

Neuheiten 2019

Groß in Detail und Technik!

Roco



www.roco.cc



Liebe Roco-Modellbahnfreunde,

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

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

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

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

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

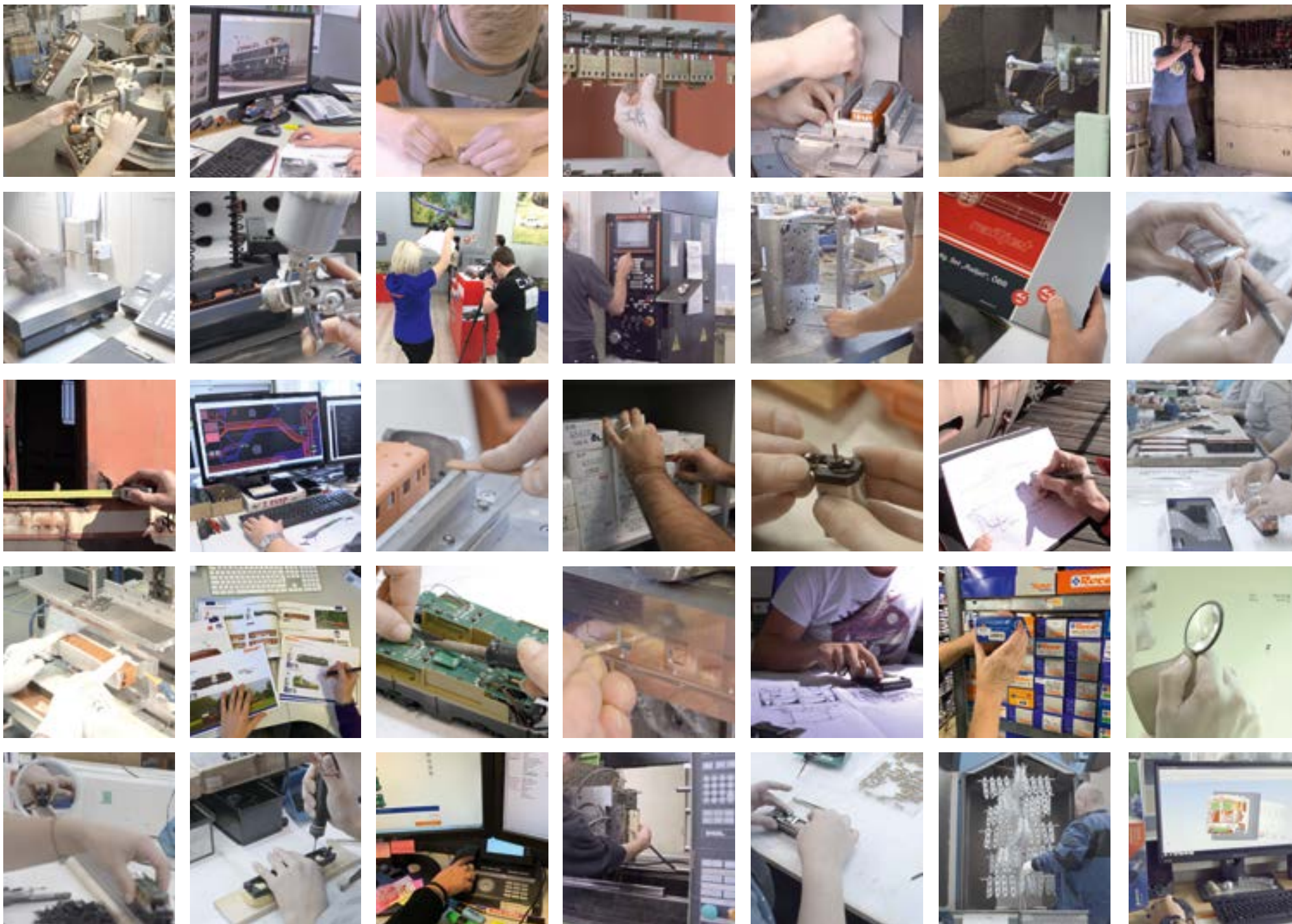
Auf eine kleine Besonderheit weisen wir Sie noch hin: Sie finden in diesem Katalog auch die Bilder unserer drei Gewinner des Roco-Fotowettbewerbs. Herzliche Gratulation und ein großes Danke an alle anderen Teilnehmer für ihre vielen schönen Einsendungen!

