

Roco



2022
Novitá

www.roco.cc



Carissimo appassionato di modelli ferroviari ROCO,

il secondo anno di modellismo ferroviario nell'epoca del coronavirus è ormai quasi alle nostre spalle. Anche il 2021 ci ha posto di fronte a sfide difficili. Insieme a voi siamo riusciti a superare anche questo periodo e di questo vorremmo sentitamente ringraziarvi!

Il grande successo riscontrato dai nostri nuovi modelli, dalle nostre nuove varianti e dal nostro variegato programma fornisce ogni anno la spinta e la motivazione necessaria per i nostri oltre 1.000 dipendenti.

Tra i punti salienti dell'anno 2022 che sta per aprirsi vi saranno, tra gli altri, la locomotiva a vapore della serie 77 delle ferrovie austriache e una nuova versione dell'ICE 1. Inoltre, ROCO festeggia insieme alle FFS il 175° anno di vita delle ferrovie svizzere. ROCO sfrutterà questa occasione per lanciare modelli svizzeri speciali, tra cui una nuova versione dell'Ae 3/6 I.

Per gli amici dei carri merci, il carro silo Raj è un modello affidabile e dettagliatissimo che scorre sui binari H0 mentre, per gli appassionati dello scartamento ridotto, i carri con telaio a 2 assi rappresentano un modello ricercatissimo e attesissimo.

Ma accanto ai nuovi fantastici modelli è stata data molta attenzione anche alla manutenzione dei prodotti. ROCO si è posta l'obiettivo di essere sempre in grado di offrire la tecnologia più avanzata anche con i modelli esistenti. Per le locomotive elettriche e diesel nelle categorie di prodotto Standard ed Edition, in futuro verranno installate solo interfacce PluX complete. Anche le versioni analogiche saranno ampiamente equipaggiate con schede di illuminazione e la gamma di modelli con audio disponibili verrà costantemente ampliata.

A proposito di modelli con suoni: per la prima volta verranno introdotti sul mercato modelli selezionati con il nuovo sound ROCO con qualità a 16 bit. Questi articoli sono contrassegnati con il proprio logo. Offrono un'esperienza acustica perfetta e autentica che riproduce l'originale in scala reale con una qualità ancora superiore rispetto al passato.

Ma non ci siamo limitati ad aggiornare i nostri modelli. Abbiamo anche un po' ringiovanito il design aziendale del nostro marchio ROCO nella forma e nel colore e abbiamo iniziato a ristrutturare completamente il nostro frequentatissimo sito web. Rimarrete stupiti dalle innumerevoli novità che presto vedrete su www.roco.cc.

Vi auguriamo buon viaggio alla scoperta delle nostre novità ROCO per il 2022!

Il team ROCO

Contenuto

H0 Locomotive a vapore	4
H0 Locomotive elettriche	30
H0 Locomotive diesel	120
H0 Composizione del treno	146
H0 Start Sets	148
H0 Carrozze passeggeri	152
H0 Carri merci	172
H0e	37, 200
Dove trovo cosa?	206

Locomotive a vapore

Gruppo 77, ÖBB





Nel 1912 l'allora k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft ordinò una locomotiva con tender per il servizio di treni passeggeri pesanti per sostituire le locomotive del Gruppo 229, che erano diventate troppo deboli. La fabbrica di locomotive della Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sviluppò allora il Gruppo 629 a vapore caldo come prima locomotiva con tender al mondo con la disposizione degli assi 2'C1'. A causa delle particolarità del tracciato dei binari, e in particolare dei trasbordatori di locomotive nelle officine della Südbahn, le locomotive non potevano avere una distanza tra gli assi più lunga di dieci metri. La prima locomotiva 629 fu consegnata alla Südbahn-Gesellschaft nel 1913, e altre 14 in un totale di tre serie di consegna seguirono nei due anni successivi.

L'esperienza straordinariamente buona con questa serie spinse le Ferrovie Imperial-regie dello Stato austriaco ad acquistare 25 locomotive quasi identiche fino alla fine della monarchia nel 1918. Le differenze esteriori evidenti erano il tipico fumaio "Kobel", i finestrini ovali alle estremità ed una unità porta respingenti rinforzata rispetto alle prime sei locomotive della Südbahn. Negli anni successivi al 1918, furono costruite diverse serie del Gruppo 629. Per le ferrovie statali austriache e polacche, e infine nel 1926 e 27 un'ultima serie con casse dell'acqua laterali allargate e senza fumaio Kobel per la BBÖ. Parallelamente, questa serie continuò ad essere costruita in Cecoslovacchia, principalmente negli stabilimenti Skoda di Pilsen, fino ai primi anni '40 con circa 200 locomotive. Il design fu costantemente adattato al attuale stato dell'arte di serie in serie.

Un'ulteriore prova del successo del design della locomotiva Gruppo 629 o 77, come fu chiamata dopo il 1938, furono le relativamente poche conversioni delle locomotive durante il lungo periodo di servizio, notando in realtà solo le conversioni dal Kobel al fumaio Prüfmann, e poi negli anni '50 all'espulsore Giesl; e le varie sovrastrutture dietro la cabina macchinista per aumentare la riserva di carbone.

L'importanza speciale di queste locomotive non è dimostrata solo dall'alto numero di unità costruite in Austria, ma anche dalla loro lunga vita di servizio. Praticamente ogni deposito in Austria ha avuto locomotive del Gruppo 77 nel parco veicoli in un momento o nell'altro. Le linee Ovest e la Südbahn e le loro diramazioni facevano parte dell'area operativa del Gruppo 77 tanto quanto la linea Inntal o il collegamento Lindau-Bregenz-St. Margarethen. Le ultime locomotive non furono messe fuori servizio fino al 1975 con la fine della trazione a vapore in Austria.

Locomotiva a vapore 77.23



ÖBB

Ep	III
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La locomotiva con tender per treni passeggeri, designata dalle Ferrovie federali austriache come Gruppo 77, è stata acquistata dal 1913 (SB / kkStB Rh 629) in diverse serie fino al 1927. La locomotiva a vapore del design Pacific tipo 2'C1' h2t è stata autorizzata per una velocità massima di 85 km/h. Praticamente ogni deposito in Austria è stato ad un certo punto dotato di locomotive del Gruppo 77. Le linee ferroviarie della Westbahn/Südbahn e le loro diramazioni facevano parte dell'area operativa del Gruppo 77 tanto quanto la linea Inntal o la linea Lindau – Bregenz – St. Margherita. Le ultime locomotive non furono messe fuori servizio fino al 1975, quando terminò la trazione a vapore in Austria.

- ▶ **Condotte sporgenti**
- ▶ **In modalità digitale con illuminazione della cabina e della locomotiva commutabili**
- ▶ **Respingenti in metallo**
- ▶ **Ruote fine con flange basse**
- ▶ **Aste d'accoppiamento/azionamento in metallo fuso sotto pressione**

Q4/2022				
70075	DC		3/1	
70076	DCC		3/1	
78076	AC		3/1	

Gruppo 77 in dettaglio



Riproduzione coerente dell'iconico frontale



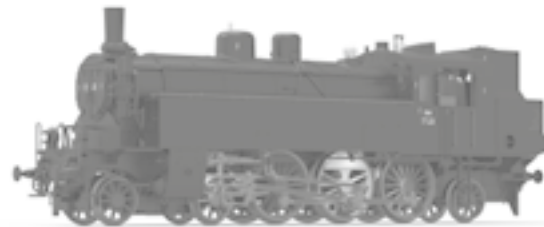
Tetto cabina con riproduzione di numerosi dettagli



Cabina illuminata



Ruote a raggi in filigrana



Linee caldaia extra



Illuminazione della locomotiva fedele all'originale



Maniglie autoportanti e corrimano

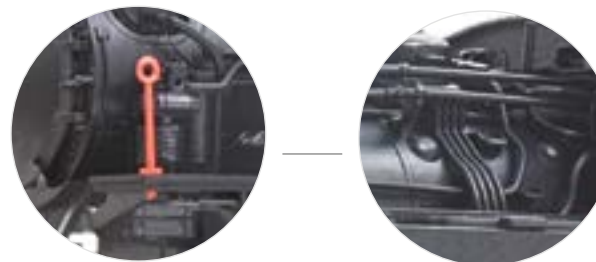


Locomotiva a vapore gruppo 86



ÖBB

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La serie 86 era una locomotiva con tender standard costruita in gran quantità da numerose fabbriche di locomotive tedesche per la Deutsche Reichsbahn. Alcune di queste locomotive a vapore furono ritrovate in Austria dopo la guerra e furono utilizzate per il trasporto di passeggeri e merci. Tra le operazioni più spettacolari c'erano i servizi di trasporto pesante di minerale davanti la serie 52. Le locomotive erano stazionate tra l'altro nelle caldaie Hieflau, Selzthal, Linz, Bischofhofen e St. Veit / Glan. Nel 1972 le ultime locomotive furono spente per sempre.

- ▶ Le tipiche caratteristiche dell'ÖBB sono integrate come ad esempio il fischio
- ▶ Casse dell'acqua lunghe e di tipo saldato
- ▶ Vista libera attraverso i finestrini della cabina macchinista
- ▶ In modalità digitale con illuminazione della cabina commutabile

Q2/2022					
73030	DC		4/1		10
73031	DCC		4/1		11
79031	AC		4/1		11

Locomotiva a vapore "CYBELE"



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	79
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022

70240	DC		2/0
70241	DCC		2/0

Le locomotive del tipo D VI erano locomotive a vapore delle Ferrovie dello Stato Bavarese. La società Maffei ha consegnato le prime 30 di esse tra il 1880 e il 1883. 23 locomotive sono state fornite dalla società Krauss fino al 1894. Le Ferrovie dello Stato Bavarese hanno utilizzato, su questa locomotiva, per la prima volta le passerelle ed i freni a vuoto del tipo Hardy. Le prime 44 locomotive non avevano serbatoi laterali. L'acqua era contenuta in una struttura adatta ed il carbone all'interno della cabina macchinista. Sono state acquistate per linee ferroviarie locali più pianeggianti.

- ▶ **Replica del controllo Stephenson esterno**
- ▶ **In livrea autentica con linee decorative raffinate**

Set di 3 pezzi: Carri merci



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
	311
	40181
	6563



Omm(L)



Rm



Photomontage

- ▶ **Perfettamente combinabile con le locomotive a vapore art. 70240 e 70241**

Q2/2022

77028



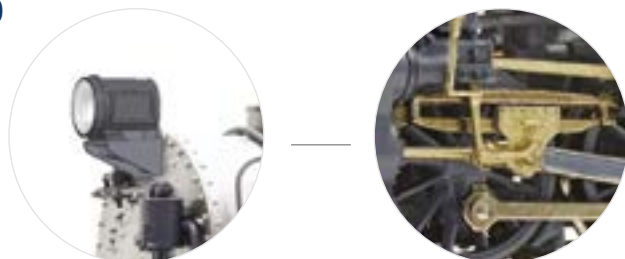
Locomotiva a vapore 2610

Edition



USATC

Ep	II-III
	211
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Le S 160 "The Yank" "Serpente a sonagli" erano originariamente locomotive da guerra dell'United States Army Transportation Corps (USATC). Queste locomotive dovevano essere utilizzabili in tutto il mondo e quindi avevano una sagoma limite inglese, che è una delle più piccole per le ferrovie a scartamento standard. Furono prodotte in totale 2.120 unità, rendendo questa serie una delle locomotive più frequentemente costruite al mondo. Il nome "serpente a sonagli" deriva dal caratteristico tintinnio del controllo.

- ▶ Set di ruote con flange bassi
- ▶ Design prototipo con luci di testa
- ▶ Carri merci abbinati, art. 76316, 76317, 76318

Q1/2022				
72154	DC		2/2	
72155	DCC		2/2	
78155	AC		2/2	

Carro merci coperto



USATC

Ep	II-III
	96
	40179



Photomontage



► Con segni di riparazione

Q2/2022

76316

Carro bordi bassi



USATC

Ep	II-III
	142
	53432000



Photomontage

Q2/2022

76317

Carro bordi alti



USATC

Ep	II-III
	142
	53432000



Photomontage

Q2/2022

76318

Gruppo 10 - Il cigno nero della Bundesbahn. Anche se le DB consideravano la trazione a vapore solo un progetto marginale, alle officine Krupp in Essen nel 1953 era stato richiesto di sviluppare la locomotiva per treni rapidi "Pacific". Nel 1957 vennero consegnate con il numero di Gruppo 10, due eleganti esemplari del Gruppo 2'C1' h3, lunghi 26.503 mm con un diametro delle ruote motrici di 2.000 mm, diverse da tutte le altre per la loro combustione.

Mentre la 10 001 venne equipaggiata solo con una combustione a nafta supplementare (la modifica venne fatta successivamente), la 10 002 aveva una combustione a nafta di base. Entrambe le locomotive abbellite con linee decorative in argento, con porte della camera del fumo di forma conica, raggiungevano una velocità massima di 140 km/h e avevano una potenza indotta di 1.839 kW. A causa del loro peso di carico per asse, le locomotive potevano viaggiare solo su determinati percorsi. Fino al 1962 erano stazionate nel deposito di locomotive di Bebra, e successivamente in Kassel, dove venivano impiegate per il servizio da Nord verso sud sulla linea Main-Weser.

Per la successiva elettrificazione delle linee ferroviarie principali nel quadro dei consistenti mutamenti strutturali, il Gruppo 10 non venne mai fabbricato in serie. Nel 1967 alla 10 002 si ruppe parte dell'asta spingente e per questo venne dismessa dal servizio. Nel 1972 venne demolita nel deposito di locomotive di Offenburg. Nel giugno dell'anno successivo anche la 10 001 venne mandata in "pensione".

Oggi un esemplare della locomotiva pesa 109 t, è conservato per le future generazioni nel museo Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg.



Locomotiva a vapore

Gruppo 10, DB

Photo: K. Eckert, EK-Verlag

Locomotiva a vapore 10 002



DB

Ep	III
	305
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage



- ▶ Uscita vapore dinamica con corsa del pistone sincrona
- ▶ Uscita del vapore anche dai cilindri
- ▶ Illuminazione cabina e locomotiva
- ▶ Linee decorative in rilievo cromate
- ▶ Versione con l'ultimo stato operativo
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q2/2022					
70190	DC		2/2		10
70191	DCC		2/2		
78191	AC		2/2		

Locomotiva a vapore gruppo 18.4

Edition



DB

Ep	III
	246
	NEM 652
	R3



Photomontage

COSA SUCCEDDE SE ...?

La bavarese S 3/6, spesso chiamata "La regina delle locomotive a vapore", trasportava il carico principale nel traffico dei treni espressi tedeschi fino alla comparsa del Gruppo 01. Non solo che continuò a essere costruita fino a dopo il 1931, ma anche perché ci si poteva aspettare che potesse coprire distanze larghe che la 01 non poteva affrontare senza essere ridotta tecnicamente. E se qualcuno pensa che una locomotiva bavarese circolasse solo in Baviera durante l'era della Bundesbahn, si sbaglia. Le locomotive bavaresi trasportavano praticamente tutto sui treni di grado e nome. Sebbene la maggior parte del Gruppo S 3/6 a-c siano state ritirate nel 1950, sembra realistico che una di queste legendarie locomotive rapide, come alcune delle loro sorelle minori, si impossessasse di un "DB-Keks" (emblemma DB) e continuasse ad essere amata e curata come locomotiva insostituibile da un entusiasta equipaggio di locomotive.

- ▶ Logo DB sulla cabina macchinista
- ▶ Anelli caldaia d'argento e respingenti manicotti con anelli respingenti bianchi
- ▶ Con ruote a raggi fini in metallo, Ruote motrici con profilo "Fine-Scale"
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q1/2022				
72248	DC		5/2	10
72249	DCC		5/2	11
78249	AC		5/2	11

Locomotiva a vapore 053 129-3



DB

Ep	IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022	
72140	DC
72141	DCC
78141	AC

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 serie 50 avesse un aspetto completamente identico a una locomotiva gemella. Le locomotive merci 1'E, costruite in circa 3.100 unità dal 1939, erano considerate robuste, potenti, di facile manutenzione ed estremamente affidabili. Dopo il 1945 oltre 2.000 locomotive rimasero con la Deutsche Bundesbahn. Le macchine raggiungevano una velocità massima di 80 km/h, producevano circa 1.200 kW e avevano un carico di 15 t per asse. Quando lo schema di serie EDP fu introdotto nel 1968, c'erano ancora 1.452 locomotive nell'inventario della DB. Poiché il numero di serie poteva avere solo tre cifre, oltre al numero di serie 050 sono state introdotte le designazioni 051, 052 e 053.

- ▶ Set di ruote in metallo sottile
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva a vapore gruppo 80



DB

Ep	III
	111
	PluX16
	R2



Photomontage



Le locomotive del Gruppo 80 erano locomotive da manovra con tender della DRG. Le locomotive sono state acquistate come parte del programma standard delle locomotive a vapore tra il 1927 e il 1929. Le locomotive Ch2 raggiungevano una velocità massima di 45 km/h e avevano una potenza di 5.600 kW. Con la Deutsche Bundesbahn, queste locomotive sono state in servizio fino al 1965 su alcune ferrovie industriali fino al 1978.

- ▶ Per la prima volta con interfaccia PluX

Q3/2022	
52208	DC

Locomotiva a vapore gruppo 012



DB

Ep	IV
	277
	NEM 652
	R3



Photomontage

- ▶ Modello dotato di sabbie montate in basso
- ▶ Con nuova caldaia e tender ad olio dal design delicato
- ▶ Set di ruote in metallo sottile
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q2/2022					
70340	DC		6/3		10
70341	DCC		6/3		11
78341	AC		6/3		11



Set di 4 pezzi: DC 913 "Münsterland"



DB

Ep	IV
🚪	1212
🚪	40420
🚪	40196



Aüm



Büm



Büm



Büm

Photomontage

Nel 1973, la Deutsche Bundesbahn ha introdotto il tipo di treno City-D-Zug, abbreviato DC. Questi treni espressi di 2a classe erano destinati a completare il sistema IC di 1ª classe a partire dal 1971. Sulla linea Francoforte (M) - Hagen - Münster - Emden (più tardi in parte fino a Norddeich), tutte le tre coppie di treni DC furono operate con carrozze nei popolari colori Pop del 1970.

- ▶ Carrozze vernicate in colori pop degli anni '70
- ▶ Büm 234 per la prima volta con porte a soffietto e ceppi freni
- ▶ Una carrozza di 2ª classe con loghi DB "negativi"
- ▶ Tabelle di percorrenza dei treni DC 912 Francoforte (M) - Emden e DC 913 Emden - Francoforte (M) incluse

Q4/2022

74025

Treni di sabbia

The logo for Deutsche Reichsbahn (DR) is displayed in a white square. It consists of the letters 'DR' in a bold, black, sans-serif font.

Per soddisfare l'enorme richiesta del materiale da costruzione "sabbia" nelle fabbriche di cemento e lastre di Karl-Marx-Stadt e Zwickau, grandi quantità di essa dovevano essere trasportate su rotaia dalle cave di sabbia nel Colditzer Land.

Un testimone degli anni '80 ha riferito: I treni venivano caricati alla cava "Sandwerke Biesern" vicino a Sermuth/Codlitz, distretto di Lipsia. Il carico è stato fatto da una rampa a livello del suolo con una pala gommata ceca del tipo "Vadroma". Questa procedura richiedeva molto tempo e lavoro, poiché la sabbia veniva prima portata al binario di carico con un camion e scaricata, poi caricata sui carri merci pianali a 4 assi del tipo Res con l'aiuto della pala gommata.

Secondo i miei ricordi, circolavano almeno tre treni di sabbia per giorno feriale negli anni '80, alcuni dei quali con locomotive a vapore. Così le locomotive a vapore del Gruppo 50.35 erano a Colditz due volte al giorno. Poco dopo il 50, il V 100 (Gruppo 110) arrivò con il secondo treno vuoto e aspettò a Colditz fino a quando il Gruppo 50 fu di nuovo a Colditz con il treno caricato. Il percorso del treno per Glauchau era sempre lungo la Zwickauer Mulde, l'altro treno correva con la Schlenz da Rochlitz via Narsdorf a Karl-Marx-Stadt. A causa del lungo caricamento della sabbia a Sermuth, la Deutsche Reichsbahn usava carri pianali del tipo Res e occasionalmente anche "Emils", cioè carri E, nei treni".

Addio della locomotiva a vapore al deposito di Glauchau - Treno di sabbia al 12 giugno 1988. La locomotiva 50 3670-2, decorata con una targa commemorativa, fu usata per l'ultima volta sulla Muldentalbahn davanti al treno della sabbia Gag 56353. L'evento clou è stato l'addio della locomotiva 50 3670-2 e del suo equipaggio al deposito di Glauchau.

Questa targa commemorativa è inclusa con il modello come una targa di metallo stampato per l'auto-assemblaggio.





Photo: A. Herold

Locomotiva a vapore 50 3670-2



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Con set di ruote in metallo sottile
- ▶ Perfettamente combinabile con il treno "Sandzug", art. 77041, 77042
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q3/2022				
70287	DC			10
70288	DCC			11
78288	AC			11



Photo: A. Herold

Set di 3 pezzi (1): Treno di sabbia



DR

Ep	IV
	561
	40183
	40196



Res



Res



El

Photomontage

Q3/2022

77041

- ▶ Carro pianale caricato con sabbia
- ▶ Perfettamente combinabile con il Gruppo 50.35, art. 70287, 70288, 78288

Set di 3 pezzi (2): Treno di sabbia



DR

Ep	IV
	687
	40183



Res



Res



Res

Photomontage

Q3/2022

77042

- ▶ Carro pianale caricato con sabbia
- ▶ Perfettamente combinabile con il Gruppo 50.35, art. 70287, 70288, 78288

Locomotiva a vapore 44 9272-4



DR

Ep	IV
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2022				
70282	DC		7/2	10
70283	DCC		7/2	11
78283	AC		7/2	11

Negli anni '50, la Deutsche Reichsbahn convertì 22 locomotive per poter utilizzare la combustione a polvere di carbone (sistema Wendler). Le modifiche tecniche più evidenti sono state un serbatoio d'aria aggiuntivo e la pompa d'aria aggiuntiva sulla lamiera circolare di sinistra, così come il tender che fu convertito con un bunker per la polvere di carbone. Queste locomotive si sono rivelate particolarmente efficaci sulle rampe della Foresta di Turingia grazie alla combustione precisa. Con l'introduzione dei numeri EDP, le locomotive con combustione a polvere di carbone furono ridenominate come Gruppo 44.9.

