

Novelties 2019
Nouveautés 2019

Roco





INTERCARGO
KARAWANEN AT

EURO
LEASING

WIR BRINGEN DIE KRAFT DER BERGEN AUF DIE SCHIENE

LOGISTIK

Dear Roco Model Railway Fans,

with this new product catalogue you can get a precise idea of our colorful model programme. First of all, we would like to thank you for your loyalty to the Roco brand. Around 800 employees work daily in Austria, Slovakia, Romania or Vietnam with great passion for the most beautiful hobby in the world. We are happy about the enormous popularity of our new products from the last years and we hope with the catalogue 2019 we again will be able to offer captivating models to you.

This time, the focus is on small locomotives of various series. That is why we are setting an example under the motto "Small locomotive offensive" and offer contemporary redesigns of popular locomotive models. Please note at this point that you may already know one or the other models from our model programmes before. However, our goal for the new small locomotives was to launch contemporary and thus, technically state-of-the-art models on the market. For example, there are the German Köf III, the French Y8000 and the Dutch "Sik" which are completely new models. For Austria, the 2062 series completes the colorful new product series. All models have our newly developed shunting couplers mounted when they are launch for the first time. This promises even more fun to you when you are using your model railway layout. To fulfill a long cherished wish of many model railway fans we launch the redesign of the battery operated railcar ETA 150 series 515. The so-called "Battery Flashes" were used in the regional traffic in many parts of Germany and achieved true cult status.

Our programme with vehicles of the Deutsche Reichsbahn will also be expanded. As a complete and finely detailed redesign in scale 1:87, the passenger coaches of the type Halberstadt are presented in the Roco programme. These models thus close another gap in the vehicle programme and round out the portfolio of our popular locomotives of the Reichsbahn.

What we are particularly proud of is that in the recent years, Roco has become a manufacturer of replicas of the so-called combined transport (KV) vehicles. The popularity and high demand for the current locomotives, such as the Vectron, and the goods wagons, such as the T2000, encourages us to be on the right track and move forward. For this reason, the T3 pocket wagon will be launched this year as a finely detailed new design which perfectly rounds out our large combined traffic programme.

But now: The course is set ! The signal is green ! Full speed ahead with our new products of 2019!

Your Roco team

Chers amis du chemin de fer modèle Roco,

Avec ce catalogue de nouveautés, vous tenez entre vos mains l'essentiel de notre programmes varié et coloré. Tout d'abord, nous tenons à vous remercier pour votre fidélité à la marque Roco. Environ 800 collaborateurs travaillent quotidiennement en Autriche, en Slovaquie, en Roumanie ou au Vietnam avec une grande passion pour le plus beau loisir du monde. Nous sommes ravis de l'énorme popularité de nos nouveautés des dernières années et espérons pouvoir également vous proposer des modèles intéressants avec ce catalogue pour l'année 2019.

Cette fois-ci, l'accent est mis sur les petites locomotives de différentes séries. C'est la raison pour laquelle nous mettons en exergue le slogan «Offensive des petites locomotives» et proposons une refonte moderne des modèles de locomotives populaires. Il convient de noter à ce stade que vous connaissez peut-être déjà l'un ou l'autre modèle de notre programme. Cependant, notre objectif pour les nouvelles petites locomotives était de mettre sur le marché des modèles au goût du jour et donc techniquement à la pointe du progrès. Par exemple, Köf III allemand, le Y8000 français et le néerlandais „Sik“ sont des modèles totalement nouveaux. Pour l'Autriche, la série 2062 complète la série colorée de nouveau modèles. Tous les modèles apparaissent pour la première fois avec notre nouvel attelage de manoeuvre, qui promet davantage de plaisir sur votre réseau.

Un souhait de nombreux modélistes ferroviaires: l'« autorail à batteries » ETA 150 et la série 515e ont été redessinés. Les „éclair à batterie“ étaient utilisés dans de nombreuses régions d'Allemagne pour le trafic régional et devinrent de véritables légendes..

Notre programme avec de véhicules de la Deutsche Reichsbahn sera également développé. Dans le cadre d'une refonte complète et finement détaillée à l'échelle 1/87, les voitures voyageurs du type Halberstadt figurent dans le programme Roco. Ces modèles comblent ainsi une autre lacune du programme de voitures et complètent notre gamme de locomotives populaires de la Reichsbahn.

Ce qui nous réjouit particulièrement, c'est que Roco soit devenu au cours des dernières années le principal constructeur de modèles réduits de wagons du transport combiné (KV). La popularité et la demande importante des locomotives actuelles, telles que la Vectron, ainsi que des wagons de fret, tels que le T2000, nous incitent à rester sur cette voie. Pour cette raison, le wagon -poche T3 apparaîtra cette année sous la forme d'un nouveau modèle très détaillé, en complément parfait de notre vaste programme KV.

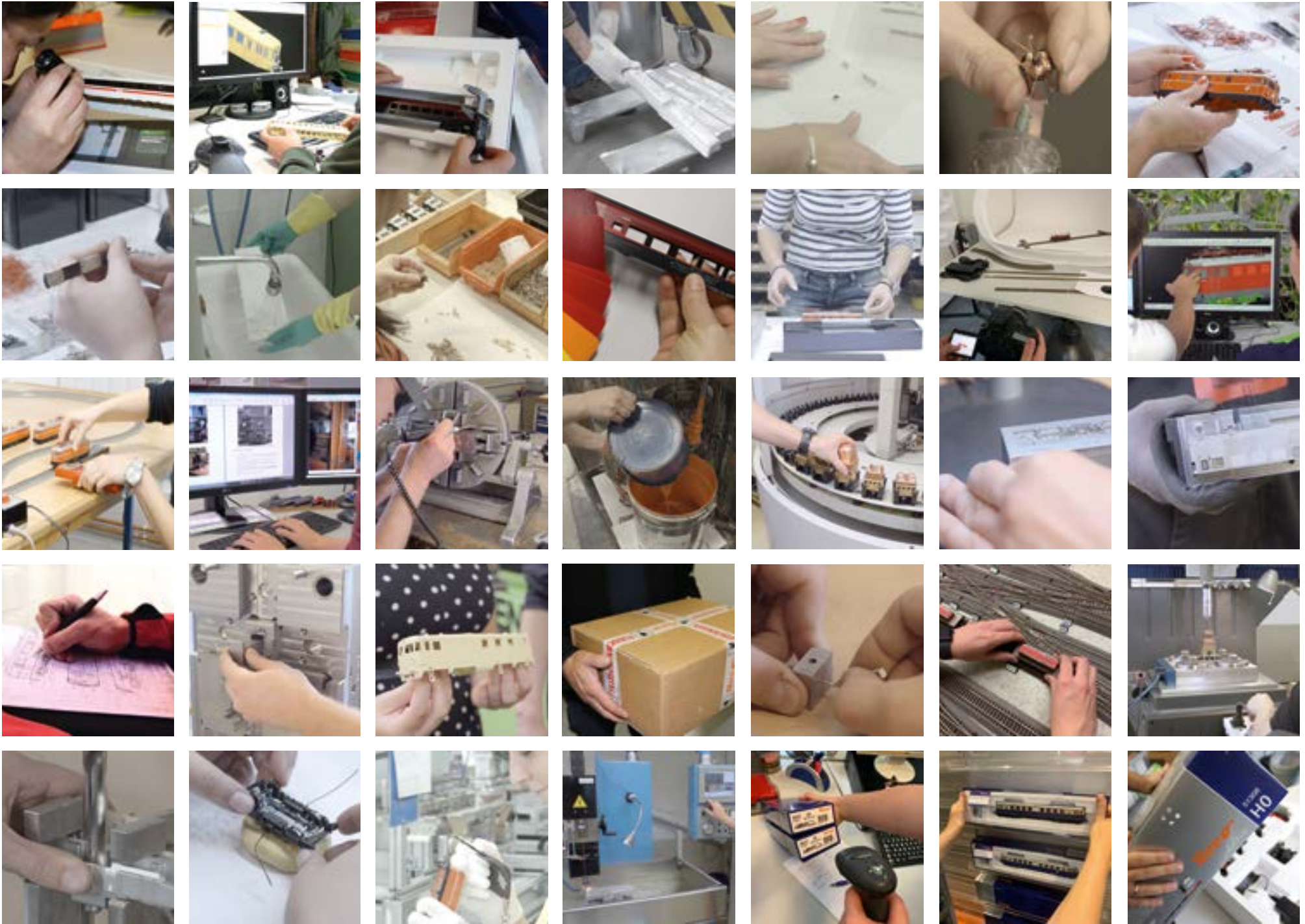
Le parcours est tracé, le signal est vert, en avant pour le nouveau programme de nouveautés 2019 Roco!

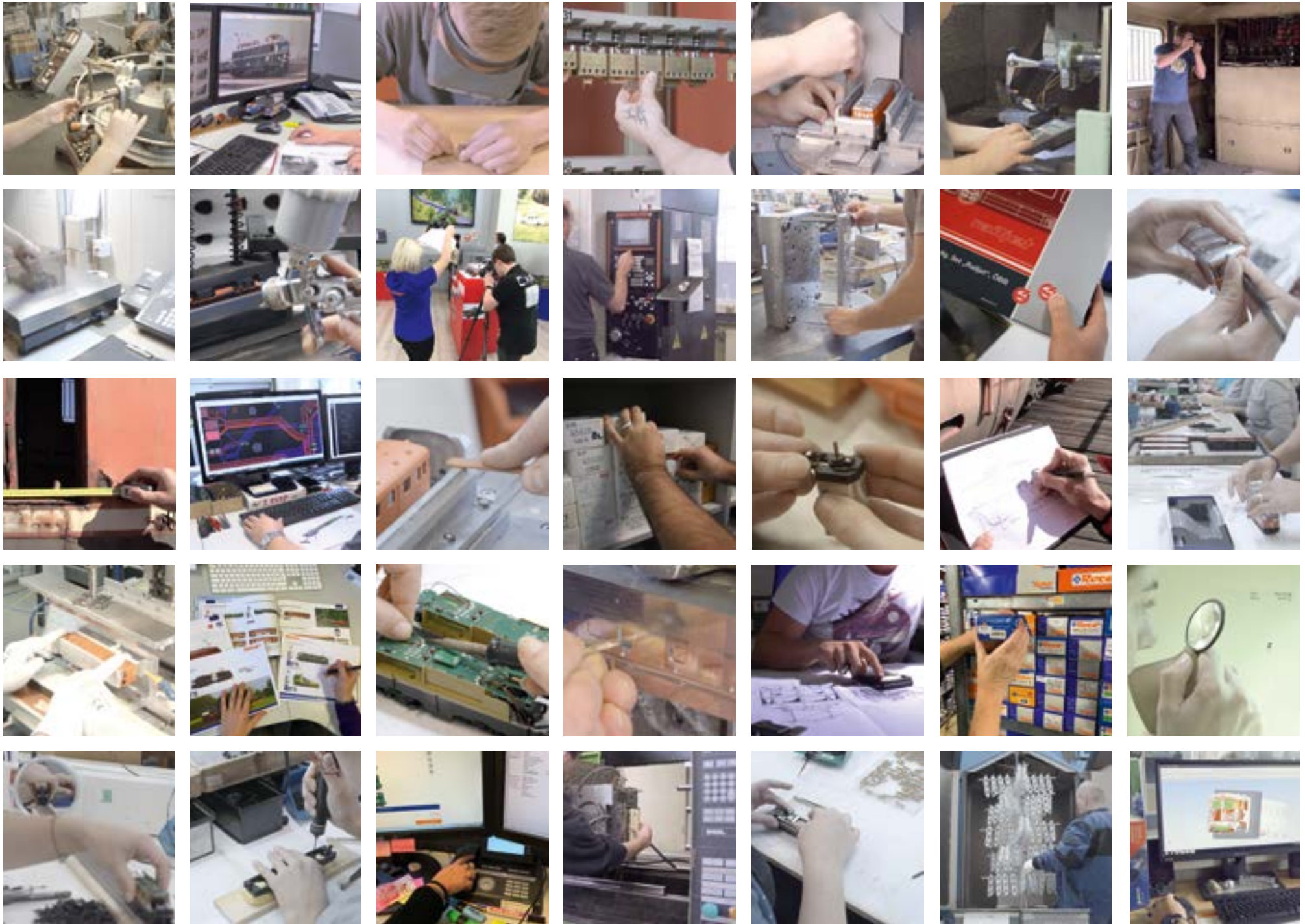
Votre équipe Roco

Contents/Sommaire

H0 Steam locomotives/Locomotives à vapeur	6
H0 Electric locomotives/Locomotives électrique	26
H0 Diesel locomotives/Locomotives diesel	77
H0 Start Sets	108
H0 Passenger cars/Voitures voyageurs	111

H0 Goods wagons/Wagons de marchandises	132
H0e	166
H0 Road vehicles/Véhicules routiers	175
Accessories/Accessoires	176
Where do I find what?/Ou trouver les articles?	178





Steam locomotive class 38

Locomotive à vapeur série 38



ÖBB

Ep	III
	201
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

Steam locomotive series 38 of the Austrian Federal Railways in the operation condition of the 1960s. The locomotives of the series 109 formed the conclusion and also the highlight of the 2'C locomotives in Austria. With them, the travel time between Vienna and Trieste was reduced from 13.5 to 10.5 hours. The ÖBB decommissioned the last locomotives in 1967. / Locomotive à vapeur série 38 des ÖBB, configuration en service dans les années 1960. Les locomotives de la série 109 furent à la fois les dernières et l'aboutissement du type 230 en Autriche. Grâce à elles le temps d trajet entre Vienne et Trieste fut réduit de 13 h 30 à 10 h 30. Les ÖBB réformèrent les dernières machines de la série en 1967.

► **Perfectly matches express trains**

Ce modèle est parfaitement adapté aux trains express

► **With free-standing cables and many separately applied plug-in parts**

Modèle avec tubulures rapportée et de nombreuses pièces additionnelles

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

Steam locomotive class 86

Locomotive à vapeur série 86



ÖBB

Ep III

160

PluX22

R2

LED

Q4/2019

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

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

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



CAD drawing/dessin CAO

- ▶ **Rich detailing on the model with many separately applied plug-in parts**

Modèle très détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

- ▶ **Unobstructed view through the driver's cab windows**

Vue dégagée à travers la fenêtre de la cabine

- ▶ **Set of elaborately designed metal wheels**

Roues en métal finement reproduites

Steam locomotive class 770

Locomotive à vapeur série 770



ÖBB

Ep III

107

NEM 651

R2

Light bulb icon

Q3/2019

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

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



Photomontage

- ▶ **Set of delicate wheels and control device**

Roues et volants finement gravés

- ▶ **With sound available for the first time in the Roco program**

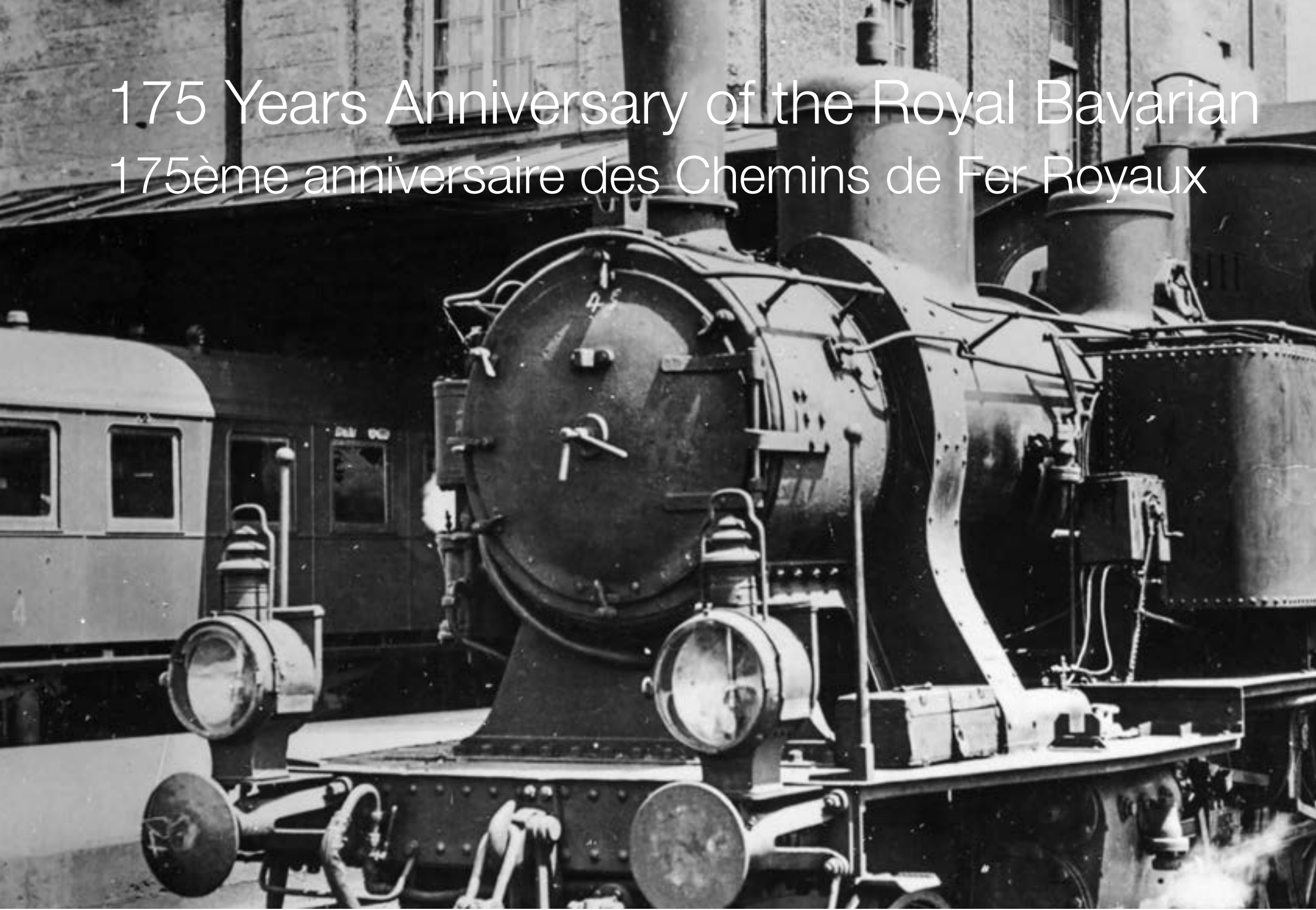
Modèle sonorisé disponible pour la première fois dans la gamme Roco

- ▶ **Ideal for the use on branch lines**

Modèle idéal pour des lignes secondaires



175 Years Anniversary of the Royal Bavarian 175ème anniversaire des Chemins de Fer Royaux



State Railways de Bavière



Photo: Slg. Günther Scheingraber, Archiv EK-Verlag

After the takeover of the Royal Privileged Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nuremberg-Fürth) 1841, the state railways history began through the foundation of the Royal "Königlichen Eisenbahnbau-Kommission in Nuremberg". Along with the nationalisation of the "München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft", the Royal Bavarian State Railways were founded in 1844.

The Royal Bavarian State Railways initially focused on the construction of three main lines. The state railway network was further expanded and soon connected all major cities of the Kingdom of Bavaria. The rural regions were also being developed and received a widely branched local railway network. By the end of the First World War, the Royal Bavarian State Railways became, with a route network of 8526 kilometers, the second largest German national railway.

After the end of the monarchy in November 1918, the predicate "Royal" of the railway administration name was omitted. On April 1, 1920, the Bavarian State Railways were taken over as "Gruppenverwaltung Bayern" by the German Reichsbahn. This was part of a state treaty.

In the era of the K.Bay.Sts.B some new designs and constructions of locomotives and wagons marked important milestones in history. There is for example, "The Queen of the steam locomotives" of the Bavarian locomotive type S 3/6, built by the locomotive factory J. A. Maffei in Munich (first delivered in 1908) – which is considered the unrivaled beauty of the German steam locomotives for their unique construction, even today. The matching "Prinzregenten" wagon was bought because the previous model has given rise to complaints about shocks and fluctuations. The sovereign passengers had found this extremely uncomfortable.

The Bavarian GtL 4/4 was put into service for the first time in 1911 by the Bavarian State Railways. The locomotives have undergone a few modifications and were then built until 1927. The locomotives proved to be very successful when operating and with an output of 450 hp, they were considered the strongest local train locomotives of Bavaria. A total of 117 locomotives were produced. Almost all maintenance depots in Bavaria, which served branch lines, had GtL 4/4 locomotives in their vehicle fleet.

Après la prise de contrôle de la Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nuremberg-Fürth) en 1841, l'histoire des chemins de fer de l'État a commencé avec la fondation à Nuremberg de la Commission royale de construction des chemins de fer. Parallèlement à la nationalisation de la compagnie de chemin de fer Munich-Augsbourg, les Chemins de Fer Royaux de Bavière ont été fondés en 1844.

Les Chemins de Fer Royaux de Bavière ont initialement concentré leur activité sur la construction de grandes lignes. Le réseau ferré de l'État fut ensuite étendu et relia rapidement toutes les villes importantes du royaume de Bavière. Les régions rurales furent également desservies par un large réseau de chemins de fer secondaires. A la fin de la 1ère guerre mondiale, les Chemins de Fer Royaux de Bavière étaient devenus en taille, avec un réseau de 8526 kilomètres, la seconde compagnie de chemin de fer d'Etat en Allemagne.

Après la fin de la monarchie en Novembre 1918, le terme "Royaux" fut supprimé. Le 1er avril 1920, les chemins de fer de Bavière, sous contrat avec l'État, prirent le relais en tant qu'entité administrative "Bayern" au sein de la Reichsbahn allemande.

A l'époque des K.Bay.Sts.B, quelques projets de wagons et de locomotives marquèrent l'histoire. Il en est ainsi de la série bavaroise S 3/6, construite par les usines J. A. Maffei à Munich et livrée à partir de 1908. Surnommée « la reine des locomotives à vapeur » elle reste aujourd'hui l'un des fleurons de la construction de machines à vapeur allemandes. Les idées novatrices ne manquaient pas pour optimiser le trafic sur les lignes locales. Ainsi, sur les locomotives à vapeur du type Pt 2/3, une porte installée à l'arrière permettait au chauffeur d'accéder à la rame de voitures pour prendre en charge les fonctions de chef de train.

La série GtL 4/4 fut mise en service à partir de 1911 par les Chemins de Fer Royaux de Bavière. Les machines connurent quelques modifications et furent construites jusqu'en 1927. Ces locomotives se montrèrent très efficaces en service et avec leurs 450 ch elles étaient considérées comme les plus puissantes machines pour lignes secondaires de Bavière. 117 engins furent produits au total. Pratiquement tous les dépôts desservant des lignes secondaires en Bavière comptaient des GtL 4/4 dans leurs parcs.

2 piece set: Steam locomotive S 3/6 and "Prinzregenten" wagon

Coffret de 2 pièces: Locomotive à vapeur S 3/6 et voiture «Prinzregenten»



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	484
	NEM 652
	R3
	40181



Photomontage



Q1/2019				
61471	=	5/2		10
61472	=	5/2		11
61473	~	5/2		11

► **Version S 3/6 3618 is painted with the very popular blue colour**

Reproduction de la S 3/6 3618 dans la très populaire livrée bleue

► **Finely detailed model with perfectly matching saloon car and delicately printed interior furnishing**

Avec une voiture-salon finement reproduite à l'aménagement intérieur détaillé et décoré

Steam locomotive type Pt 2/3 Locomotive à vapeur type 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



- ▶ **In exclusive livery and fine decorative stripes**
Livrée sophistiquée avec de fines bandes décoratives
- ▶ **With sound available for the first time in the Roco program**
Modèle sonorisé disponible pour la première fois dans la gamme Roco
- ▶ **Perfectly matches the passenger cars 74900–74902 and the goods wagons 76094 and 76774**
Ce modèle est parfaitement adapté aux voitures 74900–74902 et aux wagons 76094, 76774



2nd/3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème}/3^{ème} classe



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
🚪	131
🚪	6469
🚪	6562



BCi bay10

Photomontage



► **Delicately painted model with decorative lines**

Décoration sophistiquée avec bandes décoratives

► **Perfectly matches the steam locomotives Pt 2/3 73052, 73053, 79053**

Chaque voiture constitue un complément idéal pour la locomotive à vapeur Pt 2/3, 73052, 73053, 79053

Q2/2019

74900

3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 3^{ème} classe



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
🚪	137
🚪	6469
🚪	6562



Ci bay 10

Photomontage

► **Each wagon with true to original spoked wheels**

Véhicules équipés de roues à rayon conformes à la réalité

Q2/2019

74901

Baggage car

Fourgon à bagages



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
🚪	121
🚪	6469
🚪	6562



Pwi bay 07

Photomontage

Q2/2019

74902

3 piece set: Goods wagons

Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	360
	40196



Gm



Gm



Rm

Photomontage

► Perfectly matches the steam locomotives Pt 2/3 73052, 73053, 79053

Chaque voiture constitue un complément idéal pour la locomotive à vapeur Pt 2/3, 73052, 73053, 79053

Q3/2019

76094

Stake wagon

Wagon à ranchers



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	40196



Rm

Photomontage

► Model carries wooden barrels

Modèle chargé de tonneaux en bois

Q3/2019

76774

Steam locomotive T3 and passenger cars

Locomotive à vapeur T3 et voiture voyageurs



K.P.E.V.

Ep	I
	416
	NEM 651
	R2



Photomontage

The Royal Prussian State Railways, abbreviated K.P.E.V., was supplied very early with the steam locomotives of the type T3. The type T3 locomotives were triple-coupled tender locomotives, which reached a top speed of around 40 km / h. They were ideally suited for the use on branch lines. The locomotives did not only operate for the Prussian State Railways, since more than 1300 locomotives had been produced by Henschel. / Les chemins de fer royaux prussiens (KPEV) ont reçu les premières locomotives à vapeur de type T3. Il s'agissait de machines-tender à trois essieux couplés qui atteignaient une vitesse maximale d'environ 40 km/h. Elles étaient parfaitement adaptées à une utilisation sur les lignes secondaires. Ces machines furent utilisées par d'autres compagnies de chemin de fer que les KPEV et plus de 1300 locomotives de ce type ont été construites par Henschel.

► **Authentic and finely detailed train of the K.P.E.V.**

Train typique des K.P.E.V. , modèle finement détaillé

► **Dual front headlights**

Deux feux frontaux

► **Classic model from the FLEISCHMANN range**

Modèle classique de la gamme FLEISCHMANN

Q3/2019

61475	=	3/0
61476	~	3/0

Steam locomotive 85 004

Locomotive à vapeur 85 004



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

There were only 10 locomotives of the approximately 133-tons heavy tender locomotives built and operated on the lines of the so-called „Höllentalbahn“. The locomotives of the type 85 were the heaviest steam locomotives that were ever used in Germany. Because of their superior tractive force, the bullish looking tender locomotives proved to be very successful when operating on steep mountain inclines. Since the locomotives had a superior performance, the toothed racks became totally unnecessary and were removed as early as 1933. The locomotives were also much appreciated by the staff of the locomotives and enjoyed great popularity as they reduced the travel times of passenger trains by more than 1/3 of the original travel time. / Au total, seules 10 exemplaires de cette locomotive-tender d'environ 133 tonnes ont été construits pour être utilisés sur la ligne communément appelée Höllentalbahn. Les locomotives de la classe 85 étaient donc les locomotives à vapeur les plus lourdes utilisées en Allemagne. En raison de leur capacité de traction, ces locomotive-tender à l'allure robuste ont rapidement fait leurs preuves sur les lignes des montagnes. En raison de leurs bonnes performances, l'équipement destiné au fonctionnement sur voies à crémaillère put être démonté dès 1933. Ces locomotives étaient très appréciées par les équipes de conduite car elles réduisaient la durée des trajets des trains de voyageurs de plus du tiers du temps initial.

