

Roco



2023
Novedades

www.roco.cc



Queridos/as amantes del modelismo ferroviario ROCO,

con la publicación de este catálogo de novedades, hemos dejado atrás otro año desafiante. Los sucesos en relación con el Coronavirus, pero también con una guerra en el corazón de Europa, plantean grandes retos a toda la economía. Para nosotros también, la adquisición de componentes electrónicos y el transporte de nuestros productos no han sido fáciles. Los plazos de entrega más largos de los componentes y los costes igualmente múltiples en todos los ámbitos, nos obligan a actuar constantemente. Por ello, queremos expresarles nuestro más sincero agradecimiento por su fidelidad y su apego a la marca ROCO, que es la mayor motivación para nuestros más de 1000 empleados/as.

No obstante, queremos presentarles las estrellas y productos más destacados de 2023. Uno de ellos es sin duda la entrega de la locomotora de vapor P8/serie 38 desarrollada completamente nueva. Debido a la gran demanda y deseos de nuestros clientes, hemos decidido incluir este modelo en nuestra gama de ediciones limitadas. El aspecto visual refinado y la multitud de funciones digitales de las locomotoras de sonido les encantarán a primera vista.

Con el modelo de la locomotora diésel de doble unidad serie 288, que también forma parte de la gama de ediciones limitadas, respondemos a los deseos y exigencias específicos de nuestros aficionados. Los delicados grabados, las piezas añadidas encajables, así como los dos motores o los decodificadores de sonido no tienen nada que envidiar al gran modelo original. Para los amigos de los ferrocarriles suizos ofrecemos con la versión corta de la Re 4/4 un modelo de locomotora contemporáneo para raíles H0. Echemos un vistazo a la República Checa y a los países vecinos, donde las locomotoras diésel de la serie T466.2 siguen en servicio hasta hoy en día. Para nosotros es razón suficiente, rendir homenaje a este vehículo tan especial.

Como los estragos del tiempo tampoco se detienen en los modelos ROCO, muchos detalles han sido reelaborados técnica- y visualmente. Modelos como la T3 prusiana o la locomotora eléctrica de la serie TRAXX 1 son sólo algunos ejemplos. Con las constantes actualizaciones de la gama, cumplimos nuestra promesa de mantener nuestra cartera lo más innovadora y contemporánea posible.

Sin revelar demasiado le deseamos que se divierten mucho con nuestros nuevos productos.

Afectuosamente, El equipo de ROCO

Índice

H0 Locomotoras de vapor	5
H0 Locomotoras eléctricas	32
H0 Locomotoras diésel	103
H0 Formación de trenes	136
H0 Sets de iniciación	138
H0 Coches de pasajeros	143
H0 Vagones de mercancías.....	154
H0e	175
¿Qué encuentro y dónde?	180
Aviso legal	186



Como gestor de productos, intento estar lo más cerca posible del cliente y del pulso del tiempo, para crear un programa bien equilibrado que sea un placer de utilizar.



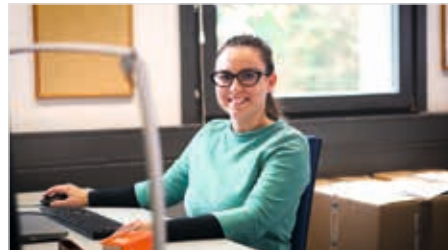
Como diseñador, desarrollo los vehículos ferroviarios a escalas más complicadas. Es un verdadero quebradero de cabeza conseguir el producto adecuado.



No importa si se trata de un catálogo o de embalaje, siempre es importante evocar la mayor emoción posible. El marketing me permite desarrollar mi creatividad y diseño.



En la producción de películas impresas, incluso las locomotoras publicitarias más elaboradas, se reproducen a pequeña escala. Un diseño perfecto requiere mucho trabajo manual.



En la preparación de productos, me encargo de todos los detalles del vehículo a escala real - incluso la dirección debe ser exactamente la misma que la del vehículo real.



¡Únase a nosotros! Conviértase también en miembro de nuestro equipo! Les esperan actividades emocionantes, proyectos interesantes y muchas experiencias.



En el almacén de muestras, gestiono los tesoros de nuestros 60 años de historia empresarial. Sé exactamente donde está el lugar de cada uno de nuestros artículos.





Locomotoras **DE VAPOR**

Locomotora de vapor 310.20

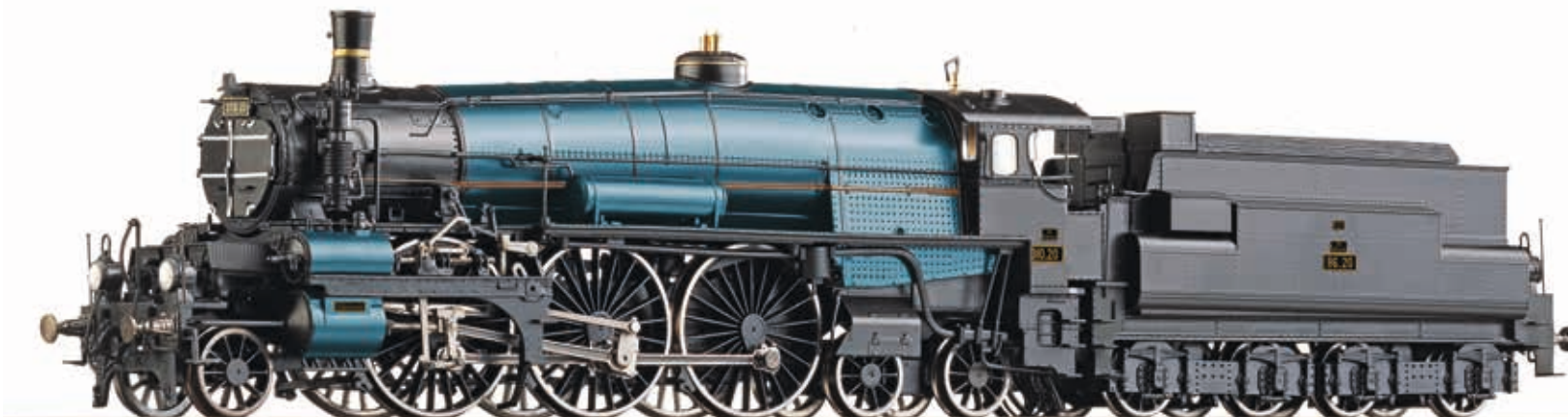
Edition



BBÖ



Ep	II
	248
	NEM 652
	R2



Photomontage

Debido al aumento del peso de los trenes en el tráfico de trenes expresos, el diseñador más influyente en la construcción de locomotoras de vapor austriacas, el Ing. Dr. h.c. Karl Gölsdorf desarrolló la nueva locomotora expreso de la serie 310 en 1906. Mientras que las primeras 11 locomotoras se entregaron como locomotoras de vapor húmedo, las otras 90 de este tipo se pusieron en servicio como locomotoras de vapor sobrecalentado y fueron utilizadas por la kkStB principalmente en los ferrocarriles Nord-, Franz-Josefs- y Westbahn entre Viena y Salzburgo en el servicio de pasajeros de alta calidad. La "chapa brillante rusa", llamada "chapa azul" para abreviar, era una alternativa a la chapa imprimada y pintada en las primeras épocas del ferrocarril. Sólo se utilizaba en las zonas de alta radiación térmica, como los revestimientos de las calderas y los cilindros. Las fotos en blanco y negro sugieren que las locomotoras de la serie 310 también tenían revestimiento de "chapa azul". El revestimiento de la caja de humos pintada en negro pone un acento especial en la combinación de colores.

- ▶ Replica del control filigrano
- ▶ Ruedas de radios metálicas compatibles con la norma NEM-Finscale
- ▶ Puertas de la caja de humo abribles

Q1/2023				
70330	DC		5/2	10
70331	DCC		5/2	11
78331	AC		5/2	11

Locomotora de vapor 52.1591



ÖBB

Ep	III-IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

La fábrica de locomotoras de Viena-Floridsdorf produjo más de 1.100 locomotoras de la serie 52. 113 locomotoras se quedaron en Austria después del final de la guerra. Se realizaron mejoras en muchas de las locomotoras, por ejemplo, a algunos de los tenderes estilo bañera se les dotó de cabinas para que fuera posible equiparlos con un puesto maquinista. Al final de la era de las locomotoras de vapor, algunas 52 fueron pintadas de varios colores, lo que fue iniciado por el personal. El depósito de trenes de Strasshof an der Nordbahn tenía en su sala de calderas algunas de las locomotoras de vapor "multicolor" que eran comunes para la época. Los últimos ejemplares fueron retirados del servicio en 1976 y, por tanto, fueron las últimas locomotoras de vapor de la red ferroviaria de ancho estándar de los FFCC ÖBB.

- ▶ Variante con tender bañera/cabina maquinista y eyector Giesl
- ▶ Con varillas de acoplamiento y bielas de metal fundido de precisión
- ▶ Versión con el último estado de funcionamiento

Q3/2023

70047	DC	7/2		10
70048	DCC	7/2		11

Locomotora de vapor 77.28



ÖBB

Ep	IV
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

A principios de los años 70, Linz seguía siendo un Eldorado de las locomotoras de vapor. Un grupo de jóvenes -que más tarde fueron cofundadores de la Österreichischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (Sociedad austriaca de historia ferroviaria)- se dedicó a optimizar visualmente cada una de las locomotoras de vapor. En cuanto a los colores la 77.66 era una sensación. Se le dio la librea de la "Länderbahn". Caldera negra, cajas de agua y cabina del maquinista verdes, ruedas rojas y por último, neumáticos de las ruedas y anillos brillantes para la caldera. Aunque este esquema de colores nunca se había utilizado en las antiguas locomotoras austriacas ni en las de la época de la Primera República, a los jóvenes nos gustó y muy pronto se corrió la voz entre los aficionados al ferrocarril y los fotógrafos sobre qué joyas brillantes circulaban por las líneas no electrificadas de la Alta Austria. La 77.28 que la siguió, se le dio prácticamente el mismo aspecto de color. Lo mantuvo durante mucho tiempo incluso cuando ya era propiedad de la ÖGEG.

- ▶ Variante con eyector Giesl
- ▶ Ruedas más finas con bridas bajas
- ▶ Varillas de acoplamiento/accionamiento de metal fundido bajo precisión
- ▶ En funcionamiento digital con iluminación de la cabina del maquinista y del grupo motorpropulso

Q4/2023				
70083	DC		3/1	
70084	DCC		3/1	
78084	AC		3/1	



Locomotora de vapor 555.022



ČSD

Ep	III-IV
	265
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas aplicadas por separado
- ▶ Con juegos de ruedas de metal fino

Q2/2023				
7100001	DC	7/2		10
7110001	DCC	7/2		11



Locomotora de vapor serie 354.1



ČSD

Ep	III
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En 1912 la entonces k.k. priv. Südbahn-Gesellschaft encargó una locomotora de tender para el servicio de trenes pesados de pasajeros que sustituyera a las locomotoras de la serie 229 que se habían vuelto demasiado débiles. La fábrica de locomotoras de la Staats-Eisenbahn-Gesellschaft desarrolló entonces la serie 629 de vapor sobrecalentado como primera locomotora de tender del mundo con la disposición de ejes Pacific 2'C1'. La primera 629 se entregó a la Südbahn-Gesellschaft en 1913, y un total de 3 series de entregas siguieron en los dos años siguientes. La experiencia excepcionalmente buena con esta serie hizo que los Ferrocarriles Imperiales y Reales del Estado adquirieran más locomotoras hasta el final de la monarquía en 1918. 15 locomotoras fueron entregadas a los recién fundados ČSD, que las registraron en su parque de vehículos con los números de serie 354.121 a 135.

- ▶ **Caldera con cúpula de vapor sencilla y eyector Giesl**
- ▶ **Topes metálicos**
- ▶ **Con varillas de acoplamiento y bielas de metal fundido de precisión**
- ▶ **Iluminación del puesto del maquinista y del grupo motopropulsor instalada; conmutable en modo digital**

Q2/2023				
70079	DC		3/1	
70080	DCC		3/1	

n:

La mayor expansión de la red ferroviaria del ferrocarril estatal prusiano se logró a finales del siglo XX. Bajo la administración del ferrocarril estatal prusiano circulaban trenes desde Saarbrücken, en el suroeste, hasta Eydtkuhnen, en el noreste, y desde Katowice, en la Alta Silesia, hasta la frontera danesa. Además de las amplias llanuras, el paisaje prusiano también incluía muchas cordilleras bajas, como el macizo del Harz, el Condado del Monte y Eifel. Las numerosas pendientes de estas líneas exigían mucho a las locomotoras.

En 1906 se alcanzó un hito en el desarrollo de las locomotoras de trenes de pasajeros prusianos: la P 8, nombre con el que se denominaba a la serie 38 tanto en el este como en el oeste, tomó velocidad. Robert Garbe, el jefe de la división de locomotoras de la dirección de ferrocarriles de Berlín KPEV, era el responsable del desarrollo de esta magnífica máquina. La todavía joven tecnología de vapor sobrecalentado permitió una potencia y rentabilidad excepcionales para su época. La locomotora no tenía extravagancias técnicas, tal vez uno de los secretos de su éxito. El rasgo característico de la P 8 era la mayor distancia entre el eje acoplado central y el trasero. Hasta 1923, solo en las fábricas alemanas se construyeron más de 3700 de estas locomotoras multipropósito de triple acoplamiento, y si se incluyen las reproducciones realizadas en Rumanía, la producción de locomotoras P 8 ascendía a casi 4000.

En consonancia con este gran número de unidades, la apariencia de las locomotoras también fue variando a lo largo de los años: con o sin pantallas deflectoras de humos pequeñas o grandes tanto en la Reichsbahn como en la Bundesbahn, con eyector Giesl en lugar de la chimenea redonda en la RDA y cámaras de humo remachadas y posteriormente soldadas son solo algunas de las variaciones. La locomotora de vapor, más tarde conocida como BR 3810-40, tenía una potencia de 880 kW (1180 CV), pesaba unas 130 t, incluido el tender con los suministros completos, y podía moverse hacia adelante a 100 km/h y hacia atrás a 50 km/h.

La P 8 era de uso universal y podía encontrarse delante de todo tipo de trenes. Tras el caos de las dos guerras mundiales, fueron utilizadas por casi todas las administraciones ferroviarias europeas. Las máquinas se usaban en Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Francia, Grecia, Italia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Rumanía, Unión Soviética y Yugoslavia. Esta excelente máquina estuvo en funcionamiento desde la época I hasta principios de la época IV. Tal y como estaba previsto, en mayo de 1972, una P 8 prusiana tiró por última vez de un tren de viajeros sobre las vías de ferrocarriles federales de Alemania. Algunas máquinas siguen en servicio hoy en día como locomotoras de museo.



Locomotora de vapor

P 8



Photo: U. Budde

Locomotora de vapor 038 509-6

Edition **n:**



DB

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Diseño completamente nuevo
- ▶ Maqueta con todo lujo de detalles y piezas insertables por separado
- ▶ Ruedas con radios finos
- ▶ Modelo con tender remachado y deflectores de viento Witte
- ▶ Iluminación del puesto del maquinista y del grupo motopropulsor conmutable en modo digital
- ▶ Con vapor dinámico de nuevo desarrollo para una salida de vapor aún más auténtica por la chimenea

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

Série 038 en detalle



Realización precisa de la caja de arena y del domo vapor



Canaletas de lluvia en diseño clásico DB



Bomba de alimentación tipo Knorr KT1-250 con sistema de control Tolkien



Placa de locomotora sobresalientes



Realización coherente de los bogies tender



Accionamiento de la bomba de lubricación móvil



Auténtica iluminación del grupo motopropulso

Locomotora de vapor 38 2471-1



DR

Ep	IV
	214
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Diseño completamente nuevo
- ▶ Maqueta con todo lujo de detalles y piezas insertables por separado
- ▶ Ruedas con radios finos
- ▶ Modelo con tender remachado y deflectores de viento Wagner
- ▶ Iluminación del puesto del maquinista y del grupo motopropulsor conmutable en modo digital
- ▶ Con vapor dinámico de nuevo desarrollo para una salida de vapor aún más auténtica por la chimenea

Q4/2023					
71381	DC		2/2		
71382	DCC		2/2		
79382	AC		2/2		

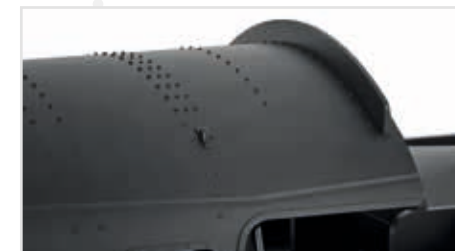
Série 38 en detalle



Barras de agarre sobresalientes



Domo de vapor, caja de arena y domo de alimentación fieles al modelo original



Techo con deflector de viento y canaletas de diseño clásico DR



Válvula de seguridad tipo Ramsbottom



Bomba de alimentación VEB BBW KP4-250 con mando Peters



Deflectores con auténtico espesor de material



Locomotora de vapor 24 055



DB

Ep	III
	196
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La locomotora serie 24 estaba principalmente destinada para trenes de pasajeros, pero gracias a su construcción robusta, su alcance se extendió pronto a los trenes de mercancías ligeras, lo que la convierte en una locomotora confiable de usos múltiples para el transporte de cargas más ligeras.

► Pequeños deflectores de viento Wagner

Q1/2023	
71213	DC
71214	DCC
79214	AC

Set de 4 piezas: Tren de pasajeros



DB

Ep	III
	557
	6469
	6560



BCi



CC3itr



C3i



Pw3

Photomontage

► Réplica de un auténtico tren de pasajeros de la Época III
 ► Apto para la locomotora de vapor serie 24, artículos 71213, 71214, 79214

Q2/2023	
74014	

Locomotora de vapor 064 247-0



DB

Ep	IV
	143
	NEM 652
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70217	DC		3/1	10
70218	DCC		3/1	11
78218	AC		3/1	11

- ▶ Diseño con cajas de agua remachadas
- ▶ Conductos de caldera sobresalientes
- ▶ Juego de ruedas de metal finas

Locomotora de vapor 011 062-7



DB

Ep	IV
	277
	NEM 652
	R3



Photomontage

Q3/2023				
70051	DC		6/3	10
70052	DCC		6/3	11
78052	AC		6/3	11

La mayoría de las grandes estrellas de la DRG se encontraba en muy malas condiciones después de la Segunda Guerra Mundial, especialmente en el ámbito de la aerodinámica. Inicialmente, estaba previsto que se retiraran del servicio. Sin embargo, la dramática falta de locomotoras hizo que se decidiera renovar todas las máquinas. Los restos de la carcasa aerodinámica fueron retirados durante la revisión técnica L4. La locomotora 01 1062, que entró en servicio en 1940, recibió su nueva caldera en 1954. En 1968, en el marco del cambio a los números informáticos, se asignó a la máquina el nuevo número 011 062-7. En los últimos años antes de su estacionamiento temporal, fue asignada al depósito de Rheine, donde terminó su servicio en 1973.

