

Neuheiten 2019

Groß in Detail und Technik!

Roco



www.roco.cc



Liebe Roco-Modellbahnfreunde,

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

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

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

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

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

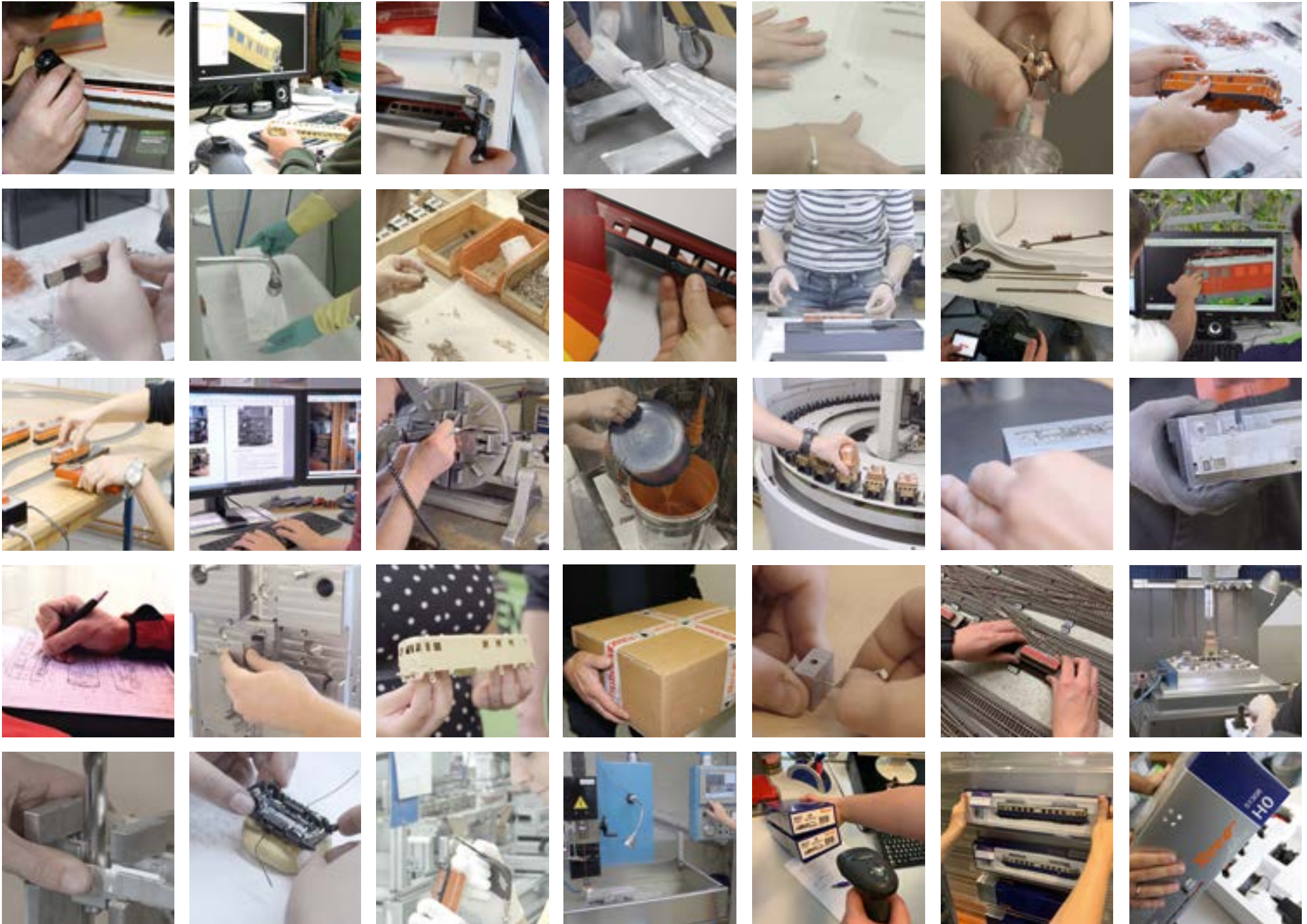
Auf eine kleine Besonderheit weisen wir Sie noch hin: Sie finden in diesem Katalog auch die Bilder unserer drei Gewinner des Roco-Fotowettbewerbs. Herzliche Gratulation und ein großes Danke an alle anderen Teilnehmer für ihre vielen schönen Einsendungen!

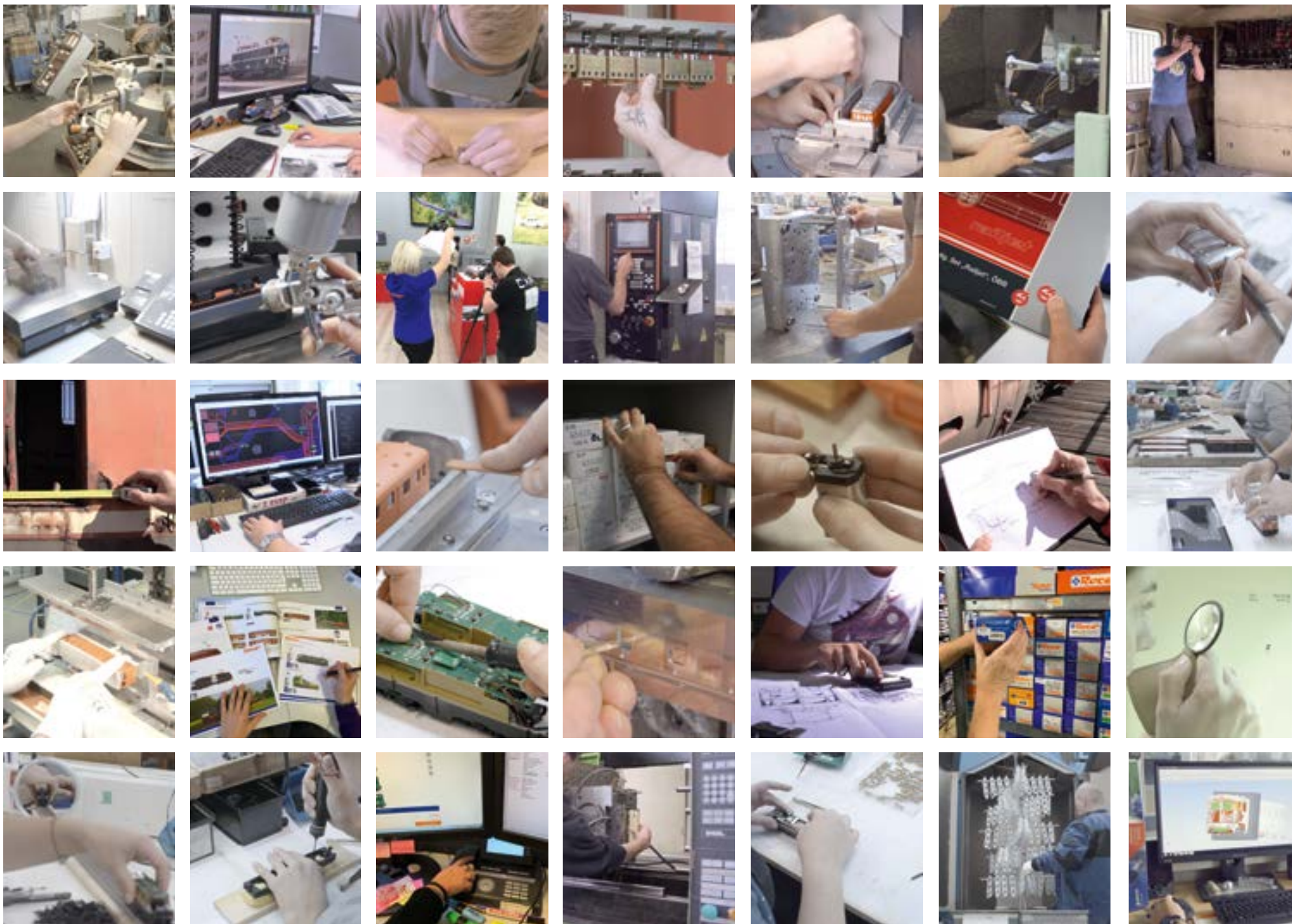
Nun heißt es aber: Die Weichen sind gestellt, das Signal ist grün, also freie Fahrt für die Roco-Neuheiten 2019!

Ihr Roco-Team

Inhalt

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





Dampflokomotive Rh 38



ÖBB

Ep	III
	201
	PluX16
	R3
	LED













Photomontage

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

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

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

Dampflokomotive Rh 86

 ÖBB			
Ep	III		
	160		
	PluX22		
	R2		
	LED		
Q4/2019			
73024	=	4/1	 10
73025	= 	4/1	 11
79025	~ 	4/1	 11



CAD-Zeichnung

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

Dampflokomotive Rh 770

 ÖBB			
Ep	III		
	107		
	NEM 651		
	R2		
			



Photomontage

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



Q3/2019			
73054	=	2/0	
73055	= 	2/0	

175 Jahre Königlich Bayerische Staatseisenbahnen



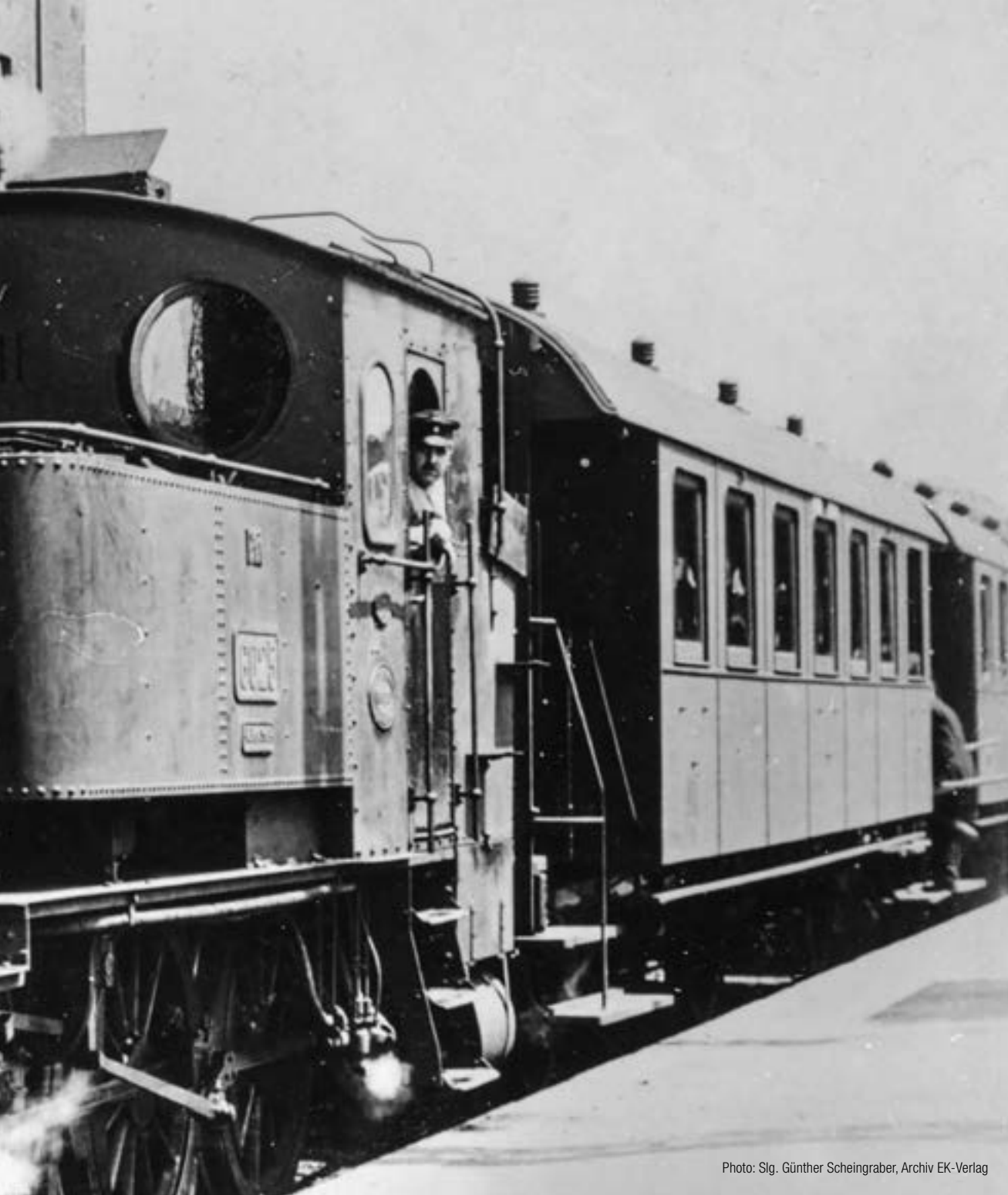


Photo: Slg. Günther Scheingraber, Archiv EK-Verlag

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

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

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

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

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

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

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

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



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	484
	NEM 652
	R3
	40181



Photomontage

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

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

Q1/2019

61471	=	5/2		10
61472	=	5/2		11
61473	~	5/2		11

Dampflokomotive Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	107
	NEM 651
	R2

