

H0
H0e

Roco



2024
Nouveautés

www.roco.cc

nightjet

Un modèle venu d'ailleurs: Le Nightjet de ROCO

Du bogie à la mini-cabine dans l'espace voyageurs, le modèle réduit du ROCO Nightjet convainc dans les moindres détails !



Embarquez avec nous pour ce voyage et laissez-vous séduire par ce nouveau modèle, que nous vous présentons à partir de la **page 46!**

Chers amis des chemins de fer miniatures ROCO,

Qu'est-ce qui fascine le plus les fans des chemins de fer miniatures - les petits que les grands? La locomotive à vapeur, bien entendu! Dans notre âge de numérisation, elle dégage un charme particulier d'autrefois. C'est une raison suffisante pour lancer deux véritables classiques dans des conceptions spéciales. D'une part, la locomotive à vapeur à grande vitesse 18 201 est entièrement révisée sur le plan technique et présentée dans un design inédite - comme locomotive charbon avec de nombreux détails particuliers. D'autre part, nous regardons aussi vers les voisins: peu de locomotives à vapeur ont été aussi souvent proposées par les fans PKP que la Ty2. ROCO répond maintenant à ce souhait et lance cette locomotive accrocheuse avec tous les détails typiques et une mise à jour technique.

Toutefois, lorsqu'une locomotive à vapeur était mise hors service, une locomotive électrique prenait souvent sa place. La E 44, plus tard désignée série 144, est une de ces machines et a marqué l'image des chemins de fer en Allemagne de l'Ouest et de l'Est pendant de nombreuses décennies. Un modèle qui a également une longue histoire dans la gamme ROCO. Aujourd'hui, nous présentons cette locomotive populaire dans une nouvelle conception.

En République tchèque aussi, les locomotives à vapeur ont été progressivement remplacées. Une locomotive qui a été mise en service en grand nombre là-bas était la E 469.1. Bien entendu, grâce à la réalisation en filigrane, tous les souhaits sont exaucés et le modèle rivalise sans problème avec les modèles tchèques précédents.

Avec le Nightjet, c'est un train de nuit qui fait son apparition cette année et qui fera fureur aussi bien en tant que modèle réel que modèle miniature. De plus, le développement de la RABe 502 est bien avancé et nous sommes fiers de pouvoir en montrer les premiers détails dans ce catalogue.

Mais parce que les plus beaux modèles de locomotives nécessitent des voitures tout autant filigranes et aptes à l'exploitation, cette gamme comportera toute une série de nouveautés en 2024. Pour les fans de la Deutsche Reichsbahn, des voitures express urbains précisément réalisées, basées sur les voitures Halberstädter, font leur apparition, et les amis de chemins de fer modernes ne restent pas non plus sur leur faim. Les voitures à deux niveaux de la DB AG sont une nouvelle construction qui circule sur les rails H0 et, parce que le transport combiné est un véritable gagnant, aussi bien avec le modèle réel qu'avec le modèle réduit, la génération de wagons-poches de type T5 est présentée à la pointe de la technologie du modélisme.

Mais comme les mots seuls ne suffisent pas pour décrire nos nouveautés, nous ne voulons pas trop vous en dévoiler et vous souhaitons un bon voyage à travers l'année 2024 du modélisme ferroviaire.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à découvrir nos nouveautés!

Cordialement, votre équipe ROCO

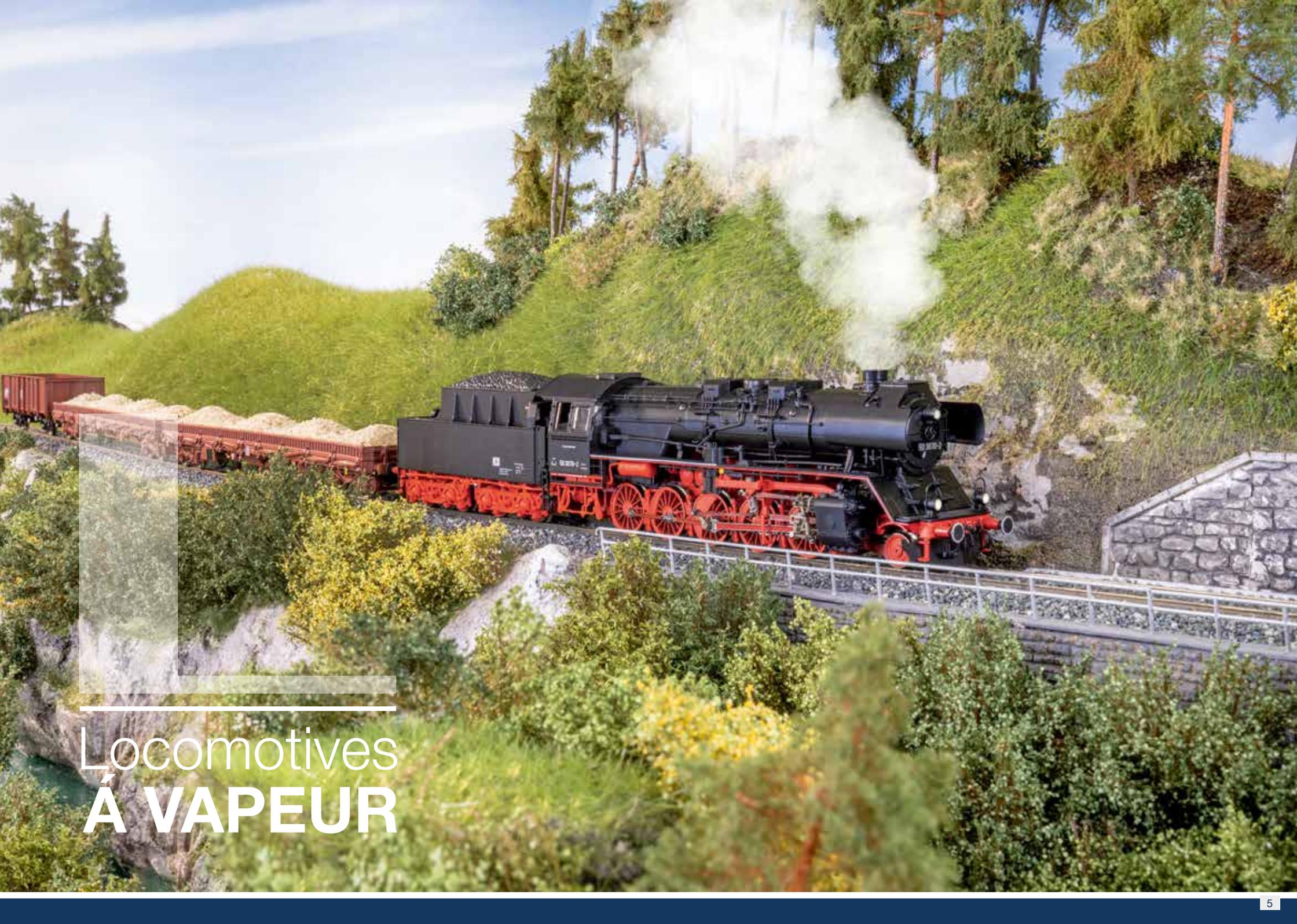
Sommaire

H0 Locomotives à vapeur	5
H0 Locomotives électriques	36
H0 Locomotives diesel	119
H0 Coffrets de départ	149
H0 Compositions de trains	154
H0 Voitures voyageurs	156
H0 Wagons de marchandises	183
H0e	209
Où trouver les articles?	216
Mentions légales	218

Plus de 100 000 modèles vendus depuis 2017... La Vectron de Roco est un véritable modèle de réussite!
Pour cela, nous disons un grand MERCI à tous les fans et les collectionneurs!



100.000



Locomotives À VAPEUR

Locomotive à vapeur 638.2692



ÖBB

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Avec près de 4 000 exemplaires produits, la P 8 prussienne, désignée plus tard série 38, est entrée dans l'histoire comme l'une des locomotives à vapeur les plus nombreuses jamais construites. Après les troubles des deux guerres mondiales, elles étaient en service dans presque toutes les administrations ferroviaires européennes. En Autriche, cinq locomotives sont finalement restées et ont formé la série 638 de l'ÖBB.

- ▶ Chaudière sans déflecteurs
- ▶ Porte de la boîte à fumée conforme au modèle réel
- ▶ Boîte à charbon avec surélévation en bois
- ▶ Éclairage du poste de conduite et de l'entraînement intégré; commutables en mode numérique

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

Coffret de 4 pièces: Train de banlieue



ÖBB

Ep	III
	586
	40361
	40183
	6560



Dih



Bih



Bih



Biph

Photomontage

- ▶ Combinable avec la locomotive à vapeur série, art. 71393, 71394, 79394
- ▶ Portes coulissantes peuvent être montées au choix dans trois positions

Q2/2024

6200050

Locomotive à vapeur 26.084



SNCB

Ep	III
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Les locomotives de la série 52 sont des locomotives de guerre de la Deutsche Reichsbahn restées en Belgique où elles étaient appelées série 26. Il s'agissait des locomotives qui n'avaient été construites par les usines de locomotives belges qu'en 1945 et livrées peu après la fin de la guerre. Au total, la série 26 comprenait les locomotives 26.001 à 26.100.

- ▶ En première avec l'interface PluX16
- ▶ Roues à rayons fines en métal
- ▶ Bielles d'entraînement et d'accouplement en fonte injectée
- ▶ Avec l'autorisation de NMBS Train World

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



Locomotive à vapeur 375 002

Edition



ČSD



Ep	II-III
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

Au 1^{er} janvier 1919, la nouvelle administration ferroviaire CSD comptait 24 locomotives de la série 310 dans son parc de véhicules, qui se trouvaient sur le territoire de la Tchécoslovaquie à la fin de la guerre. La commission des réparations mise en place au cours de l'année 1919 a attribué 11 autres 310 au CSD. Conformément au schéma de numérotation de la CSD, les locomotives sont répertoriées dans la série 375.0. Les locomotives, pratiquement à l'état neuf, furent utilisées pour le trafic de trains express d'haute performance sur toutes les lignes principales.

- ▶ **Châssis de la locomotive à vapeur avec roues à rayons en métal aux normes NEM Finescale**
- ▶ **Roues tender avec hauteur de boudin plus importante**
- ▶ **Combinable avec les coffrets de voitures, art. 6200036, 6200037**

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

Coffret de 3 pièces (1): Voitures express



ČSD

Ep	III-IV
	758
	6452
	6560



ABa



Ba



WR

Photomontage

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

► Combinable avec la locomotive à vapeur série 375.0, art. 710005, 711005

Q2/2024

6200036

Coffret de 2 pièces (2): Voitures express



ČSD

Ep	III-IV
	482
	6452
	6560



ABa



Ba

Photomontage

Q2/2024

6200037

Locomotive à vapeur T3



K.P.E.V.

Ep	I
	101
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

De 1882 à 1910, environ 1.550 locomotives tender de type T3 de différentes conceptions ont été livrées aux Chemins de fer royaux prussiens (K.P.E.V.) et à d'autres chemins de fer nationaux. En tant que type Cn2, la locomotive de conception M III-4p avait une force d'adhérence de 36 tonnes et pouvait rouler à la vitesse maximale de 40 km/h et une puissance de 300 CV.

Q2/2024			
70035	DC		3/0
70036	DCC		3/0

Coffret de 4 pièces: Train de marchandises



K.P.E.V.

Ep	I
	376
	6563



Ni



Schwerin



Essen



Schwerin

Photomontage

- Chaque wagon avec des roues à rayons filigranes
- Combinable avec la locomotive à vapeur T3, art. 70035, 70036

Q2/2024
6600073

Locomotive à vapeur 85 002



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Au total, seulement 10 exemplaires de ce type de locomotives tender d'un poids de 133 tonnes env. ont été construites pour être utilisées sur la Höllentalbahn. Les locomotives de la série 85 étaient les locomotives tender les plus lourdes utilisées en Allemagne. En raison de leur énorme force de traction, ces locomotives tender à l'allure imposante ont rapidement fait leurs preuves sur les lignes de montagne. La peinture photographique est une peinture spécial qui était appliquée par les usines de locomotives en particulier, afin d'obtenir une meilleure représentation sur les photos à cette époque.

- ▶ **Peinture photographique**
- ▶ **Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichables séparément**
- ▶ **Essieux et roues en métal finement reproduits**

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

Locomotive à vapeur 038 509-6



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ **Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées assemblées séparément**
- ▶ **Version avec tender à rivets et pare-fumée Witte**
- ▶ **Éclairage du groupe moteur et poste de conduite commutables en mode numérique**

Locomotive à vapeur 023 038-3



DB

Ep	IV
	245
	NEM 652
	R2



Photomontage

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

La série 023 était un véritable génie universel. Elle acheminait des trains de banlieue, trains express et rapides. De temps en temps, on pouvait d'ailleurs aussi la voir circuler devant des trains de marchandises. Même à l'époque IV, la nouvelle locomotive de la Bundesbahn de la série 023 était encore active.

- ▶ **Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément**
- ▶ **Roues en métal avec des rayons filigranes**



Coffret de 2 pièces (1): Voitures transformées



DB



Ep	IV
	310
	6469
	6560



AB3yg

B3yge

Photomontage

Q2/2024

6200038

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:
 ▶ Combinables avec la locomotive à vapeur série 038,
 art. 71379, 71380, 79380
 ▶ Essieu central à décalage latéral

Coffret de 2 pièces (2): Voitures transformées



DB

Ep	IV
	310
	6469
	6560



B3yge

BD3yg

Photomontage

Q2/2024

6200039

Locomotive à vapeur 051 494-3



DB

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

La série 50, probablement la principale locomotive à vapeur de la DB des années 1950/60 en de nombreuses variantes, avait fait ses preuves devant presque tous les types de trains sur les lignes principales et secondaires à cette époque. Plus de 60 variantes significatives ont fait que pratiquement aucune locomotive de la série 50 n'avait une apparence identique à une locomotive sœur. Les locomotives de train marchandises, qui ont été construites à quelques 3.100 unités dès 1939, étaient considérées comme robustes, puissantes, faciles à entretenir et extrêmement fiables.

- ▶ Tender avec cabine
- ▶ Modèle avec déflecteurs Witte
- ▶ Roues en métal finement reproduites

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





Parmi les locomotives à vapeur qui ont été conservées jusqu'à aujourd'hui, la 18 201 de l'ancienne Reichsbahn de la RDA occupe une place particulière. Elle est à bien des égards une locomotive de superlatifs. C'est la plus grande Pacific du monde, aucune autre locomotive de cette catégorie n'a des roues motrices plus grandes qu'elle: avec leur majestueux diamètre de 2,30 mètres. Elle peut à tout moment fournir ses performances sans atteindre les limites de sa construction. Livrée en 1961, elle est, avec la série 01.5, la dernière grande locomotive à vapeur créée pour les chemins de fer nationaux allemands - une conclusion spectaculaire d'une longue tradition.

Ce n'était pourtant pas une construction entièrement nouvelle. Elle est issue de la locomotive tender pour trains express 61 002, conçue en 1939 par Henschel pour le trafic express Berlin - Dresde avec le train Henschel-Wegmann. Lorsque la DR eut besoin d'une locomotive rapide pour des essais de voitures (la RDA était responsable de la livraison de voitures de voyageurs au sein du CAEM - Conseil d'assistance économique mutuelle), on se souvint de la locomotive abandonnée.

Sous la direction de Max Baumberg, le chef de VES-M Halle, la locomotive tender 2'C3' h3 a été transformée en locomotive Pacific 2'C1' h3 avec tender séparé. En outre, des pièces de la locomotive d'essai à haute pression H 25 024, déjà démontée à l'époque, et une chaudière neuve modifiée de la série 22 avec une boîte à fumée allongée et un éjecteur Giesl ont été utilisées comme générateur de vapeur. Le moteur à trois cylindres a été conservé. Conformément à son utilisation, la locomotive a été équipée d'un frein à contre-pression Riggenbach et un tender 2'2'T34 de série a été accouplé. A la demande de Max Baumberg, la nouvelle locomotive à vapeur rapide reçut le numéro matricule 18 201. La vitesse rapide signifiait jusqu'à 175 km/h, car c'était la vitesse maximale jusqu'à laquelle la locomotive était homologuée. Les travaux ont été réalisés par l'usine de réparation de la Reichsbahn à Meiningen en Thuringe.

Beaucoup d'efforts ont été consacrés à la conception extérieure de la locomotive, en s'inspirant de modèles français (locomotive 232 U 1) et ouest-allemands (série 10). Un carénage partiel de la locomotive et du tender et sa livrée verte avec des lignes décoratives blanches la distinguaient de la masse des locomotives à vapeur allemandes. La 18 201 fut remise le 31 mai 1961 au service de la "Versuchs- und Entwicklungsstelle der Maschinenwirtschaft" (VES-M) de Halle/Saale, où elle vint enrichir le parc de locomotives d'essai. Outre les trajets d'essai prévus, la 18 201, comme les autres locomotives VES-M, a d'abord été fréquemment utilisée pour le service régulier des trains, mais cette utilisation a rapidement été limitée en raison d'importants signes d'usure.

Locomotive à vapeur

18 201, DR

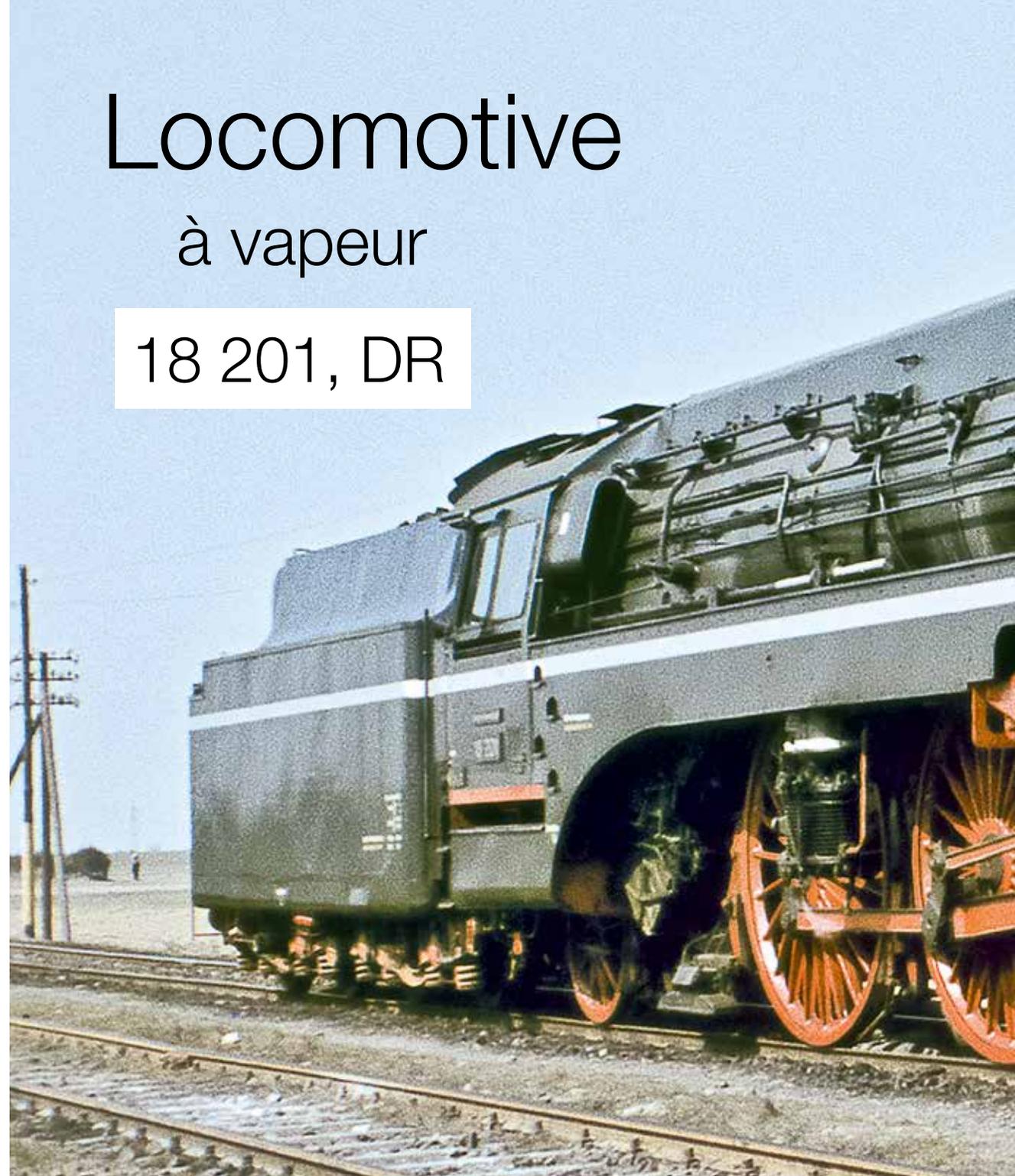




Photo: R. Pellicioni Archiv Eisenbahn Kurier

Locomotive à vapeur 18 201

Edition



DR

Ep	III
	289
	PluX16
	R2
	LED

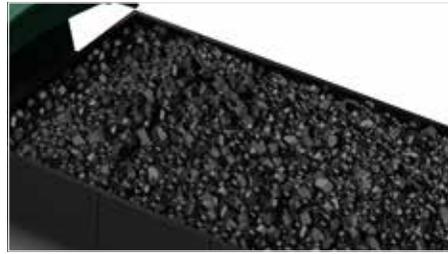


Photomontage

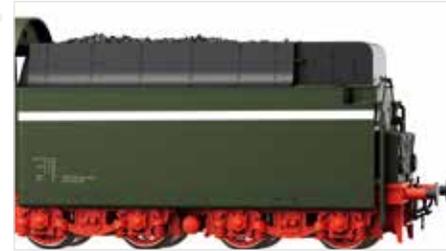
- ▶ Réalisation conforme du modèle réel avec chauffe au charbon
- ▶ Ligne décorative avec triple pointe
- ▶ En première avec interface PluX16 et éclairage LED
- ▶ Roues en métal finement reproduites
- ▶ Éclairage du moteur commutable en mode numérique

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

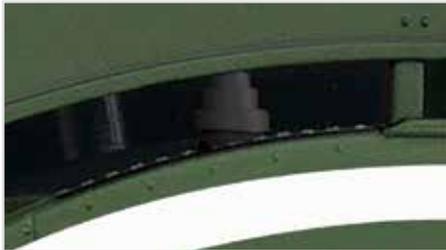
En détail



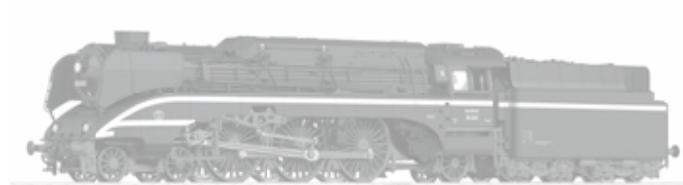
Tender à charbon, vue du dessus



Réplique fidèle du tender charbon



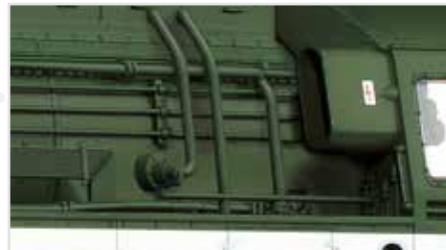
Soupapes montées séparément sur le cheminement



Cheminée sans bord



Couvercles pour lampes rondes et douilles de marche doubles



Tracé correct de la conduite devant la cabine du conducteur



Réalisation précise de la boîte à cendre



Locomotive à vapeur 64 1455-1



DR

Ep	IV
	143
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Modèle avec réservoirs à eau rivetés
- ▶ Conduites détachées sur la chaudière
- ▶ Jeu de roues arrière à disques
- ▶ Dépôts Rbd Magdeburg et BW Salzwedel

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

Locomotive à vapeur 52 8119-1



DR

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Pour la première fois avec interface PluX16
- ▶ Version avec châssis marron, car la peinture rouge n'était pas toujours disponible en RDA
- ▶ Roues en métal finement reproduites
- ▶ Dépôts Rbd Halle et Bw Engelsdorf

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



Train traditionnel

«Zwickau»

DR





Lorsque, dans les années 1970, la Deutsche Reichsbahn remplaça la plupart des voitures de voyageurs de construction ancienne par des voitures de voyageurs de construction nouvelle et des voitures de voyageurs transformées, les dernières voitures de train express à quatre essieux de type unifié construites entre 1928 et 1932 furent regroupées pour former le train traditionnel de la Deutsche Reichsbahn.