- ▶ Versión con neumáticos de rueda blancos
- ▶ Modelo lleno de detalles con una nueva caldera
- ▶ Juego de ruedas de metal finas
- ▶ Juego de rótulos grabados añadido al paquete

Locomotora de vapor 03 1050



DB

Ep	III
	275
	PluX16
	R3
	LED



Photomontage

¿QUÉ PASA SI ...?

La serie 03.10 fue una evolución de la locomotora expreso estándar 03. El sencillo grupo motor doble se sustituyó por un grupo motor triple y se dotó de un carenado completo y aerodinámico, lo que permitió ahorrar combustible. Completamente diferente de lo que se esperaba inicialmente, la gran carrera de la locomotora 03.10 comenzó solo después de haber sido "despojada" y revisada. Debido a la red de trenes F en construcción y al llamado servicio de trenes ligeros entre Dortmund y Fráncfort, tres de los nobles "bóldos" recibieron un trabajo de pintura en un elegante azul acero. Debido al elevado kilometraje, el desgaste de las calderas, fabricadas en acero poco resistente al envejecimiento, se hizo notar rápidamente. A partir de 1957, se instalaron nuevas calderas de alto rendimiento totalmente soldadas con una cámara de combustión en la caja de fuego. Siguiendo la tradición de la locomotora "Mauricio Azul", es muy posible que un caballo de vapor de desfile con una nueva caldera también continuara esta costumbre...

- ▶ Modelo lleno de detalles con una nueva caldera
- ▶ Juego de ruedas finas con ruedas de radios delanteras
- ▶ Réplica del tercer cilindro interior con propulsor interior
- ▶ Iluminación del grupo motopropulsor conmutable

Q1/2023

70030	DC		2/2
70031	DCC		2/2
78031	AC		2/2

Locomotora de vapor 01 508



DR



Ep	III
	281
	NEM 652
	R3



Photomontage

La Deutsche Reichsbahn temía poder mantener cada vez menos locomotoras para los trenes expresos debido al mal estado de funcionamiento de algunas de las locomotoras de la serie 01. Por lo tanto, se decidió a reconstruir la 01, lo que para la Deutsche Reichsbahn significaba también un aumento del rendimiento, así como la eliminación de las deficiencias técnicas, lo que resultó ser un éxito fulminante. La nueva caldera soldada estaba dotada de una tercera válvula de escape. Se cubrieron todas las superestructuras de las calderas, se modernizó la cabina maquinista y se biselaron los deflectores de aire Witte en la parte delantera. Debido a que los juegos de ruedas de acoplamiento tuvieron que ser sustituidos por radios rotos, algunas locomotoras fueron equipadas con ruedas Boxpok de acero fundido. Esto convirtió a la Reko-01 en una de las locomotoras de vapor expreso más potentes de la posguerra.

- ▶ Versión con ruedas boxpok y carenado en su parte inferior
- ▶ Con combustión de carbón
- ▶ Juego de ruedas de metal finas

Q1/2023				
71267	DC			10
71268	DCC			11
79268	AC			11



Coche de tren expreso estándar de 1ª clase



DR

Ep	III
⇄	249
⌈⌋	40196
⌈⌋	40360



A4üe

Photomontage

Q2/2023

74860

Todos los modelos de esta página:

- ▶ Modelo muy detallado con piezas aplicadas por separado
- ▶ Réplica en filigrana de los bogies

Coche de tren expreso estándar de 1ª/2ª clase



DR

Ep	III
⇄	249
⌈⌋	40196
⌈⌋	40360



AB4üe

Photomontage

Q2/2023

74861

Coche de tren expreso estándar de 2ª clase



DR

Ep	III
⇄	249
⌈⌋	40196
⌈⌋	40360



B4üe

Photomontage

Q2/2023

74862

74863

- ▶ Artículo 74863: Con número correlativo modificado

Furgón de equipajes estándar



DR

Ep	III
⇄	226
⌈⌋	40196
⌈⌋	40360



Pw4üe

Photomontage

Q2/2023

74864

Locomotora de vapor serie 89.7



DR

Ep	III
	101
	Next18
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023			
70045	DC		3/0
70046	DCC		3/0



- ▶ Con interfaz Next18 e iluminación LED disponible por primera vez; también disponible con sonido
- ▶ Chasis de metal fundido a presión

Locomotora de vapor 56 2009-1



DR

Ep	IV
	195
	NEM 651
	R2



Photomontage

El prototipo se suministró a partir de 1919. Tenía una potencia de 1.023 kW (1.390 CV), pesaba 120,4 toneladas y alcanzaba una velocidad máxima de 65 km/h. Se construyeron 850 locomotoras en total. Suelen transportar trenes de mercancías. Estas locomotoras siguieron en servicio en la Deutsche Reichsbahn hasta principios de la década de 1970. Con el plan de denominación de 1970, recibieron números EDVA. Las locomotoras conservaron sus números correlativos, a los que sólo se añadió el número de control.

- ▶ Versión con número informático EDP

Q1/2023			
70037	DC		2/2
70038	DCC		2/2

Locomotora de vapor 50 3014-3



DR

Ep	IV
	264
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

La serie 50 constituyó un pilar fundamental en Alemania Oriental incluso durante más tiempo que en Alemania Occidente. En términos de cantidad, se quedaban sólo 354 locomotoras en la zona de ocupación soviética al final de la guerra. Con el tiempo, hubo diferentes combinaciones de locomotora y tender. Los tenderes de nueva construcción de las series 23.10 y 50.40 se utilizaron cada vez más detrás las anteriores 50 después de su retirada del servicio. Sin embargo, al faltar una pared trasera continua, esta combinación no era especialmente popular entre el personal, sobre todo en invierno.

- ▶ Con tender de nueva construcción
- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas añadidas encajables por separado
- ▶ Con juegos de ruedas de metal fino

Q2/2023

70041	DC	7/2			10
70042	DCC	7/2			11



Photo: S. Carstens

Locomotora de vapor 03 0059-0



DR

Ep	IV
	275
	PluX16
	R2
	LED



Photomontage

Las locomotoras de vapor serie 03.10 restantes en la Deutsche Reichsbahn fueron equipadas con una nueva caldera de alto rendimiento a partir de 1959 para conseguir una mayor rentabilidad en el funcionamiento diario. Las locomotoras fueron designadas "Rekoloks". Al mismo tiempo, también recibieron un precalentador de mezcla de agua de alimentación cuadrado montado delante de la chimenea. Unos años después, en 1965, todas las máquinas que quedaban en el parque de vehículos de la DR se convirtieron en máquinas de combustión principal de petróleo. Las locomotoras se utilizaron en el servicio diario de trenes expresos antes de que llegara el "fin" de la mayoría de las máquinas en la década de 1970 y se las enviara en una vía muerta. Durante sus años de servicio en la RD, alcanzaron un récord de kilometraje de unos 20.000 kilómetros al mes.

- ▶ Chasis y caldera con finos detalles
- ▶ Con nueva caldera y combustión de petróleo
- ▶ Réplicas del tercer cilindro y el grupo motopropulsor interior
- ▶ Juego de ruedas de metal finas
- ▶ Iluminación del grupo motopulso conmutable en modo digital

Q2/2023			
70067	DC		2/2
70068	DCC		2/2
78068	AC		2/2

Set de 3 piezas 1: Coches de viajeros



DR

Ep	IV
	846
	40196
	40420



Ame



Bme



BDmse

Photomontage

- ▶ Placas de destino tren adjuntadas; con varios recorridos
- ▶ Modelo muy detallado con piezas aplicadas por separado
- ▶ Compatible con la locomotora de vapor 03 0059-0, artículos 70067, 70068, 78068

Q2/2023

6200028

Set de 3 piezas 2: Coches de viajeros



DR

Ep	IV
	846
	40196
	40420



ABme



Bcme



WLABme

Photomontage

- ▶ Modelo muy detallado con piezas aplicadas por separado
- ▶ Placas de destino tren adjuntadas; con varios recorridos

Q2/2023

6200029

Locomotora de vapor 231 E 34



SNCF

Ep	III
	272
	NEM 652
	R3
	FR
LED	



Photomontage

La serie 231 E nació de la necesidad de diseñar potentes locomotoras de vapor para los trenes expresos franceses cada vez más pesados después de la Primera Guerra Mundial. En lugar de nuevos desarrollos costosos, la empresa ferroviaria París-Orleans encargó a André Chapelon la revisión de las locomotoras de vapor de tipo Pacífico existentes para que pudieran cumplir con los nuevos requisitos. El ingeniero realizó los avances necesarios en términos de eficiencia y costos, principalmente a través de mejoras en la termodinámica. El éxito le dio la razón: la locomotora modificada alcanzó velocidades de prueba de hasta 174 kilómetros por hora y en funcionamiento diario alcanzó una velocidad eficiente de 130 kilómetros por hora. Con un aumento del 50 por ciento en el rendimiento y una reducción simultánea en los costos de consumo y mantenimiento, Chapelon ha transformado las locomotoras de vapor antiguas en locomotoras rápidas enteramente preparadas para el futuro.

- ▶ Utilizada en el tráfico de trenes expresos pesados
- ▶ Modelo de diseño muy delicado con muchos detalles

Q1/2023				
70039	DC		2/2	10
70040	DCC		2/2	11
78040	AC		2/2	11

Locomotora de vapor Tkt3 21



PKP

Ep	III
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

De 1928 a 1943, se entregaron a la Reichsbahn un total de 775 locomotoras de vapor de la serie 86. Después de 1945, 44 locomotoras de esta serie estuvieron en servicio en los PKP. Las locomotoras de 1.000 CV estaban diseñadas para una velocidad de 70-80 km/h. Además de su uso principal en el "ramal" con trenes de mercancías y pasajeros, también se utilizaban para operaciones de maniobra. En 1975, la última locomotora de esta serie fue retirada del parque de PKP.

Q4/2023				
7100002	DC	4/1		10
7110002	DCC		4/1	11





Locomotoras ELÉCTRICAS

Locomotora eléctrica 1046 009-5



ÖBB

Ep	IV-V
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Para hacer frente a la creciente demanda en el transporte rápido urbano y a las faltas de capacidades de producción, los Ferrocarriles federales austríacos compraron los automotores de equipajes serie 4061 en las fábricas Wiener Lokomotivfabriken y en el grupo de empresas ABES (Verbund der Firmen AEG, Elin und Siemens-Schuckert Wien). Se encargaron un total de 25 automotores de 1.600 kW en dos series de construcción. Como el compartimento de equipajes no resultaba adecuado para el uso diario, el equipaje rara vez se transportaba en el 4061. Esta fue una de las razones por las que la ÖBB decidió clasificar el precedente "automotor" como locomotora eléctrica. A partir del 30 de mayo de 1976, la nueva serie fue denominada 1046. La 1046 009 era la única locomotora de construcción antigua en el diseño Valousek.

- ▶ En diseño "Valousek"
- ▶ Vista libre a través del compartimento de equipajes
- ▶ Realización precisa de la forma del faldón
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de estacionamiento conmutable, luces delanteras o traseras conmutables por separado y iluminación de la cabina maquinista y del compartimento de equipaje

Q2/2023				
70291	DC		4/1	
70292	DCC		4/1	
78292	AC		3/2	

Locomotora eléctrica 1020 001-2



ÖBB

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Después de la guerra, 44 locomotoras de la serie E 94 de la DRG se encontraban en Austria. En 1952, los ÖBB pidieron tres locomotoras más. La designación se cambió de E 94 a 1020 en 1954. La serie 1020 se utilizó durante más de cinco décadas en el servicio de trenes de mercancías y rampas en casi toda Austria.

- ▶ **Modelo con barras de agarre y pasamanos metálicos**
- ▶ **En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras conmutables por separado y iluminación de la cabina del maquinista**

Q1/2023			
7500009	DC		6/2
7510009	DCC		6/2
7520009	AC		4/2



Photo: K. Eckert

Locomotora eléctrica 1142 685-5



ÖBB

Ep	VI
	186
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

70604	DC		4/1	
70605	DCC		4/1	
78605	AC		3/2	

Después de una colisión con un tren de mercancías en febrero de 2002, la 1142 685 fue reparada. La parte delantera de la cabina maquinista 2 estaba equipada con los entonces nuevos faros pequeños con luces traseras adyacentes, una manija deslizante más grande y pasamanos bajo las ventanas. En el lateral de la cabina maquinista 1 se mantienen los grandes faros inferiores, la manija deslizante más pequeña y los pasamanos bajo las ventanas de la cabeza que llegan hasta las puertas de la cabina maquinista. También se ha conservado la pintura naranja sangre. La locomotora todavía se puede encontrar en este diseño en las líneas ferroviarias de Austria hoy en día, aunque con el diseño de Valousek.

- ▶ Con diferentes frentes fieles al modelo original
- ▶ Con número UIC largo
- ▶ En funcionamiento digital, con luces delanteras o traseras conmutables por separado

Locomotora eléctrica 1144 092-4



ÖBB

Ep	VI
	185
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70439	DC		4/1	
70440	DCC		4/1	
78440	AC		3/2	

De 1976 a 1995, los FFCC ÖBB compraron 217 locomotoras de tiristores de la serie 1044 de cuatro ejes. Las locomotoras con una potencia de 5.120 kW que alcanzan una velocidad máxima de 160 km/h han definido la imagen moderna de los FFCC ÖBB durante muchos años. Desde 2002, todas las locomotoras de la serie 1044 han sido equipadas con un control push-pull. Esto ha hecho que los vehículos, ahora designados como serie 1144, sean aún más versátiles.

- ▶ Diseño con ventiladores elevados; de barnizado gris sombra
- ▶ Con muchas piezas añadidas encajables por separado - a veces grabadas
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado; con iluminación cabina maquinista



Photo: C. Auerwack

Locomotora eléctrica 1293 085-7



ÖBB

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023				
70721	DC		4/1	
70722	DCC		4/1	
78722	AC		3/1	

Locomotora eléctrica 1116 181-9



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2023				
7500024	DC		4/1	
7510024	DCC		4/1	
7520024	AC		3/2	



En enero de 2017, los Ferrocarriles federales austríacos firmaron un contrato marco con Siemens para un total de 200 nuevas locomotoras multi-sistema Vectron. Las locomotoras se utilizarán en más de diez países de Europa Oriental y Sudoriental, así como en Alemania e Italia.

Bajo la denominación de serie 1293, se han entregado hasta ahora 113 locomotoras a los FFCC ÖBB en varias series de entrega. 85 Vectron MS están equipadas con el paquete de países para Austria, Alemania, Italia, Hungría, República Checa, Polonia, Eslovaquia, Croacia y Eslovenia.

- ▶ Modelo con panel de control auténtico del puesto del maquinista elevado, amortiguadores adaptativos en los bogies y versión larga de los reposapiés para el "shunter"
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance activable y luces frontal o trasera e iluminación del puesto del maquinista



- ▶ Diseño Cityjet
- ▶ Estado de funcionamiento actual con capota de techo negra
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado



Photo: C. Auerweck



Photo: L. Alber

Locomotora eléctrica 1216 940-7



DPB

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La locomotora Taurus 3 E 91 (1216 940) entregada a la Salzburger Lokalbahn (SLB) en 2008 era la locomotora base del llamado "Kaindl Shuttle", un tren de contenedores que va de la terminal de Liefering a Hüttau y vuelve. En el curso de la reestructuración del transporte de mercancías de la sociedad Salzburg AG, la locomotora se vendió a la DPB Rail Infra Service GmbH en junio de 2021. DPB Rail Infra Service es una empresa de transporte ferroviario independiente y un socio de larga data de los FFCC ÖBB en las áreas de tecnología de control y seguridad para la infraestructura ferroviaria. La locomotora eléctrica multisistema es el complemento perfecto para la división de transporte de mercancías de la empresa.

- ▶ **Modelo solo disponible en ROCO**
- ▶ **Con exacta y elaborada impresión**
- ▶ **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado**

Q3/2023				
7500005	DC		4/1	
7510005	DCC		4/1	
7520005	AC		3/2	

„Railjet“

ÖBB



Photo: R. Aulerbeck



En una segunda serie de entregas, los Ferrocarriles federales austríacos recibieron nueve unidades Railjet con un diseño modificado para el uso en Italia a partir de 2016. Los trenes push-pull entregados posteriormente se diferencian de los vehículos entregados anteriormente, especialmente en el coche piloto. Desde el punto de vista visual, lo más llamativo es la disposición modificada de las ventanillas y el diseño interior del coche piloto, así como la raya roja en la parte delantera del coche piloto, exigida para el funcionamiento en Italia.

Con la introducción de varias zonas de pasajeros en los trenes Railjet, estas unidades también recibieron el nuevo diseño con zonas familiares y de descanso a partir de 2018. Sin embargo, el uso de las unidades de Italia no se limita al tráfico del Austria a Italia. Los horarios de los trenes también incluyen servicios regulares con locomotoras Taurus de la serie 1116 en Austria y Alemania. Entre los "caballos de tiro" del tren multicolor también hay locomotoras publicitarias, como la 1116 153, que forman parte del parque de vehículos Railjet y, con la librea publicitaria de muchos colores, promueven el servicio austríaco de asistencia en carretera "ÖAMTC".

Locomotora eléctrica 1116 153-8 „ÖAMTC“



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

La conocida locomotora publicitaria 1116 153 de los FFCC ÖBB se sometió a un rediseño en otoño de 2020. Bajo el lema "Immer für Sie da, egal mit was Sie unterwegs sind", se cubrió con un nuevo y moderno diseño publicitario del ÖAMTC. En el ámbito de las locomotoras publicitarias, los Ferrocarriles federales austriacos y Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touringclub son socios desde hace mucho tiempo.

► **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado**

Q1/2023				
70508	DC		4/1	
70509	DCC		4/1	
78509	AC		3/2	



Set de 4 piezas: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	1222
	PluX16
	LED

Q1/2023

74037	DC	
74038	DCC	
74039	AC	



Afmpr



ARbmpz



Bmpz



Bmpvz

Photomontage

- ▶ Modelo con rotulación de zonas
- ▶ Corren en las líneas entre Viena Hbf-Salzburgo Hbf
- ▶ Esta versión tiene la autorización para operar en Italia



Set de 3 piezas: „Railjet“



ÖBB

Ep	VI
	915

Q1/2023

74040	DC	
74041	DCC	
74042	AC	



Bmpz



Bmpz



Bmpz

Photomontage

n:

La historia de la Re 4/4II comienza en 1960 con el pedido de seis prototipos de una locomotora locomotora multipropósito de gran potencia y diseño muy robusto con la disposición de ejes Bo'Bo'. El diseño de esta locomotora era una novedad: un solo pantógrafo, las rejillas de ventilación de las toberas en la pendiente del techo, así como la decoración con letras cromadas SBB CFF (en el lado derecho de la locomotora) y SBB FFS (en el lado izquierdo de la locomotora).

