

H0
H0e

Roco



2026
Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc

COLLECTOR'S EDITION

Wir stellen vor:

Mit der neuen COLLECTOR'S EDITION eröffnet ROCO ab 2026 eine Produktlinie, die das Beste aus über sechs Jahrzehnten Modellbahnentwicklung vereint. Jedes Modell erscheint in einer **streng limitierten** Auflage von **555 Exemplaren** und präsentiert ausgewählte Vorbilder aus allen Epochen – umgesetzt mit höchster Präzision und feinsten Details und einer Fertigungsqualität, die Sammler sofort erkennen.

Alle Modelle der COLLECTOR'S EDITION sind durch ihre charakteristische **EXCLUSIV-Kennzeichnung** eindeutig ausgewiesen; das erste Modell dieser neuen Reihe präsentiert sich schon auf **Seite 86**.

EXCLUSIV

Auf Seite
86



Liebe ROCO-Modellbahnfreunde,

voller Elan und Tatendrang starten wir gemeinsam in ein neues Modellbahnjahr! An dieser Stelle möchten wir uns – auch im Namen unserer zahlreichen Mitarbeiter:innen weltweit – ganz herzlich für Ihre Treue bedanken.

Unser Anspruch bleibt unverändert: Wir geben alles für perfekte Modelle. Deshalb freuen wir uns, Ihnen im Sortiment 2026 gleich mehrere spannende Neuerungen zu präsentieren: So kehren in immer mehr Modellen nach und nach die beliebten 5-Pol-Motoren zurück.

Auch unsere Z21start erscheint unter dem Label "Z21 START newGen" als neue Einsteiger-Zentrale. Ausgelegt für den perfekten und im Preis attraktiven Einstieg in das schönste Hobby der Welt.

Was Papageien mit der Eisenbahn zu tun haben? Nun ja, die Dampflokomotiven der CSD-Reihe 477 waren aufgrund ihrer optischen Erscheinung und der knalligen Lackierung echte Eye-Catcher im Bahnverkehr und begeisterten viele Fans, so bürgerte sich der Spitzname ein. ROCO setzt diesen besonderen Vorbildern nun ein echtes Denkmal.

Ein oft geäußelter Wunsch geht ebenfalls in Erfüllung: Die technische Überarbeitung ausgewählter Dampflokomotiven aus dem ehemaligen FLEISCHMANN-Sortiment ist in vollem Gange! Mit dabei sind die elegante S 10.1 der KPEV, die Baureihe 39.10 der DB sowie die Baureihe 22 der DR.

Bei ROCO rollt auch der Diesel noch längst nicht auf das Abstellgleis: Mit der kompletten Neukonstruktion der V 90 bzw. späteren 290 bringen wir ein zeitgemäßes und anlagentaugliches Modell auf die Schienen. Ein zweites Highlight: die Baureihe 217 rollt ebenfalls mit allen Details auf die H0-Schienen. Der Reigen wird ergänzt mit der Erweiterung der Variantenvielfalt bei unserer V-100-Ost.

Außerdem klären wir mit einem besonderen Modell auf, was Flirten mit der Eisenbahn zu tun hat: die Elektrotriebzüge Flirt 3 der Firma Stadler sind heute aus dem Nahverkehr kaum mehr weg zu denken. Grund genug, diese Modelle im Maßstab 1:87 umzusetzen.

Und wenn wir schon beim modernen Verkehr sind, darf ein Fahrzeug nicht fehlen: der Railjet der neuen Generation verbindet bereits seit einiger Zeit Deutschland, Österreich und Italien miteinander. Zeit auch diesen Zug auf die Miniatur-Schienen zu bringen. Ebenfalls bereits in diesem Katalog: der Doppelstock Railjet der KISS Familie von Stadler, ein Modell auf das Sie sich ab 2027 freuen können.

Nun aber genug der Worte, auf den nachfolgenden Seiten finden Sie noch unzählige Überraschungen, Neukonstruktionen und Highlights!

Viel Freude und auf ein gutes Modellbahnjahr!

Herzlichst, Ihr ROCO-Team

Inhalt

H0 Dampflokomotiven	6
H0 Elektrolokomotiven	43
H0 Diesellokomotiven	127
H0 Start Sets	170
H0 Personenwagen	175
H0 Güterwagen	200
H0e	245
Was finde ich wo?	253
Impressum	258

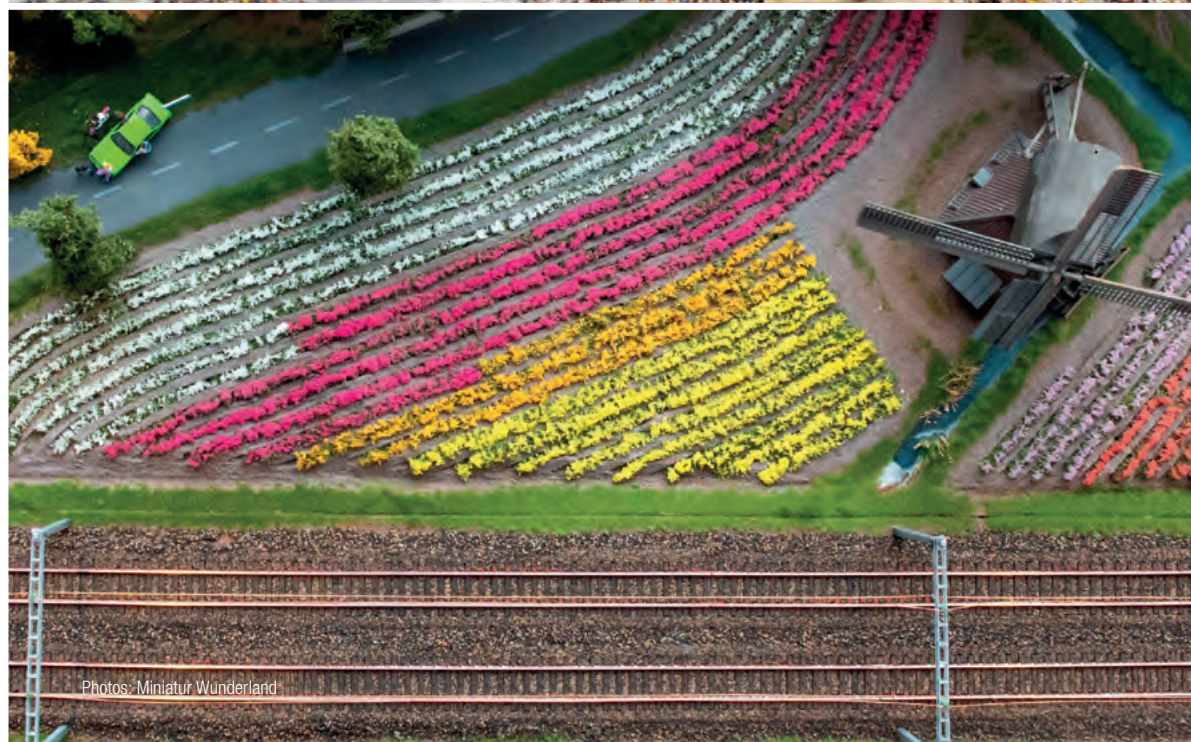
Herzlichen Glückwunsch zu 25 Jahren Miniatur Wunderland

Das Miniatur Wunderland steht seit einem Vierteljahrhundert für Leidenschaft, Perfektion und den Mut, Visionen konsequent zu verfolgen. Ihre Welten inspirieren nicht nur Modellbauer, sondern jeden, der an das Staunen glaubt.

Als langjähriger Partner danken wir herzlich für das Vertrauen und die enge Zusammenarbeit. Es erfüllt uns mit Stolz, dass ROCO-Produkte einen kleinen Teil zu diesem Erfolg beitragen dürfen – und wir freuen uns darauf, auch die nächsten Kapitel dieser außergewöhnlichen Reise gemeinsam zu gestalten.

Andreas Pirkner-Reithofer

Erwin Negeli



Photos: Miniatur Wunderland







DAMPF

lokomotiven

Dampflokomotive 85.13



KkStB

Ep	I
	79
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026		
7100048	DC	2/0
7110048	DCC	2/0

Als die wichtigsten Eisenbahnstrecken im Wesentlichen ausgebaut waren und der Vorteil der erschlossenen Wirtschaftsgebiete sichtbar wurde, zeigte sich ein Zurückbleiben abgelegener Landstriche. Man ging daran diese Gebiete durch den Bau von „Secundärbahnen“ zu erschließen. Mit dem Bau der einfach gehaltenen Lokalbahnen konnten unzählige Städtchen und Dörfer mit der großen, weiten Welt verbunden werden.

- Aufwendige Bedruckung mit feinen Zierlinien
- Detaillierte Ausführung der Steuerung
- Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

4-tlg. Set: Personenzug



KkStB

Ep	I
	411
	40361
	40181



- Einsatz auf österreichischen Sekundärbahnen
- Wagen mit Nachbildung der typischen Holzbeplankung

Q1/2026
6200190

Photomontage



Photo*

Karl Gölsdorf war einer der bedeutendsten Lokomotivkonstruktoren des späten 19. und frühen 20. Jahrhunderts und prägte die Entwicklung der Dampflokomotive in Österreich-Ungarn maßgeblich. Geboren am 8. Juni 1861 in Wien, trat er 1884 in die Dienste der k.k. Staatsbahnen (kkStB), wo er ab 1891 die Leitung der Lokomotivkonstruktionsabteilung übernahm. In dieser Funktion entwarf er in seiner Karriere über 30 Lokomotivtypen, darunter zahlreiche Maschinen, die sowohl technisch als auch wirtschaftlich im Betrieb Maßstäbe setzten.

Ein zentrales Merkmal von Gölsdorfs Wirken war die Verbindung von hoher Leistungsfähigkeit mit einfacher Bauweise und guter Wartbarkeit. International bekannt wurde er insbesondere durch die Einführung der sogenannten „Gölsdorf-Achse“, einem wegweisenden System. Dieses Prinzip erlaubte es, auch bei Lokomotiven mit mehreren Kuppelachsen eine hohe Kurvengängigkeit zu erzielen, indem einzelne Achsen seitlich verschiebbar gelagert wurden. Damit konnte die Anzahl der Treibachsen erhöht werden, ohne den festen Achsstand zu vergrößern – ein entscheidender Fortschritt im Bau starker Lokomotiven für kurvenreiche Strecken.

Gölsdorfs Konstruktionen zeichneten sich durch ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kraft, Geschwindigkeit und Achslast aus. Zu seinen bekanntesten Entwicklungen zählt die Reihe 310, welche noch heute durch ihre besondere Eleganz begeistert. Neben seinen praktischen Konstruktionen war Gölsdorf auch als Fachautor aktiv und veröffentlichte mehrere Beiträge zur Lokomotivtheorie und Maschinentechnik. Er war Mitglied zahlreicher technischer Gremien und erhielt für seine Verdienste internationale Anerkennung, darunter auch Ehrendoktorwürden.

Karl Gölsdorf verstarb am 18. März 1916 in Wien. Seine Arbeiten bilden bis heute einen Meilenstein in der Geschichte des europäischen Lokomotivbaus. Viele seiner technischen Prinzipien wurden in der Folgezeit von anderen Bahnverwaltungen übernommen und weiterentwickelt.

1861-1916

Karl Gölsdorf



Photo: R. Auerweck

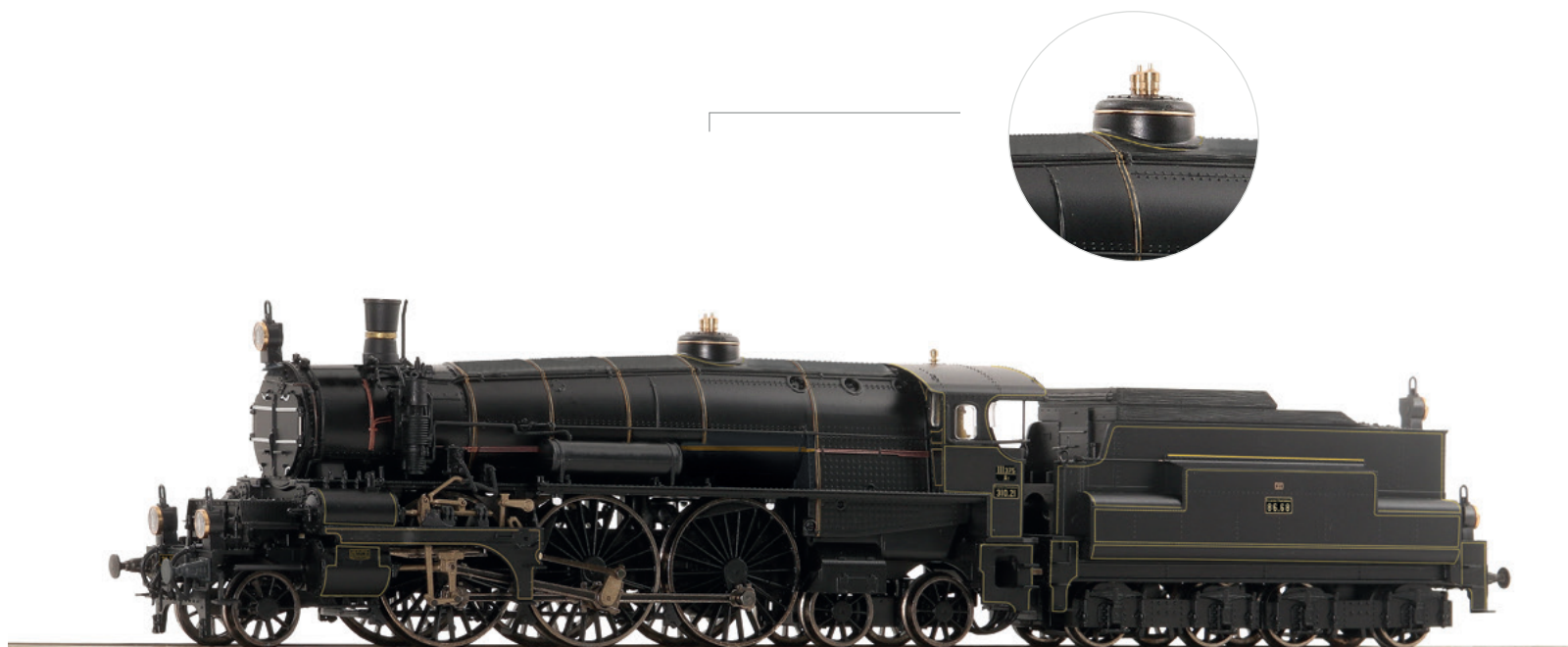
*Photo: Wikipedia, 16.12.2025, 07:29



Dampflokomotive 310.21

Edition


Ep	I
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

Die kkStB Reihe 310 gilt als eine der elegantesten und technisch anspruchsvollsten Dampflokomotiven ihrer Zeit – ein Meisterwerk österreichischer Ingenieurskunst. Ihr markantes, stromlinienförmiges Erscheinungsbild und die außergewöhnliche Laufruhe machten sie schon damals zur Königin der Schienen. Ein Modell dieser legendären Schnellzuglok darf in keiner Sammlung fehlen: Es vereint geschichtliche Bedeutung, technische Raffinesse und zeitlose Ästhetik in perfekter Miniaturform – ein echtes Highlight für Liebhaber klassischer Dampfloktechnik.

- **Fein detailliertes Fahrwerk**
- **Mit authentischen Zierlinien**
- **Dampflok-Fahrwerk mit NEM-Finescale-Metallspeichenräder**
- **Tender-Radsätze mit größerer Spurkranzhöhe**
- **Zu öffnende Rauchkammertüren**

Q2/2026			
7100051	DC		5/2
7110051	DCC		5/2
7120051	AC		5/2

Dampflokomotive Rh 109

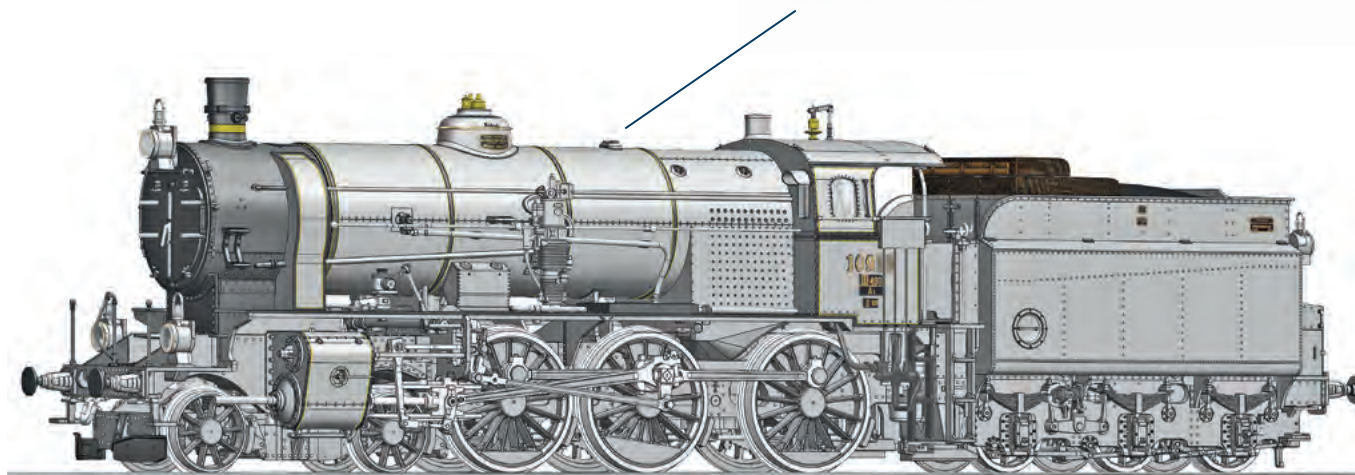


Südbahn

Ep	II
	201
	PluX16
	R3
	LED
Z21	Cab

Info:

Beim Fotografieranstrich handelt es sich um eine Sonderlackierung, die seitens der Lokomotivfabriken bei besonderen Lokomotiv-Exemplaren aufgetragen wurde, um zu den damaligen Zeiten eine bessere Darstellung auf Fotos zu erzielen. Dieser bestand aus abwaschbarer (Kalk-)Farbe und wurde nur zum Zwecke der Fotoarbeiten aufgetragen.



Photomontage

Als leistungsstarke Schnellzuglok für den hochwertigen Reiseverkehr stand sie für Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und technische Innovation. Mit ihrer markanten Silhouette und fein abgestimmten Proportionen zählt sie zu den schönsten Konstruktionen der k.k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft. Ein Modell dieser Lokomotive ist für jeden Sammler ein Muss – es verbindet historische Bedeutung mit feiner Mechanik und nostalgischem Charme auf höchstem Niveau.

- Fotografieranstrich
- Freistehende Leitungen und viele separat angesetzte Steckteile
- Zierliche Speichenräder aus Metall

Q2/2026

7100047	DC		2/2
7110047	DCC		2/2
7120047	AC		2/2

Die CSD-Baureihe 477.0 stellt die letzte und technisch ausgereifteste Dampflokomotive-Baureihe der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD) dar. Sie wurde zwischen 1951 und 1955 von CKD (CKD Sokolovo in Prag) zu insgesamt 60 Exemplaren gefertigt und entwickelte sich aus der vorhergehenden Baureihe 476.1. Die Maschinen waren als leistungsstarke Schnellzug-Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 2'D2' (Bauart 4-8-4T) für den schweren Personenzugdienst konzipiert und galten mit einem Dienstgewicht von rund 131 Tonnen als eine der schwersten Tenderlokomotiven Europas ihrer Zeit.

Die Drei-Zylinder Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von rund 100 km/h und verfügten über eine Anfahrzugkraft von fast 110 kN. Besonders beim Personal waren die Lokomotiven aufgrund ihrer, für die damalige Zeit, modernen Technik beliebt. Sie waren mit vielen technischen Neuerungen ausgestattet. Dazu zählen unter anderem eine mechanische Rostbeschickung, welche für eine bessere Verteilung der Wärme sorgte. Diese erleichterte vor allem die körperliche Arbeit massiv, da er den Brennstoff automatisch in den Kessel befördert und auf dem Rost verteilt.

Optisch zeichnete sich die Baureihe 477.0 durch eine markante Linienführung mit stromlinienförmiger Rauchkammer, Witte-Windleitblechen sowie einer eleganten, meist farbenfrohen Lackierung mit Zierlinien aus. Dies brachte ihr im Betriebsalltag den Spitznamen „Papoušek“ (Papagei) ein. Eingesetzt wurden die Lokomotiven primär im schweren Vorortverkehr rund um Ballungsräume, jedoch auch im Güterverkehr. Die Ausmusterung der Reihe erfolgte schrittweise bis 1981, bedingt durch die fortschreitende Elektrifizierung des Streckennetzes sowie die Einführung leistungsstarker Dieseltraktion.

Die „Papageien“ haben auf Eisenbahnfans weltweit schon immer für große Begeisterung gesorgt. Aus diesem Grund verwundert es nicht, dass einige Exemplare museal erhalten und teilweise betriebsfähig sind.

Dampf lokomotive Rh 477.0, CSD

Photo: Slg. P. Kavan



Im Detail



Extra angesetzte und funktionsfähige CSD-Lampe



Freier Durchblick unter dem Kessel und authentische Triebwerksbeleuchtung



Freistehende Leitungen am gesamten Modell



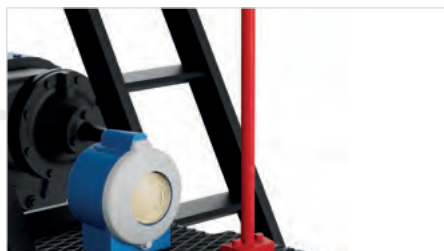
Kesselrückwand detailreich umgesetzt



Markanter Doppelschornstein



Tenderrückwand aufwendig nachgebildet



Perfekt nachgebildete Lampen

Dampflokomotive 477 008

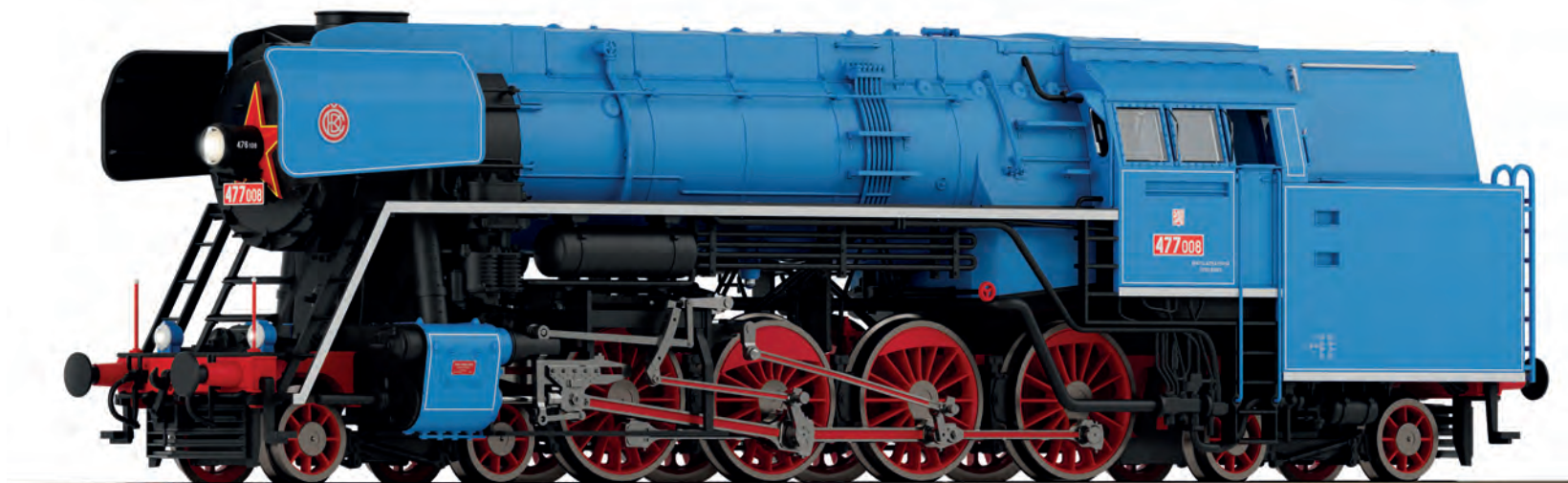


ČSD

Edition

n:
konstruktion

Ep	III
	199
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Komplette Neukonstruktion
- Teile des Modells aus Metall hergestellt
- Markante blaue Lackierung mit weißen Zierelementen
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Rahmen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Triebwerks- und Führerstandsbeleuchtung
- In der Digitalausführung mit dynamischen Dampfausstoß aus dem Schornstein

Q3/2026			
7100033	DC		4/1
7130033	DCC		4/1
7110033	DCC		4/1
7120033	AC		4/1



Dampflokomotive PtL 2/2 6066



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	80
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2026

7100036

DC

2/0

7110036

DCC



2/0

Die Lokalbahnlokomotive mit der Gattungsbezeichnung PtL 2/2 (Personenzug-Tenderlokomotive für Lokalbahnen) ist bei Eisenbahnfreunden sicher eine der bekanntesten Dampflokomotiven aus der alten Zeit. Der Volksmund nannte sie: Glaskastl, Schnauferle, Quietscherle, Bockl usw. Ihre Leistung war mit 210 PS angegeben. 40 km/h durften sie fahren – liefen aber nach Berichten von Lokomotivführern 60 km/h und mehr.

- Authentische Lackierung mit feinen Zierlinien
- Einsatz vor Personen- und leichten Güterzügen auf Nebenbahnen

3-tlg. Set: Güterzug



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	318
	6562
	6563



Gm



Omm[u]

Photomontage

- Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q1/2026

6600223



Dampflokomotive Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q1/2026		
7100037	DC	2/0
7110037	DCC	2/0
7120037	AC	2/1

Die Gattung Pt 2/3 war unter den leichten Tenderloks für den Personenverkehr eine auffällige Erscheinung. Ihr schlanker Kessel, der große Abstand zwischen der Laufachse und den Kuppelrädern (4.000 mm!) und das relativ große Führerhaus sind ihre typischen Merkmale. Außerdem war an der Rückseite der Lok eine Tür eingebaut, durch die der Heizer in den Zug gelangte, um die Aufgaben des Schaffners zu übernehmen.

Die Bayerische Staatsbahn stellte die ersten Lokomotiven im Jahre 1909, die letzten 1916 in Dienst. Alle Maschinen (Bauart 1 B h2, Höchstgeschwindigkeit 65 km/h) lieferte Krauss in München.

- Authentische Lackierung mit feinen Zierlinien
- Bewegliche Heusinger-Steuerung
- Ideale Ergänzung zu den Personenwagen Art. Nr. 6200197

4-tlg. Set: Lokalbahnzug



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	568
	40181
	40361



PL



BPostL



CL



CL

Photomontage



- Mit filigranen Zierlinien
- Alle Wagen mit authentischen Speichenrädern ausgestattet
- Gepäckraumtür beweglich ausgeführt

Q1/2026
6200197



Dampf lokomotive

S 10.1, K.P.E.V.





Die preußische S 10 war eine der bedeutendsten Schnellzuglokomotiven der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) und markierte einen wichtigen Schritt in der Entwicklung leistungsstarker Dampflokomotiven für den hochwertigen Reisezugverkehr. Ab 1910 gebaut, sollte sie den wachsenden Anforderungen im Schnellzugdienst gerecht werden und schwere Züge mit hohen Geschwindigkeiten über längere Distanzen befördern. Die Maschinen verfügten über eine Vier-Zylinder-Verbund-Dampfmaschine und die charakteristische Achsfolge 2'C, die eine ausgewogene Kombination aus Leistung und Laufruhe bot. Im Einsatz bewährte sich die S 10 vor allem auf den Hauptstrecken in Preußen, wo sie schnelle und komfortable Zugverbindungen ermöglichte.

Mit ihrem eleganten Erscheinungsbild, der typischen preußischen Formgebung und ihrer technischen Raffinesse zählt die S 10 heute zu den faszinierendsten Dampflokomotiven der Vorkriegszeit.

Nach dem Ende der K.P.E.V. im Zuge der Gründung der Deutschen Reichsbahn gingen die Lokomotiven der preußischen Baureihe S 10 in den Bestand der neuen Reichsbahn über. Dort wurden sie zunächst unter der Baureihenbezeichnung 17 weitergeführt. Die Kriegswirren brachten die Maschinen in weitere Länder, wo sie zum Teil noch lange Zeit im Einsatz standen.

Dampflokomotive 1108



K.P.E.V.

Ep	I
	241
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

- Erstmals mit PluX-Schnittstelle und LED-Beleuchtung
- Erstmals mit eingesetzten Lampengläsern
- Tiefliegendes Umlaufblech mit Radkästen
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Erstmals Ausführung mit markanten Zierlinien, die der S 10.1 ein besonders edles Design verleihen

Q4/2026		
7100041	DC	2/2
7110041	DCC	2/2
7120041	AC	2/2

Schnellzugwagen 1./2. Klasse



K.P.E.V.

Ep	I
	226
	6561



AB 6ü

Photomontage

- Dach in elfenbein Lackierung
- Seitenflächen der Oberlichter in Wagenkastenfarbe

Q3/2026
6200237

Schnellzugwagen 3. Klasse



K.P.E.V.

Ep	I
	226
	6561



C 4ü Pr08

Photomontage

Q3/2026

6200238

- Dach in elfenbein Lackierung
- Seitenflächen der Oberlichter in Wagenkastenfarbe

Schnellzugwagen 3. Klasse



K.P.E.V.

