen Maschinen wurden unter Beibehaltung der Loknummer in Serie 1800 geändert.

Mit der 1607 hielt die NS auch einen echten Weltrekordhalter in ihrem Fuhrpark: Die Lokomotive bespannte im Jahre 1989 einen aus rund 60 Reisezugwagen gebildeten Zug und beförderte damit den längsten Reisezug der Welt. Heute befinden sich einige Lokomotiven bei privaten Bahngesellschaften im Einsatz. Die Lokomotive 1632 wird von der HSL in einem auffälligen Schachbrett-Design eingesetzt. Auch die Firma Locon betreibt mit der 9908 eine Lokomotive aus dem ehemaligen NS Fuhrpark. Beide Loks werden überwiegend im Güterverkehr sowie vor Sonderzügen eingesetzt.

Elektro lokomotive

Serie 1600, NS

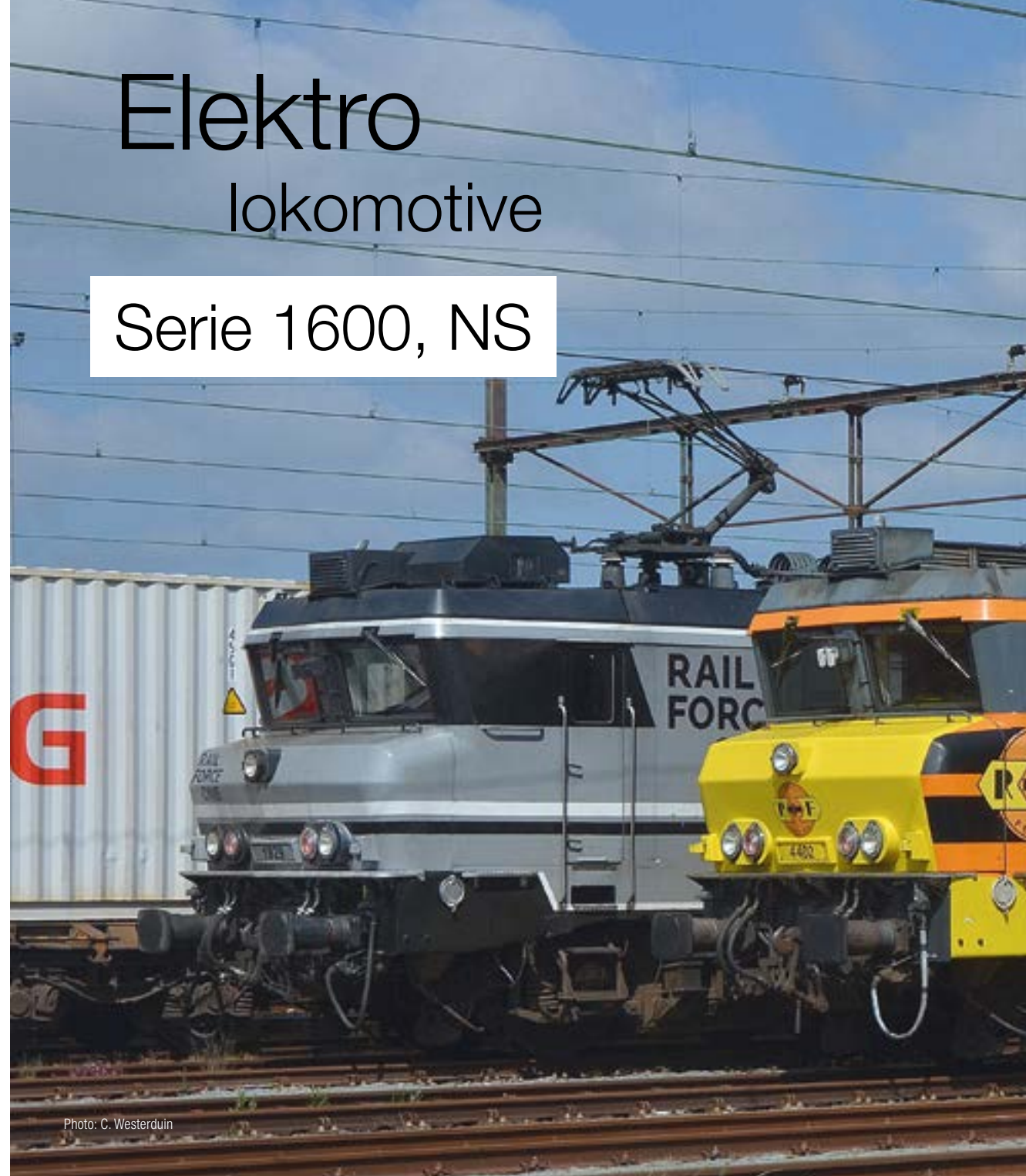


Photo: C. Westerduin



Serie 1600 im Detail



Neu konstruierter Stromabnehmer mit unsichtbarer Befestigung



Separat angesetzter Hornkasten



Störstromfilter aus feinstem Metalldraht



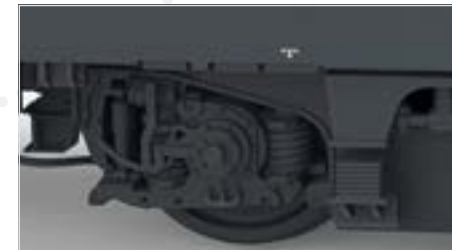
Angesteckte Scheibenwischer und Steckdosen



Trittbretter aus durchbrochenem Metall



Aufwendig ausgestalteter Unterboden



Fein gravierte Drehgestellblenden

Elektrolokomotive 1631



NS

Ep	IV
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Ausführung ohne Klimaanlage
- ▶ Mit Signalhornkasten
- ▶ Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung

Q2/2022				
70160	DC		4/1	
70161	DCC		4/1	
78161	AC		2/2	



Photo: C. Westerduin

Elektrolokomotive 1829



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photo: V. v. Werkhoven

Q3/2022			
70163	DC		4/1
70164	DCC		4/1
78164	AC		2/2

Das niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Force One erwarb 2017 sechs Lokomotiven von Locon Nederland. Die in Frankreich gebaute Elektrolokomotive 1829 (ex 1629 der niederländischen Staatsbahnen, Baujahr 1982) wurde als erste in den Firmenfarben gestaltet.

- ▶ **Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Elektrolokomotive 193 759-8



NS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71973	DC		4/1
71974	DCC		4/1
79974	AC		3/1

Die niederländische Staatsbahn hat bei European Locomotive Leasing (ELL) zwei Vectron-Mehrsystemlokomotiven für den Nightjet-Verkehr von Amsterdam nach Wien (und zurück) gemietet. Diese leistungsstarken Loks können bis zu 200 km/h im internationalen Reisezugverkehr fahren. Damit ist auch die niederländische Hauptstadt wieder mit dem europäischen Nachtzug-Netz verbunden. Die Züge werden in Kooperation von NS, DB und ÖBB betrieben. Damit steht Reisenden zukünftig eine komfortable und kostengünstige Alternative zum Flugverkehr auf diesen Strecken zur Verfügung.

- ▶ **ELL-Vectron vermietet an die NS**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**



Photo: A. de May

Elektrotriebzug Plan V



NS

Ep	IV
	599
	PluX22
	R3
	NL
LED	

Q4/2022				
63138	DC		2/1	
63139	DCC		2/1	
69139	AC		2/1	



Elektrolokomotive EU46-520



PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2022				
71799	DC		4/1	
71800	DCC		4/1	
79800	AC		3/1	



Photomontage

Im September 2015 kaufte PKP Cargo 15 Lokomotiven vom Typ Vectron MS mit der Option für weitere fünf Fahrzeuge. Anfang 2019 entschied sich das Unternehmen, diese erweiterte Option zu nutzen. Sie sind für Polen, Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei, Rumänien und Ungarn zugelassen. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums von PKP Cargo wurden die Dachhauben der Lokomotiven in blauer Farbe foliert.

- ▶ **Modell mit Jubiläums-Logo (20 Jahre PKP Cargo)**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**



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

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

Photomontage



Diesellokomotive Rh 2062



ÖBB

Ep	III-IV
	92
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022				
72005	DCC		2/1	
78005	AC		2/1	

- ▶ Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- ▶ Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- ▶ Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboard-decoder schaltbar
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Diesellokomotive 2048 009-1



ÖBB

Ep	V
	141
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
52560	DC		4/1
52561	DCC		4/1
58561	AC		2/2

Die Einführung des Neuen Austro-Taktes im Juni 1991 verursachte bei den ÖBB einen Mangel an Diesellokomotiven mit elektrischer Zugheizung. Um die Reihen 2043 und 2143 für den Reisezugdienst freizusetzen, beschaffte man 34 Loks der DB-Baureihe 211. Die mit einem Caterpillar-Motor remotorisierten Loks wurden bei den Zugförderungen Wels, Wien Nord, Amstetten und Krems im Verschub- und Güterzugdienst eingesetzt.

- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangier-, Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Beilhack Schneeschleuder



ÖBB INFRA

Ep	VI
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Im Jahr 2019 wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG eine neue Hochleistungsschneefräse in Betrieb genommen. In der Maschine, die zum Räumen verschneiter Bahnschienen eingesetzt wird, kommen gleich zwei 793 kW (ca. 1.100 PS) starke MAN Zwölfzylinder-Motoren zum Einsatz. Ein Aggregat sorgt für den Antrieb des Fahrzeugs, das andere wird zum Betrieb der Schleuder eingesetzt. Die Schneeschleuder schafft bis zu 10.000 Tonnen Schnee pro Stunde bei einer Wurfweite von 40 Metern. Für Überstellfahrten ist sie für eine Geschwindigkeit bis zu 100 km/h zugelassen. Ein um 180° drehbarer Kranz ermöglicht das Wenden auf der Stelle. Damit können selbst die schwierigsten alpinen Wetterverhältnisse gemeistert werden.

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

Q4/2022

71003	DCC		1/1	
79003	AC		1/1	





Digital-Eisenbahndrehkran

Edition



SERSA

Ep	VI
	234
	R2
LED	



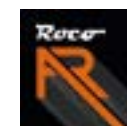
Photomontage

Voll funktionsfähiges Modell eines 6-achsigen Eisenbahndrehkrans mit beweglichem Teleskopausleger. Der Kran kann selbständig fahren oder, nach von Hand entriegelter Getriebekupplung, im Zugverband mitlaufen. Der Oberwagen ist ohne Anschlag um 360° drehbar. Alle Dreh- und Hebebewegungen mit Soft Start und Stop. Damit lassen sich mit viel Spaß, spielerisch Brücken einheben oder Weichen und Gleisjoche verlegen. Der waagrecht gestellte Ausleger ist für das Arbeiten unter Fahrleitung geeignet. Der Teleskopausleger kann in jeder Arbeitsstellung, auch mit Last am Kranhaken, gewippt und teleskopiert werden.

- ▶ **Kranhaken über Mehrfachseilrolle heben und senken**
- ▶ **Kranführerkabine mit schaltbarer Außenbeleuchtung**
- ▶ **Arbeitslampe am Teleskopausleger schaltbar**
- ▶ **Bewegliche Stützausleger mit verladenen Sockeln**
- ▶ **Mit Onboard-Digitaldecoder und schaltbaren Licht- und Soundfunktionen**

Q3/2022

73039	DCC		1/1	
79039	AC		1/1	



DIE ROCO AR-APP

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

Laden Sie sich die ROCO AR-App im Google Play Store oder im Apple App Store herunter.



Diesellokomotive Am 847 957-8



SERSA

Ep	VI
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022

52565	DC		4/1	
52566	DCC		4/1	
58566	AC		2/2	

Nach der Ausmusterung der Baureihe V 100 bei der Deutschen Bundesbahn, wurden auch ein paar Loks von der Sersa AG gekauft. Der Schweizer Bahntechnikkonzern ist spezialisiert auf den Oberbau von Schienenwegen. Zu den klassischen Kerntätigkeiten gehören Gleisbau und Gleisunterhalt, ferner auch der Bau von Fahrleitungen und elektrischen Anlagen, Messsysteme für Schienenwege und das Projektmanagement von Bahntechnikprojekten.

- ▶ Passend zum Digital-Eisenbahndrehkran, Art. Nr. 73039, 79039 und Bauzugset, Art. Nr. 77043
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

2-tlg. Set: Bauzug



SERSA

Ep	VI
	273
	40196



K3



Ks

Photomontage

Q3/2022

77043

- ▶ Passend zum Digital-Eisenbahndrehkran, Art. Nr. 73039, 79039 und zur Diesellokomotive Am 847, Art. Nr. 52565, 52566, 58566

Dieseltriebwagen Rh M 152.0 mit Beiwagen



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX16*
	R2
	CZ
LED	

Q1/2022				
70374	DC	2/0		
70375	DCC		2/0	



Beiwagen zum M 152.0



ČSD

Ep	IV
	161
	PluX16



Bim

Photomontage



Q1/2022		
74241	DC	

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

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



Photomontage

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

- ▶ **Separat angesetzte Scheibenwischer**
- ▶ **Mit beiliegenden Steckteilen zur Darstellung der geschlossenen Frontschürze**
- ▶ **Digitalausführung mit Onboarddecoder im Triebwagen und Funktionsdecoder im Beiwagen sowie schaltbaren Licht- und Soundfunktionen**

Diesellokomotive Rh T 669.0



ČSD

Ep	IV
🔊	198
🔌	PluX22
📶	R2
🔦	CZ
LED	



Photomontage

Die Baureihe T 669 ist eine dieselelektrische Lokomotive der ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen. Neben der Ableitung aus der Bau-reihenbezeichnung „Tschme3“ für die Exportlokomotiven in die Sowjetunion, verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen Cmelak (deutsch: Hummel) auch ihren Fahrgeräuschen. Mit ca. 8.200 Exemplaren gehört diese Bauart zu den meistgebauten Lokomotiven überhaupt.

- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Q2/2022		
73772	DC	6/1
73773	DCC 🔊	6/1

Diesellokomotive T 478.3089



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q3/2022

71020	DC		4/1
71021	DCC		4/1

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Insgesamt wurden 408 Stück der markanten Lokomotive gebaut.

- ▶ **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Diesellokomotive 751 375-7



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q2/2022

70922	DC		4/1
70923	DCC		4/1

Die Reihe 751 ist eine dieselektrische Universallokomotive. In den Jahren 1966 bis 1971 wurden 230 Serienlokomotiven für die ČSD im Werk CKD in Prag gebaut. Die Lok erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Der 6-Zylinder-Motor mit Turbolader leistet 1.500 PS. Vom internationalen Schnellzug bis zum Personenzug und vom schweren Güterzug bis zum „Sammler“ (Rangiergüterzug) reichte ihr Arbeitsfeld. Sie waren auch in den Grenzbahnhöfen der umliegenden Staaten anzutreffen. Die ausladenden Vorbauten unter den Frontfenstern brachten ihr schnell den Spitznamen „Bardotka“ ein, frei nach Brigitte Bardot, der französischen Schauspielerin.

- ▶ **Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante**
- ▶ **Ätzschilder für weitere Betriebsnummer beiliegend**

Diesellokomotive 751 229-6



ČD



Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Vorbild für die Lackierung dieser Lokomotive war die Messelackierung der Prototyp-Lokomotive T 478.1002, wie sie 1965 auf der Internationalen Maschinenbaumesse in Brno ausgestellt wurde.

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

Q3/2022

70924	DC	4/1
70925	DCC	4/1

Diesellokomotive Rh 754



ČD

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ

LED

Q4/2022

71023	DC		4/1
71024	DCC		4/1
79024	AC		2/1



Photomontage

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die aus dem Vorgängertyp T 478.3 weiterentwickelte T 478.4 erhielt einen stärkeren Motor und eine elektrische Zugheizanlage. 1988 erhielten die 86 Maschinen die neue Reihenbezeichnung 754. Ab 2009 wurden die im Reisezugdienst verwendeten Lokomotiven im blau-grauen „Najbrt“-Design lackiert.

- ▶ **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- ▶ **Im Einsatz vor Personen- und Güterzügen bis zu deutschen und österreichischen Grenzbahnhöfen**
- ▶ **Modell mit zusätzlichen PKP ICC Logos**

Dieseltriebwagen Rh 841



ČD

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2022

70186	DC		2/1	
70187	DCC		2/1	
78187	AC		2/1	



Photomontage

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

- ▶ **Ideal für Nebenbahnen**
- ▶ **Aufwendig gestalteter Innenraum**



Diesellokomotive 215 022-5



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2022			
70760	DC		4/1
70761	DCC		4/1
78761	AC		3/2

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

- ▶ Passend zu Kalkzug, Art. Nr. 75866
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Rangier- und Abstelllicht

12-tlg. Display: Schwenkdachwagen



DB

Ep	IV
	1584
	40183



Tal



Photomontage

Die Güterwagen werden für den Einsatz im Kalktransport verwendet. Sie werden händisch aufwendig patiniert, um den durch Kalk verursachten verschmutzten Zustand vorbildgerecht darzustellen.

Q1/2022
75866

- ▶ Passend zur Diesellokomotive BR 215, Art. Nr. 70760, 70761, 78761
- ▶ Je zwei Wagen mit identischer Betriebsnummer
- ▶ Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

* Länge über Puffer: 132 mm je Einzelwagen

Beilhack Schneeschleuder



DB

Ep	IV
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

WAS WÄRE, WENN...?

Der nächste Winter kommt bestimmt! Seit Beginn der Eisenbahnära ist es notwendig bei Schneefall oder Verwehungen die Gleise zu räumen. Von einfachen Schneesäumeblechen über große Schneepflüge bis hin zur Hochleistungsschneeschleuder reicht dabei das Spektrum an Bahndienstfahrzeugen. Bei der Deutschen Bundesbahn wurde es ab den 1960er Jahren notwendig die alten, noch dampfbetriebenen Schneeschleudern zu ersetzen. In den Alpen, im Allgäu sowie im Ausland wurden verschiedene Schwerkleinwagen mit Beilhack-Dieselschneeschleuderaggregaten getestet. Ein Nachteil dieser Fahrzeuge war der Einsatz einer zusätzlichen Lokomotive für den Vorschub. Um die Schneeräumung noch effizienter zu machen, wurde eine selbstfahrende Hochleistungsschneeschleuder entwickelt. Damit konnten Schneehöhen bis zu 3 Metern bewältigt werden. Dadurch wäre man bestens auf jegliche Wetterkapriolen vorbereitet gewesen. Nach umfangreichen Testfahrten verzögerte sich die Serienlieferung an die Deutsche Bundesbahn jedoch bis Anfang der 1990er Jahre.