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



Photomontage

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



Personenwagen 2./3. Klasse



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	6469
	6562



BCi bay10

Photomontage



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

Q2/2019

74900

Personenwagen 3. Klasse



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	137
	6469
	6562



CI bay 10

Photomontage

- Alle Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q2/2019

74901

Gepäckwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	121
	6469
	6562



Pwi bay 07

Photomontage

Q2/2019

74902

3-tlg. Set: Güterwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	360
	40196

Q3/2019

76094



Gm

Gm



Rm

Photomontage

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



Rungenwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	40196

Q3/2019

76774



Rm

Photomontage

- Beladung mit Holzfässern

Jahreszug: Dampflokomotive T3 und Personenzug



K.P.E.V.

Ep	I
	416
	NEM 651
	R2



Photomontage

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

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

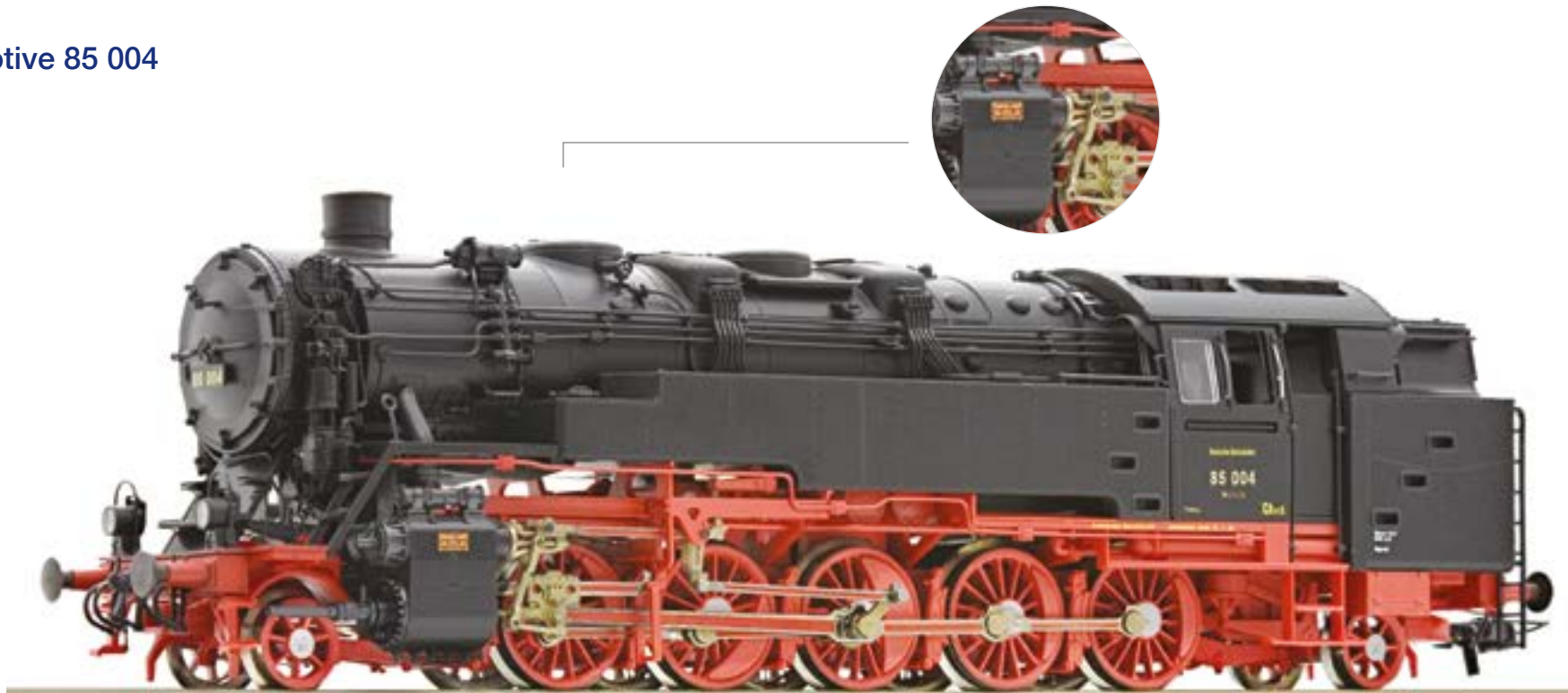
Q3/2019		
61475	=	3/0
61476	~	3/0

Dampflokomotive 85 004



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

Q2/2019			
72192	=		5/1
72193	=		5/1
78193	~		5/1



Dampf lokomotive

BR 23





Photo: H. Maey, Archiv EK-Verlag

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

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

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

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

Dampflokomotive 23 002



DB

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

„Was wäre, wenn...?“

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

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

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

Dampflokomotive 23 001



DR

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

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

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

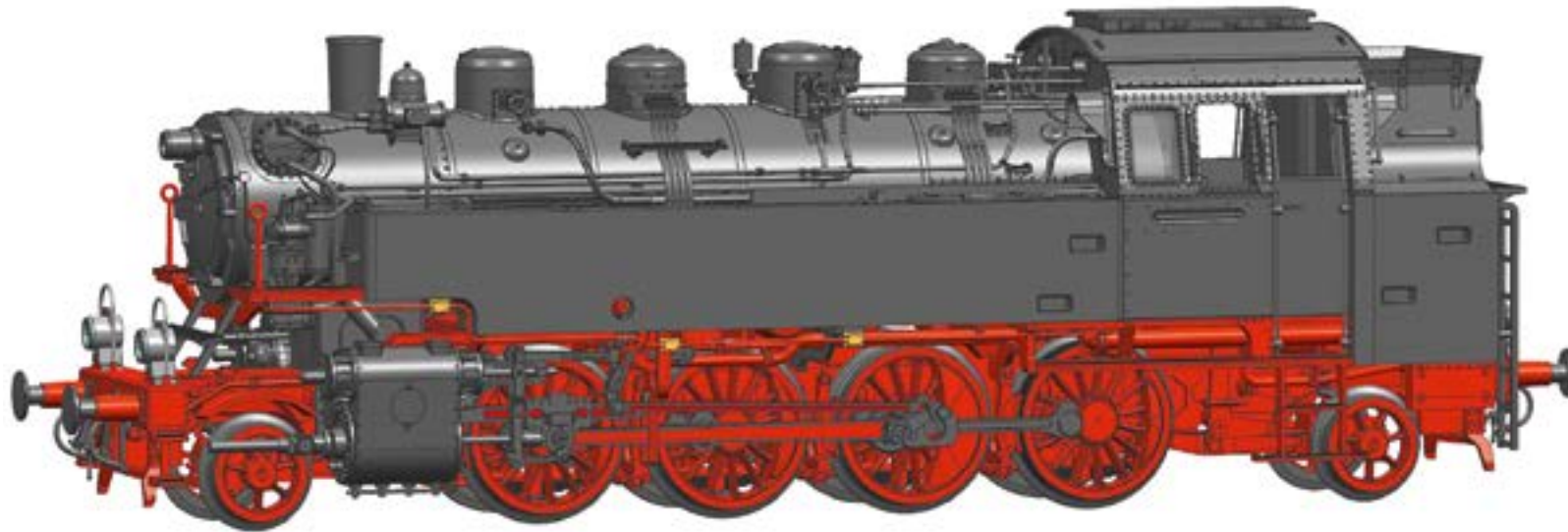
Q1/2019				
72254	=	5/2		10
72255	=	5/2		11
78255	~	5/2		11

Dampflokomotive BR 86



DB

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

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

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

4-tlg. Set: Dampflokomotive BR 03.10 und Schnellzug



DB

Ep	III
1033	
PluX16	
R2	
LED	

Q3/2019

61474



2/2



Photomontage

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

2-tlg. Set: Schnellzugwagen



DB

Ep	III
553	
40196	

Q3/2019

74098



Photomontage

- Ideale Ergänzung zu Art. Nr. 61474

Dampflokomotive BR 001



DB

Ep	IV
	275
	NEM 652
	R3
	LED



Photomontage

Q1/2019

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

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

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

Dampflokomotive BR 35.10



DR

Ep	IV
	261
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019

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

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

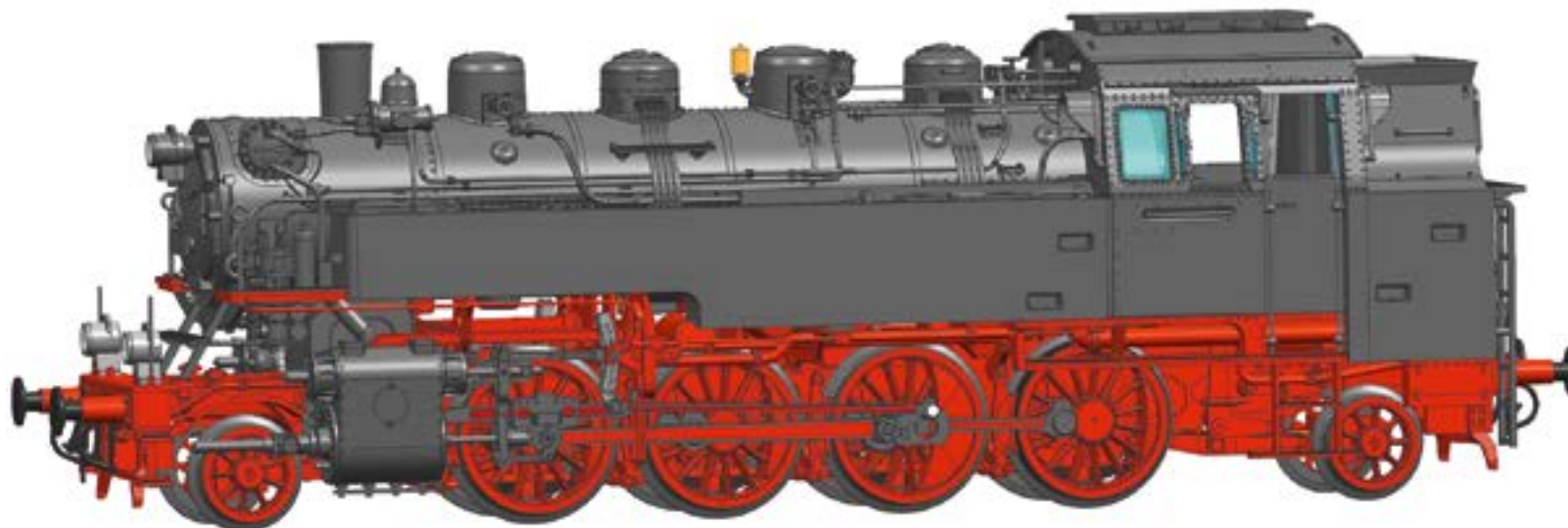


Dampflokomotive BR 86



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

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

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

Dampflokomotive BR 50.50



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019

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

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

► Ausführung mit filigranen Metallrädern

► Vorlaufräder mit Speichen



Dampflokomotive BR 232 TC



SNCF

Ep	III
	170
	NEM 651
	R2



Photomontage

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

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

- Klassische Modellausführung aus dem FLEISCHMANN-Sortiment
- Profikupplung beiliegend

