

NEUHEITEN 2025 KATALOG

www.fleischmann.de



N

Fleischmann



Liebe FLEISCHMANN-Fans,

das Neuheitenjahr 2025 steht in den Startlöchern und bringt ein wahres Feuerwerk an besonderen Modellen!

Das Highlight für dieses Jahr ist die komplette Neukonstruktion des ÖBB-Nightjet! Ein absolutes Traummodell, dass in keiner Sammlung fehlen sollte. Alle Wagen werden korrekt im Maßstab 1:160 nachgebildet und geben das große Original exakt wieder. Perfekt eingesetzte Fenster und aufwendige Klimageräte auf dem Dach runden das elegante Erscheinungsbild ab. Erstmals im FLEISCHMANN-Sortiment erscheint das Modell ab Werk auch in einer Ausführung mit eingebauter Innenbeleuchtung und stromführenden Kupplungen. Damit wird auch die Nachtfahrt des kleinen Modells zum großen Erlebnis!

Doch auch Fans der klassischen Eisenbahn kommen in diesem Jahr voll auf Ihre Kosten! Für Fans der österreichischen Bundesbahnen rollt die Elektrolokomotive der Reihe 1010 bzw. 1110 auf die N-Schienen. Die Modelle erscheinen komplett überarbeitet und begeistern vor allem durch die detaillierte Front und separat angesetzte Teile wie den Scheibenwischern. Selbst beim Blick aufs Dach bleiben keine Wünsche offen: komplett neu erstellt und ohne Befestigungsschraube überzeugen die Stromabnehmer je nach Vorbildausführung.

Auch Schweizer Eisenbahnfans müssen im Hinblick auf die Beschaffung neuer Modelle nicht nach Österreich ausweichen: der Alpenklassiker, die Ae 6/6, erscheint optisch und technisch überarbeitet. Filigrane Stromabnehmer mit einer unsichtbaren Befestigung wissen zu begeistern. Zudem lassen die Fahreigenschaften der Modelle keine Wünsche offen und überzeugen durch leistungsfähige und zugkräftige Motoren!

Als technische Überarbeitungen rollen ebenfalls einige Modelle zu Ihnen: der beliebte Schienenbus VT 95 wurde technisch auf Vordermann gebracht und der ICE 2 erscheint ebenso als technisches Update und mit vorbildgerechten Soundfunktionen.

Freunde des modernen Verkehrs kommen mit weiteren Varianten des beliebten FLEISCHMANN Vectron voll auf ihre Kosten. Als perfekter Begleiter erscheint der Doppeltaschenwagen der Bauart T3000e, welcher die perfekte Ergänzung zum breiten Angebot an Modellen des kombinierten Verkehrs darstellt.

Doch nun genug der Worte, wir wünschen Ihnen viel Freude beim Entdecken

Ihr FLEISCHMANN-Team

Nightjet	06–11
Dampflokomotiven	12–25
Elektrolokomotiven	26–59
Diesellokomotiven	60–71
Start Sets	72–73
Personenwagen	74–84
Güterwagen	85–103
Was finde ich wo?	104–105
Impressum	106
Zeichenerklärung	107

Fleischmann FASZINATION Spur N





Fleischmann

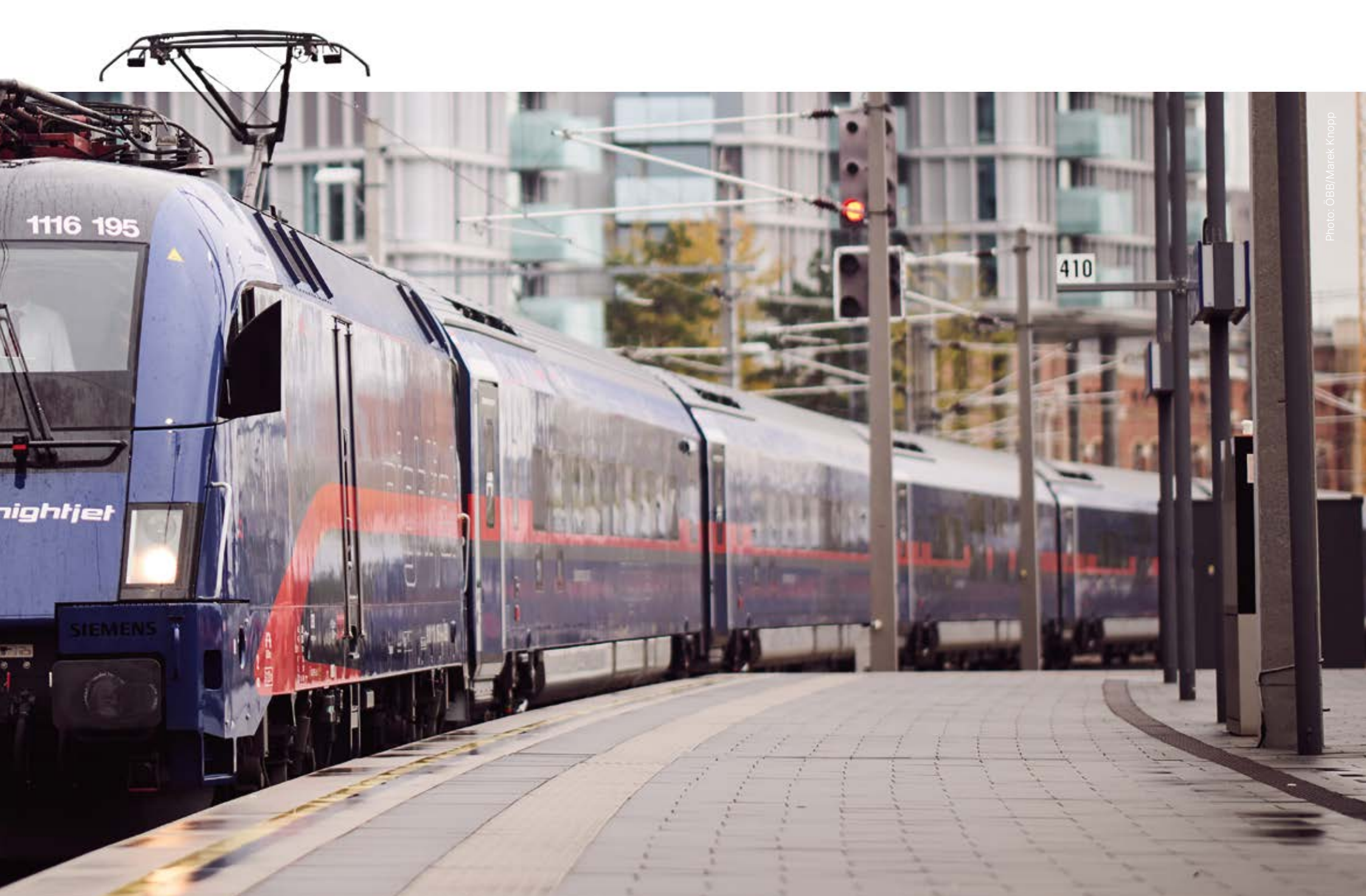
NIGHTJET ÖBB

NEU!
konstruktion

Mit der Bestellung einer neuen Generation an Nachtzügen haben die ÖBB im Jahr 2018 für große Aufmerksamkeit am Europäischen Eisenbahnmarkt gesorgt. Zusammen mit Siemens Mobility Austria präsentierte man nur kurze Zeit später auf Basis der Reisezugwagenfamilie „Viaggio Comfort Next Level“ die neue Fahrzeuggeneration. Ein besonderes Augenmerk wurde auf modernste Technik und die Einbindung innovativer Partner geachtet. Für einen ruhigen Lauf und damit perfekten Schlaf der Fahrgäste sorgen die speziell entwickelten Leichtbau-Drehgestelle des Siemens Werks Graz. Die weitere Fertigung der Wagen inklusive der Endmontage erfolgt bei Siemens in Wien. Die Fensterscheiben der Wagen verfügen über eine spezielle Oberfläche, die sie durchlässiger für den Mobilfunk macht.

Doch schon allein das Konzept der einzelnen Schlaf- und Liegewagen ist völlig neu am Nachtzugmarkt: neben hochwertigen 2er- und 4er-Abteilen in den Schlafwagen, die unter anderem über eigene Toilette mit Duschköglichkeit verfügen, sorgen vor allem die Mini Cabins für Furore. Sie bieten alles, was für eine Reise benötigt wird: Ablageflächen, einen klappbaren Tisch, Leselampen und separate Staumöglichkeiten für Schuhe und Gepäck. Kleine Sitzmöglichkeiten in jeder Mini-Cabin-Nische soll das gesellige Reisen fördern, ideal für junge Reisende oder Gruppen. In Summe erhalten die ÖBB 33 7-teilige Garnituren, welche sie unter anderem in Österreich, Deutschland, Italien, der Schweiz und den Niederlanden einsetzen werden. Die Wartung der modernen Garnituren erfolgt im ÖBB-Werk in Wien Simmering, welches speziell für diesen Zweck eine eigene moderne Wartungshalle erhalten hat.







■ Griffstange freistehend umgesetzt



■ Separat angesetzte Details am Steuerwagen



■ Dachbereiche realistisch umgesetzt



Rendering



■ Pufferbohle komplett zugestrichet



■ Bereiche der Schürzen aufwendig nachgebildet



■ Endwagen aufwendig umgesetzt

7-tlg. Set: Nightjet



ÖBB

NEU!
konstruktion



Bfmpz



ABbmpz



Bcmz



Bcmz



Bcmz



WLA mz



WLA mz

Rendering

Q3/2025

6260065

DC

6270065

DCC



Ep

VI



1163



Next18



LED

- Steuerwagen aufwendig detailliert und mit separat angesetzten Steckteilen
- Mini Cabins für mehr Abwechslung unterschiedlich ausgeführt (z.B.: offene und geschlossene Türen)
Nur bei 6270065:
- Steuerwagen ab Werk mit Next18-Decoder ausgerüstet
- Alle Wagen mit Innenbeleuchtung und stromführenden Kupplungen ausgerüstet



Photo: ÖBB/Harald Eisenberger



Elektrolokomotive 1116 195-9 „Nightjet“



ÖBB

- In aktueller „Nightjet“-Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht



Photomontage

Q4/2025

7560039

DC

4/1

7570039

DCC



4/1

Die bislang im Nightjet-Design gestalteten Lokomotiven erhielten eine Überarbeitung. Anstelle der Folierung wurde einer Lackierung in den Farben der neuesten Nightjet-Ausführung der Vorzug gegeben. Der bisher verwendete Sternenhimmel ist damit Schnee von gestern.

Ep	VI	121	NEM	NEM 651	LED	R1	Z21	Cab
----	----	-----	-----	---------	-----	----	-----	-----



DAMPF LOKOMOTIVEN

Dampflokomotive 44 089



DRG

- Mit Wagner-Windleitblechen
- Erstmals Ausführung mit Nietentender 2'2' T 32
- Mittlere Treibachsen mit kleineren Spurkränzen
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung



Photomontage

Q2/2025

7160026

DC

2/2

7170026

DCC



2/2

Ep

II



141



NEM



Next18



LED



R1

Die Lokomotiven konnten Züge mit einer Gesamtlast von 1.200 t, auf Steilrampen mit 600 t, befördern. Die wegen ihrer Zugkraft als „Jumbo“ bezeichneten Dampfloks waren in fast ganz Deutschland sowie in vielen anderen europäischen Staaten mit großem Erfolg eingesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit lag vorwärts bei 80 km/h, rückwärts konnte mit 50 km/h gefahren werden. Die Lokomotiven wurden ab 1937 überwiegend mit geschweißten Tendern bestellt, bekamen aber sofort im Tausch ältere genietete Tender von Schnellzuglokomotiven.