- ▶ **Realizzazione precisa della versione con combustione a polvere di carbone**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Locomotiva a vapore gruppo 50.40



DR

Ep	IV
	262
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
70284	DC		7/2	10
70285	DCC		7/2	11
78285	AC		7/2	11

La locomotiva a vapore serie 50.40 della Deutsche Reichsbahn della RDT era un ulteriore sviluppo della locomotiva per treni merci Gruppo 50 della DRG. Durante la costruzione della locomotiva, è stata prestata particolare attenzione all'utilizzo di molti degli stessi assemblaggi della locomotiva a vapore per treni passeggeri Gruppo 23.10, che è stata sviluppata in parallelo, al fine di risparmiare i costi per le riparazioni e i pezzi di ricambio. La fabbrica di locomotive VEB Lokomotivbau Karl Marx a Babelsberg consegnò un totale di 88 locomotive dal 1956 al 1960, che furono messe in servizio con i numeri di matricola da 50 4001 a 50 4088.

- ▶ **Set di ruote in metallo sottile**
- ▶ **Utilizzato principalmente davanti ai treni merci sulle linee principali e secondarie**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Locomotiva a vapore 86 1435-6



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Dal 1928 al 1943 quasi tutte le fabbriche di locomotive tedesche d'epoca consegnarono un totale di 775 locomotive di questa serie alla Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Le locomotive da 1.000 hp erano progettate per una velocità massima di 70-80 km/h, il che significava che potevano essere utilizzate anche sulle linee principali e sulle linee di raccordo oltre al loro principale campo di applicazione, "le linee secondarie". All'inizio degli anni '50 nella DDR erano ancora disponibili 164 locomotive del Gruppo 86. Nel 1970, a 162 locomotive è stato assegnato un numero di matricola EDP; Le locomotive sono state ritirate dal 1973 in poi.

- ▶ Per la prima volta con linea di caldaie modificata
- ▶ Casse d'acqua tagliate per lungo
- ▶ Set di ruote in metallo sottile
- ▶ In modalità digitale con illuminazione della cabina commutabile
- ▶ Con set di insegne incise incluso

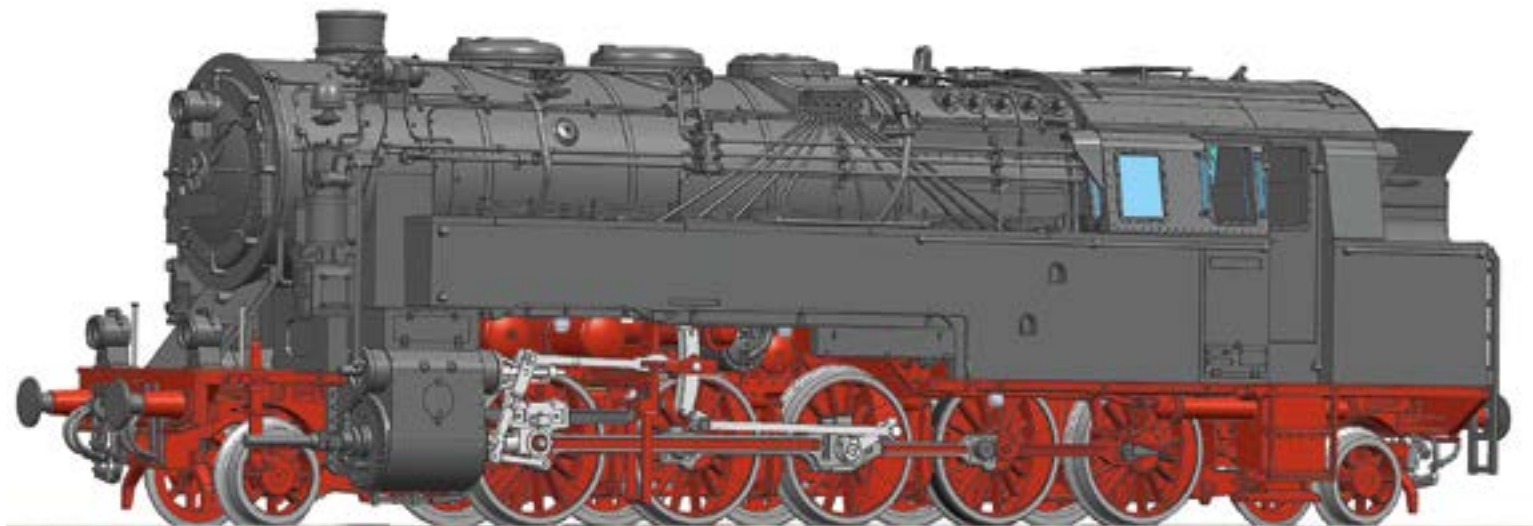
Q2/2022					
70021	DC		4/1		10
70022	DCC		4/1		11
78022	AC		4/1		11

Locomotiva a vapore 95 1027-2



DB MUSEUM

Ep	VI
	174
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD

La "Bergkönigin" "Regina delle montagne" con il numero 95 027 è stata fabbricata nel 1923 dalla Hannoversche Maschinenbau AG (HANOMAG). Con 1.620 CV, le locomotive a vapore del Gruppo 95 erano le locomotive con tender più potenti mai acquistate dalla Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. La 95 027 ha svolto il suo duro lavoro fino al 1982 in vari depositi sulle linee ferroviarie di montagna più ripide della Germania. Dal 1950 al 1969 è stata stazionata a Blankenburg e correva sulla Rübelandbahn fino alle montagne dell'Harz. Nel 1971 il principale sistema di combustione fu convertito a combustione a petrolio. Nel 1982 fu smantellata ancora una volta per funzionare nuovamente con combustione a carbone per essere dopo aggiunta alle tradizionali locomotive della DR. Dal 1994 al 2008 la locomotiva era stazionata nel museo di Arnstadt con danni alla caldaia. Dopo un'intera revisione nella fabbrica di locomotive a vapore di Meiningen, dal 2010 è di nuovo in giro con i treni turistici sulle ripide linee ferroviarie principali nelle montagne dell'Harz.

- ▶ **Modello della locomotiva del Museo DB**
- ▶ **Per la prima volta in una versione con combustione di carbone**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Q2/2022				
71097	DC		5/1	
71098	DCC		5/1	
79098	AC		5/1	



Photo: M. Messa

Locomotiva a vapore 150 Y 3



SNCF

Ep	III
	265
	NEM 652
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2022	
70280	DC
70281	DCC
78281	AC

7/2			10
7/2			11
7/2			11

Nel 1943/44, la fabbrica di locomotive Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM) a Graffenstaden vicino a Strasburgo costruì oltre 100 locomotive Gruppo 52. Nel 1945/46 furono aggiunte altre 17 locomotive per la società SNCF. Lì, il gruppo 52 è stato chiamato 150 Y. Una particolarità delle locomotive era il camino più corto per non superare la sagoma limite francese. La 150 Y ha trainato sia treni merci pesanti che treni passeggeri nella regione orientale della SNCF. Erano in uso lì fino alla fine degli anni '50.

- ▶ Aste d'accoppiamento/azionamento in metallo fuso sotto pressione
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Set di 3 pezzi: Carri merci



SNCF

Ep	III
	352
	40196



Lw



Tow



OO

Photomontage

Q1/2022
76004

- ▶ Perfettamente combinabile con la locomotiva a vapore Gruppo 150 Y, art. 70280, 70281, 78281

Locomotiva a vapore Ty4-40



PKP

Ep	III
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage



Dopo la seconda guerra mondiale, numerose locomotive Gruppo 44 rimasero in Polonia. Sono state ridisegnate come Ty 4-1 fino a Ty 4-132 e in parte servivano fedelmente fino alla fine degli anni '70.

- ▶ Con deflettori parafumo Wagner
- ▶ Utilizzata sulle linee principali davanti a treni merci pesanti
- ▶ Ruote in metallo con raggi fini

Q1/2022				
70670	DC	7/2		10
70671	DCC	7/2		11

n:

Quando le prime locomotive di serie furono messe in servizio nel 1978, il Gruppo 1044 era la locomotiva a quattro assi più potente del mondo con una potenza oraria di 5.400 kilowatt. Le ÖBB fecero il primo passo nella tecnologia a tiristori con l'acquisto di un totale di dieci locomotive del Gruppo svedese Rc 2, che furono designate come Gruppo 1043 in Austria. L'esperienza positiva acquisita e i requisiti di prestazione in costante aumento hanno spinto l'industria austriaca delle locomotive a sviluppare, all'inizio degli anni '70, un'unità di trazione elettrica ad alte prestazioni completamente nuova in tecnologia a tiristori.

La SGP, responsabile della parte meccanica, e le società BBC (oggi ABB), Elin e Siemens per l'equipaggiamento elettrico, consegnarono due locomotive a tiristori (1044.01 nel settembre 1974 e 1044.02 nel febbraio 1975) adattate alle condizioni austriache alle ÖBB per i test a metà degli anni 70. I prototipi di queste locomotive di potenza massima universalmente utilizzabili con una potenza di 5.280 kW e una velocità massima autorizzata di 160 km/h furono essenzialmente convincenti durante le loro prove sulle linee ferroviarie "Südbahn" e "Westbahn" tra Vienna e Salisburgo. Nell'aprile 1976, è stato fatto il primo ordine di serie.

Tuttavia, ci sono stati numerosi guasti e rotture dei veicoli durante i primi anni. Questi "problemi iniziali" sono stati superati con alcune modifiche tecniche, in particolare la conversione del sistema di ventilazione. Esternamente, le locomotive dalla 1044.71 in poi si distinguono per un attacco del bordo del tetto più alto in vari disegni. A causa del suo caratteristico rumore della ventilazione, il Gruppo 1044 divenne presto noto con il soprannome di "Aspirapolvere alpino".

Entro il 1995, un totale di 216 locomotive erano entrate in servizio e sono state utilizzate anche nel traffico transfrontaliero, occasionalmente fino alla Germania del nord. A partire dal 2002, le locomotive del Gruppo 1044.2 sono state equipaggiate con un controllo del treno multiplo e push-pull compatibile. Di conseguenza, i veicoli ora designati come 1144 possono essere utilizzati anche con il più recente Gruppo ÖBB. Fino al 2013, anche le locomotive del primo gruppo consegnato sono state modificate.

L'aspetto esterno è stato soggetto a diversi cambiamenti nel corso degli anni. Le 1044 001 a 126 sono state consegnate con un corpo arancione sangue. Le prime locomotive avevano un telaio nero e un tetto di color avorio, così come una targa per il numero della locomotiva ("Taferl-44er") su ogni fronte. Più tardi queste targhe furono rimosse. Sulle ultime locomotive, il tetto e il telaio sono di colore grigio-ombra. Nel 1989, cinque locomotive di nuova costruzione ricevettero il cosiddetto "Schachbrett-Design" Design a scacchiera". Dopo di che, il design di Valousek ha prevalso. Il corpo della locomotiva rosso traffico è ornato da una cintura grigia chiara nella zona inferiore e i finestrini anteriori sono incorniciati in grigio ombra.

Locomotiva elettrica

1044.01, ÖBB



Photo: G. Schabes



1044.01 in dettaglio



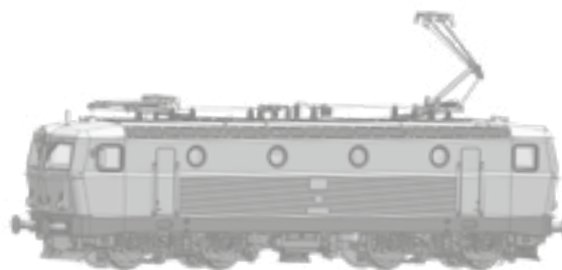
Corrimani separati e griglie di ventilazione analoghe all'originale sul tetto spiovente



Griglia della scatola del segnale di frenatura in lamiera finemente incisa



Ampio finestrino della cabina



Insegne locomotiva incise



Prese separate e numero di serie



Carrelli e coperchio laterale della boccola con incisione in filigrana

Locomotiva elettrica 1044.01



ÖBB

Ep	IV
	185
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD

- ▶ Versione prototipica con tetto autentico
- ▶ Ventilatori tetto e griglie torre del freno prototipici, finemente incisi
- ▶ Finestrini laterali della cabina macchinista più grandi senza deflettori di flusso
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q3/2022				
70433	DC		4/1	
70434	DCC		4/1	
78434	AC		3/2	

In termini di trasporto, il Vorarlberg poteva essere raggiunto dal resto della monarchia austro-ungarica solo attraverso i tre passi di montagna Arlberg, Hochtannberg o il Silvretta. Soprattutto in inverno, questi percorsi erano interrotti. Il loro passaggio era arduo in qualsiasi periodo dell'anno.

Nel 1861 il Vorarlberg, che fino ad allora era stato governato da Innsbruck, ricevette lo status di terra della corona a pieno titolo e quindi anche un proprio parlamento provinciale. Il k.k. Statthaltereì a Innsbruck, tuttavia, rimase responsabile dell'amministrazione della terra della corona. Solo dopo il crollo della monarchia imperiale e reale, il Vorarlberg si separò completamente dal Tirolo.

Negli anni 1850, due importanti linee ferroviarie furono costruite nelle regioni vicine della Baviera e nella valle svizzera del Reno. Un tentativo di costruire una linea ferroviaria da Innsbruck a Bregenz non si concretizzò a causa delle difficoltà previste per costruire linee ferroviarie sopra l'Arlberg. Tuttavia, una ferrovia nel Vorarlberg da Bludenz a Lindau, con diramazioni da Feldkirch a Buchs e da Lauterach a St. Margrethen, fu perseguita ulteriormente e la concessione fu rilasciata il 17 agosto 1869.

La costruzione della ferrovia del Vorarlberg era ormai assicurata e seguirono le solite trattative sul percorso, l'ubicazione delle stazioni e questioni simili. Si dovevano concludere trattati di stato con la Baviera, il Principato del Liechtenstein e la Svizzera per quanto riguarda le rotte che attraversavano i rispettivi territori stranieri. Questi trattati statali furono conclusi nel 1870, e il permesso di costruzione fu rilasciato nello stesso anno.

Il 1° luglio 1872, la linea ferroviaria Bludenz - Bregenz poteva entrare ufficialmente in funzione, le linee per Lindau e Buchs seguirono il 24 ottobre 1872 e il collegamento da Lauterach a St. Margrethen finalmente il 23 novembre dello stesso anno. Nelle stazioni di Bludenz, Feldkirch e Lauterach furono costruiti depositi di locomotive. La sede della direzione dell'azienda era a Feldkirch fino alla nazionalizzazione nel 1884.

Il nome di Carl Ganahl (1807 - 1889) è inseparabilmente legato alla costruzione della ferrovia del Vorarlberg. Come presidente politico dei liberali e presidente della Camera di Commercio, fece una campagna instancabile sia per la costruzione della ferrovia del Vorarlberg che per una ferrovia dell'Arlberg per collegare il Vorarlberg al resto della rete della monarchia austro-ungarica.

I primi risultati economici della ferrovia del Vorarlberg si svilupparono sfavorevolmente. Per migliorare l'efficienza economica della Vorarlbergbahn, era indispensabile un collegamento diretto alla rete ferroviaria della monarchia. Così, la ferrovia del Vorarlberg era praticamente solo il primo progetto realizzato di una ferrovia continua dell'Arlberg, che fu aperta nel 1884.



150 anni di ferrovia nel Vorarlberg



Set di 5 pezzi: Locomotiva elettrica 1670.27 con treno passeggeri



ÖBB

Ep	IV
	1120
	PluX22
	R2
	LED
	40420



Bpo



Bpo



Bpo



Dih

Photomontage

Q3/2022				
61493	DC		4/2	
61494	DCC		4/2	
61495	AC		2/2	

- ▶ Formazione autentica del treno P 5519 (Bregenz – Landeck) negli anni '80
- ▶ Locomotiva con interfaccia PluX22 disponibile per la prima volta
- ▶ In modalità digitale con illuminazione della cabina commutabile
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva diesel 2095.06



ÖBB

Ep	IV
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q2/2022				
33321	DC		4/1	
33322	DCC		4/1	

Nel 1958 la SGP presentò il prototipo di locomotive diesel-idrauliche a scartamento ridotto - il successivo Gruppo 2095. La locomotiva è dotata di un motore a 12 cilindri a quattro tempi che produce 600 CV. La velocità massima prevista è stata fissata a 60 km/h. Nell'esercizio quotidiano, le macchine si sono dimostrate anche sulla Bregenzerwaldbahn nei decenni successivi.

- ▶ Con i dettagli più fini: maniglie sporgenti, sottili anelli delle lampade e una griglia di ventilazione perforata sul tetto
- ▶ Con strisce decorative in rilievo

Set di 3 pezzi: Vagoni passeggeri



ÖBB

Ep	IV
	465



Photomontage

Q1/2022
34034

- ▶ Per l'utilizzazione sulla Bregenzerwaldbahn
- ▶ Modelli con insegne pubblicitarie autentiche

Nel corso dell'Austro-Takt, tre treni espressi sono stati offerti come collegamenti giornalieri veloci da Vienna alla Svizzera nei primi anni '80. Il "Zürichsee""Lago di Zurigo" terminava nella città di Zurigo, che gli ha dato il suo nome. I treni circolavano come "Korridorzüge" "treni corridoio", cioè senza formalità di frontiera e doganali, attraverso il "deutsche Eck" "l'angolo tedesco". Per evitare di deragliarsi a Rosenheim, la "Rosenheimer Schleife" ("Curva di Rosenheim") fu costruita a spese della ÖBB.

Con il cambio d'orario nel maggio 1987, la nuova categoria di treni "EuroCity" (EC) fu introdotta anche presso le Ferrovie Federali Austriache. Si tratta di collegamenti ferroviari internazionali che dovevano soddisfare determinati criteri di qualità. Oltre alla puntualità, alla pulizia, a un servizio migliore e a una velocità media minima di 90 km/h, è stato concordato l'uso di carrozze con aria condizionata in entrambe le classi.

Il treno espresso "Zürichsee" divenne l'EC "Maria Theresia" nel corso del cambiamento. Questo treno era composto dalle allora moderne carrozze Eurofima tipo UIC-Z, e consisteva in unità di carrozze di 1a e 2a classe, così come una carrozza ristorante con il telefono del treno in mezzo. L'EC "Maria Theresia" aveva anche una carrozza semibagagliaio nel treno.

Questo periodo vide anche un nuovo schema di colori per le carrozze passeggeri delle ÖBB. Per le carrozze dal "comfort elevato" il seguente viene applicato: metà della parte inferiore delle carrozze e le strisce decorative sopra le finestre sono in arancio sangue così come il tetto, la banda della finestra, la gonna e i carrelli in grigio ombra. Questa particolarità è presa in considerazione anche su alcuni modelli.



35 anni di EuroCity

EC 60 "Maria Theresia"



Locomotiva elettrica 1044 030-3



ÖBB

Ep	IV
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Modello con telaio grigio e tetto grigio disponibile per la prima volta
- ▶ Riproduzione del frontale fedele all'originale
- ▶ Perfettamente combinabile con il treno EC 60/61 "Maria Theresia", art. 74043, 74044, 74045
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina
- ▶ Con targhetta del costruttore incisa inclusa

Q2/2022				
70431	DC		4/1	
70432	DCC		4/1	
78432	AC		3/2	

Set di 3 pezzi (1): EC 60 "Maria Theresia"



ÖBB

Ep	IV
	909
	40420
	40196



Bmz



Bmz



BDmsz

Photomontage

- ▶ Stato di servizio 1989 circa
- ▶ Corrono sulle linee tra Vienna Westbf e Zürich HB

Q2/2022

74043

Set di 3 pezzi (2): EC 60 "Maria Theresia"



ÖBB

Ep	IV
	909
	40420
	40196



Bmz



Amz



WRmz

Photomontage

- ▶ Stato di servizio 1989 circa
- ▶ Corrono sulle linee tra Vienna Westbf e Zürich HB

Q2/2022

74044

Set di 2 pezzi (3): EC 60 "Maria Theresia"



ÖBB

Ep	IV
	606
	40420
	40196

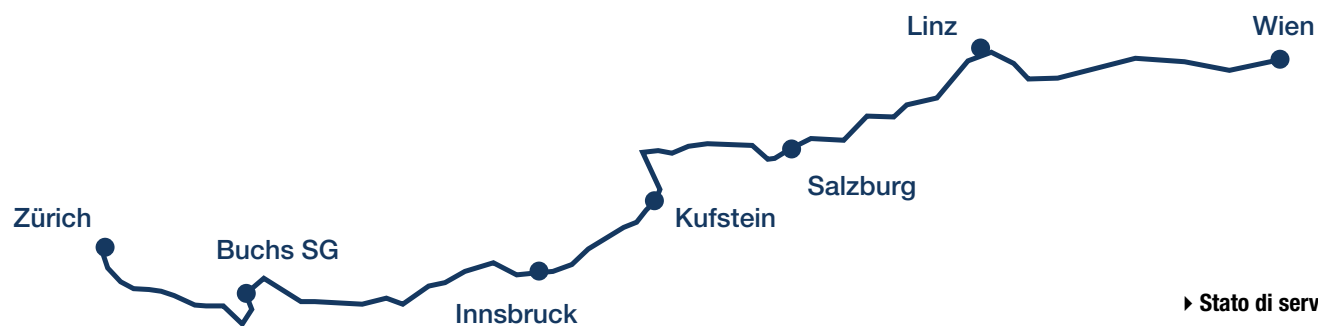


Bmz



Amz

Photomontage



- ▶ Stato di servizio 1989 circa
- ▶ Corrono sulle linee tra Vienna Westbf e Zürich HB

Q2/2022

74045

Locomotiva elettrica 1041 202-1



ÖBB

Ep	V
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022			
73966	DC		4/1
73967	DCC		4/1
79967	AC		2/2

La locomotiva 1041.002, danneggiata in una collisione nell'estate 1987, è stata riparata nell'officina principale di Linz. In occasione di questa riparazione, la locomotiva ha ricevuto un nuovo cambio ai denti elicoidali e altri motori che hanno consentito una velocità massima di 110 km/h. La conseguenza: la locomotiva è stata iscritta nel registro con il nuovo numero di matricola 1041 202 dal gennaio 1990. La locomotiva della Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim è stata utilizzata principalmente sulle linee ferroviarie della Salzkammergutbahn.

