

H0

Roco



2025 Herbst Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc





Liebe ROCO-Fans,

diesen Herbst präsentieren wir ein umfangreiches Sortiment, bei dem für jeden Geschmack etwas dabei ist!

Für Freunde der Epoche I feiern echte Klassiker ihr Comeback: die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen haben schon immer ein besonderes Flair ausgestrahlt, sei es mit ihrer edlen grünen Lackierung oder den feinen Zierlinien, selbstverständlich ergänzt durch passende Wagensets.

Wer es etwas alpiner mag, für den rollt auch aus Österreich die kleine Dampflokomotive der Reihe 85 auf die H0-Schienen. Egal, für was Sie sich entscheiden, eines ist sicher: alle Modelle begeistern durch ihre zeitlose Eleganz und bieten ein Stück Eisenbahngeschichte für Ihre Anlage.

Außerdem widmet sich ROCO dem Einsatzende einer prägenden Zuggattung vor 20 Jahren: dem InterRegio. Sein damals neuartiges Konzept begeisterte schon früh die Bevölkerung, doch auch Bahnfans fanden schnell Gefallen am auffälligen Design der Garnituren: Grund genug für eine Neuauflage der begehrten Modelle. Selbstverständlich lupenrein bedruckt mit vorbildgerechten Zuglaufschildern und wie gewohnt betriebssicher.

Natürlich kommen auch Fans der modernen Epochen voll auf ihre Kosten. Seien es die neuesten Vectron der SBB Cargo International in den auffälligen Deutschland- und Schweiz-Designs oder die beliebten Taurus-Lokomotiven der ÖBB in verschiedenen Lackierungen. Hier lohnt es sich schnell zu sein!

Einen vielfachen Wunsch erfüllen wir zudem mit der neuen Auflage der ROCO CityShuttle-Wagen, welche im Vorbild noch heute einen wichtigen Teil des österreichischen Nahverkehrs bilden.

Doch genug der Worte, wir wünschen viel Freude beim Entdecken!

Ihr ROCO-Team



Dampflokomotive Rh 85



KkStB

Ep	I
79	
PluX16	
R2	
LED	



Photomontage

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

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

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

4-tlg. Set: Personenzug



KkStB

Ep	I
411	
40361	
40181	



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

Q1/2026	
6200190	

Photomontage

„CityShuttle“

Unterwegs durch Österreich





Die seit den 1980er-Jahren im Einsatz befindlichen ÖBB-Inlandsreisezugwagen legten den Grundstein für das heutige CityShuttle-Konzept der Österreichischen Bundesbahnen. Als Nachfolger bzw. Ergänzung der klassischen Schlierenwagen wurden die Wagen in ihrer Glanzzeit unter anderem im Reisezugverkehr in Österreich und dem benachbarten Ausland eingesetzt. Durch die geänderte, der UIC-Standardlänge von 26,4 Metern entsprechenden Länge, etablierte sich die Bezeichnung „Lange Schlieren“ für diese Wagenbauart.

In den 1990er Jahren begannen die ÖBB mit dem Umbau von über 150 Zwischenwagen verschiedener Bauarten zu Steuerwagen. Seit der Einführung neuer Desiro- und Talent-Züge dienen die zwischenzeitlich modernisierten Wagen als bewährtes Rückgrat im Regional- und S-Bahn-Verkehr. Im Vergleich zu den neueren Triebzügen wie Talent und Desiro MS bieten sie den Vorteil, dass die Züge flexibel in der Kapazität angepasst werden können.