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

Q4/2022

71002	DCC		1/1	
79002	AC		1/1	

Diesellokomotive 210 007-1



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
70764	DC		4/1	
70765	DCC		4/1	
78765	AC		3/2	

Für den Serienumbau einiger Exemplare der beliebten V-160-Familie orderte die DB bei den damaligen Klöckner-Humboldt-Deutz Werken leistungsstarke Turbinen des Typs AVCO Lycoming T53-L13. Ab dem Jahre 1970 wurden diese Aggregate in den zur Baureihe 210 umgezeichneten Lokomotiven eingesetzt. Schnell kamen die Lokomotiven der Betriebsnummern 210 001–008 auf ihren angedachten Stammstrecken zum Einsatz. Zum täglichen Umlauf gehörte der Schnellzug „TEE Bavaria“ sowie weitere schwere Eilzüge zwischen der bayerischen Landeshauptstadt München und Lindau.

- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Rangierlicht sowie Abstelllicht
- ▶ Mit vorbildgerechtem Dach in Betongrau



Schienenbus BR 798/998



DB

Ep	IV
	320
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2022				
52634	DC		2/0	
52635	DCC		2/0	

- ▶ Klassische Epoche-IV-Ausführung
- ▶ Klassiker im ROCO-Programm

Diesellokomotive BR 106



DR

Ep	IV
	125
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

Q4/2022				
70258	DC		4/1	
70259	DCC		4/1	
78259	AC		4/1	

Die Farbgebung der Baureihe V 60.10 änderte sich im Laufe der Jahre. Die ab V 60 1097 in Dienst gestellten Maschinen waren bordeauxrot lackiert und besaßen zwei cremefarbene Zierstreifen. Neben den Dächern der Vorbauten war auch der obere Teil des Führerstandes cremefarben lackiert. In den 1970er-Jahren wurden die Stangendieselloks der Baureihe V 60.10, wie alle Rangiermaschinen der DR, in Orange lackiert.

- ▶ **Frostschutzabdeckungen der Lüftergitter im offenen und geschlossenem Zustand montierbar**
- ▶ **Motorvorbauten aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Rangierlicht und Führerstandsbeleuchtung**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Diesellokomotive BR 115



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2022				
70815	DC		4/1	
70816	DCC		4/1	
78816	AC		2/2	

Die Baureihe 115 ist eine Variante der Baureihe 110. Die BR 110 wurde als Universallokomotive für den Personen- und Güterzugdienst auf Haupt- und Nebenbahnen für die Deutsche Reichsbahn in der DDR entwickelt. Um schwerere Züge befördern zu können, wurden in einen Teil der Lokomotiven stärkere Motoren mit einer Leistung von 1.100 kW (1.500 PS) eingebaut. Diese Lokomotiven wurden in die Baureihe 115 umgezeichnet. Etwas später wurden sie in der Baureihe 114 zusammengefasst. Die Reihenbezeichnung 115 sollte für geplante Neubaulokomotiven freigehalten werden.

- ▶ **Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- ▶ **Mit beiliegendem geätztem Schildersatz**

Diesellokomotive 120 101-1



DR

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
71790	DC		6/2	
71791	DCC		6/2	
79791	AC		4/2	

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

- ▶ Frühe Epoche-IV-Ausführung ohne Schalldämpfer
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz
- ▶ Beheimatung Rbd Dresden, Bw Karl-Marx-Stadt

Diesellokomotive 118 512-3



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
73896	DC		4/1	
73897	DCC		4/1	
79897	AC		3/2	

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

- ▶ „Sparlack“-Ausführung
- ▶ Mit waagerechten Griffstangen an der Front
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz



Photo: D. Szakaly

2021
ROCO
Fotowettbewerb

Diesellokomotive 218 433-1



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q3/2022				
70767	DC		4/1	
70768	DCC		4/1	
78768	AC		3/2	

Ab 1971 stellte die Deutsche Bundesbahn 398 Serienloks der BR 218 in Dienst und setzt sie sowohl vor Reise- als auch vor Güterzügen ein. Sie werden auf den meisten nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei einer Leistung von 1.840 kW. Aktuell sind noch Lokomotiven bei den Einsatzstellen Ulm, Kempten und Mühldorf am Inn im Dienst.

- ▶ **Aktueller Betriebszustand mit neuer LED-Beleuchtung: Schlusslicht an den äußeren Scheinwerferpositionen**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**



Dieseltriebwagen VT 69



VOGTLANDBAHN

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
70178	DC		2/1	
70179	DCC		2/1	

- ▶ **Ideal für Nebenbahnen**
- ▶ **Aufwendig gestalteter Innenraum**



Dieseltriebzug 628 601-6



DB AG

Ep	VI
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
72078	DC		2/1	
72079	DCC		2/1	
78079	AC		2/1	

► Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielbeleuchtung

Diesellokomotive 335 220-0



DBG

Ep	VI
	90
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022				
72021	DCC		1/1	
78021	AC		1/1	

► Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
 ► Motorvorbau und Getriebeblock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft

2-tlg. Set: Rungenwagen



DBG

Ep	VI
	458
	40183



Res

Photomontage

Q3/2022	
77026	

► Mit Schotterbeladung



Photo: M. van der Velden

Diesellokomotive CC 72030



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

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

- ▶ **Mit Taufname „Chalindrey“**
- ▶ **Einsatz vor Schnell- und Güterzügen auf nicht elektrifizierten Hauptbahnen**
- ▶ **In der Digitalversion mit schaltbaren Lüfterrädern**

Q1/2022				
71010	DC		6/1	
71011	DCC		6/1	

Dieseltriebwagen Serie ALn 448/460



FS

Ep	IV
	646
	PluX22
	R3
	LED



Q4/2022			
73176	DC		2/1
73177	DCC		2/1
79177	AC		2/1

Diesellokomotive 770 058-6



ZSSK CARGO

Ep	VI
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022			
72964	DC		6/1
72965	DCC		6/1

Ihren Spitznamen verdankt die Diesellok-Reihe T 669, später als Reihe 770 geführt, zum einen der russischen Baureihenbezeichnung „TschME-3“, die dem tschechischen Wort für Hummel „Cmelák“ klanglich sehr nahe ist, zum anderen ihrem Brummen beim Anfahren, das klanglich ebenfalls Ähnlichkeiten mit einer Hummel hat – zumindest aus der Ferne. Mit ihren 1.400 PS bewährte sie sich im leichten und schweren Verschubdienst. Auch bei den Slowakischen Staatsbahnen waren sie noch lange Zeit unverzichtbar.

- ▶ Ideal für den Einsatz vor Güterzügen
- ▶ Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz



Photomontage

Die italienischen Staatsbahnen (FS) schafften für den hochwertigen Reisezugverkehr auf Dieselstrecken insgesamt 9 Dieseltriebzüge der Serie ALn 442/448 vom italienischen Hersteller Breda an. Sie waren bis 1972 überwiegend als Ersatz für lokbespannte TEE Züge im Einsatz. In einer eigens eingebauten Bordküche wurden Speisen und Getränke zubereitet, welche den Fahrgästen aufgrund eines fehlenden Restaurant-Bereichs direkt an den Sitzplatz serviert wurden. Nach dem Einsatz als TEE wurden die Züge umgebaut, wobei die Küche entfernt und anstelle dieser Sitze montiert wurden, daher änderte sich auch die Bezeichnung in ALn 448/460. Diese wurden als Expresszüge, vor allem in Süditalien, eingesetzt. Bei den Fahrgästen waren die ALn vor allem aufgrund des hohen Komforts und einer kurzen Reisezeit (die Triebzüge konnten 140 km/h fahren) sehr beliebt.

- ▶ **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle**
- ▶ **Umbauvariante ohne Küche**
- ▶ **Aufwendig detaillierter Innenraum sowie Führerstände**
- ▶ **Modell mit Logo Televisore**

Beilhack Schneeschleuder



CONRAIL

Ep	V
	150
	PluX22
	R2
	US
LED	



Photomontage

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

Q4/2022

72804

DCC



1/1



Diesellokomotive 2M62-0064



RŽD

Ep	VI
	404
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Die Lokomotivfabrik „Oktoberrevolution“ im ukrainischen Lugansk lieferte schon ab 1965 „Taigatrommeln“ an die verbündeten COMECON-Länder. Die ersten Loks der BR M62 für die Eisenbahnen der Sowjetunion wurden erst 1970 geliefert. Weitaus gefragter waren die als 2M62 bezeichneten Doppellokomotiven. Sie sind im Betrieb fest miteinander gekuppelt, die einzelnen Einheiten besitzen nur an einer Frontseite einen kompletten Führerstand. Zwischen 1976 und 1988 wurden 2550 Einzeleinheiten abgeliefert. Die erste Lieferserie bis 2M62-0069 hatte noch seitliche Einstiegstüren beim hinteren Führerstand.