Ep	I
	226
	6561



C 4ü Pr08

Photomontage



Q3/2026

6200239

- Modell mit Zugschluss tafeln
- Dach in elfenbein Lackierung
- Seitenflächen der Oberlichter in Wagenkastenfarbe

Schlafwagen



K.P.E.V.

Ep	I
	236
	6561



WL4ü

Photomontage

Q3/2026

6200240

- Dach in elfenbein Lackierung
- Seitenflächen der Oberlichter in Wagenkastenfarbe

Gepäckwagen



K.P.E.V.

Ep	I
	210
	6561



Pw 4ü pr04

Photomontage



- Dach in elfenbein Lackierung
- Ausführung mit Faltenbalg an den Wagenenden

Q3/2026

6200241



Dampflokomotive 38 3713



DRG

Ep	II
	214
	PluX22
	R2
	LED

Edition

n:
formvariante


Photomontage

Für die gestiegenen Anforderungen im Personenzug- und Schnellzugverkehr entwickelte die Preußische Staatsbahn die Personenzuglokomotive der Gattung P8. Von dieser vielfach verwendbaren dreifach gekuppelten Maschine wurden allein von deutschen Fabriken bis 1923 über 3.700 Exemplare gebaut. Die später als Baureihe 38 10–40 bezeichnete Dampflok leistete 880 kW, wog samt Tender mit vollen Vorräten etwa 130 t und durfte vorwärts 100 km/h und rückwärts 50 km/h fahren.

Die Umlackierung des großen Lokomotivbestandes der DRG auf die neue Standard-Farbgebung schwarz/rot zog sich naturgemäß hin. Dem entsprechend präsentierten sich viele Maschinen bis ca. 1930 in der bis 1926 gültigen olivgrün/rotbraun/schwarzen Farbgebung, waren jedoch bereits neu beschildert.

- Kessel ohne Windleitbleche
- Reichsbahn-Laternen für Gasbeleuchtung
- Räder mit feinen Speichen
- DCC und AC Modell erstmals nur mit Sound ausgerüstet, ohne dynamischen Dampf
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Q1/2026			
71395	DC		2/2
71396	DCC		2/2
79396	AC		2/2

3-tlg. Set: Personenwagen



DRG

Ep	II
	435
	6560
	6563



C3 pr11



C3 pr11



C pr21

Photomontage

Q2/2026

6200254

► Alle Wagen auf dieser Seite sind die ideale Ergänzung zur Dampflokomotive 38 3713, Art. Nr. 71395/71396/79396

Personenwagen 2./3. Klasse



DRG

Ep	II
	147
	6563



BC3i pr05

Photomontage

Q2/2026

6200255

► Filigrane Details, freistehende Griffstangen, durchbrochene Stützgitter und extra angesetzte Aufstiegsleitern

Gepäckwagen



DRG

Ep	II
	160
	6563



Pw3 pr99a

Photomontage

Q2/2026

6200256

► Ausführung ohne Einstiegsbühne
► Mittlere Achse seitenverschiebbar

Dampflokomotive 39 237



DB

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Die Baureihe 39 der Deutschen Bundesbahn (ehemals preußische P 10) war eine leistungsstarke Schnellzuglokomotive der Einheitsgattung, die ursprünglich für den schweren Personenzugdienst auf steigungsreichen Strecken entwickelt wurde. Dank ihrer Achsfolge, einem dreizylindrigen Triebwerk und einer Leistung von rund 1.800 PS war sie besonders auf Gebirgsstrecken wie der Mittelrheinbahn oder in Thüringen im Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben zahlreiche Maschinen bei der Deutschen Bundesbahn, die sie vor allem in Süddeutschland noch bis in die 1950er-Jahre einsetzte.

- Erstmals mit PluX-Schnittstelle und LED-Beleuchtung
- Kessel mit Witte-Weinleitblechen
- Freistehende Kessel-Leitungen
- Ausführung mit Tender der Bauart T34
- Ideale Zuglok für viele Roco-Personenwagen

Q4/2026

7100044	DC		2/2
7110044	DCC		2/2
7120044	AC		2/2



Dampflokomotive 50 1751



DB

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7100046	DC		7/2
7110046	DCC		7/2
7120046	AC		7/2

Ursprünglich waren die Lokomotiven der Baureihe 50 mit einem Läutewerk ausgerüstet. Im Zuge der ÜK-Maßnahmen entfiel das Läutewerk und durch Kesseltausch und Umbauten waren später auch Loks mit niedriger Nummer ohne Läutewerk anzutreffen.

- ▶ 4-domige Kesselausführung ohne Läutewerk
- ▶ Mit kleinen Lampen auf der vorderen Pufferbohle
- ▶ Mit feinen Metallradsätzen und Treib- und Kuppelstangen aus Metallguss

Dampflokomotive 50 2146-4



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



Q1/2026			
7100039	DC		7/2
7110039	DCC		7/2
7120039	AC		7/2

- ▶ 3-domige Kesselausführung mit Witte-Windleitblechen
- ▶ Fahrwerk in rotbrauner Lackierung
- ▶ Lampen mit Griffstange auf der vorderen Pufferbohle
- ▶ Ausführung mit Neubautender
- ▶ Mit feinen Metallradsätzen und Treib- und Kuppelstangen aus Metallguss
- ▶ Beheimatung Rbd Dresden, Bw Zwickau

Dampflokomotive 38 2566-8



DR

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

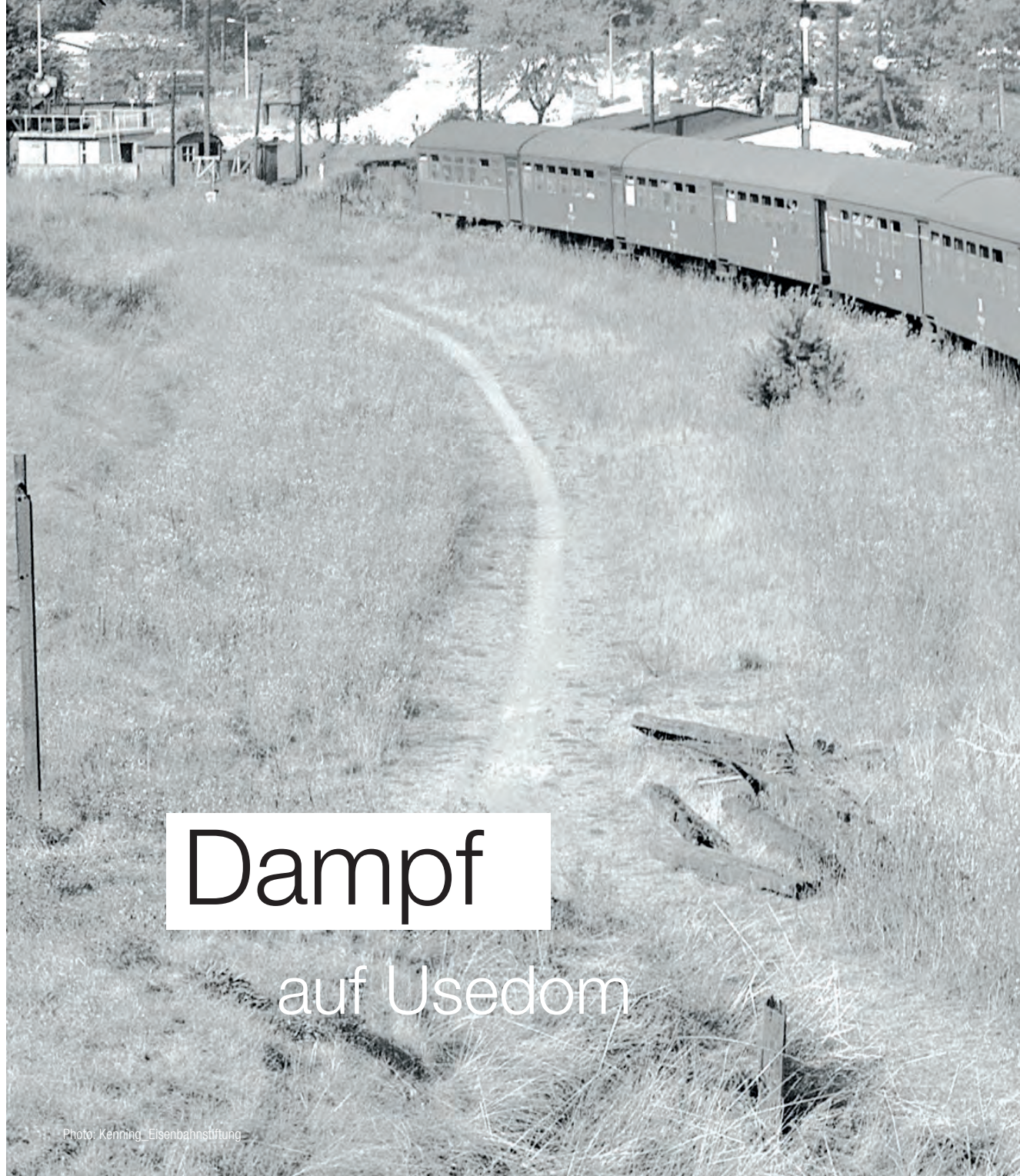
- Ausführung mit Nietentender und Witte-Windleitblechen
- Räder mit feinen Speichen
- Zwei Schlussleuchten nur am Tender
- DCC und AC Modell erstmals nur mit Sound ausgerüstet, ohne dynamischen Dampf
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung
- Beheimatung Rbd Halle, Bw Leipzig-Süd

Q2/2026		
7100045	DC	2/2
7110045	DCC	2/2
7120045	AC	2/2



Ab dem Jahr 1876 war die Insel Usedom mit dem Zug zu erreichen. In den nachfolgenden Jahren erweiterte sich die Streckenlänge nicht unerheblich, gleichzeitig stieg der Verkehr stark an, daher wurde die Strecke schon ab dem Jahr 1908 zweigleisig ausgebaut. Durch Kriegsbeschädigungen verkleinerte sich der Betrieb allerdings wieder und übrig blieb auf DDR-Gebiet nur mehr die wirkliche "Insel Bahn" zwischen Ahlbeck und Wolgaster Fähre. Da das Streckennetz ansonsten keine Verbindung zum übrigen Betrieb der damaligen DR hatte, wurden alle Schienenfahrzeuge mit dem Fährschiff "Stralsund" auf die Insel verbracht.

So besonders wie die Geschichte und der Streckenverlauf, waren auch die eingesetzten Triebfahrzeuge bei der Deutschen Reichsbahn. Als klassische Zuglokomotive wurden einige Maschinen der Baureihe 86 auf den Streckenteil überstellt. Doch auch hier waren für den täglichen Betrieb und die Schonung des Personals spezielle Anpassungen notwendig. Der für die Küstenbereiche bekannte Wind, machte die Arbeiten auf den Lokomotiven zum Teil besonders ungemütlich. Aus diesem Grund erhielten die besonderen "Usedomer 86er" Windleitbleche und hoben sich damit besonders vom übrigen Fuhrpark der DR ab. Beim Wagenmaterial erhielt die Insel gemischte Fahrzeuge, welche auch von den später eingesetzten Diesellokomotiven der Baureihe 110 noch verwendet wurden.



Dampf auf Usedom

Photo: Kenning_Eisenbahnstiftung



Dampflokomotive 86 1563-5



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026			
7100032	DC		4/1
7110032	DCC		4/1
7120032	AC		4/1

- Erstmals als Modell mit den markanten großen Windleitblechen für den Verkehr auf Usedom
- Lang ausgeschnittene Wasserkästen
- Feine Metallradsätze
- Beheimatung Rbd Greifswald, Bw Heringsdorf

Im Detail



Vorbildgerechte Rauchkammertüre



Windleitbleche wie im Original perfekt an den Wasserkästen angepasst



Zierliche Materialstärke der charakteristischen Windleitbleche

5-tlg. Set: Personenzug



DR

Ep	IV
783	
40196	
..	



Daai



Baag



Baai



Bagtre

Photomontage



Baai

- Nachbildung eines authentischen Personenzuges der Epoche IV
 - Traglastwagen mit Zugschlussbeleuchtung
 - Gepäckwagen mit beweglichen Schiebetüren
- Wagen in unterschiedlicher Lackierung:
- Die Donnerbüchsen sind noch in RAL 6007 ausgeführt
 - Ein Rekowagen in RAL 6007 als Übergangszustand
 - Zweiter Rekowagen in TGL-Lackierung, wie sie damals zum Teil bei Y/B 70 Wagen verwendet wurde

Q4/2026

6200243

Aus den Dampflokomotiven der Baureihe 39.0-2 entstand im Rahmen des so genannten Rekonstruktionsprogrammes der Deutschen Reichsbahn ab 1958 die neue Baureihe 22. Die Vorgängermaschinen hatten den großen Nachteil, dass ihr Kessel bzw. die technische Auslegung zu wenig Dampf für die geforderten Leistungen erbrachte. Insgesamt wurden 85 Lokomotiven zur Baureihe 22 umgebaut. Im Zuge dieses Umbaus erhielten die Loks einen verlängerten Rahmen, eine Anpassung der Führerhäuser und neue, geschweißte Zylinder.

Die DR setzte die 22er neben dem normalen Personenverkehr auch im gehobenen Schnellzugverkehr in Umläufen der Baureihe 01 ein. Da die Lokomotiven auf derartige Belastungen aber nicht ausgelegt waren, begannen damit die Probleme im Fuhrpark der später zur Baureihe 39.10, entsprechend dem EDV-Nummernschema, umgezeichneten Maschinen. So waren im Jahr 1970 nur mehr wenige Lokomotiven von den Direktionen Halberstadt und Saalfeld im Einsatz, ehe sie 1971 abgestellt wurden.

Dampf lokomotive

BR 22, DR

Photo: Fell_Eisenbahnstiftung



Dampflokomotive 39 1052-8



DR

Ep	IV
	272
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Mit ihrer eleganten, kraftvollen Erscheinung und der typischen preußischen Konstruktion steht die Baureihe 22 bzw. spätere 39.10 für den Übergang von der Länderbahnzeit zur Einheitslokomotive. Eine Maschine die den Fuhrpark der DR über viele Jahre bereicherte und in keiner Sammlung fehlen sollte.

- ▶ **Erstmals mit PluX16-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht**
- ▶ **Freistehende Kessel-Leitungen**
- ▶ **Zierlich ausgeführtes Fahrwerk an Lok und Tender**
- ▶ **Ausführung mit Tender der Bauart T34**
- ▶ **Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Saalfeld**
- ▶ **Ideale Zuglok für die Bauart 28-Personenwagen auf den nachfolgenden Seiten**

Q4/2026

7100043

DC

2/2

7110043

DCC



2/2

Einheits-Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
	249
	40196
	40360

Q1/2026

6200201



Age

Photomontage

Einheits-Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
	249
	40196
	40360

Q1/2026

6200205



ABge

Photomontage

Einheits-Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	249
	40196
	40360

Q1/2026

6200202



Bge

Photomontage

Vom Ende der 1920er- bis in die 1960er Jahre prägten sie das Bild der Schnellzüge und Eilzüge – die ab 1928 gebauten Einheits-Schnellzugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Die Deutsche Reichsbahn in der DDR setzte die genieteten Ganzstahlwagen der Bauart 1928 aus Mangel an Neubauwagen noch länger als die DB im hochwertigen Schnellzugverkehr ein.

Gilt für alle Modelle auf den Seiten 39–40:

- Erstmals als authentische Epoche-IV-Modelle ausgeführt
- Filigrane Nachbildung der Drehgestelle

Schlafwagen



DR

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAg

Photomontage

Q1/2026

6200203

- Ausführung ohne Zierlinien
- Einsatzzeitraum: Letzte Jahre 1975/76

Schlafwagen



DR

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAg

Photomontage

Q1/2026

6200204

- Ausführung mit gelben Zierlinien

Speisewagen



DR

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WRg

Photomontage

Q1/2026

6200211

Gepäckwagen



DR

Ep	IV
	226
	40196
	40360



Düe

Photomontage

Q1/2026

6200226

Dampflokomotive 5605



CFL

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Um nun den dringenden Bedarf an modernen Dampflokomotiven zu decken, erwarb die Luxemburgische Staatsbahn Maschinen vom Typ KDL 1 (bei der DRB Baureihe 52), welche relativ schnell erhältlich waren. Damit wurde bis 1961 hauptsächlich der Verkehr auf der Nordstrecke bewältigt.

- ▶ Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- ▶ Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall
- ▶ Mit zierlich ausgeführter Beschriftung

Q2/2026			
7100049	DC		7/2
7110049	DCC		7/2
7120049	AC		7/2

3-tlg. Set: Güterzug



CFL

Ep	III
	361
	6560
	40196



Photomontage

Q2/2026
6600258

Dampflokomotive 150.Y.16



SNCF

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage



- Erstmals in schwarz/grüner Lackierung
- Variante mit Scheibenvorlauftrad
- Mit feinen Speichenrädern aus Metall
- Treib- und Kuppelstangen aus Feingussmetall

Q1/2026			
7100038	DC		
7110038	DCC		
7120038	AC		

Dampflokomotive Ok1-37



PKP

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Besonders markante Ausführung mit Zierlinien unter anderem auf den Windleitblechen oder dem Umlauf
- DCC-Modell erstmals nur mit Sound ausgerüstet, ohne dynamischen Dampf
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung

Q4/2026			
7100050	DC		
7110050	DCC		

Edition



ELEKTRO

lokomotiven

Railjet

Doppelstocktriebzug

ÖBB



Animation: ÖBB/STADLER RAIL



In Zusammenarbeit mit dem Fahrzeughersteller Stadler nehmen die ÖBB in den nächsten Jahren insgesamt 14 6-teilige Doppelstockzüge im edlen Railjet Design in Betrieb. Die neuen Garnituren werden ab Ende 2026 schrittweise auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg eingesetzt und erreichen dabei Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h. Mit 486 Sitzplätzen pro Zug bieten sie rund 20 % mehr Kapazität als die bisherigen Fahrzeuge. Breite, barrierefreie Türen sorgen für einen schnellen Fahrgastwechsel, während die Niederflur-Einstiegsbereiche ein komfortables und hindernisfreies Reisen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Fahrgäste mit schwerem Gepäck, Fahrrädern oder Kinderwagen ermöglichen. Damit erfüllen die neuen Doppelstockzüge die Bedürfnisse unterschiedlichster Reisender.

Auch im Hinblick auf Komfort und Service setzen die Züge neue Maßstäbe. Die beiden Endwagen verfügen jeweils über eine Ruhezone, während in den vier Mittelwagen Cateringbereiche mit Snack- und Getränkeautomaten integriert sind. Zusätzlich gibt es spezielle Familienabteile sowie großzügige Bereiche für Fahrräder. Zur modernen Ausstattung zählen zudem kostenloses WLAN, ein Reisendeninformationssystem mit Echtzeitdaten, insgesamt acht Toiletten – darunter ein barrierefreies WC – sowie klimatisierte Wagen. Ergänzt wird dies durch praktische Gepäckracks mit Sicherungsmöglichkeit und Steckdosen samt USB-Anschlüssen an den Sitzplätzen. In den nächsten Jahren werden die Züge auch auf weiteren Strecken zum Einsatz kommen.

Ergänzt wird die Railjet-Flotte ebenfalls durch Varianten im CAT-Design für den Verkehr zum Flughafen in Wien. Doch auch im Nahverkehr profitieren die Fahrgäste in den nächsten Jahren davon, denn auch im Cityjet-Design rollen neue Züge auf die Schienen.

6-tlg. Set: Railjet-Doppelstock-Triebzug Rh 4706



ÖBB

Ep	VI
	1392
	PluX22
	R2
	LED



Animation ÖBB STADLER RAIL

- Fein detailliertes Modell im Maßstab 1:87
- Vorbildgerechte Inneneinrichtung aller Wagen
- Stromführende Kupplung zwischen allen Wagen
- Aufwendige Ausführung mit vielen separat angesetzten Details
- In den Digitalausführungen mit schaltbarem Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung, Innenbeleuchtung sowie beleuchteten Zugzielanzeigen

2027			
7700039	DC		
7710039	DCC		
7720039	AC		



Dipl. Ing. Wolfgang Valousek, geboren 1947, ist wohl der bekannteste Fahrzeug-Designer der Österreichischen Bundesbahnen. Nach seiner Schullaufbahn, dem Studium und der Berufstätigkeit bei der Salzburger Landesregierung als Bezirks-Ingenieur in St. Johann im Pongau sowie im Architekturbüro Marchat-Möbius in Wien begann seine Laufbahn bei den ÖBB 1978 bis 1984 in der Baudirektion Hochbau mit der Planung für den Zentralverschiebebahnhof Kledering und dem Güterverschiebebahnhof Villach Süd.

Bei seiner anschließenden Tätigkeit im Bereich Design der Maschinendirektion entwickelte Valousek unter Generaldirektor Dr. Übleis gemeinsam mit Maschinendirektor D.I. Kubata das „Valousek-Design“. Für manche Eisenbahnfreunde mag es längst Geschichte sein, für andere sind die 10 Jahre (1985-1995) eine bedeutende Epoche, die Vieles auf Österreichs Schienen verändert hat: Erst geschah die Fertigung der Triebwagen-Reihen 5090 und 5047, gleichzeitig entwickelte Wolfgang Valousek ein neues Anstrich-Schema für die Bundesbahnen – markant dabei war die Bauchbinde als Kontraststreifen und verbindendes Element zwischen Lokomotive und Wagen. Auch die Form sollte sich ändern – so erhielten Altbaumaschinen wie die Reihen 1046 und 1010/1110 neben einem neuen Anstrich auch einen zeitgemäßen Führerstand samt Frontform.

Im Sinne des deutsch-amerikanischen Industriedesigners Otto Kuhler, der bereits 1929 in den USA den Begriff des „Industriedesigns“ formuliert hatte und in der Tradition prominenter Designer, wie Raymond Loewy und Henry Dreyfuss, versuchte auch Valousek vor allem auch Eisenbahnfreunden klarzumachen, dass „Design“ nicht nur Farbe und Anstrich ist. Design ist das Zusammenwirken von Konstruktion/Funktion, Form und Farbe. Die Österreichischen Bundesbahnen hatten Anfang der 1990er erkannt, dass Design einen wertvollen Beitrag zur Darstellung des Unternehmens in der Öffentlichkeit und damit auch zum Verkaufserfolg hat. In gemeinsamer Arbeit des Designers Valousek mit den Konstrukteuren der Simmering-Graz-Pauker AG entstanden so die modernen Lokomotivreihen 1822, 1014, 1012, 1163 sowie 2068 – damals noch am Reißbrett konstruiert. Besonders erwähnenswert ist auch der ÖBB-Modularwagen 20-94. Als den Höhepunkt seines Schaffens bezeichnet Wolfgang Valousek die Reihe 1012, die Hector Rail als späterer Käufer der Maschinen treffend „Queen of Traction“ nannte.

Mit der Veränderung des ÖBB-Vorstandes 1995 endete Valouseks Design-Arbeit abrupt, mit der Bestellung der neuen Reihe 1016 bei Krauss Maffei in München kam weitgehend auch die große Zeit der österreichischen Eisenbahn-Industrie zum Erliegen. Wolfgang Valousek indes wandte sich im Rahmen der Planungen für das Logistik-Center St. Michael und dem Bau der Technischen Services Graz wieder der Architektur zu, ehe er 2006 seine ÖBB-Tätigkeit beendete. Doch auch im Ruhestand brennt er für Fahrzeug-Gestaltung, beobachtet weltweite Lokomotiv-Designs und entwickelt seine eigenen Ideen im Modelleisenbahn-Bereich weiter.



Wolfgang Valousek



Meister des Design



Elektrolokomotive Rh 1144 „Valousek Edition“



ÖBB

Ep	V
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

“

Als Valousek-Design wird im allgemeinen Sprachgebrauch die in den 1980er Jahren eingeführte Lackierung und die Form von Fahrzeugen der Österreichischen Bundesbahnen nach den Entwürfen des Architekten Wolfgang Valousek bezeichnet.

Nach der Mitarbeit beim Design von Neubautriebwagen und Bahndienstfahrzeugen bekam er den Auftrag, ein gesamt einheitliches Erscheinungsbild für Lokomotiven und Wagen der ÖBB zu schaffen. Viele Wagen wurden dabei nicht nur umlackiert, sondern auch im Interieur neu gestaltet.

Neben den bekannten Designs entstanden natürlich viele Entwürfe, die nie umgesetzt wurden. Als Hommage an Wolfgang Valousek präsentieren wir Ihnen diese besondere Lackierungsvariante eines Wendezuges.

”

Q4/2026

7500163	DC		4/1
7510163	DCC		4/1
7520163	AC		3/2

- Einmalige Auflage exklusiv bei Roco erhältlich
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Filigrane Stromabnehmer
- Einsatz vor Personen- und Güterzügen innerhalb Österreichs und nach Deutschland
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- Alle Artikel entstehen in Kooperation mit Wolfgang Valousek

„Wenn ich etwas Neues machte, sind immer gleich die Wagen hochgekommen. Ich habe damals ja mehrere Farbvorschläge gemacht, aber man hat sich nicht drüber getraut. Nur ja nicht auffallen. Aber nachdem es jetzt fast nur mehr rote Loks gibt, freut man sich auf eine neue Farbe – Blau. Blau wird auch als schnelle Farbe bezeichnet.“

Wolfgang Valousek

4-tlg. Set: Wendezug „Valousek-Edition“



ÖBB

Ep	V
1212	
PluX16	
LED	
4000005	
40195	



Bmpz-s



Bmpz-l



Bmpz-l



Bmpz-l

Photomontage

Q4/2026

6200200

DCC

- Steuerwagen mit Decoder für Stirn-/Schlusslichtumschaltung
- Steuerwagen im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Innenbeleuchtung

Elektrolokomotive 186 945-2



LTE

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Von den Lokomotiven der Grazer LTE Logistik- und Transport-GmbH sind einige mit auffälligen Lokdesigns gestaltet. Die seit 2020 im Dienst von LTE stehende TRAXX F140 MS wurde unter dem Kampagnenmotto „Attraktive Forces“ gestaltet. Das mehrfarbige Design vermittelt dabei die Botschaften der LTE-Philosophie. Das Unternehmen wird von Eisenbahnfreunden auch für das gelungene Design ihrer Lokomotiven geschätzt.

- **Aufwendige Bedruckung**
- **Mit vielen separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt**
- **Im grenzüberschreitenden Einsatz vor Güterzügen**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht**

Q3/2026

7500195	DC		4/1
7510195	DCC		4/1
7520195	AC		3/2



Photo: H. van Eupen



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 193 128-6



ADESSEO RAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Adesso Rail ist ein junges österreichisches Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Marchegg, das 2025 gegründet wurde. Das Unternehmen positioniert sich als moderner, international ausgerichteter Betreiber für den Schienenverkehr zwischen Österreich, Deutschland und Italien. Mit hochmodernen Siemens Vectron-Lokomotiven von Railpool setzt Adesso Rail auf die Zuverlässigkeit der Siemens Maschinen. Der frische Markenauftritt, das markante Design und der Fokus auf innovative Logistiklösungen machen Adesso Rail zu einem spannenden neuen Akteur im europäischen Bahnsektor.

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- Aufwendige Bedruckung im kunstvollen Design
- In Kooperation mit Marie-Therese Abart

Q3/2026			
7500194	DC		4/1
7510194	DCC		4/1
7520194	AC		3/1

Elektrolokomotive 186 119-1



SNCB

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



- Ausführung im aktuellen Design
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Mit separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht
- Mit Genehmigung von NMBS Train World

Q1/2026			
7500166	DC		4/1
7510166	DCC		4/1
7520166	AC		3/2



Elektro-Gepäcktriebwagen De 4/4 1669



SBB

Ep	IV
	175
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q1/2026			
7700014	DC		4/1
7710014	DCC		4/1
7720014	AC		2/2



Photomontage

Insgesamt elf Fe 4/4 erhielten in den Jahren 1930/1931 sowie 1938 eine elektrische Bremse für deren Einsatz auf der Seetalbahn sowie der steilen Strecke Vallorbe – Le Pont. Nach der Entscheidung, diese Teilerie einer Modernisierung zu unterziehen, baute die Werkstätte Yverdon 1965/1966 den De 4/4 1669 um. Er sollte damals als Muster dienen, gehörte dem Depot Lausanne an und stand vor der Fälligkeit der Hauptrevision. Der umgebaute Triebwagen erhielt unter anderem folgende Neuerungen: Führerstand für sitzende Bedienung, neue pneumatische Apparate, Druckluft Hauptschalter, neue Hüpfbatterie und eine geschlossene Zugführerkabine. Klassisch blieb lediglich sein dunkelgrünes Farbleid mit hellgrauem Untergestell.

- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung in dieser Ausführung
- Fenster im Gepäckraum mit Gitterstangen-Nachbildung

2-tlg. Set: Seetalbahnwagen



PB

Ep	IV-V
	424
	4000005
	40196

Q1/2026
6200198



AB



B

- Nach langer Zeit wieder im Roco-Sortiment





Elektro lokomotive

Re 4/4^{III}

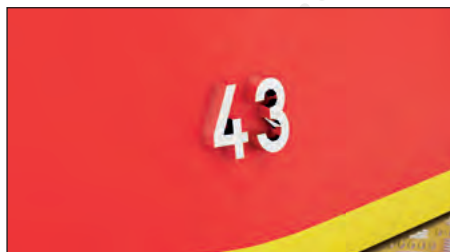
Photo: HP: Straubhaar

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) feiert ihr 25-jähriges Jubiläum und kaum eine andere Lok wird so sehr mit der Bahn verbunden, wie die so genannten Re 4/4^{III}. Vor allem die markante Front mit den großen runden Scheinwerfern ist ein Markenzeichen der Lokomotiven.

