Aktuell in Auslieferung

Elektrolokomotive EU46-523

PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Photomontage

70057	DC	4/1	
70058	DCC	4/1	
78058	AC	3/1	

2022/23 erhielt PKP Cargo fünf weitere Lokomotiven vom Typ Vectron MS. Anders als die zuvor gelieferten grau lackierten Loks erhielten sie das blaue PKP Cargo-Design. Sie sind für Polen, Deutschland, Österreich, Tschechien, Slowakei und Ungarn zugelassen.

- **Aktuelles PKP Cargo-Design**
- **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**

Aktuell in Auslieferung

Elektrolokomotive 185 389-4

DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

Photomontage

7500015	DC		4/1	
7510015	DCC	🔊	4/1	
7520015	AC	🔊	3/2	

Die Baureihe 185.2 ist eine elektrische Dualsystemlokomotive, mit crash-optimierten Lokkasten, von Bombardier Transportation. Sie ist auf beiden in Europa üblichen Wechselspannungssystemen 15 kV/16 2/3 Hz und 25 kV/ 50 Hz einsetzbar.
Die 185 389 wurde 2009 an die DB AG geliefert und hat eine Zulassung für Deutschland und Österreich. Im Zuge einer umfangreichen Kooperation beim Transport von Neuwagen zwischen dem DB-AG Konzern und dem Automobilhersteller Audi erhielt die Lokomotive ein auffälliges Sonderdesign.

- **Besonders aufwendige Bedruckung im CO_2-Design**
- **Extra angesetzte Scheibenwischer**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht**
- **Offiziell lizenziert von der AUDI AG***

www.roco.cc

* Marken, Geschmacksmuster und Urheberrechte werden mit Zustimmung des Eigentümers AUDI AG verwendet.

Aktuell in Auslieferung

Elektrolokomotive 193 818-2

SIEMENS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Photomontage

7500040	DC		4/1
7510040	DCC	🔊	4/1
7520040	AC	🔊	3/1

Mit der Vorstellung des Vectron wurde ein neues Kapitel in der Siemens Lokomotivgeschichte aufgeschlagen. Ein besonders aerodynamisches Design, eine besonders gute Crashsicherheit sowie große Flexibilität sprechen für den Vectron. Der Vorteil für die Kunden des Vectron liegt in den unzähligen Möglichkeiten der Ausführung seiner technischen Eigenschaften. Ein modular aufgebautes Baukastensystem sorgt dafür, dass verschiedenste Anforderungen der jeweiligen Bahnunternehmen erfüllt werden können. So stehen Lokomotiven für verschiedene Stromsysteme, Geschwindigkeiten oder Zugsicherungen zur Verfügung.
Zu den Siemens Test-, Homologations- oder Demonstrationslokomotiven zählen alle Lokomotiven die von Siemens Mobility selbst verwendet werden. Diese Maschinen haben eine weiße Lackierung mit einem dunkelgrauen Rahmen.

- **Ausführung als SIEMENS Werbeträger**
- **Europaweiter Einsatz bei verschiedenen EVU**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **Mit detaillierter Dachgestaltung**
- **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**

Aktuell in Auslieferung

Elektrolokomotive 193 280-5

LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Photomontage

71924	DC		4/1
71925	DCC	🔊	4/1
79925	AC	🔊	3/1

Von den Lokomotiven der Grazer LTE Logistik- und Transport-GmbH sind einige mit auffälliilgen Lokdesigns gestaltet. Die seit 2020 im Dienst von LTE stehende Vectron-Mehrsystem-lokomotive 193 280 erhielt im November 2022 ihr neues Kleid. Das mehrfarbige Design vermittelt dabei die Botschaften der LTE-Philosophie. Die Maschine ist mit dem Länderpaket D-A-CH-I-NL ausgestattet.

- **Modell exklusiv bei ROCO erhältlich**
- **Aufwendige Bedruckung**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung**
- **Einsatz im internationalen Güterverkehr**
- **Freistehende Griffstangen, teilweise aus Metall**

Aktuell in Auslieferung

Dieselelektrische Doppellokomotive D311.01

DWM

Ep	II
	259
	PluX22
	R2
	LED

Edition

Photomontage

70113	DC		4/2	
70114	DCC	🔊	4/2	
78114	AC	🔊	4/2	

1941 und 1942 wurden insgesamt vier Doppellokomotiven der Type D 311 von der Deutschen Wehrmacht in Dienst gestellt. Die auch als „Walli“ bezeichnete D 311.01 a/b wurde auf der Halbinsel Krim eingesetzt. Sie rangierte mit Ihrer Schwestermaschine D 311.02 a/b die „Dora“, das größte je gebaute Eisenbahngeschütz. Die Lokomotiven D 311.03 und 04 waren für den Einsatz mit dem Geschütz „Schwerer Gustav 2“ vorgesehen und leisteten vermutlich im Westen Dienst. Eine fünfte und sechste Doppellokomotive wurde zwar noch bei Krupp bestellt, konnte aber wegen der Kriegsereignisse nicht mehr gebaut werden.