- ▶ Ausführung im PID-Design
- ▶ Doppelsektionslok gebildet aus zwei fix miteinander gekuppelten Lokomotiven; beide Sektionen vollwertig mit Motor bzw. Sounddecoder ausgerüstet
- ▶ Mit beiliegendem geätztem Schildersatz

Q1/2022				
73792	DC		12/4	
73793	DCC		12/4	
79793	AC		8/4	



Photo: M. Sen

Güterzug der DR



Nachts im Güterverkehr



Fernverkehr der SBB



Grüner Klassiker



Moderne DR



Grenzüberschreitend mit der DB AG



Tschechisch Dieseln



Analog Start Set: ICE 2



DB AG

Inhalt:

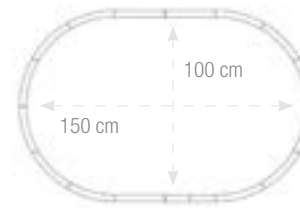
- 1 Motorisierter Triebkopf
- 1 Bordrestaurant-Zwischenwagen
- 1 Steuerwagen
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil



Photomontage

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

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



- ▶ Längenmaßstab 1:100
- ▶ Mit PluX-Schnittstelle in Triebkopf und Steuerwagen
- ▶ LED-Spitzenlicht
- ▶ Passende Ergänzungswagen erhältlich, Art. Nr. 54273, 54274

Q2/2022

51162

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 232 mit Kesselwagenzug



DB AG

Inhalt:

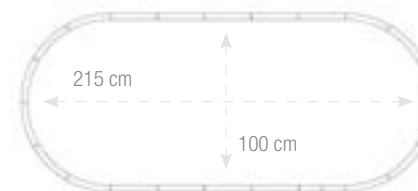
- 1 Diesellokomotive BR 232
- 3 Knickkesselwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil



Photomontage

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm



Q3/2022

51340

Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Personenzug

Inhalt:

- 1 Dampflokomotive BR 80,
inkl. Schildersatz für verschiedene internationale Bahnverwaltungen
- 2 Personenwagen
- 1 Bahnübergang
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil

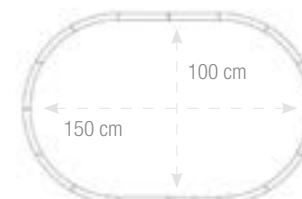
Ep III-IV

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

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



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive Rh 2016 mit Schnellzug



ÖBB

Inhalt:

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

Ep VI

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm

Diesellokomotive Rh 2016 erstmals mit:

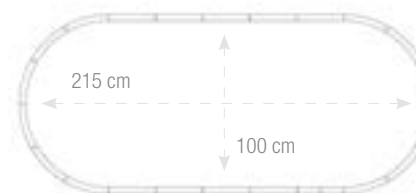
- ▶ PluX22-Schnittstelle
- ▶ LED-Spitzenlicht

Q2/2022

51341



Photomontage



z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 232 mit Güterzug



CARGOUNIT
PKP

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 232
- 3 Selbstentladewagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

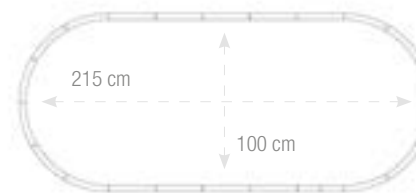
Ep VI

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

- 12 Gebogene Gleise R2, 9 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½,
- 1 Anschlussgleis (G½)
- Platzbedarf: ca. 215 x 100 cm



Photomontage



Q3/2022

51342



Photo: G. Reither

2021
3
ROCO
Fotowettbewerb

3-tlg. Set: Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
	452
	40183
	40361



Bi



Bi



BD

Photomontage

► Mit feinem Bühnengeländer, separat angesteckten Griffstangen und großenrichtigen Übersetzfenstern



Q1/2022

74192

3-tlg. Set: Eurofima-Wagen



SNCB

Ep	V-VI
↔	909
↕	40420
↔	40196



Photomontage

▶ Mit Genehmigung von NMBS Train World

Q1/2022

74063

Doppelstock-Steuerwagen



SBB

Ep	VI
	308
	PluX16
	LED
	40420



Bt

Photomontage

Q3/2022

74718

DC

74719

AC

- ▶ Mit separat angesetzten Scheibenwischern und SBB-Logo
- ▶ Modell mit Decoder für Stirn-/Schlusslichtumschaltung

Doppelstock-Restaurantwagen



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



WRB

Photomontage

Q3/2022

74717

Doppelstockwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



A

Photomontage

Q3/2022 74713

Doppelstockwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



AD

Photomontage

Q2/2022 74714

Doppelstockwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



B

Photomontage

Q2/2022 74715

74716

► Alle Wagen auf dieser Seite im aktuellem Seriedesign



Photo: D. Häusermann

► Art. Nr. 74716: Geänderte Betriebsnummer

EC-Reisezugwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Apm

Photomontage

Q2/2022

74634

EC-Reisezugwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Bpm

Photomontage

Q3/2022

74635

74636

► Art. Nr. 74636: Geänderte Betriebsnummer



Photo: D. Häusermann

Reisezugwagen 1. Klasse



ČD

Ep	V
⇄	282
⌈⌋	40196
⌈⌋	40420



Y/B-70 A

Photomontage

Q1/2022

74783

► Alle Wagen auf dieser Seite im Betriebszustand Ende der 1990er Jahre

Reisezugwagen 2. Klasse



ČD

Ep	V
⇄	282
⌈⌋	40196
⌈⌋	40420



Y/B-70 B

Photomontage

Q1/2022

74784

74785

► Art. Nr. 74785: Geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



ČD

Ep	V
⇄	282
⌈⌋	40196
⌈⌋	40420



Y/B-70 BD

Photomontage

Q1/2022

74786

Liegewagen



ČD

Ep	V
⇄	282
⌈⌋	40196
⌈⌋	40420



Y/B-70 Bc

Photomontage

Q1/2022

74787

35 Jahre EuroCity

EC „Erasmus“, DB





Photo: H. Peters

Zum Sommerfahrplan 1987 wurden für die grenzüberschreitenden InterCity-Züge neue Qualitätsstandards bezüglich Wagenmaterial, Geschwindigkeit und Service festgelegt. Züge, die diese Kriterien erfüllten, erhielten die Bezeichnung „EuroCity“. Der EC 24 „Erasmus“, der bereits seit 1980 als InterCity zwischen Innsbruck und Amsterdam verkehrte, ist ein Paradebeispiel dafür. Er verließ die Tiroler Landeshauptstadt hinter einer ÖBB-Lok der Reihe 1044, die ihn bis München beförderte. Nach einem Richtungswechsel dort und in Frankfurt/M ging es jeweils mit einer DB-Lok der Baureihe 103 weiter, die den ganzen Rhein entlang bis Emmerich am Zug blieb. Dort wurde der Zug auf sechs Wagen verkürzt (zweimal 1. Klasse, Speisewagen und dreimal 2. Klasse) und damit dem Reisenden-Aufkommen angepasst. Ab hier übernahm eine niederländische Lok, meist eine der damals brandneuen 1600, den EuroCity auf seinem abendlichen Abschnitt bis Amsterdam. Der EC „Erasmus“ wurde im Juni 1991 eingestellt, als auf dieser deutsch/niederländischen Relation neben zwei Zugpaaren mit SBB-Sitzwagen nur noch DB-Kurzzüge nördlich von Köln verkehrten.

Bei den in die Niederlande übergehenden Wagen des EC „Erasmus“ werden vorbildgetreu sogenannte Mehrspannungswagen nachgebildet, die ganz im EuroCity-Sinne international auch über den deutschsprachigen Raum hinaus frei einsetzbar sind. Der Großraumwagen Avmz 121.1 verfügt vorbildgemäß über eine 1982 eingebaute Telefonzelle mit Münzselbstwählfernsehapparat und breiter Dachantenne. Mit nach Amsterdam läuft der Avmz 111.1, während der Avmz 111.2 nur bis Emmerich mitfahren kann, der allerdings auch noch die runde Topfantenne aus der Zeit der Zugsekretariate besitzt. Ein besonderes Schmankerl ist der Speisewagen WRmh 132.1 aus dem ehemaligen TEE „Rheingold“ von 1983, der genau zum EuroCity-Start 1987 eingestellt wurde: Bei zwei Speisewagen wurde nur der orangefarbene Rheingold-Streifen entfernt, während der Schriftzug „Restaurant“ weiterhin orange blieb und sie damit mehr als vier Jahre zu interessanten „Farbtupfern“ vor allem in EC-Zügen in die Niederlande machte. In der zweiten Klasse hat einer der beiden Bm 235 ein IC-Kurierdienst-Abteil, der andere wie rund ein Zehntel dieser Wagen abweichend die Klassenziffern und Piktogramme niedriger als normal angeordnet. Die drei Großraumwagen der 2. Klasse gehören den leicht unterschiedlichen Bauarten Bpmz 291.2 (Einspannung), Bpmz 291.3 (Mehrspannung) und Bpmbz 291.5 (Mehrspannung, behindertenfreundlich) an.