Die Geburtsstunde der leistungsstarken Re 4/4^{III} führt auf die erste Bestellung von 50 Re 4/4^{III} der SBB zurück. Die SBB verkaufte eine der letzten Loks dieser Serie an die Südostbahn, welche mit einer anderen Übersetzung und der Betriebsnummer 41 im Jahr 1967 abgeliefert wurde. Die Lok war optimal für Steilstrecken mit bis zu 50‰ geeignet. Die Höchstgeschwindigkeit betrug zwar nur noch 125 km/h dafür wurde eine Stundenkraft von 200 kN erreicht. Im Vergleich, die Re 4/4^{III} hat eine Stundenkraft von 170 kN, dafür eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Der „Goldene Stuhl“ so wurde die Re 4/4^{III} bei der SOB oft genannt, war die Grundlage für eine Bestellung von 20 Loks des Typs Re 4/4^{III} durch die Schweizerische Bundesbahnen, welche im Anschluss an die Re 4/4^{III} Auslieferung bestellt wurden. Doch bevor es bei den SBB soweit war, erhielten 1969 die EBT (Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn) je zwei Loks mit den Nummern. Als optische Änderung gegenüber den Loks bei den SBB waren neben den Spitzenlichtern und seitlichen Chromanschriften auch die Frontwappen. Anstelle des Schweizerkreuzes prangten an den Maschinen die Kantonswappen von Bern und Solothurn. Ebenfalls 1969 erhielt die MThB ihre Re 4/4 II 21 und dem Frontwappen des Kantons Thurgau. Die EBT durfte im Jahr 1983 mit Lok 113 und Frontwappen Thun ihre dritte BoBo von der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik entgegennehmen. Mit der VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen) und SMB (Solothurn-Moutier-Bahn) erhielten im selben Jahr zwei weitere Privatbahnunternehmen je eine leistungsstarke Re 4/4^{III}. Diese wurden mit der Betriebsnummer sowie Frontwappen 141 „Luzern“ (VHB) und 181 „Lebern Amt“ (SMB) ausgeliefert. Von den ab 1971 bei den SBB in Betrieb genommenen Re 4/4^{III} wurden Mitte der 1980er Jahre drei Loks (11351–11353) an die SOB verkauft. Diese erhielten die fortführende Nummernbezeichnung 42 – 44 und behielten ihr Schweizer Frontwappen. Die SOB spendierte diesen Loks zusätzlich noch Seitenwappen der Ortschaften Arth-Goldau, Rothenthurm und Pfäffikon SZ. Mitte der 90er Jahre, wurden die Loks wieder an die SBB zurückverkauft und verloren dabei ihre markanten Spitzenlichter und erhielten eckige Scheinwerfer. Selben Umbau der Scheinwerfer erfuhren auch die Loks bei der EBT (111 + 112) und MThB (21), wobei der Umbau der Lok 21 aufgrund eines Unfalles in 1991 geschuldet war. 1997 erfolgte die Fusion der EBT, SMB und VHB zur Regionalverkehr Mittelland (RM), welche wiederum 2006 mit der BLS fusionierte. Die Crossrail AG welche ab 2005 die Gütersparte der RM bildete, fungierte als selbstständiges Güterunternehmen. Die Crossrail wuchs über die Jahre zu einem großen Unternehmen an welches neben innerschweizerischen Verkehren auch von Belgien bis Italien operierte. Die Re 4/4^{III} der RM wurden neu als Re 436 bezeichnet und änderten über die Jahre mehrfach ihr Farbkleid. Die Lokomotiven der RM, bzw. Crossrail waren gelegentlich an die BLS und SBB Cargo vermietet, wodurch Mischtraktionen beobachtet werden konnten.

2017 verkaufte die Crossrail ihre vier BoBo's an die WRS (Widmer Rail Services). Noch heute sind die Loks 114 + 115 mit ihren markanten Spitzenlichtern im täglichen Einsatz.

Im Detail



Front mit erhabener Betriebsnummer



Dächer mit durchbrochenen Ätzteilen ausgeführt



Aufwendige Nachbildung der markanten runden Lampen



Front ohne Wappen mit flacher Betriebsnummern



Neuer Rückspiegel gemäß SOB Bauform



Vorbildgerechter eckiger Puffer für SOB



Runde Pufferausführung für Crossrail

Elektrolokomotive Re 4/4^{III} 43



SÖB

Ep	IV-V
177	
PluX22	
R2	
CH	
LED	
Z21	Cab



Photomontage

- Neue Front mit großen runden Scheinwerfern, typisch für Privatbahn Re 4/4
- Neue Rückspiegel
- Rechteckige Puffer für den Pendelbetrieb auf bis zu 50 ‰
- Mit Wappen „Rothenthurm“
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

Q4/2026			
7500170	DC		4/1
7510170	DCC	🔊	4/1
7520170	AC	🔊	3/1



Photo: H. Straubhaar

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „Voralpen-Express“



SOB/BT/SBB

Ep	IV-V
	816
	4000005
	40196



B



B



D

Photomontage

Q3/2026

6200212

2-tlg. Set 2: Reisezugwagen „Voralpen-Express“



SOB/BT

Ep	IV-V
	606
	4000005
	40196



B



A

Photomontage

Q3/2026

6200213

Elektrolokomotive Re 436 113-5



CROSSRAIL

Ep	V-VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q4/2026		
7500173	DC	4/1
7510173	DCC	4/1
7520173	AC	3/1



Photomontage



n:
formvariante

- Neue Front mit großen runden Scheinwerfern, typisch für Privatbahn Re 4/4
- Front ohne Wappen ausgeführt
- Weitere Modelle für im Vorbild häufige Doppeltraktion folgen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung
- BLS Cargo Logo zur optionalen Montage als Decal beiliegend



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive Re 4/4^{II} 11143



SBB

Ep	VI
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q4/2026

7500222	DC		4/1
7510222	DCC		4/1
7520222	AC		3/1



Photomontage

- 1. Bauserie der Re 4/4^{II}
- Ausführung mit nachgerüsteter Klimaanlage
- Filigraner Einholmstromabnehmer
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

Elektrolokomotive Re 6/6 11646



SBB CARGO

Ep	V-VI
	222
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q2/2026

7500160	DC		4/1
7510160	DCC		4/1
7520160	AC		4/2



Photomontage

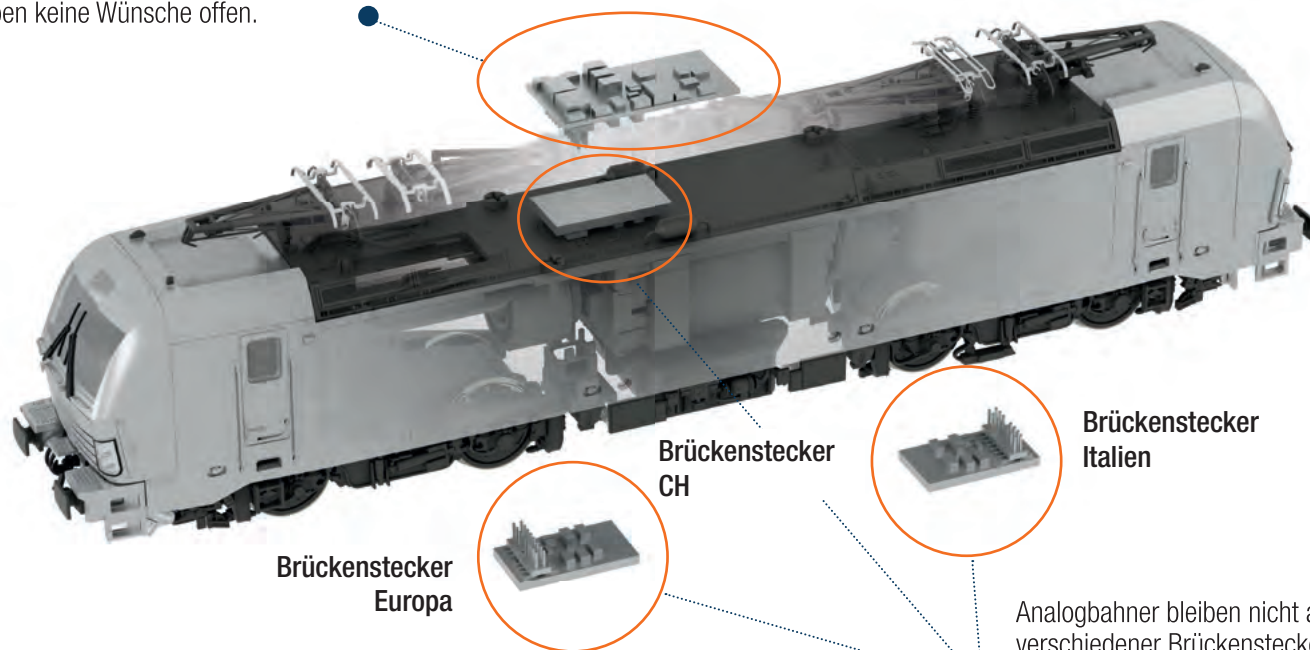
Die Re 6/6 11646 „Bussigny“ behielt ihr grünes Farbleid bis ins Jahr 2017, ehe sie den heutigen klassischen Cargo-Look erhielt. Damit gehört die Lok zur zweitletzten Re 6/6 im grünen Anstrich.

- Vorbildgerecht unterschiedliche Fensterrahmen der Frontfenster und damit eine Besonderheit
- Mit Wappen „Bussigny“
- Mit runden Lampen und Klimaanlage
- Eingesetzte, filigrane Ätzteile wie Lüftungsgitter und Scheibenwischer

Ein Alleskönner! Nicht nur im Vorbild, sondern auch bei ROCO. Die Zukunft ist da.



Lichtbilder für die Schweiz und neu auch Italien gepaart mit dem besten Sound machen unsere Loks zu einem Highlight auf jeder Modellbahnanlage. Zusammen mit unserem Digital-Sounddecoder **Zimo MS450PLUX22** bleiben keine Wünsche offen.



Analogbahner bleiben nicht auf der Strecke. Mittels verschiedener Brückenstecker, die in den Versionen „EU“, „CH“ und „IT“ zu haben sein werden, kann länderspezifisch das Spitzen- und Schlusslicht dargestellt werden. Serienmäßig wird werkseitig der Brückenstecker eingebaut, in dem die Lok eingestellt ist. „X-Load“ z.B. bedeutet CH.

Schritt für Schritt wird unsere Vectron Modellflotte in den nächsten Jahren auf die neue Universalplatine umgestellt. Das Ergebnis? Noch näher am Vorbild auf der heimischen Modellbahnanlage. Freuen Sie sich auf noch mehr Innovationen.

Elektrolokomotive 193 459-5 „Deutschlandpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7500065	DC		4/1
7510065	DCC		4/1
7520065	AC		3/1

- Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- Taufname „Bundestag Berlin“
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbaren Lichtfunktionen für CH, EU und IT
- In Kooperation mit Railcolor design

Im April 2025 wurden die letzten beiden noch nicht folierten XLoad-Vec-tron 193 452 und 459 beklebt. Damit ist die Serie der speziell folierten XLoad-Flotte, die bisher von der Regelausführung abweichend gestaltet wurden, auf nunmehr vier Exemplare gewachsen. Nach Holland und Italien haben nun auch die beiden Länder Deutschland und Schweiz bei SBB Cargo International eine eigene Piercer-Sonderlok erhalten. Anders als der silberne Italienpiercer hat die 193 459 beidseitig das gleiche Aussehen und trägt diverse für Deutschland bekannte Sujets, die 193 452 im gleichen Stil für die Schweiz.

Elektrolokomotive 193 452-0 „Schweizpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7500073	DC		4/1
7510073	DCC		4/1
7520073	AC		3/1

- Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- Taufname „Helvetia“
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbaren Lichtfunktionen für CH, EU und IT
- In Kooperation mit Railcolor design

Der ICN (InterCity-Neigezug) der SBB ist seit Ende der 1990er-Jahre ein fester Bestandteil des Schweizer Fernverkehrs und prägt bis heute das Bild moderner Hochgeschwindigkeitszüge auf kurvenreichen Strecken. Entwickelt wurde er aus dem Konsortium von Adtranz (heute Bombardier), Siemens und Fiat Ferroviaria für den schnellen und komfortablen Reiseverkehr auf anspruchsvollen topografischen Routen. Dabei verbinden die sieben-teiligen Triebzug Städte wie Zürich, Basel, Genf, Luzern, Lugano und Sankt Gallen mit hoher Frequenz und Zuverlässigkeit. Dank der integrierten aktiven Neigetechnik kann der ICN Kurven mit bis zu 30 % höherer Geschwindigkeit durchfahren als konventionelle Züge – ohne Einbußen beim Fahrkomfort.

Die ICN-Flotte besteht aus 44 Triebzügen, eingereiht als RABDe 500. Jeder Zug verfügt über rund 450 Sitzplätze, multifunktionale Abteile, Fahrradstellplätze sowie ein Bordbistro. Die Gestaltung ist funktional und zugleich markant: Die stromlinienförmige Kopfform, das elegante Rot-Weiß der SBB-Lackierung sowie das schlanke Design machen den ICN auch optisch zu einem Blickfang auf dem Streckennetz.

Aktuell durchlaufen alle ICN-Züge im SBB Werk Yverdon ein umfassendes Refit-Programm, das auf die Verlängerung der Einsatzdauer sowie auf eine nachhaltige Modernisierung abzielt. Dabei werden die Innenräume grundlegend überarbeitet: Neue Sitze, modernisierte Toilettenanlagen, ein zeitgemäßes Farb- und Beleuchtungskonzept sowie verbesserte Fahrgastinformationen sorgen für ein deutlich aufgewertetes Reiseerlebnis. Auch technische Komponenten wie Türsysteme oder Klimaanlage werden auf den neuesten Stand gebracht. Äußerlich bleibt das charakteristische Erscheinungsbild erhalten, jedoch werden dezente Anpassungen vorgenommen, die den modernisierten Zügen ein frisches Gesamtbild verleihen. Dazu zählt unter anderem der markante, extra aufgesetzte „SBB-Pfeil“ auf der Front.

InterCity

Neigezug ICN

RABDe 500, SBB

Photo: D. Häusermann



5-tlg. Set: Elektrischer Triebzug ICN RABDe 500 039-8



SBB

u:n:
update formvariante

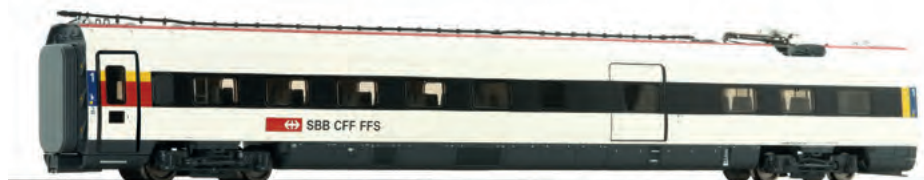
Ep	VI
	1540
	PluX16
	R3
	CH
LED	



Bt



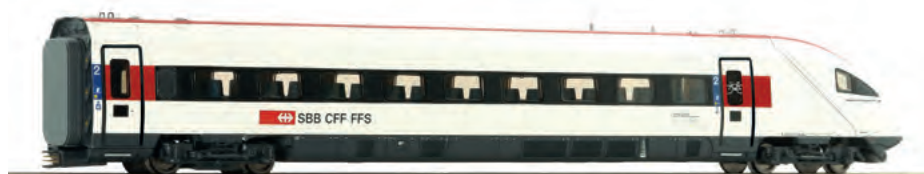
B



AD



WRA



Bt

Photomontage

- ▶ Seit langer Zeit wieder im ROCO-Sortiment
- ▶ Modell technisch komplett überarbeitet
- ▶ Erstmals als Epoche VI-Modell im aktuellen Betriebszustand
- ▶ Ausführung ohne INTEGRA-Magneten an den Drehgestellen
- ▶ In den Digitalausführungen mit schaltbarer Innenbeleuchtung, Führerstandsbeleuchtung und beleuchteten Tischlampen im Restaurant-Wagen
- ▶ Mit Taufnamen "Auguste & Jacques Piccard"

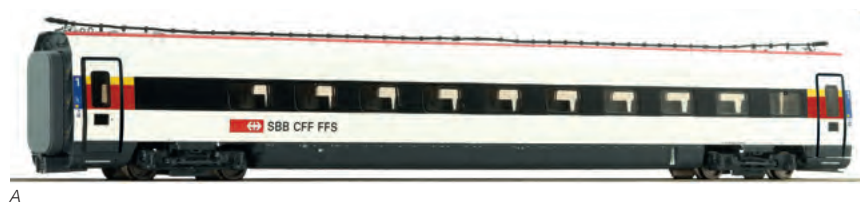
Q4/2026			
7700036	DC	4/4	
7710036	DCC	4/4	
7720036	AC	4/4	

2-tlg. Set: Ergänzungswagen ICN



SBB

Ep	VI
620	



Photomontage

Q4/2026		
7700037	DC	
7710037	DCC	⚡
7720037	AC	⚡



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive Re 4/4 172



BLS

Ep	VI
	174
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q1/2026		
7500159	DC	4/1
7510159	DCC	4/1
7520159	AC	3/2



Photomontage



n:
formvariante

- ▶ **Letzter Betriebszustand**
- ▶ **Ausführung mit kurzem Stoßbalken und Widerstandsgitter für späte Epochen**
- ▶ **Mit Wappen „Eggerberg“**
- ▶ **Aufwendige, mehrfarbige Nachbildung des Maschinenraums**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen-oder Schlusslicht**

Elektrolokomotive Re 465 008-1



BLS

Ep	V-VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q2/2026		
7500172	DC	4/1
7510172	DCC	4/1
7520172	AC	2/2



Photomontage

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) bestellte bei den Schweizer Firmen SLM Winterthur und ABB Zürich unter der Reihenbezeichnung 465 eine weiterentwickelte Universallokomotive auf Basis der SBB Re 460. Im Gegensatz zur Re 460 besitzen die Lokomotiven nicht nur einen Umrichter je Drehgestell, sondern einen Umrichter je Achse. So lässt sich die Zugkraft optimal auf die Schiene bringen. Die BLS setzen die 18 Lokomotiven überwiegend im Güterverkehr, aber auch vor den Pendelzügen ein.

- ▶ **Aufwendig bedrucktes Modell im „Goldenpass“-Design**
- ▶ **Mit extra angesetzten Scheibenwischern**
- ▶ **Feine Darstellung der Frontgriffstangen**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht**

Elektrolokomotive 186 251-5



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026		
7500161	DC	4/1
7510161	DCC	4/1
7520161	AC	3/2

Das Unternehmen Railpool profitierte bereits 2009 davon, dass Angel Trains für ihre frische Flotte der 186 101 – 110 keine Verwendung fand und so durch die Railpool übernommen werden konnte. Die anfänglich als D-A-CH-I Variante vorgesehenen Loks, erhielten zusätzlich das Länderpaket für die Niederlande. Die ebenfalls durch ATC bestellte 186 251 welche für die Länder D-A-PL vorgesehen und ab 2008 erste Versuchsfahrten unternahm, konnte 2011 auch an die Railpool verkauft werden. Alle elf Maschinen wurden nie durch die Angel Trains abgenommen und dienten vorderhand als Testlokomotiven ehe sie später an Railpool vermittelt wurden. Die Maschinen legten einen wichtigen Grundstein für die Zulassungsfahrten in den Niederlanden.

- ▶ Ausführung im Betriebszustand von 2011 bis 2018
- ▶ Mit silberner Railpool Aufschrift und roten UIC-Dosen
- ▶ Einsatz im Vorbild bei vielen Unternehmen wie RTC, Lokomotion und BLS Cargo
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht



Photo: D. Schärer

Elektrolokomotive E 469.1018



ČSD

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026

7500181	DC	4/1
7510181	DCC	4/1

Elektrolokomotive 121 046-7



ČD

Ep	V
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026

7500135	DC	4/1
7510135	DCC	4/1

Anfang der 1960er Jahre bestand bei den ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) ein Bedarf an neuen, leistungsfähigen Güterzug-Elektrolokomotiven für das 3-kV-Gleichstromsystem im Norden und Osten des Landes. Als Prototyp, wurde eine Maschine der in Bau befindlichen Reihe E 499.1 für den Güterzugdienst adaptiert. Bei einer Dauerleistung von 2.032 kW erreichten sie eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Insgesamt wurden von Skoda 85 Lokomotiven der Reihe E 469.1 an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen geliefert.

- Ausführung mit kleinem orangenen Streifen an der Front
- Lokschilder als Ätzteile beiliegend
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Feine Metallräder mit niedrigen Spurkränzen
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung und Fahrwerksbeleuchtung

- Ausführung mit breitem gelben Streifen
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Feine Metallräder mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung, Maschinenraumbeleuchtung und Fahrwerksbeleuchtung



Elektrolokomotive 193 568-3



ČD

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7500186	DC		4/1
7510186	DCC		4/1
7520186	AC		3/1



- Aufwendige Bedruckung im Werkstattdesign
- Mit neuer Ausführung des Schienenräumers
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung
- Ideale Ergänzung zu den MAV-Eurofima-Wagen Art. Nr. 6200228 für die Nachbildung von grenzüberschreitendem Verkehr



Photo: M. Pawletta

Elektrolokomotive E 44 015



DRB

Ep	II
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026			
7500198	DC		4/1
7510198	DCC		4/1
7520198	AC		3/2

Von der Elektrolokomotive der Baureihe E 44 wurden von 1932 bis 1954 fast 200 Lokomotiven in Dienst gestellt. Die Leistung der vierachsigen Drehgestell-Lokomotiven betrug rund 2.200 kW, dabei lag die Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h. Die Loks bewährten sich dabei sowohl vor Personenzügen als auch vor Güterzügen. Einige Lokomotiven wurden mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet und somit im Vorortverkehr in Ballungsräumen eingesetzt. Die E 44 – aus der die Baureihen E 44.5, E 93 und E 94 weiterentwickelt wurden – darf mit Recht als eine der zuverlässigsten und erfolgreichsten Elektrolokomotiven bezeichnet werden, verhalf sie doch der Drehgestellbauweise und dem Tatzlagerantrieb zum Durchbruch.

- Große Lampen der Reichsbahn-Einheitsbauart
- Stromabnehmer Typ SBS 10 mit innovativer Befestigung
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Freier Führerstands-Durchblick und mehrfarbig gestaltete Rückwand
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

3-tlg. Set: Talbot-Schotterwagen



DRB

Ep	II
	240
	6560



Photomontage

- Ideale Ergänzung für die Elektrolokomotive Baureihe E 44 auf dieser Seite
- Klassische DRB-Modelle für gemischte Züge oder Ganzzüge

Q2/2026
6600265

Elektrolokomotive E 44 509



DB

Ep	III
	164
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2026			
7500148	DC		4/1
7510148	DCC		4/1
7520148	AC		3/2



Photomontage



- Betriebszustand bis Ende der 1960er Jahre
- Ursprüngliche Ausführung ohne Indusi-Magneten
- Stromabnehmer Bauart SBS 10 - mit innovativer Befestigung
- Extra angesetzte Scheibenwischer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Mehrfarbig gestaltete Führerstandsrückwand
- Besonders luftig gestaltete Drehgestelle - wie beim großen Original
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung

3-tlg. Set: Reisezugwagen „Ferienexpress“



DB

Ep	III
	723
	6560



C4ywe



CR4ywe

Photomontage



C4ywe

Q3/2026	
6200235	

- Zuglauf nach Berchtesgaden



Photo: Hollnagel_Eisenbahnstiftung

Elektrolokomotive 141 152-9



DB

Ep	IV-V
	180
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7500164	DC		4/1
7510164	DCC		4/1
7520164	AC		2/2

Alle Loks auf dieser Seite sind die ideale Ergänzung zu den nachfolgenden Nahverkehrswagen der DB.

Die Maschinen der Baureihe E 41 (ab 1968: 141) wurden erstmals 1956 für den leichten und gemischten Dienst auf Hauptstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einer Dauerleistung von 2.310 kW an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Als einzige Baureihe des Einheitslokomotivprogramms erhielten sie ein Schaltwerk auf der Niederspannungsseite des Transformators. Das Schaltwerk hatte eine charakteristische Geräuschkombi, die neben den großen Zugkraftsprüngen zum Spitznamen „Knallfrosch“ führte. Die 141 152 wurde schon sehr früh nach Inkraftsetzung des orientroten Lok-Farbschemas im November 1987 umlackiert und behielt diese Lackierung bis zu Ihrer Abstellung Ende 2002.

- In orientroter Lackierung mit Latz
- Geätzte Laufstege und Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Diesellokomotive 211 043-5



DB

Ep	IV
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7300098	DC		4/1
7310098	DCC		4/1
7320098	AC		2/2

Die Baureihe V 100.10 wurde nach Erprobung von Vorserienmaschinen ab 1961/62 in Serie beschafft. Eingesetzt wurde sie im gemischten Nebenbahnbetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken und im leichten Dienst auf Hauptbahnen. Bei einer Leistung von 1.100 PS (810 kW) war sie für 110 km/h zugelassen. 1968 wurden die Maschinen in Baureihe 211 umgezeichnet. Nach dem klassischen Rot erhielten zahlreiche Maschinen ab 1974/75 ein Farbleid in ozeanblau/beige. Die 211 008 bis 063 wurden mit einer Wendezugsteuerung ausgerüstet.

- Ausführung mit elfenbeinfarbenen Griffstangen
- Wendezugsteuerungskabel zur Selbstmontage beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

2-tlg. Set: Nahverkehrswagen



DB

Ep	IV
II	606
III	40196
IV	4000005



ABnb 703



Bnb 719

Photomontage

- ▶ Mit authentischer und originalgetreuer Reklame aufwendig umgesetzt
- ▶ Aufwendige Bedruckung im typischen Pfauenaugen-Muster
- ▶ Zuglauf Karlsruhe – Offenburg – Freiburg

Q1/2026

6200206



Photo: Weigert



Nahverkehrswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
	303
	40196
	4000005



ABnb 703

Photomontage

► Ausführung mit pastellorangem 1.-Klasse-Streifen

Q1/2026

6200164

Nahverkehrswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
	303
	40196
	4000005



Bnb 719

Photomontage

► Art. Nr. 6200166: Geänderte Betriebsnummer

Q1/2026

6200165

6200166

Nahverkehrs-Steuerwagen



DB

Ep	IV
	303
	PluX22
	R2
	LED
	40196
	4000005



BDnf 735

Photomontage

Die n-Wagen der Deutschen Bundesbahn waren jahrzehntelang als Silberlinge bekannt. Mit über 5.000 Stück wurde diese Wagenfamilie ab den sechziger Jahren zur dominierenden Bauart bei den Nahverkehrswagen der DB. Erst ab den neunziger Jahren wurden sie schrittweise durch Triebzüge und Doppelstockwagen abgelöst.

Eine große Modernisierungsmaßnahme war in den Jahren 1978 bis 1982 der Umbau von 200 Steuerwagen mit kleinem Führerstand (bekannt als Hasenkasten) mit dem sogenannten „Karlsruher Kopf“.

- Ausführung mit „Karlsruher Kopf“
- Alle Nahverkehrswagen mit Zuglauf Karlsruhe – Offenburg – Freiburg
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Beleuchtung der Zugzielanzeige

Q1/2026

6200163

DCC

Unterwegs im InterRegio





Die InterRegio-Züge der Deutschen Bundesbahn, eingeführt im Jahr 1988, erfüllten eine wichtige Aufgabe: Sie überbrückten die Lücke zwischen Nah- und Fernverkehr, indem sie mittlere Strecken zügig und ohne Zuschlag befahrbar machten. Ihrem markanten Design in Pastelltönen verdanken sie heute ihren ikonischen Kultstatus – mit hellblauen Wagen, abwechselnden Großraum- und Abteibereichen und großzügiger Beinfreiheit, ergänzt durch ein Bordbistro.

In ihrer Hochphase Anfang der 1990er Jahre verband ein dicht getaktetes IR-Netz Nation und Regionen: täglich im Zwei-Stunden-Takt, teils grenzüberschreitend, mit rund 320 Systemhalten und Verbindungen nach Luxemburg, Österreich, in die Schweiz oder die Niederlande. Die Züge erreichten Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h, setzten aber eher auf zuverlässige Alltagsmobilität als auf Tempo. Zum Fahrplanwechsel im Mai 1995 entfiel für Zeitkarteninhaber (außerhalb von Verkehrsverbünden) die Zuschlagpflicht – ein starkes Argument für Pendler und Wochenendausflügler.

Der InterRegio zählt heute, 20 Jahre nach seinem Ende, zu den prägenden Innovationen der Bahnreform-Ära. Ein besonderer Zuglauf war dabei der InterRegio 461, welcher über Jahre hinweg eine attraktive Direktverbindung von Trier über Saarbrücken, Mannheim, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen und Lindau nach Innsbruck geboten hat. Die direkte Route von der Saar über Schwaben und den Bodensee ins Tiroler Inntal erschloss Regionen ohne Umstieg und mit mittleren Reisezeiten. Der Linienverlauf – durch sieben Bundesländer und zwei Alpenpässe – machte den IR 461 zu einem der eindrucksvollsten IR-Züge im deutschen Verkehrsnetz.