► Version without smoke deflectors

Version sans pare-fumée

► Finely detailed model with many separately applied plug-in parts

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

► Dual headlights true to the original model

Eclairage à deux feux conforme à l'original

Q2/2019

72192 = 5/1

72193 = 5/1

78193 ~ 5/1



Steam locomotive

Locomotive à vapeur

class/série 23





Photo: H. Maey, Archiv EK-Verlag

Among experts, she is considered one of the most beautiful German steam locomotives of her time and technically excels with the best features. However, the locomotive never became a success story. The career of the BR 23 is closely linked to the passenger train steam locomotive BR 38.10 - Prussian P 8 - and the freight train steam locomotive BR 50. The first formed the basis of the BR 23 while the second had the boiler, the tender, the driver's cab and many more components in common.

The new boiler but also the new chassis of the locomotive definitely broke the design principles of the German standard locomotive. To exchange the boilers of the BR 50 and BR 23, the chassis with the wheel arrangement '1'C1' was completely redesigned. The front trailing wheel was designed as a Krauss-Helmholtz bogie, the coupling axles were moved more to the front and therefore more space could be gained for the wider firebox of the boiler, which was supported on the back via an Adam's axle. With this symmetrical chassis, the BR 23 was a very well-balanced locomotive in terms of design and can rightly be described as the beauty queen of the German standard locomotives.

After the war, both pre-production locomotives remained in the GDR. In the mid-1950s, they were brought by the research center "VSM Halle". For use as a brake locomotive, the steam locomotive 23 001 had a Riggerbach counter-pressure brake and angled pressure compensation valves mounted on the cylinders. As a result of aging the locomotive series 23 001 was equipped with a new Reko boiler as it also had the BR 50.3 in 1961. However, because of the counter pressure brake, it had also a feed water heater fitted. The domes were combined with a state-of-the-art trim. In 1969, a Giesl ejector was fitted to the locomotive. In 1970, the locomotive was designated 35 2001-2 and operated until 1975. The also planned conversion of the locomotive series 23 002 and the mounting of the Reko boiler was not carried out due to damages on the frame and wheels. This locomotive was scrapped in 1967.

Parmi les experts, elle est considérée comme l'une des plus belles locomotives à vapeur allemandes de son époque et techniquement, elle présentait les meilleures caractéristiques. Néanmoins, elle ne fut pas une réussite. La carrière de la BR 23 est étroitement liée à la locomotive à vapeur pour train voyageurs BR 38.10 - la P 8 prussienne - et à la locomotive à vapeur pour train de marchandises BR 50. De la première elle reprenait les principes de base tandis qu'elle partageait avec la seconde chaudière, tender, cabine et autres composants.

Cependant la nouvelle chaudière et le nouveau châssis rompaient définitivement avec les principes rigides des locomotives standard allemandes. Afin que les chaudières des BR 50 et BR 23 puissent être interchangeables, le châssis de type 131'a été entièrement repensé. Le guidage à l'avant de la locomotive faisait appel à un bissel Krauss-Helmholtz. Les essieux couplés furent déplacés vers l'avant pour laisser la place au foyer plus large de la chaudière qui reposait à l'arrière sur un essieu Adam. Avec ce châssis symétrique, la BR 23 était une machine très bien équilibrée que l'on peut à juste titre qualifier de reine de beauté des locomotives allemandes.

Après la guerre, les deux locomotives sont restées en RDA. Au milieu des années 50, elles ont été affectées au centre de recherche „VSM Halle“. Pour être utilisée comme locomotive-frein, la 23 001 a reçu un système de freinage à contre-pression Riggerbach et des égaliseurs de pression sur les cylindres. À la suite de phénomènes de vieillissement constaté sur la chaudière de la 23 001 en 1961, elle fut équipée d'une nouvelle chaudière Reko identique à celle de la série BR 50.35. Cependant, en raison de la présence du système de freinage à contre-pression elle fut équipée d'un préchauffeur. Le dôme de vapeur et les sablières ont été réunis sous un carénage commun. En 1969, un éjecteur Giesl a été ajouté sur la machine. En 1970, la locomotive a été renommée 35 2001-2 et a été utilisée jusqu'en 1975. Le changement de chaudière prévu pour la 23 002 n'a jamais été réalisée en raison de dommages au châssis et aux roues. Cette locomotive a été mise au rebut en 1967.

Steam locomotive 23 002

Locomotive à vapeur 23 002



DB

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

► **Version with round smoke stack**

Version avec cheminée ronde

► **Wheel with delicate spokes made of metal**

Roue à rayons finement gravées

► **With hand painted silver boiler bands**

Modèle avec anneaux de chaudières peint à la main en couleur argent

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

Steam locomotive 23 001

Locomotive à vapeur 23 001



DR

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Over the years, the steam locomotive 23 001 underwent some improvements and modifications. For use as a brake locomotive, the loco had a Riggerbach counter-pressure brake and angled pressure compensation valves mounted on the cylinders. As a result of aging on the original steam boiler it was equipped with a new Reko boiler as it also had the BR 50.35 in 1961. However, because of the counter pressure brake, it had also a feed water heater fitted. Particularly striking on the redesigned locomotive was the continuous state-of-the-art trim which combined the dome and the sandbox. Thanks to its modern boiler, it has become the most powerful loco ever built under the series designation 23. / Au fil des ans, la locomotive à vapeur 23 001 fut modifiée et améliorée. Afin d'être utilisée comme locomotive-frein, elle fut équipée d'un système de freinage à contre-pression Riggerbach et d'un dispositif d'équilibrage de pression sur les cylindres. En raison du vieillissement de sa chaudière d'origine, elle reçut en 1961 une chaudière Reko similaire à celle de la série BR 50.35. Cependant, en raison de la présence du système de freinage à contre-pression, elle fut également équipée d'un préchauffeur. La machine reconstruite se distingue tout particulièrement par le bloc caréné continu englobant dôme de vapeur et sablières. Grâce à sa chaudière moderne, elle devint la plus puissante des locomotives de la série 23.

► **Version with Reko boiler and round smoke stack**

Version avec chaudière Reko et cheminée ronde

► **Metal wheels with delicate spokes**

Roues à rayons en métal finement gravées

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

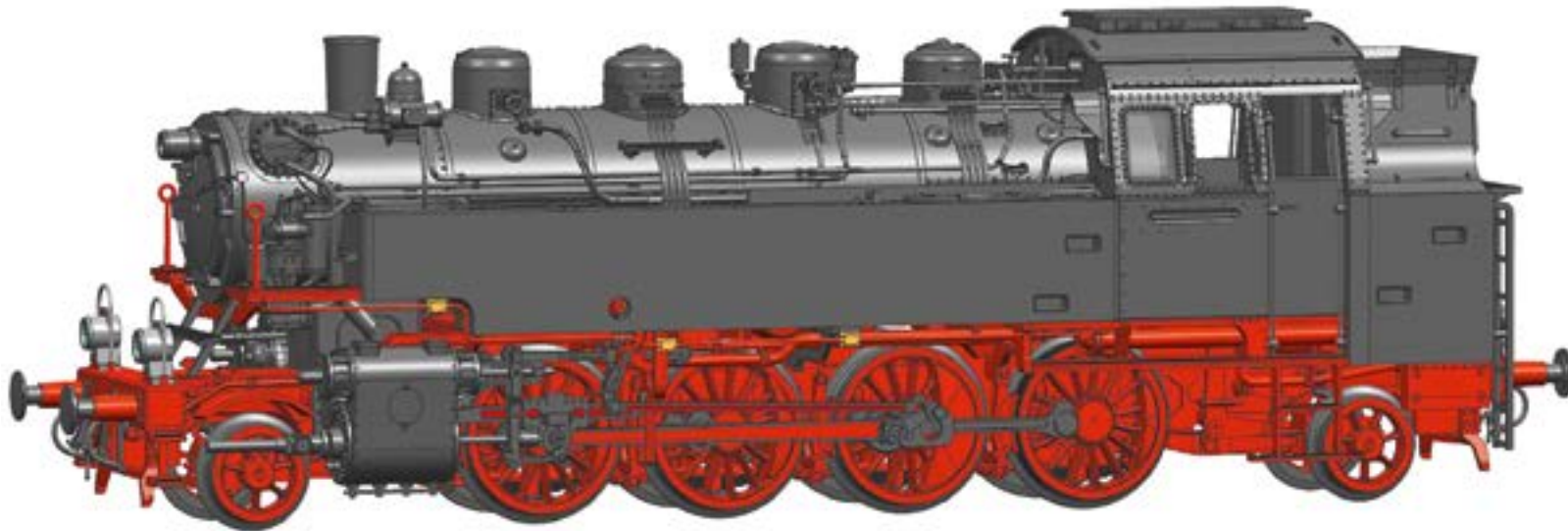
Steam locomotive class 86

Locomotive à vapeur série 86



DB

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD drawing/dessin CAO

► **Rich detailing on the model with many separately applied plug-in parts**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

► **Short cut-out water tanks in a welded design**

Caisses à eau courtes soudées

► **Set of delicately designed metal wheels**

Roues en métal finement reproduites

► **Unobstructed view through the driver's windows**

Vue dégagée à travers la fenêtre de la cabine

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

4 piece set: Steam locomotive class 03.10 and fast train

Coffret de 4 pièces: Locomotive à vapeur série 03.10 et train rapide



DB

Ep	III
	1033
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

61474



2/2

► **Model packed into an exclusive wooden storage box**

Présentée dans un coffret en bois exclusif

► **Strictly limited special edition**

Série strictement limitée

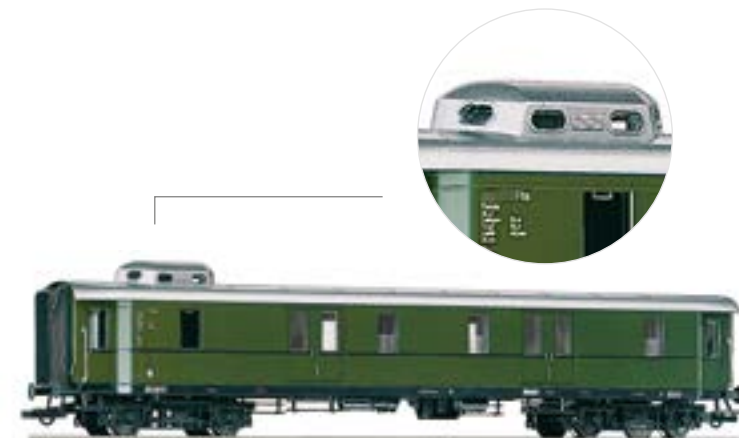
2 piece set: Fast train cars

Coffret de 2 pièces: Voiture pour train rapide



DB

Ep	III
	553
	40196



Photomontage

Q3/2019

74098

Steam locomotive class 001

Locomotive à vapeur série 001



DB

Ep	IV
	275
	NEM 652
	R3
	LED



Photomontage

Q1/2019

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

► **Variant with new boiler**

Variante avec nouvelle chaudière

► **Wheels with delicately designed spokes**

Roue à rayons finement gravées

► **Boiler with many separately applied parts**

Chaudière avec de nombreuses pièces rapportées

Steam locomotive class 35.10

Locomotive à vapeur série 35.10



DR

Ep	IV
	261
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019

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

With the introduction of the EDP numbering at the Deutsche Reichsbahn, the formerly named series 23 locomotives were also provided with the new series designation 35.10. The locomotives were a development outcome based on the the two pre-series locomotives 23 001 and 23 002. The locomotives of the 35.10 series were very much appreciated by the operating staff because they were smoothly running and had a low coal consumption. / Avec l'introduction de la gestion informatique du parc à la DB, les locomotives BR 23 furent renumérotées dan la nouvelle série 35.10. Ces locomotives constituaient un développement des locomotives de pré-série 23 001 et 23 002. Les machines de la série 35.10 étaient appréciées par les équipes de conduite en raison de leur fonctionnement silencieux et de leur faible consommation de charbon.

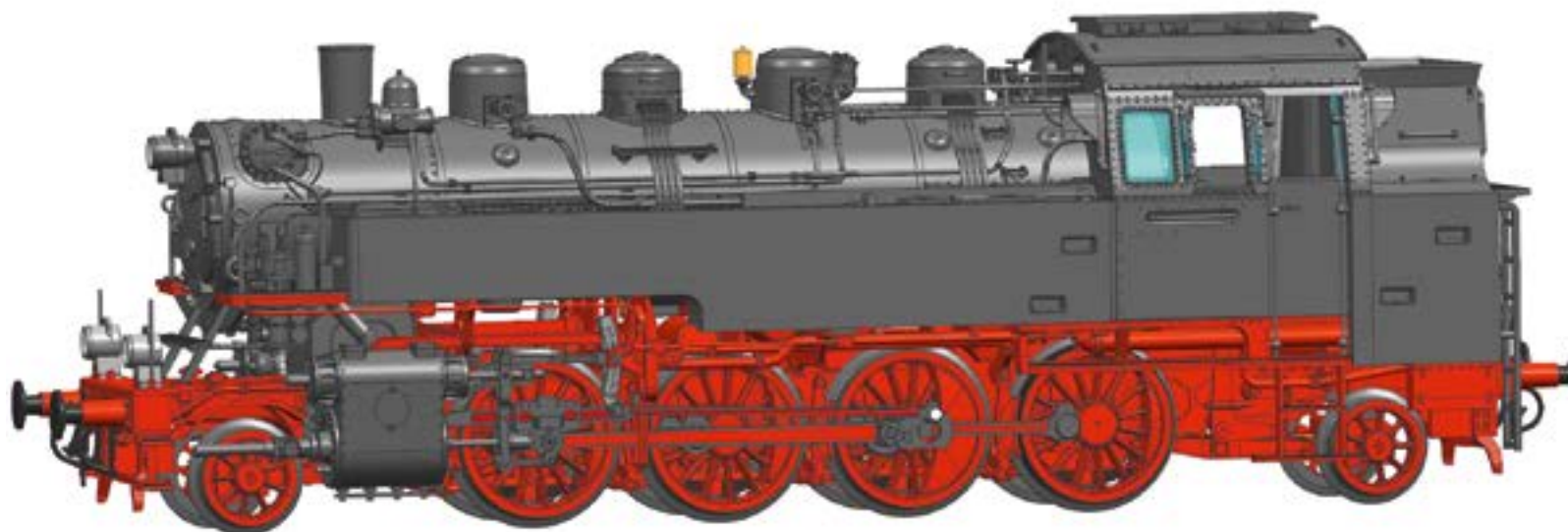


Steam locomotive class 86
Locomotive à vapeur série 86



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD drawing/dessin CAO

► **Finely detailed model with many separately applied plug-in parts**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

► **Long cut-out water tanks**

Caisses à eau longues

► **Set of delicately designed metal wheels**

Roues en métal finement reproduites

► **Unobstructed view through the driver's cab windows**

Vue dégagée à travers la fenêtre de la cabine

► **Perfectly matches the Reko coaches 74450–74456 and 74111**

Ce modèle est parfaitement adapté aux voitures Reko 74450–74456 et 74111

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

Steam locomotive class 50.50

Locomotive à vapeur série 50.50



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019

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

More than 70 locomotives of the series 50.35 of the DR were converted to oil main firing to increase the power output. This significantly facilitated the driver's operating conditions. During the conversion process the locomotives received the new designation series 50.50, also to make it easier to differentiate internally between the locomotives with coal firing and oil firing. / Plus de 70 locomotives de la série 50.35 de la DR furent converties pour la chauffe au fuel afin d'en accroître la puissance. Cette modification facilita leur utilisation. Les machines converties furent immatriculées dans la nouvelle série 50.50, ce qui permettait notamment de distinguer les machines chauffées au fuel de celles chauffées au charbon. Le prix du fuel lourd ayant lourdement augmenté dans les pays du bloc de l'est, ces locomotives furent radiées en bloc en 1981. Cela fut la fin de ces machines massives.

► Blind wheels with spokes

Roue du bissel à rayons



Steam locomotive class 232 TC

Locomotive à vapeur série 232 TC



SNCF

Ep	III
	170
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q2/2019

72166	=	3/1
72167	=	3/1

Steam locomotive 875 045

Locomotive à vapeur 875 045



FS

Ep	III
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019

73017	=	3/0
-------	---	-----

► **Classic model from the FLEISCHMANN range**

Modèle classique de la gamme FLEISCHMANN

► **With enclosed driver's cab**

Cabine de conduite fermée

► **Blind wheels with discs**

Roues porteuses à voile plein

► **Delicately designed chassis**

Châssis finement gravé

Electric locomotive class 1189

Locomotive électrique série 1189



ÖBB

Ep	IV
	234
	NEM 652
	R2



Photomontage

► **With typical rod drive**

Modèle avec embiellage emblématique

► **Freestanding handles**

Rambardes rapportées

Q3/2019

72654

=

6/2



Electric locomotive 1046.18

Locomotive électrique 1046.18



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

- ▶ **Unobstructed view through the luggage compartment**
Vue dégagée à travers le compartiment à bagages
- ▶ **Precise realization of the skirt's shape**
Reproduction exacte des jupes
- ▶ **Perfect for passenger trains**
Modèle parfaitement adapté à la traction de trains de voyageurs
- ▶ **Limited edition**
Edition limitée

Electric rail car 4061.13

Automotrice électrique 4061.13



ÖBB

Ep	V-VI
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

- ▶ **Realization of the current museum version**
Reproduction de la version musée actuelle
- ▶ **Unobstructed view through the luggage compartment**
Vue dégagée à travers le compartiment à bagages
- ▶ **Limited edition**
Edition limitée

The myth of the „Orient Express“ began in 1883 in Paris. From the train station „Gare de l’Est“, the world’s first luxury train, consisting of couchette, dining and luggage coaches, made its way to Constantinople. This was the moment when the pioneering spirit of this era was in the air and definitely could be felt. It showed in the comfort and equipment of the coaches, in the cuisine offered, in the provision of services and in the through traffic without necessity to change trains at other stations. The luggage coach was filled with food, ice boxes and wine bottles. The shower cubicle of this coach was an unbeatable feature and proved luxury comfort at that time.

This extravagant train crossed Europe over several thousand kilometres and seven national borders. From the beginning, the Orient Express was considered a train of the privileged society. The Orient Express has inspired and fascinated writers, film, music and theater makers. The train served as setting for the feature films „Murder on the Orient Express“ and „James Bond - FROM RUSSIA WITH LOVE“. The most famous novels, in which the king of the trains takes the lead role, were written by authors like Agatha Christie and Graham Greene.

The creator of this legendary train was the Belgian Georges Nagelmackers who owned the privatrailway company „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens“ - in short CIWL. No other train in the world before has possessed so much prestige and has played such a diplomatic, political, economic and cultural role. The best time of this mythical train was the 1920s. After the Second World War, Europe was divided again into two parts and the Cold War ended the slow decline of the famous train.

Apart from the classic route Paris-Istanbul, other routes for luxury trains had been established over time. From 1976 on rolled again a new successor under the name „Nostalgia Istanbul Orient Express (NIOE)“ on the lines across the Alps. The couchette coach in these trains were of the type UH of the company „Wagonbau Hansa“ and were painted in dark blue colour. The legend of the Orient Express continues and many railway enthusiasts hope that the incomparable atmosphere of bygone times will be revived on Europe’s rails.

Le mythe „Orient Express“ a débuté en 1883 à Paris. Depuis la gare de l’Est, le premier train de luxe au monde, comprenant voitures-lits voiture-restaurant et fourgons s’élançait vers Constantinople. À tous égards, l’esprit pionnier de cette époque se faisait sentir. tant dans le confort et l’équipement des voitures que dans la cuisine servie, les services proposés et dans le voyage direct sans changement. Les fourgons équipés de chambres frigorifiques emportaient la nourriture et les bouteilles de vin. La cabine de douche dans cette voiture était le nec plus ultra du confort d’alors.

Ce train extravagant traversait l’Europe en parcourant plusieurs milliers de kilomètres et en traversant sept frontières. Dès le début, l’Orient Express était considéré comme un train destiné aux classes privilégiées. L’Orient Express a inspiré et fasciné écrivains, réalisateurs, musiciens et metteurs en scène. Le train fut le décor des films « Meurtre dans l’Orient express » et « James Bond, Bons baisers de Russie ». Les romans les plus connus mettant en scène le roi des trains furent écrits par Agatha Christie et Graham Greene.

Le créateur de ce train légendaire était le Belge Georges Nagelmackers, qui possédait la „Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens“ ou CIWL. Aucun autre train au monde n’eut autant de prestige et n’a joué un rôle aussi important dans les domaines diplomatique, politique, économique et culturel. L’âge d’or de ce train mythique fut les années 1920. Après la Seconde Guerre mondiale, l’Europe a de nouveau été divisée en deux parties et la guerre froide a finalement mis fin à la circulation de ce célèbre train, déjà en lente régression.

Outre l’itinéraire classique Paris-Istanbul, de nouvelles lignes pour les trains de luxe sont apparues au fil du temps. À partir de 1976, un successeur de l’Orient Express a repris son voyage à travers les Alpes sous le nom de „Nostalgia Istanbul Orient Express (NIOE)“. Les voitures-lits de ce train étaient du type UH construites par „Wagonbau Hansa“, peintes en bleu foncé. La légende de l’Orient Express se poursuit et de nombreux amateurs de chemins de fer espèrent que l’atmosphère incomparable des temps passés reviendra sur les chemins de fer européens.



Compagnie Internationale
des Wagons-Lits

CIWL

5 piece set: Electric locomotive class 1020 and 4 sleeping cars

Coffret de 5 pièces: Locomotive électrique série 1020 et 4 wagons-lits



ÖBB
CIWL

Ep IV

1369

PluX22

R2

LED

40420

40196



U-Hansa

Photomontage

► **Replica of a sleeper train with cars of the type U-Hansa**

Reproduction d'un train de nuit composé de voitures-lits de type U-Hansa

► **Models with delicate printing**

Marquages fins

Q2/2019

61468 = 6/1

61469 = 6/1

61470 ~ 4/2



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



Refrigerator wagons

Wagons réfrigérant

ÖBB

Electric locomotive class 1245

Locomotive électrique série 1245



ÖBB

Ep	IV-V
	149
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2019

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

► **Available for the first time in many years**

Modèle disponible pour la première fois depuis de nombreuses années

► **Rich detailing on the model which has freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

3 piece set: Refrigerator wagons

Coffret de 3 pièces: Wagons réfrigérant



ÖBB

Ep	IV-V
	402
	40183



lcrs-v



Photomontage

► **With milk cans of the company Busch**

Wagons chargés de bidons de lait de la marque Busch

► **Wagons painted with silver-grey colour**

Wagons en livrée gris-métal

► **Perfectly matches the electric locomotive Rh 1245 on this page**

Complément idéal de la locomotive Rh 1245 présentée sur cette page

Q4/2019

67118





Electric locomotive 1293 018-6 Locomotive électrique 1293 018-6



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

- ▶ Delicate printing with "500th Siemens Loco for ÖBB" design
Décoration sophistiquée en livrée «500th Siemens Loco for ÖBB»
- ▶ With true to original long gutter and highly mounted driver's cabs for the use in Italy

Version avec gouttières longues conformes à la machine réelle.
Pupitres de conduites rehaussés pour l'utilisation en Italie

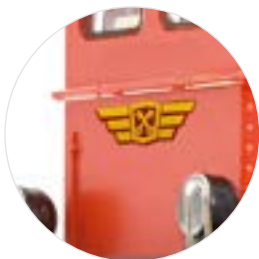


Electric locomotive 1045.03 Locomotive électrique 1045.03



MBS

Ep	IV
	119
	NEM 652
	R2



Photomontage

- ▶ **Printed etched plates are attached to the package**
Logo en métal photo-découpé livré dans 1 sachet d'accessoires
- ▶ **Version in operation conditions shortly after the transfer from the ÖBB to the Montafonerbahn (MBS)**
Configuration correspondant à l'état de l locomotive peu après son transfert des ÖBB au Montafonerbahn (MBS)
- ▶ **With separately applied handles**
Rambardes rapportées

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

2nd class passenger car Voiture voyageurs de 2^{ème} classe



MBS

Ep	IV
	230
	40420
	40196



B4

Photomontage

Q1/2019
64356

- ▶ **Perfectly matches the electric locomotive 1045.03**
Complément idéal de la locomotive électrique 1045.03

2nd class passenger car Voiture voyageurs de 2^{ème} classe



MBS

Ep	IV
	230
	40420
	40196



B4

Photomontage

Q1/2019
64357

- ▶ **With modified running numbers**
Avec une nouvelle immatriculation



Leonardo da Vinci

500 years fascination of a universal genius

500 ans de fascination envers un génie universel



The Italian artist, architect, thinker, engineer, philosopher and physician, Leonardo da Vinci (1452-1519) went down in history as a true jack of all trades. His most famous works are the painting of the Mona Lisa, the mural "The Last Supper" and the drawing "The Vitruvian Man".

Leonardo da Vinci was born on April 14, 1452 in a village near Florence in Tuscany. He spent his apprenticeship with the painter and sculptor Andrea del Verrocchio in Florence. This allowed him to develop his artistic and craft skills. By 1472 the painters' guild St. Luke considered him a real master of his trade. He spent the period from 1489 to 1499 in Milan, where he increasingly devoted himself to scientific work. He brought his technical ideas of armoured cars, cannons, submarines, aircrafts and "perpetual motion" on paper. Ever since his early career, he dealt with architecture, hydraulics and mechanics. Many of his designs were never realised during his lifetime and there remains a long list of unfinished paintings. He was a visionary far ahead of his time on intellectual, artistic and technical levels. Other locations of his work were Florence again, as well as the Vatican. The genius spent his last years in France where he died at the age of 67 years on May 2, 1519 at the Castle "Clus Lucé" in Amboise.

It would not be surprising if the first designs of a railway were to be found somewhere in lost sketches. Famous people often gain public recognition when important express trains are baptized with their names. Therefore, in honour of the great master, Roco dedicates a replica of the EC "Leonardo da Vinci" which is hauled by the legendary locomotives of the DB series 110.3 and the ÖBB series 1044 as well as an art locomotive of the series 1216. The EC follows the train run Dortmund-Milan.

L'artiste, architecte, penseur, ingénieur, philosophe et physicien italien Léonard de Vinci (1452-1519) est entré dans l'histoire en tant que généraliste. Ses œuvres les plus connues sont le portrait de Mona Lisa, la fresque « la cène » et le dessin « l'homme de Vitruve ».

Léonard de Vinci est né le 14 avril 1452 dans un petit village près de Florence, en Toscane. Il fit son apprentissage avec le peintre et sculpteur Andrea del Verrocchio à Florence. Cela lui permit de développer ses talents artistiques et manuels. Dès 1472, il fut accepté comme maître au sein de la Guilde de Saint Luc. Il passa la période de 1489 à 1499 à Milan où il se consacra de plus en plus au travail scientifique. Il coucha sur le papier ses idées sur les véhicules blindés, les canons, les sous-marins, les aéronefs et le mouvement perpétuel. Dès le début de sa carrière il s'intéressa à l'architecture, la mécanique et l'hydraulique. Nombre de ses créations ne furent jamais réalisées de son vivant et il laissa une longue liste de peintures inachevées. Il était un visionnaire très en avance sur son temps dans les domaines intellectuel, artistique et technique. Il travailla également à Florence et au Vatican. Le génie passa ses dernières années en France où il mourut le 2 mai 1519 à l'âge de 67 ans au château « Clos Lucé » à Amboise.

Il ne serait pas étonnant que les premières bases d'un chemin de fer se retrouvent un jour dans des esquisses perdues. Les gens célèbres trouvent souvent un regain de notoriété lorsqu'un train rapide international est baptisé de leur nom. C'est pourquoi Roco rend hommage au grand maître en lui dédiant une reproduction du train EuroCity Dortmund – Milan « Léonard de Vinci » accompagné des légendaires locomotives BR 110.3 de la DB et série 1044 des ÖBB ainsi que d'une livrée artistique sur une machine de la série 1216.