Les trois voitures de 2^{ème} classe ainsi que le fourgon à bagages correspondant ont été utilisés jusqu'en 1977 dans le cadre des services réguliers de la Rbd Greifswald. La voiture combinée de 1^{ère}/2^{ème} classe était alors garée à Dresden-Pieschen. Cette rame comprenait donc les seules voitures de train rapide de la DR encore en état de marche, avec couloir central et intercircularion à soufflet. C'est ainsi qu'est née la rame de voitures connue sous le nom de «train traditionnel de Zwickau».

Dès 1980, les jalons ont été posés pour que le train traditionnel avec voitures à quatre essieux soit hébergé à Zwickau. Le groupe de travail 3/75 "Eisenbahntradition" Zwickau, fondé en 1979, avait l'intention de s'en occuper, non seulement de la locomotive de marchandises 50 849, mais aussi d'autres véhicules du parc du musée. Le souhait était surtout de disposer d'un train de voitures historiques pour des voyages spéciaux, afin de ne plus devoir utiliser les voitures de voyageurs du dépôt Bww Zwickau. Souvent, l'espace disponible n'était pas suffisant. En 1982, une autre voiture à places assises de 2^{ème} classe y a été intégrée.

Toutes les voitures de train rapide ont subi une révision majeure à Delitzsch à partir de 1984. L'extérieur des voitures a été remis en grande partie dans l'état initial de livraison. De nouveaux soufflets d'intercirculation, des plaques émaillées avec l'inscription DRG et les aspirations d'air de type «Wendler» sur les toits des voitures, pour n'en citer que quelques-uns, y contribuent. Tous les véhicules ont été équipés de roulements à rouleaux et de freins à air comprimé modernes de type KE.

Une grande partie de l'intérieur a été améliorée et rendue plus confortable et agréable. Toutes les parties des parois, les portes et les cloisons ont été recouvertes de boiseries. Dans la voiture 50 50 28-14 864-9, le rembourrage dure des places assises a été remplacé par un lattage de bois, comme à la livraison. A partir de 1986, une voiture-restaurant Mitropa historique, conçue à l'aide de deux véhicules, a également pu être mise en service.

En 1985, année du centenaire des chemins de fer, la remise en état complète de la rame traditionnelle a constitué une étape importante dans le cadre de la conservation des véhicules musée. Les membres de l'AG de l'époque ont joué un rôle non négligeable dans le fait que le train traditionnel de cette époque a suscité beaucoup d'intérêt au-delà des frontières nationales.

Locomotive à vapeur 50 849



DR



Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Finement détaillée avec de nombreuses pièces enfichables séparément
- ▶ Roues en métal finement reproduites
- ▶ Dépôts Rbd Dresden et Bw Glauchau

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

Coffret de 4 pièces (1): Train traditionnel «Zwickau»



DR

Ep	IV
	949
	40420
	6452
	40196
	6560



Pw4ü



C4ü



BC4ü



C4ü

Photomontage

Q4/2024

6200056

► Avec indicateurs de différents parcours de train fournis

Coffret 3 pièces (2): Train traditionnel «Zwickau»



DR

Ep	IV
	752
	6452
	6560



C4ü



WR4ü

Photomontage



C4ü

Q4/2024

6200057

► Avec indicateurs de différents parcours de train fournis

Locomotive à vapeur 230 F 607



SNCF

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Edition **n:**

En 1919, 162 locomotives sont arrivées en France, dont 25 à l'AL, 25 à l'EST, 75 à la NORD, 17 à l'ETAT (en tant que 230.943-959, toutes réformées en 1940 à l'exception de la 943) et 20 à la MIDI. En 1945, quatre autres machines sont arrivées à la SNCF comme butin de guerre.

- ▶ Version avec cheminée courte
- ▶ Modèle avec tender riveté et déflecteurs Wagner
- ▶ Éclairage du poste de conduite et de l'entraînement commutables en mode numérique

Coffret de 4 pièces: Train de voyageurs



SNCF

Ep	III
	641
	40361
	40196



Photomontage

- ▶ Reproduction d'un authentique train de voyageurs de l'époque III
- ▶ Fourgon à bagages avec portes coulissantes mobiles
- ▶ Combinable avec la locomotive à vapeur 230F, art. 71385, 71386, 79386

Q4/2024
620055

Locomotive à vapeur série 999



FS

Ep	III
	101
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

De 1882 à 1910, environ 1.550 locomotives tender de type T3 de différentes conceptions ont été livrées aux Chemins de fer d'État prussien (K.P.E.V.) et à d'autres chemins de fer nationaux. En tant que type Cn2, la locomotive M III-4p avait une charge de friction de 36 tonnes et pouvait atteindre une vitesse maximale de 40 km/h et une puissance de 300 CVi. Mais bien d'autres chemins de fer du pays et à l'étranger, des chemins de fer d'usine et nationaux, avaient également ces locomotives dans leur parc de véhicules. Les petites locomotives étaient également actives en Italie, où elles ont reçu la désignation série 999.

Q2/2024

7100003	DC	3/0
7110003	DCC	3/0



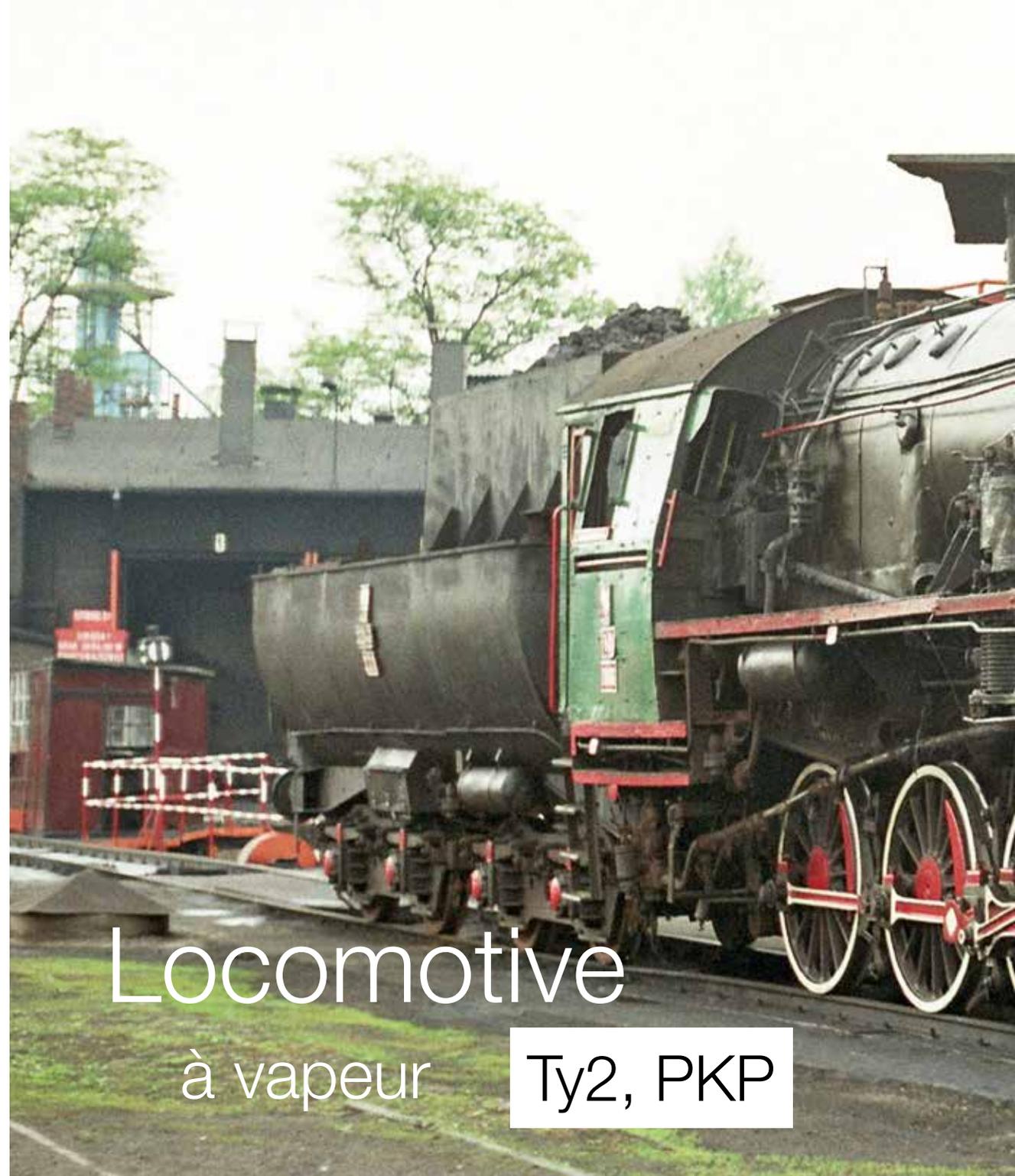
n:

À l'origine, cette locomotive a été achetée par la Deutsche Reichsbahn pour répondre aux énormes besoins de ravitaillement de l'armée allemande dans les territoires occupés de l'Est. En conséquence, la conception des locomotives de guerre était aussi simple que possible d'un point de vue technique afin de pouvoir produire un grand nombre de pièces en peu de temps et à moindre coût et de faciliter les travaux de maintenance. La série 52 était un produit de masse: plus de 7.000 unités ont été produites à partir de 1942.

Conçue comme locomotive de guerre pour une durée de vie courte, la série 52, construite dans différentes usines d'Allemagne, d'Autriche et de Pologne, présentait de nombreuses simplifications par rapport à la forme d'origine de la série 50. La plus évidente était l'équipement réduit de la chaudière, avec une seule sablière et l'absence de dôme d'alimentation, ainsi que de cylindres simplifiés. D'autres caractéristiques de la série 52 sont la cabine de conduite fermée avec une seule fenêtre latérale et une petite bouche d'aération, ainsi que le tender cuve autoportant.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, un grand nombre étaient dispersés dans toute l'Europe. Les locomotives ont continué à être utilisées et chaque administration ferroviaire a adapté la locomotive à ses besoins. Environ 1200 locomotives de cette série sont devenues la propriété de PKP (Polskie Koleje Państwowe). Elles y étaient désignées Ty2. Après la guerre, environ 150 locomotives ont été construites dans les usines de locomotives polonaises de Chrzanów et Cegielski. Ces locomotives ont été désignées Ty42 en fonction de leur année de construction. En 1962/63, les PKP ont reçu 200 Ty2 supplémentaires en provenance d'Union soviétique. Les principales modifications typiques des versions polonaises étaient les grands phares PKP à l'avant et à l'arrière du tender. Il existait également des versions avec une porte de boîte à fumée plate. À la différence de la version d'origine, un générateur et un sècheur d'air avec séparateur d'huile ont également été installés sur le tablier gauche ou droit.

Les mises hors service ont commencé dans les années 1980 et se sont achevées en 1993. Jusqu'à la fin de la traction à vapeur, la Ty2 était la plus grande série de locomotives en Pologne. Plusieurs locomotives de cette série ont été conservées pour la postérité jusqu'à aujourd'hui.



Locomotive

à vapeur

Ty2, PKP



Photo: R. Boduszek

En détail



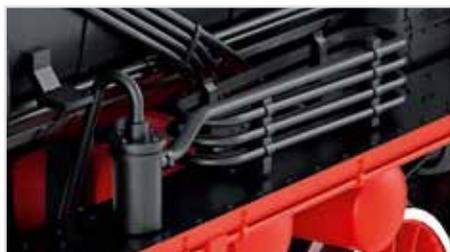
Lampes fidèles au modèle réel polonais



Porte boîte fumée plate



Déversement sous la porte de la boîte de fumée



Sécheur d'air et séparateur d'huile de conception sophistiquée



Soupapes de sécurité de type PKP



Nettoyeur de voies avec chasse-corps arrondis



Levier pour réserve d'eau détaché



Paroi arrière avec détails spécifiques au type de construction

Locomotive à vapeur Ty2



PKP

Ep	III-IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Avec deux grandes lampes à l'avant et aussi sur le tender à l'arrière
- ▶ Générateur et sécheur d'air avec séparateur d'huile montés sur le cheminement de gauche
- ▶ En première avec l'interface PluX16

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

Coffret de 3 pièces: Voitures voyageurs



PKP

Ep	IV
	723
	40360
	40196



ABhrx



Bhixt



Bhixt

Photomontage

- ▶ État de fonctionnement 1972
- ▶ Combinable avec la locomotive à vapeur Ty2, art. 70107, 70108, 78108

Q3/2024

6200058

Coffret de 4 pièces: Train de marchandises



PKP

Ep	IV
	529
	6560
	40183



Gkm



Kkp



E



Icr

Photomontage

- ▶ Wagon de marchandises couvert avec portes mobiles
- ▶ Wagon plat chargé de rails
- ▶ Combinable avec la locomotive à vapeur Ty2, art. 70107, 70108, 78108

Q3/2024

6600101



Locomotives ÉLECTRIQUES

Locomotive électrique 1046.06



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

A partir de 1956, les ÖBB ont acquis 25 automotrices légères à bagages de la série 4061. Celles-ci étaient équipées d'un compartiment à bagages et d'un compartiment pour le conducteur de train et étaient conçues pour le transport urbain rapide sur les lignes de plaine. Cela permettait de supprimer le fourgon à bagages dans la composition. Car l'acheminement de bagages ne s'est pas révélé adapté à l'exploitation quotidienne, la nouvelle désignation série 1046 a été introduite le 30 mai 1976.

- ▶ Variante avec le logo de l'ÖBB de l'époque (nommé «Pflatsch») et chiffres autocollants sans numéros informatiques
- ▶ Vue dégagée à travers le compartiment à bagages
- ▶ Tablier au design d'origine
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique avec éclairage de poste de conduite et du compartiment à bagages; aussi avec feu de position

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



Locomotive électrique 1670.02



ÖBB

Ep	IV
	167
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Avec leur disposition inhabituelle des essieux (1A)'Bo(A1)', les locomotives de la série 1670 occupaient une place particulière dans le parc de véhicules des ÖBB. Les deux essieux moteurs centraux sont montés de manière fixe dans le châssis, cependant les essieux moteurs extérieurs sont regroupés avec les essieux porteurs dans un bogie. Les locomotives étaient initialement destinées au service de trains express, principalement sur la ligne Salzbourg - Innsbruck. La 1670.02 a été construite en 1928 par l'usine de locomotives Krauss & Co. de Linz. Elle a été basée à Innsbruck de 1965 jusqu'à ce qu'elle fut garée en septembre 1980 et a été utilisée jusqu'à la fin en livrée vert sapin, sans logo ÖBB.

- ▶ **Modèle avec toit ralongé**
- ▶ **Fenêtres avec joints de pare-brise en caoutchouc**
- ▶ **Feux avant ou arrière et l'éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique**

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

«Jaffa-Express»

ÖBB





En raison de la densification du cadencement dans le trafic des trains express urbains, les automotrices de la série 4010 furent davantage utilisées sur la Westbahn à partir de l'introduction de l'horaire d'été 1975. Pour remplacer ces rames, des voitures «Schlieren» alors modernes, tractées par des locomotives, devaient être mises en service sur la Südbahn. Afin d'offrir là aussi un confort amélioré aux voyageurs, les voitures Schlieren utilisées dans ces trains furent équipées de sièges recouverts de tissu au lieu de similicuir utilisés auparavant. Tandis que les voitures de 1^{ère} classe déjà existantes furent techniquement mises à jour, les voitures de 2^{ème} classe provenaient pour la plupart de la série 300 en cours de livraison. Ces rames furent complétées par des voitures nouvellement acquises pour le service de buffet ambulant - les »Stamperlwagen« - de la même série.

Le design extérieur de ces «rames express urbaines» devait également attirer l'attention. A cet effet la peinture de ces voitures s'est inspirée de celle de la ET 4010, mais en orange sang au lieu de bleu, pour s'adapter à la série 1042.5 qui était utilisée pour ces trains auparavant. Dans les plans de composition des trains, ces voitures étaient désignées comme «g. K.» - «voitures au confort supérieur». Les trains en orange sang et ivoire au design accrocheur paraissaient bien plus agréables que ceux-ci avec les tons verts qui dominaient jusqu'alors. La désignation «Jaffa-Express» fut alors vite trouvée. Après la livraison des locomotives 1044.01 et 1044.02, on pouvait d'ailleurs également les voir devant ce type de train.

Locomotive électrique 1042.645



ÖBB

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

À partir de 1966, des moteurs plus puissants ont été installés pour atteindre une vitesse maximale de 150 km/h. Ces locomotives reçurent la désignation de série 1042.5. Suite à l'installation d'un frein rhéostatique, elles furent dotées d'une garniture de toit caractéristique et de pantographes unijambistes inversés par rapport aux locomotives livrées avant. Elles furent utilisées pour tous les types de trains, mais surtout pour les trains de voyageurs et de marchandises rapides, y compris les trains transfrontaliers vers l'Allemagne.

- ▶ Variante avec fenêtres d'angle convexes
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique
- ▶ Combinable avec les sets de voitures, art. 6200026, 6200027

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

Coffret de 4 pièces (1): «Jaffa-Express»



ÖBB

Ep	IV
	1088
	40420
	40196



Apo



Bpo



Bpoz



Bpo

► Avec enseignes de destination du train «D 535 Wien Südbf – Villach Hbf»

Q4/2023

6200026

Coffret de 3 pièces (2): «Jaffa-Express»



ÖBB

Ep	IV
	816
	40420
	40196



Bpo



Bpo



ABpo

► Avec enseignes de destination du train «D 535 Wien Südbf – Villach Hbf»

Q4/2023

6200027

Locomotive électrique 1043 002-3



ÖBB

Ep	V
	179
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- **Modèle dans son dernier état de service vers 1999 avec numéro informatique**
- **Ligne décorative supérieure uniquement au-dessus des postes de conduite**
- **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**

Locomotive électrique 1144.40



ÖBB

Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

La 1144 040, également connue comme "locomotive nostalgique moderne", est la dernière locomotive de cette série à circuler dans sa livrée orange sanguine d'origine, avec un châssis noire et le logo ÖBB nommé «Pflatsch». Mise en service en 1979 sous le désignation 1044.40, elle a été équipée en 2010 d'une commande pour circuler en rame réversible et de phares à LED, elle a été rebaptisée 1144.40. Le numéro 1144.40 est toutefois inscrit sur le front. Ainsi cette locomotive est encore aujourd'hui en service de manière fiable.

- **Réalisation en état de fonctionnement actuel «locomotive rétro»**
- **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique; aussi avec éclairage de poste de conduite**



Locomotive électrique 1216 227-9



ÖBB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Toit avec quatre pantographes de conception sophistiquée
- ▶ Exploitation dans le réseau de transport international de passagers et de marchandises
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 1142 613-9



STB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

La 1142.613 a été construite par SGP Graz sous le numéro d'usine 69916 et livrée en mai 1973 en tant que série 1042.613; la partie électrique provient de Siemens. En 1996, elle a été transformée dans l'usine TS de Linz en 1142.613. La locomotive a ensuite été vendue en Allemagne (SVG) et est revenue plus tard en Autriche, où elle est depuis lors en service auprès de la Steiermarkbahn.

- ▶ Petits phares avant et lampes de queue de train montées à côté
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique



«Nightjet»

ÖBB

410

En 2018, ÖBB a attiré l'attention du marché ferroviaire européen en commandant une nouvelle génération de trains de nuit. En collaboration avec Siemens Mobility Austria, la nouvelle génération de véhicules a été présentée peu de temps après sur la base de la famille de voitures de voyageurs «Viaggio Comfort Next Level». Une attention particulière a été accordée à la technologie de pointe et à l'intégration de partenaires innovants. Les bogies légers spécialement développés par l'usine Siemens de Graz assurent un fonctionnement silencieux et un sommeil confortable des passagers. La suite de la fabrication des voitures, y compris l'assemblage final, est assurée par Siemens à Vienne. Les vitres des voitures sont dotées d'une surface spéciale qui les rend plus perméables à la téléphonie mobile.

Le concept des voitures-lits et des voitures-couchettes est à lui seul une nouveauté sur le marché des trains de nuit: en plus des compartiments 2 et 4 places de qualité supérieure dans les voitures-lits, qui disposent entre autres de leurs propres toilettes avec possibilité de douche, ce sont surtout les mini-cabines qui font sensation. Elles offrent tout ce dont vous avez besoin pour voyager: Des étagères, une table pliante, lampes de lecture et espaces de rangement séparés pour les chaussures et les bagages. De petits sièges dans chaque niche de mini-cabine sont destinés à favoriser les voyages conviviaux, idéaux pour les jeunes voyageurs ou les groupes. Au total, ÖBB disposera de 33 rames de 7 éléments qu'elle utilisera notamment en Autriche, Allemagne, Italie, Suisse et aux Pays-Bas. L'entretien des rames modernes est assuré par l'usine ÖBB de Vienne Simmering, qui a été dotée d'un hall d'entretien moderne spécialement conçu à cet effet.