3-tlg. Set 1: EC 24 „Erasmus“



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Apmz 121.1

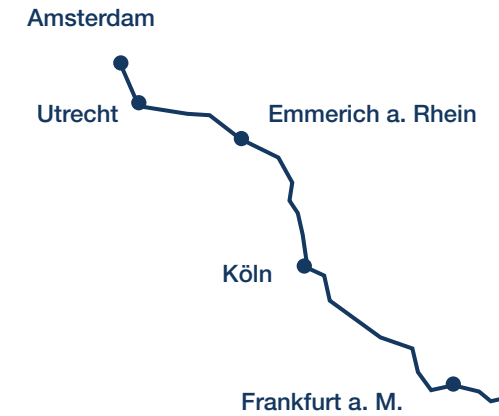


Avmz 111.1



WRmh 132.1

Photomontage



- ▶ Ideale Ergänzung zur NS Serie 1600, Art. Nr. 70160, 70161, 78161
- ▶ Wagen im Zustand um 1987 mit roter Schürze
- ▶ Großraumwagen mit Telefonzelle und großer Dachantenne
- ▶ Einsatz: Innsbruck – Amsterdam

Q3/2022

74034

3-tlg. Set 2: EC 24 „Erasmus“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Bm 235



Bpmz 291.5



Bpmz 291.3

Photomontage



Q3/2022

74035

- ▶ Abteilwagen mit IC-Kurierdienst-Schild
- ▶ Ausführung als Mehrspannungswagen
- ▶ Einsatz: Innsbruck – Amsterdam

3-tlg. Set 3: EC 24 „Erasmus“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Avmz 111.2



Bpmz 291.2



Bm 235

Photomontage

- ▶ 2. Klasse Abteilwagen mit niedrig angeordneten Klassenziffern
- ▶ 1. Klasse Abteilwagen noch mit der kleinen Dachantenne des ehemaligen Zugsekretariats
- ▶ Einsatz: Innsbruck – Emmerich

Q3/2022

74036

Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
⊞	303
⊞	40196
⊞	40420



UIC-Z Am

Photomontage

Alle Halberstädter Wagen mit:

- ▶ neuen Betriebsnummern
- ▶ zurüstbarer Pufferbohle

Q1/2022 74800

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
⊞	303
⊞	40196
⊞	40420



UIC-Z ABm

Photomontage

Q1/2022 74801

Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
⊞	303
⊞	40196
⊞	40420



UIC-Z Bm

Photomontage

▶ Art. Nr. 74803: Geänderte Betriebsnummer

Q1/2022 74802 74803

Liegewagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z Bcm

Photomontage

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

Q1/2022 74804

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z BDms

Photomontage

Q1/2022 74805

Speisewagen



MITROPA/DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z WRm

Photomontage

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

Q1/2022 74806



2-tlg. Set: Personenwagen



FLIXTRAIN

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bimz



Photomontage

► Ein Wagen mit blauen Grund- und Fensterrahmen sowie Stirnwandtüren (ex Niederländische Staatsbahn)

Q1/2022

74193

ICE-Zwischenwagen 1. Klasse



DB AG

Ep	VI
	264
	40196



Photomontage

► Modell im Längenmaßstab 1:100
 ► Ideale Ergänzung zum Start Set Art. Nr. 51162

Q2/2022

54273

ICE-Zwischenwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
	264
	40196



Photomontage

► Modell im Längenmaßstab 1:100
 ► Ideale Ergänzung zum Start Set Art. Nr. 51162

Q2/2022

54274

EC-Reisezugwagen 1. Klasse



FS

Ep	V-VI
	303
	40196
	40420



Photomontage

► Im XMPR-Design

Q4/2022

74284

EC-Reisezugwagen 2. Klasse



FS

Ep	V-VI
	303
	40196
	40420



Photomontage

► Art. Nr. 74286: Geänderte Betriebsnummer

Q4/2022

74285

74286



3-tlg. Set: Personenwagen



PKP

Ep	IV
	481
	40196
	40361



Bi



ABi



Bi

Photomontage

Q2/2022

74019

3-tlg. Set: Personenwagen



PKP

Ep	III-IV
	435
	6560
	6469



B



By



By

Photomontage

► Mittlere Achsen seitenbeweglich

Q4/2022

74020

Güterzuggepäckwagen



PKP

Ep	IV
	118
	6560
	40361



F

Photomontage

- ▶ Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)
- ▶ Ausführung ohne Dachkanzel

Q2/2022

74222

Speisewagen



PKP IC

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRmnou(z)

Photomontage

Q4/2022

74823

Speisewagen



PKP

Ep	V
	303
	40196
	40420



WRdun

Photomontage

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

Q4/2022

74811



2-tlg. Set: Schlafwagen



PKP IC

Ep	VI
	564
	40196
	40420



WLABo



Photomontage



► Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Q1/2022

74191



Reisezugwagen 1./2. Klasse



ZSSK

Ep	VI
	282
	40196
	40420



AB

Photomontage

Q1/2022

74780

Reisezugwagen 2. Klasse



ZSSK

Ep	VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

Q1/2022

74781

74782

► Art. Nr. 74782: Geänderte Betriebsnummer



Kombinierter Verkehr



Photo: R. Auerweck



Eine Welt ohne Container und Wechselbehälter auf Schiene und Straße ist heute nicht mehr vorstellbar. Mit diesen Transporteinheiten ist die durchgehende Beförderung von Gütern vom Absender zum Empfänger möglich. Dabei wird nicht das eigentliche Transportgut umgeladen, sondern es sind die Transportbehälter, die während der Transportkette das Transportmittel wechseln: Zwischen Lkw, Bahn und Schiff.

Der Containerumschlag auf Flachwagen ist der häufigste Fall des Kombinierten Verkehrs. Die sogenannten (Doppel-)Taschenwagen, auf denen sowohl Container als auch Auflieger verladen werden können, sind für den kombinierten Verkehr unverzichtbar. Der Umschlag erfolgt üblicherweise vertikal (mit Kränen oder Greifstaplern) auf einem Terminal. Dafür sind an den Häfen und im Hinterland Knotenbahnhöfe mit Verladeanlagen eingerichtet.

Als weitere Transportart etablierte sich die Rollende Landstraße (RoLa), auch als Huckepack-Verkehr bezeichnet. Zum Transport der Lkw-Einheiten über größere Entfernungen fahren diese eigenständig auf Niederflur-Spezial-Tragwagen. Die Lkw-Fahrer verbringen die Reisezeit im mitgeführten RoLa-Begleitwagen.

Im Bestreben, Güter wieder verstärkt auf die Schiene zu bringen und verbesserte Lösungen für eine energieeffiziente, umwelt- und klimaschonende Gütermobilität zu sorgen, bietet der Kombinierte Verkehr die besten Voraussetzungen.

Doppeltaschen-Gelenkwagen



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77396

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit Tankcontainern der TWS Tankcontainer-Leasing

Doppeltaschen-Gelenkwagen



CEMAT

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2022

77402

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Jost

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
🔊	226
🚚	40196



Sgnss

Photomontage

Q2/2022

77343

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei Wechselbehältern im neuen VZUG-Design

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
🔊	226
🚚	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2022

77342

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei Tankcontainern der Lanfer Logistik
- ▶ Ideal zur Bildung von KLV-Zügen

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
🔊	393
🚚	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2022

77362

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Wenzel

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
⇄	393
⌊⌋	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit einem Planen- und einem Kühl-Auflieger der Spedition Dissegna

Q3/2022

77395

Doppeltaschen-Gelenkwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	393
⌊⌋	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition LKW Walter

Q2/2022

77385



Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77392

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Ekol

Doppeltaschen-Gelenkwagen



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77400

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit einem 45' Container und zwei Tank-Containern

Doppeltaschen-Gelenkwagen



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2022

77401

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Bode

Container-Doppeltragwagen



DB AG

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2022

76635

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit vier Duvenbeck Wechselpritschen

Container-Doppeltragwagen



SETG

Ep	VI
----	----

⇄	390
---	-----

⌈⌋	40196
----	-------



Sggrs

Photomontage

Q2/2022

77370

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei 40'-Containern der Spedition „Hapag Lloyd“

Container-Doppeltragwagen



GYSEV CARGO

Ep	VI
----	----

⇄	390
---	-----

⌈⌋	40196
----	-------



Sggmrs

Photomontage

Q1/2022

76634

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit zwei 45'-Containern

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77399

- ▶ Wagen aus Zinkdruckguss
- ▶ Beladen mit einem Planenaufleger und einem Kühlaufleger der Spedition Westerman



Photo: R. Auenweck

Staubsilowagen



ÖBB

Ep	IV
⇄	188
⌏	40179



Uacs

Photomontage

Q4/2022

77440

► Epoche-IV-Ausführung mit „Pflatsch“

Fahrerschubwagen



ÖBB

Ep	V
⇄	137
⋯	PluX16
⊙	LED



Dgho

Photomontage

Q1/2022

74488

DC

- Mit feinen Metallgriffstangen
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht durch Nachrüstung eines Digital-Decoders