COLLECTOR'S EDITION

Elektrolokomotive 101 091-7



DB AG

Ep	V
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

EXCLUSIV

ROCO COLLECTOR'S EDITION – Ikonen der Eisenbahngeschichte im exklusiven Sammlerformat. Mit der neuen COLLECTOR'S EDITION lässt Roco legendäre Lokomotiven in H0 neu aufleben. Jedes Modell erscheint in streng limitierter Auflage von nur 555 Exemplaren – detailreich umgesetzt, technisch auf dem neuesten Stand und perfekt abgestimmt auf das umfangreiche Roco-Wagensortiment. Den Auftakt macht die eindrucksvolle 101 091-7 im Dach-Marken-Design von Bayer. Jedes Modell der COLLECTOR'S EDITION wird in einer hochwertigen Verpackung mit exklusivem Schuber geliefert und enthält ein nummeriertes Echtheitszertifikat. Damit entsteht ein einzigartiges Sammlerstück, das Eisenbahn- und Werbegeschichte im Maßstab H0 eindrucksvoll bewahrt.

- Einmalige und streng limitierte Auflage im aufwendigen "Bayer"-Werbedesign
- Erstes Modell der "ROCO COLLECTOR'S EDITION" Reihe
- Freistehende Griffstangen und Scheibenwischer, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q4/2026

7500224

DC

4/1

7510224

DCC



4/1

7520224

AC



3/1

Werbefläche auf Schienen

BR 101, DB AG



Was im Jahr 1998 mit Werbung für das Musical Starlight Express begann, entwickelte sich schnell zum Kult: die formschönen Lokomotiven der Baureihe 101 als rollende Werbeträger auf deutschen Schienen. Fast drei Jahrzehnte lang war die 101 nicht nur das Rückgrat des Fernverkehrs, sondern auch Bühne für auffällige Werbegestaltungen namhafter Unternehmen – von Bayer über Mini bis hin zu Reiseveranstaltern und Krankenkassen. Anfang der 2000er Jahre präsentierte sich nahezu monatlich eine neue Maschine im frischen Design – ein einzigartiges Kapitel in der deutschen Eisenbahngeschichte. Vor allem der Pharmakonzern Bayer nutzte die edle Werbefläche für zahlreiche Designs.

Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 103 233-3



DB AG

Ep	V
	232
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Q1/2026

7500157	DC		6/2
7510157	DCC		6/2
7520157	AC		4/2

Diesellokomotive 234 399-4



DB AG

Ep	IV-VI
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026

7300094	DC		6/2
7310094	DCC		6/2
7320094	AC		4/2

Mitte der 1960er Jahre entstand die Baureihe E 03, die als bis dahin stärkste DB-Lok für schwere Reisezüge vorgesehen war. 1970–1974 wurden 145 Serienloks in Dienst gestellt. Die letzten 30 Loks (ab 103 216) erhielten einen vergrößerten Führerstand und wurden dadurch um 700 mm länger. Zum Ende der offiziellen Einsatzzeit entstand auf Vorschlag vieler Fans dieser Baureihe eine Maschine im neuen verkehrsroten Kleid mit farblich abgesetzten Rahmen. So wie das schon bei der klassischen 103er in Rot/Beige der Fall war. Die Firma ROCO trat als Sponsor dieser Lackierung auf. Als Besonderheit erhielt die Maschine anlässlich der Präsentation jeweils unter dem rechten seitlichen Führerstandsfenster einen Widmungstext.

- Ausführung mit langem Führerstand
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung

Die Lokomotiven der Baureihe 132 (232, 233, 234 und 241) wurden ab 1970 von der Lokomotivfabrik Woroschilowgrad aus der Sowjetunion in die DDR importiert und bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt. Durch den Rückgang des Güterverkehrs nach der Wende wurde eine große Zahl der Diesellokomotiven überzählig. Die Maschinen der Baureihe 132 (seit 1.1. 1992 BR 232) wurden nach und nach zur neuen Baureihe 234, unter Verwendung der 140-km/h-Drehgestelle der ausgemusterten Reihe 130, umgebaut. Ab 1994 standen sie in IR- und IC-Diensten im Einsatz.

- Variante in DR-Lackierung mit DB AG-Logo
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

InterRegio-Steuerwagen 2. Klasse „IR 461“



DB AG

Ep	V
	303
	4000005



Bimdzf 269.0

Photomontage



► Passend zu Elektrolokomotive 101 091-7, Art. Nr. 7500224, 7510224, 7520224

Q1/2026

6210210

DCC



3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „IR 461“



DB AG

Ep	V
	909
	40196
	4000005



Aimz 261.4



ARkimbz 262.4

Photomontage



Bimz 264.4

Q1/2026

6200208

Ab Werk ausverkauft - neue Auflage mit geändertem Zuglauf im Jahr 2027

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen „IR 461“



DB AG

Ep	V
	909
	40196
	4000005



Bimz 264.4



Bimdz 268.4

Photomontage



Bimz 264.4

Q1/2026

6200209



Photo: R. Auerweck

Die Elektrolokomotive 140 423 steht exemplarisch für die bewährte Einheitslokomotiv-Baureihe 140 und zählt heute zum Bestand des DB Museums. 1966 von Henschel gebaut, präsentiert sie sich in klassischer Bundesbahn-Lackierung und erinnert an eine Zeit, in der Zuverlässigkeit und technische Robustheit das Bild der deutschen Schienen prägten. Mit der 140 423 lebt ein Stück Eisenbahngeschichte weiter, ein besonderes Einzelstück, das über viele Jahre beghertes Fotoobjekt war.

- Ausführung mit abgerundeten Maschinenraumfenster
- Modernisierte Griffstangen bei den Einstiegstüren
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Elektrolokomotive 140 423-5



DB AG

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2026		
7500190	DC	4/1
7510190	DCC	4/1
7520190	AC	3/2



Photomontage

Elektro lokomotive

BR 145, DB AG



Photo: R. Auenweck



Die Elektrolokomotive der Baureihe 145 wurde ab Ende der 1990er-Jahre von ADtranz (später Bombardier Transportation) für den Güterverkehr in Deutschland entwickelt. Sie gehört zur ersten Generation der modularen TRAXX-Plattform und stellt eine Weiterentwicklung der Baureihe 120 dar, allerdings ohne deren für den Personenverkehr notwendige Zusatzausstattungen.

Die Baureihe 145 basiert technisch auf der fast baugleichen Baureihe 146, die für den Personenverkehr mit einer höheren Höchstgeschwindigkeit (160 km/h) und beispielsweise einer Zugzielanzeige ausgelegt ist. Die Baureihe 145 ist hingegen für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h ausgelegt und auf den Güterzugdienst optimiert.

Zwischen 1997 und 2000 wurden insgesamt 80 Maschinen dieser Baureihe in Dienst gestellt. Haupteinsatzgebiet war zunächst der Güterverkehr der Deutschen Bahn, insbesondere bei DB Cargo. Technisch verfügen die Lokomotiven über moderne Drehstrom-Asynchronmotoren, eine Leistung von 4.200 kW sowie eine elektrische Widerstands- und Rekuperationsbremse.

Die Baureihe 145 war eine der ersten Serienlokomotiven, die konsequent modular aufgebaut wurde, um Wartung und Ersatzteilhaltung zu vereinfachen. Sie bildete den Übergang von klassischen Einzellösungen hin zu plattformbasierten Lokfamilien im europäischen Lokomotivbau.

Heute ist die Baureihe 145 weiterhin im Einsatz, vor allem bei privaten Eisenbahnunternehmen und Leasinggesellschaften. Ihr Design und ihre Technik bildeten die Grundlage für spätere TRAXX-Varianten, darunter auch die universell einsetzbare Baureihe 185 oder 186.

Im Detail



Aufwendig gravierte Lüftergitter



Separat angesetzte Scheibenwischer



Aufwendig detailliertes Fahrgestell



Stromabnehmer mit innovativer Befestigung



Schienenräumer am Chassis montiert



Freistehende Griffstangen und UIC-Dosen an der Lokfront

Elektrolokomotive 145 074-1



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026

7500177	DC		4/1
7510177	DCC		4/1
7520177	AC		3/2

- ▶ Neukonstruierter Schienenräumer
- ▶ Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Extra angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Erstmals mit PluX22 Schnittstelle
- ▶ Mehrfarbig gestaltete Führerstandsrückwand und Bedienpult
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

u: n:
update formvariante

Elektrolokomotive 145 070-9



RBH

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026

7500178	DC		4/1
7510178	DCC		4/1
7520178	AC		3/2

- ▶ Neukonstruierter Schienenräumer
- ▶ Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Extra angesetzte Scheibenwischer
- ▶ Erstmals mit PluX22 Schnittstelle
- ▶ Mehrfarbig gestaltete Führerstandsrückwand und Bedienpult
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

u: n:
update formvariante

Elektrolokomotive 189 031-8



DB AG

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026		
7500207	DC	4/1
7510207	DCC	4/1
7520207	AC	2/2

Die beiden Elektrolokomotiven der Baureihe 189 eignen sich ideal als Doppeltraktion vor den nachfolgenden Erzwagen - damit lassen sich Eindrucksvolle "Erzbomber" nachbilden.

Elektrolokomotive 189 095-3



DB AG

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026		
7500206	DC	4/1
7510206	DCC	4/1
7520206	AC	2/2

Auf der Erzverkehrsrouten Rotterdam Maasvlakte – Dillingen Hütte, wo auch sechsachsige Erzwagen mit automatischer Mittelpufferkupplung eingesetzt werden, fahren seit fast zehn Jahren die vierachsigen Viersystem-Elektrolokomotiven der Baureihe 189, meist in Doppeltraktion. Da in Holland ein anderes Stromsystem genutzt wird hatte man den Wunsch, die schweren Erzzüge ohne Lokwechsel an der deutsch-holländischen Grenze durchfahren zu lassen.

- Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr
- Aufwendige Dachgestaltung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht
- Kupplung der Bauart AK69e beiliegend
- Spitzenlicht mit kaltweißen Leuchtdioden (LED)
- Neuer originalgetreuer Sound



Erz unterwegs

Der Transport von Eisenerz zählt seit Jahrzehnten zu einer wichtigen Aufgabe des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Bereits bei der Deutschen Bundesbahn (DB) spielten schwere Erzzüge – zumeist im Auftrag der Stahlindustrie – eine zentrale Rolle im Massengüterverkehr. Die Anforderungen an Zugmasse, Traktion und Betriebssicherheit führten früh zu speziellen betrieblichen und technischen Lösungen. In der Nachkriegszeit bis in die 1980er-Jahre wurden die rund 3.000 Tonnen schweren Erzzüge mit Dampf- und später mit leistungsstarken Elektrolokomotiven wie den Baureihen 150 oder 151, zumeist in Doppeltraktion, bespannt. Typisch für den Erzzugverkehr waren Ganzzüge, bestehend aus vierachsigen Hochbordwagen der Gattung Fal. Gefahren wurde im Pendelbetrieb – häufig zwischen Seehäfen wie Hamburg oder Bremen und Hüttenstandorten wie Salzgitter oder Duisburg.

Mit der Gründung der DB AG 1994 und der späteren Ausgliederung des Güterverkehrsbereichs in DB Cargo wurden die Erzzugverkehre neu organisiert und in großem Umfang modernisiert. Die Einführung neuer Wagentypen mit höherer Zuladung und die steigende Nachfrage durch die Stahlindustrie führten zu einem florierenden Geschäftsmodell.

Heute verkehren schwere Erzzüge in festen Umläufen, etwa auf der Relation Hamburg – Maschen – Salzgitter – Peine, oft als 6.000-Tonnen-Ganzzüge mit über 40 Wagen. Für deren Bespannung setzt DB Cargo moderne Mehrsystemlokomotiven der Baureihe 189 oder 193 ein. Durch ihre hohe Zugkraft und Mehrsystemfähigkeit eignen sich die Maschinen besonders gut für grenzüberschreitende Transporte, etwa von Erz aus den Seehäfen in den Niederlanden oder Belgien zu deutschen Hüttenwerken.

3-tlg. Set 1: Erzwagen



DB AG

Ep	VI
----	----

	519
--	-----

	40196
--	-------



Faals 152



Faals 151

Photomontage

Gilt für alle Wagen auf dieser Seite:

- Einsatz in Ganzzügen zum Erztransport
- Funktionsfähige automatische Kupplungen der Bauart AK69e
- Standardkupplungen beiliegend

Q2/2026

6600270

3-tlg. Set 2: Erzwagen



DB AG

Ep	VI
----	----

	519
--	-----

	40196
--	-------



Faals 152



Faals 151

Photomontage

Q2/2026

6600271

Elektrolokomotive 112 101-1



DB AG

Ep	VI
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026		
7500158	DC	4/1
7510158	DCC	4/1
7520158	AC	2/2

Elektrolokomotive 189 909-5



BEACON RAIL

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026		
7500188	DC	4/1
7510188	DCC	4/1
7520188	AC	2/2

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

- **Aktueller Betriebszustand in orientroter Lackierung**
- **Fein geätzte, durchbrochene Fronttrittbleche**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Rangierlicht, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielanzeige**



Beacon Rail ist eine Schienenfahrzeug-Leasinggesellschaft mit Hauptsitz in Luxemburg. Sein Hauptgeschäft ist die Vermietung von Lokomotiven und Schienenfahrzeugen an verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa. Mit der Übernahme der Mitsui Rail Capital Europe B.V. (MRCE), wurde die Lokomotivflotte um 222 Elektrolokomotiven verstärkt, die bisher nur einen kleinen Teil der Lokomotivflotte von Beacon Rail ausmachten. Darunter befinden sich auch Mehrsystemloks der Baureihe 189 welche nach und nach ein Rebranding-Programm durchlaufen.

- **Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr**
- **Vorbildgerechtes Schleifstück am Stromabnehmer für Italien**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht**
- **Spitzenlicht mit kaltweißen LED**
- **Neuer originalgetreuer Sound**



Photo: S. Ott

Elektrolokomotive 193 958-6



LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026

7500100	DC		4/1
7510100	DCC		4/1
7520100	AC		3/1

Von den Lokomotiven der Grazer LTE Logistik- und Transport-GmbH sind einige mit auffälligen Lokdesigns gestaltet. Die seit 2023 im Dienst von LTE stehende Vectron-Mehrsystemlokomotive 193 958 wurde im März 2023 in die LTE-Flotte übernommen. Die Lok ist mit dem Slogan „100 Trucks & Cars – One Train“ beklebt. Dieser weist auf den im Vergleich zum Straßen-transport umweltfreundlicheren Schienengüterverkehr hin. Die Maschine ist mit dem Länderpaket D-A-H-CZ-SK-PL-RO-BG-SLO-HR-SRB ausgerüstet.

- Modell exklusiv bei Roco erhältlich
- Einsatz im internationalen Güterverkehr
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 7193 101-1



ALPHA TRAINS
RHEINCARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Alpha Trains Group und RheinCargo GmbH & Co. KG feiern ein Vierteljahrhundert erfolgreicher Partnerschaft. Aus diesem Anlass wurde eine von insgesamt vier Vectron-Lokomotiven mit einer besonderen Beklebung zu dieser erfolgreichen Partnerschaft versehen.

- Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit

Q2/2026

7500185	DC		4/1
7510185	DCC		4/1
7520185	AC		3/1

Elektrolokomotive 193 718-4



MRCE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
70321	DC		4/1
70322	DCC		4/1
78322	AC		3/1

- ▶ Mit vorbildgerechter hoher Ausführung des Bedienpults am Führerstand
- ▶ Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- ▶ Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive 7193 306-6



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

2027			
7500174	DC		4/1
7510174	DCC		4/1
7520174	AC		3/1

Die TX Logistik AG wurde 1999 in Bad Honnef gegründet und ist heute eines der größten Transportunternehmen für Schienengüterverkehr in Europa. Als Spezialist für grenzenlose Transportnetzwerke entwickeln sie Güterverkehrskonzepte und branchenspezifische Lösungen. Wichtigste Transportstrecken sind von den Häfen Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam und Antwerpen nach Süddeutschland, Schweiz, Österreich und Italien. TX Logistik setzt derzeit rund 80 elektrische Lokomotiven ein. Zum Großteil kommen Lokomotiven der Baureihen 193 und 185 zum Einsatz.

- ▶ Mit neuer Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- ▶ Alle Änderungen im Modell korrekt nachgebildet
- ▶ Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- ▶ Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: R. Auerweck

Nahverkehrs triebzug

FLIRT 3



Photo: R. Auenweck



Der FLIRT 3 (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) ist ein moderner Nahverkehrstriebzug des Schweizer Herstellers Stadler Rail, der speziell für den Einsatz im Regional- und S-Bahn-Verkehr konzipiert wurde. Seit seiner Markteinführung im Jahr 2012 zählt der FLIRT 3 zu den meistverkauften elektrischen Triebzugfamilien Europas und überzeugt durch Modularität, Energieeffizienz und hohe Fahrgastfreundlichkeit. Die Geschichte der FLIRT Familie geht aber noch weiter zurück: bereits im Jahr 2002 beginnt die Erfolgsgeschichte mit dem FLIRT 1.

Der FLIRT 3 ist als Niederflur-Elektrotriebzug ausgelegt und besteht aus mehreren, mit Jakobs-Drehgestellen gekoppelten Wageneinheiten. Je nach Kundenanforderung kann die Fahrzeuglänge, Sitzplatzanzahl sowie Antriebsleistung flexibel konfiguriert werden – typisch sind Ausführungen mit 3 bis 6 Wagen. Die Fahrzeuge erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h und sind auf hohe Beschleunigungswerte im verdichteten Takt-Betrieb ausgelegt und damit ideal für den Regional- und S-Bahn-Einsatz. Die modularen Traktions- und Stromsysteme ermöglichen neben rein elektrischen Varianten auch Hybrid-, Akku- und Wasserstofflösungen, insbesondere bei den neueren Weiterentwicklungen.

Der FLIRT 3 setzt auf ein durchgängiges Niederflurdesign für barrierefreies Ein- und Aussteigen. Die großzügigen Einstiegsbereiche, automatische Spaltüberbrückung sowie Mehrzweckbereiche für Fahrräder und Rollstühle sorgen für hohen Komfort und schnelle Fahrgastwechsel. Die Innenraumgestaltung ist hell, funktional und kann je nach Betreiber mit individuellen Sitz- und Farbkonzepten ausgestattet werden. Fahrgastraum und Führerstand sind durchgängig klimatisiert. Optional sind WLAN, Steckdosen, Videoüberwachung sowie Echtzeitinformationen verfügbar.

In Deutschland wird der FLIRT 3 von einer Vielzahl von Betreibern im Regionalverkehr eingesetzt, so ist es kein Wunder, dass in nahezu allen Bundesländern mittlerweile FLIRT Triebzüge angetroffen werden können. Der Einsatz erfolgt nicht nur in Lackierungen der Deutschen Bahn AG, besonders die vielen privaten Anbieter prägen das Bild der farbenfrohen Züge. Die hohe Zuverlässigkeit, Wartungsfreundlichkeit und Anpassungsfähigkeit machen den FLIRT 3 zu einem der erfolgreichsten Regionaltriebzüge der Gegenwart.

6-tlg. Set: Elektrotriebzug „FLIRT 3“



BRB

Ep	VI
	1229
	PluX22
	R2
	LED



Höchste Detailtreue der ikonischen Scheinwerfer

- Ausführung als ET 302 mit dem Taufnamen "Freilassing"
- Zwei kräftige Motoren jeweils im Endwagen
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Dachbereich aufwendig gestaltet, teilweise mit Ätzteilen ausgeführt
- In der Digitalausführung mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung, beleuchteten Zugzielanzeigen und Innenbeleuchtung



Aufwendig nachgebildeter Innenraum und Blick durch den ganzen Zug möglich



Frontblende, Scheibenwischer und Sonnenrollo separat angesetzt

Q4/2026				
7700032	DC		4/2	
7710032	DCC		4/2	
7720032	AC		4/2	



Mehrteilige und farblich abgesetzte
Dachausrüstung



Druckluftbehälter mit durchbrochenen
Ätzblechen umgesetzt

n:
konstruktion

**FREILASSING
EDITION**



Photomontage



Mehrteilige Drehgestelle mit trennscharfen
Gravuren



Scharfenberg Kupplung detailreich
umgesetzt

5-tlg. Set: Elektrotriebzug „FLIRT 3“



ARVERIO

Ep	VI
	1043
	PluX22
	R2
	LED



- ▶ Zwei kräftige Motoren jeweils im Endwagen
- ▶ Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Dachbereich aufwendig gestaltet, teilweise mit Ätzteilen ausgeführt
- ▶ In der Digitalausführung mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung, beleuchteten Zugzielanzeigen und Innenbeleuchtung

Photo: Stadler/Landesanstalt Schienenfahrzeuge Baden-Württemberg (SFBW)

Q4/2026				
7700033	DC		4/2	
7710033	DCC		4/2	
7720033	AC		4/2	

Elektrolokomotive BB 26005



SNCF

Ep	VI
	204
	PluX22
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q1/2026			
7500168	DC		4/1
7510168	DCC		4/1
7520168	AC		2/2

„Trains Spéciaux“ ist ein von SNCF Voyageurs angebotener Service, der es ermöglicht, einen Personenzug teilweise oder vollständig zu reservieren. Um die Lokomotiven zu kennzeichnen, die für die Traktion dieser Sonderzüge eingesetzt werden, hat SNCF Voyageurs beschlossen, einigen Sybic-Lokomotiven ein neues Farbleid zu verpassen. Sie harmonisiert perfekt mit der Lackierung der luxuriösen Schlafwagen des Venedig-Simplon-Orient-Express-Zuges.

- „Trains Spéciaux“-Design
- Feine Ätzteile am Dach
- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb Spitzenlicht nach französischem Vorbild schaltbar und Führerstandsbeleuchtung

Elektrolokomotive BB 15060



SNCF

Ep	V-VI
	201
	PluX22
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q3/2026			
7500146	DC		4/1
7510146	DCC		4/1
7520146	AC		2/2

n:
formvariante

- Front mit zusätzlicher Anschluss-Dose für Wendezug-Steuerung
- Version im silber-grauen Multiservice-Design
- Vorbildgerechte Dachausführung mit allen Details
- Im Digitalbetrieb Spitzenlicht nach französischem Vorbild schaltbar und Führerstandsbeleuchtung



Photo: B. Paha

Elektrolokomotive 182 573-6



MAV-START

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q3/2026			
7500184	DC		4/1
7510184	DCC		4/1
7520184	AC		3/2

Im Herbst 2023 unterzeichnete die MAV-Gruppe mit Akiem einen Vertrag über die Anmietung von 15 Lokomotiven des Typs ES 64 U2, um ältere Lokomotiven der Reihe V43 zu ersetzen. Im Gegensatz zu den MAV-eigenen Loks dieses Typs, sind die früher im Besitz von MRCE gestandenen Maschinen mit ETCS ausgestattet. Sie besitzen die Zulassung für Ungarn, Österreich, Deutschland, Rumänien, Kroatien und Serbien.

- Ausführung im aktuellen Design
- Einsatz zwischen Ungarn und Österreich im hochwertigen Reisezugverkehr
- Ausgerüstet mit 3-Dachstromabnehmern für den grenzüberschreitenden Verkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

3-tlg. Set: Eurofima-Schnellzugwagen



MAV-START

Ep	VI
	909
	4000005
	40196



ABmz



Bmz

Photomontage



Bmz

- Ideale Ergänzung zur 182 573-6 auf dieser Seite zur Nachbildung eines EuroCity
- Aufwendige Lackierung und Bedruckung

Q2/2026
6200228

Elektrolokomotive 189 905-3



RTC

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026		
7500176	DC	4/1
7510176	DCC	4/1
7520176	AC	2/2

- ▶ Vorbildgerechtes Schleifstück am Stromabnehmer für Italien
- ▶ Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht
- ▶ Spitzenlicht mit kaltweißen Leuchtdioden (LED)
- ▶ Neuer originalgetreuer Sound



Elektrolokomotive 193 996-3



RTC

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026		
7500191	DC	4/1
7510191	DCC	4/1
7520191	AC	3/1

- ▶ Einzige Vectron im zweifarbigen "Zebra"-Design – ideale Ergänzung für die Lokomotion-Sammlung
- ▶ Einsatz im internationalen Güterverkehr
- ▶ Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- ▶ Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbaren Lichtfunktionen für IT und EU



Photo: F. Wartner

Elektrolokomotive 1750



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7500165	DC		4/1
7510165	DCC		4/1
7520165	AC		2/2

Elektrolokomotive 1616



DB AG

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7500197	DC		4/1
7510197	DCC		4/1
7520197	AC		2/2

Das niederländische Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Force One erwarb 2017 sechs Lokomotiven von Locon Nederland. Die Elektrolokomotive 1750 wurde im Sommer 2025 in den aktuellen Firmenfarben gestaltet.

- Ausführung mit Klimaanlage am Dach
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit Railcolordesign



- Ausführung ohne Klimaanlage
- Mit Taufnamen Oldenzaal
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: M. van der Velden

Elektrolokomotive 193 934-7



NS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Die Vectron 193 934 wurde im März 2023 an ELL – European Locomotive Leasing ausgeliefert. Nach einer kurzen Vermietung an Unternehmen wie Flixbahn wurde die Lokomotive im September 2023 an NS International vermietet und in der Lackierung von NS International für die Züge zwischen dem Amsterdamer Hauptbahnhof und Berlin sowie für die Nachtzüge vom Amsterdamer Hauptbahnhof nach Wien, München, Innsbruck, Basel und Zürich in Betrieb genommen. So kommen die NS-Vectron auch vor den Nightjet-Zügen der neuen Generation zum Einsatz.

- Ausführung der blauen Zierlinie bis zur Türunterkante
- ELL-Vectron vermietet an die NS
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Einsatz im internationalen Verkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q3/2026			
7500192	DC		4/1
7510192	DCC		4/1
7520192	AC		3/1



Photo: H. Zwofenink

Elektro lokomotive

Da, SJ



Photo: R. Latten



Die Elektrolokomotive Da war über Jahrzehnte hinweg ein wichtiges Triebfahrzeug im elektrifizierten Eisenbahnnetz Schwedens. In Dienst gestellt ab den 1950er-Jahren, erbrachte sie der Statens Järnvägar (SJ) sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Zugleistungen und war bis in die 1990er-Jahre hinein im aktiven Einsatz. Ihre Robustheit, Vielseitigkeit und Langlebigkeit machten sie, neben den berühmten Dm und Dm 3, zu einer der bekanntesten Lokomotivtypen Schwedens.

Die Da wurde als Weiterentwicklung der vorherigen Baureihe D konzipiert, die bereits seit den 1920er-Jahren im Einsatz war. Ziel war es, eine leistungsfähigere Lokomotive für das wachsende Verkehrsaufkommen auf elektrifizierten Strecken zu schaffen. Zwischen 1953 und 1960 wurden insgesamt 93 Lokomotiven der Baureihe Da von ASEA (Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget) gebaut.

Die Lokomotiven waren für das schwedische Einphasen-Wechselstromsystem (15 kV, 16 2/3 Hz) ausgelegt und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Mit einer Leistung von rund 2.000 kW eigneten sie sich sowohl für den leichten bis mittleren Güterverkehr als auch für den mittleren Reisezugverkehr.

Typisch für die Da war die markante, kantige Form. Viele Lokomotiven erhielten im Laufe ihres Lebens Modernisierungen, neue Lackierungen oder verbesserte Steuerungssysteme.

Mit dem Aufkommen neuerer Loktypen wie der Rc-Baureihe ab den 1970er-Jahren wurden die Da-Lokomotiven sukzessive aus dem Hauptbahnbetrieb verdrängt. Einige blieben bis in die 1990er-Jahre im Rangier- und Regionalverkehr im Einsatz. Dank ihrer Beliebtheit und historischen Bedeutung sind mehrere Exemplare heute noch museal erhalten.

Elektrolokomotive Da 917



SJ

Ep	IV
	151
	PluX22
	R2
	S
LED	



Photomontage

Q4/2026		
7500179	DC	3/1
7510179	DCC	3/1
7520179	AC	3/1

- Erstmals mit PluX22-Schnittstelle
- Räder in SAB-Ausführung besonders charakteristisch für SJ-Lokomotiven
- Front mit originaler Pufferbohle ohne Verstärkung
- Frontseite 1 mit markanten "Lollipop"-Markierungen
- Erstmals Bahnräumer mit einzelnen Schaufeln
- Ideale Ergänzung zu den Güterwagen auf der nachfolgenden Seite

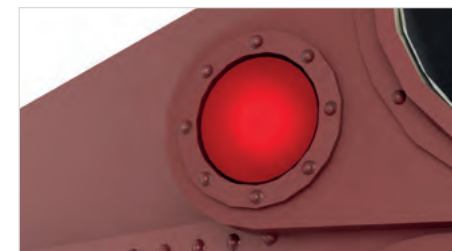
Im Detail



Erstmals mit original ausgeführter Pufferbohle ohne Verstärkungen



Scheibenwischer in alter Bauform ausgeführt



Erstmals mit beleuchtetem Schlusslicht



Zierliche Gravur des Übergangsgitters

Elektrolokomotive Rc 4 1173



SJ

Ep	IV
	179
	PluX22
	R2
	S
LED	



Photomontage

Q2/2026			
7500183	DC		4/1
7510183	DCC		4/1
7520183	AC		3/2

Mit den Lokomotiven der sogenannten Rc-Familie schafften die schwedischen Staatsbahnen (SJ) vom Hersteller ASEA die ersten thyristorgesteuerten Elektrolokomotiven Schwedens an. Insgesamt liefen 360 Rc-Lokomotiven im ASEA Werk in Stockholm vom Band.