Los prototipos fueron persuasivos y marcaron el inicio de la mayor serie de vehículos jamás construida en la Confederación Helvética. La primera serie encargada en 1965 -con 49 locomotoras (11107-11155)- se entregó entre enero de 1967 y noviembre de 1968. Las partes mecánicas fueron fabricadas por SLM (Winterthur), el equipo eléctrico fue compartido entre las empresas BBC (Baden/Münchenstein), MFO (Oerlikon) y SAAS (Ginebra).

En comparación con los prototipos, se aprecian las siguientes diferencias: La barra de parachoques extendida, el esquema de colores distinto, ahora con chasis grises que tienen una línea divisoria blanca, ventanas de la sala de máquinas más grandes y bogies diferentes. Las letras cromadas de la rotulación también son ligeramente más altas, en consonancia con el nuevo esquema de colores. Técnicamente, la potencia horaria podía aumentarse de 4.045 kW a 4.700 kW, manteniendo el peso de 80 toneladas y la velocidad máxima de 140 km/h. Las cargas de 1.100 toneladas (de llanura) y 460 toneladas (de montaña) siguieron siendo las mismas, por lo que el aumento de potencia sólo afectó a la aceleración.

El uso de las locomotoras de la primera serie fue muy diverso y se pudo observar con los más variados tipos de trenes y formaciones de trenes en toda la red de SBB. La única desventaja resultó ser la presencia de un único pantógrafo. Por esta razón, las locomotoras de la segunda serie construidas a partir de 1969 tenían dos pantógrafos de un solo brazo. Otra diferencia fue la nueva longitud con amortiguadores de 15.410 mm. Esto permitió ampliar la cabina maquinista y hacer más inclinada la parte delantera de la locomotora.



Locomotora eléctrica

Re 4/4^{II} – 1^a serie, SBB



Photo: D. Häusermann

Locomotora eléctrica Re 4/4^{II} 11108 „Swiss Express“



SBB

Ep	VI
	178
	PluX22
	R2
	CH
Z21	Cab
LED	



Photomontage

- ▶ 1ª serie de construcción de la Re 4/4^{II}
- ▶ Faros angulares
- ▶ Con muchas piezas añadidas encajables por separado - parcialmente grabadas
- ▶ Modelo en estado de funcionamiento actual con aire acondicionado
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación del puesto del maquinista e iluminación de la sala de máquinas

Q4/2023				
7500002	DC		4/1	
7510002	DCC		4/1	
7520002	AC		3/1	

Re 4/4^{II} en detalle



Limpiaparabrisas refinados



Rejillas de ventilación perforadas en el techo



Placa de destino tren libre



Número correlativo elevado



Logotipo flecha característico fiel al modelo original



Tampones con barras de agarre sobresalientes



Peldaños de chapa grabada con aspecto ondulado

Set de 3 piezas (1): „Bözberg Interregio“



SBB

Ep	V-VI
	871
	40195
	40196
	40420



B



B



A

Photomontage

Los trenes expresos arrastrados por locomotoras y no pendulares están desapareciendo de manera lenta pero segura de la red ferroviaria suiza. Con el continuo desmantelamiento de los coches unificados I + II a lo largo de los años, el funcionamiento de las lanzaderas con la flota Re 4/4 también se ha vuelto raro. Hasta el cambio de horario en 2020/2021, el Bözberg Interregio seguía considerándose un tren expreso clásico, en el que también se utilizaba material rodante multicolor. Los últimos servicios regulares de trenes expresos no pendulares se limitan ahora a los trenes Intercity, Eurocity y trenes nocturnos de Zúrich y Basilea a Singen, Buchs SG y Chur. Mientras que hoy en día la flota de las Re 460 se utiliza principalmente para los trenes pendulares, los últimos trenes mencionados suelen ser arrastrados por las Re 4/4. Los dos set de coches multicolor presentan el Bözberg Interregio en sus últimos años. Los dos set están compuestos de EW II verdes y cuatro EW IV. Por primera vez, estos tipos de coches aparecen con pictogramas adicionales. También por primera vez, aparecen los coches EW-IV en una librea experimental con una estrecha banda negra en las ventanas, que aún hoy pueden encontrarse de vez en cuando.

Q4/2023

6200022

Set de 3 piezas (2): „Bözberg Interregio“



SBB

Ep	V-VI
	909
	40196
	40420



A



B



B

Photomontage



► Coche prototipo de la 2ª clase con banda de ventanas estrecha

Q4/2023

6200023

Locomotora eléctrica Ae 3/6' 10664

Edition



SBB

Ep	IV-VI
	170
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

Las locomotoras eléctricas de la serie Ae 3/6 se adquirieron en varios pedidos entre 1921 y 1929. La locomotora 10664 procede de los talleres SLM y BBC. Debido al largo periodo de adquisición, también se instalaron innovaciones técnicas. Como resultado, la potencia de la locomotora aumentó de 1.450 kW a 1.600 kW. Gracias a sus buenas características de funcionamiento, la velocidad máxima también puede aumentar. A partir de 1929 de 90 km/h a 100 km/h y para las locomotoras más potentes (a partir del nº 10637) en 1937, tras los ajustes del bogie del eje de rodadura, a 110 km/h. La locomotora 10664, construida en 1926, residía en los depósitos de Berna, Zúrich y Rohrschach. De 1990 a 2010 estuvo en servicio como unidad de tracción histórica de la "Eisenbahnfreunde Zürichsee rechtes Ufer". A día de hoy, se encuentra en el depósito de Rapperswil como vehículo histórico todavía operativo y es propiedad de la fundación "Historisches Erbe der SBB" ("SBB Historic").

- ▶ Modelo en diseño "SBB histórico" de la 2ª serie
- ▶ Caja de exhibición transparente para una presentación perfecta
- ▶ Indicador de cambio de marcha con sonido sincronizado en la sala de máquinas
- ▶ Sistema de sonido dinámico ROCO
- ▶ Iluminación del puesto del maquinista y sala de máquinas conmutable en modo digital

Q3/2023				
70091	DC		3/2	
70092	DCC		3/2	
78092	AC		3/2	

Locomotora eléctrica 193 701-0 „Ruhrpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH

LED

Q1/2023

70683	DC		4/1	
70684	DCC		4/1	
78684	AC		3/1	



Photomontage



- ▶ Nombre "Ruhrgebiet"
- ▶ Cada pared lateral con un diseño diferente para la filial de los SBB RT&S
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance activable y luces frontal o trasera e iluminación del puesto del maquinista
- ▶ En colaboración con RikoR DESIGN

Locomotora eléctrica 186 906-4 „RALpiercer“



SBB CARGO
INTERNATIONAL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED

Q3/2023

70732	DC		4/1	
70733	DCC		4/1	
78733	AC		3/2	



Photomontage



- ▶ Nombre "Katzenberg"
- ▶ Paredes laterales con diseño distinto
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance activable y luces frontal o trasera e iluminación del puesto del maquinista
- ▶ En colaboración con RikoR DESIGN



Photo: D. Schärer

Locomotora eléctrica Re 484 011-2



SBB CARGO

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Con el lema "Gut auf der Schiene - gut fürs Klima" "Bueno en las vías, bueno para el clima", la Re 484 011 salió del taller en octubre de 2021. El eslogan también está escrito en francés en el lado opuesto. La ilustración, con el mapa suizo y el tren de mercancías atravesando el centro, simboliza el rápido aumento del transporte a través de Suiza.

- ▶ Versión con quitanieve montada en el chasis frontal
- ▶ Con cuatro pantógrafos para su uso en Italia y Suiza
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Q1/2023				
70649	DC		4/1	
70650	DCC		4/1	
78650	AC		3/2	

Locomotora eléctrica Re 460 072-2 „Locarno“



SBB

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH
LED	



Photomontage

En mayo de 2022, se presentó en la Officine di Bellinzona, también llamada "La catedral", el diseño publicitario con estampado de leopardo para la Re 460 072 en el transcurso del Festival de Cine de Locarno. La locomotora eléctrica, diseñada por el estudio de diseño Pininfarina, circulará por toda la red de SBB con su llamativo diseño de leopardo. El Festival de Cine de Locarno celebra su 75º aniversario y está encantado de colaborar con los principales socios del evento cinematográfico para reforzar y mostrar sus estrechos vínculos con toda Suiza. La locomotora de la marca se utilizará en servicios de pasajeros de alta calidad más allá del año del aniversario.

- ▶ **Diseño "Leopardo"**
- ▶ **Modelo en el estado de funcionamiento 2023**
- ▶ **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado**
- ▶ **En la versión sonora con nuevo sonido de la Re 465**

Q4/2023				
7500020	DC		4/1	
7510020	DCC		4/1	
7520020	AC		2/2	



Photo: D. Häusermann



Próximamente. Tren de dos pisos de larga distancia SBB



Una nueva generación

Los nuevos trenes de larga distancia de dos pisos de los SBB (FV-Dosto) conectan las distintas regiones de Suiza. Con 62 series actualmente en pedido, los trenes RABe 502 forman la mayor flota de trenes de larga distancia de los SBB. Se utilizan en gran parte de Suiza, con estaciones como Ginebra, Zúrich, San Gall y Basilea en los horarios diarios. ROCO se complace en presentar este importan-

te hito de la historia del ferrocarril suizo en forma de una maqueta finamente detallada a escala 1:87. En un primer paso se realizarán las variantes de 4 coches del IR100, así como el IR200 de 8 coches. Como es habitual en ROCO, los modelos contarán no sólo con finos detalles, sino también con muchas funciones.



En breve le enviaremos más información sobre los nuevos trenes SBB FV-Dosto.

Photo: D. Häusermann

Locomotora eléctrica Re 475 425-5



BLS CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	CH

LED

Q1/2023

70681	DC		4/1	
70682	DCC		4/1	
78682	AC		3/1	



Photomontage

- ▶ Modelo con nuevo diseño "Alpinista" disponible por primera vez
- ▶ Con panel de control elevado en el puesto maquinista fiel al modelo original
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación del puesto del maquinista

Locomotora eléctrica Re 465 009-9



BLS CARGO

Ep	VI
	212
	PluX22
	R2
	CH

LED

Q2/2023

7500026	DC		4/1	
7510026	DCC		4/1	
7520026	AC		2/2	



Photomontage



Photo: D. Schärer

- ▶ Un pantógrafo con ancho frotador para el uso con la Basler Verbindungsbahn
- ▶ Modelo en diseño de color "Refit"
- ▶ En la versión sonora con nuevo sonido de la Re 465

Locomotora eléctrica 189 993-9



MRCE/SBB CI

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023			
7500019	DC	4/1	<input type="checkbox"/>
7510019	DCC	4/1	<input type="checkbox"/>
7520019	AC	2/2	<input type="checkbox"/>

La MRCE 189 993 es una de las pocas locomotoras que quedan con la anterior librea de la Siemens Dispolok. La locomotora ha estado en servicio con SBB Cargo International desde 2021. Desde que fue arrendado a SBB CI, lleva el actual logotipo de MRCE y se encuentra en el corredor norte-sur entre Holanda e Italia. En el camino, la locomotora contiene los paquetes de países para Eslovenia y Rumanía.

- ▶ Utilizada en el tráfico transfronterizo entre los Países Bajos e Italia
- ▶ Elaborado diseño de techo con cuatro pantógrafos
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o luces traseras conmutables por separado



Photo: D. Schärer

Locomotora eléctrica Reeks 20



SNCB

Ep	IV-V
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Entre 1975 y 1977, BN y ACEC entregaron 25 locomotoras a la SNCB. Las locomotoras con la disposición de ejes Co' Co' ponían 110 toneladas sobre los raíles, tenían 5.150 kW de potencia continua y estaban diseñadas para alcanzar una velocidad máxima de 160 km/h. Se utilizaron principalmente en la línea de tren (Oostende)-Bruselas-Luxemburgo para arrastrar trenes de viajeros. También se utilizaron en el transporte de pasajeros y mercancías hasta finales de 2013. Hasta ahora se han conservado tres Reeks 20.

- ▶ Con la interfaz PluX22 y cinemática de enganche corto disponible por primera vez
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras conmutables y iluminación de la cabina del maquinista
- ▶ Con permiso de NMBS Train World

Q4/2023				
7500004	DC		4/2	
7510004	DCC		4/2	
7520004	AC		3/2	

Locomotora eléctrica 371 003-5



ČD

Ep	VI
	193
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Pantógrafo de diseño completamente nuevo con fijación innovadora
- ▶ Con limpiadores de vías y cámaras de aire cerradas para una representación realista en vitrinas

Q1/2023

71227	DC		4/1	
71228	DCC		4/1	

Locomotora eléctrica 193 696-2



ČD

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ En el último diseño CD con publicidad para el alquiler de bicicletas
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación de la cabina del maquinista

Q3/2023

70055	DC		4/1	
70056	DCC		4/1	
78056	AC		3/1	



Photo: M. Schneider



La serie E 16 fue el único tipo de locomotora alemana con un motor Buchli. Tras una larga fase de licitación, la Gruppenverwaltung Bayern de la Deutsche Reichsbahn encargó en 1923 a BBC primero una y luego, tras un intenso periodo de pruebas, otras 16 locomotoras eléctricas expresos para sus líneas principales previstas para la electrificación. Las locomotoras recibirían la denominación de tipo ES 1.

Los vehículos con la disposición de ejes 1'Do1' fueron accionados por un motor de eje único acomodado solo de un lado. El motor fue desarrollado por el ingeniero suizo Buchli y funcionaba perfectamente en las locomotoras de la serie Ae 3/6 de los FFCC SBB. Durante 52 años de servicio de la locomotora que se denominó E 16 por el nuevo sistema de designación introducido y 116 a partir de 1968, este tipo de accionamiento demostró ser muy eficaz a pesar del costoso mantenimiento. Se decía que las locomotoras funcionaban con gran suavidad de marcha.

En 1929, la Reichsbahn compró cuatro locomotoras más a Krauss y BBC. Dado que habían sufrido algunas modificaciones técnicas en comparación con las primeras locomotoras, incluyendo cambios en el bastidor y la superestructura, estos vehículos recibieron la designación de serie E 16.1. Las locomotoras de 120 km/h eran capaces de generar una potencia horaria de 2.340/2.580 kW y una potencia continua de 2.020/2.400 kW. En los primeros años de servicio, los ámbitos de aplicación de la E 16 eran trenes expresos de alta calidad desde Múnich. En su mayoría arrastraban trenes expresos y rápidos en Baviera y hacia Austria. En el punto álgido de su carrera, las máquinas transportaron tres trenes de larga distancia, incluido el Orient Express F 5/6, así como 42 pares de trenes expresos.

A finales de 1958, los FFCC Bundesbahn juntaron todas las E 16 en el depósito de Freilassing. Hasta la década de 1970 no se podía prescindir de las fiables locomotoras que además gozaban de un óptimo cuidado y mantenimiento en Freilassing. En 1978, el servicio regular de esta serie llegó a su fin.

Locomotora eléctrica

Serie 116, DB





Locomotora eléctrica 116 006-8



DB

Ep	IV
	187
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

EDICIÓN FREILASSING

Bajo la etiqueta "Edición Freilassing", se reproducirán en los próximos años modelos seleccionados del antiguo depósito de Freilassing. En 1905, las primeras locomotoras, en aquel momento todavía de vapor, se trasladaron a la cochera de trenes de 20 vías. Unos 20 años después se construyó el taller de locomotoras eléctricas, al que siguieron otros edificios en los años siguientes. ROCO también tiene una estrecha relación con la ciudad bávara de Freilassing, ya que la primera oficina de ventas alemana se ubicó aquí. ¡Aprovecha esta oferta única!

Q3/2023

70462	DC		4/1	
70463	DCC		4/1	
78463	AC		4/2	

- ▶ Primera versión de sonido equipada con dos altavoces
- ▶ Con la interfaz PluX22 disponible por primera vez
- ▶ Con motor Buchli fiel al modelo original
- ▶ En funcionamiento digital, con luces delanteras o traseras activables por separado; con iluminación de la cabina maquinista y de la sala de máquinas

Set de 3 piezas (1): "Tren de pasajeros Freilassing"



DB

Ep	IV
	648
	40183
	40196
	40420



MDyge



Gbrs-v



Bye

Photomontage



Set de 2 piezas (2): "Tren de pasajeros Freilassing"



DB

Ep	IV
	543
	40196
	40420

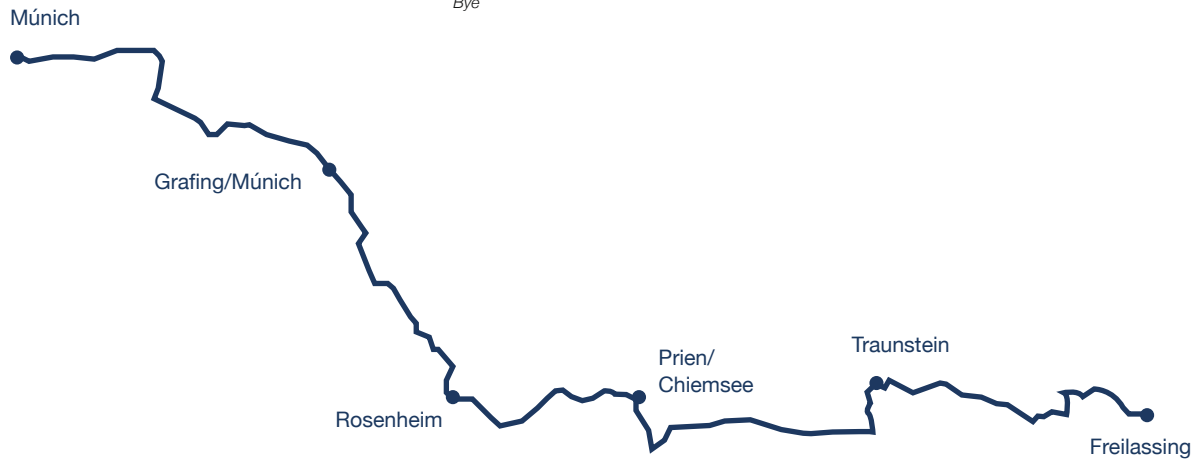


ABüm



Bye

Photomontage



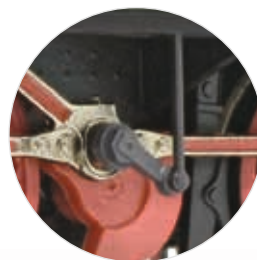
Q3/2023

74011

Locomotora eléctrica E 52 03



DB



Ep	III
	198
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Modelo de barnizado verde botella
- ▶ Réplica del accionamiento de la bomba de lubricación
- ▶ Zapatas de freno a nivel del paso de rueda
- ▶ En funcionamiento digital, con luces delanteras o traseras conmutables por separado, iluminación de la cabina maquinista conmutable

Q1/2023				
70062	DC		4/2	
70063	DCC		4/2	
78063	AC		4/2	



Tren rápido

TEE „Saphir“, DB

El "Saphir" fue uno de los primeros trenes TEE que corrió con la DB VT 11.5 en 1957. El trayecto tren Dortmund - Oostende se cambió a Frankfurt(M) - Oostende ya un año después y se limitó a Bruselas a partir de 1966. Con la introducción del IC'71 el 26 de septiembre de 1971, el Saphir se convirtió en un tren de coches arrastrado por locomotoras y empezó su viaje ya en Nuremberg. A partir de 1972 se integró en un horario de varios días y fue combinado con diversos trenes TEE e IC.

