

H0
H0e

Roco



2025

Nouveautés

Grand dans le détail et la technique

www.roco.cc

65 ans de ROCO – Un classique pour l'anniversaire!

On associe à la marque ROCO quelques modèles et séries aux formes exceptionnelles. L'«Edition Freilassing» en fait partie. Il n'y a guère de locomotive qui soit ainsi autant rappelée que la série 144.5.

En cette année anniversaire, la «Reine de Berchtesgaden» apparaît en modèle exclusif et rappelle la parcours unique et le remarquable modèle.

Un modèle qui ne devrait manquer à aucun fan de ROCO et qui ne manquera pas d'enthousiasmer!



Embarquez avec nous pour un voyage et laissez-vous séduire par cette nouvelle construction à partir **de la page 77!**



Chers amis des chemins de fer miniatures ROCO,

Nous y sommes à nouveau, vous avez entre les mains nos idées pour l'année 2025 du modélisme ferroviaire. Après la livraison du Nightjet des ÖBB l'année dernière, le prochain modèle phare se précise, avec le train à deux étages des CFF «Twin decks» pour le trafic grandes lignes! La face avant élaborée du RABe 502 ont été transposées dans le modèle jusque dans les moindres détails. Comme à l'accoutumée, toutes les voitures sont conformes à l'échelle 1:87 et les gravures très fines, l'impression précise convainquent même le modéliste exigeant. Les modèles numériques sortent de l'usine entièrement équipés de fonctions sonores étendues ainsi que d'un éclairage intérieur intégré et de l'affichage lumineux de la destination du train.

Un autre produit phare revient sous forme de construction entièrement nouvelle à l'occasion des 65 ans de ROCO : la série 144.5 s'identifie à Freilassing comme aucune autre locomotive et devient ainsi le point culminant de notre série populaire "Edition Freilassing". Comme la locomotive réelle, la petite en miniature enthousiasme par son châssis aérien et l'élaboration particulièrement filigrane des bogies. Un modèle qui ne devrait manquer à aucun fan de ROCO, car ces locomotives remarquables ont marqué pendant de nombreuses années l'image de la ligne à forte déclivité reliant Freilassing à Berchtesgaden. Le pendant de la pesante 144.5 est sans aucun doute le Velaro MS ou ICE 3neo, qui en tant que construction réaliste, reproduit le nouveau modèle de pointe de la Deutsche Bahn AG à l'échelle exacte.

Pour les fans des chemins de fer d'Europe de l'Est, la locomotive électrique tchèque E 469.1 et la polonaise EP05 sont de véritables bijoux dans le programme. Les formes marquantes de ces machines ont également été reprises avec précision dans le modèle réduit, ces bijoux répondent à tous les souhaits.

Mais les choses bougent aussi dans le domaine des wagons ! Dans presque chaque train de voyageurs des chemins de fer allemands (Deutsche Reichsbahn), on trouvait le fourgon à bagages de type Pwgs88. Complétant idéalement le vaste parc de wagons ROCO, ce modèle sort d'usine dans une version avec éclairage intérieur et feux de fin de convoi. Pour les fans des chemins de fer tchèques, la voiture d'accompagnement Daa-k fait son apparition. Il s'agit d'une voiture de l'époque III utilisée jusqu'à nos jours et qui permet de nombreuses variantes de compositions de trains. Les fans du chemin de fer alpin trouvent avec le fourgon ÖBB-Post-m un modèle attendu depuis des années, à un niveau de finition et détails irréprochables.

Mais maintenant, nous activons les signaux et roulons, en vous souhaitons beaucoup de plaisir avec nos nouveautés!

Cordialement, votre équipe ROCO

Sommaire

H0 Locomotives à vapeur	9
H0 Locomotives électriques	35
H0 Locomotives diesel	115
H0 Coffrets de départ	131
H0 Voitures voyageurs	134
H0 Wagons de marchandises	161
H0e	188
Où trouver les articles?	192
Mentions légales	194

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



Reproduction complexe de la toiture



Gravure en filigrane des grilles de ventilation, antennes branchées séparément



Indicateurs de destination des trains éclairés en mode numérique



Reproduction détaillée des phares et des fonctions d'éclairage



Reproduction fidèle de l'intérieur



Panneaux de bogie gravés en profondeur



Reproduction des conduites entre les wagons

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



CFF

Ep	VI
	2306
	PluX16
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Q4/2025				
7700007	DC		4/4	
7710007	DCC		4/4	
7720007	AC		4/4	

- ▶ Aménagement intérieur de toutes les voitures fidèle à l'original
- ▶ Attelages conducteurs de courant entre toutes les voitures
- ▶ Modèle élaboré avec de nombreux détails rapportés séparément
- ▶ Dans les versions numériques, avec feux de route commutables et éclairage de la cabine de conduite ainsi que des indicateurs de destination du train éclairés



Le RABe 502 en service





Locomotives À VAPEUR

Locomotive à vapeur 77.14



ÖBB

Ep	III-IV
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025			
70077	DC		3/1
70078	DCC		3/1
78078	AC		3/1

La locomotive tender pour trains de voyageurs désignée par les chemins de fer fédéraux autrichiens série 77 a été acquise à partir de 1913 (SB/kkStB Rh 629) en plusieurs séries jusqu'en 1927. Pratiquement tous les trains de transport en Autriche ont été équipés à un moment ou à un autre de locomotives de la série 77. La future 77.14 a été livrée à la BBÖ en 1922 sous le nom de 629.29 avec le numéro de fabrication 4379 par l'usine de machines de la StEG. Après cinquante années riches en événements, elle a été mise hors service réformée en novembre 1972.

- ▶ Version avec éjecteur Giesl
- ▶ Variante avec troisième feu avant
- ▶ Bielles motrices et bielles d'accouplement en métal coulé fin
- ▶ En mode numérique, éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement

Locomotive à vapeur 50.685



ÖBB

Ep	IV
	265
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage



Q1/2025			
7100016	DC		7/2
7110016	DCC		7/2
7120016	AC		7/2

- ▶ Version avec touches colorées supplémentaires et logo ÖBB
- ▶ Bielles motrices et bielles d'accouplement en métal
- ▶ Avec des essieux fins en métal
- ▶ Pièce unique de l'ÖBB de retour dans l'assortiment Roco après des décennies



Locomotive à vapeur série 354.1



ČSD

Ep	III
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Variante avec cheminé ronde surmonté d'une bordure
- ▶ Conduites dégagées
- ▶ Roues très fines avec boudins bas
- ▶ En mode numérique, éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement

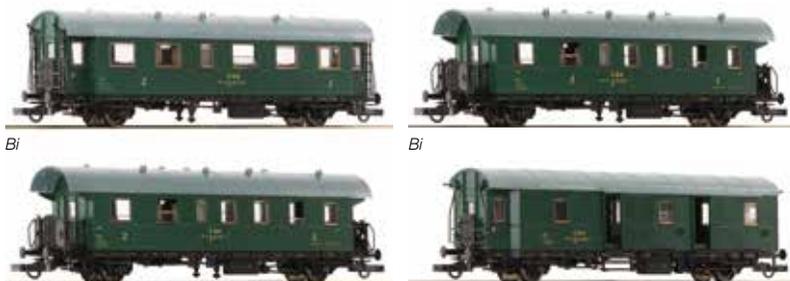
Q3/2025			
7100026	DC		3/1
7110026	DCC		3/1

Coffret de 4 pièces: Train de voyageurs



ČSD

Ep	IV
	641
	40196
	40361



Bi

Bi

Bi

Dd

Photomontage

Q2/2025
6200088

▶ Version avec numérotation informatisée

Voiture de dépannage



ČSD

Ep	IV
	141
	40196
	40361



Bi2

Photomontage

Q2/2025
6200089

Locomotive à vapeur 31001



K.W.St.E.

Ep	I
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

- ▶ Reproduction filigrane de la commande
- ▶ Train de roulement de la locomotive à vapeur avec roues à rayons métalliques à l'échelle selon NEM
- ▶ Essieux tender avec hauteur de boudin plus importante
- ▶ Portes de la boîte à fumée ouvrables

Q1/2025			
7100013	DC	5/2	
7110013	DCC	5/2	
7120013	AC	5/2	

Coffret de 5 pièces: Train rapide



K.W.St.E.

Ep	I
	1051
	40360
	40361
	40196



ABBü



BCCü



Gep

Photomontage



ABCCü



CCü

Q1/2025
6200076

- ▶ Tous les modèles sont d'une réalisation filigrane
- ▶ Châssis finement détaillé



Le romantisme des chemins de fer secondaires





Le début des années 1970 a marqué la fin d'une ère de plusieurs décennies pour les chemins de fer fédéraux allemands. Jusqu'alors, la vapeur était encore présente dans certains dépôts et sur les lignes secondaires romantiques de la DB. Les dernières gloires des chemins de fer d'État prussiens, depuis longtemps disparus, étaient même encore en circulation. Les circulations des anciennes P8, T3 et autres locomotives à vapeur prussiennes font revivre des souvenirs nostalgiques. Les trains montaient tranquillement de la plaine vers les moyennes montagnes. Les rails traversaient des prés et des forêts, passant par des lieux charmants avec de petites gares. De nombreux viaducs permettaient de traverser les vallées.

Malgré le kilométrage considérable des locomotives à vapeur, la livraison des nouvelles locomotives diesel et électriques a fait comprendre que la fin de l'ère de la traction à vapeur n'était plus qu'une question de temps. Le changement devait permettre de réduire les coûts d'exploitation des trains. Mais ce n'est pas que cette question qui a poussé à une conversion rapide. Le fait que l'approvisionnement en charbon pour les locomotives posait régulièrement des problèmes et a fait l'exploitation à la vapeur l'enfant mal aimé de la Bundesbahn. Ce fut la fin d'une idylle. Aujourd'hui encore, de nombreux amateurs de trains regrettent cette atmosphère unique.

Locomotive à vapeur 89 7296



DB

Ep	III
	101
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025			
7100014	DC		3/0
7110014	DCC		3/0

De 1882 à 1910, environ 1 550 locomotives tender de type T3 de différents types ont été livrées aux chemins de fer de l'État prussien (K.P.E.V.) et à d'autres chemins de fer nationaux. En tant que type Cn2, la locomotive en version M III-4p avait une force d'adhérence de 36 tonnes et pouvait rouler à la vitesse maximale de 40 km/h avec une puissance de 300 CV i. Environ 70 locomotives sont restées aux chemins de fer fédéraux allemands. Les dernières locomotives ont été retirées du service vers 1961.

- ▶ **Châssis en métal coulé sous pression**
- ▶ **Locomotive idéale pour une utilisation sur des lignes secondaires**

Coffret de 3 pièces: Train de banlieue



DB

Ep	III
	378
	6469
	6560



BCi



G

Photomontage



- ▶ **Wagon de marchandises avec deux portes coulissantes mobiles**
- ▶ **Convient pour la locomotive à vapeur série 89.70, DB, réf. 7100014, 7110014**



Ci

Q1/2025
6200040

Locomotive à vapeur 38 3553



DB

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Les locomotives à vapeur de la série 38 ont longtemps fait partie de l'image habituelle des chemins de fer secondaires allemands, avec leurs tenders à rivets et leurs déflecteurs Witte. Elles y acheminèrent la plupart du temps des trains de voyageurs et n'étaient donc pas remplaçables dans le trafic de proximité pendant longtemps. Ce n'est qu'avec la modernisation croissante des chemins de fer fédéraux allemands qu'elles ont commencé à être remplacées par des locomotives diesel et électriques.

- ▶ Chaudière à 3 dômes avec dôme d'alimentation, sablière et dôme de vapeur
- ▶ Roues avec rayons fins
- ▶ Version avec tender à rivets et déflecteurs Witte

En version numérique:

- ▶ Avec vapeur dynamique et fonctions sonores authentiques
- ▶ Éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement

Q4/2025			
71387	DC		2/2
71388	DCC		2/2
79388	AC		2/2



Coffret de 2 pièces 1: Voitures transformées



DB

Ep	III
	310
	6560



AB3yg

B3yge

Photomontage

- ▶ Essieu central avec déplacement latéral
- ▶ Les deux ensembles de wagons sur cette page sont assortis à la locomotive à vapeur série 38, DB, réf. 71387, 71388, 79388

Q4/2025

6200123

Coffret de 2 pièces 2: Voitures transformées



DB

Ep	III
	310
	6560



B3yge

BD3yg

Photomontage

- ▶ Essieu central avec déplacement latéral
- ▶ Les deux ensembles de wagons sont idéaux pour reproduire une rame de train authentique

Q4/2025

6200124

Locomotive à vapeur 10 001

Edition



DB

Ep	III
	305
	PluX22
	R3
	LED



Photomontage

Q3/2025				
7100015	DC		2/2	
7110015	DCC		2/2	
7120015	AC		2/2	

Pour la nouvelle locomotive à vapeur Pacific pour trains rapides de la série 10 des chemins de fer fédéraux allemands, il fallait bien sûr trouver une apparence élégante. Les usines de locomotives et le bureau technique commun de l'industrie des locomotives (TGB) ont été invités à présenter différentes variantes de design. Trente-six de ces idées ont été publiées. La proposition n° 1 de la Maschinenfabrik Esslingen présentait une locomotive à l'allure extrêmement dynamique en livrée rouge-rouille (comme la série 05). Lors des réunions de la commission des locomotives de décembre 1955 à février 1956, on discuta de la future livrée, mais on ne put pas se décider pour l'un de ces projets.

- ▶ Étude de design - version Esslingen 1
- ▶ Lignes décoratives chromées en relief
- ▶ En version numérique: Éjection dynamique de vapeur synchronisée avec le choc des cylindres au niveau de la cheminée et des cylindres

Locomotive à vapeur 043 364-9



DB

Ep	IV
	260
	NEM 652
	R2



Photomontage



Q2/2025				
7100018	DC		7/2	
7110018	DCC		7/2	
7120018	AC		7/2	

- ▶ Utilisation pour le service lourd de trains de marchandises
- ▶ Roues métalliques à rayons filigranes
- ▶ Avec des anneaux de chaudière peints à la main



Photo: H. Schrödter



Locomotive à vapeur

Série 86 «ÜK»

De 1928 à 1943, presque toutes les usines de locomotives allemandes ont livré au total 775 machines de cette série à la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Du point de vue de la construction, les locomotives d'une puissance de 1.000 CV étaient conçues pour une vitesse de 70 à 80 km/h, ce qui leur permettait d'être utilisées sur les lignes principales, en plus de leur domaine d'utilisation principal qu'étaient les lignes secondaires, en plus de leur domaine d'utilisation principal. Dès 1942, les locomotives ont été construites sous une forme simplifiée en tant que locomotives de guerre de transition (ÜK). La suppression des deuxièmes fenêtres latérales de la cabine de conduite ainsi que les roues porteuses à disque étaient les différences les plus évidentes.

Au début des années 1950, la RDA disposait encore de 164 locomotives de la série 86. En 1970, 162 machines reçurent un numéro d'immatriculation informatisé, la mise hors service débuta en 1973.

En 1952, les chemins de fer fédéraux allemands disposaient de 378 locomotives de cette série. Certaines 86 reçurent plus tard des coffres à eau de remplacement soudées. Pour les hivers enneigés en moyenne montagne, plusieurs locomotives furent équipées de chasse-neige. En 1968, 91 machines furent encore dotées d'un numéro informatisé. Celui-ci était précédé du chiffre 0, le numéro de série restait inchangé et le chiffre de contrôle était ajouté à la fin.

En détail



Variante avec cabine de conduite ÜK



Porte de la boîte à fumée réalisée avec soin



Poignées dégagées



Vue dégagée sous les boîtes à eau



Versions avec chasse-neige réaliste



Boîtes à eau de recharge DB avec bord arrondi

Locomotive à vapeur 086 407-4



DB

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7100019	DC		4/1
7110019	DCC		4/1
7120019	AC		4/1

- ▶ Version avec réservoirs à eau de rechange DB soudées et chasse-neige
- ▶ Soute à charbon avec rehausse soudée
- ▶ Essieux avant et arrière à 9 rayons
- ▶ Avec lampes à réflecteur DB
- ▶ En mode numérique avec éclairage commutable de la cabine de conduite

Locomotive à vapeur 86 1617-9



DR

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025			
7100027	DC		4/1
7110027	DCC		4/1
7120027	AC		4/1

- ▶ Pour la première fois avec cabine de conduite ÜK
- ▶ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément
- ▶ Boîtes à eau en coupe longue
- ▶ Ensembles de roues métalliques fins
- ▶ Domiciliation Rbd Dresden, Bw Aue

Locomotive à vapeur 38 2833

Edition



DR

Ep	III
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Cabine de conduite sans lanterneau
 - ▶ Version avec éjecteur Giesl
 - ▶ Domiciliation Rbd Erfurt, Bw Saalfeld
- En version numérique:
- ▶ Avec vapeur dynamique et fonctions sonores authentiques
 - ▶ Éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement

Q4/2025				
71397	DC		2/2	
71398	DCC		2/2	
79398	AC		2/2	



Coffret de 3 pièces 1: Train de lignes secondaires



DR

Ep	III
	420
	6560
	6469



B3



Pw3

Photomontage



B

Q3/2025

6200130

- ▶ Essieu central à déplacement latérale
- ▶ Les deux ensembles de wagons sur cette page sont assortis à la locomotive à vapeur série 38, DR, réf. 71397, 71398, 79398

Coffret de 3 pièces 2: Train de lignes secondaires



DR

Ep	III
	466
	40196
	6560
	40361
	6469



Bip



B3

Photomontage



Bip

Q3/2025

6200131

- ▶ Essieu central à déplacement latérale
- ▶ Les deux ensembles de wagons sont idéaux pour reproduire une rame de train authentique

Locomotive à vapeur 35 1111-0



DR

Ep	IV
	261
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025			
7100023	DC		5/2
7110023	DCC		5/2
7120023	AC		5/2

Avec l'introduction de la numérotation informatique aux chemins de fer allemands, les locomotives, anciennement désignées comme série 23.10, ont également reçu une autre nomenclature, série 35.10. Ces locomotives étaient le résultat du développement des deux locomotives de présérie 23 001 et 23 002. Les locomotives de la série 35.10 étaient très appréciées du personnel d'exploitation, notamment en raison de leur faible consommation de charbon et de leur marche silencieuse.

- ▶ **Etat de service: années 1970**
- ▶ **Utilisation principalement pour l'acheminement des trains rapides et express sur des lignes principales**
- ▶ **Domiciliation Rbd Dresden, Bw Nossen**

Locomotive à vapeur 01 0529-6



DR

Ep	IV
	281
	NEM 652
	R3



Photomontage



Q2/2025			
7100017	DC		5/2
7110017	DCC		5/2
7120017	AC		5/2

- ▶ **Variante avec chauffe au mazout et porte de la chambre à fumée en pointe**
- ▶ **Etat de service 1971 avec lignes décoratives blanches**
- ▶ **Essieux métalliques fins**
- ▶ **Domiciliation Rbd Erfurt, Bw Erfurt**



Locomotive à vapeur 95 0045-5



DR

Ep	IV
	174
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Version avec chaudière ancienne sans cloche
 - ▶ Réservoir d'huile avec échelle
 - ▶ Tôles cannelées en filigrane
 - ▶ Avec des jeux de roues métalliques fins
- En version numérique:
- ▶ Avec vapeur dynamique et fonctions sonores authentiques
 - ▶ Éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement
 - ▶ Domiciliation Rbd Erfurt, Bw Probstzella



Photo: EK Verlag

Q2/2025			
7100008	DC		5/1
7110008	DCC		5/1
7120008	AC		5/1



Locomotive à vapeur série 302



MAV

Ep	III-IV
	201
	PluX16
	R3
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q2/2025

7100025 DC 2/2

7110025 DCC 2/2

Les locomotives de la série 109 représentaient l'aboutissement et le point culminant des machines 2C en Autriche. Elles ont permis de réduire le temps de trajet entre Vienne et Trieste de 13,5 à 10,5 heures à l'époque. En 1913, l'usine de machines de Budapest construisit onze locomotives destinées à être utilisées sur les lignes situées dans la moitié hongroise de l'empire. Elles se distinguent de la série 109, celle qui sera appelée plus tard en Hongrie la série 302, notamment par les carénages angulaires des tuyaux d'admission et les lampes typiquement hongroises. La pompe à air se trouve également ailleurs, à savoir à l'arrière gauche de la chaudière.

- ▶ Idéal pour la traction de trains rapides et de voyageurs
- ▶ Roues entièrement métalliques avec boudins bas

Coffret de 3 pièces: Voitures de voyageurs



MAV

Ep	III-IV
	466
	40196
	40361



Aa



Bau

Photomontage



Ba

- ▶ Convient pour la locomotive à vapeur série 302, MAV

Q4/2025

6200132

Locomotive à vapeur

Ok1, PKP





Ok1 est la désignation polonaise d'une locomotive à vapeur, la P 8 prussienne, qui était utilisée par les chemins de fer nationaux polonais. La production de la P 8, a duré vingt années, de 1908 à 1928 et a été utilisée sur pratiquement toutes les lignes ferroviaires européennes.

