

BEST
CHOICE
MODELS
2008





Period I (- 1925)
Époque I (- 1925)
Époque I (- 1925)
Epoca I (- 1925)
Obdobje I (- 1925)



Period II (1925 - 1945)
Époque II (1925 - 1945)
Époque II (1925 - 1945)
Epoca II (1925 - 1945)
Obdobje II (1925 - 1945)



Period III (1945 - 1970)
Époque III (1945 - 1970)
Époque III (1945 - 1970)
Epoca III (1945 - 1970)
Obdobje III (1945 - 1970)



Period IV (1970 - 1990)
Époque IV (1970 - 1990)
Époque IV (1970 - 1990)
Epoca IV (1970 - 1990)
Obdobje IV (1970 - 1990)



Period V (1990 -)
Époque V (1990 -)
Époque V (1990 -)
Epoca V (1990 -)
Obdobje V (1990 -)



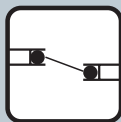
Metal chassis
Metallfahrzeugstell
Châssis en métal
Telaio in metallo
Kovinsko podvozje



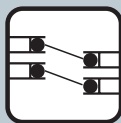
Model with extending coupling
Kurzkupplungskulisse
Attelage court
Modello con gancio allungabile
Kratek kavelj s kuliso



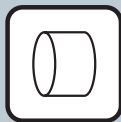
Alternating current
Wechselstromausführung
Courant alternatif
Corrente alternata
Izmenični tok



Single cardan transmission
Antrieb mit Kardanwelle
Transmission à cardan
Trasmissione ad un cardano
Prenos z enim kardanom



Double cardan transmission
Antrieb mit Doppel-Kardanwelle
Transmission à double cardan
Trasmissione a doppio cardano
Prenos z dvema kardanoma



Motor with flywheel
Motor mit Schwungmasse
Moteur avec volant inertie
Motore con volano
Motor z vztrajnikom



Motor with two flywheels
Motor mit zwei Schwungmassen
Moteur avec deux volant inertie
Motore con due volani
Motor z dvema vztrajnikoma



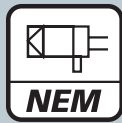
Number of traction tyres
Haftreifenanzahl
Nombre de bandages d'adhérence
Numero delle cerchiature di aderenza
Število tornih obročev



Possible installation of smoke generator
Rauchgenerator nachrüstbar
Possibilité d'installation d'un générateur de fumée
Possibilità d'installazione del generatore di fumo
Možnost vgradnje dimnega generatorja



HO NEM 360 coupling
HO Standardkupplung nach NEM 360
HO attelage à normes NEM 360
HO gancio a norma NEM 360
HO kavelj po standardu NEM 360



N NEM 357 coupling
N Standardkupplung nach NEM 357
N attelage à normes NEM 357
N gancio a norma NEM 357
N kavelj po standardu NEM 357



The wheels have NMRA RP 25 flanges
Radprofil nach NMRA RP 25
Les roues ont profil à normes NMRA RP 25
Ruote con bordino a norma NMRA RP 25
Profil kolesa po standardu NMRA RP 25



Decoder socket NEM 652
Schnittstelle nach NEM 652
Prise décodeur conforme aux NEM 652
Connettore per il decoder NEM 652
Vtičnica za dekoder po standardu NEM 652



Switching to catenary operation is possible
Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
Commutateur pour branchement sur caténaire
Commutazione per l'alimentazione dalla linea aerea
Možno napajanje preko pantografa



Front headlights
Stirnlampe vorn
Feux antérieurs
Fari anteriori
Osvetlitev spredaj



Front and rear headlights
Stirnlampe vorn und hinten
Feux antérieurs et postérieurs
Fari anteriori e posteriori
Osvetlitev spredaj in zadaj



Front headlights - working depends on travel direction
Stirnlampe vorn - Fahrtrichtungsabhängig
Feux antérieurs - fonctionnement subordonné selon le sens de la marche
Fari anteriori - funzionamento dipende dalla direzione del percorso
Osvetlitev spredaj - delovanje je odvisno od smeri vožnje



Front and rear headlights - working of the rear headlights depends on travel direction
Stirnlampe vorn und hinten - Stirnlampe hinten ist Fahrtrichtungsabhängig
Feux antérieurs et postérieurs - fonctionnement des feux postérieurs subordonnée selon le sens de la marche
Fari anteriori e posteriori - funzionamento delle luci posteriori dipende dalla direzione del percorso
Osvetlitev spredaj in zadaj - delovanje zadnjih luči je odvisno od smeri vožnje



Front and rear headlights - working depends on travel direction
Stirnlampe vorn und hinten - Fahrtrichtungsabhängig
Feux antérieurs et postérieurs - fonctionnement subordonné selon le sens de la marche
Fari anteriori e posteriori - funzionamento dipende dalla direzione del percorso
Osvetlitev spredaj in zadaj - delovanje je odvisno od smeri vožnje



Front and rear headlights - working depends on travel direction
Stirnlampe vorn und hinten - Fahrtrichtungsabhängig
Feux antérieurs et postérieurs - fonctionnement subordonnée selon le sens de la marche
Fari anteriori e posteriori - funzionamento dipende dalla direzione del percorso
Osvetlitev spredaj bela in zadaj rdeča - delovanje je odvisno od smeri vožnje



Equipped with DCC decoder
Mit Digital-Decoder ausgestattet
Modèle équipé d'un décodeur digital
Modello previsto con decoder digitale
Vgrajen digitalni dekoder



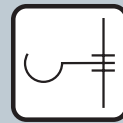
Lighted interior
Innenbeleuchtung eingebaut
Éclairage intérieur
Illuminazione interna
Osvetljena notranjost



Arranged interior
Mit Inneneinrichtung ausgestattet
Intérieurs
Interni arredi
Opremljena notranjost



Overall length
Laenge ueber Puffer
Longeur hors tampons
Lunghezza fuori respingenti
Dolžina preko odbijačev



Non-standard coupling
Spezialkupplung
Crochet hors norme
Gancio fuori norme
Nestandarden kavelj



3-poles motor
3-poliger Motor
Moteur à 3 pôles
Motore a 3 poli
3-polini motor



5-poles motor
5-poliger Motor
Moteur à 5 pôles
Motore a 5 poli
5-polini motor



Two 3-pole motors
Zwei 3-polige Motoren
Deux moteurs à 3 pôles
Due motori a 3 poli
Dva 3-polna motorja

new



EVROPEAN
HOBBY / PRESTIGE
HO / TT / N

CLASS 66 / 5 DOORS**LOKO GM JT42CWR CL66 ERS - BLACK**

Item: 56598 - DC EAN: 3831000315019
 Item: 56599 - DC DIG. S.EAN: 3831000315026
 Item: 56600 - AC DIG. EAN: 3831000315033
 Item: 56601 - AC DIG. S. EAN: 3831000315040



The dieselelectric freight locomotive Class 66 was developed from GM EMD (Ontario, Canada) and appeared in Europe in 1998. The first customer was the british EWS, who ordered 250 items. Later on the locomotive made its expansion throughout the continental Europe, most of them leased from companies Porterbrook and Angel Trains. At the end of 2004, the total number of sold locomotives is approaching to 300 items. The locomotive established itself through its reliability, low operating costs and reduced environmental emissions. The locomotive type is certificated in following countries: Great Brittain, Germany, Holland, Belgium, Sweden, Norway, Luxemburg, Denmark and Poland. Expected are the certificates for the Czech republic, Italy and France.

T 274

	6
	371 x 346 x 216
	0,029
	5,3

DE Die Class 66 ist eine dieselelektrische Lok, hergestellt von GM EMD (Ontario, Canada) und wurde erstmals vorgestellt im Jahr 1998. Die erste Bestellung (250 Stueck) kam von englischen Gesellschaft EWS. Spaeter verbreitete sich die Lok auf das europaisches Festland, meistens ueber die Leasing Unternehmen Porterbrook und Angel Trains. Ende des Jahres 2004 naeherte sich die Zahl von verkaufte Lokomotiven an fast 300 Stueck. Die Lokomotive wurde bekannt als zuverlaesig, wartungs- und umgebungsfreundlich. Sie ist zugelassen in Grossbritannien, Deutschland, Niederlanden, Belgien, Schweden, Luxembourg, Norwegen, Daenemark und Polen. Erwartet ist auch die Zulassung fuer Tschechien, Italien und Frankreich.

IT Il locomotore dieselelettrico per il trasporto merci Class 66 e un prodotto della GM EMD (Ontario, Canada) ed e stato presentato in Europa per la prima volta nel 1998. La prima compagnia a introdurre questo tipo fu la inglese EWS, che ne ha ordinati ben 250 unita. Nei anni seguenti, la locomotiva si e diffusa anche nella Europa continentale. La maggior parte di esse sono noleggiate attraverso le compagnie Porterbrook e Angel Trains. Il numero totale delle locomotive si sta avvicinando a 300 unita. La locomotiva spicca per le sue doti come l' affidabilita, costi operativi sostenuti e ridotto impatto ambientale. Il locomotore ha gia ottenuto il permesso di circolare in Inghilterra, Germania, Olanda, Belgio, Svezia, Norvegia, Lussemburgo, Danimarca e Polonia, mentre per i paesi come l'Italia, Francia e la Republica Ceca il permesso e in fase di emissione.

FR La locomotive diesel électrique de fret Class 66 a été développée par la société GM EMD (Ontario, Canada) et est apparue en Europe en 1998. La première compagnie qui commande 250 articles fut la compagnie anglaise EWS. Plus tard, la locomotive s'est répandue en Europe continentale. La plupart ont été louée par des sociétés nommées Porterbrook et Angels Trains. Fin 2004, le nombre total de locomotive vendue approche les 300 unités. La locomotive a établi sa propre réputation grâce à sa fiabilité, son faible coût d'exploitation, et ses émissions réduites. La locomotive est homologuée dans les pays suivants : Grande Bretagne, Allemagne, Hollande, Belgique, Suisse, Norvège, Luxembourg, Danemark et Pologne. La locomotive n'est pas encore homologuée en République Tchèque, en Italie et en France.

SI Class 66 je diesel električna tovorna lokomotiva, izdelana pri GM EMD (Ontario, Kanada) in prvič predstavljena leta 1998. Prvi naročnik je bila angleška družba EWS, ki jih je naročila kar 250 kos. Kasneje je lokomotiva našla kupce tudi v kontinentalnem delu Evrope, predvsem preko leasing družb Porterbrook in Angel Trains. Konec leta 2004 se število izdelanih lokomotiv bliža številu 300 kos. Lokomotiva slovi po zanesljivosti, nizkih operativnih stroških in nizkih emisijah škodljivih snovi. Lokomotiva je certificirana za obratovanje v naslednjih državah: Velika Britanija, Nemčija, Nizozemska, Belgija, Švedska, Luksemburg, Norveška, Danska in Poljska. V načrtu je tudi certificiranje za Češko, Italijo in Francijo.

LOKO GM JT42CWR CL66 RAILION (5-doors)

Item: 56578 - DC EAN: 3831000314814
 Item: 56579 - DC DIG. S.EAN: 3831000314821
 Item: 56580 - AC DIG. EAN: 3831000314838
 Item: 56581 - AC DIG. S. EAN: 3831000314845

LOKO GM JT42CWR CL66 VEOLIA - BLACK

Item: 56586 - DC EAN: 3831000314890
 Item: 56587 - DC DIG. S.EAN: 3831000314906
 Item: 56588 - AC DIG. EAN: 3831000314913
 Item: 56589 - AC DIG. S. EAN: 3831000314920

LOKO GM JT42CWR CL66 ACTS - NEW

Item: 56594 - DC EAN: 3831000314975
 Item: 56595 - DC DIG. S.EAN: 3831000314982
 Item: 56596 - AC DIG. EAN: 3831000314999
 Item: 56597 - AC DIG. S. EAN: 3831000315002

LOKO GM JT42CWR CL66 - TRAINS. BLACK

Item: 56606 - DC EAN: 3831000315095
 Item: 56607 - DC DIG. S.EAN: 3831000315101
 Item: 56608 - AC DIG. EAN: 3831000315118
 Item: 56609 - AC DIG. S. EAN: 3831000315125

LOKO GM JT42CWR CL66 HGK - BLACK

Item: 56582 - DC EAN: 3831000314852
 Item: 56583 - DC DIG. S.EAN: 3831000314869
 Item: 56584 - AC DIG. EAN: 3831000314876
 Item: 56585 - AC DIG. S. EAN: 3831000314883

LOKO GM JT42CWR CL66 DLC BLACK

Item: 56590 - DC EAN: 3831000314937
 Item: 56591 - DC DIG. S. EAN: 3831000314944
 Item: 56592 - AC DIG. EAN: 3831000314951
 Item: 56593 - AC DIG. S. EAN: 3831000314968

LOKO GM JT42CWR CL66 R4C - BLACK

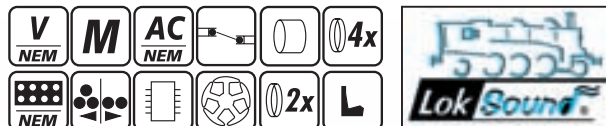
Item: 56602 - DC EAN: 3831000315057
 Item: 56603 - DC DIG. S.EAN: 3831000315064
 Item: 56604 - AC DIG. EAN: 3831000315071
 Item: 56605 - AC DIG. S. EAN: 3831000315088

LOKO GM JT42CWR CL66 ERC - GREY

Item: 56610 - DC EAN: 3831000315132
 Item: 56611 - DC DIG. S. EAN: 3831000315149
 Item: 56612 - AC DIG. EAN: 3831000315156
 Item: 56613 - AC DIG. S. EAN: 3831000315163

DMU C41

DMU C41 HASSELT



SET DMU C41 HASSELT 4141+4148 - DC

Item: 2550

EAN: 3831000325506

SET DMU C41 HASSELT 4141+4148 - AC DIGIT.

Item: 2551

EAN: 3831000325513

At the end of the 90's, the Belgian Railways Company had an urgent need of 2-elements Railcars for passenger trains on secondary lines, for IR, Local and Rush-hour trains. This railcar was named AR41, and the Belgian Railways ordered a total of 96 units by Alstom in Spain, those being delivered between 1999 and 2003. An AR41 has a weight of 95 tons, and is equipped of a Cummins 6-Cylinders diesel engine delivering 458 kW (so a total of 970 kW per Unit). With a maximal commercial speed of 120 km/h, the AR41 has room for 150 seated and 52 standing passengers. A total of 5 Units can be coupled together (= 10 coaches). AR41's are riding all over in Belgium, in the Flat country of Flanders as in more challenging areas like the Athus-Meuse and the Ardennes. The Units are located in the following engines facilities : Hasselt, 29 units, Merelbeke (Gand) 41 units, Charleroi : 15 units, Stockem (Arlon) : 11 units. In Rush-hour time, the AR41 are riding in consists of two (or more) coupled Units. In Summer season, an important connection between Mol and the seaside station of De Panne is opened, and 5-units consists of AR41 are riding between those two cities, as well as between Namur and Houyet, to move people who are riding kayaks on the river Lesse from Houyet to Dinant (that's why this train is named "Kayak Train")

DE Ende der 90er Jahre hatte die Belgische Staatsbahn SNCB Bedarf an zweiteiligen Personenzügen. Diese sollten im Nahbereich, Nebenstrecken und zur Abdeckung von Beförderungsspitzen während der „Rush Hour“ dienen. Dieses Dieseltriebfahrzeug wurde dann von Alstom Spanien unter dem Namen AR 41 hergestellt. SNCB bestellte 96 dieser Fahrzeuge, die zwischen 1999 und 2003 auch ausgeliefert wurden. Eine Trieb Einheit des AR 41 wiegt 95 Tonnen und ist mit zwei 6 Zylinder Direkteinspritzer Dieselmotor versehen. Diese Maschine leistet jeweils 458KW (also insgesamt 970 KW pro Triebzug). Die höchstzulässige Geschwindigkeit im Dienstbetrieb liegt bei 120 KM/h. Das Fahrzeug ist ausgerüstet mit 150 Sitz- und 52 Stehplätzen. Insgesamt können bis zu 5 Einheiten in Traktion gefahren werden. AR 41 Züge sind auf allen belgischen Strecken zu finden. Im Flachland von Flandern bis hin zu den Ardennen. Stationiert sind die Einheiten wie folgt: Während der Stoßzeiten fahren die Züge in Doppeltraktion oder mehr. In der Sommerzeit ist auf der wichtigen Verbindung zwischen Mol und der Urlaubsregion an der See eine 5-fach Traktion zu bewundern. Zwischen den Städten Namur und Houyet verkehrt ein Zug der „Kayak Zug“ genannt wird, da er die Kanuten befördert, die auf dem Fluß Lesse ihren Sport ausüben.

IT Alla fine degli anni '90 la SNCB necessitava di automotrici a 2 unità per il servizio sulle linee secondarie per i treni IR, locali o per pendolari. La SNCB ordinò alla ALSTON-Spagna 96 treni della serie DMU41, che furono consegnati tra il 1999 e il 2003. L'automotrice DMU41 pesa 95 ton, ha un motore diesel a 6 cilindri Cummins (S.U.A.) e una potenza di 485 kW (totale potenza convoglio completo: 970 kW), può raggiungere una velocità massima di 120km/h e può trasportare fino a 150 passeggeri seduti e 50 in piedi. In totale si possono accoppiare 5 DMU41 (= 10 unità in totale). Nelle ore di punta l'automotrice viaggia sempre accoppiata. Questa automotrice circola in Belgio, nelle Fiandre e nelle zone collinose (Athus - Meuse - Ardenne). Le automotrici sono state smistate nei seguenti depositi: 29 unità a Hasselt, 41 a Merelbeke (Gand), 15 a Charleroi e 11 a Stockem (Arlon).

FR A la fin des années '90 la SNCB avait un urgent besoin d'autorails à 2 éléments pour le service voyageur sur les lignes secondaires, pour les trains IR, omnibus ou trains de pointe. Cet autorail, baptisé AR41, a été commandé par la SNCB à un total de 96 pièces chez Alstom en Espagne, et qui ont été livrés entre 1999 et 2003. Un AR 41 pèse 95 t, et chaque voiture est munie d'un moteur diesel à 6 cylindres Cummins (USA), délivrant 485 Kw (soit un total de 970 Kw par unité). Avec une vitesse maximale 120 km/h, un AR 41 offre place à 150 passagers, + 52 places debout. Au total, 5 unités AR 41 peuvent être accouplées (= 10 voitures !) Ils sont opérationnels sur presque toute la Belgique, dans le plat pays flamand comme dans des régions plus accidentées (Athus - Meuse, Ardennes). Ils sont répartis sur les dépôts suivants : Hasselt : 29 ex, Merelbeke (Gand) 41 ex, Charleroi 15 ex, Stockem (Arlon) 11 ex. Pendant les heures de pointe les AR 41 roulent le plus souvent en unités de plusieurs rames attelées. En saison d'été, une liaison importante entre Mol et La Panne est assurée par des rames de cinq AR41 accouplées, ainsi qu'entre Namur et Houyet pour le transport des amateurs de Kayak qui descendent la Lesse (d'où le nom de « Train des Kayaks »)

SI Ob koncu 90-ih let je SNCB (belgijske železnice) potreboval dvodelni motorni vlak za prevoz potnikov na primestnih in medkrajevskih progah. SNCB je pri Alstomu v Španiji naročil ter med letoma 1999 in 2003 tudi dobil 96 motornih vlakov DMU 41. Motorni vlak tehta 95T, poganjata pa ga dva 6 valjna Cummins-ova (ZDA) dieselska motorja s po 485 kW moči (skupno 970 kW). Vlak ima 150 sedežev in 52 stojšč, dosega pa hitrost 120 km/h. Do 5 motornih vlakov je mogoče združiti v kompozicije, ki vozijo predvsem v prometnih konicah. DMU 41 srečamo na skoraj celotnem ozemlju Belgije, tako v nižinski Flandriji, kot v gričevnatih Ardenih (Athus - Meuse). Depoji DMU 41 so sledeči: Hasselt - 29 enot, Merelbeke (Ghent) - 41 enot, Charleroi - 15 enot, Stockem (Arlon) - 11 enot...

T 286

	3
	371 x 346 x 225
	0,029
	5,55

DMU C41 MERELBEKE



SET DMU C41 MERELBEKE 4180+4167 - DC

Item: 2552

EAN: 3831000325520

SET DMU C41 MERELBEKE 4180+4167 - AC DIG.

Item: 2553

EAN: 3831000325537

DMU C41 CHARLEROI



SET DMU C41 CHARLEROI 4105+4120 - DC

Item: 2554

EAN: 3831000325544

SET DMU C41 CHARLEROI 4105+4120 - AC DIG.

Item: 2555

EAN: 3831000325551

DMU C41 STOCKEM



SET DMU C41 STOCKEM 4112+4123 - DC

Item: 2559

EAN: 3831000325599

SET DMU C41 STOCKEM 4112+4123 - AC DIGIT.

Item: 2597

EAN: 3831000325971

VOSSLOH 333.3



T 850	
	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	5,55



VOSSLOH 333.3 A/G RENFE NEW COLOR

- Item: 56344 - DC EAN: 3831000314661
- Item: 56345 - DC DIG. S. EAN: 3831000314678
- Item: 56346 - AC DIG. S. EAN: 3831000314685

VOSSLOH 333.3 A/G RENFE NEW COLOR-2

- Item: 56347 - DC EAN: 3831000314692
- Item: 56348 - DC DIG. S. EAN: 3831000314708
- Item: 56349 - AC DIG. S. EAN: 3831000314715



VOSSLOH 333.3 CONTINENTAL RAIL

- Item: 56350 - DC EAN: 3831000314722
- Item: 56351 - DC DIG. S. EAN: 3831000314739
- Item: 56352 - AC DIG. S. EAN: 3831000314746

VOSSLOH 333.3 CARGAS RENFE

- Item: 56329 - DC EAN: 3831000314517
- Item: 56330 - DC. S. EAN: 3831000314524
- Item: 56331 - AC. S. EAN: 3831000314531

VOSSLOH 333.3 RENFE TRAN. COMBINADOS

- Item: 56332 - DC EAN: 3831000314548
- Item: 56333 - DC DIG. S. EAN: 3831000314555
- Item: 56334 - AC S. EAN: 3831000314562

VOSSLOH 333.3 AZVI

- Item: 56655 - DC EAN: 3831000315170

VOSSLOH 333.3 FFCC

- Item: 56656 - DC EAN: 3831000315187



VOSSLOH 333.3 A/G GRANDES LINEAS A401

Item: 56338 - DC EAN: 3831000314609

Item: 56339 - DC DIG. S. EAN: 3831000314616

Item: 56340 - AC DIG. S. EAN: 3831000314623

VOSSLOH 333.3 A/G GRANDES LINEAS B402

Item: 56341 - DC EAN: 3831000314630

Item: 56342 - DC DIG. S. EAN: 3831000314647

Item: 56343 - AC DIG. S. EAN: 3831000314654



VOSSLOH 333.3 A/G RENFE MERCANCIAS

Item: 56335 - DC EAN: 3831000314579

Item: 56336 - DC DIG. S. EAN: 3831000314586

Item: 56337 - AC DIG. S. EAN: 3831000314593



VOSSLOH 333.3 ACCIONA

Item: 56353 - DC EAN: 3831000314753

Item: 56354 - DC DIG. S. EAN: 3831000314760

Item: 56355 - AC DIG. S. EAN: 3831000314777

ALSTOM 475000



BB 475000

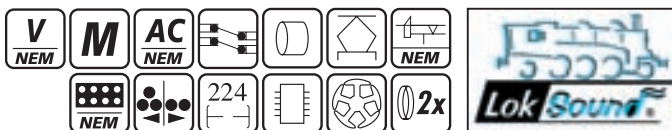


T 236

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,5

ALSTOM

ALSTOM VEOLIA



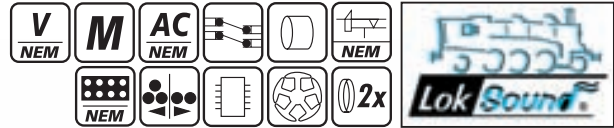
ALSTOM VEOLIA 437501	Item: 55555 - DC	EAN 3831000313640
ALSTOM VEOLIA 437502	Item: 55556 - DC	EAN 3831000313657
ALSTOM VEOLIA 437503	Item: 55557 - DC	EAN 3831000313664
ALSTOM VEOLIA 437504	Item: 55558 - DC	EAN 3831000313671

ALSTOM TRANSILIEN



ALSTOM TRANSILIEN No.2	Item: 56100 - DC	EAN 3831000314401
ALSTOM TRANSILIEN No.1	Item: 56099 - DC	EAN 3831000314395

VOSSLOH G 1206



The development of the locomotive G1206 arose from the requirement of the RAG Company in the middle of the 90s for a locomotive for heavy shunting and distance service. The Locomotive needed to have a strong motorisation and to meet requirements of the German Railways network. MTU and Caterpillar engines provided power of 1500 kW, which enabled the locomotive's to developed maximum speed of 100 km/h. The G1206 were constructed by Mak (later by Vossloh Kiel)

T 273

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	6,3

DE Die Initialzündung zur Entwicklung der G1206 ergab sich aus dem Bedarf der RAG In der Mitte der 90er Jahre. Die Anforderung war nicht nur eine schwere Rangierlok zu konzipieren sondern auch im Streckendienst entsprechende Güterzüge zu beschicken. Dafür war natürlich eine starke Motorisierung notwendig, um auch den Anforderungen des DB Streckennetzes Rechnung zu tragen. Bei einer weiteren Entwicklungsstufe wurde ein 1500 kW starker 16 Zylinder MTU Motor eingesetzt. Auch Caterpillar Motore kamen in diesem Modell zum Einsatz. Zusammen mit den sogenannten Lenkerführungs-Drehgestellen war eine Höchstgeschwindigkeit von 100km/h zulässig.

IT L'impulso iniziale per lo sviluppo della locomotiva G1206 nacque dalle necessità della ditta RAG AG verso la metà degli anni '90. La ditta RAG necessitava di una locomotiva per servizi sia di smistamento sia per lunghe distanze. La locomotiva esigeva quindi di una forte motorizzazione che incontrasse anche le richieste della ferrovia tedesca. I motori MTU e Caterpillar avevano una potenza di 1500kW che permetteva alla locomotiva di raggiungere la velocità massima di 100 km/h. G1206 è stato costruito da Mak (più tardi invece da Vossloh, Kiel).