Dampflokomotive BR 92.5-10



DRG

UPI!
date



Photomontage

Q4/2025

7160014	DC	4/1
7170014	DCC	4/1

Ep II | 69 | NEM | Next18 | LED | R1

- Erstmals mit authentischen Soundfunktionen
- Vorbildgetreuer Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Mit wartungsfreiem Glockenankermotor

4-tlg. Set: Güterzug



DRG

- Schotterwagen sind mit Beladung versehen



G10

Talbot

Photomontage

Q2/2025

6660120

Ep II | 196 | NEM

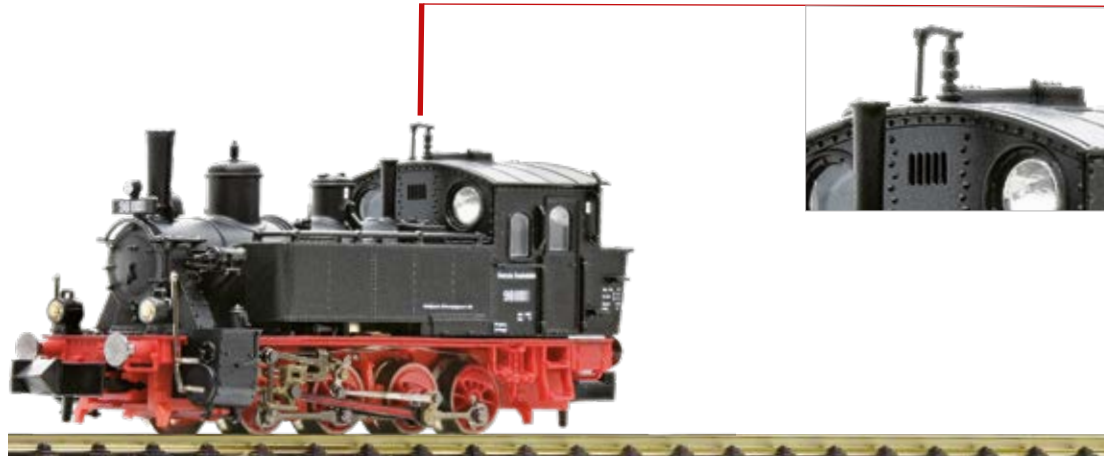
Bestehend aus einem gedeckten Güterwagen mit Bremserhaus, Gattung G10, zwei Schotterwagen, Bauart Talbot und einem Kesselwagen mit Bremserbühne.



Dampflokomotive BR 98.8



DB



Photomontage

- Einsatz vor Personen- und leichten Güterzügen auf Nebenbahnen

Q1/2025

7160022

DC

4/0

Ep

III



58



R1

Die Baureihe 98.8, die bayer. GtL 4/4, wurde zum erstenmal 1911 bei den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in Dienst gestellt. Mit wenigen Änderungen wurde sie bis 1927 weitergebaut. Die Lokomotiven bewährten sich im Betrieb sehr gut und waren mit einer Leistung von 450 PS die stärksten bayerischen Lokalbahnlokomotiven. Bei der Deutschen Bundesbahn waren die kleinen, anspruchslosen Maschinen bis zum Jahre 1953 auf vielen bayerischen Lokalbahnstrecken im Einsatz.

Dampflokomotive 86 049



DR



Photomontage

- Next18-Schnittstelle und beidseitiges LED-Spitzenlicht
- Feine Vor- und Nachlaufräder mit durchbrochenen Speichen

Q2/2025

7160016

DC

4/1

7170016

DCC



4/1

Ep

III



87



Next18



LED

R1

Dampflokomotive 055 635-7



DB



Photomontage

- Digital schaltbare flackernde Feuerbüchse (7170017)
- DCC-Modell werkseitig mit fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (7170017)
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Q1/2025

7160017

DC

2/1

7170017

DCC

2/1

Die preußische Dampflokomotivtype G 8.1, von der fast 5,000 Stück gebaut wurden, war mit einer Leistung von 1,260 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h vor allem im Güterzug- und schweren Rangierdienst eingesetzt.

Ep

IV



116



R1





Photo: EK Verlag

Dampflokomotive 01 200



DB



- Wagner-Windleitbleche
- Freier Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstands- und Triebwerksbeleuchtung



Photomontage

Die Zweizylindermaschinen der Baureihe 01 gelten als die ersten Schnellzuglokomotiven, die nach den Einheitsbauprogramm entstanden sind. Die ersten Baulose waren mit Vorlauf-
rädern von 800 mm Durchmesser ausgestattet und für 120 km/h zugelassen. Ab 01 102 benutzte man Vorlauf-
räder von 1.000 mm und verstärkte Bremsen, wodurch die zugelassene
Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h hinaufgesetzt werden konnte.

Die große Zeit der Baureihe 01 begann mit dem Sommerfahrplan 1934. Die Leistungen, die in jenen Jahren gefahren wurden waren eine Herausforderung für die Maschinen und das
Personal. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden solche erst wieder von Elektrolokomotiven und Großdiesellokomotiven erreicht.

Die Lok 01 200 lieferte Henschel 1937 an das Bw Hof ab und war auch auf der Schiefen Ebene vor Schnell- und Eilzügen zwischen Bamberg und Hof im Einsatz.

Q2/2025		
714502	DC	2/2
714572	DCC	2/2

Ep	III	150	NEM	Next18	LED	R1
----	-----	-----	-----	--------	-----	----

Schnellzugwagen 1. Klasse



DB



A4üm

Photomontage

Q4/2025

6260068



Schnellzugwagen 1./2. Klasse



DB



AB4üm

Photomontage

Q4/2025

6260069



Schnellzugwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil



DB



BD4üm

Photomontage

Q4/2025

6260072



Schnellzugwagen 2. Klasse



DB



B4üm

Photomontage

Q4/2025

6260070

6260071

Ep III [] 165 [] NEM [] 946901

■ Art.-Nr. 6260071: Geänderte Betriebsnummer

Halbspeisewagen



DB



BR4ymg

Photomontage

Q4/2025

6260073

Ep III [] 165 [] NEM [] 946901



Dampflokomotive 638.1809



ÖBB



Photomontage

- Kessel ohne Windleitbleche
- Ideale Ergänzung zum Personenzug der ÖBB auf dieser Seite

Q1/2025

7160021

DC

4/2

7170021

DCC

4/2

Ep

III



122



R1

Mit fast 4.000 produzierten Exemplaren ging die preußische P 8, später eingereiht als Baureihe 38, als eine der zahlenmäßig stärksten Dampflokomotiven überhaupt in die Geschichte ein. Nach den Wirren der beiden Weltkriege waren sie nahezu bei allen europäischen Bahnverwaltungen im Einsatz. In Österreich verblieben letztendlich fünf Lokomotiven und bildeten die ÖBB-Reihe 638.

3-tlg. Set: Personenzug



ÖBB



C3



C3



Dih

Photomontage

- Mittlere Achse der Abteilwagen seitenverschiebbar

Q1/2025

6260055

Ep

III



245



NEM

Die Bauform der Abteilwagen stammt noch aus der Anfangszeit der Eisenbahn. Die Bauart „pr 11“ ist eine der letztgebauten preußischen Abteilwagen mit Oberlichtdach und gleichzeitig meistgebauten Reisezugwagen auf deutschem Boden. Die dreiachsigen Wagen gab es mit und ohne Bremserhaus. Einige Exemplare sind noch heute bei Museumsbahnen hinterstellt. Auch zur ÖBB gelangten diverse Fahrzeuge der preußischen Abteilwagen.

Dampflokomotive Serie 64



SNCB



- Vorbildgetreuer Durchblick zwischen Kessel und Fahrwerk
- Metalldruckguss-Fahrgestell

Photomontage

Q1/2025

7160020 DC 4/2

7170020 DCC 4/2

Ep III 122 R1

Ein Meilenstein in der Entwicklung der preußischen Personenzuglokomotiven war die P 8, wie die spätere Baureihe 38 in Ost wie West einfach nur genannt wurde. Nach den Wirren der beiden Weltkriege waren sie nahezu bei allen europäischen Bahnverwaltungen im Einsatz. In Belgien verfügte die SNCB noch über 148 betriebsfähige Maschinen. Mit dem Umnummerungsplan von 1946 erhielten die Loks die Reihenbezeichnung 64.

■ Alle Artikel auf dieser Seite mit Genehmigung von NMBS-SNCB Train World Heritage

3-tlg. Set: Personenzug



SNCB



Photomontage

Q2/2025

6260054

Ep III 393 NEM 944501 946901

Güterzuggepäckwagen



SNCB



Pwgs

Photomontage

Q1/2025

830156

Ep III 64 NEM

- Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen
- Ausführung ohne Dachkanzel

Dampflokomotive Serie 232 TC



SNCF



Photomontage

- Ausführung mit Runddach
- Das DCC-Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet

Q2/2025

7160025

DC

3/1

7170025

DCC

3/1

Ep

III



93



R1



Von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen übernahm die SNCF 27 Exemplare der Gattung T 18, die zwischen 1915 und 1918 von den Vulcan Werken erbaut worden waren. Stationiert waren sie in Straßburg, Haguenau, Sélestat, Colmar und Mulhouse. Auf Grund der respektablen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, des großen Wasserreservoirs und ihrer viel gepriesenen Laufruhe wurden sie hauptsächlich im schnellen Vorortverkehr eingesetzt. Die letzte 232 TC verabschiedete sich 1966 aus dem Plandienst der französischen SNCF.

3-tlg. Set: Personenzug



SNCF



ABmyf



Bmyf



Photomontage

Q2/2025

6260067

Ep

III



393



NEM



944501

Reisezugwagen deutscher Bauart konnte man noch relativ häufig in der Eisenbahn-Epoche III in Diensten der französischen Staatsbahn SNCF antreffen.



ELEKTRO LOKOMOTIVEN

Elektrolokomotive E 10 228



DB



Photomontage

- Ausführung mit Regenrinne, Doppellampen und umlaufender Griffstange
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q4/2025

7560058

DC

4/1

7570058

DCC



4/1

Ep

III



104



NEM



NEM 651



LED



R1

Für schwere Schnell- und Eilzüge auf Hauptstrecken wurden bei der Deutschen Bundesbahn ab 1956 die Loks der Baureihe E 10 in Dienst gestellt. Die Maschinen erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h und hatten eine Leistung von 3.260 kW. Im Laufe der Produktion (ab E 10 216) wurden die großen Einzellampen durch zwei kleinere Lampen (eine als Spitzenlicht, eine als Schlusslicht) ersetzt, diese Ausführung wurde entsprechend den laufenden Nummern als E 10.2 bezeichnet.

Elektrolokomotive 140 047-2



DB



Photomontage

- Ausführung mit Gummi-Regenrinnen, Doppellampen und einer Griffstange an der Front
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q2/2025

7560051

DC

4/1

7570051

DCC



4/1

Ep

IV



104



NEM



NEM 651



LED



R1

Für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen im Flachland entwickelten das BZA München, Kraus-Maffei und SSW die BR E 40, die im technischen Aufbau weitgehend der E 10.1 entsprach. Lediglich die Getriebeübersetzung wurde geändert und auf den serienmäßigen Einbau einer elektrischen Bremse verzichtet. Über 800 Stück der 110 km/h schnellen Maschinen wurden ab 1957 in Dienst gestellt. Ihre Leistung betrug 3.260 kW. Im Jahr 1968 wurde sie zur BR 140 umgezeichnet. Sie trug lange Zeit die Hauptlast des Güterzugverkehrs auf elektrifizierten Strecken, kam aber auch vor Personenzügen zum Einsatz. Ende 2016 wurde sie nach fast 60-jähriger Verwendung bei der DB außer Dienst gestellt.

Fleischmann

ELEKTRO LOKOMOTIVE BR 120, DB/DB AG

NEU!
konstruktion ■

Die Baureihe 120 gilt als die weltweit erste in Serie gebaute Drehstrom-Lokomotive und ist ein Meilenstein in der Entwicklung elektrischer Lokomotiven. In den Jahren 1979 und 1980 entstanden fünf Prototypen mit Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren. Diese Lokomotiven waren für 160 km/h zugelassen. Nach umfangreichen Versuchsfahrten konnten alle für 200 km/h zugelassen werden, die 120 001 erreichte 1984 die Rekordgeschwindigkeit von 265 km/h.