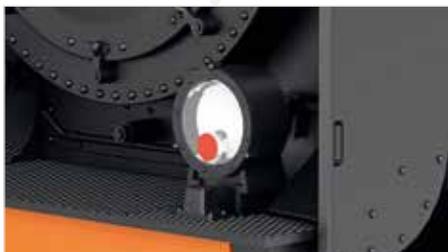
Après la fin de la Première Guerre mondiale, 192 locomotives de la série P 8 ont été remises à la Pologne en tant que prestation de réparation. Les chemins de fer nationaux polonais les désignèrent Ok1. En 1922 et 1923, la Pologne reçut 65 autres P 8 neuves en compensation à la charge du compte de réparation de guerre allemand.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, toutes les locomotives ont été confisquées par les Allemands ou les Soviétiques et la plupart d'entre elles ont été utilisées par les chemins de fer allemands. Après la Seconde Guerre mondiale, la Pologne a reçu 429 locomotives (du nr. Ok1-1 à 429) en même temps que des nouvelles à titre de réparations de guerre, ce qui en fait de loin la plus grande série de locomotives, pour trains de voyageurs du pays. Elles ont été utilisées jusqu'à la fin des années 1970 - la dernière locomotive a été retirée du service en 1981. Pendant près de 85 ans, la P 8 a été en service dans la région de Poznan, où l'administration ferroviaire a changé à plusieurs reprises. Quelques locomotives ont été conservées pour la postérité, la Ok1-359 est garée au musée de Wolsztyn.

En détail



Boîte à fumée avec des éléments rapportés séparément



Grandes lampes PKP



Conduites dégagées sur la chaudière



Bandages blancs sur les roues à rayons délicates



Réalisation détaillée de la paroi arrière typique des tenders PKP

Locomotive à vapeur Ok1-360



PKP

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Roues avec des rayons fins
 - ▶ Modèle avec tender riveté et déflecteurs Wagner
- En version numérique:
- ▶ Avec vapeur dynamique et des fonctions sonores authentiques
 - ▶ Éclairage commutable de la cabine de conduite et de l'entraînement

Q1/2025				
71383	DC		2/2	
71384	DCC		2/2	
79384	AC		2/2	

Coffret de 3 pièces: Voitures à compartiments



PKP

Ep	IV
	435
	6560
	6469



By



By

Photomontage



By

- ▶ Essieux centraux à déplacement latéral
- ▶ Coffret de wagons assortis à la locomotive à vapeur série Ok1, PKP

Q2/2025
6200100

Locomotive à vapeur Ty2



PKP

Ep	III-IV
	265
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2025

70111	DC		7/2	
70112	DCC		7/2	
78112	AC		7/2	



Photomontage



- ▶ Version avec cabine de conduite verte et décorations frappantes
- ▶ Avec deux grandes lampes à l'avant et également sur le tender à l'arrière
- ▶ Chasse-corps arrondies
- ▶ Authentiques déflecteurs arrondis

Locomotive à vapeur 23 071



VSM

Ep	IV-VI
	245
	NEM 652
	R2



Photomontage

Q4/2025

7100029	DC		4/2
7110029	DCC		4/2

Les locomotives de la série 23 étaient des locomotives pour trains de voyageurs des chemins de fer fédéraux allemands. À partir de 1950, 105 exemplaires de cette série remaniée ont été construites. Le VSM possède deux locomotives de la série 23. La 23 076 a été la première 23 à arriver au VSM en 1976, suivie de la 23 071 en 1978. Les deux locomotives sont en état de marche.

- ▶ Version machine musée
- ▶ Roues en métal avec rayons filigranes



Locomotives ÉLECTRIQUES

Locomotive électrique 1041.11



ÖBB

Ep	IV
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025			
7500133	DC		4/1
7510133	DCC		4/1
7520133	AC		2/2

- ▶ Version avec interrupteur principal AEG sur le toit
- ▶ Passerelles de toit en gravure fine
- ▶ Modèle avec chiffres adhésifs et «Pflatsch»
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant et arrière commutables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 1020 012-9



ÖBB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500125	DC		6/2
7510125	DCC		6/2
7520125	AC		4/2

À la fin de la guerre, 44 locomotives de la série E 94 de la DRG se trouvaient en Autriche. En 1952, les ÖBB ont commandé trois locomotives supplémentaires. En 1954, la désignation de la série a été modifiée de E 94 en série 1020. La série 1020 a été utilisée pendant plus de cinq décennies pour les services de trains de marchandises et en rampe dans presque toute l'Autriche.

- ▶ Version en peinture orange sanguine avec toit et châssis gris umbra
- ▶ Modèle avec poignées et mains courantes en métal
- ▶ Essieux avec boudins bas
- ▶ Feux avant/arrières et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 1245.522



ÖBB

Ep	IV-V
	149
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

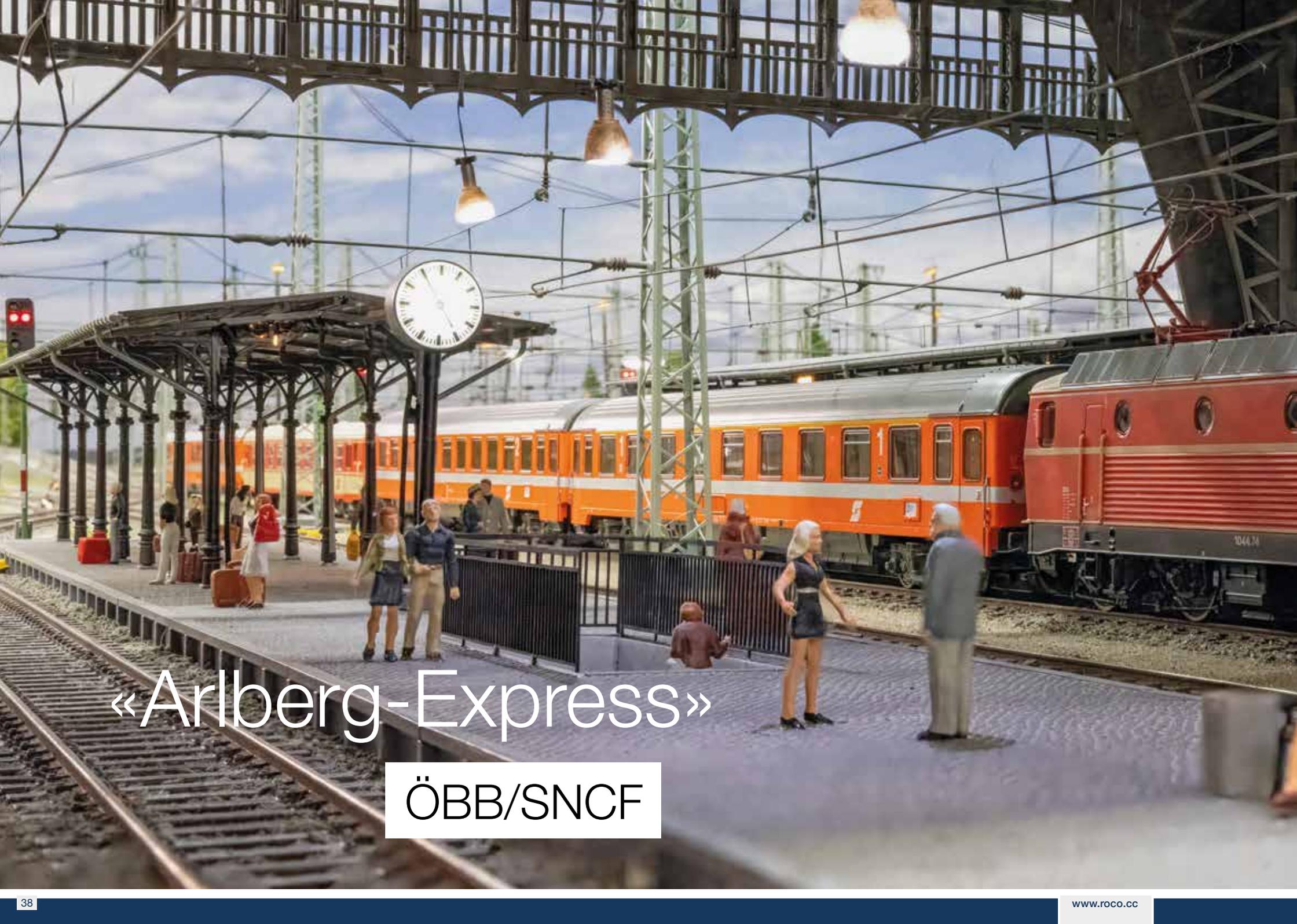
La 1245.522 a été construite en 1938 sous le numéro d'usine 3120 par la Wiener Lokomotivfabrik à Floridsdorf, l'équipement électrique provient de ELIN. Elle a été réceptionnée en tant que E 45 222, aux ÖBB elle a reçu le numéro 1245.622 dans le schéma de numérotation de 1953/54, après l'installation du frein électrique en mai 1970 elle est devenue la 1245.522. Dans l'état de service avec patch et chiffres collés, la locomotive était domiciliée à Knittelfeld de 1981 à 1986.

- Pour la première fois avec interface PluX22
- Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément
- Etat de service: dès 1981

Q3/2025

7500121	DC		4/1
7510121	DCC		4/1
7520121	AC		3/1





«Arlberg-Express»

ÖBB/SNCF



L'«Arlberg-Express» faisait partie de ces trains au nom évocateur dont l'introduction remonte à l'époque des trains de luxe transcontinentaux. Contrairement à ses frères et sœurs «Orient-Express» et «Oostende-Express», il traversait toute l'Autriche dans le sens ouest-est. Si l'on examine le parcours du train jusqu'à Bucarest, on s'aperçoit qu'il a tout de même touché sept des neuf Länder.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'«Arlberg-Express» fut le premier train international transfrontalier d'Autriche en quête de liberté et d'indépendance, avec la reprise de la circulation de ce train revêtit donc une importance symbolique non négligeable. Bien sûr, des voitures «normales» des administrations ferroviaires participantes étaient désormais incorporées dans le train, de surcroît les voitures-lits et restaurant et encore les luxueuses voitures Pullman de la CIWL, y étaient jointes.

Avec le temps, le train s'est transformé de plus en plus en un train international avec des voitures de ligne. Le groupe de voitures à destination de Bucarest a été transféré en 1962 au nouveau train «Wiener Walzer», et le parcours du train s'est désormais terminé à Vienne. Outre le train principal Vienne - Paris, se composait de nombreuses voitures directes, vers le Salzkammergut ou au-delà vers Salzburg par exemple. Il y avait également des voitures de Vienne à destination de la Carinthie et vers le Tyrol oriental, qui à partir de Schwarzach-St. Veit via la ligne du Tauern. Dans le sens inverse, les jours de circulation, la voiture de ligne de Merano était transférée d'Innsbruck à Vienne.

A partir de 1966, la voiture-restaurant de la CIWL a été remplacée par une voiture ÖBB, les voitures-lits de Paris n'ont plus circulé que jusqu'à Innsbruck à partir de 1965. Plus tard, elles furent également remplacées par des séries de voitures plus récentes. En 1983, avec la mise en service de la boucle de Sargans, la circulation des trains s'arrêta dans la capitale du Tyrol, la correspondance vers Vienne étant assurée par l'un des trains de l'«Austrotakt» nouvellement créé. Mais avant, les grandes manœuvres étaient déjà à l'ordre du jour au départ d'Innsbruck. Seule la voiture-restaurant (jusqu'à Buchs) et un groupe de voitures à destination de Bâle et de Paris circulaient sur l'ensemble de la ligne autrichienne.

Les locomotives de l'«Arlberg-Express» étaient les 1018 jusqu'à Salzburg et ensuite les 1042.5. Dans la ville de Mozart, le train était pris en charge par une 1110, qui nécessitait un soutien supplémentaire (par ex. 1020) sur la ligne de Arlberg. Lorsque la 1044 a été livrée, la nouvelle locomotive de «Parade» des ÖBB a repris cette prestation, mais après des problèmes techniques initiaux, elle a dû être remplacée à plusieurs reprises par des locomotives d'autres séries. En exploitation comparative, des Re 4/4 II des CFF (11 221, 224, 229), la El 16.2209 et de la NSB ont également été utilisées entre Salzburg et Innsbruck durant l'hiver 1981/82.

Locomotive électrique 1044.53

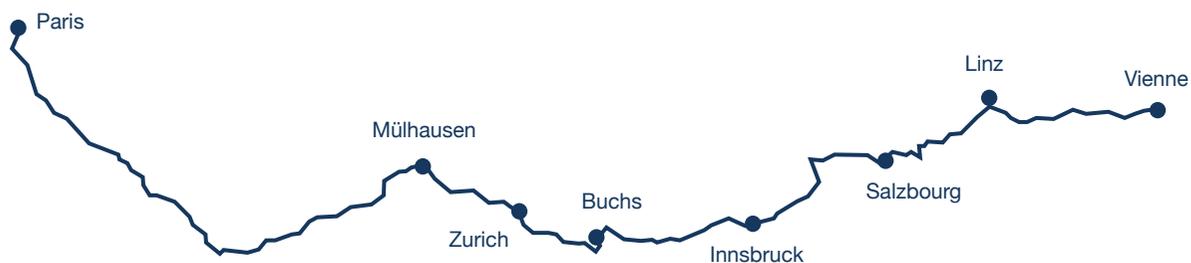


ÖBB

Ep	IV
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Version de toit avec aérateurs bas
- ▶ Utilisation devant des trains de voyageurs et de marchandises en Autriche et vers l'Allemagne
- ▶ Avec plaque de fabrication gravée jointe
- ▶ Convient pour Ex 468 «Arlberg-Express», réf. 6200077, 6200078, 6200079, 6200080
- ▶ En mode numérique avec feux de route commutables et feux avant ou de fin de convoi et éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Q1/2025			
7500149	DC		4/1
7510149	DCC		4/1
7520149	AC		3/2

Coffret de 4 pièces 1: «Arlberg-Express»



ÖBB

Ep	IV
	1139
	40420
	40196



WRmz



ABmz



ABmz



Dd2s

Photomontage



Q1/2024

6200077

- ▶ État de service au début des années 1980
- ▶ Train de base Vienne - Buchs/Bâle/Paris
- ▶ Modèles avec panneaux de destination imprimés
- ▶ Coloration des voitures Eurofima dans l'état de livraison avec châssis noir

Coffret de 2 pièces 2: «Arlberg-Express»



ÖBB

Ep	IV
	575
	40420
	40195
	40196



Bmpz



Ap

Photomontage

- ▶ État de service du début des années 1980
- ▶ Groupe de voitures Vienne - Innsbruck
- ▶ Modèles avec panneaux de destination imprimés
- ▶ Voitures Schlieren en livrée blanc crème

Q1/2025

6200078

Coffret de 2 pièces 3: «Arlberg-Express»



ÖBB

Ep	IV
	575
	40420
	40195
	40196



Bmpz



ABp

Photomontage

- ▶ État de service du début des années 1980
- ▶ Groupe de voitures Vienne - Schwarzach-St. Veit
- ▶ Modèles avec panneaux de destination imprimés
- ▶ Les deux voitures avec châssis noir

Q1/2025

6200079

Coffret de 4 pièces 4: «Arlberg-Express»



SNCF

Ep	IV
	1135
	40420
	40196



Bc9



Bc9



A4B5x



WLAB

Photomontage

- ▶ État de service du début des années 1980
- ▶ Groupe de voitures Innsbruck - Paris/Calais
- ▶ Modèles avec panneaux de destination imprimés

Q1/2025

6200080





Train rapide «D 704»

ÖBB

Photo: TAÖ/Posch

Locomotive électrique 1042 592-4



ÖBB

Ep	V
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ En mode numérique, avec feux avants/arrières commutables
- ▶ Avec jeu d'enseignes gravées
- ▶ Locomotive assortie à la D 704, réf. 6200127, 6200128, 6200129

Q3/2025			
7500139	DC		4/1
7510139	DCC		4/1
7520139	AC		3/2

Coffret de 3 pièces 1: Express train «D 704»



ÖBB

Ep	V
	836
	40420
	40183
	40195



Bmpz



Ds



Bmpz

Photomontage

Q3/2025

6200127

Coffret de 2 pièces 3: Express train «D 704»



ÖBB

Ep	V
	606
	40420
	40195



Ampz



DDm

Photomontage

Pour tous les articles de cette page:

- ▶ Version de la ligne D 704, Vienne Westbf - Bischofshofen
- ▶ Etat de service vers 1992/93

Q3/2025

6200129

Coffret de 3 pièces 2: Express train «D 704»



ÖBB

Ep	V
	878
	40420
	40195
	40196



Bmpz



Bmz



Bpz

Photomontage

Avec le changement d'horaire de juin 1991, les chemins de fer fédéraux autrichiens ont introduit le "Nouvel horaire cadencé Austro 91". Il s'agissait de la première étape de développement d'un réseau de transports publics coordonné dans toute l'Autriche. Il s'agissait du changement d'horaire le plus important depuis la création des ÖBB, y compris une augmentation quantitative sensible de l'offre de trains sur de nombreuses lignes. Le D 704/705 était un train rapide au départ de Vienne Westbahnhof pour Bischofshofen via Amstetten et Selzthal, qui ne circulait qu'à des jours spécifiques (week-end, vacances, ...) et qui a été introduit avec le "NAT 91". Toutefois, il n'empruntait pas l'itinéraire habituel via Salzbourg - mais passait par le Gesäuse et la vallée de l'Enns. Cet itinéraire est certes plus court, mais il n'offrait aucun gain de temps de parcours en raison du moins bon aménagement de la ligne et du plus grand nombre d'arrêts. D'après le "NAT91", un train mettait 5h 8 min pour parcourir tout le trajet. Avec les trains IC directs passant par Salzbourg, à l'horaire toutes les deux heures, on atteignait Bischofshofen en après 4h 11 min. Ce train assurait cependant moins une liaison directe Vienne-Bischofshofen, mais la desserte des destinations touristiques de la vallée de l'Enns. Il brillait par sa diversité en termes de matériel roulant et de locomotives. On utilisait les véhicules disponibles, qui n'entraient pas les autres services du jour.

- ▶ Version de la ligne D 704, Vienne Westbf – Bischofshofen
- ▶ Etat de service vers 1992/93
- ▶ Voiture Eurofima avec compartiment téléphonique et peinture orange sang/gris umbra
- ▶ Peinture de la voiture de voyageurs national et de la voiture buffet rouge signalisation/ivoire

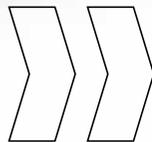
Q3/2025

6200128

Mises à jour du Vectron

Comme son grand modèle, le Vectron est en constante évolution, même à l'échelle 1:87.

Avec les produits 2025, divers nouveaux détails ainsi que des nouveautés générales font leur apparition, selon le modèle.



- ▶ Éclairage de la cabine de conduite revu et corrigé
- ▶ Nouveau feux avant supérieur pour une meilleure luminosité
- ▶ Panneau arrière de la cabine de conduite multicolore
- ▶ Nombreuses extensions de variantes, voir page de droite

En détail



Reproduction correcte de la barre de frottement italienne



Nouvelle forme de construction des sablières



Poignée selon le modèle dans une nouvelle forme de construction



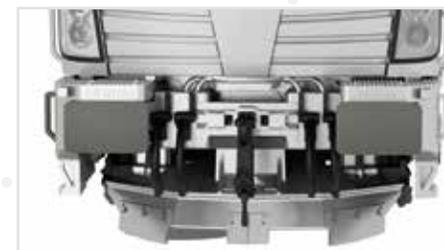
Nouvelle version du racleur de rails standard



Jupes pour les versions 230 km/h



Conception renforcée des tuyaux de chute de sable



Débrayeurs de rails à grande vitesse

Locomotive électrique 1144 078-3



ÖBB

Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500060	DC		4/1
7510060	DCC		4/1
7520060	AC		3/2

- ▶ Version avec aérateurs à buses continues (grille Klatte) sur le toit
- ▶ Pantographes type Typ VI Ub
- ▶ En mode numérique feux longue portée et avant et arrière, ainsi que de l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive électrique 1116 233-8 «Winter im Salzburger Land»



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage



Du 4 au 16 février, la station de sports d'hiver de Saalbach dans le Land de Salzbourg se transformera en théâtre des Championnats du monde de ski alpin FIS 2025. D'innombrables fans de ski se rendront ainsi dans cette paisible station de ski, et le déroulement des différentes courses passionnera des millions de téléspectateurs. Une raison suffisante pour attirer l'attention sur un hiver dans la belle région de Salzbourg avec une locomotive Taurus au branding spécial. En tant que prestataire de services de mobilité, les chemins de fer autrichiens ont créé ce design spécial en coopération avec la Deutsche Bahn AG, SalzburgerLand Tourismus et Österreich Werbung. Les fans de ski ainsi que tous les collectionneurs ne devraient en aucun cas manquer ce modèle particulier!

- ▶ Impression complexe dans un design spécial
- ▶ Édition unique
- ▶ En mode numérique, avec feux de route commutables et feux de pointe ou feux arrière commutables individuellement

Q1/2025			
7500036	DC		4/1
7510036	DCC		4/1
7520036	AC		3/2

Locomotive électrique 1293 905-6



DPB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Réalisation très détaillée de l'élaboré Vectron de DPB
- ▶ Pour la première fois avec un frotteur conçu pour le trafic slovène
- ▶ Avec une nouvelle version des chasse-corps
- ▶ En mode numérique avec feux longue portée, feux avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Q1/2025		
7500104	DC	4/1
7510104	DCC	4/1
7520104	AC	3/1



Photo: B. Paha

De 1987 à 1997, des trains Brigue - Lausanne - Bienne circulaient toutes les heures et continuaient en alternance vers Zurich - Romanshorn ou Delémont - Bâle. A Bienne, il était possible de prendre un train Genève-Aéroport - Bâle/Romanshorn, également en alternance. (Les numéros de ligne n'existaient pas encore à l'époque.) Les trains circulaient entre Brigue - Sierre en tant que train régional et de Sion à Lausanne, il existait des trous de deux heures dans l'horaire vers Bâle. (La cadence horaire continue dans la vallée du Rhône était assurée par la ligne Brigue - Genève-Aéroport). Le train rapide 1617 a été le premier des deux trains continus Brigue - Bâle le matin. Il était composé de voitures de base typique du milieu des années 1980, à savoir D EW II, 2 A EW IV, 4 B EW II.