Locomotive électrique 1116 195-9 «Nightjet»



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ En nouvelle livrée "Nightjet"
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

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



Photo: ÖBB/Harald Eisenberger

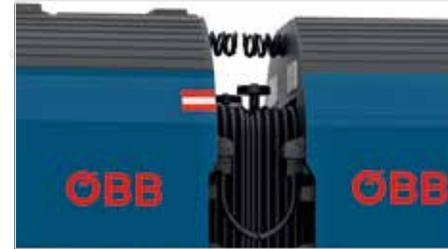
En détail



Mains courantes, prises UIC et essuie-glaces en filigrane enfichés séparément



Réalisation précise des appareils de climatisation sur le toit



Conduites entre les voitures fidèles au modèle réel



Mini Cabins de conception sophistiquée avec présentation des portes ouvertes/fermées

nightjet



Réalisation précise de tous les détails de la voiture fin de convoi



Jupes enfichées séparément montrants les composants derrière



Panneaux bogie détaillés



Réplique fidèle des bogies

Coffret de 7 pièces: «Nightjet»



ÖBB

Ep	VI
	2137
	PluX22
	R2
	LED



B1mpz



ABbmvz



Bcmz



Bcmz



Bcmz



WLA mz



WLA mz

Photomontage

Q4/2024			
5500004	DC		
5510004	DCC		
5520004	AC		

- ▶ Aménagement intérieur de toutes les voitures fidèle à l'original
- ▶ Conception en plusieurs parties des compartiments de couchage
- ▶ Attelage électrique entre toutes les voitures (art. 5510004, 5520004)
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et indicateur de destination activables en mode numérique
- ▶ Variantes avec différents types de LED; ainsi, les compartiments sont éclairés différemment



Locomotive électrique 193 280-5



LTE

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
71924	DC		4/1	
71925	DCC		4/1	
79925	AC		3/1	

Parmi les locomotives de la société LTE Logistik- und Transport-GmbH de Graz, certaines présentent des designs accrocheurs. La locomotive multi-système Vectron 193 280, en service chez LTE depuis 2020, a reçu sa nouvelle livrée en novembre 2022. Le design multicolore transmet ainsi les messages de la philosophie de LTE. La locomotive est équipée du package multi-nations D-A-CH-I-NL.

- ▶ **Modèle disponible exclusivement chez ROCO**
- ▶ **Impressions somptueuses**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite**

Locomotive électrique 193 692-1



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2024				
7500034	DC		4/1	
7510034	DCC		4/1	
7520034	AC		3/1	



- ▶ **Modèle disponible exclusivement chez ROCO**
- ▶ **Les deux parois latérales avec un design différent**
- ▶ **Impressions élaborées dans le design «Wood Works»**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite**

n:

Le 12 mai 2010, les CFF ont passé la plus grande commande de matériel roulant de leur histoire à Alstom (appelée Bombardier Transportation jusqu'en janvier 2021). La commande porte sur 59 trains à deux niveaux pour le trafic grandes lignes, dont 50 compositions de 200 mètres et neuf compositions de 100 mètres de long. Le volume de commande s'élève à environ 1,9 milliard de francs. La décision a été précédée d'une procédure d'appel d'offres complexe, conforme aux contrats internationaux et à la législation suisse. En raison du retard pris dans la livraison, Alstom a dû fournir en compensation trois trains supplémentaires.

En novembre 2017, l'Office Fédéral des Transports (OFT) a délivré une autorisation d'exploitation temporaire pour l'utilisation de ce train sur le réseau suisse. L'exploitation a débuté au changement d'horaire du 9 décembre 2018. A cette date, les premiers trains ont été mis en service régulier sur les lignes IR 13/37 entre Coire, Saint-Gall, Zurich et Bâle. Depuis l'été 2022, 23 trains de type IC200, 30 de type IR200 et neuf de type IR100 sont en circulation.

Aujourd'hui le FV-Dosto circule tant sur les lignes «IC1» entre Genève et Saint-Gall que sur les lignes «IC2/21» entre Bâle/Zurich et Lugano. En outre, il circule en alternance sur d'autres lignes IR et RE. En double traction, les trains peuvent avoir une longueur maximale de 400 mètres et offrent 1.300 places assises aux passagers. Une voiture-familles très ludique et un restaurant moderne, ainsi que le compartiment à bagages distinguent l'IC200 de l'IR200. Tous les véhicules sont résistants aux variations de pression et épargnent aux passagers les ondes de choc et les surpressions aux oreilles, dans les tunnels par exemple. Le FV-Dosto est homologué pour une vitesse maximale de 200 km/h.

Depuis leur mise en service, chaque année plusieurs trains sont baptisés de noms de villes suisses. Malgré la fiabilité insuffisante de cette flotte au départ, elle n'a cessé de s'améliorer depuis 2018. Essentiellement en ce qui concerne les suppressions de trains, le FV-Dosto a atteint le niveau des autres flottes de matériel roulant et constitue aujourd'hui l'épine dorsale du trafic grandes lignes en Suisse.

Train à deux niveaux pour le trafic longue distance

RABe 502, CFF

Photo: D. Häusermann



En détail



Réplique élaborée de la partie frontale accrocheuse



Toiture sophistiquée



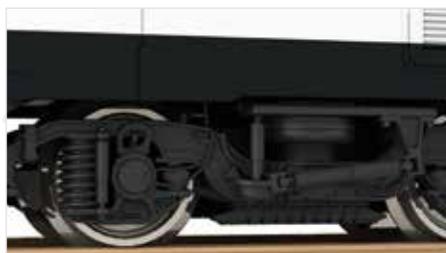
Grilles ventilation avec gravure en filigrane; antennes enfichées séparément



Phares et fonctions d'éclairage de design élaboré



Zone de transition entre les deux locomotives entièrement reproduite



Panneaux bogie profondément gravés



Gravures délicates sur toutes les caisses voitures

Coffret 8 pièces: Train à deux niveaux pour le trafic longue distance RABe 502



GFF

Ep	VI
	2306
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Graphique: SBB/CFF/FFS

Q2/2025				
7700007	DC			
7710007	DCC			
7720007	AC			

- ▶ Aménagement intérieur de toutes les voitures fidèle à l'original
- ▶ Attelages conducteurs de courant entre toutes les voitures
- ▶ Modèle élaboré avec de nombreux détails assemblés séparément
- ▶ Modèle numérique avec feux de route et éclairage de la cabine activables et affichage lumineux de la destination du train

Locomotive électrique Re 4/4^{II} 11131

n:



CFF

Ep	IV
🔊	171
⋯	PluX22
📊	R2
⊙	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500027	DC		4/1	
7510027	DCC	🔊	4/1	☐=
7520027	AC	🔊	3/1	☐=



Photomontage

- ▶ Model en exécution époque IV sans climatisation
- ▶ Inscriptions et chiffres en relief chromés
- ▶ Panneaux d'usine gravés
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite et salle des machines

Locomotive électrique Re 4/4^{II} 11127

n:



CFF

Ep	V-VI
🔊	171
⋯	PluX22
📊	R2
⊙	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

7500138	DC		4/1	
7510138	DCC	🔊	4/1	☐=
7520138	AC	🔊	3/1	☐=



Photomontage

- ▶ Modèle Époque V sans climatisation
- ▶ Équipé de deux indicateurs destination train avec les destinations «Locarno» et «Basel SBB»
- ▶ Panneaux d'usine gravés
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 460 078-9 «Nendaz»



CFF

Ep	VI
🔊	212
🔌	PluX22
📶	R2
🇨🇭	CH
LED	

Q4/2024

7500090	DC		4/1	
7510090	DCC	🔊	4/1	🔌
7520090	AC	🔊	2/2	🔌



Photomontage



- ▶ Impressions élaborées dans le design «Nendaz and I»; chaque face de la locomotive avec un design différent
- ▶ Logo CFF enfiché; main courante frontale supplémentaire
- ▶ Feux longue portée et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique



Photo: D. Häusermann

Locomotive électrique ES 64 U2-100



HUPAC

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Modèle avec le Suissepack
- ▶ Variante avec trois pantographes
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

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

Locomotive électrique 186 909-4 «Nightpiercer»



CFF CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Modèle portant le nom de baptême «Monte Olimpino»
- ▶ Les deux parois latérales de conceptions différentes
- ▶ Modèle dans le design spécial «Nuit»
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique
- ▶ En coopération avec RIKOKR DESIGN

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



Locomotive électrique 193 110-4 «Goldpiercer»



CFF CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

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

- ▶ Nom de baptême «Zugensee»
- ▶ Modèle dans le design spécial série «Silverpiercer» à l'occasion de la 300^{ème} locomotive Railpool
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite
- ▶ En coopération avec RikoR DESIGN

Locomotive électrique Re 620 086-9



CFF CARGO

Ep	VI
	222
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

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

Les Re 6/ sont des locomotives électriques à six essieux des Chemins de fer fédéraux suisses qui ont été acquises pour remplacer les Ae 6/6 pour les services lourds au Gothard. Avec une puissance horaire de 7.850 kW et une vitesse de pointe de 140 km/h, la Re 6/6, mise en service pour la première fois en 1972, compte encore aujourd'hui parmi les locomotives les plus puissantes de Suisse. Appelées plus tard Re 620, elles ont été équipées de la climatisation du poste de conduite à partir de 2005.

- ▶ Version en livrée bleu/rouge avec armoiries excentrées «HOCHDORF»
- ▶ Pièces enfichées finement gravées dont les grilles de ventilation et les essuie-glaces
- ▶ Roues à rayons et pantographes filigranes



Photo: D. Schärer

En voyage avec

le Cisalpino





Photo: D. Schärer

Fondée en 1993, Cisalpino AG était une compagnie ferroviaire dont le siège se trouvait à Muri/Berne. Elle était une entreprise commune des CFF et de Trenitalia. Cisalpino, abrégé en CIS, était à la fois le nom de la société et celui des trains qu'elle exploitait.

Pour certaines liaisons entre la Suisse et l'Italie, l'entreprise utilisait des trains traditionnels tractés par des locomotives. Ceux-ci étaient principalement composé de voitures EuroCity des CFF, ainsi que d'autres types de voitures également des FS. Certaines d'entre eux ont été repeintes en livrée Cisalpino. En août 2005, Cisalpino a loué des locomotives de la série 484 de SBB Cargo, qui ont été utilisées pour les liaisons EuroCity transfrontalières entre Berne, Genève et Milan. La suppression du changement de locomotive à la frontière réduisait le temps d'arrêt et raccourcissait la durée du voyage.

Les locomotives portaient une livrée marquante argent, rouge et bleu clair. Pour la première fois, les Re 484 tractaient des trains de voyageurs conformément à l'horaire. En raison du retard de livraison de nouvelles rames automoteurs, les six locomotives sont restées en service sur le réseau Cisalpino jusqu'à fin 2007.

Locomotive électrique Re 484 018-7



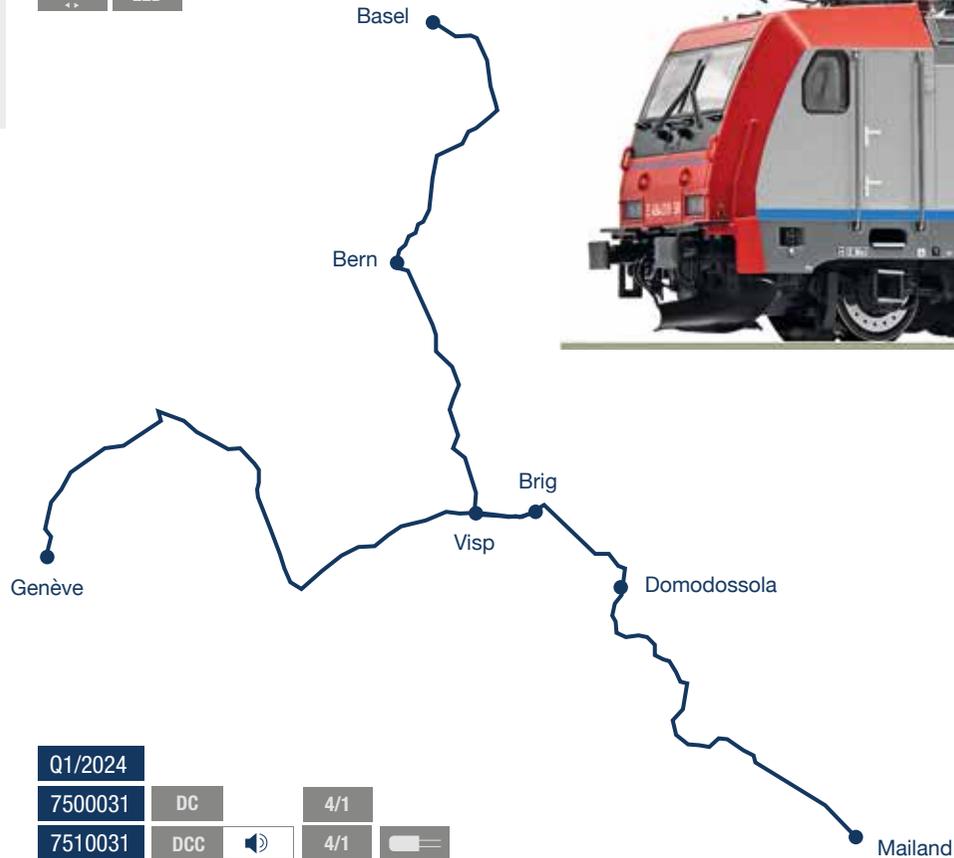
CISALPINO



Ep	V
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Avec quatre pantographes pour le trafic entre l'Italie et la Suisse
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

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

Coffret de 3 pièces (1): Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200032

Coffret de 3 pièces (2): Cisalpino



CISALPINO

Ep	V
	909
	40420
	40196



Apm



Bpm



Bpm

Q1/2024

6200033

Locomotive électrique 420 501-9



BLS

Ep	VI
🔊	171
🔌	PluX22
📡	R2
🌐	CH
LED	
Z21	Cab

Q3/2024

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



Photomontage

La Re 4/4^e 11110, construite en 1966 pour les CFF, a été vendue avec cinq autres locomotives à BLS fin 2004. La Re 420 501 n'était pas seulement la première BoBo argentée, elle était aussi la seule à circuler après les passations avec un numéro CFF, mais déjà avec le logo BLS. Chez BLS, la locomotive pouvait être utilisée tant pour l'acheminement de voyageurs que de marchandises. L'interdiction d'utilisation Cargo ne s'appliquait qu'aux numéros 507-512. La 501 est également la dernière Re 420 à avoir quitté BLS pour être transférée à l'association Extrazug.ch. C'est là qu'elle devrait retrouver sa livrée verte à l'avenir.

- ▶ 1^{ère} série de la Re 4/4^e
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Plaque signalétique gravée
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite et salle des machines

Locomotive électrique 485 012-9



BLS CARGO

Ep	VI
🔊	217
🔌	PluX22
📡	R2
🌐	CH
LED	

Q3/2024

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



Photomontage

- ▶ Exécution au design actuel «Alpinist»
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique



Photo: R. Auerweck

Coffret de 2 pièces: Locomotives électriques 421 373-2 et 421 381-5



WRS

Ep	VI
	354
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Les deux locomotives sont entièrement équipées
- ▶ Pantographes CH et D avec fixation innovante
- ▶ Conduites de toit de différentes couleurs
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite et salle des machines

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



Photo: D. Schärer

Locomotive électrique 1216 903-5



ČD

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Les Chemins de fer nationaux tchèques ont acheté les locomotives 1216 902 et 903 auprès de Rail Transport Service GmbH (RTS) en septembre 2019. Après une révision approfondie et une repeinture dans le design Najbrt actuel, elles sont désormais principalement utilisées dans le trafic EuroCity.

- Design «Najbrt»
- Installations sophistiquées sur le toit avec quatre pantographes
- Modèle finement détaillé avec mains courantes montées séparément
- Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

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

Coffret de 3 pièces: Voitures Eurofima



ČD

Ep	VI
	909
	40420
	40196



ABmz 346



Bmz 226



Bmz 229

Q1/2024
6200002

- Cadres de fenêtre réalistes en différentes couleurs
- Bogies de types différents

n:

Au début des années 1960, les anciens Chemins de fer nationaux tchécoslovaques (ČSD) avaient besoin de nouvelles locomotives électriques performantes pour l'acheminement de marchandises sur le système à courant continu 3 kV dans le nord et l'est du pays. L'expérience acquise avec les locomotives des séries E 499.0 et E 499.1 - conçues à l'origine comme locomotives universelles - a montré que celles-ci pouvaient être mieux exploitées pour les services des trains de passagers.

C'est pourquoi la locomotive E 499.157 a été modifiée en cours de production pour être utilisée dans les services de fret et a été baptisée E 469.001. Cette locomotive avait la même puissance, mais le constructeur l'a équipée d'une boîte d'essieux modifiée. En outre, le poids en service a été porté à 88 tonnes grâce à un poids de lestage. Les locomotives de série avaient une caisse modifiée. Contrairement à la E 499.0 avec six fenêtres circulaires sur les deux faces, les locomotives des séries E 499.1 et E 469.1 ont été équipées de quatre fenêtres angulaires. Avec une puissance continue de 2 032 kW, elles pouvaient atteindre une vitesse maximale de 90 km/h. Au total, Skoda a livré 85 locomotives aux Chemins de fer nationaux tchécoslovaques.

Les locomotives étaient principalement utilisées pour tracter des trains de marchandises sur des lignes principales à faible pente. Leur principale mission était l'acheminement des trains blocs de charbon sur les lignes partant du bassin de lignite de Bohême du Nord vers l'Est, mais elles ont également été utilisées en Slovaquie depuis les années 1960 aux années 1990. Dérivées de la série 499.1, les locomotives étaient équipées d'un chauffage électrique pour le train et pouvaient acheminer des trains de passagers. La raison principale de leur faible utilisation devant des trains de passagers était leur faible vitesse maximale. La plupart des lignes électrifiées avaient une vitesse maximale de 100 ou 120 km/h depuis les années 1960. Les locomotives de la série E 469.1 étaient donc trop lentes pour ces trains. Néanmoins, on pouvait les trouver de temps à autre sur certaines lignes avec des trains de passagers.

En 1988, la désignation de la série E 469.1 a été changée en 121. Certains véhicules ont été transférés à la société ferroviaire slovaque ZSSK. Plusieurs véhicules ont entre-temps été modernisés et achetés par des opérateurs privés.

Locomotive électrique

E 469.1, ČSD

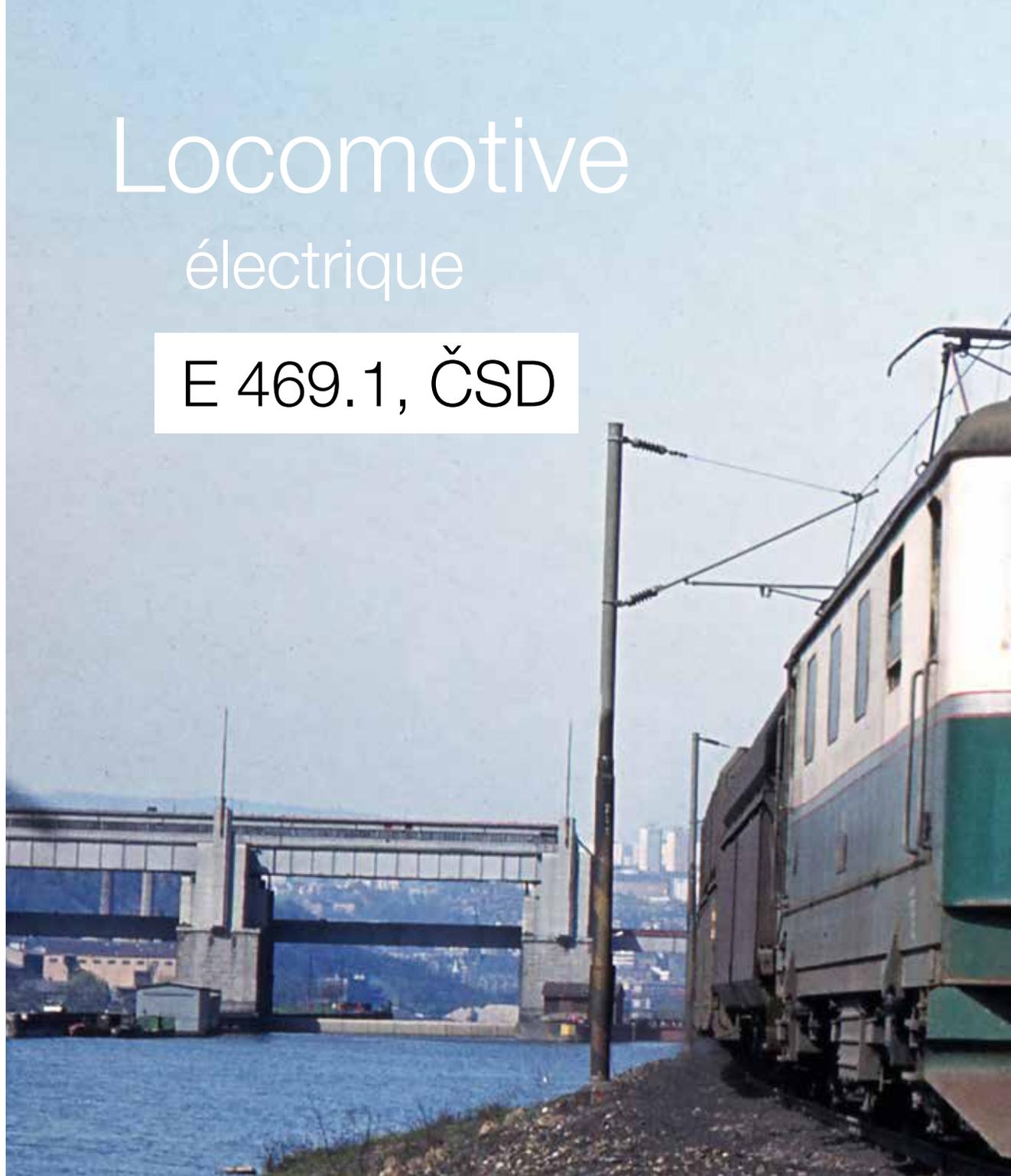




Photo: O. Řepka

Locomotive électrique E 469.1



ČSD

Ep	IV
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photo: Škoda/SOA Pízen

- ▶ Modèle de l'usine Skoda type 43E
- ▶ Exécution telle que livrée
- ▶ Panneaux locomotive gravés fournis
- ▶ Avec éclairage de poste de conduite/salle des machines commutable et feux avant/arrière activables séparément en mode numérique

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

Locomotive électrique 383 006-4



ČD Cargo

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Impression somptueuse
- ▶ Exploitation dans le réseau de transport de marchandises international
- ▶ Mains courantes détachées, partiellement en métal
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

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

n:

L'histoire de l'utilisation de la E 44 (à partir de 1968 désignée série 144 par la DB) a duré plus d'un demi-siècle. Ce qui est vraiment remarquable! Bien que les locomotives de cette série n'aient pas été des stars aussi célèbres que les E 18/E 19 précédentes, elles étaient tout de même des jalons importants dans le développement de la construction de locomotives en Allemagne et, en quelque sorte, des «bonnes à tout faire» qu'on pouvait rencontrer pratiquement devant chaque train et qui faisaient «cause commune» avec presque toutes les autres locomotives - en tête des trains. Et, ce qui est particulièrement important pour les modélistes ferroviaires, il s'agit surtout d'une locomotive qui a du caractère.