Die umfangreichen Erprobungen dieser ersten Universallokomotive dauerten der DB schließlich zu lange, sie benötigte die neuen Fahrzeuge möglichst rasch. Etwaige Schwachstellen sollten in der Folgebaureihe 121 (die nie realisiert wurde) behoben werden. Dazu kam noch, dass sich die Deutsche Bundesbahn während der Bauzeit im Jahre 1986 im Einsatzzweck umorientiert hatte: Die Loks sollten nun doch hauptsächlich im schnellen Reisezugdienst eingesetzt werden. Daraufhin musste die Getriebeübersetzung geändert werden, um im hohen Geschwindigkeitsbereich eine bessere Durchzugskraft zu erreichen. Dies geschah dann ab der Lokomotive 120 137.

Durch verschiedene Schwierigkeiten bei der Fertigung, Inbetriebnahme und der Eröffnung der Neubaustrecken kam es sogar zu dem Kuriosum, dass im Sommer 1988 alle 60 Lokomotiven bei der DB buchmäßig abgenommen waren; tatsächlich standen dem Betriebsdienst alle 60 Loks jedoch erst ab Mai 1989 zur Verfügung.

Die Baureihe 120.1 wäre an und für sich eine sehr gute Konstruktion geworden, hätte man der Entwicklung noch etwas mehr Zeit gelassen. Zudem wurden die nagelneuen Maschinen in den Anfangsjahren übermäßig stark strapaziert, Laufleistungen von 22 Stunden pro Tag waren keine Seltenheit. Tagsüber donnerten sie oft mit InterCitys die Neubaustrecken entlang, nachts ging es im „Nachtsprung“ vor schweren Güterzügen wieder zurück.

Durch den technischen Fortschritt im Bereich der Schienenfahrzeugtechnik gilt die Baureihe 120 mittlerweile als überholt. Eine kleine Flotte der Baureihe 120 verkehrte bis Juli 2020 noch fahrplanmäßig auf den Strecken Stuttgart–Karlsruhe und Stuttgart–Nürnberg. Planmäßig fand die letzte Fahrt der Baureihe 120 bei DB-Fernverkehr im Juli 2020 als IC 2161 von Stuttgart nach München statt. Mittlerweile wurden einige Fahrzeuge an private Eisenbahnverkehrsunternehmen verkauft.





Elektrolokomotive 120 001-3



DB

- Vorbildgerechte Umsetzung der Vorserienlok
- Feine Scheibenwischer
- Dachgarten mehrteilig und aufwendig nachgebildet
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

NEU!
konstruktion



Q3/2025

7560059 DC 4/1

7570059 DCC 4/1

Ep IV 120 NEM Next18 LED R1

Elektrolokomotive BR 120.1



DB AG

- Vorbildgerechte Umsetzung der BR 120.1
- Feine Scheibenwischer
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer
- Dachgarten mehrteilig und aufwendig nachgebildet
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photo: R. Auerwack

Q4/2025			
7560062	DC		4/1
7570062	DCC		4/1

Ep	VI		120		NEM		Next18		LED		R1
----	----	--	-----	--	-----	--	--------	--	-----	--	----





Elektrolokomotive 230 003-6



DR



Photomontage

- Aufwendige Dachgestaltung mit authentischen Stromabnehmern
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

In den 1980er Jahren beschaffte die DR elektrische Zweisystemlokomotiven, um den stetig wachsenden Verkehr und die Betriebsabläufe im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der DDR und der Tschechoslowakei zu vereinfachen. Aufgrund der mangelnden Erfahrung auf dem Gebiet der Zweisystemtechnik (DDR: Wechselspannung 15 kV/16 2/3 Hz, CSSR: Gleichspannung 3 kV) und der vollen Auslastung beim E-Lok-Hersteller LEW in Hennigsdorf, entstanden die Maschinen auf Basis der CSD-Baureihen ES 499.1 und 499.2. Allerdings hatte die Lokfabrik Skoda noch keine Maschine für das AC-System 15 kV/16 2/3 Hz gebaut, deswegen wurden die Teile des Wechselstromteils aus der DDR zugeliefert. Durch den Bedarf der CSD ergab sich für Skoda damit ein Doppelauftrag mit 15 Loks BR 372 und 20 Loks BR 230 für die DR. Im Rahmen der Fusion beider deutschen Staatsbahnen erhielten die deutschen Lokomotiven ab 1991 die neue Baureihenbezeichnung 180.

Q3/2025

7560042 DC 4/1

7570042 DCC 4/1

Ep IV 105 NEM Next18 LED R1

Elektrolokomotive 139 558-1



RAILADVENTURE



Photomontage

- Betriebszustand: ab 2012
- Ideale Ausführung zum Bespannen von Überführungszügen oder Testfahrten

Als eine von vier Baureihen des Programms für Einheits-Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn entwickelte man mit der E 40 auch eine Lokomotive für die Traktion von Güterzügen im Flachland. Für Steigungsstrecken wurden 31 Loks mit Fahrdrabt unabhängiger Widerstandsbremse ausgeliefert und als Unterbaureihe E 40.11 bezeichnet. Diese Mehrzwecklokomotive wurde unter anderem auf der Höllentalbahn eingesetzt. Ab 1968 hat sich die Baureihenbezeichnung dieser Loks computergerecht in 139 (ex E 40.11) geändert. Bis heute sind ein paar dieser Lokomotiven noch bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einsatz.

Q2/2025

7560033 DC 4/1

7570033 DCC 4/1

Ep VI 104 NEM NEM 651 LED R1

Elektrolokomotive 193 818-2



SIEMENS

- Ausführung als SIEMENS Werbeträger
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht



Photomontage

Mit der Vorstellung des Vectron wurde ein neues Kapitel in der Siemens Lokomotivgeschichte aufgeschlagen. Ein besonders aerodynamisches Design, eine besonders gute Crashsicherheit sowie große Flexibilität sprechen für den Vectron. Der Vorteil für die Kunden des Vectron liegt in den unzähligen Möglichkeiten der Ausführung seiner technischen Eigenschaften. Ein modular aufgebautes Baukastensystem sorgt dafür, dass verschiedenste Anforderungen der jeweiligen Bahnunternehmen erfüllt werden können. So stehen Lokomotiven für verschiedene Stromsysteme, Geschwindigkeiten oder Zugsicherungen zur Verfügung.

Zu den Siemens Test-, Homologations- oder Demonstrationslokomotiven zählen alle Lokomotiven, die von Siemens Mobility selbst verwendet werden. Diese Maschinen haben eine weiße Lackierung mit einem dunkelgrauen Rahmen.

Q4/2025		
7560011	DC	4/1
7570011	DCC	4/1

Ep	VI	119	NEM	Next18	LED	R1
----	----	-----	-----	--------	-----	----



Elektrolokomotive 112 172-2



DB



Photomontage

- In orientroter Lackierung mit Latz

Q2/2025

7560043

DC

4/1

7570043

DCC



4/1

Ep

IV-V



104



NEM



NEM 651



LED



R1

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

Elektrolokomotive 101 003-2



DB AG



Photomontage

- Ausführung in orientroter Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Rangierlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Q1/2025

7560032

DC

4/1

7570032

DCC



4/1

Ep

V



119



NEM



NEM 651



LED



R1

Die Baureihe 101 der Deutschen Bahn wurde als Nachfolgerin der bewährten, aber technisch veralteten Baureihe 103 mit modernster Technik ausgerüstet. Die Drehstrom-Asynchron-Motoren mit Einzelachsantrieb hatten eine Dauerleistung von 6.400 kW und eine Anfahrzugkraft von 300 kN. Damit erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Insgesamt 145 Exemplare der Baureihe 101 wurden von Sommer 1996 bis Ende 1999 in Dienst gestellt. Die ersten drei Lokomotiven wurden noch im orientroten Farbschema lackiert.

Elektrolokomotive 103 233-3



DB

- Sonderlackierung in Verkehrsrot
- Digital schaltbare Licht- und Soundfunktionen (7570034)



Photomontage

Mitte der 1960er Jahre entstand die Baureihe E 03, die als bis dahin stärkste DB-Lok für schwere Reisezüge vorgesehen war. 1970–1974 wurden 145 Serienloks in Dienst gestellt. Die letzten 30 Loks (ab 103 216) erhielten einen vergrößerten Führerstand und wurden dadurch um 700 mm länger.

Zum Ende der offiziellen Einsatzzeit entstand auf Vorschlag vieler Fans dieser Baureihe eine Maschine im neuen verkehrsroten Kleid mit farblich abgesetzten Rahmen. So wie das schon bei der klassischen 103er in Rot/Beige der Fall war. Die Firma ROCO trat als Sponsor dieser Lackierung auf. Als Besonderheit erhielt die Maschine anlässlich der Präsentation jeweils unter dem rechten seitlichen Führerstandsfenster einen Widmungstext.

Q2/2025

7560034

DC

4/1

7570034

DCC



4/1

Ep

V



126



NEM



NEM 651



LED



R1



Z21

Cab

3-tlg. Set 1: Reisezugwagen „IR 2471“



DB AG



ARkimbz 262.6



Aimz 261.6



Bimz 264.6

Photomontage

Q1/2025

6260024

Ep V [] 495 [] NEM [] 944701

■ Zuglauf Heidelberg – Konstanz

2-tlg. Set 2: Reisezugwagen „IR 2471“



DB AG



Bimdz 268.6



Bimz 264.6

Photomontage

Q1/2025

6260025

Ep V [] 330 [] NEM [] 944701

■ Zuglauf Heidelberg – Konstanz

Fleischmann

ICE 2

BR 402, DB AG

UPI
date

Den ICE 2 setzt die Deutsche Bahn in Form von Halbzügen ein, die aus einem Triebkopf, sechs Mittelwagen sowie einem Steuerwagen bestehen. Bei Bedarf werden zwei Halbzüge zu einer Vollgarnitur zusammengekuppelt. Wenn möglich, fahren die Vollgarnituren Steuerwagen an Steuerwagen, um an den Zugenden mit den Triebköpfen voran die Geschwindigkeit von 250 km/h ausfahren zu können. Aber auch die Kombinationen Triebkopf/Steuerwagen oder Triebkopf/Triebkopf sind möglich. Die Triebköpfe der Baureihe 402 unterscheiden sich von ihren Vorgängern vor allem durch die geänderte Front, die zum Kuppeln geöffnet werden kann. Auch der Steuerwagen ist mit dieser Front ausgestattet.





Photo: R. Auerweck

4-tlg. Set: Elektrotriebzug ICE 2 (BR 402)



DB AG

UP!
date

- Mit grünem Streifen an den Endwagen
- Ausführung im Betriebszustand „Redesign 2005“
- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht



805.0



807.0

808.0

Photomontage

Q4/2025

7760003 DC 4/1

7770003 DCC 4/1

Ep VI 625 NEM Next18 LED R1 944701 945301

4-tlg. Set: Ergänzungswagen zum ICE 2 (BR 402)



DB-AG

- Im Betriebszustand „Redesign 2005“
- Passend auch zum ICE-2-Startset, Art.-Nr. 931884



805.3



806.0



806.3



806.6

Photomontage

Q4/2025

7760004

Ep VI 660 NEM 944701

Fleischmann

ELEKTRO

LOKOMOTIVEN RH 1010 1110/1110.5, ÖBB

NEU!
konstruktion

In den boomenden Nachkriegsjahren setzten auch die Österreichischen Bundesbahnen auf Modernisierung. Die wichtigsten Verbindungen im Land wurden elektrifiziert und konnten nun mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren werden. Die alten Elektroloks waren allerdings nur eingeschränkt für derartige Einsätze geeignet, deshalb gaben die ÖBB die Konstruktion einer neuen Lok in Auftrag. Mitte der 1950er-Jahre schlug damit die Geburtsstunde der Reihe 1010.

