

H0
H0e

Roco




2024
Novitá

www.roco.cc

nightjet

Un modello che viene da un'altra stella: il Nightjet di ROCO

Dal carrello alla minicabina nel vano passeggeri: il modello Roco Nightjet convince in ogni dettaglio!



Partite insieme a noi per un viaggio e lasciatevi ispirare dal nuovo design alle **pagine 46**



Nuovo sistema di numerazione degli articoli



Gruppi di articoli in dettaglio

1	0	Elettronica
4	0	Accessori
5	1	Start Set
5	3	Start Set «Premium»
5	5	Set treni
5	7	Set treni «Premium»
6	1	Carrozze passeggeri Start
6	2	Carrozze passeggeri
6	5	Carri merci Start
6	6	Carri merci
7	1	Locomotive a vapore
7	3	Locomotive diesel
7	5	Locomotive elettriche
7	7	Automotrici

Scartamento/Versione tecnica in dettaglio

0	H0: DC; 0e
1	H0: DCC, DCC Sound
2	H0: AC
3	0e
4	H0e: DC
5	H0e: DCC, DCC Sound
8	TT: DC
9	TT: DCC, DCC Sound

Cari appassionati di modellismo ferroviario ROCO,

Cos'è che ancora oggi emoziona di più gli appassionati di modellismo ferroviario, giovani e meno giovani? La locomotiva a vapore! Nonostante la digitalizzazione, essa emana un fascino speciale dei tempi passati. Motivo sufficiente per pubblicare due veri e propri classici in versioni speciali. Da un lato, la locomotiva a vapore ad alta velocità 18 201 viene rinnovata tecnicamente e presentata in un design elaborato mai visto prima: una locomotiva carbone con molti dettagli speciali. Dall'altro lato, diamo anche uno sguardo ai paesi vicini: quasi nessun'altra locomotiva a vapore è stata suggerita dai fan di PKP così spesso come la Ty2. ROCO sta ora esaudendo questo desiderio e sta rilanciando la straordinaria locomotiva con tutti i dettagli tipici ed anche riaggiornata.

Tuttavia, quando una locomotiva a vapore veniva ritirata, spesso veniva sostituita da una locomotiva elettrica. Una di queste locomotive che ha caratterizzato l'immagine delle ferrovie nella Germania Ovest e Est per molti decenni è la E 44 o il successivo Gruppo 144, un modello che ha anche una lunga storia nella gamma ROCO. Ora stiamo rilanciando questa popolare locomotiva con un design in gran parte nuovo.

Anche le locomotive a vapore sono state gradualmente sostituite nella Repubblica Ceca. Una locomotiva che è stata messa in servizio in gran quantità è stata la E 469.1. Naturalmente, grazie alla realizzazione in filigrana, nessun desiderio rimane insoddisfatto e il modello non è in alcun modo inferiore ai precedenti modelli cechi.

Con il Nightjet, quest'anno appare un treno notturno che fa scalpore sia come modello originale che come modello in miniatura. Anche lo sviluppo della RABe 502 è a buon punto e siamo orgogliosi di poter mostrare i primi dettagli in questo catalogo.

Ma poiché ai modelli di locomotiva più belli appartengono anche carrozze in filigrana efficienti, nel 2024 c'è un'intera serie di nuovi veicoli in questa gamma. Per i fan della Deutsche Reichsbahn, vengono rilasciate carrozze per treni espressi urbani di realizzazione precisa, basate sulle carrozze ""Halberstädter"", e anche i fan delle ferrovie moderne non rimangano a bocca asciutta. Le carrozze a due piani della DB AG stanno arrivando sui binari H0 con un nuovo design e, poiché il trasporto combinato è un vero vincitore sia con il modello originale che il modello di miniatura, la generazione T5 di carri tascabili appare al livello più avanzato degli sviluppi del modellismo.

Tuttavia, poiché le parole da sole non bastano per le nostre novità, non vogliamo svelare troppo a questo punto. Faccia un viaggio nell'anno ferroviario 2024 pieno di meraviglie e si lasci ispirare da noi!


Le auguriamo di divertirsi a scoprirle!

Cordiali saluti, il vostro team ROCO.

Contenuto

H0 Locomotive a vapore	5
H0 Locomotive elettriche	32
H0 Locomotive diesel	103
H0 Composizione del treno	136
H0 Start Sets	138
H0 Carrozze passeggeri	143
H0 Carri merci	154
H0e	175
Dove trovo cosa?	180
Note legali	186

Oltre 100.000 modelli venduti dal 2017. Il Vectron di ROCO è un autentico modello di successo!
Per questo diciamo GRAZIE a tutti gli appassionati e i collezionisti!



100.000



Locomotive
A VAPORE

Locomotiva a vapore 638.2692



Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Con quasi 4.000 unità prodotte, la P 8 prussiana, successivamente classificata come Gruppo 38, è passata alla storia come una delle locomotive a vapore più potenti di sempre in termini numerici. Dopo le turbolenze delle due guerre mondiali, erano in servizio presso quasi tutte le amministrazioni ferroviarie europee. In Austria, alla fine rimasero cinque locomotive che formarono il Gruppo 638 delle ÖBB.

- ▶ Caldaia senza deflettori fumo
- ▶ Porta della camera fumo secondo il modello originale
- ▶ Appoggio cassa carbone di legno
- ▶ Illuminazione della cabina macchinista e del motore installata; commutabile in modalità digitale

Q3/2024					
71393	DC		2/2		
71394	DCC		2/2		
79394	AC		2/2		

Set di 4 pezzi: Treno per linee secondarie



ÖBB

Ep	III
	586
	40361
	40183
	6560



Dih



Bih



Bih



Biph

Fotomontaggio

- ▶ Combinabile con locomotiva a vapore Gruppo 638, articoli 71393, 71394 e 79394
- ▶ Porte scorrevoli del bagagliaio montabili in tre posizioni, a seconda delle esigenze

Q2/2024

6200050

Locomotiva a vapore 26.084



SNCB

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

Le locomotive del Gruppo 52 della Deutsche Reichsbahn del periodo bellico rimaste in Belgio furono designate come Gruppo 26. Si trattava delle locomotive costruite dalle fabbriche di locomotive belghe solo nel 1945 e consegnate poco dopo la fine della guerra. Complessivamente, il Gruppo 26 comprendeva le locomotive con le designazioni da 26.001 a 26.100.

- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX16
- ▶ Con ruote a raggi fini in metallo
- ▶ Aste d'accoppiamento/azionamento in metallo pressofuso
- ▶ Con il permesso di NMBS Train World

Q4/2024					
70043	DC		7/2		10
70044	DCC		7/2		11
78044	AC		7/2		11

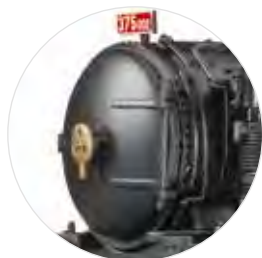


Locomotiva a vapore 375 002

Edition



ČSD



Ep	II-III
	248
	NEM 652
	R2



Fotomontaggio

Il 1° gennaio 1919, la amministrazione ferroviaria CSD di nuova costituzione aveva nel suo parco veicoli 24 locomotive della serie 310, che si trovavano sul territorio nazionale della Cecoslovacchia alla fine della guerra. La commissione per le riparazioni istituita nel 1919 assegnò alle CSD altre undici 310. In conformità con lo schema di designazione CSD, le locomotive hanno ricevuto la nuova designazione di Gruppo 375.0. Le locomotive, praticamente nuove, sono state utilizzate per il traffico di treni rapidi di alta qualità su tutte le linee principali.

- ▶ **Carrello della locomotiva a vapore con ruote a raggi NEM Finescale**
- ▶ **Set di ruote per tender con flange più alte**
- ▶ **Combinabile con i set di carrozze articoli 6200036 e 6200037**

Q1/2024				
7100005	DC	5/2		10
7110005	DCC	5/2		11

Set di 3 pezzi (1): Carrozze per treni rapidi



ČSD

Ep III-IV

758

6452

6560



ABa



WR

Fotomontaggio



Ba

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:

- Combinabile con la locomotiva a vapore Gruppo 375.0
- articoli 7100005 e 7110005

Q2/2024

6200036

Set di 2 pezzi (2): Carrozze per treni rapidi



ČSD

Ep III-IV

482

6452

6560



ABa



Ba

Fotomontaggio

Q2/2024

6200037

Locomotiva a vapore T3



K.P.E.V.

Ep	I
	101
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

Dal 1882 al 1910, circa 1.550 locomotive tender T3 di vari disegni furono consegnate alle Ferrovie statali prussiane (K.P.E.V.) e ad altre Ferrovie statali. Come tipo Cn2, la locomotiva nel disegno M III-4p aveva un carico di attrito di 36 t e poteva raggiungere una velocità massima di 40 km/h con una potenza di 300 CV.

Q2/2024

70035	DC		3/0
70036	DCC		3/0

Set di 4 pezzi: Treno merci



K.P.E.V.

Ep	I
	376
	6563



Ni



Schwerin



Essen



Schwerin

Fotomontaggio

- Ogni carro con ruote a raggi fini
- Combinabile con la locomotiva a vapore T3, articoli 70035 et 70036.

Q2/2024

6600073

Locomotiva a vapore 85 002



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

In tutto vennero costruite solo 10 locomotive delle locomotive tender da circa 133 tonnellate per l'impiego sulla cosiddetta Höllentalbahn. Le locomotive del gruppo 85 erano le locomotive tender più pesanti utilizzate in Germania. Grazie alla loro potenza di trazione, queste locomotive tender dall'aspetto corpulento si affermarono rapidamente sulle tratte di montagna.
 Il grigio fotografico è una vernice speciale che veniva applicata dalle fabbriche di locomotive a speciali esemplari di locomotive per ottenere una migliore rappresentazione nelle foto dell'epoca. Questa consisteva in una vernice lavabile (pittura a calce) che veniva applicata solo ai fini del lavoro fotografico.

- ▶ Grigio fotografico
- ▶ Modello finemente dettagliato con molte parti a innesto applicate separatamente
- ▶ Set di ruote in metallo pregiato

Q1/2024					
73110	DC		5/1		
73111	DCC		5/1		
79111	AC		5/1		

Locomotiva a vapore 038 509-6



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024				
71379	DC		2/2	
71380	DCC		2/2	
79380	AC		2/2	

- ▶ **Modello ricco di dettagli con molti particolari applicati separatamente**
- ▶ **Versione con tender a rivetto e deflettori Witte**
- ▶ **Illuminazione della cabina di guida e del distributore installata; in modalità digitale commutabile**

Locomotiva a vapore 023 038-3



DB

Ep	IV
	245
	NEM 652
	R2



Fotomontaggio

Q1/2024				
70251	DC		4/2	10
70252	DCC		4/2	11

La 023 era un vero genio universale. Trainava treni locali, rapidi e espressi. Ogni tanto poteva anche essere vista in servizio con i treni merci. La nuova locomotiva della Bundesbahn Gruppo 023 era ancora attiva nell'Epoca IV.

- ▶ **Modello delicato con molti particolari applicati separatamente**
- ▶ **Ruote in metallo con raggi fini**



Set di 2 pezzi (1): Carrozze passeggeri rimodernate



DB



Ep	IV
	310
	6469
	6560



AB3yg

B3yge

Fotomontaggio

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:

- ▶ Combinabile con la locomotiva a vapore Gruppo 038 - articoli 71379, 71380 e 79380.
- ▶ Asse medio mobile lateralmente

Q2/2024

6200038

Set di 2 pezzi (2): Carrozze passeggeri rimodernate



DB

Ep	IV
	310
	6469
	6560



B3yge

BD3yg

Fotomontaggio

Q2/2024

6200039

Locomotiva a vapore 051 494-3



DB

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

Il Gruppo 50, probabilmente la più importante locomotiva a vapore DB degli anni '50/'60 con molte varianti costruttive, si era allora affermato per quasi tutti i tipi di treni sulle linee principali e secondarie. Dopotutto, più di 60 varianti essenziali hanno fatto finalmente che quasi nessuna 50 avesse un aspetto completamente identico a una locomotiva gemella. Le locomotive treni merci, costruite in circa 3.100 unità dal 1939, erano considerate robuste, potenti, di facile manutenzione ed estremamente affidabili.

- ▶ Tender con cabina
- ▶ Versione con deflettori fumo "Witte"
- ▶ Ruote in metallo

Q4/2024				
7100010	DC		7/2	10
7110010	DCC		7/2	11
7120010	AC		7/2	11



Photo: U. Budde



Tra le locomotive a vapore sopravvissute fino ad oggi, la 18 201 della ex Reichsbahn della RDT occupa una posizione speciale. Per molti aspetti è una locomotiva fra le più superlative. È la Pacific più grande al mondo e nessuna Pacific ha ruote motrici più grandi di lei: il loro diametro è di 2,30 metri. Può raggiungere le sue prestazioni potenziali in qualsiasi momento, senza ricorrere ai limiti della sua costruzione. Consegnata nel 1961, è anche, insieme al Gruppo 01.5, l'ultima locomotiva a vapore di grandi dimensioni creata per una ferrovia statale tedesca - una fine spettacolare di una lunga tradizione.

Tuttavia, non si trattava di un progetto completamente nuovo. La sua origine è la locomotiva tender per treni rapidi 61 002, prodotta da Henschel nel 1939 per il servizio rapido Berlino - Dresda con il treno Henschel-Wegmann. Quando la DR ebbe bisogno di una locomotiva veloce per i test delle carrozze (la RDT era responsabile nei paesi RWG - Consiglio di Mutua Assistenza Economica - per la fornitura di carrozze viaggiatori), la locomotiva parcheggiata fu reclutata.

Sotto la guida di Max Baumberg, capo del VES-M Halle, la locomotiva con tender da 2'C3' h3 fu trasformata in una locomotiva Pacific da 2'C1' h3 con tender. Inoltre, parti della locomotiva di prova ad alta pressione H 25 024, che a quel punto era già stata smantellata, e una nuova caldaia modificata del Gruppo 22 con una camera del fumo ampliata e un eiettore Giesl furono utilizzati come generatori di vapore. Il motore a tre cilindri fu mantenuto. In base all'uso previsto, la locomotiva fu dotata di un freno a contropressione Riggenschach. Come tender fu accoppiato un T34 da 2'2" di normale progettazione. Su richiesta di Max Baumberg, alla nuova locomotiva a vapore ad alta velocità fu assegnato il numero di matricola 18 201. Alta velocità significava fino a 175 km/h, poiché questa era la velocità massima per la quale la locomotiva era stata approvata. Il lavoro fu eseguito dal Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen in Turingia.

Sono stati compiuti molti sforzi nel design esterno della locomotiva, ispirandosi ai modelli francesi (locomotiva 232 U 1) e della Germania Ovest (Gruppo 10). L'aerodinamica parziale della locomotiva e del tender e la sua livrea verde con linee decorative bianche l'hanno fatta distinguere da tutte le altre locomotive a vapore tedesche. La 18 201 fu consegnata alle operazioni presso la "Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft" (VES-M) Halle/Saale il 31 maggio 1961, dove arricchì la flotta di locomotive di prova. Oltre alle corse di prova programmate, la 18 201, come le altre locomotive VES-M, fu inizialmente utilizzata frequentemente nel servizio ferroviario regolare, che però fu presto ridotto a causa dei gravi segni di usura.

Locomotiva a vapore

18 201, DR





Photo: R. Pellicioni Archiv Eisenbahn Kurier

Locomotiva a vapore 18 201

Edition



DR

Ep	III
	289
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Realizzazione autentica della versione con combustione a carbone
- ▶ Linea decorativa con tripla punta
- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX16 e illuminazione LED
- ▶ Ruote in metallo sottili
- ▶ Illuminazione della cabina macchinista e del motore installata; commutabile in modalità digitale

Q4/2024				
7100006	DC		5/2	10
7110006	DCC		5/2	11
7120006	AC		5/2	11

In dettaglio



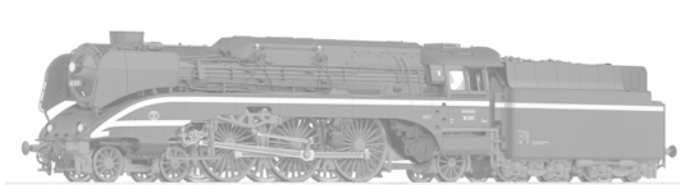
Tender a carbone visto da sopra



Replica elaborata del tender carbone



Soffiatore per pulire fuliggine applicato separatamente



Camino senza bordo



Coprilampe rotonde e manicotti piedi doppi



Instradamento corretto davanti alla cabina di comando



Cassone cenere fedele al modello originale

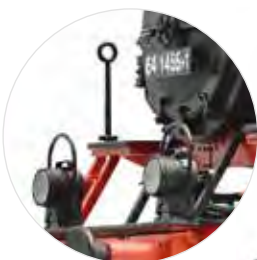


Locomotiva a vapore 64 1455-1



DR

Ep	IV
	143
	NEM 652
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Versione con casse dell'acqua ribadite
- ▶ Tubi sporgenti sulla caldaia
- ▶ Set di ruote piroettanti con ruote a disco
- ▶ Alloggiata nei depositi Rbd Magdeburg e Bw Salzwedel

Q3/2024				
7100009	DC		3/1	10
7110009	DCC		3/1	11
7120009	AC		3/1	11

Locomotiva a vapore 52 8119-1



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX16
- ▶ Modello con carrello marrone, poiché il colore rosso non era sempre disponibile nella RDT
- ▶ Set di ruote in metallo sottile
- ▶ Alloggiata nei depositi Rbd Halle e Bw Engelsdorf

Q2/2024				
7100004	DC		7/2	10
7110004	DCC		7/2	11
7120004	AC		7/2	11



Treno tradizionale di Zwickau

DR



Photo: C. Weigel



Quando la Deutsche Reichsbahn sostituì la maggior parte delle vecchie carrozze viaggiatori negli anni '70 con carrozze viaggiatori di nuova costruzione e Reko, le ultime carrozze del treno espresso a quattro assi del design standard costruito tra il 1928 e il 1932 furono combinate per formare il treno tradizionale della Deutschen Reichsbahn.

Le tre carrozze di 2ª classe e il bagagliaio di accompagnamento sono state utilizzate nel servizio ferroviario regolare presso la Rbd Greifswald fino al 1977. La carrozza combinata di 1ª/2ª classe fu parcheggiata a Dresda-Pieschen in quel periodo. Questo convoglio comprendeva quindi le uniche carrozze per treni espressi della DR con corridoio centrale e soffietto ancora in servizio. Questo ha dato vita al convoglio di carrozze noto come "Zwickauer Traditionszug".

Nel 1980, il cammino per il treno tradizionale a quattro assi era già tracciato con la base a Zwickau. Il gruppo di lavoro 3/75 "Eisenbahntradition" "Tradizione ferroviaria" di Zwickau, fondato nel 1979, intendeva occuparsi di altri veicoli del parco museale, oltre alla locomotiva merci 50 849. Soprattutto, c'era il desiderio di utilizzare un treno con carrozze storiche per viaggi speciali, in modo che allo stesso tempo non fossero più necessarie carrozze viaggiatori dal deposito di Zwickau. Spesso ci si rendeva conto che non c'era abbastanza spazio. Nel 1982, è stata aggiunta un'altra carrozza con sedili di 2a classe.

Tutte le carrozze dei treni espressi hanno ricevuto una revisione generale a Delitzsch a partire dal 1984. L'esterno delle carrozze è stato in gran parte riportato alle condizioni in cui erano state consegnate. A questo hanno contribuito i nuovi soffietti, le insegne smaltate con la scritta DRG e l'aspirazione dell'aria di tipo "Wendler" sui tetti delle carrozze, solo per citarne alcuni. Tutte le vetture erano dotate di ruote con cuscinetti a rulli e di moderni freni pneumatici di tipo KE. Gran parte del design degli interni è stato reso più confortevole e piacevole. Tutte le sezioni delle pareti, le porte e i divisori sono stati rivestiti in legno. Nella carrozza 50 50 28-14 864-9, i sedili imbottiti sono stati sostituiti da sedili in legno con doghe, come di consueto alla consegna. Dal 1986, è stata messa in servizio anche una storica carrozza ristorante Mitropa, creata da due veicoli.

Nel 1985, anno dell'anniversario della ferrovia, è stato compiuto un passo importante nella conservazione dei veicoli del museo con il restauro completo del treno tradizionale. I membri dell'AG di allora hanno avuto un ruolo significativo nel fatto che il treno tradizionale ha attirato una grande attenzione anche oltre i confini nazionali.

Locomotiva a vapore 50 849



DR



Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ **Modello finemente dettagliato con molte parti ad innesto applicate separatamente.**
- ▶ **Con pregiate sale montate in metallo**
- ▶ **Deposito domestico Rbd Dresda, Bw Glauchau**

Q4/2024				
7100011	DC		7/2	10
7110011	DCC		7/2	11
7120011	AC		7/2	11

Set da 4 pezzi 1: "Treno tradizionale di Zwickau"



DR

Ep	IV
	949
	40420
	6452
	40196
	6560



Pw4ü



C4ü



BC4ü



C4ü

Fotomontaggio

Q4/2024

6200056

► Con allegati i segnali di marcia dei treni di varie corse

Set da 3 pezzi 2: "Treno tradizionale di Zwickau"



DR

Ep	IV
	752
	6452
	6560



C4ü



WR4ü

Fotomontaggio



C4ü

Q4/2024

6200057

► Con cartelli destinazione treno di diversi percorsi forniti

Locomotiva a vapore 230 F 607



SNCF

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024				
71385	DC		2/2	
71386	DCC		2/2	
79386	AC		2/2	

Edition **n:**

162 locomotive furono inviate in Francia nel 1919, di cui 25 andarono all'AL, 25 all'EST, 75 alla NORD, 17 all'ETAT (come 230.943-959, tutte tranne la 943 dismessa nel 1940) e 20 alla MIDI. Nel 1945, altre quattro locomotive furono trasferite alla SNCF come bottino di guerra.

- ▶ **Modello con ciminiera corta**
- ▶ **Modello con tender rivettato e deflettori aria Wagner**
- ▶ **Illuminazione della cabina macchinista e del motore commutabile digitalmente**

Set da 4 pezzi: treno passeggeri



SNCF

Ep	III
	641
	40361
	40196



Fotomontaggio

- ▶ **Replica di un autentico treno passeggeri dell'epoca III**
- ▶ **Carrozza bagaglio con porte scorrevoli mobili**
- ▶ **Adatto alla locomotiva a vapore 230F, art. N. 71385, 71386, 79386**

Q4/2024
6200055

Locomotiva a vapore Serie 999



FS

Ep	III
----	-----

	101
--	-----

	PluX16
--	--------

	R2
--	----

	LED
--	-----



Fotomontaggio

Dal 1882 al 1910 circa 1.550 locomotive tender del tipo T3 in diverse versioni furono consegnate alle Ferrovie dello Stato prussiane (KPEV) e ad altre ferrovie dello Stato. Nel modello Cn2, la locomotiva in versione M III-4p aveva un carico di attrito di 36 t e poteva raggiungere una velocità massima di 40 km/h con potenza di 300 PSI.

Ma anche numerose altre ferrovie sul territorio nazionale e all'estero, dalle ferrovie aziendali alle ferrovie statali, avevano queste macchine nella loro flotta. Tra gli altri, queste piccole locomotive erano attive anche in Italia. Qui vennero classificate come serie 999.