FR La demande initiale pour la locomotive G1206, au milieu des années 90, venait de la société RAG AG. RAG AG avait besoin d'une locomotive qui pouvait combiner des manoeuvres lourdes avec des services de lignes. La G1206 avait besoin d'une forte motorisation et devait répondre aux exigences de la DB. Des moteurs de MTU et Caterpillar fournissent 1500 kW, ce qui permet aux G1206 de développer une vitesse maximale de 100 km/hr. Les G1206 sont construites par Mak (plus tard repris par Vossloh, Kiel).

SI Razvoj lokomotive G1206 je stekel v sredini 90-ih let na podlagi zahteve podjetja RAG AG. Potrebovali so lokomotivo sposobno za zahtevno ranžiranje in linijski promet, ki je morala, zaradi tega, zadostiti tudi predpisom nemške železniške uprave DB. Specifična uporaba je narekovala vgradnjo močnih MTU ali Caterpillar motorjev, ki so zagotavljali 1500 kW in omogočali lokomotivi doseganje hitrosti do 100 km/h. G1206 je sprva izdeloval Mak kasneje pa Vossloh Kiel.

WLE

Item: 55262 - DC EAN: 3831000311691
 Item: 55263 - DC DIG. S. EAN: 3831000311707
 Item: 55264 - AC DIG. EAN: 3831000311714
 Item: 55265 - AC DIG. S. EAN: 3831000311721

RAG

Item: 55266 - DC EAN: 3831000311738
 Item: 55267 - DC DIG. S. EAN: 3831000311745
 Item: 55268 - AC DIG. EAN: 3831000311752
 Item: 55269 - AC DIG. S. EAN: 3831000311769

HGK

Item: 55270 - DC EAN: 3831000311776
 Item: 55271 - DC DIG. S. EAN: 3831000311783
 Item: 55272 - AC DIG. EAN: 3831000311790
 Item: 55273 - AC DIG. S. EAN: 3831000311806

LTE RED

Item: 55274 - DC EAN: 3831000311813
 Item: 55275 - DC DIG. S. EAN: 3831000311820
 Item: 55276 - AC DIG. EAN: 3831000311837
 Item: 55277 - AC DIG. S. EAN: 3831000311844

ACTS 7102

Item: 55278 - DC EAN: 3831000311851
 Item: 55279 - DC DIG. S. EAN: 3831000311868
 Item: 55280 - AC DIG. EAN: 3831000311875
 Item: 55281 - AC DIG. S. EAN: 3831000311882

ACTS 7107 NEW LIVERY

Item: 55282 - DC EAN: 3831000311899
 Item: 55283 - DC DIG. S. EAN: 3831000311905
 Item: 55284 - AC DIG. EAN: 3831000311912
 Item: 55285 - AC DIG. S. EAN: 3831000311929

ERS 1202 CORINA

Item: 55286 - DC EAN: 3831000311936
 Item: 55287 - DC DIG. S. EAN: 3831000311943
 Item: 55288 - AC DIG. EAN: 3831000311950
 Item: 55289 - AC DIG. S. EAN: 3831000311967

RAIL4CHEM 1

Item: 55290 - DC EAN: 3831000311974
 Item: 55291 - DC DIG. S. EAN: 3831000311981
 Item: 55292 - AC DIG. EAN: 3831000311998
 Item: 55293 - AC DIG. S. EAN: 3831000312001

RAIL4CHEM 2

Item: 55294 - DC EAN: 3831000312018
 Item: 55295 - DC DIG. S. EAN: 3831000312025
 Item: 55296 - AC DIG. EAN: 3831000312032
 Item: 55297 - AC DIG. S. EAN: 3831000312049

CFL 1501 RED

Item: 55298 - DC EAN: 3831000312056
 Item: 55299 - DC DIG. S. EAN: 3831000312063
 Item: 55300 - AC DIG. EAN: 3831000312070
 Item: 55301 - AC DIG. S. EAN: 3831000312087

CFL 1502 BLUE

Item: 55302 - DC EAN: 3831000312094
 Item: 55303 - DC DIG. S. EAN: 3831000312100
 Item: 55304 - AC DIG. EAN: 3831000312117
 Item: 55305 - AC DIG. S. EAN: 3831000312124

E + H

Item: 55306 - DC EAN: 3831000312131
 Item: 55307 - DC DIG. S. EAN: 3831000312148
 Item: 55308 - AC DIG. EAN: 3831000312155
 Item: 55309 - AC DIG. S. EAN: 3831000312162

G1206 VEOLIA 1

Item: 55657 - DC EAN: 3831000313831

G1206 SNCF FRET 461

Item: 55254 - DC EAN: 3831000311615

G1206 SNCF FRET 461/1

Item: 55258 - DC EAN: 3831000311653

G1206 SNCF FRET 461/2

Item: 53274 - DC EAN: 3831000310649

G1206 COMSA 1

Item: 56050 - DC EAN: 3831000314234
 Item: 56052 - DC. DIG. S. EAN: 3831000314258
 Item: 56051 - AC DIG. EAN: 3831000314241
 Item: 56053 - AC. DIG. S. EAN: 3831000314265

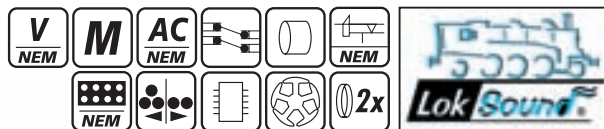
CFL CARGO 1503

Item: 56241 - DC EAN: 3831000314418
 Item: 56244 - DC DIG. S. EAN: 3831000314449
 Item: 56242 - AC DIG. EAN: 3831000314425
 Item: 56243 - AC DIG. S. EAN: 3831000314432

ERS 1201 SANDRA

Item: 56082 - DC EAN: 3831000314357
 Item: 56084 - DC SOUND EAN: 3831000314371
 Item: 56083 - AC DIG. EAN: 3831000314364
 Item: 56085 - AC SOUND EAN: 3831000314388

VOSSLOH G 1700



The Vossloh G1700 is a development of the Vossloh G1206. As the name suggests it was supposed to be equipped with an engine that should have provided 1,700 kW of power, however, it was equipped with an MTU engine with 1,500 kW. Additional changes to the G1206 were also carried out and the whole length of the G1700 loco increased. Locomotives produced later were supplied with a Caterpillar engine, which provided the originally required 1,700 kW. However, in 2003 more G1700 were supplied with the MTU engine. This offered customers the choice between the MTU and the Caterpillar engine.

DE Die G1700 ist eine Weiterentwicklung der Vossloh G1206. Gemäß der Bezeichnung sollte sie ursprünglich 1,700 kW Leistung haben, wurde aber mit einem MTU Motor mit 1,500 kW ausgerüstet. Weitere Veränderungen zur G1206 wurden ebenfalls durchgeführt (u.a. Rangiertritte Gesamtbaulänge etc.) Die Loks mit neuem Baujahr werden mit Caterpillar Motor ausgeliefert. Diese bringen dann auch die gewünschte Leistung von 1,700 kW. Jedoch wurden 2003 auch noch Loks mit MTU Motor bestellt. Das bedeutet je nach Kundenwunsch wird die Lok mit einem MTU oder Caterpillar Motor geliefert.

IT La locomotive Vossloh G1700 è il risultato dello sviluppo alla locomotiva Vossloh G1206. Come suggerito dal nome era destinata ad essere equipaggiata con un motore che doveva sviluppare 1,700 kW di potenza, ma fu equipaggiata con un motore MTU che diede solo 1,500 kW di potenza. Altre modifiche alla G1206 vennero effettuate, e così la costruzione della locomotiva G1700 si allungò. Le G1700 prodotte più tardi furono equipaggiata con il motore Caterpillar che produsse la originariamente desiderata potenza di 1,700 kW. Nell'2003 altre G1700 vennero prodotte con il motore MTU, cosa che diede all'acquirente la scelta tra il motore MTU o il Caterpillar.

FR Die G1700 ist eine Weiterentwicklung der Vossloh G1206. Gemäß der Bezeichnung sollte sie ursprünglich 1,700 kW Leistung haben, wurde aber mit einem MTU Motor mit 1,500 kW ausgerüstet. Weitere Veränderungen zur G1206 wurden ebenfalls durchgeführt (u.a. Rangiertritte Gesamtbaulänge etc.) Die Loks mit neuem Baujahr werden mit Caterpillar Motor ausgeliefert. Diese bringen dann auch die gewünschte Leistung von 1,700 kW. Jedoch wurden 2003 auch noch Loks mit MTU Motor bestellt. Das bedeutet je nach Kundenwunsch wird die Lok mit einem MTU oder Caterpillar Motor geliefert.

SI Lokomotiva Vossloh G1700 je bila razvita iz lokomotive Vossloh G1206. Kot namiguje njeno ime, je bila prvotno predvidena vgradnja motorja, ki bi zagotovil 1,700 kW moči, a je bil vgrajen MTU motor, ki je zagotavljal le 1,500 kW moči. Nadaljne spremembe so bile opravljene na lokomotivi G1206 in tako se je celotna konstrukcija lokomotive G1700 povečala. Lokomotive G1700, katere so bile izdelane kasneje, so bile opremljene s Caterpillar motorjem, ki je zagotovil prvotno željenih 1,700 kW moči. Leta 2003 so bile izdelane dodatne lokomotive z MTU motorjem, kar je dalo kupcem možnost izbire med MTU in Caterpillar motorjema.

T 860

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	4,8

BLS

Item: 55318 - DC	EAN: 3831000312254
Item: 55319 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312261
Item: 55320 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312278
Item: 55321 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312285

CFL

Item: 55334 - DC	EAN: 3831000312414
Item: 55335 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312421
Item: 55336 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312438
Item: 55337 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312445

SBB CARGO (1)

Item: 55310 - DC	EAN: 3831000312179
Item: 55311 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312186
Item: 55312 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312193
Item: 55313 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312209

SBB CARGO (2)

Item: 55314 - DC	EAN: 3831000312216
Item: 55315 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312223
Item: 55316 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312230
Item: 55317 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312247

ACERELIA

Item: 55338 - DC	EAN: 3831000312452
Item: 55339 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312469
Item: 55340 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312476
Item: 55341 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312483

MRCE

Item: 55322 - DC	EAN: 3831000312292
Item: 55323 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312308
Item: 55324 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312315
Item: 55325 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312322

HGK

Item: 55326 - DC	EAN: 3831000312339
Item: 55327 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312346
Item: 55328 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312353
Item: 55329 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312360

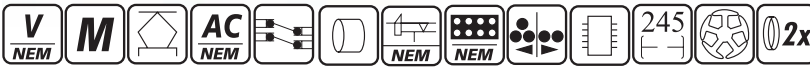
ARCELOR

Item: 56090 - DC	EAN: 3831000314319
Item: 56091 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000314326
Item: 56092 - AC DIGITAL	EAN: 3831000314333
Item: 56093 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000314340

EUROSPRINTER



CP SANTAREM
 Item: 55582 - DC
 EAN: 3831000313688



The locomotive 252 is a derivate from the German E-120. Thanks to the particular characteristics of the three-phase asynchron motors, it can haul passenger trains with 220 km/h as well as freight trains with 100 km/h. The possibility to control each of the four driving motors independently, combined with the three-phase traction, gives to this type an extraordinary pulling force in all drive conditions. The notable distance 3.000 mm between the axles is necessary for a stable high speed service. The regular use of the locomotive started in year 1992. The prototype 127-001, denominated Europrinter, is based on Spanish 252 with some improvements like increased max. speed of 230 km/h, improved motor suspensions, different cooling liquid for the electronics and adaption to the German catenary voltage. Together with the Portuguese CP 5600 more than 100 locomotives were built.

T 259	
	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,75

RENFE OPERADORA
 Item: 55594 - DC
 EAN: 3831000313800



AVE 1 LOGO
 Item: 55585 - DC
 EAN: 3831000313718



AVE 2 LOGO
 Item: 55588 - DC
 EAN: 3831000313749



CONTAINER CAR SGGMRSS '90

T 284

	6
	483 x 331 x 264
	0,043
	5,00

SHORTLINES

CHINA SH. + COSCO CONTAINERS

Item: 55940

EAN: 3831000314098



SNCB/TOUAX

2 X COSCO CONTAINERS

Item: 55508

EAN: 3831000313183



SNCB/TOUAX

HAPAG LLOYD + EVERGREEN CONTAINERS

Item: 55509

EAN: 3831000313190



SNCB/TOUAX

CHINA SH. + CMA-CGM CONTAINERS

Item.: 55507

EAN: 3831000313176

WARSTEINER (1) 33 68 495 2 232 - 9 WLE

Item: 55365

EAN: 3831000313329

WARSTEINER (2) 33 68 495 2 234 - 5 WLE

Item: 55522

EAN: 3831000313336

WARSTEINER (2) 33 68 495 2 234 - 5 WLE

Item: 55523

EAN: 3831000313343

WARSTEINER (4) 33 68 495 2 240 - 2 WLE

Item: 55524

EAN: 3831000313350



CONTAINER CAR SGGMRSS '90



ERS

2 X MAERSK SEALAND CONTAINERS	Order No.: 55510	EAN: 3831000313206
2 X P & NEDLLOYD CONTAINERS	Order No.: 55511	EAN: 3831000313213
P & O + COSCO CONTAINERS	Order No.: 55512	EAN: 3831000313220

DLC

2 X MSC CONTAINERS	Order No.: 55504	EAN: 3831000313145
MSC + TRITON CONTAINERS	Order No.: 55505	EAN: 3831000313152
TRITON + SEACO CONTAINERS	Order No.: 55506	EAN: 3831000313169

ACTS

MSC + P & O CONTAINERS	Order No.: 55516	EAN: 3831000313268
MSC + CHINA SHIPPING CONTAINERS	Order No.: 55517	EAN: 3831000313275
EVERGREEN + K LINE CONTAINERS	Order No.: 55518	EAN: 3831000313282

DB - 1

DB - 1	Order No.: 55519	EAN: 3831000313299
DB - 2	Order No.: 55520	EAN: 3831000313305
DB - 3	Order No.: 55521	EAN: 3831000313312

AAE - 1

AAE - 1	Order No.: 55525	EAN: 3831000313367
AAE - 2	Order No.: 55526	EAN: 3831000313374
AAE - 3	Order No.: 55527	EAN: 3831000313381

SHORTLINES

2 X CMA-CGM CONTAINERS

Item: 55941

EAN: 3831000314104



SHORTLINES

HAPAG LLOYD + K LINE CONATAINERS

Item: 55942

EAN: 3831000314111



CAR SLPS U 725

T 533



VAGON HO SLPS DB No.1
VAGON HO SLPS DB No.2
VAGON HO SLPS DB No.3

Item: 56698
Item: 56699
Item: 56700

EAN: 3831000315743
EAN: 3831000315750
EAN: 3831000315767



RENFE 151 SANTA FE

T 537



GM EMD (JT 42 CWR) / CLASS 66

LOKO TT C66 HGK

Item: 40232-DC

EAN: 3831000315682



The dieselelectric freight locomotive Class 66 was developed from GM EMD (Ontario, Canada) and appeared in Europe in 1998. The first customer was the british EWS, who ordered 250 items. Later on the locomotive made its expansion throughout the continental Europe, most of them leased from companies Porterbrook and Angel Trains. At the end of 2004, the total number of sold locomotives is approaching to 300 items. The locomotive established itself through its reliability, low operating costs and reduced environmental emissions. The locomotive type is certificated in following countries: Great Brittain, Germany, Holland, Belgium, Sweden, Norway, Luxemburg, Denmark and Poland. Expected are the certificates for the Czech republic, Italy and France.

T 532

	6
	371 x 346 x 216
	0,029
	5,3

DE Die Class 66 ist eine dieselelektrische Lok, hergestellt von GM EMD (Ontario, Canada) und wurde erstmals vorgestellt im Jahr 1998. Die erste Bestellung (250 Stück) kam von englischen Gesellschaft EWS. Später verbreitete sich die Lok auf das europäisches Festland, meistens ueber die Leasing Unternehmen Porterbrook und Angel Trains. Ende des Jahres 2004 naeherte sich die Zahl von verkaufte Lokomotiven an fast 300 Stück. Die Lokomotive wurde bekannt als zuverlässig, wartungs- und umweltfreundlich. Sie ist zugelassen in Grossbritannien, Deutschland, Niederlanden, Belgien, Schweden, Luxemburg, Norwegen, Daenemark und Polen. Erwartet ist auch die Zulassung fuer Tschechien, Italien und Frankreich.

IT Il locomotore dieselelettrico per il trasporto merci Class 66 e un prodotto della GM EMD (Ontario, Canada) ed e stato presentato in Europa per la prima volta nel 1998. La prima compagnia a introdurre questo tipo fu la inglese EWS, che ne ha ordinati ben 250 unita. Nei anni seguenti, la locomotiva si e diffusa anche nella Europa continentale. La maggior parte di esse sono noleggiate attraverso le compagnie Porterbrook e Angel Trains. Il numero totale delle locomotive si sta avvicinando a 300 unita. La locomotiva spicca per le sue doti come l' affidabilita, costi operativi sostenuti e ridotto impatto ambientale. Il locomotore ha gia ottenuto il permesso di circolare in Inghilterra, Germania, Olanda, Belgio, Svezia, Norvegia, Lussemburgo, Danimarca e Polonia, mentre per i paesi come l'Italia, Francia e la Republica Ceca il permesso e in fase di emissione.

FR La locomotive diesel électrique de fret Class 66 a été développée par la société GM EMD (Ontario, canada) et est apparue en Europe en 1998. La première compagnie qui commande 250 articles fut la compagnie anglaise EWS. Plus tard, la locomotive s'est répandue en Europe continentale. La plupart ont été louée par des sociétés nommées Porterbrook et Angels Trains. Fin 2004, le nombre total de locomotive vendue approche les 300 unités. La locomotive a établi sa propre réputation grâce à sa fiabilité, son faible coût d'exploitation, et ses émissions réduites. La locomotive est homologuée dans les pays suivants : Grande Bretagne, Allemagne, Hollande, Belgique, Suisse, Norvège, Luxembourg, Danemark et Pologne. La locomotive n'est pas encore homologuée en République Tchèque, en Italie et en France.

SI Class 66 je diesel električna tovorna lokomotiva, izdelana pri GM EMD (Ontario, Kanada) in prvič predstavljena leta 1998. Prvi naročnik je bila angleška družba EWS, ki jih je naročila kar 250 kos. Kasneje je lokomotiva našla kupce tudi v kontinentalnem delu Evrope, predvsem preko leasing družb Porterbrook in Angel Trains. Konec leta 2004 se število izdelanih lokomotiv bliža številu 300 kos. Lokomotiva slovi po zanesljivosti, nizkih operativnih stroških in nizkih emisijah škodljivih snovi. Lokomotiva je certificirana za obratovanje v naslednjih državah: Velika Britanija, Nemčija, Nizozemska, Belgija, Švedska, Luksemburg, Norveška, Danska in Poljska. V načrtu je tudi certificiranje za Češko, Italijo in Francijo.

LOKO TT C66 DLC

Item: 40233 - DC

EAN: 3831000315699



GM EMD (JT 42 CWR) / CLASS 66

RAIL4CHEM yellow/black

Item: 40235 - DC

EAN: 3831000315712



RAIL4CHEM green/gray

Item: 40236 - DC

EAN: 3831000315729



LOKO TT C66 HHPI

Item: 40234 - DC

EAN: 3831000315736



VOSSLOH G 2000 TT

LOKO TT G2000 SBB

Item: 40229 - DC

EAN: 3831000315651



With the power of 2240 kW, max. speed set at 120 km/h and driving cabs at both ends, this G2000 BB locomotive is representative of a new range of powerfull dieselhydraulic locomotives suitable for a mainline service. Asymetric cabs, radio controlling and height alone makes this locomotive a valid unit even for shunting services. A simple concept; based on a narrow hood set upon a cross-bar underframe, use of wellknown technologies and standard components as well as the modular assembling are the main conditions for a low Life-Cycle-Costs, simplified maintenance and higher reliability.

T 531

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	8,4

EUROPEAN BULLS



LOKO TT G2000 EUBULLS

Item: 40228 - DC

EAN: 3831000315644

WLE



LOKO TT G2000 WLE

Item: 40230 - DC

EAN: 3831000315668

RAILION



LOKO TT G2000 RAILION

Item: 40231 - DC

EAN: 3831000315675

CONTAINER CAR SGGMRSS '90 TT



T 534	
	12
	483 x 331 x 264
	0,043 m ³
	5,00 Kg

WARSTEINER TT SGGMRSS 90 WLE No.1
 WARSTEINER TT SGGMRSS 90 WLE No.2
 WARSTEINER TT SGGMRSS 90 WLE No.3

Item: 40237
 Item: 40238
 Item: 40239

EAN: 3831000315774
 EAN: 3831000315781
 EAN: 3831000315798



DB TT SGGMRSS 90 No.1
 DB TT SGGMRSS 90 No.2
 DB TT SGGMRSS 90 No.3

Item: 40240
 Item: 40241
 Item: 40242

EAN: 3831000315804
 EAN: 3831000315811
 EAN: 3831000315828



CONTAINER CAR SGGMRSS '90 N

T 535	
	12
	483 x 331 x 264
	0,043
	5,00

WARSTEINER N SGGMRSS 90 WLE No.1
 WARSTEINER N SGGMRSS 90 WLE No.2
 WARSTEINER N SGGMRSS 90 WLE No.3

Item: 40243
 Item: 40244
 Item: 40245

EAN: 3831000315835
 EAN: 3831000315842
 EAN: 3831000315859



DLC N SGGMRSS 90 No.1
 DLC N SGGMRSS 90 No.2

Item: 40248
 Item: 40249

EAN: 3831000315880
 EAN: 3831000315897



DB N SGGMRSS 90 No.1

Item: 40246

EAN: 3831000315866



TOUAX N SGGMRSS 90

Item: 40250

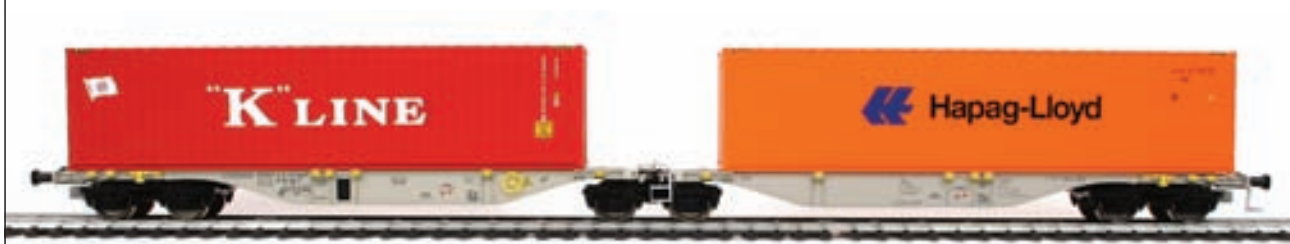
EAN: 3831000315903



DB N SGGMRSS 90 No.2

Item: 40247

EAN: 3831000315873



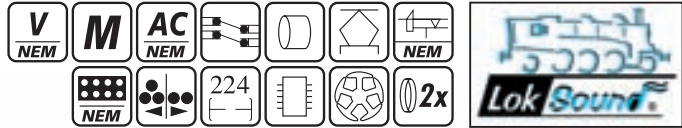
EUROPEAN



HOBBY / PRESTIGE
HO / TT / N

ALSTOM BB 427000

FRET 427155



FRET 427053

Item: 2330 - DC EAN: 3831000323304

Item: 2335 - AC DIG. EAN: 3831000323359

FRET 427155

Item: 2327 - DC EAN: 3831000323274

Item: 3261 - DC DIG. S. EAN: 3831000332610

Item: 2332 - AC DIG. EAN: 3831000323328

Item: 3262 - AC DIG. S. EAN: 3831000332627

The BB 427000 and 437000 form the series of electric engines, the most important ever built by SNCF, exclusively for the traction of the freight trains. The 300 engines, built by ALSTOM, are distributed in the following way: - 180 electric engines for two charging system (25 kV, 1,5 kV), registered from 427001 to 427180, - 60 electric three charging system (25 kV, 15 kV and 1,5 kV), registered from 437001 to 437060, for the connections between Germany, Switzerland and France. Their power is 4.200 kW for a total weight of 90 tons. They are ready to tow trains of 1.200 tons on slopes of 10 0/00 to 80 km/h. The BB 427000 and 437000 are the first engines of the SNCF to have cabins with central desk and being provided with a passive safety device against the frontal shocks. The BB 427000 are equipped with two pantographs for the French network and the BB 437000 have one third pantograph, exclusively for the German network, while the two others are being used for the Switzerland and French railway networks. Maximum speed: 140 km/h, air-conditioned cabins, engines usable in multiple units.

T 236

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,5

DE Die Baureihe 427000 und 437000 elektro Lokomotiven mit ihrer sehr speziellen Formgebung war und ist die wichtigste, die SNCF jemals exklusiv in Auftrag gegeben hat. Sie beschickt ausschließlich schwere Güterzüge. Die von Alstom gebauten Maschinen teilen sich wie folgt auf: - 180 Elektro Lokomotiven mit 2 Pantographen (für 2,5 kV und 1,5 kV Stromsystem) mit den Registriernummern 427001 bis 427180 - 60 Elektro Lokomotiven mit 3 Pantographen (für 2,5 kV, 1,5 kV und 1,5 kV Stromsystem) mit den Registriernummern 437001 bis 437060. Diese sind für den internationalen Güterverkehr im Mehrsystembetrieb für die Verkehre zwischen Deutschland, Schweiz und Frankreich bestimmt. Die Lok liefert eine Leistung von 4200 kW mit 90 Tonnen Gesamtgewicht. Sie ist in der Lage Züge bis 1200 Tonnen gewicht zu befördern. Die beiden baureihen sind die ersten SNCF Maschinen mit Zentralführerstand, die mit einem passiven Sicherheitssystem gegen Frontalaufprall ausgerüstet sind. Der 3. Pantograf für die BR 437000 wurde übrigens extra für Fahrten durch Deutschland vorgesehen, während die beiden anderen jeweils für Frankreich bzw. die Schweiz vorgesehen sind. -Höchstgeschwindigkeit 140 Km/h , -Inkl. Klimanalage , -Die Aggregate sind in verschiedenen Einheiten verwendbar.