Die ab 1955 ausgelieferten 20 Schnellzugloks der Reihe 1010 wurden auf Basis der Reihen 1040 und 1041 gebaut, verfügten aber über deutlich mehr Leistung. Die sechsachsigen Elektrolokomotiven erreichten mit ihren 4.000 kW eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. Für den Einsatz auf den Gebirgstrecken der Tauern-, Brenner und Arlbergbahn wurde aus dieser Bauart eine Serie von Maschinen mit höherer Leistung bei einer etwas geringeren Höchstgeschwindigkeit entwickelt. Diese Fahrzeuge wurden als Reihe 1110 in den Bestand der ÖBB eingegliedert. Eine weitere Spielart mit zusätzlicher Elektrobremse erhielt die Bezeichnung 1110.5. Jene Lokomotiven unterscheiden sich von den anderen Maschinen durch die Bremswiderstandskästen auf dem Dach. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h wurden die Fahrzeuge der Baureihen 1110 und 1110.5 sowohl im Schnell-, als auch im Güterzugdienst verwendet. Ihre Verbreitung erstreckte sich entsprechend über ganz Österreich.





Elektrolokomotive Rh 1110



ÖBB

NEU!
konstruktion

- Fein detailliertes Modell mit vielen separat angesetzten Steckteilen
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Rendering

Q4/2025		
7560038	DC	4/1
7570038	DCC	4/1
Ep	IV	112
	NEM	Next18
	LED	R1



■ Scheibenwischer filigran nachgebildet



■ Zierliche Stromabnehmer mit unsichtbarer Befestigung



■ Drehgestelle tief graviert



Rendering



■ Griffstangen an der Front extra angesetzt



■ Vorbildgerechte Ausführung der Lampenbauarten



■ Pufferbohle vollständig zurüstbar

Elektrolokomotive 1044 107-9



ÖBB



Photomontage

Q2/2025

7560052 DC 4/1

7570052 DCC 4/1

Ep IV-V 100 NEM 651 LED R1

- Filigrane Stromabnehmer
- Ausführung mit hohen Dachlüftern

Elektrolokomotive Re 4/4 II 11214



SBB



Photomontage

Q3/2025

732401 DC 4/1

732471 DCC 4/1

Ep IV 96 NEM Next18 CH R1 Z21 Cab

- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer
- Geschlossene Schienenräumer beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

E-Lok Doppeltraktion Re 10/10



SBB

- Re 6/6 mit Wappen „Balerna“
- Bestehend aus Re 6/6 11672 und Re 4/4 II 11361
- Beide Lokomotiven vollwertig ausgestattet
- Beide Lokomotiven in verkehrsroter Lackierung



Photomontage

Q2/2025

7560049

DC

8/2

7570049

DCC



8/2

Ep

IV



217



NEM



Next18



CH



R1

Die Doppeltraktion aus Re 4/4 II und Re 6/6 wird der Einfachheit halber als Re 10/10 bezeichnet. Dieser Name leitet sich von den zehn angetriebenen Achsen ab, die das Doppelspann besitzt, und bezieht sich dementsprechend nicht auf einen eigenen Lokomotivtyp. Die Re 10/10 werden von der SBB nahezu ausschließlich vor schweren Güterzügen auf der Gotthardstrecke eingesetzt. Das starke Doppel schafft die vorgeschriebene Maximallast von 1.400 Tonnen am Zughaken bei 80 Stundenkilometern auf einer Steigung von 26 Promille.

Elektrolokomotive Re 421 394-8



SBB



Photomontage

- Mit „Zürich–München“ Werbebeklebung
- Filigrane Ausführung der Stromabnehmer für CH und D

Q4/2025

732405 DC 4/1

732475 DCC 4/1

Ep VI 96 NEM Next18 CH R1 Z21 Cab

Zwischen Zürich HB und München Hbf werden seit dem Jahr 2021 täglich sechs Verbindungen mit einer Fahrzeit von 3,5 Stunden angeboten. Grund für die Beschleunigung ist der Lückenschluss der Elektrifizierung im Teilabschnitt der Deutschen Bahn zwischen Geltendorf und Lindau. Um darauf aufmerksam zu machen, hat SBB Personenverkehr zwei seiner Re 421-Lokomotiven in ein dunkelblaues Werbekleid gehüllt. Vorzugsweise sind die Lokomotiven zwischen Zürich HB–Lindau und Zürich HB–Singen im Einsatz.

Elektrolokomotive 193 451-2



SBB Cargo
International



Photomontage

- Taufname „Bavaria München“
- In Kooperation mit RIGOL DESIGN

Q4/2025

7560048 DC 4/1

7570048 DCC 4/1

Ep VI 109 NEM Next18 CH R1

Im Juli 2022 hat das Schweizer Unternehmen SBB Cargo International AG in Zusammenarbeit mit der SüdLeasing GmbH 20 Vectron Mehrsystemlokomotiven inklusive des Ausstattungspakets XLoad bei Siemens Mobility bestellt. Vectron XLoad ist ein Ausrüstungspaket zur Verbesserung der Reibwertausnutzung mit dem Ziel, erhöhte Anhängelasten zu befördern.



Elektrolokomotive 460 078-9 „Nendaz“



SBB



- Aufwendige Bedruckung im „Nendaz and I“ Design mit unterschiedlichen Seitengestaltungen
- Vorbildgerechte Licht- und Soundfunktionen mittels Onboarddecoder schaltbar (7570053)



Photomontage

Q1/2025

7560053

DC

4/1

7570053

DCC



4/1

Ep

VI



116



NEM



NEM 651



LED



R1

Seit Mai 2023 wirbt die Re 460 078 für eine Kampagne „Swisstainable unterwegs“ von Schweiz Tourismus. Swisstainable ist die Nachhaltigkeitsstrategie von Schweiz Tourismus und der Tourismusbranche. So soll nachhaltiges Reisen gezielt gefördert werden. Die Lokomotive trägt damit die Werbebotschaft „Nendaz und ich“ für den im Wallis gelegenen Tourismusort Nendaz in die ganze Schweiz hinaus.



Fleischmann

ELEKTRO

LOKOMOTIVE Ae 6/6

SBB

Als Ablösung für die Gotthard-„Krokodile“ hatten die Schweizerischen Bundesbahnen ab 1955 Universalloks der Reihe Ae 6/6 beschafft. Schnell erwiesen sie sich vor allem am Gotthard als die idealen Zugpferde, um die beständig anwachsenden Zuglasten in flotter Geschwindigkeit über die langen Rampen zu befördern, denn die langsamen „Krokodile“ kosteten zu viel Zeit auf den stark ausgelasteten Streckenabschnitten. Mit ihren 4.410 kW waren sie für eine Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h ausgelegt. Aufgrund starker Beanspruchung der Gleise durch die dreiachsigen Drehgestelle bei Bogenfahrt wurde die zulässige Geschwindigkeit aber auf 110 km/h, über Weichen sogar auf 100 km/h begrenzt. Die spätere Anhebung für die Zugreihe „A“ führte schließlich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h.

Bis 1966 wurden insgesamt 120 Lokomotiven der Baureihe Ae 6/6 in Betrieb genommen. Die ersten 25 Lokomotiven der Reihe Ae 6/6 werden häufig als Kantonslokomotiven bezeichnet, da sie die Wappen der 25 Schweizer Kantone tragen. An den Lokkästen befinden sich Chrom-Zierlinien und an den Frontseiten ein Schnäuzchen. Diese Verzierung, begleitet von den Wappen an den Seitenwänden, fand großen Anklang und machte die leistungsstarken Maschinen europaweit berühmt.

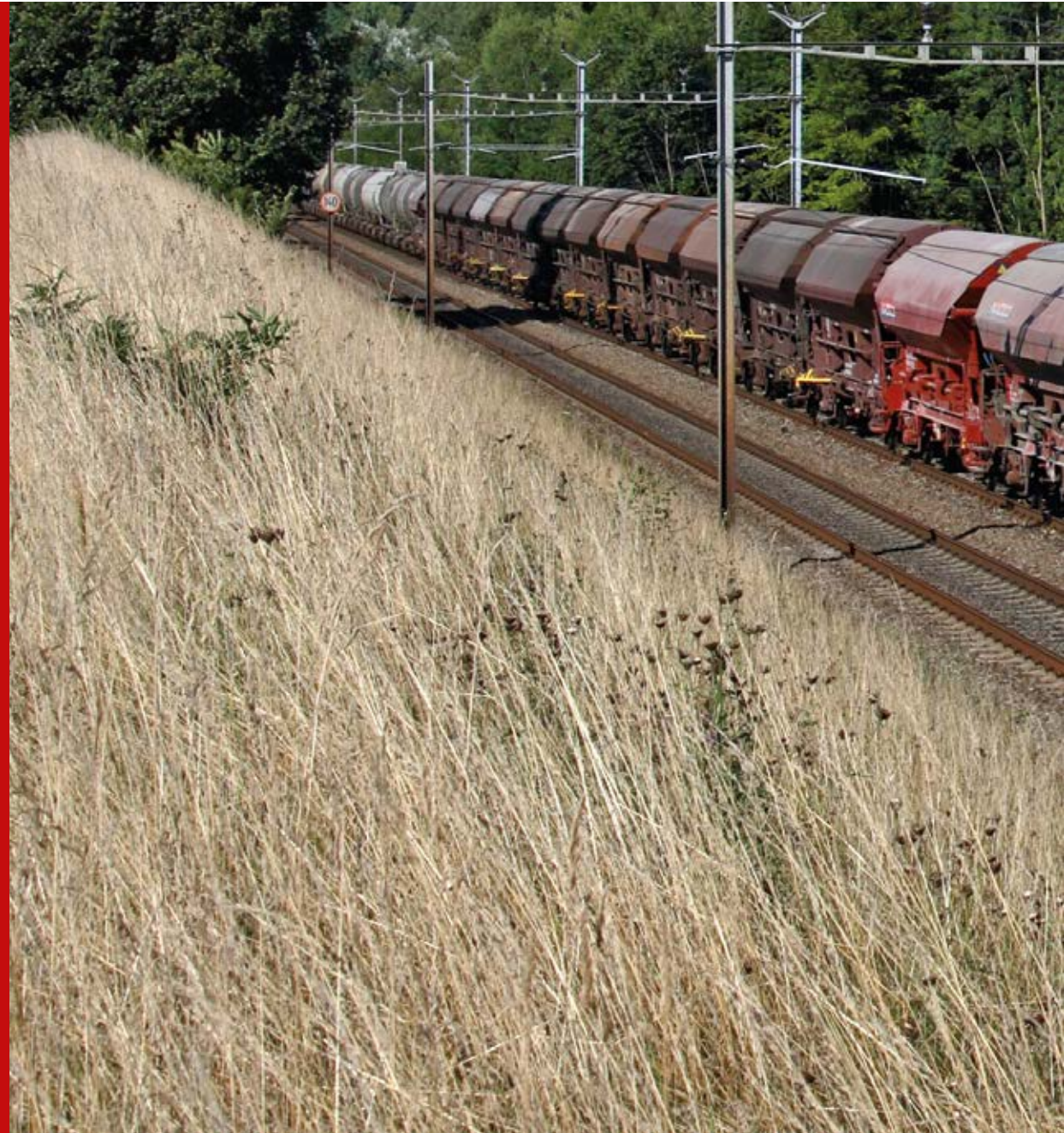




Photo - D. Häusermann



■ Extra angesetzte Scheibenwischer



■ Neue filigrane Isolatoren und Dachleitungen



■ Zierliche Stromabnehmer



Rendering



■ Pufferbohle vollständig zurüstbar



■ Feinste Gravuren



■ Separat angesetzte Griffstangen

Elektrolokomotive Ae 610 487-1



SBB

UP!
date

- Mit Wappen „Langenthal“
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung



Photomontage

Q4/2025		
7560063	DC	4/1
7570063	DCC	4/1

Ep	V	115	NEM	Next18	CH	R1
----	---	-----	-----	--------	----	----

Elektrolokomotive BB 426063 „FRET“



SNCF



Photomontage

Q3/2025

7560036 DC 4/1

7570036 DCC 4/1

Ep V-VI 111 NEM Next18 LED R1

- Filigrane Ausführung der beiden unterschiedlichen Stromabnehmer
- Digital schaltbare Soundfunktionen

Elektrolokomotive 193 696-2



CD



Photomontage

Q1/2025

7560056 DC 4/1

7570056 DCC 4/1

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

- In aktuellem CD-Design mit Werbung für den Fahrradverleih
- Fein detailliertes Modell mit aufwendiger Dachgestaltung
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Fernlicht und einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht

Elektrolokomotive 7178


VOLKERRAIL



Photomontage

- Variante mit Klimaanlage
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2025

7560055

DC

4/1

7570055

DCC



4/1

Ep VI  109  NEM  Next18  LED  R1

Im Oktober 2020 hat VolkerRail drei Loks der Serie 1700 sowie drei Ersatzteilsponder von den Niederländischen Staatsbahnen gekauft. Nach umfangreicher Wartung und Lackierung in den Hausfarben wurde im Januar 2021 mit „VolkerRail 7178“ die erste eigene Elektrolokomotive in Dienst gestellt. Die ehemals bei den NS als 1778 bezeichnete Lok wird vom niederländischen Schieneninfrastruktur-Unternehmen zur Traction der vielfältigen Arbeitszüge verwendet.