Cuando los FFCC Deutsche Bundesbahn introdujeron un nuevo esquema de colores para sus coches en 1970 con los llamados colores "Pop", sólo un coche restaurante nuevo tipo WRümh 132 fue repintado en consecuencia en gris guijarro/rojo púrpura. Sin embargo, no se utilizó junto con otros coches "Pop", sino inicialmente en los trenes F azules "Rheinblitz" y "Hans Sachs", y más tarde en diversos trenes TEE e IC, como el TEE Saphir con destino Bruselas.

Sin embargo, el 10 de enero de 1974 se convirtió en el día fatídico para este colorido solitario cuando sufrió daños irreparables en un accidente de maniobra en Bruselas. Más tarde se quemó deliberadamente en el sitio y fue desmantelado.

ROCO presenta este modelo tan solicitado como edición limitada con la que se puede recrear el último viaje del Pop-WRümh 132. Por primera vez se produce en escala H0 y al mismo tiempo con las letras realistas, la disposición de las ventanas, así como los accesorios del bogie.

El Apümz 18-70 042 incluido en el set también resultó dañado en este accidente, pero pudo ser reparado.





Locomotora eléctrica 103 174-9



DB

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

En la década de 1960 los FFCC Deutsche Bundesbahn diseñaban la locomotora eléctrica de pasajeros más eficaz jamás construida en la serie E 03. Un total de 145 locomotoras de la más tarde llamada serie 103.1 se entregaron de 1970 hasta 1974. Hasta ahora, las locomotoras eléctricas de la serie 103 se consideran las más elegantes del mundo. Las locomotoras estaban equipadas con pantógrafos de tijera hasta el número correlativo 215.

- ▶ Faldas y revestimiento amortiguadores fieles al modelo original
- ▶ Puesto del maquinista corto
- ▶ Locomotora compatible con el TEE "Saphire", artículo 74012
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras activables, iluminación de la cabina del maquinista/sala de máquinas

Q3/2023

7500001	DC		6/2	
7510001	DCC		6/2	
7520001	AC		4/2	

Set de 4 piezas: TEE 20 "Saphir"



DB

Ep	IV
	1225
	40196
	40420



Avümz 111



Apümz 121



WRümh 132



Avümz 111

Photomontage



Q2/2023

74012

- ▶ Coche de asientos abiertos con dos ventanas de armario y dos cajas de señalización a cada lado del vagón
- ▶ Coches de compartimentos con dos cajas de señales a cada lado del vagón, un vagón con antena de radio para la radio del correo del tren
- ▶ El único "vagón comedor pop" de los DB, el WRümh 132, por primera vez con la disposición correcta de las ventanas y las letras
- ▶ Reproducción auténtica del último viaje del Pop-WRümh en el TEE 20 Saphir el 10 de enero de 1974 entre Núremberg y Bruselas



Locomotora eléctrica serie 254



DR

Ep	IV
	213
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023			
71355	DC		6/2
71356	DCC		6/2

Con su diseño distintivo, las locomotoras serie E 94 fueron unas de las locomotoras eléctricas más conocidas de Alemania. Un diseño claro también demostró que se podían alcanzar velocidades de 100 km/h con un accionamiento por un eje no suspendido. La potencia horaria de la E 94 era de unos notables 3240 kW, y la potencia de arranque incluso de 3900 kW. La RD llamó irrespetuosamente "cerdos de hierro" a las locomotoras eléctricas que quedaron después de la guerra.

- ▶ Con barras de agarre en metal, pasamanos y muchas piezas encajables por separado
- ▶ Locomotora de mercancías típica de la época IV
- ▶ Luces delanteras e iluminación del puesto del maquinista conmutables en modo digital

Locomotora eléctrica 243 001-5 "Dama Blanca"



DR

Ep	IV
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023				
7500025	DC		4/1	
7510025	DCC		4/1	
7520025	AC		2/2	

- ▶ Con limpiaparabrisas aplicados por separado disponibles por primera vez
- ▶ Con piezas añadidas encajables por separado, a veces grabadas
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras conmutables y iluminación de la cabina del maquinista
- ▶ Sets de placas añadidos que sirven para efectuar las inscripciones 212 001 y 243 001



Las exigencias de un mercado de rápida evolución en la UE, en constante expansión, llevó a la Deutsche Bahn (DB AG) a reforzar en el futuro, la utilización de sus unidades de tracción en el tráfico transfronterizo. Tras el gran éxito de la serie 145, la Deutsche Bahn ejerció su derecho de opción a partir de 1995 para otras locomotoras.

El pedido de DB Cargo de 200 unidades de este tipo fue el principal impulso para el desarrollo de la TRAXX AC1, ya que el tipo de locomotora fue designado retroactivamente en 2003. La denominación TRAXX significa "Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility". La locomotora, derivada directamente de la serie 145 pero con un diseño y una designación de serie modificados, podía utilizarse ahora tanto para los sistemas de corriente alterna de 15 kV/162/3 Hz como de 25 kV/ 50 Hz utilizados habitualmente en Europa. Con un peso de 84 t, tenía una potencia continua de 5,6 MW y estaba certificada para una velocidad máxima de 140 km/h.

Sin embargo, al principio, las locomotoras con los respectivos equipos técnicos nacionales de seguridad y comunicación iba a suponer un problema casi insoluble. Por ello, la UE, a través de la Asociación de ferrocarriles europeos, se ha propuesto crear un sistema de seguridad uniforme. Este sistema europeo de control de trenes (ETCS), utilizado por primera vez a gran escala en la serie 185, puede comunicarse con los equipos existentes en tierra a través de varios adaptadores de interfaz nacionales.

Se utilizó principalmente para reemplazar a las antiguas locomotoras de la serie 140. El área de operación de esta locomotora de aspecto dinámico es toda Europa Central, pero también grandes partes del norte de Europa.



Photo: R. Auerweck

Locomotora eléctrica

Serie 185, DB AG



Locomotora eléctrica 185 077-5



DB AG

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Pantógrafos con fijaciones innovadoras
- ▶ Por primera vez con la interfaz PluX22
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado - también con iluminación de la cabina del maquinista

Q4/2023				
70332	DC		4/1	
70333	DCC		4/1	
78333	AC		3/2	

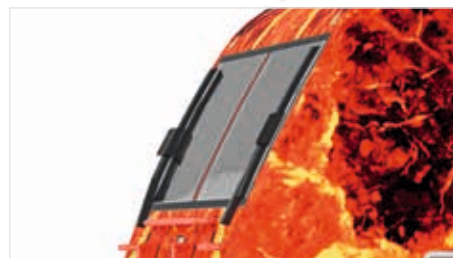
Serie 185 en detalle



Pantógrafo refinado con fijación invisible



Barras de agarre de metal libres



Limpiaparabrisas encajables por separado



Realización precisa de los bogies con protección del tren fiel al modelo original



Quitapiedras de vías montado al chasis



Tuberías en el techo fieles al modelo original

Locomotora eléctrica 193 312-6



DB CARGO

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70723	DC		4/1	
70724	DCC		4/1	
78724	AC		3/1	

Locomotora eléctrica 182 536-3



DB NETZ

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q1/2023

70528	DC		4/1	
70529	DCC		4/1	
78529	AC		3/2	

Para responder a la creciente demanda en el transporte de mercancías, DB Cargo también ha comprado locomotoras Vectron. En 2018, DB Cargo recibió un total de 60 locomotoras - con los paquetes de países Alemania, Austria, Suiza, Italia y los Países Bajos. Desde el cambio de horario 2018/2019, los trenes de DB Cargo circulan por primera vez de forma continua es decir sin necesidad de cambiar las locomotoras, por ejemplo, en el trayecto Rotterdam-Verona. Desde 2020, estas locomotoras también han recibido el paquete de país de Bélgica.

- ▶ Impresión elaborada con diseño "Eso es verde"
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado; con iluminación cabina maquinista

DB Netz AG es la empresa de infraestructuras ferroviarias de la Deutsche Bahn AG. Es responsable de los casi 33.400 kilómetros de red de vías, incluidas todas las instalaciones necesarias para la explotación. Vendida por MRCE al parque de vehículos de la DB Netz AG, la 182 536 ha recibido una nueva librea en amarillo dorado y un chasis gris basalto como parte de mantenimiento realizado en Cottbus en el verano de 2021. La locomotora opera desde la empresa DB Systemtechnik en Minden.

- ▶ Modelo de barnizado DB-Netz
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora eléctrica serie 101



DB AG

Ep	VI
	220
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

En colaboración con Roco y Fahrtziel Natur, una locomotora muy especial de la serie 101 circulará por los raiiles de Alemania y los países vecinos a partir de la primavera de 2023. En la cooperación Fahrtziel Natur, las principales asociaciones ecologistas alemanas BUND, NABU, VCD y Deutsche Bahn, junto con los parques nacionales, los parques naturales y las reservas de la biosfera de Alemania, Austria y Suiza, se comprometen a realizar un turismo respetuoso con el clima y sin coches. Paisajes únicos, árboles majestuosos, arroyos salvajes e impresionantes picos de glaciares: todo esto conforma las zonas de Fahrtziel Natur. Déjese sorprender por los motivos seleccionados que adornarán la locomotora.

- ▶ **Modelo solo disponible en Roco**
- ▶ **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación del puesto del maquinista**
- ▶ **Barras de agarre y limpiaparabrisas sobresalientes, parcialmente de metal**

Fahrtziel *natur*



Q2/2023				
7500021	DC		4/1	
7510021	DCC		4/1	
7520021	AC		3/1	

Locomotora eléctrica 143 124-6



EBS

Ep	VI
	192
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70481	DC		4/1	
70482	DCC		4/1	
78482	AC		2/2	

La locomotora eléctrica fue entregada a la RD en marzo de 1986 con el número 243 124. A principios de 1992 fue renumerada 143 124. Tras su retirada de la DB AG el 1 de mayo de 2011, estuvo en servicio en la RBH. En 2021, la locomotora recibió su moderno y llamativo diseño para la sociedad Erfurter Bahn Service GmbH.

► En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras conmutables e iluminación de la cabina maquinista

► En colaboración con y creativity for railways.

Locomotora eléctrica 182 911-8



EVB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Q2/2023				
70524	DC		4/1	
70525	DCC		4/1	
78525	AC		3/2	

La locomotora 182 911 fue puesta en servicio en 2003 bajo la designación 1116 911 por la Mittelweserbahn (MWB). Desde 2013 fueron utilizadas para el transporte de mercancías por la empresa logística EVB Logistik que formaba parte de los Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser de Zven (DE). En 2021, recibió su nuevo diseño y por tanto se parece en su aspecto exterior a las otras locomotoras EVB.

► Modelo muy detallado con muchas piezas aplicadas por separado
 ► En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora eléctrica 186 295-2



RAILPOOL

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La empresa "Lineas", con sede en Bélgica, se fundó en 2017 como filial al 100% de los Ferrocarriles estatales belgas (SNCB). Anteriormente, la SNCB operaba su división de logística bajo diferentes nombres de marca, tales como B Cargo, SNCB Logistics o B Logistics. En 2017, la 186 295 sufrió daños considerables debido a una colisión en un paso a nivel. En febrero de 2019, hizo una vistosa reparación y desde entonces ha vuelto a prestar servicio, también en los países vecinos.

- ▶ Utilizada en el tráfico transfronterizo delante de trenes de mercancías
- ▶ Calcomanía con el logotipo de "Lineas" para uso opcional - adjuntada al paquete
- ▶ Con piezas añadidas encajables por separado, a veces grabadas
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Q4/2023				
7500011	DC		4/1	
7510011	DCC		4/1	
7520011	AC		3/2	

Locomotora eléctrica 193 234-2 „Offroad“



TX-LOGISTIK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
71930	DC		4/1	
71931	DCC		4/1	
79931	AC		3/1	

- ▶ Modelo solo disponible en ROCO
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación de la cabina del maquinista
- ▶ En colaboración con

Locomotora eléctrica 193 817-4



VTG
RETRACK

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023				
70728	DC		4/1	
70729	DCC		4/1	
78729	AC		3/1	

- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas aplicadas por separado
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación de la cabina del maquinista
- ▶ En colaboración con



Photo: R. Auerweck

Locomotora eléctrica 193 691-3 „Bertha von Suttner“



SETG

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



- ▶ Modelo solo disponible en ROCO
- ▶ Paredes laterales con diseño distinto
- ▶ Con un nuevo tirador de puerta curvado disponible por primera vez
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación del puesto del maquinista

Q3/2023

71991	DC		4/1	
71992	DCC		4/1	
79992	AC		3/1	

Locomotora eléctrica CC 6574



SNCF

Ep	IV
	232
	PluX22
	R2
	FR

LED

Q3/2023

70618	DC		6/1	
70619	DCC		6/1	
78619	AC		4/2	



Photomontage

En 1969, los Ferrocarriles Estatales Franceses (SNCF) pusieron en servicio las locomotoras eléctricas CC 6500, las locomotoras más potentes de la historia ferroviaria francesa desde entonces. Se construyeron un total de 74 locomotoras en tres series con diferentes paredes laterales. En los primeros años de funcionamiento, las locomotoras se utilizaron principalmente al frente de famosos trenes expresos como el "Mistral" o el "Capitole" debido a su velocidad máxima de 200 km/h.

- ▶ Es la única CC 6500 en este barniz
- ▶ Modelo de baranizado TEE - sin pintura grise metalizada
- ▶ Con el escudo de armas del municipio "DOLE"
- ▶ En funcionamiento digital, con luces delanteras o traseras conmutables por separado; con cabina maquinista

Locomotora eléctrica BB 26199



SNCF

Ep	IV-V
	204
	PluX22
	R2
	FR

LED

Q2/2023

70856	DC		4/1	
70857	DCC		4/1	
78857	AC		2/2	



Photomontage

- ▶ Señal de cabeza de tres luces para el uso en el tráfico transfronterizo
- ▶ Diseño de filigrana de los dos pantógrafos diferentes
- ▶ En funcionamiento digital, con funciones de iluminación activables según el modelo francés
- ▶ Pieza encajable para proporcionar una reproducción auténtica de la tercera luz delantera con o sin tapa



Photo: B. Paha

Locomotora eléctrica 470 504-1



GYSEV

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab



Photomontage

Hace 150 años se puso la primera piedra de esta conexión ferroviaria entre Hungría y Austria. El 15 de octubre de 1872, el emperador Francisco José I otorgó la concesión para la construcción de una línea ferroviaria desde Raab (Győr), pasando por Ódenburg (Sopron), hasta Ebenfurth, en la Baja Austria. En 1876 se inauguró la línea entre Raab y Ódenburg, y en 1879 el tramo restante hasta Ebenfurth. Desde 1988, toda la línea está electrificada.

La Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, hoy conocida como Raaberbahn (en Hungría GySEV), conecta los dos países, Austria y Hungría, y sigue siendo un importante enlace en el transporte público. Para su aniversario, la 470 504 recibió un llamativo diseño promocional en mayo de 2022.

- ▶ Modelo solo disponible en ROCO
- ▶ Elaboradamente estampado en el diseño aniversario "150 años de GYSEV"
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado
- ▶ En colaboración con

Q1/2023				
70685	DC		4/1	
70686	DCC		4/1	
78686	AC		3/2	

Locomotora eléctrica 480 018-5



MAV

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

73338	DC		4/1	
73339	DCC		4/1	

En 2011/12, se entregaron 25 locomotoras TRAXX P160 AC2 a la MAV húngara. Hasta principios de 2017, las locomotoras se utilizaban casi exclusivamente en el tráfico nacional húngaro y al frente de los trenes EC/EN Budapest - Bucarest. Para poder utilizar locomotoras serie 470 en los trenes push-pull adquiridos por los FFCC ÖBB, desde entonces se utiliza la serie 480 también en Austria.

► En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Coche de pasajeros de 1ª clase



MAV-START

Ep	VI
	282
	40196
	40420



Ad

Photomontage



Q2/2023

64866

Coche de pasajeros de 2ª clase



MAV-START

Ep	VI
	282
	40196
	40420



B

Photomontage

► Artículo 64868: Con un número correlativo diferente

Q2/2023

64867

64868

Coche restaurante



MAV-START

Ep	VI
	303
	40196
	40420



WRm

Photomontage

- Barras de agarre sobresalientes
- Bogies finamente detallados
- Los topes se pueden instalar más tarde
- Con mobiliario fiel al modelo original

Q2/2023

74824



El enorme desarrollo técnico iniciado tras el final de la Primera Guerra Mundial también dejó su huella en Italia. En 1927, los FFCC estatales italianos (FS) adquirieron un total de 40 locomotoras de la serie E.432 con accionamiento y transmisión a través de bielas de la fábrica de locomotoras "Società Ernesto Breda". Las locomotoras de 94 toneladas y 13.910 mm de longitud con la disposición entre ejes 1'D1' funcionaban con corriente trifásica y tenían una potencia continua de 2.200 kW. Sin embargo, como la corriente trifásica dependía de la frecuencia, no permitía un control de paso fino del motor, por lo que la velocidad se conseguía mediante cuatro etapas de conmutación. Después de las respectivas etapas de transición, produjeron las respectivas velocidades de 37,5; 50; 75 o 100 km/h.

Las locomotoras, que parecen pintorescas respecto a los estándares actuales, con sus "narices" de locomotoras cortas y sus ruedas motrices relativamente grandes, se utilizaban tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías. Dependiendo de la carga, la velocidad seleccionada no se alcanzaba del todo, por lo que la velocidad final era a menudo inferior a su valor teórico.

En la ruta del Brennero, la E.432 podía verse muchas veces delante de los trenes expresos internacionales en la década de 1950. Los Ferrocarriles estatales italianos (FS) utilizaron la serie E.432 hasta 1976. Se han conservado dos ejemplares para la posteridad, una de ellas en muy buen estado: la E.432.001 en el Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, donde nos recuerda los días pioneros de la tracción eléctrica en Italia.