IT Le BB 427000 e 437000 compongono la serie di locomotrici elettriche della SNCF, le più importanti mai costruite esclusivamente, per la trazione dei treni merce. Le 300 locomotrici, costruite dall'ALSTOM, sono suddivise nel modo seguente: - 180 locomotive elettriche di alimentazione con due sistemi (25 kV, 1,5 kV), immatricolate dal 427001 al 427180, - 60 locomotive elettriche di alimentazione con tre sistemi (25 kV, 15 kV e 1,5 kV), immatricolate dal 437001 al 437060, per le connessioni tra la Germania, la Svizzera e la Francia. La loro potenza è di 4.200 kW per una massa complessiva di 90 tonnellate. Sono adatte a rimorchiare treni di 1.200 tonnellate sulle pendenze di 10 0/00 a 80 km/h. Le BB 427000 e 437000 sono le prime locomotrici della SNCF, ad avere le cabine con quadro comandi centrale ed essere fornite di un dispositivo di protezione passiva contro gli urti frontali. Le BB 427000 sono fornite di due pantografi per la rete francese e le BB 437000 hanno un terzo pantografo, esclusivamente per la rete tedesca, gli altri due servono per le linee ferroviarie svizzere e francesi. Velocità massima: 140 km/h, cabine climatizzate, locomotrici utilizzabili in unità multiple.

FR Les BB 427000 et 437000 composent la série de locomotives électriques de la SNCF la plus importante jamais construite exclusivement pour la traction des trains de fret. Les 300 locomotives, construites par ALSTOM, sont réparties de la façon suivante: - 180 locomotives électriques bicourant (25 kV, 1,5 kV), immatriculées 427001 à 427180, - 60 locomotives électriques tricourant (25 kV, 15 kV et 1,5 kV), immatriculées 437001 à 437060, pour les relations entre l'Allemagne, la Suisse et la France. Leur puissance est de 4.200 kW pour une masse totale de 90 tonnes. Elles sont aptes à remorquer des trains de 1.200 tonnes sur des rampes de 10 0/00 à 80 km/h. Les BB 427000 et 437000 sont les premières locomotives de la SNCF à recevoir des cabines à pupitre central et à être munies d'un dispositif de protection passive contre les chocs frontaux. Les BB 427000 sont équipées de deux pantographes pour le réseau français et les BB 437000 d'un troisième pantographe, exclusivement pour le réseau allemand, les deux autres servant aux réseaux suisse et français. Vitesse maximum: 140 km/h, cabines climatisées, locomotives utilisables en unités multiples.

SI Lokomotivi BB 427000 in 437000 sta, v seriji električnih lokomotiv, najpomembnejši kadarkoli narejeni po naročilu SNCF-a. Namenjeni sta izključno vleki tovornih vlakov. 300 lokomotiv zgrajenih s strani ALSTOM-a, je porazdeljenih po sledečem ključu: - 180 električnih lokomotiv za dvosistemsko napajanje (25 kV, 1,5 kV), registriranih od številke 427001 do 427180, - 60 električnih lokomotiv za trisistemsko napajanje (25 kV, 15 kV in 1,5 kV), registriranih od številke 437001 do 437060, za vlakovno povezavo med Nemčijo, Švico in Francijo. Njihova moč je 4.200 kW, medtem ko je celotna teža kar 90 ton. Primerne so za vleko vlakovnih kompozicij do teže 1.200 ton po vzpetinah z nagibom 10 0/00 s hitrostjo do 80 km/h. Lokomotivi BB 427000 in 437000 sta prvi tovorniški lokomotivi SNCF-a, s centralno upravljalno ploščo in sta preskrbljeni tudi z varnostnim pasivnim mehanizmom za preprečevanje čelnih trčenj. BB 427000 sta izdelani v dveh različnih barvnih izvedbah za francosko omrežje. BB 437000 pa pozna že tretjo barvno različico, izključno za nemško železniško linijo, medtem ko sta ostali dve uporabljeni za švicarsko in francosko železniško omrežje. Najvišja možna hitrost: 140 km/h, klimatizirani kabini, možnost uporabe več lokomotiv v eni kompoziciji.

ALSTOM BB 437000

FRET 437025



FRET 437025

Item: 2379 - DC EAN: 3831000323793

Item: 3263 - DC DIG. S. EAN: 3831000332634

Item: 2380 - AC DIG. EAN: 3831000323809

Item: 3264 - AC DIG. S. EAN: 3831000332641

FRET 437001

Item: 2372 - DC EAN: 3831000323724

Item: 2377 - AC DIG. EAN: 3831000323779

VOSSLOH G 2000



G2000 - POOL



With the power of 2240 kW, max. speed set at 120 km/h and driving cabs at both ends, this G2000 BB locomotive is representative of a new range of powerful dieselhydraulic locomotives suitable for a mainline service. Asymmetric cabs, radio controlling and height alone makes this locomotive a valid unit even for shunting services. A simple concept; based on a narrow hood set upon a cross-bar underframe, use of wellknown technologies and standard components as well as the modular assembling are the main conditions for a low Life-Cycle-Costs, simplified maintenance and higher reliability.

T 277

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	8,4

DE Die Lokomotive G2000 BB stellt durch hohe Leistung (2240 kW) und Fahrgeschwindigkeit (120 km/h) sowie Ausrüstung mit 2 Endführerhäusern den Sprung dieselhydraulischer Standardlokomotiven in den Bereich leistungsstarker Streckenlokomotiven dar. Große Aufstiege, asymmetrische Führerhausanordnung und Funkfernsteuerung erlauben gleichzeitig den Rangiereinsatz. Der einfache Aufbau der Rahmenlokomotive mit schmalen Aufbauten, die Verwendung bekannter Technologien und Standardbaugruppen, sowie der modulare Aufbau führen zu hoher Zuverlässigkeit, geringen Life-Cycle-Costs und einfacher Wartung.

IT La locomotiva G2000 BB, con una potenza di 2240 kW, una velocità massima di 120 km/h e due cabine guida poste alle estremità, rappresenta il top delle locomotive diesel idrauliche standard della sua classe. Le cabine asimmetriche e il funzionamento radiocontrollato rendono più agevole anche il servizio di smistamento. La costruzione semplice con la carrozzeria stretta posta sul telaio a longheroni, l'uso di alta tecnologia e la costruzione modulare sono i presupposti che ne garantiscono una notevole affidabilità, una facile manutenzione e costi contenuti del funzionamento.

FR Avec sa puissance de 2240 kW, sa vitesse maximale pouvant atteindre 120 km / heure et ses deux motrices, la locomotive G 2000 BB est un bel exemple de la nouvelle gamme de locomotives hydrauliques à moteur diesel utilisables sur les grandes lignes. Les motrices asymétriques, le système de radio-contrôle et même sa taille en font une locomotive fiable, y compris dans les aiguillages. Un concept simple basé sur un avant étroit monté sur un châssis à croisillons, l'utilisation de technologies bien rodées et de composants standard ainsi que l'assemblage modulaire sont les raisons principales d'un faible coût de fonctionnement, d'une maintenance simplifiée et d'une fiabilité plus grande.

SI S svojo močjo 2240 kW, hitrostjo 120 km/h kot tudi s samo zgradbo (2 kabini) predstavlja lokomotiva G2000 BB prehod iz razreda standardnih dieselhidravličnih enot v razred zmogljivih linijskih enot. Zaradi svoje višine, asimetričnih kabin in možnosti daljnjskega upravljanja je hkrati primerna tudi za obratovanje na ranžirnih postajah. Preprosta zgradba z ozko nadgradnjo na škatlasto izvedenem podvozju, uporaba znanih tehnologij in standardnih podsklopov kot tudi modularna gradnja so pogoji, ki zagotavljajo enostavno vzdrževanje ter zanesljivo in ceneno obratovanje.

G2000 - RAG



G2000 - DLC



G2000 - NE



G2000 - POOL

Item: 9327 - DC	EAN: 3831000393277
Item: 9411 - DC DIGITAL	EAN: 3831000394113
Item: 9425 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000394250
Item: 9451 - AC	EAN: 3831000394519
Item: 9498 - AC DIGITAL	EAN: 3831000394984
Item: 9559 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000395592
Item: 9574 - 3LDC	EAN: 3831000395745

G2000 - RAG

Item: 9118 - DC	EAN: 3831000391181
Item: 9135 - DC DIGITAL	EAN: 3831000391358
Item: 9165 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000391655
Item: 9187 - AC	EAN: 3831000391877
Item: 9189 - AC DIGITAL	EAN: 3831000391891
Item: 9300 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000393000
Item: 9301 - 3LDC	EAN: 3831000393017

G2000 - DLC

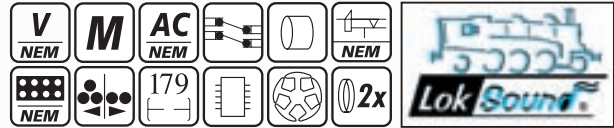
Item: 8854 - DC	EAN: 3831000388549
Item: 8857 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000388570
Item: 8919 - AC DIGITAL	EAN: 3831000389195
Item: 8935 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000389355
Item: 8909 - 3LDC	EAN: 3831000389096

G2000 - NE

Item: 8812 - DC	EAN: 3831000388129
Item: 8838 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000388389
Item: 8839 - AC	EAN: 3831000388396
Item: 8843 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000388433

VOSSLOH G 2000

SBB CARGO



Item: 2287 - DC EAN: 3831000322871
 Item: 2289 - DC DIGI. S. EAN: 3831000322895

Item: 2291 - AC EAN: 3831000322918
 Item: 2292 - AC DIGI. S. EAN: 3831000322925

With the power of 2240 kW, max. speed set at 120 km/h and driving cabs at both ends, this G2000 BB locomotive is representative of a new range of powerful dieselhydraulic locomotives suitable for a mainline service. Asymmetric cabs, radio controlling and height alone makes this locomotive a valid unit even for shunting services. A simple concept; based on a narrow hood set upon a cross-bar underframe, use of wellknown technologies and standard components as well as the modular assembling are the main conditions for a low Life-Cycle-Costs, simplified maintenance and higher reliability.

DE Die Lokomotive G2000 BB stellt durch hohe Leistung (2240 kW) und Fahrgeschwindigkeit (120 km/h) sowie Ausrüstung mit 2 Endführerhäusern den Sprung dieselhydraulischer Standardlokomotiven in den Bereich leistungsstarker Streckenlokomotiven dar. Große Aufstiege, asymmetrische Führerhausanordnung und Funkfernsteuerung erlauben gleichzeitig den Rangiereinsatz. Der einfache Aufbau der Rahmenlokomotive mit schmalen Aufbauten, die Verwendung bekannter Technologien und Standardbaugruppen, sowie der modulare Aufbau führen zu hoher Zuverlässigkeit, geringen Life-Cycle-Costs und einfacher Wartung.

IT La locomotiva G2000 BB, con una potenza di 2240 kW, una velocità massima di 120 km/h e due cabine guida poste alle estremità, rappresenta il top delle locomotive diesel idrauliche standard della sua classe. Le cabine asimmetriche e il funzionamento radiocontrollato rendono più agevole anche il servizio di smistamento. La costruzione semplice con la carrozzeria stretta posta sul telaio a longheroni, l'uso di alta tecnologia e la costruzione modulare sono i presupposti che ne garantiscono una notevole affidabilità, una facile manutenzione e costi contenuti del funzionamento.

FR Avec sa puissance de 2240 kW, sa vitesse maximale pouvant atteindre 120 km / heure et ses deux motrices, la locomotive G 2000 BB est un bel exemple de la nouvelle gamme de locomotives hydrauliques à moteur diesel utilisables sur les grandes lignes. Les motrices asymétriques, le système de radio-contrôle et même sa taille en font une locomotive fiable, y compris dans les aiguillages. Un concept simple basé sur un avant étroit monté sur un châssis à croisillons, l'utilisation de technologies bien rodées et de composants standard ainsi que l'assemblage modulaire sont les raisons principales d'un faible coût de fonctionnement, d'une maintenance simplifiée et d'une fiabilité plus grande.

SI S svojo močjo 2240 kW, hitrostjo 120 km/h kot tudi s samo zgradbo (2 kabini) predstavlja lokomotiva G2000 BB prehod iz razreda standardnih dieselhidravličnih enot v razred zmogljivih linijskih enot. Zaradi svoje višine, asimetričnih kabin in možnosti daljinskega upravljanja je hkrati primerna tudi za obratovanje na ranžirnih postajah. Preprosta zgradba z ozko nadgradnjo na škatlasto izvedenem podvožju, uporaba znanih tehnologij in standardnih podslopkov kot tudi modularna gradnja so pogoji, ki zagotavljajo enostavno vzdrževanje ter zanesljivo in ceneno obratovanje.

T 275

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	8,4

EUROPEAN BULLS



Item: 2294 - DC EAN: 3831000322949
 Item: 2295 - DC DIGI. S. EAN: 3831000322956
 Item: 2302 - AC DIGI. EAN: 3831000323021
 Item: 2323 - AC DIGI. S. EAN: 3831000323236

NIAG



Item: 1520 - DC EAN: 3831000315200
 Item: 1554 - DC DIGI. S. EAN: 3831000315545
 Item: 1570 - AC DIGI. EAN: 3831000315705
 Item: 1613 - AC DIGI. S. EAN: 3831000316139

WLE



Item: 4928 - DC EAN: 3831000349281
 Item: 4931 - DC DIG. S. EAN: 3831000349311
 Item: 4932 - AC EAN: 3831000349328
 Item: 4935 - AC DIG. S. EAN: 3831000349359

RAILION



Item: 6671 - DC EAN: 3831000366714
 Item: 3921 - DC DIG. S. EAN: 3831000339213
 Item: 5422 - AC EAN: 3831000354223
 Item: 5423 - AC DIG. S. EAN: 3831000354230

SERFER



Item: 6663 - DC EAN: 3831000366639
 Item: 3920 - DC DIG. S. EAN: 3831000339206

ACT



Item: 6637 - DC EAN: 3831000366370
 Item: 7112 - DC DIG. S. EAN: 3831000371121

GM EMD (JT 42 CWR) / CLASS 66



HGK - DE64

Item: 6339 - DC

EAN: 3831000363393

Item: 6360 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000363607

Item: 6459 - AC

EAN: 3831000364598

Item: 6508 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000365083



The dieselelectric freight locomotive Class 66 was developed from GM EMD (Ontario, Canada) and appeared in Europe in 1998. The first customer was the British EWS, who ordered 250 items. Later on the locomotive made its expansion throughout the continental Europe, most of them leased from companies Porterbrook and Angel Trains. At the end of 2004, the total number of sold locomotives is approaching to 300 items. The locomotive established itself through its reliability, low operating costs and reduced environmental emissions. The locomotive type is certificated in following countries: Great Britain, Germany, Holland, Belgium, Sweden, Norway, Luxemburg, Denmark and Poland. Expected are the certificates for the Czech republic, Italy and France.

T 274

	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	5,3

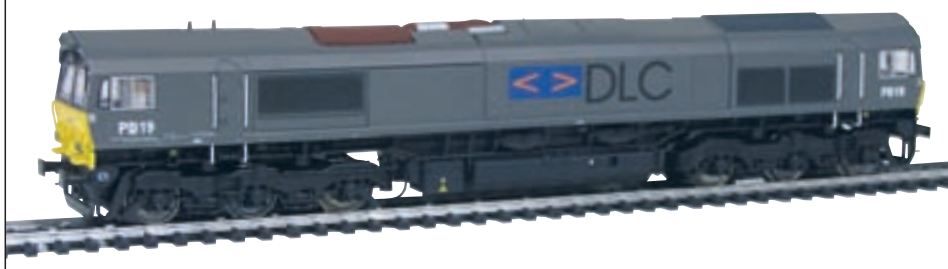
DE Die Class 66 ist eine dieselelektrische Lok, hergestellt von GM EMD (Ontario, Canada) und wurde erstmals vorgestellt im Jahr 1998. Die erste Bestellung (250 Stück) kam von englischen Gesellschaft EWS. Später verbreitete sich die Lok auf das europäische Festland, meistens über die Leasing Unternehmen Porterbrook und Angel Trains. Ende des Jahres 2004 näherte sich die Zahl von verkauften Lokomotiven an fast 300 Stück. Die Lokomotive wurde bekannt als zuverlässig, wartungs- und umgebungsfreundlich. Sie ist zugelassen in Großbritannien, Deutschland, Niederlande, Belgien, Schweden, Luxemburg, Norwegen, Dänemark und Polen. Erwartet ist auch die Zulassung für Tschechien, Italien und Frankreich.

IT Il locomotore dieselelettrico per il trasporto merci Class 66 è un prodotto della GM EMD (Ontario, Canada) ed è stato presentato in Europa per la prima volta nel 1998. La prima compagnia a introdurre questo tipo fu la inglese EWS, che ne ha ordinati ben 250 unità. Nei anni seguenti, la locomotiva si è diffusa anche nella Europa continentale. La maggior parte di esse sono noleggiate attraverso le compagnie Porterbrook e Angel Trains. Il numero totale delle locomotive si sta avvicinando a 300 unità. La locomotiva spicca per le sue doti come l'affidabilità, costi operativi sostenuti e ridotto impatto ambientale. Il locomotore ha già ottenuto il permesso di circolare in Inghilterra, Germania, Olanda, Belgio, Svezia, Norvegia, Lussemburgo, Danimarca e Polonia, mentre per i paesi come l'Italia, Francia e la Repubblica Ceca il permesso è in fase di emissione.

FR La locomotive diesel électrique de fret Class 66 a été développée par la société GM EMD (Ontario, Canada) et est apparue en Europe en 1998. La première compagnie qui commande 250 articles fut la compagnie anglaise EWS. Plus tard, la locomotive s'est répandue en Europe continentale. La plupart ont été louée par des sociétés nommées Porterbrook et Angels Trains. Fin 2004, le nombre total de locomotive vendue approche les 300 unités. La locomotive a établi sa propre réputation grâce à sa fiabilité, son faible coût d'exploitation, et ses émissions réduites. La locomotive est homologuée dans les pays suivants : Grande Bretagne, Allemagne, Hollande, Belgique, Suisse, Norvège, Luxembourg, Danemark et Pologne. La locomotive n'est pas encore homologuée en République Tchèque, en Italie et en France.

SI Class 66 je diesel električna tovarna lokomotiva, izdelana pri GM EMD (Ontario, Kanada) in prvič predstavljena leta 1998. Prvi naročnik je bila angleška družba EWS, ki jih je naročila kar 250 kos. Kasneje je lokomotiva našla kupce tudi v kontinentalnem delu Evrope, predvsem preko leasing družb Porterbrook in Angel Trains. Konec leta 2004 se število izdelanih lokomotiv bliža številu 300 kos. Lokomotiva slovi po zanesljivosti, nizkih operativnih stroških in nizkih emisijah škodljivih snovi. Lokomotiva je certificirana za obratovanje v naslednjih državah: Velika Britanija, Nemčija, Nizozemska, Belgija, Švedska, Luksemburg, Norveška, Danska in Poljska. V načrtu je tudi certificiranje za Češko, Italijo in Francijo.

DLC - PB03



Item: 1925 - DC

EAN: 3831000319253

Item: 1929 - DC DIG. S. EAN: 3831000319291

Item: 1930 - AC EAN: 3831000319307

Item: 1931 - AC DIG. S. EAN: 3831000319314

GM EMD (JT 42 CWR) / CLASS 66

ERS



Item: 6340 - DC EAN: 3831000363409
 Item: 6403 - DC DIG. S. EAN: 3831000364031
 Item: 6493 - AC EAN: 3831000364932
 Item: 6551 - AC DIG. S. EAN: 3831000365519

RAIL4CHEM yellow/black



Item: 1712 - DC EAN: 3831000317129
 Item: 1713 - DC DIG. S. EAN: 3831000317136
 Item: 1714 - AC EAN: 3831000317143
 Item: 1723 - AC DIG. S. EAN: 3831000317235

RAIL4CHEM green/gray



Item: 1708 - DC EAN: 3831000317082
 Item: 1709 - DC DIG. S. EAN: 3831000317099
 Item: 1710 - AC EAN: 3831000317105
 Item: 1711 - AC DIG. S. EAN: 3831000317112

RAILION GM OPEL



Item: 1616 - DC EAN: 3831000316160
 Item: 1640 - DC DIG. S. EAN: 3831000316405
 Item: 1652 - AC EAN: 3831000316528
 Item: 1707 - AC DIG. S. EAN: 3831000317075

HHP



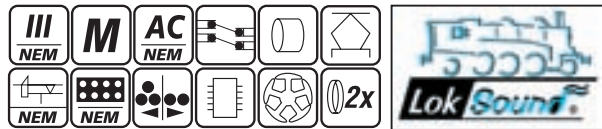
Item: 1728 - DC EAN: 3831000317280
 Item: 1736 - DC DIG. S. EAN: 3831000317365
 Item: 1750 - AC EAN: 3831000317501
 Item: 1751 - AC DIG. S. EAN: 3831000317518

B&N CLASS 26

CLASS 126108

Item: 55482 - DC
 Item: 55483 - DC DIG. SOUND
 Item: 55484 - AC DIGITAL
 Item: 55485 - AC DIG. SOUND

EAN: 3831000313015
 EAN: 3831000313022
 EAN: 3831000313039
 EAN: 3831000313046



The class 26 is an important sérial of lococ from the SNCB (35 pcs). Actually these engines are principally used for freight trains all over in Belgium, but during the first periode of their activities (1964 – 1984), they were used for all services on the principal electrified tracks (long distance national and international passengertrains, TEE trains, heavy freight trains). The cl 26 was build in 2 stades: a first serial of 5 locos was build in 1964. During the periode 1969-1971, another 30 locos were build. All locos cl 26 were build by the Belgian constructor "La Brugeoise et Nivelles". ACEC in Charleroi supplied the traction-motors (2 per engine). With 2590 kW, the cl 26 was 25% more powerfull than the other electrical locos of that periode. They were specially used on the connection with Luxembourg with it's strong declivities, and from their arrival at the SNCB they were placed in the depot of Ronet near Namur. A cl 26 weights 82,4 tons and has a max. speed of 130 km/h. They use 3000 V DC. As the cl 26 often runs in doubletraction, hauling iron or steel trains, we have forseen for each periode (paintsheme), 2 different locounumbers. The class 2611 and 2623 are in the actual paintsheme, from the depot of Charleroi.

T 287

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,5

DE Für die belgische Staatsbahn ist die BR 26 mit 35 Stück eine sehr wichtige Lokomotive. Momentan werden diese Loks nur noch für den Frachtdienst eingesetzt. In der ersten Periode ihrer in Dienststellung (1964-1984) jedoch wurden diese Maschinen für alle erdenklichen Arten des Bahndienstes auf allen elektrifizierten Strecken eingesetzt. Ebenso für Langstrecken auf nationaler und internationaler Ebene im Passagierdienst, Schnellzüge, schwere Frachtzüge etc. Die BR 26 wurde in zwei Abschnitten gefertigt: die erste Serie mit 5 Lokomotiven 1964. In der Zeit zwischen 1969 und 1971 wurden dann weitere 30 Lokomotiven diesen Typs hergestellt. Sämtliche Loks diesen Typs wurden von dem belgischen Hersteller »La Brugeoise et Nivelles« produziert. ACEC in Charleroi lieferte die beiden benötigten Antriebsaggregate pro Lokomotive mit 2590 kW Leistung zu. Die BR 26 war somit mit ca. 25% mehr Leistung ausgestattet.

IT La serie 26 e` un'importante serie di locomotive delle SNCB (35 unità). Attualmente sono in servizio per il traffico merci e passeggeri su tutte le tratte del Belgio, ma agli inizi (1964-1984) venivano utilizzate sulle principali tratte elettrificate (trasporto passeggeri a lunga distanza nel territorio nazionale e internazionale - treni TEE - treni merci pesanti). La serie 26 fu realizzata in due fasi: le prime 5 loco furono costruite nel 1964, mentre le restanti 30 tra il 1969 e il 1971. Tutte le loco furono costruite dalla ditta belga "La Brugeoise et Nivelles". La ditta ACEC di Charleroi fornì i motori (2 per locomotiva). Con una potenza di 2590 kW, la serie 26 aveva una forza del 25% superiore alle altre locomotive elettriche dello stesso periodo. Venivano principalmente utilizzate per il collegamento con il Lussemburgo a causa delle forti pendenze e presso le SNCB venivano stazionate nel deposito di Ronet vicino a Namur. La loco serie 26 pesa 82,4 tonnellate, e può raggiungere una velocità massima di 130 km/h. Utilizza 3000 V in corrente continua.

FR La série 26 est une série de locos importante de la SNCB (35 pcs). Actuellement, ces machines sont utilisées principalement en trafic marchandises et trains voyageurs P sur tout le réseau belge, mais durant la première partie de leur carrière (1964 - 1984), les 26 étaient utilisées pour tous les services sur les grandes lignes électrifiées (trains de voyageurs nationaux et internationaux, trains TEE, trains de marchandises lourds). La série 26 fut construite en 2 étapes: une première série de 5 locos fut produite en 1964. Ensuite suivit une deuxième série de 30 locos sur la période de 1969 à 1971. Toutes ces locos sont fabriquées par le constructeur belge « La Brugeoise et Nivelles ». ACEC à Charleroi a fourni les moteurs de traction (2 par machine). Avec 2590 kW, la série 26 était 25% plus puissante que les autres machines électriques de l'époque. Elles ont été particulièrement utilisées sur la ligne du Luxembourg avec ses fortes pentes et, dès leur arrivée à la SNCB, elles furent détachées à la remise de Ronet (Namur). Une HLE 26 pèse 82,4 tonnes pour une vitesse maximale de 130 km/h. Elles fonctionnent sous 3000 V en courant continu. Vu que les HLE 26 roulent assez souvent en double traction devant les trains chargés de minerai et d'acier, nous avons prévu pour chaque époque (peinture) 2 numéros différents pour chaque version. Les locos 2611 et 2623 sont en livrée actuelle, et ont comme gare d'attache Charleroi.