Die vierte Serie war die größte Serie dieser Lokbaureihe, die von 1975 bis 1982 in 130 Exemplaren geliefert wurde. Sie wurden in ganz Schweden im Reise- und Güterzugdienst eingesetzt.

- ▶ Ausführung im Ursprungszustand
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

2-tlg. Set: Kesselwagen



SJ

Ep	III-IV
	214
	40183



Deutz

Photomontage

Q4/2026
6600302

2-tlg. Set: Schiebedach-/Schiebewandwagen



SJ

Ep	IV
	320
	40196



Teu

Photomontage

Q2/2026
6600257

Elektrolokomotive 482 038-0



NRFAB

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026			
7500167	DC		4/1
7510167	DCC		4/1
7520167	AC		3/2

Elektrolokomotive Rc 4 1166



NRFAB

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	S
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7500210	DC		4/1
7510210	DCC		4/1
7520210	AC		3/2

Nordic Re-Finance hat von SBB Cargo International vier TRAXX F140 AC2 erworben. Nach dem Umbau und Neugestaltung haben sie die volle Zulassung für den Verkehr in Schweden und Norwegen unter ETCS erhalten. Die Elektrolokomotive 482 038 ist eine der Loks die nach Schweden gelangten. Derzeit ist sie an CFL Cargo vermietet.

- Einsatz im Güterverkehr in Schweden und Norwegen
- Ausführung mit Schneepflug am Chassis
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

n:
formvariante

- Amtrak-Design
- Erstmals im Modell mit einem Einholm- und einem Scherenpanthographen
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 4620 052-4



NRFAB

Ep	VI
	222
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026			
7500211	DC		4/1
7510211	DCC		4/1
7520211	AC		4/2

Das Lokvermietungsunternehmen Nordic Re-Finance übernimmt einen Teil des ehemaligen Re 620-Fuhrparks der SBB Cargo. Mit der Re 620 052 ist im Jahr 2025 eine erste Maschine nach Schweden überführt worden. Als Hommage an die Schweiz, trägt die Lokomotive eine alpenländische Zeichnung.

- Aufwendig bedrucktes Modell
- Eingesetzte, filigrane Ätzteile wie Lüftungsgitter und Scheibenwischer
- Eckige Lampen
- Feine Speichenräder und Stromabnehmer

Elektrolokomotive EU05-25



PKP

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

n:
formvariante

1961 beschafften die PKP von Skoda in Pilsen (Tschechoslowakei) 30 vierachsige Elektrolokomotiven, die als Baureihe EU05 in den Fuhrpark eingereiht wurden. Hierbei handelte es sich um eine geringfügig modifizierte Variante der Baureihe E 499.1 der Tschechoslowakischen Staatsbahnen (CSD).

- Aufwendige Lackierung und Bedruckung
- Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- Feine Metallräder mit niedrigen Spurkränzen
- Vollständig neu entwickelte Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Maschinenraumbeleuchtung und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q4/2026			
7500122	DC		4/1
7510122	DCC		4/1

Elektrolokomotive 370 094-2 "Adriatic Express"



PKP ICC

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026			
7500196	DC		4/1
7510196	DCC		4/1
7520196	AC		3/1

Die PKP Vectron Maschinen mit ihren auffälligen Beklebung, kommen mittlerweile auch täglich mit Eurocity-Zügen bis in die deutsche Hauptstadt nach Berlin.

- Ausführung mit Schieneräumer des aktuellen Typs
- Einsatz im internationalen Verkehr
- Mehrfarbig gestaltetes Bedienpult und Führerstandsrückwand
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: M. Niedziela



Photo: J. Streber

Elektrolokomotive 263 010-1



ŽSSK

Ep	V-VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026

7500189

DC

4/1

7510189

DCC



4/1

Zur Erneuerung des Fuhrparks der CSD entwickelte Skoda ab der zweiten Hälfte der 1970er Jahre die 2. Generation von Universal-Elektrolokomotiven. Daraus stammt die Reihe S 499.2. Der Buchstabe „S“ steht dabei für Wechselstrom. Die beiden Prototyp-Lokomotiven wurden 1984 geliefert und gründlich erprobt. Bei einer Stundenleistung von 3.060 kW wird eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreicht. Die Serienlieferung von zehn Loks erfolgte 1988 mit der neuen Reihenbezeichnung 263. Die Serienlokomotiven sind im Besitz der ZSSK, sie sind in Bratislava beheimatet und bedienen in der Regel die Strecke Bratislava – Breclav.

- ▶ Ausführung für Wechselstromnetz
- ▶ Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Kurze Handläufe unter den Stirnfenstern
- ▶ Aufwendige Gestaltung der Lüfterlamellen mit freiem Durchblick
- ▶ Filigrane Ausgestaltung der Drehgestelle sowie der Speichenräder
- ▶ Mit beiliegenden Bahnräumern und Luftkesseln in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung

Reisezugwagen 1. Klasse



ŽSSK

Ep	V-VI
	282
	40196
	40420



A

Photomontage

03/2026
6200230

Reisezugwagen 2. Klasse



ŽSSK

Ep	V-VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

Q3/2026
6200231

Reisezugwagen 2. Klasse



ŽSSK

Ep	V-VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

► Ausführung als deklassierter 1.-Klasse-Wagen

03/2026
6200232

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



ŽSSK

Ep	V-VI
	282
	40196
	40420



BDs

Photomontage

Q3/2026
6200233



DIESEL

lokomotiven

Die Diesellokomotiven der Reihe 2143 wurden speziell für den nicht elektrifizierten Haupt- und Nebenbahnbetrieb entwickelt und waren jahrzehntlang ein wichtiger Teil der ÖBB-Flotte.

Die Reihe 2143 wurde in den 1960er-Jahren als moderne Universallokomotive für Strecken ohne Oberleitung entwickelt. Ihre Konstruktion basiert auf den Erfahrungen mit den Reihen 2043 und 2067, wurde jedoch für höhere Zugleistungen und Reisezugdienste optimiert. Zwischen 1964 und 1977 wurden insgesamt 77 Lokomotiven von Simmering-Graz-Pauker (SGP) in mehreren Bauserien gebaut.

Einen großen Teil des Bestands der Reihe 2143 bildete die dritte Bauserie, welche nochmals innerhalb dieser Serie aufgeteilt war. Die so genannte Serie 3a umfasste die Betriebsnummern 2143.34 – 43, die Serie 3b von 2143.44 – 70. Einige Gemeinsamkeiten teilen sich alle Maschinen der 3. Serie: der Rahmen ist gerade ausgeführt und im Gegensatz zu den ersten Serien nicht nach unten gekröpft dargestellt. Die Bereiche rund um die Führerstandtüren verfügten über lange Regenrinnen, die Türfenster waren in Metall eingefasst. Ebenso wurden die Einfüllbereiche für den Treibstoff anders dimensioniert ausgeführt. Dieser Punkt unterscheidet auch die Serien 3a und 3b voneinander, weisen sie nochmals geänderte Ausnehmungen für die Tankdeckel sowie unterschiedlich positionierte Grenzwertgeber auf. Auch die Front wies mit ihren markanten Einrichtungen für Mehrfach-Steuerung Änderungen auf.

Die Lokomotiven der Reihe 2143 kamen auf zahlreichen nicht elektrifizierten Strecken in ganz Österreich zum Einsatz – unter anderem im Waldviertel, im Weinviertel, in der Steiermark und im Burgenland. Sie zogen sowohl Nah- als auch Schnellzüge, ebenso wie Übergaben und Güterzüge im Flach- und Hügelland.

Mit dem Fortschreiten der Elektrifizierung und dem Aufkommen neuer Dieseltriebwagen ab den 1990er-Jahren nahm die Bedeutung der 2143 sukzessive ab. Viele Maschinen wurden nach der Ausmusterung an Privatbahnen im In- und Ausland verkauft. Einige Fahrzeuge befinden sich heute im Museumsbetrieb oder leisten im Infrastruktur-Bereich treue Dienste.

Diesel lokomotive

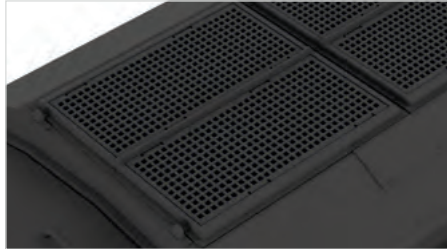
Rh 2143, ÖBB



Photo: C. Auerweck



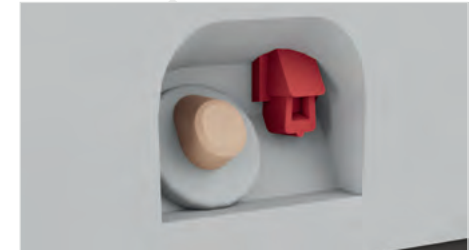
Im Detail



Durchbrochen dargestellte Gitter im Dachbereich



Antennen je nach Ausrüstung korrekt nachgebildet



Korrekte Nachbildung der Tankdeckel und Grenzwertgeber je Betriebsnummer



Je nach Ausführung verschieden positionierte Türgriffe



Nachbildung der Vielfachsteuerungs-Leitung



Maschinenraum aufwendig nachgebildet

Diesellokomotive 2143 047-5



ÖBB



Ep	V
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Ausführung der 3. Bauserie mit geradem Rahmen
- Valousek-Design
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- Mit neuem umfangreichen Sound

Q4/2026			
7300092	DC		4/1
7310092	DCC		4/1
7320092	AC		2/1

Mittleinstiegswagen 1./2. Klasse

ÖBB

Ep	IV-V
	303
	40196
	4000005

Q3/2026

6200108



Alle Wagen auf dieser Seite:
 ▶ Erstmals in blutoranger Variante der „Sparlack“-Lackierung

Ile Wagen auf dieser Seite:

Mittleinstiegswagen 2. Klasse

ÖBB

Ep	IV-V
	303
	40196
	4000005

Q3/2026

6200109 6200110



▶ Art.-Nr. 6200110: Geänderte Betriebsnummer

Mittleinstiegswagen 2. Klasse/Gepäck

ÖBB

Ep	IV-V
	303
	40196
	4000005

Q3/2026

6200111



Diesellokomotive 2143 062-5



REGIOBAHN

Ep	VI
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2026		
7300093	DC	4/1
7310093	DCC	4/1
7320093	AC	2/1

3-tlg. Set: Schlierenwagen



REGIOBAHN

Ep	V
	816
	40196
	4000005



Bp



BDp-I



BDp

Photomontage

- Ausführung der 3. Bauserie mit geradem Rahmen
- Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Der ErlebnisZug Leiser Berge lädt zu einer ganz besonderen Reise ein: Gemütlich und entschleunigt fährt der nostalgische Zug von Wien über Korneuburg nach Ernstbrunn und versprüht ein echtes „Reisegefühl wie anno dazumal“.

Egal ob mit Familie, Freunden oder alleine unterwegs— der ErlebnisZug und der NaturparkBus öffnet den Weg zu Naturerlebnissen, aktiven Abenteuern und entspannten Ausflügen. Im Programm finden sich unter anderem der Wildpark Ernstbrunn mit Wolfsforschungszentrum, idyllische Wanderwege im Naturpark Leiser Berge mit Panoramaausblicken, die nostalgische Weinvierteldraisine, Mountainbike- und Radstrecken sowie attraktive Ziele.

Q4/2026

6200244

Diesellokomotive 5042.10



ÖBB

Ep	III
	258
	PluX22
	R2
	LED
	4000005



Photomontage

Q1/2026			
7700011	DC		2/1
7710011	DCC		2/1
7720011	AC		2/1

Auf Basis der Entwicklung der Diesellokomotive der Reihe VT 41 beschafften die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zwischen 1935 und 1937 größere Diesellokomotive der Reihe VT 42. Die Fahrzeuge besaßen zwei 210 PS starke Motoren und waren auf eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h ausgelegt. Nach dem Krieg betrieben die ÖBB die Diesellokomotive unter der neuen Reihenbezeichnung 5042. Ihr Einsatzgebiet war bis zu deren Elektrifizierung die Westbahn, wo sie u. a. als Eilzüge verkehrten. Danach verlagerte sich ihr Haupteinsatzgebiet nach Villach, Graz und Lienz, wobei sie zu dieser Zeit noch als Diesellokomotivschnell- und Diesellokomotiveilzüge verwendet wurden.

- Version mit geändertem Dach
- Rahmen in grauer Farbgebung
- Separat angesteckte Steckteile, teilweise aus Metall
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Fern- und Rangierlicht

2-tlg. Set: Spantenwagen



ÖBB

Ep	III
	298
	40183
	40361



BT



BDT

Photomontage

- Mit feinem Bühnengeländern und separat angesteckten Griffstangen
- Gepäckwagen mit beweglichen Schiebetüren
- Nichtraucher-Schilder zur optionalen Montage als bedrucktes Ätzteil beiliegend
- Passend zu Diesellokomotive 5042.10, Art.-Nr. 7700011, 7710011, 7720011

Q1/2026
6200081

Diesellokomotive 2016 015-7



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



- Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung
- Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen
- Farblich abgesetzte Bremscheiben
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Q1/2026			
7300087	DC		4/1
7310087	DCC		4/1
7320087	AC		2/2

Diesellokomotive T 466 2114



ČSD

Ep	IV
	156
	PluX22
	R2
	CD/ČSD
	LED



Photomontage

- Version der 4. Bauserie
- Gerippte Führerhaus-Seitenwand und geripptes Dach
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Freier Führerhaus-Durchblick
- Filigrane Sicherheitsgeländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen

Q4/2026			
7300022	DC		4/1
7310022	DCC		4/1

Diesellokomotive T 478 2079



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	CD/CSD
LED	



Photomontage

Q2/2026		
7300090	DC	4/1
7310090	DCC	4/1

- Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Bedruckte Wappen als Ätzteil beiliegend

Diesellokomotive 753 211-2



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CD/CSD
LED	



Photomontage

Q1/2026		
7300088	DC	4/1
7310088	DCC	4/1
7320088	AC	2/1

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Die wesentlichste Änderung gegenüber dem Vorgängertyp T 478.1 war der Ersatz des Verbrennungsmotors, der eine Leistung von 1.360 kW (T 478.1 - 1.104 kW) hatte. Dem markanten Erscheinungsbild mit den blendfreien Führerständen verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen. Insgesamt wurden 408 Stück der dieselelektrischen Universallokomotive gebaut.

- Ausführung mit gelbem Fensterrahmen und Warnstreifen
- Mit beiliegenden Schildersatz
- Im Digitalbetrieb mit Lichtfunktionen nach CD-Vorbild

Diesellokomotive 754 047-9



ČD

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CD/CSD
LED	



Photomontage

- Variante mit Bauchbinde und blauem Dach
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Mit beiliegenden Schildersatz
- Ausführung im aktuellen Betriebszustand, ein besonderes Fahrzeug im CD-Fuhrpark

Q2/2026

7300089	DC		4/1
7310089	DCC		4/1

Diesellokomotive 742 156-3



ČD

Ep	V-VI
	156
	PluX22
	R2
	CD/CSD
LED	



Photomontage

In den 1970er Jahren bestand bei der ehemaligen Tschechoslowakischen Staatsbahn (CSD) ein großer Bedarf an leistungsfähigen Güterzug-Diesellokomotiven für den mittelschweren Verschub- und Streckendienst. Im Zuge dessen wurde von der Industrieloktype T 448 die leichtere Variante T 466.2 abgeleitet. Sie wurde von CKD in Prag ab 1977 in neun Bauserien (mit jeweils kleinen Unterschieden) mit 494 Einheiten gefertigt und bis 1986 bei den CSD in Dienst gestellt.

- Ausführung der 3. Serie mit gerippter Führerhaus-Seitenwand
- Pufferbohle mit zusätzlicher Dose für Waggon-Türsteuerung
- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Freier Führerhaus-Durchblick
- Filigrane Sicherheitsgeländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen

Q4/2026

7300021	DC		4/1
7310021	DCC		4/1

Diesel lokomotive

BR 217, DB



Photo: R. Auerweck



Die Baureihe 217 der Deutschen Bundesbahn (DB) war eine leistungsstärkere Weiterentwicklung der bekannten V-160-Familie und stellte eine technische Zwischenlösung dar, um einen konkreten betrieblichen Bedarf zu decken: den Einsatz schwerer Wendezüge mit elektrischer Zugheizung auf nicht elektrifizierten Strecken.

In den 1960er-Jahren setzte die DB verstärkt auf Wendezüge mit Steuerwagen im Regionalverkehr. Für diese Züge war eine elektrische Heizung notwendig – die vorhandenen Lokomotiven der Baureihe 216 besaßen jedoch nur Dampfzeuger zur Beheizung. Um eine elektrische Heizversorgung bereitzustellen, entstand die Baureihe 217, die zusätzlich zum Hauptdieselmotor einen Hilfsdiesel mit Generator für die Zugheizstromversorgung erhielt.

Zwischen 1965 und 1968 wurden insgesamt 15 Lokomotiven von Krauss-Maffei gebaut. Die Maschinen gelten als technischer Vorläufer der späteren Baureihe 218, die mit einem integrierten Heizgenerator ab Werk ausgestattet war. Die Lokomotiven teilten sich dabei auf die so genannten Prototypen (217 001 – 003) und Vorserienmaschinen (217 011 – 022) auf.

Die Baureihe 217 war vor allem im süddeutschen Raum im Einsatz, als im Jahre 1972 auch die in Hagen-Eckesey stationierten Lokomotiven nach Regensburg umgesiedelt wurden, waren alle Vertreterinnen in Bayern angesiedelt. Die Maschinen waren zuverlässig, aber durch das zweimotorige Konzept wartungsintensiver und technisch komplexer als ihre Nachfolgerinnen der Baureihe 218. Dies war auch der Grund, dass es bei der Baureihe 217 nie zu einer echten „Serien Lokomotive“ gekommen ist.

Nach der Bahnreform 1994 gingen die 217er in den Bestand der DB AG über – konkret zu DB Regio und später DB Cargo. Mit dem allmählichen Rückzug der Baureihen 215 und 216 wurden einige 217er noch bis Mitte der 2000er-Jahre vor Güterzügen eingesetzt, vor allem im Mühldorfer Netz in Oberbayern war die letzte Hochburg der 217. Einige Exemplare blieben als Museumsfahrzeuge oder bei privaten Eisenbahnunternehmen erhalten und stehen heute noch im Einsatz.

Diesellokomotive 217 003-3



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontage

- ▶ Alle Änderungen im Modell korrekt nachgebildet
- ▶ Extra angesetzte Steckteile, teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- ▶ Modell verfügt über vorbildgerechte niedrige Spurkränze
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbelichtung

Q4/2026			
7300068	DC		4/1
7310068	DCC		4/1
7320068	AC		3/2

Alle Abbildungen zeigen nicht finalen Arbeitsstand.

Im Detail



Angepasster Lüfterbereich der Baureihe 217



Nachbildung der Dachfenster am Maschinenraumdach



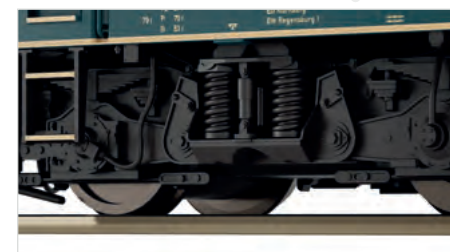
Variantenspezifische Nachbildung des Heizdiesels



Vorbildgerechte Umsetzung der Aufnahme für die Automatische Kupplung



Tankbereich je nach Vorbild korrekt nachgebildet



Detailreiche Nachbildung der Drehgestelle und Räder je nach Vorbild

Diesellokomotive Nr. 1



DBP

Ep	III-IV
	106
	Next18
	R2
	LED



Q1/2026

7300083	DC		3/1
7310083	DCC		3/1
7320083	AC		3/1

- Lok der Oberpostdirektion Hannover
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht

2-tlg. Set: Gedeckte Postgüterwagen



DBP

Ep	IV
	293
	40183



Post 2s-t/11

Photomontage

Q2/2026

6600248

- Ein Wagen mit Bremserbühne
- Ein Wagen erstmals mit Heizkabel

Akkutriebwagen 515 537-9 mit Steuerwagen



DB

Ep	IV
	538
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q4/2026

7700016	DC			2/1
7710016	DCC			2/1
7720016	AC			2/1

- Freier Durchblick durch den detaillierten Fahrgastraum und den Führerstand
- Separat angesetzte Steckteile, wie Scheibenwischer, Rangierergriffe unter den Puffern sowie Heizkabel
- Steuerwagen mit korrekt lackiertem Dachbereich
- Digitalversionen mit Decoder im Trieb- und im Steuerwagen





Photo: Bügel Eisenbahnstiftung

Mit der Diesellok V 90 stellte die Deutsche Bundesbahn ab Mitte der 1960er-Jahre eine neue Generation leistungsfähiger Rangierlokomotiven in Dienst. Basierend auf den konstruktiven Grundlagen der bewährten V 100, wurde die V 90 speziell für den schweren Rangier- und leichten Streckendienst entwickelt. Der verlängerte Rahmen, das deutlich höhere Dienstgewicht sowie der stärkere Motor machen die V 90 zu einem robusten Arbeitstier im täglichen Betrieb. Typisch für die Baureihe ist das asymmetrische Führerhaus, das versetzt über dem langen Vorbau sitzt.

In weiterer Folge entwickelte sich die V 90 stetig weiter, mit Einführung der Computernummern wurden die Loks zur Baureihe 290 umgezeichnet. Angetrieben wurden sie von einem 12-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von rund 1.500 PS, der über ein hydraulisches Getriebe die beiden Drehgestelle antreibt. Die V 90 erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und bietet mit bis zu 260 kN eine beachtliche Anfahrzugkraft – ideal für den Vershub schwerer Güterzüge in Rangierbahnhöfen oder im Industrieanschlussverkehr. Doch die Entwicklung ging auch bei dieser Baureihe stetig weiter: mit abgewandelten Motoren wurde die Baureihe 291 in Dienst gestellt.

Viele Lokomotiven wurden modernisiert und weiterentwickelt. Ab den 1990er-Jahren erhielten zahlreiche Maschinen Funkfernsteuerungen, was den Soloeinsatz durch Rangierpersonal ermöglichte. Diese Varianten wurden unter den Baureihenbezeichnungen 294 und 295 geführt. Später folgten Umbauten mit emissionsärmeren Motoren und neuen Getrieben, welche als Baureihe 296 in die Bestände aufgenommen wurde. Trotz der Einführung moderner Loktypen bleibt die Lokfamilie – insbesondere in ihren umgebauten Varianten – bis heute ein fester Bestandteil des DB-Güterverkehrs. Auch private EVUs setzen noch heute auf die Lokomotiven.

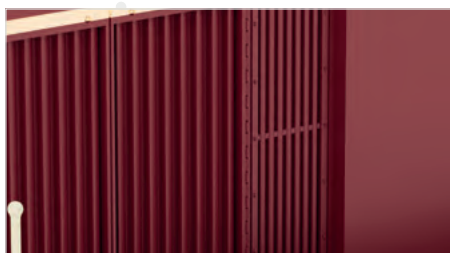
Diesel lokomotive

BR 290, DB

Im Detail



Lampen und Geländer aufwendig umgesetzt



Vorbauten mit feinen Gravuren aus Zinkdruckguss für perfektes Gewicht



Abdeckung über dem separat angesetzten Lüfterrad als zierliches Ätzteil umgesetzt



Führerstand mehrfarbig umgesetzt



Pufferbohle mit authentischen Gravuren und vollständig zurüstbar



Durchbrochen dargestellte Trittstufen



Drehgestelle mit perfekter Tiefenwirkung

Diesellokomotive 290 276-5



DB

Ep	IV
	165
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Mit der ROCO Baureihe 290 erscheint ein vorbildgerecht detailliertes Modell, das sich durch hervorragende Laufeigenschaften und hohe Zugkraft auszeichnet. Dank ihrer zuverlässigen Technik und der bewährten Ersatzteilversorgung garantiert ROCO langfristigen Betriebsspaß auf jeder Anlage.

- Ausführung in purpurroter Lackierung als klassisches Bundesbahn Modell
- Freier Durchblick durch den detaillierten Führerstand
- Zierliche Nachbildung aller Gravuren
- Vorbauten aus Metall für perfekte Zugkraft
- Filigrane Geländer
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Führerpultbeleuchtung und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Q4/2026			
7300106	DC		4/1
7310106	DCC		4/1
7320106	AC		3/2

Themenwelt

Rangierbahnhof

Die Ära des schweren Güterverkehrs – authentisch im Modell erlebbar

Mit der neuen Themenwelt „Rangierbahnhof der 70er und 80er Jahre“ eröffnen wir ein faszinierendes Kapitel der Eisenbahngeschichte. Diese Epoche steht für eine Zeit, in der der Schienengüterverkehr das Rückgrat der Wirtschaft bildete – geprägt von markanten Lokomotiven, einem breiten Wagenpark und unermüdlichem Rangierbetrieb auf den großen Rangierbahnhöfen des Landes. Die Themenwelt vereint vorbildgerechte Fahrzeugmodelle, realistische Zugbildungen und digital erlebbare Betriebsabläufe zu einem in sich stimmigen Gesamtkonzept. Ziel ist es, die authentische Atmosphäre eines geschäftigen Rangierbahnhofs jener Zeit auf die Modellbahnanlage zu übertragen.

Ob robuste Baureihe 335, leistungsstarke 290 oder E-Lok Urgesteine wie die Baureihe 194 sowie eine Vielzahl typischer Güterwagen – jedes Modell überzeugt durch höchste Detailtreue, präzise Bedruckung und modernste Digitaltechnik.

Photo: R. Ertmer_Slg. S. Carstens

Elektrolokomotive 194 080-8



DB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7500212	DC		6/2
7510212	DCC		6/2
7520212	AC		4/2

Diesellokomotive 335 108-7



DB

Ep	IV
	90
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026				
7310108	DCC		1/1	
7320108	AC		1/1	

n:
formvariante

Einige wenige Maschinen der Baureihe 194 wurden im Zuge von AK-Pufferbohlen mit in die Vorbauten integrierten Lampen ausgerüstet. Im Zuge vom Tausch von Vorbauten erhielten auch normale 194er die besonderen Lampen.

- ▶ Erstmals als Modell mit in den Vorbau integrierten Lampen
- ▶ Besonderheiten der 194 080 wie rote Blitze in den Führerstands-fenstern korrekt ins Modell übertragen
- ▶ Führerstandsrückwand und Maschinenraumeinrichtung mehrfarbig ausgeführt
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- ▶ Beschilderung zusätzlich als Ätzteile beigelegt

Für den Verschub von Personen- und Güterwagen in Bahnhöfen, setzte die Deutsche Bundesbahn bereits früh auf kleinere Vershublokomotiven. Eine Weiterentwicklung der Köf 11, mit Kraftübertragung über Gelenkwellen und zusätzlicher Achsgetriebe, wurde 1965 von Gmeinder präsentiert. Von dieser zunächst als Köf 12 bezeichneten Ausführung wurden 251 Rangierloks als Baureihe 333 an die Deutsche Bundesbahn geliefert. Um Personaleinsparungen zu ermöglichen wurde ab Ende der 1980er Jahre ein Großteil der Loks mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet. Diese Loks wurden als Baureihe 335 bezeichnet.

- ▶ Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- ▶ Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- ▶ Fein detaillierte Ausführung mit vielen Steckteilen und freistehenden Griffstangen
- ▶ Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboard-decoder schaltbar
- ▶ Mit großem Pufferkondensator

Displays: Rangierbahnhof/Schüttgut



DB

Ep

IV



F-z 120



Ucs 909



Taems



Photomontage

Aufgeteilt und perfekt für jeden Zweck!
Die nachfolgenden Display Packungen erhalten Sie beim Fachhändler in 6er oder 18er Zusammenstellung, für perfekten Spiel- und Rangierspaß!

- Muldenkippwagen mit Ausbesserungsflecken ausgeführt
- Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q3/2026

6600329 6-tlg. Display

6600330 18-tlg. Display

Displays: Rangierbahnhof/Offene Güterwagen



DB

Ep

IV



E 040



Kbgs



Res



Photomontage

► Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q4/2026

6600334 6-tlg. Display

6600335 18-tlg. Display



Photo: S. Carstens

Displays: Rangierbahnhof/Schiebedach-/Schiebewandwagen



DB

Ep

IV



Tbis 871



Tbis 870



Tcs 850



Photomontage

► Einzelwagen beim Fachhändler erhältlich

Q4/2026

6600339 6-tlg. Display

6600340 18-tlg. Display



Photo: S. Carstens

Diesellokomotive 120 144-1



DR

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7300096	DC		6/2
7310096	DCC		6/2
7320096	AC		4/2

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

- Ausführung mit Originalschalldämpfer und breitem Dessauer Zierstreifen
- Vollständige Bremsluftleitungen mit vollständig ausgebildeten Luftbehältern
- Beheimatung Rbd Dresden, Bw Dresden
- Maschinenraum erstmals mehrfarbig bedruckt
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

Diesellokomotive 118 158-4



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7300085	DC		4/1
7310085	DCC		4/1
7320085	AC		3/2

- 4-achsige Ausführung
- Lackierung mit Doppelbauchbinde
- Mit eckigem Türausschnitt
- Maschinenraum mit Lüfter- und Klappfensterkombination
- Beheimatung Rbd Schwerin, Bw Rostock
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

Die V 100 der Deutschen Reichsbahn, häufig als „V 100 Ost“ bezeichnet, war eine der wichtigsten Diesellokomotiven im mittleren Leistungsbereich der ehemaligen DDR. Sie wurde ab Anfang der 1960er-Jahre entwickelt, um ältere Dampflokomotiven in der Zugförderung schrittweise abzulösen. Der Fokus lag dabei auf einem universell einsetzbaren Fahrzeug für Neben- und Hauptbahnen, das sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt werden konnte.