Der heutige Einsatzschwerpunkt liegt überwiegend in den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten und Tirol. Zum Einsatz kommen fast alle Triebfahrzeuge der heutigen ÖBB-Flotte: 1142, 1144 oder die Taurus Lokomotiven der Reihen 1016, 1116 und 1216. Auch mit Dieseltraktion der Reihe 2016 sind die Züge täglich auf dem österreichischen Streckennetz anzutreffen. Ein größeres Comeback erleben die Wagen auf einigen InterCity-Verbindungen innerhalb Österreichs, wo sie zusammen mit Eurofima- und Modularwagen eingesetzt werden. Mit dem Fortschreiten der Flottenmodernisierung werden auch die CityShuttle-Wagen in einigen Jahren aufs Abstellgleis rollen und durch Triebzüge ersetzt.

Diesellokomotive 2016 015-7



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

Nahverkehrssteuerwagen 2. Klasse



ÖBB

Ep	VI
	303
	40195



Bmpz-s

Photomontage

- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht, Führerstands- und Innenbeleuchtung

Q1/2026		
6210193	DCC	

Nahverkehrswagen 2. Klasse mit Fahrradabteil



ÖBB

Ep	VI
	303
	4000005
	40195



Bmpvz-l

Photomontage

- Aufwendige Bedruckung

Q1/2026		
6200192		

3-tlg. Set: Nahverkehrswagen „CityShuttle“



ÖBB

Ep	VI
909	
4000005	
40195	



Bmpz-I



Bmpz-I



Bmpz-I

Photomontage



Q1/2026

6200191

Elektrolokomotive 1116 238-7 „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

04/2025			
7500208	DC		4/1
7510208	DCC		4/1
7520208	AC		3/2



Photomontage

- ▶ Aktueller Betriebszustand mit Piktogrammen auf der Pufferbohle
- ▶ Im Einsatz vor den ÖBB Railjet Zügen aber auch vor vielen anderen Zugkategorien
- ▶ Alle Ausführungen mit NEM-Schacht ausgerüstet, Kupplungsadapter für Railjet-Züge liegt bei
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht



3-tlg. Set: Rungenwagen



RCW

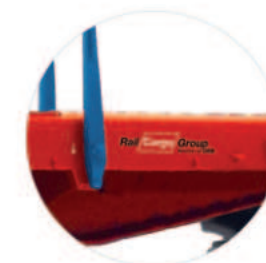
Ep	Vi
	687
	40196



Rs



Photomontage



Q1/2026

6600219

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

Elektrolokomotive 186 119-1



SNCB

Ep	Vi
	217
	P1uX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Q1/2026

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



Elektro-Gepäcktriebwagen De 4/4 1669



SBB

Ep	IV
175	
PluX22	
R2	
CH	
LED	

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



Photomontage

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

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

2-tlg. Set: Seetalbahnwagen



PB

Ep	IV-V
424	
4000005	
40196	

Q1/2026
6200198



AB



B

Photomontage

- Nach langer Zeit wieder im Roco-Sortiment

Elektrolokomotive 193 452-0 „Schweizpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
CH	
LED	

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



Photomontage

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

- Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- Taufname „Helvetia“
- Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbaren Lichtfunktionen für CH, EU und IT
- In Kooperation mit RIKOLR DESIGN



Photo: U. Schärer



Elektrolokomotive 193 459-5 „Deutschlandpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
218	
PluX22	
R2	
CH	
LED	



Photomontage

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

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

- Ausführung des Schienenräumers und der Drehgestellblenden entsprechend den XLoad-Maschinen
- Taufname „Bundestag Berlin“
- Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbaren Lichtfunktionen für CH, EU und IT
- In Kooperation mit Rikokk DESIGN

Elektrolokomotive Re 4/4 172



BLS

Ep	VI
	174
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

n:
formvariante

Nachdem sich die ab 1944 in Betrieb genommenen Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn über zwei Jahrzehnte erfolgreich bewährt hatten, stand Anfang der 1960er Jahre die Ablösung weiterer älterer Streckenmaschinen an. Während die SBB die Beschaffung von Re 4/4 II mit klassischer Direktsteuerung und Einphasen-Wechselstrom-Motoren anstrebte, entschied sich die BLS für eine modernere Technik mit Silizium-Gleichrichtern und Wellenstrommotoren. Diese anfangs als Ae 4/4 II, nach technischen Verbesserungen dann als Re 4/4 eingeordneten Maschinen wurden durch SLM und BBC erbaut und sowohl im Personen als auch Güterverkehr auf dem Netz der BLS, GBS, SEZ und BN sowie den angrenzenden SBB-Strecken eingesetzt.