Locomotora eléctrica

Serie E.432, FS





Locomotora eléctrica serie E.432



FS

Ep	IV
	160
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

- ▶ Con interfaz Next18 disponible por primera vez; también con sonido
- ▶ Pantógrafos filigranos
- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas añadidas encajables por separado
- ▶ Para arrastrar trenes de pasajeros y de mercancías

Q4/2023				
70466	DC		4/1	
70467	DCC		4/1	
78467	AC		4/1	

Unidad múltiple eléctrica plan V



NS

Ep	III-IV
	599
	PluX22
	R3
	NL
LED	



Q3/2023				
770001	DC		2/1	
771001	DCC		2/1	
772001	AC		2/1	





Photomontage

La unidad múltiple eléctrica holandesa Plan V de dos partes, más conocida en los Países Bajos con el apodo "Apekop" ("Cabeza de mono") o bajo el nombre de "Mat '64", se convirtió en uno de los trenes de cercanías estándar de los Ferrocarriles estatales holandeses a mediados de los años 60. Con un total de 246 unidades, era entonces la unidad múltiple más construida en los FFCC NS. Las V1 y V2 se entregaron en librea verde con líneas decorativas de color amarillo arena. La Plan V de la 3a serie de construcción fue pintada en color amarillo desde fábrica ya en 1968. Las múltiples unidades entregadas anteriormente también fueron repintadas de amarillo entre 1969 y 1973. Hasta su retirada, las unidades múltiples fueron utilizadas en casi todas las líneas de ferrocarril electrificadas de los Países Bajos.

► Pantógrafos prototípicos de filigrana

Locomotora eléctrica E 186 012



NS

Ep	VI
	217
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023			
70653	DC	4/1	
70654	DCC	4/1	<input type="checkbox"/>
78654	AC	3/2	<input type="checkbox"/>

Para disponer de suficientes locomotoras para la línea de tren Ámsterdam-Breda y poder ampliar este tráfico, los Ferrocarriles estatales holandeses encargaron en 2014 un total de 19 TRAXX F160 MS adicionales de una velocidad máxima de 160 km/h y con el paquete nacional para Alemania, Austria, Suiza, Italia, Bélgica y los Países Bajos. Las 186 001-019 se entregaron con librea amarilla/azul entre 2014 y principios de 2015. Desde el 1 de junio de 2018, las locomotoras holandesas 186 001-045 son propiedad de Akiem en el marco de un procedimiento sale/lease back.

- ▶ Con piezas añadidas encajables por separado, parcialmente grabadas
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado



Locomotora eléctrica 7178



VOLKERRAIL

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023			
7500010	DC		4/1
7510010	DCC		4/1
7520010	AC		2/2

En octubre de 2020, VolkerRail adquirió tres locomotoras de la serie 1700 y tres locomotoras donantes de piezas de repuesto a los Ferrocarriles estatales holandeses. Con la locomotora "VolkerRail 7178" que fuera pintada con los colores de la empresa y revisada en gran escala, la primera locomotora eléctrica se puso en servicio en enero de 2021. La locomotora, anteriormente designada 1778 por los NS, es utilizada por la empresa holandesa de infraestructuras ferroviarias para la tracción de sus diversos trenes de trabajo.

- ▶ Versión con aire acondicionado y caja para bocina de alarma
- ▶ Pantógrafos filigranos con fijaciones innovadoras
- ▶ Con muchas piezas añadidas encajables por separado, a veces grabadas
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras conmutables por separado y iluminación de la cabina del maquinista
- ▶ Modelo solo disponible en Roco
- ▶ En colaboración con VolkerRail

Set de 2 piezas: Vagones de bordes bajos



VOLKERRAIL

Ep	VI
	268
	40196



Photomontage

Q3/2023
6600046

- ▶ Modelo solo disponible en Roco
- ▶ En colaboración con VolkerRail

Grúa ferroviaria giratoria controlable de modo digital

Edition



VOLKERRAIL

Ep	VI
	234
	R2
LED	



Photomontage

Modello completamente funzionale di una gru ferroviaria girevole a 6 assi con braccio telescopico mobile. La gru è a guida autonoma ma, grazie al manualmente sbloccabile accoppiatore del cambio di velocità, può anche correre lungo un treno. La sovrastruttura della gru è girevole di 360 ° e non ha limiti di rotazione. Tutti i movimenti di rotazione e sollevamento possono essere gestiti con Soft Start e Stop. È un modo divertente per sollevare e riposizionare giocosamente ponti o posare degli scambi e traverse di binari. Il braccio orizzontale è perfetto quando il conducente della gru fa lavorare la gru. Il braccio telescopico può essere altegnato e telescopizzato in qualsiasi posizione di lavoro, anche con carico sul gancio della gru.

- ▶ I ganci della gru possono essere sollevati o abbassati con una puleggia
- ▶ La lampada da lavoro sul braccio telescopico è commutabile
- ▶ Cabina operatore gru con illuminazione esterna commutabile
- ▶ Bracci appoggio girevoli
- ▶ Con descodificador digital integrado y funciones de sonido y luz conectables
- ▶ Modelo solo disponible en ROCO
- ▶ En colaboración con VolkerRail

Q3/2023

7310023	DCC		1/1	
7320023	AC		1/1	

Locomotora eléctrica 189 091-2



RRF

Ep	VI
	225
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q3/2023			
70692	DC	4/1	
70693	DCC		4/1

Locomotora eléctrica 9903



RAILADVENTURE

Ep	VI
	201
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023			
70165	DC	4/1	
70166	DCC		4/1
78166	AC		2/2

Después de haber sido equipada con el paquete holandés en 2008, la 189 091 fue alquilada por MRCE a RRF durante casi tres años. Como resultado, en julio de 2020 se le dio una llamativa librea de G&W (Genesee & Wyoming Inc.) y se utilizó en el servicio transfronterizo para transportar mercancías entre los Países Bajos y Alemania. Rotterdam Rail Feeding B.V. (RRF) es una empresa ferroviaria que opera en los Países Bajos, Bélgica y Alemania. RRF está especializada en el transporte de trenes de cortas distancias y en la realización de maniobras en terminales y zonas de implantación industriales.

- ▶ Utilizada en el tráfico transfronterizo entre los Países Bajos y Alemania
- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas aplicadas por separado
- ▶ En funcionamiento digital, con luces delanteras o traseras conmutables por separado

RailAdventure GmbH, con sede en Múnich, es el líder del mercado de salidas de prueba y traslados de vehículos ferroviarios en toda Europa. La empresa es propietaria de locomotoras, adaptadores de acoplamiento y vagones de freno. Aparte de las locomotoras eléctricas alemanas, RailAdventure también dispone de vehículos extranjeros. Desde mayo de 2021, esto incluye una locomotora holandesa de la serie 1600. La locomotora 9903 (antes NS 1611) es la primera locomotora pintada de colores corporativos que está en servicio en la red ferroviaria holandesa.

- ▶ Con caja para bocina de alarma
- ▶ Pantógrafos filigranos con fijaciones innovadoras
- ▶ En funcionamiento digital, con luces para operaciones de maniobra y luces delanteras o traseras activables por separado e iluminación de la cabina maquinista

Locomotora eléctrica Dm3



SJ

Ep III-IV

405

PluX16

R2

S

LED

Q4/2023

7500006 DC 8/3

7510006 DCC 8/3

7520006 AC 8/3





Photomontage

Inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial, la demanda de mineral de hierro sueco aumentó significativamente. Las locomotoras apropiadas eran necesarias para el transporte de trenes pesados. Los Ferrocarriles estatales suecos (SJ) pidieron las primeras locomotoras dobles de la serie Dm, de las cuales las primeras unidades se entregaron en 1953. Cada una de las dos partes de la locomotora estaba equipada con un motor de eje ciego y cuatro ejes motrices accoplados con ruedas de radios. Cinco locomotoras Dm fueron equipadas con las nuevas ruedas de radios del tipo "Motola 1960" en 1960/61. Estas potentes locomotoras pudieron remolcar trenes para transporte de mineral de hierro con un peso de hasta 3,200 toneladas en las exigentes líneas de la "Malmbana" Luleå-Kiruna-Narvik. Por esta razón, algunas locomotoras se alargaron por una sección central sin cabinas de maquinista y cuatro ejes, y se identificaron como Dm3.

- ▶ **Modelo fiel al modelo original con ruedas de radios**
- ▶ **Barras de agarre y tuberías independientes**
- ▶ **Partes de locomotora de acoplamiento corto**
- ▶ **Gran fuerza de tracción gracias a dos motores**

Locomotora eléctrica 383 204-5



ZSSK CARGO



Photomontage

Los Ferrocarriles estatales eslovacos han alquilado diez locomotoras Vectron MS para su división de mercancías ZSSK Cargo. Estas locomotoras están equipadas con el paquete de equipamiento para países DE-AT-PL-CZ-SK-HU-RO-HR-SI. De este modo, los trenes intermodales, de transporte de automóviles y otros trenes de mercancías pueden ser transportados sin cambiar de locomotora en las fronteras del país y del sistema.

- ▶ **Utilizada en el transporte de mercancías transfronterizo**
- ▶ **Barras de agarre independientes, parcialmente de metal**
- ▶ **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado - también con iluminación de la cabina del maquinista**

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED

Q1/2023			
70687	DC		4/1
70688	DCC		4/1
78688	AC		3/1

Locomotora eléctrica 383 220-1



BUDAMAR GROUP

Ep	VI
	218
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Tres de las diez nuevas locomotoras Vectron alquiladas a Budamar por Rolling Stock Lease presentan ya un diseño especial. Cada locomotora está dedicada a puentes famosos de Eslovaquia. Los puentes fueron elegidos como símbolos de conectividad y puntos de orientación significativos. También son importantes estructuras arquitectónicas, lo que las pone en consonancia con el lema de la empresa "Architects of Logistics". El viaducto de Chmarošský que adorna la 383 220 está ubicado en el centro de Eslovaquia, en una línea no electrificada con tráfico turístico de verano. Salva un valle con una altura de 18 metros y una longitud de 114 metros. Además de Eslovaquia, la República Checa y Hungría, las locomotoras circulan principalmente por Alemania y Austria, así como por toda Europa.

- ▶ **Modelo solo disponible en ROCO**
- ▶ **Con un nuevo tirador de puerta curvado disponible por primera vez**
- ▶ **Impreso con el viaducto de Chmarošský**
- ▶ **En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado; también con iluminación del puesto del maquinista**
- ▶ **En colaboración con RIKOIT DESIGN**

Q3/2023				
70069	DC		4/1	
70070	DCC		4/1	
78070	AC		3/1	



Locomotoras
DIESEL

Locomotora diésel 2016 041-3



ÖBB

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q4/2023			
7300013	DC		4/1
7310013	DCC		4/1
7320013	AC		2/2

- ▶ Espejos externos adjuntados para la posición abierta o cerrada
- ▶ Barras de agarre, limpiaparabrisas y tomas UIC montados por separado
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras conmutables por separado

Locomotora diésel V 100.53



SETG

Ep	VI
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023			
52563	DC		4/1
52564	DCC		4/1
58564	AC		2/2

La Salzburger Eisenbahn Transport Logistik se dedica a la logística ferroviaria en toda Europa. Desde hace unos años, también se dedica al transporte local de mercancías, especialmente en su zona nacional, alrededor de Salzburgo. El antiguo V 100 1084 de Deutsche Bundesbahn llegó a SETG en 2020 y ahora se utiliza como V 100.53 para maniobras y servicios de trenes de mercancías locales.

- ▶ Modelo muy detallado con muchas piezas añadidas encajables por separado
- ▶ Vista libre a través de la cabina del maquinista
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras conmutables por separado





Photo: F. Fanger

En los años 70, los anteriores Ferrocarriles estatales checoslovacos (ČSD) tenían una gran necesidad de potentes locomotoras de mercancías diésel para el servicio de maniobras y trenes de mercancías semipesadas. De la locomotora industrial T 448 se derivó la variante más ligera T 466.2. Fue fabricada por CKD en Praga a partir de 1977 en nueve series (cada con pequeñas modificaciones) con 494 unidades y fue utilizada por los ČSD hasta 1986.

Las locomotoras diésel-eléctricas de cuatro ejes tienen dos partes delanteras y una cabina maquinista puesta sobre el bogie trasero. El motor diésel con el generador principal, el equipo auxiliar, el sistema de refrigeración y el compresor de aire están instalados en la parte delantera, más larga. El distribuidor eléctrico y la batería están montados en la parte trasera. A partir de la segunda serie, se instaló el control de doble tracción. Con un peso servicio de 64 toneladas y una potencia de 883 kW, alcanzaban una velocidad máxima de 90 km/h.

En 1998, la designación de la serie T 466.2 se cambió por 742. Las locomotoras se utilizan en toda la red de ferrocarriles checos y eslovacos, principalmente en el tráfico de mercancías (a menudo en doble tracción), pero también con sidecar automotor para el transporte de pasajeros. Mientras tanto, también se han vendido algunas locomotoras a empresas privadas EVU, que las utilizan pintadas de varios colores, también para el transporte de mercancías.

Locomotora diésel

T 466.2, ČSD

Locomotora diésel T 466 2050



ČSD

Ep	IV
	156
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

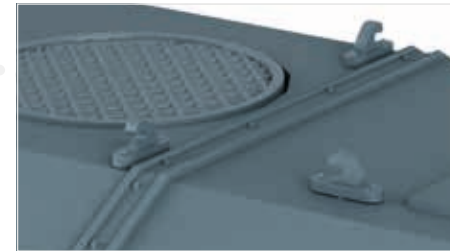
- ▶ Vista libre a través de la cabina del maquinista
- ▶ Barandillas de seguridad de filigrana
- ▶ Juegos de ruedas con bridas bajas
- ▶ En funcionamiento digital con luces delanteras o traseras activables por separado y iluminación de la cabina del maquinista

Q4/2023				
7300003	DC		4/1	
7310003	DCC		4/1	
7320003	AC		3/2	

T 466.2 en detalle



Rejillas de ventilación perforadas



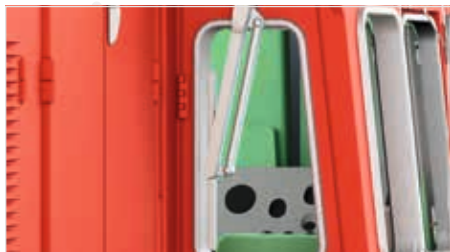
Ganchos de techo sobresalientes



Realización precisa del puesto del maquinista



Estrella y barras de agarre encajables por separado en la parte delantera de la locomotora



Limpiaparabrisas encajables por separado



Realización detallada de los tampones



Reproducción elaborada del sistema de frenos y los tubos de arena



Chasis de diseño refinado

Locomotora diésel T478 3208



ČSD

Ep	IV
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q3/2023

70023	DC		4/1
70024	DCC		4/1

Las llamadas "gafas de buceo" o "cobre de anteojos" se desarrollaron y construyeron en la fábrica de CKD en Praga. Los primeros prototipos de la locomotora diésel T 478.3 se diseñaron en 1968. Se construyeron un total de 408 impresionantes locomotoras. Las "gafas de buceo" pasaron por varias variaciones de color a lo largo de los años, a partir de 1988 el rojo con "cinturón" amarillo y techo gris se convirtió en la librea estándar.

► **Set de placas grabadas adjuntado**

Locomotora diésel 749 257-2



ČD

Ep	V
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q4/2023

7300008	DC		4/1
7310008	DCC		4/1

De la serie original T 478.2 (desde 1988 denominada 752) se desarrolló la locomotora diésel 749 257. Procede de la serie de entrega de 82 locomotoras sin calefacción para la explotación de trenes de mercancías. En la década de 1990, la locomotora se reequipó con calefacción eléctrica y pasó a llamarse serie 749. El factor decisivo para ello fue el uso más económico de las Bardotkas frente a los trenes cortos. La locomotora también recibió los armónicos colores de Šumperk, que se aplicaron a varias locomotoras en diferentes combinaciones de colores. Se utilizó tanto para los trenes de pasajeros como para los de mercancías en la República Checa.

► **Modelo de la tercera serie con paredes laterales onduladas hasta el borde del techo**

► **Set de placas grabadas adjuntado**

Locomotora diésel 751 176-9



ČD CARGO

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q1/2023

70926	DC	4/1
70927	DCC	4/1

Locomotora diésel serie 750



ČD CARGO

Ep	VI
	190
	PluX22
	R2
	CZ
LED	



Photomontage

Q4/2023

7300009	DC	4/1
7310009	DCC	4/1

Las series T 478.1 y T 478.2 son locomotoras universales diésel eléctricas. El llamativo exterior de las locomotoras les granjearon el apodo "Bardotka", por la actriz francesa Brigitte Bardot. Entre 1966 y 1971, se fabricaron en total 230 locomotoras para los CSD en la fábrica de CKD en Praga. Con la introducción de los números informáticos de las unidades de tracción en 1988, las locomotoras recibieron la nueva designación 751 o 752. Desde 1998, las locomotoras serie 751 de la CD han recibido una librea gris/roja estándar y se utilizaron principalmente en el tráfico de mercancías.

► **Set de placas grabadas adjuntado; segundo número correlativo 751 220-5 también adjuntado**

Las llamadas "gafas de buceo" o "cobra de anteojos" se desarrollaron y construyeron en la fábrica de CKD en Praga. La serie T 478.3 (de 1988 llamada serie 753) fue entregada a los CSD a partir de 1970 y con 408 locomotoras marcó el tráfico en las líneas principales no electrificadas de manera determinante. Debido a la falta de locomotoras con calefacción eléctrica del tren, más de 100 máquinas fueron equipadas de forma adecuada a partir de 1991. Las locomotoras convertidas recibieron la nueva designación serie 750 pero mantuvieron el mismo número correlativo.

► **Utilizada delante de trenes de pasajeros y mercancías hasta las estaciones fronterizas de Alemania y Austria**

Automotor diésel 810 458-0 con coche remolque



ČD

Ep	V
	322
	PluX16*
	R2
	CZ
LED	

Q1/2023				
70376	DC	2/0		
70377	DCC		2/0	



Coche remolque para el coche motor serie 810



ČD

Ep	V
	161
	PluX16

Q1/2023		
74242	DC	



Photomontage

- ▶ Luces traseras/iluminación interior conmutables mediante un interruptor DIP
- ▶ Decodificador de retrofit artículo 10895

* En versión digital con decodificador a bordo de fábrica sin interfaz PluX16.



Photomontage

- ▶ Modelo con limpiaparabrisas aplicados por separado
- ▶ Piezas encajables para proporcionar una reproducción auténtica de la falda cerrada
- ▶ Modelo con decodificador integrado en el automotor e un decodificador de funciones en el sidecar; también con funciones de luz y sonido - conmutables en modo digital



Photo: L. Bubak



Photo: R. Krauss, S. Carstens



Locomotora diésel

Serie 288, DB

En 1941 y 1942, la Wehrmacht alemana puso en servicio un total de cuatro locomotoras dobles del tipo D 311. La D 311.01 a/b, también llamada „Walli“, se utilizó en la península de Crimea. Junto a su máquina hermana D 311.02 a/b, se utilizó para maniobrar el „Dora“, el mayor cañón ferroviario que se ha construido. Las locomotoras D 311.03 y 04 se destinaron al cañón „Schwerer Gustav 2“ y, probablemente, se pusieron en servicio en el oeste. Aunque se encargaron a Krupp una quinta y una sexta locomotora, los acontecimientos bélicos hicieron imposible su construcción.