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

Ihr Roco-Team

Inhalt

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



Dampflokomotive Rh 38



ÖBB

Ep	III
	201
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

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

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

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

Dampflokomotive Rh 86

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



CAD-Zeichnung

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

Dampflokomotive Rh 770

 ÖBB	
Ep	III
	107
	NEM 651
	R2
	



Photomontage

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



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

175 Jahre Königlich Bayerische Staatseisenbahnen



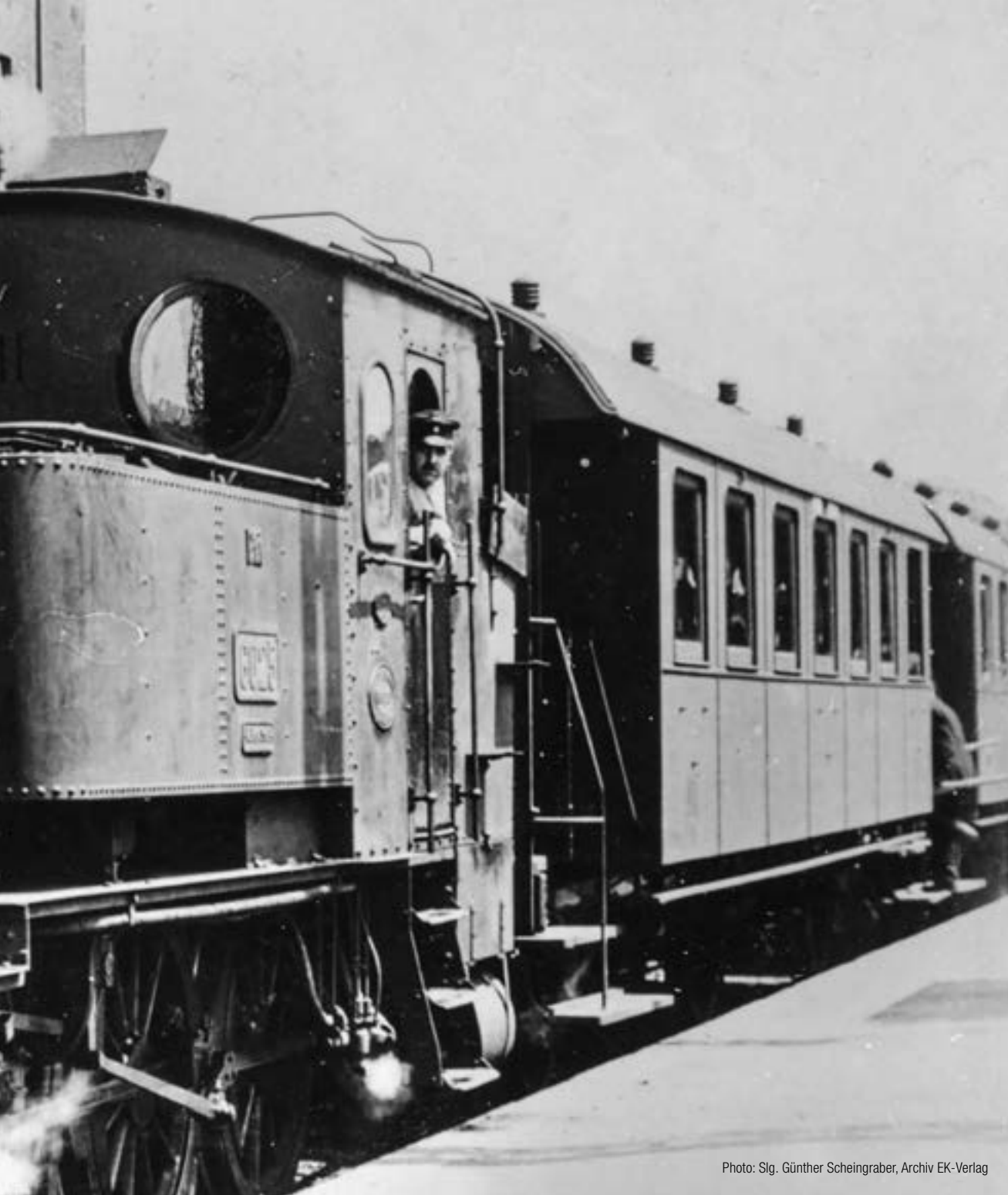


Photo: Slg. Günther Scheingraber, Archiv EK-Verlag

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

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

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

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

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

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

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

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



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	484
	NEM 652
	R3
	40181



Photomontage

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

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

Q1/2019

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

Dampflokomotive Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	107
	NEM 651
	R2

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



Photomontage

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



Personenwagen 2./3. Klasse



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	6469
	6562



BCi bay10

Photomontage



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

Q2/2019

74900

Personenwagen 3. Klasse



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	137
	6469
	6562



Ci bay 10

Photomontage

- Alle Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q2/2019

74901

Gepäckwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	121
	6469
	6562



Pwi bay 07

Photomontage

Q2/2019

74902

3-tlg. Set: Güterwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	360
	40196

Q3/2019

76094



Gm

Gm



Rm

Photomontage

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



Rungenwagen



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	131
	40196

Q3/2019

76774



Rm

Photomontage

- Beladung mit Holzfässern

Jahreszug: Dampflokomotive T3 und Personenzug



K.P.E.V.