- ▶ Edizione speciale con strisce decorative in rilievo su una sola parete frontale e laterale
- ▶ Modello con vetri anteriori sigillati in gomma
- ▶ Passerelle sul tetto finemente incise
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente
- ▶ Con targhetta del costruttore incisa inclusa



Photo: P. Kuderna



Photo: W. Prokop

Set di 6 pezzi: Unità multipla elettrica 4010 007-5



ÖBB

Ep	V
	1711
	PluX22
	Next18 *
	R3
	LED



D4hET



B4hTL



B4hTL

La composizione di motrici da sei elementi gruppo 4010 è stata in servizio con ÖBB dal 1964 al 2008 ed è stata utilizzata per i collegamenti rapidi urbani e a lunga distanza. Alle ÖBB sono state consegnate in totale cinque serie da 29 composizioni. Sulla base dello schema di colori delle carrozze passeggeri internazionali di ÖBB, negli anni Novanta sono state ridipinte in rosso traffico, grigio ombra e bianco grigiastro.

Q4/2022			
73058	=	4/2	
73059	=	4/2	
79059	~	3/2	



* Interfaccia PluX16 installata nella carrozza semipilota.



B4hTL



B4hTL



AD4hES

Photomontage



Photo: W. Prokop

- ▶ Verniciatura "Valousek design"
- ▶ Testa motrice con numero veicolo rosso, carrozza pilota con numero veicolo grigio sul davanti
- ▶ Modello con vetri angolari in lamiera della cabina macchinista e porte scorrevoli girevoli
- ▶ Treno senza carrozza ristorante



Photomontage

Locomotiva elettrica 1293 200-2 "Nightjet"



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La 1293 200 è stata la prima locomotiva Vectron delle ÖBB ad essere coperta con foglie adesivi dal design "Nightjet" nel maggio 2021. Così facendo, pubblica i nuovi treni Nightjet che saranno in servizio dalla fine del 2022. La locomotiva è equipaggiata con il pacchetto paese DE-AT-PL-NL-BE-CZ-SK-HU-RO-BG-HR-RS. Dalla fine del 2016, le ÖBB sono una delle poche grandi aziende di trasporto a gestire un servizio di treni notturni denso e attraente con destinazioni popolari come Bruxelles, Amburgo, Venezia e Varsavia. Le ÖBB hanno ordinato un totale di 13 treni a sette carrozze a Siemens Mobility per espandere ulteriormente questo servizio in Europa e offrire ancora più comfort per un viaggio sostenibile. In una prima fase, saranno utilizzati sui collegamenti dall'Austria e dalla Germania verso l'Italia.

- ▶ **Versione multisistema con pacchetto Paesi Bassi**
- ▶ **Maniglie autoportanti, parzialmente in metallo**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**

Q2/2022				
71975	DC		4/1	
71976	DCC		4/1	
79976	AC		3/1	



Photo: R. Auerweck

"Klimajet"

ÖBB





Dal 26 ottobre 2021, grazie al nuovo "Klimaticket Ö", è possibile viaggiare con un unico biglietto su diversi mezzi di trasporto. L'iniziativa si prefigge di incoraggiare un maggior numero di cittadini a viaggiare in treno. Chi viaggia in Austria, riceverà un biglietto con il quale potrà utilizzare tutte le associazioni di trasporto. Ciò è particolarmente utile per i pendolari, che utilizzano autobus e treni per i loro spostamenti.

Le singole associazioni di trasporto regionali offrono anche alternative regionali, i cosiddetti Klimaticket regionali. Questo biglietto ha lo scopo di aiutare l'Austria a raggiungere gli obiettivi climatici dell'accordo di Parigi, dal momento che il trasporto pubblico è la migliore alternativa ecologica al trasporto privato motorizzato. Oltre al biglietto climatico, il trasporto pubblico austriaco viene rafforzato anche con una serie di misure. Ciò include, tra l'altro, l'espansione delle grandi direttrici di traffico con investimenti di diversi miliardi di euro, nonché l'espansione delle grandi stazioni ferroviarie in "nodi di mobilità".

Proprio in occasione dell'introduzione del biglietto climatico, su iniziativa del Ministero federale per la protezione del clima, l'ambiente, l'energia, la mobilità, l'innovazione e la tecnologia, il ministro per la protezione del clima Leonore Gewessler ha presentato un "Railjet" delle ferrovie austriache (ÖBB) e un elettrotreno KISS della compagnia privata WestBahn nel design del biglietto climatico. In questo modo il messaggio arriverà anche ai paesi vicini, visto che i treni Railjet vanno, tra gli altri luoghi, fino a Francoforte sul Meno.

Il design riflette in forma giocosa regioni selezionate dell'Austria, ad esempio mostrando parti di Vienna o del trampolino di salto con gli sci nel Tirolo. Ricoperto da oltre 1000 metri quadrati di pellicola speciale, il Railjet rimarrà in circolazione in futuro per circa 4 anni.

Set di 8 pezzi: "Klimajet"



ÖBB

Ep	VI
	2358
	PluX22
	PluX16*
	R2
	LED
Z21	Cab



Bmpvz



Bmpz



Bmpz

Photomontage



16 BIT Sound

Q3/2022					
61500	DC		4/1		
61501	DCC		4/1		
61502	AC		3/2		

* Interfaccia PluX16 installata nella carrozza semipilota.



Bmpz



ARbmpz



Ampz



Ampz

Photomontage

Il set è composto da una locomotiva elettrica 1116 244-5, quattro carrozze Economy, una carrozza di 1a classe, una carrozza ristorante e una carrozza pilota.

- ▶ Edizione esclusiva in confezione speciale
- ▶ Con elaborato design "Klimaticket" stampigliato

Locomotiva elettrica 1144 286-2



ÖBB

Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD

Dal 1976 al 1995, l'ÖBB ha acquistato 217 locomotive a tiristore della serie 1044 a quattro assi. Le locomotive di una potenza di 5.120 kW che raggiungevano una velocità massima di 160 km/h hanno definito per molti anni l'immagine moderna dell'ÖBB. Dal 2002 tutte le locomotive della serie 1044 erano dotate di un controllo push-pull. Ciò ha reso i veicoli, ora designati serie 1144, ancora più versatili.

- ▶ Nuovo convertitore di tensione primaria, interruttore principale e respingente
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili
- ▶ Boccola fedele all'originale con cavo trasduttore
- ▶ Versione con due diversi pantografi

Q2/2022

73546	DC		4/1	
73547	DCC		4/1	
79547	AC		3/2	



Photo: R. Auerweck

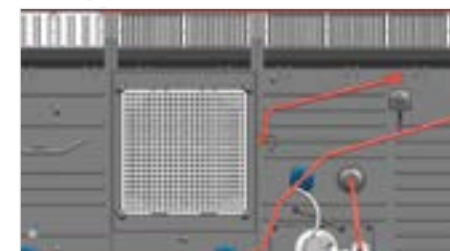
1144 in dettaglio



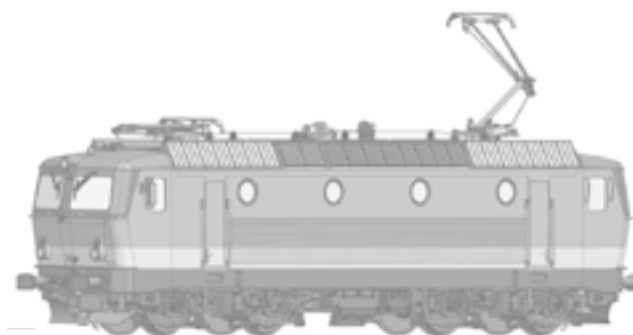
Antenne di ultima generazione



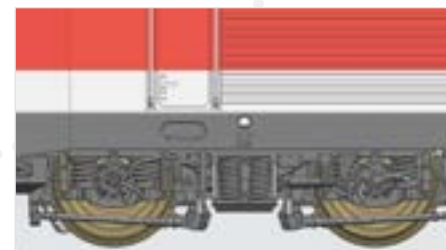
Nuovo interruttore principale e convertitore di tensione primaria



Griglia della scatola del segnale di frenatura in lamiera finemente incisa



Cavo di collegamento ai pantografi separato



Carrelli e coperchio laterale della boccola con incisione in filigrana

Locomotiva elettrica 1016 036-6 "CAT"



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2022			
70503	DC	4/1	
70504	DCC		4/1
78504	AC		3/2



Photomontage

Le locomotive e le carrozze dei treni City Airport Train che collegano la stazione Wien Mitte al aeroporto Wien-Schwechat sono progettate con un design speciale. A seguito dell'introduzione dell'ETCS presso ÖBB, risultò una mancanza di locomotive a doppia frequenza adeguatamente equipaggiate. Poiché la versione a sistema singolo del Taurus è stata sufficiente per il CAT, le locomotive Gruppo 1116 sono state sostituite dalle locomotive 1016 014 e 036 alla fine del 2012.

- ▶ **Modello per trainare i treni CAT, anche treni Eurocity e per l'utilizzazione nel trasporto merci**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili**



Locomotiva elettrica 193 694-7



LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2022			
71983	DC	4/1	
71984	DCC		4/1
79984	AC		3/1



Photomontage

Nel marzo 2021, la 193 694 di Siemens è stata la prima di due locomotive multicolorrente Vectron ad essere consegnata alla LTE. Sono approvate per l'uso in Germania, Austria, Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Romania, Slovenia, Croazia, Bulgaria e Serbia. L'azienda è anche apprezzata dagli appassionati di ferrovie per il design di successo delle loro locomotive.

- ▶ **Disponibile esclusivamente presso la ROCO**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili**



Photo: M. Schmid

Locomotiva elettrica 1193 980-0



WLC

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Come prima locomotiva delle Wiener Lokalbahnen Cargo, la 1193 980 è stata rivestita con un nuovo design nel dicembre 2020. Con la sua nuova identità di marchio WLC, la filiale del trasporto merci delle Wiener Lokalbahnen sottolinea il suo forte orientamento europeo. I treni merci WLC attualmente viaggiano verso 20 destinazioni in sette paesi europei da Budapest a Rotterdam e da Livorno ad Amburgo.

- **Utilizzo nel trasporto merci in Austria e Germania**
- **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili**

Q2/2022				
71979	DC		4/1	
71980	DCC		4/1	
79980	AC		3/1	

Locomotiva elettrica 1142 562-9



StB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
70601	DC		4/1
70602	DCC		4/1
78602	AC		3/2

Set di 2 pezzi: Carro portacontainer



StB

Ep	VI
	452
	40196



Sgnss



Sgnss

Photomontage

Q1/2022
76007

Originariamente costruita alla fabbrica Simmering-Graz-Pauker a Graz, nel 2018 lo Steiermarkbahn ha riportato nella loro vecchia patria dalla Germania due locomotive Gruppo 1142 della compagnia ferroviaria ESG. Dopo una revisione con una nuova vernice, le locomotive capaci di trazione multipla sono tornate in servizio e svolgono il loro servizio in modo affidabile.

- ▶ Nel design attuale della Steiermarkbahn
- ▶ Utilizzata nel trasporto merci in Austria e Germania



Photo: L. Alber

n:

Anche se la ferrovia era già entrata in territorio svizzero nel 1844, provenendo dalla città francese di Saint-Louis a Basilea, l'anniversario di quest'anno è dedicato alla prima linea svizzera interna da Zurigo a Baden, che iniziò il servizio di linea il 9 agosto 1847. Siccome una pasta speciale di Baden poteva allora essere consumata fresca dal forno anche a Zurigo, era popolarmente conosciuta come la "Spanish Brötli Bahn". Questo segnò l'inizio dello sviluppo della rete ferroviaria svizzera.

Di conseguenza, scoppiò un boom di costruzioni ferroviarie. Le linee principali furono costruite verso il 1870. Sono state costruite dalla Nordostbahn (NOB), dalle Vereinigte Schweizerbahnen (VSB) e dalla Schweizerische Centralbahn (SCB). Le ferrovie costruite da varie compagnie nella Svizzera occidentale furono unite per formare la Ferrovia Giura-Sempione (JS) alla fine del secolo. L'apertura della ferrovia del Gottardo (GB), importante per il transito, nel 1882 segnò finalmente il capolavoro della costruzione ferroviaria svizzera.

Tra il 1902 e il 1909, le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) nacquero nel corso della nazionalizzazione di queste cinque compagnie ferroviarie principali e di alcune piccole ferrovie private svizzere. L'elettificazione dell'intera rete ferroviaria svizzera, iniziata presto e accelerata dalla mancanza di carbone durante le due guerre mondiali, è considerata unica al mondo. Anche altre ferrovie private svizzere, che non sono state nazionalizzate fino ad oggi, hanno dato un contributo significativo alle innovazioni tecniche nella costruzione di veicoli e binari.

Notevoli passi avanti nella costruzione di locomotive svizzere sono stati fatti nel 20° secolo. La locomotiva elettrica Ce 6/8 II, meglio conosciuta come "Cocodrillo", è probabilmente la locomotiva svizzera più conosciuta. Da menzionare, tra le altre, la locomotiva a vapore della serie C 5/6, che era soprannominata "Elefante". Lo sviluppo delle locomotive a vapore in Svizzera giunse a una degna conclusione con la costruzione di questi veicoli potenti ma di bella forma.

La Svizzera ha una delle reti ferroviarie pubbliche più dense del mondo. Nel 1982 è stato introdotto in tutta la Svizzera l'orario a intervalli. Il motto era "un treno ogni ora in ogni direzione". Il concetto "Bahn 2000", sviluppato a partire dal 1987, prevedeva treni aggiuntivi su linee già densamente utilizzate. La chiave costituiva la creazione di un sistema di stazioni ferroviarie principali tra le quali i tempi di percorrenza, comprese le fermate, erano esattamente un'ora ciascuna. Con il grande progetto Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), la Svizzera continuava a contribuire al miglioramento del transito ferroviario in direzione nord-sud. Al centro c'erano diverse lunghe gallerie di base (Lötschberg, Gottardo, Ceneri) che erano tra le gallerie ferroviarie più lunghe del mondo.

175 anni dopo, le ferrovie svizzere celebrano questo evento storico con una grande varietà di eventi. Non è affatto un anniversario delle sole FFS - anche le ferrovie private partecipano con mostre, sfilate di veicoli e viaggi speciali. Naturalmente, anche Roco "celebrerà" questo anniversario in modo adeguato.



175 anni di ferrovie in Svizzera



Photo: P. Willen

Ae 3/6¹ in dettaglio



Maniglie autoportanti e copertura fissata separatamente sull'avamposto



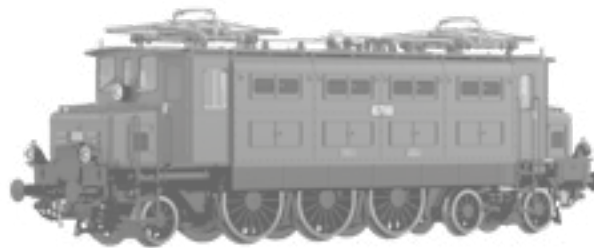
Pantografo in filigrana



Griglie di ventilazione finemente incise



Cabina riprodotta fedelmente



Numero di locomotiva in rilievo



Gruppi e linee sono indipendenti



Trasmissione Buchli riprodotta in modo fedele all'originale



Albero motore del dispositivo di sicurezza aggiunto

Locomotiva elettrica Ae 3/6¹ 10700

Edition **n:**



SBB

Ep	III-VI
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: SBB Historic

- ▶ **Modello nel design storico delle SBB dalla 3^a serie**
- ▶ **Nuova realizzazione completa e perfettamente elaborata con replica molto curata del sistema di trasmissione Buchli e dei pantografi**
- ▶ **Perfetta presentazione in scatola di vetro trasparente**

Q4/2022				
70089	DC		3/1	
70090	DCC		3/1	
78090	AC		3/2	

Locomotiva elettrica Ae 3/6¹ 10639

Edition



SBB

Ep	V
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photo: M. Dossenbach

- ▶ **Modello in esecuzione dalla 2ª serie**
- ▶ **Nuova realizzazione completa e perfettamente elaborata, con replica dettagliata del sistema di trasmissione Buchli**
- ▶ **Perfetta presentazione in scatola di vetro trasparente**

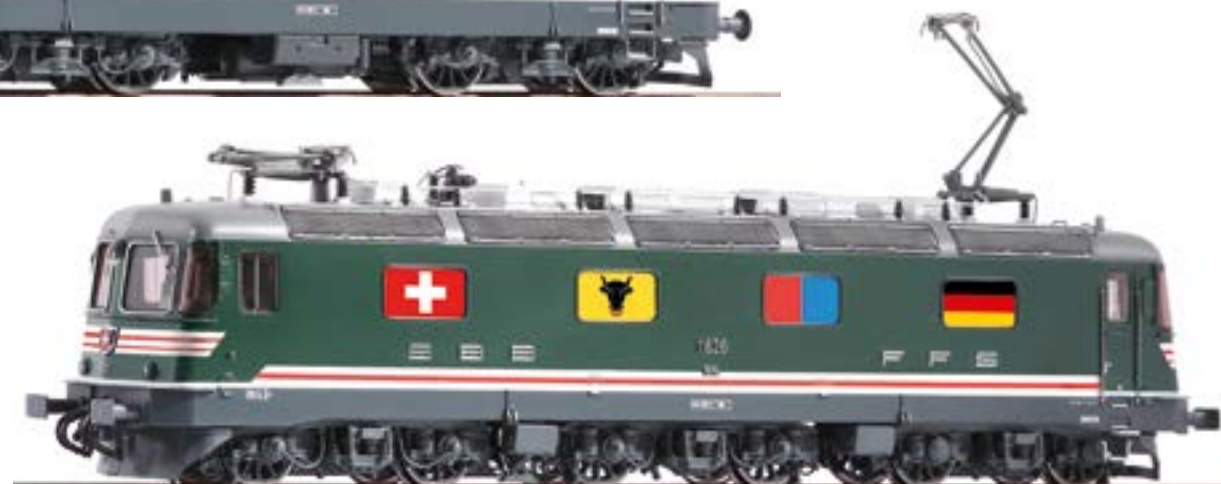
Q4/2022				
70087	DC		3/1	
70088	DCC		3/1	
78088	AC		3/2	

Locomotiva elettrica a doppia trazione Re 10/10



SBB

Ep	IV
	399
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Per celebrare il 175° anniversario delle ferrovie svizzere, ROCO presenta la coppia di locomotive Re 10/10 come edizione speciale. Le locomotive in vernice verde FFS erano ricoperte con strisce decorative e stemmi. La doppia trazione della serie Re 4/4 e Re 6/6 viene indicata per semplicità come Re 10/10. Il nome deriva dai dieci assi motori caratteristici della doppia trazione e, di conseguenza, non si riferisce a un vero tipo di locomotiva. Le Re 10/10 vengono utilizzate dalle FFS quasi esclusivamente per trainare treni merci pesanti sulla linea del San Gottardo. La potente doppia trazione produce il carico massimo prescritto di 1.400 tonnellate sul gancio di traino a 80 chilometri orari su una pendenza del 26 per mille.

- ▶ Edizione anniversario "100 anni della Ferrovia del San Gottardo"
- ▶ Composta da una Re 6/6 11626 e una Re 4/4 11323
- ▶ Entrambe le locomotive motorizzate
- ▶ Con stemma frontale e numeri di locomotiva in rilievo
- ▶ Parti con incisioni applicate separatamente, come griglie di aerazione e tergicristalli

Q4/2022				
71414	DC		8/2	
71415	DCC		8/2	
79415	AC		7/3	

Locomotiva elettrica Re 4/4 169



BLS

Ep	IV
	174
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Disegno CAD

Dopo che le Ae 4/4 della ferrovia Berna-Lötschberg-Sempione, in servizio dal 1944 in poi, avevano dato buona prova di sé per due decenni, all'inizio degli anni '60 era all'ordine del giorno la sostituzione di altre vecchie locomotive di linea. Mentre le SBB miravano a procurarsi Re 4/4^{II} con controllo diretto classico e motori monofase a corrente alternata, la BLS ha optato per una tecnologia più moderna con raddrizzatori al silicio e motori a corrente d'albero. Queste locomotive, inizialmente classificate come Ae 4/4^I, poi dopo miglioramenti tecnici come Re 4/4, furono costruite da SLM e BBC e utilizzate nel traffico passeggeri e merci sulle reti BLS, GBS, SEZ e BN e sulle linee adiacenti delle SBB.

- ▶ **Tetto dal design elaborato con pantografi forbice**
- ▶ **Per la prima volta in versione con barra paraurti corta e griglia di resistenza modificata d'epoca**
- ▶ **Elaborata replica multicolore della sala macchine**

Q4/2022				
73824	DC		4/1	
73825	DCC		4/1	
79825	AC		3/2	

Locomotiva elettrica 421 371-6



SBB

Ep	VI
----	----

Icona	177
-------	-----

Icona	PluX22
-------	--------

Icona	R2
-------	----

Icona	CH
-------	----

LED

Z21	Cab
-----	-----

Q1/2022

71412	DC		4/1	
71413	DCC		4/1	
79413	AC		3/1	



Photomontage

Dal 2021 verranno offerti giornalmente sei collegamenti con un tempo di percorrenza di 3,5 ore tra le stazioni centrali di Zurigo e Monaco di Baviera. Il motivo dell'accelerazione è colmare il divario nella rete elettrificata nella sezione della Deutsche Bahn tra le città Geltendorf e Lindau. Per attirare l'attenzione, la FFS Personenverkehr ha avvolto due delle sue locomotive Re 421 in un vestito pubblicitario blu scuro. Le locomotive circolano preferibilmente sulle linee tra la stazione centrale di Zurigo-Lindau e la stazione centrale di Zurigo-Singen.

- ▶ **Modello molto dettagliato con pantografi per l'utilizzo in Svizzera e in Germania**
- ▶ **Modello con molti particolari applicati separatamente - parzialmente incisi**



Locomotiva elettrica 186 908-6



SBB/RALPIN

Ep	VI
	217
	Piux22
	R2
	LED



Photomontage

Proveniente dalla piattaforma TRAXX MS2e Bombardier, questa locomotiva offre molte varianti e quindi soddisfa perfettamente le esigenze di interoperabilità del trasporto ferroviario di merci in Europa centrale e occidentale. Può essere utilizzata su tutte le reti elettriche europee. Dal 1° gennaio 2021, la RALpin "Rollende Autobahn" Friburgo Brsg - Rbf-Novara Boschetto è trasportata da locomotive Gruppo 186.

- ▶ Entrambe le pareti laterali con design diversi
- ▶ Versione con nome di battesimo "Lötschberg" esclusivamente dalla ROCO
- ▶ Per l'utilizzazione nel trasporto merci internazionale
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente
- ▶ In collaborazione con RICOLO DESIGN

Q3/2022				
70651	DC		4/1	
70652	DCC		4/1	
78652	AC		3/2	



Photo: D.Schärer

Locomotiva elettrica 475 902-3



WRS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Con le locomotive Vectron Re 475 901 e 902, Widmer Rail Services ha messo in funzione altre due locomotive multisistema. La compagnia ferroviaria svizzera, fondata nel 2007, gestisce ora una considerevole flotta di locomotive elettriche e diesel. Le locomotive Vectron sono attrezzate per l'uso in Germania, Austria, Svizzera, Italia e i Paesi Bassi (DACHINL).