Schwenkdachwagen



ÖBB

Ep	VI
⇄	250
⌏	40196



Tadnpss

Photomontage

Q1/2022

76400

- Für nässeempfindliche Schüttgüter, wie z. B. Salz
- Ganzzug geeignet

Schiebewandwagen



ÖBB/AAE

Ep	VI
⇄	178
⌏	40196



Hbbllns

Photomontage

Q1/2022

77489

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

2-tlg. Set: Holztransportwagen



ÖBB

Ep	VI
	520
	40179



Rnoos-uz



Photomontage

► Mit vielen separat angesetzten Teilen und durchbrochenen Trittstufen

Q2/2022

76021

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ÖBB

Ep	VI
	414
	40196



Shimmns



Photomontage

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q2/2022

77024

Offener Güterwagen



BIH-ZRS

Ep	VI
≡	181
⌏	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2022

76941

► Zum Transport von Holzstämmen, Schrott und anderen nässeunempfindlichen Gütern

Zementsilowagen



BLS

Ep	IV
≡	158
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q3/2022

77424

Offener Güterwagen



SBB

Ep	VI
≡	161
⌏	40183



Eaos

Photomontage

Q1/2022

76325

Teleskophaubenwagen



SBB

Ep	VI
≡	138
⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q1/2022

77430

► Für den Transport von Aluminium- und Stahlcoils

Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep	VI
≡	229
⌏	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2022

76478



Für den Transport staubförmiger und rieselfähiger Güter beschaffte die ČSD zu Beginn des 3. Fünfjahresplans vierachsige Wagen mit vier stehenden Behältern und mit Druckluftentladung. Dieser Wagen ist jahrzehntelang zum Synonym für den Transport von Staubgütern auf der Schiene in der Tschechoslowakei geworden.

Der erste Staubgutwagen Bauart Raj 495 wurde Anfang der 1960er Jahre in Betrieb genommen. Aus den Betriebserfahrungen mit den Raj 495 wurde die zweite Bauart Raj 451.0 abgeleitet. Typisch dafür ist der gekröpfte Rahmen ähnlich wie bei vierachsigen Schwerlast-Flachwagen. Die dritte Bauart Raj 451.1 folgte im Zeitraum 1975 bis 1988, diese entspricht bis auf den höheren und geraden Rahmen dem Vorgänger 451.0. Das einheitliche Transportsystem mit Druckluft für Staubgüter ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Bahn- und Straßentransport. Weitere Vorteile sind die Flexibilität und Wirtschaftlichkeit. Alle Wagen Raj 451.1 wurden als Privatwagen an einzelne Werke geliefert. Als Ladegüter werden hauptsächlich Zement, Kalksteinmehl und Kalk transportiert. Weiters auch Soda, Gipsstein, Flugasche, Ruß, Mehl usw. Nach dem Jahr 2000 wurden einige Wagen mit anderen Drehgestell Typen (Bauart Y25) umgebaut, um den Bedingungen des internationalen Verkehrs gerecht zu werden.

Die Farbgebung von Raj-Wagen bei den ČSD waren aus verschiedenen Gründen vielfältig: Eigentümer, transportierte Güter usw. Darum waren die Wagen mit rotbraunem oder grünem Wagenkasten und mit Behältern in überwiegend gelber Farbe unterwegs. Durch Probleme bei der Beschaffung von Lacken für die Revision, besonders mit Chromoxid Gelb, erschienen vornehmlich in den 1970er Jahren Wagen mit Behältern in verschiedenen Farben (von Creme über Orange bis hin zu Grüntönen). Seit den 1990er Jahren ist die Farbgebung noch bunter geworden. Da die Wagen im Besitz von Privatunternehmen sind, erhalten sie Lackierungen nach den Werbefarben ihrer Besitzer. Seit dem Mauerfall sind die Wagen auch im benachbarten Ausland im Einsatz. Neben Zügen von CD Cargo und ZSSK Cargo sind sie aktuell auch in Zügen verschiedener anderer Bahnunternehmen zu sehen.

Silo wagen

Raj, ČSD



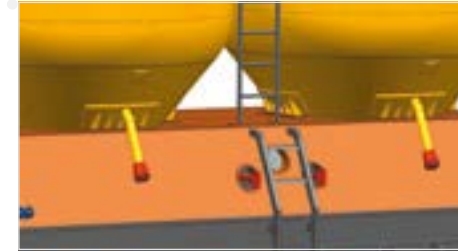


Photo: T. Cernohorsky

Silowagen Raj im Detail



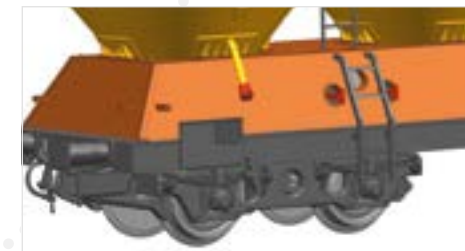
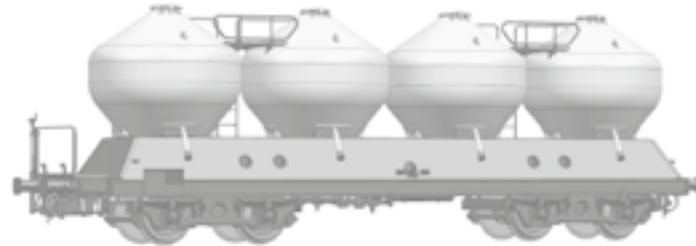
Durchbrochen dargestellte Laufgitter



Extra angesetzte mehrfarbige Ablasshähne und Ventile



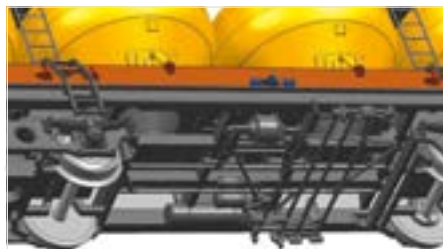
Freistehende Aufstiegsleitern und Griffstangen



Detailliertes CSD-Drehgestell



Detaillierte Rangiererbühne mit durchbrochenem Gitter



Aufwendig nachgebildeter Unterboden

3-tlg. Set: Silowagen



ČSD

Ep	IV
	498
	40196



Uacs



Uacs



Uacs

CAD-Zeichnung

- ▶ Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen
- ▶ Modelle vollständig zugestrichelt

Q4/2022

77001

2-tlg. Set: Silowagen



AWT

Ep	VI
	332
	40196



Uacs

CAD-Zeichnung

- ▶ Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen
- ▶ Modelle vollständig zugestrichelt

Q4/2022

77002

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



ČSD

Ep	III
	342
	40183



Sa 7



Sa 7



Sa 7

Photomontage

► Ganzzug geeignet

Q2/2022

77023

2-tlg. Set: Schiebedachwagen



ČSD

Ep	IV
	228
	40183



Tams



Tams

Photomontage

Q4/2022

77040

Leig-Wageneinheit



DRG

Ep	II
≡	278
⌏	6560



Glh

Photomontage

Q2/2022

76557

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

Leig-Wageneinheit



DB

Ep	III
≡	278
⌏	6560



Glh 12

Photomontage

Q4/2022

76558

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

Doppeltragwageneinheit



DB

Ep	III-IV
≡	208
⌏	40196



Bts 50

Photomontage

Q3/2022

76468

- ▶ Beladen mit Efkr-Behältern der Firma „Knorr“

Güterzuggepäckwagen



DB

Ep	III
≡	118
⌏	40361
⌏	6560



Pwgs 41

Photomontage

Q4/2022

74224

- ▶ Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)

3-tlg. Set: Kesselwagen



EVA

Ep	IV
	306
	40196



Photomontage

Q1/2022

76005

Kesselwagen



DB

Ep	IV
	102
	40196



Photomontage

Q4/2022

76619

3-tlg. Set: Muldenkippwagen



DB

Ep	IV
	309
	40196



F-z 120

Photomontage

Q4/2022

77039

Güterzuggepäckwagen



DR

Ep	IV
⇄	118
↕	40361
⌏	6560



Pwgs 41

Photomontage

Q3/2022

74225

- ▶ Schiebetüren wahlweise in drei Positionen montierbar (geschlossen, halboffen, offen)