Die Lokomotive basiert auf einem Mittelführerhaus-Konzept mit symmetrischem Aufbau und zwei Vorbauten, wodurch eine gute Sicht in beide Fahrtrichtungen gewährleistet ist. Der Dieselmotor, ein 12-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor, treibt über ein hydraulisches Getriebe die beiden Achsen jedes Drehgestells an. Die Grundkonzeption der V 100 Ost legte großen Wert auf Wartungsfreundlichkeit und robuste Konstruktion – ideal für den anspruchsvollen Betrieb im DDR-Schienennetz.

Insgesamt wurden von 1966 bis 1985 über 1.100 Lokomotiven dieser Baureihe im VEB Lokomotivbau "Karl Marx" in Babelsberg gebaut. Die einzelnen Bauserien unterschieden sich in spezifischen Details. So waren bei den ersten Lokomotiven (V 100 003 – 043) die Vorbauten und deren Dächer optisch anders ausgeführt, als bei den späteren Serienlokomotiven. Besonders in der Anfangszeit erhielten die Maschinen besonders ausgeführte Lackierungen, welche bei den Eisenbahnfans aus der ansonsten eher einheitlich ausgeführten Flotte herausgestochen haben.

Neben dem Einsatz in der DDR wurden auch zahlreiche Exemplare exportiert – unter anderem nach Rumänien, in den Irak und nach China. Auch heute sind die Lokomotiven, teilweise in modernisierten Ausführungen, noch bei verschiedenen Bahngesellschaften im Einsatz.



Diesel lokomotive

V100, DR



Photo: Fell, Eisenbahnstiftung

Diesellokomotive BR 110



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Lokstromer

- Ausführung in bordeauxroter Lackierung
- Erstmals Nachbildung der frühen Serien
- In die Vorbauten integrierte Dachdeckel
- Drehgestelle vollständig mit Bremsleitungen ausgeführt
- Hohe Zugkraft und perfekte Betriebseigenschaften
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2026		
7300107	DC	4/1
7310107	DCC	4/1
7320107	AC	2/1



Diesellokomotive 232 550-4



DB AG

Ep	VI
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026		
7300105	DC	6/2
7310105	DCC	6/2
7320105	AC	4/2

Die DB Bahnbaugruppe ist für die Planung, Erstellung und Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Zur Beförderung der Züge besitzt das Unternehmen eigene Lokomotiven. Für die schwersten Aufgaben steht auch die im Frühjahr 2025 in den Hausfarben lackierte „Ludmilla“ zur Verfügung. Seit 2010 rackert sie für die Gleisbaugruppe.

- Ausführung im aktuellen Betriebszustand
- Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht schwere Bauzüge
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht



Photo: T. Hüls

Digital-Eisenbahndrehkran

Edition


DB AG

Ep	VI
	234
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026

7310070	DCC		1/1
7320070	AC		1/1

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

- Eigenständiges Fahren
- Freilauf im Zugverband möglich
- Kran-Oberwagen mit Ausleger um 360° drehbar
- Ausleger heben und senken
- Teleskopausleger aus- und einfahren
- Kranhaken über Mehrfachseilrolle heben und senken
- Kranführerkabine mit schaltbarer Außenbeleuchtung
- Arbeitslampe am Teleskopausleger schaltbar
- Mit Onboard-Digitaldecoder und schaltbaren Licht- und Soundfunktionen

2-tlg. Set: Rungenwagen



DB AG

Ep	VI
	458
	40183



Res



Res

Photomontage

Q4/2026

6600201

- Passend zum Digital-Eisenbahndrehkran Art.-Nr. 7310070, 7320070
- Mit beweglichen Drehungen
- Seitliche Ladebordwände abnehmbar



Diesellokomotive 22 „Warsteiner“



WLE

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Beigelegte Außenspiegel für ein- und ausgeklappte Stellung
- Extra angesetzte Griffstangen, Scheibenwischer und UIC-Dosen
- Farblich abgesetzte Bremsscheiben
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Q3/2026		
7300104	DC	4/1
7310104	DCC	4/1
7320104	AC	2/2

Container-Doppeltragwagen



EINSTELLER

Ep	VI
	390
	40196



Sgmrns

Photomontage

- Beladen mit zwei 45-Fuß-Containern „Warsteiner“

Q3/2026
6600320



Photo: R. Dunkel



Holz auf Schiene

Die Erfurter Bahnservice GmbH (EBS) mit Sitz in Erfurt ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das sich auf den Güter- und Sonderzugverkehr spezialisiert hat. Seit ihrer Gründung hat sich die EBS durch Flexibilität, betriebliche Zuverlässigkeit und ein breites Leistungsspektrum einen festen Platz in der deutschen Eisenbahnlandschaft erarbeitet. Neben dem klassischen Güterverkehr und gelegentlichen Sonderleistungen im Personenverkehr hat sich die EBS insbesondere im Holzverkehr einen Namen gemacht.

Der Holztransport per Bahn gewinnt in Zeiten ökologischer und logistischer Herausforderungen zunehmend an Bedeutung. Als umweltfreundliche und leistungsstarke Alternative zum LKW bietet die Schiene vor allem für größere Holzmengen und lange Transportstrecken klare Vorteile. Die EBS bedient hier einen wichtigen Markt und übernimmt die Beförderung von Stamm- und Schnittholz aus forstwirtschaftlichen Regionen Thüringens, Sachsens und angrenzender Bundesländer zu verschiedenen Sägewerken und Verladestellen in Deutschland und Mitteleuropa.

Zum Einsatz kommen dabei überwiegend eigene Lokomotiven – darunter bewährte Fahrzeuge wie Maschinen der Baureihen 112, 143 und 232, die einen zuverlässigen Betrieb ermöglichen. Die Verkehre erfolgen sowohl im Ganzzugbetrieb als auch im Rahmen flexibler Einzelwagenlösungen, je nach Kundenbedarf. Typische Ladestellen befinden sich auf Nebengleisen, Ladegleisen in ländlichen Bereichen oder auf speziellen Holzverladepunkten, die teils eigens reaktiviert wurden.

Durch enge Zusammenarbeit mit Spediteuren, Forstbetrieben und Verladern bietet die EBS maßgeschneiderte Transportlösungen – vom Abtransport frisch geschlagener Stämme bis hin zum Weitertransport von Schnittholzprodukten. Dabei leistet das Unternehmen nicht nur einen Beitrag zur regionalen Wertschöpfung, sondern auch zum klimaschonenden Güterverkehr, da jeder beladene Güterzug zahlreiche Lkw-Fahrten ersetzt.

Die Holzverkehre der EBS zeigen eindrucksvoll, wie auch kleinere Eisenbahnunternehmen durch Spezialisierung und kundennahe Logistiklösungen eine bedeutende Rolle im nachhaltigen Gütertransport spielen können – besonders dort, wo andere Verkehrsträger an ihre Grenzen stoßen.

Elektrolokomotive 185 325-5



EBS
Trust Rail

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7500218	DC		4/1
7510218	DCC		4/1
7520218	AC		3/2

- Aufwendige Bedruckung
- Ausführung mit Schneepflug am Chassis
- Radsätze mit niedrigen Spurkränzen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht
- In Kooperation mit Railcolor design

Diesellokomotive 232 592-6



EBS

Ep	IV
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7300103	DC		6/2
7310103	DCC		6/2
7320103	AC		4/2

- Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge
- Einsatz im Güterverkehr in vielen Teilen Deutschlands
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

3-tlg. Set: Rungenwagen



OnRail

Ep	VI
	789
	6560



Photomontage



Rnoos

- ▶ Mit authentischer Rundholz-Beladung
- ▶ Alle Wagen auf dieser Seite sind die ideale Ergänzung zu den EBS-Lokomotiven

Q3/2026

6600318

2-tlg. Set: Rungenwagen



OnRail

Ep	IV
	526
	6560



Rnoos

Photomontage

- ▶ Mit authentischer Rundholz-Beladung

Q3/2026

6600319

Diesellokomotive CC 72052



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7300097	DC		6/1
7310097	DCC		6/1
7320097	AC		4/2



- ▶ Mit Wappen „La Baule“
- ▶ Viele separat angesetzte Steckteile, teilweise als Ätzteil ausgeführt
- ▶ Einsatz vor Schnellzügen auf nicht elektrifizierten Hauptbahnen
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung und schaltbaren Lüfterrädern

Diesellokomotive Y 8208



SNCF

Ep	V-VI
	117
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7310095	DCC		2/1
7320095	AC		2/1

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

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

- ▶ Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- ▶ Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- ▶ Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboard-decoder schaltbar
- ▶ Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand
- ▶ Mit Pufferkondensator für unterbrechungsfreie Stromversorgung

Diesellokomotive M62-901



GYSEV

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2026

7300086

DC

6/2

7310086

DCC



6/2

Diesellokomotive L.D.61



FVS

Ep	III-IV
	106
	Next18
	R2
	LED



Q1/2026

7300084

DC

3/1

7310084

DCC



3/1

- Ausführung mit Glocke am Vorbau
- Ideale Ergänzung zum Nebenbahngüterzug, Art. Nr. 6600229

3-tlg. Set: Nebenbahngüterzug



FS

Ep	III
	328
	40196
	6560



Mv



FF

Q1/2026

6600229

Um den Traktionswechsel zu beschleunigen, beschaffte die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (GYSEV), ein österreichisch-ungarisches Gemeinschaftsunternehmen, 1972 sechs normalspurige Lokomotiven, die als Unterbaureihe M62.9 eingereiht wurden. Die M62.9 waren in Sopron beheimatet und wurden 1996 ausgemustert.

- Vollständige Bremsluftleitungen mit vollständig ausgebildeten Luftbehältern
- Besonders authentische Nachbildung der Drehgestelle
- Freistehende Rangierer-Griffstangen unterhalb der Puffer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht, Führerstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung

Diesellokomotive „Sik“



VolkerRail

Ep	VI
	83
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2026				
7310024	DCC		1/1	
7320024	AC		1/1	

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

- ▶ Mit digitaler Rangierkupplung für mehr Spielspaß
- ▶ Motorvorbau und Getriebelock aus Zinkdruckguss, daher mehr Eigengewicht und hohe Zugkraft
- ▶ Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboard-decoder schaltbar
- ▶ Mit schaltbarem Blinklicht auf dem Führerstand
- ▶ Freier Durchblick durch den nachgebildeten Führerstand
- ▶ Mit Pufferkondensator für unterbrechungsfreie Stromversorgung

Diesellokomotive 754 083-4



ŽSSK

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	SK
	LED



Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die aus dem Vorgängertyp T 478.3 weiterentwickelte T 478.4 erhielt einen stärkeren Motor und eine elektrische Zugheizanlage. 1988 erhielten die 86 Maschinen die neue Reihenbezeichnung 754. Die Lokomotive 754 083 wurde im Mai 1980 als T 478.4083 an die CSD geliefert. Im Zuge der Aufteilung des Fuhrparks am 1. Januar 1993 gehörte sie zu den 26 Maschinen die an die damalige slowakische ZSR gingen.

- ▶ Im aktuellen Design
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Q1/2026			
7300082	DC		4/1
7310082	DCC		4/1

Diesellokomotive BR-232 049



PMT

Ep	V-VI
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Ausführung in auffälliger Lackierung
- Einsatz im schweren Güterzugdienst
- Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge

Q1/2026			
7300081	DC		6/2
7310081	DCC		6/2

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PMT

Ep	VI
	495
	40196



Fals



Photomontage

Q1/2026
6600218



Bereits ab € 139,90

Der perfekte Einstieg in die Modellbahnwelt - mit ROCO haben SIE die WAHL!

Mit unserem vollständig neuen Startset-Konzept lassen wir Ihnen die Wahl! Ob analoge Steuerung mit Trafo, innovative Steuerung mit der beliebten Z21 App oder klassisch mit der bekannten Z21 multiMAUS. Doch das nicht genug: auch beim Gleissystem haben Sie die Wahl: ob GEOLINE für den schnellen und einfachen Aufbau oder ROCO LINE mit Bettung: für jeden Zweck bieten wir Ihnen das passende Gleis. Dank der neuen Z21 START newGen mit integriertem WLAN ist der Aufbau kinderleicht und ermöglicht jede Form der Steuerung. Einen vollständigen Überblick gibt Ihnen unser neuer Flyer, den Sie bei Ihrem Fachhändler und Online zum Download erhalten!

START
sets

Analog Start Set: Diesellokomotive BR 218 (GEOLINE)



DB AG

Ep

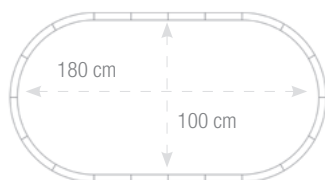
VI

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 218
- 2 Intercity-Schnellzugwagen, Längenmaßstab 1:100
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil
- 1 Schaffnerpfeife

ROCO GEOLINE-Gleisoval:

12 Gebogene Gleise R3, 7 Gerade Gleise G200, 1 Anschlussgleis (G200)
 Platzbedarf: ca. 180 x 100 cm



Q3/2026

5100016



Analog Start Set: Diesellokomotive BR 218 (ROCO LINE)



DB AG

Ep

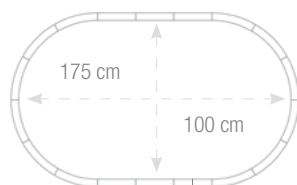
VI

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 218
- 2 Intercity-Schnellzugwagen, Längenmaßstab 1:100
- 1 elektronischer Handregler
- 1 Steckernetzteil
- 1 Schaffnerpfeife

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½)
 Platzbedarf: ca. 175 x 100 cm



Q3/2026

5100017



Photomontage



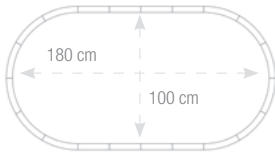
Z21 START newGen Digitalset: Diesellokomotive BR 218


DB AG

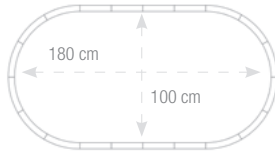
Ep VI

- Inhalt:**
- 1 Diesellokomotive BR 218
 - 2 Intercity-Schnellzugwagen, Längenmaßstab 1:100
 - 1 Z21 START newGen
 - 1 Steckernetzteil
 - 1 Schaffnerpfeife

Q3/2026
5110010



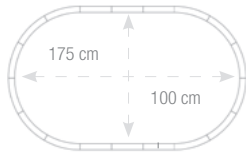
Q3/2026
5110011



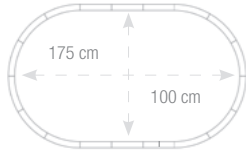
Photomontage

ROCO GEOLINE-Gleisoval:
12 Gebogene Gleise R3, 7 Gerade Gleise G200, 1 Anschlussgleis (G200), Platzbedarf: ca. 180 x 100 cm

Q3/2026
5110012



Q3/2026
5110013



► Geeignet zum Einsatz mit der kabellosen Z21 WLANMAUS

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):
12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G1½, 1 Anschlussgleis (G1½), Platzbedarf: ca. 175 x 100 cm

Z21 START newGen Digitalset: Diesellokomotive BR 132



DR

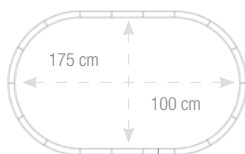
Ep IV

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 132
- 2 „Halberstädter“-Schnellzugwagen, Längenmaßstab 1:100
- 1 Z21 START newGen
- 1 Steckernetzteil
- 1 Schaffnerpfeife

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½)
 Platzbedarf: ca. 175 x 100 cm



Z21 App



Photomontage

Q3/2026

5110014

Z21 START newGen Digitalset: Diesellokomotive BR 132



DR

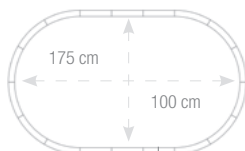
Ep IV

Inhalt:

- 1 Diesellokomotive BR 132
- 2 „Halberstädter“-Schnellzugwagen, Längenmaßstab 1:100
- 1 Z21 START newGen
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil
- 1 Schaffnerpfeife

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

12 Gebogene Gleise R2, 5 Gerade Gleise G1, 1 Gerades Gleis G½, 1 Anschlussgleis (G½)
 Platzbedarf: ca. 175 x 100 cm



► Geeignet zum Einsatz mit der kabellosen Z21 wlanMAUS

Q3/2026

5110015



PERSONEN wagen





Fernverkehrszug

Railjet der neuen Generation, ÖBB



Photo: R. Auerweck

Mit dem Railjet 2 setzen die Österreichische Bundesbahnen ihre erfolgreiche Hochgeschwindigkeitsstrategie fort und führt eine neue Generation von Fernverkehrszügen ein, die höchsten Komfort, moderne Technik und verbesserte Energieeffizienz miteinander vereinen. Der Railjet 2 basiert auf der so genannten Viaggio Next Level-Plattform des Herstellers Siemens Transportation und wurde als Nachfolger des bewährten Railjet 1 konzipiert. Er orientiert sich dabei stärker an einem geschlossenen Zugverband mit durchgängiger Fahrgastführung und hoher Modularität.

Der neue Railjet besteht aus neun Reisezugwagen, davon ein Wagen als Steuerwagen ausgeführt. Die Bespannung übernehmen die bewährten Taurus Lokomotiven der Reihe 1216, aber auch Loks der Reihe 1293 (Vectron) kommen mittlerweile zum Einsatz. Im Unterschied zur ersten Railjet-Generation wurde die Wagenkonstruktion grundlegend überarbeitet: Leichtbauweise, optimierte Aerodynamik und ein innovatives Wagenkastenprofil sorgen für höhere Energieeffizienz – auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Ein zentrales Merkmal des Railjet 2 ist das überarbeitete Innenraumkonzept. Die Fahrgäste profitieren von durchgängigen Niederflur-Einstiegen, barrierefrei zugänglichen Bereichen, modernen Fahrgastinformationssystemen sowie einem hochwertigen Interieur in allen Klassen. Besonders hervorzuheben sind die großzügigen Ruhebereiche, Familienzonen und Fahrradabteile. Die neuen Garnituren verfügen außerdem über WLAN, Echtzeit-Fahrgastinfos und zahlreiche Steckdosen inklusive USB-Anschlüssen an jedem Platz.

Eingesetzt werden die neuen Züge aktuell von der bayerischen Landeshauptstadt München über Innsbruck und den Brenner nach Italien. Dabei steuern sie mehrmals täglich Verona, Bologna und die Küstenstadt Ancona an.

Im Detail



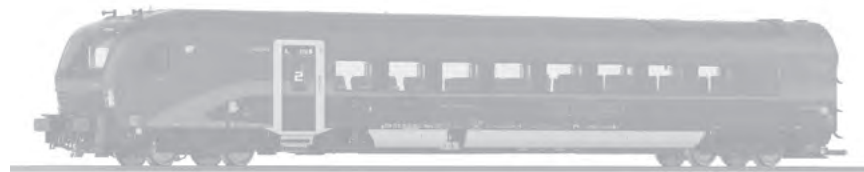
Alle Griffstangen separat angesetzt



Dachbereich aufwendig nachgebildet



Farblich abgesetzte und separate Kameras



Freistehende Griffstange am Endwagen



Aufwendig nachgebildeter Wagenkasten



Innenraum mit vorbildgerechter Bestuhlung



Imitation der Scheibenbremsen

6-tlg. Set 1: Railjet der neuen Generation



Ep	VI
	1833
	PluX16
	R2
	LED



Bfmpz



Bmpz



Bbmpvz



BRmpz



Ampz



Ampz

Photomontage

Der Railjet der neuen Generation ist bewusst in einem anderen Detail- und Preisniveau angesiedelt als unser Modell des Nightjet. So werden die Zugzielanzeigen, analog dem Railjet 1, nicht beleuchtet sowie die farbliche Gestaltung des Innenraum auf einem optisch ansprechenden aber vereinfachten Niveau gehalten. Perfekt um mehrere Railjet der neuen Generation über die nächsten Jahre in die eigene Sammlung aufzunehmen! Wie gewohnt mit einer perfekt ausgeführten Druck- und Lackieroberfläche und besten Fahreigenschaften.

- Feinst detaillierte Modelle im Maßstab 1:87
- Führerstands-Rückwand im Steuerwagen mehrfarbig umgesetzt
- Steuerwagen-Front aufwendig detailliert
- Teilweise mehrteilige Ausführung der Wagenböden, mit separat angesetzten Schürzen
- Klima-Aufbauten am Dach teilweise separat angesetzt und aufwendig umgesetzt

Digital-Modelle:

- Alle Wagen mit Innenbeleuchtung und stromführenden Kupplungen ausgerüstet
- Führerstandsbeleuchtung schaltbar
- Fernlicht, Spitzen-/Schlusslicht sowie Spitzensignal für Italien am Steuerwagen schaltbar

Q4/2026

6200178

DC

6210178

DCC



6220178

AC



3-tlg. Set 2: Railjet der neuen Generation



Ep	VI
	915



Bmpz

Photomontage



Q4/2026		
6200179	DC	
6210179	DCC	
6220179	AC	

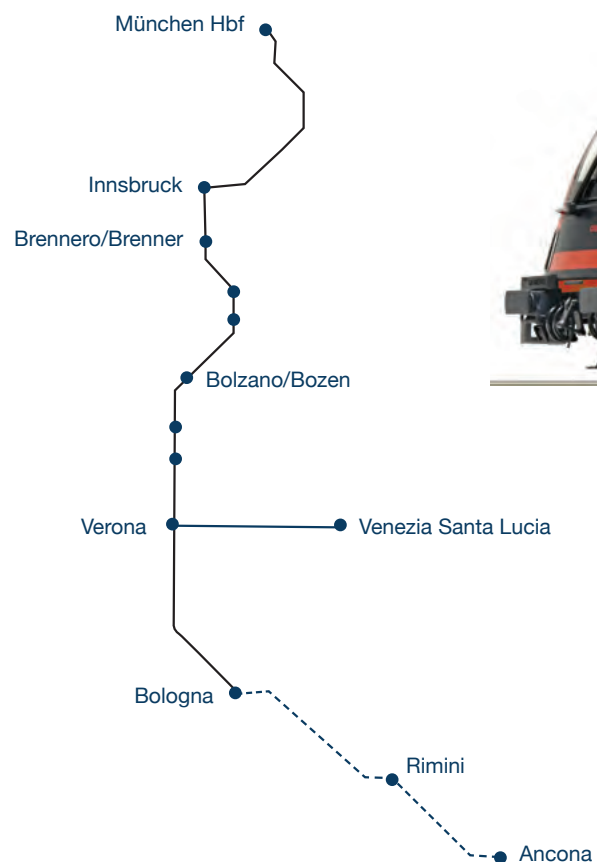
- ▶ Feinst detaillierte Modelle im Maßstab 1:87
- ▶ Zwei Wagen mit „family zone“-Bedruckung
- ▶ Klima-Aufbauten am Dach teilweise separat angesetzt und aufwendig umgesetzt
- ▶ Extra gesteckte Gepäckregale in den Wagen
- ▶ Extra und flächenbündig eingesetzte Zugzielanzeigen an den Seitenwänden
- ▶ Analog-Modell mit NEM Schacht und beiliegender starrer Kupplung
- ▶ Digital-Modelle mit stromführenden Kupplungen



Elektrolokomotive 1216 016-6 „Railjet“



Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- Grenzüberschreitender Einsatz im Railjetverkehr
- Mit detaillierter Dachgestaltung
- Ideale Ergänzung zum Railjet der neuen Generation
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/ Schlusslicht
- Vorbildgerecht abschaltbares oberes Spitzenlicht für den Verkehr in Italien
- In der DCC und AC-Ausführung mit stromführender Kupplung ausgerüstet

Q3/2026			
7500182	DC		4/1
7510182	DCC		4/1
7520182	AC		3/2

Doppelstockwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil



SBB

Ep	V-VI
	308
	40196
	4000005



AD „IC 2000“

Photomontage

Q2/2026

6200214

Doppelstock-Steuerwagen



SBB

Ep	V-VI
	308
	PluX16
	LED
	4000005



Bt „IC2000“

Photomontage

- Ausführung mit großen Velosignets
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb

Q2/2026

6210218

DCC

6220218

AC



Photo: D. Schärer

2-tlg. Set: Doppelstockwagen 1. Klasse



SBB

Ep	V-VI
	616
	40196
	4000005



A „IC 2000“

Photomontage

Q2/2026

6200215

2-tlg. Set 1: Doppelstockwagen 2. Klasse



SBB

Ep	V-VI
	616
	40196
	4000005



B „IC 2000“

Photomontage

Q2/2026

6200216

2-tlg. Set 2: Doppelstockwagen 2. Klasse



SBB

Ep	V-VI
	616
	40196
	4000005



B „IC 2000“

Photomontage

Q2/2026

6200217

► Art.-Nr. 6200216: Geänderte Betriebsnummern

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge



SBB

Ep	VI
	303
	PluX22
	R2
	LED



Bt

Photomontage



- Refit-Version mit Kinderabteil-Design
- Mit separat angesetzten Griffstangen, Scheibenwischern und SBB-Logo
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht sowie Führerstands- und Innenbeleuchtung

Q1/2026

6210199	DCC	
6220199	AC	

Reisezugwagen 1. Klasse



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



A

Photomontage

Q3/2026

6200220

Reisezugwagen 1./2. Klasse



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



AB

Photomontage

Q3/2026

6200221

2-tlg. Set: Reisezugwagen 2. Klasse



ČD

Ep	V
	564
	40196
	40420



B

Photomontage

Q3/2026

6200222

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



BDs

Photomontage

Q3/2026

6200223

Schlafwagen



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



WLAB

Photomontage

Q3/2026

6200224

► Einsatz im internationalen Nachtzugverkehr

Schlafwagen



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



WLAB

Photomontage

Q3/2026

6200225

Liegewagen



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420

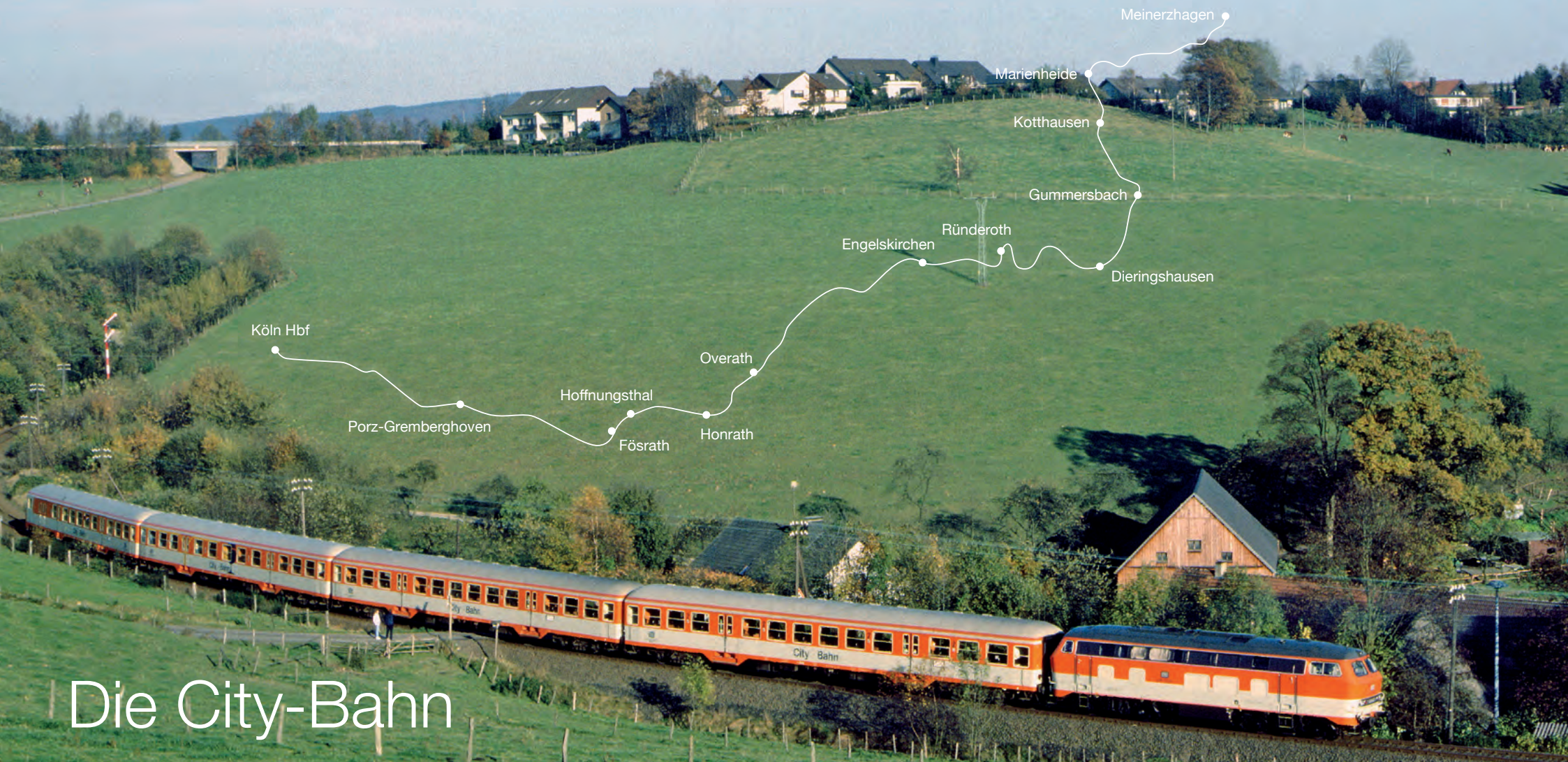


Bc

Photomontage

Q3/2026

6200227



Die City-Bahn

Anfang der achtziger Jahre wurden bei der Deutschen Bundesbahn weiterhin viele Strecken stillgelegt, um Kosten einzusparen. Allerdings kam 1983 mit einem neuen Vorstand auch hier frischer Wind auf: Nach der Korrektur von grundsätzlichen Fehlern bei den Berechnungen beschloss der DB-Vorstand ein Pilotprojekt zur Verbesserung des Nahverkehrs außerhalb der S-Bahnen in den großen Städten. Anfangs für den südlichen Schwarzwald geplant, fiel die Wahl auf die Strecke Köln – Gummersbach: eine Strecke mit vielen Kurven und paralleler Autobahn. Der Fahrplan wurde auf einen Stundentakt mit 218-bespannten Wendezügen umgestellt, die Strecke punktuell verbessert und die Wagen durch das DB-Design-Center umgestaltet. Äußerlich lehnte sich das Farbschema stark an die S-Bahnen an. Um Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen, wurde die erste Garnitur 1984 sogar mit einem Kiosk ausgerüstet. Das Projekt City-Bahn Köln – Gummersbach wurde ein großer Erfolg: zahlreiche weitere Linien folgten, dann schon mit Wagenmaterial in den mintgrünen Produktfarben. 1991 wurde bundesweit der Taktfahrplan auch im Nahverkehr eingeführt und die Welle der Stilllegung von DB-Nebenstrecken für den Personenverkehr konnte gestoppt werden.

