

TT

Roco



2026
Neuheiten

Groß in Detail und Technik

www.roco.cc



Liebe Fans der „Spur der Mitte“,

schon bald liegt ein Jahr voller Auslieferungen heiß begehrter TT-Modelle hinter uns. Blicken wir zurück, sehen wir Top-Modelle, wie die Dampflokomotive der Baureihe 86 oder die tschechischen Diesellokomotiven der Reihe M152, welche sich bei Ihnen größter Beliebtheit erfreut haben. Für uns natürlich Ansporn genug für ein breit gefächertes Neuheiten-Programm für das Jahr 2026!

Die beliebte Baureihe 44 erscheint in drei Varianten, darunter eine edle Fotolackierung sowie ein klassisches Modell der Deutschen Reichsbahn in Epoche IV. Die Fans der Deutschen Reichsbahn gehen aber natürlich auch im Diesel-Bereich nicht leer aus: Egal, ob leistungsstarke Tagatrommel oder die beliebte V 100 – beide erscheinen in bisher nicht da gewesenen Ausführungen.

Mit den Elektrolokomotiven der Baureihen E 11 und E 42 erscheinen nun auch diese beliebten Modelle erstmals im Roco-Sortiment. Doch auch für Fans echter Bundesbahn-Klassiker bietet das Sortiment einiges. Denn es rollen erstmals die Baureihe 103 und die Rangierlokomotive V 60 ins TT-Sortiment. Alle Modelle haben eins gemein: Technisch überarbeitet und bereits ab Werk als Soundausführung erhältlich, bieten sie alles, was das Herz begehrt.

Einen immer größeren Anteil nimmt die Epoche VI ein: Egal, ob die 111 im aufwendigen „Touristik“-Design, die ER20 des privaten Unternehmens „METRANS“ oder die 140 der EBS – für jeden ist etwas dabei!

Besonders freuen wir uns, einen vielfach geäußerten Wunsch der TT-Bahner erfüllen zu können. Nach jahrzehntelanger Wartezeit rollen die beliebten „Donnerbüchsen“ endlich als feinst detailierte, zeitgemäße Modelle auf die Schienen. Mit hervorragenden Laufeigenschaften und einem hohen Maß an Vorbildtreue werden sie zum neuen Glanzstück jeder TT-Anlage.

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim Entdecken!

Ihr Roco-Team

Inhalt

Dampflokomotiven	4
Elektrolokomotiven	12
Diesellokomotiven	26
Personenwagen	43
Güterwagen	53
Was finde ich wo?	64
Impressum	66





Dampflokomotive 44 139



DRG

Ep	II
	190
	Next18
	310 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026			
7180014	DC		2/2
7190014	DCC		2/2

Zum Einheitslokprogramm der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) gehörte auch die Entwicklung einer leistungsstarken Güterzuglokomotive. Man erwartete von der als Baureihe 44 bezeichneten Lokomotive mit Drillingstriebwerk die Beförderung von Güterzügen bis 1.200 t im Mittelgebirge und bis 600 t über Steilrampen. 1926 wurden die ersten 10 Maschinen mit der Achsfolge 1'E h3 ausgeliefert. Erst ab 1937, nach gestiegenen Ansprüchen der Zugförderung, ging diese Lokomotive in Serie und wurde in großer Stückzahl, in verschiedenen Ausführungen, beschafft. Bis zur Ablösung durch moderne Diesel- und Elektrolokomotiven bildeten die Maschinen der Baureihe 44 das Rückgrat des schweren Güterzugdienstes in ganz Deutschland.

Beim Fotografieranstrich handelt es sich um eine Sonderlackierung, die seitens der Lokomotivfabriken bei besonderen Lokomotiv-Exemplaren aufgetragen wurde, um zu den damaligen Zeiten eine bessere Darstellung auf Fotos zu erzielen. Dieser bestand aus abwaschbarer (Kalk-)Farbe und wurde nur zum Zwecke der Fotoarbeiten aufgetragen.

- ▶ **Fotografieranstrich**
- ▶ **Wagner-Windleitbleche**
- ▶ **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Teilen**

2-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen



DRG

Ep	II
	180



SSys



Photomontage

Q3/2026
6680034

Dampflokomotive 18 201



DR

Ep	IV
	211
	NEM 651
	310 mm
	LED



Photomontage

Vor 65 Jahren begann die Geschichte einer ganz besonderen Dampflokomotive: der 18 201, die schnellste Dampflokomotive der Welt, wurde 1960 in der DDR aus Teilen verschiedener Loktypen gebaut – ein technisches Meisterstück und zugleich ein Symbol für Ingenieurskunst unter schwierigen Bedingungen. Ursprünglich als Versuchlokomotive für hohe Geschwindigkeiten konstruiert, beeindruckt sie bis heute mit ihrer eleganten Stromlinienform, der ungewöhnlichen Achsfolge (2'C1') und einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 180 km/h – Werte, die für Dampftechnik bis heute außergewöhnlich sind.

- ▶ Einmalige Auflage „65 Jahre 18 201“
- ▶ Erstmals im Betriebszustand Ende der 1980er Jahre mit Beschriftung als 18 201
- ▶ Ideale Ergänzung zum Roco-Wagenmaterial
- ▶ Lupenreine Bedruckung und Zierlinie
- ▶ Beheimatung Rbd Halle, Bw Halle P

Q2/2026

7180017	DC	2/2
7190017	DCC	2/2



Photo: B. van't Grunewold



Reisezugwagen 1. Klasse



DR

Ep	IV
↔	204
⚙	4080001



Ame

Photomontage

Q1/2026

6280030

► Alle Wagen auf den Seiten 8–9 ideale Ergänzung zur Dampflokomotive 18 201, Art. Nr. 7180017/7190017

Reisezugwagen 1./2. Klasse



DR

Ep	IV
↔	204
⚙	4080001



ABme

Photomontage

Q1/2026

6280031

Reisezugwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
↔	204
⚙	4080001



Bme

Photomontage

- Q1/2026
- 6280032
- 6280033
- 6280034

► Art. Nr. 6280033, 6280034: Geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



DR

Ep	IV
↔	204
⚙	4080001



BDme

Photomontage



► Ausführung mit separat angesetzter Zugführer-Kanzel

- Q1/2026
- 6280035

Dampflokomotive 44 0989-2



DR

Ep	IV
	190
	Next18
	310 mm
	LED



Photomontage

Q1/2026

7180015	DC		2/2
7190015	DCC		2/2

Bei der DR wurden zahlreiche, der nach Kriegsende im Land verbliebenen, Maschinen auf Ölfeuerung umgestellt. Bis zur Ablösung durch moderne Diesel- und Elektrolokomotiven bildeten die Lokomotiven der Baureihe 44 das Rückgrat des schweren Güterzugdienstes. Wegen ihrer gewaltigen Zugkraft wurden die Maschinen auch „Jumbo“ genannt. Die letzten „Dickhäuter“ wurden bei der DR 1986 ausgemustert.