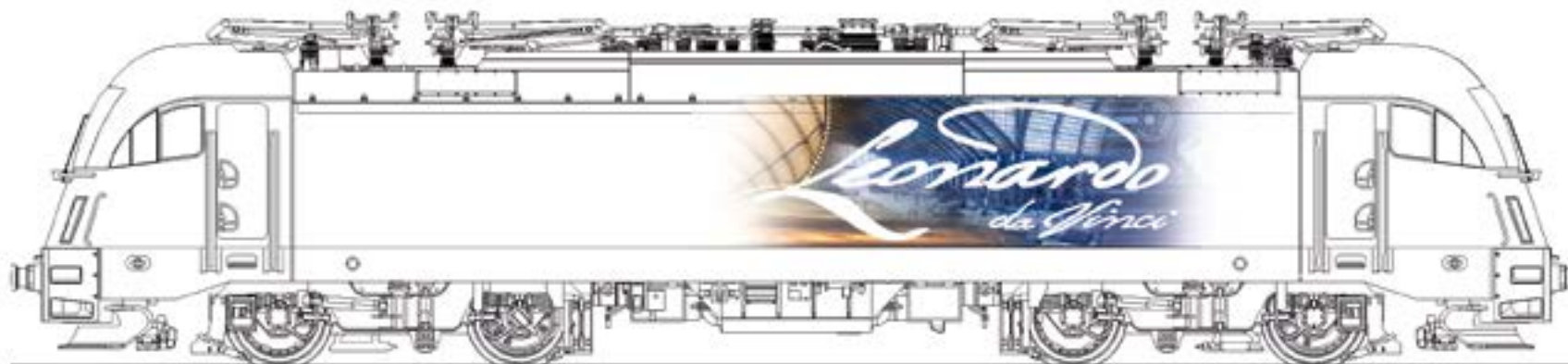
Electric locomotive class 1216

Locomotive électrique série 1216



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Our special locomotive for Leonardo da Vinci's 500th anniversary will be rolling across the big railways in the spring of 2019. In cooperation with the Austrian Federal Railways, a locomotive of the 1216 series will be branded with a beautiful design and used in front of Railjets in Austria, Germany and Italy. This special anniversary will thus be carried far into the world.

The design is still top secret and therefore we can only show a small part of our beautiful design locomotive. Stay tuned, our artist Gudrun Geiblinger has prepared an exciting creation for you! /

Notre locomotive spéciale pour le 500ème anniversaire de Léonard de Vinci roulera sur les grands rails au printemps 2019. En coopération avec les Chemins de fer fédéraux autrichiens, une locomotive de la série 1216 est dotée d'un design magnifique et elle est utilisée devant les railjets en Autriche, en Allemagne et en Italie. Cet anniversaire spécial sera ainsi fêté bien au-delà de nos frontières.

Le design est toujours rigoureusement tenu secret et c'est pourquoi nous ne montrons qu'une petite partie de notre belle locomotive artistique. Soyez curieux, notre artiste Gudrun Geiblinger vous a préparé une création passionnante !

► **With delicate printing**

Modèle finement décoré

► **Limited edition worldwide**

Edition limitée pour le monde entier

► **Used in passenger trains as well as goods trains in Austria, Germany and Italy**

Locomotive utilisée en Autriche, en Allemagne et en Italie pour la traction de trains de voyageurs et de marchandise

Q3/2019

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



Electric locomotive 1044 008-9

Locomotive électrique 1044 008-9



ÖBB

Ep IV-V

185

PluX22

R2

LED

Q1/2019

73070	=	4/1
-------	---	-----

73071	=	4/1
-------	---	-----

79071	~	3/2
-------	---	-----



Photomontage

► **With lower positioned ventilation, computer number on panels and black frame**

Modèle avec bloc de ventilation abaissé, numérotation informatique et châssis noir

► **Perfectly matches the EC “Leonardo Da Vinci” which operates on the lines between Munich and Austria**

La locomotive convient parfaitement au train Eurocity «Leonardo Da Vinci» qui relie Munich à l’Autriche

Electric locomotive 110 291-2

Locomotive électrique 110 291-2



DB

Ep IV-V

190

PluX22

R2

LED

Q3/2019

73072	=	4/1
-------	---	-----

73073	=	4/1
-------	---	-----

79073	~	3/2
-------	---	-----



Photomontage

► **In orient-red colour with “DB Latz”**

Livrée rouge-orient avec «bavette» DB

► **Perfectly matches the EC “Leonardo Da Vinci” which operates on the German lines**

La locomotive convient parfaitement au train Eurocity «Leonardo Da Vinci» qui circule sur le tronçon allemand

3 piece set 1: EC "Leonardo da Vinci"

Coffret de 3 pièces 1: EC «Leonardo da Vinci»



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Avmz



Bpmbz



Bvmz

Photomontage



- ▶ All cars illustrated on this double page can be used to build the EC 11 "Leonardo da Vinci" in the timetable year 1990

Toutes les voitures illustrées dans cette double-page peuvent être utilisées pour former le train EC 11 «Leonardo da Vinci», services 1990

- ▶ Each model has separately applied handles

Rambardes rapportées sur chaque modèle

Q1/2019

74133



Photo: W. Brutzer

3 piece set 2: EC "Leonardo da Vinci"

Coffret de 3 pièces 2: EC «Leonardo da Vinci»



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Apmz, Bpmbz



Bpmz

Photomontage

Q1/2019

74134

► Type Apmz in this livery is available for the first time

La voiture Apmz ets disponible dans cette livrée pour la première fois

2 piece set 3: EC "Leonardo da Vinci"

Coffret de 2 pièces 3: EC «Leonardo da Vinci»



DB

Ep	IV-V
	619
	40420
	40196



WRmz, Bm

Photomontage



► Type Bm as a end car has an integrated red taillight on one side of the car

Les voitures d'extrémité du type Bm ont des feux rouges de fin de convoi intégrés coté de la voiture

Q1/2019

74163

Electric locomotive class 186

Locomotive électrique série 186



LINEAS

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



Q1/2020

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



Photo: H. Zwoferink

The Belgian company Lineas was founded in 2017 as a 100% subsidiary of the Belgian State Railways (SNCB). In the years before, the SNCB operated their logistics divisions under various brand names, such as B Cargo, SNCB Logistics and B Logistics. Today, Lineas operates various locomotive series. The multi-system locomotives of the series 186 with eye-catching design are also used in the neighboring countries. / La compagnie Belge Lineas, filiale à 100 % de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), a été créée en 2007. Auparavant, la SNCB opérait son activité Fret sous diverses marques telles que B Cargo, SNCB Logistics et B Logistics. Lineas utilise divers types de locomotives. Ses locomotives multisystèmes de la série 186 sont également utilisées dans les pays voisins avec leur livrée accrocheuse.

► **Delicately painted model with “Lineas” design**

Livrée «Lineas» finement appliquée

► **Used in the cross-border traffic and hauls goods trains**

La locomotive est utilisée en trafic transfrontalier en tête de trains de marchandises



Electric locomotive Ae 3/6^{II}

Locomotive électrique Ae 3/6^{II}



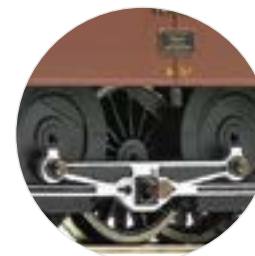
SBB

Ep	II-III
	163
	NEM 652
	R2
	CH
LED	

Q2/2019		
72292	=	3/1
72293	=	3/1
78293	~	3/1



Photomontage



► **Digital sound is now available for the first time**

Modèle disponible en version Digitale sonorisée pour la première fois dans la gamme Roco

► **Model in delicate design**

Modèle finement reproduit

2nd/3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème}/3^{ème} classe



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



BC

Photomontage

Q2/2019
74527

3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 3^{ème} classe



SBB

Ep	II-III
	230
	40420
	40196



C

Photomontage

Q2/2019
74528
74529

► **74529: changed running number**

74529: avec un numéro d'immatriculation différent

Express train of the ÖBB / Train Express des ÖBB



Bavarian branch-line goods trains / Train de marchandises des lignes secondaires bavaroises



Locomotive class 50.50 with goods train that carries beets / Locomotive série 50.50 et train de betteraves



Modern goods train of the ÖBB / Train de marchandise moderne des ÖBB



Goods train hauled with the power of Ludmilla / Train de marchandise tracté par une puissante Ludmilla



E 94 locomotive and classic goods train / Locomotive E 94 et train de marchandises classique



Locomotive series 254 and East German goods train / Locomotive série 254 et train de marchandises Est-Allemand



Electric locomotive Re 460

Locomotive électrique Re 460



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Wagner

► **Visually revised model with separately applied wipers is now available for the first time**

Modèle esthétiquement révisé avec essuie-glaces rapportés, rambardes frontales fines

► **With a sperately applied SBB logo and an additional front handle**

Modèle en configuration actuelle avec logo CFF rapporté et rambardes frontales additionnelles

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

Electric locomotive 420 278-4

Locomotive électrique 420 278-4



SBB

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

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



Photomontage



► **Version with air conditioning**

Version avec air conditionné

► **Rich detailing on the model with separately applied parts which are made of etching sheet**

Modèle finement détaillé avec pièces rapportées en métal photo-découpé

► **With coat of arms "Cham"**

Avec le blason «Cham»

Electric locomotive Ae 610 500-1

Locomotive électrique Ae 610 500-1



SBB

Ep	VI
	212
	NEM 652
	R2
	CH

Q3/2019

52662	=	6/2
58662	~	4/2



Photomontage



► **Version in SBB Cargo design**

Livrée SBB Cargo

► **With coat of arms „Landquart“**

Avec le blason «Landquart»

Electric locomotive Re 193
Locomotive électrique Re 193



HUPAC

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q2/2019		
73116	=	4/1
73117	=	4/1
79117	~	3/1



Photo: S. Maxheim



- ▶ **The HUPAC-Vectron is hired out to the company SBB Cargo**
Vectron de la compagnie HUPAC louée à SBB Cargo
- ▶ **With a true to original long gutter and highly mounted driver's cabs for use in Italy**
Avec gouttières longues conformes à la machine réelle. Pupitres de conduites rehaussés pour l'utilisation en Italie



2 piece set: Pocket wagons
Coffret de 2 pièces: Wagons-poche



HUPAC

Ep	VI
	378
	40195



Photomontage

Q1/2019
76198

- ▶ **Special set "50th Anniversary of the HUPAC"**
Coffret spécial «50ème anniversaire de HUPAC»

Electric locomotive Re 4/4 194 Locomotive électrique série 4/4 194



BLS

Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

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



Photo: A. Kammermann

► **With many separately applied plug-in parts**

Modèle avec de nombreuses pièces rapportées et en partie ajourées

► **Precise realization of the longer version of the Re 4/4**

Reproduction exacte de la version longue de la Re 4/4

► **Model with coat of arms "Thun"**

Avec le blason «Thun»



Photo: M. Kratzsch-Leichsenring

Electric locomotive Re 465 016 "Stockhorn" Locomotive électrique Re 465 016 «Stockhorn»



BLS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

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



Photo: M. Krähenbühl

► **Visually revised model with separately applied wipers is now available for the first time**

Modèle esthétiquement révisé avec essuie-glaces rapportés

► **True to original Swiss light changeover**

Eclairage conforme au règlement suisse

► **Exclusive printing**

Modèle finement décoré



High speed push-pull train

Train réversible à grande vitesse

Railjet, CD





Photo: B. Pintarich

In terms of comfort and speed, the high speed push-pull train Railjet, which has been operating for the Austrian Federal Railways since December 2008, has set new standards in Austria and Europe. From the initial concept - it was created at the end of 2004 - to its introduction, only four years passed. A big achievement when considering that development cycles in the vehicle or aviation industry normally take up to ten years. A seven-piece car formation consists of an Economy end car with closed transition on the loco side, three Economy cars, a dining car, a First Class car and a driving trailer with 1st Class and Business Class and measures including tractor over 200 meters and can accommodate over 400 passengers. The trains allow the transport of bicycles, buggies and other larger luggage pieces. Refreshing drinks and snacks can be ordered in the on-board restaurant or directly via „at-seat service“.

The travel speed of the Railjet and its „Taurus“ tractive vehicle is set at 230 km / h. In addition to the high speed, the smooth running of the cars ensures a pleasant journey. The first train connections run on the lines Vienna-Munich and Vienna-Budapest. Meanwhile, the Railjets are also found operating in other areas of Germany, Switzerland, Italy and the Czech Republic.

Since the change of the timetable in 2014, Railjets of the Czech Railways (CD) also operate on the lines between the cities of Prague, Vienna and Graz. For this, Siemens delivered seven Railjets in blue livery. Compared to the original ÖBB train formations, the Railjets of the CD operate with five Economy Class cars, a car with a restaurant and a driving trailer with First Class and Business Class.

En termes de confort et de vitesse, le train à grande vitesse Railjet, en service depuis décembre 2008 dans les chemins de fer fédéraux autrichiens, a établi de nouveaux standards en Autriche et en Europe. De l'idée - il a été créé fin 2004 - à la mise en service, quatre années seulement se sont écoulées. Une performance de haut niveau compte tenu du fait que les cycles de développement dans l'industrie automobile ou aéronautique prennent jusqu'à dix ans. Une rame de sept éléments se compose d'une voiture de classe économique sans intercirculation côté locomotive, de trois voitures de classe économique, d'une voiture-restaurant, d'une voiture de première classe et de la voiture-pilot avec les classes First et Business. Avec la locomotive elle mesure plus de 200 mètres et peut accueillir plus de 400 voyageurs. Les trains permettent le transport de vélos, poussettes et autres gros bagages. Un rafraîchissement ou une collation peut être commandé dans le restaurant à bord ou au service de restauration à la place.

La vitesse de croisière du Railjet et de sa locomotive "Taurus" est fixée à 230 km / h. En plus de la vitesse élevée, le roulement doux des voitures assure un voyage agréable. Les premiers trains desservent les lignes Vienne-Munich et Vienne-Budapest. Dans le même temps, les Railjets sont également présents dans d'autres régions d'Allemagne, de Suisse, d'Italie et de la République tchèque.

Depuis le changement d'horaire de 2014, les Chemins de fer tchèques (CD) relie également Prague à Vienne via Graz. Pour cela, Siemens a livré sept rames Railjet en livrée bleue. Contrairement aux rames originales ÖBB, les Railjets des CD fonctionnent avec cinq voitures de classe économique, une voiture-restaurant et la voiture-pilot avec First et Business Class.

Electric locomotive class 1216 “Railjet”

Locomotive électrique série 1216 «Railjet»



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

► **Digital models are now available with Interface PluX22 and power-supplied coupling for the first time**

Les versions digitales sont disponibles pour la première fois avec une interface PluX22 et des attelages électriques

► **Model with precise antenna equipment**

Antenne conforme à la réalité

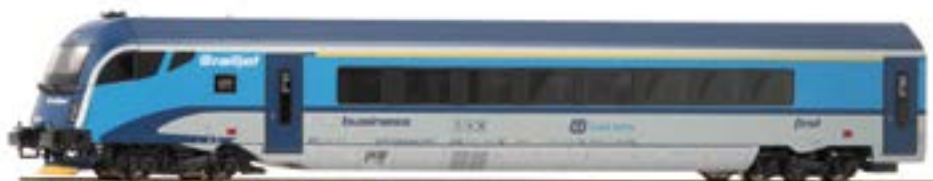
Q2/2019		
73218	=	4/1
73219	=	4/1
79219	~	3/2

4 piece set: "Railjet"
Coffret de 4 pièces: «Railjet»



ČD

Ep	VI
	1222
	LED



Afmpz



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Q2/2019

74142	=	
74143	=	↕
74144	~	↕

► Form variant with new window layout of the driving trailer and precise interior furnishing

Variante de moule avec nouveau pare-brise sur la voiture pilote et aménagement intérieur fidèle

► Coach transitions true to the original models and interior design imitation depending on the classification of each coach

Voitures intermédiaires conformes aux modèles réels avec aménagement intérieur correspondant aux différentes classes

3 piece set: "Railjet"
Coffret de 3 pièces: «Railjet»



ČD

Ep	VI
	915



Bmpz

Photomontage

Q1/2019

74139	=	
74140	=	↕
74141	~	↕

Electric locomotive class E 94

Locomotive électrique série E 94



DB

Ep	III
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019		
73356		6/2
73357		6/2
79357		4/2

The locomotives of the series 194 were nicknamed "German Crocodiles" and as six-axle heavy electric locomotives of the Deutsche Reichsbahn they were designed for the freight rail services. The locomotives had an hourly output of 3.300 KW and reached a top speed of 90 km / h. / Les locomotives lourdes type CC série 19 de la DR étaient conçues pour la traction des trains de marchandises. Elles étaient surnommées « Crocodiles allemands ». D'une puissance uni-horaire de 3300 kW, elles étaient aptes à la vitesse de 90 km/h.

► **Model with metal handles, handrails and many separately applied plug-in parts**

Modèle avec rambardes en métal et de nombreuses pièces rapportées

► **Typical goods locomotive of the Epoch III**

Locomotive pour trains de marchandises typique de l'époque III



Electric locomotive class E 44 Locomotive électrique série E 44



DB

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

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



From the electric locomotive series E 44 almost 200 locomotives were put into service in the period between 1932 to 1954. The power output of the 4-axled bogie locomotives was around 2200 kW and the maximum speed was 90 km / h. The locomotive hauled passenger trains as well as goods trains and therefore quickly earned the nickname "girlFriday" "Mädchen für alles". The axle-hung drive was already revolutionary at that time, from which the locomotive families such as the E 10, E 40 and the E 50 later also benefited. / Près de 200 locomotives électriques de la série E 44 ont été mises en service de 1932 à 1954. La puissance de ces locomotives de type BB était d'environ 2 200 kW, avec une vitesse de pointe de 90 km/h. Elles firent leurs preuves tant devant les trains de voyageurs qu'en tête de convois de marchandises et sont rapidement devenues des «Bonnes à tout faire». La transmission à essieux suspendus révolutionnaire à l'époque bénéficia ensuite aux machines des séries E 10, E 40 et E 50.

Electric locomotive class 140 Locomotive électrique série 140



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photo: U. Budde

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

Luxury train
Train de luxe

"Rheingold", DB





With the introduction of the luxury train „Rheingold“ on May 15, 1928, a new era began at the Deutsche Reichsbahn. The „Rheingold“ gained its worldwide reputation through its elegant carriages with violet-cream-coloured paint and noble interiors. The „Rheingold“ ushered in a new era of the German Railways. The most distinguished express train of the former DRG operated on the lines between Holland, Germany and Switzerland. With the beginning of World War II the train was discontinued.

From 1951 on, a long-distance express train „Fernschnellzug (F-train)“ operated again with the name „Rheingold“, - initially with all three car classes. The train hauling „Schürzen cars“ of the type 1938 in blue livery, also hauled a dining car.

In 1960, the Deutsche Bundesbahn initiated the development of new coaches for the traditional „Rheingold“. These coaches surpassed all previously known coach types in terms of comfort and travel speed. Initially in 1962 there were 5 open seating cars, 10 compartment cars with only nine compartments, 2 humpback dining cars and 3 dome cars delivered. This allowed the Deutsche Bundesbahn to compose two train formations. The new 26.4-meter long car formation with gold sputtered double panes was fully air-conditioned and furnished with elegant interiors. So, this is why the „Rheingold“ became the crème de la crème of all German comfort trains.

The exclusive cars of course had the noblest draft horses. In the epoch IV, for example, they were hauled by the locomotive series 1200 of the Dutch State Railways, in Germany by the locomotive series 112, and on the Swiss railway lines by the Re 4 / 4I which was painted with the TEE colours.

With the integration of the hourly schedule in the intercity traffic summer timetable 1979, the period as TEE trains ended. From then the „Rheingold“ operated until 1987, as an IC train with second-class cars on the lines between the cities of Amsterdam and Basel.

Le lancement du train de luxe « Rheingold » le 15 mai 1928 ouvrit une nouvelle ère pour la Deutsche Reichsbahn. Le « Rheingold » gagna sa réputation internationale grâce à ses élégantes voitures peintes en violet et crème et à ses aménagements intérieurs raffinés. Une nouvelle époque s'ouvrait sur les rails allemands. Le train le plus distingué de l'ancienne DRG circulait sur les lignes entre la Hollande, l'Allemagne et la Suisse. Au début de la 2ème guerre mondiale, le train fut supprimé.

A partir de 1951, un train rapide „Fernschnellzug (F-train)“ circula de nouveau sous le nom de « Rheingold ». Accessible initialement aux trois classes, ce train comportait des voitures « Schürzen » type 1938 peintes en bleu et une voiture-restaurant.

En 1960, la Deutsche Bundesbahn commença le développement de nouvelles voitures pour le traditionnel « Rheingold ». Elles dépassaient tout ce qui avait existé précédemment en termes de confort et de vitesse. En 1962, le parc comptait 5 voitures à couloir central, 10 voitures à 9 compartiments, 2 voitures restaurant et 3 voitures panoramiques. Cela permettait la formation de 2 rames. Ces nouvelles voitures de 26,4 mètres avec double vitrage doré étaient entièrement climatisées et aménagées avec des intérieurs élégants. Cela plaçait le „Rheingold“ au sommet de tous les trains de confort allemands.

Les trains étaient initialement tractés par d'anciennes locomotives E 10 transformées avec des bogies spéciaux. Celles-ci furent ensuite remplacées par des E 10,12 „Bügel falten“. Afin de donner au rame un aspect uniforme, les locomotives et les voitures étaient peintes en bleu cobalt et crème. Le marquage « Rheingold » était apposé sous les dômes des voitures panoramiques. Avec une vitesse de 160 km/h, le « Rheingold » était le train le plus rapide de la DB à cette époque. Dès 1965, le Rheingold fut intégré dans le réseau Trans Europ Express et le matériel fut repeint aux couleurs TEE, pourpre et beige.

Ces voitures exclusives étaient naturellement mariées aux plus nobles coursiers. A l'époque IV elles étaient par exemple tractées en Hollande par la série 1200 des NS, en Allemagne par les machines de la classe 112 et en Suisse par les Re 4/4 I, peintes aux couleurs TEE.

Avec l'apparition du cadencement dans les liaisons Intercity au service d'été 1979, l'époque des TEE prenait fin. A compter de ce moment, le Rheingold circula jusqu'à 1987 comme train IC, accessible à la seconde classe, sur les liaisons entre Amsterdam et Bâle.

Electric locomotive 112 309-0

Locomotive électrique 112 309-0



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

► **Perfectly matches the items of the Rheingold set**

Locomotive idéale pour le coffret «Rheingold»

► **Rich detailing on the bogies**

Bogie finement détaillé

► **With freestanding handles**

Rambardes rapportées

Q3/2019

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

3 piece set 1: Passenger cars “Rheingold”
 Coffret de 3 pièces 1: Voiture voyageurs «Rheingold»



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



WRümh131



Avümh111

Photomontage

Q3/2019

74135

3 piece set 2: Passenger cars “Rheingold”
 Coffret de 3 pièces 2: Voiture voyageurs «Rheingold»



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



ADümh101



Avümh111

Photomontage

Q3/2019

74136

Electric locomotive class E 44

Locomotive électrique série E 44



DR

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q4/2019

52547	=	4/1
58547	~	3/2



From the electric locomotive series E almost 200 locomotives were put into service in the period between 1932 to 1954. The power output of the axled bogie locomotives was around 2200 kW and the maximum speed was 90 km / h. The locomotive hauled passenger trains as well as goods trains and therefore quickly earned the nickname "girlFriday" "Mädchen für alles". The German Reichsbahn painted the locomotives with an appealing bottle green colour. The chassis of the locomotive initially was kept in black and was later painted red. / Près de 200 locomotives électriques de la série E 44 ont été mises en service de 1932 à 1954. La puissance de ces locomotives de type BB était d'environ 2 200 kW, avec une vitesse de pointe de 90 km / h. Elles firent leurs preuves tant devant les trains de voyageurs qu'en tête de convois de marchandises et sont rapidement devenues des "Bonnes à tout faire". La DR avait peint ces machines d'un attrayant vert bouteille. Le châssis noir à l'origine fut ultérieurement peint en rouge.

Electric locomotive class 254

Locomotive électrique série 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

73362	=	6/2
73363	=	6/2

► **Model with metal handles, handrails and many separately applied plug-in parts**

Rambardes en métal et nombreuses pièces rapportées

► **Typical goods locomotive of the Epoch IV**

Locomotive pour trains de marchandises typique de l'époque VI

Electric locomotive class 146.2

Locomotive électrique série 146.2



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

► **Rich detailing on the model with many separately applied plug-in parts**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

► **The model perfectly matches the double deck cars 74150, 74151, 74153, 74154 and 74146, 74147, 74148, 74149**

Complément idéal des voitures à 2 niveaux 74150, 74151, 74153, 74154 et 74146, 74147, 74148 et 74149

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



Electric locomotive class 189

Locomotive électrique série 189



LOKOMOTION

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

The private railway company Lokomotion, based in Munich, has been operating in the international freight traffic for almost 20 years. The company Lokomotion and its Italian subsidiary Rail Traction Company have been each operating 5 locomotives of the Siemens series 189 for several years now. These locomotives were bought by the locomotive leasing company MRCE and have been operating for the two companies ever since. The locomotives of the company Lokomotion have blue zebra stripes and the locomotives of the Italian subsidiary RTC have red zebra stripes. / La compagnie de chemin de fer privée Lokomotion, basée à Munich, opère dans le trafic fret international depuis près de 20 ans. Depuis plusieurs années, Lokomotion et sa filiale italienne Rail Traction Company exploitent chacune 5 locomotives Siemens de la série 189. Ces locomotives ont été acquises auprès de la société de location de locomotives MRCE et sont depuis utilisées par les deux sociétés. Les locomotives de la Lokomotion sont décorées de bandes zebra bleues, celles de la filiale italienne RTC avec des bandes zebra rouges.