Güterzugbegleitwagen



DR

Ep	IV
⇄	98
⌏	6560



Pwg

Photomontage

Q2/2022

76309

- ▶ Ausführung mit diagonalen Streben
- ▶ Modell mit Laderaumeinrichtung

Flachwagen



DR

Ep	IV
⇄	139
⌏	6560



Rmrso 31

Photomontage

Q1/2022

76314

- ▶ Ausführung ohne Rungen

Gedeckter Güterwagen



DR

Ep	IV
⇄	144
⌏	40183
LED	



Gos

Photomontage

Q2/2022

76617

- ▶ Ausgerüstet mit Schlussleuchten; mittels Batterien betrieben

3-tlg. Set: Kesselwagen



DR

Ep	IV
⇄	306
⌏	40183



Uahs



Photomontage

Q4/2022

77021

► **Fein detaillierte Ausführung mit unterschiedlichen Betriebsnummern**

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	IV
⇄	240
⌏	40183



Eos



Photomontage

Q1/2022

76006

► **Ehemalige Rolldachwagen, bei denen das Dach entfernt wurde**

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	IV
⇄	228
⌏	40183



Ei

Photomontage

Q4/2022

77035

► **Mit langem Radsatzstand**

2-tlg. Set: Bananenwagen



DR

Ep	IV
⇄	204
⌏	40183



Gr 20



Photomontage

Q2/2022

77027

► **Wagen für den Bananentransport**

Staubsilowagen



DR

Ep	IV
⇄	219
⌏	40196



Uacs-x

Photomontage

Q1/2022

76708

► Mit Ausbesserungsflecken

Knickkesselwagen



GATX

Ep	V-VI
⇄	157
⌏	40196



Zaes

Photomontage

Q2/2022

76543

Schiebewandwagen



DB AG

Ep	VI
⇄	267
⌏	40196



Habbiins

Photomontage

Q1/2022

76488

► Griffe und Betätigungsstangen separat angesetzt

Schiebeplanenwagen



AAE

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2022

76469

► Einsatz: Transport von witterungsempfindlichen Gütern

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



WASCOSA

Ep	VI
⇄	414
⌏	40196



Shimmns



Photomontage

Q1/2022

76009

3-tlg. Set: Schiebedachwagen



SNCF

Ep	III
⇄	342
⌏	40183



Tms



Photomontage



Q4/2022

77020

Gedeckter Güterwagen



SNCF

Ep	IV
⇄	122
⌏	6560



Gs

Photomontage

Q3/2022

76319

Gedeckter Güterwagen



SNCF

Ep	V
⇄	165
⌏	40196



Gbs

Photomontage

Q2/2022

76661

2-tlg. Set: Schiebepflanwagen



SNCF

Ep	IV
⇄	276
⌏	40196



Shimms-u



Photomontage

Q2/2022

77025

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Kesselwagen



MILLET

Ep	VI
⇄	195
⌏	40179



Zacns

Photomontage

Q1/2022

77461

Rungenwagen



MAV

Ep	V-VI
⇄	229
⌏	40183



Res

Photomontage

Q1/2022

► Mit beweglichen Drehungen

77684

Schiebeplanenwagen



CFR MARFA

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Rils

Photomontage

Q1/2022

76474

Steckerwagen



NS

Ep	III
⇄	160
⌏	40196



S-LWO

Photomontage

Q4/2022

67486

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



CRONIFER

Ep	VI
⇄	362
⌏	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2022

76023

Rungenwagen



PRORAIL

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Regs

Photomontage

Q4/2022

77686

Gedeckter Güterwagen



PKP

Ep	III
⇄	122
⌏	40183



Kddt

Photomontage

Q1/2022

76322

2-tlg. Set: Kesselwagen



PKP

Ep	IV
≡	284
⌏	40183



Uah



Photomontage

Q1/2022

76017

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	V
≡	495
⌏	40183



Fals



Photomontage

Q1/2022

76008

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP CARGO

Ep	VI
≡	432
⌏	40196



Fals



Photomontage

Q4/2022

77037

► Ideal für Ganzzüge geeignet

2-tlg. Set: Kesselwagen



GREEN CARGO

Ep	VI
≡	390
⌏	40179



Zacns



Photomontage

Q1/2022

76026

2-tlg. Set: Silowagen



ZSSK

Ep	VI
≡	332
⌏	40196



Uacs



Uacs

CAD-Zeichnung

Q4/2022

77003

► Modelle vollständig zuggerüstet

Spanten wagen

ÖBB





Photo: W. Hardmeier

Seit Beginn der Eisenbahnzeit war der Bau von Personenwagen mit Holzaufbau, der auf ein tragendes Fahrgestell aufgesetzt wurde, der Regelfall. Die Pflege der Holzaufbauten wurde bereits während der Weltwirtschaftskrise bei vielen Wagen vernachlässigt. Nach dem zweiten Weltkrieg und auch in den späteren Jahren blieb wegen anderer wichtiger Aufgaben und fehlender Mittel der Neubau von Reisezugwagen weit hinter dem Bedarf zurück.

Die Kriegsschäden an den schmalspurigen Wagen waren im Vergleich zu den normalspurigen Wagen gering. Die Untergestelle, selbst der ältesten Wagen, waren noch in einem erstaunlich guten Zustand. Diese Gegebenheit veranlasste die Österreichischen Bundesbahnen in der Hauptwerkstätte St. Pölten sogenannte „Spantenwagen“ zu bauen. Dabei bilden die Spantenelemente – das sind Winkelrahmen – das Kastengerippe. Eine darauf angebrachte Blechhaut bildet so den Wagenkasten.

Bis 1960 wurden insgesamt 41 Zweiachser umgebaut. Einige der Wagen wurden mit einem WC und Wagenheizung ausgestattet. Anfangs bekamen die Wagen noch Holzlattenbänke und Fallfenster, später wurden Polstersitze und Übersetzfenster (Halbfenster) eingebaut. Die Spantenwagen standen bei manchen Schmalspurbahnen noch bis in die 1990er Jahre in Verwendung und bilden heute die Basis des Wagenmaterials für viele Nostalgie- und Museumsbahnen.

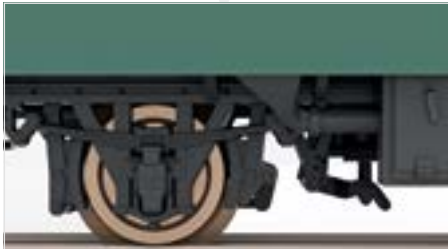
Spantenwagen im Detail



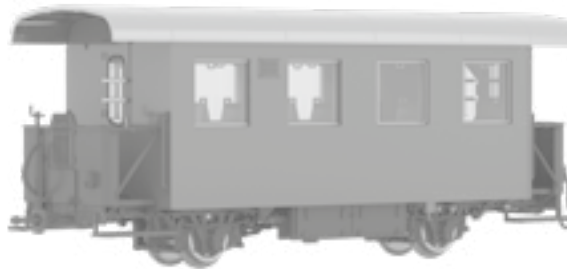
Passgenau eingesetzte Ganzfenster



Durchbrochen dargestellte Trittstufen



Gravuren in authentischer Ausführung



Bühnenbereich mit nahezu unsichtbarer Kupplungsbefestigung



Detaillierte Nachbildung der Türen



Aufwendig nachgebildeter Unterboden



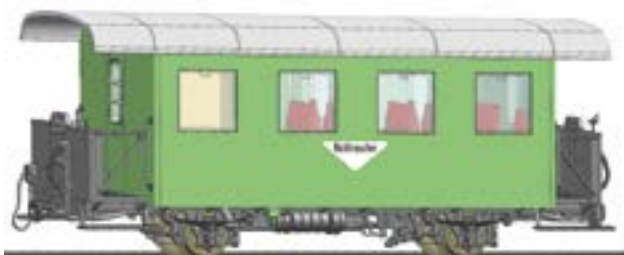
Bühnendetails filigran ausgeführt

Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
≡	92



Bi/s

CAD-Zeichnung

- ▶ Nichtraucher-Wagen mit Webasto-Heizgerät
- ▶ Mit Ganzfenstern und WC

Q4/2022

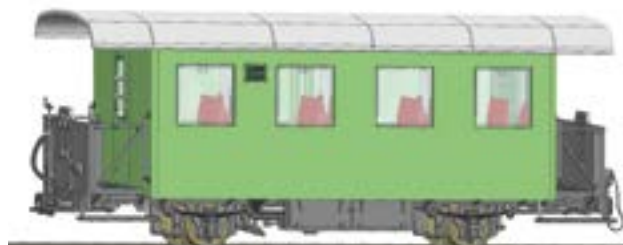
34100

Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
≡	92



Bi/s

CAD-Zeichnung

- ▶ Wagen mit Webasto-Heizgerät
- ▶ Mit Ganzfenstern, ohne WC

Q4/2022

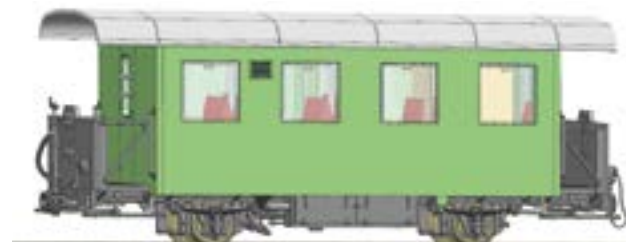
34101

Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
≡	92



Bi/s

CAD-Zeichnung

- ▶ Wagen mit Webasto-Heizgerät
- ▶ Mit Ganzfenstern und WC

Q4/2022

34102

Diesellokomotive 2095 004-4



ÖBB

Ep	V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q4/2022				
33294	DC		4/1	
33295	DCC		4/1	

Die ab 1958 beschafften Lokomotiven der Reihe 2095 bildeten über Jahrzehnte das Rückgrat der ÖBB auf den dieselbetriebenen Schmalspurstrecken. Sie waren im Personen- und Güterverkehr, insbesondere im Rollbock-/Rollwagenverkehr im Einsatz.

Die 2095er wurden auf den Schmalspurstrecken der Ybbstalbahn, der Bregenzerwaldbahn, der Krimmlerbahn, der Waldviertelbahn sowie auf der sogenannten „Krumpe“ eingesetzt. Letztere bildete die heute stillgelegte Lokalbahn von Ober-Grafendorf nach Gresten.