Q2/2024

7100003	DC	3/0
---------	----	-----

7110003	DCC	3/0
---------	-----	-----



n:

Originariamente, la locomotiva fu acquistata dalla Deutsche Reichsbahn per soddisfare le enormi esigenze di approvvigionamento della Wehrmacht tedesca nei territori orientali occupati. Di conseguenza, le locomotive da guerra furono mantenute il più semplice possibile in termini tecnici, per poterne produrre un gran numero in breve tempo a basso costo e per facilitare gli interventi di manutenzione. Il Gruppo 52 fu un prodotto di massa: furono prodotte oltre 7.000 unità a partire dal 1942.

Progettata come locomotiva da guerra per una vita utile di pochi anni, il Gruppo 52 costruito in vari stabilimenti in Germania, Austria e Polonia presentava numerose semplificazioni rispetto alla forma originale del Gruppo 50. La più evidente era l'equipaggiamento ridotto della caldaia, con una sola sabbiera e la mancanza della cupola di alimentazione, oltre ai cilindri semplificati. Altri elementi caratteristici delle 52 erano la cabina macchinista chiusa con un solo finestrino laterale e un piccolo attacco di ventilazione, nonché il tender a vasca autoportante.

Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, molti esemplari furono dispersi in tutta Europa. Le locomotive continuarono ad essere utilizzate e ogni amministrazione ferroviaria adattò la locomotiva alle proprie esigenze. Circa 1200 locomotive di questa serie divennero proprietà delle PKP (Polskie Koleje Państwowe). Lì furono designate come Ty2. Dopo la guerra, circa 150 locomotive continuarono ad essere costruite presso le fabbriche di locomotive polacche Chrzanów e Cegielsky. Queste locomotive furono designate Ty42 in base all'anno di costruzione. Le PKP ricevette altri 200 Ty2 dall'Unione Sovietica nel 1962/63. I cambiamenti tipici più importanti delle versioni polacche erano i grandi fari PKP nella parte anteriore e anche nella parte posteriore del tender. Esistevano anche versioni con porte piatte della camera del fumo. A differenza della versione originale, il generatore e l'essiccatore d'aria con separatore d'olio erano montati anche sul lato sinistro o destro del tender.

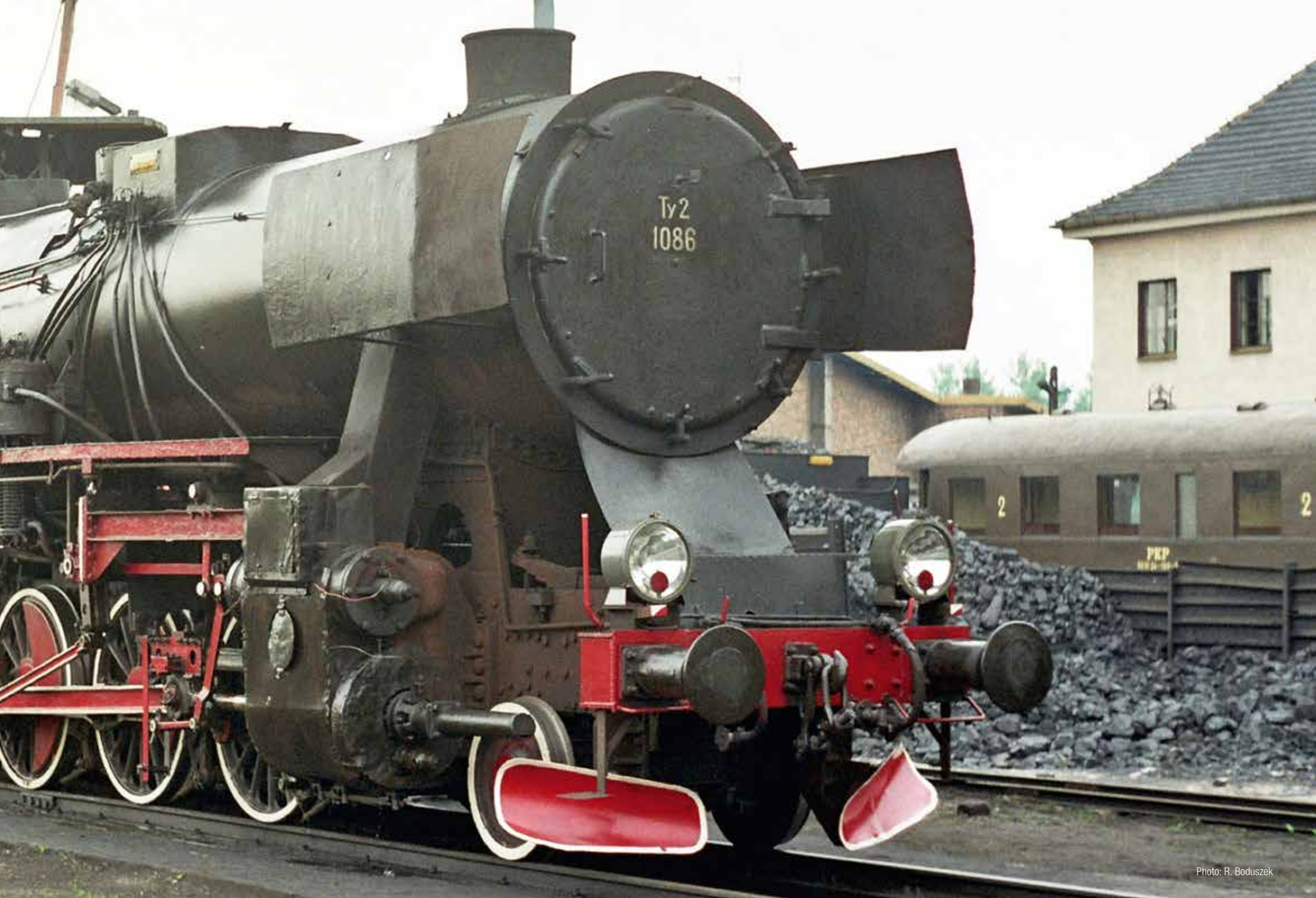
La dismissione è iniziata negli anni '80 ed è stata completata nel 1993. Fino alla fine della trazione a vapore, la Ty2 era la serie di locomotive più grande in Polonia. Diverse locomotive di questa serie sono sopravvissute fino ad oggi.



Locomotiva

al vapore

Ty2, PKP



Ty2
1086

Photo: R. Boduszek

In dettaglio



Lampade fedeli al modello polacco



Porta della camera di fumo dal design piatto



Scivolo sotto la porta della camera a fumo



Essiccatore d'aria elaborato con separatore d'olio



Valvole di sicurezza in tipo PKP



Cacciasassi con lamiere arrotondate



Leva sporgente del serbatoio d'acqua applicata separatamente



Parete posteriore del tender con dettagli tipi specifici

Locomotiva a vapore Ty2



PKP



Ep	III-IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

- ▶ Con due grandi lampade davanti e anche sul tender dietro
- ▶ Generatore ed essiccatore con separatore olio montati sulla lamiera circolare di sinistra
- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX16

Q2/2024						
70107	DC		7/2			10
70108	DCC		7/2			11
78108	AC		7/2			11

Set da 3 pezzi: Carrozza passeggeri



PKP

Ep	IV
	723
	40360
	40196



ABhrx



Bhxt



Bhxt

Fotomontaggio

► Stato di servizio: 1972

► Combinabile con la locomotiva a vapore Ty2 - articoli 70107, 70108 e 78108

Q3/2024

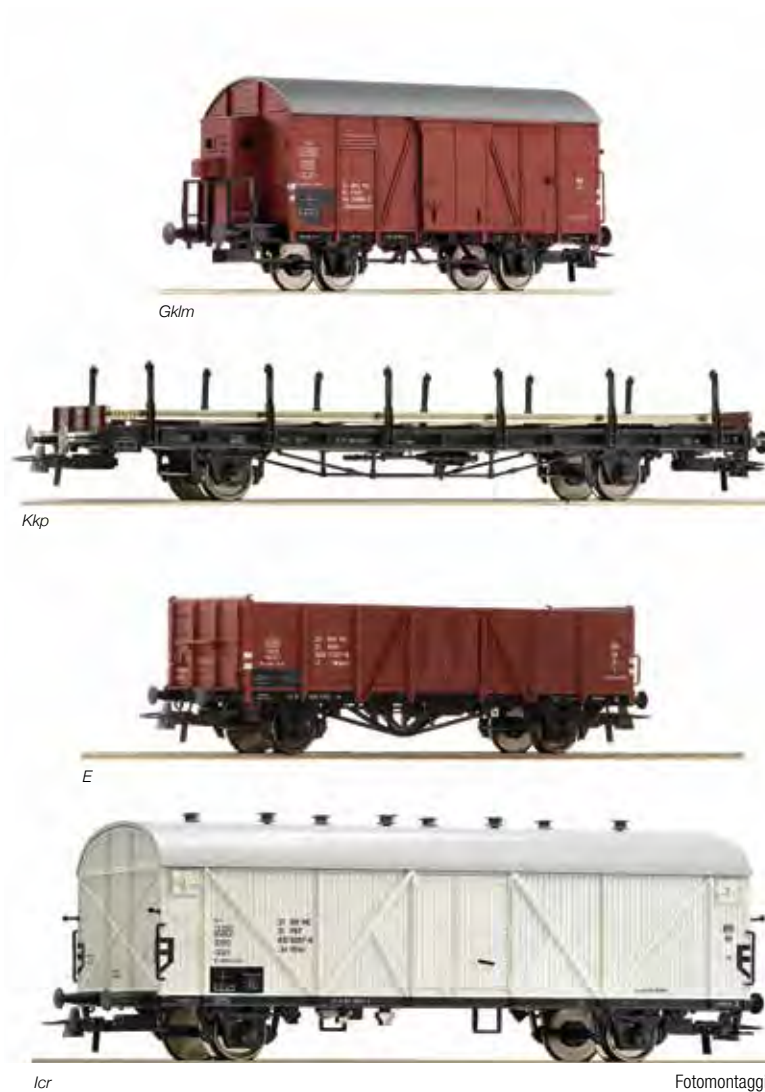
6200058

Set di 4 pezzi: Treno merci



PKP

Ep	IV
	529
	6560
	40183



Gkm

Kkp

E

Icr

Fotomontaggio

Q3/2024

6600101

- ▶ Carro merci coperto con porte scorrevoli mobili
- ▶ Carri pianali caricati con profili binari ferroviari
- ▶ Combinabile con la locomotiva a vapore Ty2 - articoli 70107, 70108 e 78108



Locomotive
ELETTRICHE

Locomotiva elettrica 1046.06



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Dal 1956 le ÖBB acquistarono 25 automotrici per trasporto bagagli leggeri del Gruppo 4061. Le automotrici, dotate di un compartimento trasporto bagagli e di un compartimento macchinista, erano progettate per il traffico cittadino veloce su linee pianeggianti. Ciò ha permesso di evitare di trainare un bagagliaio. Poiché il compartimento trasporto bagagli non si è rivelato adatto al funzionamento quotidiano, dal 30 maggio 1976 è entrata in vigore la nuova denominazione del Gruppo 1046.

- ▶ Variante con logo Pfalztich e numeri autoadesivi senza numeri computerizzati
- ▶ Con una visione chiara attraverso il compartimento trasporto bagagli
- ▶ Realizzazione autentica della gonna
- ▶ Illuminazione della cabina macchinista e del compartimento trasporto bagagli integrata; commutabile in modalità digitale

Q2/2024				
7500054	DC		4/1	
7510054	DCC		4/1	
7520054	AC		3/2	



Locomotiva elettrica 1670.02



ÖBB

Ep	IV
	167
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Con la loro insolita disposizione degli assi (1A)'Bo(A1)', le locomotive del Gruppo 1670 avevano una posizione particolare nel parco veicoli ÖBB. I due assi motori centrali sono montati saldamente nella cassa locomotiva, gli assi motori esterni sono ciascuno combinati con gli assi portanti vicini per formare un carrello. Le locomotive erano inizialmente destinate al servizio di treni rapidi, soprattutto sulla linea tra Salisburgo e Innsbruck. La 1670.02 è stata costruita nel 1928 dalla fabbrica di locomotive Krauss & Co di Linz. Ha avuto sede a Innsbruck dal 1965 fino al ritiro dal servizio nel settembre 1980 ed è rimasta in servizio fino alla fine con una livrea verde abete e senza il logo ÖBB.

- ▶ **Versione con tetto lungo**
- ▶ **Finestre rivestite in gomma**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista**

Q2/2024			
7500047	DC		4/2
7510047	DCC		4/2
7520047	AC		2/2

"Jaffa-Express"

ÖBB





A causa dell'aumento dei servizi ferroviari regolari dei treni espressi urbani, con l'orario estivo del 1975 le automotrici della serie 4010 furono sempre più utilizzate sulla linea "Westbahn". In sostituzione di queste serie, sulla linea "Südbahn" vennero utilizzati treni trainati da locomotive e composte dalle allora moderne carrozze "Schlieren". Per offrire ai passeggeri una qualità più elevata, le carrozze "Schlieren" utilizzate in questi treni furono anche dotate di sedili rivestiti di peluche al posto dei primi sedili in pelle artificiale. Mentre le carrozze di 1a classe sono state aggiornate da carrozze già esistenti, le carrozze di 2a classe inizialmente provenivano per lo più da carrozze della serie 300 appena consegnate. Questi convogli furono dotati di carrozze di nuova acquisizione per il servizio di buffet ambulante, le cosiddette "Stamperlwagen", della stessa serie.

Questi "Treni rapidi urbani" dovevano distinguersi anche dall'esterno. Pertanto, la livrea di queste carrozze si basava sulla livrea della ET 4010, ma al posto del blu fu utilizzato l'arancio sangue per adattarsi alla serie 1042.5, che doveva essere utilizzata davanti a questi treni. Nei piani di composizione dei treni, queste carrozze erano contrassegnate come "g. K." - vetture con comfort di alto livello. Questi treni di colore avorio arancio sangue erano molto appariscenti e avevano un aspetto molto più accogliente rispetto alle tonalità precedenti di verde predominante. La designazione "Jaffa Express" si è trovata rapidamente. Dopo la consegna delle 1044.01 e 02, tra l'altro, anche queste due locomotive potevano essere ammirate su queste linee.

Locomotiva elettrica 1042.645



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Dal 1966 le locomotive Gruppo 1042 furono equipaggiate di motori più potenti che le permettevano di raggiungere una velocità massima di 150 km/h. A queste locomotive venne assegnata la designazione 1042.5. A causa dell'installazione di un freno a resistenza, ricevettero sovrastrutture sul tetto caratteristiche e pantografi a braccio singolo invertiti rispetto alle locomotive consegnate prima. Vennero utilizzate per tutti i tipi di treni, ma soprattutto per treni passeggeri e merci veloci, compresi i treni transfrontalieri verso la Germania.

- ▶ **Finestre con angoli arrotondati**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili**
- ▶ **Combinabile con il set di carrozze articoli 6200026 e 6200027**

Q1/2024				
7500023	DC		4/1	
7510023	DCC		4/1	
7520023	AC		3/2	

Set di 4 pezzi (1): "Jaffa Express"



ÖBB

Ep	IV
	1088
	40420
	40196



Apo



Bpo



Bpoz



Bpo

► Con tabelle di percorrenza dei treni fornite - "D 535 Wien Südbf – Villach"

Q4/2023

6200026

Set di 3 pezzi (2): "Jaffa Express"



ÖBB

Ep	IV
	816
	40420
	40196



Bpo



Bpo



ABpo

► Con tabelle di percorrenza dei treni fornite - "D 535 Wien Südbf – Villach"

Q4/2023

6200027

Locomotiva elettrica 1043 002-3



ÖBB

Ep	V
	179
	PflX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024			
7500072	DC		4/1
7510072	DCC		4/1
7520072	AC		3/2

- ▶ Esecuzione nell'ultimo stato operativo intorno al 1999 con numero di computer
- ▶ Linea ornamentale superiore solo sui leader
- ▶ In funzionamento digitale con fascio alto commutabile e pizzo o fondo a commutazione singolarmente

Locomotiva elettrica 1144.40



ÖBB

Ep	VI
	185
	PflX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024			
7500044	DC		4/1
7510044	DCC		4/1
7520044	AC		3/2

La 1144 040, nota anche come la moderna locomotiva nostalgica, è l'ultima locomotiva di questa serie a circolare nel suo originale design arancio sangue con telaio nero e logo Pflatsch. Entrata in servizio nel 1979 con il nome 1044.40, è stata dotata nel 2010 di comando per treno reversibile e fari a LED ed è stata ribattezzata 1144 040. Il numero 1144.40 è invece montato nella parte anteriore. È sotto questo aspetto che la locomotiva è ancora utilizzata in modo affidabile fino ad oggi.

- ▶ Nuovo trasformatore di tensione primaria, interruttore principale e respingenti
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista



Locomotiva elettrica 1216 227-9



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Tetto dal design elaborato con quattro pantografi
- ▶ Per l'utilizzazione nel trasporto merci/passeggeri internazionale
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Q1/2024				
7500032	DC		4/1	
7510032	DCC		4/1	
7520032	AC		3/2	

Locomotiva elettrica 1142 613-9



STB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

La 142.613 è stata costruita da SGP Graz con numero di fabbrica 69916 e fornita nel maggio 1973 come 1042.613, - la parte elettrica è di Siemens. Nel 1996 è stata trasformata in 1142.613 nello stabilimento TS di Linz. La locomotiva è stata poi venduta alla Germania (SVG) e poi restituita all'Austria, dove da allora è stata in servizio con la Steiermarkbahn.

- ▶ Con piccoli fari e lampade di coda accanto a loro
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Q2/2024				
7500042	DC		4/1	
7510042	DCC		4/1	
7520042	AC		3/2	





„Nightjet“

ÖBB

Con l'ordine di una nuova generazione di treni notturni, ÖBB ha attirato una grande attenzione sul mercato ferroviario europeo nel 2018. Insieme a Siemens Mobility Austria, hanno presentato, solo poco tempo dopo, la nuova generazione di veicoli basata sulla famiglia di carrozze passeggeri "Viaggio Comfort Next Level". Particolare attenzione veniva accordata alla tecnologia all'avanguardia e all'integrazione di partner innovativi. I carrelli leggeri appositamente sviluppati dallo stabilimento Siemens di Graz garantiscono una marcia fluida e quindi un sonno perfetto per i passeggeri. L'ulteriore produzione delle carrozze, compreso l'assemblaggio finale, avviene presso lo stabilimento Siemens di Vienna. I finestrini delle carrozze hanno una superficie speciale che li rende più permeabili ai servizi di telefonia mobile.

Ma già il concetto delle sole carrozze letto e cuccette individuali è completamente nuovo sul mercato dei treni notturni: oltre agli scompartimenti di alta qualità per 2 e 4 persone nelle carrozze letto, che tra l'altro dispongono di una propria toilette con doccia, sono soprattutto le mini cabine a fare scalpore. Offrono tutto il necessario per un viaggio: Scaffali, un tavolo pieghevole, lampade da lettura e strutture separate per riporre scarpe e bagagli. Le piccole sedute in ogni alcova della minicabina sono progettate per incoraggiare i viaggi in compagnia, ideali per i giovani viaggiatori o per i gruppi. In totale, ÖBB riceverà 33 gruppi treno di 7 carrozze, che utilizzerà in Austria, Germania, Italia, Svizzera e Paesi Bassi, tra gli altri Paesi. La manutenzione dei moderni convogli sarà effettuata presso lo stabilimento ÖBB di Vienna Simmering, che è stato dotato di una moderna sala di manutenzione appositamente dedicata a questo scopo.

Locomotiva elettrica 1116 195-9 "Nightjet"



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

- ▶ Nella nuova livrea "Nightjet"
- ▶ In modalità digitale gli abbaglianti sono commutabili e le luci di testa o le luci di coda possono essere commutate singolarmente

Q4/2024				
70495	DC		4/1	
70496	DCC		4/1	
78496	AC		3/2	



Photo: ÖBB/Harald Eisenberger

In dettaglio



Maniglie, prese UIC e tergicristalli applicati separatamente in filigrana



Realizzazione autentica di Aggregati di condizionamento aria sul tetto



Repliche autentiche di tutti i condotti aria delle carrozze



Presentazione dettagliata mini cabins con porte aperte/chiuso

nightjet



Realizzazione coerente di tutti i dettagli della carrozza di coda



Gonna applicata separatamente con rappresentazione dei componenti dietro



Realizzazione dettagliata dei telai dei carrelli



Repliche autentiche dei carrelli

Set da 7 pezzi: "Nightjet"



ÖBB

Ep	VI
	2137
	PluX22
	R2
	LED



B1mpz



ABb1mpvz



Bcmz



Bcmz



Bcmz



WLA1mz



WLA1mz

Fotomontaggio

Q4/2024			
5500004	DC		
5510004	DCC		
5520004	AC		

- ▶ Allestimento degli interni fedele all'originale in tutte le carrozze
- ▶ Struttura in più parti dei compartimenti letto
- ▶ Accoppiamento elettrico tra tutte le carrozze (Articoli 5510004 e 5520004)
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e illuminazione cabina macchinista/ indicatore destinazione treno
- ▶ Varianti con illuminazione interna dotata di diversi LED, in modo che gli scompartimenti siano diversamente luminosi o scuri



Locomotiva elettrica 193 280-5



LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024

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

Alcune delle locomotive gestite dalla LTE Logistik- und Transport-GmbH di Graz hanno un design accattivante. La locomotiva multisistema Vectron 193 280, in servizio con LTE dal 2020, ha ricevuto la sua nuova livrea nel novembre 2022. Il design multicolore trasmette i messaggi della filosofia LTE. La locomotiva è dotata dell'equipaggiamento dei paesi D-A-CH-I-NL.

- ▶ Modello disponibile esclusivamente presso ROCO
- ▶ Stampata in modo sofisticato
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e fari o luci posteriori commutabili individualmente nonché illuminazione della cabina di guida

Locomotiva elettrica 193 692-1



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024

7500034	DC		4/1	
7510034	DCC		4/1	
7520034	AC		3/1	



- ▶ Modello disponibile esclusivamente da ROCO
- ▶ Entrambe le pareti laterali con design diverso
- ▶ Stampa esentata nel design "Wood Works"
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e fari o luci posteriori commutabili individualmente nonché illuminazione della cabina di guida

n:

Il 12 maggio 2010, le SBB hanno effettuato il più grande ordine di materiale rotabile della loro storia con Alstom (Bombardier Transportation fino a gennaio 2021). L'ordine comprende 59 treni bipiani per i servizi a lunga percorrenza, di cui 50 da 200 metri e nove da 100 metri. L'ordine ha un valore di circa 1,9 miliardi di franchi svizzeri. La decisione è stata preceduta da un'elaborata procedura di gara in conformità ai trattati internazionali e alla legislazione svizzera. A causa del ritardo nella consegna, Alstom ha dovuto consegnare tre treni aggiuntivi come parte di un pacchetto complessivo.