Le nombre de A VU IV a permis d'équiper la 1ère classe des trains rapides à longue distance modernes, tandis que la 2e classe devait encore se contenter de VU II légèrement modernisées («bandes de confort», appelées B(r) en interne). Habituellement, des Re 420 (4/4 II) étaient utilisées sur ces trains. Mais il n'était pas rare qu'elles soient remplacées par des Re 620 (6/6). Selon l'heure de la journée et la destination, des voitures de renfort (la plupart du temps 1 ou 2 B VU I, en cas de besoin pour Zurich gare centrale également une A VU I supplémentaire) et/ou 1-2 Z ou Z2 roulaient avec eux, couplés à l'extrémité D ou B, de la manière la plus rationnelle pour l'exploitation.

Train rapide

CFF



Photo: B. Eng



Locomotive électrique 460 028-4



CFF



Ep	V
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

- ▶ État des premières années d'exploitation
- ▶ Nom de baptême: Seetal
- ▶ Avec essuie-glaces rapportés
- ▶ Feux longue portée et avant et arrière commutables séparément en mode numérique



Q3/2025			
7500131	DC		4/1
7510131	DCC		4/1
7520131	AC		2/2

Coffret de 3 pièces 1: «IR 1617»



CFF

Ep	V
	774
	40420
	40195
	40196



- ▶ Voiture EW-II en livrée verte avec bandes confort
- ▶ Voiture de voyageurs avec compartiments non-fumeur/fumeur

Q2/2025

6200090

Coffret de 4 pièces 2: «IR 1617»



CFF

Ep	V
	1170
	40420
	40195
	40196



- ▶ Une voiture EW-IV avec des cadres de fenêtre argentés
- ▶ Voiture EW-II en livrée verte avec bandes de confort

Q2/2025

6200091

Locomotive électrique Re 420 505-0



BLS

Ep	V
----	---

🔊	171
---	-----

⋯	PluX22
---	--------

📊	R2
---	----

⊙	CH
---	----

LED

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

Q1/2025

7500110	DC		4/1
---------	----	--	-----

7510110	DCC	🔊	4/1
---------	-----	---	-----

7520110	AC	🔊	3/1
---------	----	---	-----



Photomontage

En décembre 2004, les CFF ont vendu les locomotives Re 4/4 11110, 11117, 11119, 11123, 11137, 11142 au BLS, qui a renuméroté les locomotives en Re 420 501-506. Un an plus tard, la locomotive 11107 ainsi que les prototypes Re 4/4 11102-11106 furent également reprises des CFF et renumérotées 420 507-512. Comme les locomotives étaient nécessaires de toute urgence, elles roulèrent les premières années encore dans la livrée de base des CFF. Les armoires et les inscriptions chromées ont toutes été retirées et remplacées par de simples autocollants argentés. Peu à peu, les Re 420 ont été peintes aux couleurs du BLS et, après la reprise du RM (Regional Mittellandbahn), elles ont également reçu le logo Omega. La Re 420 505, anciennement Re 4/4 11137, a circulé avec la livrée verte jusqu'en 2009, avant de reluire elle aussi dans les nouvelles couleurs du BLS.

- ▶ 1^{ère} série de la Re 4/4 II
- ▶ Ancienne locomotive des CFF
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique



Locomotive électrique Re 420 257-8



CFF CARGO

Ep	VI
----	----

🔊	177
---	-----

⋯	PluX22
---	--------

📊	R2
---	----

⊙	CH
---	----

LED

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

Q1/2025

71416	DC		4/1
-------	----	--	-----

71417	DCC	🔊	4/1
-------	-----	---	-----

79417	AC	🔊	3/1
-------	----	---	-----



Photomontage

- ▶ Impressions somptueuses
- ▶ Pièces finement gravées dont les grilles de ventilation et les essuie-glaces
- ▶ Modèle équipé d'un climatiseur ultérieurement
- ▶ Pantographes avec fixation invisible
- ▶ En mode numérique, avec feux de pointe ou feux de fin de convoi commutables individuellement, éclairage de la cabine de conduite et éclairage de la salle des machines

Coffret de 2 pièces: Locomotives électriques Re 4/4 II 11133 et Re 4/4 II 11192



CFF

Ep	V-VI
	355
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab



Photomontage

L'histoire de la Re 4/4 II commence en 1960 avec la commande de six prototypes d'une locomotive polyvalente avec la disposition d'essieux Bo'Bo'. Comme il n'était pas encore possible de déterminer si les nouvelles locomotives pouvaient être attribuées à la catégorie Ae ou Re en raison de leur poids, on décida dans un premier temps d'utiliser la désignation neutre "BoBo". Cette appellation, qui n'était prévue que pour le début, est restée dans l'usage jusqu'à aujourd'hui.

La première série commandée en 1965 (49 locomotives) ne disposait que d'un seul pantographe. Au quotidien, ce modèle n'a cependant pas eu d'effet favorable sur le déroulement de l'exploitation. A partir de janvier 1969, toutes les locomotives des autres séries furent équipées de deux pantographes unijambistes et d'une disposition adaptée de la superstructure de toit.

- ▶ Les deux locomotives sont entièrement équipées
- ▶ Les deux modèles sans numéros TSI mais déjà avec climatisation
- ▶ Avec différentes inscriptions de destination du train «Buchs SG» ou «Zurich HB», locomotive 11192 d'un seul côté (non présente sur le modèle réel)
- ▶ Les deux locomotives avec prise EP sur la traverse porte-tampons
- ▶ Locomotive 11133 ancienne locomotive Swiss-Express avec barre de choc allongée
- ▶ Pour la première fois, des Re 4/4 II classiques rouges avec un nouveau rétroviseur dans le sens de la marche à gauche
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique

Q4/2025			
7500127	DC		8/2
7510127	DCC		8/2
7520127	AC		6/2



Photo: D. Schärer

Locomotive électrique Re 6/6 11673



CFF CARGO

Ep	V-VI
	222
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Q1/2025		
7500105	DC	4/1
7510105	DCC	4/1
7520105	AC	4/2

Les Re 6/6 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 jusqu'à aujourd'hui parmi les locomotives les plus puissantes de Suisse.

La Re 6/6 11673 "Cham" a été inaugurée solennellement le 12 mai 1979. Après bientôt 40 ans de service, elle a malheureusement été accidentée le 13 mai 2015 lors d'un trajet de flanc en gare d'Erstfeld, suite à quoi la locomotive a été mise au rebut et démolie. L'écusson "Cham" de la Re 6/6 11673 a toutefois survécu depuis lors sur la Re 4/4 11278 et a donc été conservé.

- ▶ Avec blason «Cham»
- ▶ Avec lampes rectangulaires et climatisation
- ▶ Pièces gravées en filigrane insérées comme les grilles d'aération et les essuie-glaces

Locomotive électrique 482 020-5



CFF CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	CH
LED	



La plateforme de locomotives TRAXX du fabricant Bombardier est un élément important des concepts de transport de nombreuses entreprises de transport ferroviaire. En Suisse, les locomotives ont été immatriculées dans la série Re 482. Les premières ont été mises en service au printemps 2002. En mars 2024, la locomotive Re 482 020 a rejoint la famille des Alpiercer et a été baptisée "Europa".

- ▶ Modèle portant le design «Alpiercer»
- ▶ Modèle finement détaillé avec toit élaboré
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant et arrière commutables séparément en mode numérique
- ▶ En coopération avec RAILKOR DESIGN

Q3/2025		
7500169	DC	4/1
7510169	DCC	4/1
7520169	AC	3/2

Locomotive électrique 193 053-6



CFF CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Q4/2025			
7500130	DC		4/1
7510130	DCC		4/1
7520130	AC		3/1

Locomotive électrique 193 451-2 «Alp piercer 3»



CFF CARGO INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Q3/2025			
7500107	DC		4/1
7510107	DCC		4/1
7520107	AC		3/1



- ▶ Pour la première fois avec un toit redessiné correspondant aux locomotives de CFF Cargo
- ▶ Avec nouvelle exécution des chasse-corps et capots de bogies
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée, avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement
- ▶ En coopération avec RikoR DESIGN



- ▶ Première locomotive XLoad sur le marché
- ▶ Toutes les modifications sont correctement reproduites dans le modèle
- ▶ 1 500e Vectron livrée par Siemens
- ▶ Nom de baptême «Bavaria München»
- ▶ Avec une nouvelle version du chasse-corps et des panneaux de bogie correspondant aux machines XLoad
- ▶ Utilisation transfrontalière pour le transport de marchandises
- ▶ Mains-courantes dégagées, en partie en métal
- ▶ En coopération avec RikoR DESIGN



Photo: D. Schärer

Locomotive électrique 484 021-1



CFF CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7500120	DC		4/1
7510120	DCC		4/1
7520120	AC		3/2

- ▶ Locomotive de l'anniversaire «125 ans du chemin de fer du Gothard»
- ▶ Etat de service de 2018 à 2020
- ▶ Utilisation chez CFF Cargo International (avec adresse sous la porte)
- ▶ Feux longue portée, avant et arrière commutables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 420 268-5



SERSA

Ep	VI
	177
	PluX22
	R2
	CH
LED	
Z21	Cab



Photomontage

Q2/2025			
7500030	DC		4/1
7510030	DCC		4/1
7520030	AC		3/1

Après la mise hors service des Re 4/4 II par les chemins de fer fédéraux suisses, deux locomotives ont été achetées par Sersa AG. Le groupe suisse de technique ferroviaire est spécialisé dans l'emménagement des superstructure de voies ferrées. La construction et l'entretien des voies, des caténaires et d'installations électriques, les systèmes de mesure pour les voies ferrées et la gestion de projets de technique ferroviaire font partie de ses activités principales.

- ▶ Ancienne locomotive de CFF Cargo
- ▶ 2^{ème} série de construction de la Re 4/4 II
- ▶ Différentes positions des boîtes UIC
- ▶ Pantographe avec fixation innovante
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 186 905-6



CROSSRAIL

Ep	V-VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025			
7500099	DC		4/1
7510099	DCC		4/1
7520099	AC		3/2

Les locomotives 186 901-910 ont été les premières TRAXX F140 MS2e immatriculées en Suisse à être utilisées en service commercial. Début 2008, les sept premières locomotives portant les numéros 186 901-907 sont apparues en service régulier en Suisse. Les machines circulaient dans un design gris clair et blanc en tant que BR 186 pour la société suisse Crossrail AG.

- Utilisation pour le trafic marchandises international
- Version avec chasse-neige sur le châssis
- Feux de route et feux avant ou de fin de convoi commutables individuellement en mode numérique



Photo: D. Schärer

Locomotive électrique Re 486 501-0



BLS CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7500101	DC		4/1
7510101	DCC		4/1
7520101	AC		3/2



- ▶ État dans le design actuel
- ▶ Version avec chasse-corps sur le châssis
- ▶ Feux de longue portée, feux avant ou de fin de convoi commutables individuellement en mode numérique

Locomotive électrique 372 001-8



ČSD

Ep	IV
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7500061	DC		4/1
7510061	DCC		4/1
7520061	AC		3/1

- ▶ Pantographe avec fixation innovante
- ▶ Conception complexe de la toiture avec les pales du ventilateur bien visibles
- ▶ Avec des chasse-corps et des réservoirs à air fermés fournis pour une représentation réaliste de la vitrine
- ▶ En mode numérique, avec éclairage commutable dans la cabine de conduite et du pupitre de commande ainsi que de la salle des machines



Photo: D. Häusermann

Locomotive électrique 393 002-1



ČD CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En mars 2023, deux nouvelles locomotives de type Vectron AC équipées d'un moteur diesel auxiliaire (DPM) ont été livrées à CD Cargo. Les locomotives de la série 393 sont des locomotives bi-système qui peuvent circuler sur des systèmes de courant alternatif de 15 kV (16 2/3 Hz) et 25 kV (50 Hz). Les machines sont équipées d'un moteur diesel auxiliaire (DPM - Diesel Power Module) pour l'exploitation sur des voies sans caténaire ou pour les manœuvres. Outre la République tchèque, elles peuvent circuler en Slovaquie, Autriche, Allemagne et en Hongrie.

- ▶ Pour la première fois avec un toit redessiné
- ▶ Avec une nouvelle version des chasse-corps
- ▶ Utilisation dans le trafic international de marchandises
- ▶ Mains-courantes indépendantes, en partie en métal
- ▶ Pour les modèles sonores avec un son diesel supplémentaire conforme à l'original du module de puissance
- ▶ En mode numérique avec feux longue portée, avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Q1/2025		
7500113	DC	4/1
7510113	DCC	4/1
7520113	AC	3/1



Photo: M. Schmid

Locomotive électrique 386 204-2



REGIOJET

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

L'entreprise de transport ferroviaire privée "Regiojet", dont le siège est à Brno (CZ), a été fondée en 2009. En 2018, quatre locomotives électriques multisystèmes de type TRAXX MS2e ont été acquises auprès de Bombardier et intégrées au parc de véhicules en tant que série 386. Les locomotives peuvent être exploitées sur tous les réseaux électriques européens et sont principalement utilisées pour le trafic international à longue distance sur les lignes vers la Slovaquie (Bratislava) et l'Autriche (Vienne).

- ▶ Avec de nombreuses pièces rapportées séparément, en partie gravées
- ▶ En service transfrontalier
- ▶ Feux de longue portée route, de pointe ou de fin de convoi commutables individuellement en mode numérique

Q2/2025			
7500102	DC		4/1
7510102	DCC		4/1
7520102	AC		3/2

Coffret de 3 pièces: Voitures de voyageurs



REGIOJET

Ep	VI
	909
	40420
	40196



Bmpvz



Bpwmz



ABmz

Photomontage

- ▶ Convient pour la locomotive électrique série 386, réf. 7500102, 7510102, 7520102
- ▶ Avec deux anciennes voitures IC de la DB AG
- ▶ Antennes WLAN rapportées séparément

Q1/2025

6200082



Photo: B. Paha



Locomotive électrique E 16 09



DRG

Ep	II
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500142	DC		4/1
7510142	DCC		4/1
7520142	AC		4/2

Au début des années 1920, la Reichsbahn avait besoin de locomotives électriques performantes pour le service de trains rapides sur le réseau bavarois en cours de planification autour de Munich. Comme les premières locomotives équipées du nouveau type d'entraînement à essieu unique Buchli avaient fait leurs preuves en Suisse avec la série Ae 3/6 I, dès 1922 les premières machines d'un type nettement plus lourd furent commandées. Ces locomotives, qui atteignaient 120 km/h, avaient une puissance horaire de 2340 kW. Au cours des premières années d'utilisation, les trains rapides de haute qualité au départ de Munich faisaient partie des missions des E 16. La plupart du temps, elles tractaient les trains rapides et express en Bavière et vers l'Autriche.

- **Reproduction fidèle de l'entraînement Buchli**
- **Salles des machines et cabine de conduite imprimées**
- **Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique**

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour trains rapides



DRG

Ep	II
	236
	40196
	40360



AB4ü-23

Photomontage

Q4/2025
6200135

Pour tous les wagons de cette page:
 ► Avec pancartes de parcours du train joints, «D 89 München - Hamburg Altona»

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour trains rapides



DRG

Ep	II
	249
	40196
	40360



AB4ü-28

Photomontage

Q3/2025
6200136

Voiture-restaurant



MITROPA

Ep	II
	270
	40196
	40360



WR4ü-28

Photomontage

► Lignes décoratives étroites supplémentaires dans le bandeau de fenêtre et autour des encadrements de porte

Q3/2025

6200137

Voiture unifié de 3^e classe pour trains rapides



DRG

Ep	II
	249
	40196
	40360



C4ü-28

Photomontage

► Réf. 6200139: Immatriculation différente

Q3/2025

6200138

6200139

Fourgon à bagages unifié



DRG

Ep	II
	226
	40196
	40360



Pw4ü-28

Photomontage

Pour tous les wagons de cette page:

► Avec pancartes de parcours du train joints, «D 89 München - Hamburg Altona»

Q3/2025

6200140



Locomotive électrique E 44 107



DB

Ep	III
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500124	DC		4/1
7510124	DCC		4/1
7520124	AC		3/2

Près de 200 locomotives de la série électrique E 44 (série 144 à partir de 1968 à la DB) ont été mises en service entre 1932 et 1954. La puissance des locomotives à bogies à quatre essieux était d'environ 2200 kW et la vitesse maximale de 90 km/h. Les locomotives ont fait leurs preuves aussi bien dans les trains de voyageurs que de marchandises.

- ▶ Grandes lampes du type unifié de la Reichsbahn
- ▶ Bogie 1 avec aimants de véhicule Indusi
- ▶ Pantographes type SBS 10
- ▶ Roues avec boudins bas
- ▶ En mode numérique, éclairage commutable de la cabine de conduite et de la salle des machines

Locomotive électrique 151 051-0



DB

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q1/2025			
7500116	DC		6/2
7510116	DCC		6/2
7520116	AC		4/2

- ▶ Entraînement du pantographe sans couvercle
- ▶ Roues avec boudins bas
- ▶ Feux avant et feux arrière commutables séparément et éclairage du poste de conduite commutable en mode numérique

n:

L'acquisition de la série E 44.1 (appelée série E 44.5 à partir de 1938) est due à une initiative de l'industrie allemande des locomotives. Elles sont une commande consécutive à la locomotive d'essai E 44 101 construite en 1930 par Maffei-Schwartzkopff-Werke et Berliner Maschinenbau AG, en tant que développement de la série E 75.

Lors des essais sur la ligne Freilassing - Berchtesgaden, ce prototype avait fait ses preuves de manière remarquable. Sur la rampe sinueuse de 40 pour mille entre Bad Reichenhall-Kirchberg et Hallthurm, la capacité de transport a pu être nettement augmentée par rapport aux séries E 36 et E 36.2 utilisées.

Les résultats positifs des essais ont été suivis d'une première petite série de quatre machines qui ont été livrées en 1933. Environ un an plus tard, la seconde petite série équipée de moteurs de traction plus puissants et de conception nouvelle a suivi. Elles disposaient d'une puissance horaire de 2.200 kW, contre 1.600 kW pour les cinq machines précédentes. La longueur des locomotives E 44 506 - 509 augmenta de 1.150mm pour atteindre 14.300mm. Le cadre de la deuxième série a été réalisé en respectant les caractéristiques techniques, sans dépasser le poids total autorisé. Les lanternes de signalisation, placées bien au-dessus des traverses de tampons, leurs donnaient également un "visage" marquant. De surcroît, la disposition des aérateurs et des fenêtres différait de celle de la première série.

Vers 1970, les anciennes grandes lampes de signalisation de toutes les machines furent remplacées par les lampes unifiées DB, plus petites et les pantographes furent remplacés par des modèles à suspension et archet double. Mis à part de brèves utilisations en dehors de la ligne principale Salzbourg - Freilassing - Berchtesgaden, les locomotives ont accompli 50 ans de service sur cette ligne de montagne exigeante. Durant l'horaire d'été 1979, l'IC 511 «Chiemgau» figurait même dans l'horaire de circulation de la 144.5, ce qui souligne la grande estime dont jouissaient les locomotives auprès de l'exploitation, des ateliers et de l'administration. Trois machines de la E 44.5 sont restées jusqu'à aujourd'hui, conservées pour la postérité comme locomotives-musées.

Locomotive électrique

Série 144.5, DB





Photo: J. Poets

En détail



Lampes DB reproduites avec soin



Zone de la traverse porte-tampons reproduite à l'échelle



Collecteur de courant gracile de type SBS 54/10 avec fixation invisible



Poignées dégagées sur les montées



Gravures très détaillées



Représentation aérienne des bogies

Locomotive électrique 144 507-1



DB

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

n: FREILASSING
EDITION

ÉDITION FREILASSING

Sous le label «Edition Freilassing», des modèles sélectionnés de l'ancien dépôt ferroviaire de Freilassing sont reproduits. En 1905, les premières locomotives, à l'époque des locomotives à vapeur, ont pris possession du dépôt des locomotives et de ses 20 voies. Environ 20 ans plus tard, l'atelier de locomotives électriques a été construit et d'autres bâtiments ont suivi plus tard. ROCO entretient également une relation étroite avec la ville bavaroise de Freilassing, puisque c'est ici que se trouvait le premier bureau de vente allemand. Réjouissez-vous de découvrir les modèles de cette édition unique!