- ▶ **Disponibile esclusivamente presso la ROCO**
- ▶ **Modello stampato in modo sofisticato con motivo siluetta**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**

Q1/2022				
71963	DC		4/1	
71964	DCC		4/1	
79964	AC		3/1	



Photo: D. Schärer

Nell'ambito della fusione delle ex carrozze Cisalpino (CIS) con le Ferrovie Federali Svizzere (FFS), anche la loro flotta di carrozze è diventata per un po' più colorata. Mentre le FFS erano ancora impegnate a ridipingere l'intera flotta di carrozze intorno al 2009, le carrozze CIS di color argento sono state utilizzate anche sui treni da allora in poi. Questo portava regolarmente a composizioni di treni particolarmente colorati e accattivanti.

Un treno particolarmente "colorato" per un lungo periodo di tempo fu la coppia di treni Eurocity 6/7. Questo treno andava da Coira, Svizzera, via Zurigo HB e Basilea SBB a Mannheim, Dortmund e Amburgo. Per il percorso della sezione tedesca, la Deutsche Bahn AG (DB AG) era responsabile per la trazione del treno. Perciò venivano utilizzate locomotive del Gruppo 182 per cui la maggior parte furono affittate dalla MRCE. I treni erano oggetti fotografici ricercati per molti anni. Tra l'altro, il percorso passava anche attraverso la valle particolarmente pittoresca del Medio Reno tra Coblenza e Bingen, e quindi offriva una vista speciale, non solo per i passeggeri.





35 anni di EuroCity

EC 7, SBB

Locomotiva elettrica 182 596-7



MRCE



Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Le locomotive elettriche della famiglia EuroSprinter di Siemens sono conosciute in Germania come il Gruppo 182. Con la potenza di 6.400 kW, raggiungono una velocità massima di 230 km/h. A partire dal 2009, DB Fernverkehr aveva una carenza di locomotive ad alta velocità per il traffico EuroCity. A questo si è rimediato affittando l'ES 64 U2 (Gruppo 182) dalla MRCE. Dal cambiamento di orario nel 2010, la coppia treno EuroCity 6/7 è trainata da una di queste locomotive.

- ▶ **Versione con pacchetto Svizzera**
- ▶ **Perfettamente combinabile con il EC 7, art. 74021, 74022, 74023**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente**

Q3/2022				
70518	DC		4/1	
70519	DCC		4/1	
78519	AC		3/2	

Set di 3 pezzi (1): Carrozze EuroCity EC 7



SBB

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Apm



Bpm



WRm

Photomontage

- ▶ Le carrozze corrono tra Interlaken ed Amburgo
- ▶ Carrozza di 1^a classe in livrea Cisalpino
- ▶ Stato di servizio: 2010-2014

Set di 3 pezzi (2): Carrozze EuroCity EC 7



SBB

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Apm



Bpm



Bpm

Photomontage



- ▶ Le carrozze corrono tra Interlaken ed Amburgo
- ▶ Carrozza di 2ª classe in livrea Cisalpino con strisce blu
- ▶ Stato di servizio: 2010-2014

Q3/2022

74022

Set di 2 pezzi (3): Carrozze EuroCity EC 7



SBB

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Apm



Bpm

Photomontage

- ▶ Le carrozze corrono tra Interlaken ed Amburgo
- ▶ Carrozza di 2ª classe in livrea grigia con porte rosse
- ▶ Stato di servizio: 2010-2014

Q3/2022

74023

Locomotiva elettrica S 499.2002



ČSD

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD



Per rinnovare la flotta delle ČSD, Skoda sviluppò la seconda generazione di locomotive elettriche universali dalla seconda metà degli anni '70. Questo era il Gruppo S 499.2, la lettera „S“ sta per corrente alternata. Le due locomotive prototipo sono state consegnate nel 1984 e testate a fondo. Con una potenza oraria di 3.060 kW, poteva raggiungere una velocità massima di 120 km/h. La consegna in serie di dieci locomotive ha avuto luogo nel 1988 con la nuova designazione Gruppo 263. Le locomotive sono utilizzate nel traffico di treni espressi e merci.

- ▶ **Pantografi completamente rielaborati con fissaggio innovativo e nuovo archetto**
- ▶ **Con scacciasassi e caldaie aria chiusi per una rappresentazione realistica in vetrina**
- ▶ **In modalità digitale con luce cabina e posto macchinista commutabile, illuminazione della sala macchine**
- ▶ **Pacchetto "Dynamic Sound" di nuova concezione per bassi ancor più intensi con due altoparlanti**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Q2/2022				
71238	DC		4/1	
71239	DCC		4/1	
79239	AC		3/1	

Locomotiva elettrica 371 002-7



ČD

Ep	V-VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD

Negli anni ,80, le CSD e la DR decisero di acquistare locomotive a doppio sistema per semplificare il traffico in costante crescita e i processi operativi nel traffico transfrontaliero sulla rotta Berlino - Dresda - Praga. L'ampliamento del collegamento Decin – Praga per una velocità massima di 160 km/h ha reso necessario l'ammodernamento di alcune locomotive. A partire dal 1994, sei locomotive ceche Gruppo 372 sono state adattate per viaggi internazionali più veloci e da allora sono in funzione con la denominazione Gruppo 371 - „Turbobastard“. Le ČD hanno stazionato le convertite locomotive nel deposito di Praga.

- ▶ Pantografi completamente rielaborati con fissaggio innovativo
- ▶ Con scacciasassi e caldaie chiusi per una rappresentazione realistica in vetrina
- ▶ In modalità digitale con luce cabina e posto macchinista commutabile, illuminazione della sala macchine
- ▶ Pacchetto „Dynamic Sound“ di nuova concezione per bassi ancor più intensi con due altoparlanti
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q2/2022				
71231	DC		4/1	
71232	DCC		4/1	
79232	AC		3/1	

Locomotiva elettrica E 94 003



DRB

Ep	II
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71353	DC		6/2
71354	DCC		6/2
79353	AC		4/2

Il Gruppo E 94 fu fornito dalla „Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft“ (AEG) di Berlino Hennigsdorf all'allora Deutsche Reichsbahn per l'uso davanti ai treni merci pesanti al Brennero. L'acquisto delle nuove locomotive elettriche del Gruppo E 94 è stato reso possibile solo dalla loro classificazione come bene di investimento importante per la guerra. Un totale di 285 locomotive pesanti a sei assi furono ordinate, ma solo 145 furono consegnate alla fine della guerra. Il motore era autorizzato per una velocità massima di 90 km/h, la potenza oraria era di 3.240 kW e la potenza di partenza 3.900 kW.

- ▶ **Versione in livrea grigia con pneumatici bianchi**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili e illuminazione della cabina**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**



Locomotiva elettrica 194 118-6



DB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

FREILASSING
EDITION

EDITION FREILASSING

Con la label „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, e 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!

Q1/2022			
71350	DC		6/2
71351	DCC		6/2
79351	AC		4/2

La Deutsche Bundesbahn disponeva, all'interno della propria flotta di veicoli, di 124 locomotive del Gruppo E94 (Gruppo successivo 194). Come altri modelli del passato, l'E94 aveva una forma caratteristica con due cofani e quindi presto ha ricevuto il soprannome di „Coccodrillo tedesco“. Tecnicamente, gli sviluppatori ed i progettisti avevano fatto affidamento su una trasmissione ad assi che era perfetta per il traino di pesanti treni merci ed è esattamente ciò per cui sono stati costruiti i „coccodrilli“. La locomotiva era autorizzata a correre a una velocità massima di 90 km/h, la potenza oraria era di 3.240 kW, la potenza d'avviamento di 3.900 kW. - Con questa forza imbattibile, combinata con la sospensione per il naso non sospesa, non c'è da meravigliarsi che i binari abbiano iniziato a vibrare quando una 194 è arrivata trainando un treno merci pesante.

- ▶ Con una linea decorativa sulla parte centrale
- ▶ Set di ruote con flange basse
- ▶ Maniglie e corrimano in metallo
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili e illuminazione della cabina

Treno F

"Rheinpfeil", DB





Photo: R. Krauss, Slg. S.Carstens

Il F 9/10 "Rheingold-Express", che ricominciò a correre nel maggio 1951 tra Hoek van Holland e Basilea, aveva fin dall'inizio un treno ala con lo stesso nome F 21/22 Dortmund - Innsbruck, con il quale aveva luogo uno scambio di carrozze dirette a Colonia. Dal 1956, il percorso meridionale del treno ad ala è stato limitato a Monaco. Per distinguerlo meglio dal treno principale, che si chiamava ormai solo "Rheingold", il F 21/22 prese il nome di "Rheinpfail" nel 1958.

Dopo che il "Rheingold" fu equipaggiato con nuove carrozze con aria condizionata in livrea beige/blu cobalto nel 1962, era ovvio equipaggiare il "Rheinpfail" con queste carrozze confortevoli a causa della stretta relazione tra i due treni. Così, nel 1963, fu fatto un ordine ripetuto per sei carrozze aperte Ap4üm, 12 carrozze a scompartimenti Av4üm, tre carrozze ristorante WR4üm e due carrozze di osservazione AD4üm. Queste due carrozze di osservazione avevano le ampie finestre nel pulpito di osservazione e la scritta "DEUTSCHE BUNDESBAHN" (Ferrovie Federali Tedesche) in lettere in rilievo sotto, in contrasto con il treno F "Rheingold" del 1962, che era già stato pubblicato da ROCO. ROCO ne ha tenuto conto e anche le altre carrozze dei set sono modelli della serie di consegna del 1963.

Come chicca, nel treno c'è anche una carrozza blu A4üm-54 di tipo F: sei di queste carrozze sono state equipaggiate con freni a rotaia magnetici come carrozze di riserva e di rinforzo per i treni veloci F da 160 km/h "Rheingold" e "Rheinpfail". Fecero spesso parte di entrambi i treni e non furono sostituiti fino al 1967 da sei nuove Avüm, frenate di nuovo con freni blocco.

Nel 1963, il "Rheinpfail" consisteva di almeno sette carrozze come da programma. Da venerdì a lunedì, con ulteriori carrozze Av4üm, c'erano in totale otto o nove carrozze. La rispettiva lunghezza del treno può essere raggiunta secondo il modello originale con le carrozze supplementari. Mentre quasi tutte le vetture potevano essere consegnate entro il maggio 1963, il completamento delle locomotive E 10 1308 a 1312 destinate al "Rheinpfail" fu ritardato fino all'ottobre 1963. Come era successo un anno prima con il "Rheingold", cinque locomotive di serie (E 10 250 a 254) furono dipinte in beige/blu cobalto e ricevettero temporaneamente i carrelli Henschel esistenti per raggiungere la velocità massima di 160 km/h della E 1012. Differentemente dal "Rheingold", tuttavia, queste macchine mantennero i loro numeri di servizio originali. ROCO riproduce con la E 10 251 una di queste locomotive provvisorie per una realizzazione del treno prototipo nell'anno di introduzione 1963.

Nel 1965, entrambi i treni con il loro esclusivo schema di colori beige/blu cobalto sono stati elevati al rango di "Trans-Europ-Express" a causa del loro equipaggiamento confortevole. Questo portò ad una riverniciatura nei colori TEE beige/rosso porpora, ma questo non fu iniziato fino all'autunno 1966 e fu completato nel maggio 1967.

Locomotiva elettrica E 10 251



DB

Ep	III
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Combinazione disponibile per la prima volta: Cassa con carrelli ad alta velocità
- ▶ Per la prima volta con l'interfaccia PluX22 e decodificatore sonoro
- ▶ Adatto per il treno veloce F "Rheinpfeil", art. 74048, 74049, 74256
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili
- ▶ Con set di insegne incise incluso



Q2/2022			
73621	DC		4/1
73622	DCC		4/1
79622	AC		3/2

Set di 3 pezzi (1): F 21 "Rheinpfel"



DB

Ep	III
	909
	40196
	40360



Ap4üm



Av4üm



AD4üm

Photomontage

- ▶ Cupola sulla carrozza panoramica con quattro campi visivi
- ▶ Scritta in rilievo DEUTSCHE BUNDESBAHN sotto la cupola panoramica
- ▶ Stato di servizio 1963
- ▶ Utilizzata tra Monaco e Dortmund

Q3/2022

74048

Set di 3 pezzi (2): F 21 "Rheinfeil"



DB

Ep	III
	909
	40196
	40360



WR4üm



Ap4üm



Av4üm

Photomontage

Q3/2022

74049

- ▶ Stato di servizio 1963
- ▶ Av4üm e Ap4üm utilizzate come carrozze dirette per il treno veloce F "Rheingold"
- ▶ Utilizzate tra Monaco di Baviera e Amsterdam / Hoek van Holland / Dortmund
- ▶ Carrelli finemente dettagliati con ceppi freni e freni di binari magnetici

Carrozza per il treno veloce "Rheinfeil"



DB

Ep	III
	303
	40196
	40360

Q3/2022

74256



Av4üm

Photomontage

- ▶ Carrozze per completare il treno veloce F 21 "Rheinfeil"
- ▶ Stato di servizio 1963
- ▶ Utilizzate tra Monaco e Dortmund

Locomotiva elettrica 250 001-5



DR

Ep	IV
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Nel 1974 i prototipi 250 001–250 003 furono consegnati dalla LEW Henningsdorf. Progettata come una locomotiva per merci pesanti, ha una potenza oraria di 5.400 kW e raggiunge una velocità massima di 120 km/h. Senza curve aerodinamiche, che sono trascurabili alla bassa velocità massima che raggiunge, ha ottenuto il suo soprannome di "Container".

- ▶ Pre-serie con ampie finestre frontali e laterali
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili e illuminazione della cabina
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q1/2022				
73314	DC		6/2	
73315	DCC		6/2	<input type="checkbox"/>
79315	AC		4/2	<input type="checkbox"/>





Treno ad alta velocità

Gruppo 401, DB AG



Photo: R. Auerweck

L'era del trasporto ferroviario ad alta velocità della Deutsche Bundesbahn iniziò nell'estate del 1991 con l'ICE 1. Per la prima volta fu introdotta una rete dei treni ad alta velocità completamente nuova con unità multiple di nuova concezione, linee speciali ad alta velocità ed una profonda riforma degli orari. Il concetto di unità multiple con passaggi tra carrozze chiuse e larghe apriva nuovi orizzonti per il moderno trasporto ferroviario ad alta velocità. La velocità massima di 280 km/h in funzionamento regolare e l'alto livello di comfort rivoluzionarono il trasporto ferroviario e assicurarono importanti quote di mercato nella competizione con l'automobile e l'aeroplano.

L'ICE 1 è composto da due teste motrici e fino a 14 carrozze intermedie, 12 in funzionamento regolare. Con una lunghezza totale fino a 411 metri e fino a circa 800 posti a sedere, sono le unità ICE più lunghe di tutti i tipi costruite fino ad oggi. La carrozza ristorante "Buckel" "Gobba", che è caratteristica ancora oggi ed è sempre collocata tra i gruppi di carrozze di 1a e 2a classe, rende l'ICE 1 facilmente riconoscibile. Delle 60 unità costruite in totale, alcune sono dotate di un secondo pantografo con uno strisciante stretto per l'uso in Svizzera. Questo permette collegamenti diretti da Amburgo e Berlino via Basilea a Interlaken o Chur.

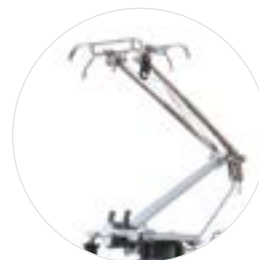
L'intera flotta ICE 1 ha ricevuto una "Redesign""Ridiseagno" completa a partire dal 2005, in modo che la prima generazione ICE, con sedili in pelle in 1a classe, per esempio, soddisfa l'attuale standard ICE. Un secondo programma di modernizzazione è in corso dal 2019, con l'obiettivo di estendere la vita utile dell'ICE d'altri dieci anni. Con un chilometraggio medio di più di 500.000 chilometri all'anno, l'ICE 1 stabilisce ancora degli standard nel trasporto ad alta velocità con la sua grande affidabilità.

Set di 2 pezzi: Unità multipla elettrica 401 018-7



DB AG

Ep	VI
	472
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Per la prima volta con un motore dell'indotto a campana
- ▶ Una testa motrice con motore
- ▶ Tergicristalli applicati separatamente per la prima volta
- ▶ Nuovo design del tetto con pantografo
- ▶ Stato di servizio "Redesign 2005"
- ▶ Senza grembiule transizione

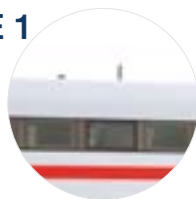
Q4/2022			
70401	DC		2/1
70402	DCC		2/1



Set di 3 pezzi (1): Carrozze intermedie ICE 1



DB AG



Ep	VI
	846
	6454



Apmsz 803.1



WSmz 804.0



Bvmz 802.3

Photomontage

- ▶ Scala di lunghezza: 1:93,5
- ▶ Stato di servizio "Redesign 2005"
- ▶ Carrelli senza grembiuli transizione

Q4/2022

74028

Set di 3 pezzi (2): Carrozze intermedie ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.8



Bvmz 802.3



Bvmz 802.8

Photomontage

- ▶ Scala di lunghezza: 1:93,5
- ▶ Stato di servizio "Redesign 2005"
- ▶ Carrelli senza grembiuli transizione

Q4/2022

74029

Set di 3 pezzi (3): Carrozze intermedie ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.0



Bvmz 802.3



Bvmz 802.6

Photomontage

- ▶ Scala di lunghezza: 1:93,5
- ▶ Stato di servizio "Redesign 2005"
- ▶ Carrelli senza grembiuli transizione

Q4/2022

74030

Set di 3 pezzi (4): Carrozza intermedia ICE 1



DB AG

Ep	VI
	846
	6454



Avmz 801.0



Bvmz 802.3



Bvmz 802.3

- ▶ Scala di lunghezza: 1:93,5
- ▶ Stato di servizio "Redesign 2005"
- ▶ Carrelli senza grembiuli transizione

Q4/2022

74031

Locomotiva elettrica 186 338-0



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
73108	DC		4/1	
73109	DCC		4/1	<input type="checkbox"/>
79109	AC		3/2	<input type="checkbox"/>

Locomotiva elettrica 193 368-4



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
71967	DC		4/1	
71968	DCC		4/1	<input type="checkbox"/>
79968	AC		3/1	<input type="checkbox"/>

Il Gruppo 186 è una locomotiva multisistema della seconda generazione TRAXX di Bombardier. Sulla base della TRAXX F140 AC2, i tipi di locomotiva a quattro sistemi F140 MS (2e) sono stati sviluppati dal 2004 con equipaggiamento aggiuntivo per le reti in corrente continua con 1,5 kV (Paesi Bassi, Francia) e 3 kV (Belgio, Polonia e Italia), attrezzature aggiuntive corrispondenti e sistemi di protezione del treno forniti. Con un peso operativo di 85 t hanno una potenza di 5.600 kW. La velocità massima è di 140 km/h. Tutte le 65 locomotive della DB AG (DB Cargo, Euro Cargo Rail) si trovano principalmente in Germania, Francia e Belgio.

- ▶ Per l'utilizzazione nel trasporto merci internazionale
- ▶ Con pezzi inseriti montati separatamente e parzialmente incisi

Con lo slogan "Starke Cargo"/"Cargo forte", il Gruppo 193 Vectron della DB Cargo, opportunamente progettata, viene pubblicizzata dal dicembre 2020. Questo diffonde la parola sulla nuova strategia della DB Cargo dal settembre 2020, che si concentra decisamente sulla crescita.

- ▶ Modello disponibile esclusivamente dalla Roco
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina

Locomotiva elettrica 101 013-1



DB AG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Lo schema di colore standard per le locomotive DB a lunga distanza è il rosso traffico con una barra anteriore grigio chiaro. Per l'anniversario "50 anni di Intercity in Germania", nel settembre 2021, la Deutsche Bahn ha dato alla 101 013 lo schema di colori per abbinare la vernice delle carrozze IC. Gli è stato dato il design grigio chiaro con linee decorative di colore rosso traffico, già conosciuto dall' ICE e dalle carrozze a lunga distanza. Un totale di 145 unità della serie 101 sono state messe in servizio alla fine del 1999.

- ▶ Vernice speciale "50 Jahre IC" (50 anni di IC)
- ▶ Per la prima volta disponibile in versione con suono
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina

Q3/2022				
71985	DC		4/1	
71986	DCC		4/1	
79986	AC		3/1	



Photo: M. Oestreich

Locomotiva elettrica 152 135-0



DB AG

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2022			
73168	DC		4/1
73169	DCC		4/1 <input type="checkbox"/>
79169	AC		3/2 <input type="checkbox"/>

Il 1998 ha visto la nascita dell'“Albatros Express” - la più fitta rete dell'entroterra portuale via ferrovia da e per i porti marittimi tedeschi. Nel 2008 è stato celebrato il suo decimo anniversario. In questa occasione, cinque locomotive Gruppo 152 sono state dotate di un design speciale “Albatross Express”.

- ▶ **Modello finemente dettagliato con maniglie sporgenti**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente**

Locomotiva elettrica 193 736-6



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71965	DC		4/1
71966	DCC		4/1 <input type="checkbox"/>
79966	AC		3/1 <input type="checkbox"/>

Dove commercianti come Marco Polo una volta esploravano le rotte commerciali, ora anche le compagnie ferroviarie fanno parte delle rotte commerciali internazionali. La SETG ne fa parte con numerosi collegamenti dai porti marittimi all'Europa centrale. I porti del Mare del Nord di Amburgo, Bremerhaven e Wilhelmshaven e il porto adriatico di Koper sono collegati ai terminal austriaci di Salisburgo, Enns e Wolfurt. Con il “Marco Polo” Vectron, approvato per l'uso in Germania, Austria, Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Croazia e Slovenia, la SETG attira l'attenzione su quest'aspetto.

- ▶ **Disponibile esclusivamente presso la ROCO**
- ▶ **Modello dal design “Marco Polo” - stampato in modo sofisticato**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**

Locomotiva elettrica 193 746-5



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

“Jedermann” - la tragica commedia popolare sulla morte di un uomo ricco scritta da Hugo von Hofmannsthal - è parte integrante del Festival di Salisburgo da oltre 100 anni. In quest' occasione, l'EVU SETG di Salisburgo ha progettato una locomotiva Vectron con scene della commedia. Entrambi i lati della locomotiva a tema sono decorati con motivi diversi. Un lato mostra scene dello spettacolo che viene rappresentato ogni estate nella Piazza del Duomo di Salisburgo. Il secondo lato mostra la città di Salisburgo e Hugo von Hofmannsthal, che è stato anche co-fondatore del Festival di Salisburgo.