Nel novembre 2017, il Bundesamt für Verkehr (BAV) ha concesso una licenza di esercizio temporanea per la rete svizzera. L'esercizio programmato è iniziato il 9 dicembre 2018. In quel momento, i primi treni erano in servizio di linea sulla linea IR 13/37 tra Coira, San Gallo, Zurigo e Basilea. Dall'estate del 2022, sono entrati in servizio in totale 23 treni IC200, 30 treni IR200 e nove treni IR100.

Il FV-Dosto è in servizio sulle linee IC1 tra Ginevra e San Gallo e l'IC2/21 tra Basilea/Zurigo e Lugano. Inoltre, alternativamente, su altre linee IR e RE. In doppia trazione, i treni possono percorrere fino a 400 metri di lunghezza e offrono ai passeggeri 1.300 posti a sedere. Un'interessante carrozza per famiglie e un moderno ristorante, così come lo scompartimento bagagli, distinguono l'IC200 dall'IR200. Tutti i veicoli sono pressurizzati e risparmiano ai passeggeri, tra l'altro, le onde di pressione e la minore pressione uditiva nelle gallerie. Il FV-Dosto è omologato per una velocità massima di 200 km/h.

Negli ultimi anni i treni sono stati gradualmente battezzati con i nomi delle città svizzere. Nonostante l'iniziale insufficiente affidabilità di questa flotta, dal 2018 è costantemente migliorata. In termini di cancellazioni di treni, il FV-Dosto ha raggiunto il livello delle altre flotte e ora costituisce la spina dorsale affidabile del trasporto a lunga distanza in Svizzera.

Treno bipiani per il traffico di lunga percorrenza

RABe 502, SBB

Photo: D. Häusermann



In dettaglio



Realizzazione sofisticata della parte anteriore



Replica elaborata dell'area del tetto



Incisione in filigrana delle griglie di ventilazione, antenne applicate separatamente



Replica dettagliata dei fari e delle funzioni luminose



Realizzazione completa dell'area di transizione



Telai carrello profondamente incisi



Incisioni decorative su tutte le casse carrozze

Set da 8 pezzi: Treno a due piani a lunga percorrenza RABe 502



FFS

Ep	VI
	2306
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Grafik: SBB/CFF/FFS

Q2/2025				
7700007	DC			
7710007	DCC			
7720007	AC			

- ▶ Allestimento degli interni fedele all'originale in tutte le carrozze
- ▶ Giunti con passaggio della corrente tra una carrozza e l'altra
- ▶ Elaborato design con molti dettagli applicati separatamente
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luce cabina commutabili

Locomotiva elettrica Re 4/4^{II} 11131



FFS

Ep	IV
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500027	DC		4/1	
7510027	DCC		4/1	
7520027	AC		3/1	



Fotomontaggio

n:

- ▶ Modello Epoca IV senza aria condizionata
- ▶ Indirizzi e numeri in rilievo cromato
- ▶ Targhe di fabbrica eseguite come parti incise
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista/sala macchine

Locomotiva elettrica Re 4/4 II 11127



FFS

Ep	V-VI
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500138	DC		4/1	
7510138	DCC		4/1	
7520138	AC		3/1	



Fotomontaggio

n:

- ▶ Modello Epoca V senza aria condizionata
- ▶ Equipaggiato con due indicatori destinazione treno con le scritte "Locarno" e "Basel"
- ▶ Targhetta fabbrica incisa
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista/sala macchine

Locomotiva elettrica Re 460 078-9 "Nendaz"



FFS

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q4/2024

7500090	DC		4/1	
7510090	DCC		4/1	<input type="checkbox"/>
7520090	AC		2/2	<input type="checkbox"/>



Fotomontaggio



- ▶ Stampata in modo sofisticato nel design "Nendaz e io" con diversi disegni laterali
- ▶ Logo SBB applicato separatamente e maniglie sulla parte anteriore
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente



Photo: D. Häusermann

Locomotiva elettrica ES 64 U2-100



HUPAC

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

- ▶ Esecuzione con pacchetto Svizzera
- ▶ Variante con tre clienti elettrici
- ▶ In funzionamento digitale con fascio alto commutabile e pizzo o fondo a commutazione singolarmente

Q1/2024				
7500070	DC		4/1	
7510070	DCC		4/1	
7520070	AC		3/2	

Locomotiva elettrica 186 909-4 "Nightpiercer"



FFS CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



- ▶ Esecuzione con nome di battesimo "Monte Olimpino"
- ▶ Ogni lato della locomotiva con un design diverso
- ▶ Modello nel design notturno
- ▶ In funzionamento digitale con fascio alto commutabile e pizzo o fondo a commutazione singolarmente
- ▶ In collaborazione con RikoR DESIGN

Q4/2023				
7500035	DC		4/1	
7510035	DCC		4/1	
7520035	AC		3/2	



Locomotiva elettrica 193 110-4 "Goldpiercer"



FFS CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Fotomontaggio

Q2/2024			
7500038	DC		4/1
7510038	DCC		4/1
7520038	AC		3/1

- ▶ Nome del battesimo "Zugensee"
- ▶ Modello nel design speciale della serie Silverpiercer in occasione della 300esima locomotiva di Railpool
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e fari o luci posteriori commutabili individualmente nonché illuminazione della cabina di guida
- ▶ In collaborazione con RIKOKR DESIGN

Locomotiva elettrica Re 620 086-9



FFS CARGO

Ep	VI
	222
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Fotomontaggio

Q4/2024			
7500033	DC		4/1
7510033	DCC		4/1
7520033	AC		4/2

Le Re 6/6 sono locomotive elettriche a sei assi delle Ferrovie Federali Svizzere, acquistate per sostituire le Ae 6/6 per il servizio pesante sul Gottardo. Con una potenza oraria di 7.850 kW e una velocità massima di 140 km/h, la Re 6/6, entrata in servizio per la prima volta nel 1972, è ancora una delle locomotive più potenti della Svizzera. Successivamente designate come Re 620, dal 2005 sono state dotate di aria condizionata in cabina di guida.

- ▶ Versione in dipinto blu/rosso con uno strato di braccia fuoridate "Hochdorf"
- ▶ Parti infatti di filigrana utilizzate come griglie e tergicristalli di ventilazione
- ▶ Ruote a raggio e pantografi fini



Photo: D. Schärer

Viaggiare nel

Cisalpino





Photo: D. Schärer

La Cisalpino AG, fondata nel 1993, era una compagnia ferroviaria con sede a Muri, vicino a Berna. Era una joint venture tra le SBB e Trenitalia. Cisalpino, abbreviato CIS, era non solo il nome della stessa compagnia ma anche dei treni che gestiva.

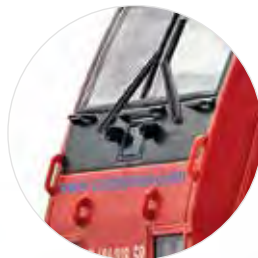
Per alcuni collegamenti tra la Svizzera e l'Italia, la società utilizzava treni convenzionali trainati da una locomotiva. Questi erano composti principalmente da carrozze EuroCity a compartimento unico delle SBB, ma anche da altri tipi di carrozze FS. Alcuni di loro avevano una livrea Cisalpino. Nell'agosto 2005, Cisalpino ha noleggiato locomotive Re 484, utilizzate per i servizi transfrontalieri EuroCity tra Berna, Ginevra e Milano. L'omissione del cambio di locomotive al confine ha accorciato la transizione e il tempo di percorrenza complessivo.

Le locomotive sono state progettate con un design accattivante nei colori argento, rosso e azzurro. Per la prima volta, la Re 484 ha trainato treni passeggeri regolarmente. A causa del ritardo nella consegna delle nuove unità multiple, le sei locomotive sono rimaste in servizio a Cisalpino fino alla fine del 2007."

Locomotiva elettrica Re 484 018-7



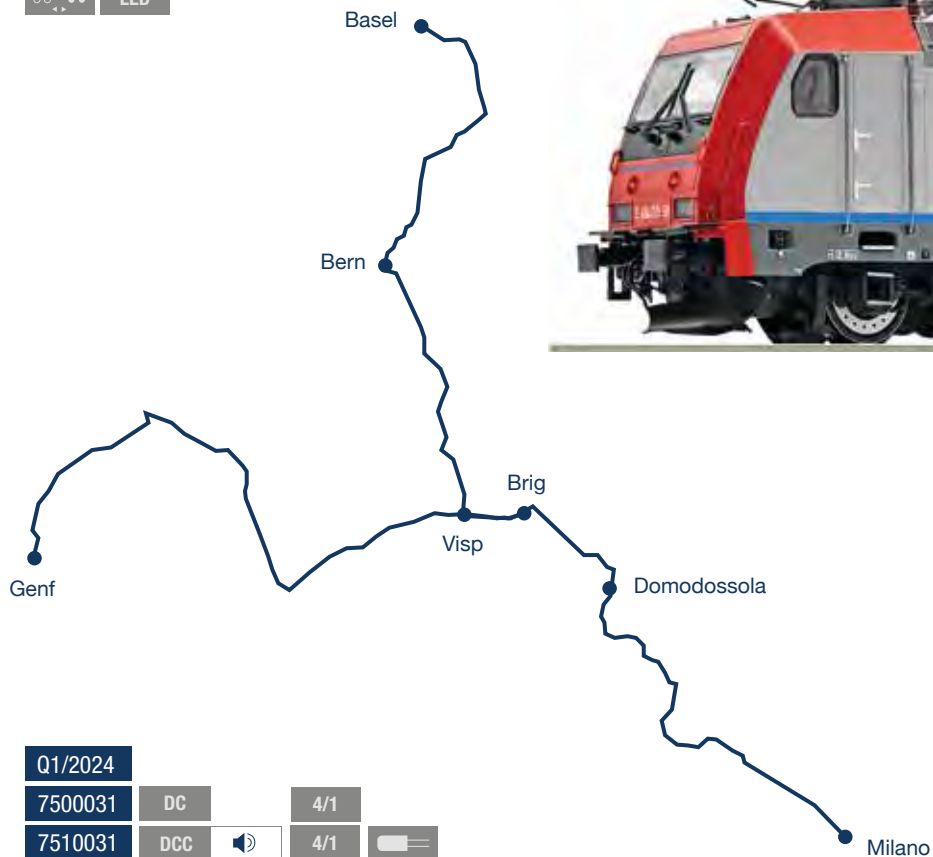
CISALPINO



Ep	V
	217
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



- ▶ Con quattro pantografi per l'utilizzazione nel traffico tra Italia e Svizzera
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Q1/2024				
7500031	DC		4/1	
7510031	DCC		4/1	
7520031	AC		3/2	

Set di 3 pezzi (1): Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200032

Set di 3 pezzi (2): Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200033

Locomotiva elettrica 420 501-9



BLS

Ep	VI
	171
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500028	DC		4/1	
7510028	DCC		4/1	
7520028	AC		3/1	



Fotomontaggio

Il Re 4/4 II 11110, costruito per le FFS nel 1966, è stato venduto alla BLS insieme ad altre cinque macchine alla fine del 2004. La Re Re 420 501 non è stata solo la prima BoBo d'argento, ma anche l'unica che ha circolato inizialmente con un numero FFS, ma già con il logo BLS sulle FFS. La locomotiva poteva essere utilizzata dalla BLS sia per il traffico passeggeri che per quello merci. Il divieto di trasporto merci si applicava solo ai numeri 507-512. La 501 è anche l'ultima Re Re 420 a lasciare la BLS per passare all'associazione Extrazug.ch. Lì, in futuro, tornerà ad essere verde.

- ▶ 1ª serie di costruzione della Re 4/4 II
- ▶ Pantografi con fissaggio innovativo
- ▶ Targhe tipo inciso
- ▶ In funzionamento digitale con raggio alto commutabile e pizzo o fondo in basso, illuminazione della cabina del conducente e illuminazione per sala macchine

Locomotiva elettrica 485 012-9



BLS CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	CH
LED	

Q3/2024

70336	DC		4/1	
70337	DCC		4/1	
78337	AC		3/2	



Fotomontaggio

- ▶ Modello nell'attuale design "Alpinisti"
- ▶ Pantografo con fissaggio innovativo
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente



Photo: R. Auerweck

Set di 2 pezzi: Locomotive elettriche 421 373-2 e 421 381-5



WRS

Ep	VI
	354
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab



Fotomontaggio

- ▶ Ogni locomotiva è completamente equipaggiata
- ▶ Pantografi CH e D con fissaggio innovativo
- ▶ Catinarie di diversi colori
- ▶ In modalità digitale, con abbaglianti commutabili, luci di testa o di coda commutabili singolarmente, illuminazione cabina macchinista e sala macchine

Q2/2024				
7500045	DC		8/2	
7510045	DCC		8/2	
7520045	AC		6/2	



Photo: D. Schärer

Locomotiva elettrica 1216 903-5



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Le Ferrovie statali ceche hanno acquistato le locomotive 1216 902 e 903 da Rail Transport Service GmbH (RTS) nel settembre 2019. Dopo un'accurata revisione e una riverniciatura nell'attuale design Najbrt, ora vengono utilizzate principalmente nel traffico EuroCity.

- Tema "Najbrt"
- Elaborato "giardino pensile" con quattro pantografi
- Modello finemente dettagliato con corrimani applicati separatamente
- In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o di coda commutabili separatamente

Q1/2024			
7500012	DC	4/1	
7510012	DCC	4/1	
7520012	AC	3/2	

Set di 3 pezzi: Carrozze Eurofima



ČD

Ep	VI
	909
	40420
	40196



ABmz 346



Bmz 226



Bmz 229

Q1/2024
6200002

- Telai delle finestre in diversi colori fedeli al modello originale
- Carrelli di diversi tipi

n:

All'inizio degli anni '60, le ex Ferrovie statali cecoslovacche (ČSD) avevano bisogno di nuove e potenti locomotive elettriche da trasporto merci per il sistema a corrente continua a 3 kV nel nord e nell'est del Paese. L'esperienza con le serie E 499.0 ed E 499.1 - originariamente sviluppate come locomotive universali - ha dimostrato che potevano essere utilizzate meglio nel servizio di treni passeggeri.

Nel corso della produzione, la locomotiva E 499.157 è stata modificata per essere utilizzata nel servizio merci e designata E 469.001. Questa locomotiva aveva la stessa potenza, ma era dotata dal costruttore di una trasmissione asse modificata. Inoltre, la massa di servizio era aumentata a 88 tonnellate grazie a una zavorra. Le locomotive serie avevano una cassa locomotiva modificata. A differenza della E 499.0 con sei finestrini circolari per parte laterale, le locomotive delle serie E 499.1 ed E 469.1 avevano quattro finestrini quadrati. Con una potenza continua di 2.032 kW, raggiungevano una velocità massima di 90 km/h. Un totale di 85 locomotive sono state consegnate da Skoda alle Ferrovie statali cecoslovacche.

Le locomotive erano utilizzate principalmente per il trasporto di treni merci sulle linee principali con basse pendenze. Il loro ambito di utilizzo preferito erano i treni di carbone sulle linee dal bacino di lignite della Boemia settentrionale verso est, ma erano in servizio anche in Slovacchia dagli anni '60 agli anni '90. Derivate dalla serie 499.1, le locomotive avevano un riscaldamento elettrico del treno e potevano quindi essere utilizzate anche con i treni passeggeri. La ragione principale dello scarso utilizzo davanti ai treni passeggeri era la loro bassa velocità massima. La maggior parte delle linee elettrificate aveva una velocità massima di 100 o 120 km/h a partire dagli anni Sessanta. Pertanto, le locomotive del Gruppo E 469.1 erano troppo lente per i treni passeggeri. Tuttavia, di tanto in tanto potevano essere viste in servizio con treni passeggeri su linee selezionate.

Nel 1988, la designazione del Gruppo E 469.1 è stata cambiata in 121. Alcuni veicoli sono stati consegnati anche alla compagnia ferroviaria slovacca ZSSK. Nel frattempo, diversi veicoli sono stati modernizzati e acquistati da operatori privati.

Locomotiva elettrica

E 469.1, ČSD





Photo: O. Řepka

Locomotiva elettrica E 469.1



ČSD

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Škoda/SOA Pízen

- ▶ **Modello dal design Skoda 43E**
- ▶ **Esecuzione come da consegna**
- ▶ **Targhe locomotive incise**
- ▶ **In modalità digitale con illuminazione cabina macchinista/sala macchine e con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**

Q4/2024				
7500082	DC		4/1	
7510082	DCC		4/1	
7520082	AC		3/2	

Locomotiva elettrica 383 006-4



ČD Cargo

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Stampata in modo sofisticato
- ▶ Viene utilizzata nel traffico internazionale e traina treni merci
- ▶ Maniglie sporgenti, alcune in metallo
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista

Q2/2024				
7500041	DC		4/1	
7510041	DCC		4/1	
7520041	AC		3/1	

n:

La storia operativa della E 44 (dal 1968 con il Gruppo 144 della DB) è durata oltre mezzo secolo. Questo è davvero notevole. Anche se le locomotive di questo gruppo non erano grandi star come le E 18/E 19 precedenti, costituiscono le tappe importanti nello sviluppo della costruzione di locomotive tedesche e, in un certo senso, erano ragazze tuttofare. Si potevano trovare praticamente davanti a ogni treno e facevano 'causa comune' con quasi tutte le altre locomotive - cioè erano leader. E - cosa particolarmente importante per gli appassionati di modellismo ferroviario - era una locomotiva di carattere forte.

Negli anni '20, ci si rese conto che perseguire lo sviluppo di locomotive elettriche con trasmissione a biella non era conveniente e si passò alla trasmissione ad asse singolo in generale (E 16) e poi specificamente alla costruzione di carrelli. La Deutsche Reichsbahn poté avvalersi dell'esperienza positiva con le locomotive a carrelli (ad esempio la bavarese EG 1/successiva E 73), ma inizialmente riteneva che non ci si potesse aspettare che la trazione ad asse singolo funzionasse a velocità più elevate.

Al fine di acquisire ulteriore esperienza con le locomotive a carrelli, nel 1930/31 vennero costruite tre locomotive di prova da vari produttori e consegnate alla Reichsbahn per i test. Dopo un'ampia serie di test, è emerso che le E 44 001 (Siemens) e 44 101 (Maffei- Schwarzkopf/BMG) si sono dimostrate valide. Di conseguenza, il design rivisto della E 44 001 servì come base per le locomotive di serie. In totale 187 locomotive furono messe in servizio tra il 1932 e il 1954. Sette locomotive furono ancora acquistate dalla DB dopo la guerra. La loro potenza era di 2.200 kW e la loro velocità massima di 90 km/h.

La E 44 - da cui sono state sviluppate i Gruppi E 44.5, E 93 ed E 94 - può essere giustamente definita una delle locomotive elettriche più affidabili e di successo, in quanto ha aiutato il design dei carrelli e la trasmissione ad asse singolo a raggiungere una svolta. La famiglia delle E 10, E 40, E 41 ed E 50 sarebbe impensabile senza la E 44.

Locomotiva elettrica

BR 144, DB



Photo: U. Budde



Locomotiva elettrica 144 029-6



DB

Ep	IV
	176
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



EDITION FREILASSING

Con l'etichetta "Edition Freilassing" nei prossimi anni verranno riprodotti alcuni modelli selezionati dell'ex deposito ferroviario di Freilassing. Nel 1905 le prime locomotive, allora ancora a vapore, furono trasferite nel capannone delle locomotive con i suoi 20 binari. Circa 20 anni dopo fu costruita l'officina delle locomotive elettriche, negli anni successivi seguirono altri edifici. Anche ROCO ha uno stretto rapporto con la città bavarese di Freilassing, dove ebbe sede il primo ufficio commerciale tedesco. Vi diamo appuntamento molto presto per i modelli di questa edizione unica!

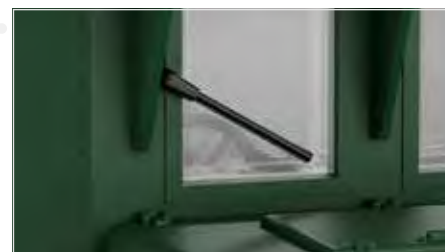
Q3/2024				
7500078	DC		4/1	
7510078	DCC		4/1	
7520078	AC		3/2	

- ▶ Tergicristalli separati
- ▶ Visione chiara attraverso la cabina macchinista
- ▶ Set di ruote con flange basse
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista/sala macchine

In dettaglio



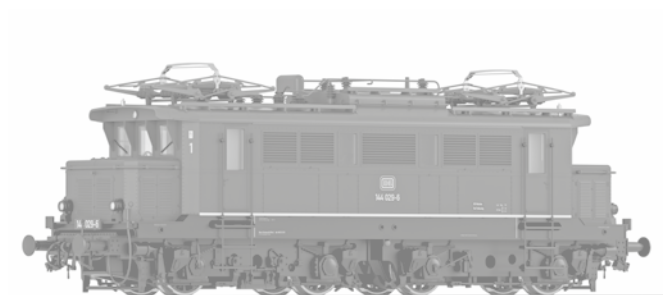
Cabina macchinista con dettagli applicati



Tergicristalli applicati separatamente



Realizzazione delle lampade fedeli al modello originale



Pantografo SBS 10 finemente riprodotto e fissato in modo invisibile



Repliche autentiche dei telai del carrello



Replica della sala macchine fedele al modello originale



Belle incisioni

Set di 2 pezzi: locomotive elettriche 151 094-0 e 151 117-9



DB

Ep	IV
	448
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Come punto culminante nel trasporto merci, le locomotive del Gruppo 151 hanno trasportato i treni minerari più pesanti dell'Europa occidentale tra i porti del Mare del Nord e le acciaierie di Peine-Salzgitter e nel Saarland dal 1976 in poi. I treni hanno portato carichi fino a 5.700 tonnellate. Si guidava esclusivamente in doppia trazione e con attacco automatico, poiché la resistenza a vite convenzionale non resisteva alle forze di trazione molto elevate.

- ▶ Entrambe le locomotive sono completamente equipaggiate
- ▶ Adatta per i set di carri articoli 77030 e 77031
- ▶ Aggancio automatico funzionale tipo AK69e attaccato al pacchetto
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista

Q1/2024				
70407	DC		12/4	
70408	DCC		12/4	
78408	AC		8/4	

Set di 3 pezzi (1): Carri per il trasporto di mineral



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Fotomontaggio

- ▶ Per l'utilizzazione nei treni completi trasporto minerali
- ▶ Agganci automatici funzionali tipo AK69e sono collegati al pacchetto
- ▶ Articolo 77031: Con un numero di matricola differente

Q1/2024

77030



Set di 3 pezzi (2): Carri per il trasporto di minerali



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Fotomontaggio

- ▶ Per l'utilizzazione nei treni completi trasporto minerali
- ▶ Agganci automatici funzionali tipo AK69e sono collegati al pacchetto
- ▶ Articolo 77030: Con un numero di matricola differente

Q1/2024

77031

L'"Hispania-Express" era un tradizionale treno rapido internazionale, introdotto nel 1963 tra Copenaghen e Portbou, sul confine franco-spagnolo, con un percorso via Amburgo, Francoforte(M), Basilea, Ginevra, Lione e Narbonne.

Dal 1969 iniziava e terminava ad Amburgo e da quel momento in poi veniva utilizzato in Germania come "treno rapido accelerato" con una velocità massima di 160 km/h, come altrimenti solo i treni TEE e F o IC. Nell'estate del 1979, il treno divenne l'Intercity a doppia classe "Hispania" solo fino a Ginevra, ma da Basilea continuò a circolare con carrozze dirette fino a Portbou.