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

Q1/2026

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

Elektrolokomotive 186 251-5



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

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



Photomontage

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

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



Photo: B. Schärer

Niederflurwagen



BLS

Ep	VI
¶ ¶	232



Xaackms

Photomontage

Q1/2026

6600172

- Ausführung als Spezialwagen
- Mit beidseitigen Pufferbohlen

Niederflur-Mittelwagen



HUPAC

Ep	V-VI
¶ ¶	216



Photomontage

Q1/2026

6600093

- Passender Ergänzungswagen zum Wagenset Art. Nr. 6600092

3-tlg. Set: Rollende Autobahn



HUPAC

Ep	V-VI
¶ ¶	664



Photomontage

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

Q1/2026

6600092

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



SBB

Ep	IV-V
230	
40183	



Es



E

Photomontage

Q1/2026

77034

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

2-tlg. Set: Güterwagen



CHEMOIL

Ep	VI
271	
40183	
40196	



Fcs



Eas

Photomontage

Q1/2026

6600221

- ▶ Lackierung in unterschiedlichen Brauntönen

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge



SBB

Ep	VI
303	
PluX22	
R2	
LED	



Et

Photomontage



Q1/2026

6210199

DCC



6220199

AC



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



Photo: B.-R. Schreiber

Diesellokomotive 753 211-2



ČD

Ep	V
190	
PluX22	
R2	
ČD	
LED	



Photomontage

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

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

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

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



ČD

Ep	V-VI
276	
40196	



Shimmis



Photomontage

Q1/2026
6600144

- Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Königlich durch Bayern

Die Geschichte der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen begann 1841 mit der Gründung der Königlich Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg und fand 1844 ihren formellen Beginn durch die Verstaatlichung der München–Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft. Im selben Jahr wurden die ersten drei Hauptlinien errichtet: die Ludwig-Süd-Nord-Bahn von Lindau nach Hof, die Ludwigs-West-Bahn von Bamberg bis Aschaffenburg mit Anschluss nach Hessen und die Maximiliansbahn, die eine Ost-West-Verbindung von Neu Ulm über München bis zur österreichischen Grenze bei Kufstein und Salzburg schuf.

Im Lauf der folgenden Jahrzehnte wurde das Staatsbahnnetz systematisch ausgebaut und vernetzte fortan alle wichtigen Städte Bayerns, während entlegene Landesteile durch ein umfassendes Lokalbahnnetz erschlossen wurden. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs hatte sich das Netz auf über 8.526 Kilometer erstreckt – ein Ausmaß, das die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zur zweitgrößten Länderbahn Deutschlands machte.

Nach dem Ende der Wittelsbacher Monarchie im November 1918 entfiel das „Königlich“ im offiziellen Namen. Am 1. April 1920 wurden die Bayerischen Staatseisenbahnen im Rahmen der Deutschen Reichsbahn-Gründung als Gruppenverwaltung Bayern integriert.