- ▶ Entrambe le pareti laterali con design diversi
- ▶ Disponibile esclusivamente presso la Roco
- ▶ Con stampa elaborata nel design "Jedermann"
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina

Q4/2022

71997	DC		4/1	
71998	DCC		4/1	
79998	AC		3/1	

Locomotiva elettrica 186 534-4



METRANS

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022

71981	DC		4/1	
71982	DCC		4/1	
79982	AC		3/2	

Metrans è uno dei principali fornitori europei di trasporto container intermodale nell'entroterra portuale ed è uno dei pionieri nel trasporto ferroviario in rapida crescita lungo la Nuova Via della Seta. L'anno scorso, Metrans ha raddoppiato il numero di treni portacontainer che circolano tra l'Europa e la Cina. In occasione della decennale collaborazione con Railpool, la 186 534 (TRAXX F140 MS) recentemente consegnata ha ricevuto una verniciatura speciale. Sotto il motto "Die Seidenstraße von heute" "La Via della Seta oggi", il design include elementi sia della storica che della nuova Via della Seta su rotaie.

- ▶ Viene utilizzata nel traffico transfrontaliero e traina treni merci
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente
- ▶ In collaborazione con RikoR DESIGN



Photo: R. de Vries

Locomotiva elettrica 192 103-0



EGP

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71971	DC		4/1
71972	DCC		4/1 <input type="checkbox"/>
79972	AC		3/1 <input type="checkbox"/>

Nel progetto di partnership delle nuove "Vie della Seta", la Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (abbreviato in EGP) fornisce i servizi ferroviari in Germania per il Mukran Port Group. Vengono utilizzate le locomotive elettriche Smartron di Siemens. I treni container sono lunghi fino a 740 metri. La DBO bahnoperator GmbH è un altro partner in questo progetto. Con il design forte come un drago della 192 103, da dicembre 2020 è stato stabilito un segno di cooperazione di successo.

- ▶ **Modello disponibile esclusivamente da ROCO**
- ▶ **Con stampa elaborata nel design "Dragon"**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**
- ▶ **In collaborazione con RICOH DESIGN**

Locomotiva elettrica 193 664-0



MRCE
LOKOMOTION

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71952	DC		4/1
71953	DCC		4/1 <input type="checkbox"/>
79953	AC		3/1 <input type="checkbox"/>

La compagnia ferroviaria privata Lokomotion, con sede a Monaco, utilizza principalmente locomotive multi-sistema progettate per Germania, Austria ed Italia. Le locomotive Vectron nere con il sorprendente design a "Zebra" tipico della ditta Lokomotion sono in circolazione dall'inizio del 2019.

- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**



Photo: R. Auerweck

Locomotiva elettrica 193 878-6



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022				
71977	DC		4/1	
71978	DCC		4/1	
79978	AC		3/1	

TX Logistik (TXL) ha sostituito il Gruppo 182 e 189 con locomotive Vectron nel dicembre 2020 come parte della standardizzazione della flotta. Ciò valeva anche per la "Flammen-Taurus" 182 572. Tuttavia, TXL non lascia scomparire il design e ora ha messo sui binari la nuova "Flammen-Vectron" 193 878 con lo slogan "Siamo appassionati di ciò che facciamo".

- ▶ Elaboratamente stampata esclusivo di Roco
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina
- ▶ In collaborazione con

Locomotiva elettrica 193 657-4



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
71961	DC		4/1	
71962	DCC		4/1	
79962	AC		3/1	

"Portiamo la potenza di 8.700 cavalli sulle rotaie" - è lo slogan sulle pareti laterali della locomotiva multisistema Vectron. Il motivo principale degli adesivi sono le silhouette di cavalli disegnate a mano. La locomotiva della compagnia ferroviaria TX Logistik è affittata da MRCE ed è in uso in Germania, Austria ed Italia.

- ▶ Elaboratamente stampata esclusivo di Roco
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina
- ▶ In collaborazione con



La linea di parata del Gruppo 2D2 9100 era la "Ligne Impériale", la linea imperiale dalla capitale francese Parigi via Lione a Marsiglia sulla costa mediterranea. Con una velocità massima di 140 chilometri all'ora e una forza di trazione di 900 tonnellate, erano fatte per essere utilizzate come locomotive espresse. La SNCF ordinò una prima serie di 35 locomotive nel 1950. In realtà, il numero di locomotive 2D2 9100 doveva aumentare fino a 100 nel tempo.

Anche se la silhouette sembrava relativamente moderna, l'ingegneria di questa locomotiva era degli anni '20. Pertanto, le locomotive furono presto sostituite da locomotive più moderne del Gruppo CC 7100. Motori più piccoli e leggeri sostituirono il motore Buchli, che era costoso e difficile da mantenere, e che era usato sulle locomotive 2D2 9100. Ma le locomotive del Gruppo 2D2 9100 erano ancora in servizio fino agli anni '80.

Locomotiva elettrica

Gruppo 2D2 9100, SNCF



Photo: M. van der Velden

Locomotiva elettrica 2D2 9128



SNCF



Ep	IV
	208
	PluX22
	R3
	F
LED	



Photomontage

- ▶ Per la prima volta con l'interfaccia PluX22
- ▶ Numeri di locomotiva in rilievo
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente
- ▶ In modalità digitale con illuminazione cabina e sala macchine commutabile

Q4/2022				
70470	DC		4/2	
70471	DCC		4/2	
78471	AC		4/2	

Locomotiva elettrica BB 25243



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q3/2022

70560	DC		4/1
70561	DCC		4/1

Le locomotive Gruppo BB 25200 erano locomotive multi-sistema della SNCF per il servizio di treni espressi di alta gamma. Sono stati progettati per 1,5 kV di corrente continua e per 25 kV/50 Hz di corrente alternata. A differenza delle serie sorelle BB 9200 e BB 16000, raggiungevano una velocità massima di 160 km/h. Sulle locomotive che trainavano il treno a lunga percorrenza di alta classe "Mistral" da Parigi via Marsiglia a Nizza, una targa metallica corrispondente era montata sulle parti anteriori.

- ▶ **Modello "Mistral"**
- ▶ **Pantografi delicati**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Locomotiva elettrica CC 6520



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	F
LED	



Photomontage

Q3/2022

70616	DC		6/1
70617	DCC		6/1
78617	AC		4/2

La Ferrovia statali francese (SNCF) ha introdotto le locomotive elettriche CC 6500 nel 1969. All'epoca, esse erano considerate tra le più potenti della storia delle ferrovie francesi. Nei primi anni di funzionamento, le locomotive sono state utilizzate in modo da raggiungere la velocità massima di 200 km/h, il che ha costituito anche il motivo per cui trainavano principalmente famosi treni espressi come il "Mistral" o il "Capitole". Tuttavia, poiché erano anche molto potenti, il campo di applicazione è cambiato nel corso del tempo e sono state poi utilizzate in testa a pesanti treni merci.

- ▶ **In livrea TEE**
- ▶ **Pantografi delicati**



Photo: M. Morkowsky

2021
ROCO
Concorso fotografico

Il primo treno a chiamarsi "Mont Cenis" faceva parte del famoso gruppo TEE (Trans-Europ-Express), fondato nel 1957, che collegava Milano e Torino con Lione attraverso il tunnel sotto il massiccio montuoso omonimo. L'operazione del treno fu ripresa dalle ferrovie francesi fino al 1960, quando passò alle FS, che utilizzarono le automotrici diesel Breda "TEE 200" fino al 1972, quando la rete TEE fu sciolta. Tuttavia, il "Mont Cenis" rimase in servizio e fu operato con automotrici SNCF tipo RGP (Rame Grand Parcours) fino al 1978, quando furono introdotte le vetture Eurofima, progettate appositamente per gli importanti collegamenti tra le principali città europee.

Questo significa che il "Mont Cenis" fu convertito in un treno trainato da una locomotiva. La composizione comune consisteva in due carrozze di 1a classe FS-Eurofima e tre carrozze di 2ª classe SNCF-Corail. La trazione sulla tratta italiana era normalmente assicurata dall'E.656 dal deposito locomotive di Torino fino a Modane, dove il treno veniva ripreso da una CC 6500 "Maurienne". La ristrutturazione dei servizi Eurocity sulla linea del Frejus verso la Francia nel 1996, utilizzando i TGV tra Parigi e Milano e l'ETR 460 "Pendolino" tra Torino e Lione, significò la fine del "Mont Cenis".





35 anni di EuroCity

EC "Mont Cenis"

Locomotiva elettrica E.656.072



FS

Ep	IV
	210
	PiuX16
	R2
	LED



Photomontage

La serie E.656 è una serie di locomotive elettriche italiane a sei assi con il soprannome di "Caimano" (tedesco: Kaiman). Si tratta di un ulteriore sviluppo dei tipi E.636, E.645 ed E.646 anche con carrozzeria sdoppiata. Tuttavia, in comparazione con il tipo E.636, hanno cambiato la distanza tra gli assi e i perni girevoli. L'elevata forza di trazione e la velocità massima di 150 km/h ne consentono l'utilizzo davanti a treni passeggeri e treni merci.

- ▶ **Versione senza ammortizzatori orizzontali**
- ▶ **Pantografi FS tipo 52 con strisciante curvo**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili**

Q2/2022			
73162	DC		4/1
73163	DCC		4/1
79163	AC		4/2

Set di 2 pezzi (2): EC "Monte Cenis"



FS

Ep	IV
	606
	40196
	40420



Photomontage



- ▶ **In livrea "Eurofima"**
- ▶ **Con segnaletica stampata del percorso del treno**

Q2/2022
74033

Set di 3 pezzi (1): EC "Mont Cenis"



SNCF

Ep	IV
	909
	40196
	40420



B10tu

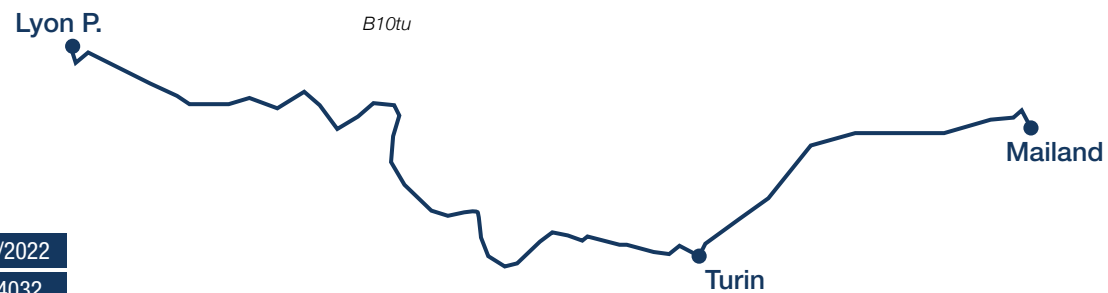


B10tu



B10tu

Photomontage



- ▶ Saldatura autentica sulla carrozzeria
- ▶ Con segnaletica stampata del percorso del treno

Q2/2022

74032

Locomotiva elettrica Rc4 1174



GREEN CARGO

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	S
LED	

Q3/2022			
70457	DC		4/1
70458	DCC		4/1
78458	AC		3/2



Photomontage

Il successo dei Gruppi Rc1 - Rc4 si basa sulla tecnologia dei tiristori ASEA, che era stata utilizzata nella costruzione di locomotive svedesi fin dagli anni '60. Dal 1967 al 1982, un totale di 265 macchine sono state messe in servizio. Con 130 unità, la quarta serie era la più grande di questa serie di locomotive. Quando le ferrovie statali svedesi si sono divise in diverse unità operative il 1° gennaio 2001, tutte le Rc4 ancora in servizio, sono passate a Green Cargo e sono tuttora utilizzate solo per il trasporto merci.

- ▶ Per la prima volta in livrea blu e con un logo della Green Cargo
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili

Locomotiva elettrica Br 5404



GREEN CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2022			
73178	DC		4/1
73179	DCC		4/1
79179	AC		3/2



Photomontage

Green Cargo AB è il nome dell'IF che dal 2001 ha rilevato il trasporto merci delle Ferrovie statali svedesi. Nel 2009, Bombardier ha consegnato alla compagnia sei locomotive TRAXX F140 AC2. La collaborazione con DB Cargo si è conclusa nel 2018 e le locomotive hanno ricevuto una verniciatura verde e la nuova denominazione di gruppo "Br". Queste locomotive sono utilizzate nel corridoio Svezia-Danimarca-Germania.

- ▶ Per l'utilizzazione nel trasporto merci in Svezia, Danimarca e Germania
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili

Locomotiva elettrica EL 18 2260



GO-AHEAD

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

A causa dell'acquisto di unità multiple, i treni passeggeri trainati da locomotive stanno diventando sempre più rari in Norvegia. Questo riguarda le ventidue locomotive EL 18 acquistate dalle NSB negli anni '90 dalla svizzera SLM, dalla tedesca Adtranz e dalla norvegese Strømmens Værksted. L'inglese Go-Ahead ha affittato tre locomotive di questo tipo da Norske Tog per trasportare i treni notturni di "Sørtoget".

- **Modello finemente dettagliato dal design Go-Ahead**
- **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili**

Q3/2022				
70673	DC		4/1	
70674	DCC		4/1	
78674	AC		2/2	

n:

Sulla base della locomotiva elettrica francese BB 7200, le ferrovie statali olandesi hanno ricevuto 58 locomotive elettriche a quattro assi della serie 1600. Quando sono state introdotte nel 1981, erano le locomotive più potenti della flotta della NS. Le macchine per la rete olandese a corrente continua con 1,5 kV sono state progettate per una velocità massima di 180 km/h, mentre la velocità massima consentita in servizio giornaliero era di 140 km/h. Quanto a potenza, portavano su binario 4.540 kW. Tutte le locomotive erano decorate con lo stemma delle città olandesi.

Quale versione modernizzata della serie 1600, tra il 1991 e il 1994 sono state acquistate 81 macchine della serie 1700. Si differenziano per il maggior ricorso a componenti elettronici, per un sistema di protezione dei treni più recente e per un diverso impianto frenante. Con la fusione del trasporto merci olandese con il gruppo tedesco Railion, DB AG ha ottenuto l'accesso a una parte delle locomotive elettriche della serie NS 1600. Le locomotive hanno mantenuto i vecchi numeri e le macchine rimaste alle NS sono state rinumerate divenendo la serie 1800, pur mantenendo il numero della locomotiva.

Con la 1607 le NS hanno potuto anche annoverare su una vera e propria detentrica di record mondiale nella propria flotta: Nel 1989, la locomotiva ha trainato un convoglio di circa 60 carrozze passeggeri: il treno passeggeri più lungo del mondo. Oggi alcune locomotive sono in servizio presso società ferroviarie private. La locomotiva 1632 è utilizzata dalla HSL in un suggestivo design a scacchiera. La società Locon gestisce anche la 9908, una locomotiva dell'ex flotta NS. Entrambe le locomotive sono utilizzate principalmente nel traffico merci e a traino di treni speciali.

Locomotiva elettrica

Gruppo 1600, NS

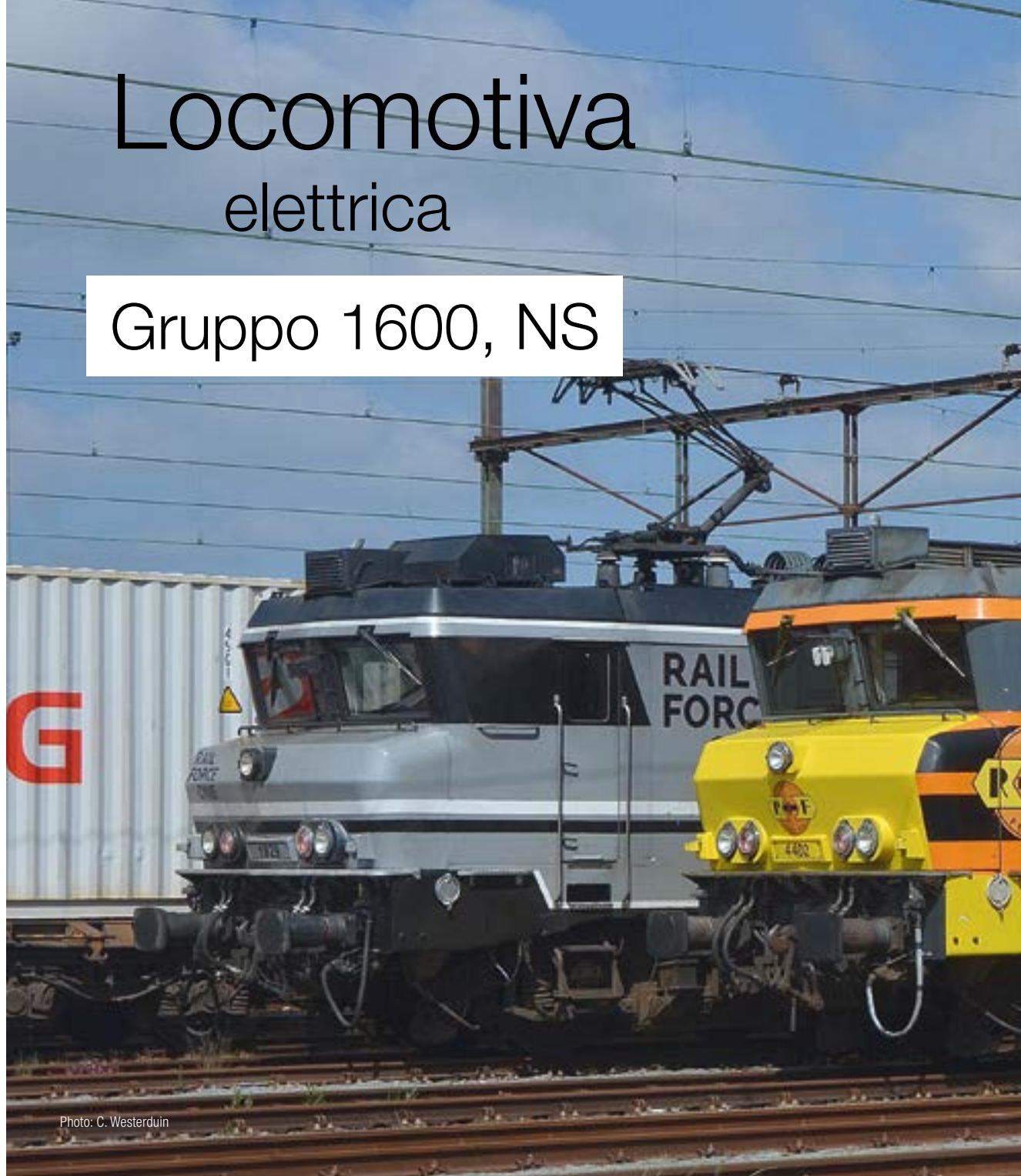


Photo: C. Westerduin



Gruppo 1600 in dettaglio



Pantografo di nuova concezione con fissaggio invisibile



Scatola dell'avvisatore acustico separata



Filtro per corrente di disturbo in finissimo filo metallico



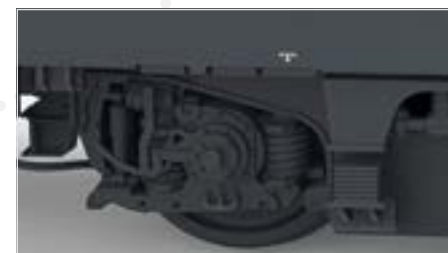
Tergicristalli e prese incluse



Pedane in metallo traforato



Sottoscocca riprodotto in dettaglio



Pareti del carrello finemente incise

Locomotiva elettrica 1631



NS

Ep	IV
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Sulla base della locomotiva elettrica francese BB 7200, la NS ricevette le locomotive elettriche a quattro assi della serie 1600. Quando furono introdotte nel 1981, erano le locomotive più robuste della flotta di veicoli delle NS. Con un peso di servizio di 83 t, hanno prodotto 4.540 kW e hanno raggiunto una velocità massima di 140 km/h.

- ▶ **Modello originale senza aria condizionata**
- ▶ **Con box avvisatore acustico**
- ▶ **Pantografi completamente rielaborati con fissaggio innovativo**

Q2/2022				
70160	DC		4/1	
70161	DCC		4/1	
78161	AC		2/2	



Photo: C. Westerduin

Locomotiva elettrica 1829



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photo: V. v. Werkhoven

Q3/2022			
70163	DC		4/1
70164	DCC		4/1
78164	AC		2/2

La compagnia ferroviaria olandese Rail Force One ha acquisito sei locomotive da Locon Nederland nel 2017. La locomotiva elettrica del 1829 costruita in Francia (ex 1629 delle Ferrovie statali olandesi, costruita nel 1982) è stata la prima ad essere progettata con i colori aziendali.

- ▶ **Pantografi completamente rielaborati con fissaggio innovativo**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**

Locomotiva elettrica 193 759-8



NS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
71973	DC		4/1
71974	DCC		4/1
79974	AC		3/1

Le ferrovie statali olandesi hanno noleggiato due locomotive multisistema Vectron per il traffico notturno "Nightjet" da Amsterdam a Vienna (e ritorno) dalla European Locomotive Leasing (ELL). Queste potenti locomotive raggiungono una velocità massima fino a 200 km/h nel traffico internazionale di passeggeri. La capitale olandese è ora nuovamente collegata alla rete europea dei treni notturni. I treni sono gestiti in collaborazione con le ferrovie NS, DB e ÖBB. Ciò significa che in futuro i viaggiatori avranno un'alternativa comoda ed economica riguardo ai viaggi aerei su questi tragitti.

- ▶ **ELL-Vectron noleggiata alle NS**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**



Photo: A. de May

EMU Plan V



NS

Ep	IV
	599
	PluX22
	R3
	NL
LED	

Q4/2022				
63138	DC		2/1	
63139	DCC		2/1	
69139	AC		2/1	



Locomotiva elettrica EU46-520



PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2022				
71799	DC		4/1	
71800	DCC		4/1	
79800	AC		3/1	



Photomontage

Nel settembre 2015, la PKP Cargo ha acquistato 15 locomotive Vectron MS con l'opzione per altri cinque veicoli. All'inizio del 2019, l'azienda ha deciso di utilizzare questa opzione estesa. Hanno la licenza per Polonia, Germania, Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania e Ungheria. In occasione del 20° anniversario della PKP Cargo, le capotte del tetto delle locomotive sono state rivestite di una pellicola in blu.