- ▶ **Etat de service vers 1979/1980**
- ▶ **Avec deux pantographes type SBS-10/54**
- ▶ **Essieux montés à boudins bas**
- ▶ **En mode numérique, éclairage commutable de la cabine de conduite et de la salle des machines**
- ▶ **Complément parfait de IC 511 «Chiemgau», réf. 6200154 à la page suivante**

Q4/2025			
7500147	DC		4/1
7510147	DCC		4/1
7520147	AC		3/2

Coffret de 4 pièces: IC 511 «Chiemgau»



DB

Ep	IV
	1212
	40196
	40420



Avümz 111



Bm 235

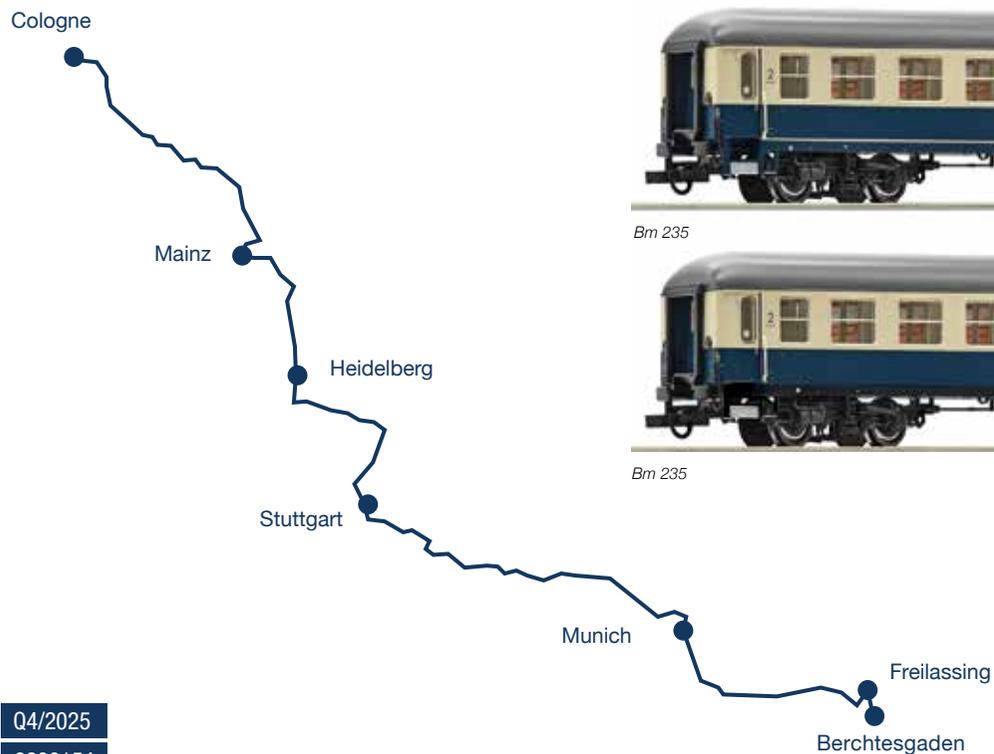


Bm 235



Bm 235

Photomontage



Q4/2025

6200154

Coffret de 5 pièces: «Oberammergau»



DB

Ep	IV
	670
	PluX16
	R2
	LED



E



Gs



F-z 120



Rs

Photontage

- ▶ Livrée de la locomotive dans un état de service décoloré avec des taches de retouche
- ▶ En mode numérique avec feux de manœuvre commutables, feux avant ou feux arrière commutables individuellement et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique
- ▶ Wagon de marchandises couvert avec portes coulissantes mobiles

Q1/2025				
5500003	DC		2/0	
5510003	DCC		2/0	
5520003	AC		2/0	



En détail



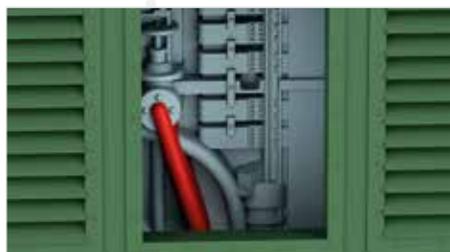
Poignée rapportée séparément à l'avant



Poignée courte et déflecteur de vent



Pantographe gracieux de type RBS 58



Reproduction détaillée de la salle des machines



Sablières selon le modèle DR



Reproduction fidèle de la liaison câblée DR

Locomotive électrique 244 127-7



DR

Ep	IV
	176
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7500079	DC		4/1
7510079	DCC		4/1
7520079	AC		3/2

- ▶ Version avec pantographes de type RBS 58
- ▶ Réalisation exacte de tous les détails typiques d'une locomotive DR
- ▶ Essuie-glaces avec fixation spéciale
- ▶ En mode numérique, éclairage commutable de la cabine de conduite et de la salle des machines
- ▶ Domiciliation Rbd Halle, Bw Leipzig-Wahren

Locomotive électrique 155 006-0



DR

Ep	V
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q3/2025			
7500106	DC		6/2
7510106	DCC		6/2
7520106	AC		4/2

- ▶ En livrée rouge oriental avec inscription DR
- ▶ Bogies finement gravés
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique 143 130-3



DB AG

Ep	V
	192
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2025

7500066	DC		4/1
7510066	DCC		4/1
7520066	AC		2/2

Locomotive électrique 155 013-6



DB AG

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025

7500109	DC		6/2
7510109	DCC		6/2
7520109	AC		4/2

L'électrification progressive du réseau de la DR a nécessité le développement d'une locomotive électrique à quatre essieux au début des années 1980. La série 243 est une locomotive électrique universelle des chemins de fer de la République démocratique allemande (Deutsche Reichsbahn), issue de la locomotive d'essai 212 001-2, dont le domaine d'utilisation se rencontre dans tous les secteurs d'exploitation. La DR en a acquis plus de 600 exemplaires.

Lors de la fusion des chemins de fer est-allemands et ouest-allemands, les locomotives de la série 243 ont été reprises dans le parc de la DB AG. Elles y ont été intégrées en tant que série 143.

- ▶ Convient pour les voitures Halberstädter, réf. 74807, 74808, 74809, 74810
- ▶ En mode numérique, avec feux avant ou de fin de convoi commutables et éclairage de la cabine de conduite

À partir de 1977, les chemins de fer allemands ont acquis 270 locomotives de série de la série 250 pour les services lourds de trains de marchandises. Avec la réunification, ces locomotives sont également arrivées en Allemagne de l'Ouest à partir de 1992 et ont été rebaptisées série 155. Peu à peu, elles ont également été dotées de la livrée rouge trafic typique de la DB.

- ▶ Version avec tampons carrés
- ▶ Bogies finement gravés
- ▶ Feux avant/arrières et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Voiture voyageurs 1^{ère} classe



DB AG

Ep	V
	303
	40196
	40420



Am 201

Photomontage

S'applique à toutes les voitures de cette page:

- ▶ Livrée dans les couleurs DB-Regio turquoise menthe/turquoise pastel/ gris clair
- ▶ Bogies de type Görlitz V modifiés

Q1/2025

74807

Voiture voyageurs 1^{ère}/2^{ème} classe



DB AG

Ep	V
	303
	40196
	40420



ABom 222.1

Photomontage

- ▶ Parois latérales avec gouttière continue

Q1/2025

74808

Voiture voyageurs 2^{ème} classe



DB AG

Ep	V
	303
	40196
	40420



Bom 280.1

Photomontage

- ▶ Parois latérales avec gouttière continue

Q1/2025

74809

Voiture voyageurs 2^{ème} classe



DB AG

Ep	V
	303
	40196
	40420



Bom 280

Photomontage

- ▶ Parois latérales sans gouttière

Q1/2025

74810



Photo: R. Auerweck

Locomotive électrique 185 142-7



DB AG

Ep	V-VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500129	DC		4/1
7510129	DCC		4/1
7520129	AC		3/2

- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Avec aménagement détaillé du toit
- ▶ Essuie-glaces rapportés séparément
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée, avant ou arrière et éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive électrique 114 039-1



DB AG

Ep	VI
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500140	DC		4/1
7510140	DCC		4/1
7520140	AC		2/2

- ▶ Version en peinture rouge signalisation
- ▶ Avec des éléments rapportés séparément, en partie gravés
- ▶ Complément idéal pour de nombreuses voitures à deux niveaux de la gamme ROCO
- ▶ En mode numérique, avec feux avant ou de fin de convoi commutables et éclairage de la cabine de conduite

Locomotive électrique 193 400-9



SIEMENS

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025

7500055	DC		4/1
7510055	DCC		4/1
7520055	AC		3/1

- ▶ Avec nouvelle version des poutres de tampons, tabliers longitudinaux et chasse-corps
- ▶ Version utilisée comme support publicitaire SIEMENS
- ▶ Exploitée dans toute l'Europe par différentes sociétés ferroviaires
- ▶ Avec aménagement détaillé du toit
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée et avant ou arrière et éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive électrique 151 018-9



LOKOMOTION

Ep	VI
	224
	PluX22
	R2
	LED



Depuis plus de vingt ans, l'entreprise munichoise Lokomotion est présente dans le trafic marchandises transalpin. Entre-temps, elle est connue des amateurs de chemins de fer pour sa flotte variée de locomotives "Zebra". Outre l'utilisation de locomotives de location, l'entreprise a également constitué son propre parc de locomotives. Quatre machines de la série 151 de la DB AG ont été intégrées au parc. Ces oldtimers n'étaient sinon que rarement visibles en service régulier.

- ▶ Nombreuses pièces rapportées, en partie réalisées gravées
- ▶ Feux avant ou de fin de convoi commutables séparément et éclairage du poste de conduite individuellement en mode numérique

Q1/2025

7500115	DC		6/2
7510115	DCC		6/2
7520115	AC		4/2

Locomotive électrique 7193 800-8



BEACON RAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500126	DC		4/1
7510126	DCC		4/1
7520126	AC		3/1

Beacon Rail est une société de leasing de véhicules ferroviaires dont le siège est à Londres. Son activité principale est la location de locomotives et de véhicules à différentes entreprises de transport ferroviaire en Europe. Beacon et Siemens Mobility ont signé en octobre 2024 un contrat-cadre portant sur la livraison de 25 locomotives multisystèmes Vectron. Les nouvelles locomotives Vectron, d'une puissance de 6,4 MW, complètent la flotte Vectron existante de Beacon.

- ▶ Avec nouvelle version des chasse-corps, capots de bogies et mains-courantes de manœuvre
- ▶ Avec un toit détaillé
- ▶ En mode numérique avec feux longue portée, avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive électrique 185 061-5



PRESS

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500098	DC		4/1
7510098	DCC		4/1
7520098	AC		3/2

La TRAXX AC1 est une série de locomotives électriques principalement développée pour le transport de marchandises. La désignation TRAXX signifie "Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility". La série 185.1, directement dérivée de la série 145 mais de construction et désignation de série modifiés, pouvait désormais être utilisée pour les deux systèmes de tension alternative habituels en Europe, à savoir 15 kV/16 2/3 Hz et 25 kV/50 Hz. Pour un poids de 84 t, elle fournit une puissance continue de 5,6 MW et est autorisée à circuler à 140 km/h. Elle est équipée d'un moteur à combustion interne et électrique.

- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Essuie-glaces rapportés séparément
- ▶ En mode numérique avec feux longue portée, avant ou de fin de convoi et éclairage du poste de conduite commutables individuellement

n:

Depuis 2013 déjà, la Deutsche Bahn AG utilise la famille de véhicules «Velaro D» de Siemens, dénommé série 407. Après quelques maladies de jeunesse, ces trains démontrent aujourd'hui une grande fiabilité.

En 2019, la Deutsche Bahn AG a signé un contrat de fourniture portant jusqu'à 90 rames, qui outre leur utilisation en Allemagne, permettront également de desservir les Pays-Bas et la Belgique. Basées sur la plateforme «Velaro», les premières rames «Velaro MS» ou «ICE 3neo» ont été mises en service en décembre 2022. D'ici 2028, la totalité des 90 rames, composées chacune de huit éléments, auront été livrées. La production des trains a lieu dans l'usine Siemens de Krefeld-Uerdingen. La conception s'inspire fortement de l'ancienne série 407, mais a été quelque peu modifiée. Ce sont surtout les surfaces de toit et les systèmes de sécurité qui diffèrent fortement.

Fin 2024, les 408 remplaceront peu à peu la série 406, qui assurait jusqu'à présent le trafic vers la Belgique et les Pays-Bas pour le groupe DB. Surtout sur le réseau grandes lignes intérieur allemand, la série est devenue indispensable. Grâce à sa vitesse maximale de 300 km/h, l'ICE 3neo contribue fortement à garantir la ponctualité du «Deutschland Takt».



Train à grande vitesse

Série 408, DB AG



En détail



Disposition des pantographes de la série 408



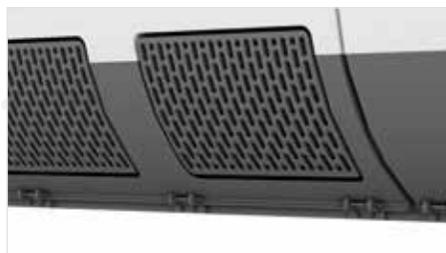
Équipement d'antennes réalistes sur les toits des wagons



Reproduction du compartiment des vélos également en modèle réduit



Bogies sans aimant INTEGRA



Gravure complexe des grilles de ventilation dans les jupes

Coffret de 4 pièces: Rame automotrice électrique ICE 3neo (série 408)

n:



DB AG

Ep	VI
	1148
	PluX16
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Motorisation dans la voiture centrale, prise de courant sur les têtes motrices pour un freinage précis
- ▶ Modèle réduit fidèle à l'échelle
- ▶ Avec attelages conducteurs de courant
- ▶ Possibilité d'attelage pour double traction
- ▶ Impression élaboré au design actuel

Q4/2025				
7700017	DC		4/4	
7710017	DCC		4/4	
7720017	AC		4/4	

Coffret de 4 pièces: Voitures intermédiaires ICE 3neo (série 408)



DB AG

Ep	VI
	1112
	R2



Photomontage

- ▶ Gravures de grilles réalistes sur les jupes
- ▶ Avec attelages conducteurs de courant

Q1/2026			
7700018	DC		
7710018	DCC		
7720018	AC		

Locomotive électrique à crémaillère



SONNBLICK-BAHN

Ep	III-IV
	100
	PluX16
	R2
	LED



Q1/2025				
7500075	DC		2/0	
7510075	DCC		2/0	

Les chemins de fer à crémaillère dégagent une fascination toute particulière avec leur combinaison unique de paysages de montagne et de tracés audacieux, avec de nombreux ponts et tunnels. La progression du train est assurée par l'engrènement d'une roue dentée dans une crémaillère située au milieu de la voie, car l'adhérence habituel entre la roue et le rail ne suffit plus pour les fortes pentes. Dans les chemins de fer à crémaillère du système dit mixte, où les sections à friction alternent avec les sections à crémaillère en fonction des conditions de pente, la force de traction est exercée par une seule et même machine. On trouve dans les Alpes un nombre particulièrement élevé de chemins de fer à crémaillère privés, qui sont très appréciés des touristes du monde entier.

- ▶ Pour la circulation avec ou sans voie à crémaillère
- ▶ Grâce à son énorme capacité de montée sur les voies à crémaillère, la locomotive surmonte des différences de hauteur extraordinaires (jusqu'à 35%), même dans un espace réduit
- ▶ En mode numérique avec feux de manœuvre commutables, feux de tête ou de queue et éclairage du poste de conduite commutables individuellement

Coffret de 3 pièces: Train de voyageurs à crémaillère



SONNBLICK-BAHN

Ep	III-IV
	304
	40196
	40361



Photomontage

Q1/2025
6200063

Locomotive électrique

BB 15000, SNCF





Photo: M. van der Velden

La BB 15000 est une série de locomotives électriques de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) destinées à circuler sur le réseau électrifié en courant alternatif de 25 kV 50 Hz. Les locomotives ont été construites par Alstom entre 1971 et 1976 (15001-15050) et en 1978 (15051-15065).

Avec les BB 7200 (uniquement pour l'exploitation en courant continu) et les locomotives bi-système de la série BB 22200, les BB 15000 forment une famille. Les locomotives possèdent la forme frontale «Nez cassé», typique des années 1960 et 1970, conçue par le designer Paul Arzens. La vitesse maximale est de 180 km/h, mais dans la pratique elle est limitée à 160 km/h. Ces machines sont les premières locomotives de ligne françaises à deux cabines de conduite avec un seul pantographe, elles ont été les dernières locomotives électriques de la SNCF conçues uniquement pour le courant alternatif.

Dès le début, toutes les locomotives étaient basées à Strasbourg, d'où elles étaient utilisées pour le trafic local et le trafic voyageurs haut de gamme. Leurs prestations comprenaient entre autres les TEE et plus tard les trains Intercités Goethe, Iris et Stanislas. Par la suite, elles ont été réparties entre les divisions Grandes lignes, TER Alsace et Lorraine.

Les cinq premières locomotives ont été livrées en livrée verte. Toutes les autres machines ont reçu d'usine la livrée haut de gamme, gris argenté avec des parties frontales rouges dégradées et des bandes décoratives prolongées sur les faces latérales rouges avec une bordure de couleur orange.

Locomotive électrique BB 15056



SNCF

Ep	IV
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Exécution du toit conforme à l'original avec tous les détails
- ▶ Version filigrane du pantographe
- ▶ Coloration Grand Confort
- ▶ Avec logos SNCF et numéros d'immatriculation en relief sur les parois latérales
- ▶ Avec blason «Vannes»

Q4/2025			
7500136	DC		4/1
7510136	DCC		4/1
7520136	AC		2/2

En détail



Réalisation correcte du côté du toit sans pantographe



Essuie-glaces et prises de courant rapportés séparément



Conduite filigrane et forme gracieuse du pantographe



Version en relief du numéro d'immatriculation



Réalisation des bogies selon le modèle de la BB 15000

Locomotive électrique BB 25182



SNCF

Ep	IV
	186
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025

7500144	DC		4/1
7510144	DCC		4/1

Les machines de la série BB 25100 appartiennent à la famille Jacquemin et sont destinées aux services mixtes. En conséquence, elles ont une démultiplication plus élevée et ne sont autorisées à circuler qu'à 130 km/h. Elles sont conçues pour le courant continu 1,5 kV et alternatif 25 kV/50 Hz. Leur puissance continue est de 4.130 kW. Les locomotives ont été construites depuis 1964 en plusieurs séries, d'abord par MTE et ensuite pour les dernières, par Alstom.

- ▶ Version «Savoie» d'Alstom
- ▶ Bande grise claire discontinue
- ▶ Feux avant et arrière activables séparément en mode numérique

Locomotive électrique BB 126163



SNCF

Ep	V-VI
	204
	PluX22
	R2
	F
	LED



- ▶ Version avec feux avant à deux phares en design «En Voyage»
- ▶ Fines pièces gravées sur le toit
- ▶ Réalisation filigrane des deux pantographes différents
- ▶ En mode numérique, les fonctions d'éclairage selon le modèle français sont commutables



Q2/2025

7500143	DC		4/1
7510143	DCC		4/1
7520143	AC		2/2

Locomotive électrique E.444.031



FS

Ep	V-VI
	195
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025

7500128	DC	4/1
7510128	DCC	4/1

117 locomotives de la série E.444 ont été mises en service en tant que locomotives pour trains rapides auprès des Chemins de fer nationaux italiens, à partir de 1970. Suite à un concours de nom au sein des FS, les locomotives ont été dotées d'un symbole de tortue ainsi que du nom approprié "Tartaruga". Toutes les locomotives ont été reconstruites à partir de 1989 jusqu'en 1997, après l'augmentation de la vitesse maximale de 180 à 200 km/h, elles ont été appelées E.444R et ont alors perdu leur aspect arrondi caractéristique.

- ▶ Version modernisée de la E.444R
- ▶ Mains courantes métalliques fines
- ▶ Utilisation: trafic voyageurs haut de gamme

Locomotive électrique série 191



GTS RAIL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	I
LED	



Photomontage

Q1/2025

70323	DC	4/1
70324	DCC	4/1

n:

- ▶ Pour la première fois en version italienne à courant continu
- ▶ Avec aménagement détaillé du toit
- ▶ En mode numérique avec feux de route commutables et feux avant ou de fin de convoi commutables individuellement et éclairage de la cabine de conduite

Locomotive électrique E.432.012



FS

Ep	II-III
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En 1927, les Ferrovie dello Stato (FS) ont fait l'acquisition de 40 machines au total à entraînement par bielles auprès de l'usine de locomotives "Società Ernesto Breda". Les machines de 94 tonnes et de 13.910 mm de long, avec la formule d'essieu 1'D1', étaient alimentées en courant triphasé et avaient une puissance continue de 2.200 kW. Durant les premières années d'exploitation, le chaudron était peint en noir, à l'instar des locomotives à vapeur. Sur la ligne du Brenner, on pouvait souvent observer les E.432 dans les années 1950 devant des trains rapides internationaux. Les Chemins de fer nationaux italiens ont utilisé la série E.432 jusqu'en 1976.

- ▶ **Pantographes en filigrane**
- ▶ **Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément**
- ▶ **Acheminement des trains de voyageurs et de marchandises**
- ▶ **En mode numérique, avec éclairage commutable de la cabine de conduite et de la salle des machines**

Q2/2025			
7500111	DC		4/1
7510111	DCC		4/1
7520111	AC		4/1

Voiture voyageurs 1^{ère} classe



FS

Ep	II-III
	242
	40196
	40360



Az

Photomontage

Voiture voyageurs 2^{ème} classe



FS

Ep	II-III
	242
	40196
	40360



Bz

Photomontage

S'applique à tous les voitures de cette page:

- ▶ Modèle finement détaillé avec éléments rapportés séparément
- ▶ Complément idéal de la E.432.012, réf. 7500111, 7510111, 7520111

Q2/2025

6200092

Q2/2025

6200093

Voiture voyageurs 3^{ème} classe



FS

Ep	II-III
	242
	40196
	40360



Cz

Photomontage

Fourgon postal



FS

Ep	II-III
	242
	40196
	40360



Uz

Photomontage

Q2/2025

6200094

Q2/2025

6200095

Locomotive électrique 4016



CFL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7500141	DC		4/1
7510141	DCC		4/1
7520141	AC		3/2

La TRAXX AC1 est une série de locomotives électriques principalement développée pour le transport de marchandises. La désignation TRAXX signifie "Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility". La série 185.1, directement dérivée de la série 145 mais de construction et de désignation de série modifiées, pouvait désormais être utilisée pour les deux systèmes de tension alternative habituels en Europe, à savoir 15 kV/16 2/3 Hz et 25 kV/50 Hz. Pour un poids de 84 t, elle fournit une puissance continue de 5,6 MW et est autorisée à circuler à 140 km/h. En 2004 et 2005, Bombardier a livré 20 locomotives de type P140AC1 aux CFL.

- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Essuie-glaces rapportés séparément
- ▶ Locomotive assortie aux voitures à deux étages, réf. 6210148, 6220148
- ▶ Feux longue portée, avant et arrière commutables séparément en mode numérique



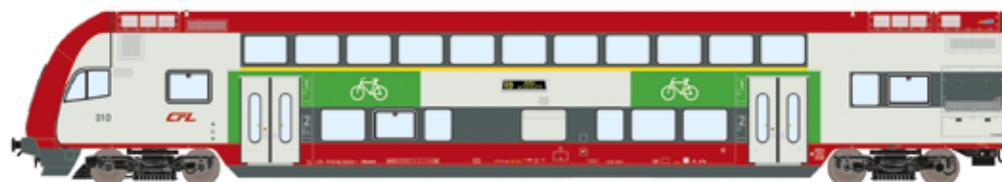
Photo: R. Auerweck

Coffret de 4 pièces: Voitures à deux niveaux



CFL

Ep	VI
	1237
	PluX22
	LED



DABpbdzfa



DBpza



DBpza



DABpza

Photomontage

Q3/2025			
6210148	DCC		
6220148	AC		

- ▶ Voiture-pilote avec feux avant, feux de fin de convoi et feux de route commutables numériquement, éclairage de la cabine de conduite et affichage de la destination du train
- ▶ Voiture-pilote avec différences de construction correctes
- ▶ Toutes les voitures avec climatisation modifiée
- ▶ Toutes les voitures avec éclairage intérieur à LED adapté au modèle pour un éclairage optimal
- ▶ Voitures assorties à la locomotive électrique série 185.1, réf. 7500141, 7510141, 7520141



Photo: V. van Werkhoven

Locomotive électrique 193 507-1



RAILLOGIX

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025			
7500137	DC		4/1
7510137	DCC		4/1
7520137	AC		3/1

n:

- ▶ Avec nouvelle version des chasse-corps et capots de bogies
- ▶ Utilisation pour le transport international de marchandises
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée, avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive électrique 1753

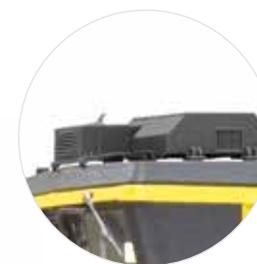


NS

Ep	V
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Version avec climatisation et boîte à corne
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Avec de nombreuses pièces rapportées séparément, en partie gravées
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Q1/2025			
7500118	DC		4/1
7510118	DCC		4/1
7520118	AC		2/2

Locomotive électrique 1211



NS

Ep	IV
	208
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Version avec 3e feu de pointe pour le trafic aux gares frontalières allemandes
- ▶ Version finement détaillée avec de nombreuses pièces rapportées séparément, en partie gravées
- ▶ Essieux avec boudins bas
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

n:

Q4/2025			
7500151	DC		6/1
7510151	DCC		6/1
7520151	AC		4/2

Rame automotrice électrique Plan V



NS

Ep	IV
	599
	PluX22
	R3
	LED



Q4/2025				
7700015	DC		2/1	
7710015	DCC		2/1	
7720015	AC		2/1	

Coffret de 2 pièces: Locomotive électrique 1756 avec wagon porte-conteneurs



STRUKTON RAIL

Ep	VI
	427
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025				
7500117	DC		4/1	
7510117	DCC		4/1	
7520117	AC		2/2	

La locomotive hybride de Strukton est une locomotive électrique standard avec un pack de batteries supplémentaire. Cela permet à la locomotive alimentée par la caténaire de rouler à la vitesse de la ligne et de passer en mode batterie pour le "dernier kilomètre" à des vitesses inférieures. La batterie se charge automatiquement lorsque la locomotive circule sur des voies électrifiées.

- ▶ Version avec climatisation et boîte à cornes
- ▶ Pantographes avec fixation innovante
- ▶ Avec de nombreuses pièces rapportées séparément, en partie gravées
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique
- ▶ Wagon porte-conteneurs chargé d'un conteneur 20' en tant que reproduction approximative du wagon-batterie



Photomontage



La rame automotrice électrique néerlandaise à deux éléments Plan V - plus connue aux Pays-Bas sous le nom de Mat '64 ou sous le surnom d'Apekop (tête de singe) - est devenue l'un des trains de banlieue standard des chemins de fer néerlandais à partir du milieu des années 1960. Avec un total de 246 exemplaires, il s'agissait à l'époque de la série de rames automotrices la plus construite des NS.

Les plans V1 et V2 ont été livrés en livrée verte avec des bandes décoratives jaune sable. En 1968, les Plan V de la 3e série furent déjà peintes en jaune à la sortie de l'usine. Les rames livrées plus tôt ont ensuite été repeintes en jaune entre 1969 et 1973. Jusqu'à leur mise au rebut, les rames automotrices ont été utilisées sur pratiquement toutes les lignes ferroviaires électrifiées des Pays-Bas.

- ▶ Version avec châssis gris foncé
- ▶ Pantographes réalistes filigranes
- ▶ Essuie-glaces rapportés séparément
- ▶ Version avec inscriptions publicitaires

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers



STRUKTON RAIL

Ep	VI
	389
	40196
	40179



Kbs



Res

Photomontage

- ▶ Un wagon avec chargement de conteneur

Q1/2025

77029



Photo: L. Niedziolko

En 1961, les PKP firent l'acquisition auprès de Skoda à Pilsen (Tchécoslovaquie) de 30 locomotives électriques à quatre essieux, qui furent intégrées au parc sous le nom de série EU05. Il s'agissait d'une variante légèrement modifiée de la série E 499.1 des chemins de fer nationaux tchécoslovaques (CSD).

Pour être utilisées sur la Centralna Magistrala Kolejowa Varsovie - Cracovie/Katowice construite à partir de 1971, les EU05 ont été transformées de 1973 à 1977 dans les ateliers de réparation de Gdansk en modifiant la démultiplication de la transmission pour une vitesse maximale de 160 km/h. Conformément à leur utilisation pour le trafic de trains rapides, elles ont reçu la désignation de série EP05 ainsi qu'une livrée orange au lieu de la précédente de deux tons vert différents.

Locomotive électrique

EP05/EU05, PKP

Locomotive électrique EP05-01

n:



PKP

Ep	IV-V
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Roues métalliques fines avec boudins bas
- ▶ Impression élaborée
- ▶ En mode numérique, éclairage de la cabine de conduite, du compartiment de la salle des machines et feux avant ou arrière commutables séparément

Q2/2026		
7500083	DC	4/1
7510083	DCC	4/1

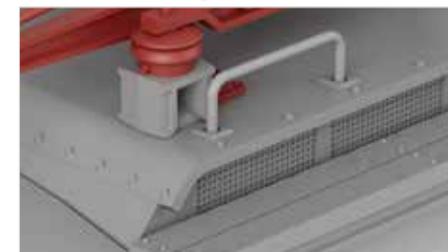
En détail



Prises de courant supplémentaires à l'avant rapportées séparément



Reproduction élaborée de la toiture



Poignées dégagées sur le toit



Traverse porte-tampon avec poignées dégagées et câble du chauffage



Réalisation détaillée de la zone du châssis



Lignes décoratives gravées

Locomotive électrique 193 287-0



SNÄLLTAGET

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



n:

- ▶ Avec nouvelle version des chasse-corps
- ▶ Les deux parois latérales de conception différente
- ▶ Poignées dégagées, en partie en métal
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée, avant ou arrière, ainsi que l'éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Photomontage

Q3/2025			
7500119	DC		4/1
7510119	DCC		4/1
7520119	AC		3/1

Coffret de 2 pièces: Voitures de voyageurs



SNÄLLTAGET

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bmz



Bmz

Photomontage

- ▶ Voitures idéaux pour reproduire des trains de vacances et de ski

Q1/2025
6200099



Photo: M. Schmid

Locomotive électrique Rc4 1305



GREEN CARGO

Ep	V-VI
	179
	PluX22
	R2
	S

LED

Q1/2025

7500007	DC		4/1
7510007	DCC		4/1
7520007	AC		3/2



Avec les locomotives de la famille Rc, les Chemins de fer nationaux suédois (Sj) ont acquis auprès du fabricant ASEA les premières locomotives électriques à commande par thyristors de Suède. Au total, 360 locomotives Rc sont sorties des chaînes de production de l'usine ASEA de Stockholm. Lors de la division des Chemins de fer suédois nationaux en différentes branches d'activité au 1er janvier 2001, toutes les Rc4 encore existantes ont été transférées à Green Cargo et ne sont plus qu'utilisées pour le transport de marchandises.

- ▶ **Bogie avec sablières derrière le chasse-corps**
- ▶ **Feux longue portée, feux avant ou arrières activables séparément en mode numérique**



Parfaitement équipé - avec les accessoires originaux ROCO

Vous trouverez notre vaste gamme d'accessoires dans le nouveau catalogue d'accessoires! Informez-vous sur notre système Z21, sur la manière dont vous pouvez commander des installations petites ou grandes avec une facilité enfantine. Que ce soit avec multiMAUS ou votre smartphone, c'est à vous de choisir.

Vous trouverez également notre grand assortiment de voies ferrées, présenté de manière claire et avec de nombreux conseils pour la construction de voies ferrées.

Le catalogue actuel des accessoires peut être téléchargé en ligne ainsi que chez votre revendeur spécialisé!





Locomotives
DIESEL

Locomotive diesel 2067.82



ÖBB

Ep	IV
	120
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2025			
7300064	DC		3/1
7310064	DCC		3/1
7320064	AC		3/1

Afin de remplacer les locomotives à vapeur Rh 392, 694 et autres, qui commençaient à prendre de l'âge, par des véhicules modernes, des locomotives diesel performantes furent acquises à partir de 1959. Comme c'était l'usage pour les locomotives de poussée électriques de l'époque, un entraînement par arbre borgne et bielles d'accouplement a également été installé. Au total, pas moins de 111 locomotives ont été livrées aux ÖBB jusqu'en 1978. La locomotive, dotée d'une transmission hydraulique qui développe 440 kW et atteint une vitesse maximale de 65 km/h.

- ▶ Version en livrée orange sanguine avec lignes décoratives et «Pflatsch»
- ▶ Essieux filigranes avec boudins bas
- ▶ Avant-corps moteur avec capot de poussée reproduit
- ▶ En mode numérique, avec feux de manœuvre commutables

Locomotive diesel 2143 010-3



ÖBB

Ep	IV-V
	181
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q2/2025			
70073	DC		4/1
70074	DCC		4/1
78074	AC		2/1

- ▶ Mains courantes dégagées, partiellement en métal
- ▶ Feux longue portée, éclairage de poste de conduite et feux avant ou arrière activables séparément en mode numérique

Grue ferroviaire pivotante numérique EDK 750



ÖBB

Ep	IV
	234
	R2
LED	



Photomontage

Q2/2025

7310069	DCC		1/1
7320069	AC		1/1

Modèle entièrement fonctionnel d'une grue ferroviaire pivotante à 6 essieux avec flèche télescopique mobile. La grue peut se déplacer de manière autonome ou, après découplage manuel de la boîte de vitesses, en convoi ferroviaire. La tourelle peut être tournée à 360° sans butée. Tous les mouvements de rotation et de levage avec démarrage et arrêt en douceur. Il est ainsi possible de soulever des ponts ou de poser des aiguillages et des traverses en jouant. La flèche horizontale est adaptée au travail sous caténaire. La flèche télescopique peut être basculée et placée dans toutes les positions de travail, même avec une charge au crochet de la grue.

- ▶ Allonger et raccourcir le crochet de grue par poulie à câble multiple
- ▶ Cabine du grutier avec éclairage extérieur commutable
- ▶ Lampe de travail sur la flèche télescopique commutable
- ▶ Flèches de soutien mobiles avec socles chargés
- ▶ Avec décodeur numérique embarqué et fonctions lumineuses et sonores commutables

Coffret de 3 pièces: Voitures d'accompagnement



ÖBB

Ep	IV
	425
	40183
	40196
	40361



Photomontage



- ▶ Wagon d'accompagnement correspondant à l' EDK 750 des ÖBB, réf. 7310069, 7320069

Q3/2025

6200134

Locomotive diesel T 466.2129



ČSD

Ep	IV
	156
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photomontage

Q2/2025		
7300062	DC	4/1
7310062	DCC	4/1

Dans les années 1970, les anciens chemins de fer nationaux tchécoslovaques (CSD) avaient un grand besoin de locomotives diesel pour trains de marchandises performantes pour les services de pousse et de ligne moyennement lourds. C'est ainsi que la variante plus légère T 466.2 a été dérivée du type de locomotive industrielle T 448. Elle fut fabriquée par CKD à Prague à partir de 1977 en neuf séries (avec à chaque fois de petites différences) comprenant 494 unités et mises en service par les CSD jusqu'en 1986.

- ▶ Rampes de sécurité filigranes
- ▶ En mode numérique avec éclairage feux de manoeuvre, feux avant et arrière commutables séparément et éclairage de la cabine de conduite

Locomotive diesel T 669.0107



ČSD

Ep	IV
	198
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photomontage

Q3/2025		
7300012	DC	6/1
7310012	DCC	6/1

La série de locomotives diesel T 669, plus tard appelée série 770, doit son surnom d'une part à la désignation russe de la série "Tschme3", dont la sonorité est très proche du mot tchèque "Cmelák" signifiant bourdon, et d'autre part à son bourdonnement au démarrage, dont la sonorité présente également des similitudes avec celle d'un bourdon - du moins de loin. Avec ses 1.400 CV, elle a fait ses preuves dans les services de pousse légers et lourds.

- ▶ Variante en version d'origine
- ▶ Poignées dégagées, partiellement en métal
- ▶ En mode numérique avec feux de manoeuvre et feux avant et arrière et éclairage de la cabine de conduite commutables séparément



Locomotive diesel T 478.3137



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photomontage

Q4/2025		
7300071	DC	4/1
7310071	DCC	4/1

Le soi-disant scaphandre ou serpent à lunettes a été développé et construit chez CKD à Prague. Les premiers prototypes de la locomotive diesel de la série T 478.3 ont vu le jour en 1968 et 408 exemplaires de cette locomotive remarquable ont été construites au total.

- ▶ Version avec châssis gris et toit rouge
- ▶ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées séparément

Locomotive diesel T 679.1



ČSD

Ep	IV
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025		
7300061	DC	6/2
7310061	DCC	6/2

Les ČSD ont reçu à partir de l'année 1966 un total de 599 locomotives de la série T 679, certaines locomotives ont été fabriquées en version à voie large sous la désignation T 679.5. Les locomotives étaient principalement utilisées pour l'acheminement des trains de marchandises lourds.

- ▶ Avec petites poutrelles jaunes à l'avant de la locomotive
- ▶ Conduites d'air de frein complètes avec réservoirs d'air entièrement reconstruits
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 749 218-4



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photomontage

Q2/2025

7300054	DC	4/1
7310054	DCC	4/1

La série 749 a été créée dans les années 1990 par la transformation des séries 751 et 752 avec un dispositif de chauffage électrique du train sans modification importante de la locomotive d'origine. L'élément déterminant était l'utilisation plus économique des Bardotkas devant des trains courts. Elles étaient utilisées aussi bien pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises en République tchèque.

- ▶ Version de la 3e série avec parois latérales moulurées jusqu'au bord du toit
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 742 007-8



ČD

Ep	V-VI
	156
	PluX22
	R2
	ČZ
LED	



Photomontage



Q2/2025

7300063	DC	4/1
7310063	DCC	4/1

- ▶ Version de la 1ère série avec parois latérales et le toit de la cabine de conduite lisses
- ▶ Version modernisée avec boîte de radiateur carénée
- ▶ En mode numérique avec feux de manoeuvre, feux avant et arrière et éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Locomotive diesel 218 445-5



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



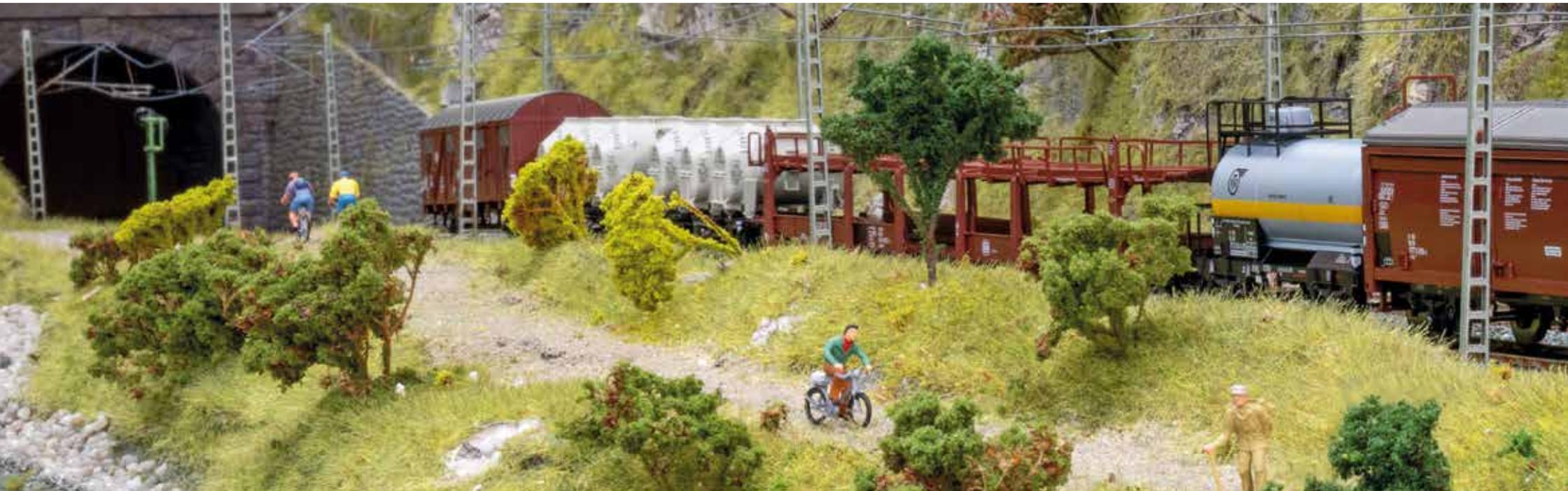
Photomontage

Q2/2025			
7300041	DC		4/1
7310041	DCC		4/1
7320041	AC		3/2

La principale représentante de la famille des locomotives V-160 est la locomotive diesel de la série 218. Après 12 machines de présérie, les véhicules de série ont été livrés à partir de 1971 par les entreprises Krupp, Henschel, Krauss-Maffei et MaK en quatre séries de construction légèrement différentes. Les machines, qui peuvent atteindre une vitesse de 140 km/h pour une puissance allant jusqu'à 2.800 CV, et sont utilisées aussi bien pour les services voyageurs que marchandises.

Au fil du temps, la série 218 a connu plusieurs variantes de couleurs. Les premières 218 portaient encore la livrée rouge pourpre, habituelle pour les locomotives diesel. A partir de 1975, les couleurs bleu océan/beige ont déterminé l'image extérieure des locomotives.

- ▶ **Bogies avec suspension en caoutchouc Megi**
- ▶ **Feux avant et arrière activables séparément en mode numérique**
- ▶ **Le modèle dispose de boudins bas réalistes**



Locomotive diesel 335 230-9



DB

Ep	IV
	90
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025

7310030	DCC		1/1		
7320030	AC		1/1		

Pour la manœuvre des wagons voyageurs et de marchandises dans les gares, les chemins de fer fédéraux allemands ont très tôt mis sur des locomotives de poussée plus petites. En 1965, Gmeinder présenta une version améliorée de la Köf 11, avec transmission de la force par arbre à cardan et boîte d'essieu supplémentaire. De ce modèle, tout d'abord appelé Köf 12, 251 locomotives de manœuvre ont été livrées aux chemins de fer fédéraux allemands sous le nom de série 333. Afin de réaliser des économies de personnel, une grande partie des locomotives a été équipée d'une radiotélécommande à partir de la fin des années 1980. Ces locomotives ont été désignées sous le nom de série 335. Au fil du temps, les locomotives ont connu quelques variations de couleur, le rouge oriental devenant la couleur standard à partir de 1986.

- ▶ Avec attelage de manœuvre numérique pour accentuer l'aspect ludique
- ▶ Avant-corps du moteur et blocs de transmission en zinc moulé sous pression, d'où un poids propre plus important et une force de traction élevée
- ▶ Fonctions sonores et d'éclairage conformes à la réalité, commutées par le décodeur embarqué



Locomotive diesel 108 001-9



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Q1/2025			
70817	DC		4/1
70818	DCC		4/1
78818	AC		2/1

Contrairement à la série 110, les locomotives de la série 108 possèdent un inverseur de flux et un moteur à consommation optimisée et à puissance réduite. Conformément à sa nouvelle vocation de locomotive de manœuvre, la chaudière a également pu être supprimée, des groupes de refroidissement supplémentaires et un appareil de préchauffage ayant été installés à sa place.