Il treno è riprodotto per l'orario 1976/77, poiché in quell'anno l'"Hispania" trasportava in particolare molte carrozze di 1a/2a classe (ABüm), le tipiche carrozze dirette delle Deutsche Bundesbahn. Per tutti gli anni Settanta, nella "Hispania" è stata utilizzata una carrozza ristorante TEE climatizzata del tipo WRümz 135. Il suo pantografo montato sul tetto era ideale per far funzionare la cucina elettrica senza interruzioni anche durante il cambio di locomotive a Francoforte(M), Basilea, Delémont e Losanna.

Per raggiungere i 160 km/h, fu necessario farlo trainare dal Gruppo 103 e dotare le carrozze in gran parte di freni ferroviari magnetici. Le prime carrozze con sedili blu oceano/beige si aggiunsero anche alla colorata composizione dei treni.

"Hispania Express"

DB





Locomotiva elettrica 103 002-2



DB



Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Versione pre-serie con pantografi a forbice
- ▶ Stato di funzionamento: fino al 1976
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista e della sala macchine
- ▶ Locomotiva combinabile con la D 377 "Hispania-Express", articoli 6200051, 6200052 e 6200053

Q3/2024				
7500064	DC		6/2	
7510064	DCC		6/2	
7520064	AC		4/2	

Set di 3 pezzi (1): D 377 "Hispania-Express"



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



Aüm 203



BDüm 273

Fotomontaggio

- ▶ Carrozze nello stato di servizio a metà degli anni '70
- ▶ Prima Büm 234 senza riscaldamento a vapore
- ▶ Prima BDüm 273 senza riscaldamento a vapore
- ▶ Corrono sulle linee tra Basilea e Ginevra

Q3/2024

6200051

Set di 3 pezzi (2): D 377 "Hispania-Express"



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Büm 234



ABüm 225



WRümz 135

Fotomontaggio

- ▶ Prima ABüm 225 senza riscaldamento a vapore
- ▶ Prima WRümz 135 con pantografo e scritta TEE
- ▶ Corrono tra Amburgo e Ginevra



Q3/2024

6200052

Set di 3 pezzi (3): D 377 "Hispania-Express"



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



ABüm 225



ABüm 225

Fotomontaggio

- ▶ Ultima ABüm 225
- ▶ Corrorono tra Amburgo e Port Bou/Chur

Q3/2024

6200053



Locomotiva elettrica 110 504-8



DB AG

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Insieme al Gruppo 103, il Gruppo 112 in livrea rosso-beige era certamente una delle più eleganti della flotta DB degli anni Settanta e Ottanta. Nel novembre 1994, la 114 504 fu rinumerata 110 504 e fu in servizio nella regione di Stoccarda nel traffico locale. Tra gli appassionati di ferrovie, la locomotiva era un "cavallo di battaglia" particolarmente fotografato grazie alla sua speciale livrea.

- ▶ **Modello in livrea beige-rosso con loghi DB AG**
- ▶ **Modello delicato con molti particolari applicati separatamente**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**

Q1/2024		
7500017	DC	4/1
7510017	DCC	4/1
7520017	AC	3/2

Set di 3 pezzi (1): Carrozze per traffico locale



DB AG

Ep	V-VI
	909
	PluX22
	R2
	LED
	40196
	40420



BDnrtz 463



Bn 447



ABn 417.0

Fotomontaggio

- ▶ Carrozze in funzione dalla fine degli anni 90'
- ▶ Carrozza pilota rimodernata - variante "Hannover" del 1989
- ▶ Carrozze rimodernate Bn e ABn con sedili - variante "OFV"
- ▶ Combinabile con la locomotiva elettrica 110 504 - articoli 7500017, 7510017 e 7520017.
- ▶ Per ulteriori informazioni sulle differenze dei vari tipi consultare il sito web di ROCO

Q2/2024

6200034

Set di 2 pezzi (2): Carrozze per traffico locale



DB AG

Ep	V-VI
	606
	40196
	40420



Bn 719



Bnr 725

Fotomontaggio

- ▶ Carrozze in funzione dalla fine degli anni 90'
- ▶ Modello stampato in modo sofisticato con il tipico occhio di pavone
- ▶ Ogni carrozza con una lunga traversa blu oceano
- ▶ Per ulteriori informazioni sulle differenze dei vari tipi consultare il sito web di ROCO

Q2/2024

6200035



Locomotiva elettrica 141 278-2



DB

Ep	IV
	180
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024				
7500056	DC		4/1	
7510056	DCC		4/1	
7520056	AC		2/2	

- ▶ Per la prima volta con griglie di ventilazione multi-ugelli
- ▶ Passerelle e tergicristalli incisi
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista

Locomotiva elettrica 180 004-4



DR

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



Q2/2024				
7500052	DC		4/1	
7510052	DCC		4/1	
7520052	AC		3/1	

- ▶ Pantografi con fissaggio innovativo
- ▶ Ruote a raggi e carrelli dal design filigranato
- ▶ In modalità digitale, con illuminazione cabina macchinista e del pannello di controllo commutabile e illuminazione della sala macchine



Locomotiva elettrica BR 101



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024			
7500067	DC	4/1	
7510067	DCC	4/1	
7520067	AC	3/1	

ROCO continua la collaborazione con Fahrtziel Natur dopo il grande successo della 101 019! A partire dall'inizio dell'estate 2024, un'altra locomotiva porterà il messaggio di un turismo rispettoso del clima e soprattutto senza auto sui suoi grandi pannelli laterali. In esclusiva per ROCO, il modello speciale della locomotiva Fahrtziel Natur sarà disponibile dall'autunno 2024. Assicuratevi questo modello speciale per la vostra collezione!

- ▶ **Modello disponibile esclusivamente da ROCO**
- ▶ **Asta e tergcristalli senza manico gratuiti, parzialmente realizzati in metallo**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista**

Fahrtziel *natur*



Locomotiva elettrica 185 389-4



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2024			
7500015	DC	4/1	
7510015	DCC	4/1	
7520015	AC	3/2	

- ▶ **Stampata in modo sofisticato nel design C02**
- ▶ **Tergicristalli applicati separatamente**
- ▶ **In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**
- ▶ **Licenza ufficiale di AUDI AG ***

* I marchi, i brevetti di design e i diritti d'autore sono utilizzati con il consenso del proprietario AUDI AG.

Locomotiva elettrica 155 138-1



RAILPOOL

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024				
70468	DC		6/2	
70469	DCC		6/2	
78469	AC		4/2	

- ▶ Per la prima volta con respingenti angolari
- ▶ Utilizzata in tutta la Germania nel traffico merci da diverse imprese di trasporto
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente ed illuminazione cabina macchinista

Locomotiva elettrica 155 239-7



EBS

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024				
7500059	DC		6/2	
7510059	DCC		6/2	
7520059	AC		4/2	

Dal 1977, la Deutsche Reichsbahn acquistò locomotive del Gruppo 250 (poi chiamato Gruppo 155) per il servizio di treni merci pesanti. A causa dell'omissione delle curve aerodinamiche, che non servivano, riguardo la bassa velocità massima, è stata soprannominata "contenitore aerodinamico" o "mattone".

- ▶ Continuazione della serie EBS in un nuovo design
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili e illuminazione della cabina
- ▶ In collaborazione con e creativity for railways.



Photo: R. Auerweck

Locomotiva elettrica 193 818-2



SIEMENS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024			
7500040	DC		4/1
7510040	DCC		4/1
7520040	AC		3/1

- ▶ Funge come testimonial per la campagna pubblicitaria di SIEMENS
- ▶ Utilizzata in tutta Europa da diverse compagnie ferroviarie EVU
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista

Locomotiva elettrica 193 997-4



TX LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024			
70064	DC		4/1
70065	DCC		4/1
78065	AC		3/1

"Portiamo la potenza di 8.500 cavalli sulle rotaie" - è lo slogan sulle pareti laterali della locomotiva multisistema Vectron. Il motivo principale degli adesivi sono le silhouettes di cavalli disegnate a mano. La locomotiva della compagnia ferroviaria TX Logistik è noleggiata da Railpool ed è in uso in Germania, Austria, Italia e Ungheria. È già la terza locomotiva con motivo pubblicitario che allude alla potenza cavalli delle locomotive per treni merci.

- ▶ Modello finemente stampato disponibile esclusivamente presso la Roco
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista
- ▶ In collaborazione con

Locomotiva elettrica 189 112-6



AKIEM

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024				
7500057	DC		4/1	
7510057	DCC		4/1	
7520057	AC		2/2	

Akiem S.A.S., con sede a Saint-Ouen vicino a Parigi, è una società francese di leasing di locomotive. L'azienda è uno dei principali locatori di locomotive sul mercato ferroviario dell'Europa continentale. Akiem possiede oltre 750 locomotive di vari produttori.

- ▶ Utilizzata nel traffico transfrontaliero
- ▶ Tetto dal disegno sofisticato con quattro pantografi
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Locomotiva elettrica 186 444-6



LOKOMOTION

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



Q4/2024				
7500074	DC		4/1	
7510074	DCC		4/1	
7520074	AC		3/2	

- ▶ Cacciapietre colorati
- ▶ Con pezzi inseriti montati separatamente e parzialmente incisi
- ▶ In funzionamento digitale con fascio alto commutabile e pizzo o fondo a commutazione singolarmente



Locomotiva elettrica 012-9



METRANS



Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Metrans è uno dei principali fornitori europei di trasporto intermodale di container nel traffico mare-entroterra. L'azienda possiede 43 locomotive elettriche del Gruppo 186. Queste locomotive sono immatricolate nella Repubblica Ceca e classificate come Gruppo 386.

- ▶ Viene utilizzata nel traffico transfrontaliero e traina treni merci
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Q1/2024				
7500016	DC		4/1	
7510016	DCC		4/1	
7520016	AC		3/2	

Locomotiva elettrica 193 402-5



ALPHATRAINS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024			
7500039	DC	4/1	
7510039	DCC	4/1	
7520039	AC	3/1	

Alpha Trains è il principale locatore di veicoli ferroviari in Europa. L'azienda possiede più di 950 locomotive e unità multiple. Nel novembre 2022, Alpha Trains ha ordinato altre 15 locomotive Vectron. Le nuove locomotive Vectron MS corrente alternata, con una potenza massima di 6,4 megawatt e una velocità massima di 200 km/h, completeranno la flotta esistente di Alpha Trains. Le locomotive saranno utilizzate sulle linee Germania - Austria - Italia.

- ▶ Viene utilizzata nel traffico internazionale e traina treni merci
- ▶ Tetto dal disegno sofisticato
- ▶ Maniglie sporgenti, alcune in metallo
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione della cabina macchinista



Photo: R. Auerweck

Locomotiva elettrica BB 9338



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024		
7500046	DC	4/1
7510046	DCC	4/1

Nel 1968/69, 40 di queste potenti locomotive universali furono acquistate dalla SNCF. Furono utilizzate per il servizio di alta qualità dei treni passeggeri e per il traino di treni merci espressi. La velocità massima era di 160 km/h con una potenza di 4.240 kW.

- ▶ Con clienti elettrici in filigrana
- ▶ Con molti bastoncini programmati separatamente, parzialmente progettati nella tecnologia di incisione
- ▶ In modalità digitale con luce di testa o di coda commutabile individualmente

Locomotiva elettrica BB 7290

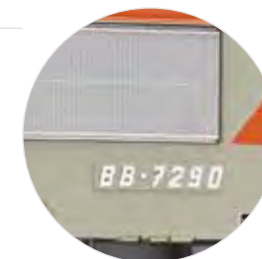


SNCF

Ep	IV-V
	201
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio



Q2/2024			
7500043	DC	4/1	
7510043	DCC	4/1	

- ▶ Con numeri matricola incisi sui bordi laterali e numeri adesivi sul parte anteriore
- ▶ Adatta per il trasporto dei treni Talgo in Francia; con particolari rossi montati sui respingenti
- ▶ In modalità digitale, con abbaglianti, luci di posizione e luci di avvertimento commutabili, nonché luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Locomotiva elettrica 185 552-7



SNCF

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024			
7500053	DC	4/1	
7510053	DCC	4/1	
7520053	AC	3/2	

Le locomotive 185 551 - 557 furono, congiuntamente alla DB-185, le prime rappresentanti TRAXX ad essere omologate per la Francia. Sono state consegnate nel 2005/06 in livrea nera a MRCE. Nel dicembre 2022 è stato introdotto il servizio Nightjet Parigi - Colonia - Vienna. Il collegamento notturno è gestito congiuntamente dalla SNCF e dalle Ferrovie federali austriache. Locomotive dal disegno speciale vengono utilizzate, tra l'altro, davanti ai treni.

- ▶ Con pellicola adesiva per traffico Nightjet
- ▶ Pantografo con fissaggio innovativo
- ▶ Tergicristalli applicati separatamente
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmentel e illuminazione cabina macchinista



Photo: M. van der Velden

Locomotiva elettrica E.656.009



FS

Ep	V
	210
	PluX16
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024

7500058	DC		4/1	
7510058	DCC		4/1	

Locomotiva elettrica E412 013



MERCITALIA
RAIL

Ep	VI
	223
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024

70464	DC		4/1	
70465	DCC		4/1	
78465	AC		3/2	

Il Gruppo E.656 è una serie di locomotive elettriche italiane a sei assi soprannominato "Caimano" (tedesco: Kaiman). Si tratta di un'evoluzione dei tipi E.636, E.645 ed E.646 con cassa della locomotiva divisa. Tuttavia hanno distanze tra gli assi ed i perni diverse rispetto al tipo E.636. L'elevata potenza di trazione e la velocità massima di 150 km/h ne consentono l'impiego davanti ai treni passeggeri e merci.

- ▶ **Versione con ammortizzatori orizzontali**
- ▶ **Pantografi FS tipo 52 con strisciante curvato**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**



- ▶ **Per la prima volta disponibile come modello suono con interfaccia PluX22 e luci di testa LED**
- ▶ **Ognuno dei due pantografi con design diverso**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**



Photo: M. Schmid

Locomotiva elettrica RC4 1139



ITAB

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024			
7500008	DC		4/1
7510008	DCC		4/1
7520008	AC		3/2

Locomotiva elettrica 9902



RAILEXPERTS

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024			
7500089	DC		4/1
7510089	DCC		4/1
7520089	AC		2/2

Per gestire al meglio l'aumento del volume di trasporto, nel 2019 l'operatore ferroviario svedese Inlandståg ha acquistato una locomotiva elettrica da Green Cargo. La nuova RC4 1139 è stata dotata di un accattivante design rosso a Tagab. La locomotiva, costruita da ASEA nel 1975, fu denominata "Elektra".

- ▶ Bordo del tetto con ulteriori grandi areatori a cassonetto
- ▶ Cacciapietre Norrland
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

In collaborazione con ROCO, una locomotiva elettrica del Gruppo 1600 brilla con un design accattivante. È stata realizzata una fascinosa locomotiva ambasciatrice abbinata ai libri per bambini "Tommie e Tes". I graziosi motivi dei popolari libri per bambini adornano i lati della locomotiva e la rendono un must assoluto per ogni collezionista.

- ▶ Modello disponibile esclusivamente presso la Roco
- ▶ Entrambe le pareti laterali con design diversi
- ▶ Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- ▶ Con molte parti a innesto applicate separatamente, alcune delle quali incise
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina

Locomotiva elettrica 1207



NS

Ep	III
	208
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Fotomontaggio

- ▶ Finemente dettagliata con molti particolari applicati separatamente - alcuni incisi
- ▶ In modalità digitale, con luci di testa o di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista
- ▶ Combinabile con il set di carrozze Plan-D, art. 6200049

Q1/2024				
7500051	DC		6/1	
7510051	DCC		6/1	
7520051	AC		4/2	

Set di 4 pezzi: Carrozze viaggiatori "Plan D"



NS

Ep	III
	1032
	40360
	40196



AB



C



C



RD

Fotomontaggio

Q2/2024
6200049

Unità multipla elettrica Plan V 466



KAREL

Ep	VI
	599
	PluX22
	R3
	LED



Q4/2024				
7700009	DC		2/1	
7710009	DCC		2/1	
7720009	AC		2/1	

Locomotiva elettrica 1619



RAILLOGIX

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024				
7500068	DC		4/1	
7510068	DCC		4/1	
7520068	AC		2/2	

Basate sulla locomotiva elettrica francese BB 7200, le NS ricevettero le locomotive elettriche a quattro assi della serie 1600. Quando furono introdotte nel 1981, erano le locomotive più potenti della flotta NS. Con un peso di servizio di 83 t, avevano una potenza di 4.540 kW e raggiungevano una velocità massima di 140 km/h.

Anche il fornitore di servizi logistici Raillogix utilizza locomotive della vecchia flotta delle ferrovie statali olandesi. L'azienda organizza il trasporto ferroviario di varie merci, come container, metalli, merci sfuse e beni di consumo.

- ▶ Esecuzione senza aria condizionata
- ▶ Con segnali di corno
- ▶ Pantografo con fissaggio innovativo
- ▶ Nell'operazione digitale con pizzo singolarmente commutabile o in basso e illuminazione a livello del driver



Fotomontaggio

La missione della Fondazione "De Karel" è quella di preservare il patrimonio industriale, con particolare attenzione al materiale ferroviario storico - non solo attraverso la manutenzione, ma anche attraverso il funzionamento. Il funzionamento del treno fa che la locomotiva viene visibilmente preservata per la cultura olandese. La Fondazione Karel si concentra anche sulla conservazione di lasciti e eredità. Tutti i proventi vanno a beneficio della conservazione del treno "De Karel", della manutenzione del certificato e del KWF Cancer Aid.

- ▶ Per ogni modello venduto una donazione va alla Fondazione Karel
- ▶ Illuminazione interna installata di serie dalla fabbrica commutabile solo digitalmente
- ▶ Design di Jesse van de Meulen



Photo: L. Cuijpers

Locomotiva elettrica EU46-523



PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Nel 2022/23 PKP Cargo ricevette altre cinque locomotive del tipo Vectron MS. A differenza delle locomotive consegnate in precedenza, in livrea grigia, hanno ricevuto il design blu di PKP Cargo. Sono autorizzate a circolare in Polonia, Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria

- ▶ **Modello nel disegno attuale PKP**
- ▶ **Maniglie sporgenti, alcune in metallo**
- ▶ **In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista**

Q1/2024				
70057	DC		4/1	
70058	DCC		4/1	
78058	AC		3/1	



Photo: B. Paha



Photo: L. Nilsson

Lokomotiva elettrica

Rm, SJ

La ferrovia mineraria (Malmbana) che corre a nord del Circolo Polare Artico dal porto norvegese di Narvik, passando per Kiruna, nel nord della Svezia, fino a Luleå, sul Mar Baltico, è entrata in funzione per tutta la sua lunghezza nel 1903. Il funzionamento elettrico della ferrovia mineraria risale al 1922, quando la prima locomotiva elettrica fu messa in servizio sulle linee: prima da Kiruna a Luleå e l'anno successivo con destinazione Narvik. Fin dall'inizio, l'uso della corrente elettrica per manovrare le locomotive ha reso possibile la circolazione di treni minerari più pesanti del 40% rispetto all'epoca del vapore, anche se le Ferrovie statali svedesi Statens Järnvägar (SJ) utilizzavano locomotive tender del Gruppo R a cinque assi - che raggiungevano un peso di servizio di 130 tonnellate, tender incluso.

In sostituzione alle locomotive elettriche a tre assi con trasmissione a biella della serie Dm3, negli anni '70 furono costruite sei unità Rm 1257 - 1262 basate sulla Rc4 per il trasporto di minerali sulla linea Kiruna - Narvik, con un peso maggiore, una trasmissione diversa e una velocità massima inferiore (solo 100 invece di 135 km/h). Con l'aggiunta della zavorra, il peso di servizio è stato aumentato a 92 tonnellate. Di conseguenza, i carrelli dovevano essere resi più stabili e il sistema frenante doveva essere rinforzato. Per il trasporto di minerali, erano assolutamente necessari anche l'accoppiamento centrale e il freno vagoni minerario.

La famiglia Rc, che aveva dato prova di sé nel resto della Svezia, non ha avuto successo sulla Malmbana. In termini puramente matematici, la doppia trazione avrebbe dovuto essere sufficiente per i treni di minerali da 5.200 tonnellate. Tuttavia, a causa dell'elevata tendenza allo slittamento, erano necessari tre Rm per la trazione. Inizialmente, i treni sono stati utilizzati in trazione tripla Rm+Rm+Rm, successivamente la composizione è stata modificata in Rm+Rc4+Rm. Le aspettative non sono state soddisfatte, quindi le Dm3, ormai collaudate, hanno continuato a trainare i treni minerari e le Rm sono state utilizzate come unità singole nel servizio merci regolare, dopo alcune modifiche.

Set di 2 pezzi: Locomotive elettriche Rm

n:



SJ

Ep	IV
	358
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024				
7500048	DC		8/2	
7510048	DCC		8/2	
7520048	AC		6/4	

- ▶ Modelli nello stato di servizio originale
- ▶ Con aggancio automatico sul parte anteriore fedele all'originale
- ▶ Ogni locomotiva completamente equipaggiata
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e luci di testa o di coda commutabili singolarmente

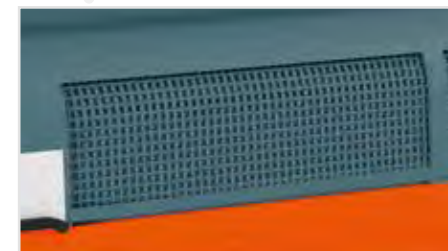
In dettaglio



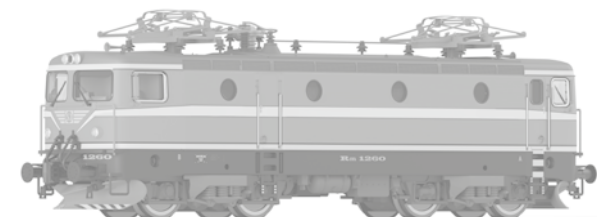
Finestrini anteriori gommati



Con ventilatori tetto supplementari



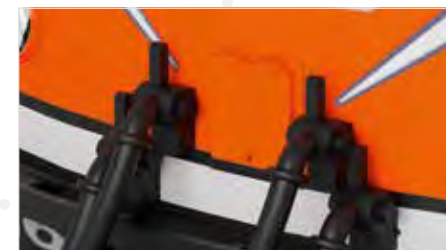
Ventilatori stretti sulle pareti laterali



Specchi retrovisori applicati separatamente



Ruote senza freni a disco fedeli al modello originale



Parte anteriore dotata di tubi supplementari

Set di 4 pezzi (1): Carri minerari



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Fotomontaggio

Q2/2024

6600068

Quanto segue si applica a tutte le carrozze su questa pagina:

- ▶ Con carico di minerale autentico
- ▶ Modelli in filigrana con molte parti a innesto applicate separatamente

Set di 4 pezzi (2): Carri minerari



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Fotomontaggio

Q2/2024

6600069

Locomotiva elettrica 193 580-8



BUDAMAR

Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Fotomontaggio

Q3/2024

7500063

DC

4/1

7510063

DCC



4/1



7520063

AC



3/1



Con la locomotiva Vectron 193 580, il Gruppo Budamar ha iniziato la serie di design con animali protetti. Il nuovo design delle locomotive Vectron sottolinea il fatto che il trasporto ferroviario rappresenta un approccio responsabile all'ambiente. Oltre alla Slovacchia, alla Repubblica Ceca e all'Ungheria, le locomotive sono utilizzate principalmente in Germania e in Austria, oltre che in tutta Europa.