Ep	I
	416
	NEM 651
	R2



Photomontage

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

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

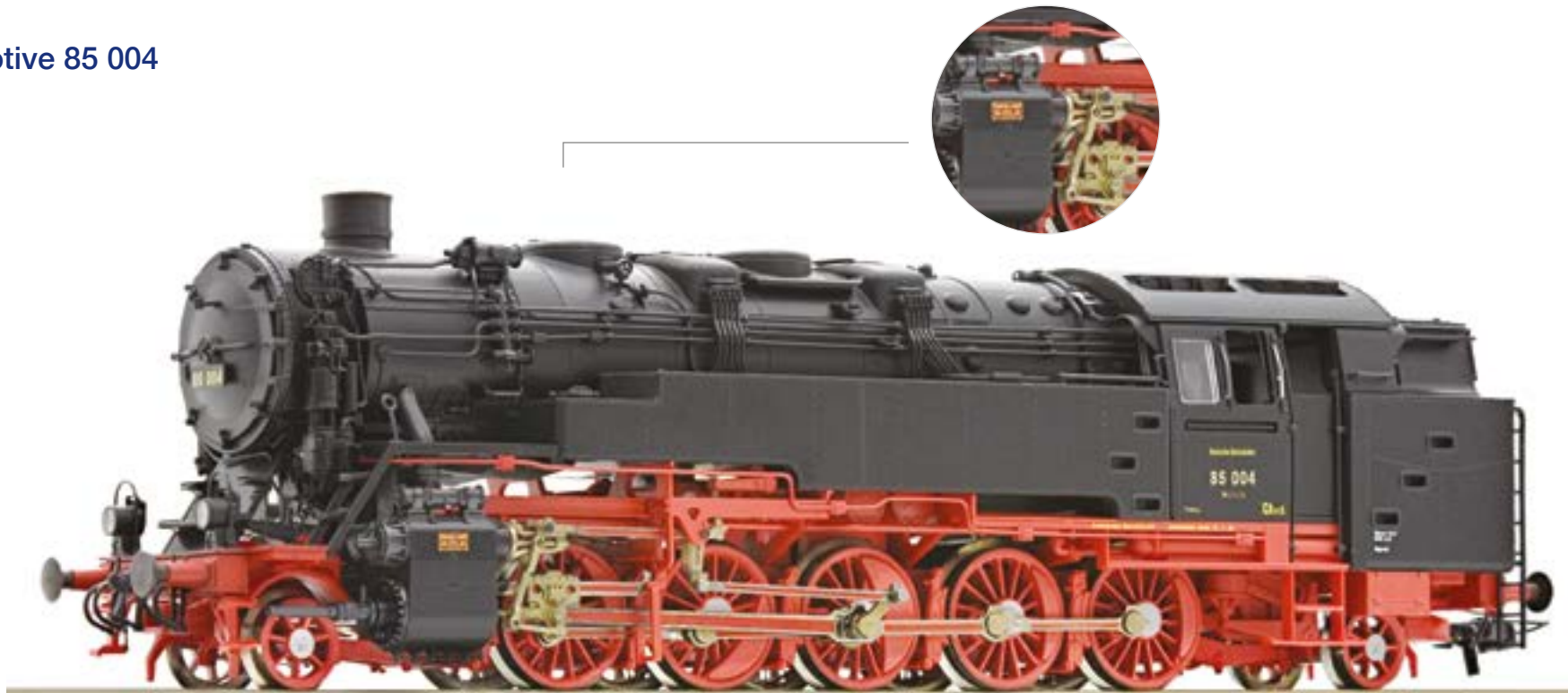
Q3/2019		
61475	=	3/0
61476	~	3/0

Dampflokomotive 85 004



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

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

Dampf lokomotive

BR 23





Photo: H. Maey, Archiv EK-Verlag

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

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

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