In technischer Hinsicht prägte die K.Bay.Sts.B. die deutsche Bahngeschichte mit mehreren innovativen Entwicklungen. Bereits 1906 stellte eine Rekordlokomotive auf der Strecke München–Augsburg mit 154,5 km/h einen Weltrekord auf, doch noch prominenter blieb die Baureihe S 3/6: Ab 1908 fertigte Maffei die eleganten Vierzylinder Pacifics, die längere Zeit als schönste deutsche Dampfloks galten. Darüber hinaus zeigten sich technische Raffinessen auch auf Nebenbahnen: So erhielt die Dampflokomotive Pt 2/3 eine rückseitige Tür, die es dem Heizer erlaubte, direkt in den angehängten Wagen zu gelangen und damit gleichzeitig Aufgaben des Schaffners zu übernehmen. Die kompakte Tenderlokomotive PtL 2/2, liebevoll „Glaskasten“ genannt, war ein speziell für Bayerns Lokalbahnen konzipierter Typ der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen. Ihr markantes Merkmal ist das nahezu vollständig verglaste Führerhaus, das mit je drei Fenstern pro Seite den Kesselbereich umschließt und dem Triebfahrzeug nicht nur hervorragende Rundumsicht, sondern auch seinen charakteristischen Beinamen verlieh. Damit begeistert die K.Bay.Sts.B. noch heute und über die Grenzen hinaus mit ihrem speziellen Charme und den besonderen Fahrzeugen.





Dampflokomotive Gattung PtL 2/2



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
80	
NEM 652	
R2	



Photomontage

Q1/2026

7100036

DC

2/0

7110036

DCC



2/0

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

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

3-tlg. Set: Güterzug



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
318	
6562	
6563	



Gm



Omm[u]

Photomontage

- Wagen mit vorbildgerechten Speichenrädern

Q1/2026

6600223

Dampflokomotive Gattung Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
107	
NEM 651	
R2	



Photomontage

Q1/2026

7100037

DC

2/0

7110037

DCC



2/0

4-tlg. Set: Lokalbahnzug



K.Bay.Sts.B.

Ep	I
568	
40181	
40361	



PL



CL



BPostL



CL

Photomontage



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

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

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

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

Q1/2026

6200197

Dampflokomotive 38 3713



DRG

Ep	II
214	
PluX22	
R2	
LED	

Edition

n:
formvariante


Photomontage

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

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

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

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

3-tlg. Set: Personenwagen



DRG

Ep	II
435	
6560	
6563	



C3 pr11



C3 pr11



C pr21

Photomontage

Q2/2026

6200254

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

Personenwagen 2./3. Klasse



DRG

Ep	II
147	
6563	



BC3i pr05

Photomontage

Q2/2026

6200255

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

Gepäckwagen



DRG

Ep	II
160	
6563	



Pw3 pr99a

Photomontage

Q2/2026

6200256

► Ausführung ohne Einstiegsbühne
► Mittlere Achse seitenverschiebbar

Dieselelektrische Doppellokomotive V 188 002



DB

Ep	III
259	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Q4/2025		
7300102	DC	4/2
7310102	DCC	4/2
7320102	AC	4/2

- Epoche-IIIb-Ausführung in roter Lackierung
- Entlüftungsbauteil am Dach, Rohr mit pilzförmiger Abdeckung
- Je ein Batteriekasten rechts hinten auf der Lokhälfte
- Doppellok gebildet aus zwei fix miteinander gekuppelten Einheiten; beide Einheiten vollwertig mit Motor ausgerüstet
- Vollständige Nachbildung des Übergangsbereichs zwischen den beiden Einheiten
- Digitalversion mit motorisch angetriebenen Ventilatoren
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands-, Führerpult- und Schaltkastenbeleuchtung sowie Maschinenraumbelichtung
- „Dynamic Sound“-Paket für noch besseren Tiefenklang

Diesellokomotive Nr. 1



DBP

Ep	III-IV
106	
NEM 652	
R2	
LED	



Photomontage

Q1/2026		
7300083	DC	3/1
7310083	DCC	3/1
7320083	AC	3/1

- Lok der Oberpostdirektion Hannover
- Vergrößerter Kühlwasserausgleichsbehälter
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht

2-tlg. Set: Gedeckte Postgüterwagen



DBP

Ep	IV
293	
40183	



Post 2s-t/11

Photomontage

Q2/2026	
6600248	

- Ein Wagen mit Bremserbühne
- Ein Wagen erstmals mit Heizkabel

Elektrolokomotive 141 152-9



DB

Ep	IV-V
	180
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026

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

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

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



Photo: Sammlung RS

Nahverkehrs-Steuerwagen



DB

Ep	IV
303	
PluX22	
R2	
LED	
40196	
4000005	



BDnf 735

Photomontage

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

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

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

Q1/2026

6200163

DCC

Nahverkehrswagen 1./2. Klasse



DB

Ep	IV
303	
40196	
4000005	



ABnb 703

Photomontage

- Ausführung mit pastellorangem 1.-Klasse-Streifen
- Aufwendige Bedruckung im typischen Pfauenaugen-Muster

Q1/2026

6200164

Nahverkehrswagen 2. Klasse



DB

Ep	IV
303	
40196	
4000005	



Bnb 719

Photomontage

- Art. Nr. 6200166: Geänderte Betriebsnummer

Q1/2026

6200165

6200166



2-tlg. Set: Nahverkehrswagen



DB

Ep	IV
606	
40196	
4000005	



ABnb 703



Bnb 719

Photomontage

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

Q1/2026

6200206

Unterwegs im InterRegio





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

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

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

Elektrolokomotive 103 233-3



DB AG

Ep	V
232	
PluX22	
R2	
LED	
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2026		
7500157	DC	6/2
7510157	DCC	6/2
7520157	AC	4/2

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

- Ausführung mit langem Führerstand
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht, Führstandsbeleuchtung und Maschinenraumbeleuchtung
- Passende Lok zum Wagenset „InterRegio 461“, Art. Nr. 6200208, 6200209, 6210210

InterRegio-Steuerwagen 2. Klasse „IR 461“



DB AG

Ep	V
303	
4000005	



Bimdzf 269,0

Photomontage

Q1/2026	
6210210	DCC

- Zuglauf Trier – Innsbruck
- Passend zu Elektrolokomotive 103 233, Art. Nr. 7500157, 7510157, 7520157

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „IR 461“



DB AG

Ep	V
909	
40196	
4000005	



Aimz 261.4



ARkimbz 262.4

Photomontage



Bimz 264.4

► Zuglauf Trier – Innsbruck

Q1/2026

6200208

3-tlg. Set 2: Reisezugwagen „IR 461“



DB AG

Ep	V
909	
40196	
4000005	



Bimz 264.4



Bimdz 268.4

Photomontage



Bimz 264.4

► Zuglauf Trier – Innsbruck

Q1/2026

6200209

Dampflokomotive 50 2146-4



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Im Osten Deutschlands spielte die Baureihe 50 noch länger eine tragende Rolle als im Westen. Rein zahlenmäßig verblieben in der sowjetischen Besatzungszone bei Kriegsende mit 354 Stück vergleichsweise wenige Loks. Im Laufe der Zeit kam es zu unterschiedlichen Lok-Tender-Kombinationen. Die ursprünglich bei den Baureihen 23.10 und 50.40 verwendeten Neubautender Bauart T28, kamen nach deren Ausmusterung zunehmend hinter Altbau-50ern zum Einsatz. Weil aber eine durchgehende Rückwand fehlte, war diese Kombination vor allem im Winter, beim Personal nicht besonders beliebt.

- › 3-domige Kesselausführung mit Witte-Windleitblechen
- › Fahrwerk in rotbrauner Lackierung
- › Lampen mit Griffstange auf der vorderen Pufferbohle
- › Ausführung mit Neubautender
- › Metallräder mit filigranen Speichen
- › Beheimatung Rbd Dresden, Bw Zwickau

Q1/2026

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

Einheits-Schnellzugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
249	
40196	
40360	

Q1/2026

6200201



Age

Photomontage

Einheits-Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
249	
40196	
40360	

Q1/2026

6200205



ABge

Photomontage

Einheits-Schnellzugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
249	
40196	
40360	