► **Model with many separately applied plug-in parts**

Nombreuses pièces rapportées

Electric locomotive class EU 43-007

Locomotive électrique série EU 43-007



LOKOMOTION

Ep	VI
	223
	NEM 652
	R2

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



Photo: C. De Bartoli

► **Model with blue and red zebra stripes**

Modèle avec bandes zebra rouges

► **The companies Lokomotion and RTC share this locomotive**

Les compagnies Lokomotion et RTC se partagent cette locomotive



Photo: R. Auerweck

Electric locomotive 193 875-2

Locomotive électrique 193 875-2



MRCE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73986	=	4/1
73987	=	4/1
79987	~	3/1



Photomontage

► **With a short gutter**

Version à gouttières courtes

► **Model with delicate printing**

Décoration sophistiquée

► **Version with two pantographs**

Version à 2 pantographes

► **In co-operation with**

En coopération avec



Electric locomotive 193 554-3

Locomotive électrique 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

► **Model in the striking "Leitwolf" design**

Livrée attractive «Leitwolf»

► **Model with a long gutter**

Version à gouttières longues

► **In co-operation with**

En coopération avec



Electric locomotive 189 997-0

Locomotive électrique 189 997-0



MRCE
TX LOGISTIK

Ep VI

225

PluX22

R2

LED

Q2/2019

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



Photomontage

- ▶ **Delicate printing**
Décoration sophistiquée
- ▶ **Used in the cross-border traffic**
Modèle utilisé en trafic transfrontalier
- ▶ **In co-operation with** **Loc & More**
En coopération avec



Photo: S. Ernst



Photo: Guy Rannou/ Sammlung Yves Broncard

Electric locomotive class BB 9278 Locomotive électrique série BB 9278



SNCF

Ep	III
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ **High tractive force and hauls the train "Le Capitole"**
Forte capacité de traction pour tirer «Le Capitole»
- ▶ **Delicate printing**
Décoration sophistiquée
- ▶ **With true to original sound and new running number**
Son conforme à l'original et nouveau numéro d'immatriculation
- ▶ **With Plux interface and LED lighting is now available for the first time**
Interface digitale Plux et éclairage à LED disponibles pour la première fois sur ce modèle

Q3/2019

73396	=	4/1
73397	=	4/1

4 piece set 1: „Le Capitole“ Coffret de 4 pièces 1: «Le Capitole»



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74109

- ▶ **Set of four A9 wagons**
Coffret de 4 voitures A9

4 piece set 2: „Le Capitole“ Coffret de 4 pièces 2: «Le Capitole»



SNCF

Ep	III
	1128
	40196
	40360



Photomontage

Q1/2019

74110

- ▶ **Set of two A9 wagons, a A7D wagon and a Vru wagon**
Coffret de voitures A9, une voiture A7D et une voiture-restaurant Vru

Electric locomotive class CC 6514

Locomotive électrique série CC 6514



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

► **Rich detailing on the model and many separately applied plug-in parts**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées

► **Delicate pantographs**

Pantographes fins

Electric locomotive class BB 26000

Locomotive électrique série BB 26000



SNCF

Ep	V-VI
	204
	PluX22
	R2
	FR
LED	

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



Photomontage



► **Freestanding handles**

Rambardes rapportées

► **Rich detailing on the roof superstructure with perforated etched part**

Toiture finement détaillées avec pièces en métal photo découpées ajourées

► **Delicate pantographs**

Pantographes fins

Electric locomotive 243-001

Locomotive électrique 243-001



HECTORRAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73972	=	4/1
73973	=	4/1
79973	~	3/1



Photo: J. Hellström

- ▶ **Used in the goods traffic**
Pour trains de marchandises
- ▶ **Version with two pantographs and short gutter**
Version à 2 pantographes et gouttières courtes
- ▶ **Perfectly matches: goods wagon 76698**
Adapté au wagon de marchandise 76698



Electric locomotive 243-002

Locomotive électrique 243-002



HECTORRAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73310	=	4/1
73311	=	4/1
79311	~	3/1



Photo: Ø. Berg

- ▶ **Used in the goods traffic**
Pour trains de marchandises
- ▶ **Version with two pantographs and short gutter**
Version à 2 pantographes et gouttières courtes
- ▶ **With modified running number for double traction operations**
Modèle conçu pour être exploité en double traction avec numéro d'immatriculation différent





Photo: J. Kaufmann

Electric locomotive class Dm

Locomotive électrique série Dm



SJ

Ep	III-IV
	289
	PluX16
	R2
	LED



Photo: Swedish Railway Museum

Immediately after the Second World War, the demand for Swedish iron ore increased dramatically. For the transport of the heavy ore trains suitable locomotives were needed. The Swedish State Railways (SJ) ordered the first double locomotives of the Dm series, of which the first locomotives were delivered in 1953. Each of the two locomotive parts was equipped with powered jackshaft and four coupled driven axles with spoked wheels. These were replaced in a later conversion by hubless SAB wheels. The powerful locomotives were able to haul ore trains with a weight of up to 3,200 tons on the challenging lines of "Malmbana" Luleå-Kiruna-Narvik. These heavy trains consisted of 52 ore wagons. Each of these 3-axle wagons had a curb weight of 20 tons and carried 80 tons of ore. At the end of the 1960s, the train weights were increased to 5,000 t. For this, some locomotives have been lengthened by another, driverless, four-axle middle section and were designated as Dm3. / Immédiatement après la 2ème guerre mondiale, la demande en minerai de fer suédois connut une forte augmentation. Des locomotives puissantes étaient nécessaire pour la traction des lourds trains de minerai. Les chemins de fer nationaux suédois (SJ) commandèrent une première tranche de locomotives de la série Dm dont le premier exemplaire fut livré en 1953. Chacune des deux moitiés de la locomotive était équipée d'un arbre d'entraînement accouplé par bielles à quatre essieux à roues à rayons. Celles-ci furent remplacées lors de modifications ultérieures par des roues à secteurs SAB. Ces locomotives puissantes étaient capables de tirer des trains de 3200 tonnes sur la difficile ligne « Malmbana », Luleå-Kiruna-Narvik. Ces trains lourds étaient composés de 52 wagons. Chacun de ces wagons à 3 essieux avait un poids à vide de 20 tonnes et pouvaient emporter 80 tonnes de minerai. A la fin des années 1960, le poids des trains fut porté à 5000 tonnes. Pour faire face, certaines locomotives furent complétées par un troisième élément central à quatre essieux, sans cabine de conduite et furent dénommées Dm3.

Q2/2019

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

Electric locomotive 101001

Locomotive électrique 101001



RAILPROMO

Ep	VI
	200
	NEM 652
	R2
	LED



Photo: D. Koster

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

► **In exclusive livery with Railpromo design**

Livrée exclusive Railpromo

► **Rich detailing on the model**

Modèle finement détaillé

Electric locomotive class 193

Locomotive électrique série 193



INDUSTRIAL
DIVISION

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Cargonunit/Industrial Division

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

► **Model operates for the Polish company Industrial Division**

Locomotive utilisée par la compagnie polonaise Industrial Division

► **With a long gutter**

Version à gouttières longues

► **Model hauls goods trains in Eastern Europe**

La locomotive réelle tracte des trains de marchandises dans l'est de l'Europe

► **“Lotus” logo decal is attached to the package**

Le logo «Lotus» est fourni sous forme de décalcomanie



Electric locomotive 541 002-6 "Innofreight"

Locomotive électrique 541 002-6 «Innofreight»



SŽ

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

The Austrian company "Innofreight" was founded in 2002 and initially specialized in wood transport. Even today, "Innofreight" still puts the main focus on the transport of trunk trees and wood chips. However, the transport of agricultural products, building materials or liquids belongs also to one of the company's competences today. In the summer of 2018, "Innofreight" and the Slovenian State Railways (SZ) launched the electric locomotive 541 002-6 in the eye-catching "Innofreight" livery yellow. The locomotive was designed for promotion purposes and to show that the cooperation between the two railway compies perfectly worked. / La société autrichienne "Innofreight" a été fondée en 2002 et était initialement spécialisée dans le transport du bois. Encore aujourd'hui, "Innofreight" met l'accent sur le transport des grumes et des copeaux de bois. Toutefois, le transport de produits agricoles, de matériaux de construction ou de liquides constitue actuellement 'une des compétences de l'entreprise. Au cours de l'été 2018, "Innofreight" et les chemins de fer slovènes (SZ) ont lancé la locomotive électrique 541 002-6 dans la livrée jaune attrayante "Innofreight". La locomotive a été conçue dans un but promotionnel et pour montrer la parfaite coopération entre les deux compagnies. Depuis lors, la locomotive série 541 a été utilisée dans le trafic international transfrontalier.

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



Photo: B. Paha

Electric locomotive class 170

Locomotive électrique série 170



KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



CAD drawing/dessin CAO

► **Exclusive livery**

Nouveauté exclusive

► **73225 is now available with true to original sound functions**

73225 est maintenant disponible avec des fonctions sonores conformes à l'original

► **Perfectly matches the following double deck cars**

Le modèle est parfaitement adapté aux voitures à 2 niveaux

Q4/2019

73224 = 4/1

73225 = 4/1



Photo: P. Kilanowski

3 piece set: Double deck cars

Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux



KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



ABbfmnpuvxz

► **Mold modifications on the driving trailer**

Modifications de moule sur la voiture-pilote

► **In co-operation with**

En coopération avec



Bmnopuxz

CAD drawing/dessin CAO

Q3/2019

74160



2nd class double deck car

Voiture à deux niveaux de 2^{ème} classe



KOLEJE
MAZOWIECKIE

Ep	VI
	308



Bmnopuxz

CAD drawing/dessin CAO

► **Add-on model that can be perfectly combined with the set 74160**

Complément idéal du coffret 74160

► **In co-operation with**

En coopération avec

Q3/2019

74161



A red battery-powered railcar (class 515) is shown traveling on a track through a scenic landscape. The railcar is red with a white roof and is moving along a track that runs alongside a river. In the background, there are green trees, a town, and hills under a clear sky. The railcar is the central focus of the image, and the text overlay provides information about its class and manufacturer.

Accumulator railcar

Automotrice à batteries

class/série 515, DB



Photo: D. Beckmann

The accumulator railcars were already introduced in Germany before the First World War. The 2-part accumulator railcars of the type „Wittfeld“, whose accumulators were housed in the prominent stems, operated until after the Second World War. After 1945, the German Federal Railways began again to deal with this type of power drive. The ETA 176 has made a name for itself as the „Limburg cigar“, but only eight of them were built. From 1953, the more cost-effective ETA 150, which had approximately the same features as the ETA 176, was put into service in large numbers. From the ETA 150 (from 1968 designated series 515) a total of 232 units were built until 1965. Furthermore, 216 driving trailers of the type ESA 150 (later designated series 815) were put into operation.

The lightweight steel design of the railcar, whose accumulators were installed under the floor in the center of the car, had an excellent driving comfort due to their high dead weight and compared to the diesel railcar VT 95 and the 98 series, a low noise level. The first series up to the serial number 33 was delivered with the seat division 2 + 3 and were, according to the epoch, designed as 3rd class cars. After the discontinuation of the „wood class“ in 1956, they were redrawn and used as 2nd class cars. The subsequent series with the numbers 101 and 501 had then in the 2nd class, the seat layout 2 + 2 and also a differently designed 1st class area. By increasing the accumulator capacity, the range has been increased to 400 km. The railcars were equipped with normal train and shock devices so reserve cars or freight cars could be coupled on as well.

The railcars were designated „Flashlight Express“ or „Akkublitz“ and were preferably used on flat land railway lines. They preferred to operate in the commuter belt around Augsburg, Schleswig-Holstein, eastern Lower Saxony, Rhineland-Palatinate, southern Hesse and the Ruhr area. The railcar formations were delivered from factory in red livery but later after 1975, were partially repainted in ocean blue / beige colour. Some operated on the so-called „Nokia line“ in white / mint green colour scheme. In the period from 1982 to 1995, the vehicles were gradually decommissioned and scrapped. Some cars are now preserved in railway museums or operate for museum railways.

Les automotrices à batteries ont été introduites en Allemagne avant I 1ère guerre mondiale. Les automoteurs à 2 éléments de type „Wittfeld“ dont les batteries étaient placées dans des capots proéminents circulèrent encore après la fin de la 2ème guerre mondiale. Après 1945, les chemins de fer fédéraux allemands recommencèrent à s'intéresser à ce type de matériel. L'ETA 176 s'est fait un nom en tant que "cigare du Limburg", mais seulement huit d'entre eux ont été construits. À partir de 1953, l'ETA 150, plus rentable et présentant à peu près les mêmes caractéristiques, fut mis en service en grand nombre. L'ETA 150 (désigné BR 515 après 1968) fut construit en 232 exemplaires à partir de 1965. 216 voitures-pilote de type ESA 150 (renommées ensuite BR 815) furent également mises en service.

L'autorail dont les batteries étaient placées sous le plancher au centre de l'engin faisait appel à une construction légère en acier. Il offrait un excellent confort à ses passager du fait d'un poids total élevé et d'un niveau sonore relativement faible en regard des automoteurs Diesel VT 95 et VT 98. Les engins de la première série jusqu'au numéro 33 reçurent un aménagement intérieur de diagramme 2 +3 et étaient conformément au règles de l'époque accessibles à la 3ème classe. Après la suppression de la "classe en bois" en1956, il furent surclassés en 2ème classe. Les exemplaires des séries suivantes portant les numéros 101 à 501 comportaient une salle de 2ème classe aménagée selon un diagramme 2 + 2 et un espace de 1ère classe. L'augmentation de la capacité des batteries permit un accroissement de leur autonomie jusqu'à 400 km. Ces autorails étaient munis d'organes de tamponnement et d'une ligne de train standards. Des voitures supplémentaires ou des wagons pouvaient donc leur être attelés.

Ces autorails étaient surnommés « Eclair Express » ou « Akkublitz » et étaient utilisé de préférence sur des lignes sans déclivité. Ils étaient principalement utilisés dans la banlieue d'Ausbourg, dans le Schleswig-Holstein, l'est de la Basse-Saxe, la Rhénanie-Palatinat, le sud de la Hesse et la région de la Ruhr. Ils furent livrés avec une livrée rouge mais furent en partie repeints à partir de 1975 en bleu océan et beige. Certains furent utilisés sur la 'Ligne Nokia » en livrée blanc/vert menthe. Ils furent progressivement radiés et ferrailés entre 1982 et 1995. Certains ont été préservés dans des musées ou circulent sur des chemins de fer touristiques.

Accumulator railcar class 515 with cab car Automotrice à batteries série 515 avec voiture-pilote



DB

Ep	IV
	538
	PluX22
	R2
	LED



CAD drawing/dessin CAO



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

- ▶ **Unobstructed view through the delicately worked passenger compartment and driver's cab /** Vue dégagée à travers la fenêtre de la cabine du conducteur et du compartiment passagers finement détaillé
- ▶ **With separately applied plug-in parts, such as windscreen wipers, shunting handles mounted under the buffers as well as heating cables**
Modèle avec pièces rapportées telles qu'essuie-glaces, mains d'attelleur sous les tampons et câblots
- ▶ **Interior lighting of the analogue model can be switched via DIP switch**
L'éclairage intérieur de la version analogue peut être commandé par un micro interrupteur DIP
- ▶ **Digital versions have a decoder in the railcar and in the driving trailer**
La version digitale est équipée d'un décodeur dans l'autorail et la remorque

Beilhack Rotary Snow Blower
Chasse neige Beilhack



ÖBB

Ep	V
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

► **Self-propelled model**

Engin automoteur

► **Rich detailing on the model which has many digitally switchable functions such as lifting and lowering of the snow cutter and rotating impeller blades**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses fonctions digitales telles que la montée et l'abaissement du bloc chasse-neige et la rotation des turbines

► **Entire vehicle platform can be turned 180 degrees**

La totalité de la caisse de l'engin peut pivoter à 180°

Q3/2019

72798	=		1/1
78798	~		1/1

Diesel locomotive 2143.05
Locomotive diesel 2143.05



ÖBB

Ep	IV
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

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

► **In this particular colour is now available in the Roco program for the first time /** Modèle disponible dans la gamme Roco pour la première fois avec cette décoration

n:

In 1958 the Austrian Federal Railways procured a series of the 400 hp strong diesel locomotives of the series 2062, to replace the cost and labour-intensive steam locomotives which provided shunting services. The Jenbacher Werke in Tyrol built a total of 65 pieces of this small biaxial Diesel locomotive until 1966.

The 1965/66 built locomotives with the running numbers 46 to 65 differing slightly from the previously built locomotives. They can be recognized by the changed shape of the ballast weights, the replacement of the chrome grille by a simple grille, modified fan louvers on the motor stem and triple headlights from factory.

The locomotives 2062.01 to 45 were delivered in fir green livery. The rest of the locomotives were painted in blood-orange livery from factory.

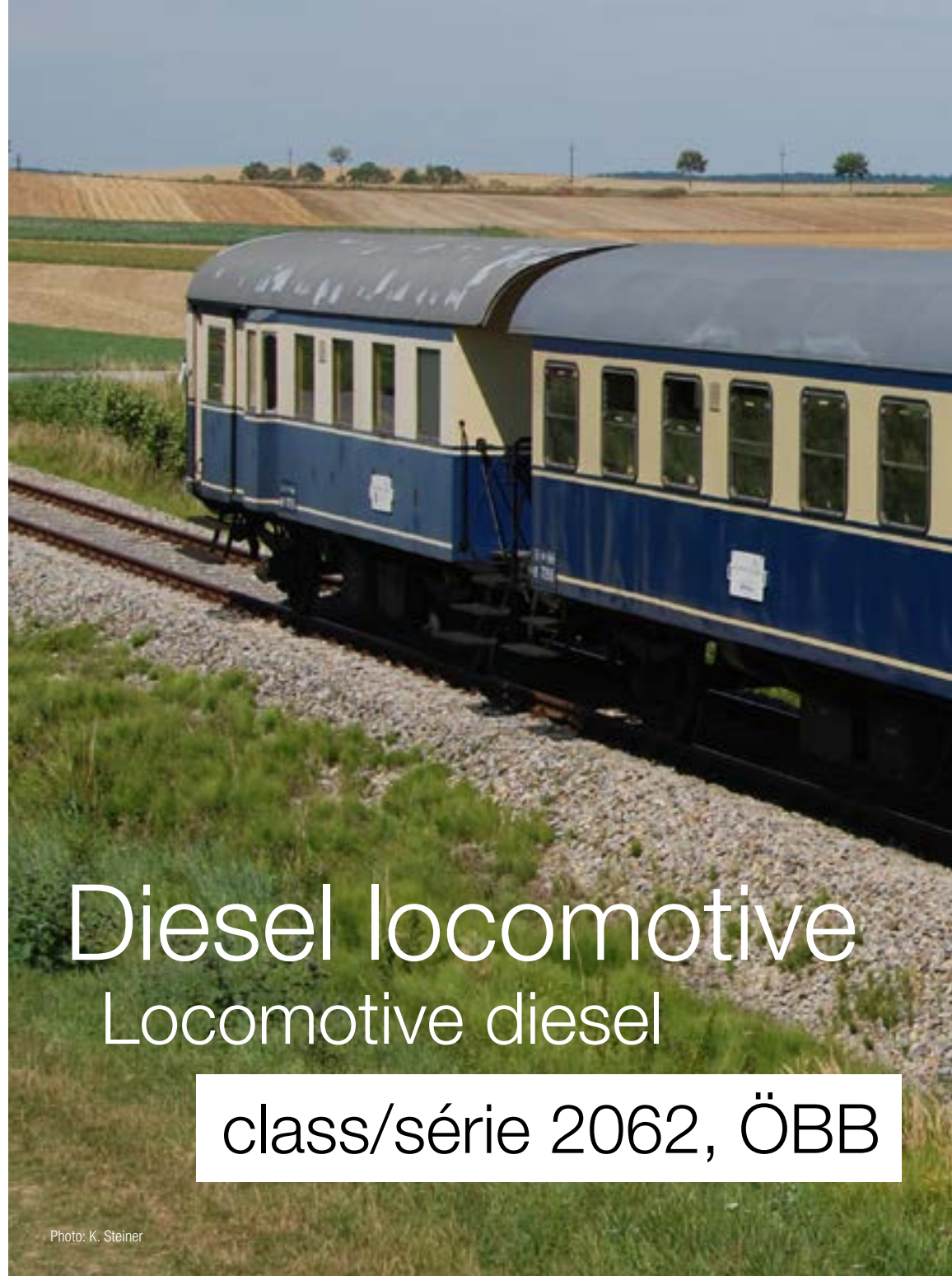
The locomotive is powered by a JW two-cycle diesel motor with eight cylinders and hydraulic power transmission through a two-stage Voith turbo gear. The locomotive can achieve a maximum speed of 40 km / h when shunting and 60 km / h on trip range. Independently from the traction diesel, the air compressor is powered by a separate 40 hp single-cylinder motor. The disc brake technology in use, was one of the first applications in Europe. The length over buffers is 8000 mm (second series 7916 mm) when hauling a total weight of 32 tons. With her eye-catching, cast-ironed front plates, which also served as ballast weights, the locomotive was used throughout Austria in the shunting and maintenance service. On the Lower Austrian branch lines, these locomotives were to be found in front of passenger trains that had one or two wagons. The last locomotives were decommissioned in 2003 from the normal operating service. As for factory and maintenance train locomotives with the series designation X262, however, some of the locomotives are still used even today.

A partir de 1958, pour remplacer les locomotives à vapeur – coûteuses et nécessitant un nombreux personnel – affectées aux services de manœuvre, les chemins de fer fédéraux autrichiens firent l'acquisition des machines Diesel développant 400 cv de la série 2062. La firme du Tyrol Jenbacher Werke livra jusqu'en 1966 un total de 65 exemplaires de ces petites locomotives Diesel à 2 essieux.

Les machines numérotées 46 à 65 construites en 1965 et 1966 présentaient des différences avec les engins construits précédemment. Elles se reconnaissent à la forme différent de de leurs lests, à la simple grille remplaçant la calandre chromée initiale, à la disposition spécifique des ouïes d'aération sur les capots du moteur et à leur 3ème feu monté d'origine.

La locomotives est équipée d'un moteur huit cylindres deux-temps JW et d'une transmission hydraulique par Turbo-transmission Voith à 2 étages. Sa vitesse maximale est de 40 km/h en manœuvres et de 60 km/h en ligne. Le compresseur d'air est entraîné indépendamment de la chaîne de traction Diesel par un moteur monocylindre de 40 cv. Elle fut l'une des premières locomotives en Europe à recevoir des freins à disques. Sa longueur hors tampons est de 8000 mm (7916 mm pour la 2ème série) et sa capacité de traction de 32 t.

Les locomotives 2062.01 à 45 reçurent une livrée verte. Les autres machines étaient peintes en orange dès leur sortie d'usine. Avec leurs remarquable boucliers frontaux qui servaient également de lest, ces locomotives furent utilisées partout en Autriche pour les manœuvres et l'entretien des infrastructures. Sur les plus petites lignes secondaires autrichiennes, ces machines furent parfois utilisées en tête de trains de voyageurs composés d'une ou deux voitures. Les derniers engins furent retirés du service régulier en 2003. Cependant certaines de ces locomotives sont toujours utilisées de nos jours en tête de trains de travaux de construction ou d'entretien des voies au sein de la série X262.



Diesel locomotive

Locomotive diesel

class/série 2062, ÖBB

Photo: K. Steiner



Diesel locomotive class 2062

Locomotive diesel série 2062



ÖBB

Ep IV

92

LED



Photo: J. Buckley/Archiv Kuderna

Q1/2020

72001	=		
78001	~		

► **Completely new design**

Modèle entièrement nouveau

► **With newly developed electric coupling is now available for the first time**

Pour la première fois avec un nouvel attelage électrique pour plus de plaisir lors des manœuvres

► **Rich detailing on the model with many plug-in parts and freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées dont les rambardes

► **With true to original light and sound functions**

Avec éclairage et son conformes à la réalité

Diesel locomotive T679.1294

Locomotive diesel T679.1294



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



► **Many separately applied parts**

Nombreuses pièces rapportées

► **Excellent traction power to haul long trains and high operational safety**

Grande sécurité de fonctionnement et fortes capacités de traction pour remorquer des trains longs



Q2/2019

73796	=	6/2
73797	=	6/2

Diesel locomotive T669.0

Locomotive diesel T669.0



ČSD

Ep	IV-V
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

The series T 669 is a series of Diesel electric locomotives of the Czechoslovakian State Railways. Besides the derivation from the series designation "Tschme3" for the export locomotives to the Soviet Union, the locomotives got their nickname "Cmelak" (in English Bumblebee) also from their driving sound. With approximately 8200 locomotives this series is one of the most often built locomotives in existence. / La série T 669 est une série de locomotives diesel-électriques des chemins de fer d'État tchécoslovaques. Outre la désignation «Tschme3», les locomotives d'exportation vers l'Union soviétique ont également reçu le surnom de Cmelak (bourdon) en raison de leur bruit de fonctionnement. Avec environ 8200 locomotives, cette série est l'une des plus importantes série de locomotives jamais construites

► **Freestanding handles which are partially made of metal**

Rambardes rapportées, en partie en métal

► **Can be perfectly combined with goods trains**

Idéal pour l'utilisation en tête de trains de marchandise

Q1/2019

73774	=	6/1
73775	=	6/1

Diesel locomotive

Locomotive diesel

class/série 333, DB





Photo: R. Scheller

In order to be able to better carry out shunting services at small and medium-sized stations, the German Federal Railways defined a detailed specification sheet for small class III locomotives at the end of the 1950s. This was meant to close the gap in the performance range between Köf II and the BR V 60. Together with the locomotive manufacturer Gmeinder, the prototypes of the locomotives provisionally designated Köf 10 and Köf 11 were developed and first delivered in 1969.

The serial locomotive with the designation Köf 11 was fitted with a motor with a rated output of 177 kW (240 hp) supplied by the Motorenwerke Mannheim. With the help of roller chains, power transmission to the wheels was carried out via a hydraulic Voith reverse gear. When the computer-friendly numbering system was introduced in 1968, the 317 locomotives of this design were given the series designation number 332, the three prototypes of the Köf 10 were designated as the 331 series.

The further development of the Köf 11, with power transmission via cardan shafts and additional axle drive, was presented in 1965 by Gmeinder. After a delivery break, more 150 series 333 locomotives were built from 1973 on. These differ from the previous series in the new, improved radiator system. The locomotive manufacturers Jung and Orenstein & Koppel were, in addition to Gmeinder, other suppliers of this small diesel locomotives.

To save personnel, a large part of the locomotive was fitted with a radio remote control from the end of the 1980s on. These locomotives were designated 335 series. In 2003, the radio remote control was put out of service in some of the 335 locomotives, since they no longer needed them. These locomotives were given back their old series number 333, however, the running number was added by 500 to distinguish it from the original 333 (333.5 - 333.7).

Locomotives of the series 332 needed no remote controls and were therefore not converted. They were increasingly decommissioned from the mid-1990s on so that in the meantime, only 333 and 335 locomotives were part of the vehicle fleet of the Deutsche Bahn.

Dans le but de mieux prendre en charge les services de manœuvre dans les petites et moyennes gares, les chemins de fer fédéraux allemands définirent à la fin des années 1950 un cahier des charges détaillé pour une petite locomotive de catégorie III. Il s'agissait de combler le vide dans la gamme de puissance située entre le Köf II et la BR 60. Les prototypes de la nouvelle série, provisoirement désignés Köf 10 et Köf 11 furent étudiés en collaboration avec le fabricant de locomotives Gmeinder et livrés en 1959.

Les machines de la série Köf 11 étaient équipées d'un moteur de 177 kW (240 cv) fourni par la firme Motorenwerke Mannheim. La transmission de la puissance aux roues s'effectuait par le biais d'un convertisseur hydraulique Voith et par chaînes. Quand le système d'immatriculation compatible avec la gestion informatique du parc fut mis en place en 1968, les 317 machines de la série furent immatriculées dans la classe 332 tandis que les 3 prototypes Köf 10 formèrent la série 311.

Le développement suivant du köf 11, avec un essieu moteur supplémentaire et transmission par cardans, fut présenté par Gmeinder en 1965. Après l'inter-ruption des livraisons, une nouvelle tranche de 150 locomotives supplémentaires de la série 333 fut produite à partir de 1973. Ces engins différaient des tranches précédentes par un nouveau système de refroidissement plus efficace. Les fabricants Jung et Orenstein & Koppel s'ajoutèrent à Gmeinder pour la fabrication de ces petites locomotives Diesel.

Pour économiser du personnel, une grande partie des locomotives furent équipées d'une radiocommande à partir de la fin des années 1980. Ces machines furent immatriculées dans la série 335. En 2003, la radio commande fut mise hors service sur certaines machines de la série 335 pour lesquelles elle n'était plus utile. Ces engins furent ré-immatriculés dans la série 333 bien que leur numéro individuel ait été augmenté de 500 afin de les distinguer des 33 d'origine (33.5-33.7).

Les locomotives de la série 332 ne nécessitaient pas de radiocommande et ne furent donc pas modifiées. Elles furent progressivement radiées à partir du milieu des années 1990 de sorte que seuls les engins des séries 333 et 335 restèrent au parc de la DB.