SI Lokomotiva Tip 26 je ena izmed pomembnejših električnih lokomotiv podjetja NMBS/SNCB. V obdobju (1964-1984) so se uporabljale v tovornem in potniškem prometu na celotnem belgijskem železniškem omrežju. Kasneje je bila njihova uporaba omejena le na tovorni promet. Lokomotive tipa 26 so bile izdelane v dveh serijah: prva serija petih lokomotiv je bila izdelana leta 1964. V obdobju 1969-1971 je bilo izdelanih dodatnih 30 lokomotiv. Vse lokomotive tipa 26 so bile izdelane s strani belgijskega podjetja "La Brugeoise et Nivelles". Podjetje ACEC v mestu Charleroi je dobavil motorje in sicer po dva motorja za lokomotivo. S svojimi 2590 kW moči, je imela lokomotiva tipa 26 za 25% več moči od ostalih lokomotiv v istem obdobju. Karakteristična lokomotiva na strmih progah proti luxemburgu je bila prav tip 26, stacionirana v depolu Ronet (v bližini Namurja). Lokomotiva tip 26 je težka 82,4 ton in doseže maksimalno hitrost 130 km/h. Kot napajanje uporablja enosmerni napetost 3000V. Ker so se v večini primerov, predvsem pri vleki težjih kompozicij, uporabljale po dve lokomotivi hkrati, smo tudi pripravili po dve številki lokomotiv za vsako obdobje.



CLASS 2607

Item: 55466 - DC
 Item: 55467 - DC DIG. SOUND
 Item: 55468 - AC DIGITAL
 Item: 55469 - AC DIG. SOUND

EAN: 3831000312858
 EAN: 3831000312865
 EAN: 3831000312872
 EAN: 3831000312889

CLASS 126112

Item: 55478 - DC
 Item: 55479 - DC DIG. SOUND
 Item: 55480 - AC DIGITAL
 Item: 55481 - AC DIG. SOUND

EAN: 3831000312971
 EAN: 3831000312988
 EAN: 3831000312995
 EAN: 3831000313008

CLASS 2604

Item: 55486 - DC
 Item: 55487 - DC DIG. SOUND
 Item: 55488 - AC DIGITAL
 Item: 55489 - AC DIG. SOUND

EAN: 3831000313053
 EAN: 3831000313060
 EAN: 3831000313077
 EAN: 3831000313084

B&N CLASS 26



CLASS 2614

Item: 55474 - DC EAN: 3831000312933
 Item: 55475 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312940
 Item: 55476 - AC DIGITAL EAN: 3831000312957
 Item: 55477 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312964



CLASS 2635

Item: 55470 - DC EAN: 3831000312896
 Item: 55471 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312902
 Item: 55472 - AC DIGITAL EAN: 3831000312919
 Item: 55473 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312926



CLASS 2610

Item: 55446 - DC EAN: 3831000312650
 Item: 55447 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312667
 Item: 55448 - AC DIGITAL EAN: 3831000312674
 Item: 55449 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312681



CLASS 2618

Item: 55450 - DC EAN: 3831000312698
 Item: 55451 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312704
 Item: 55452 - AC DIGITAL EAN: 3831000312711
 Item: 55453 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312728



CLASS 2619

Item: 55462 - DC EAN: 3831000312810
 Item: 55463 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312827
 Item: 55464 - AC DIGITAL EAN: 3831000312834
 Item: 55465 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312841



CLASS 2611

Item: 53266 - DC EAN: 3831000310564
 Item: 53268 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000310588
 Item: 53267 - AC DIGITAL EAN: 3831000310571
 Item: 53269 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000310595



CLASS 2633

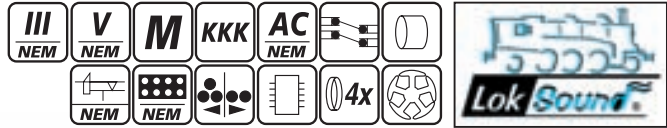
Item: 55458 - DC EAN: 3831000312773
 Item: 55459 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312780
 Item: 55460 - AC DIGITAL EAN: 3831000312797
 Item: 55461 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312803



CLASS 2623

Item: 55454 - DC EAN: 3831000312735
 Item: 55455 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000312742
 Item: 55456 - AC DIGITAL EAN: 3831000312759
 Item: 55457 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000312766

COCKERIL SNCB CLASS 51



CLASS 5001



Item: 2279 - DC
Item: 2284 - AC DIGITAL
Item: 2280 - DC DIGITAL SOUND
Item: 2285 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000322796
EAN: 3831000322840
EAN: 3831000322802
EAN: 3831000322857

Between 1961 and 1963 Liège's builders Cockerill - Ougrée delivered 93 engines of the class 51 to Belgian national railways (SNCB/NMBS). The 6 axled 2000 HP strong diesel-electric engines were allowed to run at a speed of 120 km/h, and at 140 km/hr when used for fast international trains like the TEE Brussels-Amsterdam. Their weight was around 120 tons. The electrical equipment was manufactured by the ACEC/SEM factory in Charleroi. Originally classified as series 200, the locomotives became class 51 under the 1971 renumbering. As series 200 the engines had only 2 or 3 headlights, while after renumbering as class 51, all engines received the 5 headlights.

T 258

	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,6

DE Zwischen 1961 und 1963 hat der belgische Hersteller Cockerill te Ougrée 93 Lokomotiven der class 51 an die belgische Staatsbahn (SNCB/NMBS) geliefert. Diese 6 achsige Diesel-elektrische Lokomotive mit 2000 PS war zugelassen für Fahrten bis 120 Km/h bzw für bis zu 140 Km/h im internationalen Verkehr wie zB. TEE Brussels-Amsterdam. Das Eigengewicht betrug ca. 120 Tonnen und die elektrische Ausstattung wurde von ACEC/SEM in Charleroi hergestellt und geliefert. Ursprünglich als Baureihe 200 nummeriert wurde diesr Loktyp im Jahr 1971 im Zuge einer Neunummerierung dann als class 51 bezeichnet. Mit der Neuen Bezeichnung erhielt die Maschine auch zwei weitere Stirnbeleuchtungen und wurde ab dann mit 5 Stirnlampen betrieben.

IT Tra il 1961 ed il 1963, il produttore belga Cockerill - Ougrée ha consegnato 93 locomotive della serie 51 alla SNCB. La parte elettrica era fornita dall'ACEC/SEM di Charleroi. Queste locomotrici ha 6 assi avevano un motore di 2.000 CV ed erano autorizzate a rotolare raggiungendo la velocità di 120 km/h (140 km/h per dei treni veloci come TEE tra Brussel ed Amsterdam), e destinate a trainare dei treni passeggeri e di merci su tutte le linee. Sono state costruite le 2 versioni; dal 5101 al 5153 fornite con il sistema di raffreddamento Berh, mentre tra il 5154 e il 5193 hanno ricevuto il sistema Voith. Il loro peso era attorno alle 120 tonnellate. Inizialmente denominate "serie 200" e dotate di semplici fari, ottengono all'inizio degli anni 70 i 5 fari e di conseguenza vengono enumerate come la serie 51.

FR Entre 1961 et 1963, le constructeur Belge Cockerill - Ougrée a livré 93 locomotives de la série 51 à la SNCB. La partie électrique était fournie par ACEC/SEM à Charleroi. Ces locos à 6 essieux muni d'un moteur de 2000 CV étaient autorisées à rouler à 120 km/hr, (140 km/hr en traction des trains TEE) et étaient destinées à tracter des trains de passagers et de marchandises sur toutes les lignes. Elles ont été construites en 2 volets, de 5101 à 5153 munies du système de refroidissement Berh tandis que 5154 à 5193 ont reçu le système Voith. Leur poids était autour des 120 tonnes. Initialement dénommées « série 200 » et dotées de simples phares, elles obtiennent les 5 phares au début des années 70 et forment dès lors la série 51.

SI Med letom 1961 in 1963 sta belgijska proizvajalca Cockerill - Ougrée iz Liège-a dostavila Belgijskim državnim železnicam (SNCB/NMBS) 93 lokomotiv vrste class 51. Diesel električna šestosna lokomotiva z 2000 KM je dosegala hitrost 120 km/h, ko je bila uporabljena za hitre mednarodne vlakovne povezave kot je to bila TEE med Brusljem in Amsterdamom, pa celo hitrost 140 km/h. Teža lokomotiv je bila okvirno 120 ton. Tovarna ACEC/SEM iz Charleroi-ja je izdelala zanje električno opremo. Prvotno razvrščene kot serija 200, so lokomotive uvrščene po preštevilčenju leta 1971 v serijo 51. V "seriji" 200 so lokomotive imele le 2 ali 3 žaromete, medtem ko so po preštevilčenju v class 51 lokomotive pridobile 5 sprednjih luči.



CLASS 5109

Item: 2267 - DC
Item: 2274 - AC DIGITAL
Item: 2271 - DC DIGITAL SOUND
Item: 2278 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000322673
EAN: 3831000322741
EAN: 3831000322710
EAN: 3831000322789



CLASS 5106

Item: 2125 - DC
Item: 2185 - AC DIGITAL
Item: 2179 - DC DIGITAL SOUND
Item: 2188 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000321256
EAN: 3831000321850
EAN: 3831000321799
EAN: 3831000321881



CLASS 5172

Item: 2026 - DC

EAN: 3831000320266

Item: 2043 - AC DIGITAL

EAN: 3831000320433

Item: 2033 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000320334

Item: 2044 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000320440



CLASS 5166

Item: 5281 - DC

EAN: 3831000352816

Item: 5282 - AC DIGITAL

EAN: 3831000352823

Item: 5285 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352854

Item: 5287 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352878



CLASS 5102

Item: 5217 - DC

EAN: 3831000352175

Item: 5218 - AC DIGITAL

EAN: 3831000352182

Item: 5219 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352199

Item: 5230 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352304



CLASS 5183

Item: 5232 - DC

EAN: 3831000352328

Item: 5266 - AC DIGITAL

EAN: 3831000352663

Item: 5267 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352670

Item: 5279 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000352793



CLASS 5150

Item: 2262 - DC

EAN: 3831000322628

Item: 2265 - AC DIGITAL

EAN: 3831000322659

Item: 2263 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000322635

Item: 2266 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000322666



CLASS 200058

Item: 2191 - DC

EAN: 3831000321911

Item: 2222 - AC DIGITAL

EAN: 3831000322222

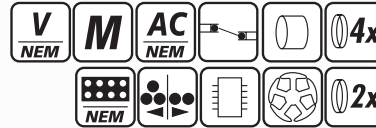
Item: 2198 - DC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000321980

Item: 2231 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000322314

ALSTOM LINT 41



SYNTHUS 25 Spoorjan Willink	Item: 55494 - DC	EAN: 3831000313091	SYNTHUS 21 Masha Bijlsma	Item: 54330 - DC	EAN: 3831000310854
	Item: 55495 - DC DIG. S.	EAN: 3831000313107		Item: 54331 - DC DIG. S.	EAN: 3831000310861
	Item: 55496 - AC DIGITAL	EAN: 3831000313114		Item: 54332 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310878
	Item: 55497 - AC DIG. S.	EAN: 3831000313121		Item: 54333 - AC DIG. S.	EAN: 3831000310885

LINT 41 trains are light, innovative diesel multiple units which were conceived for regional traffic up to 120 km/h. Trains are manufactured in ALSTOM's production site in Salzgitter, Germany. The engines were further developed to comply with the latest European exhaust standards. The vehicles are designed for comfort. A gap bridge enables all passengers to enter the vehicle comfortably from the platform. The vehicles are also equipped with a toilet for handicapped persons. Further innovation is the video control system in the train interior. Since the delivery of the first LINT train in 2000, ALSTOM has

T 294

	6
	538 x 226 x 204
	0,027
	5,75

DE Das Weltunternehmen Alstom produziert in Salzgitter / Deutschland den Lint 41. Das Leichte Innovative Nahverkehrs Triebfahrzeug ist in vielerlei Hinsicht von Interesse. Das Zweiteilige Triebfahrzeug lässt sie nach Kundenwunsch angepasst liefern. Dies betrifft die Innenausstattung als solche sowie das individuelle Design. Z.B. sind die Züge mit Video und Audio Entertainmentssystemen und Computer Anschlussmöglichkeit erhältlich. Die Züge bestechen durch hohen Komfort, niedrige Einstiegshöhe und sehr ruhiges Fahrverhalten im Fahrgastraum und aussenseitig. Inzwischen sind schon ca. 300 Lint 41 Europaweit unterwegs. Weiterhin achtet Alstom auf möglichst hohe Umweltverträglichkeit des Produkts.

IT LINT 41 è un leggero multipla treno a motore diesel, concepito per il traffico regionale. Raggiunge una velocità fino a 120 km/h. Il treno è prodotto dalla Alstom (Salzgitter - Germania). I motori sono stati sviluppati nel modo che si attengono agli ultimi standard europei riguardanti lo scarico delle emissioni. Il veicolo è progettato per offrire massima comodità. Il ponticello di spacco permette a tutti i passeggeri di entrare confortevolmente nel veicolo direttamente dalla piattaforma. Il veicolo è inoltre dotato di un bagno per persone handicappate. Come ulteriore innovazione abbiamo il video sistema di controllo nell'interno del treno. Dal anno 2000 in poi abbiamo più di 300 treni LINT 41 in giro per l'Europa.

FR L'entreprise mondiale Alstom produit le Lint 41 à Salzgitter/Allemagne. Trafic à petite distance le véhicule d'impulsion innovateur léger présente un intérêt du différent point de vue. Le véhicule d'impulsion en deux pièces peut être livré adapté selon le souhait des clients. Cela concerne l'aménagement intérieur en tant que telle ainsi que la conception individuelle. P. EX. les trains avec la vidéo et un audio Entertainmentssystemen et ordinateur possibilité de rattachement sont disponibles. Les trains corrompent par le confort élevé, une faible hauteur d'entrée et une tenue de route très calme dans l'habitacle et aussenseitig. Entre-temps, déjà environ 300 Lint 41 sont à l'échelle européenne en route. Le Alstom tient encore compte de l'incidence sur l'environnement aussi élevé que possible du produit.

SI LINT 41 je lahek inovativen dvodelni dieselski motorni vlak, namenjen primestnemu prometu. Dosega hitrost 120km/h. Izdeluje ga podjetje Alstom (Salzgitter - Nemčija). Motorji so razviti tako, da ustrezajo najnovejšim evropskim emisijskim predpisom. Motorni vlak je načrtovan za udobje. Potniki vstopajo v vozilo brez vzpenjanja s perona, vozilo je, poleg ostalega, opremljeno tudi z invalidnim osebam prirejeno toaleta. Med novosti pa sodi tudi video nadzorni sistem notranjosti vozila. Od leta 2000 vozi po evropskih tirih že več kot 300 motornih vlakov LINT 41.

DB



VECTUS



ALSTOM



NORD WEST BAHN



DB

Item: 54322 - DC	EAN: 3831000310779
Item: 54323 - DC DIG. S.	EAN: 3831000310786
Item: 54324 - AC DIG.	EAN: 3831000310793
Item: 54325 - AC DIG. S.	EAN: 3831000310809

VECTUS

Item: 54326 - DC	EAN: 3831000310816
Item: 54327 - DC DIG. S.	EAN: 3831000310823
Item: 54328 - AC DIG.	EAN: 3831000310830
Item: 54329 - AC DIG. S.	EAN: 3831000310847

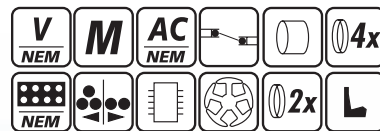
ALSTOM

Item: 54318 - DC	EAN: 3831000310731
Item: 54319 - DC DIG. S.	EAN: 3831000310748
Item: 54320 - AC DIG.	EAN: 3831000310755
Item: 54321 - AC DIG. S.	EAN: 3831000310762

NORD WEST BAHN

Item: 53270 - DC	EAN: 3831000310601
Item: 53272 - DC DIG. S.	EAN: 3831000310625
Item: 53271 - AC DIG.	EAN: 3831000310618
Item: 53273 - AC DIG. S.	EAN: 3831000310632

ALSTOM SNCB DMU 41



At the end of the 90's, the Belgian Railways Company had an urgent need of 2-elements Railcars for passenger trains on secondary lines, for IR, Local and Rush-hour trains. This railcar was named AR41, and the Belgian Railways ordered a total of 96 units by Alstom in Spain, those being delivered between 1999 and 2003. An AR41 has a weight of 95 tons, and is equipped of a Cummins 6-Cylinders diesel engine delivering 458 kW (so a total of 970 kW per Unit). With a maximal commercial speed of 120 km/h, the AR41 has room for 150 seated and 52 standing passengers. A total of 5 Units can be coupled together (= 10 coaches). AR41's are riding all over in Belgium, in the Flat coutry of Flanders as in more challenging areas like the Athus-Meuse and the Ardennes. The Units are located in the following engines facilities : Hasselt, 29 units, Merelbeke (Gand) 41 units, Charleroi : 15 units, Stockem (Arlon) : 11 units. In Rush-hour time, the AR41 are riding in consists of two (or more) coupled Units. In Summer season, an important connection between Mol and the seaside station of De Panne is opened, and 5-units consists of AR41 are riding between those two cities, as well as between Namur and Houyet, to move people who are riding kayaks on the river Lesse from Houyet to Dinant (that's why this train is named "Kayak Train")

DE Ende der 90er Jahre hatte die Belgische Staatsbahn SNCB Bedarf an zweieiligen Personenzügen. Diese sollten im Nahbereich, Nebenstrecken und zur Abdeckung von Beförderungsspitzen während der „Rusch Hour“ dienen. Dieses Dieseltriebfahrzeug wurde dann von Alstom Spanien unter dem Namen AR 41 hergestellt. SNCB bestellte 96 dieser Fahrzeuge, die zwischen 1999 und 2003 auch ausgeliefert wurden. Eine Triebseinheit des AR 41 wiegt 95 Tonnen und ist mit zwei 6 Zylinder Direktinspritzer Dieselmotor versehen. Diese Maschine leistet jeweils 458KW (also insgesamt 970 KW pro Triebzug). Die höchstzulässige Geschwindigkeit im Dienstbetrieb liegt bei 120 KM/h. Das Fahrzeug ist ausgerüstet mit 150 Sitz- und 52 Stehplätzen. Insgesamt können bis zu 5 Einheiten in Traktion gefahren werden. AR 41 Züge sind auf allen belgischen Strecken zu finden. Im Flachland von Flandern bis hin zu den Ardennen. Stationiert sind die Einheiten wie folgt: Während der Stoßzeiten fahren die Züge in Doppeltraktion oder mehr. In der Sommerzeit ist auf der wichtigen Verbindung zwischen Mol und der Urlaubsregion an der See eine 5-fach Traktion zu bewundern. Zwischen den Städten Namur und Houyet verkehrt ein Zug der „Kayak Zug“ genannt wird, da er die Kanuten befördert, die auf dem Fluß Lesse ihren Sport ausüben.

IT Alla fine degli anni '90 la SNCB necessitava di automotrici a 2 unità per il servizio sulle linee secondarie per i treni IR, locali o per pendolari. La SNCB ordinò alla ALSTON-Spagna 96 treni della serie DMU41, che furono consegnati tra il 1999 e il 2003. L'automotrice DMU41 pesa 95 ton, ha un motore diesel a 6 cilindri Cummins (S.U.A.) e una potenza di 485 kW (totale potenza convoglio completo: 970 kW), può raggiungere una velocità massima di 120km/h e può trasportare fino a 150 passeggeri seduti e 50 in piedi. In totale si possono accoppiare 5 DMU41 (= 10 unità in totale). Nelle ore di punta l'automotrice viaggia sempre accoppiata. Questa automotrice circola in Belgio, nelle Fiandre e nelle zone collinose (Athus - Meuse - Ardenne). Le automotrici sono state smistate nei seguenti depositi: 29 unità a Hasselt, 41 a Merelbeke (Gand), 41 a Charleroi e 11 a Stockem (Arlon).

FR A la fin des années '90 la SNCB avait un urgent besoin d'autorails à 2 éléments pour le service voyageur sur les lignes secondaires, pour les trains IR, omnibus ou trains de pointe. Cet autorail, baptisé AR41, a été commandé par la SNCB à un total de 96 pièces chez Alstom en Espagne, et qui ont été livrés entre 1999 et 2003. Un AR 41 pèse 95 t, et chaque voiture est munie d'un moteur diesel à 6 cylindres Cummins (USA), délivrant 485 Kw (soit un total de 970 Kw par unité). Avec une vitesse maximale 120 km/h, un AR 41 offre place à 150 passagers, + 52 places debout. Au total, 5 unités AR 41 peuvent être accouplées (= 10 voitures!) Ils sont opérationnels sur presque toute la Belgique, dans le plat pays flamand comme dans des régions plus accidentées (Athus - Meuse, Ardennes). Ils sont répartis sur les dépôts suivants : Hasselt : 29 ex, Merelbeke (Gand) 41 ex, Charleroi 15 ex, Stockem (Arlon) 11 ex. Pendant les heures de pointe les AR 41 roulent le plus souvent en unités de plusieurs rames attelées. En saison d'été, une liaison importante entre Mol et La Panne est assurée par des rames de cinq AR41 accouplées, ainsi qu'entre Namur et Houyet pour le transport des amateurs de Kayak qui descendent la Lesse (d'où le nom de « Train des Kayaks »)

SI Ob koncu 90-ih let je SNCB (belgijske železnice) potreboval dvodelni motorni vlak za prevoz potnikov na primestnih in medkrajevnih progah. SNCB je pri Alstomu v Španiji naročil ter med letoma 1999 in 2003 tudi dobil 96 motornih vlakov DMU 41. Motorni vlak tehta 95t, poganjata pa ga dva 6 valjna Cummins-ova (ZDA) dieselska motorja s po 485 kW moči (skupno 970 kW). Vlak ima 150 sedežev in 52 stojšč, dosega pa hitrost 120 km/h. Do 5 motornih vlakov je mogoče združiti v kompozicije, ki vozijo predvsem v prometnih konicah. DMU 41 srečamo na skoraj celotnem ozemlju Belgije, tako v nižinski Flamski, kot v gričevnatih Ardenih (Athus - Meuse). Depoji DMU 41 so sledeči: Hasselt - 29 enot, Merelbeke (Ghent) - 41 enot, Charleroi - 15 enot, Stochem (Arlon) - 11 enot...

T 257

	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	5,55



DMU CLASS 41 - 4193

Item: 5162 - DC	EAN: 3831000351628
Item: 5170 - AC DIGITAL	EAN: 3831000351703
Item: 5172 - DC DIG. S.	EAN: 3831000351727
Item: 5189 - AC DIG. S.	EAN: 3831000351895

DMU CLASS 41 - 4118

Item: 5200 - DC	EAN: 3831000352007
Item: 5204 - AC DIGITAL	EAN: 3831000352045
Item: 5214 - DC DIG. S.	EAN: 3831000352144
Item: 5215 - AC DIG. S.	EAN: 3831000352151

DMU CLASS 41 - 4132

Item: 5302 - DC	EAN: 3831000353028
Item: 5382 - AC DIGITAL	EAN: 3831000353820
Item: 5402 - DC DIG. S.	EAN: 3831000354025
Item: 5406 - AC DIG. S.	EAN: 3831000354063

DMU CLASS 41 - 4126

Item: 2436 - DC	EAN: 3831000324363
Item: 2457 - AC DIGITAL	EAN: 3831000324578
Item: 2542 - DC DIG. S.	EAN: 3831000325421
Item: 2543 - AC DIG. S.	EAN: 3831000325438

VOSSLOH HLD 77



Conforming to the requirements of the SNCB/NMBS, the class 77 is designed as a 4 axled locomotive with 2 bogies, which is suitable for the heavy shunter services, as well as all kind of freight trains on the mainlines. The class 77 engines has the power of 1150 kW, a speed of 60 km/h in shunting, and 100 km/h in freight train service. They are constructed by Siemens/Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) in Kiel, and are developed to be used in multiple units of 2 until 3 locos, commanded from one cab. The delivery of the 170 units of class 77 ordered by the SNCB/NMBS started in 1999 and will go on until 2005. 20 units (7770 - 7790) are equipped with Dutch and German signalisation system, and a number of class 77 has radio guidance.

DE Entsprechend der in der Ausschreibung der SNCB/NMBS definierten Anforderungen wurde die Klasse HLD77 als vierachsige Lokomotive mit zwei Drehgestellen konzipiert. Sie ist so für den schweren Rangier- und Verschiebedienst genauso geeignet wie für alle Arten von Güterzügen auf den Hauptstrecken. Der Motor hat eine Leistung von 1150 kW. Im Verschiebedienst werden 60 km/h erreicht. Im Güterverkehr sind es 100 km/h. Die Lokomotive wurde von Siemens MAK heute Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) in Kiel entwickelt. Die Lokomotiven sind doppel- bzw. dreifach traktionsfähig und werden von einem Führerstand gesteuert. Die Lieferung der 170 Klasse HLD 77 Lokomotiven, die die SNCB/NMBS bestellt hat, wird zwischen 1999 und 2005 abgewickelt. 20 Loks (Nummern 7770 bis 7790) sind mit holländischen und deutschen Sicherheitssystemen ausgestattet. Einige Lokomotiven verfügen über eine Funkfernsteuerung.

IT In conformità alle esigenze della SNCB/NMBS, la serie 77 è stata disegnata come locomotiva a 4 assi con 2 carrelli. Utilizzata su tutte le linee principali è l'ideale sia per il servizio di smistamento, sia per tutti i tipi di treni merci. I motori della serie 77 hanno una potenza di 1150 kW, una velocità massima di 60 km/h in fase di smistamento e 100 km/h per il traino dei treni merci. Sono costruite dalla Siemens/Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) a Kiel e sono realizzate per essere usate in unità multiple di 2-3 locomotive, comandate da una singola cabina. La SNCB/NMBS ha ordinato 170 esemplari della serie 77; la consegna è iniziata nel 1999 e terminerà nel 2005. 20 unità (serie 7770-7790) sono equipaggiate con il sistema di segnalazione tedesco ed olandese e alcune locomotive di questa serie hanno guida con radio comando.

FR Conformément aux exigences de la SNCB, la série de 77 est conçue comme une locomotive à 4 essieux et 2 bogies (BB) pour les services de manœuvres lourdes aussi bien que pour les trains de marchandises sur les grandes lignes. Les locomotives de la série 77 ont une puissance de 1150 kW, une vitesse de 60 km/h en service de manœuvre et de 100 km/h en service marchandises en ligne. Elles sont construites par Siemens/Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) à Kiel, et sont développées pour l'usage en unités multiples de 2 ou 3 machines, commandées à partir d'un seul poste de conduite. La livraison des 170 unités commandées par la SNCB a débuté en 1999 et continuera jusqu'en 2005. 20 unités (Numéros 7770 à 7790) sont munies des systèmes de signalisation Néerlandais et Allemand, et un certain nombre ont reçu un équipement pour la conduite à distance par radio.