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

Dampflokomotive 23 002



DB

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

„Was wäre, wenn...?“

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

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

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

Dampflokomotive 23 001



DR

Ep	III
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

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

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

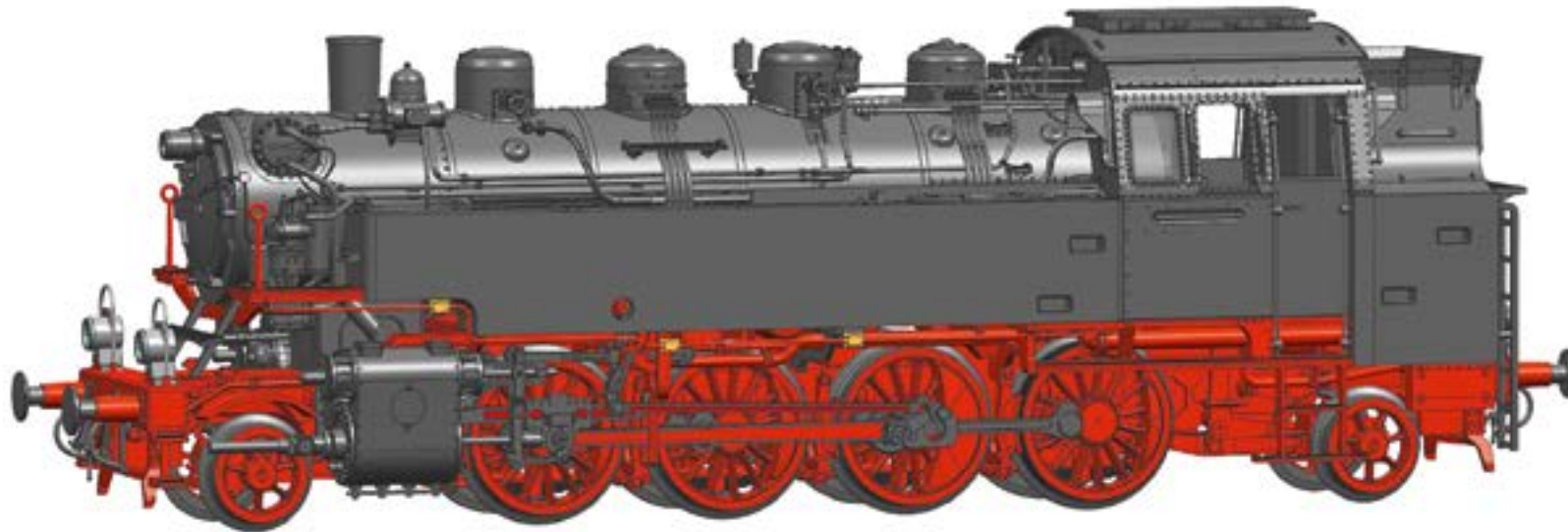
Q1/2019				
72254	=	5/2		10
72255	=	5/2		11
78255	~	5/2		11