Diesel locomotive class 333

Locomotive diesel série 333



DB

Ep	IV
	90
	LED



CAD drawing/dessin CAO



► **Completely new design**

Modèle entièrement nouveau

► **With newly developed electric coupling is now available for the first time**

Pour la première fois avec un nouvel attelage électrique pour plus de plaisir lors des manœuvres

► **Rich detailing on the model with many plug-in parts and freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées dont les rambardes

► **With true to original light and sound functions**

Modèle avec éclairage et son conformes à la réalité

Q3/2019

72016			
78016			



Photo: R. Scheller

Diesel locomotive 333 716
Locomotive diesel 333 716



LOKOMOTION

Ep	VI
	90
	LED



Photo: F. Fanger



CAD drawing/dessin CAO

► **Completely new design**

Modèle entièrement nouveau

► **With newly developed electric coupling is now available for the first time**

Pour la première fois avec un nouvel attelage électrique pour plus de plaisir lors des manœuvres

► **Rich detailing on the model with many plug-in parts and freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées dont les rambardes

► **With true to original light and sound functions**

Modèle avec éclairage et son conformes à la réalité

Q4/2019

72018	=		
78018	~		

Diesel locomotive class V 36

Locomotive diesel série V 36



DB

Ep	III
	106
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019

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

► **Model with filigree cockpit**

Modèle avec vigie finement reproduite

► **Separately mounted plug-in parts and freestanding handles**

Modèle avec pièces rapportées dont les rambardes

► **Perfectly matches the "Donnerbüchsen" 74260, 74261, 74262, 74263**

Ce modèle convient parfaitement aux «boîtes à tonnerre» 74260, 74261, 74262, 74263

Diesel locomotive class 211

Locomotive diesel série 211



DB

Ep	IV
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2019

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

start

► **Model at a particularly low price**

Modèle à prix particulièrement attractif

► **With PluX interface, LED lighting and sound is now available for the first time**

Interface digitale PluX et éclairage à LED disponibles pour la première fois sur ce modèle

► **In the digital version the headlights are separately switchable**

Commande séparée des feux en version digitale

Diesel locomotive 218 218-6

Locomotive diesel 218 218-6



DB

Ep	IV
	189
	PluX16
	R2
	LED

Q4/2019

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



Photomontage



- ▶ **With an ocean-blue roof is now available for the first time**
Toit bleu océan reproduit pour la première fois
- ▶ **Typical vehicle of the Epoch IV**
Engin typique de l'époque IV
- ▶ **Hauls goods trains as well as passenger train**
Modèle adapté à la traction des trains de voyageurs et de marchandises

Diesel locomotive 220 036-8

Locomotive diesel 220 036-8



DB

Ep	IV
	212
	NEM 652
	R2

Q1/2019

52680	=	4/1
58680	~	3/2



Photomontage



- ▶ **Model at a particularly low price**
Modèle à prix particulièrement attractif
- ▶ **Ideal for the use in front of goods trains and passenger trains**
Modèle idéal pour la traction des trains de voyageurs et de marchandises

Diesel railcar class 795

Motrice diesel série 795



DB

Ep	IV
	280
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019

73010	=	2/0
73011	=	2/0

Diesel railcar class 628.4

Motrice diesel série 628.4



DB

Ep	IV
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photo: E.A. Weigert

Q2/2019

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

- ▶ **In mint green livery is now available for the first time**
Livrée vert menthe disponible pour la première fois
- ▶ **Separately applied windscreen wipers**
Essuie-glaces rapportés
- ▶ **Interior lighting of the analogue model can be switched via DIP switch**
L'éclairage intérieur de la version analogue peut être commandé par un micro interrupteur DIP
- ▶ **Illuminated train destination display**
Panneau indicateur de direction éclairé

Diesel locomotive class 233

Locomotive diesel série 233



DB AG

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

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

Diesel locomotive class 112

Locomotive diesel série 112



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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



- ▶ **Model at a particularly low price**
Modèle à prix particulièrement attractif
- ▶ **As class 233 for the first time available in the Roco programme**
Série 233 disponible pour la première fois dans la gamme Roco
- ▶ **Powerful and reliable model for authentic long trains**
Modèle puissant et fiable pour des longs trains réalistes



- ▶ **With PluX22 Interface is now available for the first time**
Interface digitale PluX et éclairage à LED disponibles pour la première fois sur ce modèle
- ▶ **Illumination can be switched off on both ends of the vehicle via DIP switch**
L'éclairage peut être commandé par un micro interrupteur DIP
- ▶ **With additional switchable light functions such as deactivatable taillight and shunting light**
Modèle avec fonctions d'éclairage additionnelles telles que feux arrières à commande séparée et feux de manœuvre
- ▶ **Perfectly matches the Reko wagons 74450-74456**
Complément idéal des voitures Rekowagen 74450-74456



n:

At the time of the founding of the German Democratic Republic in 1949, the good, old railways still were paramount when it came to journeys over longer distances for the president and later the chairman of the state council and the members of the GDR government.

From 1966 until 1969, the first newly built saloon coaches formed a complete new train and replaced the previously used coaches. The majority of the coaches were standard passenger coaches of the type V. The saloon coaches were used individually or in entire train formations. The trains operated under the designation "Staatsfahrt". Under strictest secrecy and special service instructions such trains were provided from the Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Lichtenberg.

Closely related to the saloon coaches are the locomotives specially designed for their carriage. Of the diesel locomotives V 180 series built in 1964, later also designated BR 118, only three locomotives were used for the transport of the government train. The locomotives of the "Regierungszug" were always technically as well as visually well maintained. There were also some differences to her sister locomotives. The numbers on the locomotive plates and on all the handles were chrome plated. They were equipped with additional radio equipment to enable smooth communication between the train and the radio stations in the GDR area.

From the many missions of the "Regierungszug", the best known is the May 1970 trip to Kassel of East German Prime Minister Willi Stoph to the talks with the Federal Chancellor of the Federal Republic of Germany, Willy Brandt.

Au moment de la fondation de la République Démocratique Allemande (RDA) en 1949, le bon vieux chemin de fer restait de mise pour les voyages à longues distances du président puis du président du Conseil d'Etat et des membres du gouvernement de la RDA.

A partir de 1966 et jusqu'en 1969, les premières voitures-salon de construction neuves formèrent un nouveau train et les véhicules précédemment utilisées furent remplacés. La plupart des voitures étaient de type V. Les voitures salon pouvaient être utilisées isolément ou former des rames homogènes. Elles furent ensuite utilisées sous le nom de « Staatsfahrt » (voyages officiels). Sous le sceau du secret absolu et des conditions d'utilisation spéciales, l'un de ces trains fut affecté à la Bahnbetriebswagenwerk Berlin-Lichtenberg.

Les locomotives spécialement spécialement construites pour leur traction sont étroitement liées aux voitures-salon. Parmi les locomotives diesel série V 180 construites en 1964, désignées plus tard BR 118, seules trois locomotives étaient utilisées pour la traction du train gouvernemental. Les locomotives du "Regierungszug" ont toujours été bien entretenues tant sur le plan technique qu'esthétique. Elles présentaient quelques différences avec les autres locomotives de leurs séries. Les chiffres sur les plaques de locomotive et toutes les poignées étaient chromés. Elles étaient équipées d'un équipement radio supplémentaire pour permettre une communication fluide entre le train et les stations de radio dans l'ensemble de la RDA.

Parmi les nombreuses missions effectuées par le "Regierungszug", la plus connue est le voyage du Premier ministre est-allemand Willi Stoph à Kassel en mai 1970 aux pourparlers avec le chancelier fédéral de la République fédérale d'Allemagne, Willy Brandt.

Train of GDR

Train de la RDA

"Regierungszug"



Diesel locomotive 118 548-7

Locomotive diesel 118 548-7



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73886 = 4/2

73887 = 🔊 4/2



Photo: W. Drescher

▶ **Locomotive 1 for the “Regierungszug” from the GDR**

Locomotive «Stammlok 1» pour le «Regierungszug» (train d’État) de la RDA

▶ **Finely detailed model with many separately applied plug-in parts which are partially made of metal**

Modèle finement détaillé avec pièces rapportées en partie en métal

▶ **4-axle design with delicate wheel sets**

Version BB avec roues finement reproduites

▶ **With round door cutout**

Version avec portes à encadrement arrondi

▶ **Perfectly matches the “Tillig-Regierungszug”**

Ce modèle convient parfaitement au «Regierungszug» de la marque Tillig



Diesel locomotive 118 552-9

Locomotive diesel 118 552-9



DR

Ep IV

224

PluX22

R2

LED



Q3/2019

73888 = 4/2

73889 = 🔊 4/2



Photo: W. Drescher

▶ **Locomotive 2 for the “Regierungszug” from the GDR**

Locomotive «Stammlok 2» pour le «Regierungszug» (train d’État) de la RDA

▶ **Finely detailed model with many separately applied plug-in parts which are partially made of metal**

Modèle finement détaillé avec pièces rapportées en partie en métal

▶ **4-axle design with delicate wheel sets**

Version BB avec roues finement reproduites

▶ **With round door cutout**

Version avec portes à encadrement arrondi





Photo: H. Wiskerke

5 piece set: Diesel locomotive DHG 500 with self-unloading hopper wagons
 Coffret de 3 pièces: Locomotive diesel DHG 500 avec wagons de déchargement automatique



RAG



CAD drawing/dessin CAO

Ep	IV
	580
	PluX22
	R2
	LED



Fal

Photomontage

Q1/2019		
61466	=	3/1
61467	~	3/1

- ▶ **Authentic train set for the use in coal mines and industrial railways**
 Coffret de train réaliste pour l'utilisation dans des mines de charbon et des chemins de fer industriels
- ▶ **Model carries real coal**
 Wagons chargés de charbo
- ▶ **Rails are attached to the package**
 Avec voies
- ▶ **In co-operation with** **hobby trade**
 En coopération avec

n:

In July 1977, the Moysse factory rolled out the first shunting locomotive Y 8001 which was designed for shunting operations at stations, marshalling yards, construction sites and repair workshops of the SNCF. In France the locomotives were called « Locotracteur » and 525 of them formed the first series.

Stronger and longer than its predecessors, the "Locotracteurs" were also able to replace locomotives which hauled light freight trains. The sub-series Y 8400 was equipped with a radio remote control, which allowed the driver to operate the vehicle with the appropriate control, also from outside the locomotive. They looked different because they had a radio antenna and two illuminated displays with the lettering "TELE" mounted in the middle of the upper front windcreens - under the overhead roof. They had partially altered grab rails and four blue lights under the accesses at the four corners of the vehicle as well.

The Y 8000 were given a brownish and white coat of paint - similar to the BB 63500 at the time of commissioning. The locomotive's number plate was not made of the usual metal die cast, but was replaced by a painted imitation. The originally used orange paint proved not to be weatherproof and tended to pink, which is why it was replaced by a more durable orange. Painted as such, most of them have gone through their careers and had carried all successive logos of the SNCF until the current "Carmillon". Some were also repainted for the operations and companies they were assigned to: Fret, Infra or even TER.

Since 1997, the original Poyaud diesel motors have been gradually replaced by RVI motors which were also designed for use on roads. The motors also comply with current European emission standards. Today, the Y 8000s locomotives are also used by private companies such as the TSO (track construction) and the EuroCargorail under whose colours they also are operating. Even after 40 years, the Y 8000 and Y 8400 locomotives are still used across the entire SNCF network.

En juillet 1977 sortait des ateliers de la société Moysse le locotracteur Y 8001, premier représentant d'une famille de 525 engins destinés aux services de manœuvre dans les triages, les gares, les chantiers et les ateliers de la SNCF.

Plus puissants et plus longs que leurs prédécesseurs, ces locotracteurs peuvent remplacer certaines locomotives pour des dessertes terminales en tête de trains de marchandises légers. La sous-série Y 8400 est équipée d'un dispositif de télécommande qui permet au conducteur de conduire l'engin depuis le sol grâce à un boîtier de commande. Extérieurement, ces engins diffèrent extérieurement par la présence d'une antenne radio, de deux caissons à inscription « TELE » lumineuse placés au centre et en haut des baies frontales sous les avancées du toit, de rambardes parfois modifiées et par les quatre petits voyants lumineux bleus placés sous les marchepieds aux quatre coins du locotracteur.

Les Y 8000 revêtirent dès leur mise en service la livrée colorée « Arzens » à dominante orangée Chamois associée au Brun Havane et au blanc ; similaire à celle appliquée à la même époque aux locomotives BB 63500. La traditionnelle plaque d'immatriculation en métal moulé était remplacée par un marquage peint qui en évoquait la forme et le graphisme. La peinture Chamois fit rapidement preuve d'une mauvaise résistance aux intempéries qui la faisait virer au rose et fut remplacée par une teinte orange plus résistante. C'est dans cette décoration que la plupart d'entre eux ont effectué leur carrière, arborant les logos successifs de la SNCF jusqu'au « Carmillon » actuel. Certains ont également été redécorés aux couleurs des différentes activités auxquelles ils sont affectés et arborent les livrées Fret, Infra ou encore TER.

Ils ont fait l'objet depuis 1997 d'opérations successives de remotorisation visant à remplacer leurs moteurs Diesel Poyaud d'origine par des moteurs routiers RVI répondant aux normes européennes anti-pollution. Des Y 8000 sont à présent également utilisés par des compagnies privées telles que TSO (génie ferroviaire) et Eurocargorail dont ils portent les livrées spécifiques. Après quarante ans de carrière, les locotracteurs Y 8000 et Y 8400 sont toujours présents sur l'ensemble du réseau de la SNCF.



Diesel locomotive

Locomotive diesel

Y 8000, SNCF



Diesel locomotive Y 8000

Locomotive diesel Y 8000



SNCF

Ep	IV
	117
	LED



Photo: O. Constant

Q1/2020			
72009	=		
78009	~		

► **Completely new design**

Modèle entièrement nouveau

► **With newly developed electric coupling is now available for the first time**

Pour la première fois avec un nouvel attelage électrique pour plus de plaisir lors des manœuvres

► **Rich detailing on the model with many plug-in parts and freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées dont les rambardes

► **With true to original light and sound functions**

Modèle avec éclairage et son conformes à la réalité

Diesel locomotive CC 72000

Locomotive diesel CC 72000



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

Q4/2019

73004	=	6/1
73005	=	6/1

Beilhack Rotary Snow Blower

Chasse neige Beilhack



SNCF

Ep	V-VI
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019

72808	=	1/1
-------	---	-----

In order to have enough fast train locomotives for the use on non-electrified lines in their vehicle fleet, the French State Railways (SNCF) ordered the new diesel locomotives of the series CC 72000 in 1965. The design of the locomotives with the characteristic prominent "nez cassé" (broken nose) was created by the frenchman Paul Arzens, who at that time was also responsible for the design of several other SNCF locomotives. Due to the beginning oil crisis in 1973, the commissioning of the CC 72000 ended and operation was only carried out with the 92 already existing diesel locomotives. / Pour disposer de locomotives destinées à la traction de trains rapides sur les lignes non électrifiées en nombre suffisant, la SNCF commanda en 1965 la nouvelle série de locomotives Diesel CC 7200. La silhouette de ces machines au « nez cassé » caractéristique avaient été créée par le designer français Paul Arzens qui fut également responsable du design de nombreuses autres locomotives de la SNCF. En raison de la crise pétrolière de 1973, la série fut limitée aux 92 machines livrées de 1967 à 1974.

► **Version with round logo**

Version à plaques et logo SNCF rond

Edition

► **Self-propelled model**

Engin automoteur

► **Rich detailing on the model which has many digitally switchable functions such as lifting and lowering of the snow cutter and rotating impeller blades**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses fonctions digitales telles que la montée et l'abaissement du bloc chasse-neige et la rotation des turbines

► **Entire vehicle platform can be turned 180 degrees**

La totalité de la caisse de l'engin peut pivoter à 180°

Diesel locomotive M62

Locomotive diesel M62



GYSEV

Ep IV-V

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

Q2/2019

73243 = 6/2

73244 = 6/2

► With many separately applied parts

Nombreuses pièces rapportées

► Excellent traction power for long trains and high operational safety

Grande sécurité de fonctionnement et fortes capacités de traction pour remorquer des trains longs



Diesel locomotive ST44

Locomotive diesel ST44



PKP

Ep VI

202

PluX22

R2

LED



Photomontage

Q1/2019

73778 = 6/2

73779 = 6/2

► With many separately applied parts

Nombreuses pièces rapportées

► Excellent traction power for long trains and high operational safety

Grande sécurité de fonctionnement et fortes capacités de traction pour remorquer des trains longs



Diesel locomotive class 232
Locomotive diesel série 232



ECCO RAIL

Ep	VI
	237
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



► **Model at a particularly low price**

Modèle à prix particulièrement attractif

► **Used in the goods traffic in Eastern Europe**

Locomotive utilisée pour la traction de trains de marchandises dans l'est de l'Europe



Q3/2019

52466	=	6/2
52467	=	6/2



n:

Between 1934 and 1951 the Dutch State Railways bought the 2-axle diesel shunting locomotives from the manufacturer Werkspoor. One series of the locomotives was also delivered by CW Zwolle. A total of 169 locomotives were built, but in various series and slightly different designs. The locomotives were known for their striking exhaust noise and as a result railway workers and railway fans call them "Sikken" or "Sik" what means "Goat" in English.

The design was kept simple. The diesel-electric motor made the locomotive reach a top speed of 65 km / h with a service weight of 21 tons. The length over buffer was 7200 mm. A special device was the cooling, because the diesel tank also served as a machine cooler.

The locomotive was equipped with two manual brakes, one handbrake and one footbrake. For fast shunting services the locomotive had coupling devices for additional coupling and decoupling operations. It was possible to use them even while the locomotive was running. However, this technical plus led to a number of accidents and the coupling devices were later dismantled again.

Fifteen of these locomotives were delivered with mobile cranes. After the original green livery later the yellow-grey colour scheme was applied. The diligent working horses made unremitting efforts when operating throughout the Netherlands. In the second half of the 1990s, stricter safety regulations led to the decommission of the remaining locomotives. Many of them are preserved or still in operation at museum railways and some private railway companies.

De 1934 à 1951, les chemins de fer nationaux Néerlandais achetèrent aux constructeurs Werkspoor et CW Zwolle les 169 locotracteurs Diesel de la série 200, répartis en plusieurs sous-séries comportant de légères variantes. Ces locotracteurs étaient connus pour leur bruit d'échappement caractéristique qui leur valu de la part des cheminots et des passionnés de chemin de fer le surnom de „Sikken“, pluriel de „Sik“ qui signifie chèvre en Néerlandais.

Leur conception était restée simple. La motorisation Diesel-électrique permettait à ces locotracteur d'atteindre la vitesse maximale de 65 km/h pour un poids en service de 21 tonnes. Leur longueur était de 7200 mm hors tampons. Le système de refroidissement du moteur présentait la particularité de ne pas faire appel à un fluide spécifique: c'est le gazole qui faisait office de liquide de refroidissement.

Les locotracteurs disposaient de deux systèmes de freinage mécaniques, l'un commandé par levier et l'autre au pied. Afin d'accélérer les manœuvres, des organes d'attelage supplémentaires permettaient d'atteler et de dételer y compris pendant la marche. Néanmoins ce qui paraissait être un avantage occasionna de nombreux accidents et ces dispositifs furent démontés par la suite.

Quinze de ces machines furent livrées équipées de grues mobiles. Après la livrée d'origine verte, une décoration combinant le bleu et le jaune leur fut appliquée. Ces bêtes de somme efficaces ont déployé leurs inlassables efforts dans l'ensemble des Pays-Bas. Durant la seconde moitié des années 1990, l'apparition de normes de sécurité plus strictes conduisirent à la radiation des locotracteurs encore en service. De nombreux exemplaires ont été préservés ou sont encore en service dans des chemins de fer touristiques ou des compagnies de chemin de fer privées.

Diesel locomotive

Locomotive diesel

class/série 200/300, NS



Photo: G. Belgraver



Diesel locomotive Sik
Locomotive diesel Sik



NS

Ep	IV
	83
	LED



CAD drawing/dessin CAO

Q4/2019			
72012	=		
78012	~		

► **Completely new design**

Modèle entièrement nouveau

► **With newly developed electric coupling is now available for the first time**

Pour la première fois avec un nouvel attelage électrique pour plus de plaisir lors des manœuvres

► **Rich detailing on the model with many plug-in parts and freestanding handles**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées dont les rambardes

► **With true to original light and sound functions**

Modèle avec éclairage et son conformes à la réalité

Main Catalog 2018/19

Roco



www.roco.cc

TEE Diesel railcar DE IV TEE Motrice diesel DE IV



NS

Ep	IV
	1117
	NEM 652
	R3
	LED
	40420



► **Rich detailing on the bogies**

Bogie finement détaillé

► **Separately applied handles, windscreen wipers and lamp rings**

Rambardes, essuie-glaces et entourages de phares rapportés

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





Photomontage



Beilhack Rotary Snow Blower Chasse neige Beilhack



CSX

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED



Photo: C. Vaughn

Q3/2019

72803



1/1

Beilhack Rotary Snow Blower Chasse neige Beilhack



BNSF

Ep	V
	158
	PluX22
	R2
	LED



Photo: J. Sesonske
preliminary artwork by Roco

Q3/2019

72806



1/1



► **Precise realization of the long superstructure, the improved snow cutter, the headlamps as well as the Ditch-Lights**

Reproduction précise de la caisse longue, de la fraise à neige améliorée et des feux principaux et auxiliaires

► **Self-propelled model**

Engin automoteur

► **Rich detailing on the model which has many digitally switchable functions such as lifting and lowering of the snow cutter and rotating impeller blades**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses fonctions digitales telles que la montée et l'abaissement du bloc chasse-neige et la rotation des turbines

► **Entire vehicle platform can be turned 180 degrees**

La totalité de la caisse de l'engin peut pivoter à 180°



► **With long superstructure, the improved snow cutter, the headlamps as well as the Ditch-Lights**

Caisse longue, de la fraise à neige améliorée et des feux principaux et auxiliaires

► **Self-propelled model**

Engin automoteur

► **Rich detailing on the model which has many digitally switchable functions such as lifting and lowering of the snow cutter and rotating impeller blades**

Modèle finement détaillé avec de nombreuses fonctions digitales telles que la montée et l'abaissement du bloc chasse-neige et la rotation des turbines

► **Entire vehicle platform can be turned 180 degrees**

La totalité de la caisse de l'engin peut pivoter à 180°



Photo: S. Lopez

2018
2
Roco
Photo Competition
Concours photo

z21® Digitalset: Steam locomotive class 18.6 with fast train

z21® Digitalset: Locomotive à vapeur série 18.6 avec train rapide



DB

Ep III

- 1 Steam locomotive class 18.6 / Locomotive à vapeur série 18.6
- 1 1st/2nd class fast train car / Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour train rapide
- 1 2nd class fast train car / Voiture de 2^{ème} classe pour train rapide
- 1 Dining car / Voiture restaurant, 1 Baggage car / Fourgon à bagages
- 1 z21®, 1 WiFi router / WiFi routeur
- 1 Transformer / Transformateur mural
- 1 WiFi MULTIMAUS®

ROCO LINE with bedding:

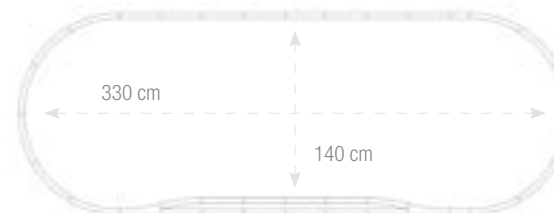
- 12 Curved tracks R5, 18 Straight tracks G1, 1 Turnout left W15,
- 1 Turnout right Wr15, 2 Curved tracks R10, 1 Straight track G½,
- 1 Feeder track (G½), Substitute embankment slopes

ROCO LINE ballastée:

- 12 Courbes R5, 18 Rails droit G1, 1 Aiguille à gauche W15,
- 1 Aiguille à droite Wr15, 2 Courbes R10, 1 Rail droit G½,
- 1 Rail de jonction (G½), Inclinaisons du talus de remplacement



Photomontage



Q4/2019

51313

z21® start Digitalset: Diesel locomotive class 218 with wagon train
z21® start Digitalset: Locomotive diesel série 218 avec train de marchandises



DB AG

Ep VI

- 1 Diesel locomotive class 218 / Locomotive diesel série 218
- 1 Gondola / Wagon de marchandises découvert
- 1 Sliding wall wagon / Wagon à parois coulissantes
- 1 Container carrier wagon / Wagon porte-conteneur
- 1 z21®start, 1 Transformer / Transformateur mural
- 1 MULTIMAUS®

ROCO LINE with bedding:

- 12 Curved tracks R2, 14 Straight tracks G1, 1 Turnout left W115,
- 1 Straight track G½, 1 Feeder track (G½), 1 Buffer stop, 1 Embankment end piece, Substitute embankment slopes

ROCO LINE ballastée:

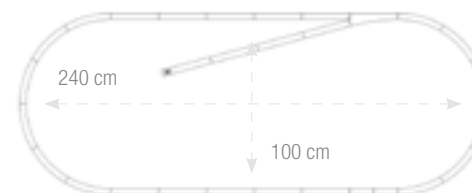
- 12 Courbes R2, 14 Rails droit G1, 1 Aiguille à gauche W115,
- 1 Rail droit G½, 1 Rail de jonction (G½), 1 Butoir, 1 Extrémité de ballast, Inclinaisons du talus de remplacement

Q2/2019

51312



Photomontage



Analogue Start Set: Steam locomotive class 80 with wagon train
Coffret analogue: Locomotive à vapeur série 80 avec train de marchandises



DB

Ep III-IV

- 1 Steam locomotive class 80 / Locomotive à vapeur série 80
- 3 Talbot hopper cars / Talbot wagons à ballast
- 1 Transformer / Transformateur mural
- 1 electric controller / Régulateur électrique

ROCO LINE without bedding:

- 12 Curved tracks R2, 3 Straight tracks G1, 1 Straight track G½,
- 1 Feeder track (G½)

ROCO LINE sans ballast:

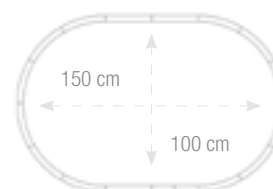
- 12 Courbes R2, 3 Rails droit G1, 1 Rail droit G½,
- 1 Rail de jonction (G½)

Q4/2019

51159



Photomontage





1st/2nd class express train passenger car

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour trains express



ÖBB

Ep	III
	242
	40196
	40420



AB4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74444

► Model with separately applied handles

Rambardes rapportées

2nd class express train passenger car

Voiture de 2^{ème} classe pour trains express



ÖBB

Ep	III
	240
	40196
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74445

► Delicate replicas of the bogies

Reproduction fine des bogies

2nd class ribbed wagon

Voiture Spanten de 2^{ème} classe



ÖBB

Ep	III
	242
	40183
	40420



B4ipüh

Photomontage

Q1/2019

74446

► Perfectly matches the express train

Complément idéal des voitures pour trains express

Express train baggage car

Fourgon à bagages pour trains express



ÖBB

Ep	III
	226
	40196
	40420



Pw4üh

Photomontage

Q1/2019

74447

4 piece set: Ribbed wagon

Coffret de 4 pièces: Wagons Spanten



ÖBB

Ep	IV
	616
	40183
	40361



Photo: H. Heless

The train set contains two smoking cars, a non-smoking car and a luggage wagon with smoker's compartment.

Le coffret contient deux voitures fumeurs, une voiture non-fumeurs et un fourgon à bagages avec compartiment fumeurs.