- ▶ Mains courantes filigranes dégagées
- ▶ Feux avant et arrière activables séparément en mode numérique
- ▶ Domiciliation Rbd Halle, Bw Halle G

Locomotive diesel 118 210-4



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7300060	DC		6/2
7310060	DCC		6/2
7320060	AC		4/2

La série V 180 des chemins de fer de la République démocratique allemande (RDA) était la plus grande locomotive diesel construite en RDA. Au début, elle était construite dans une version à quatre essieux avec deux bogies à deux essieux, plus tard, il y eut aussi des variantes à six essieux. La version à six essieux est considérée aujourd'hui encore comme un chef-d'œuvre d'ingénierie en raison de sa faible masse à l'essieu de 15,6 tonnes, ce qui permet à cette locomotive d'être utilisée de manière universelle, même sur les lignes secondaires. De plus, elle est homologuée pour les lignes à forte déclivité. Le domaine d'utilisation possible qui en résulte est unique pour ces grandes locomotives diesel allemandes.

- ▶ Version à 6 essieux avec des essieux finement montés
- ▶ Avec poignées verticales à l'avant
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et de la salle des machines commutables séparément en mode numérique
- ▶ Domiciliation Rbd Erfurt, Bw Meiningen

Automotrice diesel 174 001-8 avec remorque



DR

Ep	IV
	322
	PluX16 *
	R2
	LED



Photomontage

QUE SE PASSERAIT-IL SI... ?

Lors de la foire de printemps de Leipzig en 1982, le constructeur de wagons Studenka de l'ancienne CSSR a exposé, parmi d'autres véhicules ferroviaires, une automotrice de la série M152 sur le site de la foire. Les chemins de fer allemands étaient depuis quelque temps à la recherche d'un successeur pour leurs automotrices légères BR 171/172. La DR décida alors de louer cette automotrice à des fins d'essai et de tester son utilisation. Elle devait recevoir le numéro de série 174.

Elle ne fut pas utilisée immédiatement par la DR, ce n'est que plusieurs mois plus tard que les essais purent commencer, à l'automne 1982, dans la région de Halle/Magdebourg, sur des lignes secondaires. A la demande de la DR, le fabricant d'Ostrava avait étiqueté l'automotrice selon les normes de la DR comme BR 174 001-8. Dans un premier temps, elle a pu conserver sa livrée multicolore.

La voiture d'accompagnement, livrée un peu plus tard, n'était déjà plus multicolore, mais seulement d'un rouge sobre. En raison d'un déficit du commerce extérieur, la RDA (DR) n'a pas pu se procurer d'autres automotrices en CSSR et les véhicules d'essai loués ont donc été restitués en décembre 1983.

- ▶ Version en livrée fictive de la DR
- ▶ Essuie-glaces rapportés séparément
- ▶ Avec pièces enfichables fournies pour reproduire le tablier avant fermé

Q2/2025

7700013	DC	2/0
7710013	DCC	2/0

* Dans la version numérique avec décodeur embarqué, sans interface PluX16 en usine.

Locomotive diesel 234 304-4



DB AG

Ep	V
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025			
7300059	DC		6/2
7310059	DCC		6/2
7320059	AC		4/2

La 234 304 faisait figure de solitaire dans la famille des Ludmilla. En 1994, elle a été peinte à l'essai dans la livrée des produits du trafic régional de la DB de l'époque. La caisse de la locomotive fut peinte en turquoise menthe avec une large bande décorative en turquoise pastel au-dessus du châssis. Le toit, le cadre et le châssis étaient peints en gris-brun.

- Version en livrée d'essai pour le trafic régional
- Etat de service: dès 1994
- Feux de manœuvre commutable et feux avant et arrière commutables séparément en mode numérique
- Locomotive adaptée aux wagons de Halberstadt, réf. 74807 à 74810

Locomotive diesel V 300 005



SBW

Ep	VI
	237
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025			
7300058	DC		6/2
7310058	DCC		6/2
7320058	AC		4/2

La société Starkenberger Güterlogistik GmbH, dont le siège est à Starkenberg, est un prestataire de services pour les tâches de transport de la logistique ferroviaire. Elle dispose d'un parc de locomotives et de wagons de marchandises. Elle possède notamment des locomotives diesel transformées de la série 232, équipées de moteurs Caterpillar à six cylindres de type 3606.

- Feux de manœuvre, avant et arrière commutables séparément en mode numérique

Locomotive diesel BB 62405



SNCF

Ep	V
	143
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2025		
7300006	DC	4/1
7310006	DCC	4/1

Au début des années 1990, la SNCF avait besoin de locomotives diesel-électriques d'occasion pour la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. C'est ainsi que 44 2400 d'occasion ont été achetées aux chemins de fer néerlandais. Dans le système de numérotation de la SNCF, les 2400 furent classées dans la série de numéros 60000-70000. Très vite, les 62400 ont été surnommées "Hollandaises" par les cheminots français.

- ▶ Version avec peinture décolorée
- ▶ Feux avant et arrière et éclairage du poste de conduite activables séparément en mode numérique

Locomotive diesel 68540



SNCF

Ep	IV-VI
	207
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2025		
7300072	DC	6/2
7310072	DCC	6/2
7320072	AC	4/2

Entre 1963 et 1968, 40 locomotives de la série A1A-A1A 68500 ont été construites pour le transport lourd de voyageurs et de marchandises au sein de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Elles ne se distinguent de la série A1A-A1A 68000 que par leur motorisation. Le moteur est un AGO V 12 de la SACM, moins puissant.

La locomotive actuelle, portant le numéro d'immatriculation 68540, a été livrée à la SNCF en 1965. Elle a été construite par CFAL (partie mécanique), CEM (équipement électrique) et CCM (moteur diesel) en tant que A1A-A1A 68039. En décembre 2002, le moteur Sulzer a été remplacé par un AGO V 12 et la machine a été nommée A1A-A1A 68540.

En 2011, la locomotive a été reprise par l'association AAATV Centre Val-de-Loire qui lui a redonné sa livrée bleue historique. Dans cet état, la locomotive est toujours en service pour l'acheminement de trains spéciaux.

- ▶ Version locomotive musée avec numéros en relief
- ▶ Grilles d'aération finement détaillées
- ▶ Triple feux de tête

Locomotive diesel M62 221



MAV

Ep	IV
	202
	Piux22
	R2
	LED



Photomontage

L'histoire de la M62, appelée "Szergej" en Hongrie, a commencé en 1965 avec la livraison de la première locomotive au monde en provenance de Lugansk (M62 001). 288 autres locomotives ont encore été livrées à la MAV, dont 15 en version à voie large. Les locomotives ont pris en charge le trafic marchandises lourd et ont ainsi permis aux anciens types de locomotives à vapeur de terminer leur carrière prématurément. Aujourd'hui encore, certaines de ces machines robustes sont encore en service.

- ▶ Conduites d'air de frein complètes avec réservoirs d'air entièrement reconstruits
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique

Q4/2025			
7300057	DC	6/2	
7310057	DCC		6/2

Coffret de 5 pièces: Train de marchandises



MAV

Ep	IV
	658
	40196
	40183
	6560



E



Eas



Es



Gbgs



Uhk

Photomontage

Q3/2025
6600126

- ▶ Modèles finement détaillés avec inscriptions authentiques

Locomotive diesel 2419



NS

Ep	IV
	143
	PluX22
	R2
	NL

LED

Q3/2025

7300065	DC		4/1
7310065	DCC		4/1
7320065	AC		2/2



Photomontage

À partir de 1954, les premières locomotives de la série 2400 ont été mises en service par les chemins de fer néerlandais. Outre quelques trains de voyageurs, elles tractaient principalement des trains de marchandises et étaient utilisées pour les services de manœuvre. En 1981/1982, 19 locomotives ont été équipées d'un signal frontal A afin de pouvoir circuler sur les tronçons frontaliers avec l'Allemagne.

- ▶ Version avec signal frontal A
- ▶ En mode numérique, avec fonctions lumineuses selon le modèle néerlandais et feux rouges clignotants

Locomotive diesel M62



PTKiGK

Ep	V-VI
	202
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Conduites d'air de frein complètes avec réservoirs d'air entièrement reconstruits
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique

Q4/2025

7300066	DC		6/2
7310066	DCC		6/2

Locomotive diesel 750 183-6



ŽSSK

Ep VI

190

PluX22

R2

ZSSK

LED

Q1/2025

7300056 DC 4/1

7310056 DCC 4/1



Photomontage

Au début des années 1990, l'augmentation du nombre de voitures voyageurs équipées d'un chauffage électrique du train a entraîné une pénurie de locomotives adaptées. En raison des résultats positifs obtenus par le rééquipement sur les locomotives de la série 753, la ČSD a décidé de rééquiper toutes les locomotives diesel utilisées pour le trafic voyageurs avec un chauffage électrique des trains. Des locomotives "serpent à lunettes" de ce type étaient également en service en Slovaquie après la division de l'État. Afin de pouvoir les distinguer du modèle d'origine, elles reçurent la désignation de série 750 tout en conservant leur numéro d'ordre.

- ▶ Nom de baptême «Dášenka»
- ▶ Modèle finement détaillé avec de nombreuses pièces rapportées



Photo: J. Streber



COFFRETS
de départ

Coffret numérique z21 start: Locomotive diesel série 221 avec train de marchandises



DB

Ep IV

Contenu:

- 1 locomotive diesel série 221
- 1 wagon de marchandises ouvert
- 1 wagon à ranchers
- 1 wagon de marchandises couvert
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 bloc d'alimentation

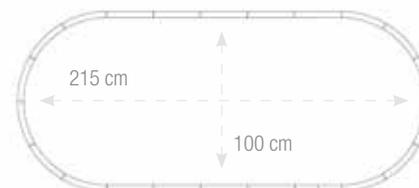
Ovale de voie ROCO LINE (avec ballast):

- 12 rails courbes R2, 9 rails droits G1, 1 rails droit G½,
- 1 voie de raccordement (G½)

Espace nécessaire: env. 215 x 100 cm



Photomontage



Q4/2025

5110008

z21 start Coffret numérique: Locomotive diesel série 110 avec train de marchandises



DR

Ep IV

Contenu:

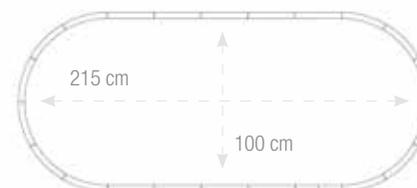
- 1 locomotive diesel série 110
- 1 wagon de marchandises ouvert
- 1 wagon à ranchers
- 1 wagon de marchandises couvert
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 bloc d'alimentation

Ovale de voie ROCO LINE (avec ballast):

- 12 rails courbes R2, 9 rails droits G1, 1 rails droit G½,
 - 1 voie de raccordement (G½)
- Espace nécessaire: env. 215 x 100 cm



Photomontage





Voitures VOYAGEURS

Coffret de 4 pièces: Voitures de grandes lignes



ÖBB

Ep	VI
	1212
	40196
	40420



Bvmsz 186.0



Bpmz 294.2



Bpmz 294.2



Bpmz 294.2

Photomontage

En raison d'une pénurie dans le parc de véhicules des ÖBB, 30 voitures de voyageurs IC ont été louées à la Deutsche Bahn AG. On les trouve principalement sur la Westbahn, mais aussi sporadiquement sur d'autres lignes. Les trains IC sont principalement tractés par des locomotives Taurus, et les logos des marques de mots ÖBB spécialement apposés caractérisent ces voitures particulières.

► Anciennes voitures IC de la DB AG en service chez les ÖBB

Q4/2025

6200187

Voiture voyageurs 1^{ère} classe



ČSD

Ep	IV
	282
	40196
	40420



Aa

Photomontage

Q4/2025

6200167

Voiture de voyageurs 2^{ème} classe/bagages



ČSD

Ep	IV
	282
	40196
	40420



BDa

Photomontage

Q4/2025

6200168

► Réf. 6200171: Numéro d'immatriculation différent

Voiture voyageurs 2^{ème} classe



ČSD

Ep	IV
	282
	40196
	40420



Ba

Photomontage

Q4/2025

6200169

6200170

► Réf. 6200170: Numéro d'immatriculation différent

Voiture de voyageurs 2^{ème} classe/bagages



ČSD

Ep	IV
	282
	40196
	40420



BDa

Photomontage

Q1/2025

6200171

Coffret de 2 pièces: Voiture Eurofima



ČD



Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bmz



Bmz

Photomontage

Q3/2025

6200157

► Complément idéal au coffret de voitures Eurofima, réf. 6200002

Coffret de 4 pièces: Voitures à deux niveaux



DSB



Ep	VI
	1237
	PluX22
	LED



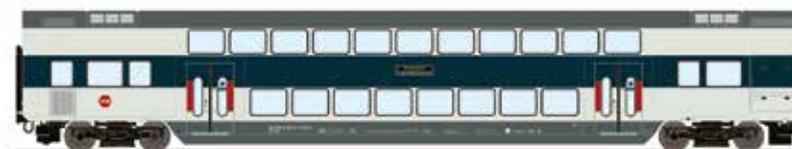
ABs



B



Bk



B

Photomontage

Q3/2025

6210147	DCC		
6220147	AC		

- Voiture-pilote avec feux avant, feux de fin de convoi et feux de route commutables numériquement, éclairage de la cabine de conduite et affichage de la destination du train
- Voiture-pilote avec différences de construction correctes
- Voiture de type BK équipé d'une zone de service
- Toutes les voitures avec éclairage intérieur à LED adapté au modèle pour un éclairage optimal
- Complément idéal du DSB-Vectron de la gamme Roco

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour trains rapides



DB

Ep	IV
	244
	6560



ABue 331

Photomontage

Q4/2025

6200158

► Pour la première fois en inscription Epoque IV

Voiture de 2^e classe pour trains rapides



DB

Ep	IV
	244
	6560



Bue 363

Photomontage

Q4/2025

6200159

Voiture de 2^e classe pour trains rapides



DB

Ep	IV
	244
	6560



Bue 363

Photomontage

Q4/2025

6200160

Voiture-restaurant



DB

Ep	IV
	270
	6560



WRüg(e) 151

Photomontage

Q4/2025

6200161

Fourgon à bagages



DB

Ep	IV
	250
	6560



Düe 941

Photomontage

Q4/2025

6200162



Voiture de 1^{ère} classe pour trains rapides



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Ame

Photomontage

Q4/2025

6200114

► Bogies de type Görlitz V modifiés

Voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe pour trains rapides



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



ABme

Photomontage

Q4/2025

6200115

► Bogies de type Görlitz V modifiés

Voiture de 2^e classe pour trains rapides



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



Bme

Photomontage

Q4/2025

6200116

6200117

► Réf. 6200117: Immatriculation différente

► Bogies de type Görlitz V modifiés

Voiture de 2^e classe pour trains rapides avec compartiment à bagages



DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



BDmse

Photomontage

Q4/2025

6200118

► Bogies de type GP-200



Voiture-restaurant



MITROPA/DR

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRme

Photomontage

Q4/2025

6200119

► Bogies de type GP-200

n:

Dans les années 1950, "Waggonbau Bautzen" a construit un fourgon à bagages court destinés aux trains de marchandises pour la DR. Plus de 200 wagons ont été acquis en deux séries. Les wagons présentaient la particularité d'avoir des signaux de fin de convoi intégrés, dont les surfaces rouges et blanches pouvaient être recouvertes de caches pivotants.

A partir de 1964, les voitures ont également été utilisées dans des trains de voyageurs sur des lignes secondaires. Ces wagons ont reçu des inscriptions selon le schéma des voitures de voyageurs avec la désignation D. A partir de 1977, les wagons à bagages utilisés exclusivement pour les trains de voyageurs ont été rebaptisés Daa.

Fourgon à bagages

Pwgs 88, DR

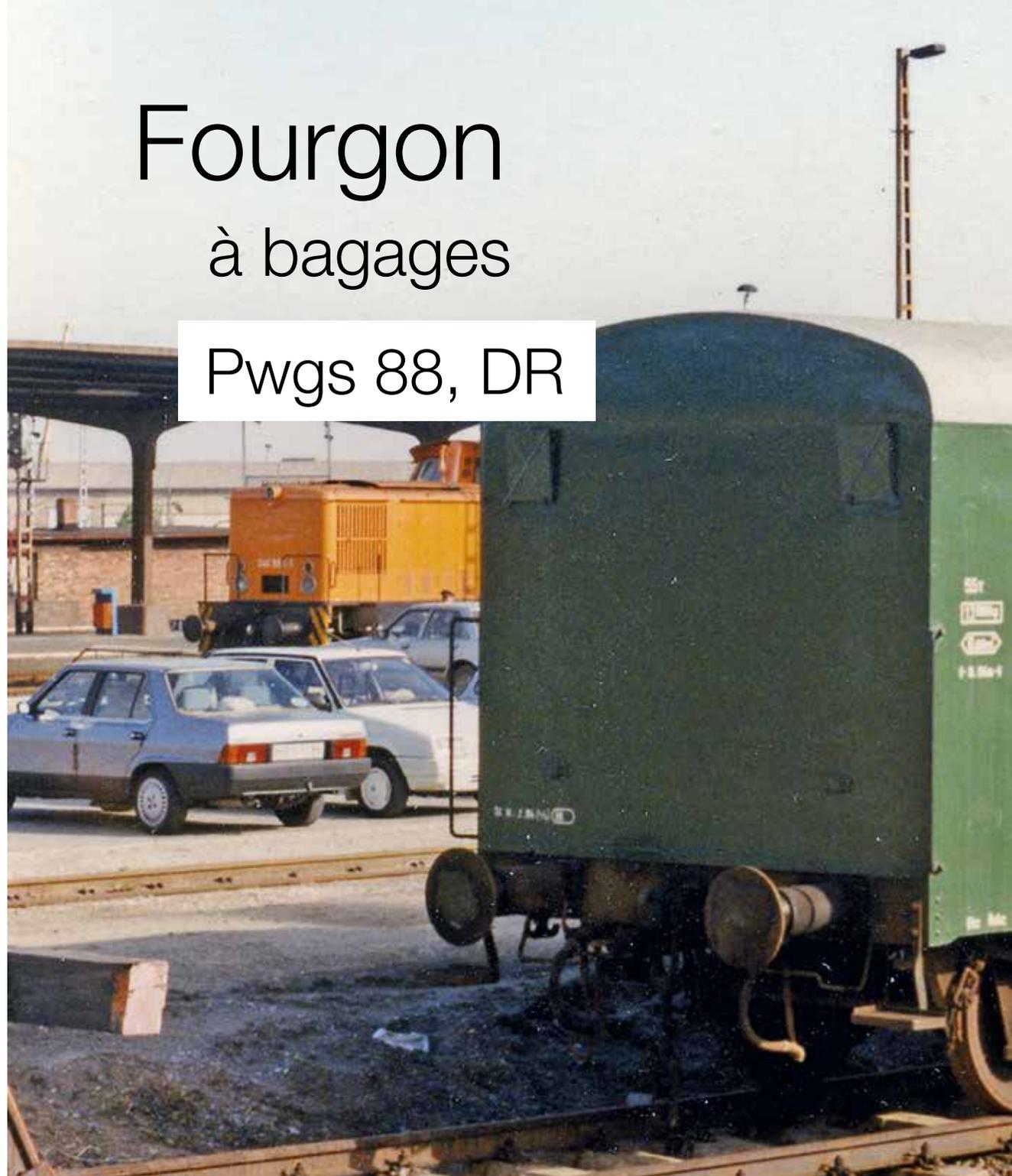




Photo: B. Schröder

En détail



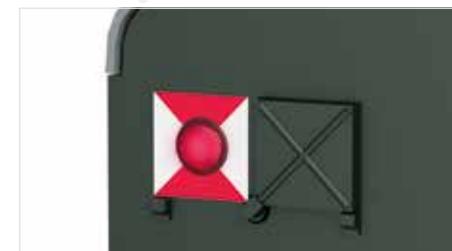
Portes de l'espace de chargement enfichables dans trois positions différentes



Exécution de la cheminée en tant que pièce enfichable séparée



Poignées dégagées d'une épaisseur gracieuse



Feu arrière dans les versions numériques commutable



Traverse porte-tampons peut être complètement équipée



Couvercle rabattable pour feu arrière



Reproduction détaillée du dessous de caisse

Wagon d'accompagnement des trains de marchandises



DR

Ep	III
	103
	40178



Pwgs

Photomontage

- ▶ Vigie de toiture avec trois fenêtres
- ▶ Avec marches sous la porte du compartiment de chargement
- ▶ En version DCC avec éclairage intérieur commutable et éclairage de fin de convoi

Q4/2025

6200175

6210175

DCC



Fourgon à bagages



DR

Ep	IV
	103
	40178



Daa

Photomontage

- ▶ Vigie de toiture avec deux fenêtres
- ▶ Sans marches sous la porte du compartiment de chargement
- ▶ En version DCC avec éclairage intérieur commutable et éclairage de fin de convoi

Q4/2025

6200176

6210176

DCC



Coffret de 2 pièces 3: «IC 2310»



DB AG

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bpmmz 284



Bpmmz 284

Photomontage

Q2/2025

6200155

- ▶ Trajet du train Frankfurt am Main-Westerland/Sylt ou Dagebüll môle
- ▶ Avec antennes WLAN rapportées séparément
- ▶ Complément idéal des coffrets «IC 2310», réf. 6200019, 6200020

Voiture-pilote IC



DB AG

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Bpmbdzf 296.3

Photomontage

Q2/2025

6210156	DCC		
6220156	AC		

- ▶ Pour la première fois avec un passage de chariot étanche à la pression
- ▶ Version après la première mise à niveau dès 2002
- ▶ Réaliste sans antennes WLAN
- ▶ Reproduction dégagée des porte vélos
- ▶ Intérieur élaboré et multicolore
- ▶ En mode numérique feux longue portée, éclairage de la cabine de conduite et du pupitre de commande commutables

n:

Coffret de 3 pièces: «DB Systemtechnik»



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bimz 547.5



Dms 905

Photomontage



Bimz 259.9

Q1/2025

74013

Coffret de 2 pièces: Voitures de voyageurs



BTE

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bdomsb



WRm

Photomontage

Q1/2025

74027

Coffret de 2 pièces: Chariot de transport de voitures

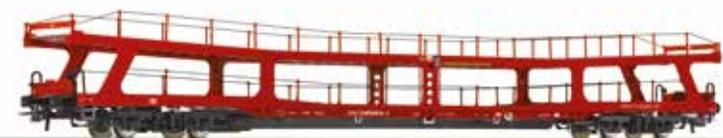


BTE

Ep	VI
	606
	40195



DDm



DDm

Photomontage

Q1/2025

77047

► Les deux wagons avec des impressions différentes

München-Nürnberg- Express

DB AG





München-Nürnberg-Express est le nom de la ligne express régionale Munich - Ingolstadt - Nuremberg. Avec une vitesse pouvant atteindre 200 km/h, les trains sont, par rapport à leur vitesse maximale, les trains régionaux les plus rapides d'Allemagne et les seuls RE qui empruntent une nouvelle ligne à grande vitesse allemande sur toute sa longueur.