- ▶ **Modello con logo anniversario ("20 anni di PKP Cargo")**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**



L'unità multipla elettrica Plan V olandese in due parti - meglio conosciuta nei Paesi Bassi sotto il nome Mat '64 o con il soprannome "Apekop" (testa di scimmia) - divenne uno dei treni locali standard per le Ferrovie statali olandesi a metà degli anni '60. Con un totale di 246 unità, era all'epoca l'unità multipla più costruita delle NS. A partire dalla serie V3, la nuova combinazione di colori delle Ferrovie statali olandesi ha prevalso anche con il Piano V: giallo brillante con dettagli grigi sul davanti e tre strisce blu che corrono diagonalmente su ciascun lato del veicolo. Fino alla loro disattivazione, le unità multiple sono state utilizzate su quasi tutte le linee ferroviarie elettrificate nei Paesi Bassi.

- ▶ **Modello finemente dettagliato con molti particolari applicati separatamente**
- ▶ **In modalità digitale con un suono e un decodificatore di funzioni**

Photomontage



Locomotiva diesel gruppo 2062



ÖBB

Ep	III-IV
	92
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022			
72005	DCC		2/1
78005	AC		2/1

- ▶ Con gancio per manovra digitale - quindi puoi divertirti ancora di più
- ▶ Parte anteriore del motore e riduttore in pressofusione di zinco, quindi più peso proprio e forza di trazione elevata
- ▶ Le funzioni illuminazione//sonore possono essere commutate attraverso un decodificatore integrato fedele al modello originale
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva diesel 2048 009-1



ÖBB

Ep	V
	141
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022			
52560	DC		4/1
52561	DCC		4/1
58561	AC		2/2

L'introduzione del nuovo treno "Austro Takt" nel giugno 1991 causò una mancanza di locomotive diesel con riscaldamento del treno elettrico presso l'ÖBB. Per potere utilizzare i Gruppi 2043 e 2143 per il servizio di treno passeggeri, sono state acquistate 34 locomotive del Gruppo DB 211. Le locomotive remotorizzate con un motore Caterpillar sono state utilizzate per servizi di manovra e hanno anche trainato treni merci sulle linee tra Wels, Wien Nord, Amstetten e Krems.

- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, luci di manovra e illuminazione della cabina

Sgombraneve Beilhack



ÖBB INFRA

Ep	VI
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Nel 2019, l'ÖBB-Infrastruktur AG ha messo in funzione una nuova fresa turbina da neve ad alte prestazioni. Due motori MAN a dodici cilindri da 793 kW (circa 1.100 CV) sono montati nella macchina, che viene utilizzata per lo sgombero dei binari ferroviari coperti di neve. Un'unità motrice aziona il veicolo, l'altra è usata per far funzionare lo sgombraneve. Lo sgombraneve può gestire fino a 10.000 tonnellate di neve all'ora con un raggio di lancio di 40 metri. È autorizzata per una velocità fino a 100 km/h per i viaggi di trasferimento. Un cerchio che può essere ruotato di 180° permette di girare sul posto. Questo significa che anche le condizioni climatiche alpine più difficili possono essere superate.

- ▶ **Modello semimovente**
- ▶ **Modello ricco di dettagli con molte funzioni commutabili digitalmente come il sollevamento e l'abbassamento della fresa e le pale rotanti**
- ▶ **La piattaforma può essere ruotata di 180 gradi**

Q4/2022

71003	DCC		1/1	
79003	AC		1/1	





Gru ferroviaria girevole per operazioni digitali



SERSA

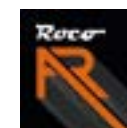
Ep	VI
	234
	R2
LED	



Photomontage

Modello completamente funzionale di una gru ferroviaria girevole 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 quando il conducente della gru fa lavorare la gru. Il braccio telescopico può essere alteallato e telescopizzato in qualsiasi posizione di lavoro, anche con carico sul gancio della gru.

- ▶ I ganci della gru possono essere sollevati o abbassati con una puleggia
- ▶ I fari della sovrastruttura della gru e la lampada da lavoro sul braccio telescopico sono commutabili
- ▶ La lampada da lavoro sul braccio telescopico è commutabile
- ▶ Bracci appoggio mobili
- ▶ Modello con decodificatore digitale integrato e funzioni di luci/sonore commutabili



LA NUOVA APP ROCO AR

Scoprite la gru nel mondo virtuale!

S. Grazie alle animazioni in 3D è possibile testare le funzioni, vedere la gru da tutte le angolazioni e sperimentare le numerose caratteristiche tecniche giocando.

Scaricate ora l'app ROCO AR da Google Play Store o Apple App Store.



Q3/2022

73039	DCC		1/1	
79039	AC		1/1	

Locomotiva diesel Am 847 957-8



SERSA

Ep	VI
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022			
52565	DC		4/1
52566	DCC		4/1
58566	AC		2/2

Dopo che il Gruppo V 100 fu ritirato dalla Deutsche Bundesbahn, anche alcune locomotive furono acquistate dalla Sersa AG. Il gruppo tecnologico ferroviario svizzero è specializzato nella sovrastruttura delle ferrovie. Le attività principali classiche includono la costruzione e la manutenzione dei binari, nonché la costruzione di linee di contatto e sistemi elettrici, sistemi di misurazione per le ferrovie e la gestione di progetti di tecnologia ferroviaria.

- ▶ **Perfettamente combinabile con la gru ferroviaria girevole per operazioni digitali art. 73039 e lo set "treno adibito a lavori" art. 77043**
- ▶ **In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente e illuminazione della cabina**

Set di 2 pezzi: Treno adibito a lavori



SERSA

Ep	VI
	273
	40196



K3



Ks

Photomontage

Q3/2022
77043

- ▶ **Perfettamente combinabile con la gru ferroviaria girevole per operazioni digitali, art. 73039, e la locomotiva diesel Am 847, art. 52565, 52566, 58566**

Automotrice Diesel Gruppo M 152.0 con sidecar



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX16*
	R2
	CZ
LED	



Q1/2022				
70374	DC	2/0		
70375	DCC		2/0	

Sidecar per completare il carro motore della locomotiva M



ČSD

Ep	IV
	161
	PluX16



Blm

Photomontage



Q1/2022		
74241	DC	

Per abbinare le automotrici M 152.0, sono stati consegnati sidecar di tipo Blm, che sono simili nella costruzione e nell'aspetto alle automotrici. Due sidecar potrebbero essere aggiunti a ciascuna automotrice. Alle ČSD, questi sidecar sono stati utilizzati anche nei treni passeggeri trainati da locomotive.

* Nella versione digitale con decoder integrato funziona senza interfaccia PluX16.



Photomontage

Per sostituire i vecchi automotrici della serie M 131.1, le Ferrovie statali ceche acquistarono nuove automotrici diesel a due assi con la designazione serie M 152.0. Questa serie di macchine, alimentate da un motore in linea a sei cilindri da 155 kW, è stata fornita dal 1975 in poi e ha raggiunto una velocità massima di 80 km / h. Nell'abitacolo c'erano 56 posti a sedere disponibili.

- ▶ Tergicristalli applicati separatamente
- ▶ Con pezzi plug-in inclusi per fornire un'autentica riproduzione della gonna chiusa
- ▶ Versione digitale con decoder di bordo nella locomotiva e decoder di funzioni nella carrozza, oltre a funzioni luce e suono

Locomotiva diesel gruppo T 669.0



ČSD

Ep	IV
🔊	198
🔌	PluX22
📶	R2
🔌	CZ
LED	



Photomontage

Il Gruppo T 669 è una locomotiva diesel-elettrica delle ex Ferrovie statali cecoslovacche. Oltre alla derivazione dalla denominazione di Gruppo "Tschme3" per le locomotive da esportazione verso l'Unione Sovietica, le locomotive hanno ricevuto il loro soprannome "Cmelak" (in inglese "Bumblebee") anche a causa del loro forte rumore in transito. Con circa 8200 locomotive prodotte, questo Gruppo costituisce uno delle maggiori mai prodotte.

- ▶ In modalità digitale con luci di manovra commutabili e luci di testa o di coda commutabili separatamente
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Q2/2022		
73772	DC	6/1
73773	DCC 🔊	6/1

Locomotiva diesel T 478.3089



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q3/2022

71020	DC		4/1
71021	DCC		4/1

I cosiddetti "Taucherbrille" "Occhiali per immersione" o "Brillenschlange" "Cobra dagli occhiali" sono stati sviluppati e costruiti alla CKD di Praga. I primi prototipi della locomotiva diesel Gruppo T 478.3 furono costruiti nel 1968. 408 unità della caratteristica locomotiva furono costruite in totale.

- ▶ Per la prima volta il modello dispone di interfaccia digitale PluX22
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva diesel 751 375-7



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q2/2022

70922	DC		4/1
70923	DCC		4/1

La serie 751 è una locomotiva universale diesel-elettrica. Tra il 1966 e il 1971, 230 locomotive di serie furono costruite per le ČSD nella fabbrica CKD di Praga. La locomotiva raggiungeva una velocità massima di 100 km/h. Il motore a 6 cilindri con turbocompressore produce 1.500 CV. La loro gamma di lavoro si estendeva dai treni espressi internazionali ai treni passeggeri e dai treni merci pesanti ai "Collettori" (treni merci di manovra). Si trovavano anche nelle stazioni di confine degli stati circostanti. Le proiezioni sotto le finestre anteriori le valsero rapidamente il soprannome di "Bardotka", alludendo a Brigitte Bardot, l'attrice francese.

- ▶ Versione della 3ª serie con pareti laterali nervate fino al bordo del tetto
- ▶ Insegne incise per altri numeri di serie incluse

Locomotiva diesel 751 229-6



ČD



Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

La base per la livrea di questa locomotiva era la livrea fieristica della locomotiva prototipo T 478.1002 come è esposta alla Fiera Internazionale dell'Ingegneria e Meccanica di Brno nel 1965.

► **Versione della 3ª serie con pareti laterali nervate fino al bordo del tetto**

Q3/2022

70924	DC	4/1
70925	DCC	4/1

Locomotiva diesel gruppo 754



ČD

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ

LED

Q4/2022

71023	DC		4/1
71024	DCC		4/1
79024	AC		2/1



Photomontage

Le cosiddette "occhiali subacque" o "cobre dagli occhiali" sono state sviluppate e costruite presso la fabbrica CKD di Praga. La T 478.4, che è stata ulteriormente sviluppata dal modello precedente T 478.3, ha ricevuto un motore più potente e un sistema di riscaldamento del treno elettrico. Nel 1988 le 86 locomotive hanno ricevuto la nuova denominazione Gruppo 754. Dal 2009 le locomotive utilizzate nel servizio ferroviario passeggeri sono state verniciate nel design "Najbrt" blu/grigio.

- ▶ Per la prima volta con l'interfaccia PluX22
- ▶ Utilizzata per trainare treni merci e treni passeggeri fino alle stazioni ferroviarie tedesche/austriache
- ▶ Con decalcomanie incluse (loghi PKP ICC)

Automotrice diesel 840 005-3



ČD

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2022

70186	DC		2/1
70187	DCC		2/1
78187	AC		2/1



Photomontage

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

- ▶ Ideale per l'utilizzo sulle linee secondarie
- ▶ Interni dal design delicato



Locomotiva diesel 215 022-5



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED
Zz1	Cab



Photomontage

Q1/2022			
70760	DC		4/1
70761	DCC		4/1
78761	AC		3/2

Il Gruppo 215 era una locomotiva diesel del tipo DB e successivamente della Deutsche Bahn AG per il servizio di treni passeggeri e merci medio-pesanti. Questo gruppo di locomotive è stato acquistato in tempi brevi come variante della famiglia di veicoli V 160 ed era dotato di generatori di vapore per riscaldamento. Il motivo principale per costruire la locomotiva Gruppo 215 era che la locomotiva Gruppo 218 non era ancora arrivata allo stato di produzione in serie.

- ▶ **Perfettamente combinabile con il treno "Kalkzug" art. 75866**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, luci di manovra e di parcheggio**

Display di 12 pezzi: Carri tramoggia a tetto apribile



DB

Ep	IV
	1584 *
	40183



Tal



Photomontage

I carri merci vengono utilizzati per il trasporto della calce. Questi sono carri marroni, che sono accuratamente patinati a mano in uno stato sporco con tracce di calce.

Q1/2022
75866

- ▶ **Adatti per la locomotiva diesel Gruppo 215, art. Nr. 70760, 70761, 78761**
- ▶ **Due carri ciascuno con lo stesso numero di matricola**
- ▶ **Carri singoli disponibili presso il tuo rivenditore specializzato**

* Lunghezza incl. respingenti: 132 mm per singolo carro

Sgombraneve Beilhack



DB

Ep	IV
	150
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

COSA SAREBBE SE...?

Il prossimo inverno è destinato a venire! Fin dall'inizio dell'era ferroviaria, è stato necessario liberare i binari in caso di nevicate o cumuli di neve. Lo spettro dei veicoli di servizio ferroviario va dai semplici sgombranevi, grandi sgombranevi ai sgombranevi a turbine ad elevata potenza.

A partire dagli anni '60, la Deutsche Bundesbahn ha dovuto sostituire i vecchi sgombranevi ancora azionati a vapore. Diversi piccoli veicoli ferroviari con turbine da neve diesel "Beilhack" sono stati testati nelle Alpi, nella regione dell'Algovia e all'estero. Uno svantaggio di questi veicoli era l'uso di una locomotiva addizionale per l'alimentazione.

Per rendere lo sgombero della neve ancora più efficiente, è stata sviluppata una turbina da neve semovente ad elevata potenza. Con questo, si possono gestire altezze di neve fino a 3 metri. Questo avrebbe permesso di essere preparati in modo ottimale a qualsiasi capriccio meteorologico. Dopo lunghi giri di prova, tuttavia, la consegna in serie alla Deutsche Bundesbahn fu ritardata fino ai primi anni '90.

- ▶ **Modello semimovente**
- ▶ **Modello ricco di dettagli con molte funzioni commutabili digitalmente come il sollevamento e l'abbassamento della fresa e le pale rotanti**
- ▶ **L'intera piattaforma può essere ruotata di 180 gradi**

Q4/2022

71002	DCC		1/1	
79002	AC		1/1	

Locomotiva diesel 210 007-1



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
70764	DC		4/1	
70765	DCC		4/1	
78765	AC		3/2	

Per la conversione in serie di alcuni esemplari della popolare famiglia V-160, la DB ordinò dalle officine Klöckner-Humboldt-Deutz dell'epoca potenti turbine del tipo AVCO Lycoming T53-L13. A partire dal 1970 queste unità furono utilizzate nelle locomotive denominate come Gruppo 210. Le locomotive con i numeri di matricolo 210 001-008 sono state rapidamente messe in servizio sulle loro linee regolari previste. Il treno espresso "TEE Bavaria" così come altri treni rapidi pesanti circolavano regolarmente ogni giorno tra la capitale bavarese Monaco e Lindau.

- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, luci di manovra e di parcheggio
- ▶ Con tetto in grigio cemento fedele all'originale



Treno automotore gruppo 798/998



DB

Ep	IV
	320
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q1/2022				
52634	DC		2/0	
52635	DCC		2/0	

- ▶ In versione classica Epoca IV

Locomotiva diesel gruppo 106



DR

Ep	IV
	125
	PluX22
	R2
	LED



Disegno CAD

Q4/2022				
70258	DC		4/1	
70259	DCC		4/1	
78259	AC		4/1	

La combinazione di colori del Gruppo V 60.10 ha cambiato nel corso degli anni. Le locomotive messe in servizio dalla V 60 1097 erano dipinte di rosso bordeaux e avevano due strisce decorative color crema. Oltre ai tetti delle parti davanti, anche la parte superiore della cabina macchinista era dipinta di crema. Negli anni '70 le locomotive diesel ad aste del Gruppo V 60.10, come tutte le locomotive da manovra DR, erano dipinte di colore arancione.

- ▶ Coperture antigelo delle griglie di ventilazione - possono essere montate aperte e chiuse
- ▶ Parte anteriore del motore e riduttore in pressofusione di zinco, quindi più peso proprio e forza di trazione elevata
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, luci di manovra e illuminazione della cabina
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva diesel gruppo 115



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2022				
70815	DC		4/1	
70816	DCC		4/1	
78816	AC		2/2	

Il Gruppo 115 è una variante del Gruppo 110. Il Gruppo 110 è stato sviluppato come locomotiva universale per il servizio di treni passeggeri e merci sulle linee principali e secondarie della Deutsche Reichsbahn nella DDR. Per poter trasportare treni più pesanti, in alcune locomotive sono stati installati motori più potenti con una potenza di 1.100 kW (1.500 CV). Queste locomotive sono state ridisegnate come Gruppo 115. Poco dopo furono messe insieme sotto il Gruppo 114. La designazione Gruppo 115 dovrebbe essere mantenuta libera per le nuove locomotive pianificate.

- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili
- ▶ Con set di insegne incise incluso

Locomotiva diesel 120 101-1



DR

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022				
71790	DC		6/2	
71791	DCC		6/2	
79791	AC		4/2	

Poiché la Deutsche Reichsbahn (DR) intendeva accelerare il cambio di trazione nella sua flotta di veicoli, ha acquistato dall'Unione Sovietica, tra il 1966 ed il 1975, un totale di 378 locomotive del Gruppo V 200 (successivamente identificato come Gruppo 120). Poiché le locomotive venivano consegnate dalla fabbrica senza riscaldamento del treno, venivano utilizzate principalmente al traino di treni merci. A causa dell'alto livello di rumorosità dei motori, la locomotiva è divenuta presto nota con il nome di "Taigatrommel".

- ▶ **Modello della prima Epoca IV senza silenziatori**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Locomotiva diesel 118 512-3



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022				
73896	DC		4/1	
73897	DCC		4/1	
79897	AC		3/2	

La serie locomotiva V 180 della Deutsche Reichsbahn era la più grande serie diesel mai costruita nella RDT. Inizialmente fu costruita in una versione a quattro assi con due carrelli a 2 assi - in seguito vi furono anche varianti a 6 assi. La versione a sei assi con un carico per asse basso di 15,6 t è ancora oggi considerata un capolavoro degli ingegneri coinvolti. Il basso carico per asse consente un uso universale, quindi la locomotiva può funzionare anche sulle linee secondarie. Oltre a ciò, ha anche la licenza per trasportare treni su ripidi tratti ferroviari. Il potenziale campo di applicazione risultante è unico con le grandi locomotive diesel tedesche.

- ▶ **Modello nella livrea "Sparlack"**
- ▶ **Con maniglie orizzontali nella parte anteriore**
- ▶ **In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, illuminazione della cabina e illuminazione della sala macchine**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**



Photo: D. Szakaly

2021
ROCO
Concorso fotografico

Locomotiva diesel 218 433-1



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2022				
70767	DC		4/1	
70768	DCC		4/1	
78768	AC		3/2	



Photomontage

A partire dal 1971, la Deutsche Bundesbahn ha messo in servizio 398 locomotive Gruppo 218 e le utilizzò davanti ai treni passeggeri e merci. Sono utilizzate sulla maggior parte delle linee non elettrificate e raggiungono una velocità massima di 140 km/h con una potenza di 1.840 kW. Le locomotive sono attualmente ancora in servizio nei centri operativi di Ulm, Kempten e Mühldorf am Inn.

- ▶ Locomotiva diesel universale per il traffico passeggeri e merci
- ▶ In modalità digitale con fanali abbaglianti e luci di testa o di coda commutabili separatamente



Automotrice diesel VT 69



VOGTLANDBAHN

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED

Q2/2022				
70178	DC		2/1	
70179	DCC		2/1	



Photomontage

- ▶ Ideale per l'utilizzo sulle linee secondarie
- ▶ Interni dal design delicato



Unità multipla diesel 628 601-6



DB AG

Ep	VI
	533
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2022					
72078	DC		2/1		
72079	DCC		2/1		
78079	AC		2/1		

► In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili, illuminazione interna, illuminazione della cabina e destinazione illuminata

Locomotiva diesel 335 220-0



DBG

Ep	VI
	90
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2022					
72021	DCC		1/1		
78021	AC		1/1		

► Parte anteriore del motore e riduttore in pressofusione di zinco, quindi più peso proprio e forza di trazione elevata

Set di 2 pezzi: Carri a stanti



DBG

Ep	VI
	458
	40183



Res

Photomontage

Q3/2022	
77026	

► Con carico di ghiaia



Photo: M. van der Velden

Locomotiva diesel CC 72030



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

La CC 72000 era considerata la locomotiva diesel più potente della SNCF quando fece il suo debutto su rotaia nel 1967. Con i suoi motori diesel-elettrici, le locomotive erano adatte sia per le alte velocità che per il trasporto di carichi pesanti. Per oltre 40 anni, la SNCF ha utilizzato le locomotive per trainare i treni espressi - per esempio tra Lione e Marsiglia o Parigi e Basilea - e per i treni merci pesanti.

- ▶ **Con nome di battesimo "Chalindrey"**
- ▶ **Utilizzata per trainare treni merci e diretti su ferrovie principali non elettrificate**
- ▶ **Nella versione digitale con ventole commutabili**

Q1/2022				
71010	DC		6/1	
71011	DCC		6/1	

Automotrice Diesel gruppo ALn 448/460



FS

Ep	IV
	646
	PluX22
	R3
	LED



Q4/2022		
73176	DC	2/1
73177	DCC	2/1
79177	AC	2/1

Locomotiva diesel 770 058-6



ZSSK CARGO

Ep	VI
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2022		
72964	DC	6/1
72965	DCC	6/1

La locomotiva diesel serie T 669, in seguito gestita come serie 770, deve il suo soprannome alla denominazione della serie russa "TschME-3", che è molto vicina alla parola ceca per un bombo " melák", e al suo ronzio all'avvio, il che sembra che abbia anche somiglianze con un bombo, almeno a distanza. Con i suoi 1.400 CV si è affermata nei servizi di manovra leggeri e pesanti. Sono state a lungo indispensabili anche per le Ferrovie statali slovacche.