Q3/2019

74162

► **Each coach is visually revised**

Chaque voiture a été esthétiquement revue

► **The model has a elaborately worked platform railing, separately attached handles and new perfectly fitting single-hung windows**

Rambardes de plateforme finement reproduites, poignées rapportées et fenêtres coulissantes de taille exacte

1st class fast train car EW II

Voiture de 1^{ère} classe pour train rapide EW II



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



A

Photomontage

Q4/2019

74569

1st/2nd class fast train car EW II

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour train rapide EW II



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



AB

Photomontage

Q1/2020

74570

2nd class fast train car EW II

Voiture de 2^{ème} classe pour train rapide EW II



SBB

Ep	V
	282
	40195
	40420



B

Photomontage

Q4/2019

74571

74572

74573

► **74572 and 74573: different running numbers**

74572 et 74573: numéro différent

Baggage car EW II

Fourgon à bagages EW II



SBB

Ep	V
	210
	40196
	40420



D

Photomontage

Q1/2020

74574

1st class double deck car

Voiture à deux niveaux de 1^{ère} classe



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



A „IC 2000“

Photomontage

Q2/2019 74500

1st class double deck car with luggage compartment

Voiture à deux niveaux de 1^{ère} classe avec fourgon à bagages



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



AD „IC 2000“

Photomontage

Q2/2019 74501

2nd class double deck car

Voiture à deux niveaux de 2^{ème} classe



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



B „IC 2000“

Photomontage

Q2/2019 74502

74503

► 74503: different running number

74503: numéro différent

Double deck dining car

Voiture restaurant à deux niveaux



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



BR „IC 2000“

Photomontage

Q2/2019 74504

Double deck cab car

Voiture-pilote à deux niveaux



SBB

Ep	VI
	308
	PluX16
	40196
	40420

LED

Q2/2019 74505



Bt „IC 2000“

Photomontage

- With the current SBB design
Modèle portant le logo CFF actuel
- Model equipped with decoder
Modèle équipé d'un décodeur

1st class fast train car

Voiture de 1^{ère} classe pour train rapide



DB

Ep	III
🔊	282
📏	6560
🔧	6454



A4üm-61

Photomontage

Q3/2019

54450

► Model in scale: 1: 93,5

Modèle à l'échelle 1/93,5

2nd class fast train car

Voiture de 2^{ème} classe pour train rapide



DB

Ep	III
🔊	282
📏	6560
🔧	6454



B4üm

Photomontage

Q3/2019

54451

► Model in scale: 1: 93,5

Modèle à l'échelle 1/93,5

Fast train dining car

Voiture restaurant pour train rapide



DB

Ep	III
🔊	282
📏	6560
🔧	6454



WR4üm-64

Photomontage

Q3/2019

54453

► Model in scale: 1: 93,5

Modèle à l'échelle 1/93,5

Fast train baggage car

Fourgon à bagages pour train rapide



DB

Ep	III
🔊	282
📏	6560
🔧	6454



D4üm

Photomontage

Q3/2019

54452

► Model in scale: 1: 93,5

Modèle à l'échelle 1/93,5

1st/2nd class passenger car “Donnerbüchse”

Voiture voyageurs «Donnerbüchse» de 1^{ère}/2^{ème} classe



DB

Ep	III
	160
	6560



ABi

Photomontage

Q1/2019

74260

► All wagons of the type “Donnerbüchse” can be used to build a typical branch line layout

Toutes les voitures «boîte à tonnerre» peuvent être utilisée sur un réseau typique de lignes secondaires

2nd class passenger car “Donnerbüchse”

Voiture voyageurs «Donnerbüchse» de 2^{ème} classe



DB

Ep	III
	160
	6560



Bi

Photomontage

Q1/2019

74261

74262

► 74262: different running number

74262: numéro différent

► Perfectly matches the Diesel locomotive V 36, 73068, 73069, 79069

Adapté aux locomotives Diesel V 36 73068, 73069, 79069

2nd class cab car

Voiture-pilote de 2^{ème} classe



DB

Ep	III
	160
	LED



BiF

Photomontage

Q1/2019

74263

► Equipped with a decoder to switch the headlights on and off

Modèle équipé d'un décodeur permettant la commande séparée des feux

3 piece set: Sleeping cars
Coffret de 3 pièces: Wagons-lits

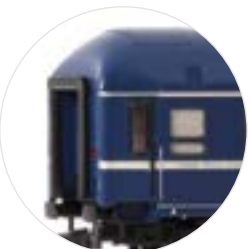


DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



WLABMmh 174



WLABm 174



WLABmh 175

Photomontage

The train set contains one WLABm 174 in blue livery with round roof, one WLABmh 175 in blue livery with pitched roof and one WLABmh 174 in red livery with beige round roof. / Le coffret comprend une WLABm 174 en livrée bleue à toit arrondi, un WLABmh 175 en livrée bleue à toit haut et une WLABmh 174 en livrée rouge et beige à toit arrondi.

► **Perfectly matches international as well as national express trains of the Epoch IV**
Complément idéal pour des trains rapides de service intérieur ou international de l'époque IV

Q1/2019

74129

1st/2nd class high capacity coach

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe à platform centrale



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



ABymf411

Photomontage

Q3/2019

54461

► **Model in scale: 1: 93,5**

Modèle à l'échelle 1/93,5

2nd class high capacity coach

Voiture de 2^{ème} classe à platform centrale



DB

Ep	IV
	282
	6560
	6454



Bymb421

Photomontage

Q3/2019

54462

► **Model in scale: 1: 93,5**

Modèle à l'échelle 1/93,5

High capacity cab car

Voiture-pilote à platform centrale



DB

Ep	IV
	282
	6463



BDymf456

Photomontage

Q3/2019

54460

► **All wagons can be used to build a true to original branch line layout**

Toutes les voitures peuvent être utilisée sur un réseau typique de lignes secondaires

► **Model in scale: 1: 93,5**

Modèle à l'échelle 1/93,5

3 piece set: "Fahrrad Express"
Coffret de 3 pièces: «Fahrrad Express»



DB AG

Ep	V
	909
	40196
	40360



Bymb421



Bymb421



Dduu498.1

Photomontage

The train set contains two commuter train coaches and a luggage compartment car for the transportation of bicycles.

Le coffret comprend deux voitures de train de banlieue et un fourgon pour le transport des vélos.

► True to original replica of the "Fahrrad Express" of the "3-Löwen-Takt"

Reproduction fidèle du «Fahrrad Express» du «3-Löwen-Takt»

Q2/2019

74099

3 piece set: Double deck cars

Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux



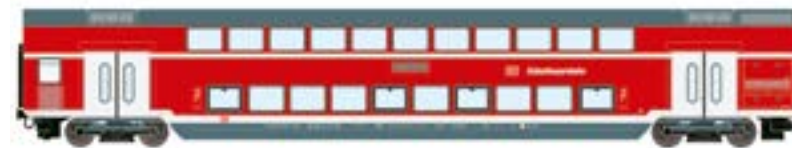
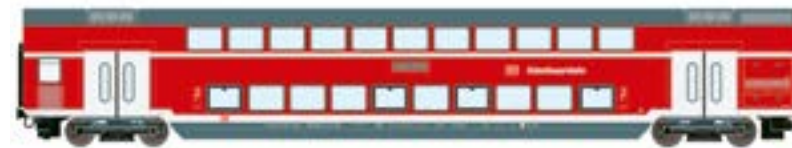
DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DBpbfza

Photomontage



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q4/2019

74155	=	
74156	~	

► **Exclusive printing in the "Bahnland-Bayern" design on the driving trailer**

Livrée exclusive «Bahnland-Bayern» sur la voiture-pilote

► **In co-operation with**

En coopération avec



Double deck car

Voiture à deux niveaux



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q4/2019

74157	=	
74158	~	

► **Perfectly matches the sets with 74155, 74156**

Complément idéal 74155, 74156

► **In co-operation with**

En coopération avec



3 piece set: Double deck cars

Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux



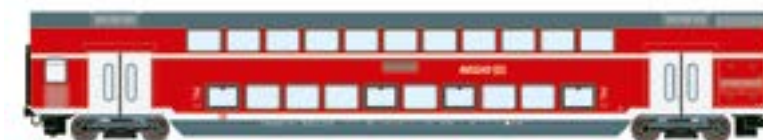
DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzfa

CAD drawing/dessin CAO



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q3/2019

74146	=	
74147	~	

► Operates as RE 1 which runs on the lines between Hamm and Aachen

Opère comme RE 1 sur la ligne Hamm-Aix la Chapelle

► In co-operation with

En coopération avec

Double deck car

Voiture à deux niveaux



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q4/2019

74148	=	
74149	~	

► Perfectly matches the sets with 74146, 74147

Complément idéal 74155, 74156

► In co-operation with

En coopération avec

3 piece set: Double deck cars

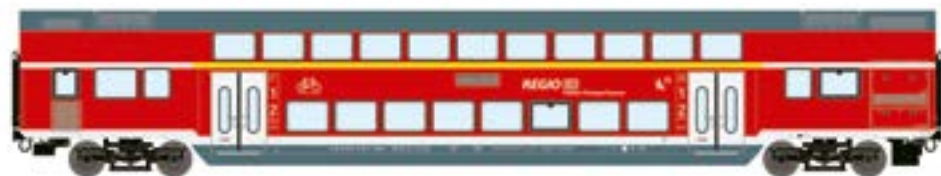
Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux



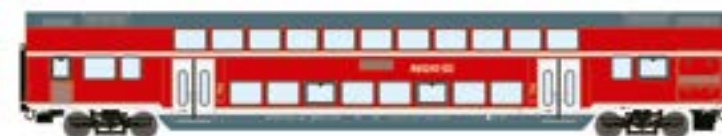
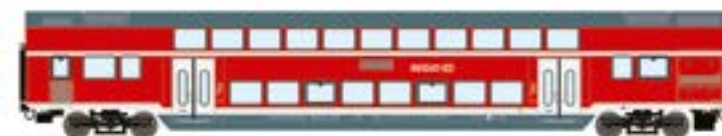
DB AG

Ep VI

924



DABpza



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q1/2019

74137



► **The model operates in the regional traffic on the lines between Nuremberg and Sonneberg**

Modèle utilisé pour le trafic régional entre Nuremberg et Sonneberg

► **In co-operation with**

En coopération avec



Double deck car

Voiture à deux niveaux



DB AG

Ep VI

308



DBpza

CAD drawing/dessin CAO

Q1/2019

74145



► **Perfectly matches the set 74137**

Complément idéal du coffret 74137

► **In co-operation with**

En coopération avec







Photo: F. Etzel/Eisenbahn Kurier

Passenger car "Rekowagen"

Voiture voyageurs «Rekowagen»



DR

Ep III

151

40196

40361

Q4/2019 74457



Baage

Photomontage

Passenger car "Rekowagen"

Voiture voyageurs «Rekowagen»



DR

Ep III

151

40196

40361

Q4/2019 74458



Baage

Photomontage

Passenger car "Rekowagen"

Voiture voyageurs «Rekowagen»



DR

Ep III

151

40196

40361

Q4/2019 74459



Baage

Photomontage

Load wagon "Rekowagen"

Voiture de marchandises «Rekowagen»



DR

Ep III

151

PluX16

40196

40361 LED

Q4/2019 74460



Baage

Photomontage

Load wagon "Rekowagen"

Voiture de marchandises «Rekowagen»



DR

Ep	III
⏪ ⏩	151
⏴ ⏵	40196
⏶ ⏷	40361

Q4/2019 74461



Bagtre

Photomontage

Baggage car "Rekowagen"

Fourgon à bagages «Rekowagen»



DR

Ep	IV
⏪ ⏩	151
⏴ ⏵	40196
⏶ ⏷	40361

Q4/2019 74462



Dage

Photomontage

Postal car "Rekowagen"

Fourgon postal «Rekowagen»



DR

Ep	III
⏪ ⏩	151
⏴ ⏵	40196
⏶ ⏷	40361

Q4/2019 74463



Posta

Photomontage



Photo: Archiv Dr. M. Meyer

2 piece set: Postal car "Rekowagen"

Coffret de 2 pièces: Fourgons postal «Rekowagen»



DR

Ep	IV
⏪ ⏩	302
⏴ ⏵	40196
⏶ ⏷	40361

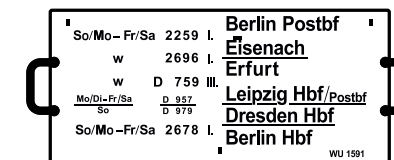
Q1/2019 74111



Posta



Photomontage



Fast train cars

Voitures pour train rapide

"Halberstädter", DR





Photo: M. Buchner

The name of the coaches is derived from its production facility, the Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Halberstadt. In the 1980s, the production of an express train corridor coach without air conditioning based on the UIC-Z specifications got started. Before the start of the production of the 26.4 m long coach, the transfer table between the halls first had to be rebuilt, as it was too short with a length of only 19 m. The coaches were fitted with Görlitz V type bogies that had shoe brakes for use up to a maximum speed of 140 km / h or the GP 200 (Görlitzer / Prager-Gemeinschaftsentwicklung) that had disc brakes for the use up to a maximum speed of 200 km / h. Many more than 1000 coaches of several basic types were built.

The Ame first-class coach had 10 compartments. Each compartment had six individual seats with armrests. The AB type coach which was a 1st and 2nd class seating coach was incidentally derived from the first-class chassis so the number of windows matched and the six second class compartments therefore were larger than usual. The second class Bme type coach, however, had 11 compartments. There were also additional combined seating and luggage coaches of the type Bdmse, which had handicapped accessible compartments and specially designed toilets.

The VEB Wagonbau Bautzen vehicles manufactured from 1983 on were similar to the „Halberstädter“ coaches. The couchette coaches of the type Bcme had ten compartments with six berths for travellers, and one compartment was available for the staff accompanying the trains. Furthermore, type WRme buffet cars were also delivered to the buffet car company MITROPA. The most striking difference to the Halberstädter coaches was the differently designed front through modified connecting doors with smaller windows.

The new coaches were painted in the green and beige livery of the DR, as became normal for all express train coaches from the mid-1980s on. One part of the Bme type coaches operated until 1991, in orange-beige livery for the „Städteexpress“. When not used in express trains on the lines of the German Democratic Republic, the coaches were also often found on transit and international trains.

After the founding of the Deutsche Bahn AG, some of the coaches were painted in the blue-and-white livery of the InterRegio, the rest was painted in the InterCity colours: orient red-white. These coaches were equipped with additional magnetic track brakes and were authorized to operate up to a maximum speed of 200 km/h.

The „Optima Express“ is also operated together with the express train coaches from Halberstadt. This motorail train operates now for over 25 years on the lines from Villach in Austria via Slovenia, Croatia, Serbia and Bulgaria to Edirne in Turkey.

Ces voitures tirent leur nom de leur lieu de construction, le Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) d'Halberstadt. La construction de ces voitures à compartiments sans air conditionné qui dérivait des spécifications UIC type Z commença dans les années 1980. Avant de lancer la production de ces véhicules longs de 26,40 m, il fallut remplacer le pont transbordeur qui reliait les bâtiments entre eux, devenu trop court avec ses 19 m. Les nouvelles voitures furent équipées d'abord de bogies Görlitz type V à freins à semelles, pour une utilisation à 140 km/h, puis de bogies à freins à disques GP200 (issu d'un développement commun des constructeurs Görlitz et VÚKV Prag) pour un service à 200 km/h. Plus de 1000 voitures de divers diagrammes ont été construites.

La voiture de 1ère classe Ame comportait dix compartiments équipés chacun de six fauteuils individuels avec accoudoirs. Les voitures mixtes AB de 1ère et seconde classe dérivait du chaudiéron des voitures de 1ère classe de sorte que le nombre de fenêtre était identique et que les six compartiments de 2ème classe étaient plus larges qu'à l'accoutumée. La voiture de 2ème classe Bm comportait 11 compartiments. Il existait également une voiture mixte 2ème classe/fourgon du type Bdmse qui comprenait un compartiment accessible aux voyageurs handicapés ainsi que des toilettes spécialement conçues à leur intention.

L'entreprise d'État VEB Waggonbau Bautzen construisit à partir de 1983 des voitures similaires aux "Halberstädter". Les voitures-couchettes de 2ème classe du type Bcme comportaient dix compartiments à six places couchées et un compartiment de service destiné au personnel d'accompagnement. Par ailleurs des voiture-restaurant de type WRme furent livrées à la compagnie de voiture-restaurant MITROPA. La différence la plus visible avec les voitures "Halberstädter" se situe aux extrémités dont les portes d'intercirculation ont des fenêtres plus petites.

Les nouvelles voitures reçurent la livrée vert et beige de la DR comme c'était l'usage pour toutes les voitures pour trains rapides au milieu des années 1980. Une partie des voitures Bm furent utilisées, revêtues d'une livrée orange-beige, dans le cadre des services "Städteexpress". En plus de leur utilisation dans les services intérieurs de la République Démocratique Allemande (RDA), ces voitures étaient souvent incorporées dans des trains de transit et des trains internationaux.

Après la fondation de la Deutsche Bahn AG, certaines voitures ont reçu la livrée InterRegio bleu et blanc tandis que les autres ont été peintes selon le schéma de couleurs InterCity rouge orient-blanc. De plus, ces voitures étaient équipées de freins à patins électromagnétiques et autorisées à 200 km / h.

L'«Optima Express» fait également appel aux voitures construites à Halberstadt. Ce train auto-couchettes relie depuis plus de 25 ans la ville de Villach en Autriche à Edirne en Turquie en traversant la Slovénie, la Croatie, la Serbie et la Bulgarie.

1st class fast train car

Voiture de 1^{ère} classe pour train rapide



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Ame

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74800

► **Freestanding handles**

Rambardes rapportées

► **Buffer beams suitable for later mounting**

Traverse de tamponnement fournie pour montage ultérieur

1st/2nd class fast train car

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour train rapide



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



ABme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74801

► **With true to original interior furnishing**

Avec aménagement intérieur conforme à la réalité

2nd class fast train car

Voiture de 2^{ème} classe pour train rapide



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74802

74803

► **Standard cars for express trains**

Voitures standards pour trains rapides

► **74803: different running number**

74803: numéro différent

2nd class fast train car with luggage compartment

Voiture de 2^{ème} classe pour train rapide avec fourgon à bagages



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



BDmse

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74805

► **Model with true to original interior furnishing and luggage compartment**

Modèle avec aménagement intérieur conforme à la réalité et compartiment à bagages

2nd class couchette car Voiture-couchettes de 2^{ème} classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bcme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74804

- ▶ **Model of the type Bautzen with true to original roof, modified front and entry areas**

Voitures de type Bautzen avec extrémités et portes modifiées, toit d'origine

- ▶ **Model features partially closed curtain replicas on the windows**

Avec rideaux partiellement fermés aux fenêtres

Dining car MITROPA Voiture restaurant MITROPA



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRme

Photo: E. A. Weigert

Q4/2019

74806

- ▶ **Model of the type Bautzen with true to original roof, modified front and entry areas**

Voitures de type Bautzen avec extrémités et portes modifiées, toit d'origine



1st/2nd class passenger car

Voiture voyageurs de 1^{ère}/2^{ème} classe



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



ABz

Photomontage

Q4/2019

74684

► Each car perfectly matches the steam locomotive 875 045, 73017

Toutes les voitures complètent idéalement la locomotive à vapeur 875 045, 73017

2nd/3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème}/3^{ème} classe



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



BCz

Photomontage

Q4/2019

74685

► Rich detailing on the model of the "Centoporte" wagon

Reproduction finement détaillée des voitures «Centoporte»

3rd class passenger car

Voiture voyageurs de 3^{ème} classe



FS

Ep	III
	205
	40196
	40420



Cz

Photomontage

Q4/2019

74686

1st class passenger car

Voiture voyageurs de 1^{ère} classe



FS

Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420



Az

Photomontage

Q1/2019 74600

► Each wagon has freestanding handles

Rambardes rapportées sur chaque voiture

1st/2nd class passenger car

Voiture voyageurs de 1^{ère}/2^{ème} classe



FS

Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420



ABz

Photomontage

Q1/2019 74601

2nd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème} classe



FS

Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420



Bz

Photomontage

Q1/2019 74602

74603

► 74603: different running number

74603: numéro différent

2nd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème} classe



FS

Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420



Bz

Photomontage

Q1/2019 74604

► Each wagon has elaborately designed window replicas

Fenêtres finement détaillées sur chaque voiture

Postal car

Fourgon postal



FS

Ep	IV
⇄	242
⌒	40196
⌒	40420



Uz

Photomontage

Q1/2019 74605

Auxiliary passenger car

Voiture transformée



PKP

Ep	III
⇄	141
⌒	40196
⌒	40361



Bti

Photomontage

Q2/2019 74417

Pocket wagons

Wagons-poche

T3, AAE





Photo: J. Lundström

Combined transport is a special form of intermodal transport where the vast majority of the journey is covered by rail and / or inland waterway vessels and the time for the pre- and on-carriage is kept as short as possible.

The advantage of combined traffic technology lies in the particularly high turnaround rate on the road/by rail and vice versa. Due to the vertical loading of the wagons, it is ideally suited for the transport of craneable semi-trailers as well as for containers and swap bodies.

When it comes to transport by rail, goods are usually carried by containers and (double) pocket wagons. Six-axle articulated wagons, each with a container half and a pocket wagon half are in operation. The pocket wagons are equipped with outside I-beams, so the so-called pockets, in which the wheels of the semitrailers are placed, have the smallest possible distance to the top of the rail. This is necessary to comply with the clearance gauge for railways. The wagons have partially height-adjustable trestles on which a kingpin of the semitrailer can be mounted. In addition, the wheels are also blocked with wedges. For the flexible installation of containers and swap bodies on the pocket wagons, folding tie bars with ISO studs are mounted on the I-beams. This allows for a smooth loading/unloading and transportation of containers with a standardized pin.

Already at the beginning of the 70s, the first pocket wagons were built and procured by some European railway administrations. Over time, they have been refined and converted to meet the ever-increasing requirements on the rails. On the main transit routes of the Brenner and Saint Gotthard passes— the traffic over the Alps, has quickly taken off. The wagons are frequently used in block trains. Since the liberalization of the rail transport by the European Union, many private railways operate in this business segment and enrich the railway traffic with their colourful locomotives and trains.

Le transport combiné est une forme spécifique de transport inter-modal. La majorité du trajet est effectuée par train ou par voie fluviale et les temps de chargement et de déchargement sont réduits autant que possible.

L'intérêt du transport combiné réside dans le passage particulièrement rapide du rail à la route et inversement. En raison du mode de chargement par portique des wagons, il est tout particulièrement adapté au transport de semi-remorques grutables, de conteneurs ou de caisses mobiles.

Lorsqu'elles sont confiées au transport ferroviaire, les marchandises sont souvent chargées dans des conteneurs placés sur des (double) wagons "kangourou". Des véhicules articulés à trois bogies portant un conteneur sur chaque demi-wagon sont également utilisés. Les wagons "kangourou" sont équipés de poutrelles constituant un pont-levis sur lequel sont placés les essieux des semi-remorques. Une fois abaissés, ils forment une "poche" (à l'origine du surnom des wagons) dans laquelle s'escamote le train porteur des remorques afin d'en réduire l'encombrement en hauteur et de respecter le gabarit ferroviaire. Les wagons sont équipés de sellettes réglables en hauteur qui reçoivent les pivots des remorques dont les roues sont par ailleurs bloquées par des cales. Afin d'assurer une utilisation flexible des wagons, des verrous repliables munis de goujons ISO sont montés sur les poutrelles. Cela permet de charger et de transporter tous les conteneurs acceptant les goujons normalisés.

Les premiers wagons "kangourou" furent construits et mis en service par certaines compagnies ferroviaires européennes dès le début des années 1970. Au fil du temps, ils ont été adaptés et développés pour répondre aux besoins en constante augmentation. Sur les routes majeures du Brenner et du Gotthard, le trafic s'est rapidement développé au travers des Alpes. Ces wagons sont souvent utilisés en trains-blocs. Depuis la libéralisation du trafic ferroviaire marchandises par l'Union Européenne, de nombreuses compagnies privées opèrent dans ce secteur d'activité et enrichissent le paysage ferroviaire avec leurs locomotives et leurs trains colorés.

Pocket wagon T3
Wagon-poche T3



AAE

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76220

► **Withtrue to original semi-trailers of DB Schenker**

Wagon chargé d'une reproduction fidèle d'une semi-remorque DB Schenker

Pocket wagon T3
Wagon-poche T3



AAE

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76221

► **Perfectly matches the T2000 and carries lorries of the company LKW Walter**

Parfaitement adapté au T2000, chargé de remorque LKW Walter

Pocket wagon T3
Wagon-poche T3



DSB

Ep	V-VI
	211
	40179



Sdgmns743

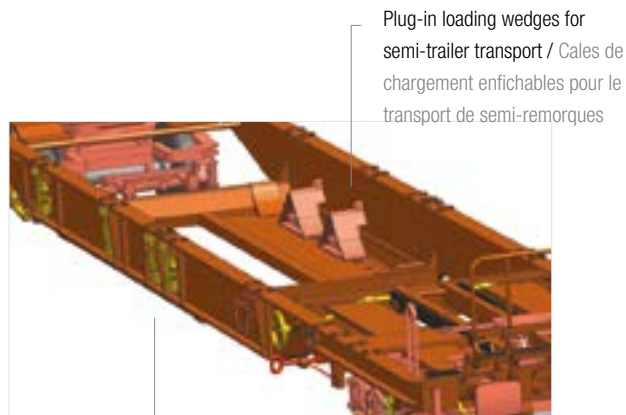
Photomontage

Q3/2019

76223

► **The semi-trailers of the forwarding agent Transped operate on the lines between Northern and Southern Europe**

Les semi-remorques du transporteur Transped circulent sur les lignes reliant le nord et le sud de l'Europe



Plug-in loading wedges for semi-trailer transport / Cales de chargement enfichables pour le transport de semi-remorques

Freestanding platform railings, handles for shunting and other handles can be found under the buffers / Rambardes et mains d'attelage rapportées



A buffer beam can be mounted later / La traverse de tamponnement peut être montée ultérieurement



Separately mounted hand brake wheels and rods on the floor of the wagon / Volants de frein et timonerie rapportés

Locking bars for the optional loading of truck trailers or containers are attached to the package / Des barres de verrouillage pour le chargement facultatif de remorques de camions ou de conteneurs sont fournies dans la boîte

Optional positioning of the jack depending on the load / Positionnement optionnel du levier en fonction du chargement



Pocket wagon T3 Wagon-poche T3



AAE

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q3/2019

76225

► With two tank containers of the forwarding agent Rinnen
Chargé d'un conteneur-citerne du transporteur Rinnen

Pocket wagon T3 Wagon-poche T3



AAE

Ep	V-VI
	211
	40179



Sdgmns743

Photomontage

Q2/2019

76232

► With Wetron semi-trailers for the transport of goods in Germany and the Netherlands / Chargé d'une semi-remorque Wetron pour le transport de marchandises entre l'Allemagne et les Pays-Bas

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



SBB

Ep	VI
----	----

	225
--	-----

	40196
--	-------



Sgnss

Photo: C. Ochsner

Q1/2019

76949

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



SBB

Ep	VI
----	----

	225
--	-----

	40196
--	-------



Sgnss

Photomontage

Q1/2019

76622

► **Swap body in the "Gotthard Base Tunnel Design"**

Caisse mobile avec décoration «Tunnel de base du Gotthard»

Articulated pocket wagon

Wagon-poche articulé



AAE

Ep	VI
----	----

	390
--	-----

	40195
--	-------



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019

76437

► **Perfectly matches block trains**

Parfaitement adapté à la formation de trains complets

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



SBB

Ep	VI
----	----

	225
--	-----

	40196
--	-------



Sgnss

Photomontage

Q3/2019

76943

► **With two HOLLAND CEMENT tank containers**

Chargé de deux conteneurs-citerne HOLLAND CEMENT

Standard pocket wagon

Wagon-poche unifié



HUPAC

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

🚪	189
---	-----

🚪	40195
---	-------



Sdkmms

Photomontage

Q1/2019

76754

Articulated pocket wagon

Wagon-poche articulé



AAE

Ep	VI
----	----

🚪	390
---	-----

🚪	40195
---	-------



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76436

► With separate locking bars for authentic loading

Avec barres de blocage séparées pour un chargement réaliste

Articulated pocket wagon

Wagon-poche articulé



WASCOSA

Ep	VI
----	----

🚪	393
---	-----

🚪	40195
---	-------



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2019

76428

► Semi-trailer of the company Gruber Logistics in current new design

Semi-remorque de la compagnie Gruber Logistics dans sa décoration actuelle

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



AAE

Ep	VI
----	----

🚪	390
---	-----

🚪	40196
---	-------



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019

76632

► With two tank containers of the forwarding agent Van den Bosch

Chargé d'une caisse mobile du transporteur Van den Bosch

Articulated pocket wagon

Wagon-poche articulé



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 76432

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



CEMAT

Ep	VI
⇄	225
⌋⌋	40196



Sgrns

Photomontage

Q3/2019 76737

► With two tank containers of the forwarding agent Bertschi

Chargé d'un conteneur-citerne du transporteur Bertschi

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2019 76928

Articulated pocket wagon

Wagon-poche articulé



AAE

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q3/2019 67404

Container carrier wagon

Wagon porte-conteneur



DB AG

Ep	VI
⇄	390
⌋⌋	40196



Sggmrs

Photomontage

Q4/2019 76630



2 piece set: Boxcars

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises couvert



K.k.St.B.