- ▶ Mit Neubaukessel und Öltender
- ▶ Ausführung mit vereinfachtem „ÜK-Führerhaus“
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Teilen
- ▶ Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Sangerhausen

Dampflokomotive Ty4-40



PKP

Ep	III-IV
	190
	Next18
	310 mm
	LED



Photomontage

Q2/2026

7180016	DC		2/2
7190016	DCC		2/2

Nach dem Zweiten Weltkrieg sind zahlreiche Maschinen der Baureihe 44 in Polen verblieben. Sie wurden in Ty 4-1 bis Ty 4-132 umgezeichnet und versahen dort teils bis Ende der 1970er-Jahre treu ihren Dienst.

- ▶ Mit Wagner-Windleitblechen
- ▶ Einsatz auf Hauptbahnen vor schweren Güterzügen
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Teilen
- ▶ Mit zierlich bedruckten weißen Radreifen



Photo: S. Carstens

Elektro lokomotive

E 11/E 42, DR





Die Elektrolokomotiven der Baureihen E 11 und E 42 – später als Baureihe 211 bzw. 242 bezeichnet – waren mit unter die wichtigsten Triebfahrzeuge im elektrischen Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Entwickelt und gebaut im VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ in Hennigsdorf, traten die Maschinen ab den frühen 1960er-Jahren ihren Dienst an und prägten über Jahrzehnte hinweg den Eisenbahnalltag im Osten Deutschlands.

Ursprünglich als Universallokomotive konzipiert, wurden beide Baureihen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt. Ein echter Allrounder auf den neu elektrifizierten Haupt- und Nebenstrecken der DDR. Mit einer Dauerleistung von rund 2.920 kW (ca. 4.000 PS) und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h waren die E 42 zwar keine Maschinen für hohe Geschwindigkeiten, überzeugten aber durch ihre robuste Bauweise, einfache Wartung und hohe Zuverlässigkeit im täglichen Betrieb. Durch ein perfekt abgestimmtes Getriebe verfügten die Maschinen über eine erhöhte Zugkraft.

Im Gegensatz dazu wurden die E 11 von Beginn an für den Personenverkehr konzipiert. Durch eine andere Getriebeübersetzung konnten sie bis zu 120 km/h schnell fahren und waren das perfekte Zugpferd für viele Wagenbauarten im Personenverkehr.

Charakteristisch für die Lokomotiven war ihr funktionales Design mit den großen Lüftungsgittern, der flachen Frontpartie und den markanten Doppellampen. Die Technik basierte weitgehend auf erprobten Komponenten früherer Baureihen, wurde aber schrittweise weiterentwickelt. Insgesamt wurden über 380 Maschinen der beiden Typen gebaut – ein eindrucksvoller Beleg für ihre Bedeutung im elektrischen Bahnbetrieb der DDR. Mit der politischen Wende und der Bahnreform in den 1990er-Jahren wurden die Lokomotiven teilweise in den Fahrzeugbestand der Deutschen Bahn AG übernommen. Doch schon bald begann der schrittweise Rückzug aus dem Regelbetrieb – auch weil viele der Maschinen überaltert waren und den Anforderungen des modernen Eisenbahnbetriebs nicht mehr genügten. Einige Exemplare fanden noch kurzzeitig Verwendung bei Privatbahnen oder wurden ins Ausland verkauft.

Heute sind sie vor allem als Museums- und Nostalgiefahrzeug im Einsatz. Zahlreiche Eisenbahnmuseen und Traditionsvereine setzen sich für den Erhalt der Maschinen ein – nicht zuletzt wegen ihrer historischen Bedeutung als Symbol des elektrischen Bahnbetriebs in der DDR.

Elektrolokomotive E 42 015



DR

Ep	III
	136
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage



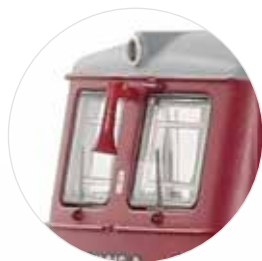
- ▶ Seit langer Zeit als Epoche III-Modell erhältlich
- ▶ Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- ▶ Ausführung mit vier Doppellüftergitter
- ▶ Fein detailliertes Fahrwerk
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbeleuchtung

Q4/2026		
7580027	DC	4/1
7590027	DCC	4/1

Elektrolokomotive 211 015-3



DR



Ep	IV
	136
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

- ▶ **Erstmals mit Next18-Schnittstelle**
- ▶ **Ausführung mit grauem Dach und vier Doppellüftergitter**
- ▶ **Variante ohne Indusi-Fahrzeugmagnet**
- ▶ **Fein detailliertes Fahrwerk**
- ▶ **Mit weißen Pufferringen**
- ▶ **Ideale Zuglok für das Roco-Wagensortiment**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbeleuchtung**

Q4/2026

7580032	DC		4/1
7590032	DCC		4/1



Photo: R. Auerweck

Elektro lokomotive

BR 103, DB



Die Elektrolokomotive Baureihe 103 gilt bis heute als eine der bekanntesten und bedeutendsten Lokomotiven der deutschen Eisenbahngeschichte. Sie war nicht nur ein technisches Meisterwerk ihrer Zeit, sondern auch ein Symbol für Geschwindigkeit, Eleganz und Leistungsfähigkeit im hochwertigen Fernverkehr der Deutschen Bundesbahn und später auch der Deutschen Bahn AG. Mit ihrer markanten, aerodynamischen Front, dem klassischen rot-beigen Farbleid, das noch an die Glanzzeit der TEE-Züge angepasst war und einer unverwechselbaren Silhouette prägte sie jahrzehntelang das Bild des hochwertigen Reiseverkehrs in Deutschland.