Dampflokomotive 875 045



FS

Ep	III
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019		
73017	=	3/0

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

Elektrolokomotive Rh 1189



ÖBB

Ep	IV
	234
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q3/2019

72654

=

6/2

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

- Mit typischem Stangenantrieb
- Freistehende Griffstangen



Elektrolokomotive 1046.18



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

Elektrotriebwagen 4061.13



ÖBB

Ep	V-VI
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

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

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

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

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

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

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

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



Internationale Schlaf- und Liegewagen-Gesellschaft

CIWL

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



ÖBB
CIWL

Ep IV

1369

PluX22

R2

LED

40420

40196



U-Hansa

Photomontage

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

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



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



Milchzug

ÖBB

Photo: O. Leiss

Elektrolokomotive Rh 1245



ÖBB

Ep	IV-V
	149
	NEM 652
	R2
	LED

Q1/2019		
73464	=	4/1
73465	=	4/1
79465	~	3/1



Photomontage

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

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

3-tlg. Set: Milchzug



ÖBB

Ep	IV-V
	402
	40183



lcrs-v



Photomontage



Q4/2019
67118

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

Elektrolokomotive 1293 018-6



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

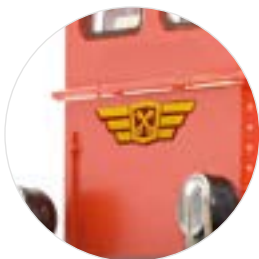


Elektrolokomotive 1045.03



MBS

Ep	IV
119	
NEM 652	
R2	



Photomontage

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

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

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS

Ep	IV
230	
40420	
40196	



B4

Photomontage

- Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive 1045.03

Q1/2019
64356

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS

Ep	IV
230	
40420	
40196	



B4

Photomontage

- Mit geänderter Betriebsnummer

Q1/2019
64357



Leonardo da Vinci

500 Jahre Faszination eines Universalgenies



Design: G. Geiblinger

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

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

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

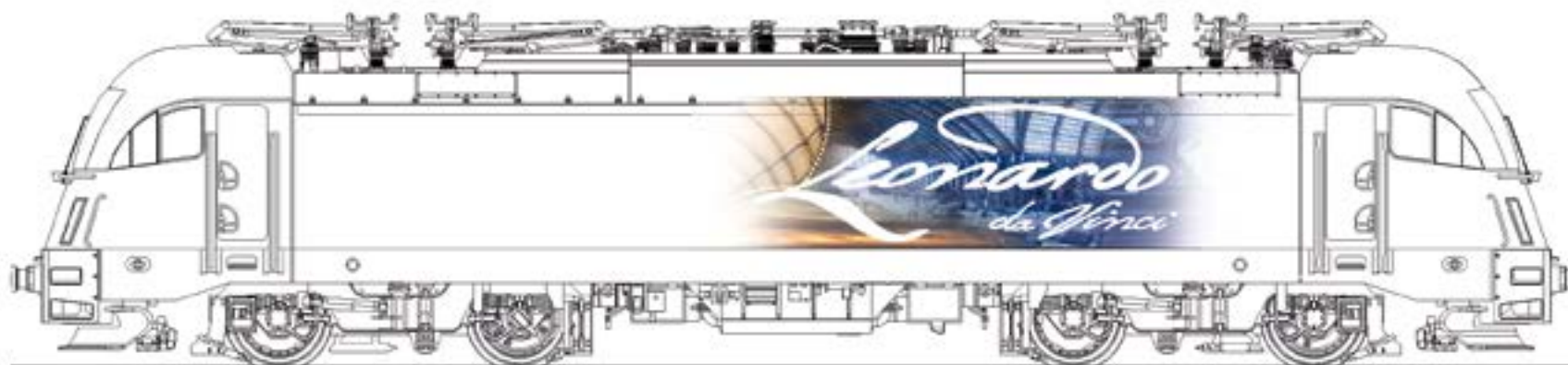
Es wäre nicht verwunderlich, wenn in verschollenen Skizzen die ersten Entwürfe für eine Eisenbahn zu finden wären. Berühmte Menschen erfahren oft Würdigung durch eine Namensgebung wichtiger Schnellzüge. Deshalb widmet auch Roco zu Ehren des großen Meisters eine Nachbildung des EC „Leonardo da Vinci“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

Elektrolokomotive Rh 1216



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

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

Q3/2019		
73484	=	4/1
73485	=	4/1
79485	~	3/2



Elektrolokomotive 1044 008-9



ÖBB

Ep	IV-V
	185
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019

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



Photomontage



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

Elektrolokomotive 110 291-2



DB

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2019

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



Photomontage

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

3-tlg. Set 1: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Avmz



Bpmbz



Bvmz

Photomontage

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

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

Q1/2019

74133



Photo: W. Brutzer

3-tlg. Set 2: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Apmz, Bpmbz



Bpmz

Photomontage

► Apmz erstmals in dieser Lackierung

Q1/2019

74134

2-tlg. Set 3: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	619
	40420
	40196



WRmz, Bm

Photomontage



- Bm als Endwagen mit eingebautem roten Schlusslicht auf einer Wagenseite
- Speisewagen mit zwei Lichtmaschinen

Q1/2019

74163

Elektrolokomotive BR 186



LINEAS

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



Q1/2020

73214 = 4/1

73215 = 4/1

79215 ~ 3/2



Photo: H. Zwoferink

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

► **Aufwendige Lackierung im Lineas-Design**

► **Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen**



Elektrolokomotive Ae 3/6^{II}



SBB

Ep	II-III
	163
	NEM 652
	R2
	CH
LED	

Q2/2019

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



Photomontage



- Erstmals als digitale Soundversion
- Filigrane Ausführung des Fahrwerks

Reisezugwagen 2./3. Klasse



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



BC

Photomontage

Q2/2019

74527

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

Reisezugwagen 3. Klasse



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



C

Photomontage

Q2/2019

74528

74529

- Art. Nr. 74529: geänderte Betriebsnummer

Eilzug der ÖBB



Bayerischer Nebenbahn-Güterzug



Güterzug mit BR 50.50 und einem Rübenzug



Moderner Güterzug der ÖBB



Güterzug mit Ludmilla-Power



E 94 mit klassischem Güterzug



BR 254 mit ostdeutschem Güterzug



Elektrolokomotive Re 460



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Wagner

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

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

Elektrolokomotive 420 278-4



SBB

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

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



Photomontage



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

Elektrolokomotive Ae 610 500-1



SBB

Ep	VI
	212
	NEM 652
	R2
	CH

Q3/2019

52662	=	6/2
58662	~	4/2



Photomontage



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

Elektrolokomotive Re 193



HUPAC

Ep VI

218

PluX22

R2

CH

LED

Q2/2019

73116 = 4/1

73117 = 4/1

79117 ~ 3/1



Photo: S. Maxheim



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



2-tlg. Set: Taschenwagen



HUPAC

Ep VI

378

40195




Photomontage

Q1/2019

76198

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

Elektrolokomotive Re 4/4 194

 BLS






Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: A. Kammermann


Q3/2019		
73782	=	4/1
73783	= 	4/1
79783	~ 	3/2

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



Photo: M. Kratzsch-Leichsenring

Elektrolokomotive Re 465 016 „Stockhorn“

 BLS








Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Krähenbühl

Q3/2019		
73268	=	4/1
73269	= 	4/1
79269	~ 	2/2

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

Hochgeschwindigkeits wendezug

Railjet, CD





Photo: B. Pintarich

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

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

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

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

Elektrolokomotive Rh 1216 „Railjet“



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

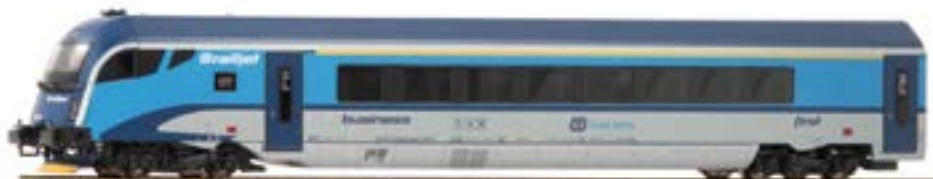
Q2/2019		
73218	=	4/1
73219	=	4/1
79219	~	3/2

4-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	1222
	LED



Afmpz



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Q2/2019		
74142	=	
74143	=	↗
74144	~	↗

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

3-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	915



Bmpz

Photomontage

Q1/2019		
74139	=	
74140	=	↗
74141	~	↗

Elektrolokomotive BR E 94



DB

Ep	III
	213
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2019

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



Photomontage

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

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



Elektrolokomotive BR E 44



DB

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

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



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

► Besonders preiswertes Modell

Elektrolokomotive BR 140



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photo: U. Budde

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

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

Luxuszug „Rheingold“

DB





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

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

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

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

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

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

Elektrolokomotive 112 309-0



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



WRümh131



Avümh111

Photomontage

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

Q3/2019

74135

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



ADümh101



Avümh111

Photomontage

- Aussichtswagen mit filigraner Glaskanzel

Q3/2019

74136

Elektrolokomotive BR E 44



DR

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q4/2019		
52547	=	4/1
58547	~	3/2

Elektrolokomotive BR 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019		
73362	=	6/2
73363	=	6/2



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

► Besonders preiswertes Modell

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

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

Elektrolokomotive BR 146.2



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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



Elektrolokomotive BR 189



LOKOMOTION

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

► Mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Elektrolokomotive EU 43-007



LOKOMOTION

Ep	VI
	223
	NEM 652
	R2



Photo: C. De Bartoli

- Modell mit blauen und roten Zebrastreifen
- Gemeinschaftslokomotive der Unternehmen Lokomotion und RTC

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



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 875-2



MRCE

Ep VI

218

PluX22

R2

LED

Q1/2019

73986 = 4/1

73987 = 4/1

79987 ~ 3/1



Photomontage

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



Elektrolokomotive 193 554-3



TX LOGISTIK

Ep VI

218

PluX22

R2

LED

Q1/2019

73982 = 4/1

73983 = 4/1

79983 ~ 3/1



Photo: R. Auerweck

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



Elektrolokomotive 189 997-0



MRCE
TX LOGISTIK

Ep VI

225

PluX22

R2

LED

Q2/2019

73106

=

4/1

73107

=



4/1

79107

~



2/2



Photomontage

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

Loc & More





Photo: Guy Rannou/ Sammlung Yves Broncard

Elektrolokomotive BB 9278



SNCF

Ep	III
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



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

Q3/2019

73396	=	4/1
73397	=	4/1

4-tlg. Set 1: „Le Capitole“



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74109

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

4-tlg. Set 2: „Le Capitole“



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74110

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

Elektrolokomotive CC 6514



Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

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

Elektrolokomotive BB 26000



Ep	V-VI
	204
	PluX22
	R2
	FR
LED	

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



Photomontage



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

Elektrolokomotive 243-001



HECTORRAIL

Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Q1/2019

73972 = 4/1

73973 = 4/1

79973 ~ 3/1



Photo: J. Hellström

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



Elektrolokomotive 243-002



HECTORRAIL

Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Q1/2019

73310 = 4/1

73311 = 4/1

79311 ~ 3/1



Photo: Ø. Berg

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





Photo: J. Kaufmann

Elektrolokomotive Dm



SJ

Ep	III-IV
	289
	PluX16
	R2
	LED



Photo: Swedish Railway Museum

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

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

Q2/2019

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

Elektrolokomotive 101001



Ep	VI
	200
	NEM 652
	R2
	LED



Photo: D. Koster

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

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

- Aufwendige Lackierung im Railpromo-Design
- Fein detaillierte Ausführung

Elektrolokomotive Serie 193



Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Cargonunit/Industrial Division