Las máquinas estaban equipadas con transmisión eléctrica. En cada semiunidad, un generador de corriente continua accionado directamente por el motor diésel suministraba energía a los motores de tracción de cada uno de los cuatro juegos de ruedas. En consecuencia, la denominación de la disposición de ejes fue Do+Do. Los controles de ambas mitades de la locomotora estaban acoplados eléctricamente y se manejaban desde el puesto de maquinista de la parte delantera correspondiente. El peso total de la máquina ascendía a 147 toneladas. La velocidad máxima era de 75 km/h. En la posición de disparo del „Dora“, las locomotoras proporcionaban también la energía eléctrica necesaria para el funcionamiento del cañón.

Al final de la guerra, la locomotora doble D 311.03 A/B se encontraba cerca de Freilassing y, tras ser reparada por Krauss-Maffei en 1948-49, volvió a ponerse en marcha como V 188 001 a/b para la „Reichsbahn West“. A finales de 1949, la todavía joven Deutsche Bundesbahn compró la D 311.04 A/B, que se encontró en Holanda. Más tarde, tras reacondicionarla, la máquina se puso en funcionamiento como V 188 002 a/b en 1951. La D 311.02 A/B, que acabó en Krupp, en Essen, se utilizó únicamente como fuente de piezas de repuesto. Las dos máquinas reconstruidas de la BR V 188 demostraron su valía en el servicio como tren de mercancías pesado y para el remolque, principalmente en la rampa Spessart. A finales de los años 50, se llevó a cabo un reequipamiento en Maybach-Motoren, y se utilizaron también en la V 200.0 y en la VT 08.

Tras un daño en el generador, la V 188 001 tuvo que deshabilitarse en 1968. La V 188 002, más tarde 288 002, continuó en funcionamiento en Franconia hasta 1972. En 1973, ambas máquinas se desguazaron.

Locomotora doble diésel eléctrica 288 002-9



DB

Ep	IV
	259
	PluX22
	R2
	LED

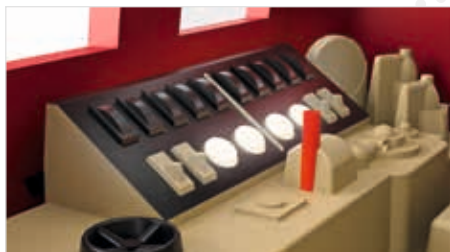


Photomontage

- ▶ Locomotora de doble unidad, formada de dos locomotoras acopladas permanentemente entre sí, cada unidad de la locomotora está motorizada y tiene un decodificador de sonido
- ▶ Coberturas caja locomotora con 4 cajas de arena y réplica INDUSI
- ▶ Iluminación del puesto del maquinista, del puesto de mandos y de la caja de distribución así como de la sala de máquinas
- ▶ Nuevo paquete "Dynamic Sound" para un sonido de los graves aún mejor con dos altavoces
- ▶ Ventiladores de techo perforados
- ▶ Modelos digitales con ventiladores motorizados

Q2/2023				
70115	DC		4/2	
70116	DCC		4/2	
78116	AC		4/2	

Serie 288 en detalle



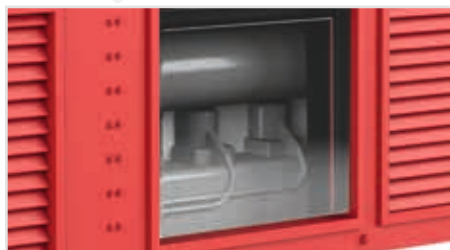
Accesorios iluminados



Realización precisa de toda la tubería de conexión entre las dos partes de la locomotora



Techo con detalles libres



Realización precisa de la sala de máquinas



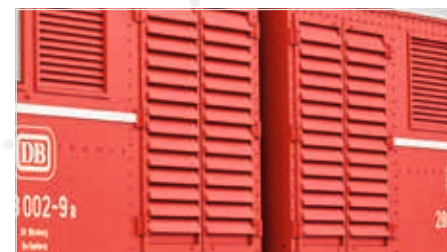
Ruedas de ventiladores motorizadas con un exitoso efecto de profundidad



Chasis con perfecto efecto de profundidad



Sets de placas grabadas adjuntadas al paquete



Láminas de ventiladores detalladas

Set de 6 piezas: Tren de mercancías



DB

Ep	IV
	691
	40196
	40183
	6560



Pwgs 041



Laabs 588



Tis 858

Gbs 245



- ▶ Perfectamente combinables con las locomotoras diésel serie 288, artículos 70115, 70116, 78116
- ▶ Modelos muy detallados con inscripciones auténticas
- ▶ Gbs 245 con luz trasera

Q2/2023

6600018

Locomotora diésel V 100 1273



DB

Ep	III
	139
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Después de haber testado la pre-serie V100, los FFCC Deutsche Bundesbahn compraron desde 1961/62 las locomotoras en serie. Los FFCC Deutsche Bundesbahn las utilizaron para el transporte mixto en líneas secundarias no electrificadas y para el transporte de mercancías ligeras en las líneas principales. Con una potencia de 1100 hp (810 kW) las locomotoras fueron autorizadas para circular a una velocidad máxima de 110 km/h. En 1968 las locomotoras se llamaban series 211.

Q1/2023

70979	DC		4/1
70980	DCC		4/1
78980	AC		2/2

Locomotora diésel 212 053-3



DB

Ep	IV
	141
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage



Q2/2023

52538	DC		4/1
52539	DCC		4/1
58539	AC		2/2

Locomotora diésel 236 216-8



DB

Ep	IV
	106
	NEM 652
	R2
	LED

Q1/2023			
70800	DC		3/1
70801	DCC		3/1
78801	AC		3/1



Photomontage



- ▶ Versión sin púlpito en el techo
- ▶ Depósito de expansión de agua de refrigeración ampliado
- ▶ Depósitos de combustible adicionales en la parte delantera del motor
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de maniobra conmutable

Locomotora diésel 221 124-1



DB

Ep	IV
	213
	PluX16
	R2
	LED

Q2/2023			
71088	DC		4/1
71089	DCC		4/1



Photomontage

Para hacer frente al aumento del volumen de tráfico también en las líneas principales no electrificadas, Deutsche Bundesbahn compró un total de 50 locomotoras de la serie V 200.1 de 1962. Se diferenciaban de las máquinas anteriores por tener motores más potentes. Estos se hicieron necesarios para trenes de pasajeros más largos y pesados. Las principales áreas de aplicación incluyeron las rutas entre Kempten y Lindau, Offenburg y Konstanz, así como la conocida Vogelfluglinie entre Alemania y Dinamarca. En su librea de locomotora, las locomotoras fueron redesignadas más tarde como la serie 221 y, a menudo, se les dio una librea azul marino-beige.

- ▶ En funcionamiento digital, con luces para operaciones de maniobra y luces delanteras o traseras activables por separado





La falta de potencia de la VT 11.5 (serie 601) y su motor diésel llevó a la conversión de cuatro cabezas motrices al entrenamiento por turbina de gas en 1971. La característica más llamativa de la turbina de gas eran las grandes entradas de aire al frontal de la cabina maquinista que suministraban aire a la turbina.

Lamentablemente, el nuevo tipo de entrenamiento no tuvo mucho éxito y nunca pudo establecerse de forma decisiva. No sólo el alto nivel de ruido -especialmente al arrancar- fue el punto débil, sino también el consumo de combustible significativamente alto, razón por la cual la capacidad del tanque de combustible tuvo que ser duplicada a 5.000 litros.

Era simplemente problemático adaptar los motores de turbina de gas, que habían demostrado su eficacia en la aviación, a las condiciones de funcionamiento que se dan en los vehículos ferroviarios. Ya sea por las entradas de aire que originalmente eran demasiado pequeñas - sobre todo cuando los trenes se crucieron - o por el taponaje de la caja del filtro de aire cuando había nieve de ventisca. Finas grietas en componentes del sistema de la turbina provocaron una deflagración en 1974, desencadenada por la válvula de combustible que se cerró rápidamente.

Debido a estos defectos, la explotación de los trenes fue cada vez más antieconómica, por lo que las unidades múltiples que circulaban con la denominación 602 fueron retiradas de nuevo del servicio por los DB en 1978 y 1979. Sólo la cabeza motriz 602 003 se ha conservada para el uso en museos; hoy se encuentra en el Museo DB de Núremberg.

Sin embargo, donde hay sombra siempre hay luz. La 602 fue enormemente popular entre los aficionados al ferrocarril. No sólo les entusiasmó la capacidad excelente de esprintar, sino sobre todo las "impresiones inmejorables" óptico-acústicos que hicieron viajar sensaciones agradables por la columna vertebral del espectador: ¡veías un tren y creías oír un avión!

Unidad múltiple de turbina de gas

Serie 602, DB





Set de 4 piezas: Unidad múltiple de turbina de gas 602 002-8/602 004-4



DB

Ep	IV
	880
	PluX22
	R2
	LED
	40420



Photomontage

Q3/2023			
7700002	DC		4/1
7710002	DCC		4/1
7720002	AC		3/1

- ▶ Variante con turbina de gas de nuestra popular unidad múltiple TEE/Intercity
- ▶ Con interfaz PluX22 y faros LED disponibles por primera vez; en las versiones digitales con sonido en ambos coches eléctricos

Set de 4 piezas: Coches intermedios para la unidad múltiple de turbina de gas serie 602



DB

Ep	IV
	840
	40420



Photomontage

Q3/2023	
620003	DC
622003	AC

Locomotora diésel 218 150-1



DB

Ep	IV
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2023		
7300010	DC	4/1
7310010	DCC	4/1
7320010	AC	3/2



Photomontage

A partir de 1971, los FFCC Deutsche Bundesbahn pusieron en servicio 398 locomotoras de la serie 218 y las utilizaron tanto frente a trenes de pasajeros como de mercancías. Se utilizaron en la mayoría de las líneas no electrificadas y alcanzaron una velocidad máxima de 140 km / h con una potencia de 1.840 kW. La serie 218 ha recorrido una serie de variantes de color a lo largo de los años. Las primeras 218 se entregaron todavía con el esquema de color púrpura habitual en las locomotoras diésel. A partir de 1975, el exterior de las locomotoras estuvo dominado por los colores azul océano/beige.

- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora diésel 218 290-5



DB AG

Ep	V
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2023		
70771	DC	4/1
70772	DCC	4/1
78772	AC	3/2



Photomontage

- ▶ Estado de funcionamiento: 1995/1996 - con escritos de varios colores auténticos
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora diésel 112 294-4



DR

Ep	IV
	164
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Con fines experimentales, algunas locomotoras de la serie 110 recibieron en 1972 un motor diésel más potente, ahora de 1.200 CV. Esto era necesario para poder utilizar las locomotoras en el servicio de trenes expresos. También se montaron otros componentes en las locomotoras de prueba. Debido a los buenos resultados de las pruebas, casi 500 locomotoras fueron convertidas en la más potente serie 112 en la Reichsbahnausbesserungswerk Stendal.

- ▶ **Barras de agarre independientes**
- ▶ **En funcionamiento digital con luces delanteras/traseras conmutables por separado**

Q4/2023				
7300011	DC		4/1	
7310011	DCC		4/1	
7320011	AC		2/2	



Locomotora diésel 118 652-7



DR

Ep	IV
	224
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

La serie V 180 fue la primera locomotora diésel de línea principal desarrollada y construida en la RDA. Con el tiempo, se crearon varias subseries durante conversiones. En el proceso, también se desarrolló una versión de 6 ejes que desde el principio contó con una potencia de 2.000 CV y fue designada como la serie 118.2-4. Con la disponibilidad del motor de 1.200 CV, las locomotoras C'C' comenzaron a equiparse en consecuencia. No todas las locomotoras fueron renovadas, por lo que las máquinas de 2.400 CV recibieron un número de registro incrementado en 400 para distinguirlas, dando lugar a la serie 118.6-8. Una característica especial de la versión de seis ejes es la baja carga por eje de 15,6 t, por lo que esta locomotora también podía utilizarse de forma universal en los ramales.

- ▶ **Modelo finamente detallado con muchas piezas enchufables aplicadas por separado, algunas en metal**
- ▶ **En funcionamiento digital con luces delanteras y traseras conmutables por separado, iluminación de la cabina maquinista y de la sala de máquinas**

Q1/2023			
70888	DC		6/2
70889	DCC		6/2
78889	AC		4/2

Locomotora diésel 218 421-6



DB AG

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q1/2023			
70767	DC		4/1
70768	DCC		4/1
78768	AC		3/2



Photomontage

- ▶ Nuevo número de serie
- ▶ Estado de funcionamiento actual con nueva iluminación LED: luz trasera en las posiciones exteriores de los faros
- ▶ Locomotora universal utilizada para el tráfico de pasajeros y mercancías
- ▶ Muchas piezas añadidas encajables por separado, parcialmente grabadas
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora diésel 218 056-1



PRESS

Ep	VI
	189
	PluX22
	R2
	LED
Z21	Cab

Q3/2023			
7300025	DC		4/1
7310025	DCC		4/1
7320025	AC		3/2



Photomontage

Desde principios de 2020, la 218 056 ha reforzado el parque de vehículos de PRESS. Al ser la quincuagésima sexta locomotora, también recibió el número respectivo. Fue entregado a la DB en 1978 bajo la designación 218 454 y estuvo en servicio por última vez para la DB Regio.

- ▶ Estado de funcionamiento actual con nueva iluminación LED: luz trasera en las posiciones exteriores de los faros
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Locomotora diésel 223 081-1



ALEX

Ep	VI
	221
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023			
70943	DC		4/1
70944	DCC		4/1
78944	AC		2/2

La red alex se extiende desde Hof, pasando por Schwandorf y Ratisbona, hasta la capital de Baviera, Múnich. El alex también ofrece conexiones diarias desde Múnich vía Regensburg a Praga. Entre 2007 y 2020, la ruta Múnich-Kempen-Oberstdorf/Lindau también fue explotada.

- ▶ Vehículo de barnizado azul zafiro fiel al modelo original
- ▶ Espejo externo adjuntado para la posición abierta o cerrada
- ▶ Barras de agarre, limpiaparabrisas y latas UIC montados por separado
- ▶ En funcionamiento digital, con luz de largo alcance y luces delanteras o traseras activables por separado

Set de 3 piezas: Coches Eurofima



ALEX

Ep	VI
	909
	40196
	40420



Bmz



Bmz



Photo: N. Sandner



ABbmdz

Photomontage

Q2/2023	
74018	

Automotor diésel 650 669-4



OBERPFALZBAHN

Ep	VI
	293
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023				
70193	DC		2/1	
70194	DCC		2/1	
78194	AC		2/1	

La Oberpfalzbahn es una marca de la Länderbahn. La red se extiende en cinco líneas ferroviarias por todo el este de Baviera. La Oberpfalzbahn incluye las tres líneas ferroviarias del Bosque Bavaria en torno a la ciudad del distrito de Cham, así como la línea de cercanías que va de Marktredwitz a Ratisbona pasando por Weiden y Schwandorf y una conexión de Marktredwitz a Hof pasando por Cheb, As y Selb-Plößberg.

- Interior de diseño delicado
- Funciones de iluminación y sonido conmutables



Photo: N. Sandner

Locomotora diésel Y 8296



SNCF

Ep	IV-V
	117
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

72010	DCC		2/1	
78010	AC		2/1	

En julio de 1977, la planta de "Moyses" en Francia presentó la primera locomotora de maniobra Y 8001. La locomotora fue diseñada para operaciones de maniobras en estaciones estándares, estaciones de clasificación, obras y en los talleres de reparación de la SNCF. Más potentes y más largas que sus predecesores, las "Locotractors" también fueron capaces de reemplazar las locomotoras que arrastraban los trenes de mercancías ligeros.

- ▶ **Modelo con enganche digital para efectuar operaciones de maniobra; Así podrás divertirti aún más!**
- ▶ **Motor con superestructura y bloque de transmisión de zinc fundido a presión, por lo tanto más peso muerto y una fuerza de tracción elevada**
- ▶ **Las funciones de iluminación/sonido se pueden cambiar a través de un decodificador integrado fiel al modelo original**
- ▶ **Vista libre a través de la cabina del maquinista fiel al modelo original**

Locomotora diésel D.343 2015



FS

Ep	V
	153
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q1/2023

73002	DC		4/1
73003	DCC		4/1

Para transportar trenes de mercancías y trenes de pasajeros, los ferrocarriles FS compraron un total de 145 de estas locomotoras en el periodo 1974-79. Las máquinas se utilizan en toda Italia, especialmente en líneas secundarias. La locomotora alcanza una velocidad máxima de 130 km/h y tiene una potencia de 990 kW. El peso del servicio es de 62 toneladas.

- ▶ **Modelo muy detallado con compartimiento equipajes**
- ▶ **Modelo con parabrisas delanteros curvados**
- ▶ **Antiguo logotipo de FS en el frente, logotipo de Trenitalia en las paredes laterales**

Automotor diésel 810 210-5



SKPL

Ep	V-VI
	161
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70386	DC		2/0		
70387	DCC		2/0		

La Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL; Asociación de Compañías Ferroviarias Locales) es la empresa operadora de algunos ramales polacos. El ámbito de servicios de SKPL también incluye líneas de ancho estándar de importancia local en las que se utilizan antiguos automotores CD de la serie 810.