Q1/2026

6200202



Bge

Photomontage

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

Gilt für alle Modelle auf den Seiten 37–39:

- Erstmals als authentische Epoche-IV-Modelle ausgeführt
- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Filigrane Nachbildung der Drehgestelle

Schlafwagen



DR

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAG

Photomontage

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

Q1/2026

6200203

Schlafwagen



DR

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAG

Photomontage

- Ausführung mit gelben Zierlinien

Q1/2026

6200204

Speisewagen



DR

Ep	IV
🔊	270
🚪	40196
🚰	40360



WRg

Photomontage

Q1/2026

6200211

Gepäckwagen



DR

Ep	IV
🔊	226
🚪	40196
🚰	40360



Düe

Photomontage



Q1/2026

6200226



Photo: C. Schwella

Elektrolokomotive 112 101-1



DB AG

Ep	VI
192	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

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

Schiebeplanenwagen



SOGETANK

Ep	VI
138	
40196	



Shimmns

Photomontage

Q1/2026
6600133

2-tlg. Set: Niederbordwagen



SNCF

Ep	III-IV
284	
53432000	



TP

Photomontage

Q1/2026
6600224

► Wagen mit unterschiedlichen Radsätzen

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

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

Dampflokomotive 150.Y.16



SNCF

Ep	III
265	
PluX16	
R2	
LED	
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2026		
7100038	DC	7/2
7110038	DCC	7/2
7120038	AC	7/2

Elektrolokomotive BB 26005



SNCF

Ep	VI
204	
PluX22	
R2	
F	
LED	



Photomontage

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

In den Jahren 1943/44 wurden in der Lokomotivfabrik Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM), in Graffenstaden in der Nähe von Straßburg, über 100 Maschinen der Baureihe 52 gebaut. 1945/46 kamen noch weitere 17 Loks für die SNCF dazu. Dort wurde die 52er als 150 Y bezeichnet. Eine Besonderheit der Maschinen war der kürzere Kamin, um das französische Lichtprofil nicht zu überschreiten. Die 150 Y bespannten in der Region Ost der SNCF sowohl schwere Güterzüge als auch Personenzüge. Bis Ende der 1950er Jahre standen sie dort im Einsatz.

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

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

- „Trains Spéciaux“-Design
- Feine Ätzteile am Dach
- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Im Digitalbetrieb schaltbare Lichtfunktionen nach französischem Vorbild



Foto: B. B. B.

Diesellokomotive M62-901



GYSEV

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2026

7300086

DC

6/2

7310086

DCC



6/2

Elektrolokomotive 1116 014-2



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q4/2025

7500209

DC

4/1

7510209

DCC



4/1

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

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

- Rail Cargo Hungaria Schriftzug auf der Seitenwand
- Unterschiedliche Pufferschürzen: Front 1 – SIEMENS und Krauss Maffei, Front 2 nur SIEMENS
- Grenzüberschreitender Einsatz im Güterverkehr
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Diesellokomotive L.D.61



FVS

Ep	III-IV
106	
NEM 652	
R2	
LED	



Photomontage

Q1/2026

7300084

DC

3/1

7310084

DCC



3/1

Die Diesellokomotiven vom Typ WR 360 C 14 wurden ursprünglich von der deutschen Wehrmacht für den Einsatz an strategisch wichtigen Punkten eingesetzt. Für die Ferrovie della Valle Seriana (FVS) wurden in den Jahren 1953/54 zwei von der Firma Greco in Reggio Emilia, in Lizenz von Deutz gebaute, Lokomotiven des Typs V 36 für den Rangier- und Zugbetrieb angeschafft.