Ep	I
⇄	176
⌋⌋	137185



Gd & Gb

Photomontage

Q1/2019 67172

Guards van

Wagon d'accompagnement



ÖBB

Ep	III
⇄	115
⌋⌋	40196



Diho

Photomontage

Q3/2019 76681

Refrigerator wagon

Wagon réfrigérant



ÖBB

Ep	III
⇄	134
⌋⌋	40183



Tchs

Photomontage

Q3/2019 76712

Cement silo wagon

Wagon silo à ciment



ÖBB

Ep	III
⇄	142
⌋⌋	40183



EEz

Photomontage

Q3/2019 76763

Heavy duty flat wagon

Wagon pour charges lourdes



ÖBB

Ep	IV-V
⇄	124
⌋⌋	40196



-S

Photomontage

Q2/2019 76392

The heavy duty flat wagons of the type ·S are used in a wide variety of applications. Whether heavy steel plates, components or tanks, everything is transported with these wagons. They perfectly can be combined with block trains. / Les wagons plats pour charges lourdes type ·S ont un vaste champs d'utilisation. Qu'il s'agisse de plaques d'acier, d'éléments de constructions ou de blindés, tout peut être transporté sur ces wagons. Ils peuvent être utilisés en trains complets.

Stake wagon Wagon à ranchers

ÖBB	
Ep	VI
⇄	162
⌏	40196



Q2/2019 67597

▶ With current RCW lettering
Avec marquage RCW actuel

Swing roof wagon "Agro Freight" Wagon à toit pivotant "Agro Freight"

ÖBB	
Ep	VI
⇄	250
⌏	40196



Q1/2019 76413

▶ With current RCW lettering
Avec marquage RCW actuel

2 piece set: Gondolas Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découvert

ÖBB	
Ep	VI
⇄	362
⌏	40196



Q2/2019 76075

▶ With bundles of wood
Chargé de rondins de bois

2 piece set: Gondolas Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découvert

ÖBB	
Ep	VI
⇄	341
⌏	40196
⌏	40183



Q3/2019 76076

▶ With bundles of wood
Chargé de rondins de bois



4 piece set: „Rollende Landstraße“

Coffret de 4 pièces: «Rollende Landstraße»



ÖBB

Ep	VI
	967



Bcmz



Saadkms



Photomontage

The train set contains the caboose "Rollende Landstraße" of the company Tillig and three low floor wagons.

Le coffret comprend la voiture d'accompagnement "Rollende Landstraße" (modèle Tillig) et deux wagons surbaissés

► **Low-floor wagon with buffer beams**

Wagon surbaissé avec traverse de tamponnement

► **In co-operation with**

En coopération avec



► **Perfectly matches the wagon**

Complément idéal du wagon

76347

Q4/2019

76346



Slide tarpaulin wagon Wagon à bâche coulissante



LOGSERV

Ep	VI
⇄	138
⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q2/2019 76451

► Ideal for the formation of block trains

Idéal pour former des trains complets

Swing roof wagon Wagon à toit pivotant



ERMEWA

Ep	VI
⇄	250
⌏	40196



Tachns

Photomontage

Q1/2019 76412

3 piece set: Swing roof wagons Coffret de 3 pièces: Wagons à toit pivotant



SNCB

Ep	IV
⇄	333
⌏	40196



Tds



Photomontage

Q2/2019 76179

Gondola Wagon de marchandises découvert



SNCB

Ep	IV
⇄	103
⌏	40196



Tow

Photomontage

Q2/2019 76517

2 piece set: Silo wagons Coffret de 2 pièces: Wagons silo



SNCB

Ep	IV-V
⇄	196
⌏	40196



Ucs



Photomontage

Q1/2019 76072

2 piece set: Slide tarpaulin wagons Coffret de 2 pièces: Wagons à bâche coulissante



SNCB

Ep	V-VI
⇄	276
⌏	40196



Shimmns



Photomontage

Q3/2019 76071

Stake wagon Wagon à ranchers



SNCB

Ep	V-VI
	227
	40196



Rs

Photomontage

Q3/2019 76778

Stake wagon Wagon à ranchers



SNCB

Ep	VI
	229
	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 76946

Slide tarpaulin wagon Wagon à bâuche coulissante



SNCB

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q2/2019 76452

Car carrier wagon "Cotra" Wagon porte-automobiles «Cotra»



SBB

Ep	IV
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q4/2019 76996

Stake wagon Wagon à ranchers



SBB

Ep	IV
	229
	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 76978

Stake wagon Wagon à ranchers



SBB

Ep	IV
	160
	40196



Ks

Photomontage

Q2/2019 67308

Silo wagon Wagon silo



SBB

Ep	V-VI
⇄	100
⌋⌋	40196



Ucs

Photomontage

Q3/2019 76762

Swing roof wagon Wagon à toit pivotant



SBB

Ep	V-VI
⇄	111
⌋⌋	40196



Tds

Photomontage

Q1/2019 76582

Tank car Wagon citerne



SBB

Ep	VI
⇄	102
⌋⌋	40196



Photomontage

Q4/2019 76971

► With logo of the company Mitrag

Avec le logo de la société Mitrag

Stake wagon Wagon à ranchers



SBB

Ep	VI
⇄	160
⌋⌋	40196



Ks

Photomontage

Q3/2019 76873

Sliding wall wagon Wagon à parois coulissantes



SBB

Ep	VI
⇄	175
⌋⌋	40196



Hbbillns

Photomontage

Q2/2019 76874

► With current logo of the SBB

Avec le logo CFF actuel

2 piece set: Sliding wall wagons "Post" Coffret de 2 pièces: Wagons à parois coulissantes «Post»



SBB

Ep	VI
⇄	534
⌋⌋	40196



Habbillnss



Photo: C. Ochsner

Q2/2019 76087

► With new inscriptions

Modèle avec nouveaux marquages

4 piece set: „Rollende Landstraße“ Coffret de 4 pièces: «Rollende Landstraße»



HUPAC

Ep	V
⇄	929



Db

Photo: H. Kagerbauer



The train set contains the caboose "Rollende Landstraße" of the company Tillig and three low floor wagons.

Le coffret comprend la voiture d'accompagnement "Rollende Landstraße" (modèle Tillig) et deux wagons surbaissés.

► **Low-floor wagon with buffer beams**

Wagon surbaissé avec traverse de tamponnement fournie dans la boîte

► **In co-operation with**

En coopération avec 

► **Perfectly matches the wagon**

Complément idéal du wagon

76344

Q4/2019

76343

2 piece set: Silo wagons

Coffret de 2 pièces: Wagons silo



VIGIER

Ep	VI
⇄	311
⌏	40179



Uacns

Photomontage

Q2/2019 76084

Silo wagon

Wagon silo



VIGIER

Ep	VI
⇄	158
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q4/2019 76888

Gondola

Wagon de marchandises découvert



ČSD

Ep	III
⇄	96
⌏	40179



Photomontage

Q3/2019 76854

Boxcar

Wagon de marchandises couvert



ČD

Ep	IV
⇄	161
⌏	40196



Gbqs

Photomontage

Q4/2019 67614

Tank car

Wagon citerne



ČD

Ep	VI
⇄	179
⌏	40196



Zacns

Photomontage

Q2/2019 76699

Gondola

Wagon de marchandises découvert



ČD

Ep	VI
⇄	160
⌏	40183



Ealos-t

Photomontage

Q2/2019 76942

► With CD-Cargo lettering
Marquage CD-Cargo

Heavy duty flat wagon

Wagon pour charges lourdes



ČD

Ep	VI
----	----

	187
--	-----

	40196
--	-------



Sammp

Photomontage

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

The heavy duty flat wagons of the type Sammp are used in a wide variety of applications. Whether heavy steel plates, components or tanks, everything is transported with these wagons. They perfectly can be combined with block trains. / Les wagons plats pour charges lourdes type Sammp ont un vaste champs d'utilisation. Qu'il s'agisse de plaques d'aciers, d'éléments de constructions ou de blindés, tout peut être transporté sur ces wagons. Ils peuvent être utilisés en trains complets.



Tank car "BP"

Wagon citerne «BP»



DRG

Ep	II
----	----

⇄	101
---	-----

⌋⌋	6560
----	------



Photomontage

Q1/2019 76301

Refrigerator wagon

Wagon réfrigérant



DRG

Ep	II
----	----

⇄	135
---	-----

⌋⌋	40183
----	-------



Ths

Photomontage

Q4/2019 76711

Gondola

Wagon de marchandises découvert



DRG

Ep	II
----	----

⇄	88
---	----

⌋⌋	6560
----	------



Om

Photomontage

Q1/2019 76300

Heavy duty flat wagon

Wagon pour charges lourdes



DRG

Ep	II
----	----

⇄	124
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



SSy

Photomontage

Q4/2019 46385

3 piece set: Silo wagons

Coffret de 3 pièces: Wagons silo



DB

Ep	III
----	-----

⇄	294
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Kds54

Photomontage

Q2/2019 76093

Boxcar

Wagon de marchandises couvert



DB

Ep	III
----	-----

⇄	206
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



GGths

Photomontage

Q4/2019 76552

Boxcar

Wagon de marchandises couvert



DB

Ep	III
----	-----

⇄	161
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Gbs252

Photomontage

Q4/2019 76674

Stake wagon

Wagon à ranchers



DB

Ep	III
----	-----

⇄	131
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



R10

Photomontage

Q3/2019 76988



Boxcar

Wagon de marchandises couvert



DR

Ep	III
----	-----

⇄	110
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



G10

Photomontage

Q1/2019 76853

► Rich detailing on the brakeman's cab
Guérite de Serre-frein finement détaillée

Boxcar

Wagon de marchandises couvert



DR

Ep	IV
----	----

⇄	206
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



GGths

Photomontage

Q4/2019 76553

2 piece set: Heavy duty flat wagon

Coffret de 2 pièces: Wagon pour charges lourdes



DB

Ep	IV
----	----

⇄	248
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Rlmp

Photomontage

Q2/2019 76080

3 piece set: Self-unloading hopper wagons

Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



DB

Ep	IV
----	----

⇄	396
---	-----

⌋⌋	40183
----	-------



Tac-u 961

Photomontage

Q1/2019 76079

3 piece set: Gondolas

Coffret de 3 pièces: Wagons de marchandises découverts



DR

Ep	IV
⇄	345
⌋⌋	40183



EI



Photomontage

Q2/2019 76081

► Matching conveyor belt 05418

Conient au tapis roulant 05418

2 piece set: Car carrier wagons

Coffret de 2 pièces: Wagons porte-automobiles



DB

Ep	IV
⇄	248
⌋⌋	6560



Laaes 541



Photomontage

Q1/2019 522401

Tank car "VTG"

Wagon citerne «VTG»



DB

Ep	IV
⇄	102
⌋⌋	40196



Photomontage

Q1/2019 56340



Heavy duty flat wagon

Wagon pour charges lourdes



BW

Ep	IV
⇄	187
⌋⌋	40196



Samms

Photomontage

Q1/2019 76828

Heavy duty flat wagon

Wagon pour charges lourdes



DB

Ep	IV
⇄	187
⌋⌋	40196



Samms

Photomontage

Q3/2019 76826

Maintenance car

Voiture de service



DR

Ep	IV
----	----

⌂	133
---	-----

⌂	40196
---	-------



Photomontage

Q3/2019 76596

Pressure gas tank wagon

Wagon citerne pour le transport de gaz comprimé



DR

Ep	IV
----	----

⌂	204
---	-----

⌂	40196
---	-------



Uahs

Photomontage

Q1/2019 66466

► Can be perfectly combined with block trains

Idéal pour former des trains complets

Silo wagon

Wagon silo



DR

Ep	IV
----	----

⌂	219
---	-----

⌂	40196
---	-------



Uacs

Photomontage

Q2/2019 67288



► Elaborately designed wagon floor and separately applied handles

Dessous du châssis finement détaillé et rambardes rapportées

► Etched roof walkways

Passerelles de toits rapportées

Swing roof wagon

Wagon à toit pivotant



DR

Ep	IV
----	----

⌂	111
---	-----

⌂	40196
---	-------



Tds

Photo: K. Kirsch

Q3/2019 76578

Sliding wall wagon

Wagon à parois coulissantes



DR

Ep	IV
----	----

⌂	178
---	-----

⌂	40196
---	-------



Hbbilns

Photomontage

Q2/2019 76878

► Can be perfectly combined with mixed goods trains

Idéal pour former des trains de desserte

12 piece display: Self-unloading hopper wagons
Coffret de 12 pièces: Wagons à déchargement automatique



DR

Ep	IV
----	----

	40196
--	-------



Facs



Photomontage

Q3/2019

77915

► With grit; aged by hand

Wagon chargé de gravier; patiné à la main

12 piece display: Swing roof wagons
Coffret de 12 pièces: Wagons à toit pivotant



DB AG

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

	40196
--	-------



Tal



Photomontage

Q2/2019

75938

► Single cars available from your specialized dealer

Wagons disponibles au détail auprès de votre détaillant

Heavy duty flat wagon Wagon pour charges lourdes



DB

Ep	IV-V
⇄	187
⌏	40196



Samms

Photomontage

Q2/2019 76758

Swing roof wagon Wagon à toit pivotant



DB AG

Ep	V
⇄	111
⌏	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76580

► With inscription "Cereals"
Avec marquage «Céréales»

Swing roof wagon Wagon à toit pivotant



DB AG

Ep	V
⇄	111
⌏	40196



Tds

Photomontage

Q3/2019 76579

Pressure gas tank wagon "VTG" Wagon citerne pour le transport de gaz comprimé «VTG»



DB AG

Ep	V-VI
⇄	204
⌏	40196



Zags

Photomontage

Q4/2019 76973

Heavy duty flat wagon Wagon pour charges lourdes



BW

Ep	V
⇄	124
⌏	40196



Photomontage

Q3/2019 76391

► Model in "Bundeswehr (BW)" livery
Modèle aux couleurs de la Bundeswehr (BW)

Telescoping hood wagon Wagon télescopique



DB AG

Ep	V-VI
⇄	138
⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2019 76464

Stake wagon Wagon à ranchers



DB AG

Ep	VI
⇄	263



Rnoos644

Photomontage

Q3/2019 76245

Heavy duty flat wagon Wagon pour charges lourdes



DB AG

Ep	VI
⇄	187
⌋⌋	40196



Samms

Photomontage

Q1/2019 76825

3 piece set: Slurry wagons Coffret de 3 pièces: Wagons citerne coulé



GATX

Ep	VI
⇄	471
⌋⌋	40196



Zaes



Photomontage

Q3/2019 76088

3 piece set: Self-unloading hopper wagons Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



VTG

Ep	VI
⇄	432
⌋⌋	40196



Falns



Photomontage

Q1/2019 76092

Sliding wall wagon Wagon à parois coulissantes



ERR

Ep	VI
⇄	267
⌋⌋	40196



Sins

Photomontage

Q2/2019 76716

Dust silo wagon Wagon silo pour le transport de produits pulvérulents



RSB-LOGISTIC

Ep	VI
⇄	219
⌋⌋	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76707

Dust silo wagon

Wagon silo pour le transport de produits pulvérulents



GATX

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76705

► Etched roof walkways

Passerelles de toits rapportées

Dust silo wagon

Wagon silo pour le transport de produits pulvérulents



VTG

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q2/2019 76704

► Delicately designed wagon bow

Dessous du châssis finement détaillé

Dust silo wagon

Wagon silo pour le transport de produits pulvérulents



ERMD

Ep	VI
⇄	219
⌏	40196



Uacns

Photomontage

Q2/2019 76706

Refrigerator wagon

Wagon réfrigérant



DSB

Ep	IV
⇄	134
⌏	40183



Ibips

Photomontage

Q1/2019 76710

2 piece set: Stake wagons

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers



RENFE

Ep	IV-V
⇄	458
⌏	40183



Res

Photomontage

Q1/2019 67081

Pressure gas tank wagon

Wagon citerne pour le transport de gaz comprimé



RENFE

Ep	VI
⇄	204
⌏	40196



Photomontage

Q1/2019 76974

Gondola

Wagon de marchandises découvert



SNCF

Ep	IV
----	----

⇄	103
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Tow

Photomontage

Q2/2019 76515

Flat wagon

Wagon plat



SNCF

Ep	IV
----	----

⇄	162
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Photomontage

Q2/2019 76986

Stake wagon

Wagon à ranchers



SNCF

Ep	IV
----	----

⇄	229
---	-----

⌋⌋	40183
----	-------



Res

Photomontage

Q4/2019 76736

Slide tarpaulin wagon

Wagon à bâuche coulissante

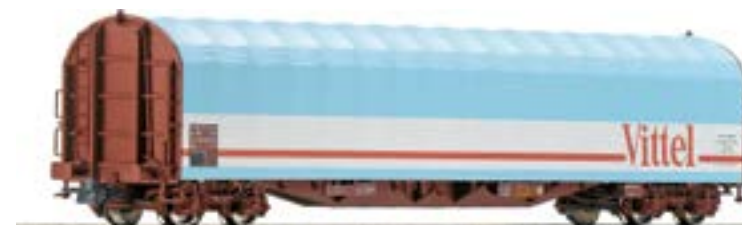


SNCF

Ep	IV-V
----	------

⇄	229
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Rils

Photomontage

Q3/2019 76453

Car carrier wagon "STVA"

Wagon porte-automobiles «STVA»



SNCF

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

⇄	305
---	-----

⌋⌋	40195
----	-------



TA378

Photomontage

Q1/2019 76838

Slurry wagon

Wagon citerne coudé



ERMEWA

Ep	V
----	---

⇄	157
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Zaes

Photomontage

Q2/2019 76537

Slide tarpaulin wagon Wagon à bâche coulissante



ERMEWA

Ep	V
----	---

⇄	138
---	-----

⌋⌋	40196
----	-------



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76447

Gondola Wagon de marchandises découvert



MÁV

Ep	VI
----	----

⇄	161
---	-----

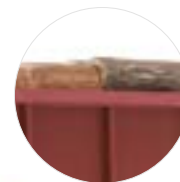
⌋⌋	40183
----	-------



Eaos

Photomontage

Q2/2019 76807



Tank car Wagon citerne



FS

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

⇄	101
---	-----

⌋⌋	6560
----	------



Photomontage

Q2/2019 76692

Boxcar Wagon de marchandises couvert



FS

Ep	III
----	-----

⇄	122
---	-----

⌋⌋	6560
----	------



Gs

Photomontage

Q2/2019 76302

► **Ideal for the use in mixed block trains**
Idéal pour former des trains complets

Wine tank car Wagon foudre de vin



FS

Ep	III
----	-----

⇄	94
---	----

⌋⌋	6560
----	------



Photomontage

Q4/2019 76304

► **Rich detailing on the model with doors that can be opened**
Modèle finement détaillé, portes ouvrantes

Tank car Wagon citerne



FS

Ep	IV
----	----

⇄	101
---	-----

⌋⌋	6560
----	------



Photomontage

Q3/2019 76303

Pitched roof wagon Wagon avec toits pentus



FS

Ep	IV
⇄	133
⌋⌋	40196



GhKs-w

Photomontage

Q4/2019 76600

Rolling roof wagon Wagon à toiture à enrouler



FS

Ep	IV
⇄	120
⌋⌋	40183



Tms

Photomontage

Q2/2019 76883

Telescoping hood wagon Wagon télescopique



FS

Ep	IV
⇄	138
⌋⌋	40196



Shimms

Photomontage

Q2/2019 76465

Stake wagon Wagon à ranchers



FS

Ep	IV-V
⇄	229
⌋⌋	40196



Rgs

Photomontage

Q3/2019 76402

► With separately applied stanchions
Ranchers séparés

Refrigerator wagon Wagon réfrigérant



FS

Ep	V
⇄	178
⌋⌋	40196



WAF 26

Photomontage

Q3/2019 67570

Sliding wall wagon unit Unité de wagons à parois coulissantes



FS

Ep	V
⇄	350
⌋⌋	40196



Himrrs



Photomontage

Q2/2019 76734

Sliding wall wagon

Wagon à parois coulissantes



FS

Ep	V
----	---

⇄	178
---	-----

⌂	40196
---	-------



Hbbilns

Photomontage

Q2/2019 76879

Slide tarpaulin wagon

Wagon à bâche coulissante



CFL

Ep	VI
----	----

⇄	229
---	-----

⌂	40196
---	-------



Rils

Photomontage

Q3/2019 76477

4 piece set: Goods wagons

Coffret de 4 pièces: Wagons de marchandises



Ep	I
----	---

⇄	417
---	-----



The set contains typical goods wagons of the Epoch I:

- ▶ Stanchion wagons: NCS with rich on detailing truss
- ▶ Gondola: SS
- ▶ Livestock cars: N.B.D.S. with delicately designed brakeman's cab
- ▶ Tank wagon: HSM of Oliefabrieken Amsterdam

Le coffret contient des wagons de marchandises typiques de l'époque I:

- ▶ Wagon à ranchers: NCS avec treillis finement reproduit
- ▶ Wagon de marchandises découvert: SS
- ▶ Wagon à bestiaux: N.B.D.S avec guérite de Serre-frein finement reproduite
- ▶ Wagon-citerne: HSM Oliefabrieken Amsterdam

Q3/2019

76077

Photomontage

Tank car "Ketjen"

Wagon citerne «Ketjen»

NS	
Ep	III
⇄	102
⌋⌋	40196



Photomontage

Q2/2019 76510

2 piece set: Gondolas

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts

NS	
Ep	III
⇄	206
⌋⌋	40196



GTOW



Photomontage

Q2/2019 76136

Stake wagon

Wagon à ranchers

NS	
Ep	IV
⇄	162
⌋⌋	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2019 76962

3 piece set: Heavy duty flat wagon

Coffret de 3 pièces: Wagon pour charges lourdes

NS	
Ep	IV-V
⇄	372
⌋⌋	40196



Slmmp



Photomontage

Q2/2019 67194

Tank car

Wagon citerne

ASC	
Ep	III
⇄	102
⌋⌋	40196



Photomontage

Q2/2019 76691

Stake wagon

Wagon à ranchers

RAILPRO	
Ep	IV-V
⇄	162
⌋⌋	40196



Kbs

Photomontage

Q2/2019 67583

► With concrete track yokes
Chargé de traverses béton

2 piece set: Pressure gas tank wagons
Coffret de 2 pièces: Wagon citerne pour le transport de gaz comprimé

NACCO	
Ep	VI
⇄	408
⌋⌋	40196



Photomontage

Q2/2019
76073

2 piece set: Self-unloading hopper wagons
Coffret de 2 pièces: Wagons à déchargement automatique

GRAWACO	
Ep	VI
⇄	500
⌋⌋	40196



Tadgs

Photomontage

Q1/2019
76135

Car carrier wagon
Wagon porte-automobiles

EETC	
Ep	VI
⇄	304
⌋⌋	40195



DDm

Photomontage

Q1/2019
67568

4 piece set: Hopper cars
Coffret de 4 pièces: Wagons-trémie

RAILPRO	
Ep	VI
⇄	444
⌋⌋	40196



► **The hopper wagons of Railpro with water-spraying equipment are used to reduce dust when graveling the track system**

Wagon-trémie Railpro équipé d'un système d'arrosage utilisé pour réduire les poussières lors des opérations de ballastage



Fccpps



Photo: Sammlung Modelleisenbahn GmbH

Q2/2019
76137



2 piece set: Gondolas

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



PKP

Ep	III
	160
	6560
	6563



Wdah, Wdo

Photomontage

Q2/2019

76069

2 piece set: Gondolas

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



PKP

Ep	IV
	240
	40196



EI



Photomontage

Q2/2019

76281

Sliding wall wagon

Wagon à parois coulissantes



AAE

Ep	V
	267
	40196



Habbins

Photomontage

Q1/2019

66454

3 piece set: Self-unloading hopper wagons Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



PKP

Ep	VI
	432
	40196



Fals



Photomontage

Q2/2019

76078

Gondola Wagon de marchandises découvert



ŽSSK

Ep	VI
	160
	40183



Eaos

Photomontage

Q3/2019

76730

Slide tarpaulin wagon Wagon à bâuche coulissante



ŽSSK

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

Q4/2019

76441

► In ŽSSK Cargo design is available for the first time
Modèle en livraison ŽSSK Cargo disponible pour la première fois

Car carrier wagon Wagon porte-automobiles



SJ

Ep	V
	305
	40195



TA378

Photomontage

Q3/2019

76892

4 piece set: Ore wagons

Coffret de 4 pièces: Wagons minéralier



SJ

Ep III-IV

293

40196



Mas IV

Photomontage

Q2/2019 67075

Q3/2019 67076

► Art. Nr. 67076: different running numbers

Art. Nr. 67076: numéro différent



Sliding wall wagon "Nordwaggon"

Wagon à parois coulissantes «Nordwaggon»



SJ

Ep IV

267

40196



Habins

Photomontage

Q2/2019 67318

Tank car

Wagon citerne



GREEN CARGO

Ep VI

179

40196



Zacns

Photomontage

Q2/2019 76698

Sliding wall wagon

Wagon à parois coulissantes



NTR

Ep VI

267

40196



Habbins

Photomontage

Q4/2019 76486

Narrow gauge
railways

Chemins de fer
à voie étroite





Photo: J. Kaufmann

The narrow gauge railways have already conquered remote territories in a very early stage. Thus, towns that did not have their own mainline railway station, were connected with a narrow gauge line to the big wide world. However, the traffic frequency on these lines was much stronger in the last century. This was also due to the fact that many parts of the population did not yet have vehicles for private transport or they were not yet affordable. In the past, it was still cost-effective to operate these lines and the big German Federal Railways focused on a stable traffic on their own narrow gauge lines. Every day in the Waldviertel, hundreds of employees were brought to their workplaces with trains hauled by steam locomotives of the series 399 or the diesel locomotives of the series 2095.

With the rural flight from the countryside to the cities and the increasing industrialization throughout the German-speaking countries, private transport increased and public transport in the remote areas registered fewer and fewer passengers. Usually it is easy to integrate a H0e track system into a model railway layout which will immediately offer an even greater play value to you. Thus, scenes of a mainline with a connected narrow gauge train station can be quickly build. Picturesque landscapes from the area around Rügen, as they are offered with our special sets this year, will be also a special highlight on your layout.

Très tôt, les chemins de fer à voie étroite ont permis d'établir le contact avec les régions isolées. Les villages qui n'étaient pas desservis par les lignes principales pouvaient ainsi être reliés au reste du pays par une ligne à voie étroite. La fréquentation de ces lignes était bien entendu bien plus forte au siècle dernier. De fait, la majorité de la population ne disposait pas encore de moyens de transport personnels ou que ceux-ci n'étaient pas encore abordables. Dans le passé, l'exploitation de ces lignes était encore rentable pour les chemins de fer fédéraux allemands qui s'attachaient au bon fonctionnement de leurs lignes à voie étroite. Dans le seul Waldviertel, des centaines d'employés étaient transportés vers leurs lieux de travail dans des trains remorqués par les locomotives à vapeur de la série 399 ou par les locomotives Diesel de la série 2095.

Avec l'exode rural des campagnes vers les villes et l'industrialisation croissante des pays germanophones, les moyens de déplacement individuels se sont développés et les transports publics ont enregistré de moins en moins de passagers. Il est généralement facile d'intégrer une ligne à voie étroite dans un réseau miniature, apportant ainsi de nouvelles possibilités de jeu. On peut ainsi rapidement créer et mettre en scène la correspondance en gare d'une voie secondaire à voie étroite avec une ligne principale. Les paysages pittoresques de la région de Rügen qui sont proposés dans nos coffrets spéciaux cette année mettront également votre réseau particulièrement en valeur.

5 piece set: Steam locomotive 399.06 with mixed passenger train

Coffret de 5 pièces: Locomotive à vapeur 399.06 avec train mixte voyageurs/marchandises



ÖBB



Ep	IV
	625
	NEM 651
	261 mm



Photomontage

The train set contains the steam locomotive 399.06, a boxcar, two roll wagons that carry two open E wagons and a passenger coach as caboose.

le coffret comprend la locomotive à vapeur 399.06, un wagon couvert, deux wagons trolley portant deux wagons tombereau type E et une voiture voyageurs en véhicule de fin de convoi.