- ▶ Modello disponibile esclusivamente presso la ROCO
- ▶ Con maniglia porta curva
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista
- ▶ In collaborazione con RIKOKOR DESIGN



Locomotive
DIESEL

Locomotiva diesel 2043.33



ÖBB

Ep	IV
	182
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024				
7300038	DC		4/1	
7310038	DCC		4/1	
7320038	AC		2/1	

A metà degli anni '60, le ÖBB hanno commissionato una nuova serie di locomotive diesel per sostituire le locomotive a vapore delle serie 52, 77 e 93. Dopo diversi prototipi, Jenbacher Werke consegnò la serie 2043 con un motore diesel a due tempi da 1.500 CV. Inizialmente era omologata per 100 km/h, successivamente per 110 km/h. Con una pressione sugli assi di 17 tonnellate, era adatta anche all'uso sulle linee secondarie.

- ▶ Design autentico con ruote rosse
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente ed illuminazione macchinista

Locomotiva diesel 2062 007-6



ÖBB

Ep	IV-V
	92
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024				
7310031	DCC		2/1	
7320031	AC		2/1	

- ▶ Versione con terza luce di testa e antenna radio per smistamento
- ▶ Parte anteriore del motore e riduttore in pressofusione di zinco, quindi più peso proprio e forza di trazione elevata
- ▶ Con set di insegne incise incluso

n:

Locomotiva diesel 2016 921-6



ADRIA TRANSPORT

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024			
7300037	DC	4/1	
7310037	DCC	4/1	<input type="checkbox"/>
7320037	AC	2/2	<input type="checkbox"/>

Adria Transport è stata fondata nel 2005 come joint venture tra Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) e la società operativa del porto di Capodistria (Luka Koper). Il parco veicoli comprende anche due locomotive diesel-elettriche Siemens Eurorunner (Hercules), che, tra gli altri vantaggi, non richiedono l'alimentazione elettrica fornita sulla linea Koper-Prešnica-Divača, in modo da poter far circolare più treni sulla linea. La 2016 921 del 2016, entrata in servizio nel 2012, si chiama "Ingrid".

- ▶ Specchi retrovisori esterni aggiunti; con posizione chiusa o aperta
- ▶ Maniglie montabili separatamente, tergicristalli e zoccoli UIC
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente



Photo: M. Schmid

Locomotiva diesel 752 068-7



ČSD/ČD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Fotomontaggio

Q1/2024		
7300026	DC	4/1
7310026	DCC	4/1

Locomotiva diesel T 478 1184



ČSD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Fotomontaggio

Q2/2024		
7300028	DC	4/1
7310028	DCC	4/1

Il Gruppo T 478.1 era una locomotiva universale diesel-elettrica della ČSD. Tra il 1966 e il 1971 furono consegnate in totale 230 locomotive del Gruppo T 478.1 e 82 locomotive del Gruppo T 478.2. La T 478.2 (dal 1988 denominata Gruppo 752), variante per treni merci, aveva una zavorra installata al posto della caldaia.

Negli anni '90 c'erano alcune Bardotka con livree in parte interessanti. La 752 068 utilizzata per treni merci aveva una livrea basata sul prototipo T 478.1002 fornito alla fine del 1964.

► Set di targhe incise fornito per i modelli ČSD e ČD

Il Gruppo T 478.1 era una locomotiva universale diesel-elettrica delle ČSD. Un totale di 230 locomotive del Gruppo T 478.1 sono state consegnate dal 1966 al 1971. Una caldaia a vapore incorporata forniva il riscaldamento del treno. La parte anteriore sporgente sotto i finestrini anteriori le hanno fatto guadagnare rapidamente il soprannome di "Bardotka", in riferimento all'attrice francese Brigitte Bardot.

Le locomotive hanno ricevuto diverse livree nel corso degli anni. A partire dalla metà degli anni '70, fu implementato il primo schema livree standard per i veicoli diesel ČSD. La cassa della locomotiva era dipinta di rosso ciliegia, mentre il tetto e il carrello erano grigi.

► Versione del terzo Gruppo con pareti laterali ondulate fino al bordo del tetto

Locomotiva diesel T 679.1



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Per la prima volta, linee d'aria dei freni complete con serbatoi d'aria completamente formati
- ▶ Replica particolarmente autentica dei carrelli
- ▶ Nel funzionamento digitale con fari o luci posteriori commutabili individualmente, illuminazione della cabina di guida e illuminazione della sala macchine

Q3/2024			
7300040	DC	6/2	
7310040	DCC		6/2

Locomotiva diesel Rh 742



ČD

Ep	V
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Fotomontaggio

- ▶ Modello della 4ª serie con parete laterale ondulata della cabina macchinista
- ▶ Visione chiara attraverso la cabina macchinista
- ▶ Ringhiere di sicurezza in filigrana
- ▶ Set di ruote con flange basse
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista/sala macchine

Q2/2024			
7300014	DC	4/1	
7310014	DCC		4/1

Automotrice diesel M 152 0262 con sidocar



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX22
	R2
	LED



Q3/2024				
7700010	DC	2/0		
7710010	DCC		2/0	

Locomotiva diesel 750 275-0



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
	LED



Fotomontaggio

La cosiddetta "Occhiali subacqueo" o "Cobra dagli occhiali" è stata sviluppata e costruita presso la CKD a Praga. Il Gruppo T 478.3 (dal 1988 chiamato Gruppo 753) fu consegnato alle ČSD dal 1970 e con 408 locomotive caratterizzava il traffico sulle linee principali non elettrificate. A causa della mancanza di locomotive con riscaldamento treno elettrico, oltre 100 locomotive sono state convertite a partire dal 1991. Le locomotive Reko ricostruite ricevettero la nuova designazione di Gruppo 750 con lo stesso numero d'ordine.

- ▶ **Modello ricco di dettagli con molti particolari applicati separatamente**
- ▶ **Utilizzata davanti ai treni passeggeri e merci fino alle stazioni di confine tedesche e austriache**

Q2/2024			
7300034	DC	4/1	
7310034	DCC		4/1



Fotomontaggio

Per sostituire le automotrici M 131.1, che non erano più al passo con i tempi, le Ferrovie dello Stato cecoslovacche acquistarono nuove automotrici diesel a due assi con la designazione di serie M 152.0. I veicoli, consegnati in serie a partire dal 1975, erano alimentati da un motore a sei cilindri in linea da 155 kW e raggiungevano una velocità massima di 80 km/h. L'abitacolo aveva 56 posti a sedere. L'abitacolo disponeva di 56 posti a sedere.

- ▶ **Dipinto nella versione originale**
- ▶ **Con i bastoncini chiusi per rappresentare il grembiule anteriore chiuso**
- ▶ **Con decodificatore sonoro nella carrellata e decodificatore funzionale nel sidecar, nonché funzioni di luce e audio commutabili**

Automotrice diesel 841 205-8



ČD

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Per sostituire le obsolete automotrici del Gruppo M 152.0, le Ferrovie statali ceche hanno acquistato le nuove automotrici diesel RegioShuttle 1 di Stadler. Le automotrici climatizzate a pianale ribassato stabiliscono nuovi standard nel trasporto regionale ceco a partire dal 2012. Due motori diesel, ciascuno da 265 kW, accelerano l'automotrice fino a una velocità massima di 120 km/h.

- ▶ **Ideale per le corsie secondarie**
- ▶ **Interni progettati in modo elaborato**

Q4/2024				
7700003	DC		2/1	
7710003	DCC		2/1	



Locomotiva diesel 742 171-2



ČD CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Fotomontaggio

Negli anni '70, le ex Ferrovie statali cecoslovacche (ČSD) avevano una grande necessità di potenti locomotive merci diesel per il smistamento e i servizi di linea media. Di conseguenza, la variante più leggera T 466.2 fu basata sulla costruzione della locomotiva industriale tipo T 448. Fu prodotta da ČKD a Praga a partire dal 1977 in nove serie (ciascuna con piccole differenze) con 494 unità e fu messa in servizio dalle ČSD fino al 1986.

Nel 1998, la designazione della serie T 466.2 è stata modificata in 742. Molte locomotive sono ancora oggi in servizio per CD Cargo sulla rete ferroviaria ceca.

- ▶ **Modello della 3ª serie con parete laterale ondulata della cabina macchinista**
- ▶ **Visione chiara attraverso la cabina macchinista**
- ▶ **Ringhiera sicurezza in filigrana con pedana**
- ▶ **Set di ruote con flange basse**
- ▶ **In modalità digitale con luci di manovra commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione macchinista**

Q2/2024				
7300004	DC		4/1	
7310004	DCC		4/1	
7320004	AC		3/2	

Doppia locomotiva diesel elettrica D311.01



DWM

Ep	II
	259
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Nel 1941 e 1942, un totale di quattro doppie locomotive del Gruppo D 311 furono messe in servizio dalla Wehrmacht tedesca. La D 311.01 a/b, nota anche come "Walli", fu utilizzata nella penisola di Crimea. Insieme alla locomotiva gemella D 311.02 a/b, ha manovrato la "Dora", il più grande cannone ferroviario mai costruito. Le locomotive D 311.03 e D 311.04 erano destinate all'uso con il cannone "Schwerer Gustav 2" e presumibilmente servirono in Occidente. Una quinta e una sesta doppia locomotiva furono ordinate a Krupp, ma non poterono più essere costruite a causa degli eventi bellici.

- ▶ Doppia locomotiva composta da due unità accoppiate in modo permanente; entrambe le unità attrezzate con motore
- ▶ Pannelli telaio con 8 sandbox ciascuno
- ▶ Con lampade di oscuramento
- ▶ Modello digitale con ventilatori motorizzati
- ▶ Illuminazione della cabina, della postazione di guida e della cabina di comando, oltre all'illuminazione della sala macchine; commutabile in modalità digitale.ta

Q1/2024				
70113	DC		4/2	
70114	DCC		4/2	
78114	AC		4/2	

Locomotiva doppia diesel-elettrica V 188 002



DB

Ep	III
	259
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Nel 1941 e nel 1942, un totale di quattro locomotive doppie di tipo D 311 furono messe in servizio dalla Wehrmacht tedesca. Furono costruite per il trasporto di cannoni ferroviari pesanti. Due locomotive, la V 188 001 a/b e la V 188 002 a/b, continuarono ad essere utilizzate dalla Ferrovia Federale Tedesca dopo la guerra. Una terza locomotiva servì come donatore di pezzi di ricambio. Hanno dato prova di sé nel servizio di treni merci pesanti e di spinta, principalmente sulla rampa Spessart. A causa di un danno al generatore, la V 188 001 dovette essere ritirata già nel 1968. La V 188 002, successivamente 288 002, rimase in servizio nella regione della Franconia fino al 1972. Nel 1973, entrambe le macchine furono demolite".

- ▶ **Versione dell'Era IIIa in vernice verde con sovrastruttura a tetto.**
- ▶ **Doppia locomotiva composta da due unità accoppiate in modo permanente; entrambe le unità attrezzate con motore**
- ▶ **Pannelli telaio con 4 sandbox ciascuno**
- ▶ **Modello digitale con ventilatori motorizzati**
- ▶ **Illuminazione della cabina, della postazione di guida e della cabina di comando, oltre all'illuminazione della sala macchine; commutabile in modalità digitale.**

Q4/2024				
70117	DC		4/2	
70118	DCC		4/2	
78118	AC		4/2	

n:

Come quasi nessun altro veicolo sulle rotaie tedesche, l'ex DR Gruppo 120 (fino al 1970 ancora chiamata V 200) incarnava le caratteristiche tipiche della costruzione delle locomotive sovietiche: la cassa del veicolo e la costruzione erano solidi e robusti, il che teneva conto anche delle condizioni climatiche più estreme di alcune regioni dell'Unione Sovietica, ma i componenti principali erano comunque il più semplice possibile, il che doveva facilitare la manutenzione. Tuttavia, "grazie" alla mancanza iniziale d'isolamento acustico, il rumore di funzionamento era inconfondibile e, viste le nuvole scure di gas di scarico, ovviamente non esattamente ecologico o efficiente dal punto di vista dei consumi. Le prime locomotive sono state consegnate senza un silenziatore sul tetto, motivo per cui sono state rapidamente soprannominate "Taigatrommel" "Tamburo Taiga" o "Wumme". In ogni modo, il termine "Tamburo Taiga" è sopravvissuto solo dalle locomotive tedesche; nella Repubblica Ceca erano chiamate "Sergej" e in Polonia "Gargarin". Ciononostante, la 120/V200 ha svolto un ruolo essenziale nel cambio di trazione della Deutsche Reichsbahn (DR). Questo perché il governo della RDT decise, a metà degli anni '60, di portare avanti la dieselizzazione quando il lavoro di elettrificazione per sostituire la trazione a vapore era notevolmente "in ritardo" rispetto ai piani ambiziosi a causa della mancanza di materiali.

Secondo i regolamenti del CMEA (Consiglio di Mutua Assistenza Economica), le locomotive diesel della classe di potenza di 2.000 CV e oltre dovevano essere acquistate dall'Unione Sovietica e non prodotte internamente. A differenza di altri "Paesi fratelli", la DDR prese molto sul serio questi requisiti. Nel 1966, quindi, fu effettuato un ordine per la prima serie di un tipo di locomotiva i cui componenti principali derivavano dalla grande locomotiva diesel russa TE 3, costruita a partire dagli anni '50. Il fornitore era lo stabilimento di locomotive "Rivoluzione d'Ottobre" di Lugansk, che era uno dei più grandi stabilimenti dell'Unione Sovietica, con una produzione che a volte superava le 1.000 locomotive all'anno. I primi prototipi della nuova M62 (come veniva chiamata la versione ungherese) apparvero nel 1964, e dal 1965 iniziarono le consegne in serie all'Ungheria (MAV: 288, GySEV: 6) e alla Polonia, e un anno dopo anche alle ferrovie della Cecoslovacchia (625 locomotive). La RDT ricevette la sua prima V 200 alla fine del 1966. Entro il 1975, erano state consegnate alla RD 378 locomotive in totale. Oltre ai Paesi citati, le M62 leggermente modificate furono consegnate anche a Corea, Cuba, Mongolia e in gran numero all'URSS. In totale, sono state costruite più di 7.000 locomotive nell'arco di 30 anni e consegnate come veicoli singoli o assemblate da diverse sezioni per formare locomotive multiple.

Locomotiva diesel

BR 120, DR

Photo: T. Frister



In dettaglio



Sistemi di scarico prototipici



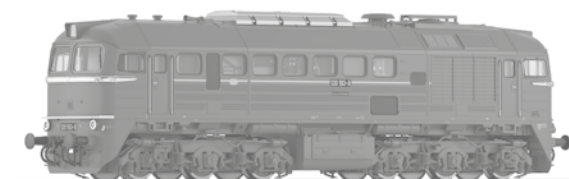
Tetto con scala



Incisioni in filigrana su tutti i dettagli



Autentica replica multicolore della sala macchine



Maniglie in metallo sulle porte cabina macchinista



Cilindri freno dal design dettagliato



Repliche complete dei condotti aria freni



Maniglie manovra sporgenti

Locomotiva diesel Gruppo 120



DR

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Per accelerare il cambio di locomotive nelle stazioni, la Deutsche Reichsbahn (DR) acquistò un totale di 378 locomotive del Gruppo V 200 (poi Gruppo 120) dall'Unione Sovietica tra il 1966 e il 1975. Poiché le locomotive non erano dotate di riscaldamento del treno, venivano utilizzate principalmente per il servizio di treni merci. In seguito furono aggiunti anche dei silenziatori per ridurre il livello di rumore dei motori. A causa del forte rumore del motore, le locomotive acquisirono rapidamente il nome di "Taigatrommel" / "Tamburo Taiga".

- ▶ Per la prima volta con condotti aria freni completi con serbatoi dell'aria completamente riprodotti
- ▶ Realizzazione particolarmente autentica dei carrelli
- ▶ Maniglie di manovra sporgenti sotto i respingenti
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente ed illuminazione cabina macchinista e sala macchine

Q1/2024				
71778	DC		6/2	
71779	DCC		6/2	
79779	AC		4/2	

Locomotiva diesel V 100 144



DR

Ep	III
	164
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024

7300033	DC		4/1	
7310033	DCC		4/1	
7320033	AC		2/2	

Locomotiva diesel 118 514-9



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q4/2024

7300032	DC		4/1	
7310032	DCC		4/1	
7320032	AC		3/2	

Il Gruppo V 100 è stato sviluppato per il servizio di treni passeggeri e merci e, come variante, per l'impiego nel servizio di manovra per la DR. La sua velocità massima era di 100 km/h e aveva una potenza di 1.000 CV. È così diventata presto la "ragazza tuttofare" e ha colmato il divario tra il Gruppo V 60 più debole ed il Gruppo V 180 più potente.

- ▶ Per la prima volta con una campana nell'avancorpo.
- ▶ Alloggiata nel deposito Bw Erfurt
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Erano normali locomotive di serie, tuttavia sono state protette come un tesoro nazionale: le locomotive governative della RDT. Il deposito di origine delle tre locomotive statali era il deposito di Lichtenberg, che faceva parte del deposito dell'Ostbahnhof come punto operativo dopo il 1970. Quello che, forse, non tutti sanno è che esisteva un'altra V180 / BR 118 per uso governativo. La 118 514 era utilizzata come locomotiva di riserva. Trovava posto in diversi depositi dell'area di Berlino, venendo messa in servizio solo come locomotiva governativa in caso di emergenza. Quando una delle tre principali locomotive del treno R doveva passare dal RAW, la 118 514 veniva assegnata dal normale servizio di linea al treno R.

- ▶ Locomotiva di riserva per il treno del governo della RDT
- ▶ Modello ricco di dettagli con molti particolari applicati separatamente
- ▶ Porta con ritaglio rotondo
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista/sala macchine

Locomotiva diesel 132 146-2



DR

Ep	IV
	237
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024		
7300039	DC	6/2
7310039	DCC	6/2
7320039	AC	4/2

Il design del Gruppo 132 è stato derivato dall'esperienza con i gruppi 130 e 131. La DR acquistò 709 unità della locomotiva ottimizzata con sistema di riscaldamento elettrico della fabbrica di locomotive Voroshilovgrad in Unione Sovietica.

- ▶ Variante nello stato di fornitura
- ▶ Alloggiata ai depositi Rbd Cottbus e Bw Cottbus
- ▶ In modalità digitale con luci di manovra commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente



Unità multipla diesel 628 409-5



DB

Ep	IV-V
	533
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2024					
7700005	DC		2/1		
7710005	DCC		2/1		
7720005	AC		2/1		

Automotrice VT 121



STB

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024					
70188	DC		2/1		
70189	DCC		2/1		
78189	AC		2/1		

- Modello con accoppiatore respingente centrale
- Interni dal design elaborato



Fotomontaggio

Come ulteriore sviluppo del Gruppo 628.2, tra il 1992 e il 1995 sono state messe in servizio in Germania 304 unità multiple diesel del Gruppo 628.4. La 628.4 si distingue facilmente da tutte le altre 628 per le porte scorrevoli a doppio battente al centro dell'unità multipla. La livrea nei colori di prodotto allora attuali, turchese menta, turchese pastello e grigio chiaro, conferiva alle unità multiple un aspetto accattivante e moderno.

- ▶ **Presentazione dettagliata degli incroci dei carri**
- ▶ **Tergicristalli applicati separatamente**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili, illuminazione della cabina macchinista e display destinazione treno illuminato**

Automotrice diesel Gruppo 650



ODEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q1/2024					
70184	DC	2/1			
70185	DCC	2/1			

- ▶ **Interni dal design elaborato**
- ▶ **Ideale per le linee secondarie**
- ▶ **Con funzioni di luci e sonore commutabili digitalmente**

Locomotiva diesel 218 341-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

Q3/2024			
7300035	DC		4/1
7310035	DCC		4/1
7320035	AC		3/2

Dopo che la locomotiva elettrica 101 013 è stata dipinta nel design "Inter-City" nel 2022, è stata seguita da una locomotiva diesel, la 218 341. Con le loro livree IC, entrambe le locomotive sono pezzi unici speciali nella flotta della DB AG.

- ▶ Particolari applicati separatamente - alcuni incisi
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Locomotiva diesel 218 435-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Fotomontaggio

Q1/2024			
7300044	DC		4/1
7310044	DCC		4/1
7320044	AC		3/2

- ▶ Loghi "bwegt" forniti come decalcomanie
- ▶ In funzione dal 2021 con nuova illuminazione a LED: luce di coda nelle posizioni esterne dei fari
- ▶ Particolari applicati separatamente - alcuni incisi
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Locomotiva diesel 2016 902-5



RAILADVENTURE

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024			
7300036	DC		4/1
7310036	DCC		4/1
7320036	AC		2/2

RailAdventure GmbH, con sede a Monaco di Baviera, è leader nel mercato delle corse di prova e di trasferimento dei veicoli ferroviari in tutta Europa. L'azienda possiede locomotive, adattatori aggancio e furgoni di frenatura. Oltre a diverse locomotive elettriche, RailAdventure dispone anche di una locomotiva diesel-elettrica del tipo Siemens EuroRunner, per linee non elettrificate con carichi per assi ridotti.

- ▶ Specchi retrovisori esterni aggiunti; con posizione chiusa o aperta
- ▶ Maniglie montabili separatamente, tergilastri e zoccoli UIC
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Automotrice diesel Gruppo 650



SWEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q2/2024			
7700006	DC		2/1
7710006	DCC		2/1
7720006	AC		2/1

La SWEG è un'impresa di trasporto operativa in gran parte del Baden-Württemberg e talvolta oltre. L'utilizzo del tipo RegioShuttle è diffuso anche nel trasporto urbano e regionale. Alcune di queste automotrici sono state ridipinte nel design "bwegt" del Baden-Württemberg.

- ▶ Modello dal design bwegt
- ▶ Ideale per l'utilizzo sulle linee secondarie
- ▶ Interni dal design elaborato



Locomotiva diesel A1AA1A 68050



SNCF

Ep	IV
	207
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Le locomotive della serie 68000 sono state costruite in 80 unità per le Ferrovie statali francesi (SNCF) tra il 1963 e il 1968. Originariamente progettata come locomotiva a quattro assi, la 68000 aveva un peso del motore troppo pesante per questi quattro assi e le conseguenti pressioni sugli assi erano troppo elevate, il che portò alla conversione nei carrelli a tre assi. Come rimedio, fu installato un asse portante con ruote più piccole al centro del carrello. La locomotiva diesel-elettrica a sei assi aveva un peso in esercizio di 106 tonnellate. Con il suo motore diesel a 12 cilindri e 1.660 kW, raggiungeva una velocità massima di 130 km/h.

Nel disegno originale, le locomotive avevano linee decorative applicate che rendevano inconfondibile la faccia della locomotiva. Il loro impiego era il traffico pesante di passeggeri e merci. Fino agli anni '80, la 68000 si incontrava regolarmente anche in Germania, dove viaggiava via Strasburgo fino a Kehl e Offenburg. Altri servizi ferroviari regolari la portavano da Metz a Treviri, ma anche da Mulhouse a Basilea in Svizzera.

- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX22 e illuminazione LED
- ▶ Design originale con linee decorative e numeri in rilievo
- ▶ Griglie di ventilazione ricche di dettagli

Q1/2024				
70460	DC		6/2	
70461	DCC		6/2	
78461	AC		4/2	

Carrozza per treni rapidi 1^a classe



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

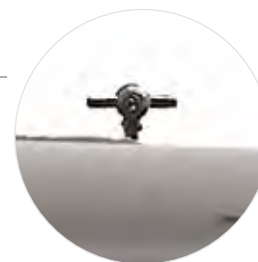
Q1/2024

6200004



A8

Fotomontaggio



Carrozza per treni rapidi 2^a classe



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

Q1/2024

6200005

6200006

6200007



B11

Fotomontaggio

► Art. Nr. 6200006, 6200007: Con un numero di matricola differente

Carrozza per treni rapidi 1^a/2^a classe con scompartimento bagagli



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

Q1/2024

6200008



A3B4D

Fotomontaggio



► Di nuovo disponibile nella gamma Roco dopo molto tempo

Locomotiva diesel CC 72130



SNCF

Ep	V-VI
	232
	PluX22
	R3
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024			
7300027	DC	6/1	
7310027	DCC	6/1	
7320027	AC	4/2	

La CC 72000 era considerata la locomotiva diesel più potente della SNCF quando fece il suo debutto ferroviario nel 1967. Con la sua trazione diesel-elettrica, il gruppo era adatto sia alle alte velocità che al trasporto di carichi pesanti. Per oltre 40 anni, la SNCF ha utilizzato le locomotive per i treni rapidi - ad esempio tra Lione e Marsiglia o Parigi e Basilea - e per i treni merci pesanti.

- ▶ In stato di funzionamento attuale con disegno "En Voyage"
- ▶ Con molti particolari applicati separatamente, alcuni incisi
- ▶ In modalità digitale, con ventole commutabili
- ▶ In modalità digitale, con luci di testa o di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista

Locomotiva diesel M62 127



MAV-START

Ep	VI
	202
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Q3/2024			
7300029	DC	6/2	
7310029	DCC	6/2	



- ▶ Versione museo
- ▶ Per la prima volta con condotti aria freni completi e serbatoi dell'aria completamente riprodotti
- ▶ Realizzazione particolarmente autentica dei carrelli
- ▶ Maniglie di manovra sporgenti sotto i respingenti
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione cabina macchinista e sala macchine

Set di 4 pezzi: Carrozze per treni rapidi



MAV

Ep	IV-VI
	1128
	40420
	40196



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70

Fotomontaggio



Photo: M. Pollák

Q1/2024

6200031

- ▶ Carrozze storiche per museo
- ▶ Combinabile con la locomotiva diesel M62, articoli 7300029 e 7310029

Gru a rotazione ferroviaria digitale EDK 750



PKP

Ep	V-VI
	234
	R2
LED	



Fotomontaggio

Modello completamente funzionale di una gru ferroviaria rotativa a 6 assi con braccio telescopico mobile. La gru è a guida autonoma ma, grazie al manualmente sbloccabile accoppiatore del cambio di velocità, può anche correre lungo un treno. La sovrastruttura della gru è girevole di 360° e non ha limiti di rotazione. Tutti i movimenti di rotazione e sollevamento possono essere gestiti con Soft Start e Stop. È un modo divertente per sollevare e riposizionare giocosamente ponti o posare degli scambi e traverse di binari. Il braccio orizzontale è perfetto per il conducente quando fa lavorare la gru. Il braccio telescopico può essere allentato e telescopizzato in qualsiasi posizione di lavoro, anche con carico sul gancio della gru.

- ▶ Il braccio telescopico può essere estratto e retratt
- ▶ I ganci gru possono essere sollevati o abbassati con una puleggia
- ▶ La lampada da lavoro sul braccio telescopico è commutabile
- ▶ Bracci appoggio girevoli
- ▶ Modello con decodificatore digitale integrato e funzioni di luci/sonore commutabil

Q4/2024

7310067

DCC



1/1



Locomotiva diesel 761 102-3



METRANS

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

Con il motto "Passato - Presente - Futuro", nel 2023 la 761 102 di Metrans ha ricevuto un design pubblicitario accattivante. La parte frontale della locomotiva grigia rappresenta il passato, il lato giallorosso il presente e l'altra frontale blu il futuro. L'occhio attento non potrà fare a meno di notare che la parte frontale grigia, che rappresenta il passato, reca il logo aziendale originale, che si può ancora trovare su altre Metrans Hercules, mentre la parte frontale blu, che rappresenta il futuro, reca il nuovo logo.

- ▶ **Modello disponibile esclusivamente presso la ROCO**
- ▶ **Modello ricco di dettagli dal design anniversario**
- ▶ **Specchi retrovisori esterni aggiunti; con posizione chiusa o aperta**
- ▶ **Maniglie montabili separatamente, tergicristalli e zoccoli UIC**
- ▶ **In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente**
- ▶ **In collaborazione con RikoR DESIGN**

Q2/2024				
7300049	DC		4/1	
7310049	DCC		4/1	
7320049	AC		2/2	



Photo: J. Streber

Locomotiva diesel 742 386-6



ŽSSK CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	LED



Fotomontaggio

n:

- ▶ Modello della 7ª serie con parete laterale ondulata e tetto cabina macchinista ondulato
- ▶ Modello modernizzato con raffreddatore rivestito
- ▶ Luci di testa con una grande luce superiore
- ▶ In modalità digitale con luci di manovra commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e illuminazione macchinista

Q2/2024

7300017	DC		4/1	
7310017	DCC		4/1	

Locomotiva diesel 2415



NS

Ep	III
	143
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Fotomontaggio

Q1/2024				
7300007	DC		4/1	
7310007	DCC		4/1	
7320007	AC		2/2	

Dal 1954 le prime locomotive della serie 2400 furono messe in servizio dalle Ferrovie statali olandesi. Oltre ad alcuni treni passeggeri, trasportavano principalmente treni merci e venivano utilizzate nei servizi di smistamento.

- ▶ **Modello in livrea grigio/blu**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente e luci di manovra**

Locomotiva diesel 265



NS

Ep	IV
	83
	R2
	LED



Le Ferrovie statali olandesi hanno acquistato locomotive da manovra diesel a due assi tra il 1934 e il 1951. A causa del loro caratteristico rumore di scarico, divennero note come "Sikken" o "Sik" - singolare per "capra" - tra gli appassionati e i fan delle ferrovie. Quindici locomotive sono state dotate di gru negli anni '70. Dopo l'originale livrea verde, in seguito è stata utilizzata la combinazione di colori giallo-grigio. Questi piccoli e laboriosi cavalli da tiro sono stati utilizzati senza posa in tutta l'Olanda.

- ▶ **Con gru**
- ▶ **Parte anteriore del motore e riduttore in pressofusione di zinco, quindi più peso proprio e forza di trazione elevata**
- ▶ **Con luce lampeggiante commutabile sulla cabina macchinista**

72014	DCC		1/1	
78014	AC		1/1	



START

sets

z21 start Set digitale: Locomotiva diesel gruppo 211 con treno gru



Contenuto:

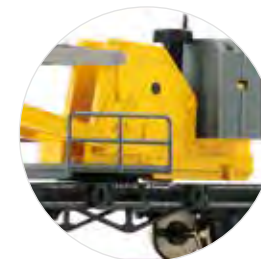
DB

- 1 Locomotiva diesel gruppo 211
- 1 Gru con carro di protezione
- 1 Carro equipaggio
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Alimentatore a spina

Ep IV

ROCO LINE binari ovali (con massicciata):

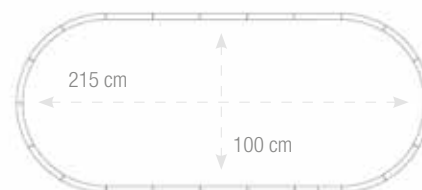
- 12 binari curvi R2, 9 binari dritti G1, 1 binario dritto G½, 1 binario di raccordo (G½).
- Spazio richiesto: circa 215 x 100 cm



- Braccio della gru mobile in altezza
- La sovrastruttura della gru può essere ruotata su tutto il perimetro



Fotomontaggio



Q3/2024

5110004

z21 start Set digitale: Locomotiva diesel gruppo 2016 con treno espresso



ÖBB

Ep

VI

Contenuto:

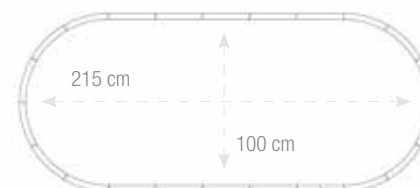
- 1 Locomotiva diesel gruppo 2016
- 2 Vagoni Eurofima, lunghezza scala 1:100
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Alimentatore a spina

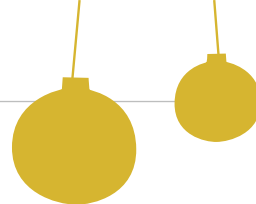
ROCO LINE binari ovali (con massicciata):

- 12 binari curvi R2, 9 binari dritti G1, 1 binario dritto G½, 1 binario di raccordo (G½).
- Spazio richiesto: circa 215 x 100 cm



Fotomontaggio





Set analogico: Treno di Natale



Contenuto:

- 1 Locomotiva a vapore
- 1 Carrozza passeggeri: con tetto rimovibile
- 1 Carro merci: con quattro sponde rimovibili singolarmente
- 1 Comando manuale elettronico
- 1 Alimentatore a spina

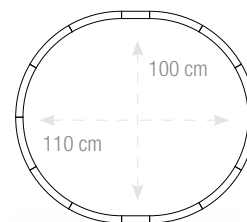
Binario ovale Roco LINE (con massicciata):

12 binari curvilinei R3, 1 binario rettilineo G½, 1 binario di raccordo (G½)
ingombro: circa 110 x 100 cm

Buon Natale - con il treno di Natale di Roco

Occhi di bambini che brillano, ricordi del passato: con il treno di Natale di Roco, la favola del Natale diventa realtà! Il set comprende una locomotiva a vapore, una carrozza passeggeri e un carro merci aperto con sponde laterali, ideale per il carico. Tutti i modelli sono dipinti con cura e stampati in modo impeccabile. È incluso un ampio foglio di adesivi per la progettazione creativa con la famiglia, rendendo facile la personalizzazione del treno. Il tracciato binari ovale con aspetto nevoso è perfetto per far correre il treno intorno all'albero di Natale a casa!

- ▶ Riedizione
- ▶ Luci di testa a LED
- ▶ Carrozze passeggeri: con tetto smontabile
- ▶ Carro merci: Con quattro fiancate rimovibili separatamente
- ▶ Foglio di adesivi incluso
- ▶ Binario ovale con effetto neve
- ▶ Modelli in scala 1:45



Q4/2024

5100003

Proposta di design

Set di 2 pezzi: Treno di Natale



Fotomontaggio - Gestaltungsvorschlag

Q4/2024

6230001

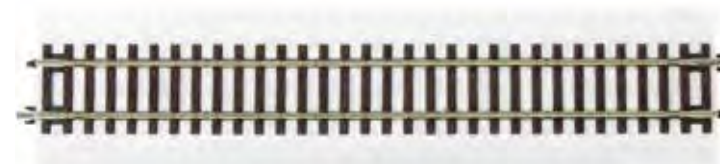
- ▶ Foglio di adesivi fornito per un design personalizzato
- ▶ Perfettamente combinabile con il treno di Natale ROCO
- ▶ Modelli in scala 1:45

Binario rettilineo G1 con massiciata

Lunghezza: 230 mm (lunghezza standard)

6 pezzi per sacchetto

Binari singoli disponibili dal vostro rivenditore specializzato o dal negozio-online ROCO.



Q4/2024

42500

- ▶ Massiciata binari con aspetto innevato
- ▶ Perfetto per ampliare il tracciato ovale del treno di Natale ROCO



Vapore Reichsbahn incontra la livrea fotografica



Robusta locomotiva per treno merci



L'Aspiratore die Alpi nei servizi EuroCity



Attraversare la Svizzera a bordo di un EC



Viaggiare nella DDR



Trasporto merci nell'era moderna



Si parla Italiano fino al Brennero



La forza dalla Taiga



Con il diesel davanti all'IC



Consegna slovacca





carrozze
PASSEGGERI

Set di 4 pezzi: IC 515 "Hahnenkamm"



Ep	VI
	1212
	PluX22
	LED
	40195
	40196
	40420



Bmpz-s



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Fotomontaggio



Carrozza pilota:

- ▶ Per la prima volta con luci di testa LED
- ▶ Con decodificatore per commutazione luci testa/coda
- ▶ In modalità digitale con illuminazione interna e della cabina macchinista
- ▶ Combinabile con la carrozze di espansione, articolo 74348

Q3/2024

74047

DCC





Carrozza per traffico locale di 2ª classe



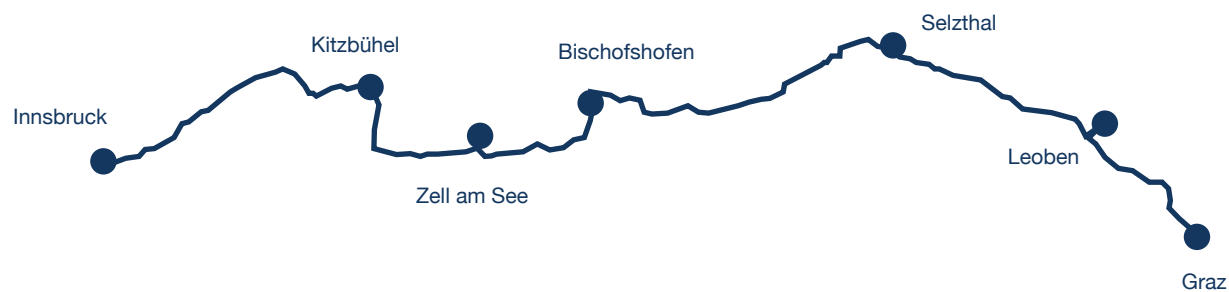
ÖBB

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bmpz-l

Fotomontaggio



- ▶ Carrozza supplementare per il set di carrozze IC 515, art. 74047
- ▶ Carrozze con cartelli di percorrenza stampati

Q3/2024

74348

n:

L'esperienza piuttosto contrastante con le carrozze standard III in costruzione di alluminio ha spinto le Ferrovie federali svizzere, insieme all'industria delle carrozze, a sviluppare le carrozze standard IV (EW IV). Le carrozze hanno caratteristiche costruttive concettuali delle carrozze Eurofima. La cassa carrozza è realizzata in acciaio leggero saldato.

Le prime carrozze standard IV di 1a classe con aria condizionata sono state consegnate nel 1981, con le porte leggermente spostate verso l'esterno per creare più spazio per il compartimento unico. Nel 1983 sono state aggiunte le carrozze di 2ª classe e i prototipi di carrozze ristorante. In totale sono state costruite 540 carrozze passeggeri EW-IV, di cui 496 per SBB. Anche la Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), la Schweizerische Südostbahn (SOB) e la Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) hanno acquistato carrozze identiche nel design. Nel corso del tempo, le carrozze EW-IV delle compagnie ferroviarie private citate sono state sostituite con carrozze EW I, II e III delle SBB, più adatte alle loro condizioni operative. Non furono mai costruiti bagagliai del tipo EW-IV; furono invece adattati bagagliai EW-II e in seguito furono acquistati bagagliai MC76 utilizzati dalla SNCF.

Con lo smistamento dei treni a lunga percorrenza a partire dal 1996, le SBB hanno acquistato 60 carrozze pilota tipo IC Bt. I treni navetta Intercity formati con queste sono composti, oltre che dalle carrozze pilota, da carrozze intermedie EW IV adattate, da ex bagagliai francesi e da locomotive Re 460. Il veicolo da 62 posti è concettualmente basato sulle note vetture Eurocity. L'equipaggiamento comprende anche un scompartimento per sedie a rotelle, carrozzine e biciclette, nonché un sistema di toilette chiuso con bioreattore. La forma della testa e della cabina macchinista corrisponde in gran parte alle locomotive Re 460, ottenendo così un aspetto omogeneo.

Le carrozze EW IV e le relative carrozze pilota e bagagliai hanno cambiato il loro aspetto solo in modo insignificante nel corso del tempo. La combinazione di colori verde/grigio pietra, verde/crema e blu/crema, inizialmente un po' conservativa, ha lasciato il posto a un attraente bianco/nero. Le carrozze sono molto apprezzate dai passeggeri grazie agli interni spaziosi con sedili vis-à-vis e al comportamento di marcia silenzioso anche a velocità elevate.

A parte l'ormai scomparsi bagagliai, che sono stati parzialmente sostituiti dalle carrozze EW-IV del tipo AS, le carrozze EW-IV per treni navetta costituiscono ancora una parte essenziale del servizio a lunga percorrenza delle SBB. Con il design "Livrea 2025", sempre più presente dal 2021, le carrozze sono in grado di essere utilizzate per altri 15 anni circa.

Per il momento, il modello sarà costituito dalle varianti senza porte d'accesso modernizzate, che non hanno ancora i pulsanti delle porte. Anche l'IC Bt appare nel nuovo design. Insieme alla "striscia" rossa, nel corso della modernizzazione è stato aggiunto il simbolo delle SBB nella parte anteriore, analogamente ad altri veicoli. Queste modifiche di dettaglio sono state implementate anche nel modello, in modo di alta qualità.

Carrozza standard

EW IV, SBB





Photo: D. Häusermann

Carrozza pilota per treni navetta EW-IV



FFS

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Bt

Fotomontaggio

- ▶ Con una nuova maniglia, tergicristalli e un nuovo logo FFS applicati separatamente
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, illuminazione interna e illuminazione cabina macchinista

Q2/2024			
74478	DCC		
74479	AC		

Carrozza viaggiatori 1ª classe



FFS

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74474

74475



A

Fotomontaggio

Carrozza passeggeri 2ª classe



FFS

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74476



B

Fotomontaggio

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:
 ▶ Per la prima volta nel nuovo design con porte rosse fedele al prototipo
 ▶ Articolo 74475, 74477: Con un numero di matricola differente

Carrozza passeggeri 2ª classe



FFS

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74477



B

Fotomontaggio

n:

Nella RDA, tutto era effettivamente strutturato e organizzato. Ma poi accadde questo: nel 1976, le Ferrovie statali cecoslovacche non poterono prendere in consegna le carrozze per treni espressi D ordinate, del tipo Y/B 70, per motivi finanziari. Senza ulteriori indugi, furono prese in consegna dalla DR. Con queste carrozze, fu finalmente possibile introdurre il City Express. A causa del boom edilizio, migliaia di lavoratori edili affluirono a Berlino settimana dopo settimana. Il mezzo di trasporto principale era la ferrovia. Dal lunedì al venerdì, i nuovi treni espressi facevano la spola tra le città distrettuali più importanti della DDR e la capitale, ogni mattina e sera.

Negli anni '80, iniziò la produzione di una carrozza per treni espressi a scompartimenti laterali senza aria condizionata, basata sulle specifiche UIC-Z. Prima di poter produrre le vetture lunghe 26,4 metri, è stato necessario ricostruire il traspontatore tra le sale, poiché era troppo corto, con una lunghezza di soli 19 metri. Le vetture, che erano destinate all'uso nei City Express, indossavano la tipica livrea City Express con strisce laterali arancioni e tetto grigio.

Le carrozze di 1a classe avevano 10 scompartimenti. Ogni scompartimento aveva sei sedili individuali con braccioli. Per inciso, la carrozza AB (carrozza con posti a sedere di 1a e 2a classe) deriva dalla carrozza di 1a classe, per cui il numero di finestrini è lo stesso e i sei scompartimenti di 2a classe sono quindi più grandi del solito. Le carrozze di 2a classe, invece, avevano 11 scompartimenti.

Le carrozze erano dotate di carrelli del tipo Görlitz V con freni a blocco per un utilizzo fino a 140 km/h o GP 200 (sviluppo congiunto Görlitzer/Prager) per 200 km/h con freni a disco. Furono costruite oltre 1.000 carrozze di diversi tipi di base.



Photo: M. Dostal



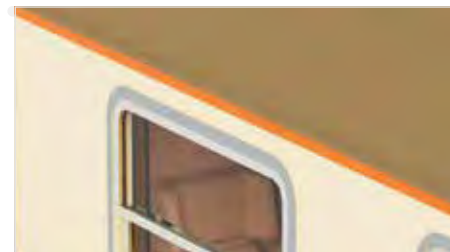
Carrozze passeggeri

"City express", DR

In dettaglio



Finestrini delle porte adattati alle dimensioni



Carrozza di 1ª classe con grondaia continua



Maniglie sporgenti



Sospensione culla emergenza in dettaglio



Pancone respingenti opzionale



Carrelli tipo Görlitz V modificati fedeli al modello originale

Carrozza per treni rapidi 1ª classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Am

Fotomontaggio

Q3/2024

6200041

6200042

Carrozza per treni rapidi 2ª classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Fotomontaggio

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:

- ▶ Livrea "City Express"
- ▶ Per la prima volta con pareti laterali e grondaia continua
- ▶ Articolo 6200042, 6200044: Con un numero di matricola differente

Q3/2024

6200043

6200044

- ▶ Nuovi carrelli tipo Görlitz V modificati

Jugendobjekt

Städteexpresszug *Rennsteig*

Berlin-Halle(S)-Erfurt-Arnstadt

Jugendobjekt

Städteexpresszug *Lipsia*

Leipzig - Berlin - Leipzig

Jugendobjekt

Städteexpress *Elbflorenz*

Dresden-Berlin-Dresden



Set 1 da 3 pezzi: Treno passeggeri



DR

Ep	IV
	453
	40196
	944701



Baage



Baage



Dage

Fotomontaggio

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:

► Adatto per locomotiva a vapore gruppo 38 della DR (cod. art. 71381, 71382, 79382)

Q1/2024

620009

Set 2 da 3 pezzi: Treno passeggeri



DR

Ep	IV
	417
	40196
	944701



Baagre



Baage



Gms

Fotomontaggio

Q1/2024

620010

n:

Dopo che le carrozze a due piani acquistate dalla Deutsche Bundesbahn o Deutsche Bahn AG avevano superato la prova del nove, furono ordinate altre carrozze. Le carrozze a due piani, che sono state ben accolte dai passeggeri, erano necessarie per sostituire le obsolete carrozze per ferrovie regionali a un piano. Gli accessi differiscono a seconda della regione di utilizzo. Si distingue tra vetture a pianale basso ("Niederflureinstieg") e a pianale alto. Inoltre, sono state consegnate in diversi design (carrozza pilota, carrozza intermedia, divisione secondo la classe). Tutte le carrozze a due piani provenivano dalla fabbrica Bombardier di Görlitz.

Dal 1998, le carrozze a due piani tipo 1997-2003 autorizzate per una velocità massima di 160 km/h sono per il servizio passeggeri. Si differenziano per il freno magnetico installato sul carrello. La forma rotonda caratteristica della testa si è dimostrata valida ed è stata adottata dai predecessori. Anche l'equipaggiamento tecnico e il design degli interni sono stati rivisti. L'interno è suddiviso in due zone d'accesso, diversi vani passeggeri e vani multiuso, una toilette, un locale apparati e nella carrozza pilota con un vano macchinista all'estremità 1 e un scompartimento di servizio all'estremità 2.