Mitte der 1960er Jahre entstand mit der Baureihe E 03 die bis dahin stärkste Elektrolokomotive für den Einsatz im Reisezugverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Von 1970 bis 1974 wurden insgesamt 145 Serienlokomotiven gebaut und offiziell als Baureihe 103.1 bezeichnet. Mit einer Dauerleistung von über 7.400 kW und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zählten sie zu den leistungsstärksten einteiligen Elektrolokomotiven ihrer Zeit – ausgelegt für den schnellen und zuverlässigen Einsatz im TEE- und später im Intercity-Verkehr. Ihre robuste Technik und die innovative elektrische Ausrüstung machten sie zum Rückgrat des Fernverkehrs und zur ersten Wahl für Züge mit höchsten Komfort- und Geschwindigkeitsansprüchen.

Besonders auf Strecken wie Frankfurt–München, Hamburg–Basel oder Köln–Stuttgart waren die 103er über Jahrzehnte hinweg unermüdlich im Einsatz und galten bei Lokführern wie Fahrgästen als ebenso kraftvoll wie zuverlässig. Ihr charakteristisches Anfahrgeräusch, das elegante Fahrverhalten und ihre majestätische Erscheinung machten sie zur Legende – und zur Ikone auf deutschen Schienen.

Auch wenn die meisten Maschinen Anfang der 2000er-Jahre aus dem Regelbetrieb ausschieden, lebt ihre Faszination bis heute fort. Einige Loks sind museal erhalten und kommen gelegentlich bei Sonderfahrten zum Einsatz – zur großen Freude von Eisenbahnfreunden, bei denen die Baureihe 103 noch heute ein begehrtes Fotomotiv ist.

Elektrolokomotive 103 002-2



DB

Ep	IV
	162
	Next18
	286 mm
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q3/2026		
7580031	DC	4/1
7590031	DCC	4/1

- ▶ Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- ▶ Vorserienausführung mit Scherenstromabnehmern
- ▶ Betriebszustand: bis 1976
- ▶ Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung



Elektrolokomotive 103 113-7



DB AG

Ep	V-VI
	162
	Next18
	286 mm
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q3/2026		
7580021	DC	4/1
7590021	DCC	4/1

- ▶ Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- ▶ In Ausführung des DB-Museums
- ▶ Kurze Bauform mit rotem Rahmen
- ▶ Ausführung ohne Schürzen und Pufferverkleidung
- ▶ Im Digitalbetrieb erstmals mit schaltbarer Maschinenraumbeleuchtung





Photo: R. Auerweck



Photo: R. Auerweck

Elektro lokomotive

BR 110/140, DB

Die Elektrolokomotiven der Baureihen E 10 und E 40 gehören zu den sogenannten Einheitsloks der damaligen Deutschen Bundesbahn – einer Fahrzeugfamilie, die ab den 1950er-Jahren entwickelt wurde, um den vielfältigen Anforderungen im Personen- und Güterverkehr mit technisch einheitlichen, wartungsfreundlichen Maschinen zu begegnen. Diese Strategie war ein bedeutender Schritt in Richtung Standardisierung des westdeutschen Bahnbetriebs nach dem Zweiten Weltkrieg und trug wesentlich zur Effizienzsteigerung im Bahnverkehr bei.

Die E 10, die spätere Baureihe 110, wurde speziell für den hochwertigen Schnell- und Personenzugdienst konzipiert. Sie war ab 1956 im Einsatz und entwickelte sich rasch zum Rückgrat des bundesdeutschen Fernverkehrs. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 150 km/h (in umgebauten Varianten bis zu 160 km/h) und einer Dauerleistung von rund 3.700 kW war sie bestens für den Einsatz vor Intercity-, D-Zug- und Eilzugverbindungen geeignet. Besonders bekannt ist die sogenannte „Bügel falten“-Variante der E 10, die ab den 1960er-Jahren gebaut wurde und mit ihrer markanten Frontgestaltung zu einem der Gesichter der jungen Bundesbahn wurde.

Die E 40, später Baureihe 140, wurde nahezu parallel zur E 10 entwickelt, basierte auf derselben Grundkonstruktion, war jedoch auf den Güterverkehr ausgelegt. Sie besaß eine geringere Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, dafür aber ein für schwere Lasten ausgelegtes Übersetzungsverhältnis. Mit ihrer bewährten Technik, ihrer enormen Zugkraft und hohen Zuverlässigkeit wurde sie zur meistgebauten deutschen Elektrolokomotive – über 850 Exemplare verließen die Werkshallen. Sie war jahrzehntelang auf nahezu allen wichtigen Güterverkehrsachsen der Bundesrepublik unterwegs und zog von Erzzügen bis zu gemischten Nahgüterzügen alles, was es zu bewegen galt.

Beide Loktypen, E 10 wie E 40, wurden im Laufe ihrer Einsatzzeit vielfach modernisiert und umgebaut. Ihre robuste Technik, die Möglichkeit zur Bauteilvereinheitlichung und die solide Bauweise machten sie zu echten Dauerläufern im Fuhrpark der Deutschen Bundesbahn – viele Maschinen blieben bis weit in die 2000er-Jahre hinein im Regelbetrieb. Auch die verschiedenen Geschäftsbereiche wie DB Cargo, DB Regio oder DB Autozug setzten die Lokomotiven noch viele Jahre ein. Heute gehören die Lokomotiven unter anderem bei privaten Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen (EVU) zu einem fixen Bestandteil der Flotten und befördern im Nah- als auch im Güterverkehr zuverlässig ihre Züge.