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

2-tlg. Set: Personenwagen



ZILLERTALBAHN

Ep	V
	310



B4



Photomontage

► **Separat angesetzte Griffstangen**

Q2/2022
34049



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Inhalt									
	69139	118	70402	90	70925	129	71968	93	
	70021	25	70431	40	71002	133	71971	99	
33294	204	70022	25	70432	40	71003	121	71972	99
33295	204	70075	6	70433	33	71010	141	71973	116
33321	37	70076	6	70434	33	71011	141	71974	116
33322	37	70087	64	70457	110	71020	128	71975	48/146
34034	37	70088	64	70458	110	71021	128	71976	48
34049	204	70089	63	70470	103	71023	130	71977	101
34100	203	70090	63	70471	103	71024	130	71978	101
34101	203	70160	115	70503	56	71097	26	71979	58
34102	203	70161	115	70504	56	71098	26	71980	58
51161	149	70163	116	70518	74	71231	79	71981	98
51162	148	70164	116	70519	74	71232	79	71982	98
51340	148	70178	138	70560	104	71238	78	71983	56
51341	150	70179	138	70561	104	71239	78	71984	56
51342	150	70186	130	70601	59	71350	81/146	71985	94
52208	17	70187	130	70602	59	71351	81	71986	94
52560	120	70190	15	70616	104	71353	80	71997	97
52561	120	70191	15	70617	104	71354	80	71998	97
52565	125	70240	10	70651	68	71412	67/146	72005	120
52566	125	70241	10	70652	68	71413	67	72021	139
52634	134	70258	135	70670	29	71414	65	72078	139
52635	134	70259	135	70671	29	71415	65	72079	139
54273	166	70280	28	70673	111	71790	136	72140	17
54274	166	70281	28	70674	111	71791	136	72141	17
58561	120	70282	24/146	70760	132	71799	118	72154	12
58566	125	70283	24	70761	132	71800	118	72155	12
61493	36	70284	24	70764	134	71952	99	72248	16
61494	36	70285	24	70765	134	71953	99	72249	16
61495	36	70287	22	70767	138	71961	101	72804	143
61500	52	70288	22	70768	138	71962	101	72964	142
61501	52	70340	18	70815	135	71963	70	72965	142
61502	52	70341	18	70816	135	71964	70	73030	9
63138	118	70374	126	70922	128/147	71965	97	73031	9
63139	118	70375	126	70923	128	71966	97	73039	124
67486	198	70401	90	70924	129	71967	93	73058	46

73059	46	74031	92	74782	171	76318	13	77041	23
73108	93/147	74032	109	74783	147	76319	197	77042	23
73109	93	74033	108	74783	157	76322	198	77043	125
73162	108	74034	160	74784	147/157	76325	184	77342	147/175
73163	108	74035	161	74785	147/157	76400	146	77343	175
73168	96	74036	162	74786	147/157	76400	182	77362	175
73169	96	74043	41	74787	157	76468	146/192	77370	180
73176	142	74044	42	74800	146/163	76469	196	77385	176
73177	142	74045	43	74801	146/163	76474	198	77392	178
73178	110	74048	85	74802	163	76478	184	77395	176
73179	110	74049	86	74803	146/163	76488	196	77396	174
73314	87/146	74063	153	74804	164	76543	196	77399	147/181
73315	87	74191	170	74805	164	76557	192	77400	178
73546	54	74192	152	74806	146/164	76558	192	77401	146/179
73547	54	74193	166	74811	169	76617	146/194	77402	174
73621	84	74222	169	74823	169	76619	193	77424	184
73622	84	74224	192	75866	132	76634	180	77430	184
73772	127	74225	194	76004	28	76635	147/179	77440	182
73773	127	74241	126	76005	146/193	76661	146/197	77461	197
73792	144	74256	86	76006	146/195	76708	196	77489	146/182
73793	144	74284	167	76007	59	76941	184	77684	198
73824	66	74285	167	76008	199	77001	189	77686	198
73825	66	74286	167	76009	196	77002	190	78005	120
73896	136	74488	182	76017	199	77003	199	78021	139
73897	136	74634	146/156	76021	183	77020	197	78022	25
73966	44	74635	146/156	76023	198	77021	195	78076	6
73967	44	74636	146/156	76026	199	77023	191	78079	13
74019	168	74713	155	76060	6	77024	183	78088	64
74020	168	74714	155	76060	9	77025	197	78090	63
74021	75	74715	155	76060	12	77026	139	78141	17
74022	76	74716	155	76060	15	77027	195	78155	12
74023	77	74717	154	76060	25	77028	10	78161	115
74025	19	74718	154	76309	146/194	77035	146/195	78164	116
74028	91	74719	154	76314	146/194	77037	199	78187	130
74029	91	74780	171	76316	13	77039	193	78191	15
74030	92	74781	171	76317	13	77040	191	78249	16

78259	135	79353	80
78281	28	79413	67
78283	24	79415	65
78285	24	79547	54
78288	22	79622	84
78341	18	79791	136
78432	40	79793	144
78434	33	79800	118
78458	110	79825	66
78471	103	79897	136
78504	56	79953	99
78519	74	79962	101
78602	59	79964	70
78617	104	79966	97
78652	68	79967	44
78674	111	79968	93
78761	132	79972	99
78765	134	79974	116
78768	138	79976	48
78816	135	79978	101
79002	133	79980	58
79003	121	79982	98
79024	130	79984	56
79031	9	79986	94
79039	124	79998	97
79059	46		
79098	26		
79109	93		
79163	108		
79169	96		
79177	142		
79179	110		
79232	79		
79239	78		
79315	87		
79351	81		





Herausgeber:

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria
www.roco.cc

Bildnachweise:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, M. Huber, H. Gogg sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck und Verarbeitung:

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

Copyright:

© 2022 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Dieser Katalog einschließlich aller seiner Teile, wie Daten und Bilder, sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Modelleisenbahn GmbH unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Verarbeitung oder Weiterverarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Warenbezeichnungen, Marken, Handelsnamen oder Firmenbezeichnungen sowie sonstiger Kennzeichen in diesem Katalog berechtigt nicht zu der Annahme, dass diese von jedem frei benutzt werden dürfen. Vielmehr kann es sich auch dann um eingetragene Marken oder sonstige gesetzlich geschützte Kennzeichen handeln, wenn sie nicht eigens als solche markiert sind.

® Eingetragene Marken: ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Markeninhaber: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Gem. §§ 10, 10a MarkenSchG verbietet der Markeninhaber Dritten, die eingetragenen Marken ohne seine Zustimmung im geschäftlichen Verkehr zu verwenden.

Haftung:

Die Modelleisenbahn GmbH bemüht sich, den Inhalt dieses Kataloges mit hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Trotz höchstmöglicher Sorgfalt kann die Modelleisenbahn GmbH keine Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Aktualität oder Vollständigkeit der in diesem Katalog enthaltenen Inhalte und Informationen übernehmen. Für eventuelle Schäden materieller oder ideeller Art durch Nutzung, Nichtnutzung oder Vorenthaltung von fehlerhaften oder unvollständige Informationen dieses Kataloges – sofern sie nicht durch nachweislichen Vorsatz oder nachweislich grobe Fahrlässigkeit seitens der Modelleisenbahn GmbH begründet sind – kann keinerlei Gewähr und Haftung übernommen werden. Die Modelleisenbahn GmbH behält sich vor, jederzeit die Inhalte und die technischen Eigenschaften der angeführten Produkte zu aktualisieren. Viele Abbildungen zeigen Photomontagen und CAD-Zeichnungen. Die endgültige und gelieferte Ausführung der Modelle kann deshalb von den gezeigten Bildern abweichen. Elektrische und mechanische Daten und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr. Produkte aus der Serienproduktion können in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass die abgebildeten oder beschriebenen Produkte möglicherweise nicht in ihrem Land erhältlich sind. Änderungen und Liefermöglichkeiten für die abgebildeten Produkte bleiben vorbehalten.



Länderkennung

 Österreich (A)	 Italien (I)
 Belgien (B)	 Luxemburg (L)
 Bosnien/Herzegowina (BIH)	 Niederlande (NL)
 Kanada (CAN)	 Norwegen (N)
 Schweiz (CH)	 Polen (PL)
 Tschechische Republik (CZ)	 Rumänien (RO)
 Deutschland (D)	 Russland (RUS)
 Dänemark (DK)	 Schweden (S)
 Spanien (E)	 Slowakische Republik (SK)
 Frankreich (F)	 Slowenien (SLO)
 Ungarn (H)	 Vereinigte Staaten (US)

Epochen

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


Gleise

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

Bahnverwaltungen

K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung
K.Bay.Sts.B	Königliche Bayerische Staatseisenbahn
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937 bis ca. 1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (DDR)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951 bis 1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
DSB	Dänische Staatsbahnen
RENFE	Spanische Eisenbahn
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
MÁV	Ungarische Staatsbahnen
FS	Italienische Staatsbahnen
NSB	Norwegische Staatsbahnen
SS, NS	Niederländische Eisenbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
SJ	Schwedische Staatsbahnen
RŽD	Russische Eisenbahnen
ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen (1919-1992)
ČD	Tschechische Staatsbahnen
ŽSR	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (1993-2004)
ŽSSK	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (seit 2005)
CFL	Nat. Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
SŽ	Slowenische Eisenbahnen
SŽD	Sowjetische Eisenbahnen

Zeichenerklärung

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

Roco

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

Ihr Roco-Fachhändler

80722