L'attuale sviluppo delle carrozze pilota DB Regio è completato dai modelli DBpbzfa 765 e 766, nonché dal DABpbzfa 767, e dai modelli DBpza 780/781 e DABpza 785/786 per le vetture intermedie, che si differenziano tra loro per il maggior numero di finestrini laterali e le barre dei finestrini più strette. Poiché nella piattaforma delle carrozze a due piani sono stati presi in considerazione molti desideri dei clienti, nei diversi Länder si possono trovare equipaggiamenti diversi. Presso Metronom, ad esempio, è stata installata una sala macchine automatiche nella carrozza pilota, a volte anche nella carrozza intermedia con un accesso alto. A causa della domanda sempre più crescente di portabiciclette, molti Dosto con accesso basso sono stati convertiti in vetture con un'area multiuso nel piano inferiore.

Le carrozze sono state consegnate con una cassa rosso traffico e porte grigio chiaro, interrotte da strisce longitudinali grigio chiaro. Le carrozze della S-Bahn di Dresda si distinguono dalle altre carrozze per una striscia grigia aggiuntiva tra le estremità e i vani di accesso. Il tetto e le travi longitudinali sono dipinte di grigio e il telaio è dipinto di nero. Le carrozze sono utilizzate nelle aree di Berlino, Francoforte (Main), Colonia, Coblenza, Ludwigshafen, Norimberga, Monaco, Karlsruhe, Rostock e Stoccarda. Anche i treni metronom a due piani sono composti da queste carrozze.



Carrozze a due piani



Photo: R. Auerweck

Set da 2 pezzi: carrozze a due piani



DB AG

Ep VI

621

PluX22

LED



DABpza



DBpzbfa

Fotomontaggio

- ▶ Carrozza pilota con luci di testa/coda, abbaglianti e illuminazione cabina macchinista/indicatore destinazione treno
- ▶ Realizzato secondo il S3 della S-Bahn di Dresda

Q1/2024

6200066 DCC



6220066 AC



In dettaglio



Pancone respingenti opzionale dal design elaborato



Griglie ventilazione perforate con aria condizionata e compressore dietro di essa



Carrelli ricco di dettagli



Luci di coda applicate separatamente

Carrozza a due piani



ALEX

Ep	VI
◀ ▶	308



DBpz

Fotomontaggio

Q2/2024				
6200103	DC	↕	☐	☐
6220103	AC	↕	☐	☐
6200104	DC	↕	☐	☐
6220104	AC	↕	☐	☐

- ▶ Cod. art. 6200103, 6220103:
Destinazione treno: Stazione Centrale di Monaco
- ▶ Cod. art. 6200104, 6220104:
Destinazione treno: Hof



Photo: R. Auerweck

Locomotiva elettrica ME 146-12



METRONOM

Ep	VI
◀ ▶	217
⋯	PluX22
⌒	R2
⊙	LED



Fotomontaggio

Q3/2024				
7500037	DC		4/1	
7510037	DCC	🔊	4/1	☐
7520037	AC	🔊	3/2	☐

Dal 2003, la metronom collega il nord della Bassa Sassonia, Amburgo e Brema con i suoi treni a due piani gialli e blu trainati da locomotive. La metronom Eisenbahngesellschaft mbH è un'azienda ferroviaria non federale con sede a Uelzen (Bassa Sassonia). L'azienda gestisce cinque linee di trasporto pubblico locale con il marchio metronom su 390 chilometri di binari. La ME 146-12 proviene dalla seconda serie di otto locomotive TRAXX tipo P160 AC2 costruite nel 2005, basate sul corpo locomotiva ottimizzato per le collisioni della serie 185.2 della DB.

- ▶ Modello finemente dettagliato con molte parti separate
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili, luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente

Set da 3 pezzi: auto a due piani



METRONOM

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzka



DBdpza



DBpza

Fotomontaggio

Q3/2024			
6210105	DCC		
6220105	AC		

- ▶ Rimorchio di guida con luci di testa, di coda e abbaglianti a commutazione digitale, illuminazione della cabina di guida e visualizzazione della destinazione del treno
- ▶ Tutte le carrozze con illuminazione interna a LED perfettamente adattata al modello per un'illuminazione ottimale



Set da 2 pezzi: carrozza a due piani



METRONOM

Ep	VI
	616



DBpza



DBpza

Fotomontaggio

Q3/2024			
6200106	DC		
6220106	AC		

► Tutte le carrozze con illuminazione interna a LED perfettamente adattata al modello per un'illuminazione ottimale

Carrozza a due piani



METRONOM

Ep	VI
	308



DBpza

Fotomontaggio

Q3/2024			
6200107	DC		
6220107	AC		

► Carrozza con illuminazione interna a LED perfettamente adattata al modello per un'illuminazione ottimale
 ► Complemento ideale per i set art. n. 6210105, 6200106



Carrozza semipilota IC

DB AG





Photo: R. Auerweck

All'inizio degli anni '90, DB iniziò a sviluppare una carrozza semipilota per il traffico a lunga distanza. L'obiettivo era accorciare i tempi di coincidenza nelle stazioni di testa, come da anni accadeva già nel trasporto locale. Capaci di una velocità massima di 200 km/h, inizialmente erano destinate ai treni InterRegio.

Le 75 carrozze semipilota sono state create convertendo carrozze passeggeri della produzione di Halberstadt. Il telaio venne preso dalla "carrozza donatrice" tipo Bom 281, modificato all'estremità 2 dell'auto in modo da poter fissare il nuovo canotto di sterzo. Quest'ultimo è costituito da una struttura in acciaio con una cappa portante in plastica rinforzata con fibra di vetro. Carrozzeria, tetto, carrello, interno dell'abitacolo e tecnologia vennero ricostruiti da zero. Fu così che nacquero i tipi Bimdzf 296 e Bpmbdzf 297.

Dopo la consegna delle prime due serie, PFA Weiden iniziò a produrre dodici carrozze semipilota IC pressurizzate. Per distinguerle dalla versione "tradizionale", queste vetture sono denominate Bpmbdzf 297.3. Le uniche cose che hanno in comune con le "vecchie" carrozze semipilota sono il modello originale e il design della cabina di guida.

Contrariamente alla variante non pressurizzata, la testata della carrozza semipilota è progettata come una testa sandwich in vetroresina autoportante e può essere riconosciuta dal bordo di attacco inclinato sulla carrozzeria. Inoltre, questa carrozza semipilota si riconosce per l'intercomunicante SIG a tenuta di pressione. Il primo utilizzo di queste carrozze semipilota avvenne nel maggio 1999 sulla linea IC Amburgo – Berlino – Lipsia – Norimberga – Monaco di Baviera. Dopo la prima riprogettazione nel 2002/2003, il numero del modello cambiò da 297.3 a 296.3. Le carrozze vennero dotate di un sistema di informazione per i passeggeri e di display digitali esterni con l'indicazione della destinazione del treno.

Durante l'estate del 2012 DB AG ha annunciato la ristrutturazione di circa 770 delle 1.500 carrozze IC ancora esistenti ribattezzandole "ICmod". La ristrutturazione ha avuto luogo a partire dall'autunno del 2012 nelle officine di Neumünster e Kassel e ha interessato anche le carrozze semipilota. Nell'ambito della ristrutturazione, le vetture sono state completamente sventrate; oltre all'installazione di nuovi sedili, sono stati apportati anche gli accorgimenti tecnici necessari.

Dopo questa conversione, i numeri di carrozza rimasero inalterati, ma la designazione è ora cambiata in Bpmbdzf 286.3. La "m" aggiuntiva nel nome del modello sta per "modernizzazione", ovvero ICmod. In questa versione tutti gli esemplari sono ancora in uso nel servizio IC/EC.

Carrozza pilota "IC 2310"



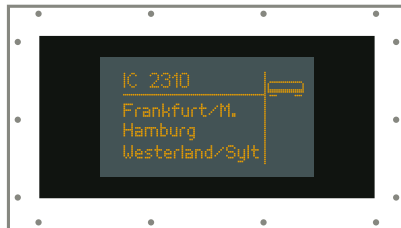
DB AG

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Bpmmbdzt 286.3

Fotomontaggio



- ▶ Con scritte attuali
- ▶ Allestimenti interni elaborati policromatici
- ▶ In modalità digitale con abbaglianti commutabili e illuminazione della cabina di guida e della scrivania



Q1/2024

6210001	DCC		
6220001	AC		

In dettaglio



Tergicristalli sporgenti



Antenne WiFi applicate separatamente



Portabiciclette indipendente



Replica del pancone respingenti dal design sofisticato



Arredamento interno dal design sofisticato



Carrelli con molti componenti



Incisioni eseguite in modo coerente



Stato di servizio: Con transizioni soffietto gommato

Set 1 da 3 pezzi: "IC 2310"



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bpmbbdz



Bvmmsz



Apmmsz

Fotomontaggio

Quanto segue si applica a tutti i modelli su questa pagina:

- ▶ Carrozze di 1ª classe Apmmsz) con transizioni in gomma per la prima volta
- ▶ Con antenne WLAN montate separatamente
- ▶ Tutti i carrozze con scritte attuali



Q1/2024

6200019

Set 2 da 4 pz.: "IC 2310"



DB AG

Ep	VI
	1212
	40196
	40420



Avmmz



Bpmmz



ARkimbz



Bpmmz

Fotomontaggio

Q1/2024

6200020

Set da 3 pezzi: carrozza passeggeri



PKP

Ep	III
	427
	6560
	6469



ABiy



Biy



Biy

Fotomontaggio

Q4/2024

6200059

► Condizioni operative 1956



Carrozza ristorante



PKP

Ep	IV-V
	303
	40196
	40420

Q3/2024

6200060



WRdun

Fotomontaggio

- ▶ Livrea di fabbrica con logo WARS giallo
- ▶ Con parti frontali secondo il modello originale e zona d'accesso Bautzen; tetto secondo il modello originale

Carrozza letto



PKP

Ep	IV-V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

6200061



WLABd

Fotomontaggio

- ▶ Nello stato di servizio: 1989–90
- ▶ Per l'utilizzazione nel traffico ferroviario notturno internazionale

Carrozza letto



PKP

Ep	V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

6200062



WLABd

Fotomontaggio

- ▶ Nello stato di servizio: 1990–91
- ▶ Per l'utilizzazione nel traffico ferroviario notturno internazionale



GATX

CM

EKOC

EKOC

CM

M

carri

MERCI

Carro merci per carico espresso "BahnExpress"



ÖBB

Ep	IV
	161
	40196



Gbss

Fotomontaggio

Q1/2024

6600055

Set di 3 pezzi: Carri merci trasporto segatura



ÖBB

Ep	IV
	345
	40183



Fb



Fotomontaggio

► Nello stato di servizio degli anni 80; set espansione ideale per tutte le locomotive ÖBB.

Q2/2024

6600056

Set di 3 pezzi: Carri merci a scarico automatico



ÖBB

Ep	IV-V
	495
	40183



Fals



Fotomontaggio

► Combinabile con treni completi

Q2/2024

6600071

Carro con stanti



ÖBB/RCW

Ep	VI
	229
	40196



Rs

Fotomontaggio

► Con carico tronchi autentico

Q1/2024

77685

Due carri tramoggia a tetti apribili



ÖBB

Ep	V-VI
	222
	40196



Tdrrs

Fotomontaggio

► I due carri sono accoppiati rigidamente da un timone staccabile

Q1/2024

76022

Carro silo trasporto polverulenti



ÖBB

Ep	VI
	219
	40196



Uacs-x

Fotomontaggio

► Modello delicato con molti particolari applicati separatamente

Q1/2024

6600052

Carro merci coperto



ÖBB

Ep	VI
	249
	40183



Gabs

Fotomontaggio

Q1/2024

77800

Carro porta contenitori



ÖBB/RCW

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Fotomontaggio

► Carro in metallo pressofuso
 ► Caricato con contenitori cisterna dell'impresa TWS Tankcontainer-Leasing

Q3/2024

6600077

Carro a doppia tasca articolato T3000e



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Fotomontaggio

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due casse mobili 45' della Rail Cargo Group Design

Q2/2024

6600033

Set di 3 pezzi: Carri cisterna



WASCOSA/OMV

Ep	VI
	585
	40179



Zans



Fotomontaggio

- ▶ Maniglie sottili e sporgenti
- ▶ Con passerelle a griglia perforata dal design sofisticato

Q2/2024

6600054

Carri ad apertura telescopica



SNCB

Ep	V-VI
	138
	40196



Shimmns

Fotomontaggio

- ▶ Con il permesso della NMBS Train World

Q2/2024

6600061

Set di 3 pezzi: Carro merci a scarico automatico



HOLCIM

Ep	V-VI
	432
	40196



Fals



Fotomontaggio

- ▶ Con segni di riparazione
- ▶ Ideale per treni completi

Q1/2024

77033

Carro portacontainer



FFS

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Fotomontaggio

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due contenitori-cisterna dello spedizioniere Bertschi

Q1/2024

77346

Set di 2 pezzi: Carro silo



HOLCIM

Ep	VI
	311
	40179



Uacns



Fotomontaggio



- ▶ Per la prima volta con nuovo logo "Holcim"

Q1/2024

6600051

Carro tasca T5

n:



HUPAC

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Fotomontaggio

- ▶ **Modello dotato completamente dalla fabbrica**
- ▶ **Carro in metallo pressofuso**
- ▶ **Caricato con un semirimorchio dello spedizioniere Schöni**
- ▶ **Per informazioni dettagliate sul nuovo T5 consultare le pagine 196-199.**

Q3/2024

6600065



Set di 3 pezzi: carro cisterna



MILLET

Ep	VI
	585
	40179



Zacns



Fotomontaggio

Q4/2024
6600091

- ▶ Con vari loghi
- ▶ Modelli finemente dettagliati con molte parti innestabili collegate separatamente

Carro telonato scorrevole



VTG

Ep	VI
	229
	40196



Rilns

Fotomontaggio

- ▶ Vettura a noleggio VTG, quotata con FFS Cargo
- ▶ Design finemente dettagliato

Q4/2024
6600089

Carro ausiliario per treni merci (cabusa)



ČSD

Ep	IV
	115
	40196



D

Fotomontaggio

Q1/2024

76603

Carro merci coperto



ČSD

Ep	IV
	107
	40196



Zn

Fotomontaggio

Q2/2024

76323

Carro merci aperto



ČSD

Ep	IV
	161
	40183



Eas-u

Fotomontaggio

Q3/2024

6600004

► Ideale per formare dei treni completi

Carro merci aperto



ČSD

Ep	IV
	124
	6560



Vtp

Fotomontaggio

Q3/2024

6600084

► Con garitta del frenatore

Set di 3 pezzi: Carri tramoggia a tetti apribili



ČD CARGO

Ep	VI
	333
	40196



Tdhs



Fotomontaggio



► Pedane, scale e ringhiere piattaforma fine

Q2/2024

6600078

Carro a pareti scorrevoli



ČD CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbilins

Fotomontaggio

► Pareti anteriori e laterali finemente dettagliate.
► Maniglie e aste di comando montate separatamente

Q3/2024

6600095

Carro porta auto



ČD

Ep	V-VI
	303
	40195



DDm

Fotomontaggio

► Perfettamente combinabile con il set di carri Eurofima, articolo 6200002

Q1/2024

76555

Set di 3 pezzi: Carri merci aperti



DRB

Ep	II
	356
	6560



Ommr



Ommru



Ommru

Fotomontaggio

Q3/2024

6600102

► Combinabile con la locomotiva diesel D311 - articoli 70113, 70114 e 78114

Set di 3 pezzi: Carri con stanti



DRG

Ep	II
	404
	6560
	6563



R



R



R

Fotomontaggio

Q1/2024

6600041

► Un carro con respingenti a barra
► Due carri con ruote a raggi

Carro merci coperto



DRG

Ep	II
	124
	40183



Glhs

Fotomontaggio

Q2/2024

6600038



Set di 2 pezzi: Carri merci aperto



DB

Ep	III
	232
	6560



Ommr 33

Fotomontaggio

Q2/2024

76289

► Un carro con freno a mano

Set di 3 pezzi: Carri merci aperti



DB

Ep	III
	345
	40183



Omm 34

Fotomontaggio

Q3/2024

6600075

► Due carri con cuscinetti a strisciamento, un carro con cuscinetti a rotolamento

Carro porta auto



DB

Ep	IV
	275
	40184



Laekks 543

Fotomontaggio

Q1/2024

76456

Carro doppio portacontainer



DB

Ep	IV
	208
	40196



Laabkkmms

Fotomontaggio

Q1/2024

6600053

► Caricato con contenitori Efr della società "Birkel"

Set di 2 pezzi: carrozza a tetto oscillante



DB

Ep	IV
	498
	40196



Tdgs 959



Fotomontaggio

Q4/2024

77036

- ▶ Tipico per i treni merci di epoca IV
- ▶ Per l'umidità -sensibile alle merci sfuse, come cereali

Set di 3 pezzi: carri tramoggia a tetti apribili



DB

Ep	IV
	333
	40196



Tdgs



Fotomontaggio

Q2/2024

77052

- ▶ Con diverse impronte "Quarzwärke"

Set di 3 pezzi: carri per trasporto carichi pesanti



DB

Ep	IV
	561
	40196



Sabs



Fotomontaggio

Q3/2024

76002

- ▶ Caricato con rotoli di acciaio

Set di 3 pezzi: Carri merci aperti



DR

Ep	IV
	543
	40196



Eas 5948



Fotomontaggio



- ▶ Con le tipiche ante in lamiera stampata e respingenti rotondi
- ▶ Applicazione: trasporto di rottami, legno, vecchi pneumatici e merci simili

Q4/2024

6600103

Carro materiale proprio per le tratte dirette



DR

Ep	IV
	98
	6560



G

Fotomontaggio



Q1/2024

76315

Set da 4 pezzi: Carro per trasporto auto



ARS ALTMANN

Ep	VI
	1260



Hccrs

Fotomontaggio

- ▶ Ideale per formare treni a blocchi
- ▶ Modello finemente dettagliato con molte parti a innesto
- ▶ Lunghezza sui respingenti per unità di carro 315 mm

Q1/2024

77049



Carro tasca

T5, Wascosa



Già all'inizio degli anni '70, i primi carri a tasca furono costruiti e acquistati da alcune amministrazioni ferroviarie europee. Nel corso del tempo, sono stati adattati alle esigenze in costante aumento e ulteriormente sviluppati.

Versatilità e flessibilità sono le caratteristiche principali del carro a tasca T5. Si tratta di un carro per il trasporto di mega-rimorchio e semirimorchi convenzionali con un'altezza interna compresa tra 2,55 e 3,0 metri. La lunghezza tra i respingenti è di 20.000 mm. Per un uso flessibile nel trasporto combinato, i carri tasca sono dotati di barre di bloccaggio pieghevoli con perni ISO sulla traversa longitudinale, in modo da poter trasportare anche container 45' e casse mobili. Con questo tipo di carro è possibile caricare anche container da 30'. L'utilizzo del carro tasca T5 aumenta quindi la flessibilità delle composizioni del treno e offre chiari vantaggi in termini di disponibilità per diverse unità di carico.

I carri tasca sono dotati di traverse longitudinali esterne, in modo che le cosiddette tasche, in cui sono messe le ruote dei semirimorchi, abbiano la minima distanza possibile dal bordo superiore del binario. Questo è necessario per non superare la sagoma limite ferroviaria. Sui carri c'è un cavalletto di supporto regolabile in altezza, in cui è fissato il perno del semirimorchio. Questo ha reso il T5 un componente indispensabile per il trasporto combinato.

Carro tasca T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Fotomontaggio

Q3/2024

6600067

- ▶ Modello dotato completamente dalla fabbrica
- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due contenitori cisterna dello spedizioniere Bertschi

Carro tasca T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Fotomontaggio

Q3/2024

6600063

- ▶ Modello dotato completamente dalla fabbrica
- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con un semirimorchio dello spedizioniere Walter

In dettaglio



Cavalletto in più parti



Modello completamente equipaggiato a seconda del tipo di carico



Barra di bloccaggio pieghevole per il trasporto di container



Ganci ancoraggio per fune applicati separatamente



Area perforata presso il cavalletto



Area vasca dal design autentico



Maniglie e pedane autentiche

Carro a doppia tasca articolato T3000e



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Fotomontaggio

Q2/2024

6600057

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con quattro casse mobili "DHL"

Carro a doppia tasca articolato T3000e



EUROWAGON

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Fotomontaggio

Q2/2024

6600035

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due rimorchi per camion dello spedizioniere Intercombi Logistics

Carro a doppia tasca articolato T3000e



NACCO

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Fotomontaggio

Q2/2024

6600036

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due container 20' e un container 45'

Carro a doppia tasca articolato T3000e



TX LOGISTIK

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Fotomontaggio

Q2/2024

6600034

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due rimorchi per camion dello spedizioniere DSV

Carro portacontainer



AAE

Ep	VI
	226
	40196



Sgns

Q1/2024

77345

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due container 20'

Carro a pareti scorrevoli



AAE

Ep	VI
	267
	40196



Habbilns

Q1/2024

76487

- ▶ Con magnilie applicati separatamente e aste di comando

Set di 2 pezzi: carri cisterna



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans

- ▶ Nuovi numeri di matricola
- ▶ Carro per il "DHL Kerosin Express"

Q1/2024

76024

Set di 2 pezzi: carri cisterna



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zacns

Fotomontaggio

Q1/2024

76025

Set di 2 pezzi: Carri cisterna



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans

Fotomontaggio

Q2/2024

77463



Carro merci coperto



SNCF

Ep	III
	136
	40196



IK

Fotomontaggio

Q2/2024

76602

Carro merci coperto



SNCF

Ep	V
	136
	40196



Gos

Fotomontaggio

Q2/2024

76604

Carro merci coperto



MAV

Ep	IV
	122
	40183



Gg

Fotomontaggio

Q4/2024

660097

Carro a pareti scorrevoli



MAV

Ep	V-VI
	267
	40196



Habbi(l)nss

Q1/2024

77492

Set di 2 pezzi: Carro a tetto avvolgibile



FS

Ep	IV
	240
	40183



Tms

Fotomontaggio

Q3/2024

660082

► Con segni di riparazione

Carro merci coperto



NS

Ep	III
	96
	40179



CHAW

Fotomontaggio

Q3/2024

76844

► Con segni di riparazione

Set di 2 pezzi: Carri postali



NS

Ep	IV
	301
	40196



Hbbkkss



Gs

Fotomontaggio

Q2/2024

6600074

Carro a pareti scorrevoli



NS

Ep	IV
	161
	40196



Hbis

Fotomontaggio

Q3/2024

6600081

Carro cisterna a gas pressurizzato



DB

Ep	IV
	183
	40196



Zags

Fotomontaggio

Q4/2024

6600086

Carro cisterna "Natronchemie"