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

2-tlg. Set: Schiebedachwagen



MAV

Ep	IV
228	
40183	



Tcs

Photomontage

Q1/2026

6600116

3-tlg. Set: Nebenbahngüterzug



FS

Ep	III
328	
40196	
6560	



Mv



FF

Photomontage

Q1/2026

6600229

Elektrolokomotive 189 905-3



RTC

Ep	VI
225	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

Das private Eisenbahnverkehrsunternehmen Rail Traction Company mit Sitz in Bozen betreibt seit über 20 Jahren grenzüberschreitenden Güterverkehr. Seit einigen Jahren betreiben RTC und die Partnerfirma Lokomotion je fünf Lokomotiven der Siemens Baureihe 189. Diese Loks wurden vom Lokomotivvermieter MRCE erworben und sind seitdem für die beiden Unternehmen im Einsatz. Die Loks der RTC sind dabei mit roten Zebrastrifen gestaltet, die der Lokomotion mit blauen Zebrastrifen.

- Neu konstruiertes Schleifstück am Stromabnehmer für Italien
- Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr
- Aufwendige Dachgestaltung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

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



Photo: P. Auerweck

Elektrolokomotive 1750



RAIL FORCE ONE

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

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

- Im Rail Force One-Design
- Ausführung mit Klimaanlage am Dach
- Stromabnehmer mit innovativer Befestigung
- Mit vielen separat angesetzten Steckteilen teilweise in Ätztechnik ausgeführt
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung
- In Kooperation mit RIKOLR DESIGN

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



NACCO

Ep	IV
	276
	40196



Shimms



Photomontage

Q1/2026
6600226

Schnellzug-Gepäckwagen



PKP

Ep	III
≡	210
≡	6561


Fhx (ex Pw40 Pr 07)

Photomontage

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

Q1/2026

6200194

2-tlg. Set: Behelfspersonenwagen



PKP

Ep	IV
≡	282
≡	40196
≡	40361


Btl

Photomontage

- Ergänzungswagen zum Wagen-Set Art. Nr. 74019

Q1/2026

6200195

Post-/Gepäckwagen



PKP

Ep	IV
≡	136
≡	6560


Dp

Photomontage

- Ergänzungswagen zum Wagen-Set Art. Nr. 74019

Q1/2026

6200196

Diesellokomotive BR-232 049



PMT

Ep	V-VI
237	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

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

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

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PMT

Ep	VI
495	
40196	



Fals

Photomontage

Q1/2026
6600218

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP

Ep	III
232	
6560	



Wddo



Wddoh

Photomontage

Q1/2026

6600216

Offener Güterwagen



PKP

Ep	IV
124	
6560	



E (Wddoh)

Photomontage

Q1/2026

6600217

► Ergänzungswagen zum Güterzug-Set Art. Nr. 6600101

Elektrolokomotive 482 038-0



NRFAB

Ep	VI
217	
PluX22	
R2	
LED	



Photomontage

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

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

Q1/2026

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

Diesellokomotive 754 083-4



ŽSSK

Ep	VI
190	
PluX22	
R2	
SK	
LED	



Photomontage

Q1/2026

7300082

DC

4/1

7310082

DCC



4/1

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

► Im aktuellen Design

► Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen



Beleuchtung

4000005



LED-Innenbeleuchtung für H0-Wagen

Die Lichtleiste funktioniert mit vielen verschiedenen Modellbahnen, egal ob Sie Analogbahner sind (Gleich- oder Wechselstrom) oder digital fahren (DCC/Motorola II). Spezielle Beleuchtungs-Effekte und Zusatz-Funktionen ermöglicht der integrierte Multiprotokoll-Decoder.