Dampflokomotive BR 86



DB

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

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

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

4-tlg. Set: Dampflokomotive BR 03.10 und Schnellzug



DB

Ep	III
1033	
PluX16	
R2	
LED	

Q3/2019

61474



2/2



Photomontage

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

2-tlg. Set: Schnellzugwagen



DB

Ep	III
553	
40196	

Q3/2019

74098



Photomontage

- Ideale Ergänzung zu Art. Nr. 61474

Dampflokomotive BR 001



DB

Ep	IV
	275
	NEM 652
	R3
	LED



Photomontage

Q1/2019

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

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

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

Dampflokomotive BR 35.10



DR

Ep	IV
	261
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2019

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

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

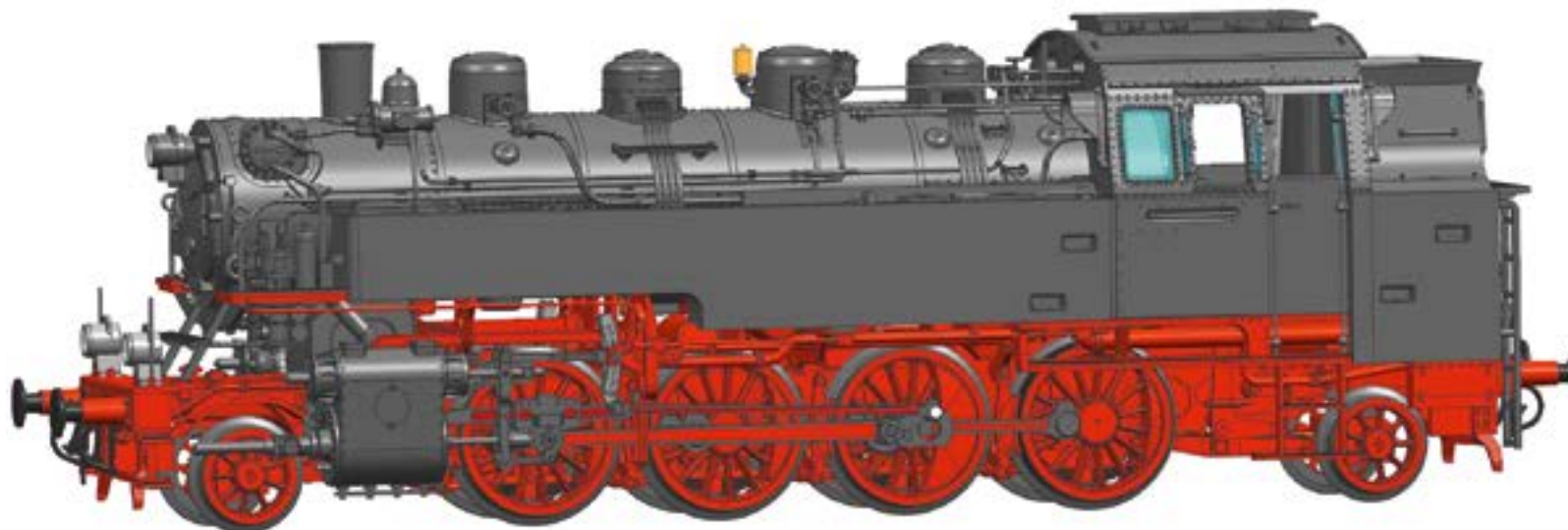


Dampflokomotive BR 86



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



CAD-Zeichnung

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

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

Dampflokomotive BR 50.50



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2019

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

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

► Ausführung mit filigranen Metallr

Dampflokomotive BR 232 TC



SNCF

Ep	III
	170
	NEM 651
	R2



Photomontage

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

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

- Klassische Modellausführung aus dem FLEISCHMANN-Sortiment
- Profikupplung beiliegend