Dans les années 1920, on était parvenu à la conclusion qu'il n'était pas opportun de poursuivre le développement de locomotives électriques à bielles et dès lors on s'est focalisé sur la traction par l'essieu (E16), plus particulièrement sur les constructions à bogies. La Deutsche Reichsbahn s'est appuyée sur les bonnes expériences faites avec les locomotives à bogies (par ex. la E 73 bavaroise), mais on a d'abord pensé qu'il ne serait pas possible d'atteindre des vitesses plus élevées avec une configuration à un moteur suspendu par essieu.

Afin d'acquérir davantage d'expérience avec les locomotives à bogies, trois locomotives prototypes ont été construites en 1930/31 par différents fabricants et remises à la Reichsbahn pour être testées. Après une série de tests approfondis, il s'avéra que les E 44 001 (Siemens) et 44 101 (Maffei- Schwarzkopf/BMG) avaient fait leurs preuves. La construction révisée de la E 44 001 a donc servi de base pour les locomotives de série. 187 locomotives au total ont été mises en service entre 1932 et 1954. Sept locomotives ont été achetées par la DB après la guerre. Leur puissance était de 2 200 kW et leur vitesse maximale de 90 km/h.

La E 44 - qui a donné naissance aux séries E 44.5, E 93 et E 94 - peut être considérée à juste titre comme l'une des locomotives électriques les plus fiables et les plus performantes, car elle a contribué à la percée de la construction à bogies et de la traction à un moteur suspendu par essieu.

Locomotive
électrique

Série 144, DB



Photo: U. Budde



Locomotive électrique 144 029-6



DB

Ep	IV
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



ÉDITION FREILASSING

Au cours des prochaines années, des modèles sélectionnés de l'ancien dépôt de Freilassing seront reproduits sous le label "Edition Freilassing". En 1905, les premières locomotives, à l'époque des locomotives à vapeur, s'installèrent dans la rotonde et ses 20 voies. Environ 20 ans plus tard, l'atelier de locomotives électriques a été construit et d'autres bâtiments ont suivi dans les années suivantes. ROCO entretient également une relation étroite avec la ville bavaroise de Freilassing, puisque c'est là que se trouvait le premier bureau de vente en Allemagne. Profitez de cette offre unique!

Q3/2024

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

- ▶ Essuie-glaces enfichés séparément
- ▶ Vue dégagée à travers le poste de conduite
- ▶ Essieux à boudins bas
- ▶ En mode numérique avec éclairage de poste de conduite et salle de machines

En détail



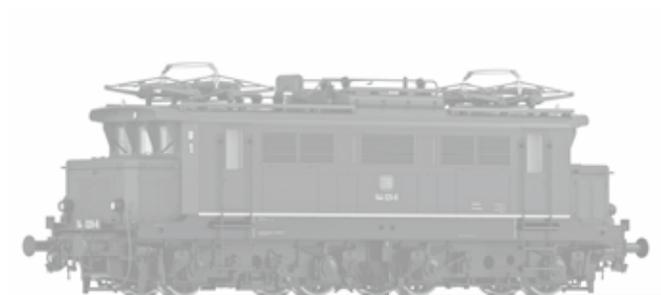
Poste de conduite avec détails appliqués



Essuie-glaces montés séparément



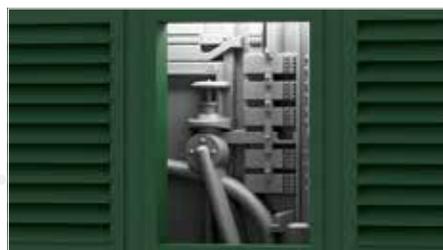
Lampes fidèles au modèle original



Pantographe SBS 10 reproduit de façon élaborée et fixé de manière invisible



Réalisation précise des panneaux bogie



Réplique de la salle des machines fidèle au modèle réel



Gravures fines

Coffret de 2 pièces: Locomotives électriques 151 094-0 et 151 117-9



DB

Ep	IV
	448
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En tant que point culminant du trafic marchandises, les locomotives de la série 151 tractaient les trains de minerai les plus lourds d'Europe occidentale entre les ports de la mer du Nord et les aciéries de Peine-Salzgitter ainsi que vers la Sarre à partir de 1976. Les trains atteignaient des charges allant jusqu'à 5.700 tonnes. Pour ce faire, ils circulaient exclusivement en double traction et avec un attelage automatique, car l'attelage à vis traditionnel n'aurait pas résisté aux forces de traction très élevées.

- ▶ Les deux locomotives sont entièrement équipées
- ▶ Parfaitement combinable avec les coffrets art. 77030, 77031
- ▶ Attelage automatique fonctionnel type AK69e inclus
- ▶ Feux avant ou arrière et avec éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique

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

Coffret de 3 pièces (1): Wagens mineraliers



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Photomontage

- ▶ Utilisés dans les trains-blocs pour le transport du minerai
- ▶ Attelages automatiques fonctionnels de type AK69e inclus
- ▶ Art. 77031: Avec un numéro d'immatriculation différent

Q1/2024

77030



Coffret de 3 pièces (2): Wagens mineraliers



DB

Ep	IV
	519
	40196



Faals 150



Faals 150



Faals 150

Photomontage

- ▶ Utilisés dans les trains-blocs pour le transport du minerai
- ▶ Attelages automatiques fonctionnels de type AK69e inclus
- ▶ Art. 77030: Avec un numéro d'immatriculation différent

Q1/2024

77031

«Hispania-Express»

DB

L'«Hispania-Express» était un train express international traditionnel, lancé en 1963 entre Copenhague et Portbou, à la frontière franco-espagnole, avec les destinations de train Hambourg, Francfort(M), Bâle, Genève, Lyon et Narbonne.

Depuis 1969, il a circulé de Hambourg et a été exploité en Allemagne en tant que «train express accéléré» avec une vitesse maximale de 160 km/h, comme seuls les trains TEE et F ou IC le font habituellement. Durant l'été 1979, le train est devenu l'Intercity «Hispania» à double classe avec l'unique destination Genève, mais continuant avec des voitures directes vers Portbou à partir de Bâle.

Le train est reproduit pour l'année horaire 1976/77, car l'«Hispania» acheminait cette année-là un nombre particulièrement élevé de voitures de 1^{ère}/2^{ème} classe (ABüm) - les voitures directes typiques de la Deutsche Bundesbahn. Pendant toute la durée des années soixante-dix, une voiture-restaurant TEE climatisée de type WRümz 135 a été également utilisée dans l'«Hispania». Son pantographe était idéal pour pouvoir faire fonctionner la cuisine électrique sans interruption, même lors des changements de locomotive à Francfort(M), Bâle, Delémont et Lausanne.

Pour atteindre les 160 km/h, il était nécessaire de les faire circuler avec des locomotives série 103 et doter les voitures en grande partie de freins électromagnétiques sur rails. Les premiers exemplaires de voitures à places assises bleues océan/beiges se sont également mêlés à la rame colorée. À partir de Bâle, les CFF ont utilisé les locomotives séries Re 4/4^e et Re 6/6.





Locomotive électrique 103 002-2



DB



Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Modèle de pré-série avec pantographes classiques
- ▶ État de fonctionnement: jusqu'en 1976
- ▶ Feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique
- ▶ Parfaitement combinable avec le D 377 «Hispania-Express», art. 6200051, 6200052, 6200053

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

Coffret de 3 pièces (1): D 377 «Hispania Express»



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



Aüm 203



BDüm 273

Photomontage

Q3/2024

6200051

- ▶ Tous les coffrets de voitures dans l'état de fonctionnement du milieu des années soixante-dix
- ▶ Première Büm 234 construite sans chauffage à vapeur
- ▶ Première BDüm 273 construite sans chauffage à vapeur
- ▶ Parcours des voitures Hambourg - Bâle/Genève

Coffret de 2 pièces (2): D 377 «Hispania Express»



DB

Ep	IV
	922
	40196
	40420



Büm 234



ABüm 225



WRümz 135

Photomontage



- ▶ Première ABüm 225 construite sans chauffage à vapeur
- ▶ Première WRümz 135 construite avec pantographe et inscription TEE
- ▶ Parcours de voitures Hamburg - Genève

Q3/2024

6200052

Coffret de 3 pièces (3): D 377 «Hispania Express»



DB

Ep	IV
	909
	40196
	40420



Büm 234



ABüm 225



ABüm 225

Photomontage

- ▶ Dernière ABüm 225 construite
- ▶ Parcours des voitures Hambourg - Portbou/Chur

Q3/2024

6200053



Locomotive électrique 110 504-8



DB AG

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Avec la série 103, la série 112 en livrée beige-rouge comptait certainement parmi les locomotives aux aspects les plus élégants du parc de véhicules de la DB des années 1970 et 1980. En novembre 1994, la 114 504 a été renumérotée 110 504 et a été utilisée pour le trafic local dans la région de Stuttgart. Chez les fans de chemins de fer, la locomotive était une star particulièrement souvent photographié en raison de sa livrée particulière.

- ▶ **Modèle en livrée beige-rouge avec logos DB AG**
- ▶ **Finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichées séparément**
- ▶ **Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**

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

Coffret de 3 pièces: Voitures de banlieue



DB AG

Ep	V-VI
🔊	909
⋯	PluX22
🏠	R2
💡	LED
🚪	40196
🚪	40420



BDnrfz 463



Bn 447



ABn 417.0

Photomontage

- ▶ État de fonctionnement de la fin des années 1990
- ▶ Voiture-pilote dans la variante «Hanovre» de 1989
- ▶ Voiture à places assises Bn et ABn dans la variante OFV
- ▶ Combinable avec la locomotive électrique 110 504, art. 7500017, 7510017, 7520017
- ▶ Pour de plus amples informations sur les différents types de construction consultez notre site ROCO

Q2/2024

6200034

Coffret de 2 pièces: Voitures de banlieue



DB AG

Ep	V-VI
	606
	40196
	40420



Bn 719



Bnr 725

Photomontage

- ▶ État de fonctionnement de la fin des années 1990
- ▶ Impressions complexes dans le design typique «œil de paon»
- ▶ Les deux voitures avec une longue poutre bleu océan
- ▶ Pour de plus amples informations sur les différents types de construction consultez notre site ROCO

Q2/2024

6200035



Locomotive électrique 141 278-2



DB

Ep	IV
	180
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ En première avec les grilles de ventilation multi-buses
- ▶ Passerelles et essuie-glaces gravés
- ▶ Feux avant ou arrière et avec éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 180 004-4



DR

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



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

- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Conception très fine des bogies et des roues à rayons
- ▶ Éclairage poste de conduite/pupitre de commande/salle des machines activable en mode numérique



Locomotive électrique série 101



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Après la grande popularité de la 101 019, ROCO poursuit sa coopération avec Fahrtziel Natur! À partir du début de l'été 2024, une autre locomotive portera le message d'un tourisme respectueux du climat et surtout sans automobile sur ses grandes faces latérales. Le modèle spécial de la locomotive Fahrtziel Natur sera exclusivement disponible chez Roco à partir de l'automne 2024. Assurez-vous d'avoir ce modèle spécial pour votre collection!

- ▶ **Modèle disponible exclusivement chez ROCO**
- ▶ **Mains courantes et essuie-glaces détachés, partiellement en métal**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite**

Fahrtziel natur



Locomotive électrique 185 389-4



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



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

- ▶ **Impression particulièrement sophistiquée au design CO₂**
- ▶ **Essuie-glaces enfichés séparément**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**
- ▶ **Sous licence officielle d'AUDI AG ***

* Les marques, modèles et droits d'auteur sont utilisés avec le consentement du propriétaire AUDI AG.

Locomotive électrique 155 138-1



RAILPOOL

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ En première avec des tampons carrés
- ▶ En service sur tout le réseau de transport de marchandises d'Allemagne auprès de différentes entreprises
- ▶ Feux avant ou arrière avec éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 155 239-7



EBS

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

À partir de 1977, la Deutsche Reichsbahn fit l'acquisition de 270 locomotives de la série 250 (appelée plus tard série 155) pour l'acheminement de marchandises lourdes. En renonçant aux arrondis aérodynamiques, qui ne s'imposaient pas en raison de la vitesse maximale trop basse, elle a été surnommée «Conteneur d'électricité» ou «Brique», «Strom-Container» ou «Backstein».

- ▶ Suite de la série EBS dans un nouveau design
- ▶ Feux avant ou arrière avec éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique
- ▶ En coopération avec et creativity for railways



Photo: R. Auerweck

Locomotive électrique 193 818-2



SIEMENS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Modèle en tant que support publicitaire SIEMENS
- ▶ Exploitation dans toute l'Europe auprès de diverses EF
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 193 997-4



TX LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

«Nous transmettons la puissance de 8 500 chevaux sur les rails», est le slogan sur les surfaces latérales de la locomotive multisystème Vectron. Le motif de base du décalque est constitué de silhouettes de chevaux dessinées à la main. La locomotive de la société de transport ferroviaire TX Logistik est louée par Railpool et est en service en Allemagne, Autriche et en Hongrie. C'est déjà la troisième locomotive à réaliser un motif publicitaire faisant allusion à la puissance des chevaux des trains de marchandises.

- ▶ Modèle imprimé somptueusement disponible exclusivement chez ROCO
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique
- ▶ En coopération avec

Locomotive électrique 189 112-6



AKIEM

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Akiem S.A.S., dont le siège est à Saint-Ouen près de Paris, est une société française de leasing de locomotives. La société est l'un des principaux loueurs de locomotives sur le marché ferroviaire d'Europe continentale. Akiem est propriétaire de plus de 750 locomotives de différents constructeurs.

- ▶ Utilisée pour le trafic transfrontalier
- ▶ Toiture sophistiquée avec quatre pantographes
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 186 444-6



LOKOMOTION

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



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

- ▶ Chasse-corps bicolores
- ▶ Avec des pièces enfichées séparément, parfois gravées
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique



Locomotive électrique 386 012-9



METRANS



Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Metrans est l'un des principaux fournisseurs européens de transports intermodaux de conteneurs dans le trafic des ports maritimes vers l'arrière-pays. L'entreprise possède de 43 locomotives électriques de la série 186. Ces locomotives sont enregistrées en République tchèque et classées comme série 386 dans le schéma de numérotation de la CD.

- ▶ **En service transfrontalier devant des trains de marchandises**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**

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

Locomotive électrique 193 402-5



ALPHATRAINS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Alpha Trains est le premier loueur de matériel roulant en Europe. L'entreprise possède plus de 950 locomotives et rames. En novembre 2022, Alpha Trains a commandé 15 locomotives Vectron supplémentaires. Les nouvelles locomotives Vectron MS et AC d'une puissance maximale de 6,4 mégawatts et d'une vitesse maximale de 200 km/h, complètent le parc de véhicules existant d'Alpha Trains. Les locomotives sont utilisées entre autres pour le trafic Allemagne - Autriche - Italie.

- ▶ **Exploitation dans le réseau de transport de marchandises international**
- ▶ **Toiture sophistiquée**
- ▶ **Mains courantes détachées, partiellement en métal**
- ▶ **Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**



Photo: R. Auerweck

Locomotive électrique BB 9338



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

En 1968/69, la SNCF fit l'acquisition de 40 exemplaires de ces puissantes locomotives universelles. Elles étaient utilisées tant pour l'acheminement de trains de voyageurs de haute qualité que de trains marchandises rapides. La vitesse maximale était de 160 km/h et leur puissance de 4.240 kW.

- ▶ Avec des pantographes filigranes
- ▶ Avec de nombreuses pièces enfichées séparément, partiellement gravées
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Q4/2024

7500046 DC 4/1

7510046 DCC 4/1

Locomotive électrique BB 7290



SNCF

Ep	IV-V
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Avec des numéros d'immatriculation gravés sur les côtés latéraux et des chiffres collés sur les faces avant
- ▶ Locomotive destinée à l'acheminement des trains Talgo en France avec des pièces spéciales de rouge sur les tampons
- ▶ Feux longue portée, avertisseur lumineux et feu de stationnement activables en mode numérique; feux avant ou arrière activables séparément

Q2/2024

7500043 DC 4/1

7510043 DCC 4/1

Locomotive électrique 185 552-7



SNCF

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Les locomotives 185 551 - 557 ont été, avec celles de la DB-185, les premières représentantes TRAXX à être homologuées en France. Elles ont été livrées à MRCE en 2005/06 en livrée noire. En décembre 2022, le service Nightjet Paris - Cologne - Vienne a été lancé. Cette liaison de nuit est exploitée conjointement par la SNCF et les Österreichische Bundesbahnen. Des locomotives spécialement conçues sont notamment utilisées devant les trains.

- ▶ Version avec autocollants «Nightjet»
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Essuie-glaces enfichés séparément
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique



Photo: M. van der Velden

Locomotive électrique E.656.009



FS

Ep	V
	210
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2024			
7500058	DC	4/1	
7510058	DCC		4/1

Locomotive électrique E412 013



MERCITALIA
RAIL

Ep	VI
	223
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024			
70464	DC	4/1	
70465	DCC		4/1
78465	AC		3/2

La série E.656 est une série de locomotives électriques italiennes à six essieux surnommées "Caimano" (en français: Caïman). Il s'agit d'un développement ultérieur des types E.636, E.645 et E.646 avec une caisse de locomotive également subdivisée. Toutefois, par rapport au type E.636, elles présentent un empattement modifié des essieux et pivots. La puissance de traction élevée et la vitesse maximale de 150 km/h permettent une utilisation pour la traction des trains de passagers et de marchandises.

- ▶ **Modèle avec amortisseurs horizontaux**
- ▶ **Pantographe FS Type 52 avec frotteur courbé**
- ▶ **Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**



- ▶ **En première avec l'interface PluX22 et feux avant à LED; disponible comme modèle sonore**
- ▶ **Réalisation filigrane filigrane des deux pantographes différents**
- ▶ **Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**



Photo: M. Schmid

Locomotive électrique RC4 1139



ITAB

Ep	VI
	179
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Locomotive électrique 9902



RAILEXPERTS

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Afin de mieux gérer l'augmentation du volume de transport, l'opérateur ferroviaire suédois Inlandståg a acheté en 2019 une locomotive électrique de Green Cargo. Désormais appelée RC4 1139, elle a été dotée chez Tagab d'un design rouge accrocheur. En même temps, la locomotive construite en 1975 par ASEA a été rebaptisée Elektra.

- ▶ Bord de toit avec de larges superstructures pour les ventilateurs
- ▶ Chasse-corps Norrland
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

En coopération avec ROCO, une locomotive électrique de la série 1600 brille par son design accrocheur. Une jolie locomotive ambassadrice est en cours de création, assortie aux livres pour enfants « Tommie et Tes ». De jolis motifs tirés des livres pour enfants populaires ornent les faces latérales de la locomotive et en font un incontournable absolu pour tout collectionneur.

- ▶ Modèle disponible exclusivement chez ROCO
- ▶ Les deux parois latérales de conceptions différentes
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Nombreuses pièces rapportées assemblées séparément, parfois gravées
- ▶ Modèle numérique avec activation autonome des feux avant et arrière, éclairage de la cabine du conducteur

Locomotive électrique 1207



NS

Ep	III
	208
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Photomontage

- ▶ Finement détaillée avec de nombreuses pièces enfichées séparément, partiellement gravées
- ▶ Éclairage de poste de conduite, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique
- ▶ Parfaitement combinable avec les wagons Plan-D, art. 6200049

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

Coffret de 4 pièces: Voitures de voyageurs «Plan D»



NS

Ep	III
	1032
	40360
	40196



AB



C



C



RD

Photomontage

Q2/2024
6200049

Autorail V 466



KAREL

Ep	VI
	599
	PluX22
	R3
	LED



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

Locomotive électrique 1619



RAILLOGIX

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Les NS ont commandé les locomotives électriques à quatre essieux de la série 1600 sur base de la locomotive électrique française BB 7200. C'étaient les locomotives les plus puissantes du parc de véhicules des NS lorsqu'elles ont été introduites en 1981. Avec un poids de service de 83 t, elles avaient une puissance de 4.540 kW et atteignaient une vitesse maximale de 140 km/h. Le prestataire de services logistiques Raillogix exploite également des locomotives de l'ancien parc de véhicules des Chemins de fer nationaux néerlandais. L'entreprise organise des transports ferroviaires pour différentes marchandises telles que des conteneurs, métaux, marchandises en vrac et des biens de consommation.

- ▶ Version sans climatisation
- ▶ Avec boîte de klaxon
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite



Photomontage

La fondation De Karel a pour mission de préserver le patrimoine industriel, en mettant l'accent sur le matériel ferroviaire historique. Non seulement par la maintenance, mais aussi l'exploitation. L'exploitation du train conduit à sa préservation visible pour la culture néerlandaise.

La Fondation Karel se concentre également sur la préservation des héritages et des legs. Tous les bénéfices sont affectés à la préservation de la rame «De Karel», au maintien de l'attestation et à l'aide KWF contre le cancer.

- ▶ Pour chaque modèle vendu, un don est fait à la Fondation Karel
- ▶ Éclairage intérieur intégré de série d'usine, commutable uniquement en mode numérique
- ▶ Design par Jesse van de Meulen



Photo: L. Cuijpers

Locomotive électrique EU46-523



PKP CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En 2022/23, PKP Cargo a reçu cinq locomotives supplémentaires de type Vectron MS. Contrairement aux locomotives livrées avant qui portaient la livrée grise, elles ont reçu le design bleu de PKP Cargo. Elles sont homologuées pour la Pologne, l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque, la Slovaquie et la Hongrie.

- ▶ **Design actuel de PKP Cargo**
- ▶ **Mains courantes détachées, partiellement en métal**
- ▶ **Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**

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



Photo: B. Paha



Photo: L. Nilsson

Locomotive électrique

Rm, SJ

Le chemin de fer du minerai (Malmbana), situé au nord du cercle polaire, qui relie le port minéralier norvégien de Narvik à Luleå, sur la mer Baltique, en passant par Kiruna, au nord de la Suède, a été mis en service sur toute sa longueur en 1903. L'exploitation électrique sur le chemin de fer du minerai remonte à 1922, lorsque la première locomotive électrique a été mise en service sur la ligne: d'abord de Kiruna à Luleå, puis l'année suivante avec destination Narvik. L'utilisation du courant électrique pour la traction des locomotives a permis dès le début de faire acheminer des trains de minerai 40% plus lourds qu'à l'époque de la vapeur, même si les chemins de fer nationaux suédois Statens Järnvägar (SJ) utilisaient des locomotives tender séparé à cinq essieux de la série R - qui atteignaient un poids de service jusqu'à 130 tonnes, tender compris.