- **Doppellok gebildet aus zwei fix miteinander gekuppelten Einheiten; beide Einheiten vollwertig mit Motor bzw. Sounddecoder ausgerüstet**
- **Rahmenblenden mit je 8 Sandkästen**
- **Mit Verdunkelungslampen**
- **Digitalversion mit motorisch angetriebenen Ventilatoren**
- **Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands-, Führerpult- und Schaltkastenbeleuchtung sowie Maschinenraumbeleuchtung**
- **Aufwendig nachgebildeter Maschinenraum**

Aktuell in Auslieferung

Diesellokomotive A1AA1A 68050

SNCF

Ep	IV
	207
	PluX22
	R2
	LED

Photomontage

70460	DC		6/2
70461	DCC	🔊	6/2
78461	AC	🔊	4/2

Für die Französischen Staatseisenbahnen (SNCF) wurden zwischen 1963 und 1968 die Lokomotiven der Serie 68000 in 80 Exemplaren gebaut. Ursprünglich als Vierachser geplant, wies die 68000 für diese vier Achsen ein zu hohes Motorgewicht und daraus resultierend zu große Achsdrücke aus, was zur Umrüstung auf dreiachsige Drehgestelle führte. Als Abhilfe wurde eine Laufachse mit kleineren Rädern in der Drehgestellmitte eingebaut. Die sechsachsige, dieselelektrische Lokomotive hatte ein Dienstgewicht von 106 Tonnen. Mit ihrem 12-Zylinder-Dieselmotor und 1.660 kW erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. In der Ursprungsausführung hatten die Lokomotiven aufgesetzte Zierlinien, die das Gesicht der Lokomotiven unverwechselbar machten. Ihr Einsatzgebiet war der schwere Reise- und Güterverkehr. Bis in die 1980er Jahre traf man die 68000 auch regelmäßig in Deutschland an, wohin sie im Zuge der Fahrten über Straßburg nach Kehl und Offenburg kam. Weitere Planeinsätze führten von Metz nach Trier, aber auch über Mulhouse nach Basel in die Schweiz.

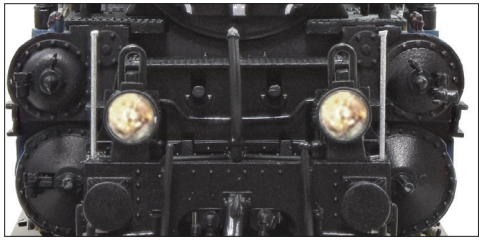
- **Erstmals mit PluX22-Schnittstelle und LED-Beleuchtung**
- **Ursprungsausführung mit erhabenen Zierlinien und Nummern**
- **Feinst detaillierte Lüftungsgitter**
- **Soundausführung bestückt mit zwei Lautsprechern**
- **Im Digitalbetrieb sind Lichtfunktionen nach französischem Vorbild schaltbar**

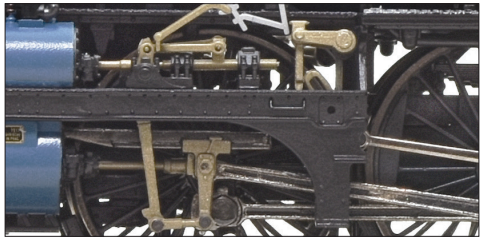
Aktuell in Auslieferung

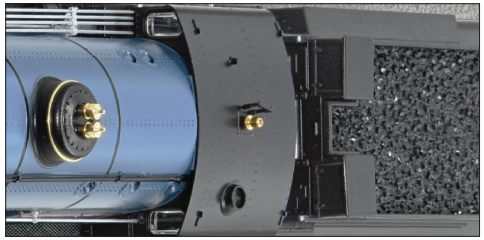
Dampflokomotive 310.20

BBÖ

Ep	II
	248
	NEM 652
	R2







7100012	DC		5/2	10
7110012	DCC		5/2	11
7120012	AC		5/2	11

Auf Grund gestiegener Zuggewichte im Schnellzugverkehr entwickelte der für den österreichischen Dampflokomotivbau prägendste Konstrukteur Ing. Dr. h.c. Karl Gölsdorf ab 1906 die neue Schnellzuglokomotive der Reihe 310. Waren die ersten 11 Maschinen noch in Nassdampfausführung geliefert worden, so wurden die weiteren 90 Exemplare dieser Bauart als Heißdampflokomotiven in Dienst gestellt und von den kkStB vorwiegend auf der Nord-, Franz-Josefs- und Westbahn im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt. Das „Russische Glanzblech“, kurz „Blaublech“ genannt, war in den frühen Eisenbahn Epochen eine Alternative zum grundierten und gestrichenen Blech. Es kam nur um Bereiche mit großer Hitzeabstrahlung, wie den Verkleidungen von Kessel und Zylindern zur Anwendung. Schwarz-weiß-Bilder lassen darauf schließen das auch Lokomotiven der Reihe 310 „Blaublech“-Verkleidungen erhalten hatten. Bei der Farbgestaltung setzt die schwarzgestrichene Rauchkammerverkleidung einen besonderen Akzent.

- **Fein detailliertes Fahrwerk**
- **Filigrane Nachbildung der Steuerung**
- **Dampflok-Fahrwerk mit NEM-Finescale-Metallspeichenräder**
- **Zu öffnende Rauchkammertüren**
- **Tender-Radsätze mit größerer Spurkranzhöhe**
- **Rauchgenerator nachrüstbar**