Dampflokomotive 875 045



FS

Ep	III
	107
	NEM 651
	R2



Photomontage

Q3/2019		
73017	=	3/0

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

Elektrolokomotive Rh 1189



ÖBB

Ep	IV
	234
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q3/2019

72654

=

6/2

Nach dem Ersten Weltkrieg war Österreich weit

Elektrolokomotive 1046.18



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

Elektrotriebwagen 4061.13



ÖBB

Ep	V-VI
	186
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

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

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

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

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

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



ÖBB
CIWL

Ep IV

1369

PluX22

R2

LED

40420

40196



U-Hansa

Photomontage

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

Q2/2019

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



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



Milchzug

Elektrolokomotive Rh 1245



ÖBB

Ep	IV-V
	149
	NEM 652
	R2
	LED

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



Photomontage

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

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

3-tlg. Set: Milchzug



ÖBB

Ep	IV-V
	402
	40183



lcrs-v



Photomontage



Q4/2019
67118

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

Elektrolokomotive 1293 018-6



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

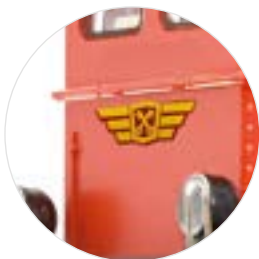


Elektrolokomotive 1045.03



MBS

Ep	IV
119	
NEM 652	
R2	



Photomontage

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

Q1/2019

73503	=	4/1
79503	~	2/2

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS

Ep	IV
230	
40420	
40196	



B4

Photomontage

- Ideale Ergänzung zur Elektrolokomotive 1045.03

Q1/2019

64356

Reisezugwagen 2. Klasse



MBS

Ep	IV
230	
40420	
40196	



B4

Photomontage

- Mit geänderter Betriebsnummer

Q1/2019

64357





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

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

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

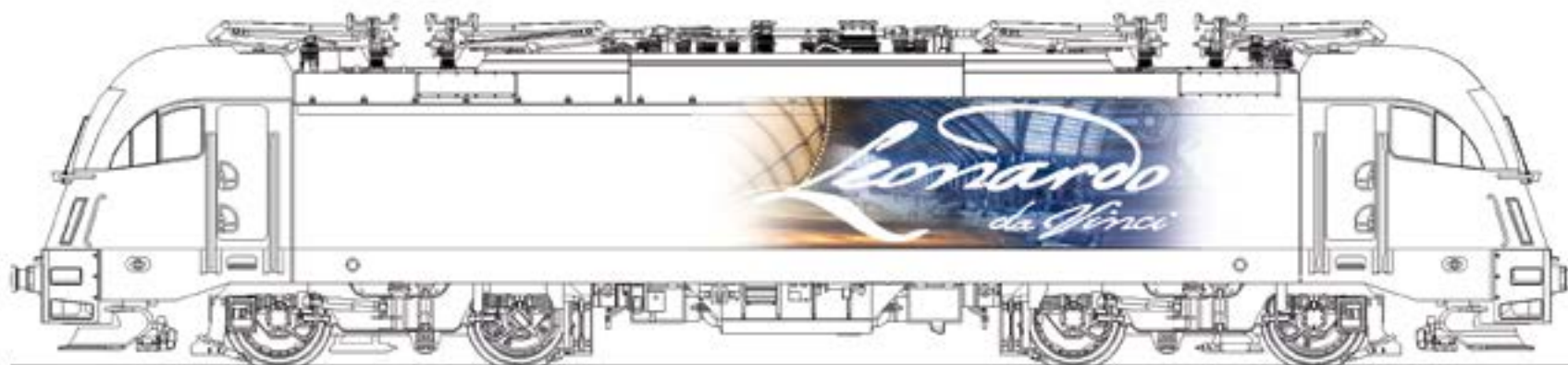
Es wäre nicht verwunderlich, wenn in verschollenen Skizzen die ersten Entwürfe für eine Eisenbahn zu finden wären. Berühmte Menschen erfahren oft Würdigung durch eine Namensgebung wichtiger Schnell

Elektrolokomotive Rh 1216



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

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

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

Elektrolokomotive 1044 008-9



ÖBB

Ep	IV-V
	185
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2019		
73070	=	4/1
73071	=	4/1
79071	~	3/2



Photomontage



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

Elektrolokomotive 110 291-2



DB

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2019		
73072	=	4/1
73073	=	4/1
79073	~	3/2



Photomontage

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

3-tlg. Set 1: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Avmz



Bpmbz



Bvmz

Photomontage

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

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

Q1/2019

74133



Photo: W. Brutzer

3-tlg. Set 2: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	909
	40420
	40196