NS

Ep	IV
	101
	40183



Uh

Fotomontaggio

Q4/2024

6600094

Carro tramoggia



RAILPRO

Ep	VI
	111
	40196



Fccpps

Fotomontaggio

Q1/2024

6600070

Carro telone scorrevole



ONRAIL

Ep	VI
	138
	40196



Shimmns

Fotomontaggio

Q3/2024

6600085



Carro articolato a doppia tasca



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Fotomontaggio

Q2/2024

6600072

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due semirimorchi per camion della ditta di trasporti Hofman.
- ▶ Con serrature a cerniera a innesto separato

Carro merci coperto



PKP

Ep	III
	124
	40183



Kdsth

Fotomontaggio

Q2/2024

6600059

Carro trasporto rotaie



PKP

Ep	III
	166
	6560



Pdks

Fotomontaggio

Q3/2024

6600060

- ▶ Caricato con profili binario

Carro cisterna



PKP

Ep	IV
	101
	6560



Uh

Fotomontaggio

Q1/2024

6600017

Set di 2 pezzi: Carro merci aperto



PKP

Ep	IV
	230
	40196



Es

Fotomontaggio

Q1/2024

6600058

Carro portacontainer



PKP

Ep	V-VI
	226
	40196



Sgns

- ▶ Carro in metallo pressofuso
- ▶ Caricato con due contenitori cisterna dello spedizioniere Van den Bosch

Q1/2024

77347

Carro a pareti scorrevoli a doppia unità



PKP CARGO

Ep	VI
	350
	40196



Himrrs 29

Fotomontaggio

- ▶ Entrambi i carri sono collegati rigidamente con un timone staccabile

Q4/2024

6600096

Set di 3 pezzi: Carro merci aperto



PKP CARGO

Ep	VI
	543
	40196



Eanos

Fotomontaggio

- ▶ Con il nuovo logo PKP Cargo

Q4/2024

6600100

Set di 2 pezzi: Carri con stanti



PKP CARGO

Ep	VI
	458
	40183



Res

Fotomontaggio

- ▶ Con il nuovo logo PKP Cargo

Q3/2024

6600099

Carro cisterna a gas pressurizzato



CFR

Ep	VI
⇄	195
⌋⌋	40179



Zas

Fotomontaggio

04/2024

6600090

Carro a pareti scorrevoli



GREEN CARGO

Ep	VI
⇄	267
⌋⌋	40196



Habins

Fotomontaggio

Q3/2024

6600001

Carri merci telone scorrevole



ŽSKK CARGO

Ep	VI
⇄	229
⌋⌋	40196



Rilns

Fotomontaggio

Q1/2024

6600050

► Utilizzato per il trasporto di merci sensibili alle intemperie

Set di 3 pezzi: carri merci aperti



BUDAMAR

Ep	VI
⇄	483
⌋⌋	40183



Eas

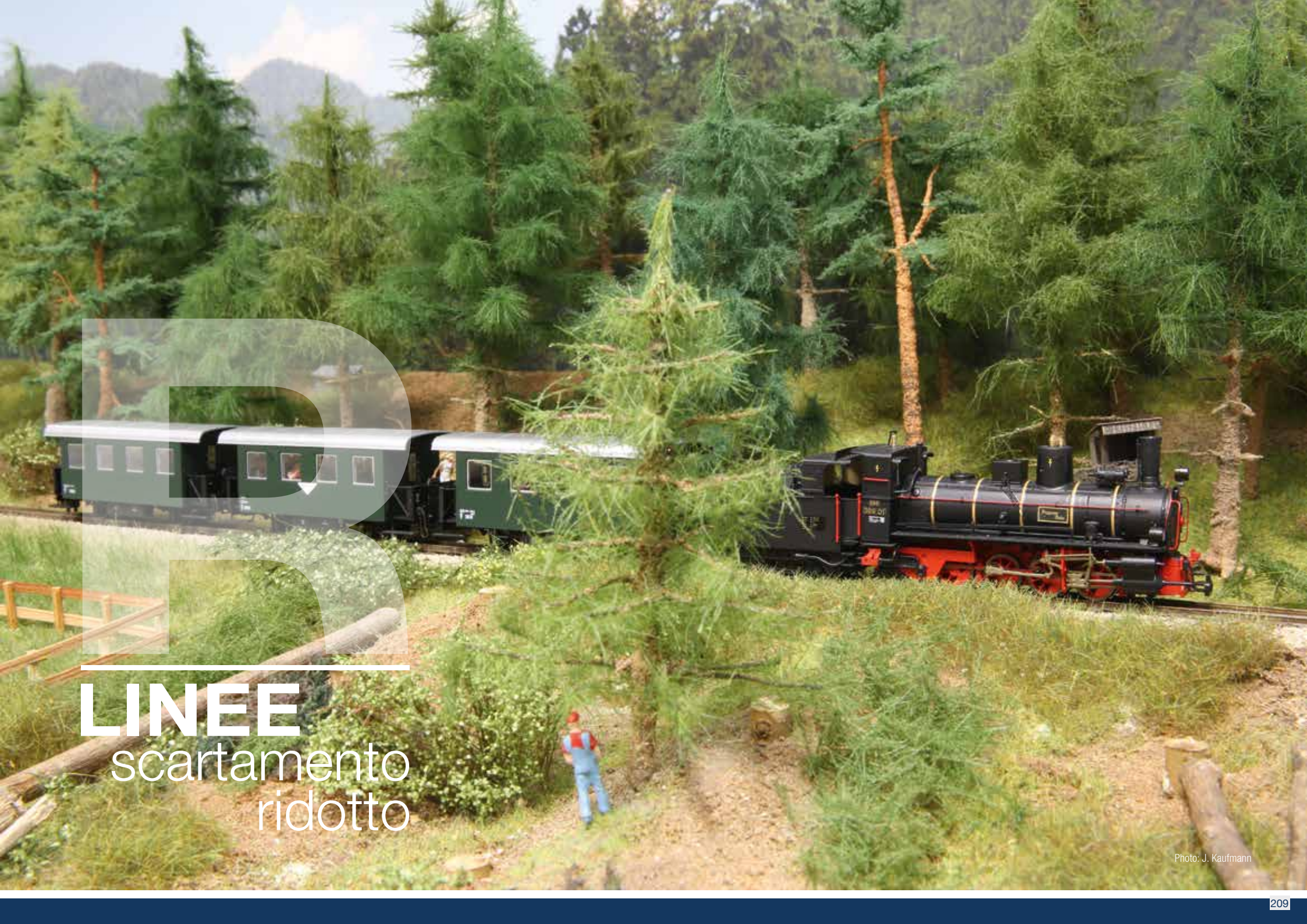


Fotomontaggio

Q4/2024

6600087

► Ideale per formare treni blocco
► Maniglie indipendenti



LINEE

scartamento
ridotto

Locomotiva a vapore 399.01



ÖBB

Ep	IV-V
	134
	PluX16
	261 mm



Fotomontaggio

- ▶ Stato di funzionamento: anni '90 presso la Pinzgauer Lokalbahn
- ▶ Serie speciale "Pinzgauer Lokalbahn"
- ▶ Con centine della caldaia in colore contrastante

n:

Q1/2024				
7140001	DC	4/1		
7150001	DCC	4/1		

Set di 3 pezzi: Carrozze passeggeri a scartamento ridotto



ÖBB

Ep	IV-V
	276



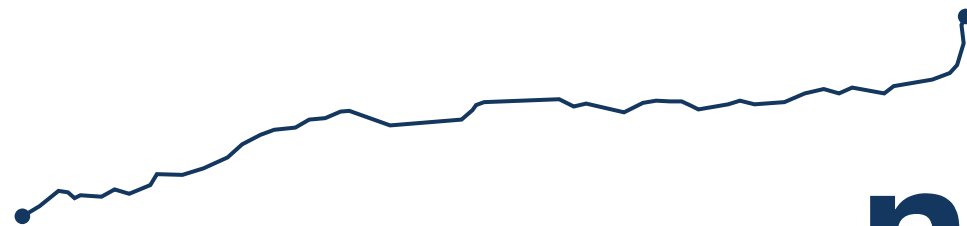
Bi



Fotomontaggio

Krimml

Zell am See



n:

Q1/2024
6240001

- ▶ Una carrozza con finestrini di vetro mezzo-apribili
- ▶ Serie speciale "Pinzgauer Lokalbahn"
- ▶ Combinabile con la locomotiva a vapore Gruppo 399, art. 7140001 e 7150001



Photo: M. van der Velden

Set di 2 pezzi: Carri trasporto bici



ÖBB

Ep IV

256



GGmh/s



Fotomontaggio

- ▶ Modello ricco di dettagli con garrita del frenatore
- ▶ Porte scorrevoli mobili
- ▶ Serie speciale "Pinzgauer Lokalbahn"

Q1/2024

6640003



Photo: J. Kaufmann

Set di treni da 5 pezzi: locomotiva diesel 2095 005-1 con GmP



ÖBB



Ep	V
	596
	PluX22
	200 mm
	LED



Bi/s



GGm/s



SSm/s



SSm/s

Fotomontaggio

- ▶ Riproduzione tipica di un treno passeggeri misto (GmP), che ha caratterizzato a lungo l'immagine delle ferrovie a scartamento ridotto in Austria
- ▶ Locomotiva con lo stemma di "Waidhofen an der Ybbs"
- ▶ Carrozza "Spanten" con computerizzato

Q4/2024			
5540001	DC	4/1	
5550001	DCC	4/1	



Photo: T. Küstner

Locomotiva elettrica E10 "Ötscherbär"



NÖVOG

Ep	VI
	127
	Next18
	261 mm
	LED



Fotomontaggio

- ▶ Per la prima volta con interfaccia Next18
- ▶ Tergicristalli applicati separatamente

Q4/2024			
7540002	DC	6/0	
7550002	DCC	6/0	

Set da 3 pezzi: treno passeggeri "Ötscherbär"



NÖVOG

Ep	VI
	465

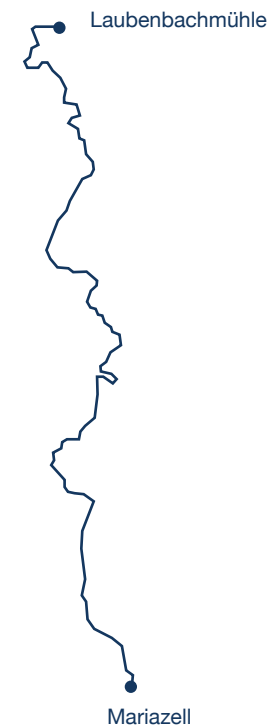


B



Fotomontaggio

- ▶ Una Carrozza dal design "Bärenland"
- ▶ Maniglie applicate separatamente



Q4/2024
6240002

cod. art.	pag.	71386	28	77052	194	6200004	142	6200066	172	6600061	186
42500	153	71393	6	77345	155/201	6200005	142	6200103	173	6600063	199
70035	12	71394	6	77346	155/187	6200006	142	6200104	173	6600065	188
70036	12	71778	133/155	77347	207	6200007	142	6200106	175	6600067	199
70043	8	71779	133	77463	202	6200008	142	6200107	175	6600068	118
70044	8	71924	53	77492	204	6200009	169	6210001	178	6600069	118
70057	112	71925	53	77685	184	6200010	169	6210105	174	6600070	205
70058	112	72014	148	77800	185	6200019	155/180	6220001	178	6600071	184
70064	99/155	73110	13/154	78014	148	6200020	155/180	6220066	172	6600072	206
70065	99	73111	13	78044	8	6200026	43	6220103	173	6600073	12
70107	33	74047	154/157	78058	112	6200027	43	6220104	173	6600074	205
70108	33	74348	159	78065	99	6200031	144	6220105	174	6600075	154/193
70113	128	74474	154/163	78108	33	6200032	67	6220106	175	6600077	155/185
70114	128	74475	154/163	78114	128	6200033	67	6220107	175	6600078	155/191
70117	129	74476	154/163	78118	129	6200034	92	6230001	153	6600081	205
70118	129	74477	154/163	78189	136	6200035	93	6240001	210	6600082	204
70184	137	74478	162	78337	68	6200036	11	6240002	215	6600084	155/190
70185	137	74479	162	78408	80	6200037	11	6600001	208	6600085	206
70188	136	76002	194	78461	141	6200038	16	6600004	155/190	6600086	205
70189	136	76022	185	78465	106	6200039	16	6600017	207	6600087	208
70251	14	76024	202	78469	97	6200041	154/167	6600033	186	6600089	155/189
70252	14	76025	202	78496	48	6200042	154/167	6600034	155/201	6600090	208
70336	68	76289	154/193	79111	13	6200043	154/167	6600035	200	6600091	189
70337	68	76315	195	79380	14	6200044	154/167	6600036	155/200	6600094	205
70407	80	76323	190	79386	28	6200049	109	6600038	154/192	6600095	155/191
70408	80	76456	193	79394	6	6200050	7	6600041	154/192	6600096	207
70460	141	76487	201	79779	133	6200051	87	6600050	155/208	6600097	204
70461	141	76555	191	79925	53	6200052	88	6600051	187	6600098	203
70464	106/155	76602	204	5100003	152	6200053	89	6600052	185	6600099	207
70465	106	76603	190	5110004	150	6200055	28	6600053	193	6600100	207
70468	97	76604	204	5110005	151	6200056	27	6600054	186	6600101	35
70469	97	76844	204	5500004	51	6200057	27	6600055	184	6600102	192
70495	48	77030	81	5510004	51	6200058	34	6600056	184	6600103	155/195
70496	48	77031	83	5520004	51	6200059	181	6600057	200	6640003	212
71379	14	77033	187	5540001	213	6200060	182	6600058	207	7100003	29
71380	14	77036	194	5550001	213	6200061	182	6600059	206	7100004	23
71385	28	77049	195	6200002	71	6200062	182	6600060	206	7100005	10

7100006	20	7310004	127	7500016	102	7500078	78	7510059	97	7520052	94
7100009	23	7310007	148	7500017	91	7500082	74	7510063	118	7520053	105
7100010	17/154	7310014	123	7500023	42	7500089	108	7510064	86	7520054	37
7100011	26	7310017	147	7500027	58	7500090	59/154	7510067	96	7520056	94
7110003	29	7310026	122	7500028	68	7500138	58	7510068	110	7520057	100
7110004	23	7310027	143	7500031	66	7510008	108	7510070	60	7520059	97
7110005	10	7310028	122	7500032	45	7510012	71	7510072	44	7520063	118
7110006	20	7310029	143	7500033	62	7510015	96	7510074	100	7520064	86
7110009	23	7310031	120	7500034	53	7510016	102	7510078	78	7520067	96
7110010	17	7310032	134	7500035	60	7510017	91	7510082	74	7520068	110
7110011	26	7310033	134	7500037	173	7510023	42	7510089	108	7520070	60
7120004	23	7310034	124	7500038	62	7510027	58	7510090	59	7520072	44
7120006	20	7310035	138	7500039	103	7510028	68	7510138	58	7520074	100
7120009	23	7310036	139	7500040	99	7510031	66	7520008	108	7520078	78
7120010	17	7310037	121	7500041	75	7510032	45	7520012	71	7520082	74
7120011	26	7310038	120	7500042	45	7510033	62	7520015	96	7520089	108
7140001	210	7310039	135	7500043	104	7510034	53	7520016	102	7520090	59
7150001	210	7310040	123	7500044	44/154	7510035	60	7520017	91	7520138	58
7300004	127	7310044	138	7500045	70	7510037	173	7520023	42	7540002	215
7300007	148	7310049	146	7500046	104	7510038	62	7520027	58	7550002	215
7300014	123	7310067	145	7500047	39	7510039	103	7520028	68	7700003	125
7300017	147/155	7320004	127	7500048	116	7510040	99	7520031	66	7700005	136
7300026	122	7320007	148	7500051	109	7510041	75	7520032	45	7700006	139
7300027	143	7320027	143	7500052	94/154	7510042	45	7520033	62	7700007	57
7300028	122	7320031	120	7500053	105	7510043	104	7520034	53	7700009	110
7300029	143	7320032	134	7500054	37	7510044	44	7520035	60	7700010	124
7300032	134	7320033	134	7500056	94	7510045	70	7520037	173	7710003	125
7300033	134	7320035	138	7500057	100	7510046	104	7520038	62	7710005	136
7300034	124	7320036	139	7500058	106	7510047	39	7520039	103	7710006	139
7300035	138/155	7320037	121	7500059	97	7510048	116	7520040	99	7710007	57
7300036	139	7320038	120	7500063	118	7510051	109	7520041	75	7710009	110
7300037	121	7320039	135	7500064	86	7510052	94	7520042	45	7710010	124
7300038	120	7320044	138	7500067	96	7510053	105	7520044	44	7720005	136
7300039	135	7320049	146	7500068	110	7510054	37	7520045	70	7720006	139
7300040	123	7500008	108	7500070	60	7510056	94	7520047	39	7720007	57
7300044	138	7500012	71	7500072	44	7510057	100	7520048	116	7720009	110
7300049	146	7500015	96	7500074	100	7510058	106	7520051	109		

A cura di:

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

Fonti iconografiche:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, M. Huber, H. Gogg così come i fotografi specificati nelle immagini.

Stampa ed elaborazione:

Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, AT

Copyright:

© 2024 Modelleisenbahn GmbH. Tutti i diritti riservati.

Questo catalogo e tutte le sue parti, come immagini e dati, sono tutelati dalla legge sui diritti d'autore. Qualsiasi utilizzo al di fuori del ristretto ambito dei limiti previsti dalla legge a tutela dei diritti d'autore, senza consenso della Modelleisenbahn GmbH, non è ammesso ed è punibile per legge. Ciò vale in particolare per riproduzioni, traduzioni, riprese su microfilm, nonché modifica, memorizzazione o elaborazione in sistemi elettronici. La riproduzione in questo catalogo di denominazioni di articoli, marchi, nomi commerciali o denominazioni aziendali, nonché di altri contrassegni distintivi non legittimano a presumere, che questi possano essere liberamente utilizzati da tutti. Può trattarsi, al contrario, anche di marchi registrati o altri contrassegni tutelati per legge, sebbene non siano espressamente evidenziati come tali.

® Marchi registrati: ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Titolare dei marchi: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Secondo i §§ 10, 10a della Legge sulla protezione dei marchi (MarkenSchG), il titolare del marchio vieta a terzi l'uso nel contesto di attività commerciali dei marchi registrati senza il suo consenso.

Dichiarazione di esclusione di responsabilità:

La Modelleisenbahn GmbH s'adopera al fine di offrire un'elevata qualità nella messa a disposizione del contenuto di questo catalogo. Nonostante la massima accuratezza, la Modelleisenbahn GmbH non può, tuttavia, fornire alcuna garanzia, né assumersi alcuna responsabilità per la correttezza, l'attualità o la completezza delle informazioni e dei contenuti riportati in questo catalogo. Non si può fornire alcuna copertura di garanzia, né assumersi alcuna responsabilità per eventuali danni di natura materiale o immateriale, dovuti all'utilizzo, al non utilizzo o all'occultamento di informazioni errate o incomplete di questo catalogo – nella misura in cui questi non siano causati da dimostrato dolo o dimostrata grave negligenza da parte della Modelleisenbahn GmbH. La Modelleisenbahn GmbH si riserva di aggiornare in ogni momento i contenuti e le caratteristiche tecniche dei prodotti presentati. Molte immagini raffigurano fotomontaggi e disegni CAD. L'esecuzione definitiva e fornita dei modelli può, pertanto, divergere dalle immagini raffigurate. Non viene fornita alcuna garanzia per dati elettrici e meccanici, nonché per indicazioni riguardo alle dimensioni. Prodotti realizzati in serie possono divergere in dettaglio dai modelli raffigurati. È assolutamente possibile che i prodotti descritti o raffigurati non siano disponibili nel Suo paese. Ci si riserva il diritto di modifiche e opzioni per le modalità di fornitura dei prodotti raffigurati.



Codice nazione

 Austria (A)	 Italia (I)
 Belgio (B)	 Lussemburgo (L)
 Bosnia Erzegovina (BIH)	 Paesi Bassi (NL)
 Canada (CAN)	 Norvegia (N)
 Svizzera (CH)	 Polonia (PL)
 Repubblica Ceca (CZ)	 Romania (RO)
 Germania (D)	 Russia (RUS)
 Danimarca (DK)	 Svezia (S)
 Spagna (E)	 Slovacchia (SK)
 Francia (F)	 Slovenia (SLO)
 Ungheria (H)	 Stati Uniti (US)

Epoche

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

Binari

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

Gestori dei servizi ferroviari

K.K.St.B.	Ferrovie statali Imperial-regie austriache
BBÖ, ÖBB	Ferrovie Federali Austriache
SNCB	Ferrovie statali belghe
SBB	Ferrovie federali svizzere
K.P.E.V.	Amministrazione della Regia Ferrovia Prussiana
K.Bay.Sts.B	Reali Ferrovie dello Stato della Baviera
DWM	Wehrmacht tedesca (1935 - 1945)
DRG	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (al 1937)
DRB	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn (1937 - 1949)
DR	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn (RDT)
DB	Ferrovie tedesche Deutsche Bundesbahn (1951 bis 1993)
DB AG	Ferrovie tedesche Deutsche Bundesbahn AG (seit 1.1.1994)
DSB	Ferrovie dello Stato danesi
RENFE	Ferrovie dello Stato spagnole
SNCF	Ferrovie dello Stato francese
MÁV	Ferrovie dello Stato ungherese
FS	Ferrovie dello Stato Italiane
NSB	Ferrovie dello Stato norvegese
SS, NS	Ferrovie olandesi
PKP	Ferrovie dello Stato polacche
SJ	Ferrovie dello Stato svedesi
RŽD	Ferrovie dello Stato Russe
ČSD	Ferrovie dello Stato cecoslovacche (1919-1992)
ČD	Ferrovie ceche
ŽSR	Ferrovie della Repubblica Slovacca (1993-2004)
ŽSSK	Ferrovie della Repubblica Slovacca (da 2005)
CFL	Società nazionale delle ferrovie lussemburghesi
SŽ	Ferrovie dello Stato Slovene
SŽD	Ferrovie Sovietiche

Spiegazione dei simboli

	Numero articolo
	Uscita: 1°-4° trimestre dello stesso anno
	Epoca
	Lunghezza incl. respingenti
	Corrente continua (senza decoder)
	Corrente continua (digitale franco fabbrica con decoder)
	Corrente continua (digitale franco fabbrica con decoder audio)
	Corrente alternata (digitale franco fabbrica con decoder)
	Corrente alternata (digitale franco fabbrica con decoder audio)
	Trasmissione su X assi / Anelli di aderenza su X assi
	Trasmissione nel tender della locomotiva per mezzo di un albero cardanico
	Luci bianche o. rosse/bianche commutabili secondo il senso di marcia
	Cambio di luce fedele al modello originale (specifico per paese)
	Illuminazione a LED / Illuminazione elettrica (tramite lampadina)
	Connessione cablata al decoder a 6 poli
	Interfaccia NEM 651 a 6 poli
	Interfaccia NEM 652 a 8 poli
	Interfaccia PluX16
	Interfaccia PluX22
	Interfaccia Next18
	Raggio minimo di curvatura
	Condensatore
	Illuminazione interna / Kit di montaggio per l'installazione di luci interne
	Set di ruote per funzionamento in corrente alternata
	Gancio di manovra digitale
	Vapore che esce dal camino
	Generatore di vapore („Seuthe“ Nr. 10 o Nr. 11)
	Cabina di guida Z21 disponibile

Roco

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

Il vostro rivenditore Roco