Elektrolokomotive 9902


Railexperts



Photomontage

- Modell exklusiv bei FLEISCHMANN erhältlich
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q1/2025

7560057

DC

4/1

7570057

DCC



4/1

Ep VI  109  NEM  Next18  LED  R1

In Kooperation mit FLEISCHMANN erstrahlt eine Elektrolokomotive der Serie 1600 in einem auffälligen Design! Passend zu den Kinderbüchern „Tommy und Tess“ wird eine attraktive Botschafterlok umgesetzt. Liebliche Motive aus den beliebten Kinderbüchern zieren die Seitenflächen der Lok und machen sie zu einem absoluten Muss für jeden Sammler!



DIESEL LOKOMOTIVEN

Schienenbus VT 95 mit Beiwagen VB 142



DB



Photomontage

UP!
date

- Erstmals mit Next18-Schnittstelle und LED-Spitzenlicht an den unteren Lampen
 - Keine störende Kabelverbindung zwischen den beiden Einheiten
 - Oberlichtfenster über dem Führerstand
- Nur bei 7770005:
- Spitzenlicht und Innenbeleuchtung schaltbar
 - Mit Decoder im Trieb- und im Beiwagen

Q1/2025

7760005

DC

2/0

7770005

DCC



2/0



Ep

III



153



NEM

Next18

LED

R1

Als „Retter der Nebenbahnen“ traten in den fünfziger Jahren die roten Schienenbusse auf den Plan. Das Vorbild des FLEISCHMANN-Modells ist der einmotorige Schienenbus VT 95 mit dem Beiwagen VB 142, der kürzer ist als der Motorwagen. Bei der DB ist auch heute noch ein VT 95 mit Beiwagen VB 142 als Museumsfahrzeug im Einsatz. Da der Beiwagen beim Vorbild nicht als sog. Steuerwagen mit Lokführerstand ausgestattet war, fuhr der Schienenbus bei 2-teiligem Betrieb nicht als festgekuppelter Wendezug, sondern immer „Motorwagen voraus“. Der Motorwagen musste somit im Zielbahnhof umgesetzt werden.

Diesellokomotive BR 260



DB



Photomontage

- Gestänge aus Metall
- Freier Führerhausdurchblick
- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (7370027)

Q4/2025

7360027

DC

3/0

7370027

DCC

3/0

Ep

IV



65



LED

R1

Ab Mitte der 1950er Jahre beschaffte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 942 Lokomotiven der Baureihen V 60/V 60.1 für den leichten und mittleren Rangierdienst. Der Unterschied zwischen den Baureihen V 60 (260) und V 60.1 (261) besteht in der höheren Reibungslast der BR 261. Die Maschinen erreichen im Rangiergang eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, im Streckengang von 60 km/h. Die Leistung beträgt 478 kW. Nach den ersten Ausmusterungen in den 1980er Jahren gelangten viele Exemplare an Bahnen im In- und Ausland.

Diesellokomotive 211 319-9



DB



Photomontage

- Ausführung in ozeanblau/beiger Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q1/2025

7360024 DC 4/1

7370024 DCC 4/1

Ep IV 76 NEM Next18 LED R1

Die Baureihe V 100 wurde – nach Erprobung von Vorserienmaschinen – ab 1961/62 in Serie beschafft. Eingesetzt wurde sie im gemischten Nebenbahnbetrieb auf nicht elektrifizierten Strecken und im leichten Dienst auf Hauptbahnen. Bei einer Leistung von 1.100 PS (810 kW) war sie für 110 km/h zugelassen. 1968 wurden die Maschinen in Baureihe 211 umgezeichnet. Nach dem klassischen Rot erhielten zahlreiche Maschinen ab 1974/75 ein Farbleid in Ozeanblau/Beige.

Diesellokomotive 218 144-4



DB



Photomontage

- Ausführung in CityBahn-Lackierung
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q3/2025

7360023 DC 4/1

7370023 DCC 4/1

Ep IV 102 NEM Next18 LED R1 Z21 Cab

Um Nebenstrecken attraktiver zu machen, führte die Deutsche Bundesbahn 1984 die neue Zuggattung „CityBahn“ im Nahverkehr ein. Dafür wurden 25 n-Wagen (Silberlinge) mit einer modernen Innenausstattung hergerichtet und außerdem reinorange/kieselgrau lackiert. Dieses markante Farbleid erhielten auch zehn Lokomotiven der Baureihe 218.

Diesellokomotive 218 054-3



PRESS



Photomontage

- Schienenräumer beiliegend
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q2/2025

7360022

DC

4/1

7370022

DCC



4/1

Seit Anfang 2020 verstärkt die 218 054 den Fuhrpark der PRESS. Als 54. Lok erhielt sie auch die entsprechende Betriebsnummer. Sie wurde 1977 als 218 448 an die DB geliefert und stand zuletzt im Einsatz für die DB Regio Niedersachsen.

Ep	VI	102	NEM	Next18	LED	R1	Z21	Cab
----	----	-----	-----	--------	-----	----	-----	-----



Photo: R. Laiten



Photo: T. Frister

Diesellokomotive 120 272-0



DR

- Ausführung mit breiter Chromleiste unter den Frontfenstern
- Dachvariante mit Schalldämpfer
- Beheimatung RBD Dresden, Bw Dresden



Photomontage

Q4/2025		
7360030	DC	4/1
7370030	DCC	4/1

Ep	IV	110	NEM	NEM 651	LED	R1
----	----	-----	-----	---------	-----	----

Die V 200, spätere Baureihe 120, ist mit ihren 1.470 kW ideal für den Güterzugdienst geeignet. Bei dieser Type handelte es sich um die bewährte Bauart M 62, die in Luhansk (Ukraine) schon seit Jahren für sowjetische und ausländische Bahnen geliefert wurde. Von 1966 bis 1975 bezog die Deutsche Reichsbahn der DDR insgesamt 378 Lokomotiven dieser Baureihe.

Diesellokomotive 106 382-5



DR



Photomontage

- Das Modell ist werkseitig mit einem fest eingelöteten Digitaldecoder ausgestattet (7370015)

Q1/2025

7360015	DC	4/1
---------	----	-----

7370015	DCC	4/1
---------	-----	-----

Ep	IV	68	LED	R1
----	----	----	-----	----

Von 1960 bis 1982 beschaffte die DR Rangierlokomotiven der Baureihe V 60. Trotz gutem Anklang bei Personal und Werkstatt wurden nach Lieferung der ersten Serie einige Verbesserungen vorgenommen. Die Reibungsmasse wurde durch Einbau eines 5 Tonnen Ballastgewichtes auf 60 t erhöht. Äußerlich am auffälligsten wurde das Führerhaus verändert. Es hatte nun die gleiche Breite wie der Rahmen und war mit einem Sonnenschutzdach versehen. Die verbesserte Konstruktion wurde ab 1964 als V 60.12 geliefert, nach Umstellung des Nummernsystems bei der DR als Baureihe 106 geführt.

Diesellokomotive 118 104-9



DR



Photomontage

- Maschinenraumfenster als Halbfenster gestaltet
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht und Führerstandsbeleuchtung

Q3/2025

7360028	DC	4/1
---------	----	-----

7370028	DCC	4/1
---------	-----	-----

Ep	IV	121	NEM	Next18	LED	R1
----	----	-----	-----	--------	-----	----

Die Baureihe V 180 der Deutschen Reichsbahn der DDR war die größte in der DDR gebaute Diesellokomotive. Sie wurde Anfangs in einer vierachsigen Version mit zwei 2-achsigen Drehgestellen gebaut, später gab es auch 6-achsige Varianten. Als ingenieurtechnische Meisterleistung gilt noch heute bei der sechsachsigen Version die geringe Achsfahrmasse von 15,6 t, sodass diese Lok universell auch auf Nebenbahnen eingesetzt werden kann. Außerdem hat sie eine Zulassung für Steilstrecken. Das dadurch entstehende mögliche Einsatzgebiet ist einmalig bei deutschen Großdieselloks.



Beilhack Schneeschleuder



ÖBB Infra

- Digitales Funktionsmodell
- Modell selbstfahrend
- Große Schaufelräder voll funktionsfähig
- Um 180° drehbarer Aufbau
- Aufwendig gestaltetes Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen



Photomontage

Im Jahr 2019 wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG eine neue Hochleistungsschneefräse in Betrieb genommen. In der Maschine, die zum Räumen verschneiter Bahnschienen eingesetzt wird, kommen gleich zwei 793 kW (ca. 1.100 PS) starke MAN Zwölfzylinder-Motoren zum Einsatz. Ein Aggregat sorgt für den Antrieb des Fahrzeugs, das andere wird zum Betrieb der Schleuder eingesetzt. Die Schneeschleuder schafft bis zu 10.000 Tonnen Schnee pro Stunde bei einer Wurfweite von 40 Metern. Für Überstellfahrten ist sie für eine Geschwindigkeit bis zu 100 km/h zugelassen. Ein um 180° drehbarer Kranz ermöglicht das Wenden auf der Stelle. Damit können selbst die schwierigsten alpinen Wetterverhältnisse gemeistert werden.

Hinweis: Das Modell ist im Analog-Betrieb nur eingeschränkt einsetzbar, deshalb empfehlen wir den Digital-Betrieb. Im Analog-Betrieb setzt sich die Schneeschleuder in Bewegung, die Spitzenbeleuchtung und das Fahrgeräusch wird aktiviert, ebenso drehen sich die Schaufelräder.

Q2/2025

7370020

DCC



1/1



Ep

VI



104



LED



R1

Beilhack Schneeschleuder



SBB

- Digitales Funktionsmodell
- Modell selbstfahrend
- Große Schaufelräder voll funktionsfähig
- Um 180° drehbarer Aufbau
- Aufwendig gestaltetes Modell mit zahlreichen digital schaltbaren Funktionen



Photomontage

Die Ausrangierung der am Gotthard eingesetzten Rotary-Dampfschneeschleuder sowie das Bedürfnis, den Schneeschleuderpark zu vergrößern und über eine Reserve zu verfügen, führten 1980 zur Beschaffung zweier selbstfahrender Dieselschneeschleudern der Firma Beilhack, Rosenheim (D). Diese bereits nach Norwegen und Österreich gelieferte Bauart bewährt sich auch am Gotthard, wobei die beiden Schleudern in Göschenen und Erstfeld stationiert sind oder waren. Eine Besonderheit dieser Bauart ist, dass die gesamte Fahrzeugbrücke um 180° gedreht werden und die Schleuder damit ihre Arbeitsrichtung ändern kann.

Hinweis: Das Modell ist im Analog-Betrieb nur eingeschränkt einsetzbar, deshalb empfehlen wir den Digital-Betrieb. Im Analog-Betrieb setzt sich die Schneeschleuder in Bewegung, die Spitzenbeleuchtung und das Fahrgeräusch wird aktiviert, ebenso drehen sich die Schaufelräder.