Apmz, Bpmbz



Bpmz

Photomontage

► Apmz erstmals in dieser Lackierung

Q1/2019

74134

2-tlg. Set 3: EC „Leonardo da Vinci“



DB

Ep	IV-V
	619
	40420
	40196



WRmz, Bm

Photomontage



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

Q1/2019

74163

Elektrolokomotive BR 186



LINEAS

Ep VI

217

PluX22

R2

LED



Q1/2020

73214 = 4/1

73215 = 4/1

79215 ~ 3/2



Elektrolokomotive Ae 3/6^{II}



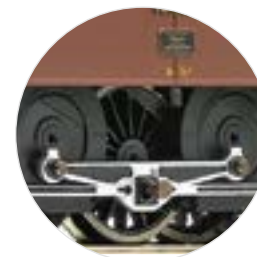
SBB

Ep	II-III
163	
NEM 652	
R2	
CH	
LED	

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



Photomontage



- Erstmals als digitale Soundversion
- Filigrane Ausführung des Fahrwerks

Reisezugwagen 2./3. Klasse



SBB

Ep	II-III
230	
40420	
40196	



BC

Photomontage

Q2/2019
74527

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

Reisezugwagen 3. Klasse



SBB

Ep	II-III
230	
40420	
40196	



C

Photomontage

Q2/2019
74528
74529

- Art. Nr. 74529: geänderte Betriebsnummer

Eilzug der ÖBB



Bayerischer Nebenbahn-Güterzug



Güterzug mit BR 50.50 und einem Rübenzug



Moderner Güterzug der ÖBB



Güterzug mit Ludmilla-Power



E 94 mit klassischem Güterzug



BR 254 mit ostdeutschem Güterzug



Elektrolokomotive Re 460



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Wagner

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

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

Elektrolokomotive 420 278-4



SBB

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2019

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



Photomontage



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

Elektrolokomotive Ae 610 500-1



SBB

Ep	VI
	212
	NEM 652
	R2
	CH

Q3/2019

52662	=	6/2
58662	~	4/2



Photomontage



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

Elektrolokomotive Re 193



HUPAC

Ep VI

218

PluX22

R2

CH

LED

Q2/2019

73116 = 4/1

73117 = 4/1

79117 ~ 3/1



Photo: S. Maxheim



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



2-tlg. Set: Taschenwagen



HUPAC

Ep VI

378

40195



Photomontage

Q1/2019

76198

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

Elektrolokomotive Re 4/4 194

 BLS

Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: A. Kammermann

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

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



Photo: M. Kratzsch-Leichsenring

Elektrolokomotive Re 465 016 „Stockhorn“

 BLS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M

Hochgeschwindigkeits wendezug

Railjet, CD





Photo: B. Pintarich

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

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

Die Reisegeschwindigkeit des Railjet und seines „Taurus“-Zugpferdes ist auf

Elektrolokomotive Rh 1216 „Railjet“



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

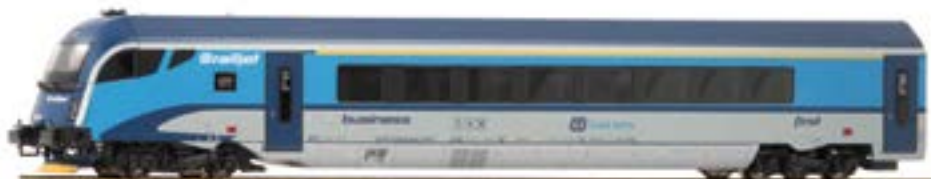
Q2/2019		
73218	=	4/1
73219	=	4/1
79219	~	3/2

4-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	1222
	LED



Afmpz



ARbmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Q2/2019		
74142	=	
74143	=	↗
74144	~	↗

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

3-tlg. Set: „Railjet“



ČD

Ep	VI
	915



Bmpz

Photomontage

Q1/2019		
74139	=	
74140	=	↗
74141	~	↗

Elektrolokomotive BR E 94



DB

Ep	III
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Die Baureihe 194 mit dem Spitznamen „Deutsches K

Elektrolokomotive BR E 44



DB

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

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



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

► Besonders preiswertes Modell

Elektrolokomotive BR 140



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photo: U. Budde

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

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

Luxuszug „Rheingold“

DB





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

Ab 1951 verkehrte wieder ein Fernschnellzug mit dem Namen „Rheingold“, zunächst mit allen drei Wagenklassen. Der mit Schürzenwagen der Bauart 1

Elektrolokomotive 112 309-0



DB

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



WRümh131



Avümh111

Photomontage

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

Q3/2019

74135

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen „Rheingold“



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Apümh121



ADümh101



Avümh111

Photomontage

- Aussichtswagen mit filigraner Glaskanzel

Q3/2019

74136

Elektrolokomotive BR E 44



DR

Ep	III
	176
	NEM 652
	R2



Photomontage

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

Elektrolokomotive BR 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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



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

► Besonders preiswertes Modell

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

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

Elektrolokomotive BR 146.2



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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



Elektrolokomotive BR 189



LOKOMOTION

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

► Mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Elektrolokomotive EU 43-007



LOKOMOTION

Ep	VI
	223
	NEM 652
	R2



Photo: C. De Bartoli

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

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



Elektrolokomotive 193 875-2



MRCE

Ep VI

218

PluX22

R2

LED

Q1/2019

73986 = 4/1

73987 = 4/1

79987 ~ 3/1



Photomontage

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



Elektrolokomotive 193 554-3



TX LOGISTIK

Ep VI

218

PluX22

R2

LED

Q1/2019

73982 = 4/1

73983 = 4/1

79983 ~ 3/1



Photo: R. Auerweck

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



Elektrolokomotive 189 997-0



MRCE
TX LOGISTIK

Ep VI

225

PluX22

R2

LED

Q2/2019

73106

=

4/1

73107

=

4/1

79107

~

2/2





Photo: Guy Rannou/ Sammlung Yves Broncard