- ▶ Con el nombre bautismal "Karol"
- ▶ Limpiaparabrisas aplicados por separado
- ▶ Con piezas encajables para proporcionar una reproducción auténtica del faldón delantero cerrado

Automotor diésel 810 365-7 con coche remolque



ZSSK

Ep	V-VI
	322
	PluX22
	R2
	LED



Photomontage

Q2/2023

70380	DC		2/0		
70381	DCC		2/0		

- ▶ Piezas encajables para proporcionar una reproducción auténtica de la falda cerrada
- ▶ Con un decodificador de sonido en el automotor e un decodificador de funciones en el coche remolque - funciones de iluminación/sonido conmutables



Con el tren de mercancías por Austria



De estilo elegante por Alemania



Antiguo clásico en acción



El jubileo suizo y el servicio de trenes de mercancías



Freilassing Classic



Reichsbahn potencia en el tráfico de mercancías



Servicio de recepción de trenes checo





Sets de
INICIACIÓN

Set de iniciación analógico: Locomotora de vapor serie 80 con un tren de pasajeros

Contenido:

- 1 locomotora de vapor serie 80 con un conjunto de placas indicadoras de varias administraciones ferroviarias
- 2 coches de pasajeros
- 1 paso a nivel
- 1 mando regulador electrónico
- 1 fuente de alimentación

Ep III-IV

Trazado de raíles ROCO LINE (con balasto):

- 12 curvas R2, 3 rectas G1, 1 recta G½,
- 1 vía de enlace (G½)

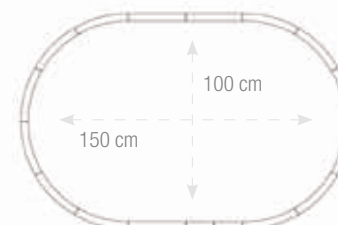
Dimensiones del trazado de raíles: approx. 150 x 100 cm



► Con nuevos números consecutivos



Photomontage



Set de iniciación digital z21 start: Locomotora diésel serie 132 con un tren de vagones cisternas



DR

Ep IV

Contenido:

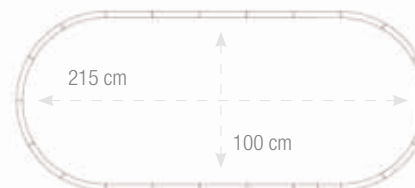
- 1 locomotora diésel serie 132
- 3 Kesselwagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 fuente de alimentación

Trazado de raíles ROCO LINE (con balasto):

- 12 curvas R2, 9 rectas G1, 1 recta G½,
- 1 vía de enlace (G½)
- Dimensiones del trazado de raíles: approx. 215 x 100 cm



Photomontage



Q4/2023

5110002

Set de iniciación digital z21 start: Locomotora diésel serie 232 con un tren de mercancías



DB AG

Ep VI

Contenido:

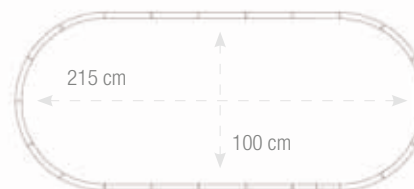
- 1 locomotora diésel serie 232
- 2 vagones de mercancías abiertos cargados con contenedores 20'
- 1 vagón portacontenedores cargado con dos contenedores 20'
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 fuente de alimentación

Trazado de raíles ROCO LINE (con balasto):

- 12 curvas R2, 9 rectas G1, 1 recta G½,
- 1 vía de enlace (G½)
- Dimensiones del trazado de raíles: approx. 215 x 100 cm



Photomontage



Q4/2023

5110003

Set de iniciación analógico: Locomotora diésel serie 212 con un tren de grúa



DB AG

Ep VI

Contenido:

- 1 locomotora diésel serie 212
- 1 vagón grúa con vagón de protección
- 1 coche de la tripulación
- 1 paso a nivel
- 1 regulador manual electrónico
- 1 fuente de alimentación enchufable

Trazado de railes ROCO LINE (con balasto):

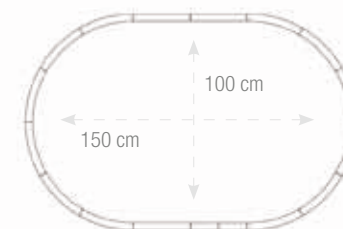
- 12 curvas R2, 3 rectas G1, 1 recta G½,
- 1 vía de enlace (G½)

Dimensiones del trazado de railes: approx. 150 x 100 cm

- ▶ La pluma se puede mover hacia arriba y hacia abajo
- ▶ La superestructura se puede girar 360° sin parar



Photomontage



Q3/2023

5100002

Set de iniciación analógico: Tren de Navidad



Contenido:

- 1 locomotora de vapor
- 1 coche de pasajeros con techo de capota
- 1 coche de tablero central
- 1 regulador manual electrónico
- 1 fuente de alimentación enchufable

Trazado de raíles ROCO LINE (con balasto):

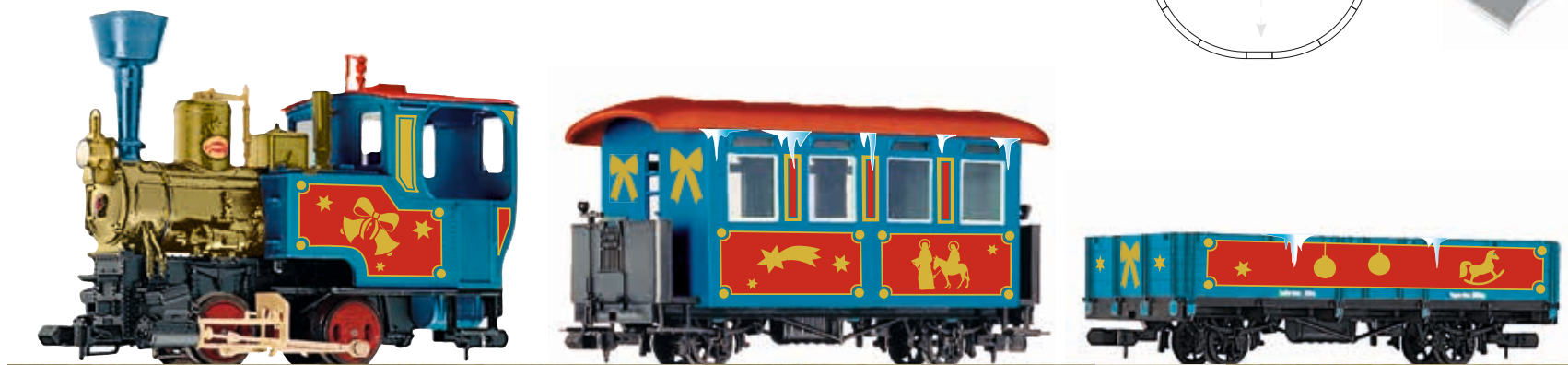
- 12 curvas R3, 1 recta G½,
- 1 vía de enlace (G½)

Dimensiones del trazado de raíles: approx. 110 x 100 cm

Feliz Navidad - con el tren de Navidad de ROCO

Ojos brillantes de niños, recuerdos del pasado: ¡con el tren de Navidad de ROCO los sueños y cuentos de Navidad se hacen realidad! El set está compuesto de una locomotora de vapor, un coche de pasajeros y un vagón de mercancías abierto con paredes laterales, ideal para la carga y descarga. Todos los modelos están barnizados e impresos con motivos navideños. Para un diseño creativo en familia, se incluye una amplia hoja de pegatinas para poder personalizar fácilmente el tren. El óvalo de vía con aspecto nevado es perfecto para que el tren circule alrededor del árbol de Navidad en casa.

- ▶ Luces delanteros LED
- ▶ Coche de pasajeros: Con techo desmontable
- ▶ Vagón de mercancías: Con cuatro paredes laterales desmontables por separado
- ▶ Hoja de pegatinas añadida al paquete
- ▶ Óvalo de vía con aspecto nevado
- ▶ Modelos a escala 1:45



Photomontage - propuestas de diseño



Coches de
PASAJEROS

¡El futuro del transporte sostenible de pasajeros en Europa está en marcha!

El tren, como alternativa ecológica al avión, es pionero en cuanto a medios de transporte sostenibles. Desde finales de 2016, ÖBB, como una de las mayores empresas de transporte de Europa, opera un denso y atractivo servicio de trenes nocturnos con destinos populares en gran parte de Europa. ÖBB y el fabricante de vehículos ferroviarios "Siemens Mobility" pondrán en funcionamiento en los próximos años un total de 33 ramas de siete coches del nuevo "Nightjet". Cada una de ellas estará compuesta de dos coches de

asientos, tres literas y dos coches-cama, que impresionarán por el máximo nivel de confort y un diseño interior de alta calidad. Paralelamente al modelo original, ROCO también está trabajando en la realización detallada de este nuevo "supertren". Como es habitual en ROCO, los modelos convencerán con las mejores características de funcionamiento y un alto nivel de detalle.



nightjet

En breve le enviaremos más información sobre los nuevos modelos "Nightjet".

Photo: ÖBB

Set de 2 piezas: Coches-camas "Nightjet"



ÖBB/SBB

Ep	VI
	606
	40196
	40420



WLABmz

Photomontage

Para las nuevas conexiones de trenes Nightjet, los FFCC ÖBB hicieron que los coches-camas del tipo T2 todavía existentes se sometieran a una actualización en 2021. Como resultado de la renovación, los vehículos cumplen ahora la norma actual de los Nightjet. Se utilizan en cooperación con los SBB en los servicios internacionales de trenes nocturnos.

- ▶ Con marca compartida ÖBB/SBB
- ▶ Utilizados en el tráfico ferroviario nocturno internacional

Q4/2023

6200021



Photo: D. Schärer

Set de 4 piezas: Vagones corrugados "Spantenwagen"



ÖBB

Ep	III
	606
	40183
	40361



BDiho



Biho



Biho



Biho

Photomontage

- ▶ Compatible con la locomotora de vapor 77.28, artículos 70083, 70084 y 78084
- ▶ Con pasamanos en la plataforma, barras de agarre encajables por separado y ventanas superpuestas perfectamente montadas
- ▶ Furgón dde equipajes con puertas correderas móviles

Q1/2023

74026

Coche panorámico "Connecting Europe Express"



SBB

Ep	VI
	303
	40196



Apm

Photomontage

► Diseño "Connecting Europe Express"

Q2/2023

6200015

Coche panorámico "Gotardo"



SBB

Ep	VI
	303
	40196



Apm

Photomontage

► Modelo en el diseño "Gotthard Panorama Express" actual
► Artículo 6200017: Con número correlativo modificado

Q2/2023

6200016

6200017



Photo: D. Häusermann

Coche unificado de tren expreso de 1ª/2ª clase



DB

Ep	IV
----	----

≡	249
---	-----

⌋	40196
---	-------

⌋	40360
---	-------



ABüe 321

Photomontage

Q3/2023 74865

Qué coches caracterizaron la imagen de los trenes expresos y los trenes rápidos desde finales de los años 20 hasta los 60? Son los coches unificados de los trenes expresos de la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) que fueron construidos a partir de 1928. La mayoría de los coches se integraron en el parque de vehículos de los Deutsche Bundesbahn después de 1949.

Se aplica a todos los modelos de esta página:

- ▶ Modelo muy detallado con piezas añadidas encajables por separado
- ▶ Réplica en filigrana de los bogies

Coche de tren expreso unificado de 2ª clase



DB

Ep	IV
----	----

≡	249
---	-----

⌋	40196
---	-------

⌋	40360
---	-------



Büe 354

Photomontage

Q3/2023 74866

Coche de tren expreso unificado de 2ª clase



DB

Ep	IV
----	----

≡	249
---	-----

⌋	40196
---	-------

⌋	40360
---	-------



Büe 356 (ex A4üe 29)

Photomontage

Q3/2023 74867

Furgón de equipajes unificado



DB

Ep	IV
----	----

≡	226
---	-----

⌋	40196
---	-------

⌋	40360
---	-------



Düe 927

Photomontage

Q3/2023 74868



Coche restaurante



DB

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WRüe 151

Photomontage

Q3/2023

74869

El coche restaurante tipo MITROPA 1928 fue un coche muy común en Alemania. La Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft dejó sus coches restaurante a los FFCC Deutsche Bundesbahn en 1966 y siguió gestionándolos en el marco de un contrato.

- ▶ Modelo muy detallado con piezas añadidas encajables por separado
- ▶ Réplica en filigrana de los bogies

Coche-cama



DB

Ep	IV
	270
	40196
	40360



WLAB4üge

Photomontage

Q3/2023

74870

La recién fundada Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) incorporó a su parque de vehículos la mayoría de los coches-cama MITROPA que habían sobrevivido a la Segunda Guerra Mundial y al uso de las fuerzas de ocupación. A finales de los años 50, algunos de los coches se equiparon con fuelles de goma. Debido a su sólida construcción, 26 coches todavía recibieron un número de coche conforme a la UIC en 1966.

- ▶ Con techo de color beige disponible por primera vez

Coche de tren expreso de 1ª clase



NS

Ep	V
	303
	40196
	40420



ICK

Photomontage

Q1/2023

74316

Los vehículos utilizados por los Ferrocarriles estatales holandeses eran vehículos alemanes utilizados anteriormente para trayectos de larga distancia. Los coches ICK se dividían en unidades de tres coches. Un tren se componía de varias unidades. Los trenes ICK permanecieron en servicio desde 2002 hasta 2009.

Se aplica a todos los modelos de esta página:

► Utilizado en trenes expresos nacionales

Coche de tren expreso de 2ª clase



NS

Ep	V
	303
	40196
	40420



ICK

Photomontage



► Artículo 74318: Con número correlativo modificado

Q1/2023

74317

74318

Furgón de equipajes



PKP

Ep	III
	130
	6562
	6469



Fy

Photomontage

- ▶ Eje media desplazable lateralmente
- ▶ Compatible con la locomotora de vapor Oi2, artículos 72060, 72061

Q3/2023

6200012

Coche de pasajeros de 2ª clase



PKP

Ep	IV
	160
	6560



Bi

Photomontage

- ▶ Compatible con el set de coches pasajeros, artículo 74019

Q3/2023

6200013

Coche restaurante



PKP

Ep	IV
	303
	40196
	40420



WRdmnu

Photomontage

- ▶ Con frentes de la locomotora y acceso del tipo Bautzen fieles al modelo original
- ▶ Traviesas portatopos opcionales
- ▶ Modelo original también de uso internacional

Q4/2023

6200014



Vagones de MERCANCÍAS

Vagón portacontenedores



ÖBB

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q1/2023

77344

- ▶ Cargado con dos cajas móviles del transportista Gebrüder Weiss

Vagón portacontenedores



SBB CARGO

Ep	VI
	226
	40196



Sgnss

Photomontage

Q4/2023

6600028

- ▶ Contenedores con diferentes diseños de puertas delanteras
- ▶ Chasis de metal fundido a presión

Vagón canguro



HUPAC

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns/T3

Photomontage

Q3/2023

76236

- ▶ Cargado con un semirremolque del transportista "Iemoli"
- ▶ Chasis de metal fundido a presión
- ▶ Barras de agarre y pasamanos en las plataformas de diseño delicado

Vagón canguro



DB AG

Ep	VI
	211
	40179



Sdgmns/T3

Photomontage

Q4/2023

76233

- ▶ El vagón lleva un semirremolque camion del transportista LKW Walter
- ▶ Semirremolque-camión con ejes ajustables para simular la suspensión neumática desinflada

Vagón canguro doble articulado



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40195



Sdgmrs/T2000

Photomontage

Q1/2023

77363

- ▶ Cargado con dos semirremolques camión del transportista LKW Walter
- ▶ Bogie de fundición a presión de zinc
- ▶ Modelo con cerrojos plegables, encajables por separado

Vagón canguro doble articulado



DB AG

Ep	VI
	393
	40178



Sdgmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77404

- ▶ Cargado con un semirremolque-camión del transportista Dettendorfer de nuevo diseño

Vagón canguro doble articulado



WASCOSA

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77403

- ▶ Vagón de zinc fundido a presión
- ▶ Cargado con dos semirremolques-camión del transportista GATT

Vagón canguro doble articulado



CLIP

Ep	VI
	393
	40178



Sdggmrs 738/T3000e

Photomontage

Q4/2023

77405

- ▶ Vagón de zinc fundido a presión



Photo: C. Schneider

Display de 5 piezas: Transportista



EUROWAGON

Ep	VI
	1965
	40178



Sdggmrss/T3000e

Photomontage

- ▶ Ideal para formar trenes completos del transportista Ekol
- ▶ Vagones individuales disponibles en su distribuidor especializado

Q4/2023

6600019

Furgón de equipajes para trenes de mercancías



ÖBB

Ep	IV
	118
	6560
	40361



Diho

Photomontage

Q1/2023

74221

► Modelo con puertas de aluminio



Set de 3 piezas: Vagones para el transporte de bicicletas



ÖBB

Ep	V
	747
	40183



Gabqss-x

Photomontage

► Versión finamente detallada en varios acabados

Q1/2023

77022

Set de 3 piezas: Vagones de autodescarga



ÖBB

Ep	VI
	495
	40183



Fals



Photomontage

Q1/2023

77019

- ▶ Con la inscripción actual de RCW
- ▶ Ideal para la formación de trenes completos

Vagón cisterna



WASCOSA

Ep	VI
	195
	40179



Zacns

Photomontage

Q3/2023

77464

Vagón de paredes correderas



SETG

Ep	VI
	267
	40196



Habbiins

Photomontage



Q3/2023

77131

- ▶ El vagón es especialmente adecuado para el transporte de rollos de papel, celulosa, madera aserrada, tableros de madera y fibra, así como productos paletizados

Set de 2 piezas: Vagones para el transporte de bobinas



SNCB

Ep	V-VI
	276
	40196



Shimms

Photomontage

Q1/2023

76338

- ▶ Cargado con bobinas
- ▶ Con permiso de NMBS Train World

Set de 2 piezas: Vagones silo



SBB

Ep	IV
	258
	40196



Ucs



Uaces

Photomontage

Q1/2023

77038

- ▶ Logotipos de los dos laterales del vehículo en varios colores e idiomas fieles al model original

Vagón con teleros



SBB

Ep	VI
	229
	40183



Res

Photomontage

Q3/2023

76591

- ▶ Cargado con rollos de alambre

Vagones de techo pivotante



SBB

Ep	VI
	111
	40196



Tcs

Photomontage

Q1/2023

76584

- ▶ En el estado de funcionamiento actual con el logotipo barra SBB
- ▶ Con peldaños, escalones y pasamanos en las plataformas

Set de 2 piezas: Vagones telescópicos



SBB

Ep	VI
	276
	40196



Shimmns



Photomontage

Q3/2023

77048

Set de 2 piezas: Vagones de paredes correderas



SBB CARGO

Ep	VI
	356
	40196



Hbbillns



Photomontage

► Cada coche tiene un logotipo de Railcare en diferentes lugares

Q3/2023

6600027

Set de 2 piezas: Vagones cisternas



CHEMOIL

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



Photomontage

Q1/2023

77046



Vagón de paredes correderas



TRANSWAGGON
SBB CARGO

Ep	VI
	178
	40196



Hbbilms

Photomontage

Q1/2023

77495

- ▶ Paredes frontales y laterales muy detallados
- ▶ Con manijas y barras de empuje aplicadas por separado



ČSD

Ep	IV
	228
	40183



Es/Vte

Photomontage

Q3/2023

6600002

Set de 3 piezas: Vagón silo



ČSD

Ep	IV
	498
	40196



Uacs 451.1

CAD-Zeichnung

Q2/2023

77004

- ▶ Barras de agarre, barandillas, escaleras y cables sobresalientes
- ▶ Modelos completamente equipados



Photo: D. Schärer



Además de los modelos altamente detallados y diseñados desde la Epoca I hasta los vehículos ferroviarios actuales, Roco les ofrece una amplia gama de artículos. Desde locomotoras de vapor hasta locomotoras diésel, pasando por el último ICE o Railjet, ningún deseo queda sin cumplir. Pero también un suministro fiable de accesorios, vías o la última tecnología de mando, como el sistema Z21, forman parte del surtido. El actual catálogo de accesorios ofrece una visión general de la amplia gama de nuestro programa.