Q2/2025

7370021

DCC



1/1



Ep

VI



104



LED



R1

Diesellokomotive 340-020-3



RENFE



Photomontage

Q2/2025

7360026 DC 4/1

7370026 DCC 4/1

Ep IV-V 115 NEM NEM 651 LED R1

Diesellokomotive M62 263



MAV



Photomontage

- Ausführung mit Schalldämpfer
- Front mit Zierleiste
- Betriebszustand: 1980er Jahre

Q2/2025

7360025 DC 4/1

7370025 DCC 4/1

Ep IV 110 NEM NEM 651 LED R1

Die Geschichte der in Ungarn als „Szergej“ genannten M62 begann im Jahr 1965 mit der Auslieferung der weltweit ersten Lok aus Lugansk (M62 001). Weitere 288 Loks wurden noch an die MAV geliefert, 15 davon in Breitspurversion. Die Lokomotiven übernahmen den schweren Güterverkehr und bescherten damit den älteren Dampflokbauarten ein frühzeitiges Einsatzende.

Diesellokomotive 761 102-3



METRANS



Photomontage

- Modell exklusiv bei FLEISCHMANN erhältlich
- Aufwendige Umsetzung im Jubiläumsdesign
- Im Digitalbetrieb mit einzeln schaltbarem Spitzen- oder Schlusslicht
- In Kooperation mit Railcolor Design

Q2/2025

7360029

DC

4/1

7370029

DCC



4/1

Ep

VI



121



NEM



Next18



LED



R1

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





START SETS

z21 start Digitalset: Diesellokomotive BR 221 mit Güterzug



DB

INHALT:

- 1 digital gesteuerte Diesellokomotive BR 221
- 3 Selbstentladewagen
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 Steckernetzteil

z21 ist ein modular aufgebautes System:

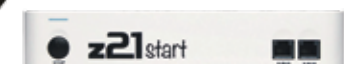
- Beginn mit z21 start-Zentrale und Z21 multiMAUS
- Aufrüsten mit WLAN-Router und Freischalt-Code, Art.-Nr. 10814, somit Einsatz von Smartphone, Tablet-PC, Z21 WLANMAUS und Computer (Software-gestützte Modellbahnsteuerung) möglich.
- Falls ein eigener WLAN-Router vorhanden ist und Sie sich mit WLAN-Netzwerken auskennen, dann reicht zum oben genannten Aufrüsten der Freischalt-Code 10818.



Photomontage

Schotterbettgleise für ein Gleisoval mit Radius R1 (4 x 9100, 8 x 9120), elektrisches Anschlussmaterial.

Anlagengröße: 85 cm x 40 cm.



Q4/2025

5170003

DCC

4/1

Ep

IV



349



NEM



NEM 651



LED



R1



PERSONEN WAGEN

Mitteinstiegswagen 1./2. Klasse



DB



ABymb 411

Photomontage

Q2/2025

6260050

Ep IV 165 NEM 944701

Mitteinstiegswagen 2. Klasse



DB



Bymb 421

Photomontage

Q2/2025

6260051

Ep IV 165 NEM 944701

Mitteinstiegs-Steuerwagen 2. Klasse mit Gepäckraum



DB



BDymf 456

Photomontage

Q2/2025

6260052

DCC

Ep IV 165 NEM LED 945301

■ Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb

2-tlg. Set 1: Doppelstockwagen



DR



DBmq



DBmue

Photomontage

Q3/2025

6260074

1971 lieferte der VEB Waggonbau Görlitz zwei Prototypen des Doppelstock-Einzelwagen an die DR. Von den Doppelstock-Einzelwagen versprach man sich flexiblere Anpassungen an wechselnde Fahrgastaufkommen sowie Einsparungen bei Beschädigungen. Nach der ausgiebigen Erprobung der zwei Prototypen wurde ab 1974 eine erste Serie von rund 138 Fahrzeugen geliefert. Der Unterstock war bei diesen Wagen vollständig mit Sitzplätzen ausgestattet. Der Einsatz erfolgte zuerst in den südlichen Ballungszentren und Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen.

Ep IV 334 NEM NEM 651 LED LT10

■ Modelle in authentischem „Senf“-Farbton

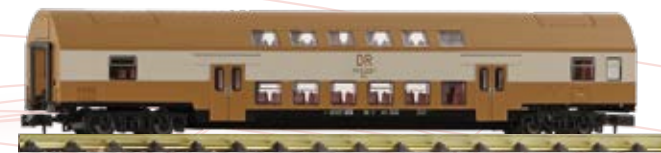
2-tlg. Set 2: Doppelstockwagen



DR



DBmue



Photomontage

Q3/2025

6260075

Ep IV 334 NEM LT10

■ Modelle in authentischem „Senf“-Farbton



IC/EC-Großraumwagen 1. Klasse



DB AG

Q1/2025

6260044

Ep VI 165 NEM 944501



Apmz 126.2

Photomontage

IC/EC-Großraumwagen 2. Klasse



DB AG

Q1/2025

6260043

Ep VI 165 NEM 944501



Bpmmz 284.4

Photomontage

IC/EC-Großraumwagen 2. Klasse



DB AG

Q1/2025

6260046

Ep VI 165 NEM 944501



Bpmmz 284.4

Photomontage

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

IC/EC-Abteilwagen 2. Klasse



DB AG



Bvmmsz 187.5

Photomontage

Q1/2025

6260045

Ep VI | 165 | NEM | 944701

IC/EC-Bordbistro-Wagen



DB AG



ARKimmbz 288.4

Photomontage

Q1/2025

6260047

Ep VI | 165 | NEM | 944701

■ IC/EC-Wagen in aktueller Beschriftung

IC/EC-Steuerwagen 2. Klasse



DB AG



Bpmbdzf 286.3

Photomontage

Q1/2025

6260048

Ep VI | 165 | NEM | LED | 945301

■ Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb



ÖBB



Bp

Photomontage

Q2/2025

6260063

6260064

Ep IV 131 NEM 944501

■ Art.-Nr. 6260064: Geänderte Betriebsnummer

Schnellzugwagen 1. Klasse



RENFE



AA

Photomontage

Q2/2025

863901

Ep

IV-V



165



NEM



946901

■ Wagen mit separat angesetzten Steckteilen

Schnellzugwagen 2. Klasse



RENFE



BB

Photomontage

Q2/2025

863902

863903

Ep

IV-V



165



NEM



946901

- Wagen mit separat angesetzten Steckteilen
- Art.-Nr. 863903: Geänderte Betriebsnummer

Reisezugwagen 1. Klasse



SBB



A

Photomontage

Q3/2025

6260056



- Ursprungsversion verpendelt
- Drehgestelle ohne Schlingerdämpfer

Reisezugwagen 2. Klasse



SBB



B

Photomontage

Q3/2025

6260057

6260058



- Ursprungsversion verpendelt
- Art.-Nr. 6260058: Geänderte Betriebsnummer

Speisewagen



SBB



WR

Photomontage

Q3/2025

6260060

Ep V [] 165 [] NEM [] 946901

- Drehgestelle ohne Schlingerdämpfer
- Vorbildgerechte Ausführung mit Stromabnehmer

Steuerwagen 2. Klasse für EW-IV-Pendelzüge



SBB



Bt

Photomontage

Q3/2025

6260059

DCC

Ep V [] 165 [] NEM [] LED [] 945301

- Ursprungsversion
- Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (weiß/rot) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb

UIC-X-Schnellzugwagen 1. Klasse



FS



Az

Photomontage

Q2/2025

863960

Ep IV

165

NEM

946901

■ Ausführung in grauer Ardesia-Lackierung ohne Schürzen

UIC-X-Schnellzugwagen 2. Klasse



FS



Bz

Photomontage

Q2/2025

863961

863962

Ep IV

165

NEM

946901

■ Art.-Nr. 863962: Geänderte Betriebsnummer



GÜTER WAGEN

Güterzuggepäckwagen



DRB



Pwgs 41

Photomontage

Q2/2025

6660082

- Treppe an den Gepäckraumtüren in Originalbreite



Behältertragwagen-Doppereinheit



DB



BTs 50

Photomontage

Q2/2025

6660106



Druckgaskesselwagen



VTG



Zags

Photomontage

Q3/2025

6660116

- Ausführung mit langem Sonnendach



Kohlensäurewagen



DRG



Photomontage

Q3/2025

6660127



Säuretopfwagen



DB



Photomontage

Q3/2025

6660128

- Ausführung mit Bremserbühne



Flachwagen



DB



Remms

Photomontage

Q3/2025

6660109

- Ausführung mit gesickten Stahl-Frontwänden und seitlichen Alu-Bordwänden



4-tlg. Set: Güterzug



DB



Pwg

Otmm 64

Gmhs 53

Rms

Photomontage

Q2/2025

6660119

Ep III 251

Bestehend aus einem Güterzugbegleitwagen, Gattung Pwg, einem Selbstentladewagen ohne Schwenkdach, Gattung Otmm 64, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gmhs 53 und einem Rungenwagen, Gattung Rms.

Schiebeplanenwagen



DB



Rms

Photomontage

Q3/2025

6660113

■ Mit separat angesetzten Griffstangen

Ep IV 124 NEM

Druckgaskesselwagen



DB



Zags

Photomontage

Q3/2025

6660081

■ Ausführung ohne Sonnendach

Ep IV 110 NEM

Schwerlastwagen



DB



Samms

Photomontage

Q4/2025

6660122



Schwenkdachwagen



DR



Tadgs

Photomontage

Q4/2025

6660115

■ Modell passend für einen Getreidezug



3-tlg. Set: Schwenkdachwagen



DR



Tadgs

Photomontage

Q3/2025

6660071



■ Modelle passend für einen Getreidezug

Offener Güterwagen



DR



Eas

Photomontage

Q4/2025

6660110

■ Mit Schrottbladung



Großraum-Schiebewandwagen



AAE



Habbllns

Photomontage

Q4/2025

6660114



Schiebewandwagen



AAE



Hbbllns

Photomontage

Q3/2025

6660108

Ep VI [] 97 [] NEM

Kesselwagen



GATX



Zans

Photomontage

Q1/2025

6660107

Ep VI [] 98 [] NEM

2-tlg. Set: Schiebeplanenwagen



WASCOSA



Shimmns

Photomontage

Q3/2025

6660105

Ep VI [] 150 [] NEM

Staubsilowagen



VTG



Uacs

Photomontage

Q4/2025

6660124

■ Mit vielen angesetzten Steckteilen zum Teil in durchbrochener Ausführung

Ep V-VI [] 119 [] NEM

2-tlg. Set: Autotransport



ARS ALTMANN



Hccrs



Photomontage

Q1/2025

6660111

6660112

Ep VI [] 342 [] NEM

Containertragwagen



AAE



Sgnss

Photomontage

Q4/2025

6660126

Ep VI [] 123 [] NEM

Fleischmann

DOPPELTASCHEN GELENKWAGEN T3000e

NEU!
konstruktion

Bereits Anfang der 1970er Jahre wurden die ersten Taschenwagen gebaut und von einigen europäischen Bahnverwaltungen beschafft. Mit der Zeit wurden sie den stetig steigenden Anforderungen angepasst und weiterentwickelt.

Der Megatrailer-Taschenwagen „T3000e“ ist die Weiterentwicklung des Typs „T2000“. Der Laderaum mit einer Taschenbreite von 2.700 mm ist auf die tiefliegenden Fahrzeugteile der Megatrailer abgestimmt. Damit können Megatrailer befördert werden, ohne dass wesentliche Teile des Sattelanhängers weggeklappt werden müssen. Die Länge über Puffer beträgt 34.200 mm. Es können aber auch Trailer der älteren Bauarten sowie bis zu 7,82 m lange Wechselbehälter und Container verladen werden. Durch die in festen Mittenpositionen gelegenen Klappriegel, können keine 30'-Container verladen werden.

Die Taschenwagen sind mit Außenlangträgern ausgestattet, damit die sogenannten Taschen, in denen die Räder der Sattelaufleger abgestellt werden, einen möglichst geringen Abstand zur Schienenoberkante haben. Dies ist zur Einhaltung des Lichtraumprofils für Eisenbahnen notwendig. Auf den Wagen befindet sich ein höhenverstellbarer Stützbock, in dem der Königszapfen des Sattelauflegers befestigt wird. Der „T3000e“ ist in den vergangenen zehn Jahren zu dem gefragtesten Wagen für den Transport von Sattelanhängern und Wechselbehältern im Kombinierten Verkehr geworden.