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

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



Elektrolokomotive 541 002-6 „Innofreight“



SŽ

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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



Photo: B. Paha

Elektrolokomotive Serie 170



KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



CAD-Zeichnung

Q4/2019

73224 = 4/1

73225 = 4/1

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

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



Photo: P. Kilanowski

3-tlg. Set: Doppelstockwagen


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED
	



ABbfmnpuvxz



Bmnpuxz

CAD-Zeichnung

Q3/2019
74160

- Vorbildgerechte Formänderungen am Steuerwagen
- In Kooperation mit 

Doppelstockwagen 2. Klasse


KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	308
	



Bmnpuxz

CAD-Zeichnung

Q3/2019
74161

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





Akku triebswagen BR 515, DB

Photo: D. Beckmann

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

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

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

Akkutriebwagen BR 515 mit Steuerwagen



DB

Ep	IV
	538
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung



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

Q3/2019

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

Beilhack Schneeschleuder

Edition



ÖBB

Ep	V
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

72798	=		1/1
78798	~		1/1

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

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

Diesellokomotive 2143.05



ÖBB

Ep	IV
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

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

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

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

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

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

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

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



Diesel lokomotive Rh 2062, ÖBB

Photo: K. Steiner



Diesellokomotive Rh 2062



ÖBB

Ep IV

92

LED



Photo: J. Buckley/Archiv Kuderna

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

Q1/2020

72001	=		
78001	~		

Diesellokomotive T679.1294



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



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



Q2/2019

73796	=	6/2
73797	=	6/2

Diesellokomotive T669.0



ČSD

Ep	IV-V
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

Q1/2019

73774	=	6/1
73775	=	6/1

Diesel lokomotive BR 333, DB





Photo: R. Scheller

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

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

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

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

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

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

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

Diesellokomotive BR 333



DB

Ep	IV
	90
	LED



CAD-Zeichnung



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

Q3/2019

72016	=		
78016	~		



Photo: R. Scheller

Diesellokomotive 333 716



LOKOMOTION

Ep	VI
	90
	LED



Photo: F. Fanger

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



CAD-Zeichnung

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

Q4/2019

72018	=		
78018	~		

Diesellokomotive BR V 36



DB

Ep	III
	106
	NEM 652
	R2
	LED

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



Photomontage

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

Diesellokomotive BR 211



DB

Ep	IV
	139
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage



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

Diesellokomotive 218 218-6



DB

Ep	IV
	189
	PluX16
	R2
	LED

Q4/2019

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



Photomontage



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

Diesellokomotive 220 036-8



DB

Ep	IV
	212
	NEM 652
	R2

Q1/2019

52680	=	4/1
58680	~	3/2



Photomontage



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

Dieseltriebwagen BR 795



DB

Ep	IV
	280
	NEM 651
	R2



Photomontage

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

► Ideal für den Einsatz auf Nebenbahnen

Dieseltriebzug BR 628.4



DB

Ep	IV
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photo: E.A. Weigert

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

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

Diesellokomotive BR 233



DB AG

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019		
52496	=	6/2
52497	=	6/2
58497	~	4/2



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



Diesellokomotive BR 112



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2019		
73759	=	4/1
73760	=	4/1
79760	~	2/2

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

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



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

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

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

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

Regierungs zug

der DDR



Diesellokomotive 118 548-7



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73886 = 4/2

73887 = 4/2



Photo: W. Drescher

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



Diesellokomotive 118 552-9



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73888 = 4/2

73889 = 4/2



Photo: W. Drescher

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



DAS ENDE EINER ÄRA

Zechenschluss in Deutschland



5-tlg. Set: Diesellokomotive DHG 500 mit Selbstentladewagen



RAG

Ep	IV
	580
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung



Fal

Photomontage

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

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

Q1/2019

61466	=	3/1
61467	~	3/1

Im Juli 1977 rollte aus dem Werk der Firma Moyse die Rangierlok (in Frankreich Locomoteur genannt) Y 8001 als erster Vertreter einer 525 Einheiten umfassenden Serie für die Rangieraufgaben in den Bahnhöfen, Rangierbahnhöfen, Baustellen und Werkstätten der SNCF.

Stärker und länger als seine Vorgänger konnten diese auch bestimmte Loks für die Zustellung leichter Güterzüge auf der Strecke ersetzen. Die Unterserie Y 8400 ist mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet, die es dem Lokführer ermöglicht, das Fahrzeug mit der entsprechenden Steuerung auch von außerhalb der Lok zu bedienen. Äußerlich unterscheiden sich diese durch die Funkantenne und zwei beleuchtete Anzeigen mit dem Schriftzug „TELE“, die oben in der Mitte vor den Frontscheiben unter dem Vordach montiert sind sowie durch teilweise geänderte Handläufe und vier blaue Leuchten unter den Aufstiegen an den vier Ecken des Fahrzeugs.

Die Y 8000 erhielten bei der Indienststellung eine an die BB 63500 angelehnten Anstrich in dominierendem Orange ergänzt durch braun und weiß. Das Loknummernschild wurde nicht wie traditionell in Metallguss angebracht, sondern durch eine gemalte Imitation ersetzt. Das ursprünglich verwendete Orange erwies sich als nicht wetterfest und tendierte zu rosa, weshalb es durch ein dauerhafteres Orange ersetzt wurde. In dieser Bemalung haben die meisten von ihnen ihre Karriere durchlaufen mit allen aufeinanderfolgenden Logos der SNCF bis zum aktuellen „Carmillon“. Einige wurden aber auch umlackiert für die entsprechenden Aktivitäten, denen sie zugeteilt wurden: Fret, Infra oder sogar TER.

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

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



Diesel
lokomotive
Y 8000, SNCF



Photo: O. Constant

Diesellokomotive Y 8000



SNCF

Ep	IV
	117
	LED



Photo: O. Constant

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

Q1/2020			
72009	=		
78009	~		

Diesellokomotive CC 72000



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

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

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

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

Beilhack Schneeschleuder



SNCF

Ep	V-VI
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019		
72808	=	1/1

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

Edition

Diesellokomotive M62



GYSEV

Ep IV-V

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

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



Q2/2019

73243 = 6/2

73244 = 6/2

Diesellokomotive ST44



PKP

Ep VI

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

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



Q1/2019

73778 = 6/2

73779 = 6/2

Diesellokomotive BR 232



ECCO RAIL

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



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



Q3/2019

52466	=	6/2
52467	=	6/2



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

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

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

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

Diesel lokomotive Serie 200/300, NS

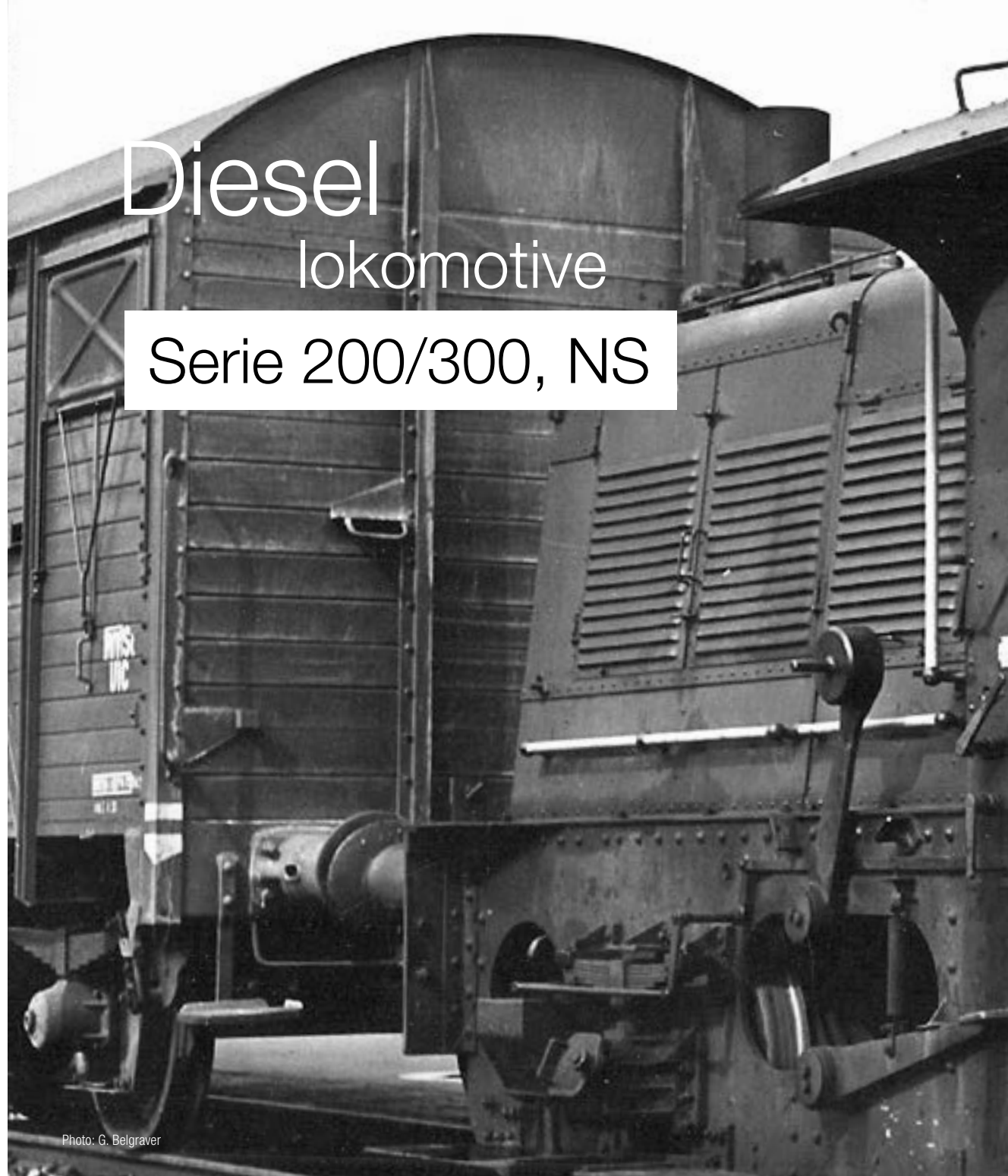


Photo: G. Belgraver



Diesellokomotive Sik



NS

Ep	IV
	83
	LED



CAD-Zeichnung

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

Q4/2019

72012	=		
78012	~		



www.roco.cc

Groß in Detail und Technik!