Photo: Bügel Eisenbahnstiftung

3-tlg. Set: Nahverkehrswagen



DB

Ep	IV-V
	909
	40196
	4000005



ABnrbz 772



Bnrbz 778



Bnrbz 778

Photomontage

- Ausführung im „City-Bahn“-Design
- Zuglauf Köln – Gummersbach

Q3/2026

6200247

Nahverkehrs-Steuerwagen



DB

Ep	IV-V
	303
	PluX16
	LED
	4000005



BDnrfz 784

Photomontage

- Ausführung im „City-Bahn“-Design
- Zuglauf Köln – Gummersbach
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Beleuchtung der Zugzielanzeige

Q3/2026

6210246

DCC

6220246

AC

Die Inneneinrichtung bei den Modellen entspricht den bisher bekannten Ausführungen

Unterwegs im IC 2013

Mit dem IC 2013 von Dortmund nach Oberstdorf steht ein vorbildgerecht nachgebildeter Intercity-Zug für viele bereits ausgelieferte Modelle der Baureihe 218 zur Verfügung. Vom Startbahnhof Dortmund verläuft der Zuglauf durch das Ruhrgebiet über Düsseldorf und Köln, anschließend rheintalaufwärts über Mannheim und Heidelberg nach Stuttgart. Dort erfolgt planmäßig der Lokwechsel, da die Weiterfahrt auf einer der letzten dieselbetriebenen IC-Strecken Deutschlands stattfindet. Zum Einsatz kommen hier Lokomotiven der Baureihe 218 aus dem Bw Kempten, welche in großer Zahl bereits im ROCO-Sortiment verfügbar waren. Der Zug wird aus neun modernisierten Reisezugwagen der Bauarten Avnz, Apmz, Bvmz und Bpmz gebildet, ebenso der bereits ausgemusterte Bordbistro-Wagen kommt im Zug zum Einsatz.

Photo: D. Wittmann

3-tlg. Set 1: IC 2013 „Allgäu“



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	4000005



Apmnz 126.2



Bvmmz 187.5



Bpmmz 285.9

Photomontage

Q2/2026

6200183

- Betriebszustand: 2022/23
- Letztes Einsatzjahr mit Bordbistro und ohne Steuerwagen
- Großraumwagen 2. Klasse mit Mehrzweckabteil
- Zuglauf Dortmund–Köln Hbf–Mannheim–Oberstdorf
- Bpmmz: Erstmals mit außenliegendem Schlusslicht und Gummiwulst-Übergang

3-tlg. Set 2: IC 2013 „Allgäu“



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	4000005



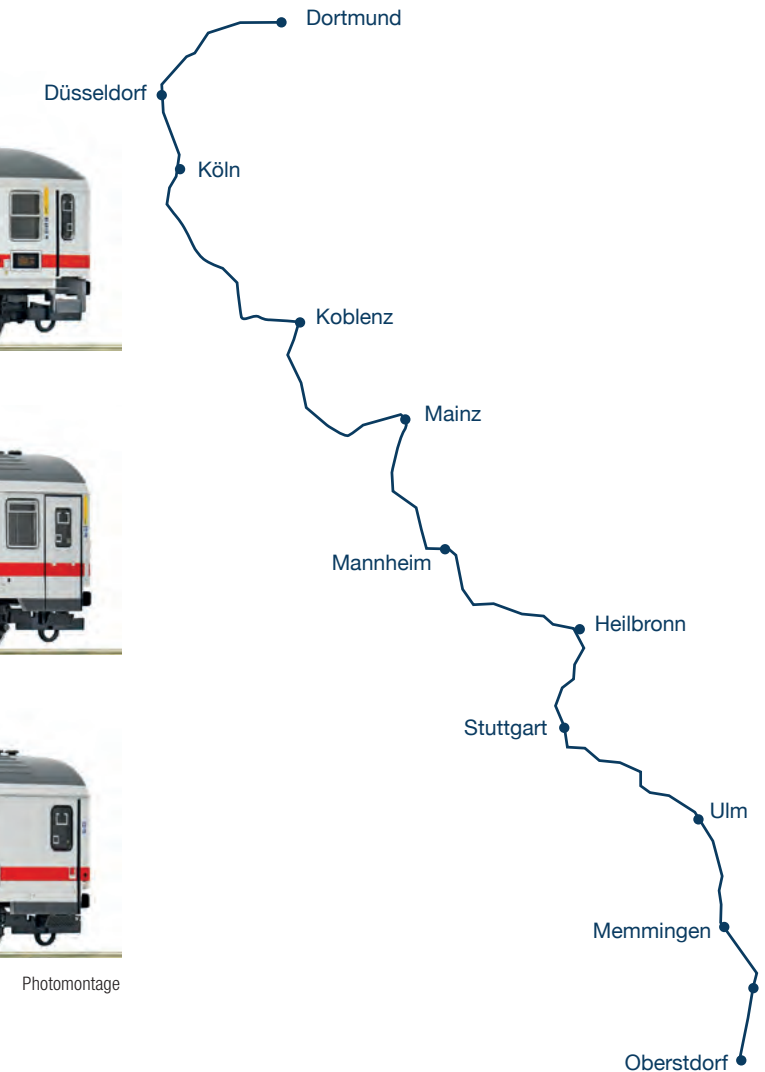
ARkinmbz 288.4



Avmmz 106.1



Bpmmz 284.5



Photomontage

- Betriebszustand: 2022/23
- Letztes Einsatzjahr mit Bordbistro und ohne Steuerwagen
- Zuglauf Dortmund–Köln Hbf–Mannheim–Oberstdorf
- Mit separat angesetzten WLAN-Antennen

Q2/2026

6200184

3-tlg. Set 3: IC 2013 „Allgäu“



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	4000005



Bpmmz 285.3



Bpmmz 284.5



Bpmmz 284.4

Photomontage

Q2/2026

6200185

- Betriebszustand: 2022/23
- Letztes Einsatzjahr mit Bordbistro und ohne Steuerwagen
- Zuglauf Dortmund–Köln Hbf–Mannheim–Oberstdorf
- Bpmmbz: Erstmals mit außenliegendem Schlusslicht und Gummiwulst-Übergang



Photo: M. Schmid

3-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DBpzbfa



DABpza

Q3/2026		
6210248	DCC	
6220248	AC	



DBpza

Photomontage

- Ausführung als RE2 von München Hbf nach Hof Hbf
- Passende Ergänzung für zahlreiche 218er im ROCO-Sortiment
- Steuerwagen mit digital schaltbaren Spitzen-, Schluss- und Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielanzeige
- Zwischenwagen im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Innenbeleuchtung
- DBpza: Im Digitalbetrieb schaltbarem Schlusslicht

2-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	616



DBpza

Photomontage

Q3/2026		
6200249	DC	
6220249	AC	

- Zwischenwagen im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Innenbeleuchtung
- Ausführung als RE2 von München Hbf nach Hof Hbf
- Passende Ergänzung für zahlreiche 218er im ROCO-Sortiment
- Alle Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung

4-tlg. Set: Doppelstockwagen



DB AG

Ep	VI
	1237
	PluX22
	LED



DBpza



DBpza



DABpza

Q3/2026		
6210250	DCC	
6220250	AC	



DBpzb1a

Photomontage

- ▶ Zwischenwagen im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Innenbeleuchtung
- ▶ Alle Wagen mit vorbildgerechter und farblich authentischer Innenbeleuchtung
- ▶ Steuerwagen mit digital schaltbaren Spitzen-, Schluss- und Fernlicht, Führerstandsbeleuchtung und Zugzielanzeige
- ▶ Alle Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung

Doppelstockwagen 2. Klasse



DB AG

Ep	VI
	308



DBpza

Photomontage

Q3/2026		
6200251	DC	
6220251	AC	

- ▶ Zwischenwagen im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Innenbeleuchtung
- ▶ Zwischenwagen mit vorbildgerechter und farblich authentischer Innenbeleuchtung
- ▶ Wagen mit perfekt auf das Modell angepasster LED-Innenbeleuchtung für eine optimale Ausleuchtung
- ▶ Ideale Ergänzung zum Set Art.-Nr. 6210250

Die Inneneinrichtung bei den DBpza-Modellen auf dieser Seite entspricht den bisher bekannten Ausführungen

Doppelstockwagen „Ideenzug“



DB AG

Ep	VI
	308



Photomontage

- Aufwendige Bedruckung
- Ideale Ergänzung zu den bereits umgesetzten Modellen der SOB

Q3/2026

6200253	DC	
6220253	AC	

Die Inneneinrichtung beim Modell entspricht den bisher bekannten Ausführungen

2-tlg. Set: Eurofimawagen „IC Sun“



FS

Ep	VI
	606
	40196
	4000005



Photomontage

Q3/2026

6200242

Schnellzug-Gepäckwagen



PKP

Ep	III
	210
	6561



Fhx (ex Pw4ü Pr 07)

Photomontage

Q1/2026

6200194

- Vier bewegliche Schiebetüren
- Wagendach mit Zugführerkanzel mittig
- Ergänzungswagen zum Schnellzugwagen-Set Art. Nr. 6200112

Post-/Gepäckwagen



PKP

Ep	IV
	136
	6560



Dp

Photomontage

Q1/2026

6200196

- Ergänzungswagen zum Wagen-Set Art. Nr. 74019

2-tlg. Set: Behelfspersonenwagen



PKP

Ep	IV
	282
	40196
	40361



Bti



Photomontage

Q1/2026

6200195

- Ergänzungswagen zum Wagen-Set Art. Nr. 74019

3-tlg. Set: Reisezugwagen „Telimena“



PKP

Ep	V
	846
	40196
	4000005



Bdhu

Photomontage



Q2/2026

6200229

- ▶ Aufwendig bedruckte Inneneinrichtung
- ▶ Zuglauf Lodz – Warschau
- ▶ Wappen der Stadt Lodz (Decals beiliegend)
- ▶ Fein detaillierte Modelle mit extra angesetzten Steckteilen



GÜTER wagen

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



ÖBB

Ep	III-IV
	320
	6560



Om



Oa



Om

Photomontage

Q2/2026
6600250

3-tlg. Set: Talbot-Schotterwagen



ÖBB

Ep	III-IV
	240
	6560



Photomontage

- Feine Auftritte, Leitern und Bühnengeländer
- Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q2/2026
6600283

2-tlg. Set: Bahnpostwagen „Postschnellzug“



ÖBB

Ep	IV-V
	606



Post-m

Photomontage

Q3/2026

6200180

6210180

DCC



Mit den Wagen auf dieser Seite lässt sich ein authentischer Postschnellzug der 90er Jahre nachbilden, wie er beispielsweise von Wien Westbahnhof nach Buchs SG verkehrte.

- Dach mit großem Abzugslüfter
- Altes weiter unten liegendes Lüftergitter auf rechter Wagenseite
- Version in Jaffa-Lackierung
- Vorbildgerechte Änderungen am Fahrwerk und dem Wagenkasten

3-tlg. Set: Postwagen „Postschnellzug“



ÖBB

Ep	IV-V
	552
	40196
	40183



Ds

- Heizkabel für Postbeiwagen beiliegend
- Packwagen Ds erstmals in so genannter C1-Lackierung

Q3/2026

6600294



Gbss-vx

Photomontage

3-tlg. Set: Rungenwagen



RCW

Ep	VI
	687
	40196

Q1/2026

6600219



Rs



- ▶ Mit separat angesetzten Rungen
- ▶ Erstmals in RCW-Ausführung in roter Lackierung erhältlich

Rungenwagen



RCW/VTG

Ep	VI
	229
	40196

Q2/2026

6600272



Rns

Photomontage

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178

Q2/2026

6600033



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Mit neuer Betriebsnummer
- ▶ Wagen aus Metalldruckguss
- ▶ Beladen mit zwei 45'-Wechselbrücken im neuen Rail Cargo Group Design
- ▶ Variabel mit stehendem bzw. umgeklappten Rangiergriff bestückbar

4-tlg. Set: Rollende Landstraße

ÖBB

Ep	VI
	967
	40196
	4000005



Saadkms

- ▶ Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- ▶ Begleitwagen im aktuellen Design
- ▶ Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerechten langen Zuges unter Art.-Nr. 6600043
- ▶ Ideale Ergänzung zu den Elektrolokomotiven der Reihen 1116, 1216 und 1293

Q3/2026
6600042

Niederflur-Zwischenwagen

ÖBB

Ep	VI
	216



Saadkms

Photomontage

Q3/2026
6600043

- ▶ In aktueller RCW-Beschriftung
- ▶ Passender Ergänzungswagen zum Wagenset Art.-Nr. 6600042



Birnz

Photomontage

2-tlg. Set: Kesselwagen



SBB

Ep	V
	204
	40196



Photomontage

Q2/2026

6600196

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



SBB

Ep	IV-V
	230
	40183



Es



E

Photomontage

Q1/2026

77034

- Mit verbeulten Seitenwänden
- Ein Wagen mit zeitgenössischer EUROP-Beschriftung

2-tlg. Set: Containertragwagen



SBB CARGO
VTG

Ep	V-VI
	452
	40196



Sgnss



Sgnss

Photomontage

Q3/2026

6600231

Streusalz für Strassen und Gehwege, die ab Rheinfelden AG per Bahn in die ganze Schweiz geliefert werden. Hierfür nutzen diverse Speditionen Tankcontainer und lassen diese auf dem Schienenweg an verschiedene Destinationen in der Schweiz liefern. Im Set enthalten sind die beiden Speditionen Häfeli AG aus Lenzburg und Fischer Logistik aus Untervaz.

- Tragwagen unterschiedlicher Bauarten
- Beladen mit jeweils zwei Tankcontainern

3-tlg. Set: Rollende Autobahn



HUPAC

Ep	V-VI
	664



Photomontage

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen
- Ganzzug geeignet
- Passender Ergänzungswagen zur Nachbildung eines vorbildgerecht langen Zuges unter Art. Nr. 6600093

Q1/2026

6600092

Niederflurwagen



BLS

Ep	VI
	232



Xaackms

Photomontage

Q1/2026

6600172

- Ausführung als Spezialwagen
- Mit beidseitigen Pufferbohlen

Niederflur-Mittelwagen



HUPAC

Ep	V-VI
	216



Photomontage

Q1/2026

6600093

- Passender Ergänzungswagen zum Wagenset Art. Nr. 6600092

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
	226
	40196



Sgns

Photomontage



- Beladen mit drei Containern der Firma Rexwal
- Open-Top-Containern mit Plane

Q3/2026

6600234

Taschenwagen T5



HUPAC

Ep	VI
	230
	40178



Sdgns/T5

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit einem Auflieger der Spedition Ansorge
- Variabel mit stehendem bzw. umgeklappten Rangiergriff bestückbar
- Modell ab Werk vollständig zugerüstet

Q1/2026

6600222

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



HUPAC

Ep	VI
	393
	40178



Sdggms 738/T3000e

Photomontage

- Beladen mit einem LKW Auflieger und zwei Wechselbehältern der Spedition Fercam
- Wagen aus Metalldruckguss

Q2/2026

6600235

6-tlg. Set: Selbstentladewagen



GATX

Ep	VI
	864
	40196



Falns

Photomontage

Q2/2026

6600220

- Alle Wagen mit unterschiedlichen Anschriften und Bedruckungen
- Ideal für Ganzzüge geeignet, unter anderem mit Zugloks wie der Re 465 oder Re 4/4 der BLS



Photo: D. Schärer

2-tlg. Set: Güterwagen



CHEMOIL

Ep	VI
	271
	40183
	40196

Q1/2026

6600221



Eas



Fcs

Photomontage

► Lackierung in unterschiedlichen Brauntönen

2-tlg. Set: Kesselwagen



WASCOSA

Ep	VI
	390
	40179

Q3/2026

6600232



Zacns



Photomontage

► Feine, freistehende Griffstangen
► Filigrane Laufgitter in durchbrochener Ausführung

2-tlg. Set: Silowagen



HOLCIM

Ep	VI
	316
	40196

Q2/2026

6600233



Uacs



Photomontage

► Ehemalige SBB-Wagen im Einsatz bei HOLCIM
► Ausführung im aktuellen HOLCIM-Design

Die Postwagen der Bauart Z 571 – 580 und Z 581 – 591 gehören noch heute zu den markanten Spezialfahrzeugen im Schweizer Bahnverkehr und sind seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil des postalischen Transportwesens. Bestellt von der damaligen Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe (PTT), dienen diese Wagen dem schnellen, sicheren und zuverlässigen Versand von Brief- und Paketpost auf dem Schweizer Schienen-Netz.

Die erste Serie der vierachsigen Wagen Z 571 – 580 wurde ab 1988 eingeführt, um den gestiegenen Anforderungen an den Posttransport gerecht zu werden. Die Wagen wurden vom renommierten Schweizer Fahrzeugbauer Josef Meyer (JMR) in Rheinfelden gefertigt, einem Unternehmen mit langjähriger Erfahrung im Bau von Bahnfahrzeugen und Spezialwagen.

Abgeliefert wurden die Fahrzeuge in zwei Serien unter Z 571 – 580 (ab 1988) und Z 581 – 591 (ab 1991). Während das Chassis beider Serien bis auf wenige Details weitgehend gleich blieb, unterscheiden sie sich im Aufbau gut sichtbar voneinander. Technisch sollten die Wagen dem neuesten Standard entsprechen. Dafür lieferte die damalige Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG) aus Neuhausen die Drehgestelle für den Verkehr von bis zu 160km/h. Die Fahrzeuge der späteren Serie wurden bereits ab Werk für den Einbau von Schlingerdämpfern vorbereitet und erhielten hierfür gut sichtbare Halterungen am Drehgestell. Alle Wagen verfügen an beiden Enden über eingebaute Schlussleuchten, welche von einem kleinen Dienstabteil heraus gesteuert werden konnten.

Die Außenlackierung war über viele Jahre hinweg im klassischen dunkelgrünen Farbton analog zu den SBB Fahrzeugen gehalten. Ab 2006 wurden die Wagen neu lackiert und erhielten ihr heutiges gelbes Farbleid der Schweizerischen Post AG. Noch heute verkehren sie in diesem typischen Design und bilden zusammen mit den modernen vierachsigen Schiebewandwagen (Habbiillnss) von Wascosa und den AAE Tragwagen des Typs Lgnss das Rückgrat des schweizerischen Schienenpostverkehrs.

Seit 2016 sind alle Wagen in den Bestand der Wascosa übergegangen, der Einsatz erfolgt aber nach wie vor ausschließlich für die Post. Bei Wascosa erhielten die Wagen nochmals eine Modernisierung und verfügen seitdem beispielsweise über Trittbretter oder einer GPS-Ausrüstung an der Wagenfront. Auch die früheren Halterungen für die Zuglaufschilder wurden in den letzten Jahren entfernt.



Post
wagen

Bauart Z-5



Photo: D. Schärer

2-tlg. Set: Paket-Postwagen



WASCOSA

Ep	VI
	466
	40196



Typ Z-5

Photomontage

Q3/2026

6600243

n:
konstruktion

- Set bestehend aus jeweils einem Wagen der 1. und 2. Serie
- Ein Wagen mit italienischem Werbe-Schriftzug

Paket-Postwagen



WASCOSA

Ep	VI
	233
..	LED



Typ Z-5

Photomontage

Q3/2026

6600244	DCC
6620244	AC

n:
konstruktion

- Wagen der ersten Serie
- Wagen beidseitig mit schaltbarem rotem Schlusslicht ausgerüstet
- Stromabnahme über Spitzenachslager (DCC) bzw. Mittelschleifer (AC)

Im Detail



Extra angesetzte UIC-Dose und Griffe an der Front



Drehgestelle bis ins Detail nachgebildet



Nachbildung der GPS-Ausrüstung



Kabel aufwendig umgesetzt



Freistehende Griffstangen



Durchbrochen dargestellte Tritte



Langträger und Unterboden aufwendig umgesetzt



Photo: D. Häusermann



Die Coop Züge

Coop setzt seit vielen Jahren auf eine umweltfreundliche Logistik und arbeitet dabei mit dem Schweizer Bahnlogistikunternehmen Railcare zusammen, welches seit dem Jahr 2010 Teil der Coop Gruppe ist. Gemeinsam betreiben sie ein innovatives Transportsystem auf der Schiene, das täglich zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes beiträgt.

Mit sieben Vectron-Lokomotiven, drei Euro 9000 sowie zusätzlich angemieteten Lokomotiven betreibt RailCare ein schweizweites "Güter-S-Bahn-Netz". Dieses gewährleistet einen schnellen, zuverlässigen und kosteneffizienten Transport zwischen den regionalen Verteilzentren (Hubs). Die Hubs sind dabei die zentralen Schnittstellen zwischen Straße und Schiene.

Railcare transportiert im Auftrag von Coop Güter wie Lebensmittel, Non-Food-Artikel und Verpackungsmaterialien. Dabei kommen unter anderem moderne Doppeltaschenwagen der Bauart T2000 zum Einsatz, welche mit jeweils zwei so genannten Reefer- bzw. Kühlcontainern beladen werden. Dabei kommt ein durch die Firma Railcare entwickeltes Rampensystem zum Einsatz, welches über dem Mitteldrehgestell angeordnet ist. Über diese speziell von Railcare entwickelten Laderampen, können die Container einfach mit Ladehilfen befahren werden. Dieses System ist ideal, um in den Hubs einen schnellen und effizienten Tausch von Waren zu gewährleisten. Mit ihrer auffälligen Coop-Beschriftung prägen die Wagen mittlerweile das Bild des schweizerischen Güterverkehrs und sind fast täglich im ganzen Land unterwegs. Die längsten reinen T2000-Züge sind die sogenannten „Wasserzüge“ zwischen Wangen bei Olten und Brig. Je nach Bedarf werden dabei regelmässig 12 bis 13 Wagen eingesetzt.

Dank des kombinierten Schienen- und Straßentransportsystems können die Waren möglichst nahe an die Verkaufsstellen gebracht werden – nachhaltig, sicher und zuverlässig. Rund 60 Prozent der Coop-Gütertransporte erfolgen heute bereits mit der Bahn. Dies reduziert jährlich mehrere Millionen Lastwagenkilometer und spart entsprechend Energie und Emissionen.

Elektrolokomotive Rem 476 457-7



railCare

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

- ▶ Mit vorbildgerecht gestaltetem Dach
- ▶ Ideale Zuglok für die Coop-Züge
- ▶ Lok mit dem Taufnamen "Aargau" als erste Lok im Coop-Design
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht sowie Führerstandsbeleuchtung

Q3/2026

7500175	DC		4/1
7510175	DCC		4/1
7520175	AC		3/1

Im Detail



Treppe separat angesteckt



Mehrteilige Umsetzung der Be- und Entladebühne für den Anlagenbetrieb



Originalgetreue Gravuren



Aufwendige Bedruckung, z.B. des Lüftergitters

2-tlg. Set 1: Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



railCare

Ep	VI
	786
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2026

6600322

- Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- Erstmals mit vorbildgerechter Verladebrücke, voll funktionsfähig für den Anlagenbetrieb
- Komplett neu konstruierter Reefer-Container
- Wagen aus Metalldruckguss

neue
konstruktion

2-tlg. Set 2: Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



railCare

Ep	VI
	786
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2026

6600323

- Modell exklusiv bei ROCO erhältlich
- Erstmals mit vorbildgerechter Verladebrücke, voll funktionsfähig für den Anlagenbetrieb
- Komplett neu konstruierter Reefer-Container
- Wagen aus Metalldruckguss

neue
konstruktion



Photo: Tatravagonka Poprad

Selbstentlade wagen

Wap, CSD

Der steigende Bedarf an Kohle- und Koks-Transporten zu Beginn der 70er Jahre erforderte eine Aufstockung des Bestands an Güterwagen, die für den Transport dieser Waren geeignet waren. Die bestehenden Selbstentladewagen reichten nicht mehr aus, um den ständig steigenden Anforderungen an den Transport von Schüttgütern, insbesondere Kohle und Koks, gerecht zu werden.

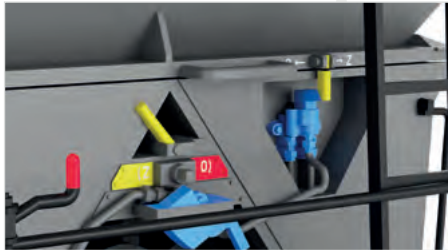
Insbesondere die steigenden Anforderungen an den Transport zu Wärmekraftwerken erforderten Wagen, die ein problemloses Entladen in die Vorratsbehälter ermöglichten. Aufgrund dieser neuen Anforderungen stellte das Unternehmen Československé vagónky - Vagónka Poprad ein Angebot über die Herstellung der neuen Bauart Wap, welche als Typ 231 bezeichnet wurde. Im Jahr 1967 wurden vier Prototypen des neuen Wagens für den Kohletransport fertiggestellt.

Nach einigen konstruktiven Änderungen wurde im Jahr 1971 die Serienproduktion des Selbstentladewagens des neuen Typs 9-401.0 mit Drehgestellen des Typs 26-2.8 aufgenommen. Die Wagen wurden als Reihe Fads/Wap gekennzeichnet und in drei Bauserien hergestellt, welche sich jeweils in Details voneinander unterscheiden.

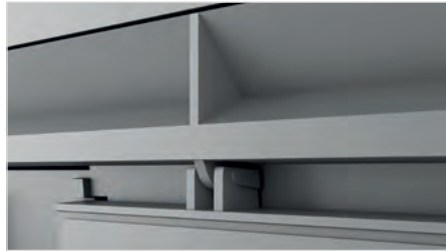
Die Wagen für die CSD wurden werkseitig grau mit schwarzen Fahrwerken lackiert. Später wurde die Lackierung auf die klassische Lackierung von Güterwagen umgestellt, also mit rotbraunem Wagenkasten und schwarzem Fahrwerk. In dieser Farbgebung sind die Selbstentladewagen praktisch bis heute im Einsatz.

Die Selbstentladewagen der Reihe Falls haben im Laufe ihres Lebens viele Veränderungen und Umbauten erfahren. Als Beispiele seien hier die Gummidichtungen der Klappen, die seitliche Steuerung, die geteilte Entleerung in beiden Wagenhälften oder der Einbau von Drehgestellen aus der Familie Y25 genannt.