Dans les années 1970, six unités Rm 1257 - 1262 ont été construites sur la base de la Rc4 pour le transport de minerai sur la ligne Kiruna - Narvik, en remplacement des locomotives électriques à trois éléments avec entraînement par bielles de la série Dm3, avec un poids plus élevé, un rapport de transmission différent et une vitesse maximale réduite (seulement 100 km/h au lieu de 135). L'adjonction de ballast a porté le poids de service à 92 tonnes. En conséquence, les bogies devaient être plus stables et le système de freinage renforcé. Pour cette catégorie de trafic, l'attelage central et le frein pour wagon de minerai étaient obligatoires.

La famille Rc, qui a fait ses preuves dans les autres régions de la Suède, n'a pas connu le succès sur la Malmbana. D'un point de vue purement arithmétique, une double traction aurait dû suffire pour les trains de minerai de 5.200 tonnes. Cependant, en raison de la forte tendance à la survitesse, trois Rm étaient nécessaires pour la traction. Au début, l'utilisation se faisait en triple traction Rm+Rm+Rm, puis la composition a été modifiée en Rm+Rc4+Rm. Les attentes n'ont pas été satisfaites, de sorte que les Dm3, qui avaient fait leurs preuves, ont continué à acheminer les trains de minerai et que les Rm, après quelques modifications, ont été utilisés comme unités individuelles dans le service régulier de trains de marchandises.

Coffret de 2 pièces: Locomotives électriques Rm



SJ

Ep	IV
	358
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Version dans son état d'origine
- ▶ Face avant réaliste avec attelage automatique
- ▶ Les deux locomotives sont entièrement équipées
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

En détail



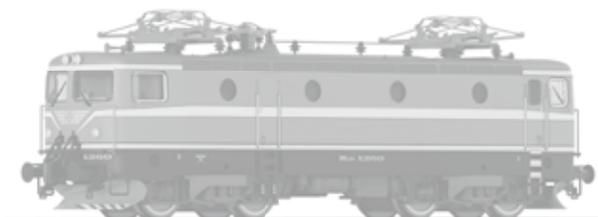
Fenêtres avant encadrées en caoutchouc



Ventilateurs de toit supplémentaires



Ventilateurs étroits sur les faces latérales



Rétroviseurs appliqués séparément



Essieux prototypes sans freins à disque



Avant équipé de tuyaux supplémentaires

Coffret de 4 pièces (1): Wagons minerais



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Photomontage

Q2/2024

6600068

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

- ▶ Avec chargement de minerai authentique
- ▶ Modèles en filigrane avec de nombreuses pièces assemblées séparément

Coffret de 4 pièces (2): Wagons minerais



SJ

Ep IV

293

40196



Ud



Photomontage

Q2/2024

6600069

Locomotive électrique 193 580-8



BUDAMAR

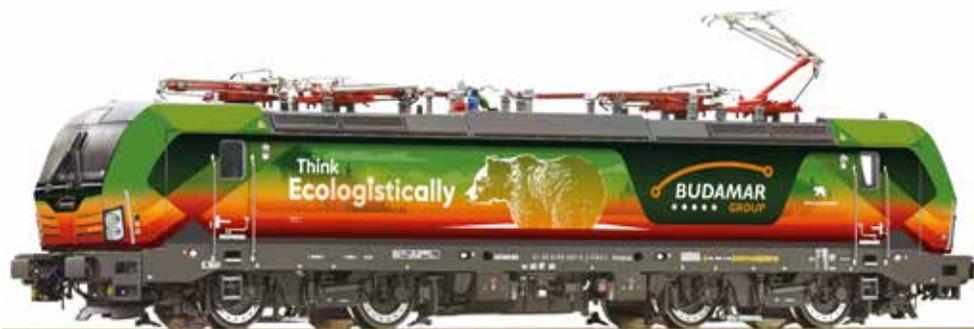
Ep VI

218

PluX22

R2

LED



Photomontage

Q3/2024

7500063

DC

4/1

7510063

DCC



4/1



7520063

AC



3/1



Avec la locomotive Vectron 193 580, le groupe Budamar a lancé la série de modèles avec des animaux protégés. Le nouveau design des locomotives Vectron souligne le fait que le transport ferroviaire représente une approche responsable envers l'environnement. En plus de la Slovaquie, la République tchèque et la Hongrie, les locomotives circulent surtout en Allemagne, Autriche et dans toute l'Europe.

- ▶ **Modèle disponible exclusivement chez ROCO**
- ▶ Avec poignée de porte incurvée
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique et avec éclairage de poste de conduite
- ▶ En coopération avec RICOH DESIGN



Locomotives
DIESEL

Locomotive diesel 2043.33



ÖBB

Ep	IV
	182
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Au milieu des années 1960, les ÖBB ont mis en service une nouvelle série de locomotives diesel pour remplacer les locomotives à vapeur séries 52, 77 et 93. Après quelques prototypes, l'usine Jenbacher a livré la série 2043 avec un moteur diesel deux temps de 1 500 ch. Elle était initialement homologuée pour 100 km/h, puis pour 110 km/h. Avec une pression à l'essieu de 17 t, elle était également adaptée à une utilisation sur des lignes secondaires.

- ▶ **Modèle authentique avec roues rouges**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite activables séparément en mode numérique**

Locomotive diesel 2062 007-6



ÖBB

Ep	IV-V
	92
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ **Version avec troisième feu avant et antenne radio pour la manoeuvre**
- ▶ **Avant-corps du moteur et bloc d'engrenages en zinc moulé sous pression, afin de disposer d'une meilleure adhérence et une force de traction plus élevée**
- ▶ **Jeu de plaques gravées fourni**



Locomotive diesel 2016 921-6



ADRIA TRANSPORT

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

Adria Transport a été fondée en 2005 en tant que coentreprise par la société Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) et la société d'exploitation du port de Koper (Luka Koper). Le parc de véhicules comprend également deux locomotives diesel-électriques Eurorunner (Hercules) de Siemens, qui ont l'avantage de ne pas solliciter l'alimentation électrique disponible, ce qui permet de faire circuler plus de trains sur la ligne Koper-Prešnica-Divaca. La 2016 921, mis en service en 2012, porte le nom d'In-grid.

- ▶ **Rétroviseurs extérieurs fournis pour positionnement sorti/rabattu**
- ▶ **Avec mains courantes, essuie-glaces et prises UIC rapportés séparément**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**



Photo: M. Schmid

Locomotive diesel 752 068-7



ČSD/ČD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

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

Locomotive diesel T 478 1184



ČSD

Ep	IV-V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

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

La série T 478.1 était une locomotive universelle diesel-électrique des ČSD. De 1966 à 1971, 230 locomotives de la série T 478.1 et 82 locomotives de la série T 478.2 ont été livrées au total. La variante pour trains de marchandises T 478.2 (à partir de 1988 appelée série 752) était équipée d'une masse de lestage à la place de la chaudière. Dans les années 1990, il y eut quelques Bardotkas colorées, certaines avec des peintures intéressantes. La 752 068 utilisée pour l'acheminement de trains de marchandises reçut une livrée inspirée du prototype T 478.1002 produit fin 1964.

► Jeux de plaques gravées pour les versions ČSD et ČD fournies

La série T 478.1 était une locomotive universelle diesel-électrique des ČSD. Entre 1966 et 1971, 230 locomotives ont été livrées. Une chaudière à vapeur intégrée assurait le chauffage du train. Les saillies sous les fenêtres avant lui ont rapidement attribué le surnom de «Bardotka», librement inspiré de Brigitte Bardot, l'actrice française. Au fil du temps, les locomotives ont connu plusieurs variations de livrée. A partir du milieu des années 1970, la première livrée unifiée a été mise en œuvre pour les véhicules diesel des ČSD. La caisse était alors peinte en rouge cerise et le toit et le châssis en gris.

► Modèle de la 3ème série avec des parois latérales striées jusque sous le toit

Locomotive diesel T 679.1



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ En première avec conduites d'air de frein fidèlement implantées et réservoirs d'air en relief
- ▶ Reproduction des bogies particulièrement fidèle
- ▶ Feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique

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

Locomotive diesel 742 162-1



ČD

Ep	V
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

- ▶ Modèle de la 4^{ème} série avec paroi latérale de la cabine de conduite nervurée
- ▶ Vue dégagée à travers la cabine de conduite
- ▶ Rambardes de sécurité en filigrane
- ▶ Roues avec boudins bas
- ▶ En mode numérique avec feux avant ou arrière et éclairage du poste de conduite/salle des machines activables séparément

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

Automotrice diesel M 152 0262 avec remorque



ČSD

Ep	IV
	322
	PluX22
	R2
	LED



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

Locomotive diesel 750 275-0



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
	LED



Photomontage

La locomotive appelée «Taucherbrille» («Lunettes de plongée») ou «Brillenschlange» («Naja») a été développée et construite dans l'usine CKD à Prague. La série T 478.3 (désignée série 753 dès 1988) a été livrée aux ČSD à partir de 1970 et a marqué le trafic sur les lignes principales non électrifiées avec 408 locomotives. En raison du manque de locomotives équipées d'un chauffage électrique pour trains, plus de 100 locomotives en ont été équipées à partir de 1991. Les locomotives transformées ont reçu la nouvelle désignation série 750 tout en conservant le même numéro matricule.

- ▶ **Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichées séparément**
- ▶ **Utilisée pour l'acheminement des trains de voyageurs et de marchandises jusqu'aux gares frontalières allemandes et autrichiennes**

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



Photomontage

Pour remplacer les automotrices obsolètes de la série M 131.1, les Chemins de fer nationaux tchécoslovaques achetèrent de nouvelles automotrices diesel à deux essieux portant la désignation M 152.0. Ces véhicules livrés en série à partir de 1975 sont entraînés par un moteur six cylindres en ligne d'une puissance de 155 kW et pouvaient atteindre une vitesse de pointe de 80 km/h. Le compartiment passagers offrait 56 places assises.

- ▶ **Modèle en livrée d'origine**
- ▶ **Livrée avec les pièces enfichables pour une présentation avec jupe avant fermée**
- ▶ **Avec décodeur son dans l'automotrice et décodeur de fonctions dans la remorque; éclairage et son activables**

Automotrice diesel 841 205-8



ČD

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Afin de remplacer les automotrices obsolètes de la série M 152.0, les Chemins de fer nationaux tchèques ont acheté de nouvelles automotrices diesel RegioShuttle 1 à Stadler. Les automotrices climatisées à plancher surbaissé établissaient de nouvelles normes dans le transport régional tchèque à partir de 2012. Deux moteurs diesel de 265 kW chacun accéléraient l'automotrice à une vitesse de pointe allant jusqu'à 120 km/h.

- ▶ **Idéal pour les chemins de fer secondaires**
- ▶ **Intérieur au design élaboré**

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



Locomotive diesel 742 171-2



ČD CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Dans les années 1970, les anciens Chemins de fer nationaux tchécoslovaques (CSD) avaient un grand besoin de locomotives diesel performantes pour les trains de marchandises, services de pousse et lignes de tonnages moyens. C'est ainsi que la variante plus légère T 466.2 a été construite sur la base du type de locomotive industrielle T 448. Elle a été fabriquée par CKD à Prague dès 1977 en neuf séries (avec à chaque fois de petites différences) comprenant 494 unités et a été mise en service par les CSD jusqu'en 1986. En 1998, la désignation série T 466.2 a été changée en série 742. De nombreuses locomotives sont encore en service aujourd'hui sur les lignes tchèques pour CD Cargo dans le cadre de l'acheminement de marchandises.

- ▶ **Modèle de la 3^{ème} série avec paroi latérale de la cabine de conduite nervurée**
- ▶ **Vue dégagée à travers la cabine de conduite**
- ▶ **Rambardes de sécurité en filigrane**
- ▶ **Roues avec boudins bas**
- ▶ **En mode numérique, avec feux de manœuvre commutable, feux avant ou arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément**

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

Locomotive diesel-électrique double D311.01



DWM

Ep	II
	259
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En 1941 et 1942, quatre locomotives doubles de type D 311 au total ont été mises en service par la Wehrmacht allemande. La D 311.01 a/b, également appelée «Walli», était utilisée sur la péninsule de Crimée. Avec sa machine soeur, D 311.02 a/b, elle manoeuvrait la «Dora», la plus grande pièce d'artillerie ferroviaire jamais construite. Les locomotives D 311.03 et 04 étaient prévues pour être utilisées avec le canon «Schwerer Gustav 2» et ont probablement servi à l'ouest. Une cinquième et sixième locomotive double furent certes encore commandées à Krupp, mais elles ne purent plus être construites en raison des événements de la guerre.

- ▶ Locomotive double composée de deux unités couplées en permanence; chaque unité est équipée de son propre moteur et décodeur
- ▶ Habillages de châssis avec 8 sablières chacun
- ▶ Avec lampes occultantes
- ▶ Version numérique avec ventilateurs motorisés
- ▶ Éclairage du poste de conduite, pupitre de conduite, coffret de l'asservissement et du compartiment de machines commutables en mode numérique

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

Locomotive diesel-électrique double traction V 188 002



DB

Ep	III
	259
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En 1941 et 1942, un total de quatre locomotives double traction de type D 311 ont été mises en service par la Wehrmacht allemande. Elles ont été construites pour le transport des pièces d'artillerie lourdes sur rails. Les deux locomotives V 188 001 a/b et V 188 002 a/b ont été utilisées par la Deutsche Bundesbahn même après la guerre. Une troisième locomotive a servi de génératrice de pièces de rechange. Elles ont fait leurs preuves dans les services de trains de marchandises lourds et de manoeuvre, principalement sur la rampe du Spessart. Après un endommagement au générateur, la V 188 001 a dû être mise hors service en 1968. La V 188 002, plus tard désignée 288 002, circulait dans la région de Franconie jusqu'en 1972. En 1973, les deux machines ont été ferrillées.

- ▶ Version époque IIIa en livrée verte avec structure de toit
- ▶ Locomotive double composée de deux unités couplées en permanence; chaque unité est équipée de son propre moteur
- ▶ Habillages de châssis avec 4 sablières chacun
- ▶ Version numérique avec ventilateurs motorisés
- ▶ Éclairage du poste de conduite, pupitre de commande, boîtier de l'asservissement et compartiment des machines commutables en mode numérique

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

n:

Plus que tout autre véhicule sur les rails allemands, l'ancienne série 120 de la DR (designée V 200 jusqu'en 1970) incarne les caractéristiques typiques de la construction de locomotives soviétiques: la caisse et la construction sont massives et robustes, ce qui permet de tenir compte des conditions climatiques les plus extrêmes dans certaines régions d'Union soviétique, mais les composants principaux sont aussi simples que possible, ce qui devrait faciliter l'entretien. Cependant, les locomotives produisaient beaucoup de bruit, puisqu'elles n'avaient pas d'isolation acoustique, et vu les nuages sombres de gaz d'échappement qu'elles expulsaient, elles ne pouvaient pas non plus être de basse consommation et respectueuses de l'environnement. Les premières locomotives ont été livrées sans silencieux sur le toit, c'est pourquoi elles ont rapidement été surnommées «Taigatrommel» «Tambour de la Taïga». Cependant, le terme «Taigatrommel» n'est rapporté que pour les locomotives allemandes; en République tchèque, elles étaient appelées «Sergej» et en Pologne «Gagarin». Malgré cela, la 120/V200 a joué un rôle essentiel dans le changement de traction de la Deutsche Reichsbahn (DR). En effet, au milieu des années 1960, le gouvernement de la RDA a décidé de pousser le diesel lorsque les travaux d'électrification destinés à remplacer la traction à vapeur ont pris un retard considérable par rapport aux plans ambitieux en raison d'un manque de matériel.

Conformément aux règles du CAEM - Conseil d'assistance économique mutuelle, les locomotives diesel de plus de 2 000 CV devaient être achetées en Union soviétique et non produites dans le pays. Contrairement à d'autres «pays frères», la RDA a pris ces exigences très au sérieux. En 1966, elle a donc commandé une première série de locomotives dont les principaux composants étaient dérivés de la grande locomotive diesel russe TE 3 construite depuis les années 1950. Le fournisseur était l'usine de locomotives «Révolution d'Octobre» de Lougansk, qui était l'une des plus grandes usines d'Union soviétique, produisant parfois plus de 1.000 locomotives par an. Les premiers prototypes de la nouvelle M62 (nom donné à la version hongroise) sont apparus en 1964, et la livraison en série a commencé à partir de 1965 pour la Hongrie (MAV: 288, GySEV: 6) et la Pologne, puis un an plus tard pour les chemins de fer de Tchécoslovaquie (625 locomotives). La RDA a reçu ses premières V 200 fin 1966. 378 locomotives au total ont été livrées à la DR jusqu'en 1975. Outre les pays cités, des M62 légèrement modifiées ont également été envoyées en Corée, à Cuba, Mongolie et en grande quantité en URSS. Au total, plus de 7.000 locomotives ont été construites sur une période de 30 ans et livrées en tant que véhicules individuels ou assemblées en plusieurs unités.

Locomotive diesel

Série 120, DR

Photo: T. Frister



En détail



Systèmes d'échappement prototypiques



Toiture avec échelle



Tous les détails avec gravures en filigrane



Réplique multicolore authentique de la salle des machines



Portes poste conduite avec mains courantes en métal



Cylindre de frein détaillé



Réplique complète des conduites d'air de frein



Mains courantes chaineur détachées

Locomotive diesel série 120



DR

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Afin d'accélérer le changement du mode de traction, la Deutsche Reichsbahn (DR) a acheté de 1966 à 1975 un total de 378 locomotives de la série V 200 (appelées plus tard série 120) en Union soviétique. Comme les locomotives n'étaient pas équipées d'usine d'un chauffage de train, elles étaient principalement utilisées pour l'acheminement des trains de marchandises. Plus tard, des silencieux ont été rajoutés afin de limiter le niveau sonore des moteurs. En raison des moteurs bruyants, le nom de «Taigatrommel» s'est rapidement imposé pour ces locomotives.

- ▶ En première avec conduites d'air de freinage complètes et réservoirs d'air moulés
- ▶ Reproduction des bogies particulièrement authentique
- ▶ Mains courantes pour le chaineur détachées en dessous des tampons détachés
- ▶ Feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique

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

Locomotive diesel V 100 144



DR

Ep	III
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024				
7300033	DC		4/1	
7310033	DCC		4/1	
7320033	AC		2/2	

Locomotive diesel 118 514-9



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2024				
7300032	DC		4/1	
7310032	DCC		4/1	
7320032	AC		3/2	

La série V 100 a été développée pour l'acheminement des trains de voyageurs et de marchandises et aussi pour les services de manœuvre de la DR. Sa vitesse maximale était de 100 km/h pour une puissance de 1.000 CV. Elle est ainsi rapidement devenue la "bonne à tout faire" et a comblé l'écart entre la série V 60, plus faible, et la série V 180, plus puissante.

- ▶ En première avec une cloche sur le capot
- ▶ Attribuée au dépôt Bw Erfurt
- ▶ Feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Elles étaient des locomotives de série normales, mais elles étaient tout de même protégées comme un trésor national: les locomotives gouvernementales de la RDA. Le dépôt d'origine des trois locomotives gouvernementales était le dépôt de Lichtenberg, rattachée en tant qu'Est (Einsatzstelle - lieu d'exploitation) après 1970 au dépôt de l'Ostbahnhof. Ce qui n'était pas très connu, c'est qu'une autre V180/BR 118 était en service gouvernemental. La 118 514, considérée comme une locomotive de réserve, effectuait son service dans différents dépôts de la région de Berlin et n'était utilisée comme locomotive gouvernementale qu'en cas d'urgence. Lors des séjours nécessaires au RAW (Reichsbahnausbesserungswerk - atelier de réparation) d'une des trois locomotives gouvernementales régulières, la 118 514 a été «détachée» du service régulier normal pour être affectée à la brigade des trains gouvernementaux.

- ▶ Locomotive de réserve pour le train du gouvernement de la RDA
- ▶ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichées séparément
- ▶ Porte avec découpe ronde
- ▶ Feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 132 146-2



DR

Ep	IV
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2024

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

La construction de la série 132 a été dérivée des expériences acquises avec les séries 130 et 131. La DR a acheté 709 unités avec dispositifs de chauffage électrique auprès de l'usine de locomotives Woroschilowgrad en Union soviétique.

- ▶ Variante à l'état de livraison
- ▶ Dépôts Rbd Cottbus et Bw Cottbus
- ▶ En mode numérique, avec feux de manœuvre commutables, feux avant ou arrière activables séparément



Autorail diesel 628 409-5



DB

Ep	IV-V
	533
	PluX22
	R2
	LED



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

Autorail diesel VT 121



STB

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- Variante avec attelage à tampon central
- Conception sophistiquée de l'intérieur



Photomontage

En tant que développement de la série 628.2, 304 autorails diesel de la série 628.4 ont été mises en service en Allemagne de 1992 à 1995. Grâce aux portes coulissantes et pivotantes à deux battants au milieu de la rame, les 628.4 se distinguent facilement de toutes les autres 628. La livrée dans les couleurs actuelles des locomotives de cette époque, à savoir le turquoise menthe, le turquoise pastel et le gris clair, donnait ces autorails une apparence accrocheuse et moderne.

- ▶ Réalisation détaillée des intercirculations des voitures
- ▶ Essuie-glaces enfichés séparément
- ▶ Feux avant/arrière, éclairage intérieur, éclairage du poste de enfichés et affichage de la destination du train éclairée commutables en mode numérique

Autorail diesel série 650



ODEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

- ▶ Conception sophistiquée de l'intérieur
- ▶ Idéal pour les lignes secondaires
- ▶ Fonctions lumineuses et sonores commutables en mode numérique

Locomotive diesel 218 341-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

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

Après que la locomotive électrique 101 013 a reçu en 2022 une livrée au design «InterCity», elle est suivie par une locomotive diesel, la 218 341. Avec leurs livrées IC, les deux locomotives constituent des pièces particulières dans le parc de véhicules de la DB AG.

- ▶ Pièces enfichées séparément, parfois gravées
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 218 435-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

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

- ▶ Logos «bwegt» fournis comme décalcomanies
- ▶ État de fonctionnement 2021 avec le nouvel éclairage LED: Feux arrière placés en position extérieure
- ▶ Pièces enfichées séparément, parfois gravées
- ▶ Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 2016 902-5



RAILADVENTURE

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

RailAdventure GmbH, dont le siège est à Munich, est le leader du marché des essais et des transferts de véhicules ferroviaires dans toute l'Europe. L'entreprise dispose de locomotives, wagons-adaptateurs d'attelage et wagons-freins. Outre diverses locomotives électriques, RailAdventure utilise également une locomotive diesel-électrique de type EuroRunner de Siemens, pour les lignes non électrifiées avec de faibles charges par essieu.