Mit dem kompletten Roco Sortiment auf Schiene

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

TEE-Dieseldieselzug DE IV



NS

Ep	IV
1117	
NEM 652	
R3	
LED	
40420	



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

Q3/2019

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

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





Photomontage



Beilhack Schneeschleuder



CSX

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED



Photo: C. Vaughn

Q3/2019

72803



1/1

Beilhack Schneeschleuder



BNSF

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED


Photo: J. Sesonske
preliminary artwork by Roco

Q3/2019

72806



1/1

n:

formvariante

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

n:

formvariante

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



Photo: S. Lopez

2018
2
Roco
Fotowettbewerb

z21® Digitalset: Dampflokomotive BR 18.6 mit D-Zug



DB

Ep

III

Inhalt:

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

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

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



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



Photomontage



Q4/2019

51313

z21® start Digitalset: Diesellokomotive BR 218 mit Güterzug



DB AG

Inhalt:

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

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

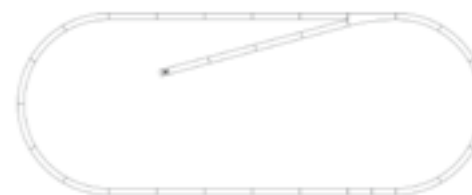
- 12 Gebogene Gleise R2, 14 Gerade Gleise G1, 1 Weiche links W15,
- 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½), 1 Prellbock, 1 Böschungsendstück, Böschungsteile
- Platzbedarf: ca. 240 x 100 cm

Q2/2019

51312



Photomontage



Analog Start Set: Dampflokomotive BR 80 mit Güterzug



DB

Inhalt:

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

ROCO LINE-Gleisoval (ohne Bettung):

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

Q4/2019

51159



Photomontage





Eilzugwagen 1./2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	242
	40196
	40420



AB4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74444

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

Eilzugwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	240
	40196
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74445

- Filigrane Nachbildung der Drehgestelle

Spantenwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	III
	242
	40183
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74446

- Ideale Ergänzung zu den Eilzugwagen

Eilzug-Gepäckwagen



ÖBB

Ep	III
	226
	40196
	40420



Pw4üh

Photomontage

Q1/2019

74447

- Seit langem wieder im Roco-Programm

4-tlg. Set: Spantenwagen



ÖBB

Ep	IV
	616
	40183
	40361



Photo: H. Heless

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

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

Q3/2019

74162

Schnellzugwagen EW II 1. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



A

Photomontage

Q4/2019

74569

Gilt für alle Wagen auf dieser Seite:

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

Schnellzugwagen EW II 1./2. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



AB

Photomontage

Q1/2020

74570

Schnellzugwagen EW II 2. Klasse



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



B

Photomontage

Q4/2019

74571

74572

74573

► Art. Nr. 74572 und 74573: geänderte Betriebsnummern

Gepäckwagen EW II



SBB

Ep	V
	210
	40196
	40420



D

Photomontage

Q1/2020

74574

Doppelstockwagen 1. Klasse



SBB

Ep	VI
308	
40196	
40420	

Q2/2019 74500



A „IC 2000“

Photomontage

Doppelstockwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil



SBB

Ep	VI
308	
40196	
40420	

Q2/2019 74501



AD „IC 2000“

Photomontage

Doppelstockwagen 2. Klasse



SBB

Ep	VI
308	
40196	
40420	

Q2/2019 74502
74503



B „IC 2000“

Photomontage

► Art. Nr. 74503: geänderte Betriebsnummer

Doppelstockspeise- und Bistrowagen



SBB

Ep	VI
308	
40196	
40420	

Q2/2019 74504



BR „IC 2000“

Photomontage

Doppelstock Steuerwagen



SBB

Ep	VI
308	
PluX16	
40196	
40420	

Q2/2019 74505



Bt „IC 2000“

Photomontage

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

Schnellzugwagen 1. Klasse



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



A4üm-61

Photomontage

Q3/2019

54450

Gilt für alle Schnellzugwagen auf dieser Seite

► Längenmaßstab: 1:93,5

Schnellzugwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



B4üm

Photomontage

Q3/2019

54451

Schnellzug-Speisewagen



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



WR4üm-64

Photomontage

Q3/2019

54453

Schnellzug-Gepäckwagen



DB

Ep	III
	282
	6560
	6454



D4üm

Photomontage

Q3/2019

54452

Personenwagen 1./2. Klasse „Donnerbüchse“



DB

Ep	III
	160
	6560


ABi

Photomontage

Q1/2019

74260

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

Personenwagen 2. Klasse „Donnerbüchse“



DB

Ep	III
	160
	6560


Bi

Photomontage

Q1/2019

74261

74262

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

Steuerwagen 2. Klasse



DB

Ep	III
	160
	LED


Bi

Photomontage

Q1/2019

74263

► Mit Decoder für Spitzenlicht ausgestattet

3-tlg. Set: Schlafwagen

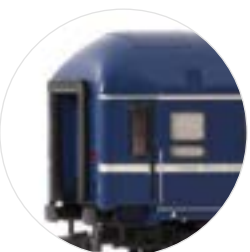


DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



WLABMmh 174



WLABm 174



WLABmh 175

Photomontage

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

► Ideale Ergänzung zu nationalen und internationalen Epoche IV-Schnellzügen

Q1/2019

74129

Mitteinstiegswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



ABymf411

Photomontage

Q3/2019

54461

Gilt für alle Schnellzugwagen auf dieser Seite

► Längenmaßstab: 1:93,5

Mitteinstiegswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



Bymb421

Photomontage

Q3/2019

54462

Mitteinstiegs-Steuerwagen



DB

Ep	IV
	282
	6463



BDymf456

Photomontage

Q3/2019

54460

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

3-tlg. Set: Fahrradzug



DB AG

Ep	V
	909
	40196
	40360



Bymb421



Bymb421



Dduu498.1

Photomontage

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

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

Q2/2019

74099

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED

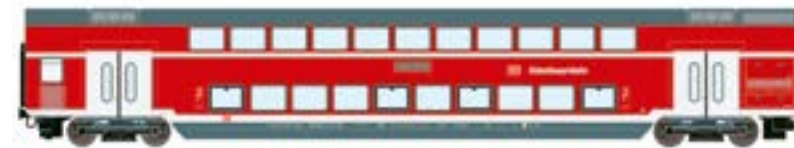


DBpbfza

Photomontage

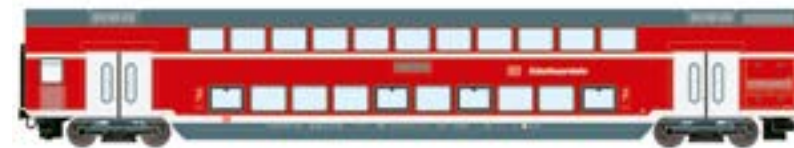
Q4/2019		
74155	=	
74156	~	

- Aufwendige Bedruckung des Steuerwagens im „Bahnland-Bayern“-Design
- Einsatz im Netz der Südostbayernbahn
- In Kooperation mit



DBpza

CAD-Zeichnung



Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2019		
74157	=	
74158	~	

- Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74155, 74156
- In Kooperation mit

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



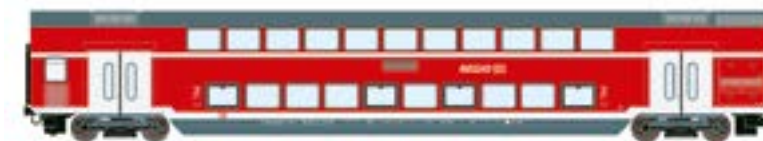
DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzfa

CAD-Zeichnung



DBpza

CAD-Zeichnung

Q3/2019		
74146	=	↕
74147	~	↕

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

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q4/2019		
74148	=	↕
74149	~	↕

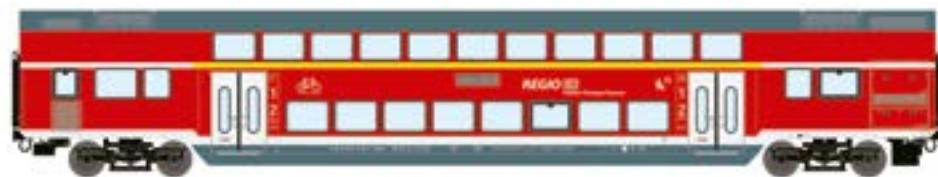
- Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74146, 74147
- In Kooperation mit [hobby trade](#)

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	924



DABpza

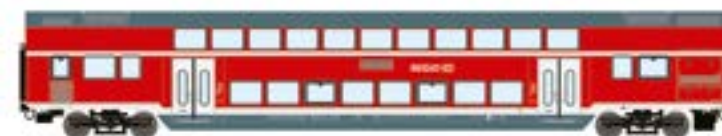
Q1/2019

74137

=

≠

- Einsatz im Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Sonneberg
- In Kooperation mit



DBpza

CAD-Zeichnung

Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD-Zeichnung

Q1/2019

74145





=

≠

- Einsatz im Regionalverkehr zwischen Nürnberg und Sonneberg
- Ideale Ergänzung zum Set Art. Nr. 74137
- In Kooperation mit



Rekowagen Nullserie

	
DR	
Ep	III
	151
	40196
	40361



Baage

Photomontage

Q4/2019 74457





► Alle Rekowagen in klassischer Epoche III-Ausführung mit Zierleisten

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



Photo: F. Etzel/Eisenbahn Kurier

Reko-Sitzwagen

	
DR	
Ep	III
	151
	40196
	40361







Baage

Photomontage

Q4/2019 74459

Reko-Sitzwagen

	
DR	
Ep	III
	151
	40196
	40361






Baage

Photomontage

Q4/2019 74458

Reko-Traglastwagen

	
DR	
Ep	III
	151
	PluX16
	40196
	40361
	LED



Baage

Photomontage

Q4/2019 74460

► Wagen mit Zugschlussbeleuchtung, ab Werk mit Brückenstecker ausgerüstet

Reko-Traglastwagen



Q4/2019 74461

Reko-Gepäckwagen



Q4/2019 74462

Reko-Postwagen



Q4/2019 74463



2-tlg. Set: Reko-Postwagen



Q1/2019 74111

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

WU 1591

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

Schnellzug wagen

„Halberstädter“, DR





Photo: M. Buchner

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

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

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

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

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

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

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

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

Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Ame

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74800

Für alle Wagen gilt:

- Freistehende Griffstangen
- Zurüstbare Pufferbohle

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



ABme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74801

► Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung

Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74802

74803

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

Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



BDMse

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74805

► Mit vorbildgerechter Inneneinrichtung und Gepäckabteil

Liegewagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bcme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74804