Elektrolokomotive 115 509-2 „80 Jahre Autozug“



DB AG

Ep	VI
	137
	Next18
	286 mm
	LED



- ▶ Einmalige Auflage im Sonderdesign
- ▶ Erstmals mit Next18-Schnittstelle
- ▶ Bügelfalten-E 10 mit charakteristischer Stirnform
- ▶ Aufwendig bedrucktes Modell
- ▶ Design by Gudrun Geiblinger
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbelichtung

Q4/2026		
7580033	DC	4/1
7590033	DCC	4/1



Photo: C. Auerweck



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 111 074-1



DB AG

Ep	VI
	137
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

- ▶ Einmalige Auflage im Sonderdesign
- ▶ Maschinenraum mehrfarbig ausgeführt
- ▶ Ausführung als Lok von DB Gebrauchtzug
- ▶ Aufwendig bedrucktes Modell im „Touristikzug“-Design
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbeleuchtung

Q3/2026		
7580034	DC	4/1
7590034	DCC	4/1

2-tlg. Set: Elektrolokomotiven BR 140



EBS

Ep	VI
	274
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Seit 2011 haben mehrere Lokomotiven der Baureihe 140 bei Privatbahnen ein neues Zuhause gefunden, und sind planmäßig in ganz Deutschland anzutreffen. Einige Maschinen der Erfurter Bahnservice GmbH erhielten eine Lackierung in schwarzer Farbgebung und sind bis heute im Einsatz.

- ▶ **Erstmals mit Next18-Schnittstelle**
- ▶ **Beide Lokomotiven vollwertig ausgestattet**
- ▶ **Fein ausgeführte Dachausrüstung**
- ▶ **Ideal zur Nachbildung der beliebten EBS-Züge, bei denen die Loks in Doppeltraktion verkehren**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbeleuchtung**

Q4/2026		
7580022	DC	8/2
7590022	DCC	8/2



Photo: R. Auerweck

Elektrolokomotive 111 057-6



SMART RAIL

Ep	VI
	137
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Die smart rail GmbH bietet Dienstleistungen in der Bahnbranche an. Die Flotte besteht aus mehreren Lokomotiven der Baureihe 111 aus ehemaligen DB-Beständen. Das vorrangige Einsatzgebiet liegt in Deutschland bis in die angrenzenden Regionen von Österreich und der Schweiz.

- ▶ **Aufwendig bedrucktes Modell**
- ▶ **Fein ausgeführte Dachrüstung**
- ▶ **Vor vielen Zugarten einsetzbar, egal ob Reise- oder Güterzug**
- ▶ **Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht und Maschinenraumbelichtung**

Q3/2026		
7580035	DC	4/1
7590035	DCC	4/1

Diesellokomotive T 478 3210



ČSD

Ep	IV-V
	138
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026

7380027	DC		4/1
7390027	DCC		4/1

Die sogenannte Taucherbrille oder Brillenschlange wurde bei CKD in Prag entwickelt und gebaut. Die ersten Prototypen der Diesellokomotive Reihe T 478.3 entstanden 1968. Insgesamt wurden 408 Stück der markanten Lokomotive gebaut. Neben dem Einsatz vor Personenzügen als auch Güterzügen, waren sie darüber hinaus im Bauzugdienst anzutreffen.

- ▶ Variante in roter Lackierung mit gelbem Frontbalken
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Mit beiliegenden Bahnräumern in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung



Reisezugwagen 1. Klasse



ČSD

Ep	IV
	204
	4080001

Q2/2026

6280039



Aa

Photomontage

Reisezugwagen 2. Klasse



ČSD

Ep	IV
	204
	4080001

Q2/2026

6280040

6280041



Ba

Photomontage

► Art. Nr. 6280041: Geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



ČSD

Ep	IV
	204
	4080001

Q2/2026

6280042



BDa

Photomontage



Photo: L. Tomancák

Diesellokomotive T 679.1273



ČSD

Ep	IV
	146
	NEM 651
	267 mm
	LED



Photomontage

Q2/2026		
7380020	DC	6/2
7390020	DCC	6/2

Die ČSD erhielten ab dem Jahre 1966 insgesamt 599 Lokomotiven der Reihe T 679. Dabei wurden unter der Bezeichnung T 679.5 einige Lokomotiven als Breitspur-Version gefertigt. Die Lokomotiven wurden überwiegend vor schweren Güterzügen eingesetzt.

- ▶ Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge
- ▶ Fein detailliertes und bedrucktes Modell in originalgetreuer Lackierung
- ▶ Ausführung mit Schalldämpfer

Diesellokomotive 749 214-3



ČD

Ep	V
	138
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026		
7380026	DC	4/1
7390026	DCC	4/1

Die Reihe T 478.1 ist eine dieselelektrische Universallokomotive. In den Jahren 1966 bis 1971 wurden 230 Serienlokomotiven für die ČSD im Werk CKD in Prag gebaut. Die Lok erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Der 6-Zylinder-Motor mit Turbolader leistet 1.500 PS.

Die Reihe 749 entstand in den 1990er Jahren durch den Umbau der Reihen 751 und 752 mit elektrischer Zugheizeinrichtung ohne wesentliche Änderungen an der Originallokomotive. Ausschlaggebend dafür war der wirtschaftlichere Einsatz der Bardotkas vor kurzen Zügen. Ihr Einsatz erfolgte sowohl für Personen- als auch für Güterzüge in Tschechien.

- ▶ Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante
- ▶ Variante in Sonderlackierung

Diesellokomotive 751 176-9



ČD CARGO

Ep	V-VI
	138
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Die Baureihen T 478.1 und T 478.2 sind dieselelektrische Universallokomotiven. Dem markanten Äußeren verdanken die Lokomotiven ihren Spitznamen „Bardotka“, benannt nach der französischen Schauspielerin Brigitte Bardot. In den Jahren 1966 bis 1971 entstanden 230 Serienlokomotiven für die ehemalige CSD im Werk CKD in Prag.

Mit der Einführung EDV-gerechter Triebfahrzeugnummern 1988 erhielten die Lokomotiven die neue Bezeichnung 751 bzw. 752. Seit 1998 wurden die Lokomotiven der Reihe 751 der CD mit einem einheitlichen grau/roten Anstrich versehen und vorwiegend im Güterverkehr eingesetzt.