- ▶ Ideale per trainare treni merci
- ▶ In modalità digitale con luci di testa o di coda commutabili e illuminazione della cabina
- ▶ Con set di insegne incise incluso



Photomontage

Le Ferrovie dello Stato Italiane (FS) hanno acquistato, dal costruttore italiano Breda, 9 unità Diesel multiple del Gruppo ALn 442/448 per l'uso con treni passeggeri internazionali di alta qualità su linee a trazione Diesel. Fino al 1972, sono state utilizzate principalmente come unità sostitutive per treni TEE trainati da locomotive: cibo e bevande venivano preparati nella cucina di bordo ed i pasti erano serviti direttamente al posto a causa della mancanza di un'area ristorante. Dopo essere stati utilizzati come TEE, i treni sono stati ricostruiti, con la cucina rimossa e i sedili montati al loro posto, quindi anche la designazione è stata cambiata in ALn 448/460. Questi erano usati come treni espressi, soprattutto nel sud Italia. Le unità multiple ALn erano molto popolari tra i passeggeri che apprezzavano l'alto livello di comfort e il breve tempo di percorrenza (raggiungevano una velocità massima di 140 km/h).

- ▶ Per la prima volta il modello dispone di interfaccia digitale PluX22
- ▶ Variante di conversione senza cucina
- ▶ Esclusivo design degli interni delle automotrici e delle cabine di guida
- ▶ Con logo a "Televisore"

Sgombraneve Beilhack



CONRAIL

Ep	V
	150
	PluX22
	R2
	US
LED	



Photomontage

- ▶ Modello accuratamente realizzato con una sovrastruttura lunga, attrezzatura di fresatura modificata e luci Ditch
- ▶ Sgombraneve semovente
- ▶ Modello dal design elaborato con numerose funzioni ad attivazione digitale: sollevamento e abbassamento dell'accessorio per fresatura, turbine centrifughe rotante
- ▶ Sovrastruttura girevole di 180°

Q4/2022

72804

DCC



1/1



Locomotiva diesel 2M62-0064



RŽD

Ep	VI
	404
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La fabbrica di locomotive "Okoberrevolution" a Lugansk, Ucraina, forniva "Tamburi Taiga" ai paesi alleati del COMECON già nel 1965. Le prime locomotive del Gruppo M62 per le ferrovie dell'Unione Sovietica furono consegnate solo a partire dal 1970. Le locomotive doppie designate come 2M62 erano molto più richieste. Sono permanentemente accoppiate tra loro durante il funzionamento, le singole unità hanno solo una cabina macchinista completa su un' estremità anteriore. Tra il 1976 e il 1988 furono consegnate 2550 unità individuali. Il primo Gruppo di consegna fino al 2M62-0069 aveva ancora le porte d'accesso laterali nella cabina macchinista posteriore.

- ▶ **Modello dal design PID**
- ▶ **Locomotiva a doppia unità, composta da due locomotive permanentemente accoppiate tra loro**
- ▶ **Con set di insegne incise incluso**

Q1/2022				
73792	DC		12/4	
73793	DCC		12/4	
79793	AC		8/4	



Photo: M. Sen

Treno merci DR



Traffico merci di notte



Trasporto a lunga percorrenza delle SBB



Verde classico



DR moderna



Percorso transfrontaliero con DB AG



Diesel cechi



Set di partenza analogico: ICE 2



DB AG

Ep VI

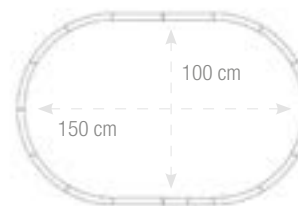
- 1 testa motrice motorizzata
- 1 carrozza intermedia con ristorante a bordo
- 1 carrozza pilota
- 1 controller manuale elettronico
- 1 alimentatore



Photomontage

ROCO LINE (con massicciata):

- 12 binari curvi R2, 3 binari rettilinei G1, 1 binario rettilineo G½,
- 1 binario di raccordo (G½)
- Dimensioni: 150 x 100 cm



- ▶ Scala di lunghezza 1:100
- ▶ Con interfaccia PluX22 nella testa motrice y nella carrozza pilota
- ▶ Luci a LED

Q2/2022

51162

Set di partenza digitale z21 start: Locomotiva diesel Gruppo 232 con un treno con carri cisterna



DB AG

Ep VI

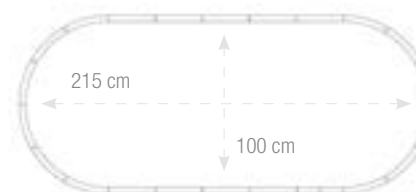
- 1 locomotiva diesel Gruppo 232
- 3 ferrocisterne inclinate
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentatore



Photomontage

ROCO LINE (con massicciata):

- 12 binari curvi R2, 9 binari rettilinei G1, 1 binario rettilineo G½,
- 1 binario di raccordo (G½)
- Dimensioni: 215 x 100 cm



Q3/2022

51340

Set di partenza analogico: Locomotiva a vapore Gruppo 80 con un treno passeggeri

Ep III-IV

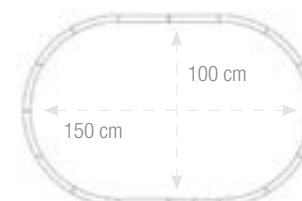
locomotiva a vapore Gruppo 80
 compresa una serie di segnaletica per varie amministrazioni ferroviarie internazionali
 2 carrozze passeggeri
 1 passaggio a livello
 1 controller manuale elettronico
 1 alimentatore

ROCO LINE (con massicciata):

12 binari curvi R2, 3 binari rettilinei G1, 1 binario rettilineo G½,
 1 binario di raccordo (G½)
 Dimensioni: 150 x 100 cm



Photomontage



Set di partenza digitale z21 start: Locomotiva diesel Gruppo 2016 con un treno espresso



ÖBB

Ep VI

- 1 locomotiva diesel gruppo 2016
- 2 carrozze Eurofima, scala di lunghezza 1:100
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentatore

ROCO LINE (con massicciata):

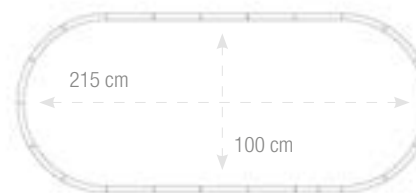
12 binari curvi R2, 9 binari rettilinei G1, 1 binario rettilineo G½,
1 binario di raccordo (G½)
Dimensioni: 215 x 100 cm

Locomotiva Diesel Rh 2016 per la prima volta con:

- Interfaccia PluX22
- Luci a LED



Photomontage



Q2/2022

51341

Set di partenza digitale z21 start: Locomotiva diesel gruppo 232 con un treno merci



CARGO UNIT
PKP

Ep VI

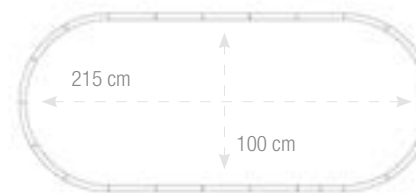
- 1 locomotiva diesel gruppo 232
- 3 carro merci a scarico automatico
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentatore

ROCO LINE (con massicciata):

12 binari curvi R2, 9 binari rettilinei G1, 1 binario rettilineo G½,
1 binario di raccordo (G½)
Dimensioni: 215 x 100 cm



Photomontage



Q3/2022

51342



Photo: G. Reither

2021
ms
3
ROCO
Concorso fotografico

Set di 3 pezzi: Carri "Spantenwagen"



ÖBB

Ep	IV
	452
	40183
	40361



Bi



Bi



BD

Photomontage

► Con una ringhiera della piattaforma, maniglie separate e finestrini ad anta singola perfettamente montati



Q1/2022

74192

Set di 3 pezzi: Carrozze "Eurofima"



SNCB

Ep	V-VI
	909
	40420
	40196



Photomontage

► Con il permesso della NMBS Train World

Q1/2022

74063

Carrozza pilota a due piani 2^a classe



SBB

Ep	VI
	308
	PluX16
	LED
	40420



Bt

Photomontage

Q3/2022

74718	DC
74719	AC

- ▶ Con tergicristalli applicati separatamente e logo SBB
- ▶ Luci di testa/luci di coda commutabili per mezzo di un decodificatore

Carrozza ristorante a due piani



SBB

Ep	VI
	308
	40196
	40420



WRB

Photomontage

Q3/2022

74717

Carrozza a due piani 1^a classe



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



A

Photomontage

Q3/2022 74713

Carrozza passeggeri a due piani 1^a classe con comparto bagagli



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



AD

Photomontage

Q2/2022 74714

Carrozza passeggeri a due piani 2^a classe



SBB

Ep	VI
🚪	308
🚶	40196
🚫	40420



B

Photomontage

Q2/2022 74715

74716

► Tutte le carrozze in questa pagina con design della serie attuale



Photo: D. Häusermann

► Art. 74716: Con un numero di matricola differente

Carrozza passeggeri EC di 1^a classe



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Apm

Photomontage

Q2/2022

74634

Carrozza passeggeri EC di 2^a classe



SBB

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Bpm

Photomontage

Q3/2022

74635

74636

► Art. 74636: Con un numero di matricola differente



Photo: D. Häusermann

Carrozza viaggiatori di 1^a classe



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



Y/B-70 A

Photomontage

Q1/2022

74783

► Tutte le carrozze in questa pagina come alla fine degli anni '90

Carrozza viaggiatori di 2^a classe



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



Y/B-70 B

Photomontage

Q1/2022

74784

74785

► Art. 74785: Con un numero di matricola differente

Carrozza viaggiatori di 2^a classe/bagaglio



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



Y/B-70 BD

Photomontage

Q1/2022

74786

Cuccetta



ČD

Ep	V
	282
	40196
	40420



Y/B-70 Bc

Photomontage

Q1/2022

74787

35 anni di EuroCity

EC "Erasmus", DB





Photo: H. Peters

Per l'orario estivo del 1987, furono stabiliti nuovi standard di qualità per i treni InterCity transfrontalieri per quanto riguarda il materiale delle carrozze, la velocità e il servizio. I treni che rispondevano a questi criteri ricevevano la denominazione "EuroCity". L'EC 24 "Erasmus", che funzionava già dal 1980 come InterCity tra Innsbruck e Amsterdam, ne è un esempio. Ha lasciato la capitale tirolese dietro una locomotiva ÖBB Gruppo 1044, che l'ha portata a Monaco. Dopo un cambio di direzione lì e a Francoforte/M, ha continuato in ogni caso con una locomotiva DB Gruppo 103, che è rimasta col treno per tutto il percorso lungo il Reno fino a Emmerich. Lì il treno è stato accorciato a sei carrozze (due volte 1a classe, carrozza ristorante e tre volte 2a classe) e quindi adattato al volume dei passeggeri. Da qui in poi, una locomotiva olandese, di solito una delle allora nuovissime 1600, prendeva in consegna l'EuroCity nella sua tratta serale verso Amsterdam. L'uso dell'EC "Erasmus" finì nel giugno 1991, quando solo i treni corti della DB correvano a nord di Colonia su questa relazione tedesco-olandese, oltre a due coppie di treni con carrozze a sedili delle SBB.

Le carrozze dell'EC "Erasmus", che vengono trasferite nei Paesi Bassi, sono replicate come le cosiddette carrozze multicorrente originali, che possono essere flessibilmente utilizzate, anche a livello internazionale oltre ai paesi di lingua tedesca nel senso di EuroCity. La carrozza salone Apmz 121.1 ha una cabina telefonica con telefono a gettoni e un'ampia antenna sul tetto, che è stata installata nel 1982. L'Avmz 111.1 va fino ad Amsterdam, mentre l'Avmz 111.2 può viaggiare solo fino a Emmerich, ma ha ancora l'antenna a forma di pentola rotonda dal tempo dei segretariati dei treni. Una chicca è la carrozza ristorante WRmh 132.1 dell'ex TEE "Rheingold" del 1983, che fu noleggiata proprio per l'introduzione dell'EuroCity nel 1987: Solo la striscia arancione Rheingold fu rimossa da due carrozze ristorante, mentre la scritta "Restaurant" rimase arancione, rendendole interessanti "accenti di colore" per più di quattro anni, specialmente sui treni EC per i Paesi Bassi. In 2a classe, uno dei due Bm 235 ha uno scompartimento per il servizio di corriere IC, l'altro, come circa un decimo di queste carrozze, ha numeri di classe deviati e pittogrammi disposti più in basso del normale. Le tre carrozze salone di 2a classe sono dei tipi leggermente diversi Bpmz 291.2 (monocorrente), Bpmz 291.3 (multicorrente) e Bpmbz 291.5 (multicorrente, per disabili).

Set di 3 pezzi (1): EC 24 "Erasmus"



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Apmz 121.1



Avmz 111.1



WRmh 132.1

Photomontage



Amsterdam

Utrecht

Emmerich a. Rhein

Köln

Frankfurt a. M.

- ▶ Integrazione ideale per la serie NS 1600, art. 70160, 70161, 78161
- ▶ Carrozze con grembiule rosso - nello stato di servizio: 1987
- ▶ Carrozze salone con cabina telefonica e grandi antenne sul tetto
- ▶ Utilizzo: Innsbruck – Amsterdam

Q3/2022

74034

Set di 3 pezzi (2): EC 24 "Erasmus"



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Bm 235



Bpmz 291.5



Bpmz 291.3

Photomontage



Q3/2022

74035

- ▶ Carrozze a scompartimenti con targa "Servizi di corriere IC"
- ▶ Esecuzione come carrozze multicorrente
- ▶ Utilizzo: Innsbruck – Amsterdam

Set di 3 pezzi (3): EC 24 "Erasmus"



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Avmz 111.2



Bpmz 291.2



Bm 235

Photomontage

- ▶ Carrozza a scompartimenti di 2ª classe con numeri di classe bassi
- ▶ Carrozza a scompartimenti di 1ª classe ancora con la piccola antenna dell'ex segretariato sul tetto
- ▶ Utilizzo: Innsbruck – Emmerich

Q3/2022

74036

Carrozza passeggeri di 1ª classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z Am

Photomontage

Tutte le carrozze Halberstadt con:

- ▶ nuovi numeri di serie
- ▶ pancone per respingenti aggiornabile

Q1/2022 74800

Carrozza mista passeggeri di 1ª/2ª classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z ABm

Photomontage

Q1/2022 74801

Carrozza passeggeri di 2ª classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z Bm

Photomontage

▶ Art. 74803: Con un numero di matricola differente

Q1/2022 74802 74803

Carrozza letto di 2^a classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z Bcm

Photomontage

► Modello del tipo Bautzen con tetto fedele all'originale, frontali ed area d'ingresso modificati

Q1/2022 74804

Carrozza passeggeri di 2^a classe con compartimento bagagli



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z BDms

Photomontage

Q1/2022 74805

Carrozza ristorante



MITROPA/DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



UIC-Z WRm

Photomontage

► Modello del tipo Bautzen con tetto fedele all'originale, frontali ed area d'ingresso modificati

Q1/2022 74806



Set di 2 pezzi: Carrozze passeggeri



FLIXTRAIN

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bimz



Photomontage



► Una carrozza con telaio e infissi di finestre in livrea blu ed anche porte frontali (ex Ferrovie statali olandesi)

Q1/2022

74193

Carrozza intermedia ICE di 1^a classe



DB AG

Ep	VI
	264
	40196



Photomontage

► Scala di lunghezza: 1:100
 ► Ideale aggiunta al Start Set, art. 51162

Q2/2022

54273

Carrozza intermedia ICE di 2^a classe



DB AG

Ep	VI
	264
	40196



Photomontage

► Scala di lunghezza: 1:100
 ► Ideale aggiunta al Start Set, art. 51162

Q2/2022

54274

Carrozza passeggeri EC di 1ª classe



FS

Ep	V-VI
	303
	40196
	40420



Photomontage

► Modello dal design XMPR

Q4/2022

74284

Carrozza passeggeri EC di 2ª classe



FS

Ep	V-VI
	303
	40196
	40420



Photomontage

► Art. 74286: Con un numero di matricola differente

Q4/2022

74285

74286



Set di 3 pezzi: Treno passeggeri



PKP

Ep	IV
	481
	40196
	40361



Bi



ABi



Bi

Photomontage

Q2/2022

74019

Set di 3 pezzi: Treno passeggeri



PKP

Ep	III-IV
	435
	6560
	6469



B



By



By

Photomontage

► Assi centrali spostabili lateralmente

Q4/2022

74020

Bagagliaio per treno merci



PKP

Ep	IV
	118
	6560
	40361



F

Photomontage

- ▶ Le porte scorrevoli possono essere installate in tre posizioni (chiusa, semiaperta, aperta)
- ▶ Versione senza pulpito sul tetto

Q2/2022

74222

Carrozza ristorante



PKP IC

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRmnou(z)

Photomontage

Q4/2022

74823

Carrozza ristorante



PKP

Ep	V
	303
	40196
	40420



WRdun

Photomontage

- ▶ Modello con tetto della carrozza, estremità della carrozza, accesso alla carrozza del tipo Bautzen fedeli al modello originale
- ▶ Con nuovo numero di matricola

Q4/2022

74811



Set di 2 pezzi: Carrozze letti



PKP IC

Ep	VI
	564
	40196
	40420



WLABo



Photomontage



► Per l'utilizzazione nel traffico ferroviario notturno internazionale

Q1/2022

74191



Carrozza viaggiatori di 1^a/2^a classe



ZSSK

Ep	VI
	282
	40196
	40420



AB

Photomontage

Q1/2022

74780

Carrozza viaggiatori di 2^a classe



ZSSK

Ep	VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

Q1/2022

74781

74782

► Art. 74782: Con un numero di matricola differente



Trasporto combinato



Photo: R. Auerweck



Un mondo senza container e casse mobili su ferrovia e su strada non è più immaginabile oggi. Queste unità di trasporto permettono il trasporto continuo di merci dal mittente al destinatario. Non è la merce effettiva trasportata che viene ricaricata, ma i contenitori di trasporto che cambiano il mezzo di trasporto durante la catena di trasporto: Tra camion, ferrovia e nave.

Il trasbordo di container su carri piani è il caso più comune di trasporto combinato. I cosiddetti carri canguro (doppi), sui quali possono essere caricati sia i container che i rimorchi, sono indispensabili per il TC. Il trasbordo di solito avviene verticalmente (con gru o reachstacker) in un terminal. A questo scopo, nei porti e nell'entroterra vengono create stazioni nodali con strutture di carico.

La "Rollende Landstraße" (RoLa), conosciuta anche come traffico strada-rotaia, si affermò come un altro tipo di trasporto. Per trasportare le unità camionistiche su distanze più lunghe, esse viaggiano indipendentemente su carri speciali a pianale ribassato. I camionisti passano il tempo del viaggio nel carro ausiliario per la RoLa.

Il trasporto combinato offre le migliori condizioni con lo sforzo di riportare le merci sulla ferrovia e di fornire soluzioni migliori per una mobilità delle merci efficiente dal punto di vista energetico, ambientale e climatico.

Carro a doppia tasca articolato



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77396

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con un container cisterna della TWS Tankcontainer-Leasing

Carro a doppia tasca articolato



CEMAT

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2022

77402

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due semirimorchi camion dello spedizioniere Jost

Carro portacontainer



SBB

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q2/2022

77343

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due casse mobili nel nuovo design VZUG

Carro portacontainer



AAE

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2022

77342

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due container della Lanfer Logistik
- ▶ Ideale per costruire treni KLV

Carro a doppia tasca articolato



AAE

Ep	VI
	393
	40195



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q4/2022

77362

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due semirimorchi per camion dello spedizioniere Wenzel

Carro a doppia tasca articolato



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con un rimorchio telone e un rimorchio refrigerato dello spedizioniere Dissegna

Q3/2022

77395

Carro a doppia tasca articolato



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Il modello è caricato con due semirimorchi per camion del spedizioniere LKW Walter

Q2/2022

77385



Carro a doppia tasca articolato



WASCOSA

Ep VI

393

40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77392

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due semirimorchi per camion dello spedizioniere Ekol

Carro a doppia tasca articolato



DB AG

Ep VI

393

40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77400

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con un container da 45' e due contenitori cisterna

Carro a doppia tasca articolato



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2022

77401

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due semirimorchi per camion dello spedizioniere Bode

Carro a doppia tasca articolato



DB AG

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2022

76635

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con quattro casse mobili Duvenbeck

Carro doppio portacontainer



SETG

Ep	VI
	390
	40196



Sggrs

Photomontage

Q2/2022

77370

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due container da 40' della società di spedizioni Hapag Lloyd

Carro doppio portacontainer



GYSEV CARGO

Ep	VI
	390
	40196



Sggmrs

Photomontage

Q1/2022

76634

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con due container 45'

Carro a doppia tasca articolato



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2022

77399

- ▶ Vagoni in zinco pressofuso
- ▶ Caricato con un rimorchio telonato e un rimorchio refrigerato dello spedizioniere Westerman



Photo: R. Auenweck

Carro silo trasporto pulverulenti



ÖBB

Ep	IV
⇄	188
⌂	40179



Uacs

Photomontage

Q4/2022

77440

► Versione: Epoca IV con „Pflatsch“

Carro da manovra



ÖBB

Ep	V
⇄	137
⋯	PluX16
⊙	LED



Dgho

Photomontage

Q1/2022

74488

DC

- Esecuzione senza sporto
- In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente per mezzo di un decoder digitale opzionale

Carro tramoggia a tetto apribile



ÖBB

Ep	VI
⇄	250
⌂	40196



Tadnpss

Photomontage

Q1/2022

76400

- Per il trasporto di merci sfuse sensibili all'umidità, come p.e. il sale
- Adatto per treni completi

Carro a pareti scorrevoli



ÖBB/AAE

Ep	VI
⇄	178
⌂	40196



Hbbllns

Photomontage

Q1/2022

77489

- Dettagli ricchi sul davanti e sulle pareti laterali del carro
- Maniglie applicate separatamente e aste di comando

Set di 2 pezzi: Carri trasporto tronchi



ÖBB

Ep	VI
	520
	40179



Rnoos-uz



Photomontage

► Con molti dettagli applicati separatamente e con predellini traforati

Q2/2022

76021

Set di 3 pezzi: Carri merci telone scorrevole



ÖBB

Ep	VI
	414
	40196



Shimmns



Photomontage

► Set ideale per la formazione di treni completi

Q2/2022

77024

Carro merci aperto



BIH-ZRS

Ep	VI
≡≡	181
⌏⌏	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2022

76941

► Per il trasporto di tronchi, rottami e altre merci non sensibili all'umidità

Carro silo cemento



BLS

Ep	IV
≡≡	158
⌏⌏	40196



Uacs

Photomontage

Q3/2022

77424

Carro merci aperto



SBB

Ep	VI
≡≡	161
⌏⌏	40183



Eaos

Photomontage

Q1/2022

76325

Carro ad apertura telescopica



SBB

Ep	VI
≡≡	138
⌏⌏	40196



Shimmns

Photomontage

Q1/2022

77430

► Per il trasporto di bobine di alluminio e acciaio

Carro merci telone scorrevole



ERMEWA

Ep	VI
≡≡	229
⌏⌏	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2022

76478



n:

Per il trasporto di merci polverose e a flusso libero, all'inizio del 3° piano quinquennale le CSD si sono procurate dei carri a quattro assi con quattro contenitori verticali e con scarico ad aria compressa. Per decenni, questo carro è diventato sinonimo del trasporto di merci polverose su rotaia in Cecoslovacchia.