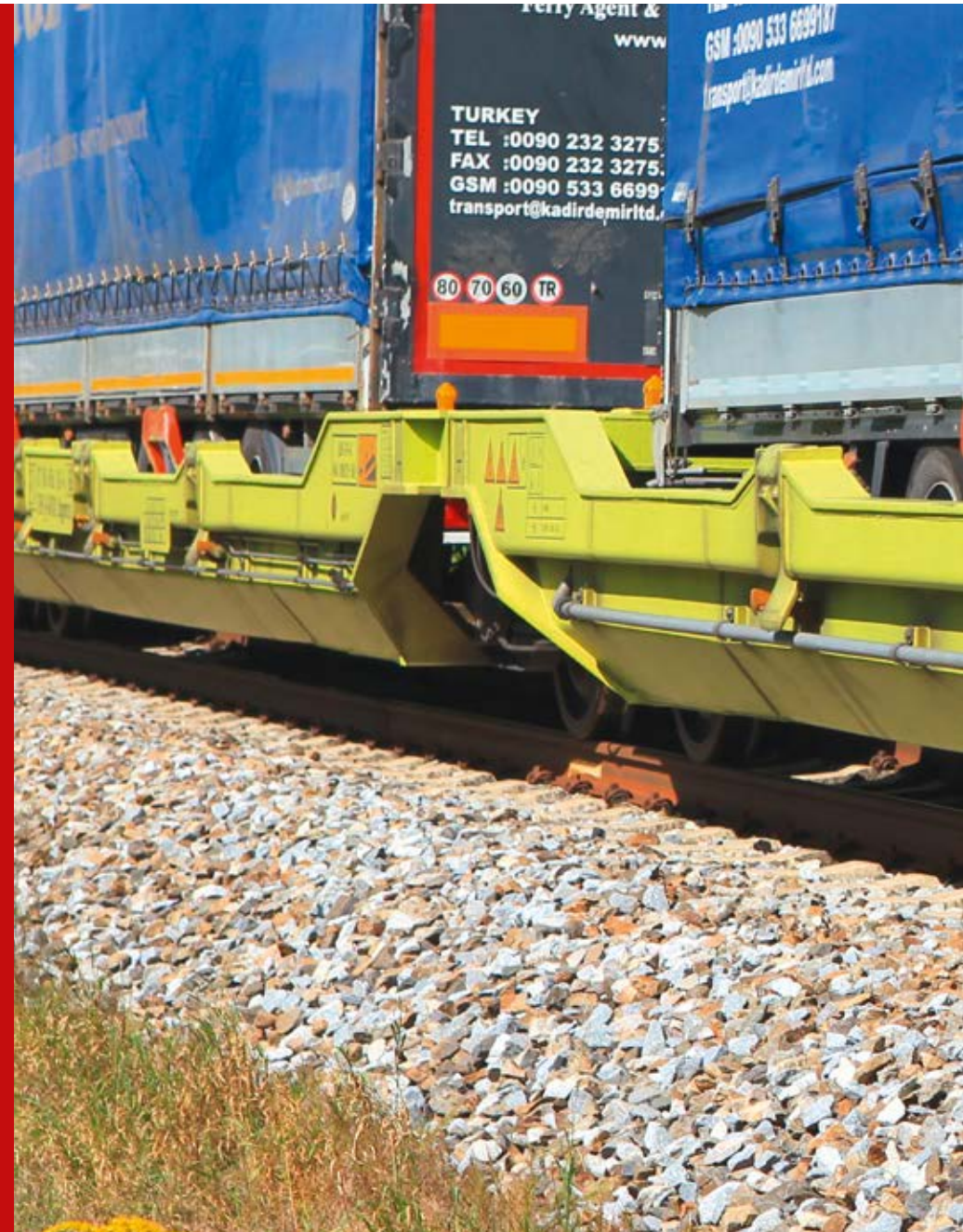
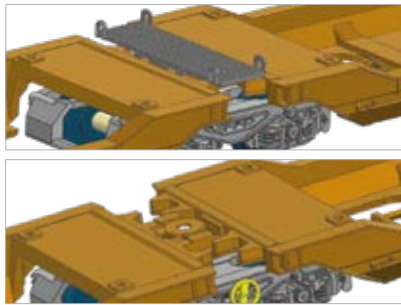
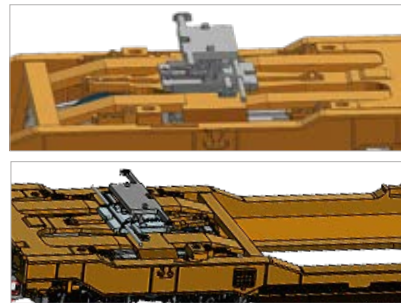




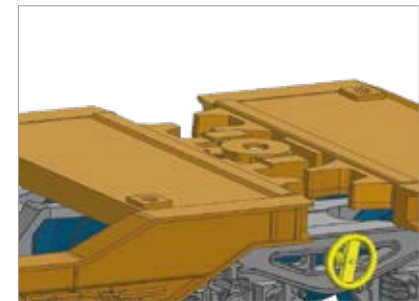
Photo: R. Auerweck



- Mit Übergangsblech und ohne Übergangsblech



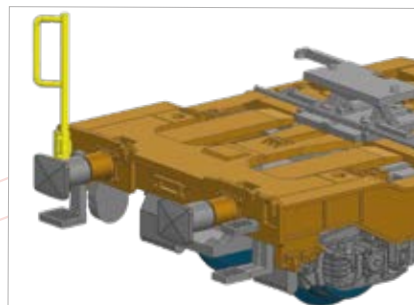
- Stützbock in hoher Position für Auflieger und tiefer Position für Containerbeladung



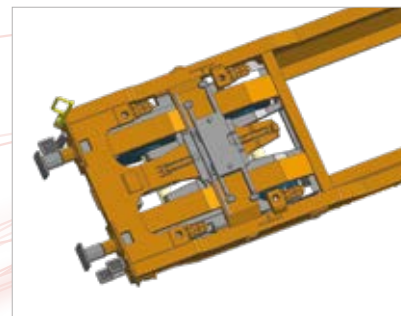
- Vorbildgerechte Umsetzung des Drehgelenks