Jusqu'en 2021, le parc de véhicules était composé de rames réversibles tractées par des locomotives de la série 101. Aux heures de pointe du matin et de l'après-midi, une rame supplémentaire de 10 voitures circulait entre Munich et Ingolstadt, chacune avec une BR 101 à l'avant et à l'arrière.

Au total, 26 voitures IC, dont trois voitures de commande, ont été réaménagées au dépôt ferroviaire de Neumünster. Les voitures de service sont basées sur une voiture de type Bvmsz. Ces voitures ont été rebaptisées ABvmsz et ont d'abord reçu 12, puis 16 places assises de 1ère classe au fil du temps. Seul le revêtement en tissu a été modifié en rose. Une rame est généralement composée de six voitures. Toutes les voitures avec des impressions et repeintes aux couleurs de la DB Regio.

Locomotive électrique 101 139-4



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2025				
7500112	DC		4/1	
7510112	DCC		4/1	
7520112	AC		3/1	

La série 101 est la locomotive électrique à grande vitesse de la Deutsche Bahn. Elle atteint une vitesse maximale de 220 km/h avec une puissance continue de 6400 kW. Son domaine d'utilisation est le trafic IC/EC. Au total, 145 exemplaires de ces machines, commandées pour remplacer la série 103, ont été mis en service jusqu'à fin 1999.

- ▶ Poignées et essuie-glaces dégagés, en partie en métal
- ▶ En mode numérique avec feux longue portée, avant ou arrière et éclairage de la cabine de conduite commutables individuellement

Voiture-pilote RE



DB AG

Ep	VI
	303
	PluX22
	LED



Photomontage

Q2/2025			
6210098	DCC		
6220098	AC		

- ▶ Pour la première fois avec un passage de voiture étanche à la pression
- ▶ Aménagement intérieur adapté à l'original
- ▶ Peinture du München-Nürnberg-Express
- ▶ Avec antennes WLAN rapportées séparément
- ▶ Reproduction dégagés des supports de vélo
- ▶ Intérieur complexe et multicolore
- ▶ En mode numérique, avec feux longue portée avec et éclairage de la cabine et du pupitre de conduite commutables



Coffret de 3 pièces 1: München-Nürnberg-Express



DB AG

Ep	VI
	909
	40196
	40420



ABvmsz



Bpmz

Photomontage



Bpmz

- ▶ Toutes les voitures en état de fonctionnement en 2015
- ▶ Pour la première fois en livrée rouge signalisation DB Regio
- ▶ Complément idéal pour tous les modèles de la série 101

Q2/2025

6200096

Coffret de 2 pièces 2: München-Nürnberg-Express



DB AG

Ep	VI
	606
	40196
	40420



Bpmz



Bpmz

Photomontage

Q2/2025

6200097

Coffret de 3 pièces: Voitures à deux niveaux

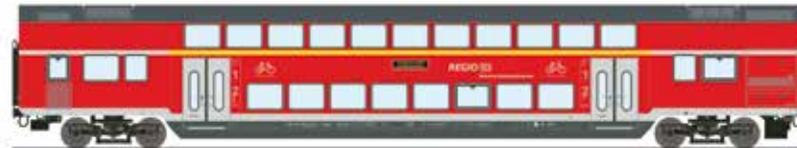


DB AG

Ep	VI
	929
	PluX22
	LED



DBpbzfa



DABdpza

Photomontage



DBpza

Q2/2025			
6210144	DCC		
6220144	AC		

- ▶ Version München-Salzburg Express
- ▶ Voiture-pilote avec feux avant, de fin de convoi, longue portée, avec éclairage de la cabine de conduite et affichage de la destination du train commutables numériquement
- ▶ Toutes les voitures avec éclairage intérieur à LED parfaitement adapté au modèle pour une illumination optimale



Photo: R. Auenweck

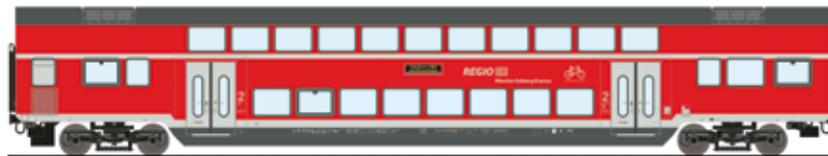
Coffret de 2 pièces: Voitures à deux niveaux



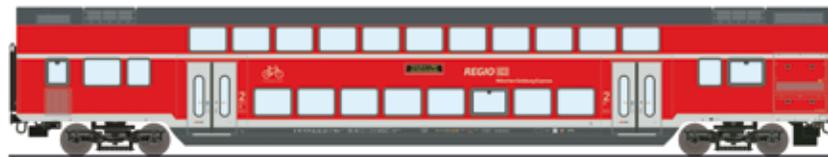
DB AG

Ep VI

616



DBpza



DBpza

Photomontage

► Toutes les voitures sont équipées d'un éclairage intérieur à LED parfaitement adapté au modèle pour une illumination optimale

Q3/2025

6200145 DC

6220145 AC

Voiture à deux niveaux 2^{ème} classe



DB AG

Ep VI

308



DBpza

Photomontage



► Voiture avec éclairage intérieur à LED parfaitement adapté au modèle pour une illumination optimale
 ► Complément idéal des coffrets réf. 6210144, 6200145

Q3/2025

6200146 DC

6220146 AC

Express vacances

AKE-Rheingold

Les débuts d'AKE-Eisenbahntouristik, à partir de 1988, ont consisté à organiser des voyages spéciaux avec des autorails et des trains à vapeur dans l'Eifel. Grâce à une coopération avec la DB Historische Verkehre, le programme des trajets a pu s'étendre au-delà de la région sous la devise "Vacances dès le début". A partir de 2005, l'AKE a donc progressivement constitué sa propre flotte de véhicules. Il s'agissait - à deux exceptions près - de voitures TEE construites entre 1962 et 1974 et qui étaient également utilisées dans le TEE "Rheingold". Elles ont retrouvé leur livrée d'origine beige/pourpre avec un tablier gris-noir, l'aménagement intérieur reflétant encore en partie l'état d'origine selon le degré de modernisation.

Au fil des années, le parc de voitures s'est agrandi pour atteindre plus de 20 voitures voyageurs de qualité supérieure, qui constituent l'historique "AKE-Rheingold". Celui-ci transporte confortablement les passagers vers leurs destinations en Allemagne, au Danemark, en Autriche, en Italie du Nord et en Suisse, pour des voyages d'un ou plusieurs jours, avec un service de première qualité. Dans les voitures-restaurants, on cuisine des plats frais, c'est pourquoi les deux WRmz135 du train sont toujours accouplés côté cuisine.

En étroite coopération avec AKE-Eisenbahntouristik, une sélection des différents véhicules du parc de voitures existantes est reproduit cette année en tant que série spéciale unique. Les voitures à compartiments du kit représentent un échantillon représentatif de toutes les variantes de l'AKE-Rheingold. Des différences de livrées et inscriptions à peine perceptibles au premier coup d'œil ont été prises en compte jusque dans les moindres détails.

Avec la voiture complémentaire 62 00 126, le train peut être renforcé pour atteindre les 13 à 14 voitures habituelles des voyages AKE. La voiture panoramique a été très fortement endommagée durant l'été 2021 lors des inondations catastrophiques dans les vallées de l'Ahr et de la Kyll. Une remise en état fondamentale n'a pas encore été possible, c'est pourquoi l'ADmh 101 contenue dans le coffret 62 00 120 correspond en grande partie à l'état de 2020.





Photo: R. Auenweck

Locomotive électrique 103 113-7



DB

Ep	VI
	224
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

- ▶ Locomotive du musée DB de Coblenze dans son état actuel
- ▶ Feux avant et arrière, éclairage du poste de conduite et éclairage de la salle des machines commutables séparément en mode numérique
- ▶ Locomotive assortie à l'AKE-Rheingold, réf. 6200120, 6200121, 6200122, 6200126

Q4/2025			
7500134	DC		6/2
7510134	DCC		6/2
7520134	AC		4/2

Voiture de 1^{ère} classe pour trains rapides «Rheingold»



AKE

Ep	VI
	303
	40196
	40420



Avmz 111.5

Photomontage

- ▶ Voiture complémentaire pour le «AKE-Rheingold»
- ▶ Possibilité de renfort réaliste à 13 ou 14 voitures
- ▶ Voiture à compartiments 19-90 255, construite en 1973 comme 19-70 158, propriété de la NS de 2001 à 2011
- ▶ Reproduction exacte des différents habillages de fenêtres

Q4/2025
6200126

Coffret de 3 pièces 1: «Rheingold»



AKE

Ep	VI
	922
	40196
	40420



ADmh 101



WRmz 135.0



Avmz 111.0

Photomontage

- ▶ Voiture panoramique 81-90 004 dans l'état de 2020
- ▶ Voiture-restaurant 88-95 001, prototype de 1969 (ex 88-94 304)
- ▶ Voiture à compartiments 19-94 005, voiture originale Rheingold de 1962 avec toit arrondi
- ▶ Reproduction exacte des différents habillages de fenêtres

Q4/2025

6200120

Coffret de 3 pièces 2: «Rheingold»



AKE

Ep	VI
	922
	40196
	40420



WRmz 135.0



Apmz 121.1



Avrmz 111.0

Photomontage

- ▶ Voiture-restaurant 88-94 306, prototype de 1969
- ▶ Voiture à couloir central 18-95 001, seule Apümz 121 conservée en Allemagne
- ▶ Voiture à compartiments 19-94 049 de la série de reproduction de 1967 avec toit en pente
- ▶ Reproduction exacte des différents habillages de fenêtres

Q4/2025

6200121

Coffret de 3 pièces 3: «Rheingold»



AKE

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Avmz 111.5



ARkimbz 262.7



Avmz 111.0

Photomontage

- ▶ Voiture à compartiments 19-90 251, construite en 1973 comme 19-70 164 avec portes coulissantes et pivotantes, utilisée dans le TEE Rheingold'83
- ▶ Voiture bistrot 85-91 712, construite en 1971 comme Pop-ABüm 225 31-70 149
- ▶ Voiture à compartiments 19-94 040 de la série de reproduction de 1965 avec toit arrondi, utilisée à partir de 2003 par ALEX en Bavière
- ▶ Reproduction exacte des différents habillages de fenêtres

Q4/2025

6200122

Coffret de 3 pièces: Voitures voyageurs «Blokkendoos»



NS

Ep	III
	684
	40196
	40360



AB



B



B

Photomontage

Les automotrices électriques « Blokkendoos » ont été en service jusqu'en 1958. A partir de 1956 environ, de nombreuses voitures ont été transformées en voitures voyageurs normales et peintes en bleu. Elles étaient utilisées comme voitures de renfort aux heures de pointe. Les dernières voitures ont été retirées du service en 1973.

Q4/2025

6200054

Coffret de 3 pièces: Voitures de grandes lignes



PKP

Ep	III
	701
	40196
	6561
	6445
	40360



Bhxx



Chxx

Photomontage



Chxx

Q3/2025

6200112

Voiture de voyageurs 2^{ème} classe



PKP

Ep	IV
	241
	6560



Bhixt

Photomontage

► Convient au coffret de voitures voyageurs, réf. 6200058

Q3/2025

6200113

Fourgon à bagages pour trains de marchandises



PKP

Ep	IV
	118
	6560
	40361



F

Photomontage

Q1/2025

6200101

Les fourgons Pwgs 41 ont été construits par la DRB dans les années 1940. Pour ce faire, on s'est appuyé sur des principes de construction issus de la construction de fourgons à bagages pour trains voyageurs. Les wagons restés aux chemins de fer nationaux slovaques après la Seconde Guerre mondiale ont été utilisés aussi bien dans les trains de voyageurs que dans les trains de marchandises.

- ▶ **Modèle finement détaillé avec éléments rapportés séparément**
- ▶ **Escaliers vers les portes de la soute à bagages de largeur originale**
- ▶ **Version avec pavillon de toit**
- ▶ **Portes coulissantes pouvant être montées au choix dans trois positions (fermée, semi-ouverte, ouverte)**

Voiture-restaurant



PKP
WARS

Ep	IV
	270
	6560



Jhx

Photomontage

Q4/2025

6200125



Wagons de
MARCHANDISES



Photo: B. Pintarich

Voitures postales ferroviaires

Post-m(o), ÖBB

Roco

H0

n:

En plusieurs lots de construction, les usines Simmering-Graz-Pauker ont construit des wagons postaux ferroviaires à quatre essieux pour l'administration postale autrichienne. Du point de vue de la construction, ils correspondent aux voitures Eurofima. La caisse et l'aménagement intérieur ont été adaptés aux besoins de la poste ferroviaire. Le tri du courrier s'effectuait dans le train. On trouvait ces voitures dans les trains de voyageurs, les trains express et les trains à grande vitesse.

En détail



Poignées dégagées sur la voiture



Aménagement intérieur des voitures postales



Équipement des bogies selon le type de construction



Traverse porte-tampons peut être équipée complètement



Reproduction élaborée du soubassement

Coffret de 2 pièces: Voitures postales ferroviaires



ÖBB

Ep	V
	606



Post-m

Photomontage

- ▶ Exécution du 3^e lot de construction
- ▶ Peinture à niveaux de confort (K-Design)
- ▶ Dessous de caisse réaliste et sophistiqué
- ▶ Bogies avec freins magnétiques sur rail
- ▶ Dans la version DCC, avec éclairage intérieur commutable

Q4/2025

6200188

6210188

DCC



Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises ouverts



ÖBB

Ep	IV
----	----

⇄	232
---	-----

⇄	6560
---	------



E

Photomontage

Q1/2025

6600123

► Un wagon avec guérite de frein filigrane

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers pivotants



ÖBB

Ep	IV
----	----

⇄	320
---	-----

⇄	40196
---	-------



Ks

Photomontage

Q1/2025

6600120

► Chargé de coïls

Coffret de 3 pièces: Wagons réfrigérés



ÖBB

Ep	IV
----	----

⇄	402
---	-----

⇄	40183
---	-------



lcrs-v



Photomontage

Q2/2025

6600140

► Complément idéal pour toutes les locomotives ÖBB de l'époque IV

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



ÖMV/ÖBB

Ep	IV
----	----

⇄	284
---	-----

⇄	40183
---	-------



Photomontage

Q3/2025

6600163

Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises ouverts



RCW

Ep	VI
	543
	40196



Eanos



Photomontage

Q2/2025

6600121

Coffret de 2 pièces: Wagens télescopiques



RCW

Ep	VI
	276
	40196



Shimmns



Photomontage

Q2/2025

6600132

Wagon de poche T3



ÖBB

Ep	V
	211
	40179



Sdgmns

Photomontage

Q2/2025

67598

Wagon à parois coulissantes



RCW

Ep	VI
	267
	40196



Habbiins

Photomontage

Q3/2025

6600164

Coffret de 3 pièces: Train de marchandises



SNCB

Ep	III
	317
	6560
	6563

Q3/2025

6600079



Photomontage

- ▶ Wagon de marchandises couvert avec portes coulissantes mobiles
- ▶ Avec l'autorisation de NMBS-SNCB Train World Heritage

Coffret de 2 pièces: Wagons porte-coils



SNCB

Ep	V-VI
	276
	40196

Q3/2025

76338



Shimmns

Photomontage

- ▶ Nouveaux numéros d'immatriculation
- ▶ Avec l'autorisation de NMBS-SNCB Train World Heritage

Coffret de 2 pièces: Wagons à parois coulissantes



CFF CARGO

Ep	VI
	356
	40196

Q1/2025

6600110



Hbbillns

Photomontage

- ▶ Mains courantes poignées dégagées à l'avant
- ▶ Un wagon avec l'inscription «Cargo Domizil»

Coffret de 3 pièces: Wagens-citernes



WASCOSA

Ep	V-VI
	585
	40179



Zacns



Photomontage

Q2/2025

6600143

► Wagens en deux tons de gris différents

Coffret de 2 pièces: Wagens-silo



JURA CEMENT/WASCOSA

Ep	VI
	311
	40179



Uacns



Photomontage

Q4/2025

6600191

Coffret de 2 pièces: Wagens-silo



HOLCIM

Ep	VI
	311
	40179



Uacns



Photomontage

Q4/2025

6600192

Wagon porte-conteneurs



CFF CARGO

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q2/2025

6600122

- ▶ Les deux caisses mobiles sont décorées différemment, logos à différentes positions
- ▶ Une caisse mobile avec publicité en couleur à la face avant

Wagon articulé à double poche T3000e



HUPAC

Ep	V-VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q1/2025

6600113

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargement d'un camion semi-remorque et de deux caisses mobiles de l'entreprise de transport Transco

Wagon articulé à double poche T3000e



HUPAC

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs/T3000e

Photomontage

Q3/2025

6600137

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux caisses mobiles de 45 pieds de l'entreprise de transport Alberti e Santi

Wagon de marchandises ouvert



ČSD

Ep	IV
	116
	6560



Vt

Photomontage

Q1/2025

6600118

- Modèle avec longerons extérieurs et larges contre-fiches rame spatiale

Wagon à parois coulissantes



ČD CARGO

Ep	VI
	267
	40196



Habbillnss

Photomontage

Q3/2025

6600167

Coffret de 3 pièces: Wagons-silo



ČSD

Ep	IV
	498
	40196



Raj

Photomontage

Q3/2025

6600177

- Modèles entièrement équipés
- Adapté au train blocs

Wagon à ranchers



ČD CARGO

Ep	V-VI
	229
	40179



Res

Photomontage

Q4/2025

6600183

- Chargé de bobines
- Ridelles de chargement latérales amovibles

Coffret de 3 pièces: Wagons-silo



ČD

Ep	VI
	498
	40196



Uacs

Photomontage

Q3/2025

6600180

- Modèles entièrement équipés
- Adapté au train blocs

n:

Après la Seconde Guerre mondiale, la flotte de wagons d'accompagnement des trains de marchandises des chemins de fer nationaux tchécoslovaques a dû être modernisée. Tous les trains de marchandises étaient accompagnés par un chef de train et d'autres agents du train, ce qui rendait nécessaire l'utilisation de voitures d'accompagnement nécessaire. Comme il y avait un manque d'anciens wagons d'accompagnement des trains de marchandises, il fallait construire un nouveau qui pourrait ensuite être utilisé pour les trains de voyageurs. La construction du wagon d'accompagnement de type Ds était reprise du wagon de marchandises couvert de type Ztr, avec une caisse modifiée mais avec le même châssis. La première série de ces wagons d'accompagnement pour trains de marchandises a été livrée dans les années 1948-1950 par l'usine de wagons de Česká Lípa. Les séries suivantes du même fabricant ont suivi entre 1955 et 1957.

Les wagons d'accompagnement des trains de marchandises étaient équipés d'installations pour les agents du train, y compris un poste de travail pour le chef de train et des toilettes. A l'origine, le wagon était équipé d'un chauffage à vapeur haute pression pour l'exploitation avec des locomotives à vapeur. Dans les années 1970, lorsque l'exploitation des locomotives à vapeur a pris fin, les wagons ont été progressivement équipés de fours à combustible solide. Ils ont ainsi obtenu la catégorie de wagons Ds-k. Après 1983, le type Ds/Ds-k a été changé en Daa/Daa-k. Dans le cadre de l'installation des poêles à combustible solide, une fenêtre du wagon a souvent été obstruée. Au cours de l'exploitation, d'autres transformations ont été effectuées, la plus visible étant l'obscurcissement d'autres fenêtres du wagon.

Des wagons d'accompagnement sont encore en service aujourd'hui en nombre limité en République tchèque et en Slovaquie, même si leur importance a fortement diminué compte tenu du changement des ferroviaires de marchandises actuel. La couleur de base de ce type de wagons était verte pendant la majeure partie de leur utilisation, mais récemment, certains wagons d'accompagnement de CD Cargo sont aujourd'hui aux couleurs de l'entreprise, bleu.