SI Štiriosna lokomotiva razreda 77 je izdelek firme VSFT iz Kiela (Nemčija) za naročnika SNCB/NMBS, katerega specifikacija je zahtevala univerzalno dieseldravljično lokomotivo primerno za ranžiranje in vleko tovornih kompozicij. Pogonski agregat moči 1150 kW omogoča max. hitrost 100 km/h pri normalnem obratovanju in 60 km/h pri ranžiranju. Lokomotiva je izdelana tako, da je možen priklop do treh enot (krmilna plus dve daljinsko upravljani) v kompozicijo. Dobave prvih enot segajo v leto 1999, zadnje bodo predvidoma dobavljene leta 2005. Dvajset enot je opremljeno z signalizacijskim sistemom, ki omogoča čezmejno obratovanje (Nizozemska in Nemčija). Prav tako je določena količina opremljena za radijsko vodenje.

T 285

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	6,3

VOSSLOH HLD 7719

Item: 4479 - DC EAN: 3831000344798
Item: 4658 - DC DIG. S. EAN: 3831000346587
Item: 4659 - AC DIG. EAN: 3831000346594
Item: 4666 - AC DIG. S. EAN: 3831000346662

VOSSLOH HLD 7721

Item: 4869 - DC EAN: 3831000348697
Item: 4881 - DC DIG. S. EAN: 3831000348819
Item: 4884 - AC EAN: 3831000348840
Item: 4889 - AC DIG. S. EAN: 3831000348895

VOSSLOH HLD 7723

Item: 5736 - DC EAN: 3831000357361
Item: 5753 - DC DIG. S. EAN: 3831000357538
Item: 5752 - AC DIG. EAN: 3831000357521
Item: 5754 - AC DIG. S. EAN: 3831000357545

VOSSLOH HLD 7725

Item: 4667 - DC EAN: 3831000346679
Item: 4668 - DC DIG. S. EAN: 3831000346686
Item: 4688 - AC DIG. EAN: 3831000346884
Item: 4689 - AC DIG. S. EAN: 3831000346891

VOSSLOH HLD 7738

Item: 5761 - DC EAN: 3831000357613
Item: 5883 - DC DIG. S. EAN: 3831000358832
Item: 5877 - AC DIG. EAN: 3831000358771
Item: 5898 - AC DIG. S. EAN: 3831000358986

VOSSLOH HLD 7742

Item: 5619 - DC EAN: 3831000356197
Item: 5689 - DC DIG. S. EAN: 3831000356890
Item: 5621 - AC DIG. EAN: 3831000356210
Item: 5690 - AC DIG. S. EAN: 3831000356906

VOSSLOH HLD 7747

Item: 4189 - DC EAN: 3831000341896
Item: 4203 - DC DIG. S. EAN: 3831000342039
Item: 4204 - AC DIG. EAN: 3831000342046
Item: 4206 - AC DIG. S. EAN: 3831000342060

VOSSLOH HLD 7751

Item: 7151 - DC EAN: 3831000371510
Item: 7183 - DC DIG. S. EAN: 3831000371831
Item: 7186 - AC EAN: 3831000371862
Item: 7255 - AC DIG. S. EAN: 3831000372555

VOSSLOH HLD 7754

Item: 4290 - DC EAN: 3831000342909
Item: 4291 - DC DIG. S. EAN: 3831000342916
Item: 4293 - AC DIG. EAN: 3831000342930
Item: 4396 - AC DIG. S. EAN: 3831000343968

VOSSLOH HLD 7771

Item: 5494 - DC EAN: 3831000354940
Item: 5553 - DC DIG. S. EAN: 3831000355534
Item: 5550 - AC DIG. EAN: 3831000355503
Item: 5555 - AC DIG. S. EAN: 3831000355558

VOSSLOH HLD 7777

Item: 8448 - DC EAN: 3831000384480
Item: 5949 - DC DIG. S. EAN: 3831000359495
Item: 8629 - AC DIG. EAN: 3831000386293
Item: 5952 - AC DIG. S. EAN: 3831000359525

VOSSLOH HLD 7783

Item: 5571 - DC EAN: 3831000355718
Item: 5596 - DC DIG. S. EAN: 3831000355961
Item: 5573 - AC DIG. EAN: 3831000355732
Item: 5617 - AC DIG. S. EAN: 3831000356173

VOSSLOH HLD 7800

Item: 4899 - DC EAN: 3831000348994
Item: 4902 - DC DIG. S. EAN: 3831000349021
Item: 4901 - AC DIG. EAN: 3831000349014
Item: 4924 - AC DIG. S. EAN: 3831000349243

VOSSLOH HLD 7804

Item: 4890 - DC EAN: 3831000348901
Item: 4893 - DC DIG. S. EAN: 3831000348932
Item: 4892 - AC DIG. EAN: 3831000348925
Item: 4894 - AC DIG. S. EAN: 3831000348949

VOSSLOH HLD 7833

Item: 4895 - DC EAN: 3831000348956
Item: 4897 - DC DIG. S. EAN: 3831000348970
Item: 4896 - AC DIG. EAN: 3831000348963
Item: 4898 - AC DIG. S. EAN: 3831000348987

VOSSLOH HLD 7822

Item: 3462 - DC EAN: 3831000334621
Item: 3463 - DC DIG. S. EAN: 3831000334638
Item: 3465 - AC DIG. EAN: 3831000334652
Item: 3467 - AC DIG. S. EAN: 3831000334676

VOSSLOH HLD 7829

Item: 3384 - DC EAN: 3831000333846
Item: 3385 - DC DIG. S. EAN: 3831000333853
Item: 3386 - AC DIG. EAN: 3831000333860
Item: 3387 - AC DIG. S. EAN: 3831000333877

VOSSLOH HLD 7858

Item: 3510 - DC EAN: 3831000335109
Item: 3535 - DC DIG. S. EAN: 3831000335352
Item: 3536 - AC DIG. EAN: 3831000335369
Item: 3540 - AC DIG. S. EAN: 3831000335406

VOSSLOH HLD 7870

Item: 3272 - DC EAN: 3831000332726
Item: 3279 - DC DIG. S. EAN: 3831000332795
Item: 3291 - AC DIG. EAN: 3831000332917
Item: 3322 - AC DIG. S. EAN: 3831000333228

VOSSLOH HLD 7764

Item: 7998 - DC DIG. S. EAN: 3831000379981
Item: 8372 - AC EAN: 3831000383728
Item: 8096 - AC DIG. S. EAN: 3831000380963
Item: 7847 - DC EAN: 3831000378472
Item: 8241 - 3LDC EAN: 3831000382417

BOMBARDIER BLUE TIGER



blue tiger
POOLLOK



The first Blue Tiger, developed and built in 1990 by AdTranz, settled a new level for modern diesel locomotives. Bombardier Transp. Syst. built further out this technology to its "climax" with the new Blue Tiger 2. The BT2 locos impress with their unusual appearance and with their most modern technology, dependability and traction power. The BT2 is a diesel-electric distance railroad engine with three-phase current, used for the freight service. It has integrated computer controls, computer-controlled brake air pressure and the most modern technology for the bogies, called "Flexi-float" which provides excellent driving dynamism, high-class run qualities and optimum traction power.

DE Die erste Blue Tiger Lokomotive, entwickelt und konstruiert im Jahr 1990 von Seiten des Unternehmens AdTranz, setzte einen neuen Maßstab für moderne Diesellokomotiven. Das Unternehmen Bombardier Transp. Syst. hat diese Technologie noch vervollständigt und sie mit der Entwicklung des Blue Tiger 2 zum Höhepunkt gebracht. Der BT2 beeindruckt schon durch sein ungewöhnliches optisches Erscheinungsbild sowie durch modernste Technologie, Zuverlässigkeit und Zugkraft. Der BT2 ist eine dieselelektrische Langstrecken-Lokomotive mit Drehstromtechnik, die im Güterverkehr benutzt wird. Die Lokomotive ist mit integriertem Steuerungscomputer, computergesteuerter Druckluftbremse sowie mit Flexifloat Drehgestellen ausgerüstet, die für hervorragende Laufeigenschaften und eine optimale Zugkraftübertragung sorgen.

IT Il primo Blue Tiger, sviluppato e costruito nel 1990 dalla compagnia AdTranz, ha stabilito un nuovo livello per le locomotive diesel moderne. La compagnia Bombardier Transp. Syst. ha portato questa tecnologia al suo culmine costruendo il Blue Tiger 2. Il BT2 lascia una grande impressione con la sua apparenza e la tecnologia più moderna, una grande affidabilità e forza di trazione. Il BT2 è una locomotiva dieselelettrica per grandi distanze con il sistema elettrico a tre fasi, usata per il trasporto merci. Ha integrato il sistema di controllo computerizzato, ha la regolazione della pressione d'aria dei freni computerizzata e la tecnologia più moderna per i carrelli, la cosiddetta "Flexi-float" che garantisce una guidabilità ed una forza di trazione eccellente.

FR Le premier Blue Tiger, développé et construit en 1990 par Ad Tranz, marqua une innovation pour les locomotives diesel modernes. Bombardier Transp. Syst. Systems élaborait cette technologie jusqu'à son « climax », avec le nouveau Blue Tiger 2. Les nouvelles locos BT2 sont impressionnantes avec leur apparence inusitée, leur technologie de pointe, leur fiabilité et leur puissance. Le BT2 est une loco dieselelectrique équipée de moteurs de traction triphasés, conçus pour la traction de trains de marchandises. Avec son contrôle par ordinateur intégré, des freins à air comprimé contrôlés par ordinateur, et des bogies d'une la technologie la plus avancée, dite « Flexi-float », cette loco dispose de qualités excellentes de conduite et une puissance de traction optimale.

T 280	
	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	4,8

SI Prvi Blue Tiger, razvit in izdelan l. 1990 s strani podjetja AdTranz, je postavil nov nivo za moderne diesel-lokomotive. Podjetje Bombardier Transp. Syst. Je izpopolnilo to tehnologijo do njenega vrhunca in tako izdelala Blue Tiger 2. BT2 lokomotiva naredi močan vtis s svojim videzom in najnovejšo tehnologijo, zanesljivostjo in vlečno silo. BT2 je dieselelektrična lokomotiva za dolge razdalje s trofaznim električnim sistemom, ki se uporablja za prevoz tovora. Ima vgrajen računalniško voden sistem, računalniško voden zračni tlak zavor in najnovejšo tehnologijo vozničkov, tako imenovano "Flexifloat", ki zagotavlja izvrstne vozne lastnosti in optimalno vlečno silo.

blue tiger
MKB



- BLUE TIGER - POOLLOK**
 Item: 6346 - DC EAN: 3831000363461
 Item: 6316 - DC DIG. S. EAN: 3831000363164
 Item: 2708 - AC DIG. S. EAN: 3831000327081
 Item: 2395 - AC DIG. EAN: 3831000323953

blue tiger
ITL



- BLUE TIGER - MKB**
 Item: 2722 - DC EAN: 3831000327227
 Item: 2732 - DC DIG. S. EAN: 3831000327326
 Item: 2738 - AC DIG. S. EAN: 3831000327388
 Item: 2416 - AC DIGITAL EAN: 3831000324165

blue tiger
HVLE



- BLUE TIGER - ITL**
 Item: 5012 - DC EAN: 3831000350126
 Item: 5062 - DC DIG. S. EAN: 3831000350621
 Item: 5074 - AC DIG. S. EAN: 3831000350744
 Item: 2419 - AC DIGITAL EAN: 3831000324196

- BLUE TIGER - HVLE**
 Item: 2718 - DC EAN: 3831000327180
 Item: 2720 - DC DIG. S. EAN: 3831000327203
 Item: 2721 - AC DIG. S. EAN: 3831000327210
 Item: 2421 - AC DIG. EAN: 3831000324219

SIEMENS EUROSprinter / RENFE 252



MAGENTA



The locomotive 252 is a derivative from the German E-120. Thanks to the particular characteristics of the three-phase asynchronous motors, it can haul passenger trains with 220 km/h as well as freight trains with 100 km/h. The possibility to control each of the four driving motors independently, combined with the three-phase traction, gives to this type an extraordinary pulling force in all drive conditions. The notable distance 3.000 mm between the axles is necessary for a stable high speed service. The regular use of the locomotive started in year 1992. The prototype 127-001, denominated EuroSprinter, is based on Spanish 252 with some improvements like increased max. speed of 230 km/h, improved motor suspensions, different cooling liquid for the electronics and adaptation to the German catenary voltage. Together with the Portuguese CP 5600 more than 100 locomotives were built.

DE Die Lokomotive 252 ist eine Ableitung von der Deutschen E-120. Dankenswerter Weise sind auf Grund der modernen Antriebstechnologie hohe Zugkraft und Geschwindigkeiten erreichbar. Passagierzüge werden bis zu einer Geschwindigkeit von 220 Km/h gezogen und schwere Güterzüge bis 100 Km/h. Mithilfe der einzel Steuerungsfunktion aller vier Motore der Lok kombiniert mit der 3 Phasen Traktion der Triebwerke verfügt dieser Loktyp über wirklich ausserordentliche Zugkraft unter allen erdenklichen Einsatzbedingungen. Der große Abstand zwischen den Achsen von 3.000mm ist zur Gewährleistung stabiler Fahreigenschaften bei hohen Geschwindigkeiten notwendig. Der Regeldienst dieser Lok begann im Jahr 1992. Der Prototyp 127-001, genant EuroSprinter, basiert auf der spanischen Version der 252 mit einigen signifikanten Verbesserungen wie: • höhere max. Geschwindigkeit bis 230 Km/h • verbesserte Motorleistung und neues Kühlsystem für die Elektronik und das deutsche Hochspannungsnetz. Zusammen mit der portugiesischen CP 5600 wurden mehr als 100 Lokomotiven diesen Typs hergestellt.

IT La locomotiva 252 è derivata dalla locomotiva tedesca E-120. Grazie alle particolari caratteristiche dei motori a tre fasi, può trainare treni passeggeri ad una velocità di 220 km/h e treni merci ad una velocità di 100 km/h. La possibilità di comandare separatamente ognuno dei quattro motori combinati con la trazione a tre fasi, dà a questa locomotiva una straordinaria forza di trazione in tutte le condizioni di marcia. La notevole distanza di 3000 mm tra gli assali è necessaria per un servizio stabile ad alta velocità. La locomotiva entra regolarmente in servizio nel 1992. Il prototipo 127-001, denominato EuroSprinter, si basa sul modello spagnolo 252 con alcune migliorie, quali: l'aumento della velocità massima a 230 km/h, il miglioramento delle sospensioni motore, il diverso liquido di raffreddamento per l'elettronica e l'adeguamento al voltaggio della catenaria tedesca. Di questa loco e della portoghese CP 5600 ne sono state costruite più di 100 esemplari.

FR La locomotive 252 est dérivée de la locomotive allemande E120. Grâce aux caractéristiques particulières des moteurs triphasés asynchrones, la locomotive peut tirer les trains voyageurs à une vitesse de 220 km et les trains de marchandise à une vitesse de 100km/heure. La possibilité de contrôler chacun des quatre moteurs indépendamment, combiné avec une traction triphasé, donne à cet engin une excellente force de traction en toutes circonstances. La distance importante de 3 mètres entre les axes est nécessaire pour une circulation stable à haute vitesse. L'utilisation régulière de la locomotive a commencé en 1992. Le prototype 127-001, appelé EuroSprinter, est basé sur la locomotive espagnole 252 avec quelques améliorations comme une augmentation de la vitesse - 230 km/h - des meilleures suspensions des moteurs, un liquide de refroidissement différent pour le système électronique et une adaptation allemande du voltage de la caténaire. Avec la locomotive portugaise CP 5600, plus de 100 locomotives ont été construites.

SI Lokomotiva Renfe 252 izvira iz nemškega modela E-120. Z vgradnjo 3-faznih asinhronih motorjev je lokomotiva sposobna vleči tako hitre potniške, kot tudi počasne tovorne kompozicije. Vsakega od štirih motorjev je možno krmiliti neodvisno, kar v kombinaciji z 3-faznim sistemom, omogoča lokomotivi optimalno delovanje v vseh pogojih vožnje. Zanesljivo obratovanje pri najvišjih hitrostih (220 km/h) je narekovalo vgradnjo vozčkov z medosno razdaljo 3000 mm. Z regularnim obratovanjem so prvi primerki tipa 252 prišli leta 1992. Prototip 127-001, imenovan tudi EuroSprinter, je v osnovi lokomotiva Renfe 252 z nekaterimi spremembami oz. izboljšavami kot npr: povečana max. hitrost na 230 km/h, izboljšano vzmetenje motorjev, drugačna hladilna tekočina za elektroniko in prilagoditev na nemško napetost. Skupaj z portugalskimi CP 5600 je bilo izdelanih skupaj preko 100 kos te lokomotive.

MAGENTA

Item: 3578 - DC EAN: 3831000335789

Item: 3579 - DC DIG. S. EAN: 3831000335796

Item: 3666 - AC DIG. EAN: 3831000336663

Item: 3673 - AC DIG. S. EAN: 3831000336731

T 259

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,75

DISPOLOK



AMARILLO/GRIS



DISPOLOK

Item: 1984 - DC EAN: 3831000319840

Item: 1996 - DC DIG. S. EAN: 3831000319963

Item: 1992 - AC DIG. EAN: 3831000319925

Item: 2024 - AC DIG. S. EAN: 3831000320242

AMARILLO/GRIS

Item: 1973 - DC EAN: 3831000319734

Item: 1974 - DC DIG. S. EAN: 3831000319741

Item: 1975 - AC DIG. EAN: 3831000319758

Item: 1979 - AC DIG. S. EAN: 3831000319796

ALTARIA



GRAND LINEAS



ALTARIA

Item: 1955 - DC EAN: 3831000319550

Item: 1959 - DC DIG. S. EAN: 3831000319598

Item: 1964 - AC DIG. EAN: 3831000319642

Item: 1965 - AC DIG. S. EAN: 3831000319659

GRAND LINEAS


Item: 2342 - DC EAN: 3831000323427

Item: 2357 - DC DIG. S. EAN: 3831000323571

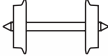
Item: 2361 - AC DIG. S. EAN: 3831000323618

SELF-DISCHARGING CAR FALNS 121





DB CARGO 664 6 281 - 8
Item: 52978 - DC EAN: 3831000310397

KKK  150

IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR T 215



Item: 23669

T 215	
	48
	550 x 230 x 370
	0,047
	6,2



DB CARGO 664 6 089 - 5 Item: 52977 "DC" EAN: 3831000310380



DB CARGO 664 5 102 - 7 Item: 52976 "DC" EAN: 3831000310373



ON RAIL 663 5 007 - 6 Item: 52979 "DC" EAN: 3831000310403



HGK 666 7 035 - 1 Item: 52974 "DC" EAN: 3831000310359



ON RAIL 663 5 010 - 6 Item: 52980 "DC" EAN: 3831000310410



HGK 666 7 036 - 9 Item: 52973 "DC" EAN: 3831000310342



ON RAIL 663 5 013 - 6 Item: 52981 "DC" EAN: 3831000310427



HGK 480 5 375 - 0 Item: 52975 "DC" EAN: 3831000310366






SELF-DISCHARGING CAR FALNS 121


SCHUTTGUT

Item: 17900 "DC"
Item: 19854 3-leiter"DC"

EAN: 3831000308066
EAN: 3831000308080









IMPORTANT!
 AC WHEEL SET FOR T 215



Item: 23669

T 215

	48
	550 x 230 x 370
	0,047
	6,2



DB

Item: 17890 "DC"
Item: 19853 3-leiter"DC"

EAN: 3831000308035
EAN: 3831000308059



DB CARGO

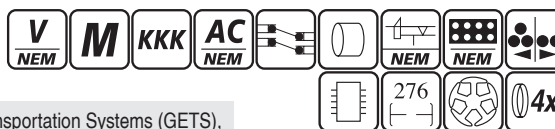
Item: 17889 "DC"
Item: 19852 3-leiter"DC"

EAN: 3831000308004
EAN: 3831000308028



ADTRANZ /GETS DE-AC33C

BLUE TIGER



Two of most important world rail traffic systems suppliers, Adtranz and General Electric Transportation Systems (GETS), have joined forces to pursue the development, production and sale of a series of "lightweight" diesel-electric locomotives (axle weight less than 25 metric tons). The most representative of this series is the DE-AC33C Blue Tiger, main line locomotive with GE three-phase power and transmission equipment for hauling freight and passenger trains. The locomotive's main features are: one air-cooled inverter per axle, integrated function computer and displays, dynamic braking, computer-controlled air brake system, microprocessor controls and AC motor-driven auxiliaries. The locomotive has its own characteristic design emphasised by a very low profile compared with the length of over 22 meters. The locomotive is powered with a GE 7FDL Series diesel with a power range up to 3.280 kW. Normal speed is 120 km/h (optional 160 km/h) with service weight between 108 t and 132 t. Bogies under the locomotive are simple but effective Henschel Flexifloats linked to the underframe with its characteristic traction bar.

BLUE TIGER

	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	4,8

DE Zwei der wichtigsten Eisenbahnsystemhersteller der Welt, Adtranz und general Electric Transportation, haben Ihre Erfahrung gebündelt um eine neue Serie diesel-elektrischer Lokomotiven mit niedriger Achslast (weniger als 25 Tonnen) zu entwickeln und weltweit zu vermarkten. Der auffälligste Vertreter dieser neuen Serie ist die Lok DE-AC33C, der 'Blue Tiger'. Die Lok ist mit Drehstromantrieb und mit verschiedenen Getriebeabstufungen für den universellen Einsatz vor Güterzügen oder Personenzügen ausgestattet. Die wichtigsten Merkmale dieser Maschine sind: luftgekühlte Umformer für jede Achse, computergesteuerte Antriebstechnik, dynamische Bremsen, Computer geregeltes Druckluftbremssystem und Mikroprozessor kontrollierte, wechselstromangetriebene Hilfsaggregate. Die Lokomotive besitzt ein herausstechendes Design mit auffällig schlankem Profil bei ca. 22 m Länge. Die Maschine ist mit einem Dieselmotor der GE 7FDL Serie ausgestattet, die Leistungen bis zu 3.280 kW erlauben. Die Geschwindigkeit ist 120 km/h kann jedoch bis zu 160 km/h zugelassen werden. Das gewicht ist zwischen 108 und 132 Tonnen. Die Lok ist mit einfachen, jedoch äußerst bewährten Henschel Flexifloat Drehgestellen ausgestattet die mit der charakteristischen Zugstange mit dem Rahmen verbunden sind.

IT Nel novembre del 1995 la Adtranz e la General Electric Transportation Systems (GETS) hanno firmato un'accordo per lo sviluppo e la produzione delle locomotive diesel - elettriche. Già dopo un anno di cooperazione un prototipo, la DE-AC33C Blue Tiger, fece il suo debutto sui binari. Furono prodotte per trascinare sia i treni destinati ai passeggeri, sia quelli da carico merci con una velocità fino ai 160 km/h. Il peso della locomotiva è tra le 108 e le 132 t. I carrelli sono dei Henschel Flexifloats a 3 assi con la loro caratteristica sbarra, testati già prima tramite l'uso pratico sui tracciati. Questa locomotiva è lunga 22 m ed il carico su un'asse non supera il limite delle 25 t (il che la classifica tra le locomotive "leggere"). È stata la GE a procurare i motori diesel da 3.280 cavalli, con elettromotori a 3 fasi, ed il sistema di trasporto della forza, raffreddato ad aria (tecnologia GTO). Caratteristiche tecniche della locomotiva: ogni asse è pilotata da un suo inverter, raffreddato ad aria; la supervisione e la diagnostica di funzionamento sono gestite da una tecnologia a microprocessore con un computer ed un display integrato. Inoltre è equipaggiato con un freno dinamico ed un sistema di frenaggio idraulico controllato dal computer.

FR En novembre 1995, la ABB Daimler Benz - Transportation Adtranz et la General Electric Transportation Systems (GETS), ont signé un accord pour le développement et la production de locomotives électriques à moteur diesel. Après une année de coopération, un prototype, la DE-AC33C Blue Tiger, fit ses débuts sur les rails. Ils furent produit pour entraîner soit des trains de passagers, soit ceux destinés au fret avec une vitesse de pointe de 160 km/h. La locomotive pesait entre 108 et 132 tonnes. Les bogies furent des Henschel flexifloats à 3 essieux, avec leurs traverses caractéristiques. Sur cette locomotive de 22 m de long, la charge sur un des essieux ne dépassait pas les 25 tonnes, ce qui la classe dans les locomotives "légères". C'est la General Electric qui procura le moteur diesel de 3280 chevaux, avec un électro-moteur à 3 phases, et un système de refroidissement à l'air (technologie GTO). Les caractéristiques techniques: chaque essieu possède son propre inverter refroidi à l'air; la supervision et le diagnostic de fonctionnement sont gérés par une technologie à microprocesseurs avec un ordinateur intégré. De plus il est équipé d'un frein dynamique et d'un système de freinage hydraulique contrôlé par ordinateur.

SI Novembra leta 1995 sta tovarni Adtranz in General Electric Transportation Systems (GETS) sklenili pogodbo o razvoju, izdelavi in trženju dizel - električnih lokomotiv. Že čez leto dni je na proge zapeljal prototip: lokomotiva DE-AC33C Blue Tiger. To je enota za vleko tako potniških kot tovornih vlakov s hitrostjo do 160 km/h. Teža lokomotive leži med 108 in 132 t, vozilka sta v praksi preverjena triosna Henschel Flexifloat z karakterističnim natezno-tlačnim drogom. Osnova obremenitev te preko 22 m dolge enote ne presega meje 25 t (kar jo uvršča med ti. "lahke"). GE je dobavitelj motorjev (dizel z močjo do 3.280 kW in trifazni pogonski EM) kot tudi zračno hlajenega sistema prenosa moči (GTO tehnika). Tehnične karakteristike: vsaka os lokomotive je krmiljena s svojim zračno hlajenim inverterjem; za nadzor in diagnostiko delovanja lokomotive skrbi mikroprocesorska tehnika z integriranim računalnikom in prikazovalniki, dinamična zavora in računalniško krmiljen pnevmatski zavorni sistem itd.