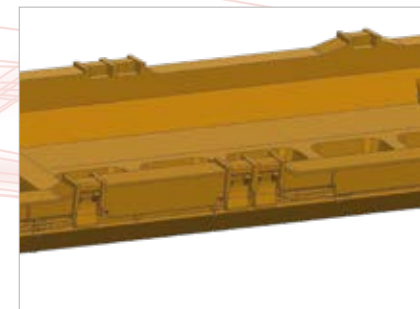
CAD Zeichnung



- Freistehender Rangiergriff am Wagenende



- Durchbrochen dargestellte Details



- Anzahl der Klappriegel je nach Vorbild korrekt umgesetzt

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



DB AG



Sdggmrs 738

Photomontage

Q1/2025

6660050

Ep	VI	214	NEM
----	----	-----	-----

■ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition LKW Walter

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



DB AG



Sdggmrs 738

Photomontage

Q1/2025

6660051

Ep	VI	214	NEM
----	----	-----	-----

■ Beladen mit vier Containern von DHL

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



ÖBB

NEU!
konstruktion



Sdggmrs 738

Photomontage

Q1/2025

6660054

Ep

VI

214

NEM

■ Beladen mit vier Tankcontainern der Firma TWS

Doppeltaschen-Gelenkwagen T3000e



WASCOSA

NEU!
konstruktion



Sdggmrs 738

Photomontage

Q1/2025

6660052

Ep

VI

214

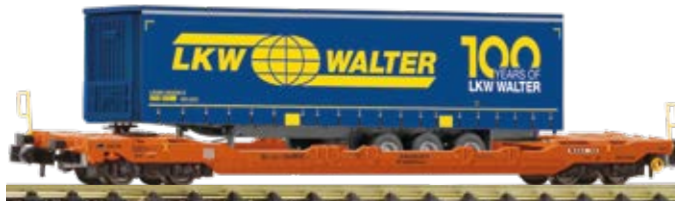
NEM

■ Beladen mit vier Tankcontainern der Spedition Bertschi

Taschenwagen T5



WASCOSA



Sdgnss

Photomontage

Q4/2025

6660083

■ Beladen mit einem LKW-Auflieger der Spedition LKW Walter im Jubiläumsdesign

Ep VI [] 125 [] NEM

Taschenwagen T5



HUPAC



Sdgnss

Photomontage

Q3/2025

6660070

■ Beladen mit einem LKW-Auflieger der Spedition Iemoli

Ep VI [] 125 [] NEM

Containertragwagen



SBB CARGO



Sgnss

Photomontage

Q4/2025

6660091

■ Eine Wechselbrücke mit farbiger Werbung an Front

Ep VI [] 123 [] NEM

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



WASCOSA



Sdggmrs

Photomontage

Q3/2025

825029

■ Beladen mit einem Planen- und einem Kühl-Auflieger der Spedition Dissegna

Ep VI [] 214 [] NEM

2-tlg. Set: Schwenkrungenwagen



ÖBB



Ks

Photomontage



Photomontage

Q1/2025

6660072

■ Beladen mit Drahtrollen

Ep IV 172 NEM

3-tlg. Set: Kesselwagen



ÖBB



Photomontage

Q1/2025

6660073

Ep IV 294 NEM

2-tlg. Set: Teleskophaubwagen



RCW



Shimmns

Photomontage



Photomontage

Q3/2025

6660075

■ In aktueller RCW-Beschriftung

Ep VI 150 NEM

Schiebewandwagen



SETG



Habbiins

Photomontage

Q4/2025

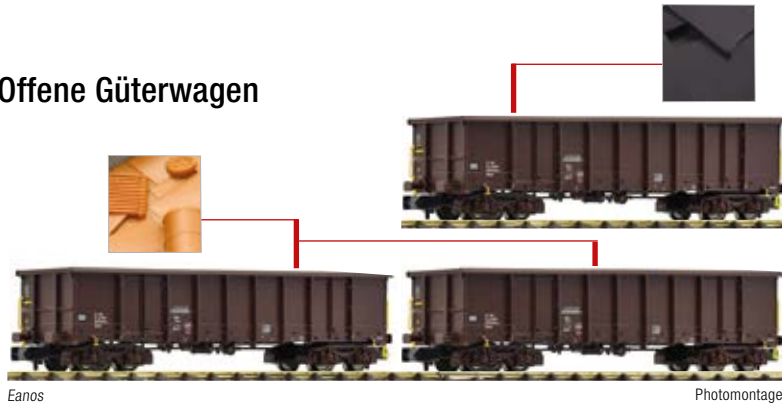
6660121

Ep VI 145 NEM

3-tlg. Set: Offene Güterwagen



ÖBB



Q4/2025

6660074

Ep VI 294 NEM

Getreidesilowagen



SBB



Q4/2025

6660123

Ep IV 66 NEM

- Feine Bühnengeländer

2-tlg. Set: Silowagen



WASCOSA/JURA
CEMENT



Q1/2025

6660090

Ep VI 170 NEM

Niederflur-Mittelwagen



HUPAC



Q2/2025

6660094

Ep V-VI 117

- Eine Wagenseite ist mit einer Niederflur-Kupplung ausgerüstet

3-tlg. Set: Rollende Autobahn



HUPAC



Q2/2025

6660093

Ep V-VI 351 NEM

- Ein Niederflurwagen mit beiliegenden Pufferbohlen

2-tlg. Set: Schiebepanewagen



CD



Photomontage

Q3/2025

6660087

■ Ideal zur Bildung von Ganzzügen

Ep VI 150 NEM

Großraum-Schiebewandwagen



CD CARGO



Habbilnss

Photomontage

Q4/2025

6660079

■ Fein detaillierte Ausführung

Ep VI 145 NEM

Teleskophaubenwagen



RENFE



Shimms

Photomontage

Q3/2025

6660099

Ep V 75 NEM

Schiebepanewagen



TRAMESA



Shimms

Photomontage

Q3/2025

6660125

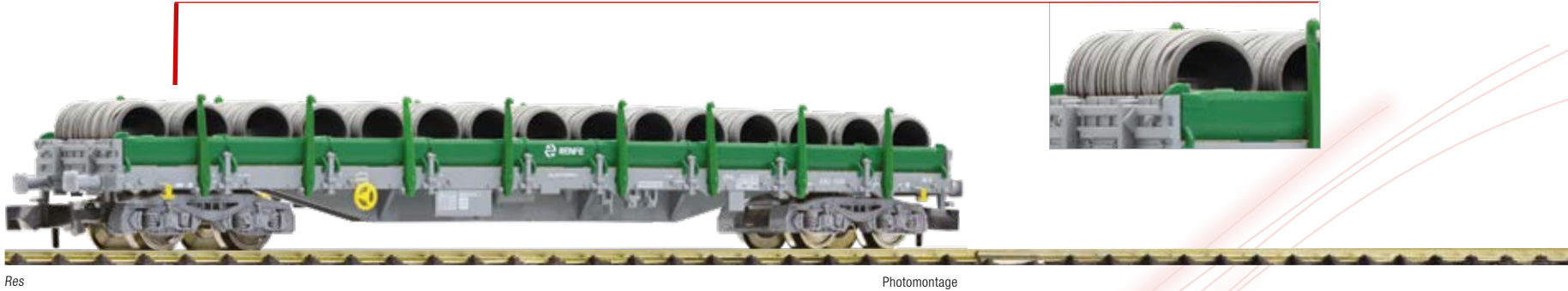
■ Zum Transport von Stahlcoils

Ep VI 75 NEM

Rungenwagen



RENFE



Res

Photomontage

Q1/2025

6660100

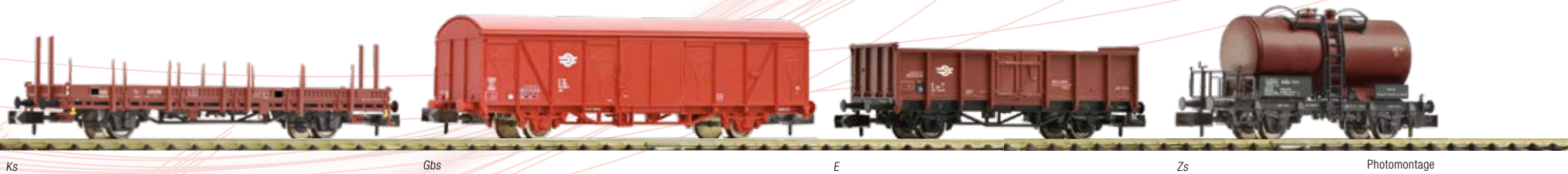
Ep VI 124 NEM

- Beladen mit Drahtrollen
- Mit beweglichen Drehungen
- Seitliche Ladebordwände sind abnehmbar

4-tlg. Set: Güterzug



MAV



Ks

Gbs

E

Zs

Photomontage

Q2/2025

6660096

Ep IV 292 NEM

- Passende Wagengarnitur zur Diesellokomotive M62, Art. Nr. 7360025, 7370025

Bestehend aus einem Schwenkrungenwagen, Gattung Ks, einem gedeckten Güterwagen, Gattung Gbs, einem offenen Güterwagen, Gattung E und einem Kesselwagen Gattung Zs.

Rungenwagen



SNCF



Res

Photomontage

Q4/2025

6660085

Ep

V-VI

124

NEM

Druckgaskesselwagen



DB



Zags

Photomontage

Q1/2025

6660117

Ep

IV

110

NEM

Druckgaskesselwagen, Gattung Zags, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn.

Schwenkdachwagen



GRAWACO



Tadgs

Photomontage

Q1/2025

6660101

Ep VI 135 NEM

■ Fein detailliertes Modell mit separat angesetzten Steckteilen

Doppeltaschen-Gelenkwagen T2000



WASCOSA



Sdggmrs

Photomontage

Q3/2025

6660118

Ep VI 214 NEM

■ Beladen mit zwei LKW-Aufliegern der Spedition Hofman

3-tlg. Set: Selbstentladewagen „Norske Skog“



VTG



Falns



Photomontage

Q3/2025

6660089

Ep VI 234 NEM

■ Ideal zur Bildung von Ganzzügen

3-tlg. Set: Selbstentladewagen



PKP



Falns

Photomontage

Q1/2025

6660086

Ep VI

234

NEM

■ Ideal zur Bildung von Ganzzügen

NEUHEITEN

Art. Nr.	Seite
714502	19
714572	19
732401	48
732405	50
732471	48
732475	50
825029	95
830156	24
863901	81
863902	81
863903	81
863960	84
863961	84
863962	84
5170003	73
6260024	39
6260025	39
6260043	78
6260044	78
6260045	79
6260046	78
6260047	79
6260048	79
6260050	75
6260051	75
6260052	75

Art. Nr.	Seite
6260054	24
6260055	23
6260056	82
6260057	82
6260058	82
6260059	83
6260060	83
6260063	80
6260064	80
6260065	9
6260067	25
6260068	20
6260069	20
6260070	21
6260071	21
6260072	20
6260073	21
6260074	76
6260075	76
6270065	9
6660050	93
6660051	93
6660052	94
6660054	94
6660070	95
6660071	88

Art. Nr.	Seite
6660072	96
6660073	96
6660074	97
6660075	96
6660079	98
6660081	87
6660082	86
6660083	95
6660085	100
6660086	103
6660087	98
6660089	102
6660090	97
6660091	95
6660093	97
6660094	97
6660096	99
6660099	98
6660100	99
6660101	101
6660105	89
6660106	86
6660107	89
6660108	89
6660109	86
6660110	88

Art. Nr.	Seite
6660111	89
6660112	89
6660113	87
6660114	88
6660115	88
6660116	86
6660117	100
6660118	101
6660119	87
6660120	14
6660121	96
6660122	88
6660123	97
6660124	89
6660125	98
6660126	89
6660127	86
6660128	86
7160014	14
7160016	16
7160017	17
7160020	24
7160021	23
7160022	16
7160025	25
7160026	13

Art. Nr.	Seite
7170014	14
7170016	16
7170017	17
7170020	24
7170021	23
7170025	25
7170026	13
7360015	66
7360022	63
7360023	62
7360024	62
7360025	70
7360026	70
7360027	61
7360028	66
7360029	71
7360030	65
7370015	66
7370020	68
7370021	69
7370022	63
7370023	62
7370024	62
7370025	70
7370026	70
7370027	61

Art. Nr.	Seite
7370028	66
7370029	71
7370030	65
7560011	35
7560032	37
7560033	34
7560034	38
7560036	58
7560037	57
7560038	46
7560039	11
7560042	34
7560043	37
7560048	50
7560049	49
7560051	27
7560052	48
7560053	52
7560055	59
7560056	58
7560057	59
7560058	27
7560059	30
7560062	31
7570011	35
7570032	37

Art. Nr.	Seite
7570033	34
7570034	38
7570036	58
7570037	57
7570038	46
7570039	11
7570042	34
7570043	37
7570048	50
7570049	49
7570051	27
7570052	48
7570053	52
7570055	59
7570056	58
7570057	59
7570058	27
7570059	30
7570062	31
7760003	42
7760004	43
7760005	61
7770003	42
7770005	61





Newsletter

Abonnieren Sie den FLEISCHMANN Newsletter auf www.fleischmann.de und Sie sind immer informiert. Nur hier erfahren Sie alles über Neuheiten, Exklusivmodelle und Sonderserien.



Ersatzteile

Wir liefern auch Ersatzteile! Auf www.fleischmann.de können Sie für Ihre Modelle auch die passenden Ersatzteile bestellen. Der Ersatzteilshop und Ersatzteillfinder hat 24 Stunden geöffnet und verschickt direkt zu Ihnen nach Hause!



Social Media

Bleiben Sie immer auf dem Laufenden und besuchen Sie uns auf **Facebook, Instagram, YouTube** und **LinkedIn**.



Instagram

YouTube

LinkedIn

Hier erhalten Sie regelmäßig Infos zu unseren Modellen und Neuheiten.

Herausgeber:

Modelleisenbahn GmbH / Plainbachstraße 4 / 5101 Bergheim, Österreich
www.fleischmann.de

Bildnachweise:

Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Markus Huber, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, Heinz Peter Gogg sowie bei den Bildern angegebene Fotografen.

Druck u. Verarbeitung:

Druckerei Berger, Ferdinand Berger & Söhne GmbH, Wiener Straße 80, 3580 Horn, Österreich

Copyright:

© 2025 Modelleisenbahn GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

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

® Eingetragene Marken:

ROCO, FLEISCHMANN, FLÜSTERSCHLEIFER, ROCO LINE, GEOLINE, Z21, multiMAUS, smart RAIL

Markeninhaber: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim, Österreich

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







Haftung:

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

BAHNVERWALTUNGEN

ÖBB BBÖ	Österreichische Bundesbahnen – nach dem 2. Weltkrieg
K.Bay.Sts.B.	Königlich Bayerische Staatseisenbahn
K.P.E.V.	Königl. Preußische Eisenbahn-Verwaltung
DRG	Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (bis 1937)
DRB	Deutsche Reichsbahn (1937-1949)
DR	Deutsche Reichsbahn (nach 1945)
DB	Deutsche Bundesbahn (1951-1993)
DB AG	Deutsche Bahn AG (seit 1.1.1994)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen (SBB-CFF-FFS)
BLS	BLS AG, Private Bahngesellschaft (Schweiz)
SNCF	Nationale Gesellschaft der französischen Eisenbahnen
SNCB	Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen
NS	Niederländische Eisenbahnen
CFL	Luxemburgische Staatsbahn
RENFE	Spanische Eisenbahn
FS	Italienische Staatsbahnen
RZD	Russische Eisenbahnen
DSB	Dänische Staatsbahnen
ČSD	Tschechoslowakische Staatsbahnen
ČD	Tschechische Staatsbahnen
PKP	Polnische Staatsbahnen
AAE	Privates Eisenbahnverkehrsunternehmen Ahaus Alstätter Eisenbahn
SŽ	Slowenische Eisenbahn

EPOCHENERKLÄRUNG

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

LÄNDERKENNUNG

 Österreich (A)	 Schweden (S)
 Belgien (B)	 Slowakische Republik (SK)
 Schweiz (CH)	 Slowenien (SLO)
 Tschechische Republik (CZ)	 Niederlande (NL)
 Deutschland (D)	 Norwegen (N)
 Dänemark (DK)	 Polen (PL)
 Spanien (E)	 Rumänien (RO)
 Frankreich (F)	 Russland (RUS)
 Ungarn (H)	 Vereinigte Staaten (USA)
 Italien (I)	 Europäische Union (EU)
 Luxemburg (L)	

ZEICHENERKLÄRUNG

 000000	Artikelnummer
 Q1-4/2022	Erscheinungstermin 1.–4. Quartal im jeweiligen Jahr
 Ep III	Epoche
 221	Länge über Puffer
 5/2	Antrieb auf x-Achsen/x-Achsen mit Haftreifen
 DC	Gleichstrom
 DCC	Gleichstrom mit Sound
 DCC	DCC (Digital ab Werk mit Decoder)
 NEM 651	Schnittstelle 6-polig: NEM 651
 Next18	Next18-Schnittstelle
 PluX16	Schnittstelle PluX16
 NEM	Kupplungsaufnahme nach NEM 355 mit Kurzkupplungskinematik
	Spitzenlicht vorn
	Spitzenlicht mit der Fahrtrichtung wechselnd
	Spitzenlicht weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd
 CH	Spitzenlicht nach Ländervorbild (hier z.B. Schweiz)
 LED	Beleuchtung mittels LED
	Beleuchtung mittels Glühbirne
	Zugschluss-Beleuchtung
	Innenbeleuchtung
 9452	Innenbeleuchtung Einbausatz
 LED	Innenbeleuchtung LED
	Digitalversion mit Pufferkondensator
 R1	Mindestbefahrbarer Radius
 Z21 Cab	Z21-Führerstand verfügbar

Fleischmann

Ihr FLEISCHMANN-Fachhändler

4100005



Fleischmann

Modelleisenbahn GmbH
Plainbachstraße 4
5101 Bergheim | Österreich
www.fleischmann.de