Set de 2 piezas: Vagones silo



ČD

Ep	V
	332
	40196



Uacs



CAD-Zeichnung

Q2/2023

77005

- ▶ Barras de agarre, barandillas, escaleras y cables sobresalientes
- ▶ Modelos completamente equipados

Set de 2 piezas: Vagones de mercancías abiertos



ČD

Ep	V-VI
	322
	40183



Eas



Photomontage

Q3/2023

77045

- ▶ Para el transporte de mercancías a granel o de chatarra

Set de 2 piezas: Vagones cisternas



ČD

Ep	VI
	390
	40179



Zacns



Photomontage

Q3/2023

76003

Set de 3 piezas: Vagones de mercancías cubiertos



DRG

Ep	II
	324
	6560
	6562
	6563



G 02 „Stettin“



G 02 „Stettin“



G 02 „Hannover“

Photomontage

► Dos vagones con ruedas de radios

Q3/2023 6600037

Vagón con teleros



DRG

Ep	II
	197
	40181



SS „Köln“

Photomontage

► Cargado con madera en pie

Q1/2023

76339

Vagón para el transporte pescado



DRG

Ep	II
	147
	6560



„Berlin“

Photomontage

Q4/2023

6600039



Set de 3 piezas: Vagones de techos corredizos



DB

Ep	IV
	342
	40183



Tcs



Photomontage

Q3/2023

► En estado de funcionamiento de comienzos de los años 70

77050

Vagón jaula transporte ganado de pequeño tamaño



DB

Ep	IV
	149
	40183



Hbes

Photomontage

Q4/2023

► Réplicas finas de las paredes de madera

76607

Unidad doble portacoches



DB

Ep	IV
	248
	6560



Laaes 541

Photomontage

Q3/2023

► Ambos vehículos están rigidamente enganchados con una varilla desmontable

6600047

Furgón de equipajes para trenes de mercancías



DR

Ep	IV
	118
	6560
	40361



Pwgs 41

Photomontage

Q3/2023

6200018

► Las puertas correderas se pueden instalar en tres posiciones opcionales (cerradas, semiabiertas, abiertas)

Set de 3 piezas: Vagones cisternas articulados



DR

Ep	IV
	471
	40196



ZZhs

Photomontage

Q4/2023

6600030

► Modelo con escalones y placas delicadamente perforados

Set de 2 piezas: Vagones de plataforma para cargas pesadas



DR

Ep	IV
	248
	40196



Rlmp

Photomontage

Q4/2023

6600031

Vagón de plataforma con teleros pivotantes



DR

Ep	IV
	229
	40183



Res

Photomontage

Q4/2023

6600032

Display de 6 piezas: Vagones de mercancías abiertos



DB AG

Ep	V-VI
	966
	40183



Eaos

Photomontage

- ▶ Acabado con manchas de envejecimiento
- ▶ Vagones individuales disponibles en su distribuidor especializado

Q1/2023

75858

Display de 6 piezas: Vagones cisternas



VTG

Ep	VI
	1170
	40179



Zans

Photomontage

- ▶ Caldera de varios colores
- ▶ Vagones individuales disponibles en su distribuidor especializado

Q4/2023

660007

Coche de techo puntiagudo



FS

Ep	IV
	133
	40196



Ghks

Photomontage

Q3/2023

6600014

Set de 2 piezas: Vagones de mercancías abiertos



ERMEWA

Ep	VI
	362
	40196



Eanos

Photomontage

Q1/2023

76001

Set de 3 piezas: Vagones de autodescarga "Norske Skog"



VTG

Ep	VI
	432
	40183



Falns



Photomontage

Q1/2023

77044



Vagón de mercancías cubierto



PKP

Ep	IV
	122
	40183



G (Kddt)

Photomontage

Q3/2023

6600045

Set de 3 piezas: Vagones de autodescarga



PKP

Ep	IV
	495
	40196



Fads



Photomontage

Q3/2023

6600044

Set de 2 piezas: Vagones de plataforma con teleros pivotantes



PKP

Ep	IV
	320
	40196



Ks



Photomontage

Q4/2023

6600006

Set de 2 piezas: Vagones de mercancías abiertos



PROTOR

Ep	VI
	322
	40183



Eaos



Photomontage

Q1/2023

77032

Set de 2 piezas: Vagones silo



ZSSK

Ep	VI
	332
	40196



Uacs



CAD-Zeichnung

Q3/2023

77006

- ▶ Barras de agarre, barandillas, escaleras y cables sobresalientes
- ▶ Modelos completamente equipados

V

Via ESTRECHA



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Locomotora diesel



ÖBB

Ep	IV-V
	120
	PluX22
	200 mm
	LED



Photomontage

En 1958, SGP presentó el prototipo de locomotora diesel-hidráulica de vía estrecha, la posterior serie 2095. La locomotora está equipada con un motor de 12 cilindros y cuatro tiempos que produce 600 CV. La velocidad máxima prevista se fijó en 60 km/h.

La 2095 012 estuvo estacionada en la cochera de trenes de Gmünd desde su entrega. Allí fue la única gran locomotora diésel durante muchos años y se utilizó en el tráfico de mercancías y pasajeros. A principios de la década de 1990, se repintó con el diseño de Valousek.

► **En funcionamiento digital con luz de largo alcance y de maniobra conmutables; también con iluminación del puesto del maquinista**

Q4/2023			
7340001	DC		4/1
7350001	DCC		4/1



Photo: J. Kaufmann Anlage Freunde der Mariazellerbahn Modell

Set de 3 piezas: Coches de pasajeros



ÖBB

Ep	IV
	276



Biho/s

Photomontage

Q1/2023

34103

- ▶ Cada coche con calefacción Webasto, ventanas completas y WC
- ▶ Utilizada en las líneas ferroviarias Mariazellerbahn y "Krumpe"

Set de 2 piezas: Vagones de mercancías cubiertos



ÖBB

Ep	IV
	256



GGm/s

Photomontage

Q4/2023

6640001

- ▶ Versión finamente detallada con garita de guardafrenos
- ▶ Con números ordenador y chasis marrón

Set de 2 piezas: Vagones transporte



ČSD

Ep	III-IV
	214



Photomontage

- ▶ Para el transporte de vagones de mercancías de vía estándar en líneas ferroviarias
- ▶ Vagones de diseño finamente detallados con chasis de fundición a presión de zinc
- ▶ Se pueden acoplar con todos los vehículos a escala H0e mediante una barra de acoplamiento

Q1/2023

34068

Set de 2 piezas: Vagones transporte



DR

Ep	IV
	214



Photomontage

- ▶ Para el transporte de vagones de mercancías de vía estándar en líneas ferroviarias
- ▶ Vagones de diseño finamente detallados con chasis de fundición a presión de zinc
- ▶ Se pueden acoplar con todos los vehículos a escala H0e mediante una barra de acoplamiento

Q3/2023

664002

Contenido:					
34068	179	70079	11	70524	82
34103	178	70080	11	70525	82
52538	119	70083	8	70528	80
52539	119	70084	8	70529	80
52563	104	70091	52	70604	36/136
52564	104	70092	52	70605	36
58539	119	70115	116	70618	87
58564	104	70116	116	70619	87
64866	90	70165	99	70649	55
64867	91	70166	99	70649	136
64868	91	70193 1	32	70650	55
70023	110	70194	132	70653	96
70024	110	70217	20	70654	96
70030	21/136	70218	20	70681	59
70031	21	70291	33	70682	59
70037	24	70292	33	70683	53
70038	24	70330	6	70684	53
70039	30	70331	6	70685	89
70040	30	70332	78	70686	89
70041	25	70333	78	70687	101
70042	25	70376	112	70688	101
70045	24	70377	112	70692	99
70046	24	70380	134	70693	99
70047	7/136	70381	134	70721	38
70048	7	70386	134	70722	38
70051	20	70387	134	70723	80
70052	20	70439	36	70724	80
70055	62	70440	36	70728	84
70056	62	70462	66/136	70729	84
70062	69	70463	66	70732	53
70063	69	70466	94	70733	53
70067	27	70467	94	70767	130
70068	27	70481	82	70768	130
70069	102	70482	82	70771	126
70070	102	70508	44	70772	126
		70509	44	70800	120
				70801	120
				70856	87
				70857	87
				70888	129
				70889	129
				70926	111
				70927	111
				70943	131
				70944	131
				70979	119
				70980	119
				71088	120
				71089	120
				71213	19
				71214	19
				71227	62
				71228	62
				71267	22
				71268	22
				71355	75/137
				71356	75
				71379	14
				71380	14
				71381	16
				71382	16
				71930	84
				71931	84
				71991	86
				71992	86
				72010	133
				73002	133
				73003	133
				73338	90
				73339	90
				74010	67/136
				74011	68/136
				74012	73
				74014	19
				74018	131
				74026	147
				74037	45
				74038	45
				74039	45
				74040	45
				74041	45
				74042	45
				74221	136/160
				74242	112
				74316	152
				74317	152
				74318	152
				74824	91
				74860	23
				74861	23
				74862	23
				74863	23
				74864	23
				74865	136/150
				74866	136/150
				74867	136/150
				74868	136/150
				74869	151
				74870	151
				75858	136/171
				76001	173
				76003	137/167
				76233	155
				76236	136/155
				76338	162
				76339	168
				76584	162
				76591	162

76607	169	78331	6	5100003	142	6640002	179	7500018	100
77004	164	78333	78	5110002	140	7100001	10	7500019	60
77005	137/167	78440	36	5110003	140	7100002	31	7500020	56
77006	174	78463	66	6200003	125	7110001	10	7500021	81
77019	161	78467	94	6200012	153	7110002	31	7500024	38
77022	160	78482	82	6200013	153	7300003	108	7500025	75
77032	174	78509	44	6200014	153	7300008	110	7500026	59
77038	162	78525	82	6200015	148	7300009	111/137	7510001	72
77044	173	78529	80	6200016	148	7300010	126	7510002	48
77045	167	78605	36	6200017	148	7300011	127	7510004	61
77046	163	78619	87	6200018	137/170	7300013	104	7510005	41
77048	136/163	78650	55	6200021	145	7300025	130	7510006	100
77050	136/179	78654	96	6200021	145	7310003	108	7510009	34
77131	161	78682	59	6200022	50	7310008	110	7510010	97
77344	136/155	78684	53	6200023	51	7310009	111	7510011	83
77363	156	78686	89	6200028	28	7310010	126	7510018	100
77403	136/167	78688	101	6200029	29	7310011	127	7510019	60
77404	156	78722	38	6220003	125	7310013	104	7510020	56
77405	157	78724	80	6600002	136/164	7310023	98	7510021	81
77464	136/161	78729	84	6600006	174	7310025	130	7510024	38
77495	136/164	78733	53	6600007	172	7320003	108	7510025	75
78010	133	78768	130	6600014	173	7320010	12	7510026	59
78031	21	78772	126	6600018	118	7320011	127	7520001	72
78040	30	78801	120	6600019	159	7320013	104	7520002	48
78052	20	78857	87	6600027	163	7320023	98	7520004	61
78056	62	78889	129	6600028	136/155	7320025	130	7520005	41
78063	69	78944	131	6600030	137/170	7340001	176	7520006	100
78068	27	78980	119	6600031	170	7350001	176	7520009	34
78070	102	79214	19	6600032	137/170	7500001	72	7520010	97
78084	8	79268	22	6600037	168	7500002	48	7520011	83
78092	52	79380	14	6600039	168	7500004	61	7520019	60
78116	116	79382 1	6	6600044	174	7500005	41	7520020	56
78166	99	79931	84	6600045	174	7500006	100	7520021	81
78194	132	79992	86	6600046	97	7500009	34	7520024	38
78218	20	5100001	139	6600047	169	7500010	97	7520025	75
78292	33	5100002	141	6640001	178	7500011	83	7520026	59

7700001	94
7700002	124
7710001	94
7710002	124
7720001	94
7720002	124





Editor:

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

Índice de ilustraciones:

Modelleisenbahn GmbH, M. Zirn, S. Zenzmaier, M. Huber, H. Gogg y los fotógrafos indicados en las imágenes.

Impresión y tratamiento:

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

Copyright:

© 2023 Modelleisenbahn GmbH. Todos los derechos reservados.

Este catálogo en el que se incluyen todas sus partes, datos e imágenes, está protegido por derechos de autor. Cualquier uso fuera de los límites de la ley de derechos de autor sin el consentimiento de Modelleisenbahn GmbH es inadmisibles y punible. Esto se aplica en particular a las reproducciones, traducciones, microfilmado y procesamiento o procesamiento posterior de los sistemas electrónicos. La reproducción de nombres comerciales, marcas comerciales, nombres de empresas o nombres de compañías, así como otras marcas en este catálogo no justifica la suposición de que puedan ser utilizados libremente por cualquier persona. Mejor dicho, también pueden ser marcas registradas u otras marcas legalmente protegidas si no están marcadas como tales.

® Marcas registradas: ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Titular de la marca: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Según los artículos 10, 10a de la MarkenSchG (Ley de Protección de Marcas), el titular de la marca prohíbe a terceros utilizar las marcas registradas sin su consentimiento en el tráfico económico.

Responsabilidad:

Modelleisenbahn GmbH se esfuerza por proporcionar contenido del presente catálogo con la más alta calidad. A pesar de poner el mayor cuidado, Modelleisenbahn GmbH no puede asumir ninguna responsabilidad por la exactitud, actualidad o integridad del contenido y la información contenida en este catálogo. Por cualquier daño material o de naturaleza inmaterial por uso, no uso o retención de información incorrecta o incompleta en el presente catálogo, a menos que estén justificadas por una intención demostrable o negligencia grave, no se acepta ninguna responsabilidad y garantía por parte de Modelleisenbahn GmbH. Modelleisenbahn GmbH se reserva el derecho de actualizar los contenidos y las características técnicas de los productos en cualquier momento.

Muchas ilustraciones muestran fotomontajes y dibujos CAD. Por lo tanto, el modelo final que se entrega de los modelos puede diferir de las imágenes que se muestran. Los datos mecánicos y eléctricos y las medidas se dan sin garantía. Los productos de la producción en serie pueden diferir en pequeños detalles de los modelos mostrados. Existe la posibilidad de que los productos mostrados o descritos no estén disponibles en su país. Nos reservamos el derecho de efectuar cambios y las opciones de entrega para los productos mostrados.



Reconocimiento de países

 Austria (A)	 Italia (I)
 Bélgica (B)	 Luxemburgo (L)
 Bosnia/Herzegovina (BIH)	 Países Bajos (NL)
 Canadá (CAN)	 Noruega (N)
 Suiza (CH)	 Polonia (PL)
 República Checa (CZ)	 Rumanía (RO)
 Alemania (D)	 Rusia (RUS)
 Dinamarca (DK)	 Suecia (S)
 España (E)	 Eslovaquia (SK)
 Francia (F)	 Eslovenia (SLO)
 Hungría (H)	 Estados Unidos (US)

Épocas

Ep	I	Época I: aprox. 1870 – 1920
Ep	II	Época II: aprox. 1920 – 1945
Ep	III	Época III: aprox. 1945 – 1968
Ep	IV	Época IV: aprox. 1968 – 1994
Ep	V	Época V: 1994 – 2006
Ep	VI	Época VI: desde 2007

Vías

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

Autoridades ferroviarias

K.K.St.B.	Reales Ferrocarriles Estatales de Austria
BBÖ, ÖBB	FFCC federales austriacos
SNCB	FFCC estatales belgas
SBB	FFCC federales suizos
K.P.E.V.	Ferrocarriles Reales del Estado de Prusia
K.Bay.Sts.B	Ferrocarriles Reales del Estado de Baviera
DRG	FFCC alemanes Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (hasta 1937)
DRB	FFCC alemanes Deutsche Reichsbahn (1937 hasta aprox. 1949)
DR	FFCC alemanes Deutsche Reichsbahn (RDA)
DB	FFCC Deutsche Bundesbahn (1951 – 1993)
DB AG	FFCC Deutsche Bahn AG (desde 1.1.1994)
DSB	FFCC estatales daneses
RENFE	FFCC estatales españoles
SNCF	FFCC estatales franceses
MÁV	FFCC estatales húngaros
FS	FFCC estatales italianos
NSB	FFCC estatales noruegueses
SS, NS	FFCC holandeses
PKP	FFCC estatales polacos
SJ	FFCC estatales suecos
RŽD	Ferrocarriles rusos
ČSD	Ferrocarriles estatales checoslovacos (1919-1992)
ČD	Ferrocarriles checos
ŽSR	Ferrocarriles de la República Eslovaca (1993-2004)
ŽSSK	Ferrocarriles de la República Eslovaca (desde 2005)
CFL	Sociedad Nacional de Ferrocarriles de Luxemburgo
SŽ	Ferrocarriles eslovenos
SŽD	Ferrocarriles Soviéticos

Explicación de símbolos

	Número de artículo
	Fecha de lanzamiento 1.-4. trimestre del presente año
	Época
	Longitud entre topes
	Corriente continua (sin decodificador)
	Corriente continua (digital de fábrica con decodificador)
	Corriente continua (Digital de fábrica con decodificador de sonido)
	Corriente alterna (digital de fábrica con decodificador)
	Corriente alterna (Digital de fábrica con decodificador de sonido)
	Accionamiento en los ejes X / Ejes X con llantas de tracción
	Accionamiento en el tender de la locomotora por medio de un árbol cardán
	Luces blancas o. rojas/blancas conmutables en función del sentido de la marcha
	Cambio de luces según el modelo original (dependiendo del país)
	Iluminación LED / Iluminación eléctrica (mediante bombilla)
	Conexión de decodificador cableada de 6 pines
	Interfaz NEM 651 de 6 pines
	Interfaz NEM 652 de 8 pines
	Interfaz PluX16
	Interfaz PluX22
	Interfaz Next18
	Radio mínimo de curvatura
	Condensador
	Iluminación interior / Kit de montaje para la instalación de luces interiores
	Juego de ruedas para funcionamiento en corriente alterna
	Acoplamiento de maniobra digital
	Vapor dinámico saliendo de la chimenea
	Generador de vapor („Seuthe“ Nr. 10 o Nr.11)
	Cabina del maquinista Z21 disponible

Nuevo sistema de numeración de artículos

Con esta nueva gama de productos también lanzamos nuestro sistema nuevo de numeración de artículos. Hemos facilitado al máximo la búsqueda para que encuentren su modelo y diseño técnico deseado lo antes posible. Durante un periodo transitorio, se utilizarán paralelamente los números de artículo ROCO ya utilizados.



Grupos de artículos en detalle

1	0	Electrónica
4	0	Accesorios
5	1	Start Set
5	3	Start Set „Premium“
5	5	Set de trenes
5	7	Set de trenes „Premium“
6	1	Coches pasajeros „Start“
6	2	Coches pasajeros
6	5	Vagones de mercancías „Start“
6	6	Vagones de mercancías
7	1	Locomotoras de vapor
7	3	Locomotoras diésel
7	5	Locomotoras eléctricas
7	7	Automotores

Ancho de vías/ Ejecución técnica

0	H0: DC
1	H0: DCC, DCC sonido
2	H0: AC
4	H0e: DC
5	H0e: DCC, DCC sonido
8	TT: DC
9	TT: DCC, DCC sonido

Roco

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

Su distribuidor ROCO