- ▶ Ausführung der 3. Bauserie mit gesickten Seitenwänden bis zur Dachkante
- ▶ Ausführung in grau/roter Lackierung mit ČD Cargo-Logo
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Q3/2026

7380025	DC		4/1
7390025	DCC		4/1

Dieseltriebwagen 841 201-7



ČD

Ep	VI
	212
	Next18
	286 mm
	LED



Um die nicht mehr zeitgemäßen Triebwagen der Reihe M 152.0 abzulösen beschafften die Tschechischen Staatsbahnen neue Dieseltriebwagen des Typs RegioShuttle 1 von Stadler. Die klimatisierten Niederflurtriebwagen setzten ab 2012 neue Maßstäbe im tschechischen Regionalverkehr. Zwei Dieselmotoren mit je 265 kW beschleunigen den Triebwagen auf eine Spitzengeschwindigkeit bis zu 120 km/h.

- ▶ **Ideal für Nebenbahnen**
- ▶ **Aufwendig gestalteter Innenraum**
- ▶ **Ausführung im aktuellsten Betriebszustand, ideale Ergänzung zu anderen Modellen der Reihe 841**

Q4/2026				
7780010	DC		2/1	
7790010	DCC		2/1	

Diesellokomotive 110 613-7



DR

Ep	IV
	116
	PluX16
	267 mm
	LED



Photomontage

Q4/2026		
7380029	DC	4/1
7390029	DCC	4/1

Die ursprüngliche Baureihe 110 wurde für den Personen- und Güterzugdienst und als Variante für den Einsatz im Rangierdienst für die DR entwickelt. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h bei einer Leistung von 1.000 PS. Damit wurde sie schnell zum „Mädchen für alles“ und schloss die Lücke zwischen der schwächeren BR 106 und der stärkeren BR 118.

- ▶ Ausführung mit dunklem, betriebsverschmutztem Dach
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- ▶ Freistehende, filigrane Griffstangen
- ▶ Beheimatung Rbd Erfurt, Bw Gera

Diesellokomotive 120 144-1



DR

Ep	IV
	146
	NEM 651
	267 mm
	LED



Photomontage

Q1/2026		
7380019	DC	6/2
7390019	DCC	6/2

Um den Traktionswechsel zu beschleunigen, beschaffte die Deutsche Reichsbahn (DR) von 1966 bis 1975 aus der Sowjetunion insgesamt 378 Lokomotiven der Baureihe V 200 (später BR 120). Da den Lokomotiven ab Werk eine Zugheizung fehlte, wurden sie überwiegend im Güterzugverkehr eingesetzt. Aufgrund des lauten Motorgeräusches bürgerte sich für die Lokomotiven schnell der Name „Taugatrommel“ ein.

- ▶ Ausführung mit Originalschalldämpfer und breitem Dessauer Zierstreifen
- ▶ Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht lange Züge
- ▶ Beheimatung Rbd Dresden, Bw Dresden





Die Diesellokomotive V 60, später als Baureihe 260 bzw. 261 bezeichnet, war über Jahrzehnte hinweg das Rückgrat des Rangierdienstes bei der Deutschen Bundesbahn und gehört heute zu den bekanntesten Lokomotiven ihrer Art. Entwickelt in den 1950er-Jahren als Teil der umfassenden Modernisierung nach dem Zweiten Weltkrieg, markierte die V 60 den Übergang von der Dampflok- zur Dieseltraktion im täglichen Bahnbetrieb. Sie wurde speziell für den leichten bis mittelschweren Rangier- und Nebenstreckendienst konzipiert – eine Aufgabe, die Sie mit ihrem 3-Achs-Antrieb zuverlässig erledigte und ihr bei Eisenbahnfans schnell den Namen „Dreibein“ einbrachte.

Mit ihrem markanten, asymmetrischen Führerhaus, der typischen langen Vorbauform und dem charakteristischen Klang des Dieselmotors war die V 60 auf nahezu jedem größeren Rangierbahnhof der Bundesrepublik zu Hause. Der robuste 12-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von ca. 650 PS ermöglichte eine Höchstgeschwindigkeit von rund 60 km/h – ausreichend für die klassischen Rangiermanöver, gelegentliche Übergabefahrten oder Einsätze auf weniger befahrenen Streckenabschnitten.

Insgesamt wurden über 900 Exemplare dieser Baureihe gebaut, was ihre Bedeutung für den Bahnbetrieb eindrucksvoll unterstreicht. Viele der Maschinen erhielten im Laufe der Jahre Umrüstungen und Modernisierungen und damit einhergehend neue Baureihenbezeichnungen. Ab den 1980er-Jahren wurden die Lokomotiven im Zuge einer Umstellung auf ein neues Nummerierungssystem als Baureihen 260 (leicht) bzw. 261 (mit Funkfernsteuerung) geführt.

Auch heute noch sind zahlreiche Loks dieser Baureihe erhalten geblieben – sei es als Arbeitsfahrzeuge bei Werkbahnen, als Museumsstücke bei Eisenbahnvereinen oder in betriebsfähigem Zustand für Sonderfahrten. Ihre einfache, robuste Technik und die hohe Verlässlichkeit machen sie nicht nur zu einem technischen Zeitzeugen der Nachkriegszeit, sondern auch zu einem beliebten Klassiker unter Eisenbahnfreunden.

Diesel lokomotive

V 60, DB





Photo: R. Krauss Slg. SC

Diesellokomotive BR 261



DB

Ep	IV
	87
Interface	*
	286 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026		
7380016	DC	3/0
7390016	DCC	3/0

Diesellokomotive 363 810-3



DB AG

Ep	VI
	87
Interface	*
	286 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026		
87380018	DC	3/0
7390018	DCC	3/0

* Die Schnittstelle stand zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht fest.



Ab Mitte der 1950er Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 942 Lokomotiven der Baureihen V 60/V 60.1 für den leichten und mittleren Rangierdienst. Der Unterschied zwischen den Baureihen V 60 (260) und V 60.1 (261) besteht in der höheren Reibungslast der BR 261. Die Maschinen erreichen im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang von 60 km/h. Die Leistung beträgt 478 kW.

- ▶ Ausführung in „altroter“ Lackierung
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen



- ▶ Ausführung in IC-Lackierung
- ▶ Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen

Diesellokomotive 232 550-4



DB AG

Ep	VI
	174
	PluX16
	267 mm
	LED



Photomontage

Die DB Bahnbaugruppe ist für die Planung, Erstellung und Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Zur Beförderung der Züge besitzt das Unternehmen eigene Lokomotiven. Für die schwersten Aufgaben steht auch die im Frühjahr 2025 in den Hausfarben lackierte „Ludmilla“ zur Verfügung. Seit 2010 rackert sie für die Gleisbaugruppe.