- ▶ **Rétroviseurs extérieurs fournis pour positionnement sorti/rabattu**
- ▶ **Avec mains courantes, essuie-glaces et prises UIC rapportés séparément**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**

Autorail diesel série 650



SWEG

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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

La SWEG est une entreprise de transport active dans une grande partie du Bade-Wurtemberg et parfois au-delà. L'utilisation du type de véhicule RegioShuttle est également très répandue dans les transports locaux et régionaux. Certains de ces autorails portent aujourd'hui le design «bwegt» du Land Bade-Wurtemberg.

- ▶ **Version au design «bwegt»**
- ▶ **Adaptée aux lignes secondaires**
- ▶ **Intérieur au design sophistiqué**



Locomotive diesel A1AA1A 68050



SNCF

Ep	IV
	207
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Pour la Société Nationale des Chemins de fer français (SNCF), les locomotives de la série 68000 ont été construites en 80 exemplaires entre 1963 et 1968. Conçues à l'origine comme des locomotives à quatre essieux, les 68000 présentaient un poids moteur trop élevé pour quatre essieux, ce qui a donc conduit à des bogies à trois essieux. Pour remédier à cette situation, un essieu porteur avec des roues plus petites a été installé entre les essieux de chaque bogie. La locomotive diesel-électrique à six essieux avait un poids en service de 106 tonnes. Avec son moteur diesel 12 cylindres de 1.660 kW, elle atteignait une vitesse maximale de 130 km/h. Dans leur conception d'origine, les locomotives avaient des lignes décoratives en relief qui rendaient leur apparence unique. Leur domaine d'utilisation était le trafic voyageurs et marchandises lourd. Jusque dans les années 1980, on rencontrait régulièrement les 68000 en Allemagne, où elles assuraient les liaisons via Strasbourg vers Kehl et Offenburg. Les lignes des services régulières menaient également de Muhlouse à Bâle en Suisse.

- ▶ En première avec l'interface PluX22 et éclairage LED
- ▶ Version d'origine avec lignes décoratives et numéros en relief
- ▶ Grilles de ventilation finement détaillées

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

Voiture express 1^{ère} classe



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

Q1/2024

6200004



A8

Photomontage



Voiture express 2^{ème} classe



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

Q1/2024

6200005

6200006

6200007



B11

Photomontage

► Art. 6200006, 6200007: Avec un numéro d'immatriculation différent

Voiture express 1^{ère}/2^{ème} classe avec compartiment à bagages



SNCF

Ep	IV
	270
	40360
	40196

Q1/2024

6200008



A3B4D

Photomontage



► De retour dans notre programme Roco, après une longue absence

Locomotive diesel CC 72130



SNCF

Ep	V-VI
	232
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

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

Lors de ses débuts en 1967, la CC 72000 était considérée comme la locomotive diesel la plus puissante de la SNCF. Avec sa motorisation diesel-électrique, la série était adaptée à la fois aux grandes vitesses et au transport de charges lourdes. Pendant plus de 40 ans, la SNCF a utilisé ces locomotives pour les trains express - par exemple Lyon et Marseille ou Paris - Bâle - et pour des trains de marchandises lourds.

- ▶ Version actuelle au design «En Voyage»
- ▶ Nombreuses pièces enfichables rapportées séparément, certaines gravées
- ▶ En version numérique avec roues de ventilateur commutables
- ▶ Feux avant ou arrière et l'éclairage de poste de conduite séparément en mode numérique

Locomotive diesel M62 127



MAV-START

Ep	VI
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

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



- ▶ Version musée
- ▶ En première avec conduites d'air de freinage complètes et réservoirs d'air en relief
- ▶ Reproduction des bogies particulièrement authentique
- ▶ Mains courantes détachées pour le chaineur en dessous des tampons
- ▶ Feux avant ou arrière et éclairage de poste de conduite/salle des machines activables séparément en mode numérique

Coffret de 4 pièces: Voitures express



MAV

Ep	IV-VI
	1128
	40420
	40196



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70



Y/B 70

Photomontage



Photo: M. Pollák

Q1/2024

6200031

- ▶ Voitures de musée historiques
- ▶ Combinable avec la locomotive diesel, art. 7300029, 7310029

Grue ferroviaire rotative numérique EDK 750



PKP

Ep	V-VI
	234
	R2
LED	



Photomontage

Modèle complètement opérationnel de grue ferroviaire rotative avec flèche télescopique mobile sur wagon à six essieux. La grue peut rouler de façon autonome ou être accouplée à un convoi, après libération manuelle de la boîte d'engrenage. Le plateau du wagon peut tourner à 360° sans butée. Mouvements de rotation et de levage avec démarrage Soft Start et arrêt Stop. Ce modèle offre de nombreux moments de plaisir pour la construction de viaducs et la pose d'aiguillage et de travées de voie. La flèche horizontale est adaptée au travail sous lignes de contact. La flèche télescopique peut être manipulée dans n'importe quelle position de travail, même avec une charge au crochet.

- ▶ **Crochet de la grue peut être lever et abaisser grâce à la poulie à câbles**
- ▶ **Cabine de grue avec éclairage extérieure commutable**
- ▶ **Lampe de travail de la flèche télescopique commutable**
- ▶ **Bras d'appui mobiles avec pieds**
- ▶ **Décodeur numérique intégré et fonctions d'éclairage et de son commutables**

Q4/2024

7310067

DCC



1/1



Locomotive diesel 761 102-3



METRANS

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Sous le slogan «Passé, présent et avenir», la 761 102 de Metrans a été doté en 2023 d'un design publicitaire accrocheur. Un front gris représente le passé, les côtés jaune et rouge le présent et le second front d'un autre bleu l'avenir. L'œil attentif ne manquera pas de remarquer qu'un front gris, représente le passé et porte le logo original de l'entreprise, que l'on peut encore voir aujourd'hui sur d'autres Hercules de Metrans, tandis que le second front bleu, qui porte le nouveau logo représente l'avenir.

- ▶ **Modèle disponible uniquement chez ROCO**
- ▶ **Réalisation élaborée au design anniversaire**
- ▶ **Rétroviseurs extérieurs fournis pour positionnement sorti/rabattu**
- ▶ **Avec mains courantes, essuie-glaces et prises UIC rapportés séparément**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique**
- ▶ **En coopération avec RIKOLR DESIGN**

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



Photo: J. Streber

Locomotive diesel 742 386-6



ŽSSK CARGO

Ep	VI
	156
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

n:

- ▶ Modèle de la 7^{ème} série avec paroi latérale de la cabine de conduite et toit nervurées
- ▶ Version modernisée avec caisson de radiateur caréné
- ▶ Avec petit feu supérieur devant
- ▶ En mode numérique, avec feux de manœuvre commutables, feux avant ou arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément

Q2/2024

7300017	DC		4/1	
7310017	DCC		4/1	

Locomotive diesel 2415



NS

Ep	III
	143
	PluX22
	R2
	NL
LED	



Photomontage

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

À partir de 1954, les premières locomotives de la série 2400 ont été mises en service par les Chemins de fer néerlandais. En plus de certains trains de passagers, elles acheminaient principalement des trains de marchandises et étaient utilisées pour les services de manœuvres.

- ▶ **Modèle en livrée bleu claire**
- ▶ **Feux avant/arrière et de l'éclairage de manœuvre commutable séparément en mode numérique**

Locomotive diesel 265



NS

Ep	IV
	83
	R2
	LED



Les chemins de fer néerlandais ont acheté des locomotives diesel de manœuvre à deux essieux entre 1934 et 1951. En raison de leur bruit d'échappement distinctif, ils sont connus sous le nom de «Sikken» ou «Sik» – au singulier pour «chèvre» – parmi les cheminots et les passionnés du chemin de fer. Quinze locomotives étaient équipées de grues dans les années 1970. Après la livrée verte d'origine, la palette de couleurs jaune-grise a ensuite été appliquée. Les bêtes de somme ont travaillé sans relâche partout aux Pays-Bas.

- ▶ **Avec grue**
- ▶ **Avant-corps du moteur et bloc d'engrenages en zinc moulé sous pression, afin de disposer d'une meilleure adhérence et une force de traction plus élevée**
- ▶ **Avec feu clignotant commutable sur le poste de conduite**

72014	DCC		1/1	
78014	AC		1/1	



COFFRETS de départ

Coffret numérique z21 start : Locomotive diesel série 211 avec train-grue



DB

Ep IV

Contenu:

- 1 locomotive diesel série 211
- 1 grue avec wagon protecteur
- 1 wagon d'escouade
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentation réseau enfichable

ROCO LINE avec rails ballastée:

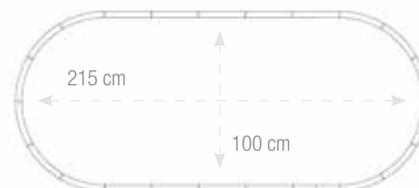
- 12 rails courbes R2, 9 rails droits G1, 1 rail droit G½,
 - 1 rail de jonction (G½)
- Encombrement: env. 215 x 100 cm



- Flèche de grue mobile en hauteur
- Plateau de la grue pivotante à 360°



Photomontage



Q3/2024

5110004

Coffret numérique z21 start : Locomotive diesel série 2016 avec train rapide



Contenu:

- 1 locomotive diesel série 2016
- 2 voitures Eurofima, longueur à l'échelle 1:100
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentation réseau enfichable

ROCO LINE-Gleisoval (mit Bettung):

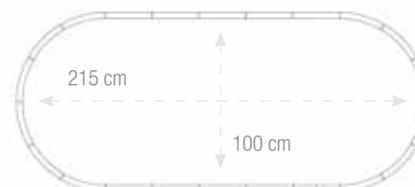
- 12 rails courbes R2, 9 rails droits G1, 1 rail droit G½,
- 1 rail de jonction (G½)

Encombrement: env. 215 x 100 cm

Ep VI



Photomontage



Q2/2024

5110005



Coffret analogique: Train de Noël



Contenu:

- 1 locomotive à vapeur
- 1 voiture avec un capot
- 1 wagon à demi-ridelles
- 1 commande manuelle électronique
- 1 alimentation réseau enfichable

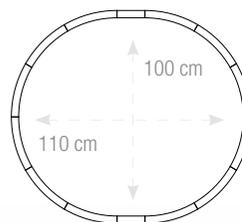
ROCO LINE (avec rails ballastés):

- 12 rails courbes R3, 1 rail droits G½,
- 1 rail de jonction (G½)
- Encombrement: env. 110 x 100 cm

Joyeux Noël – avec le train de Noël ROCO

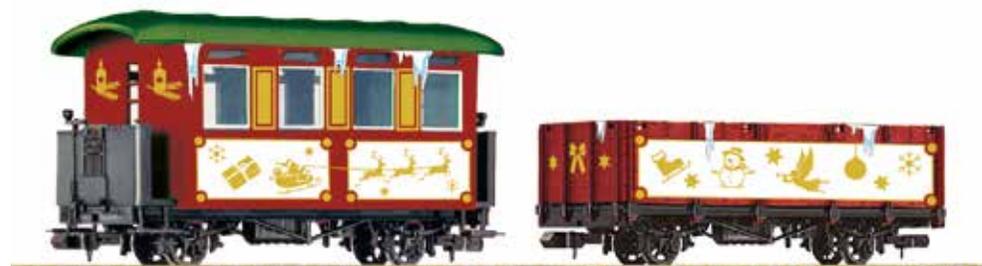
Yeux d'enfants brillants, souvenirs du passé - avec le train de Noël ROCO, le conte de fées de Noël devient réalité! Le coffret comprend une locomotive à vapeur, une voiture et un wagon de marchandises ouvert avec parois latérales, idéal pour le chargement. Tous les modèles sont proprement peints et imprimés parfaitement. Une vaste feuille d'autocollants est incluse pour un design créatif en famille, ce qui facilite la personnalisation du train. La voie ovale au look neige est parfaite pour faire circuler le train autour de votre sapin de Noël!

- ▶ Réédition
- ▶ Feux avant à DEL
- ▶ Voiture: Avec un toit amovible
- ▶ Wagon de marchandises: Avec quatre parois latérales amovibles séparément
- ▶ Feuille d'autocollants fournie
- ▶ Ovale de voie à l'aspect neigeux
- ▶ Maquettes à l'échelle 1:45



Propositions conceptionnelles

Coffret de 2 pièces: Train de Noël



Photomontage - propositions conceptionnelles

Q4/2024

6230001

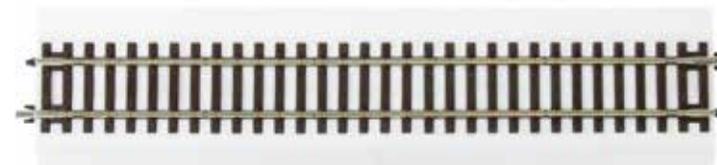
- ▶ Feuilles d'autocollants fournies pour un design personnalisé
- ▶ Parfaitement combinable avec le train de Noël ROCO
- ▶ Modèles à l'échelle 1:45

Voie droite G1, ballast blanc

Longueur 230 mm (longueur standard).

6 pièces/paquet

Les rails sont également vendues individuellement chez les détaillants de trains miniatures/ boutiques en ligne ROCO.



Q4/2024

42500

- ▶ Lit de ballast en aspect neigeux
- ▶ Parfait pour agrandir votre ovale du train de Noël ROCO



Vapeur de la Reichsbahn rencontre résine photosensible



Locomotive robuste pour trains de marchandises



Aspirateur alpin dans les services EuroCity



En EC à travers la Suisse



En voyage dans la RDA



Transport de marchandises moderne



70064 6600034 6600036 77345

On parle italien au Brenner



70464 77346 6600089 6600077

La force de la Taïga



71778 6600103 6600004 6600084

Avec diesel devant l'IC



7300035 6200019 6200020

Remise de train slovaque



7300017 6600050 6600095 6600078



Voitures
VOYAGEURS

Coffret de 4 pièces: IC 515 «Hahnenkamm»



Ep	VI
	1212
	PluX22
	LED
	40195
	40196
	40420



Bmpz-s



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

Pour la voiture-pilote, il faut

- ▶ En première avec les feux avant LED
- ▶ Avec décodeur pour la commutation des feux avant/arrière
- ▶ Éclairage du poste de conduite/éclairage intérieur activables en mode numérique
- ▶ Parfaitement combinable avec la voiture art. 74348

Q3/2024

74047

DCC





Voiture de train de banlieue de 2^{ème} classe



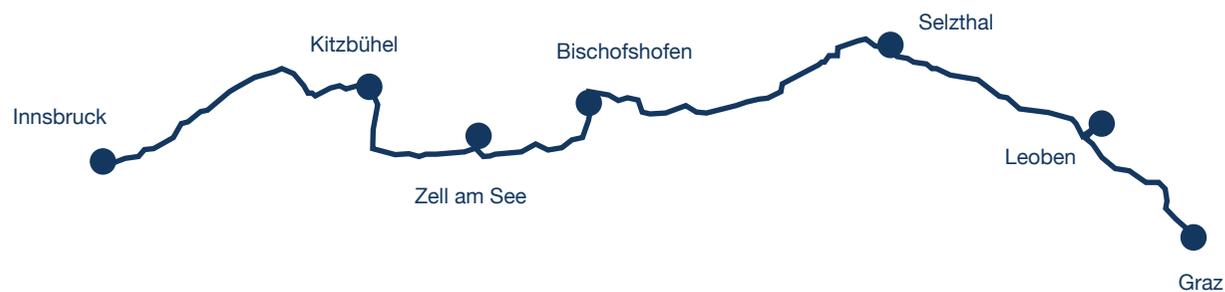
ÖBB

Ep	VI
	303
	40195
	40420



Bmpz-l

Photomontage



- ▶ Voiture de complément pour le coffret de voitures de voyageurs IC 515, art. 74047
- ▶ Wagons avec plaques d'itinéraire imprimées

Q3/2024

74348

n:

Les expériences plutôt mitigées faites avec les voitures unifiées III en aluminium, ont incité les Chemins de fer fédéraux suisses, en collaboration avec l'industrie ferroviaire, à développer les voitures unifiées IV (EW IV). Ces voitures possèdent les caractéristiques de construction conceptuelles des voitures Eurofima. La caisse des voitures est fabriquée en acier léger soudé.

Les premières voitures unifiées IV climatisées de 1ère classe ont été livrées en 1981, avec des portes légèrement placées aux extrémités afin de laisser plus de place aux compartiments spacieux. En 1983, des voitures de 2ème classe et des voitures-restaurants prototypes ont suivi. Au total, 540 voitures de voyageurs EW-IV ont été construites, dont 496 pour les CFF. Le Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), le Schweizerische Südostbahn (SOB) et le Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) ont également acquis des voitures de construction identique. Au fil du temps, les voitures EW-IV des compagnies ferroviaires privées mentionnées ont été échangés contre des voitures EW I, II et III des CFF, mieux adaptées aux conditions d'utilisation. Aucun fourgon à bagages de type EW-IV n'a été construit, mais des fourgons à bagages EW-II ont été adaptés et plus tard, des MC76 d'occasion de la SNCF ont été achetés.

Avec la mise en place de navettes pour les trains grandes lignes à partir de 1996, les CFF ont acquis 60 voitures-pilotes de type IC Bt. Les trains navettes Intercity ainsi formés sont composés, outre les voitures pilote, de voitures intermédiaires EW IV) adaptées, d'anciens fourgons français et de locomotives de type Re 460. Le véhicule de 62 places est basé sur les voitures Eurocity bien connues. Elle est équipée d'un compartiment pour chaises roulantes, poussettes et bicyclettes, ainsi que de systèmes toilettes fermées avec bioréacteur. La forme de l'avant et le poste de conduite correspondent largement aux locomotives Re 460, ce qui permet d'obtenir une apparence homogène.

Les voitures EW VU? IV et les voitures pilote et fourgons correspondants n'ont que très peu changé d'apparence au fil du temps. La livrée verte/grise pierre, verte/ crème et bleue/ crème, un peu conservatrices au départ, ont fait place à un noir et blanc attrayant. Les voitures sont très appréciées des voyageurs en raison de leur intérieur spacieux avec sièges vis-à-vis et de leur roulement silencieux, même à grande vitesse.

Hormis les fourgons à bagages, aujourd'hui manquants, qui sont été partiellement remplacés par les voitures EW-IV de type AS, les navettes EW-IV constituent encore aujourd'hui un élément essentiel du trafic grandes lignes des CFF. Avec le design «Livery 2025», que l'on rencontre de plus en plus souvent depuis 2021, les voitures sont prêtes pour une utilisation d'environ 15 années supplémentaires.

Les modèles présentés sont ceux qui n'ont pas encore été modernisés et qui ne sont pas équipés de boutons-poussoirs pour l'ouverture des portes de l'extérieur. L'IC Bt apparaît également dans un nouveau design. Avec la «bande» rouge, le symbole des CFF a fait son apparition sur la face avant, comme sur les autres véhicules. Ces modifications de détail sont également mises en œuvre dans le modèle réduit avec une grande qualité.

Voitures voyageurs

EW IV, CFF





Photo: D. Häusermann

Voiture-pilote 2ème classe pour trains navettes EW-IV



CFF

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Bt

Photomontage

- ▶ Avec une nouvelle main courante, des essuie-glaces et le nouveau logo CFF enfichables séparément
- ▶ Feux longue portée et éclairage du poste de conduite et de l'intérieur activables en mode numérique

Q2/2024			
74478	DCC		
74479	AC		

Voiture de voyageurs 1^{ère} classe



CFF

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74474 74475



A

Photomontage

Voiture de voyageurs 2^{ème} classe



CFF

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74476



B

Photomontage

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

- ▶ En première avec portes rouges, essai du nouveau design
- ▶ Art. 74475, 74477: Avec un numéro d'immatriculation différent

Voiture de voyageurs 2^{ème} classe



CFF

Ep	VI
	303
	40196
	40420

Q2/2024

74477



B

Photomontage

n:

En RDA, tout était en fait structuré et organisé. Mais voilà qu'en 1976, les chemins de fer nationaux tchécoslovaques n'ont pas pu accepter la livraison des voitures de train D type Y/B 70 commandées pour des raisons financières. Elles ont été reprises sans hésiter par la DR. Ces voitures ont enfin permis d'introduire le train express urbain. En raison du boom de la construction, des milliers de travailleurs du bâtiment affluaient semaine après semaine à Berlin. Le principal moyen de transport était le chemin de fer. Du lundi au vendredi, les nouveaux trains express faisaient la navette entre les principales villes des districts de la RDA et la capitale, toujours le matin et le soir.

Dans les années 1980, la production d'une voiture express à compartiments à couloir latérale sans climatisation a été lancée, conformément aux exigences de l'UIC-Z. Avant de produire les voitures d'une longueur de 26,4 m, il a d'abord fallu transformer le pont transbordeur entre les halls de fabrication, car ce dernier était trop court avec seulement 19 m de long. Les voitures destinées à être utilisées dans les trains express urbains portaient la livrée typique des trains express urbains avec une bande latérale orange et un toit gris.

Les voitures de 1^{ère} classe eurent 10 compartiments. Chaque compartiment comportait six sièges individuels avec accoudoirs. La voiture AB (voiture à places assises de 1^{ère} et 2^{ème} classe) est d'ailleurs dérivée de la caisse de 1^{ère} classe, de sorte que le nombre de fenêtres est identique à celle-ci, ainsi les six compartiments de 2^{ème} classe sont plus grands que dans une voiture de classe unique. Les voitures de 2^{ème} classe comportaient en revanche 11 compartiments.

Les voitures étaient équipées de bogies de type Görlitz V avec des freins à sabot prévus pour circuler à une vitesse maximale de 140 km/h ou GP 200 (développement commun Görlitzer/Prager) pour 200 km/h avec des freins à disque. Un nombre supérieur à 1.000 voitures de plusieurs types de base ont été construites.