► **Typical train replica of a mixed passenger train, as it coined the image of the narrow gauge railways in the Waldviertel for a long time**

Reproduction d'un train mixte voyageurs/marchandises typique tels que ceux qui ont pendant longtemps forgé l'image des réseaux à voie étroite du Waldviertel

► **Steam locomotive 399.06 with sound available for the first time**

Locomotive à vapeur 399.06 disponible pour la première fois en version sonorisée

Q3/2019

31032



4/0



Diesel locomotive 2095 006-9

Locomotive diesel 2095 006-9



ÖBB

Ep	IV-V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q4/2019

33298	=	4/1
33299	=	4/1

- ▶ **Delicate details: freestanding handles, fine lamp rings and a perforated ventilation grille on top of the roof**

Modèle finement détaillé : Rambardes rapportées, cerclage de feux et grille de ventilation ajourée sur le toit

- ▶ **The roof is painted with umber gray colour**

Le toit est peint en gris d'ombre



Diesel locomotive 2095 008-5

Locomotive diesel 2095 008-5



ÖBB

Ep	V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q4/2019

33300	=	4/1
33301	=	4/1

- ▶ **Delicate details: freestanding handles, fine lamp rings and a perforated ventilation grille on top of the roof**

Modèle finement détaillé : Rambardes rapportées, cerclage de feux et grille de ventilation ajourée sur le toit

- ▶ **Model without decorative stripes**

Modèle sans bande décorative

- ▶ **Model in blood orange livery**

Livrée orange-sanguine


- ▶ **Roof is painted with ivory colour**

Teint peint en couleur ivoire



Steam locomotive Mh.4

Locomotive à vapeur Mh.4


NÖVOG

Ep	VI
	134
	NEM 651
	261 mm





Photo: M. Schröder

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

Roll wagon and boxcar

Chariot de roulement et wagon de marchandises couvert


ÖBB

Ep	III-IV
	104
	122



Photomontage

Q3/2019
34575

► **Model carries a boxcar type Gs of the ÖBB**
 Modèle chargé d'un wagon couvert type Gs des ÖBB

The Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) is a railway company for public and tourist traffic. Their goal is to create a convenient regional service for the passengers of the countryside regions, as well as to provide tourists with attractive leisure time offers. For this reason, the NÖVOG maintains at the depot in Gmünd also some historic rail vehicles, with which the interval timetable is operated. On the lines with the destinations Groß Gerung and Litschau, the diesel locomotives of the series 2095 is regularly used as well as the additional Mh.4. / La Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) est une compagnie ferroviaire qui opère dans les domaine des transports publics et de trains touristiques. Son objectif est de créer un service régional pour les habitants des régions attenantes et de proposer aux touristes une offre de loisirs attrayante. C'est pour cette dernière raison que NÖVOG conserve dans son dépôt de Gmünd des matériels ferroviaires historiques utilisés en service régulier. Sur les lignes à destination de Groß Gerung et Litschau, les locomotives Diesel de la série 2095 sont utilisées régulièrement au côté de la Mh.4.

2nd class passenger car with luggage compartment

Voiture voyageurs de 2^{ème} classe avec fourgon à bagages


ÖBB

Ep	IV
	155



BD4ip/s

Photomontage

Q3/2019
34033

► **Each car for the formation of authentic passenger trains**
 Chaque voiture peut être utilisée pour former un train de voyageurs réaliste

2nd class passenger car

Voiture voyageurs de 2^{ème} classe


ÖBB

Ep	IV
	155



B4ip/s

Photomontage

Q3/2019
34031
34032

► **34032: different running number**
 34032: numéro différent

Steam locomotive "12o"

Locomotive à vapeur «12o»



RÜKB

Ep I

84

NEM 651



Photomontage

Q4/2019

33238

3/0

3 piece set: Passenger cars

Coffret de 3 pièces: Voitures voyageurs



RÜKB

Ep I

276



Photomontage

Q2/2019

34043

2 piece set: Boxcars

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises couvert



RÜKB

Ep I

134



Photomontage

Q2/2019

34559

Diesel locomotive BR 199

Locomotive diesel série 199



DR

Ep III-IV

58



Photomontage

Q4/2019

33204



3/0

The Deutsche Reichsbahn had Diesel locomotives of the series 199 in their vehicle fleet which were used in the own factory as well as for shunting services. / La Deutsche Reichsbahn avait dans son parc de véhicules des locomotives diesel de la série 199, qui étaient utilisées dans ses ateliers ainsi que pour des services de manœuvre.



Roll wagon and goods wagon

Chariot de roulement et wagon de marchandises



DR

Ep IV

104

111



Eds

Photomontage

Q4/2019

34574

► Carries a self unloading hopper wagon type Eds of the DR

Le modèle est chargé d'un wagon trémie à déchargement automatique type Eds de I DR

z21® start Digitalset: Electric locomotive class 1099 with bicycle wagon

z21® start Digitalset: Locomotive électrique série 1099 avec wagon porte-vélo



ÖBB



- 1 Electric locomotive class 1099 / Locomotive électrique série 1099
- 2 Passenger cars / Voiture voyageurs
- 1 Bicycle wagon / Wagon porte-vélo
- 1 z21® start
- 1 Transformer / Transformateur mural
- 1 MULTIMAUS®

Track oval

- 14 Straight tracks (32202), 1 Feeder track,
- 2 Straight tracks (32203), 12 Curved tracks (32204)
- 2 Curved tracks (32205), 1 Turnout left (32409),
- 1 Turnout right (32411)

Ovale de rails

- 14 Rails droit (32202), 1 Rail de jonction,
- 2 Rails droit (32203), 12 Courbes (32204)
- 2 Courbes (32205), 1 Aiguille à gauche (32409),
- 1 Aiguille à droite (32411)

Q3/2019

31033



Photomontage





“Saurer” omnibus

«Saurer» autocar



Ep III-IV

05416

The omnibus of the Austrian Post and Telegraph Administration. The vehicle is build on the basis of the type Saurer 5 GVF-U. /

Autocar de tourisme des Postes et Télégraphes Autrichiens. Ce véhicule constitue la version “tourisme” de l'autocar de ligne Saurer 5 GVF-U.

Postbus 120-ON

Bus postal 120-ON



Ep III-IV

05417

Postbus 120-ON of the Austrian Post and Telegraph Administration.

The bus 120-ON is a further development of the pre-war series 120-O. / Bus postal 120-ON des Postes et Télégraphes Autrichiens. Ce véhicule est construit sur la base de l'autocar Saurer 5 GVF-U.

Austro Daimler ADR Double Phaeton

fahr(T)raum



1929

05420

Power output:

70 hp / Puissance:

70 cv

Displacement:

2994 ccm / Cylindrée:

2994 cc

Weight:

1250 kg / Poids:

1250 kg

Speed:

110 km/h / Vitesse:

110 km/h



Z21® Detector x16



Photomontage

- ⚡ Track occupancy sensor for 16 track sections
Détecteur d'occupation de voie pour 16 cantons
- ⚡ Occupied signal is triggered by the power monitoring of the track sections
Fonctionnement par détection de consommation de courant
- ⚡ Connection via R-Bus
Connecteur R-Bus
- ⚡ Configuration and programming via buttons and POM CV
Configuration et programmation des CV par bouton-poussoir et POM

10819

Z21® CAN Hub



Photomontage

- ⚡ Additional power supply for CAN-BUS
Alimentaion supplémentaire pour CAN-BUS
- ⚡ Amplification of the DCC rail sync signal for boosters
Amplification du signal de commande DCC pour boosters
- ⚡ Ideal for large systems with many CAN users
Idéal pour grands réseaux avec de nombreux utilisateurs CAN
- ⚡ Two CAN outputs each with 1 A power supply
Deux sorties CAN avec chacune une alimentation d'1 A
- ⚡ The package also contains a connecting cable for CAN bus
Câble de connection CAN fourni

10804

Switching power supply 120 Watts Alimentation à découpage 120 Watts

- ⚡ Short-circuit protection against overload, overvoltage and overtemperature / Protection contre les court-circuits, les surcharges, les survoltages et les surchauffes
- ⚡ Perfectly with the Z21® Dual Booster 10807
Idéal pour le Z21® Dual Booster 10807
- ⚡ Input voltage: 100–240 V
Votatge d'entrée: 100–240 V
- ⚡ Output voltage: 20 V
Voltage de sortie: 20 V
- ⚡ Output current: 6 A
Courant de sortie: 6 A

10857

Flat conveyor kit H0 Courroie kit H0

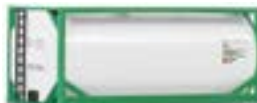


Photomontage

05418

Conveyor belt of the company Auhagen
Tapis roulant de la marque Auhagen

3 piece set: Tank container Coffret de 3 pièces: Container



Photomontage

05216

The model can be used in the combined traffic
Ce modèle peut être utilisé dans des trains de transport combiné

3 piece set: Tank container Coffret de 3 pièces: Container



Photomontage

05217

The model can be used in the combined traffic
Ce modèle peut être utilisé dans des trains de transport combiné





ROCO LINE with bedding: curved switches R3/R4
 ROCO LINE ballastée: aiguillages courbes R3/R4

n:



Symbolic picture/Image symbolique

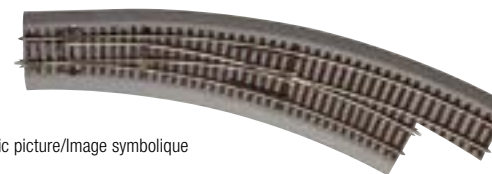
Manually operated curved switch left

Radius of main line track and branch line track 419.6 mm (R3) / 30°
 Perfectly matching electric motors: 42620 and 42624

Aiguillage en courbe à gauche, commande manuelle

Rayon des voies principale et déviée : 419,6 mm (R3), 30°
 Moteurs électriques adaptés : 42620 et 42624

42572



Symbolic picture/Image symbolique

Manually operated curved switch right

Radius of main line track and branch line track 419.6 mm (R3) / 30°
 Perfectly matching electric motors: 42620 and 42624

Aiguillage en courbe à droite, commande manuelle

Rayon des voies principale et déviée : 419,6 mm (R3), 30°
 Moteurs électriques adaptés : 42620 et 42624

42573

ROCO LINE without bedding: curved switches R3/R4
 ROCO LINE sans ballast: aiguillages courbes R3/R4



Symbolic picture/Image symbolique

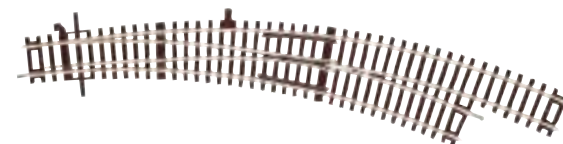
Curved switch left

Radius of main line track and branch line track 419.6 mm (R3) / 30°
 Perfectly matching motors: 40295, 40297 and 10030

Aiguillage en courbe à gauche, commande manuelle

Rayon des voies principale et déviée : 419,6 mm (R3), 30 °
 Moteurs électriques adaptés : 40296,40298 et 10030

42472



Symbolic picture/Image symbolique

Curved switch right

Radius of main line track and branch line track 419.6 mm (R3) / 30°
 Perfectly matching motors: 40296, 40298 and 10030

Aiguillage en courbe à droite, commande manuelle

Rayon des voies principale et déviée : 419,6 mm (R3), 30 °
 Moteurs électriques adaptés : 40296,40298 et 10030

42473

05216	176	52496	43	61471	10	72074	88	73020	23
05217	176	52496	89	61472	10	72075	88	73021	23
05416	175	52497	89	61473	10	72080	76	73022	20
05417	175	52504	179	61474	21	72081	76	73023	20
05418	176	52505	179	61475	14	72124	6	73024	7
05420	175	52526	86	61476	14	72124	42	73025	7
10804	176	52527	86	64356	33	72125	6	73052	11
10819	176	52545	53	64357	33	72148	22	73052	42
10857	176	52547	58	66454	163	72149	22	73053	11
31032	168	52662	45	66466	43	72166	25	73054	7
31033	173	52680	87	66466	43	72167	25	73055	7
33204	172	54295	180	66466	43	72192	15	73068	86
33238	171	54450	115	66466	152	72193	15	73069	86
33272	170	54451	115	67075	165	72198	22	73070	37
33273	170	54452	115	67076	165	72199	22	73071	37
33298	169	54453	115	67081	156	72244	24	73072	37
33299	169	54460	118	67118	31	72244	42	73073	37
33300	169	54461	118	67172	140	72245	24	73076	56
33301	169	54462	118	67194	161	72254	19	73077	56
34031	170	56335	181	67288	43	72255	19	73106	63
34032	170	56336	181	67288	152	72292	41	73107	63
34033	170	56337	181	67308	144	72293	41	73116	42
34043	171	56338	181	67318	165	72654	26	73116	46
34559	171	56340	151	67404	138	72770	180	73117	46
34574	172	58497	89	67568	162	72771	180	73214	40
34575	170	58505	179	67570	159	72798	77	73215	40
42472	177	58527	86	67583	161	72803	106	73218	50
42473	177	58545	53	67597	141	72806	106	73219	50
42572	177	58547	58	67614	147	72808	97	73224	72
42573	177	58662	45	72001	80	73004	97	73225	72
46385	149	58680	87	72009	96	73005	97	73243	98
51159	109	61466	93	72012	102	73010	88	73244	98
51312	109	61467	93	72016	84	73011	88	73258	45
51313	108	61468	29	72018	85	73017	25	73259	45
52466	99	61469	29	72068	104	73018	18	73268	47
52467	99	61470	29	72069	104	73019	18	73269	47

73285	44	73775	81	74111	125	74446	111	74802	128
73286	44	73778	98	74129	117	74447	42	74803	128
73298	27	73779	98	74133	38	74447	111	74804	129
73299	27	73782	47	74134	39	74457	124	74805	128
73308	27	73783	47	74135	57	74458	124	74806	129
73309	27	73796	81	74136	57	74459	124	74900	12
73310	67	73797	81	74137	122	74460	124	74901	12
73311	67	73848	53	74139	51	74461	125	74902	12
73316	60	73849	53	74140	51	74462	125	75938	153
73317	60	73857	66	74141	51	74463	125	76066	180
73336	59	73858	66	74142	51	74500	114	76069	163
73337	59	73868	69	74143	51	74501	114	76071	143
73356	43	73869	69	74144	51	74502	114	76072	143
73356	52	73872	178	74145	122	74503	114	76073	162
73357	52	73873	178	74146	121	74504	114	76075	141
73362	43	73886	91	74147	121	74505	114	76076	141
73362	58	73887	91	74148	121	74527	41	76077	160
73363	58	73888	91	74149	121	74528	41	76078	164
73396	65	73889	91	74155	120	74529	41	76079	150
73397	65	73900	77	74156	120	74569	113	76080	150
73398	66	73901	77	74157	120	74570	113	76081	42
73399	66	73907	32	74158	120	74571	113	76081	42
73464	31	73907	42	74160	73	74572	113	76081	151
73465	31	73908	32	74161	73	74573	113	76084	147
73484	36	73917	70	74162	112	74574	113	76087	145
73485	36	73918	70	74163	39	74600	131	76088	43
73486	71	73972	67	74260	116	74601	131	76088	155
73487	71	73973	67	74261	116	74602	131	76092	155
73503	33	73982	62	74262	116	74603	131	76093	43
73679	60	73983	62	74263	116	74604	131	76093	149
73683	70	73986	62	74417	131	74605	131	76094	13
73726	87	73987	62	74444	42	74684	130	76094	42
73727	87	74098	21	74444	111	74685	130	76135	162
73759	89	74099	119	74445	42	74686	130	76136	161
73760	89	74109	65	74445	111	74800	128	76137	162
73774	81	74110	65	74446	42	74801	128	76179	143

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

Published by:

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

Photo credits:

Title: G. Wagner, Modelleisenbahn München GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, H. Auer, H. Gogg, Fleischmann-Archiv as well as other illustrators that are credited next to the pictures.

Back title: R. Reinders

Printing and processing:

Druckerei Berger, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Austria

Copyright:

© 2019 Modelleisenbahn München GmbH. All rights reserved.

This catalogue including all its components such as data or images are protected by copyright law. Any use beyond the narrow confines of the copyright law without the consent of the Modelleisenbahn München GmbH is prohibited and liable to prosecution. This applies in particular to reproductions, translations, archiving on microfilm and the use and further processing in any electronic systems. The copying of the trade descriptions, trade brands, trade names or company names and other characteristics in this catalogue does not justify the assumption that those can be used by everybody free of charge. It can rather be that they are registered trademarks or characteristics otherwise protected by law, even if these are not specifically marked up as such.

Liability:

The Modelleisenbahn München GmbH strives to provide the content of this catalogue with the highest quality. Despite of our best effort and the best possible care, the Modelleisenbahn München GmbH is not liable and gives no warranty for the accuracy, the up-to-dateness of completeness of the contents and the information given in this catalogue. For eventual damages of material or immaterial nature that result from the use, the non-use or the withholding of faulty or incomplete information in this catalogue – as far as it is not founded in demonstrable intent and gross negligence on behalf of the Modelleisenbahn München GmbH – no guarantee or liability can be accepted. The Modelleisenbahn München GmbH reserves the right to update the contents of the catalogue as well as the technical specifications of the contained products at any time. **Many models shown on the illustrations are photomontages and CAD drawings. The final and delivered version of the models may therefore differ from the depicted illustrations.** Electrical and mechanical data and dimensions may vary. Products from the series production may differ in detail from the depicted models. It may be possible that the depicted or described products in the catalogue are not available in your country. Availability and delivery options of the illustrated products are subject to change.

Editeur:

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

Source images:

Front: G. Wagner, Modelleisenbahn München GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, H. Auer, H. Gogg, Fleischmann-Archiv les photographes mentionnés directement sur les images.

Verso: R. Reinders

Imprimerie:

Druckerei Berger, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Autriche

Copyright:

© 2019 Modelleisenbahn München GmbH. Tous droits réservés.

Le présent catalogue, annexes comprises l'ensemble de ses parties, comme les données et les images, sont protégés par des droits d'auteur. Toute utilisation en dehors des limites fixées par la loi sur les droits d'auteur est interdite sans l'assentiment de la société Modelleisenbahn München GmbH. Ceci s'applique en particulier aux reproductions, traductions, enregistrements sur microfilms et au traitement ou à la transformation dans des systèmes électroniques. La reproduction de désignations de produits, marques, d'appellations commerciales ou de désignations sociales, de même que d'autres sigles dans le présent catalogue, n'autorise pas à présumer que ceux-ci peuvent être librement utilisés par qui que ce soit. Il peut s'agir ici aussi, de marques déposées ou d'autres sigles protégés légalement, si elles / s'ils ne sont pas spécifiquement marqués en tant que tel(le)s.





















Responsabilité:

La société Modelleisenbahn München GmbH s'efforce de mettre à disposition un contenu de qualité du présent catalogue. Malgré le plus grand soin qu'elle a apporté, la société Modelleisenbahn München GmbH ne peut assurer aucune garantie ou responsabilité quant à l'exactitude, à la pertinence ou à l'exhaustivité des contenus et informations, figurant dans le présent catalogue. Aucune garantie, de même qu'aucune responsabilité, ne peuvent être endossées quant à des dommages éventuels de type matériel ou immatériel, dus à l'utilisation, au défaut d'utilisation ou à la détention induite d'informations erronées ou incomplètes du présent catalogue – dans la mesure où ces derniers ne sont pas justifiés par une faute intentionnelle manifeste ou une négligence manifestement grossière de la part de la société Modelleisenbahn München GmbH –. La société Modelleisenbahn München GmbH se réserve le droit d'actualiser à tout moment les contenus et caractéristiques techniques des produits mentionnés. **De nombreuses illustrations montrent des photomontages et des dessins CAO. Les modèles définitifs commercialisés peuvent donc différer des images publiées qui n'ont pas de caractère contractuel.** De données électriques et mécaniques et les cotes sont données sans garantie. Les produits, provenant de la fabrication en série, peuvent différer légèrement des modèles illustrés. Il est tout à fait possible que les produits illustrés ou décrits ne soient pas disponibles dans votre pays. Sous réserve de modifications et de possibilités de livraison en ce qui concerne les produits illustrés.

Country abbreviations / Légende des pays

The ranking of the models within the standards HO and HOe is based: steam locomotives, electric locomotives, diesel locomotives, wagons, freight wagons. Within the categories it is done alphabetically according to the international car license plates.

Le classement des modèles dans ce catalogue se fait respectivement des échelles HO et HOe comme suit: locomotives à vapeur, locomotives électriques, locomotives diesel, voitures de voyageurs, wagons de fret. Dans les catégories, il est disposé par ordre alphabétique de l'indicateur international.

 Austria (A) Autriche	 The Netherlands (NL) Pays-Bas
 Belgium (B) Belgique	 Norway (N) Norvège
 Switzerland (CH) Suisse	 Poland (PL) Pologne
 Czech Republic (CZ) République tchèque	 Romania (RO) Roumanie
 Germany (D) Allemagne	 Russia (RUS) Russie
 Denmark (DK) Danemark	 Sweden (S) Suède
 Spain (E) Espagne	 Slovak Republic (SK) République slovaque
 France (F) France	 Slovenia (SLO) Slovénie
 Hungary (H) Hongrie	 United States (US) Etats-Unis
 Italy (I) Italie	
 Luxembourg (L) Luxembourg	






Epoch explanation / Détails des époques

(Not all appear in this catalogue / Pas tous sont répertoriés dans ce catalogue)

 Ep I	Epoch / Epoque I: 1870 – 1920
 Ep II	Epoch / Epoque II: 1920 – 1945
 Ep III	Epoch / Epoque III: 1945 – 1968
 Ep IV	Epoch / Epoque IV: 1968 – 1994
 Ep V	Epoch / Epoque V: 1994 – 2006
 Ep VI	Epoch / Epoque VI: since 2007

Tracks / Voies

(Not all appear in this catalogue / Pas tous sont répertoriés dans ce catalogue)

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






Symbols of railway operators / Symboles des administrations ferroviaires

(Not all appear in this catalogue / Pas tous sont répertoriés dans ce catalogue)

 K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen - Imperial Royal State Railways Chemins de fer d'Etat impériaux et royaux autrichiens
 BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen - Austrian Federal Railways after World War II / chemins de fer autrichiens (ÖBB) - après la deuxième guerre mondiale
 SNCB	National Railway Company of Belgium Société Nationale des Chemins de Fer Belges – Nat. Maatschappij v. Belg. Spoorwegen (SNCB/NMBS)
 SBB	Schweizerische Bundesbahnen - Swiss Federal Railways Ferrovie Federali Svizzere (SBB, CFF, FFS) / Chemins de Fer Fédéraux Suisses
 BLS	Lötschbergbahn AG - Private railway company Compagnie privé du Bern-Lötschberg-Simplon
 K.P.E.V.	Königl. Preußische Eisenbahn-Verwaltung - Royal Prussian Railway Administration / Administration royale prussienne des chemins de fer (K.P.E.V.)
 K.Bay.Sts.B	Royal Bavarian State Railways Chemin de fer impérial de Bavière
 DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft - German Reich Railway Company (up until 1937) / société de chemin de fer du Reich allemand (jusqu'à 1937)
 DRB	Deutsche Reichsbahn - German Reich Railway (1937-1949) La Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
 DR	Deutsche Reichsbahn - German Reich Railway La Deutsche Reichsbahn
 DB	Deutsche Bundesbahn - German Bahn AG (1951-1993) (Chemins de fer allemands) (1951-1993)
 DB AG	Deutsche Bahn AG - German Bahn AG (since 1.1.1994) Deutsche Bahn AG (depuis le 1er janvier 1994)
 DSB	Danish State Railways Danske Statsbaner – Chemins de fer danois
 RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles - Spanish Railways Chemins de fer espagnols
 SNCF	National French Railways Société Nationale des Chemins de fer Français
 MÁV	Magyar Államvasutak (MÁV) - Hungarian State Railways Chemins de fer hongrois
 FS	Ferrovie dello Stato - Italian State Railways Chemins de fer italiens
 NSB	Norges Statsbaner - Norwegian State Railways Chemins de fer norvégiens
 SS, NS	Nederlandse Spoorwegen - Italian State Railways Chemins de Fer néerlandais
 PKP	Polskie Koleje Panstwowe - Polish State Railways Chemins de fer polonais
 SJ	Svenska Statens Järnväger - Swedish State Railways Chemins de fer suédois
 RŽD	Russian Railways Chemins de fer russes
 ČSD	Czechoslovak State Railways Chemins de fer nationaux tchèques
 ČD	Czech Railways Chemins de fer tchèques
 ŽSR	Railways of the Slovak Republic (1993-2004) Chemins de fer de la République slovaque (1993-2004)
 ŽSSK	Railways of the Slovak Republic (since 2005) Chemins de fer de la République slovaque (depuis le 1er janvier 2005)
 CFL	Luxembourg National Railways Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois
 SZ	Slovenian Railways Chemins de fer slovènes

Legend / Légendes

(Not all appear in this catalogue / Pas tous sont répertoriés dans ce catalogue)

 Art. Nr.: 00000	Article number Numéro d'article
 Q1-4/2019	Release: 1st-4th quarter of the same year Sortie : 1er-4ème trimestre de l'année en cours
 Ep III	Epoch Epoque
 187	Overall length Longueur entre tampons
 =	Direct current DC Courant continu
 = 	Direct current DC with sound Courant continu avec son
 ~	Alternating current AC Courant alternatif
 ~ 	Alternating current AC with sound Courant alternatif avec son
 DCC	DCC (Digital) DCC (numérique)
 5/2	Drive on X-axes / X-axes have traction tyres Transmission par X essieux / X essieux avec bandages d'adhérence
 ↔	Cardan shaft drive in the tender of the locomotive Transmission par arbre à cardan au tender de la locomotive
 ○ ○	White lights that change over with the direction of travel Feux blancs inversés en fonction du sens de marche
 ○ ●	White/red lights that change over with the direction of travel Feux blancs/rouges inversés en fonction du sens de marche
 ○ ● CH	Light changeover according to the original model (country-specific) Inversion des feux selon le modèle réel (propre à chaque pays)
 LED	LED illumination Éclairage à DEL
 💡	Electric illumination (light bulbs) Éclairage par ampoules
 WIRE	6-pole wire connector for the decoder Connecteur de décodeur 6 pôles
 WIRE NEM 651	6-pole interface NEM 651 Fiche NEM 651 à 6 pôles
 WIRE NEM 652	8-pole interface NEM 652 Fiche NEM 652 à 8 pôles
 PluX16	Interface PluX16 Fiche PluX16
 PluX22	Interface PluX22 Fiche PluX22
 R2	Minimum drivable radius Rayon de courbure minimal
 —	Digital version with buffer capacitor Version numérique avec condensateur tampon
 💨	Dynamic steam is emitted from the chimney Vapeur dynamique sortant de la cheminée
 💡	Interior lighting Éclairage intérieur
 6454	Interior lighting installation kit Kit de montage pour l'installation de l'éclairage intérieur
 6560	AC wheel set Essieu courant alternatif
 —	Automatic coupling Attelage automatique
 10  11	„Seuthe“ steam generator (No. 10 or No. 11) Générateur de fumée «Seuthe» (n° 10 ou n°11)

Roco

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

Your Roco retailer / Votre revendeur Roco

80819

First Class Information / Informations de première main



Spare Parts
Pièces détachées

We also supply spare parts! At www.roco.cc you can order the right spare parts for your models. The spare parts shop and spare parts finder is open 24 hours a day and orders are sent straight to your home.

Nous fournissons aussi des pièces détachées! Sur www.roco.cc vous êtes en mesure de trouver et de commander les pièces détachées correspondantes. La recherche des pièces détachées est ouvert 24 heures par jour. Et ils sont envoyés directement à votre domicile!



Social Media

Always stay updated and visit us on Facebook and Instagram. Here you will get daily information about our models and new products.

Restez toujours informés et retrouvez-nous sur Facebook et Instagram. Vous y trouverez quotidiennement des informations sur nos modèles et nos nouveaux produits.