- ▶ Ausführung im aktuellen Betriebszustand
- ▶ Zugkräftiges, betriebssicheres Modell für vorbildgerecht schwere Bauzüge
- ▶ Mit mehrfarbig gestalteter Führerstandsrückwand
- ▶ Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen-/Schlusslicht

Q3/2026

7380024	DC	6/2
7390024	DCC	6/2



Photo: T. Hüls

Diesellokomotive 253 014-9



PRESS

Ep	V-VI
	161
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7380023	DC		4/1
7390023	DCC		4/1

Die Dieselelektrische Lokomotive vom Typ ER20 wird von der Pressnitzalbahn (Press) betrieben. Der blaue EuroRunner von Siemens ist eine weitere Lackierungsvariante.

- ▶ **Farblich abgesetzte Bremssscheiben**
- ▶ **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Im frühen Betriebszustand und neutraler Press-Ausführung**
- ▶ **Mit mehrfarbig gestalteter Führerstandsrückwand**

Diesellokomotive 2016 902-5



RAIL
ADVENTURE

Ep	VI
	161
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q2/2026			
7380021	DC		4/2
7390021	DCC		4/2

Die RailAdventure GmbH, mit Sitz in München, ist Marktführer von Probe- und Überführungsfahrten von Schienenfahrzeugen im gesamten europäischen Raum. Das Unternehmen besitzt Lokomotiven, Kupplungsadapter- und Bremswagen. Neben diversen Elektrolokomotiven, hat RailAdventure auch eine dieselelektrische Lokomotive vom Typ Siemens EuroRunner, für nichtelektrifizierte Strecken mit geringen Achslasten, im Einsatz. Ende 2022 wurde die Lokomotive von der Steiermarkbahn gekauft und danach mit dem Design von RailAdventure versehen.

- ▶ **Farblich abgesetzte Bremssscheiben**
- ▶ **Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen**
- ▶ **Ideal zur Nachbildung von Überführungs-Zügen aber auch im Güterverkehr vielseitig einsetzbar**
- ▶ **Mit mehrfarbig gestalteter Führerstandsrückwand**



Dieseltriebwagen 650 653-8



WALDBAHN

Ep	VI
	212
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q4/2026				
7780008	DC		2/1	
7790008	DCC		2/1	

Die Länderbahn ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen das Verkehrsdienstleistungen im Personennahverkehr in Deutschland und Tschechien anbietet, unter anderen mit der Produktmarke „waldbahn“. Seit 2011 gehört die Länderbahn zur NETINERA Deutschland GmbH.

- ▶ Ideal für Nebenbahnen
- ▶ Aufwendig gestalteter Innenraum

Dieseltriebwagen VT 650 084-6



ODEG

Ep	VI
	212
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q4/2026				
7780009	DC		2/1	
7790009	DCC		2/1	

Für den Einsatz auf Nebenstrecken entwickelte Adtranz (später Stadler Rail) vierachsige Regionaltriebwagen mit Dieselmotor. Diese wurden unter dem Namen „Regio Shuttle“ oder kurz „RS1“ vertrieben. Insbesondere bei Privatbahnen kam das Fahrzeugkonzept sehr gut an. So liefen bis 2013 insgesamt fast 500 Regio Shuttle vom Band. Die RS1 sind auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt und bieten je nach Variante bis zu 101 Sitzplätze und 94 Stehplätze.

- ▶ Ideal für Nebenbahnen
- ▶ Aufwendig gestalteter Innenraum



Photo: J. Streber

Diesellokomotive 761 102-3



METRANS

Ep	VI
	161
	Next18
	286 mm
	LED



Q2/2026		
7380022	DC	4/1
7390022	DCC	4/1

Unter dem Motto „Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft“ wurde die 761 102 der Metrans im Jahr 2023 mit einem auffälligen Werbedesign versehen. Die graue Stirn repräsentiert die Vergangenheit, die gelb-rote Seite die Gegenwart und die andere blaue Stirn die Zukunft. Dem aufmerksamen Auge wird nicht entgehen, dass auf der grauen Stirn, die die Vergangenheit repräsentiert, das ursprüngliche Firmenlogo angebracht ist, das auch heute noch auf anderen Hercules von Metrans zu sehen ist, während die blaue Stirn, die die Zukunft repräsentiert, das neue Logo trägt.

- ▶ Einmalige Auflage im Sonderdesign
- ▶ Aufwendige Umsetzung im Jubiläumsdesign
- ▶ Farblich abgesetzte Bremssscheiben
- ▶ In Kooperation mit RIKOR DESIGN

Diesellokomotive 750 183-6



ŽSSK

Ep	V-VI
	138
	Next18
	286 mm
	LED



Photomontage

Q3/2026		
7380028	DC	4/1
7390028	DCC	4/1

Anfang der 1990er Jahre herrschte durch Zunahme von Reisezugwagen mit elektrischer Zugheizung ein Mangel an passenden Lokomotiven. Aufgrund positiver Ergebnisse durch Nachrüstung in Lokomotiven der Reihe 753 entschloss sich die ČSD alle im Reiseverkehr eingesetzten Dieselloks mit elektrischer Zugheizung nachzurüsten. Auch in der Slowakei waren nach der staatlichen Teilung „Taucherbrillen“ dieses Typs im Einsatz. Um sie von der Ursprungsausführung unterscheiden zu können erhielten sie unter Beibehaltung der Ordnungsnummer die Reihenbezeichnung 750.