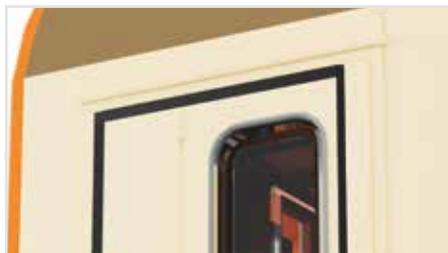
Photo: M. Dostal



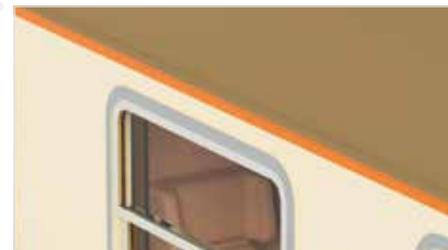
Voitures
voyageurs

«Städteexpress», DR

En détail



Voitures avec portes et fenêtres de porte modifiées



Voitures de 1^{ère} classe avec gouttière continue



Mains courantes détachées



Suspension secours berceau en détail



Traverse porte-tampons optionnelle



Bogies type Görlitz V modifiés fidèles aux modèles réels

Voiture express 1^{ère} classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Am

Photomontage

Q3/2024

6200041

6200042

Voiture express 2^{ème} classe



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bm

Photomontage

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

- ▶ En livrée «Städteexpress»
- ▶ En première avec parois latérales et gouttière continue
- ▶ Art. 6200042, 6200044: Avec un numéro d'immatriculation différent

Jugendobjekt

Städteexpresszug *Rennsteig*

Berlin-Halle(S)-Erfurt-Arnstadt

Jugendobjekt

Städteexpresszug *Lipsia*

Leipzig - Berlin - Leipzig

Jugendobjekt

Städteexpress *Elbflorenz*

Dresden-Berlin-Dresden

Q3/2024

6200043

6200044

▶ Bogies type Görlitz V modifiés, nouvelle construction



Coffret de 3 pièces (1): Train de voyageurs



DR

Ep	IV
	453
	40196
	944701



Bage



Baage



Dage

Photomontage

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

- Combinable avec la locomotive à vapeur série 38 de la DR, art. 71381, 71382, 79382

Q1/2024

620009

Coffret de 3 pièces (2): Train de voyageurs



DR

Ep	IV
	417
	40196
	944701



Baagre



Baage



Gms

Photomontage

Q1/2024

620010

n:

Après que les voitures à deux niveaux acquises par la Deutsche Bundesbahn ou la Deutsche Bahn AG eurent passé les épreuves d'introduction, d'autres voitures furent commandées. Bien accueillies par les voyageurs, les voitures à deux étages étaient nécessaires pour remplacer les voitures régionales à un niveau, devenues obsolètes. Les accès diffèrent selon les régions. On distingue les voitures aux portes d'accès pour quais bas (plancher surbaissé) et les voitures aux portes d'accès pour quais hauts. De plus, elles ont été livrées dans différentes versions (voiture pilote, voiture intermédiaire, différentes classes). Toutes les voitures à deux niveaux proviennent de l'usine Bombardier de Görlitz.

Depuis 1998, les voitures à deux niveaux de type 1997-2003 sont homologuées de circuler à une vitesse maximale de 160 km/h pour l'acheminement de voyageurs. Elles se distinguent par le frein magnétique rail installé sur le bogie. La forme arrondie caractéristique de la tête avait fait ses preuves et a été reprise des modèles précédents. L'équipement technique et l'aménagement intérieur ont également été revus. L'intérieur comprend deux zones d'accès, de plusieurs espaces passagers et multi-usages, un WC, un locale technique et avec à l'extrémité 1 de la voiture-pilote une cabine de conduite et un compartiment de service à l'extrémité 2.

Les types DBpbzfa 765 et 766 ainsi que DABpbzfa 767 constituent l'aboutissement actuel du développement des voitures-pilotes de DB Regio, tandis que les types DBpza 780/781 et DABpza 785/786 constituent l'aboutissement du développement des voitures intermédiaires. Ils se distinguent en particulier par un plus grand nombre de fenêtres latérales et par des traverses de fenêtre plus étroites. De nombreux souhaits des clients ont été pris en compte lors de la conception de la plate-forme des voitures à deux niveaux, on trouve des équipements différents dans les différents Länders allemands. Chez Metronom, par exemple, la voiture pilote était équipée d'un espace pour distributeurs automatiques, tout comme la voiture intermédiaire à accès surélevé. En raison de la demande croissante de places pour les bicyclettes, de nombreux Dosto à accès bas ont été transformés en voitures avec un espace multi-usages au niveau inférieur.

Les voitures ont été livrées portant une livrée rouge trafic et des portes gris clair, égayées par des bandes longitudinales de la même couleur. Les voitures de la S-Bahn de Dresde se distinguent des autres voitures par une bande de séparation grise différente entre les extrémités et les espaces d'accès. Le toit et les longerons sont peints en gris, ainsi que le châssis en noir. Les voitures sont utilisées dans les agglomérations de Berlin, Francfort (Main), Cologne, Coblenze, Ludwigshafen, Nuremberg, Munich, Karlsruhe, Rostock et Stuttgart. Les trains à deux niveaux de metronom sont également composés de ces voitures.



Voitures à deux niveaux



Photo: R. Auerweck

Coffret de 2 pièces: Voitures à deux niveaux

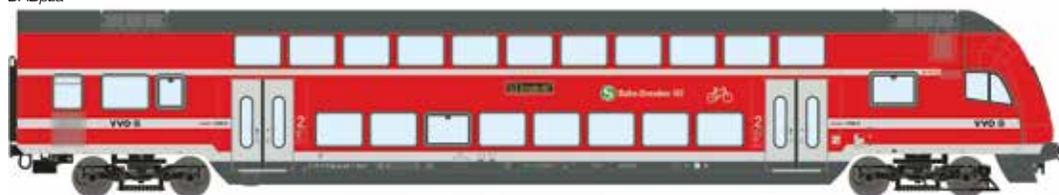


DB AG

Ep	VI
	621
	PluX22
	LED



DABpza



DBpbzf

Photomontage

- ▶ Voiture pilote avec feux longue portée, éclairage de poste de conduite et indicateur de destination activables en mode numérique
- ▶ En tant que S3 de la S-Bahn Dresden

Q1/2024			
6200066	DCC		
6220066	AC		

En détail



Traverse porte-tampons sophistiquée montée ultérieurement



Grilles de ventilation ajourées avec climatiseur et compresseur derrière



Bogies très détaillée



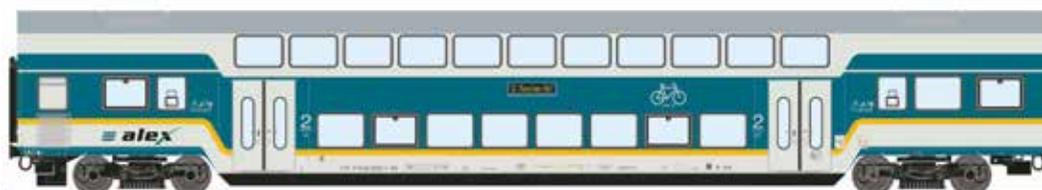
Feux arrière enfichables séparément

Voiture à deux niveaux



ALEX

Ep	VI
⏪ ⏩	308



DBpz

Photomontage

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

- ▶ Art. 6200103, 6220103: Destination du train: München Hbf
- ▶ Art. 6200104, 6220104: Destination du train: Hof Hbf



Photo: R. Auerweck

Locomotive électrique ME146-12



METRONOM

Ep	VI
⏪ ⏩	217
⋯	PluX22
⏸	R2
⦿	LED



Photomontage

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

Depuis 2003, metronom relie le nord de la Basse-Saxe, à Hambourg et Brême avec ses trains à deux niveaux acheminés par des locomotives jaunes et bleues. La société metronom Eisenbahngesellschaft mbH est une entreprise de transport ferroviaire non fédérale, qui a son siège à Uelzen (Basse-Saxe). L'entreprise exploite cinq lignes de transport public locales sous la marque metronom qui s'étendent sur 390 kilomètres. La ME 146-12 est dérivée de la deuxième série de livraison de huit locomotives de type TRAXX P160 AC2, construites en 2005. Elle se réfère à la caisse de locomotive optimisée en cas de crash, de la série 185.2 de la DB.

- ▶ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichables séparément
- ▶ Feux longue portée et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux



METRONOM

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DABpbzka



DBdpza



DBpza

Photomontage

- ▶ Voiture-pilote avec feux avant/arrière, feux longue portée, éclairage de poste de conduite et indicateur de destination train activables en mode numérique
- ▶ Chaque voiture avec éclairage intérieur à LED soigneusement adapté au modèle pour une illumination optimale

Q3/2024			
6210105	DCC		
6220105	AC		



Coffret de 2 pièces: Voitures à deux niveaux



METRONOM

Ep	VI
	616



DBpza



DBpza

Photomontage

Q3/2024			
6200106	DC		
6220106	AC		

► Chaque voiture avec éclairage intérieur à LED soigneusement adapté au modèle pour une illumination optimale

Voiture à deux niveaux



METRONOM

Ep	VI
	308



DBpza

Photomontage

Q3/2024			
6200107	DC		
6220107	AC		

► Éclairage intérieur à LED soigneusement adapté au modèle pour une illumination optimale
 ► Parfaitement combinable avec les coffrets art. 6210105, 6200106



Voiture-pilote IC

DB AG





Photo: R. Auerweck

Au début des années 90, la DB a commencé à développer des voitures-pilote pour le trafic grandes lignes. L'objectif était de réduire les temps de retournement dans les gares en cul-de-sac, comme c'était déjà le cas depuis des années dans le trafic de banlieue. Adaptées à une vitesse maximale de 200 km/h, elles étaient initialement prévues pour les trains InterRegio.

Les 75 voitures-pilote ont été créées en transformant des voitures voyageurs fabriquées à Halberstadt. Le châssis de la voiture de type Bom 281 qui servait auparavant de fournisseur «pièces de rechange» a été repris et modifié à l'extrémité 2 de manière à pouvoir y monter la nouvelle tête de la voiture-pilote. Celle-ci est composée d'une construction de base en acier avec un capot porteur en matériaux composites renforcé par de la fibre de verre. La caisse, le toit, le train de roulement, l'aménagement intérieur et la technique sont de nouvelles constructions. Les types Bimdzf 296 et Bpmbdzf 297 ont ainsi vu le jour.

Après la livraison des deux premières séries, PFA Weiden commença la fabrication de douze voitures-pilote IC résistante à la surpression. Pour les distinguer du modèle «de base», ces voitures sont appelées Bpmbdzf 297.3. Elles n'ont en commun avec les «anciennes» voitures-pilote que la conception originale et la forme de la cabine de conduite.

Par rapport à la variante non résistante à la surpression, la tête de la voiture-pilote est réalisée sous forme de tête sandwich GfK autoportante et est reconnaissable à son bord d'attache incliné sur la caisse de la voiture. L'intercirculation SIG résistante à la surpression compte également parmi les caractéristiques typiques de cette voiture. Les voitures-pilote ont été utilisées pour la première fois en mai 1999 sur la ligne IC Hambourg - Berlin - Leipzig - Nuremberg - Munich. Après la première refonte du design en 2002/2003, le numéro de type a été changé de 297.3 en 296.3. À cette occasion, les véhicules ont été équipés d'un système d'information passagers et d'affichages numériques de destination de train extérieur.

Au cours de l'été 2012, la DB AG a annoncé, sous le nom d'«ICmod», la remise en état d'environ 770 des 1 500 voitures IC encore disponibles. Celle-ci a été réalisée à partir de l'automne 2012, également sur les voitures-pilote, dans les usines de Neumünster et de Kassel. Dans le cadre de la révision, les véhicules ont été entièrement vidés, de nouveaux sièges installés et les mises à jour techniques nécessaires effectuées.

Après cette transformation, le numéro de véhicule des voitures-pilote a certes été conservé, mais leur désignation était désormais Bpmmbdzf 286.3. Le «m» supplémentaire dans la désignation signifie modernisation, c'est-à-dire «ICmod». Toutes les voitures sont encore en service IC/EC sous cette désignation.

Voiture-pilote IC «IC 2310»



DB AG

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED

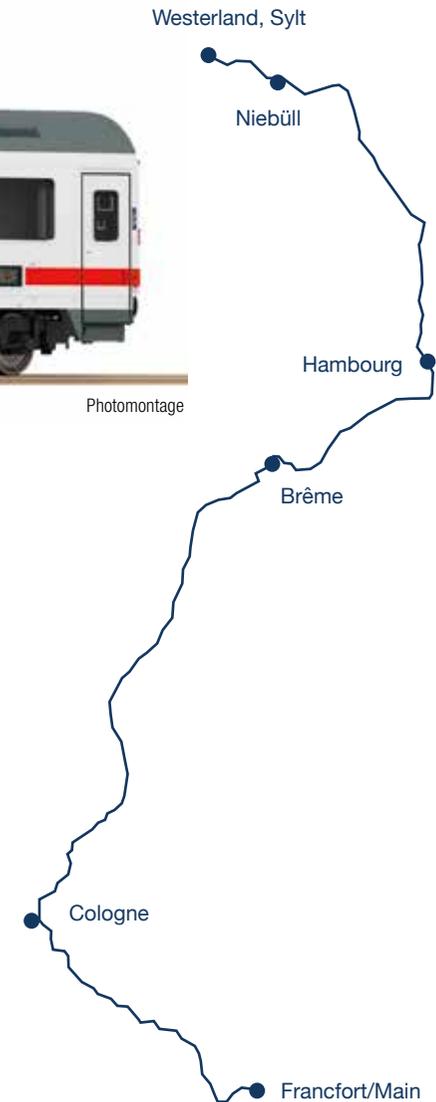


Bpmmbdzt 286.3

Photomontage



- ▶ Avec inscriptions actuelles
- ▶ Design intérieur élaboré et multicolore
- ▶ Feux longue portée, éclairage du poste de conduite et du pupitre de commande activables en mode numérique



Q1/2024			
6210001	DCC		
6220001	AC		

En détail



Essuie-glaces détachés



Antennes WiFi montées séparément



Porte-bicyclettes détaché



Replique détaillée de la traverse porte-tampons



Aménagement intérieur élaboré



Équipement complet des bogies



Gravures réalisées avec précision



État de fonctionnement avec bourrelets d'intercirculation en caoutchouc

Coffret de 3 pièces (1): «IC 2310»



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bpmmbdz



Bvmmsz



Aprmmz

Photomontage

Cela vaut pour tous les modèles sur cette page:

- ▶ Voiture de 1^{ère} classe pour la première fois avec des passages de bourrelets en caoutchouc
- ▶ Avec antennes WLAN rapportées séparément
- ▶ Tous les voitures avec l'inscription actuelle



Q1/2024

6200019

Coffret de 4 pièces (2): «IC 2310»



DB AG

Ep	VI
	1212
	40196
	40420



Avmmz



Bpmmz



ARkimmz



Bpmmz

Photomontage

Q1/2024

6200020

Coffret de 3 pièces: Voitures voyageurs



PKP

Ep	III
	427
	6560
	6469



ABiy



Biy



Biy

Photomontage

Q4/2024

6200059

► État de fonctionnement 1956



Voiture-restaurant



PKP

Ep	IV-V
	303
	40196
	40420

Q3/2024

6200060



WRdun

Photomontage

- ▶ Livrée d'usine avec logo WARS jaune
- ▶ Avec faces avant et zone d'accès réalistes du type Bautzen, toit réaliste fidèle au modèle réel

Voiture-lits



PKP

Ep	IV-V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

6200061



WLABd

Photomontage

- ▶ Etat de fonctionnement 1989-90
- ▶ Exploitation dans le réseau de trains de nuit international

Voiture-lits



PKP

Ep	V
	282
	40196
	40420

Q3/2024

6200062



WLABd

Photomontage

- ▶ État de fonctionnement 1990-91
- ▶ Exploitation dans le réseau de trains de nuit international



Wagons de
MARCHANDISES

Wagon de marchandises «BahnExpress» pour envois express



ÖBB

Ep	IV
	161
	40196



Gbss

Photomontage

Q1/2024

6600055

Coffret de 3 pièces: Wagons transport de copeaux de bois



ÖBB

Ep	IV
	345
	40183



Fb

Photomontage

► En état de fonctionnement des années 80; parfaitement combinable avec toutes les locomotives ÖBB

Q2/2024

6600056

Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



ÖBB

Ep	IV-V
	495
	40183



Fals

Photomontage

► Compatibles pour des trains-blocs

Q2/2024

6600071

Wagon à ranchers



ÖBB/RCW

Ep	VI
	229
	40196



Rs

Photomontage

► Chargé de bois authentique

Q1/2024

77685

Double wagon à toit pivotant



ÖBB

Ep	V-VI
	222
	40196



Tdrrs

Photomontage

► Les deux wagons ont un accouplement rigide, par un timon détachable

Q1/2024

76022

Wagon silo à poussières



ÖBB

Ep	VI
	219
	40196



Uacs-x

Photomontage

► Finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichables séparément

Q1/2024

6600052

Wagon de marchandises couvert



ÖBB

Ep	VI
	249
	40183



Gabs

Photomontage

Q1/2024

77800

Wagon porte-conteneurs



ÖBB/RCW

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

► Wagon en métal moulé sous pression
 ► Chargé de conteneurs-citernes de TWS Tankcontainer-Leasing

Q3/2024

6600077

Wagon-poche double articulé T3000e



ÖBB/RCW

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux caisses interchangeables 45' Rail Cargo Group

Q2/2024

6600033

Coffret de 3 pièces: Wagons-citernes



WASCOSA/OMV

Ep	VI
	585
	40179



Zans



Photomontage

- ▶ Mains courantes détachées finement détaillées
- ▶ Passerelles grillagées finement perforées

Q2/2024

6600054

Wagon à capots télescopiques



SNCB

Ep	V-VI
	138
	40196



Shimmns

Photomontage

- ▶ Avec l'autorisation de NMBS Train World

Q2/2024

6600061

Coffret de 3 pièces: Wagon à déchargement automatique



HOLCIM

Ep	V-VI
	432
	40196



Fals



Photomontage

- ▶ Avec des retouches
- ▶ Idéal pour former des trains-blocs

Q1/2024

77033

Wagon porte-conteneurs



CFF

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux conteneurs-citernes du transitaire Bertschi

Q1/2024

77346

Coffret de 2 pièces: Wagon-silos



HOLCIM

Ep	VI
	311
	40179



Uacns



Photomontage



- ▶ En première avec le nouveau logo «Holcim»

Q1/2024

6600051

Wagon-poche T5



HUPAC

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

- ▶ **Modèle entièrement équipé départ usine**
- ▶ **Wagon en métal moulé sous pression**
- ▶ **Chargé avec une semi-remorque du transitaire Schöni**
- ▶ **Vous trouverez de plus amples informations au sujet du nouveau T5 sur les pages 196-199**

Q3/2024

6600065



Coffret de 3 pièces: Wagons-citernes



MILLET

Ep	VI
	585
	40179



Zacns



Photomontage

Q4/2024
6600091

- ▶ Avec différents logos
- ▶ Finement détaillé avec de nombreuses pièces enfichables séparément

Wagon à bâche coulissante



VTG

Ep	VI
	229
	40196



Rilns

Photomontage

- ▶ Voiture de location VTG, immatriculés auprès de CFF Cargo
- ▶ Conception finement détaillée

Q4/2024
6600089

Wagon d'accompagnement de train de marchandises



ČSD

Ep	IV
	115
	40196



D

Photomontage

Q1/2024

76603

Wagon de marchandises couvert



ČSD

Ep	IV
	107
	40196



Zn

Photomontage

Q2/2024

76323

Wagon de marchandises découvert



ČSD

Ep	IV
	161
	40183



Eas-u

Photomontage

► Idéal pour former des trains-blocs

Q3/2024

6600004

Wagon de marchandises découvert



ČSD

Ep	IV
	124
	6560



Vtp

Photomontage

► Wagon de marchandises ouvert

Q3/2024

6600084

Coffret de 3 pièces: Voiture à toit pivotant



ČD CARGO

Ep	VI
	333
	40196



Tdns



Photomontage



- ▶ Marchepieds, échelles et rambardes de plateforme finement travaillés

Q2/2024

6600078

Wagon à parois coulissantes



ČD CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbillins

Photomontage

- ▶ Parois avant et latérales finement détaillées
- ▶ Poignées et tringles d'actionnement assemblées séparément

Q3/2024

6600095

Wagon de transport de voitures



ČD

Ep	V-VI
	303
	40195



DDm

Photomontage

- ▶ Parfaitement combinable avec le set Eurofima, art. 6200002

Q1/2024

76555

Coffret de 3 pièces: Wagons de marchandises découverts



DRB

Ep	II
	356
	6560



Ommr



Ommru



Ommru

Photomontage

Q3/2024

6600102

► Combinable avec la locomotive diesel D311, art. 70113, 70114, 78114

Coffret de 3 pièces: Wagons à ranchers



DRG

Ep	II
	404
	6560
	6563



R



R



R

Photomontage

Q1/2024

6600041

► Un wagon avec tampons à tige
► Deux wagons avec roues à rayons

Wagon de marchandises couvert



DRG

Ep	II
	124
	40183



Glhs

Photomontage

Q2/2024

6600038



Coffret de 2 pièces: Wagens de marchandises ouverts



DB

Ep	III
	232
	6560



Ommr 33

Photomontage

Q2/2024

► Un wagon avec frein à main

76289

Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises découverts



DB

Ep	III
	345
	40183



Omm 34

Photomontage

Q3/2024

► Deux wagons avec paliers coulissants et un avec paliers à rouleaux

6600075

Wagon de transport de voitures



DB

Ep	IV
	275
	40184



Laekks 543

Photomontage

Q1/2024

76456

Wagon porte conteneurs double



DB

Ep	IV
	208
	40196



Laabkkmms

Photomontage

Q1/2024

► Chargé de conteneurs Efkf de la société Birkel

6600053

Coffret de 2 pièces: Voitures à toit pivotant



DB

Ep	IV
	498
	40196



Tadgs 959



Photomontage

Q4/2024

77036

- ▶ Typiques des trains de marchandises de l'époque IV
- ▶ Pour l'acheminement des marchandises en vrac sensibles à l'humidité, comme les céréales p.ex.

Coffret de 3 pièces: Wagons à toit pivotant



DB

Ep	IV
	333
	40196



Tdgs



Photomontage

Q2/2024

77052

- ▶ Avec différentes impressions «Quarzwirke»

Coffret de 3 pièces: Wagons pour transport de charges lourdes



DB

Ep	IV
	561
	40196



Sahs



Photomontage

Q3/2024

76002

- ▶ Chargé de coils d'acier

Coffret de 3 pièces: Wagon marchandises découverts



DR

Ep	IV
	543
	40196



Eas 5948



Photomontage



- ▶ Avec les portes typiques en métal embouti et les tampons ronds
- ▶ Destiné au transport de ferraille, de bois, de vieux pneus et de marchandises similaires

Q4/2024

6600103

Wagon de transport de matériel



DR

Ep	IV
	98
	6560



G

Photomontage



Q1/2024

76315

Coffret de 4 pièces: Transport de voitures



ARS ALTMANN

Ep	VI
	1260



Hccrs

Photomontage

- ▶ Compatibles pour des trains-blocs
- ▶ Modèle de conception fine avec de nombreuses pièces rapportées
- ▶ Longueur hors tampons par unité de wagon 315 mm

Q1/2024

77049



Wagons-poche

T5, Wascosa



Les premiers wagons-poches ont été construits dès le début des années 1970 et achetés par quelques administrations ferroviaires européennes. Au fil du temps, ils ont été adaptés et perfectionnés pour répondre aux exigences toujours plus élevées.