BLUE TIGER
BASF

VERSION BASF - DECALS ARE ENCLOSED
AUSFÜHRUNG BASF - AUFKLEBER SIND BEIGELEGT
VERSIONE BASF - DECALCOMANIA AGGIUNTA
VARIANTE BASF - DÉCALCOMANIE INCLUSE
IZPELJANKA BASF - NALEPKE SO PRILožENE

T166 BLUE TIGER "DC"
Item: 29530 EAN: 3831000306123

T161 BLUE TIGER "DC" - DIGITAL
Item: 29291 EAN: 3831000306215

T159 BLUE TIGER "DC" - DIGITAL WITH SOUND
Item: 29570 EAN: 3831000306741

T167 BLUE TIGER "AC"
Item: 29533 EAN: 3831000306130

T162 BLUE TIGER "AC" - DIGITAL
Item: 29292 EAN: 3831000306222

T169 BLUE TIGER "AC" - DIGITAL WITH SOUND
Item: 29571 EAN: 3831000306758

T168 BLUE TIGER 3-LEITER "DC"
Item: 29534 EAN: 3831000306147

SET WITH 2 RAG FALNS

DIFFERENT NUMBERS

T723 BAAAB - BLUE TIGER DC
 Item: 31498 DC EAN: 3831000308974

T723 CAAAB - BLUE TIGER AC
 Item: 31499 AC EAN: 3831000308981

T 723	
	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	6,3



SET WITH 3 RAG FALNS

DIFFERENT NUMBERS

SET WITH 3 RAG FALNS Item: 31507 DC EAN: 3831000309018

IMPORTANT!
 AC WHEEL SET FOR T 615

 Item: 23669

T 615	
	16
	550 x 230 x 370
	0,047
	6,2

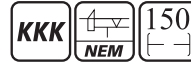


SET WITH 3 RAG FALNS Item: 31508 DC EAN: 3831000309025



FALNS 121

WEATHERED



T 215

	48
	550 x 230 x 370
	0,047
	6,2

DB CARGO WEATHERED Item: 52292 "DC" EAN: 3831000310243

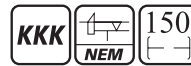


DB WEATHERED Item: 52291 "DC" EAN: 3831000310236



SET WITH 3 FALNS 121

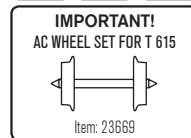
DIFFERENT NUMBERS / WEATHERED / REAL COAL



T 615

	16
	550 x 230 x 370
	0,047
	6,2

SET WITH 3 FALNS 121 Item: 30162 DC EAN: 3831000309148



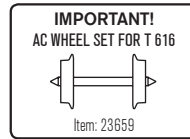
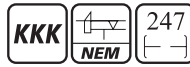
SET WITH 3 FALNS 121 Item: 30163 DC EAN: 3831000309155



SET WITH 3 CONTAINER CARS SGKKMS 698

DIFFERENT NUMBERS / WEATHERED

SET WITH 3 CONTAINER CARS
Item: 30407 "DC"
EAN: 3831000309414

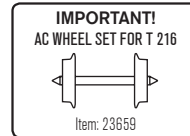


T 616	
	16
	550 x 320 x 370
	0,066
	8,3

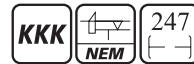


CONTAINER CARS SGKKMS 698

MAX LOGISTIK Item: 18506 "DC" EAN: 3831000308127



T216	
	48
	550 x 320 x 370
	0,066
	8,3



DB CARGO Item: 19844 "DC" EAN: 3831000308141



WANDT Item: 19846 "DC" EAN: 3831000308165



JUMBO CONTAINERS SET



MAX LOGISTIK Item: 25450
DB CARGO Item: 25458
WANDT - WHITE Item: 23368
WANDT-GREEN/WHITE Item: 25464

EAN: 3831000308189
EAN: 3831000308196
EAN: 3831000308202
EAN: 3831000308790

T211/232/233	
	200
	370 x 350 x 220
	0,029
	8,6



REFRIGERATOR CAR WAF 36

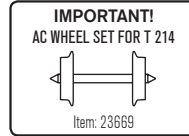
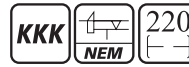
INTERFRIGO

Item: 17887 "DC"

Item: 19851 3-leiter"DC"

EAN: 3831000308097

EAN: 3831000308110



T 214

	48
	550 x 320 x 370
	0,066
	8,8



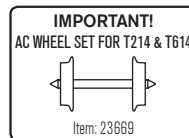
SET WITH 3 REFRIGERATOR CAR WAF 36

DIFFERENT NUMBERS / WEATHERED

SET 3 REFRIGERATOR CAR WAF 36 INTERFRIGO

Item: 31990 "DC"

EAN: 3831000309162



T 614

	16
	550 x 320 x 370
	0,066
	8,8



SIEMENS ICE3



T689 DB Item: 2368 - DC EAN: 3831000323687
 Item: 2371 - AC DIGITAL EAN: 3831000323717

T689 ICE 3 - NEDERLAND Item: 3571 - DC EAN: 3831000316047
 Item: 3572 - AC DIGITAL EAN: 3831000316054

1982 started the German course in the course executive committee changes together with universities, Federal Ministry of Transport and the industry the project development of a German high-speed course for those already since 1972 built new high-speed routes. In November 1985 the visible result - an experimental ICE - was presented for the first time to the broad public. In the course of many test travels with the ICEs also speed records set up which to approx. 406 km/h was enough. Also the Federal Government at that time supports these projects strongly, since abroad European same efforts under way were simultaneous and since one did not want to line up in the back. For the ICE specially a low and aerodynamic current collector was built, that problem-free to 400 km/h functions. In the course of advancements it came than to the ICE II - ICE III type 406 and the model, which represents the model for the beautiful Mehano modeltrain. Since 2003 they are on the rails of Germany and Europe on the way. The multisystem ICEs of the type 406 with the current collectors on the cars. The ICE III series was created particularly for new challenges, like the hilly distance to Cologne e.g. which the "old" ICEs no more could not master with max. speed. Extensive test travels had to be likewise completed then in further European countries, in order to receive the respective national permissions for the course enterprise. Particularly extreme and expensive became for France at an expenditure of approx. 28 millions euro. The permission became also only in the Sept. 2005 give. For example the ICE III /406 serves in the meantime the distance Frankfurt Amsterdam easy with a speed of 300Km/ h also with hilly area. The ICE III /406 manufactures with its completely new propulsion principle a quantum transition to the old technical concepts. All 6 intermediate cars advance the course. It can be if necessary even divided and is nevertheless fully ready for operation. Also the achievement is impressing. The ICE III brings full 19 KW/ t traction power on the rail, which almost a duplication of the achievement in relation to the older ICE generations means.

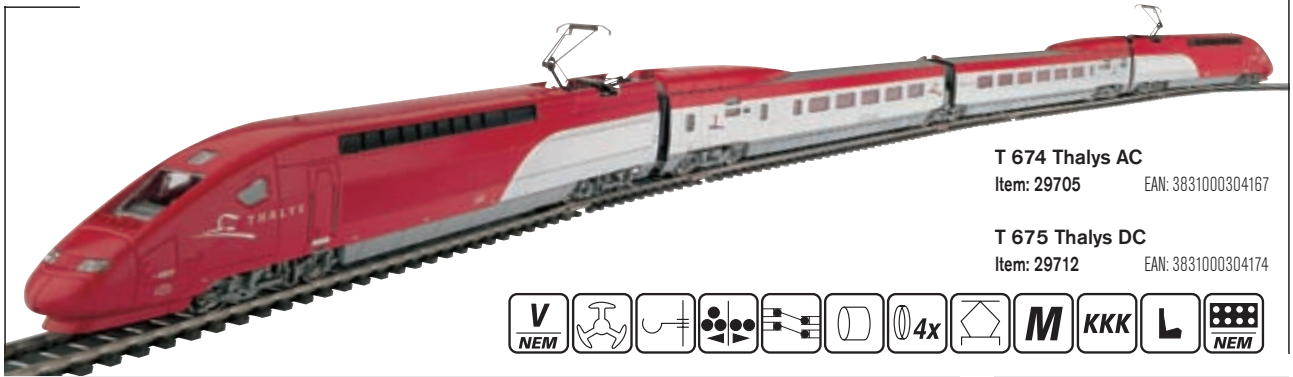
DE 1982 startete die Deutsche Bahn im Zuge eines Vorstandswechsel zusammen mit Hochschulen, Bundesverkehrsministerium und der Industrie das Projekt Entwicklung eines deutschen hochgeschwindigkeitszuges für die schon seit 1972 gebauten neuen Hochgeschwindigkeitsstrassen. Im November 1985 wurde das sichtbare Ergebnis - ein experimenteller ICE - erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Im Zuge vieler Testfahrten wurden mit den ICEs auch Geschwindigkeitsrekorde aufgestellt was bis ca. 406 Km/h reichte. Auch die damalige Bundesregierung unterstützte diese Projekte stark, da gleichzeitig im europäischen Ausland gleiche Bestrebungen im gange waren und da wollte man nicht hinten anstehen. Für den ICE wurde extra ein niedriger und aerodynamischer Stromabnehmer gebaut, der problemlos bis 400 Km/h funktioniert. Im Zuge von Weiterentwicklungen kam es dann zum ICE II - ICE III Typ 406 und dem Modell, welches das Vorbild für den Schönen Mehano Triebzug darstellt. Seit 2003 sind sie auf den Schienen Deutschlands und Europas unterwegs. Die Mehrsystem ICEs des Typs 406 mit den Stromabnehmern auf den Wagen. Die ICE III Serie wurde speziell für neue Herausforderungen geschaffen, wie die hügelige Strecke nach Köln z.B. was die "alten" ICEs nicht mehr mit Höchstgeschwindigkeit bewältigen konnten. Umfangreiche Testfahrten mussten dann ebenfalls in weiteren europäischen Ländern absolviert werden, um die jeweiligen Landeszulassungen für den Zugbetrieb zu erhalten. Besonders extrem und teuer gestaltete sich das für Frankreich mit einem Aufwand von ca. 28 Mio Euro. Die Zulassung wurde auch erst im Sept. 2005 erteilt. Beispielsweise bedient der ICE III /406 inzwischen die Strecke Frankfurt-Amsterdam mühelos mit einer Geschwindigkeit von 300Km / h auch bei hügeligem Gelände. Der ICE III /406 stellt mit seinem völlig neuen Antriebskonzept ein Quantensprung zu den alten Triebkopkonzepten her. Alle 6 Zwischenwagen treiben den Zug voran. Er kann bei Bedarf sogar geteilt werden und ist dennoch voll betriebsfähig. Auch die Leistung ist beeindruckend. Der ICE III bringt satte 19 KW / t Zugkraft auf die Schiene, was nahezu eine Verdoppelung der Leistung gegenüber den älteren ICE Generationen bedeutet.



T 689

	3
	410 x 365 x 315
	0,047
	6,8

ALSTOM THALYS - PBKA



T 674 Thalys AC
Item: 29705 EAN: 3831000304167

T 675 Thalys DC
Item: 29712 EAN: 3831000304174



The Thalys, introduced in 1996, is Europe's second truly international high speed train after the Eurostar. Essentially Thalys is a 3rd generation of French TGV. Trains (17) were delivered to four countries: France (6), Belgium (9), Netherlands (2) and Germany (financed two Belgian train sets). Thalys is specifically designed to meet the requirements of four different power supplies and signalling systems. Typical trainset consist of two motor cars and eight passenger coaches (3 as 1st class, 4 as 2nd class and bar coach). Train's maximum commercial speed is 300 km/h, maximum power 8.800 kW, passenger capacity 377 seats, total weight 416 tons and overall length 200 m. The name Thalys (designed by the firm Total Design from Brussels) has no particular meaning.

T 674/675

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	7,60

DE Der Thalys, der 1996 eingeführt wurde, war der zweite, wirklich internationale Hochgeschwindigkeitszug in Europa nach dem Eurostar. Er ist eigentlich die 3. Generation des französischen TGV. 17 Züge wurden an vier Länder geliefert: 6 nach Frankreich, 9 nach Belgien und 2 an die Niederlande. Deutschland finanzierte 2 belgische Züge. Der Thalys wurde speziell für die vier verschiedenen Strom- und Signalsysteme entwickelt. Ein Zug besteht aus 2 Triebköpfen und 8 Zwischenwagen (3 1. Klasse, 4 2. Klasse und 1 Barwagen) Die Höchstgeschwindigkeit der Züge im Normalverkehr ist 300 km/h, die höchste Leistung 8.800 kW. Sie bieten 377 Reisenden Platz und wiegen 416 Tonnen. Sie sind über 200 m lang. Der Name Thalys wurde von der Firma Total design in Brüssel erfunden und hat keinerlei Bedeutung.

IT Il Thalys fu introdotto in Europa nel 1996 come il secondo vero treno ad alta velocità dopo l'Eurostar. Il Thalys può essere considerato la terza generazione della francese TGV. Le 17 composizioni dei treni sono oggi divise tra quattro paesi: Francia 6, Belgio 9, Olanda 2, Germania (ha finanziato due composizioni belghe). La sua particolarità consiste nella capacità di funzionamento con quattro tipi di alimentazione elettrica e segnaletica. Il treno è composto da due motrici ed otto carrozze per i passeggeri (tre di prima classe, quattro di seconda classe e la carrozza bar). La massima velocità commerciale è di 300 km/h, la massima potenza è di 8.800 kW, la capienza di 377 passeggeri, il peso totale di 416 tonnellate e la lunghezza di 200 m. Il nome Thalys (disegnato dalla società Total Design di Bruxelles) non ha nessun significato particolare.

FR Thalys est, après Eurostar, le second vrai train international à grande vitesse. Ce train est essentiellement un train de troisième génération TGV français et a fait son apparition en 1996. Les 17 compositions ont été livrées aux quatre pays: France (6), Belgique (9), Pays-Bas (2) et Allemagne (qui a financé 2 compositions belges). La spécificité du Thalys est qu'il est conçu de telle manière qu'il puisse répondre aux exigences de quatre systèmes d'alimentation et de signalisation. Une composition typique consiste en deux unités de puissance et huit wagons de passagers (dont trois de 1-ère classe, 4 de 2-ème classe et un bar). La vitesse commerciale maxi est de 300 km/h, la puissance maxi est de 8.800 kW avec un capacité de 377 sièges, le poids total de 416 tonnes et une longueur totale de 200 m. Le nom de Thalys (produit de Total Design, Bruxelles) n'a pas de signification particulière.

SI Poleg Eurostar-ja je Thalys drugi zares mednarodni visoko-hitrostni vlak. Prvič se je ta vlak pojavil leta 1996 in lahko bi ga označili kot TGV tretje generacije. Sedemnajst kompozicij je razdeljenih med štiri države: Francija (6), Belgija (9), Nizozemska (2) in Nemčija (financirala je 2 belgijski kompoziciji). Posebnost Thalys-a je v njegovi sposobnosti obratovanja pri štirih sistemih napajanja in signalizacije. Tipična kompozicija je sestavljena iz dveh pogonskih enot in osmih vagonov (od tega tri I. klase, štiri II. klase in bar). Najvišja komercialna hitrost vlaka znaša 300 km/h, največja moč 8.800 kW, kapaciteta 377 sedežev, skupna teža 416 ton in dolžina kompozicije 200 m. Samo ime Thalys (produkt firme Total Design iz Bruslja) nima posebnega pomena.

INTERMEDIATE COACHES

ZWISCHENWAGEN / CARROZZE INTERMEDIE
VOITURES INTERMÉDIAIRES / VMESNI VAGONI



T 676 THALYS R2, R4, R5 AC
Item: 29847 EAN: 3831000305362

T 678 THALYS R2, R4, R5 DC
Item: 29849 EAN: 3831000305386

T 676/678

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10



T 677 THALYS R3, R6, R7 AC
Item: 29848 EAN: 3831000305379

T 679 THALYS R3, R6, R7 DC
Item: 29850 EAN: 3831000305393

T 677/679

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10

ALSTOM TGV ATLANTIQUE



T 706 AC
Item: 4880 EAN: 3831000348802

T 706 DC
Item: 4878 EAN: 3831000348789



T 706

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	7,60



INTERMEDIATE COACHES

ZWISCHENWAGEN / CARROZZE INTERMEDIE
VOITURES INTERMÉDIAIRES / VMESNI VAGONI



T 710 ATLANTIQUE R2, R4, R5 AC
Item: 5455 EAN: 3831000354551

T 707 ATLANTIQUE R2, R4, R5 DC
Item: 5457 EAN: 3831000354575

T 707/710

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10



T 711 ATLANTIQUE R3, R6, R7 AC
Item: 5426 EAN: 3831000354261

T 708 ATLANTIQUE R3, R6, R7 DC
Item: 5456 EAN: 3831000354568

T 708/711

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10

ALSTOM EUROMED







T 684 AC
Item: 5421 EAN: 3831000354216

T 684 DC
Item: 5416 EAN: 3831000354162



T 684

-  6
-  410 x 365 x 315
-  0,047
-  7,60



INTERMEDIATE COACHES





ZWISCHENWAGEN / CARROZZE INTERMEDIE
VOITURES INTERMÉDIAIRES / VMESNI VAGONI



T 685 R2, R4, R5 AC
Item: 1324 EAN: 3831000313244

T 685 R2, R4, R5 DC
Item: 1320 EAN: 3831000313206

T 685





-  6
-  410 x 365 x 315
-  0,047
-  5,10



T 686 R3, R6, R7 AC
Item: 1326 EAN: 3831000313268

T 686 R3, R6, R7 DC
Item: 1325 EAN: 3831000313251

T 686

-  6
-  410 x 365 x 315
-  0,047
-  5,10

ALSTOM AVE



T 684 AC
Item: 3970 EAN: 3831000339701

T 684 DC
Item: 3968 EAN: 3831000339688



T 684

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	7,60



INTERMEDIATE COACHES

ZWISCHENWAGEN / CARROZZE INTERMEDIE
VOITURES INTERMÉDIAIRES / VMESNI VAGONI



T 685 AVE R2, R4, R5 AC
Item: 3995 EAN: 3831000339954

T 685 AVE R2, R4, R5 DC
Item: 3971 EAN: 3831000339718

T 685

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10



T 686 AVE R3, R6, R7 AC
Item: 4137 EAN: 3831000341377

T 686 AVE R3, R6, R7 DC
Item: 4135 EAN: 3831000341353

T 686

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	5,10

ALSTOM TGV DUPLEX



T 688 AC Item: 3940 EAN: 3831000339404
 T 688 DC Item: 3939 EAN: 3831000339398



T 688

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	7,60



INTERMEDIATE COACHES

ZWISCHENWAGEN / CARROZZE INTERMEDIE
 VOITURES INTERMÉDIAIRES / VMESNI VAGONI



T 699 TGV DUPLEX R2, R4, R5 AC
 Item: 55356 EAN: 3831000312513

T 699 TGV DUPLEX R2, R4, R5 DC
 Item: 55354 EAN: 3831000312490

T 699

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	4,59



T 700 TGV DUPLEX R3, R6, R7 AC
 Item: 55357 EAN: 3831000312520

T 700 TGV DUPLEX R3, R6, R7 DC
 Item: 55355 EAN: 3831000312506

T 700

	6
	410 x 365 x 315
	0,047
	4,59

KRUPP BR 210



RED DB 210 006-3	Item: 2640 - DC	EAN: 3831000326404
	Item: 2690 - AC DIGITAL	EAN: 3831000326909
RED DB 210 006-3	Item: 2672 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000326725
	Item: 2673 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000326732



In 1960 a single-engine locomotive of this family was used for the first time, the so-called Lollo V160 001. It was revolutionary to use a single-engine machine in the heavy distance freight service. From ten prototypes DB developed over 600 locomotives. One of these was the BR 210, which was operated also with gas turbine engine. Later the BR210 was reequipped with removal of the gas turbine and renamed to BR 218. The BR210 was an important step into the Diesels locomotives history.

T 293

	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	5,3

DE 1960 wurde zum ersten mal eine einmotorige Lok dieser Familie in Betrieb genommen. Es handelte sich damals um die sogenannte Lollo V160 001. Das war sehr revolutionär eine solche einmotorige Maschine im schweren Streckendienst einzusetzen. Aus den zehn Prototypen wurden von der DB über 600 Lokomotiven entwickelt. Eine dieser Versionen ist die BR 210, die auch mit Gasturbine betrieben wurde. Später wurden die BR210 umgerüstet und mit Herausnahme der Gasturbine zu Br 218 umbenannt. Dennoch war die BR210 ein großer Schritt in die Diesel Lokomotiven Historie.

IT Nel 1960 fu usata per la prima volta una locomotiva di questa "famiglia" con un singolo motore, la cosiddetta Lollo V160 001. Era qualcosa di rivoluzionario l'usare una locomotiva con un motore per il trasporto di merci a lunga distanza. Dai dieci prototipi la DB sviluppò più di 600 locomotive. Una di queste fu la BR210 che operò anche con le turbine a gas. Più tardi vennero rimosse le turbine a gas e la locomotiva fu richiamata BR218. La BR210 ha rappresentato un grande passo nella storia delle locomotive diesel.

FR En 1960 la première locomotive diesel de cette famille fut mise en service, la nommée Lollo V160 001. L'utilisation d'une locomotive diesel à un moteur pour le service de marchandises fut une idée révolutionnaire à l'époque. A partir de 10 prototypes, la DB développa plus que 600 locomotives. Une de ces variantes, la BR210, fut équipée d'un moteur turbine à gaz. Par après la turbine à gaz fut enlevée, et la locomotive était rénumérotée comme BR210. La BR210 fut un pas important vers l'avant dans l'histoire des locomotives diesel.

SI Leta 1960 je bila prvič uporabljena lokomotiva te "družine" z enim pogonskim motorjem, takoiimenošana Lollo V160 001. Bilo je nekaj revolucionarnega uporabiti lokomotivo z enim pogonskim motorjem za prevoz težkega tovora na velike razdalje. Iz prvotnih deset prototipov je DB razvila čez 600 lokomotiv med katerimi tudi BR210, ki je obratovala s plinsko turbino. Kasneje je bila le ta odstranjena in lokomotiva preimenovana v BR218. BR210 je predstavljala pomemben korak v razvoju dizel lokomotiv.

EVB 420 001	Item: 2778 - DC	EAN: 3831000327784
	Item: 2827 - AC DIGITAL	EAN: 3831000328279

EVB 420 001	Item: 2781 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327814
	Item: 2783 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327838



GREY DB 210 004	Item: 2701 - DC	EAN: 3831000327012
	Item: 2704 - AC DIGITAL	EAN: 3831000327043
	Item: 2702 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327029
	Item: 2703 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327036

BR218 DB 218 137-8	Item: 3547 - DC	EAN: 3831000335475
	Item: 3570 - AC DIGITAL	EAN: 3831000335703
	Item: 3548 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000335482
	Item: 3554 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000335543

KRUPP V160



216 001-8
 Item: 3926 - DC
 Item: 3932 - AC

EAN: 3831000339268
 EAN: 3831000339329



T 290	
	12
	371 x 346 x 225
	0,029
	8,4

ACT
 Item: 3927 - DC

EAN: 3831000339275



002
 Item: 3929 - DC
 Item: 3933 - AC

EAN: 3831000339299
 EAN: 3831000339336



CAR EAOS



EAOS 106537 7 140 - 4 Item: 54754 "DC" EAN: 3831000311363





EAOS 106530 2 183 - 6 Item: 54757 "DC" EAN: 3831000311370



T 630

 48
 550 x 230 x 370

 0,047
 6,2

EAOS 106533 8 071 - 9 Item: 54751 "DC" EAN: 3831000311356



EAOS 106530 2 157 - 0 Item: 54760 "DC" EAN: 3831000311387



CAR IBHS





IBHS 410836 2 134 - 4 Item: 54775 "DC" EAN: 3831000311400



IBHS 410825 4 523 - 5 Item: 54764 "DC" EAN: 3831000311394



T 631

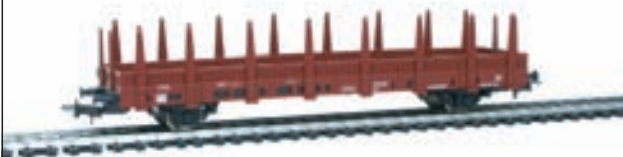
 48
 550 x 230 x 370
 0,047
 6,2

IBHS 410826 4 087 - 3 Item: 54778 "DC" EAN: 3831000311417



CAR KBS





KBS 442 334 8 336 - 9 Item: 54781 "DC" EAN: 3831000311431



KBS 442 334 7 210 - 7 Item: 54784 "DC" EAN: 3831000311448



T 632

 48
 550 x 230 x 370
 0,047
 6,2

KBS 442 333 7 201 - 8 Item: 54768 "DC" EAN: 3831000311424



N SCALE LOCO

E.444R TARTARUGA R T 506

Item: 18937

EAN: 3831000308714



T 506/507/508



48



371 x 346 x 216



0,27

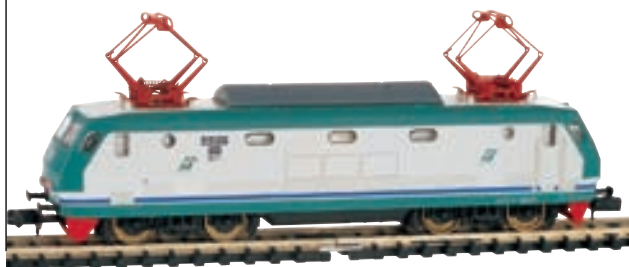


6,25

E.444R TARTARUGA XMPR 1 T 506

Item: 23944

EAN: 3831000308752



E.444R TARTARUGA XMPR 2 T 506

Item: 23945

EAN: 3831000308769



E.424 CASTANO ISABELLA T 507

Item: 23946

EAN: 3831000308776



E.424 ISABELLA T 507

Item: 18938

EAN: 3831000308721



E.424N NAVETTA XMPR T 508

Item: 23947

EAN: 3831000308783



E.424N NAVETTA T 508

Item: 18939

EAN: 3831000308738



BOMBARDIER BLUE TIGER

BLUE TIGER - POOLLOK

Item: 53259 - DC

EAN: 3831000310526



The first Blue Tiger, developed and built in 1990 by AdTranz, settled a new level for modern diesel locomotives. Bombardier Transp. Syst. built further out this technology to its "climax" with the new Blue Tiger 2. The BT2 locos impress with their unusual appearance and with their most modern technology, dependability and traction power. The BT2 is a diesel-electric distance railroad engine with three-phase current, used for the freight service. It has integrated computer controls, computer-controlled brake air pressure and the most modern technology for the bogies, called "Flexi-float" which provides excellent driving dynamism, high-class run qualities and optimum traction power.