- ▶ **Taufname „Dášenka“**
- ▶ **Mit beiliegenden Bahnräumern in geschlossener Form zur vorbildgetreuen Vitrinendarstellung**



Photo: J. Streber

Reisezugwagen 2. Klasse



ŽSSK

Ep	V-VI
----	------

≡	204
---	-----

≡	4080001
---	---------

Q2/2026

6280036



B

Photomontage

Reisezugwagen 2. Klasse



ŽSSK

Ep	V-VI
----	------

≡	204
---	-----

≡	4080001
---	---------

Q2/2026

6280037



B

Photomontage

► Ausführung als deklassierter 1.-Klasse-Wagen

Reisezugwagen 2. Klasse/Gepäck



ŽSSK

Ep	V-VI
----	------

≡	204
---	-----

≡	4080001
---	---------

Q2/2026

6280038



BDs

Photomontage



86 1573-4

1574

Photo: H. Schrödter_Slg_SC

Personenwagen

Donnerbüchse, DR



Die sogenannten „Donnerbüchsen“ oder offiziell als zweiachsige Einheits-Durchgangswagen bezeichneten Personenwagen – gehören zu den bekanntesten und prägendsten Personenwagen der deutschen Eisenbahngeschichte. Entwickelt in den 1920er-Jahren durch die Deutsche Reichsbahn, standen diese Wagen sinnbildlich für den Aufbruch in eine neue Ära des Massenverkehrs und begleiteten über viele Jahrzehnte hinweg Generationen von Fahrgästen auf Nah- und Regionalverbindungen im ganzen Land. Die Wagen werden bis heute eng mit der Entstehung von Normen über Bauteile beim Bau von Eisenbahnfahrzeugen in Verbindung gebracht. Denn Ziel der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) war es, die Fahrzeuge unter gleichen Vorgaben an verschiedenen Produktionsstandorten fertigen zu lassen und damit in weiterer Folge auch den laufenden Betrieb und die Wartung zu optimieren.

Technisch betrachtet waren die Donnerbüchsen eine Weiterentwicklung früherer Länderbahnwagen – allerdings mit einem entscheidenden Fortschritt: Erstmals setzte man bei diesen Wagen in größerem Stil auf eine geschweißte bzw. genietete Stahlbauweise anstelle der bisher üblichen Holzkonstruktionen. Das brachte nicht nur eine höhere Stabilität und Brandsicherheit, sondern auch eine längere Lebensdauer mit sich.

Die Donnerbüchsen waren von den 1920er-Jahren bis weit in die 1970er-Jahre im Einsatz – teils auch noch länger. Besonders in der Nachkriegszeit, als es an modernen Fahrzeugen mangelte, bildeten sie vielerorts das Rückgrat des Nahverkehrs. Auch bei der Deutschen Bundesbahn wurden viele dieser Wagen bis in die 1970er-Jahre hinein genutzt, oft in neuem grünem Farbanstrich, mit modernisierter Innenausstattung. Die Kriegswirren brachten die Fahrzeuge auch ins benachbarte Ausland und sorgten dafür, dass fast alle größeren Bahnverwaltungen die Fahrzeuge ebenfalls noch längere Zeit einsetzen, so unter anderem in Tschechien, Polen, Österreich oder Frankreich.

Heute sind viele Donnerbüchsen als Museumsfahrzeuge erhalten geblieben und kommen bei Sonderfahrten zum Einsatz.

Im Detail



Aufwendige und authentische Darstellung der Gravuren



Zierliche Bühnengeländer



Freistehende Griffstangen



Freistehende Details am Wagenboden



Detailliert umgesetzter Unterboden



Zurüstbare Pufferbohle

Personenwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	117
	4080001



Baai

Photomontage

- ▶ Alle Donnerbüchsen sind die ideale Ergänzung zum umfangreichen ROCO-Triebfahrzeug-Sortiment
- ▶ Ausführung mit geschlossenen Einstiegsräumen

Q4/2026

6280048

Personenwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	116
	4080001



Baair

Photomontage

- ▶ Ausführung mit offenen Endplattformen
- ▶ Mit Beschriftung für Traglasten

Q4/2026

6280049

Personenwagen 2. Klasse



DR

Ep	IV
	116
	4080001



Baai

Photomontage

Q4/2026

6280050

6280051

- ▶ Ausführung mit offenen Endplattformen
- ▶ Art.-Nr. 6280051: Geänderte Betriebsnummer



Gepäckwagen



DR

Ep	IV
	116
	4080001



Daai

Photomontage

- ▶ Ausführung mit Dachkanzel



Q4/2026

6280052

2-tlg. Set 1: Doppelstockwagen „Sputnik“



DR

Ep	IV
	446
	LED
	4080001



DBmq



DBmu

Photomontage

Q3/2026	
6280045	DCC



- ▶ Modelle in Lackierung für den Einsatz im Berliner Nahverkehr
- ▶ Steuerwagen mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel weiß/rot im Analog- und Digitalbetrieb

1971 lieferte der VEB Waggonbau Görlitz zwei Prototypen des Doppelstock-Einzelwagens an die DR. Von den Doppelstock-Einzelwagen versprach man sich flexiblere Anpassungen an wechselnde Fahrgastaufkommen sowie Einsparungen bei Beschädigungen. Nach der ausgiebigen Erprobung der zwei Prototypen wurde ab 1974 eine erste Serie von rund 138 Fahrzeugen geliefert. Der Unterstock war bei diesen Wagen vollständig mit Sitzplätzen ausgestattet. Der Einsatz erfolgte zuerst in den südlichen Ballungszentren und Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen. Auch im Berliner Nahverkehr kamen diese Waggons zum Einsatz, hier erhielten sie eine rot-beige Farbgebung und einen eigenen Spitznamen: „Sputnik“.

2-tlg. Set 2: Doppelstockwagen „Sputnik“



DR

Ep	IV
	446
	4080001



DBmu



DBmu

Photomontage

Q3/2025	
6280046	

2-tlg. Set: Reisezugwagen



DR

Ep	IV
	408
	4080001



ABme



Bme

Photomontage

Q2/2026

6280029

- ▶ Ausführung in Versuchslackierung
- ▶ Ideal für den Einsatz in allen Personenzügen der DR
- ▶ Einmalige Auflage

2-tlg. Set: Reisezugwagen



PKP

Ep	IV
	408
	4080001



Bwxzd



Bwzdz

Photomontage

Q2/2026

6280043

2-tlg. Set: Doppelstockwagen



ČD

Ep	V
🚂	446
🚋	4080001



Bmto



Bmto

Photomontage

Q3/2026

6280044

- ▶ Ideale Ergänzung zu allen CD-Lokomotiven der Epoche V
- ▶ Perfekt für die Nachbildung von modernem Nahverkehr