Im Detail



Aufwendige Gestaltung der Wagenfront



Zierliche Gravuren für perfekte Optik



Freistehende Griffstangen an der Seitenwand



Großes Zahnrad der Verladeeinrichtung



Bremsanlage nach CSD-Vorbild



Verriegelungen teilweise separat angesetzt



Rangiererbühne besonders detailliert ausgeführt

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



ČSD

Ep	IV
	468
	40196



Fads/Wap

Photomontage

- Perfekt geeignet zur Nachbildung von Ganzzügen
- Wagen ohne Ladegut - damit lässt sich perfekt eigenes Ladegut nach Wahl gestalten
- Ideale Ergänzung z.B. zu den Elektrolokomotiven der Reihe E 469.1

Q4/2026

6600325

Güterzug-Begleitwagen



ČSD

Ep	IV
	122
	40178
	40361

Q2/2026

6600238



Daa-k

Photomontage

- Dachausführung mit Kamin
- Variante mit offenem Bühnengeländer

Offener Güterwagen



ČSD

Ep	IV
	161
	40183

Q3/2026

6600004



Eas

Photomontage

- Mit neuer Betriebsnummer

Containertragwagen



ČD CARGO

Ep	VI
	226
	40196

Q1/2026

6600145



Sgnss

Photomontage

- Erstmals in blauer CD Cargo-Lackierung

Güterzug-Begleitwagen



ČD CARGO

Ep	VI
	122
	40178
	40361

Q2/2026

6600239



Daa-k

Photomontage

- Türen zum öffnen
- Verriegelungs-Hebel beweglich



Schiebewandwagen



ČD

Ep	V-VI
	267
	40196

Q3/2026

6600128



Habbillns

Photomontage

2-tlg. Set: Silowagen



ČSD

Ep	IV
332	
40196	



Uacs 451.1

Photomontage

► Modelle vollständig zugerüstet

Q2/2026

6600236

2-tlg. Set: Silowagen



ČD

Ep	IV
332	
40196	



Uacs

Photomontage

► Freistehende Griffstangen, Geländer, Leitern und Leitungen
► Durchbrochene Laufgitter

Q2/2026

6600237

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ČD

Ep	V-VI
276	
40196	



Shimmns

► Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Q1/2026

6600144

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ČD CARGO

Ep	VI
458	
40196	






Rils-y

Photomontage

Q3/2026

6600159

Gedeckter Güterwagen

		
DB		
Ep	III	
	122	
	6560	



Gmhs

Photomontage

Q2/2026
6600274

► Variante mit Blechwänden

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

		
DB		
Ep	III	
	226	
	6560	



Om 12






Photomontage

Q2/2026
6600267

► Je ein Wagen mit bzw. ohne Bremserhaus

3-tlg. Set: Offene Güterwagen

		
DB		
Ep	III	
	305	
	6560	



O 10



Om 12






Om 12

Photomontage

Q3/2026
6600303

Schiebedach-/Schiebewandwagen

		
DB		
Ep	IV	
	115	
	40183	






Tims

Photomontage

Q2/2026
6600264

Rungenwagen

		
DB		
Ep	IV	
	139	
	6560	



Kbms 440

Photomontage

Q2/2026
6600268

Druckgaskesselwagen



DB

Ep	IV
	183
	40196



Zags

Photomontage

Q3/2026

6600176

Gedeckter Güterwagen



DB

Ep	IV
	139
	6560



Gbkl 236

Photomontage

Q3/2026

6600287

2-tlg. Set: Rungenwagen



DB

Ep	IV
	458
	40183



Rs 680



Photomontage

Q4/2026

6600142

3-tlg. Set: Talbot-Schotterwagen



DB

Ep	IV
	240
	6560



Photomontage

Q4/2026

6600269

3-tlg. Set 1: Erzwagen



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Photomontage

► Mit neuen Betriebsnummern

Q1/2026

77030

3-tlg. Set 2: Erzwagen



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Photomontage

► Mit neuen Betriebsnummern

Q1/2026

77031

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	III
	226
	6560



Omu



Photomontage

Q2/2026

6600253

Expressgutwagen



DR

Ep	III
	147
	6560



GI

Photomontage

- Ehemaliger LEIG-Wagen, Bauart Dresden
- Bewegliche Schiebetüren

Q2/2026

6600262

Staubsilowagen



DR

Ep	IV
	219
	40196



Uacs-y

Photomontage

Q2/2026

6600254

► Aufwendige Bedruckung

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



DR

Ep	IV
	240
	40183



Eos



Photomontage

Q3/2026

6600280

Bei den Wagen handelt es sich um ehemalige SNCB-Güterwagen, welche in den Bestand der DR wechselten. Vielen Rolldachwagen der Bauart Eos wurde bei der Deutschen Reichsbahn das Rolldach entfernt, obwohl die dafür vorgesehenen Einrichtungen erhalten blieben.

Offener Güterwagen



DR

Ep	IV
	103
	40196



EI

Photomontage

Q3/2026

6600281

► Ausführung mit Speichenräder



Photo: K. Steiner

Kesselwagen

Zs-w, DR



Photo: W. Rosumek Slg. H. Westermann

Im Jahr 1976 entwickelte das Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Leipzig eine neue Bauart zweiachsiger Kesselwagen unter der Dokumentationsnummer 8028. Der Wagen wurde mit einem Kesselvolumen von 35 m³ ausgeführt und stellte damit eine deutliche Kapazitätssteigerung gegenüber den zuvor üblichen zweiachsigen Kesselwagen dar. Die Konstruktion basierte auf einem längeren Untergestell mit einem Achsstand von 6.000 mm, was zu einem verbesserten Laufverhalten und höherer Betriebssicherheit führte.

Während der Serienbeschaffung variierten die Güterwagen in einigen Details immer wieder. So waren die Kesselstützen teilweise aus geteilten Sattelblechen hergestellt, spätere verfügten über durchgehende und in der Mitte ausgesparte Sattelbleche. In Summe wurden, betrachtet auf die verschiedenen Serien, über 450 Wagen hergestellt. In weiterer Folge wurde unter der Dokumentationsnummer 8029 ein modifiziertes Untergestell entwickelt, welches ebenfalls weitere Kesselvarianten erhielt. Eine große Anzahl gelangte nach der Wende in den Bestand der KVG sowie zu anderen privaten Bahnunternehmen. Dort wiederum wurden einige Wagen zu Chemiekesselwagen umgebaut und mit neuen Armaturen und Anlagen ausgerüstet.

Im Detail



Entladeeinrichtung mit diagonaler Befestigung



Entladeeinrichtung mit senkrechter Befestigung



Durchbrochen dargestellte Laufgitter aus Ätzblech



Tief gravierter Fahrwerksbereich



Extra angesetzte Leitung für Chemiekessel



Ladeluken am Kesselscheitel



Freistehende Puffergriffe

2-tlg. Set: Kesselwagen



DR

Ep	IV
	236
	40196



Zs-w



Photomontage

► Einer der Klassiker der DR-Kesselwagen erstmals als H0-Modell

Q3/2026

6600245

n:
konstruktion

Chemiekesselwagen



GATX

Ep	V-VI
	118
	40196



Zs

Photomontage

Q3/2026

6600247

n:
konstruktion

2-tlg. Set: Kesselwagen



VTG

Ep	V-VI
	236
	40196



Zs



Photomontage

Q3/2026

6600246

n:
konstruktion

Schiebeplanenwagen



SOGETANK

Ep	VI
	138
	40196



Shimmms

Q1/2026

6600133

Schiebewandwagen-Doppeleinheit



TRANSWAGGON

Ep	V-VI
	356
	40196



Hirrs

Photomontage

Q2/2026

6600276

3-tlg. Set: Kesselwagen



NACCO

Ep	VI
	585
	40179



Zacns



Photomontage

Q2/2026

6600197

► Zum ersten Mal mit kleiner Anschriftentafel am Kessel

3-tlg. Set: Kesselwagen



GATX

Ep	VI
	585
	40179



Zacns



Photomontage

Q3/2026

6600277

► Erstmals in auffälliger GATX-Lackierung

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



DB AG

Ep	VI
393	
40178	



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss
- Mit vier beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil

Q2/2026

6600168

Taschenwagen T5



WASCOSA

Ep	VI
230	
40178	



Sdgnss/T5

- Wagen aus Metalldruckguss
- Modell ab Werk vollständig zugestrichen

Q1/2026

6600178

Containertragwagen



GATX

Ep	VI
226	
40196	



Sgns

Photomontage

- Wagen aus Metalldruckguss

Q2/2026

6600279

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



DB AG

Ep	VI
543	
40196	



Eanos-x 055

Photomontage

Q3/2026

6600291

Oftmals werden Container nicht nur auf dafür vorgesehenen Wagen transportiert. Auch offene Güterwagen dienen oft dem Transport und bringen damit ein besonderes Bild auf die Anlage.

Coiltransportwagen



RENFE

Ep	IV
	138
	40196



Shimms

Photomontage

Q4/2026

6600198

Schiebewandwagen



DSB

Ep	V-VI
	175
	40196



Hbbillns

Photomontage

Q2/2026

6600266

2-tlg. Set: Niederbordwagen



SNCF

Ep	III-IV
	284
	5343200



TP

► Wagen mit unterschiedlichen Radsätzen

Q1/2026

6600224

Coiltransportwagen



RENFE

Ep	V-VI
	138
	40196



Shimms

Photomontage

Q4/2026

6600139

Flachwagen



SNCF

Ep	IV
	139
	6560



Klms

Photomontage

Q4/2026

6600300

2-tlg. Set: Rolldachwagen



SNCF

Ep	IV-V
	240
	40183



Ts



Photomontage

Q2/2026

6600251

3-tlg. Set: Rolldachwagen



SNCF

Ep	IV
	483
	40183



Taerns



Photomontage

Q3/2026

6600285

Gedeckter Güterwagen



MAV

Ep	IV
	122
	40183



Gg

Photomontage

Q1/2026

6600097

► Mit neuer Betriebsnummer

2-tlg. Set: Schiebedachwagen



MAV

Ep	IV
	228
	40183



Tcs



Photomontage

Q1/2026

6600116

Druckgaskesselwagen



MOL

Ep	VI
	204
	40196



Zagkks

Photomontage

Q3/2026

6600284

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



MAV

Ep	V
	228
	40183



Es



Photomontage

Q4/2026

6600301

Gedeckter Güterwagen



MAV

Ep	V-VI
	249
	40183



Gabs

Photomontage

Q4/2026

6600129

Schwenkungenwagen



FS

Ep	IV
	160
	40196



Ks

Photomontage

► Seitenwänden stehend oder umgelegt montierbar

Q3/2026

6600165

2-tlg. Set: Schiebewandwagen



FS

Ep	VI
	356
	40196



Hbbllns



Photomontage

Q4/2026

6600308

Rungenwagen



NS

Ep	IV
	160
	40196



Kls

Photomontage

► Beladen mit zwei 20-Fuß-Containern der Spedition „ScanDutch“

Q3/2026

6600289

2-tlg. Set: Coiltransportwagen



FS

Ep	V-VI
	276
	40196



Shmmns



Photomontage

Q2/2026

6600181

Kesselwagen



NS

Ep	III-IV
	101
	6560



Photomontage

Q2/2026

6600249

3-tlg. Set: Sandwagen



NS

Ep	III
	291
	40196



GZMK



Photomontage

► Mit Sandbeladung

Q2/2026

6600259

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen

	
NACCO	
Ep	VI
	276
	40196



Shimmns



Photomontage

Q1/2026
6600226

Schwerlastwagen

	
RAILPRO	
Ep	VI
	187
	40196



Samms

Photomontage

Q3/2026
6600286

2-tlg. Set: Offene Güterwagen

	
TANKWAGON	
Ep	VI
	362
	40196






Eanos



Photomontage

Q3/2026
6600295

3-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen

	
NS	
Ep	IV
	561
	40196



Sas



Photomontage

Q2/2026
6600263

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2026

6600260

- Wagen aus Metalldruckguss
- Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition HST
- Mit acht beweglichen Klappriegeln je Wannen-Teil
- Variabel mit stehendem bzw. umgeklappten Rangiergriff bestückbar

Taschenwagen T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

Q3/2026

6600275

- Wagen aus Metalldruckguss
- Modell ab Werk vollständig zugerüstet

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	III
	232
	6560



Wddo



Wddoh

Photomontage

Q1/2026

6600216

3-tlg. Set: Güterwagen



PKP

Ep	III
	376
	40183
	40196



Kddt



Wddo



Kdst

Photomontage

Q3/2026

6600273

Gedeckter Güterwagen



PKP

Ep	IV
	139
	40196





Hbk (Kdst)

Photomontage

Q4/2026

6600187

Offener Güterwagen

	
PKP	
Ep	IV
	124
	6560






E (Wddoh)

Photomontage

Q1/2026
6600217

► Ergänzungswagen zum Güterzug-Set Art.-Nr. 6600101

Kesselwagen

	
PKP	
Ep	IV
	102
	40183



Uh

Photomontage

Q3/2026
6600293

Schiebewandwagen

	
PKP CARGO	
Ep	V-VI
	175
	40196






Hbbins

Photomontage

Q2/2026
6600255

Güterzugbegleitwagen

	
PKP	
Ep	IV
	115
	40196






U (Fl)

Photomontage

Q3/2026
6600278

► Die ideale Ergänzung zu vielen PKP-Güterwagen der Epoche IV

Rungenwagen

	
PKP	
Ep	IV
	229
	40196



Rs-x


Photomontage

Q4/2026
6600327

► Modell erstmals mit polnischem Drehgestell der Bauart 1XTa

n:
formvariante

Containertragwagen

	
PKP	
Ep	V-VI
	226
	40196



Sgns

Photomontage

Q3/2026
6600304

► Wagen aus Metalldruckguss



Photo: K. Steiner

Selbstentlade wagen

Wap, PKP



Photo: L. Niedziolko

In Polen wuchs in den Jahren rund um 1970 der Bedarf an Kohle- und Koks zur Energiegewinnung. Es wurden immer mehr Wärmekraftwerke gebaut, doch der Abbau im Umfeld jener, konnte nicht immer den konkreten Bedarf decken. Auch die bei den PKP im Bestand befindlichen Selbstentladewagen, verschiedenster Bauarten, konnten den gestiegenen Anforderungen an zu transportierende Masse und den neuen Geschwindigkeiten nicht mehr gerecht werden.

Zur gleichen Zeit haben die tschechischen Staatsbahnen beim Hersteller Československé vagónky - Vagónka Poprad neue 4-achsige Selbstentladewagen getestet und später in Auftrag gegeben. Nach einigen konstruktiven Änderungen wurde im Jahr 1971 die Serienproduktion des Selbstentladewagens des neuen Typs 9-401.0 mit Drehgestellen des Typs 26-2.8 für die CSD aufgenommen. Die Wagen wurden als Reihe Fads/Wap gekennzeichnet und in drei Bauserien hergestellt, welche sich jeweils in Details voneinander unterscheiden. Nach einigen Tests haben sich auch die PKP für die Bestellung einer größeren Serie angeschlossen. Die letzte Ausführung entspricht dabei dem Wagen mit der Typenbezeichnung 9-402.1, der schon nach einigen Jahren an die PKP geliefert wurde.

Anfangs waren die Wagen noch in grau gehalten, während sie über ihren Einsatz-Zeitraum mehrmals die Lackierung wechselten. Noch heute stehen bei PKP Cargo, im attraktiven blauen Farbleid, viele der Wagen im Einsatz. Auch einige private Bahnanbieter setzen die Wagen noch heute ein, teilweise im attraktiven Ganzzug-Verkehr.

Im Detail



Farblich hervorgehobene Details



Freistehende Leiter auf der Bühnenseite



Seitenwand mit vielen extra Details



Bremsanlage nach PKP Vorbild



Seilhaken extra angesetzt

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	IV
	468
	40196



Wap



Photomontage

Q4/2026

6600324

2-tlg. Set: Selbstentladewagen



DB SCHENKER

Ep	VI
	312
	40196



Fal



Photomontage

Q4/2026

6600326

2-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP

Ep	V
	330
	40196



Fals



Photomontage

Q4/2026

6600328

- Modelle erstmals mit polnischem Drehgestell der Bauart 1XTa
- Perfekte Ergänzung zum Selbstentladewagen-Set Art.-Nr. 6600218

Schiebewandwagen



ŽSŠK CARGO

Ep	VI
	267
	40196



Habbills

Photomontage



- Aufwendige Bedruckung mit Werbemotiv

Q3/2026

6600225

Schiebewandwagen-Doppeleinheit



TRANSWAGGON

Ep	VI
	350
	40196



Himrrs

Photomontage

Q4/2026

6600311

- Beide Wagen sind mit einer lösbaren Deichsel starr verbunden



SCHMAL spur

Photo: J. Kaufmann



Photo: K. Steiner

Schmalspur rollwagen

ÖBB

Ab dem Jahr 1984 haben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bei den Jenbacher Werken (JW) zur Ablösung des alten Rollbock-Betriebs Nachfolgemodelle in Auftrag gegeben. Rollwagen dienen dem Einsatz auf schmalspurigen Strecken, um regelspurige Güterwagen ohne aufwendige Umladung aufzunehmen und mitzuführen. Damit war ein effizienter Weitertransport der Normalspurwagen möglich. In zwei Bauserien wurden dabei über 80 Wagen hergestellt und an die ÖBB geliefert. Dabei unterschieden sich die zwei Bauserien vor allem in der Länge: der Hauptteil der Serie war mit einer Länge von 9,5 Metern ausgeführt, der kleinere Teil hat eine Länge von 7,5 Metern. Eins ist allen Wagen gemein: zwei jeweils 3-achsige Drehgestelle.

Die Normalspur-Wagen wurden mittels speziellen Hemmschuhen auf den Rollwagen fixiert. Durch das Kuppeln zweier Rollwagen zu einer Einheit, konnten auch längere Normalspurwagen ohne Probleme transportiert werden.

Neben den ÖBB waren bzw. sind Rollwagen noch heute bei der Zillertalbahn oder der Pinzgauer Lokalbahn im Einsatz bzw. Bestand.

Photo: K. Steiner

2-tlg. Set: Schmalspur-Rollwagen



ÖBB

Ep	IV-V
	224



WW/s



Photo: H. Herdin

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

Q4/2026

6640005

2-tlg. Set: Schmalspur-Rollwagen



Zillertal-
bahn

Ep	V-VI
	224



WW/s

Photo: H. Herdin

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

Q4/2026

6640007

Diesellokomotive 2095.13



ÖBB

Ep	III
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7540007	DC		4/2
7550007	DCC		4/2

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

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

- Ausführung in Original-Lackierung
- Feinste Details: freistehende Griffstangen, feine Lampenringe und ein durchbrochenes Lüftungsgitter am Dach
- Modell mit erhabenen Zierleisten
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fern- und Rangierlicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: J. Kaufmann, Anlage der Mariazellerbahn Modell

Elektrolokomotive 1099.13



ÖBB

Ep	III-IV
	127
	Next18
	261 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026

7540008

DC

6/0

7550008

DCC



6/0

Zwischen 1911 und 1914 wurden 16 Lokomotiven dieser speziell für die Mariazellerbahn konstruierten Bauart von den ehem. niederösterreichischen Landesbahnen beschafft. In den Jahren 1959 bis 1962 wurden die Lokomotiven unter Beibehaltung der original Fahrwerke modernisiert und insbesondere mit neuen Lokkästen ausgestattet. Die Loks erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und hatten eine Leistung von 405 kW.

- Lackierung in karminrot/elfenbein
- Epoche-III-Ausführung
- Separat angesetzte Scheibenwischer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung



Photo: J. Kaufmann, Anlage der Mariazellerbahn-Modell

2-tlg. Set: Schmalspur-Personenwagen



ÖBB

Ep	IV
	184

Q3/2026

6240005



Bl/s



Photomontage

- Wagenkasten mit Ausschnitt für Webastoheizung
- Ausführung für im Waldviertel beheimatete Wagen

3-tlg. Set: Personenwagen



ÖBB

Ep	III-IV
	465



B4ipho/s



B4ipho/s



AB4ipho/s

Photomontage

- Epoche-III-Ausführung in brauner Lackierung mit Zierstreifen

Q3/2026

6240007

3-tlg. Set: Personenzug „Ötscherbär“



NÖVOG

Ep VI

465

Q3/2026

6240006



B



B



BD

Photomontage

► Neues Design mit Zierstreifen

Art. Nr.	Seite	6200238	23	6200224	187	6600093	206	6600233	209	6600294	202
70321	102	6200239	23	6200225	187	6600097	235	6600250	201	6600274	224
70322	102	6200240	24	6200227	187	6600265	77	6600216	238	6600260	238
71395	26	6200241	24	6200229	199	6600128	222	6600243	212	6600266	234
71396	26	6200226	40	6200247	189	6600116	235	6600244	212	6600263	237
77034	205	6200212	63	6200242	197	6600201	159	6600217	239	6600280	227
77030	226	6200213	63	6200249	195	6600129	235	6600224	234	6600281	227
77031	226	6200243	35	6200251	196	6600133	232	6600236	223	6600276	232
78322	102	6200254	27	6200253	197	6600145	222	6600238	222	6600277	232
79396	26	6200255	27	6210210	89	6600144	223	6600237	223	6600273	238
5100016	171	6200256	27	6210178	179	6600142	225	6600239	222	6600287	225
5100017	171	6200206	81	6210179	180	6600270	98	6600226	237	6600279	233
5110010	172	6200208	90	6210180	202	6600271	98	6600225	244	6600275	238
5110011	172	6200209	90	6210199	185	6600139	234	6600272	203	6600278	239
5110012	172	6200235	78	6210218	182	6600257	121	6600245	231	6600284	235
5110013	172	6200228	111	6210246	189	6600172	206	6600246	231	6600285	235
5110014	173	6200230	126	6210248	195	6600159	223	6600247	231	6600286	237
5110015	173	6200231	126	6210250	196	6600218	169	6600329	150	6600291	233
6200190	7	6200178	179	6220178	179	6600248	142	6600253	226	6600289	236
6200197	18	6200232	126	6220179	180	6600229	167	6600330	150	6600303	224
6200081	134	6200233	126	6220199	185	6600196	205	6600320	161	6600295	237
6200201	39	6200179	180	6220218	182	6600176	225	6600254	227	6600293	239
6200108	132	6200183	191	6220246	189	6600168	233	6600318	165	6600300	234
6200202	39	6200184	192	6220248	195	6600165	236	6600319	165	6600301	235
6200109	132	6200244	133	6220249	195	6600178	233	6600283	201	6600322	217
6200110	132	6200185	193	6220250	196	6600181	236	6600334	151	6600323	217
6200203	40	6200180	202	6220251	196	6600219	203	6600251	234	6600304	239
6200111	132	6200194	198	6220253	197	6600302	121	6600249	236	6600308	236
6200205	39	6200195	198	6240007	251	6600187	238	6600335	151	6600325	221
6200204	40	6200196	198	6240006	252	6600220	208	6600264	224	6600311	244
6200163	83	6200214	182	6240005	2511	6600222	207	6600262	226	6600327	239
6200164	83	6200215	184	6600004	222	6600197	232	6600339	152	6600324	243
6200165	83	6200216	184	6600033	203	6600221	209	6600267	224	6600326	243
6200166	83	6200217	185	6600223	16	6600198	234	6600340	152	6600328	244
6200211	40	6200220	186	6600042	204	6600231	205	6600268	224	6620244	212
6200200	51	6200221	186	6600043	204	6600234	207	6600269	225	6640005	248
6200198	57	6200222	186	6600092	206	6600232	209	6600255	239	6640007	248
6200237	22	6200223	187	6600258	41	6600235	207	6600259	236	7100033	15

7100036	16	7120044	28	7310083	142	7320103	164	7500207	96	7510198	77
7100048	7	7120046	30	7310093	133	7500065	67	7500191	112	7510174	102
7100037	18	7120045	31	7310090	136	7500073	67	7500183	121	7510168	109
7100047	11	7120038	42	7310089	137	7500100	101	7500192	116	7510165	114
7100051	10	7120049	41	7310070	159	7500135	74	7500224	86	7510190	91
7100041	22	7300022	135	7310085	153	7500163	50	7500197	114	7510185	101
7100032	34	7300021	137	7310096	153	7500166	56	7500189	125	7510222	65
7100039	30	7300098	80	7310082	168	7500160	65	7500196	124	7510188	99
7100044	28	7300094	88	7310081	169	7500148	78	7500210	122	7510176	112
7100046	30	7300068	140	7310084	167	7500170	61	7500211	123	7510167	122
7100045	31	7300087	135	7310106	147	7500159	72	7500212	149	7510184	111
7100038	42	7300092	131	7310086	167	7500161	73	7500182	181	7510179	120
7100043	38	7300088	136	7310108	149	7500173	64	7500218	164	7510206	96
7100049	41	7300083	142	7310095	166	7500172	72	7500175	216	7510207	96
7100050	42	7300093	133	7310107	156	7500164	80	7510065	67	7510191	112
7110033	15	7300090	136	7310105	158	7500157	88	7510073	67	7510183	121
7110036	16	7300089	137	7310097	166	7500122	123	7510100	101	7510192	116
7110048	7	7300085	153	7310104	161	7500195	52	7510135	74	7510224	86
7110037	18	7300096	153	7310103	164	7500194	55	7510163	50	7510197	114
7110047	11	7300082	168	7320098	80	7500181	74	7510166	56	7510189	125
7110051	10	7300081	169	7320094	88	7500146	109	7510160	65	7510196	124
7110041	22	7300084	167	7320024	168	7500158	99	7510148	78	7510210	122
7110032	34	7300106	147	7320068	140	7500186	76	7510170	61	7510211	123
7110039	30	7300086	167	7320087	135	7500177	95	7510159	72	7510212	149
7110044	28	7300107	156	7320092	131	7500178	95	7510161	73	7510182	181
7110046	30	7300105	158	7320088	136	7500198	77	7510173	64	7510218	164
7110045	31	7300097	166	7320083	142	7500174	102	7510172	72	7510175	216
7110038	42	7300104	161	7320093	133	7500168	109	7510164	80	7520065	67
7110043	38	7300103	164	7320070	159	7500165	114	7510157	88	7520073	67
7110049	41	7310022	135	7320085	153	7500190	91	7510122	123	7520100	101
7110050	42	7310021	137	7320096	153	7500185	101	7510195	52	7520163	50
7120033	15	7310098	80	7320106	147	7500222	65	7510194	55	7520166	56
7120037	18	7310094	88	7320108	149	7500188	99	7510181	74	7520160	65
7120047	11	7310024	168	7320095	166	7500176	112	7510146	109	7520148	78
7120051	10	7310068	140	7320107	156	7500167	122	7510158	99	7520170	61
7120041	22	7310087	135	7320105	158	7500184	111	7510186	76	7520159	72
7120032	34	7310092	131	7320097	166	7500179	120	7510177	95	7520161	73
7120039	30	7310088	136	7320104	161	7500206	96	7510178	95	7520173	64

7520172	72	7550007	249
7520164	80	7550008	250
7520157	88	7700014	57
7520195	52	7700039	46
7520194	55	7700036	70
7520146	109	7700037	71
7520158	99	7700032	106
7520186	76	7700033	108
7520177	95	7700011	134
7520178	95	7700016	142
7520198	77	7710014	57
7520174	102	7710039	46
7520168	109	7710036	70
7520165	114	7710037	71
7520190	91	7710032	106
7520185	101	7710033	108
7520222	65	7710011	134
7520188	99	7710016	142
7520176	112	7720014	57
7520167	122	7720039	46
7520184	111	7720036	70
7520179	120	7720037	71
7520206	96	7720032	106
7520207	96	7720033	108
7520191	112	7720011	134
7520183	121	7720016	142
7520192	116		
7520224	86		
7520197	114		
7520196	124		
7520210	122		
7520211	123		
7520212	149		
7520182	181		
7520218	164		
7520175	216		
7540007	249		
7540008	250		



Herausgeber:

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

Bildnachweise:

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

Druck und Verarbeitung:

Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn; Austria

Copyright:

© 2026 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

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

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

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

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

Haftung:







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

Hinweis: Abbildungen dienen der Illustration und können in Farbe, Form oder Details vom tatsächlich gelieferten Produkt abweichen. Maßgeblich sind ausschließlich die Angaben in den jeweiligen Produktbeschreibungen auf unserer Website www.roco.cc.



Länderkennung

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

Epochen

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

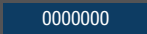
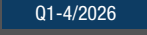

























Gleise

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

Bahnverwaltungen

K.K.St.B.	Kaiserlich-Königliche Staatsbahnen
BBÖ, ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
K.P.E.V.	Königlich Preußische Eisenbahn-Verwaltung
K.Bay.Sts.B	Königliche Bayerische Staatseisenbahn
DWM	Deutsche Wehrmacht (1935 bis 1945)
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937 bis ca. 1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (DDR)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951 bis 1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
DSB	Dänische Staatsbahnen
RENFE	Spanische Eisenbahn
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
MÁV	Ungarische Staatsbahnen
FS	Italienische Staatsbahnen
NSB	Norwegische Staatsbahnen
SS, NS	Niederländische Eisenbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
SJ	Schwedische Staatsbahnen
RŽD	Russische Eisenbahnen
ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen (1919-1992)
ČD	Tschechische Staatsbahnen
ŽSR	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (1993-2004)
ŽSSK	Eisenbahnen der Slowakischen Republik (seit 2005)
CFL	Nat. Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen
SŽ	Slowenische Eisenbahnen
SŽD	Sowjetische Eisenbahnen

Zeichenerklärung

 0000000	Artikelnummer
 Q1-4/2026	Erscheinungstermin 1.-4. Quartal im jeweiligen Jahr
 n:	Neuheit
 Ep III	Epoche
 187	Länge über Puffer
 DC	Gleichstrom (ohne Decoder)
 DCC	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
 DCC	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
 AC	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
 AC	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
 5/2	Antrieb auf x Achsen / x Achsen mit Haftreifen
	Lok-Tenderantrieb mit Kardanwelle
	Spitzenlicht weiß bzw. weiß-rot mit Fahrtrichtung wechselnd
 CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
 LED	Beleuchtung mittels LED / Glühlampe
 WIRE	Verdrahtete Decoderverbindung 6 polig
 NEM 651	Schnittstelle NEM 651 6 polig
 NEM 652	Schnittstelle NEM 652 8 polig
 PluX16	Schnittstelle PluX16
 PluX22	Schnittstelle PluX22
 Next18	Schnittstelle Next18
 R2	Mindestbefahrbarer Radius
	Pufferkondensator
 6454	Innenbeleuchtung / Innenbeleuchtung Einbausatz
 6560	Wechselstrom-Radsatz
	Digitale Rangierkupplung
	Dynamischer Dampf aus dem Schornstein
 Z21 Cab	Z21-Führerstand verfügbar



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

Ihr ROCO-Fachhändler

4100028