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

Speisewagen MITROPA



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74806

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

Separat angesetzte Dachlüfter



Freistehende Griffstangen



Detailgenauer Wagenbogen
entsprechend Vorbildvarianten



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

Exakte Nachbildung der Übersetzwfenster



Personenwagen 1./2. Klasse



FS

Ep	III
205	
40196	
40420	



ABz

Photomontage

Q4/2019

74684

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

Personenwagen 2./3. Klasse



FS

Ep	III
205	
40196	
40420	



BCz

Photomontage

Q4/2019

74685

► Fein detailliertes Modell der „Centoporte“-Wagen

Personenwagen 3. Klasse



FS

Ep	III
205	
40196	
40420	



Cz

Photomontage

Q4/2019

74686

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

Reisezugwagen 1. Klasse



FS	
Ep	IV
242	
40196	
40420	



Az

Photomontage

► Alle Wagen mit freistehenden Griffstangen

Q1/2019
74600

Reisezugwagen 1./2. Klasse



FS	
Ep	IV
242	
40196	
40420	



ABz

Photomontage

► Alle Wagen mit freistehenden Griffstangen

Q1/2019
74601

Reisezugwagen 2. Klasse



FS	
Ep	IV
242	
40196	
40420	



Bz

Photomontage

► Art. Nr. 74603: geänderte Betriebsnummer

Q1/2019
74602
74603

Reisezugwagen 2. Klasse



FS	
Ep	IV
242	
40196	
40420	



Bz

Photomontage

► Alle Wagen mit detailliert nachgebildeten Fenstern

Q1/2019
74604

Postwagen



FS	
Ep	IV
242	
40196	
40420	



Uz

Photomontage

► Passende Ergänzung für einen Schnellzug

Q1/2019
74605

Behelfspersonenwagen



PKP	
Ep	III
141	
40196	
40361	



Bti

Photomontage

► Alle Wagen mit detailliert nachgebildeten Fenstern

Q2/2019
74417



Photo: J. Lundström



Taschen wagen

T3, AAE

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

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

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

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

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

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76220

► Mit vorbildgerechten Aufliegern von DB Schenker

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76221

► Passende Ergänzung zu den T2000 mit LKW Walter-Beladung

n:

neu
konstruktion

Taschenwagen T3

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



DSB

Ep	V-VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

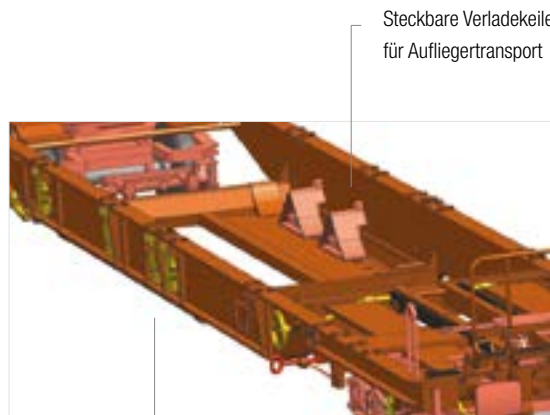
Q3/2019

76223

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

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

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



Steckbare Verladekeile
für Aufliegertransport

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



Freistehendes Bühnengeländer sowie Rangier-
griffstangen und Griffstangen unter den Puffern

Pufferbohle kann vollständig
zugerüstet werden



Separat angesetzte Handbremsräder
sowie Gestänge am Wagenboden



Verschiedene Stellungen
des Hebebocks je nach Transport

Taschenwagen T3



AAE

Ep	VI
211	
40179	



Sdgmns743

Photomontage

Q3/2019

76225

► Mit zwei Tankcontainern der Spedition Rinnen

Taschenwagen T3



AAE

Ep	V-VI
211	
40179	



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76232

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

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photo: C. Ochsner

Q1/2019

76949

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

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2019

76622

► Wechselbehälter im „Gotthard Basistunnel-Design“

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019

76437

► Ideal für den Einsatz als Ganzzug

Containertragwagen



SBB

Ep	VI
	225
	40196



Sgnss

Photomontage

Q3/2019

76943

► Beladen mit zwei HOLCIM-Tankcontainern

Einheitstaschenwagen



HUPAC

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

189

40195



Sdkmms

Photomontage

Q1/2019

76754

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
----	----

390

40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76436

► Mit separat ansteckbaren Klappriegeln

Doppeltaschen-Gelenkwagen



WASCOSA

Ep	VI
----	----

393

40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76428

► Gruber Logistics-Auflieger in aktueller Ausführung mit neuem Design

Container-Doppeltragwagen



AAE

Ep	VI
----	----

390

40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019

76632

► Beladen mit Tank-Containern der Spedition Van den Bosch

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 76432

Containertragwagen



CEMAT

Ep	VI
	225
	40196



Sgrss

Photomontage

Q3/2019 76737

► Mit zwei Tankcontainern der Spedition Bertschi

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019 76928

Doppeltaschen-Gelenkwagen



AAE

Ep	VI
	390
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 67404

► Mit Aufliegern der Spedition MOVE

Doppeltragwagen



DB AG

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q4/2019 76630



2-tlg. Set: Gedeckte Güterwagen



K.k.St.B.

Ep	I
176	
137185	



Gd & Gb

Photomontage

Q1/2019

67172

Güterzugbegleitwagen



ÖBB

Ep	III
115	
40196	



Diho

Photomontage

Q3/2019

76681

► Seit langer Zeit wieder im Roco-Programm

Kühlwagen



ÖBB

Ep	III
134	
40183	



Tdhs

Photomontage

Q3/2019

76712

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

Zementsilowagen



ÖBB

Ep	III
142	
40183	



EEz

Photomontage

Q3/2019

76763

Schwerlastwagen



ÖBB

Ep	IV-V
124	
40196	



·S

Photomontage

Q2/2019

76392

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

Rungenwagen



Schwenkdachwagen Agro Freight



2-tlg. Set: Offene Güterwagen



2-tlg. Set: Offene Güterwagen



4-tlg. Set: „Rollende Landstraße“



ÖBB

Ep	VI
	967



Bcmz



Saadkms



Photomontage

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

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

Q4/2019

76346



Schiebeplanenwagen

LOGSERV	
Ep	VI
III	138
IV	40196



Shimmns

Photomontage

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q2/2019 76451

Schwenkdachwagen

ERMEWA	
Ep	VI
III	250
IV	40196



Tadns

Photomontage

Q1/2019 76412

3-tlg. Set: Schwenkdachwagen

SNCB	
Ep	IV
III	333
IV	40196



Tds



Photomontage

Q2/2019 76179

Offener Güterwagen

SNCB	
Ep	IV
III	103
IV	40196



Tow

Photomontage

Q2/2019 76517

2-tlg. Set: Silowagen

SNCB	
Ep	IV-V
III	196
IV	40196



Ucs



Photomontage

Q1/2019 76072

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen

SNCB	
Ep	V-VI
III	276
IV	40196



Shimmns



Photomontage

Q3/2019 76071

Rungenwagen



SNCB

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

⇄	227
---	-----

⌏	40196
---	-------



Rs

Photomontage

Q3/2019 76778

Rungenwagen



SNCB

Ep	VI
----	----

⇄	229
---	-----

⌏	40183
---	-------



Res

Photomontage

Q1/2019 76946

Schiebeplanenwagen



SNCB

Ep	VI
----	----

⇄	138
---	-----

⌏	40196
---	-------



Shimmns

Photomontage

Q2/2019 76452

Autotransportwagen „Cotra“



SBB

Ep	IV
----	----

⇄	305
---	-----

⌏	40195
---	-------



TA378

Photomontage

Q4/2019 76996

Rungenwagen



SBB

Ep	IV
----	----

⇄	229
---	-----

⌏	40183
---	-------



Res

Photomontage

Q1/2019 76978

Rungenwagen



SBB

Ep	IV
----	----

⇄	160
---	-----

⌏	40196
---	-------



Ks

Photomontage

Q2/2019 67308

Silowagen



SBB

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

100

40196



Ucs

Photomontage

Q3/2019

76762

Schwenkdachwagen



SBB

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

111

40196



Tds

Photomontage

Q1/2019

76582

Kesselwagen



SBB

Ep	VI
----	----

102

40196



Photomontage

► Mit Logo der Firma Mitrag

Q4/2019

76971

Rungenwagen



SBB

Ep	VI
----	----

160

40196



Ks

Photomontage

Q3/2019

76873

Schiebewandwagen



SBB

Ep	VI
----	----

175

40196



Hbbillns

Photomontage

► Mit aktuellem SBB-Logo

Q2/2019

76874

2-tlg. Set: Schiebewandwagen „Post“



SBB

Ep	VI
----	----

534

40196



Hbbillns



Photo: C. Ochsner

► Mit neuen Aufschriften

Q2/2019

76087

4-tlg. Set: „Rollende Landstraße“



HUPAC

Ep	V
929	




Db

Photo: H. Kagerbauer



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

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

Q4/2019

76343

2-tlg. Set: Silowagen



VIGIER

Ep	VI
III	311
40179	




Uacns

Photomontage

Q2/2019 76084

► Je ein Wagen in Deutsch und Französisch beschriftet

Silowagen



VIGIER

Ep	VI
III	158
40196	



Uacs

Photomontage

Q4/2019 76888

► Mit Y25-Drehgestellen in geschweißter Ausführung

Offener Güterwagen



ČSD

Ep	III
III	96
40179	



Photomontage

Q3/2019 76854

Gedeckter Güterwagen



ČD

Ep	IV
III	161
40196	



Gbqs

Photomontage

Q4/2019 67614

► Ausführung der CZ Posta

Kesselwagen



ČD

Ep	VI
III	179
40196	



Zacns

Photomontage

Q2/2019 76699

Offener Güterwagen



ČD

Ep	VI
III	160
40183	



Ealos-t

Photomontage

Q2/2019 76942

► Mit CD-Cargo-Beschriftung

Schwerlastwagen



ČD

Ep	VI
----	----

187

40196

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



Sammp

Photomontage

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



Kesselwagen „BP“



DRG

Ep	II
101	
6560	



Photomontage

Q1/2019 76301

Kühlwagen



DRG

Ep	II
135	
40183	



Ths

Photomontage

Q4/2019 76711

Offener Güterwagen



DRG

Ep	II
88	
6560	



Om

Photomontage

Q1/2019 76300

Schwerlastwagen



DRG

Ep	II
124	
40196	



SSy

Photomontage

Q4/2019 46385

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

3-tlg. Set: Silowagen



DB

Ep	III
294	
40196	



Kds54



Photomontage

Q2/2019 76093

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	III
206	
40196	



GGths

Photomontage

Q4/2019 76552



Gedeckter Güterwagen



DB	
Ep	III
	161
	40196

Q4/2019
76674



Photomontage

Rungenwagen



DB	
Ep	III
	131
	40196

Q3/2019
76988



Photomontage

R10

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



Gedeckter Güterwagen



DR	
Ep	III
	110
	40196

Q1/2019
76853



Photomontage

G10

► Mit detailliertem Bremserhaus

Gedeckter Güterwagen



DR	
Ep	IV
	206
	40196

Q4/2019
76553



Photomontage

GGths

2-tlg. Set: Schwerlastwagen



DB	
Ep	IV
	248
	40196

Q2/2019
76080



Photomontage

Rlmp

► Zum Transport von schweren Gütern

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



DB	
Ep	IV
	396
	40183

Q1/2019
76079



Photomontage

Tsd-u 961

► Mit Klappdeckeln

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	IV
345	
40183	

Q2/2019 76081





Photomontage

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

2-tlg. Set: Autotransportwagen



DB

Ep	IV
248	
6560	

Q1/2019 522401





Photomontage

Laaes 541

Kesselwagen „VTG“



DB

Ep	IV
102	
40196	

Q1/2019 56340





Photomontage

start

Schwerlastwagen



BW

Ep	IV
187	
40196	

Q1/2019 76828





Photomontage

Samms

Schwerlastwagen



DB

Ep	IV
187	
40196	

Q3/2019 76826





Photomontage

Samms

▶ Beladen mit Schredderwalze

Bahndienstwagen



DR

Ep IV

133

40196



Photomontage

Q3/2019 76596

► Ehemaliger FS-Wagen als DR-Bahndienstwagen

Druckgaskesselwagen



DR

Ep IV

204

40196



Uahs

Photomontage

Q1/2019 66466

► Ideal für Ganzzüge

Silowagen



DR

Ep IV

219

40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 67288

► Aufwendig gestalteter Wagenboden, separat angesetzte Griffstangen

► Geätzte Dachlaufstege

Schwenkdachwagen



DR

Ep IV

111

40196



Tds

Photo: K. Kirsch

Q3/2019 76578

► Mit Anschrift der Stickstoffwerke Piesteritz

Schiebewandwagen



DR

Ep IV

178

40196



Hbbilns

Photomontage

Q2/2019 76878

► Ideal für gemischte Güterzüge

12-tlg. Display: Selbstentladewagen



DR

Ep	IV
	40196



Facs



Photomontage

Q3/2019

77915

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

12-tlg. Display: Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V-VI
	40196



Tal



Photomontage

Q2/2019

75938

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

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

Schwerlastwagen



DB

Ep	IV-V
	187
	40196



Samms

Photomontage

Q2/2019 76758

Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V
	111
	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76580