2-tlg. Set: Doppelstockwagen



POLREGIO

Ep	VI
🚂	446
🚋	4080001



B16mnopux



B16mnopux

Photomontage

Q3/2026

6280047



2-tlg. Set: Schiebepanewagen



RCW

Ep VI

200

Q1/2026

6680007



Shimmns



Photomontage

► Neuauflage mit geänderten Betriebsnummern

Kesselwagen



ČSD

Ep III-IV

103

Q3/2026

6680039



Ra

Photomontage

► Mit zierlicher Bremserbühne

2-tlg. Set: Schiebepanewagen



ČD CARGO

Ep VI

200

Q1/2026

6680025



Shimmns



Photomontage

Kesselwagen



DR

Ep	III
⇄	103



Photomontage

► Ausführung mit Bremserhaus

Q3/2026

6680038

2-tlg. Set: Kesselwagen



DR

Ep	IV
⇄	206



ZZw

Photomontage

► Mit zierlicher Bremserbühne

Q2/2026

6680036

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



DR

Ep	IV
⇄	200



Shimmns

Photomontage

► Neuauflage mit geänderten Betriebsnummern

► Für den Transport von Aluminium- und Stahlcoils

Q1/2026

6680009



3-tlg. Set: Knickkesselwagen



DR

Ep	IV
	342



ZZhs



Photomontage

▶ Mit verchromtem Kessel

Q4/2026
6680032

Schiebewandwagen



DB

Ep	IV
	129



Hbbis

Photomontage

▶ Mit Ausbesserungsflecken

Q2/2025
6680026

2-tlg. Set: Schwerlast-Flachwagen



DB

Ep	IV
	180



Rlmpmp

Photomontage

Q3/2026
6680028

2-tlg. Set: Kesselwagen



DB

Ep	IV
	206



Photomontage

Q3/2026

6680037

- ▶ Kessel in unterschiedlichen Grautönen
- ▶ Mit zierlicher Bremserbühne

2-tlg. Set: Knickkesselwagen



NACCO

Ep	V-VI
	228



Zaes

Photomontage

Q4/2026

6680035

- ▶ Ideale Ergänzung zu allen modernen Lokomotiven aus dem ROCO-Sortiment

3-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



CAPTRAIN

Ep	VI
	300



Shimmns

Photomontage

- ▶ Ein Wagen mit aufwendiger Werbebedruckung „WANTED“

Q1/2026

6680023

Schiebewandwagen



DB AG

Ep	VI
----	----

⇄	129
---	-----



Hbbilns

Photomontage

Q1/2026

6680027

▶ Im aktuellsten Design der DB Cargo

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



WASCOSA

Ep	VI
----	----

⇄	200
---	-----



Shimmns



Photomontage

Q1/2026

6680006

▶ Neuauflage mit geänderten Betriebsnummern
▶ Wagenseiten vorbildgerecht mit unterschiedlichen Schriftzügen in Deutsch und Englisch

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



RAILRELEASE

Ep	VI
----	----

⇄	200
---	-----



Shimmns



Photomontage

Q1/2026

6680024

▶ Europaweit im Einsatz
▶ Ideale Kombination mit anderen modernen Güterwagen



3-tlg. Set: Kaliwagen



VTG

Ep	VI
≡ ≡	399



Ta00s

Photomontage

Gilt für alle Modelle auf dieser Seite:

- ▶ Feine, freistehende Griffstangen
- ▶ Filigrane Laufgitter in durchbrochener Ausführung
- ▶ Schwenkdach zum Öffnen

Q3/2026

6680030

3-tlg. Set: Kaliwagen



NACCO

Ep	VI
≡ ≡	399



Ta00s

Photomontage

Q3/2026

6680031

2-tlg. Set: Teleskophaubenwagen



PKP CARGO

Ep	VI
⇄	200



Shimmns

Photomontage

- ▶ Neuauflage mit geänderten Betriebsnummern
- ▶ Für den Transport von Aluminium- und Stahlcoils

Q1/2026

6680008

2-tlg. Set: Offene Güterwagen



PKP CARGO

Ep	VI
⇄	264



Eaons

Photomontage

- ▶ Mit neuem PKP Cargo-Logo
- ▶ Zum Transport von Schüttgütern oder Schrott

Q4/2026

6680033



Beleuchtung

4080001



LED-Innenbeleuchtung für TT-Wagen

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

Abmessungen: 186 x 8 x 3,4 mm; kann bis auf 68 mm gekürzt werden.





Art. Nr.	Seite				
4080001	61	6680030	59	7390023	38
6280029	50	6680031	59	7390024	37
6280030	8	6680032	55	7390025	30
6280031	8	6680033	60	7390026	29
6280032	9	6680034	5	7390027	26
6280033	9	6680035	56	7390028	42
6280034	9	6680037	56	7390029	32
6280035	9	6680038	54	7580021	18
6280036	43	6680039	53	7580022	24
6280037	43	7180014	5	7580027	14
6280038	43	7180015	10	7580027	15
6280039	27	7180016	10	7580031	18
6280040	27	7180017	6	7580033	22
6280041	27	7190014	5	7580034	23
6280042	27	7190015	10	7580035	25
6280043	50	7190016	10	7590021	18
6280044	51	7190017	6	7590022	24
6280045	49	7380016	36	7590027	14
6280046	49	7380018	36	7590027	15
6280047	51	7380019	32	7590031	18
6280048	47	7380020	29	7590033	22
6280049	47	7380021	38	7590034	23
6280050	48	7380022	41	7590035	25
6280051	48	7380023	38	7780008	40
6280052	48	7380024	37	7780009	40
6680006	57	7380025	30	7780010	31
6680007	53	7380026	29	7790008	40
6680008	60	7380027	26	7790009	40
6680009	54	7380028	42	7790010	31
6680023	56	7380029	32		
6680024	57	7390016	36		
6680025	53	7390018	36		
6680026	55	7390019	32		
6680027	57	7390020	29		
6680028	55	7390021	38		
		7390022	41		





Herausgeber:

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

Bildnachweise:

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

Druck und Verarbeitung:

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

Copyright:

© 2025 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

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

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

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

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

Haftung:

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

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



Länderkennung

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

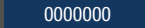

























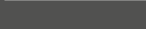

Epochen

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

Bahnverwaltungen

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

Zeichenerklärung

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

Roco

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

Ihr ROCO-Fachhändler

4100020