Wagon d'accompagnement des trains de marchandises

Daa-k, ČSD/ČD

NEODRÁŽET
NESPOUŠTĚT
POVOLENÉ ZATÍŽENÍ
JEN: 3 000Kg

NEJVĚTŠÍ
RYCHLOST
80 km/h

 Cargo

SOKV : Č. Budějovice
PJ : Č. Budějovice
PP : Protivín
DOM. ST. : Blatná

Wagon d'accompagnement des trains de marchandises



ČSD

Ep	IV
	122
	40178
	40361



Ds-k

Photomontage

Q4/2025

6200141

- ▶ Variante avec plate-forme tôle
- ▶ Version du toit avec cheminée

n:

Wagon d'accompagnement des trains de marchandises



ČD

Ep	V
	122
	40178
	40361



Daa-k

Photomontage

Q4/2025

6200142

- ▶ Variante avec plate-forme ouverte
- ▶ Version du toit avec cheminée

n:

En détail



Reproduction de la cheminée en plusieurs parties



Poignées et verrous de la porte montés séparément



Caractéristique particulière: les encorbellements



Reproduction élaborée de la plate-forme



Reproduction en plusieurs parties du plancher du wagon



Gravure complexe des boîtes d'essieu

Wagon à ranchers



DB

Ep	III
	229
	40183



SSImas 53

Photomontage

Q4/2025

6600189

Coffret de 2 pièces: Wagon à parois coulissantes



DB

Ep	IV
	356
	40196



Hbbis

Photomontage

Q1/2025

6600111

Coffret de 2 pièces: Wagon à toit pivotant



DB

Ep	IV
	222
	40196



Tdgs

Photomontage

Q2/2025

6600124

Coffret de 3 pièces: Wagon-citernes



VTG/DB

Ep	IV
	426
	40183



Photomontage

Q3/2025

6600162

► Tous les wagons avec des impressions différentes

Wagon à ranchers



DB

Ep	IV
	229
	40183



Rs 680

Photomontage

Q4/2025

6600188

Coffret de 3 pièces: Wagon de marchandises découverts



DR

Ep	III
	342
	40183



Ommu



Photomontage

Q1/2025

6600115

Coffret de 2 pièces: Wagon à toit pivotant



DR

Ep	IV
	438
	40196



Tads-y



Photomontage

Q1/2025

6600125

► Avec l'inscription «Getreide» (Céréales)

Coffret de 3 pièces: Wagon de marchandises ouverts



DR

Ep	IV
	323
	6560



El-u (Omu)



Q2/2025

6600146

► Un wagon avec plate-forme de serre-frein

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



DR

Ep	IV
	292
	40196



Photomontage

Q3/2025

6600199

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises ouverts



DR

Ep	IV
	232
	6560



El-u

Photomontage

Q4/2025

6600194

Wagon à ranchers pivotants



DR

Ep	IV
	160
	40196



Ks

Photomontage

► Chargé de deux conteneurs de l'entreprise de transport DSR

Q2/2025

6600138

Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises ouverts



DB AG

Ep	V-VI
	483
	40183



Ealos-t



Photomontage



Q2/2025

6600131

► Avec tendeurs pour haubans et crochets fournis séparément

Coffret de 3 pièces: Wagens à déchargement automatique



DB AG

Ep	VI
	432
	40183



Falns



Photomontage



Q2/2025

6600135

► Pour la première fois en livrée rouge signalisation

Coffret de 4 pièces: Wagens à benne basculante



DB AG

Ep	VI
	536
	40183



Fans 128



Photomontage

Q3/2025

6600202

► Trois logos différents
► Un wagon avec volant de frein à main

Coffret de 3 pièces: Wagons à toit pivotant



DB AG

Ep	VI
	747
	40196



Tadgs 959



Photomontage



Q3/2025

6600153

- ▶ Avec différents logos, couleurs et inscriptions
- ▶ Pour les marchandises en vrac sensibles à l'humidité, telles que les céréales p. ex.

Coffret de 3 pièces: Wagons à bâche coulissante



DB AG

Ep	VI
	687
	40196



Rilns



Photomontage

Q3/2025

6600156

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



ONRAIL

Ep	VI
	390
	40179



Zans



Photomontage

- ▶ Poignées fines et dégagées
- ▶ Grille passerelle filigrane

Q2/2025

6600147

Wagon à parois coulissantes



TRANSWAGGON

Ep	VI
----	----

	267
--	-----

	40196
--	-------



Habbiins

Photomontage

Q3/2025

6600166

► Version en livrée salon identique au véhicule qui a été utilisé durant une longue période

Wagon à ranchers



PRESS

Ep	VI
----	----

	229
--	-----

	40179
--	-------



Res

Photomontage

Q4/2025

6600182

Wagon articulé à double poche T3000e



VTG

Ep	VI
----	----

	393
--	-----

	40178
--	-------



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q1/2025

6600117

► Wagon en métal moulé sous pression
 ► Chargé de deux camions semi-remorque du transitaire Raben

Wagon articulé à double poche T3000e



TX LOGISTIK

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q3/2025

6600170

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Chargé de deux semi-remorques de camion de l'entreprise de transport GATT

Wagon-poche T5



WASCOSA

Ep	VI
	230
	40178



Sdgnss/T5

Photomontage

Q4/2025

6600179

- ▶ Wagon en métal moulé sous pression
- ▶ Modèle entièrement équipé départ usine

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers pivotants



SNCF

Ep	IV
	320
	40196



Ks

Photomontage

Q1/2025

6600119

- ▶ Chargé de coils

Coffret de 3 pièces: Wagons de marchandises ouverts



SNCF

Ep	III
	342
	40183



Tow

Photomontage

Q1/2025

6600141

- ▶ Version avec portes en bois

Coffret de 3 pièces: Wagens à toit coulissant



SNCF

Ep	IV
	342
	40183



Tms

Photomontage

Q3/2025

6600173

Coffret de 2 pièces: Wagens à bâche coulissante



SNCF

Ep	IV-V
	458
	40196



Rlms

Photomontage

Q3/2025

6600161

► Pour la première fois avec bâche orange

Wagon à ranchers



SNCF

Ep	V-VI
	229
	40179



Res

Photomontage

► Chargé de bobines

Q4/2025

6600184

Coffret de 3 pièces: Wagens de marchandises ouverts



SNCF

Ep	V-VI
	483
	40183



Fas

Photomontage

Q3/2025

6600203

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers pivotants



MAV

Ep	IV
≡	320
⌋	40196



Ks

Photomontage

Q1/2025

6600076

► Chargement avec des conteneurs de la MAV

Wagon à parois coulissantes



MAV

Ep	V
≡	178
⌋	40196



Hbbilns

Photomontage

Q1/2025

6600107

Coffret de 3 pièces: Wagons de marchandises découverts



FS

Ep	II-III
≡	236
⌋	6560



L

Photomontage

Q1/2025

6600088

Wagon à ranchers



FS

Ep	IV
≡	229
⌋	40183



Rs

Photomontage

Q4/2025

6600190

Chariot à ranchers



FS

Ep	V-VI
≡	229
⌋	40179



Res

Photomontage

Q4/2025

6600185

Wagon de marchandises ouvert



FS

Ep	V-VI
≡	161
⌋	40183



Ealos-t

Photomontage

Q2/2025

6600130

► Avec tendeurs de haubans et crochets joints séparément

Wagon-poche double articulé T3000e



CFL CARGO

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrss/T3000e

Photomontage

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

Q1/2025

6600005

Coffret de 2 pièces: Wagon de marchandises couverts



NS

Ep	IV
	244
	6560



Gs

Photomontage

- ▶ Avec portes de chargement mobiles et équipement de l'espace de chargement

Q2/2025

6600151

Coffret de 2 pièces: Wagon de marchandises découverts



PKP

Ep	III
	240
	6560



Wddt

Photomontage

- ▶ Un wagon avec plate-forme de serre-frein

Q2/2025

6600150

Wagon à ranchers enfichables



NS

Ep	IV
	160
	40196



Kbs

Photomontage

- ▶ Chargé de deux conteneurs de 20 pieds de l'entreprise de transport KNSM

Q2/2025

6600152

Wagon à ranchers enfichables



PKP

Ep	III
	132
	6560



Pdk 31

Photomontage

Q2/2025

6600148

Wagon-citerne



PKP

Ep	III
	146
	40196



RRh

Photomontage

Q3/2025

6600174

► Avec inscription «Oswiecim»

Wagon à bords bas



PKP

Ep	IV
	139
	6560



Kbkm

Photomontage

Q3/2025

6600149

Coffret de 2 pièces: Wagons de marchandises découverts



PKP

Ep	IV
	322
	40196



Eaos

Photomontage

Q3/2025

6600171

Wagon à couvercles rabattables



PKP

Ep	IV
	101
	6560



Tk

Photomontage

Q3/2025

6600175

Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



PKP

Ep	V-VI
	432
	40183



Falns

Photomontage

Q2/2025

6600136

Coffret de 3 pièces: Wagons à déchargement automatique



PTKiGK

Ep	V-VI
	495
	40196



Fads

Photomontage

Q4/2025

6600195

Coffret de 2 pièces: Wagons-citernes



SJ

Ep	IV
	214
	40183



Photomontage

Q4/2025

6600193

Coffret de 2 pièces: Wagons à parois coulissantes



GREEN CARGO

Ep	VI
	350
	40196



Hbillns-v

Photomontage

Q1/2025

6600114

Wagon à parois coulissantes



GREEN CARGO

Ep	VI
	267
	40196



Habbins

Photomontage

Q3/2025

6600200

► Avec logo «Stora Enso»

Coffret de 3 pièces: Wagons à toit pivotant



DUSLO

Ep	VI
	333
	40196



Tdns

Photomontage

Q2/2025

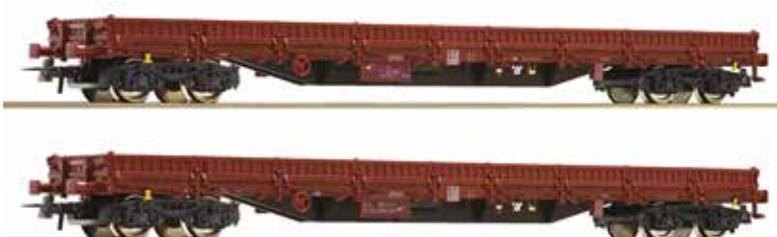
6600134

Coffret de 2 pièces: Wagons à ranchers



ŽSKK CARGO

Ep	VI
	458
	40179



Res

Photomontage

Q4/2025

6600186

Wagon d'accompagnement des trains de marchandises



ŽSKK CARGO

Ep	VI
	122
	40178
	40361



Daa-k

Photomontage

Q3/2025

6200177

► Variante avec plate-forme ouverte





Voie **ÉTROITE**

Photo: J. Kaufmann

Locomotive électrique 1099.001-8



ÖBB

Ep	IV
	127
	Next18
	261 mm
	LED



Photomontage

Entre 1911 et 1914, 16 locomotives de ce type, spécialement construites pour le Mariazellerbahn, ont été acquises par les anciens chemins de fer de Basse-Autriche. Entre 1959 et 1962, les locomotives ont été modernisées en conservant les trains de roulement d'origine et ont notamment été équipées de nouveaux chaudrons. Les locomotives atteignaient une vitesse maximale de 50 km/h et avaient une puissance de 405 kW. Treize des locomotives ont été officiellement baptisées du nom de communes situées sur la ligne du Mariazellerbahn et ont été dotées de leurs armoiries.

- ▶ **Essuie-glace rapporté séparément**
- ▶ **Variante avec blason «St. Pölten»**
- ▶ **En mode numérique avec éclairage commutable de la cabine de conduite**

Q3/2025				
7540004	DC	6/0		
7550004	DCC	6/0		

Coffret de 3 pièces: Voitures voyageurs



ÖBB

Ep	IV-V
	465



B4ip/s



B4ip/s

Photomontage



B4ip/s

Q1/2025
6240004

- ▶ **Assorti à la locomotive électrique 1099.01 réf. 7540004, 7550004**
- ▶ **Pour la première fois comme voiture de 1^{ère}/2^{ème} classe déclassée dans la gamme ROCO**

Locomotive diesel 2095.11



ÖBB

Ep	IV
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q3/2025

7540005

DC

4/1

7550005

DCC



4/1



Locomotive diesel Vs 73



PLB

Ep	VI
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

Q3/2025

7540006

DC

4/1

7550006

DCC



4/1



Les locomotives de la série 2095, acquises à partir de 1958, ont constitué pendant des décennies l'épine dorsale des ÖBB sur les lignes à voie étroite exploitées au diesel. Elles étaient utilisées pour le transport de voyageurs et de marchandises, en particulier pour le trafic de wagons sur trucks-porteurs.

Les 2095 ont été utilisées sur les lignes à voie étroite de l'Ybbstalbahn, du Bregenzeraldbahn, du Krimmlerbahn, du Waldviertelbahn ainsi que sur la ligne dite "Krumpe". Cette dernière constituait le chemin de fer local, aujourd'hui désaffecté, reliant Ober-Grafendorf à Gresten.

- ▶ **Détails très fins: mains-courantes dégagées, anneaux d'éclairage fins et grille d'aération ajourée sur le toit**
- ▶ **Modèle avec baguettes décoratives en relief**
- ▶ **En mode numérique avec éclairage de la cabine de conduite, des feux de roulement et de manœuvre commutables**

Les locomotives de la série 2095, acquises à partir de 1958, ont constitué pendant des décennies l'épine dorsale des lignes à voie étroite des ÖBB fonctionnant au diesel. Le 1er juillet 2008, le Land de Salzbourg a repris la Pinzgauer Lokalbahn des ÖBB, simultanément quelques-unes des machines de 600 ch qui atteignait une vitesse d'environ 60 km/h. Depuis mars 2021, la Vs 73 est louée à la Zillertalbah.

- ▶ **Etat de service actuel en livrée rubis**
- ▶ **Avec blason «Neukirchen am Großvenediger»**
- ▶ **En mode numérique, avec feux longue portée, de manœuvre commutables et éclairage de la cabine de conduite commutables**

Coffret de 2 pièces: Voitures à voie étroite



ZILLERTALBAHN

Ep	VI
⇄	184



Photomontage

Q3/2025

6240003

- ▶ État de fonctionnement actuel
- ▶ Chaque voiture avec un chauffage Webasto, fenêtres complètes et WC

Coffret de 2 pièces: Wagens de marchandises ouverts



ÖBB

Ep	IV
⇄	256



OOm/s

Photomontage

Q2/2025

6640004

Réf.	Page	5110009	133	6200124	18	6210098	148	6600131	179	6600188	177
67598	167	5500003	79	6200125	160	6210144	150	6600132	167	6600189	176
70073	116	5510003	79	6200126	154	6210147	137	6600134	187	6600190	184
70074	116	5520003	79	6200127	46	6210148	103	6600135	179	6600191	169
70077	10	6200040	16	6200128	47	6210156	144	6600136	186	6600192	169
70078	10	6200054	158	6200129	46	6210175	143	6600137	170	6600193	187
70111	34	6200063	93	6200130	25	6210176	143	6600138	178	6600194	178
70112	34	6200076	13	6200131	25	6210188	165	6600140	166	6600195	186
70323	99	6200077	41	6200132	29	6220098	148	6600141	182	6600199	178
70324	99	6200078	42	6200134	117	6220144	150	6600143	169	6600200	187
70817	124	6200079	42	6200135	71	6220145	151	6600146	177	6600202	179
70818	124	6200080	43	6200136	71	6220146	151	6600147	180	6600203	183
71383	33	6200082	69	6200137	72	6220147	137	6600148	185	6640004	191
71384	33	6200088	12	6200138	72	6220148	103	6600149	186	7100008	28
71387	17	6200089	12	6200139	72	6220156	144	6600150	185	7100013	13
71388	17	6200090	55	6200140	72	6240003	191	6600151	185	7100014	16
71397	24	6200091	55	6200141	174	6240004	189	6600152	185	7100015	19
71398	24	6200092	101	6200142	174	6600005	185	6600153	180	7100016	10
71416	56	6200093	101	6200145	151	6600076	184	6600156	180	7100017	26
71417	56	6200094	101	6200146	151	6600079	168	6600161	183	7100018	19
74013	145	6200095	101	6200154	78	6600088	184	6600162	176	7100019	23
74027	145	6200096	149	6200155	144	6600107	184	6600163	166	7100023	26
74807	83	6200097	149	6200157	137	6600110	168	6600164	167	7100025	29
74808	83	6200099	112	6200158	138	6600111	176	6600166	181	7100026	12
74809	83	6200100	33	6200159	138	6600113	170	6600167	171	7100027	23
74810	83	6200101	160	6200160	138	6600114	187	6600170	182	7100029	34
76338	168	6200112	159	6200161	138	6600115	177	6600171	186	7110008	28
77029	107	6200113	159	6200162	138	6600117	181	6600173	183	7110013	13
77047	145	6200114	139	6200167	136	6600118	171	6600174	186	7110014	16
78074	116	6200115	139	6200168	136	6600119	182	6600175	186	7110015	19
78078	10	6200116	139	6200169	136	6600120	166	6600177	171	7110016	10
78112	34	6200117	139	6200170	136	6600121	167	6600179	182	7110017	26
78818	124	6200118	139	6200171	136	6600122	170	6600180	171	7110018	19
79384	33	6200119	139	6200175	143	6600123	166	6600182	181	7110019	23
79388	17	6200120	155	6200176	143	6600124	176	6600183	171	7110023	26
79398	24	6200121	156	6200177	187	6600125	177	6600184	183	7110025	29
79417	56	6200122	157	6200187	135	6600126	128	6600185	184	7110026	12
5110008	132	6200123	18	6200188	165	6600130	184	6600186	187	7110027	23

7110029	34	7310062	118	7500112	148	7510075	93	7510142	71	7520127	57
7120008	28	7310063	121	7500113	66	7510079	81	7510143	98	7520129	85
7120013	13	7310064	116	7500115	86	7510083	110	7510144	98	7520130	60
7120015	19	7310065	129	7500116	73	7510098	87	7510147	77	7520131	54
7120016	10	7310066	129	7500117	106	7510099	63	7510149	40	7520133	36
7120017	26	7310069	117	7500118	105	7510101	64	7510151	105	7520134	154
7120018	19	7310071	120	7500119	112	7510102	68	7510169	59	7520136	96
7120019	23	7310072	127	7500120	62	7510104	51	7520007	114	7520137	104
7120023	26	7320030	123	7500121	37	7510105	59	7520030	62	7520139	45
7120027	23	7320041	122	7500124	73	7510106	81	7520036	50	7520140	85
7300006	127	7320058	126	7500125	36	7510107	60	7520055	86	7520141	102
7300012	118	7320059	126	7500126	87	7510109	82	7520060	50	7520142	71
7300041	122	7320060	124	7500127	57	7510110	56	7520061	64	7520143	98
7300054	121	7320064	116	7500128	99	7510111	100	7520066	82	7520147	77
7300056	130	7320065	129	7500129	85	7510112	148	7520079	81	7520149	40
7300057	128	7320069	117	7500130	60	7510113	66	7520098	87	7520151	105
7300058	126	7320072	127	7500131	54	7510115	86	7520099	63	7520169	59
7300059	126	7500007	114	7500133	36	7510116	73	7520101	64	7540004	189
7300060	124	7500030	62	7500134	154	7510117	106	7520102	68	7540005	190
7300061	120	7500036	50	7500136	96	7510118	105	7520104	51	7540006	190
7300062	118	7500055	86	7500137	104	7510119	112	7520105	59	7550004	189
7300063	121	7500060	50	7500139	45	7510120	62	7520106	81	7550005	190
7300064	116	7500061	64	7500140	85	7510121	37	7520107	60	7550006	190
7300065	129	7500066	82	7500141	102	7510124	73	7520109	82	7700007	7
7300066	129	7500075	93	7500142	71	7510125	36	7520110	56	7700013	125
7300071	120	7500079	81	7500143	98	7510126	87	7520111	100	7700015	106
7300072	127	7500083	110	7500144	98	7510127	57	7520112	148	7700017	91
7310006	127	7500098	87	7500147	77	7510128	99	7520113	66	7700018	92
7310012	118	7500099	63	7500149	40	7510129	85	7520115	86	7710007	7
7310030	123	7500101	64	7500151	105	7510130	60	7520116	73	7710013	125
7310041	122	7500102	68	7500169	59	7510131	54	7520117	106	7710015	106
7310054	121	7500104	51	7510007	114	7510133	36	7520118	105	7710017	91
7310056	130	7500105	59	7510030	62	7510134	154	7520119	112	7710018	92
7310057	128	7500106	81	7510036	50	7510136	96	7520120	62	7720007	7
7310058	126	7500107	60	7510055	86	7510137	104	7520121	37	7720015	106
7310059	126	7500109	82	7510060	50	7510139	45	7520124	73	7720017	91
7310060	124	7500110	56	7510061	64	7510140	85	7520125	36	7720018	92
7310061	120	7500111	100	7510066	82	7510141	102	7520126	87		

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:

© 2025 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.

Le contenu que nous communiquons peut avoir été créé à l'aide de l'IA.

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

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

Voies

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

	Numéro d'article
	Sortie : 1er-4ème trimestre de l'année en cours
	Nouveauté
	Epoque
	Longueur tampons compris
	Courant continu (sans décodeur)
	Courant continu (numérique départ usine avec décodeur)
	Courant continu (numérique départ usine avec décodeur de son)
	Courant alternatif (numérique départ usine avec décodeur)
	Courant alternatif (numérique départ usine avec décodeur de son)
	Transmission par X essieu / 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
	Inversion des feux selon le modèle réel (propre à chaque pays)
	Éclairage à DEL / Éclairage par ampoules
	Connecteur de décodeur 6 pôles
	Fiche NEM 651 à 6 pôles
	Fiche NEM 652 à 8 pôles
	Fiche PluX16
	Fiche PluX22
	Fiche Next18
	Rayon de courbure minimal
	Condensateur tampon
	Eclairage intérieur / Kit de montage pour l'installation de l'éclairage intérieur
	Essieu courant alternatif
	Attelage de manœuvre numérique
	Vapeur dynamique sortant de la cheminée
	Cabine Z21 disponible

Roco

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

Votre revendeur ROCO

4100004