- ▶ Automatische Erkennung und Umschaltung der Betriebsarten
- ▶ Helligkeitsanpassung wahlweise mit Potentiometer oder CV-Einstellung
- ▶ Integrierte Konstantstromquelle für gleich bleibende Helligkeit ab ca. 7 V
- ▶ 8 integrierte LED (warm-weiß), 2 Anschlüsse für zusätzliche LED
- ▶ Max. Fahrspannung im Digitalbetrieb: 21 Volt
- ▶ Abmessungen: 269 x 7,7 x 3,4 mm; kann bis auf 90 mm gekürzt werden





Art. Nr.	Seite
71395	26
71396	26
77034	19
79396	26
4000005	52
6200163	30
6200164	30
6200165	30
6200166	30
6200190	5
6200191	9
6200192	8
6200194	48
6200195	48
6200196	48
6200197	25
6200198	13
6200201	37
6200202	37
6200203	38
6200204	38
6200205	37
6200206	31
6200208	35
6200209	35
6200211	39
6200226	39
6200254	27
6200255	27
6200256	27
6210193	8
6210199	19
6210210	34
6220199	19
6600092	18

6600093	18
6600116	45
6600133	41
6600144	21
6600172	18
6600216	50
6600217	50
6600218	49
6600219	11
6600221	19
6600223	24
6600224	41
6600226	47
6600229	45
6600248	28
7100036	24
7100037	25
7100038	42
7100039	36
7100048	5
7110036	24
7110037	25
7110038	42
7110039	36
7110048	5
7120038	42
7120039	36
7300081	49
7300082	51
7300083	28
7300084	45
7300086	44
7300087	8
7300088	21
7300102	28
7310081	49

7310082	51
7310083	28
7310084	45
7310086	44
7310087	8
7310088	21
7310102	28
7320083	28
7320087	8
7320088	21
7320102	28
7500065	15
7500073	14
7500157	34
7500158	41
7500159	16
7500161	17
7500164	29
7500165	47
7500166	11
7500167	50
7500168	42
7500176	46
7500208	10
7500209	44
7510065	15
7510073	14
7510157	34
7510158	41
7510159	16
7510161	17
7510164	29
7510165	47
7510166	11
7510167	50
7510168	42

7510176	46
7510208	10
7510209	44
7520065	15
7520073	14
7520157	34
7520158	41
7520159	16
7520161	17
7520164	29
7520165	47
7520166	11
7520167	50
7520168	42
7520176	46
7520208	10
7700014	13
7710014	13
7720014	13





Herausgeber:

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

Bildnachweise:

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

Druck und Verarbeitung:

Offset 5020 Druckerei und Verlag GmbH, Bayernstr. 27, 5071 Wals-Siezenheim; Austria

Copyright:

© 2025 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

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

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

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

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

Haftung:

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

Die Inhalte, die wir kommunizieren, können mit Hilfe von KI erstellt worden sein.

Länderkennung

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

Epochen

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

Gleise

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

Bahnverwaltungen

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

Zeichenerklärung

0000000	Artikelnummer
Q1-4/2025	Erscheinungstermin 1.-4. Quartal im jeweiligen Jahr
n:	Neuheit
Ep III	Epoche
187	Länge über Puffer
DC	Gleichstrom (ohne Decoder)
DCC	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
DCC 	Gleichstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
AC	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Decoder)
AC 	Wechselstrom (Digital ab Werk mit Sounddecoder)
5/2	Antrieb auf x Achsen / x Achsen mit Haftreifen
	Lok-Tenderantrieb mit Kardanwelle
	Spitzenlicht weiß bzw. weiß-rot mit Fahrtrichtung wechselnd
 CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
LED 	Beleuchtung mittels LED / Glühlampe
WIRE	Verdrahtete Decoderverbindung 6 polig
NEM 651	Schnittstelle NEM 651 6 polig
NEM 652	Schnittstelle NEM 652 8 polig
PluX16	Schnittstelle PluX16
PluX22	Schnittstelle PluX22
Next18	Schnittstelle Next18
R2	Mindestbefahrbarer Radius
	Pufferkondensator
 6454	Innenbeleuchtung / Innenbeleuchtung Einbausatz
 6560	Wechselstrom-Radsatz
	Digitale Rangierkupplung
	Dynamischer Dampf aus dem Schornstein
Z21 Cab	Z21-Führerstand verfügbar

Roco

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

Ihr ROCO-Fachhändler

4100021