T 512

	48
	371 x 346 x 225
	0,029
	7,65

DE Die erste Blue Tiger Lokomotive, entwickelt und konstruiert im Jahr 1990 von Seiten des Unternehmens AdTranz, setzte einen neuen Maßstab für moderne Diesellokomotiven. Das Unternehmen Bombardier Transp. Syst. hat diese Technologie noch vervollständigt und sie mit der Entwicklung des Blue Tiger 2 zum Höhepunkt gebracht. Der BT2 beeindruckt schon durch sein ungewöhnliches optisches Erscheinungsbild sowie durch modernste Technologie, Zuverlässigkeit und Zugkraft. Der BT2 ist eine dieselelektrische Langstrecken-Lokomotive mit Drehstromtechnik, die im Güterverkehr benutzt wird. Die Lokomotive ist mit integriertem Steuerungscomputer, computergesteuerter Druckluftbremse sowie mit Flexifloat Drehgestellen ausgerüstet, die für hervorragende Laufeigenschaften und eine optimale Zugkraftübertragung sorgen.

IT Il primo Blue Tiger, sviluppato e costruito nel 1990 dalla compagnia AdTranz, ha stabilito un nuovo livello per le locomotive diesel moderne. La compagnia Bombardier Transp. Syst. ha portato questa tecnologia al suo culmine costruendo il Blue Tiger 2. Il BT2 lascia una grande impressione con la sua apparenza e la tecnologia più moderna, una grande affidabilità e forza di trazione. Il BT2 è una locomotiva dieselelettrica per grandi distanze con il sistema elettrico a tre fasi, usata per il trasporto merci. Ha integrato il sistema di controllo computerizzato, ha la regolazione della pressione d'aria dei freni computerizzata e la tecnologia più moderna per i carrelli, la cosiddetta "Flexi-float" che garantisce una guidabilità ed una forza di trazione eccellente.

FR Le premier Blue Tiger, développé et construit en 1990 par AdTranz, marquait une innovation pour les locomotives diesel modernes. Bombardier Transp. Syst. élaborait cette technologie jusqu'à son « climax », avec le nouveau Blue Tiger 2. Les nouvelles locos BT2 sont impressionnantes avec leur apparence inusitée, leur technologie de pointe, leur fiabilité et leur puissance. Le BT2 est une loco dieselelectrique équipée de moteurs de traction triphasés, conçus pour la traction de trains de marchandises. Avec son contrôle par ordinateur intégré, des freins à air comprimé contrôlés par ordinateur, et des bogies d'une la technologie la plus avancée, dite « Flexi-float », cette loco dispose de qualités excellentes de conduite et une puissance de traction optimale.

SI Prvi Blue Tiger, razvit in izdelan l. 1990 s strani podjetja AdTranz, je postavil nov nivo za moderne diesel locomotive. Podjetje Bombardier Transp. Syst. Je izpopolnilo to tehnologijo do njenega vrhunca in tako izdelala Blue Tiger 2. BT2 lokomotiva naredi močan vtis s svojim videzom in najnovejšo tehnologijo, zanesljivostjo in vlečno silo. BT2 je dieselelektrična lokomotiva za dolge razdalje s trofaznim električnim sistemom, ki se uporablja za prevoz tovora. Ima vgrajen računalniško voden sistem, računalniško voden zračni tlak zavor in najnovejšo tehnologijo vozičkov, tako imenovano "Flexi-float", ki zagotavlja izvrstne vozne lastnosti in optimalno vlečno silo.

BLUE TIGER - MKB

Item: 53260 - DC

EAN: 3831000310533



BLUE TIGER - OHE

Item: 55421 - DC

EAN: 3831000312544



BLUE TIGER - ITL

Item: 53261 - DC

EAN: 3831000310540



BLUE TIGER - HVLE

Item: 53262 - DC

EAN: 3831000310557



VOSSLOH G 2000

SBB CARGO

Item: 55536 - DC

EAN: 3831000313473



With the power of 2240 kW, max. speed set at 120 km/h and driving cabs at both ends, this G2000 BB locomotive is representative of a new range of powerful dieselhydraulic locomotives suitable for a mainline service. Asymmetric cabs, radio controlling and height alone makes this locomotive a valid unit even for shunting services. A simple concept; based on a narrow hood set upon a cross-bar underframe, use of wellknown technologies and standard components as well as the modular assembling are the main conditions for a low Life-Cycle-Costs, simplified maintenance and higher reliability.

T 513

	48
	340 x 380 x 240
	0,03
	7,2

DE Die Lokomotive G2000 BB stellt durch hohe Leistung (2240 kW) und Fahrgeschwindigkeit (120 km/h) sowie Ausrüstung mit 2 Endführerhäusern den Sprung dieselhydraulischer Standardlokomotiven in den Bereich leistungsstarker Streckenlokomotiven dar. Große Aufstiege, asymmetrische Führerhausanordnung und Funkfernsteuerung erlauben gleichzeitig den Rangiereinsatz. Der einfache Aufbau der Rahmenlokomotive mit schmalen Aufbauten, die Verwendung bekannter Technologien und Standardbaugruppen, sowie der modulare Aufbau führen zu hoher Zuverlässigkeit, geringen Life-Cycle-Costs und einfacher Wartung.

IT La locomotiva G2000 BB, con una potenza di 2240 kW, una velocità massima di 120 km/h e due cabine guida poste alle estremità, rappresenta il top delle locomotive diesel idrauliche standard della sua classe. Le cabine asimmetriche e il funzionamento radiocomandato rendono più agevole anche il servizio di smistamento. La costruzione semplice con la carrozzeria stretta posta sul telaio a longheroni, l'uso di alta tecnologia e la costruzione modulare sono i presupposti che ne garantiscono una notevole affidabilità, una facile manutenzione e costi contenuti del funzionamento.

FR Avec sa puissance de 2240 kW, sa vitesse maximale pouvant atteindre 120 km / heure et ses deux motrices, la locomotive G 2000 BB est un bel exemple de la nouvelle gamme de locomotives hydrauliques à moteur diesel utilisables sur les grandes lignes. Les motrices asymétriques, le système de radio-contrôle et même sa taille en font une locomotive fiable, y compris dans les aiguillages. Un concept simple basé sur un avant étroit monté sur un châssis à croisillons, l'utilisation de technologies bien rodées et de composants standard ainsi que l'assemblage modulaire sont les raisons principales d'un faible coût de fonctionnement, d'une maintenance simplifiée et d'une fiabilité plus grande.

SI S svojo močjo 2240 kW, hitrostjo 120 km/h kot tudi s samo zgradbo (2 kabini) predstavlja lokomotiva G2000 BB prehod iz razreda standardnih dieselhidravličnih enot v razred zmogljivih linijskih enot. Zaradi svoje višine, asimetričnih kabin in možnosti daljinskega upravljanja je hkrati primerna tudi za obratovanje na ranžirnih postajah. Preprosta zgradba z ozko nadgradnjo na škatlasto izvedenem podvozju, uporaba znanih tehnologij in standardnih podsklopov kot tudi modularna gradnja so pogoji, ki zagotavljajo enostavno vzdrževanje ter zanesljivo in ceneno obratovanje.

MITSUI & CO

Item: 55546 - DC

EAN: 3831000313572

SERFER

Item: 55538 - DC

EAN: 3831000313497



RAIL 4 CHEM

Item: 55878 - DC

EAN: 3831000314043

WLE

Item: 55550 - DC

EAN: 3831000313619



EUROPEAN BULLS

Item: 55544 - DC

EAN: 3831000313558



RAILION

RAILION Item: 55542 - DC

EAN: 3831000313534







BOMBARDIER BLUE TIGER

BLUE TIGER - POOLLOK

Item: 55528 - DC

EAN: 3831000313398

T 509

	24
	270 x 310 x 340
	0,028
	8,5



The first Blue Tiger, developed and built in 1990 by AdTranz, settled a new level for modern diesel locomotives. Bombardier Transp. Syst. built further out this technology to its "climax" with the new Blue Tiger 2. The BT2 locos impress with their unusual appearance and with their most modern technology, dependability and traction power. The BT2 is a diesel-electric distance railroad engine with three-phase current, used for the freight service. It has integrated computer controls, computer-controlled brake air pressure and the most modern technology for the boogies, called "Flexi-float" which provides excellent driving dynamism, high-class run qualities and optimum traction power.

DE Die erste Blue Tiger Lokomotive, entwickelt und konstruiert im Jahr 1990 von Seiten des Unternehmens AdTranz, setzte einen neuen Maßstab für moderne Diesellokomotiven. Das Unternehmen Bombardier Transp. Syst. hat diese Technologie noch vervollständigt und sie mit der Entwicklung des Blue Tiger 2 zum Höhepunkt gebracht. Der BT2 beeindruckt schon durch sein ungewöhnliches optisches Erscheinungsbild sowie durch modernste Technologie, Zuverlässigkeit und Zugkraft. Der BT2 ist eine dieselelektrische Langstrecken-Lokomotive mit Drehstromtechnik, die im Güterverkehr benutzt wird. Die Lokomotive ist mit integriertem Steuerungscomputer, computergesteuerter Druckluftbremse sowie mit Flexifloat Drehgestellen ausgerüstet, die für hervorragende Laufeigenschaften und eine optimale Zugkraftübertragung sorgen.

IT Il primo Blue Tiger, sviluppato e costruito nel 1990 dalla compagnia AdTranz, ha stabilito un nuovo livello per le locomotive diesel moderne. La compagnia Bombardier Transp. Syst. ha portato questa tecnologia al suo culmine costruendo il Blue Tiger 2. Il BT2 lascia una grande impressione con la sua apparenza e la tecnologia più moderna, una grande affidabilità e forza di trazione. Il BT2 è una locomotiva dieselelettrica per grandi distanze con il sistema elettrico a tre fasi, usata per il trasporto merci. Ha integrato il sistema di controllo computerizzato, ha la regolazione della pressione d'aria dei freni computerizzata e la tecnologia più moderna per i carrelli, la cosiddetta "Flexi-float" che garantisce una guidabilità ed una forza di trazione eccellente.

FR Le premier Blue Tiger, développé et construit en 1990 par AdTranz, marquait une innovation pour les locomotives diesel modernes. Bombardier Transp. Syst. a élaboré cette technologie jusqu'à son « climax », avec le nouveau Blue Tiger 2. Les nouvelles locos BT2 sont impressionnantes avec leur apparence inusitée, leur technologie de pointe, leur fiabilité et leur puissance. Le BT2 est une loco dieselelectrique équipée de moteurs de traction triphasés, conçus pour la traction de trains de marchandises. Avec son contrôle par ordinateur intégré, des freins à air comprimé contrôlés par ordinateur, et des bogies d'une la technologie la plus avancée, dite « Flexi-float », cette loco dispose de qualités excellentes de conduite et une puissance de traction optimale.

SI Prvi Blue Tiger, razvit in izdelan l. 1990 s strani podjetja AdTranz, je postavil nov nivo za moderne diesel lokomotive. Podjetje Bombardier Transp. Syst. je izpopolnilo to tehnologijo do njenega vrhunca in tako izdelala Blue Tiger 2. BT2 lokomotiva naredi močan vtis s svojim videzom in najnovejšo tehnologijo, zanesljivostjo in vlečno silo. BT2 je dieselelektrična lokomotiva za dolge razdalje s trofaznim električnim sistemom, ki se uporablja za prevoz tovora. Ima vgrajen računalniško voden sistem, računalniško voden zračni tlak zavor in najnovejšo tehnologijo vozičkov, tako imenovano "Flexi-float", ki zagotavlja izvrstne vozne lastnosti in optimalno vlečno silo.

BLUE TIGER - ITL

Item: 55532 - DC

EAN: 3831000313435



BOMBARDIER BLUE TIGER

BLUE TIGER - MKB

Item: 55530 - DC

EAN: 3831000313411



BLUE TIGER - HVLE

Item: 55534 - DC

EAN: 3831000313459



AMERICAN



HOBBY / PRESTIGE
HO / N

US MAJOR LOCOMOTIVE BUILDERS:

BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS

With 62.000 locomotives produced was Baldwin the largest steam locomotive builder. A jeweller Matthias W. Baldwin started to produce locomotives in Philadelphia in 1832. By the end of the century he had 30 to 40 percent of the domestic market. Baldwin Locomotive Works was incorporated in 1909 as successor to M. W. Baldwin. The Depression, investments in new plant at Eddystone combined with admired, but not ordered new models, pushed Baldwin into bankruptcy in 1935. World War II brought a brief return to prosperity, but the decline resumed after the war. In year 1950 the company was obliged to merge with Lima-Hamilton forming the Baldwin-Lima-Hamilton Corporation.

AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY (ALCO)

American Locomotive Company was created in 1901, when eight companies (Brooks Locomotive Works, Cooke Locomotive & Machinery Works, Dickson Manufacturing Company, Manchester Locomotive Works, Pittsburgh Locomotive & Car Works, Rhode Island Locomotive Works, Richmond Locomotive Works & Schenectady Locomotive Works) merged in order to better compete with the expanding Baldwin Locomotive Works. Two producers (Montreal Locomotive Works and Rogers Locomotive Works) joined the company few years later. The company began building diesels in the 1920s. ALCO's diesels were more successful than Baldwin's or Lima's, but they could never jeopardise the EMD's products. The last steam locomotive was produced in 1948, while the absolutely last locomotive from this company was made in 1969.

ELECTRO-MOTIVE DIVISION

The origins of the company are in Electro-Motive Corporation, which was producing gas-electric railcars in the 1920s. The General Motors (GM) purchased it along with the Winton Engine Co., EMC's chief engines supplier, in 1930. First GM locomotives were marketed through these two subsidiaries in 1935. The first mass-production model was the FT, introduced in 1939. The EMC and Winton were merged by GM January 1, 1941, and became the Electro-Motive Division of GM. For more than 40 years no other manufacturer jeopardised the EMD's leadership (with market shares up to 90 percent) in production of diesel locomotives.

GENERAL ELECTRIC

For a long period GE was a supplier of electrical equipment to many other locomotive manufacturers. From 1925 to 1928 GE was partner in a consortium with Ingersoll Rand and ALCO. GE's own production started in the 1930s with industrial switchers and continued with heavier models. Perhaps the most successful design was the U25B, introduced in 1960. GE needed only three years to capture the place No. 2, between EMD and ALCO. The EMD got a serious competitor who in 1983 finally stopped EMD's hegemony in this area. Purchasing in 1989 the Bombardier's production facilities in Quebec, GE entered in Canadian market.

DE DIE BEDEUTENDSTEN LOKOMOTIVHERSTELLERN DER VEREINIGTEN STAATEN:

Baldwin Lokomotivwerke

Mit 62.000 Lokomotiven war Baldwin der grösste Hersteller von Dampflokomotiven. Im Jahre 1832 begann ein Mann mit Namen Matthias W. Baldwin in Philadelphia mit der Produktion von Lokomotiven. Am Ende des Jahrhunderts deckte er damit 30 - 40% des amerikanischen Marktes ab. Im Jahre 1909 wurden die Baldwin Lokomotivwerke als Nachfolger von M.W. Baldwin als Aktiengesellschaft eingetragen. Die während der Wirtschaftskrise vorgenommenen Investitionen in neue Werksanlagen in Eddystone und in neue Modelle, die sehr bewundert wurden, aber keine Aufträge einbrachten, stützten ihn 1935 in den Bankrott. Der II. Weltkrieg brachte nur eine kurze Zeit Erfolg, aber der Niedergang nach dem Krieg im Jahre 1950, als das Werk von Lima-Hamilton aufgekauft, und unter Baldwin-Lima-Hamilton weitergeführt wurde, war nicht mehr aufzuhalten.

Amerikanische Lokomotiven Gesellschaft (ALCO)

Im Jahre 1901 wurde die Gesellschaft American Locomotive Company gegründet, als acht Gesellschaften (Brooks Lokomotivwerke Cooke Lokomotiven & Maschinen Werke, Dickson Produktionsgesellschaft, Manchester Lokomotivwerke, Pittsburgh Lokomotiv & Autowerk, Richmond Lokomotivwerke und Schenectady Lokomotivwerke) sich zusammenschlossen, um im Blick auf die immer grösser werdende Baldwin Lokomotivfabrik eine bessere Stelle im Wettbewerb einnehmen zu können. Wenige Jahre später schlossen sich zwei weitere Firmen (Montreal Lokomotivwerke und Rogers Lokomotivwerke) dieser Gesellschaft an. Seit 1920 stellte die Gesellschaft auch Diesellokomotiven her. Diese Diesellokomotiven waren erfolgreicher als die von Baldwin und Lima, sie waren jedoch niemals in der Lage die Produktion von EMD zu überflügeln. Die letzte Dampflokomotive wurde im Jahre 1948 hergestellt, die letzte Lokomotive überhaupit im Jahre 1969.

Electro-Motive Division

Die Anfänge dieser Gesellschaft sind in der Electro-Motive-Körperschaft zu finden, welche in den 1920er Jahren Schienenfahrzeuge herstellte, die mit Gaselktromotoren angetrieben wurden. Die Firma General Motors (GM) kaufte um 1930 nicht nur sie, sondern ebenso die Winton Maschinen Gruppe, dem Hauptlieferanten für die Motoren von EMD auf. Im Jahre 1935 wurden die ersten Lokomotiven von GM von diesen beiden Zweigwerken auf den Markt gebracht. Das erste in Massenproduktion hergestellte Modell, die FT, wurde ab 1939 in den Verkauf eingeführt. Sowohl die EMD als auch Winton fusionierten am 1. Januar 1941 mit der General Motors und wurden von diesem Zeitpunkt an als die Electro-Motive-Division von GM geführt. Diese Führungsstellung von EMD in der Herstellung von Diesellokomotiven (90% Marktanteil) dauerte über 40 Jahre an.

General Electric

Für einen langen Zeitraum war GE ein Zulieferer elektrischer Ausrüstungen für viele andere Hersteller von Lokomotiven. Von 1925 bis 1928 war GE als Partner an einer Zusammenarbeit zwischen Ingersoll Rand und ALCO beteiligt. Um 1930 begann GE mit der eigenen gewerblichen Produktion von Rangierloks, um später mit der Herstellung von grösseren Modellen fortzufahren. Der erfolgreichste Entwurf war wahrscheinlich die U25B, die im Jahre 1960 eingeführt wurde. GE entwickelte sich so schnell, daß sie nur drei Jahre benötigte, um den 2. Platz zwischen EMD und ALCO einzunehmen. Dadurch war die Führungsrolle von EMD ernsthaft gefährdet und im Jahre 1983 gelang es GE sogar, die Führungsrolle für sich in Anspruch zu nehmen. Durch den Kauf der Produktionsstätten von Bombardier in Quebec im Jahre 1989 eroberte GE auch den kanadischen Markt.

IT I MAGGIORI PRODUTTORI STATUNITENS DI LOCOMOTIVE:

Baldwin Locomotive Works

Con 62.000 esemplari la Baldwin fu il più importante produttore di locomotive a vapore. Iniziò nel 1832, quando il gioielliere Matthias W. Baldwin nella sua fabbrica di Philadelphia costruì la prima locomotiva di questo tipo. Fino alla fine del XIX secolo dominò sul 30 - 40% del mercato statunitense. Nel 1909 fu registrata la società Baldwin Locomotive Works, come l'erede della M. W. Baldwin. Gli alti costi di costruzione della fabbrica ad Eddystone e la generale depressione economica portarono la società nel 1935 alla bancarotta, nonostante i nuovi ammiratissimi modelli, i quali però non raggiunsero mai gli auspici ordinati. Nel 1959 la società fu costretta a fondersi con la Lima Hamilton.

American Locomotive Company (ALCO)

Fu fondata nel 1901 con la fusione di otto piccoli produttori, (Brooks Locomotive Works, Cooke Locomotive & Machinery Works, Dickson Manufacturing Company, Manchester Locomotive Works, Pittsburgh Locomotive & Car Works, Rhode Island Locomotive Works, Richmond Locomotive Works & Schenectady Locomotive Works) per concorrere con la Baldwin Locomotive Works. Qualche anno più tardi si allargò con l'adesione di due nuovi soci: Montreal Locomotive Works e Rogers Locomotive Works. La produzione delle locomotive diesel iniziò negli anni venti. Superò la Baldwin ma non riuscì mai a mettere in crisi i prodotti della EMD. L'ultima locomotiva a vapore fu costruita nel 1948. Nel 1969 la ALCO scomparì completamente dal mercato.

Electro-Motive Division

Iniziò negli anni venti quando la Electro-Motive Corporation produsse i mezzi di trasporto su binari funzionanti a gas ed elettricità. Nel 1930 la General Motors comprò la EMD assieme al suo fornitore dei motori la Winton Engine Co. Le prime locomotive furono prodotte nel 1935. Il primo modello prodotto in massa fu FT, introdotto nel 1939. La EMD e la Winton Engines Co. sotto il nome EMD furono inglobate il 01.01.1941 dalla General Motors. Per più di quattro decenni la società detenne la leadership nella produzione delle locomotive diesel.

General Electric

Per molti anni la GE fu il fornitore del materiale elettrico per i produttori delle locomotive. Dal 1925 al 1928 fu partner nel consorzio con la Ingersoll Rand e la ALCO. Nel 1930 iniziò la produzione propria delle locomotive (smistatori industriali seguiti da modelli più pesanti). Nel 1960 lanciò l'U25B. In tre anni conquistò il secondo posto sul mercato statunitense. La GE riuscì nel 1983 a superare il primato della EMD. Nel 1989 acquistò Bombardier ed entrò nel mercato canadese.

FR LES PLUS GRANDS PRODUCTEURS DE LOCOMOTIVES AUX ETATS-UNIS D'AMERIQUE:

Baldwin Locomotive Works

Entre tous les constructeurs de locomotives à vapeur aux Etats-Unis Baldwin était de loin le plus important. Les débuts remontent à 1832 où Matthias W. Baldwin, joaillier par sa vocation, a construit sa première locomotive dans son usine à Philadelphia. Avant la fin du 19-ème siècle Baldwin détenait 30 à 40 % du marché américain. Le successeur de M.W. Baldwin est devenue la société Baldwin Locomotive Works, enregistrée en 1909. Les coûts de la construction d'une nouvelle implantation à Eddystone accompagnés de la grande dépression économique, et les nouveaux modèles, appréciés mais restés sans commande, ont mis la société en faillite. La Seconde guerre mondiale a ramené à la société les nouvelles commandes, qui pourtant n'ont pas réussi à redresser la situation et en 1950 la société était obligée de faire une fusion avec la compagnie Lima-Hamilton créant ainsi la corporation Baldwin-Lima-Hamilton.

American Locomotive Company (ALCO)

La société American Locomotive Company a été fondée en 1901 par huit constructeurs mineurs (Brooks Locomotive Works, Cooke Locomotive & Machinery Works, Dickson Manufacturing Company, Manchester Locomotive Works, Pittsburgh Locomotive & Car Works, Rhode Island Locomotive Works, Richmond Locomotive Works et Schenectady Locomotive Works) avec pour l'objectif de faire front au géant Baldwin Locomotive Works. Deux autres sociétés (Montreal Locomotive Works, Rogers Locomotive Works) ont rejoint cette nouvelle société quelques années plus tard. Le débuts de la fabrication de locomotives diesel remonte aux années vingt de ce siècle. Ces locomotives de ALCO devançaient celles de Baldwin-Lima sans pour autant mettre en péril le prestige des produits de EDM. La dernière locomotive à vapeur a été construite en 1948 et ALCO s'est retirée du monde de constructeurs de locomotives en 1969.

Electro-Motive Division

Les origines de la société remontent aux années vingt du 20-ème siècle, l'époque où la société d'alors Electro-Motive Corporation produisait des véhicules électriques et à gaz sur rails. En 1930 General Motors (GM) a acheté EMD et son principal fournisseur de moteurs, Winton Engine Co. Les premières locomotives, GM les a lancées en 1935 par le truchement de ses deux subsidiaires. Le premier modèle de grande série était FT, introduit sur le marché en 1939. La fusion effective de EMD et Winton en GM sous le nom de Electro-Motive Division est intervenue le 1er janvier 1941. Plus de 40 ans EMD régnait souverainement (la part du marché détenue à 90%) dans le domaine des locomotives diesel.

General Electric

Une longue période GE a été le fournisseur des équipements électriques pour les constructeurs de locomotives. Entre 1925 et 1928 GE fut un des partenaires dans un concert constitué ensemble avec Ingersoll Rand et ALCO. GE a commencé sa propre production de locomotives dans les années trente de ce siècle, d'abord avec des locomotives industrielles de manœuvre accompagnées plus tard des modèles plus lourds. Le fleuron de la société était U25B, introduit en 1960. GE a mis trois ans à peine pour se placer au numéro 2 parmi les constructeurs américains. GE a sérieusement menacé la position du leader de EMD pour enfin le devancer en 1983. En achetant le potentiel industriel de Bombardier à Québec en 1989, GE a fait la pénétration sur le marché canadien.

SI POMEMBNEJŠI PROIZVAJALCI LOKOMOTIV V ZDA:

Baldwin Locomotive Works

Med vsemi proizvajalci parnih lokomotiv v ZDA je bil Baldwin z 62.000 izdelanimi kosi daleč največji. Začetki segajo v leto 1832, ko je Matthias W. Baldwin, po poklicu draguljar, v svoji tovarni v Philadelphiji izdelal prvo lokomotivo. Do konca 19. stoletja je Baldwin obvladoval med 30 in 40 odstotok trga ZDA. Leta 1909 je bila registrirana družba Baldwin Locomotive Works, kot naslednica M. W. Baldwin. Stroški gradnje nove tovarne v Eddystonu, splošna ekonomska depresija in novi, sicer obudovani modeli, ki pa niso prinesli pričakovanih naročil, so leta 1935 povzročili bankrot družbe. Druga svetovna vojna je družbi sicer prinesla nova naročila, ki pa je žal niso rešila. Leta 1950 se je bilo podjetje primorano združiti z družbo Lima-Hamilton in korporacijo Baldwin-Lima-Hamilton.