Polyvalence et flexibilité sont les principales caractéristiques du wagon-poche T5. Il s'agit d'un wagon destiné au transport de méga-remorques et de semi-remorques traditionnelles avec une hauteur intérieure comprise entre 2,55 et 3,0 mètres. La longueur hors tampons est de 20.000 mm. Pour une utilisation flexible en transport combiné, les wagons-poches sont équipés de barres de verrouillage avec des pivots ISO sur la longue poutre, afin de pouvoir également transporter des conteneurs et des caisses mobiles jusqu'à 45'. Avec ce type de wagon, il est également possible de charger des conteneurs de 30'. L'utilisation du wagon-poche T5 rend donc les compositions de train plus flexibles et offre des avantages évidents en termes de disponibilité pour différentes unités de chargement.

Les wagons-poches sont équipés de poutrelles extérieures afin que dans les «poches» les roues des semi-remorques peuvent être placées aussi près que possible du bord supérieur des rails. Ceci est nécessaire pour respecter le gabarit ferroviaire. Les wagons sont équipés de sellettes réglables en hauteur qui reçoivent les pivots des remorques. Les T5 sont ainsi devenus un élément indispensable pour le transport combiné.

Wagon-poche T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgns/T5

Photomontage

Q3/2024

6600067

- ▶ Modèle entièrement équipé départ usine
- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux conteneurs-citernes du transitaire Bertschi

Wagon-poche T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgns/T5

Photomontage

Q3/2024

6600063

- ▶ Modèle entièrement équipé départ usine
- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé avec une semi-remorque du transitaire LKW Walter

En détail



Sellette réalisée en plusieurs partie



Modèle entièrement équipé en fonction du type de chargement



Barres de verrouillage mobiles afin de pouvoir transporter des conteneurs



Crochets d'ancrage de câble enfichables séparément



Zone ajourée sellette



Zone cuve authentique



Mains courantes et marchepieds fidèles au modèle réel

Wagon-poche articulé double T3000e



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2024

6600057

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de quatre caisses interchangeables DHL

Wagon-poche articulé double T3000e



EUROWAGON

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2024

6600035

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé avec deux semi-remorques routier du transitaire Intercombi Logistics

Wagon-poche articulé double T3000e



NACCO

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2024

6600036

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé avec deux conteneurs 20' et d'un conteneur 45'

Wagon-poche articulé double T3000e



TX LOGISTIK

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q2/2024

6600034

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé avec deux semi-remorques routier du transitaire DSV

Containertragwagen



AAE

Ep	VI
	226
	40196



Sgns

Q1/2024

77345

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux conteneurs 20'

Wagon à parois coulissantes



AAE

Ep	VI
	267
	40196



Habbilns

Q1/2024

76487

- ▶ Poignées et tringles d'actionnement assemblées séparément

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans

- ▶ Nouveaux numéros d'immatriculation
- ▶ Wagon pour le «DHL Kerosin Express»

Q1/2024

76024

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zacns

Photomontage

Q1/2024

76025

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



GATX

Ep	VI
	390
	40179



Zans

Photomontage

Q2/2024

77463



Wagon couvert



SNCF

Ep	III
	136
	40196



IK

Photomontage

Q2/2024

76602

Wagon couvert



SNCF

Ep	V
	136
	40196



Gos

Photomontage

Q2/2024

76604

Wagon couvert



MAV

Ep	IV
	122
	40183



Gg

Photomontage

Q4/2024

6600097

Wagon à parois coulissantes



MAV

Ep	V-VI
	267
	40196



Habbi(l)ns

Q1/2024

77492

Coffret de 2 pièces: Wagons à toit enroulable



FS

Ep	IV
	240
	40183



Tms

Photomontage

Q3/2024

6600082

Wagon couvert



NS

Ep	III
	96
	40179



CHAW

Photomontage

Q3/2024

76844

► Avec patches de réparation

Coffret de 2 pièces: Wagens postales



NS

Ep	IV
	301
	40196



Hbbkss



Gs

Photomontage

Q2/2024

6600074

Wagon à parois coulissantes



NS

Ep	IV
	161
	40196



Hbis

Photomontage

Q3/2024

6600081

Wagon-citerne de gaz comprimé



DB

Ep	IV
	183
	40196



Zags

Photomontage

Q4/2024

6600086

Wagon-citerne «Natronchemie»



NS

Ep	IV
	101
	40183



Uh

Photomontage

Q4/2024

6600094

Wagon à ballast



RAILPRO

Ep	VI
	111
	40196



Fccpps

Photomontage

Q1/2024

6600070

Wagon à bâche coulissante



ONRAIL

Ep	VI
----	----

🚂	138
---	-----

🚂	40196
---	-------



Shimmns

Photomontage

Q3/2024

6600085



Wagon-poche double articulé



WASCOSA

Ep	VI
----	----

🚂	393
---	-----

🚂	40195
---	-------



Sdggmrs/T2000

Photomontage

Q2/2024

6600072

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux semi-remorques routier du transitaire Hofman
- ▶ Avec loquets à charnières enfichables

Wagon couvert



PKP

Ep	III
----	-----

🚂	124
---	-----

🚂	40183
---	-------



Kdsth

Photomontage

Q2/2024

6600059

Wagon transport de rails



PKP

Ep	III
----	-----

🚂	166
---	-----

🚂	6560
---	------



Pdks

Photomontage

Q3/2024

6600060

- ▶ Chargé de rails

Wagon-citerne



PKP

Ep	IV
	101
	6560



Uh

Photomontage

Q1/2024

6600017

Coffret de 2 pièces: Wagons marchandises découverts



PKP

Ep	IV
	230
	40196



Es

Photomontage

Q1/2024

6600058

Wagon porte-conteneurs



PKP

Ep	V-VI
	226
	40196



Sgns

Q1/2024

77347

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux conteneurs du transitaire Van den Bosch

Wagon à parois coulissantes double



PKP CARGO

Ep	VI
	350
	40196



Himrs 29

Photomontage

Q4/2024

6600096

- ▶ Les deux wagons ont un accouplement rigide, par un timon amovible

Coffret de 3 pièces: Wagons marchandises découverts



PKP CARGO

Ep	VI
	543
	40196



Eanos

Photomontage

Q4/2024

6600100

- ▶ Avec le nouveau logo »PKP Cargo«

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers



PKP CARGO

Ep	VI
	458
	40183



Res

Photomontage

Q3/2024

6600099

- ▶ Avec le nouveau logo »PKP Cargo«

Wagon-citerne



CFR

Ep	VI
⇄	195
⌏	40179



Zas

Photomontage

04/2024

6600090

Wagon à parois coulissantes



GREEN CARGO

Ep	VI
⇄	267
⌏	40196



Habins

Photomontage

Q3/2024

6600001

Wagon à bâche coulissante



ŽSKK CARGO

Ep	VI
⇄	229
⌏	40196



Rilns

Photomontage

Q1/2024

6600050

► **Emploi: Transport de marchandises sensibles aux intempéries**

Coffret de 3 pièces: Wagons marchandises découverts



BUDAMAR

Ep	VI
⇄	483
⌏	40183



Eas

Photomontage

Q4/2024

6600087

► **Idéal pour former des trains-blocs**
 ► **Mains courantes détachées**



Voie **ÉTROITE**

Photo: J. Kaufmann

Locomotive à vapeur 399.01



ÖBB

Ep	IV-V
	134
	PluX16
	261 mm



Photomontage

- ▶ État de fonctionnement: des années 1990 sur le chemin de fer local du Pinzgau
- ▶ Série spéciale «Pinzgauer Lokalbahn»
- ▶ Avec des anneaux de chaudière de couleur contrastée

n:

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

Coffret de 3 pièces: Voitures pour voie étroite



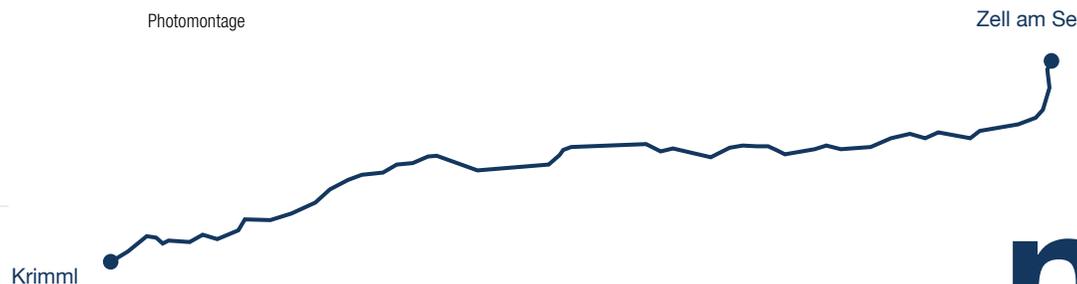
ÖBB

Ep	IV-V
	276



Bi

Photomontage



Krimml

Zell am See

n:

Q1/2024
6240001

- ▶ Une voiture avec fenêtres rapportées
- ▶ Série spéciale «Pinzgauer Lokalbahn»
- ▶ Combinable avec la locomotive à vapeur série 399, art. 7140001, 7150001



Photo: M. van der Velden

Coffret de 2 pièces: Wagens pour le transport de bicyclettes



ÖBB

Ep IV

256



GGmh/s



Photomontage

- ▶ Modèles finement détaillés avec guérite de serre-frein
- ▶ Portes louvoyantes-coulissantes
- ▶ Série spéciale «Pinzgauer Lokalbahn»

Q1/2024

6640003



Photo: J. Kaufmann

Coffret de 5 pièces: Locomotive diesel 2095 005-1 avec train de marchandises acheminant des passagers



ÖBB



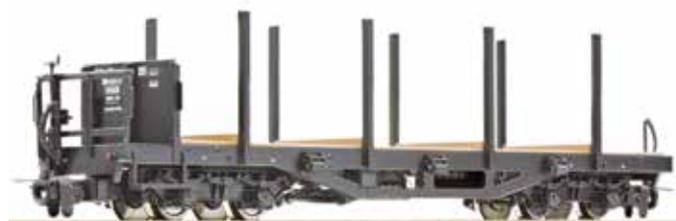
Ep	V
	596
	PluX22
	200 mm
	LED



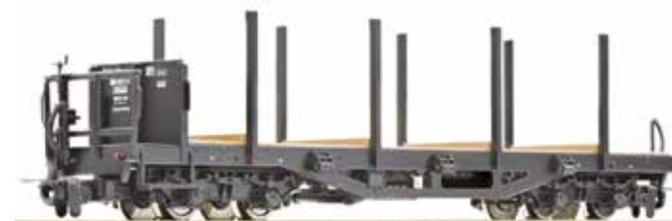
Bi/s



GGm/s



SSm/s



SSm/s

Photomontage

- ▶ Réplique typique d'un train mixte de voyageurs, tel qu'il a longtemps marqué l'image des chemins de fer à voie étroite en Autriche
- ▶ Locomotive avec les armoiries «Waidhofen an der Ybbs»
- ▶ Voiture «Spanten» avec numéro informatique

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



Photo: T. Küstner

Locomotive électrique E10 «Ötscherbär»



NÖVOG

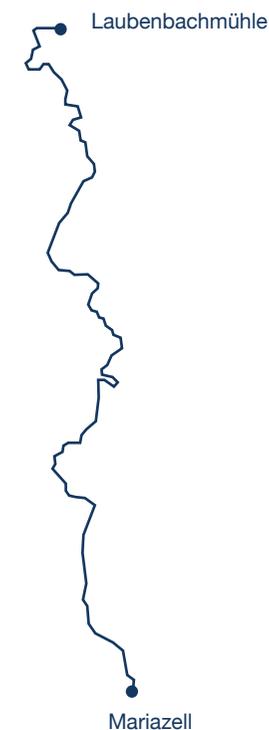
Ep	VI
	127
	Next18
	261 mm
	LED



Photomontage

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

- ▶ En première avec l'interface Next18
- ▶ Essuie-glaces enfichables séparément



Coffret de 3 pièces: Train de voyageurs «Ötscherbär»



NÖVOG

Ep	VI
	465



B



Photomontage

- ▶ Une voiture dans le design «Bärenland»
- ▶ Mains courantes enfichables séparément

Q4/2024
6240002

Art. No.	Page	71386	28	77052	194	6200004	142	6200066	172	6600061	186
42500	153	71393	6	77345	155/201	6200005	142	6200103	173	6600063	199
70035	12	71394	6	77346	155/187	6200006	142	6200104	173	6600065	188
70036	12	71778	133/155	77347	207	6200007	142	6200106	175	6600067	199
70043	8	71779	133	77463	202	6200008	142	6200107	175	6600068	118
70044	8	71924	53	77492	204	6200009	169	6210001	178	6600069	118
70057	112	71925	53	77685	184	6200010	169	6210105	174	6600070	205
70058	112	72014	148	77800	185	6200019	155/180	6220001	178	6600071	184
70064	99/155	73110	13/154	78014	148	6200020	155/180	6220066	172	6600072	206
70065	99	73111	13	78044	8	6200026	43	6220103	173	6600073	12
70107	33	74047	154/157	78058	112	6200027	43	6220104	173	6600074	205
70108	33	74348	159	78065	99	6200031	144	6220105	174	6600075	154/193
70113	128	74474	154/163	78108	33	6200032	67	6220106	175	6600077	155/185
70114	128	74475	154/163	78114	128	6200033	67	6220107	175	6600078	155/191
70117	129	74476	154/163	78118	129	6200034	92	6230001	153	6600081	205
70118	129	74477	154/163	78189	136	6200035	93	6240001	210	6600082	204
70184	137	74478	162	78337	68	6200036	11	6240002	215	6600084	155/190
70185	137	74479	162	78408	80	6200037	11	6600001	208	6600085	206
70188	136	76002	194	78461	141	6200038	16	6600004	155/190	6600086	205
70189	136	76022	185	78465	106	6200039	16	6600017	207	6600087	208
70251	14	76024	202	78469	97	6200041	154/167	6600033	186	6600089	155/189
70252	14	76025	202	78496	48	6200042	154/167	6600034	155/201	6600090	208
70336	68	76289	154/193	79111	13	6200043	154/167	6600035	200	6600091	189
70337	68	76315	195	79380	14	6200044	154/167	6600036	155/200	6600094	205
70407	80	76323	190	79386	28	6200049	109	6600038	154/192	6600095	155/191
70408	80	76456	193	79394	6	6200050	7	6600041	154/192	6600096	207
70460	141	76487	201	79779	133	6200051	87	6600050	155/208	6600097	204
70461	141	76555	191	79925	53	6200052	88	6600051	187	6600099	207
70464	106/155	76602	204	5100003	152	6200053	89	6600052	185	6600100	207
70465	106	76603	190	5110004	150	6200055	28	6600053	193	6600101	35
70468	97	76604	204	5110005	151	6200056	27	6600054	186	6600102	192
70469	97	76844	204	5500004	51	6200057	27	6600055	184	6600103	155/195
70495	48	77030	81	5510004	51	6200058	34	6600056	184	6640003	212
70496	48	77031	83	5520004	51	6200059	181	6600057	200	7100003	29
71379	14	77033	187	5540001	213	6200060	182	6600058	207	7100004	23
71380	14	77036	194	5550001	213	6200061	182	6600059	206	7100005	10
71385	28	77049	195	6200002	71	6200062	182	6600060	206	7100006	20

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

Editeur:

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

Source images:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, M. Huber, H. Gogg les photographes mentionnés directement sur les images.

Imprimerie:

Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn; Autriche

Droits d'auteur:

© 2024 Modelleisenbahn GmbH. Tous droits réservés.

Le présent catalogue ainsi que tous ses éléments, tels que les données et les images, sont protégés par le droit d'auteur. Toute utilisation en dehors des limites strictes de la loi sur le droit d'auteur, sans l'accord de Modelleisenbahn GmbH, est interdite et passible d'amende. Cela s'applique notamment aux reproductions, traductions, microfilms ainsi qu'au traitement ou à la transformation dans des systèmes électroniques. La reproduction de désignations de produits, de marques, d'appellations commerciales ou de dénominations sociales ainsi que de tout autre signe distinctif dans ce catalogue ne signifie pas que ces derniers peuvent être utilisés librement par tous. Il peut au contraire s'agir également de marques déposées ou d'autres caractéristiques protégées par la loi, si elles ne sont pas désignées comme telles.

® Marques déposées: ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Propriétaires des marques : Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Autriche

Conformément à §§ 10, 10a de la loi sur la protection des marques, le propriétaire des marques interdit à des tiers l'usage des marques déposées dans la vie des affaires sans son accord.

Responsabilité:

Modelleisenbahn GmbH s'efforce de mettre à disposition un contenu de haute qualité dans le présent catalogue. Malgré le soin le plus minutieux apporté, Modelleisenbahn GmbH ne peut garantir ni être responsable de la l'exactitude, l'actualité ou l'exhaustivité des contenus et informations de ce catalogue. Aucune garantie et responsabilité ne sont assumées pour d'éventuels préjudices matériels ou immatériels résultant de l'utilisation, la non utilisation ou la dissimulation d'informations erronées ou incomplètes de ce catalogue - dans la mesure où ils ne sont pas liés à une intention délibérée ou une négligence grave avérées de la part de Modelleisenbahn GmbH. Modelleisenbahn GmbH se réserve le droit de mettre à jour à tout moment les contenus et caractéristiques techniques des produits présentés. Beaucoup d'illustrations sont des photomontages et dessins conçus par ordinateur. La version finale et livrée des modèles peut donc diverger des photos présentées. Les données électriques et mécaniques ainsi que les dimensions sont fournies sans engagement. Certains détails des produits fabriqués en série peuvent diverger des modèles présentés. Il est tout à fait possible que les produits illustrés ou décrits ne soient éventuellement pas disponibles dans votre pays. Les modifications et possibilités de livraison des produits illustrés demeurent sous réserve.



Codes pays

 Autriche (A)	 Italie (I)
 Belgique (B)	 Luxembourg (L)
 Bosnie-Herzégovine (BIH)	 Pays-Bas (NL)
 Canada (CAN)	 Norvège (N)
 Suisse (CH)	 Pologne (PL)
 République tchèque (CZ)	 Roumanie (RO)
 Allemagne (D)	 Russie (RUS)
 Danmark (DK)	 Suède (S)
 Espagne (E)	 République slovaque (SK)
 France (F)	 Slovénie (SLO)
 Hongrie (H)	 États-Unis (US)

Époques

Ep	I	Epoque I: 1870 – 1920
Ep	II	Epoque II: environ 1920 – 1945
Ep	III	Epoque III: environ 1945 – 1968
Ep	IV	Epoque IV: environ 1968 – 1994
Ep	V	Epoque V: 1994 – 2006
Ep	VI	Epoque VI: depuis 2007

Voies

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

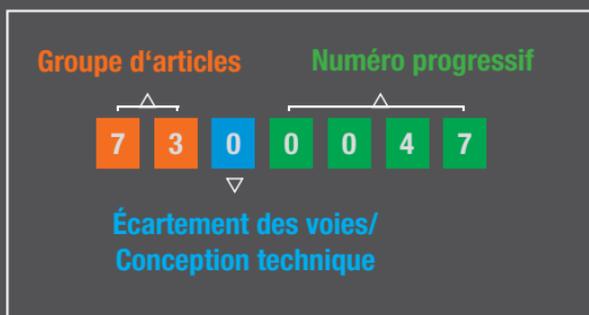
Administrations ferroviaires

K.K.St.B.	Chemins de fer d'État impériaux et royaux autrichiens
BBÖ, ÖBB	Chemins de fer autrichiens
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SBB	Chemins de Fer Fédéraux Suisses
K.P.E.V.	Administration royale prussienne des chemins de fer
K.Bay.Sts.B	Chemin de fer impérial de Bavière
DWM	La Wehrmacht allemande (1935 - 1945)
DRG	Société de chemin de fer du Reich allemand (jusqu'à 1937)
DRB	La Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
DR	La Deutsche Reichsbahn (RDA)
DB	Chemins de fer allemands (1951-1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (depuis le 1er janvier 1.1.1994)
DSB	Chemins de fer danois
RENFE	Chemins de fer espagnols
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
MÁV	Chemins de fer hongrois
FS	Chemins de fer italiens
NSB	Chemins de fer norvégiens
SS, NS	Chemins de fer néerlandais
PKP	Chemins de fer polonais
SJ	Chemins de fer suédois
RŽD	Chemins de fer russes
ČSD	Chemins de fer nationaux tchèques (1919-1992)
ČD	Chemins de fer tchèques
ŽSR	Chemins de fer de la République slovaque (1993-2004)
ŽSSK	Chemins de fer de la République slovaque (depuis 2005)
CFL	Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois
SŽ	Chemins de fer slovènes
SŽD	Chemins de fer soviétiques

Explication des symboles

000000	Numéro d'article
Q1-4/2023	Sortie : 1er-4ème trimestre de l'année en cours
Ep III	Epoque
 187	Longueur entre tampons
DC	Courant continu (sans décodeur)
DCC	Courant continu (numérique départ usine avec décodeur)
DCC 	Courant continu (numérique départ usine avec décodeur de son)
AC	Courant alternatif (numérique départ usine avec décodeur)
AC 	Courant alternatif (numérique départ usine avec décodeur de son)
5/2	Transmission par X essieux / X essieux avec bandages d'adhérence
	Transmission par arbre à cardan au tender de la locomotive
	Feux blancs ou blancs/rouges inversés en fonction du sens de marche
 CH	Inversion des feux selon le modèle réel (propre à chaque pays)
LED 	Éclairage à DEL / Éclairage par ampoules
 WIRE	Connecteur de décodeur 6 pôles
 NEM 651	Fiche NEM 651 à 6 pôles
 NEM 652	Fiche NEM 652 à 8 pôles
 PluX16	Fiche PluX16
 PluX22	Fiche PluX22
 Next18	Fiche Next18
 R2	Rayon de courbure minimal
	Condensateur tampon
  6454	Éclairage intérieur / Kit de montage pour l'installation de l'éclairage intérieur
 6560	Essieu courant alternatif
	Attelage de manœuvre numérique
	Vapeur dynamique sortant de la cheminée
 10  11	Générateur de fumée («Seuthe» n° 10 ou n° 11)
Z21 Cab	Cabine Z21 disponible

Nouveau système de numérotation des articles



Groupes d'articles en détail

1	0	Électronique
4	0	Accessoires
5	1	Coffrets de départ
5	3	Coffrets de départ «Premium»
5	5	Coffrets de train
5	7	Coffrets de train «Premium»
6	1	Voitures Start
6	2	Voitures
6	5	Wagons de marchandises Start
6	6	Wagons de marchandises
7	1	Locomotives à vapeur
7	3	Locomotives diesel
7	5	Locomotives électriques
7	7	Automotrices

Écartement/Conception technique en détail

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

Roco

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

Votre revendeur ROCO