Il primo carro silo polvere, il tipo Raj 495, fu messo in servizio all'inizio degli anni '60. Il secondo tipo Raj 451.0 è stato derivato dall'esperienza operativa del Raj 495. Tipico è il telaio a gomito simile a quello dei carri pianali a quattro assi per carichi pesanti. Il terzo tipo Raj 451.1 arrivò nel periodo dal 1975 al 1988, questo corrispondeva al predecessore 451.0 caratterizzato per un telaio più alto e dritto. Il sistema di trasporto uniforme con aria compressa per le merci polverose permetteva un collegamento diretto tra il trasporto ferroviario e quello stradale. Altri vantaggi erano la flessibilità e l'economia. Tutti i carri Raj 451.1 furono consegnati come carri privati alle singole fabbriche. Le principali merci trasportate erano cemento, polvere di calcare e calce. Anche soda, pietra di gesso, cenere volante, nerofumo, farina, ecc. Dopo l'anno 2000, alcuni carri sono stati ricostruiti con altri tipi di carrello (tipo Y25) per soddisfare le condizioni del trasporto internazionale.

La colorazione dei carri Raj alle CSD variava per diversi motivi: proprietari, merci trasportate, ecc. Ecco perché i carri viaggiavano con telai rosso-marrone o verde e con contenitori di colore prevalentemente giallo. A causa dei problemi nell'ottenere le vernici per la revisione, specialmente con il giallo ossido di cromo, i carri con contenitori di vari colori (dal crema all'arancione alle sfumature di verde) apparvero soprattutto negli anni '70. Dagli anni '90, lo schema dei colori è diventato ancora più colorato. Poiché i carri sono di proprietà di aziende private, sono dipinti secondo i colori pubblicitari dei loro proprietari. Dalla caduta del muro di Berlino, i carri sono stati utilizzati anche nei paesi vicini. Oltre ai treni della CD Cargo e ZSSK Cargo, attualmente si possono vedere anche nei treni di varie altre compagnie ferroviarie.

Carro
silo

Raj, ČSD





CEMENT HRANICE a.s.
HRANICE NA MOR.
TEL: 585 229 245
FAX: 585 229 230
EVKÉ HMOTY

A B C
520000
90 450

24m³
29 t

1507

DK-07
SZ-10

Photo: T. Cernohorsky

Carro silo Raj nel dettaglio



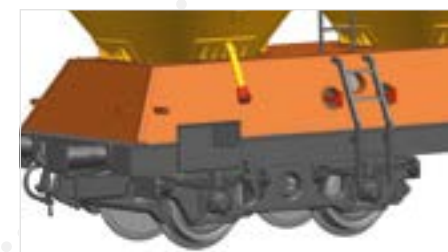
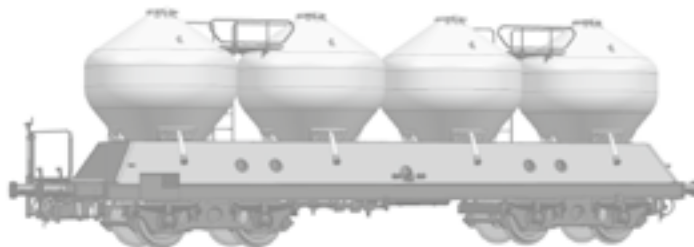
Scale autoportanti e maniglioni



Box riprodotto a linee spezzate



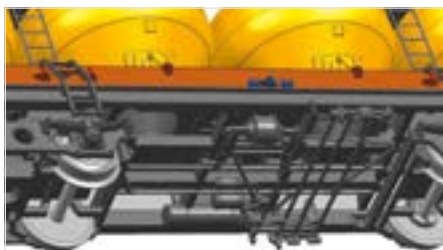
Rubinetti e valvole di scarico aggiunti a parte



Carrello CSD dettagliato



Piattaforma di manovra dettagliata con griglia traforata



Sottoscocca riprodotto in dettaglio

Set di 3 pezzi: Carri silo



ČSD

Ep	IV
	498
	40196



Uacs



Uacs



Uacs

Disegno CAD

- ▶ Maniglie, ringhiere, scale e cavi sporgenti
- ▶ Modello completamente equipaggiato

Q4/2022

77001

Set di 2 pezzi: Carri silo



AWT

Ep	VI
	332
	40196



Uacs

Disegno CAD

- ▶ Maniglie, ringhiere, scale e cavi sporgenti
- ▶ Modello completamente equipaggiato

Q4/2022

77002

Set di 3 pezzi: Carri merci a scarico automatico



ČSD

Ep	III
	342
	40183



Sa 7



Sa 7



Sa 7

Photomontage

► Set ideale per la formazione di treni completi

Q2/2022

77023

Set di 2 pezzi: Carri con tetto scorrevole



ČSD

Ep	IV
	228
	40183



Tams



Tams

Photomontage

Q4/2022

77040

Unità Leig



DRG

Ep	II
⇄	278
⌈⌋	6560



Glh

Photomontage

Q2/2022

76557

- ▶ Corridoi mobili con agganciamento rigido tra le carrozze
- ▶ Quattro porte scorrevoli mobili

Carro doppio



DB

Ep	III-IV
⇄	208
⌈⌋	40196



Bts 50

Photomontage

Q3/2022

76468

- ▶ Caricato con contenitori Efr dell'azienda Knorr

Unità Leig



DB

Ep	III
⇄	278
⌈⌋	6560



Glh 12

Photomontage

Q4/2022

76558

- ▶ Corridoi mobili con agganciamento rigido tra le carrozze
- ▶ Quattro porte scorrevoli mobili

Bagagliaio per treni merci



DB

Ep	III
⇄	118
⌈⌋	40361
⌈⌋	6560



Pwgs 41

Photomontage

Q4/2022

74224

- ▶ Le porte scorrevoli possono essere installate in tre posizioni (chiusa, semiaperta, aperta)

Set di 3 pezzi: Carri cisterna



EVA

Ep	IV
	306
	40196



Photomontage

Q1/2022

76005

Carro cisterna



DB

Ep	IV
	102
	40196



Photomontage

Q4/2022

76619

Set di 3 pezzi: Carri con cassoni ribaltabili



DB

Ep	IV
	309
	40196



F-z 120

Photomontage

Q4/2022

77039

Carrozza bagagli per treni merci



DR

Ep	IV
	118
	40361
	6560



Pwgs 41

Photomontage

Q3/2022

74225

► Le porte scorrevoli possono essere installate in tre posizioni (chiusa, semiaperta, aperta)

Carro ausiliario per treni merci



DR

Ep	IV
	98
	6560



Pwg

Photomontage

Q2/2022

76309

► Versione con montanti diagonali
► Con allestimento del compartimento di carico

Carro pianale



DR

Ep	IV
	139
	6560



Rmrso 31

Photomontage

Q1/2022

76314

► Carro senza stanti

Carro merci coperto



DR

Ep	IV
	144
	40183
LED	



Gos

Photomontage

Q2/2022

76617

► Con luci di coda alimentate a batteria

Set di 3 pezzi: Carri cisterna



DR

Ep	IV
	306
	40183



Uahs



Photomontage

Q4/2022

77021

► Design finemente dettagliato con diversi numeri di matricola

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



DR

Ep	IV
	240
	40183



Eos



Photomontage

Q1/2022

76006

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



DR

Ep	IV
	228
	40183



Ei

Photomontage

Q4/2022

77035

► Con un interasse lungo

Set di 2 pezzi: Carro trasporto banane



DR

Ep	IV
	204
	40183



Gr 20



Photomontage

Q2/2022

77027

► Carri perfetti per il trasporto di banane

Carro silo trasporto polverulenti



DR

Ep	IV
⇄	219
⌏	40196



Uacs-x

Photomontage

Q1/2022

76708

► Con segni di riparazione

Ferrocisterna inclinata



GATX

Ep	V-VI
⇄	157
⌏	40196



Zaes

Photomontage

Q2/2022

76543

Carro a pareti scorrevoli



DB AG

Ep	VI
⇄	267
⌏	40196



Habbiins

Photomontage

Q1/2022

76488

► Maniglie e aste di comando applicate separatamente

Carro merci telone scorrevole



AAE

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2022

76469

► Per l'utilizzazione nel trasporto di merci sensibili alle intemperie

Set di 3 pezzi: Carri merci telone scorrevole



WASCOSA

Ep	VI
⇄	414
⌏	40196



Shimmns



Photomontage

Q1/2022

76009

Set di 3 pezzi: Carri con tetti apribili



SNCF

Ep	III
	342
	40183



Tms



Photomontage



Q4/2022

77020

Carro merci coperto



SNCF

Ep	IV
	122
	6560



Gs

Photomontage

Q3/2022

76319

Carro merci coperto



SNCF

Ep	V
	165
	40196



Gbs

Photomontage

Q2/2022

76661

Set di 2 pezzi: Carri merci telone scorrevole



SNCF

Ep	IV
	276
	40196



Shimms-u



Photomontage

Q2/2022

77025

► Set ideale per la formazione di treni completi

Carro cisterna



MILLET

Ep	VI
	195
	40179



Zacns

Photomontage

Q1/2022

77461

Carro a stanti



MAV

Ep	V-VI
⇄	229
⌏	40183



Res

Photomontage

Q1/2022

► Con stanti girevoli

77684

Carro merci telone scorrevole



CFR MARFA

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Rils

Photomontage

Q1/2022

76474

Carro a stanti inseribili



NS

Ep	III
⇄	160
⌏	40196



S-LWO

Photomontage

Q4/2022

67486

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



CRONIFER

Ep	VI
⇄	362
⌏	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2022

76023

Carro a stanti



PRORAIL

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Regs

Photomontage

Q4/2022

77686

Carro merci coperto



PKP

Ep	III
⇄	122
⌏	40183



Kddt

Photomontage

Q1/2022

76322

Set di 2 pezzi: Carro cisterna



PKP

Ep	IV
⇄	284
⌏	40183



Uah



Photomontage

Q1/2022

76017

Set di 3 pezzi: Carri merci a scarico automatico



PKP

Ep	V
⇄	495
⌏	40183



Fals



Photomontage

Q1/2022

76008

Set di 3 pezzi: Carri tramoggia a scarico automatico



PKP CARGO

Ep	VI
⇄	432
⌏	40196



Fals



Photomontage

Q4/2022

77037

► Ideale per treni completi

Set di 2 pezzi: Carro cisterna



GREEN CARGO

Ep	VI
⇄	390
⌏	40179



Zacns



Photomontage

Q1/2022

76026

Set di 2 pezzi: Carro cisterna



ZSSK

Ep	VI
⇄	332
⌏	40196



Uacs



Uacs

Disegno CAD

Q4/2022

77003

► Modello completamente equipaggiato

n:

Carrozza passeggeri "Spantenwagen"

ÖBB





Photo: W. Hardmeier

Fin dall'inizio dell'era ferroviaria, la costruzione di carrozze passeggeri con sovrastrutture in legno montate su un telaio portante era la norma. La manutenzione delle sovrastrutture in legno di molte locomotive era già trascurata durante la Grande Depressione. Dopo la seconda guerra mondiale e anche negli anni successivi, la costruzione di nuove carrozze passeggeri fu molto inferiore alla domanda a causa di altri compiti importanti e della mancanza di fondi.

I danni di guerra alle carrozze a scartamento ridotto erano minori rispetto a quelli a scartamento standard. I telai, anche delle carrozze più vecchie, erano ancora in condizioni sorprendentemente buone. Questa situazione spinse le Ferrovie federali austriache a costruire le cosiddette "Spantenwagen" nell'officina principale di St. Pölten. Gli elementi "Spanten" - si trattava di telai in ferro angolare - formavano la carcassa. Insieme con una pelle di lamiera attaccata a questa, servivano come corpo della carrozza.

Entro il 1960, un totale di 41 carrozze a due assi era stato convertito. Alcune carrozze erano dotate di un WC e di un riscaldamento. All'inizio, le carrozze erano dotate di panche di pannelli in legno e finestre a ghigliottina, più tardi furono installati sedili imbottiti e finestrini ad anta singola (mezze finestre). Le carrozze "Spantenwagen" erano ancora in uso su alcune ferrovie a scartamento ridotto fino agli anni '90 e oggi costituiscono la base del materiale rotabile per molte ferrovie nostalgiche e museali.

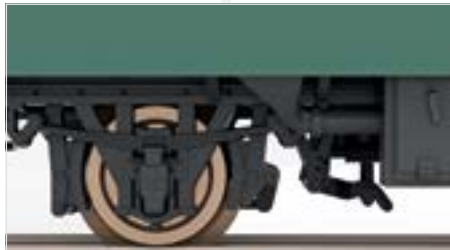
"Spantenwagen" nel dettaglio



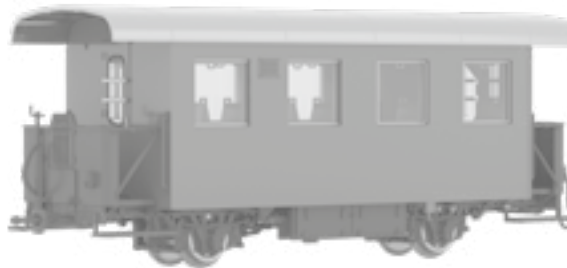
Finestre incorporate con precisione



Pedane riprodotte a linee spezzate



Incisioni autentiche



Zona pedana con attacco di aggancio quasi invisibile



Riproduzione dettagliata delle porte



Sottoscocca riprodotto in dettaglio



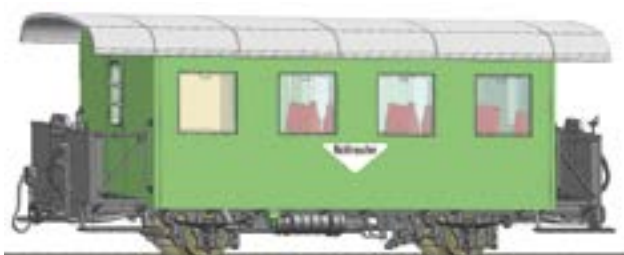
Dettagli della pedana in filigrana

Carrozza passeggeri "Spantenwagen"



ÖBB

Ep	IV
	92



Bi/s

Disegno CAD

- ▶ Carrozza per non fumatori con riscaldamento Webasto
- ▶ Con finestre complete e WC

Q4/2022

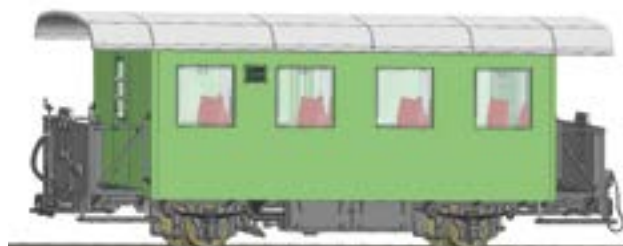
34100

Carrozza passeggeri "Spantenwagen"



ÖBB

Ep	IV
	92



Bi/s

Disegno CAD

- ▶ Carrozza per non fumatori con riscaldamento Webasto
- ▶ Con finestre complete e WC

Q4/2022

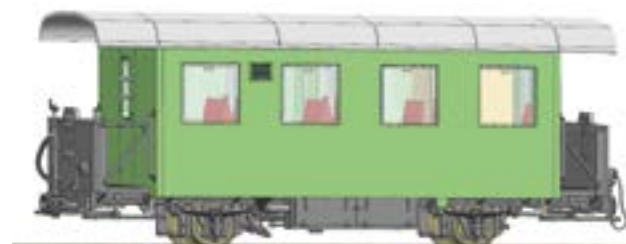
34101

Carrozza passeggeri "Spantenwagen"



ÖBB

Ep	IV
	92



Bi/s

Disegno CAD

- ▶ Carrozza per non fumatori con riscaldamento Webasto
- ▶ Con finestre complete e WC

Q4/2022

34102

Locomotiva diesel 2095 004-4



ÖBB

Ep	V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q4/2022				
33294	DC		4/1	
33295	DCC		4/1	

Le locomotive Gruppo 2095, acquistate dal 1958, costituirono per decenni la spina dorsale dell'ÖBB sulle linee a scartamento ridotto diesel. Sono state utilizzate nel trasporto passeggeri e merci, in particolare in combinazione con cavalletti di rotolamento e carrelli.

Le locomotive 2095 venivano utilizzate sulle linee a scartamento ridotto della "Ybbstalbahn", la "Bregenzerwaldbahn", la "Krimmlerbahn", la "Waldviertelbahn" e la cosiddetta "Krumpe". Quest'ultima formava la linea locale ora in disuso da Ober-Grafendorf a Gresten.

► Con i dettagli più fini: maniglie sporgenti, sottili anelli delle lampade e una griglia di ventilazione perforata sul tetto

Set di 2 pezzi: Carrozza passeggeri



ZILLERTALBAHN

Ep	V
	310



B4



Photomontage

Q2/2022
34049

► Con maniglie applicate separatamente



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Contenuti									
		69139	118	70402	90	70925	129	71968	93
		70021	25	70431	40	71002	133	71971	99
33294	204	70022	25	70432	40	71003	121	71972	99
33295	204	70075	6	70433	33	71010	141	71973	116
33321	37	70076	6	70434	33	71011	141	71974	116
33322	37	70087	64	70457	110	71020	128	71975	48/146
34034	37	70088	64	70458	110	71021	128	71976	48
34049	204	70089	63	70470	103	71023	130	71977	101
34100	203	70090	63	70471	103	71024	130	71978	101
34101	203	70160	115	70503	56	71097	26	71979	58
34102	203	70161	115	70504	56	71098	26	71980	58
51161	149	70163	116	70518	74	71231	79	71981	98
51162	148	70164	116	70519	74	71232	79	71982	98
51340	148	70178	138	70560	104	71238	78	71983	56
51341	150	70179	138	70561	104	71239	78	71984	56
51342	150	70186	130	70601	59	71350	81/146	71985	94
52208	17	70187	130	70602	59	71351	81	71986	94
52560	120	70190	15	70616	104	71353	80	71997	97
52561	120	70191	15	70617	104	71354	80	71998	97
52565	125	70240	10	70651	68	71412	67/146	72005	120
52566	125	70241	10	70652	68	71413	67	72021	139
52634	134	70258	135	70670	29	71414	65	72078	139
52635	134	70259	135	70671	29	71415	65	72079	139
54273	166	70280	28	70673	111	71790	136	72140	17
54274	166	70281	28	70674	111	71791	136	72141	17
58561	120	70282	24/146	70760	132	71799	118	72154	12
58566	125	70283	24	70761	132	71800	118	72155	12
61493	36	70284	24	70764	134	71952	99	72248	16
61494	36	70285	24	70765	134	71953	99	72249	16
61495	36	70287	22	70767	138	71961	101	72804	143
61500	52	70288	22	70768	138	71962	101	72964	142
61501	52	70340	18	70815	135	71963	70	72965	142
61502	52	70341	18	70816	135	71964	70	73030	9
63138	118	70374	126	70922	128/147	71965	97	73031	9
63139	118	70375	126	70923	128	71966	97	73039	124
67486	198	70401	90	70924	129	71967	93	73058	46

73059	46	74031	92	74782	171	76318	13	77041	23
73108	93/147	74032	109	74783	147	76319	197	77042	23
73109	93	74033	108	74783	157	76322	198	77043	125
73162	108	74034	160	74784	147/157	76325	184	77342	147/175
73163	108	74035	161	74785	147/157	76400	146	77343	175
73168	96	74036	162	74786	147/157	76400	182	77362	175
73169	96	74043	41	74787	157	76468	146/192	77370	180
73176	142	74044	42	74800	146/163	76469	196	77385	176
73177	142	74045	43	74801	146/163	76474	198	77392	178
73178	110	74048	85	74802	163	76478	184	77395	176
73179	110	74049	86	74803	146/163	76488	196	77396	174
73314	87/146	74063	153	74804	164	76543	196	77399	147/181
73315	87	74191	170	74805	164	76557	192	77400	178
73546	54	74192	152	74806	146/164	76558	192	77401	146/179
73547	54	74193	166	74811	169	76617	146/194	77402	174
73621	84	74222	169	74823	169	76619	193	77424	184
73622	84	74224	192	75866	132	76634	180	77430	184
73772	127	74225	194	76004	28	76635	147/179	77440	182
73773	127	74241	126	76005	146/193	76661	146/197	77461	197
73792	144	74256	86	76006	146/195	76708	196	77489	146/182
73793	144	74284	167	76007	59	76941	184	77684	198
73824	66	74285	167	76008	199	77001	189	77686	198
73825	66	74286	167	76009	196	77002	190	78005	120
73896	136	74488	182	76017	199	77003	199	78021	139
73897	136	74634	146/156	76021	183	77020	197	78022	25
73966	44	74635	146/156	76023	198	77021	195	78076	6
73967	44	74636	146/156	76026	199	77023	191	78079	13
74019	168	74713	155	76060	6	77024	183	78088	64
74020	168	74714	155	76060	9	77025	197	78090	63
74021	75	74715	155	76060	12	77026	139	78141	17
74022	76	74716	155	76060	15	77027	195	78155	12
74023	77	74717	154	76060	25	77028	10	78161	115
74025	19	74718	154	76309	146/194	77035	146/195	78164	116
74028	91	74719	154	76314	146/194	77037	199	78187	130
74029	91	74780	171	76316	13	77039	193	78191	15
74030	92	74781	171	76317	13	77040	191	78249	16

78259	135	79353	80
78281	28	79413	67
78283	24	79415	65
78285	24	79547	54
78288	22	79622	84
78341	18	79791	136
78432	40	79793	144
78434	33	79800	118
78458	110	79825	66
78471	103	79897	136
78504	56	79953	99
78519	74	79962	101
78602	59	79964	70
78617	104	79966	97
78652	68	79967	44
78674	111	79968	93
78761	132	79972	99
78765	134	79974	116
78768	138	79976	48
78816	135	79978	101
79002	133	79980	58
79003	121	79982	98
79024	130	79984	56
79031	9	79986	94
79039	124	79998	97
79059	46		
79098	26		
79109	93		
79163	108		
79169	96		
79177	142		
79179	110		
79232	79		
79239	78		
79315	87		
79351	81		





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:

© 2022 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
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 spagnolo
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)
	Kit di retrofitting generatore di vapore
	Cabina di guida Z21 disponibile

Roco

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

Il vostro rivenditore ROCO