► Mit der Aufschrift „Getreide“

Schwenkdachwagen



DB AG

Ep	V
	111
	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76579

Druckgaskesselwagen „VTG“



DB AG

Ep	V-VI
	204
	40196



Zags

Photomontage

Q4/2019 76973

Schwerlastwagen



BW

Ep	V
	124
	40196



Photomontage

Q3/2019 76391

► Lackierung in Farbe der Bundeswehr (BW)

Teleskophaubenwagen



DB AG

Ep	V-VI
	138
	40196



Shimms

Photomontage

Q4/2019 76464

Rungenwagen



DB AG

Ep	VI
	263



Rnoos644 Photomontage

Q3/2019 76245

Schwerlastwagen



DB AG

Ep	VI
	187
	40196



Samms Photomontage

Q1/2019 76825

3-tlg. Set: Knickkesselwagen



GATX

Ep	VI
	471
	40196



Zaes Photomontage

Q3/2019 76088

► Aufwendige Lackierung mit Wellen-Design

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



VTG

Ep	VI
	432
	40196



Falns Photomontage

Q1/2019 76092

Schiebewandwagen



ERR

Ep	VI
	267
	40196



Sins Photomontage

Q2/2019 76716

► Mit authentischen Ausbesserungsflecken

Staubsilowagen



RSB-LOGISTIC

Ep	VI
	219
	40196



Uacs Photomontage

Q2/2019 76707

Staubsilowagen



GATX

Ep	VI
II	219
III	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76705

► Geätzte Dachlaufstege

Staubsilowagen



VTG

Ep	VI
II	219
III	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76704

► Aufwendig gestalteter Wagenboden
► Separat angesetzte Griffstangen

Staubsilowagen



ERMD

Ep	VI
II	219
III	40196



Uacns

Photomontage

Q2/2019 76706

► Auffällige Lackierung im Enviloc-Design

Kühlwagen



DSB

Ep	IV
II	134
III	40183



Ib/lps

Photomontage

Q1/2019 76710

2-tlg. Set: Rungenwagen



RENFE

Ep	IV-V
II	458
III	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 67081

Druckgaskesselwagen



RENFE

Ep	VI
II	204
III	40196



Photomontage

Q1/2019 76974

Offener Güterwagen



SNCF

Ep	IV
103	
40196	



Tow

Photomontage

Q2/2019 76515

Flachwagen



SNCF

Ep	IV
162	
40196	



Photomontage

Q2/2019 76986

Rungenwagen



SNCF

Ep	IV
229	
40183	



Res

Photomontage

Q4/2019 76736

Schiebeplanenwagen



SNCF

Ep	IV-V
229	
40196	



Rils

Photomontage

Q3/2019 76453

Autotransportwagen „STVA“



SNCF

Ep	V-VI
305	
40195	



TA378

Photomontage

Q1/2019 76838

Knickkesselwagen



ERMEWA

Ep	V
157	
40196	



Zaes

Photomontage

Q2/2019 76537

Schiebeplanenwagen



ERMEWA

Ep	V
----	---

138

40196



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76447

Offener Güterwagen



MÁV

Ep	VI
----	----

161

40183



Eaos

Photomontage

Q2/2019 76807

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

Kesselwagen



FS

Ep	II-III
----	--------

101

6560



Photomontage

Q2/2019 76692

Gedeckter Güterwagen



FS

Ep	III
----	-----

122

6560



Gs

Photomontage

Q2/2019 76302

► Ideal für gemischte Ganzzüge

Weinkesselwagen



FS

Ep	III
----	-----

94

6560



Photomontage

► Fein detailliertes Modell mit zu öffnenden Türen

Q4/2019 76304

Kesselwagen



FS

Ep	IV
----	----

101

6560



Photomontage

Q3/2019 76303

Spitzdachwagen

FS	
Ep	IV
133	
40196	



GhKs-w

Photomontage

► Erstmals in grauer Lackierung

Q4/2019 76600

Rolldachwagen

FS	
Ep	IV
120	
40183	



Tms

Photomontage

Q2/2019 76883

Teleskophaubenwagen

FS	
Ep	IV
138	
40196	



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76465

Rungenwagen

FS	
Ep	IV-V
229	
40196	



Rgs

Photomontage

► Mit separat angesetzten Rungen

Q3/2019 76402

Kühlwagen

FS	
Ep	V
178	
40196	



WAF 26

Photomontage

Q3/2019 67570

Schiebewandwagen-Einheit

FS	
Ep	V
350	
40196	



Himrs



Photomontage

Q2/2019 76734

Schiebewandwagen



FS

Ep	V
178	
40196	

Q2/2019 76879



Photomontage

Schiebeplanenwagen



CFL

Ep	VI
229	
40196	

Q3/2019 76477



Photomontage

4-tlg. Set: Güterwagen



Ep	I
417	












Photomontage

Q3/2019 76077

Set bestehend aus typischen Güterwagen der Epoche I:

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

Säurekesselwagen „Ketjen“




	
NS	
Ep	III
	102
	40196



Photomontage

Q2/2019 76510

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

	
NS	
Ep	III
	206
	40196



GTOW






Photomontage

Q2/2019 76136

► Mit Eckkohlebeladung

Rungenwagen

	
NS	
Ep	IV
	162
	40196






Kbs

Photomontage

Q2/2019 76962

3-tlg. Set: Schwerlastwagen

	
NS	
Ep	IV-V
	372
	40196



Slmmp






Photomontage

Q2/2019 67194

► Beladen mit Stahlbrammen

Kesselwagen


	
ASC	
Ep	III
	102
	40196



Photomontage

Q2/2019 76691

Rungenwagen

	
RAILPRO	
Ep	IV-V
	162
	40196





Kbs

Photomontage

Q2/2019 67583

► Mit Betongleis-Joche

2-tlg. Set: Druckgaskesselwagen

	
NACCO	
Ep	VI
	408
	40196



Photomontage

Q2/2019
76073

2-tlg. Set: Selbstentladewagen

	
GRAWACO	
Ep	VI
	500
	40196






Tadgs

Photomontage

Q1/2019
76135

Autotransportwagen

	
EETC	
Ep	VI
	304
	40195



DDm

Photomontage

Q1/2019
67568

4-tlg. Set: Schotterwagen

	
RAILPRO	
Ep	VI
	444
	40196



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



Fccpps



Photo: Sammlung Modelleisenbahn GmbH

Q2/2019
76137

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	III
	160
	6560
	6563



Wdoh, Wdo

Photomontage

Q2/2019

76069

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	IV
	240
	40196



Ei



Photomontage

Q2/2019

76281

Schiebewandwagen



AAE

Ep	V
	267
	40196



Habbins

Photomontage

Q1/2019

66454

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	VI
	432
	40196



Fals



Photomontage

Q2/2019

76078

► Ideal für Ganzzüge geeignet

Offener Güterwagen



ŽSSK

Ep	VI
	160
	40183



Eaos

Photomontage

Q3/2019

76730

Schiebeplanenwagen



ŽSSK

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2019

76441

► Erstmals in ŽSSK-Cargo-Ausführung

Autotransportwagen



SJ

Ep	V
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q3/2019

76892

4-tlg. Set: Erzwagen



SJ

Ep	III-IV
	293
	40196

Mas IV

Q2/2019	67075
Q3/2019	67076

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



Photomontage



Schiebewandwagen „Nordwaggon“



SJ

Ep	IV
	267
	40196

Habins

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



Photomontage

Kesselwagen



GREEN CARGO

Ep	VI
	179
	40196



Zacns

Photomontage

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

Schiebewandwagen



NTR

Ep	VI
	267
	40196

Habbins

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



Photomontage

Schmal spurbahnen





Photo: J. Kaufmann

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

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

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

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

5-tlg. Zugset: Dampflokomotive 399.06 mit GmP



ÖBB

Ep	IV
	625
	NEM 651
	261 mm



Photomontage

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

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

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



Q3/2019

31032

=



4/0

Diesellokomotive 2095 006-9



ÖBB

Ep	IV-V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

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



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

Diesellokomotive 2095 008-5



ÖBB

Ep	V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

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



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

Dampflokomotive Mh.4

NÖVOG	
Ep	VI
	134
	NEM 651
	261 mm



Photo: M. Schröder

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



Q4/2019		
33272	=	4/0
33273	=	4/0

Rollwagen & Güterwagen

ÖBB	
Ep	III-IV
	104
	122



Photomontage

Q3/2019
34575

- Beladen mit einem gedeckten Güterwagen Gs der ÖBB

Personenwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil

ÖBB	
Ep	IV
	155



BD4ip/s

Photomontage

Q3/2019
34033

- Alle Wagen zur authentischen Nachbildung von Personenzügen

Personenwagen 2. Klasse

ÖBB	
Ep	IV
	155



B4ip/s

Photomontage

Q3/2019	
34031	34032

- Art. Nr. 34032: geänderte Betriebsnummer

Dampflokomotive „12“

	
RÜKB	
Ep	I
	84
	NEM 651



Photomontage

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

Q4/2019		
33238	=	3/0

3-tlg. Set: Personenwagen

	
RÜKB	
Ep	I
	276



Photomontage

Q2/2019		
34043		

2-tlg. Set: Güterwagen

	
RÜKB	
Ep	I
	134



Photomontage

Q2/2019		
34559		

Diesellokomotive BR 199



DR

Ep III-IV

58



Photomontage

Q4/2019

33204

=

3/0

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

► In blauer DR-Lackierung



Rollwagen & Güterwagen



DR

Ep IV

104

111



Eds

Photomontage

Q4/2019

34574

► Beladen mit einem Selbstentladewagen Eds der DR

z21® start Digitalset: Elektrolokomotive Rh 1099 & Fahrradzug



ÖBB

Inhalt:

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

Gleisfigur:

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

Q3/2019

31033



Photomontage





Saurer Reisebus



Ep III-IV

05416

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

Postbus 120-ON



Ep III-IV

05417

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

Austro Daimler ADR Double Phaeton

fahr(T)raum

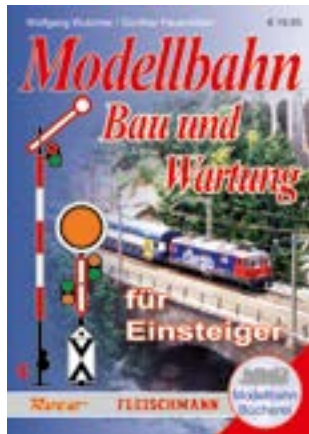


Baujahr 1929

05420

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

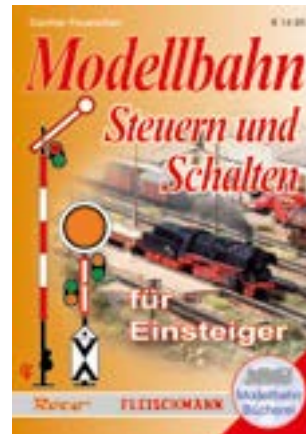
Bau und Wartung für Einsteiger



81388

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

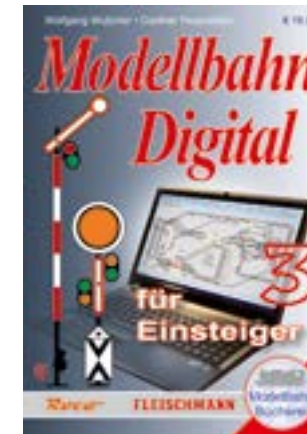
Steuern und Schalten für Einsteiger



81389

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

Digital für Einsteiger, Band 3



81393

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

Z21® Detector x16



Photomontage

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

10819

Z21® CAN-Hub



Photomontage

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

10804

Schaltnetzteil 120 Watt

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

10857

Förderband Bausatz H0



Photomontage

05418

Förderband der Firma Auhagen

3-tlg. Set: 20'-Tankcontainer



Photomontage

05216

Zum Einsatz im kombinierten Verkehr

3-tlg. Set: 20'-Container



Photomontage

05217

Zum Einsatz im kombinierten Verkehr





ROCO LINE mit Bettung: Bogenweichen R3/R4



Symbolphoto

Bogenweiche links mit Handantrieb

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

Passender Elektro-Antrieb: 42620 oder 42624

42572

Gilt für alle Bogenweichen auf dieser Seite:

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



Symbolphoto

Bogenweiche rechts mit Handantrieb

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

Passender Elektro-Antrieb: 42620 oder 42624

42573

ROCO LINE ohne Bettung: Bogenweichen R3/R4



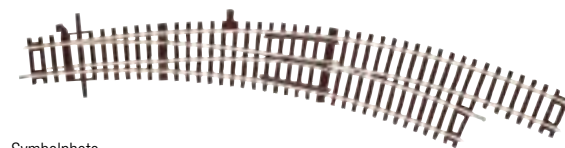
Symbolphoto

Bogenweiche links

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

Passende Antriebe: 40295, 40297 oder 10030

42472



Symbolphoto

Bogenweiche rechts

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

Passende Antriebe: 40296, 40298 oder 10030

42473

Diesellokomotive BR V 80, DB



Photomontage

Art. Nr.: 73872

=

Art. Nr.: 73873

=



Art. Nr.: 79873

~



Rungenwagen, DB





Photomontage

Art. Nr.: 76757

Diesellokomotive BR 232, DB AG



Photomontage

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

Schwerlastwagen, BW/DB AG



Photomontage

Art. Nr.: 76395

Schwerlastwagen, BW/DB AG



Photomontage

Art. Nr.: 76394

Exklusiv bei Ihrem Fachhändler!

Diesellokomotive BR 218, DB AG



Photomontage

Art. Nr.: 72770

=

Art. Nr.: 72771

=



Art. Nr.: 78771

~



2-tlg. Set: Offene Güterwagen, DB



Photomontage

Art. Nr.: 76066

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56335

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56336

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56337

Photomontage

Selbstentladewagen, DB



Art. Nr.: 56338

Photomontage

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

73269	47
73285	44
73286	44
73298	27
73299	27
73308	27
73309	27
73310	67
73311	67
73316	60
73317	60
73336	59
73337	59
73356	43
73356	52
73357	52
73362	43
73362	58
73363	58
73396	65
73397	65
73398	66
73399	66
73464	31
73465	31
73484	36
73485	36
73486	71
73487	71
73503	33
73679	60
73683	70
73726	87
73727	87
73759	89
73760	89

73774	81
73775	81
73778	98
73779	98
73782	47
73783	47
73796	81
73797	81
73848	53
73849	53
73857	66
73858	66
73868	69
73869	69
73872	178
73873	178
73886	91
73887	91
73888	91
73889	91
73900	77
73901	77
73907	32
73907	42
73908	32
73917	70
73918	70
73972	67
73973	67
73982	62
73983	62
73986	62
73987	62
74098	21
74099	119
74109	65

74110	65
74111	125
74129	117
74133	38
74134	39
74135	57
74136	57
74137	122
74139	51
74140	51
74141	51
74142	51
74143	51
74144	51
74145	122
74146	121
74147	121
74148	121
74149	121
74155	120
74156	120
74157	120
74158	120
74160	73
74161	73
74162	112
74163	39
74260	116
74261	116
74262	116
74263	116
74417	131
74444	42
74444	111
74445	42
74445	111

74446	42
74446	111
74447	42
74447	111
74457	124
74458	124
74459	124
74460	124
74461	125
74462	125
74463	125
74500	114
74501	114
74502	114
74503	114
74504	114
74505	114
74527	41
74528	41
74529	41
74569	113
74570	113
74571	113
74572	113
74573	113
74574	113
74600	131
74601	131
74602	131
74603	131
74604	131
74605	131
74684	130
74685	130
74686	130
74800	128

74801	128
74802	128
74803	128
74804	129
74805	128
74806	129
74900	12
74901	12
74902	12
75938	153
76066	180
76069	163
76071	143
76072	143
76073	162
76075	141
76076	141
76077	160
76078	164
76079	150
76080	150
76081	42
76081	42
76081	151
76084	147
76087	145
76088	43
76088	155
76092	155
76093	43
76093	149
76094	13
76094	42
76135	162
76136	161
76137	162

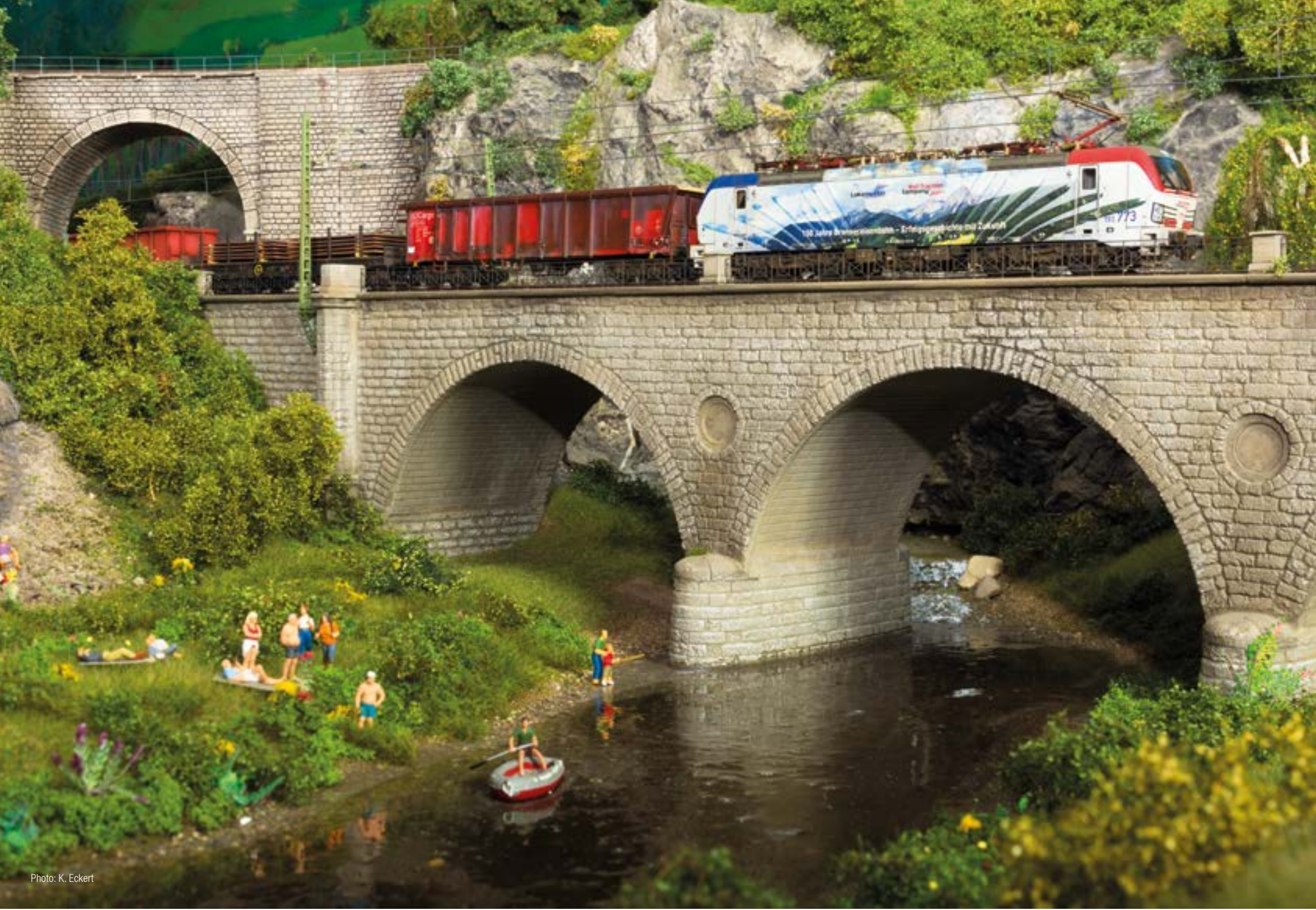
76179	143
76198	42
76198	46
76220	134
76221	134
76223	134
76225	135
76232	135
76245	43
76245	155
76281	163
76300	149
76301	149
76302	158
76303	158
76304	158
76343	146
76344	146
76346	42
76346	142
76347	42
76347	142
76391	154
76392	140
76394	179
76395	179
76402	159
76412	143
76413	141
76428	137
76432	138
76436	137
76437	42
76437	136
76441	164
76447	158

76451	143
76452	144
76453	157
76464	154
76465	159
76477	160
76486	165
76510	161
76515	157
76517	143
76537	157
76552	43
76552	149
76553	150
76578	152
76579	154
76580	154
76582	145
76596	152
76600	159
76622	136
76630	138
76632	137
76674	43
76674	43
76674	150
76681	140
76691	161
76692	158
76698	165
76699	147
76704	156
76705	156
76706	156
76707	43
76707	155

76710	156
76711	149
76712	42
76712	140
76716	155
76730	164
76732	180
76734	159
76736	157
76737	138
76754	42
76754	137
76757	178
76758	154
76762	145
76763	140
76774	13
76774	42
76778	144
76807	158
76825	155
76826	151
76828	151
76838	157
76853	150
76854	147
76873	145
76874	145
76878	43
76878	152
76879	160
76883	159
76888	147
76892	164
76928	138
76942	147

76943	136
76946	144
76949	136
76956	148
76962	161
76971	145
76973	154
76974	156
76978	144
76986	157
76988	150
76996	144
77915	153
78001	80
78009	96
78012	102
78016	84
78018	85
78069	104
78075	88
78081	76
78193	15
78199	22
78255	19
78293	41
78771	180
78798	77
79019	18
79021	23
79023	20
79025	7
79053	11
79069	86
79071	37
79073	37
79077	56

79107	63
79117	46
79215	40
79219	50
79259	45
79269	47
79286	44
79299	27
79309	27
79311	67
79317	60
79337	59
79357	52
79399	66
79465	31
79485	36
79487	71
79503	33
79679	60
79683	70
79727	87
79760	89
79783	47
79849	53
79869	69
79873	178
79901	77
79908	32
79973	67
79983	62
79987	62
81388	175
81389	175
81393	175
522401	151



Herausgeber:

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

Bildnachweise:

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

Druck und Verarbeitung:

Druckerei Berger, Wiener Straße 80, 3580 Horn, AT

Copyright:

© 2019 Modelleisenbahn München GmbH. Alle Rechte vorbehalten.





















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

Haftung:

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

Länderkennung

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

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

Epochen

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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: 01.1994 – 2006
Ep	VI	Epoche VI: seit 2007

Gleise

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Symbole der Bahnverwaltungen

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Zeichenerklärung

(Nicht alle kommen in diesem Katalog vor)

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

Roco

Ihr Roco-Fachhändler

80719

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

Information aus erster Hand



Newsletter

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



Ersatzteile

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



Social Media

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



80719