American Locomotive Company (ALCO)

Družbo American Locomotive Company je leta 1901 ustanovilo osem manjših proizvajalcev (Brooks Locomotive Works, Cooke Locomotive & Machinery Works, Dickson Manufacturing Company, Manchester Locomotive Works, Pittsburgh Locomotive & Car Works, Rhode Island Locomotive Works, Richmond Locomotive Works in Schenectady Locomotive Works), da bi lahko uspešneje konkurirali gigantu Baldwin Locomotive Works. Tem proizvajalcem sta se nekaj let kasneje pridružili še dve družbi Montreal Locomotive Works in Rogers Locomotive Works. Dizel lokomotive so pričeli izdelovati v dvajsetih letih 20. stoletja. Pri tem so bili uspešnejši od Baldwinova oz. Lima, niso pa nikoli mogli ogroziti primata EMD. Zadnjjo parno lokomotivo so izdelali leta 1948, medtem ko pa so leta 1969 kot proizvajalci lokomotiv popolnoma izginili s prizorišča.

Electro-Motive Division

Korenine družbe segajo v dvajseta leta 20. stoletja, ko je takratni Electro-Motive Corporation (EMC) proizvajal plinsko-električna železniška tirna vozila. Leta 1930 je General Motors (GM) kupil EMC skupaj z njegovim glavnim dobaviteljem motorjev, Winton Engine Co. Prve lokomotive je GM plasiral na trg leta 1935, preko teh dveh podružnic. Prvi veliko-serijski model je bil FT, ki je na trg prišel leta 1939. Dejansko sta EMC in Winton Engines Co. pod imenom Electro-Motive Division postala dela GM s 01.01.1941. Preko štiri desetletja je EMD ostal suvereno (tudi z 90% deležem trga) na prvem mestu med proizvajalci dizel lokomotiv v ZDA.

General Electric

Dolga leta je bil GE le dobavitelj električne opreme drugim proizvajalcem lokomotiv. V obdobju med 1925 in 1928 je bil GE partner v družbi Ingersoll Rand in ALCO. S proizvodnjo prvih svojih lokomotiv je GE pričel v tridesetih letih 20. stoletja. Prvotno so bile to industrijske premikalke, katerim so kasneje sledili tudi težji modeli. Prilomnica v zgodovini tovarne je vsekakor inovativen model U25B, ki je na trg prišel leta 1960. V samo treh letih se je GE uspešno prebiti na drugo mesto med ameriški proizvajalci. GE ni samo resno ogrozil dolgotrajnega primata EMD, ampak ga je leta 1983 tudi prehitel. Z nakupom Bombardierjevih proizvodnih zmogljivosti v Quebec-u leta 1989 je GE vstopil na kanadsko tržišče.

SANTA FE 2 -10 - 2



GREAT NORTHERN DC DIGITAL SOUND

Item: 1932

EAN: 3831000319321



The 2-10-2 type was a direct lineal descendant of the decapod 2-10-0. Application of the rear trailer truck was more for guiding than for support of the firebox. To provide a pair of guiding wheels for a decapod in reverse motion new class of locomotive was developed for helper service over Raton and Cajon pass. Assisting heavy freight trains up hill the natural procedure was to simply back down the hill for the next up-grade train. A locomotive that could travel equally well in either direction dictated that the decapod 2-10-0 with a two wheel trailing truck added should be named after the road that developed this configuration. Hence the Santa Fe was born on the road of its name sake. The IHC 2-10-2 Santa Fe represents a late steam era development of this grade climbing locomotive.

T 241

	6
	371 x 346 x 225
	0,029
	6,8

DE Der Loktyp SANTA Fe 2-10-2 entstand als direkte Ableitung vom Typ Decapod 2-10-0. Die zusätzliche Achse am Tender des neuen Typs hatte die Funktion der Stabilisierung wurde aber eigentlich nicht unbedingt für den Tender benötigt. Mit dieser zusätzlichen Achse wurde eine neue Lokomotiv Klasse geboren. Diese wurde hauptsächlich für den Dienst über den Raton –und Cajon Pass benötigt. Die damalige Prozedur war die Benutzung einer Starken Lok, um schwere Güterzüge Bergauf zu befördern, um gleich darauf wieder rückwärts Bergab zu fahren, um den nächsten Zug aufwärts zu bewegen. Die SANTA Fe mit ihren stabileren Fahreigenschaften speziell beim Rangieren gewährleistete das in Vollendung, da sie sowohl vorwärts als rückwärts gleichermaßen ohne Einschränkungen einsetzbar war. Da die beiden Bergpässe auf dem Weg der SANTA FE Linie lagen, wurde dieser Lokty danach benannt. Die MEHANO 2-10-2 repräsentiert eine Entwicklung der späten Dampflok Ära von starken Zugmaschinen in bergigem Gelände.

IT La locomotiva a vapore 2-10-2 è un'evoluzione della locomotiva 2-10-0. Le ruote posteriori sono state aggiunte per assicurare una stabilità migliore della locomotiva e non per il supporto del peso posteriore. La locomotiva è stata costruita per trasportare le merci attraverso gli impegnativi passi Raton e Cajon. La sistemazione delle ruote permetteva alla locomotiva di viaggiare avanti e indietro con la stessa velocità e potenza. Il nome della locomotiva Santa Fe deriva dalla compagnia che costruì il tracciato ferroviario attraverso i passi Raton e Cajon.

FR Le type 2-10-2 était un descendant linéal direct de la décapode 2-10-0. L'Application du camion de caravane arrière a été faite davantage pour guider que pour appuyer le firebox. Afin de fournir une paire de roues pour guider la décapode en sens inverse, on a développé une nouvelle classe de locomotive pour le service d'aide sur le Passage de Cajon et Raton. Le frêt lourd s'exerce vers le haut de la colline alors qu'il devrait s'exercer vers le bas pour le train de montée suivante. Une locomotive qui pourrait voyager aussi bien dans l'une ou l'autre des directions dictées que le décapode 2-10-0, avec son camion de trainage à deux roues supplémentaires, se devait d'être nommée d'après la route qui a développé cette configuration. Ainsi, la Santa Fe est née sur la route qui porte son amour de nom. La Santa Fe IHC 2-10-2 représente l'une des dernières fabrications de l'ère à vapeur de cette catégorie de locomotive grimpeuse.

SI Lokomotiva 2-10-2 Santa Fe je bila izpeljana iz lokomotive 2-10-0 Decapod. Dodani zadnji voziček je bil bolj kot opora kurošču namenjen vodenju lokomotive. Nov tip lokomotive se je najprej uporabljal kot pomožno lokomotivo pri premagovanju strmih odsekov preko prelazov Raton in Cajon. Zasnova lokomotive je omogočala vožnjo naprej in nazaj z enako hitrostjo in močjo. Ime Santa Fe izvira iz imena družbe AT&SF, ki je to progo zgradila. Mehanov model 2-10-2 Santa Fe predstavlja lokomotivo iz poznega obdobja tovrstnih parnih lokomotiv.

SANTA FE

Item: 1935 DC

EAN: 3831000319352



CHESAPEAKE & OHIO

Item: 1939 DC

EAN: 3831000319390

BALTIMORE & OHIO

Item: 1934 DC

EAN: 3831000319345

PENNSYLVANIA

Item: 1938 DC

EAN: 3831000319383



ATCHISON TOPEKA & SANTA FE 4 - 6 - 4 HUDSON




AT&SF DC DIGITAL SOUND


Item: 3401

EAN: 3831000334010

T 264

 24

 461 x 389 x 341

 0,061

 21.1


MODEL DESCRIPTION

- built in multiprotocol decoder with back EMF control for constant speed and realistic sound
- smoke generator controlled via decoder
- airbrush weathering
- smooth running motor with flywheel in the locomotive
- front and rear headlights - working depends on travel directions
- 8 wheel drive
- 10 wheel drive
- NEM 360 coupling

MODELLBESCHREIBUNG

- Multiprotokoll Decoder mit Lastregelung und dem Original nachempfungenen Dampflokomotivgeräusche
- Rauchgenerator über Funktionstaste schaltbar
- Realistisch farblich gealterte Lackierung des Modells
- Motor mit Schwungmasse
- Lampen vorn und hinten, fahrtrichtungsabhängig geschaltet
- 4 Achsen angetrieben
- Stromabnahme über 10 Räder
- Kupplungsschacht entsprechend NEM 360

4-6-4 HUDSON



GREAT NORTHERN

Item: 8796

EAN: 3831000387962



The first North American 4-6-4 locomotive was designed in 1925 from Milwaukee Road. They named the locomotive »Milwaukee type« but in some documents appeared also referring to »Baltic«. Soon after, the Milwaukee Road company went into bankruptcy and the plans for the loco were set aside. In November 1926 NYC started to experiment with their Pacifics equipped with a four-wheel trailing truck. At the same period they ordered one 4-6-4 from ALCO. The test results were so satisfactory to lead NYC to order 59 further Hudsons. Within 1937 NYC received 275 Hudsons, more than half of all Hudsons ever built. Up to 1948, 487 locomotives were built from different builders. Hudsons benefit from nearly all new technical developments of that period, which made them a very successful passenger unit. With the growing dieselization in the '40, Hudsons were moved from mainlines to a local lines or even to a freight service.

DE Die erste Entwurf von einer nordamerikanischen Lok mit der Achsfolge 4-6-4, wurde von Milwaukee Road 1925 erstellt. Sie gaben der Lok den Namen »Milwaukee«, aber sie war auch als »Baltic« bekannt. Nicht viel später ging die Milwaukee Road in Konkurs und das bedeutete eine Einstellung für die geplante Produktion dieser Bauart. Im November des Jahres 1926 begannen bei NYC Prüfungen der Pacifics mit ein zweiachsiger Drehgestell unter der Brennkammer. Gleichzeitig bestellte die NYC bei ALCO einen Prototyp der 4-6-4 Lokomotive. Die Folge der überzeugenden Testergebnisse war eine Nachbestellung von insgesamt 59 Loks. Ende des Jahres 1937 hatte NYC eine Flotte von 275 Loks, damals schon unter dem Namen Hudson bekannt. Bis 1948, als die letzte Hudson geliefert wurde, wurden insgesamt 487 Stück hergestellt. Die Lokomotive Hudson galt als eine der erfolgreichsten Lokomotiven, besonders auf den Hauptstrecken des Personenverkehrs. Der fast ausschließliche Gebrauch im Personenverkehr war die Ursache für einen relativ kurzen Einsatz, da nun genau auf diesen Strecken das Dieselzeitalter in Amerika begann.

IT La prima locomotiva nordamericana con il rotiggio 4-6-4 fu costruita nel 1925 dalla Milwaukee Road da cui ne derivò anche il nome »Milwaukee« anche se in alcuni documenti viene identificata come »Baltic«. In seguito ad un periodo di crisi la Milwaukee Road ne sospese la produzione. Nel novembre del 1926 la compagnia NYC incominciò una serie di test sulle loro locomotive Pacific modificate con un carrello posteriore a due assi. Contemporaneamente la NYC commissionò alla ALCO la produzione di un prototipo della 4-6-4. Questa nuova locomotiva soddisfò le aspettative della NYC che ne ordinò altri 59 esemplari. Verso la fine del 1937 la NYC disponeva di ben 275 locomotive che nel frattempo erano note come 4-6-4 Hudson. Tra il 1925 e 1948 furono prodotte 487 locomotive Hudson da diverse compagnie. La Hudson era principalmente utilizzata per il traino di treni passeggeri in quanto dotata di potenza, velocità ed equipaggiamento tecnico. Il declino della Hudson cominciò con l'impiego sempre maggiore di locomotive diesel. Furono quindi prima impiegate su linee secondarie, poi per il traffico merci anche se non ne erano adatte.

FR La première locomotive américaine 4-6-4 fut créée en 1925 par Milwaukee Road. Ils nommèrent cette locomotive la »Milwaukee Type«, mais elle apparaît aussi dans certains documents sous le nom de »Baltic«. Peu après, l'entreprise Milwaukee Road fit faillite et les plans de la locomotive furent mis de côté. En novembre 1926, NYC commença à faire des expériences avec leur Pacific équipé d'un bougie à 4 roues. A la même époque, ils commandèrent une 4-6-4 de chez Alco. Les résultats des tests étaient tellement satisfaisants qu'ils ont conduit NYC à commander 59 Hudson supplémentaires. Avant 1937, NYC a reçu 275 Hudson, plus de la moitié de tous les Hudson jamais construits. Jusqu'à 1948, 487 locomotives ont été fabriquées par différents constructeurs. Hudson a profité de presque tous les développements des nouvelles technologies de l'époque, ce qui a fait d'eux un transporteur de passagers couronné de succès. Avec l'utilisation grandissante du diesel dans les années 40, Hudson a quitté les lignes principales pour des lignes locales et même du service de fret.

SI Prva ameriška lokomotiva s kolesno razporeditvijo 4-6-4 je bila načrtovana s strani družbe Milwaukee Road leta 1925. Nov tip lokomotive so poimenovali »Milwaukee«, čeprav se hkrati pojavlja tudi ime »Baltic«. Žal je kmalu potem družba Milwaukee Road bankrotirala, tako da je izdelava prototipa bila ustavljena. Novembra leta 1926 so se pri družbi NYC odločili svoje lokomotive Pacific poizkusno opremljati z dvoosnimi zadnjimi voziki. Hkrati so pri družbi ALCO naročili tudi izdelavo prototipa lokomotive 4-6-4. Nova lokomotiva je zadovoljila pričakovanja in sledilo je naročilo 59 lokomotiv, katere se je medtem prijelo ime Hudson. Do konca leta 1937 je NYC prejela skupaj 275 enot, kar je predstavljalo več kot polovico vseh izdelanih Hudsonov. V obdobju od leta 1926 do 1948 je bilo izdelano 487 enot s strani različnih proizvajalcev. Lokomotiva Hudson je veljala v tistem času za eno izmed najboljših enot za vleko potniških vlakov na glavnih linijah. Po drugi strani pa je bil Hudson ena izmed prvih žrtev dizelizacije, ki se je pričela prav pri potniških vlakovih.

SANTA FE

Item: 4811

EAN: 3831000348116



NICKEL PLATE ROAD

Item: 4791

EAN: 3831000347911



NEW YORK CENTRAL

Item: 5648

EAN: 3831000356487



T 264

	24
	461 x 389 x 341
	0,061
	18,70

4-6-4 HUDSON



NEW HAVEN

Item: 4851

EAN: 3831000348512



CHICAGO AND NORTH WESTERN

Item: 4743

EAN: 3831000347430



CHESAPEAKE & OHIO

Item: 4709

EAN: 3831000347096



BALTIMORE AND OHIO

Item: 5647

EAN: 3831000356470



PENNSYLVANIA RAIL ROAD

Item: 4756

EAN: 3831000347560

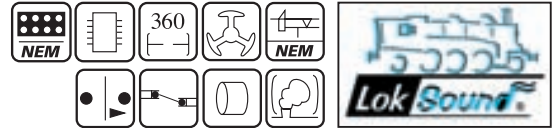


TORONTO HAMILTON & BUFFALO RY. Item: 4757





EAN: 3831000347577



CHESAPEAKE & OHIO J-2 4-8-2 MOUNTAIN



T 009

	24
	461x389x341
	0,061
	21,1

At the beginning of the 20 century the C & O's passenger trains over the Alleghenies became too heavy for a single 4-6-2 Pacific. To avoid double-heading, C & O conferred to ALCO to develop a new locomotive. The first two locomotives, which combined Mikado's eight drivers with Pacific's four wheel leading truck (this wheel arrangement was named Mountain) came in 1911 as the J-1 from ALCO's Richmond Works. C & O found the drivers too small for passenger train speeds and returned to heavy Pacific. During the World War I, the railroad went back to heavier USRA Mountains, this units were built by Brooks (3), Baldwin (2) and Richmond (2). The heavier J-2s were delivered as engines 133-137 and renumbered 543-547 in 1924. In the 1930's the unites were upgraded with new cabs, Worthington SA feed-water heaters, low - mounted headlights, cantilever bell hanger and a pair of air pumps mounted on a smoke-box front. J-2s were displaced in 1935 from mountain grades to the other districts by the 4-8-4 Northerns, where they handled passenger trains until their retirement in 1951/52. Mehano's model matches the upgraded C & O 4-8-2 J-2a No. 549.

MODEL DESCRIPTION

- built in multiprotocol decoder with back EMF control for constant speed and realistic sound
- smoke generator controlled via decoder
- airbrush weathering
- smooth running motor with flywheel in the locomotive
- front and rear headlights - working depends on travel directions
- 8 wheel drive
- 10 wheel drive
- NEM 360 coupling

Item: 22290 DC Sound
Item: 22291 AC Sound

EAN: 3831000308813
EAN: 3831000308820

Am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zeigte sich, dass der Loktyp 4-6-2 Pacific zu leicht war um die immer schwerer werdenden Reisezüge über das Allegheny Gebirge zu ziehen. Um Doppeltraktion zu vermeiden, beauftragte C&O die Firma ALCO einen neuen Loktyp zu entwickeln. Die ersten zwei Loks, die eine Kombination der acht Treibräder der Mikado und den Vorlaufräder der Pacific waren, wurden im Jahr 1911 von der Firma ALCO in Richmond abgeliefert. Die Lok erhielt den Namen Mountain J-1. Die C&O fand den Durchmesser der Treibräder zu klein um die erforderlichen Geschwindigkeiten für Reisezüge zu erreichen und verwendete weiter Loks des Typ Pacific. Während des ersten Weltkrieges versuchte C&O noch einmal die Pacifics durch Mountains zu ersetzen, diesmal jedoch mit schwereren Ausführungen und größerem Durchmesser der Antriebsräder, die von Brooks (3 Stck.), Baldwin (2 Stck.) und Richmond (2 Stck.) gebaut wurden. Diese Maschinen waren erfolgreich und wurden als J-2 unter den Nummern 133-137 (im Jahr 1924 als 543-547) eingereiht. In den dreissiger Jahren wurden die Loks umgebaut. Sie erhielten neue Führerhäuser, Worthington SA Speisewasservorwärmer, Spitzenlaternen, Glocken und zwei Luftkompressoren, die auf der Rauchkammertür montiert wurden. Ab 1935 wurden der Typ Mountain J-2s mit schwereren 4-8-4 Northerns ersetzt. Zuerst wurden die Mountains auf den Strecken mit grösseren Steigungen ausgetauscht. Die letzten Dienste dauerten noch bis 1951/52, wo dann die letzte der C&O Mountains verschrottet wurde. Als Vorbild für das Mehano Modell wurde die umgebaute C&O 4-8-2 J-2a No. 549 gewählt.

MODELLBESCHREIBUNG

- Multiprotokoll Decoder mit Lastregelung und dem Original nachempfungenen Dampflok Geräusche
- Rauchgenerator über Funktionstaste schaltbar
- Realistisch farblich gealterte Lackierung des Modells
- Motor mit Schwungmasse
- Lampen vorn und hinten, fahrtrichtungsabhängig geschaltet
- 4 Achsen angetrieben
- Stromabnahme über 10 Räder
- Kupplungsschacht entsprechend NEM 360

4-8-2 MOUNTAIN



T009 B - UP - UNION PACIFIC Item: 29817 EAN: 3831000304990



In 1910 Chesapeake & Ohio Railway started together with ALCO to develop a new locomotive type, which could replace two Pacifics hauling passenger trains across the Allegheny Mountains. They combined the Pacifics four-wheel lead truck with the Mikados eight drivers. Small driver diameter caused that the first Mountains were found too slow. Later Mountains were built with larger driver diameter and the type became very successful in a passenger and freight services. The wheel arrangement (New York Central System named their 600 Mountains as Mohawks), resisted to the larger newcomers till the end of the steam era. In a period of 37 years 2.201 Mountains were built. The model represents the J-2 class, owned by Chesapeake & Ohio Railway and built in a period from 1918 to 1923 by Baldwin and ALCO.

T 009

	24
	461 x 389 x 341
	0,061
	18,70

DE Im Jahre 1910 begann die Chesapeake & Ohio Eisenbahn mit der American Locomotive Company (ALCO) zusammen einen neuen Lokomotivtyp zu entwickeln, der zwei Pacifics, die Personenzüge über die Allegheny Berge zogen, ersetzen sollte. Sie kombinierten das Führungsdringestell der Pacific mit den acht Treibräder der Mikados. Der zu kleine Durchmesser der Treibräder führte dazu, daß die ersten Mountains als zu langsam empfunden wurden. Später wurden diese Antriebsräder größer gebaut, so daß diese Baureihe erfolgreich im Personen- und Güterverkehr eingesetzt werden konnte. Die gewählte Achsfolge (die New York Central Railway bezeichnete ihre 600 Mountains als Mohawks) behauptete sich gegen größere Neubauloks anderer Baureihen bis zum Ende der Dampflokomotivära. In einem Zeitraum von 37 Jahren wurden 2.201 Mountains hergestellt. Die hier vorgestellte Maschine gehört der J-2 Klasse an, die im Besitz der Chesapeake & Ohio Railway war und zwischen 1918 - 1923 von ALCO und BLW gebaut wurde.

IT Nel 1910 la Chesapeake & Ohio Railway cominciò insieme alla ALCO a sviluppare un nuovo modello di locomotiva, la 4-8-2 Mountain intenzionata a sostituire le due Pacific utilizzate per il trasporto merci e passeggeri attraverso le Allegheny Mountains. La prima Mountain ebbe l'assetto della Mikado e perciò fu troppo lenta per il traino dei treni passeggeri. La Mountain con le ruote di diametro maggiore fu molto apprezzata ed utilizzata per il traino dei treni merci nonché quelli passeggeri. La Mountain (la New York Central System le nominò Mohawks) riuscì a mantenere la sua posizione fino alla fine dell'epoca dei treni a vapore. Nell'arco di 37 anni furono costruiti 2.201 esemplari di Mountains. Il modello rappresenta la classe J-2, di cui sette pezzi furono prodotti tra il 1918 ed il 1923 dalla Baldwin e ALCO su ordinazione della Chesapeake & Ohio.

FR La société Chesapeake & Ohio Railway a initié ensemble avec American Locomotive Company (ALCO) le développement de la locomotive, dénommée plus tard 4-8-2 Mountain, qui a remplacé les quatre locomotives Pacific utilisées pour remorquer les trains de passagers à travers la montagne Allegheny. La première locomotive Mountain avait des roues comme Mikado, mais elle s'est révélée trop lente pour trainer les trains de voyageurs. Ensuite la locomotive Mountain dont on avait augmenté le diamètre de roues s'est développée en une machine très convoitée tant dans le transport de voyageurs que celui de marchandises. Le système de roues (New York Central System nommait ses 600 locomotives Mountains de Mohawks) avait bien résisté face aux nouveaux venus et a su garder sa part dans les sociétés des chemins de fer jusqu'à la fin de l'ère de vapeur. Pendant 37 ans on a construit 2.201 de locomotives Mountain. La base du modèle est le type J-2, dont 7 ont été construites par ALCO et BLW pour Cheseapeake & Ohio entre 1918 et 1923.

SI Družba Chesapeake & Ohio Railway je leta 1910 razvila skupaj z ALCO lokomotivo, kasneje imenovano 4-8-2 Mountain, ki je nadomestila po dve lokomotivi Pacific, potrebni za vleko potniškega vlaka preko Allegheny Mountains. Prvi Mountain je imel kolesa enaka kot Mikado in je zato bil za vleko potniških vlakov prepočasen. Mountain s povečanim premerom koles se je razvil v zelo cenjeno lokomotivo, ki je bila uporabna tako za vleko potniških kot tudi tovornih vlakov. Mountain (pri New York Central System znan tudi kot Mohawk, imeli so jih kar 600) je uspel ohraniti svoj delež pri železniških družbah vse do konca parnega obdobja. V 37-ih letih je bilo narejenih 2.201 Mountainov. Modelu predstavlja osnovo tip J-2, katerih 7 kosov sta med leti 1918 do 1923 izdelala Baldwin in ALCO za Chesapeake & Ohio Railway.

T009 A - PRR - PENNSYLVANIA Item: 29815 EAN: 3831000304969



T009 A - SRR - SOUTHERN Item: 29812 EAN: 3831000305010



T009 A - NYC - NEW YORK CENTRAL Item: 29816 EAN: 3831000304976



T009 B - B&O - BALTIMORE & OHIO Item: 29813 EAN: 3831000304983



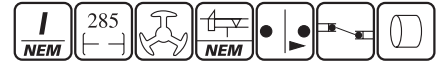
T009 B - AT&SF - A. TOPEKA & SANTA FE Item: 29814 EAN: 3831000305003



T009 C - RF&P - RICHM. FRED. & POTOM. Item: 29818 EAN: 3831000303931



2-8-2 MIKADO



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE Item: 28825 EAN: 3831000304662



The wheel arrangement 2-8-2 was named Mikado in year 1897, when Baldwin delivered some locomotives to the Japanese Nippon Railway. The US railroads were generally slow to adopt the new locomotive (the first one was the Bismarck, Washburn & Great Falls in 1901), most of them preferred 2-8-0 Consolidations, which were at the peak in that period. Nevertheless, in the 1910s became Mikado the standard freight locomotive in USA. Mikados started to lose positions, when the railroads turned to larger power for freight trains. But it still remained in production until 1949. In all 10.000 Mikados (during the conflict with Japan, railroads tried to change their name in MacArthur) were built. The model represents an USRA light Mikado, built under the USRA jurisdiction.

T 007

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	21,00

DE Die Achsfolge 2-8-2 wurde im Jahre 1897 mit dem Namen Mikado bezeichnet. Dies war auch das Jahr, in welchem die Baldwin Lokomotivwerke (BLW) einige Lokomotiven an die japanischen Eisenbahnen (JN) lieferte. Die amerikanischen Bahngesellschaften benötigten verhältnismäßig viel Zeit um neue Lokomotivmodelle in ihr Programm aufzunehmen (die erste von ihnen war die Bismarck, Washburn & Great Falls im Jahre 1901). Die meisten bevorzugten weiterhin die 2-8-0 Consolidations, die in jenem Zeitraum eine Spitzenstellung einnahmen. Trotz allem wurde im Jahre 1920 die Mikado die Standardgüterzuglokomotive in den USA. Als die Eisenbahn aber stärkere Güterzuglokomotiven benötigte, verlor die Mikado ihre ehemals gute Position. Trotzdem wurde sie bis zum Jahr 1949 produziert (während des Krieges mit Japan benannte man sie vorsorglich in MacArthur um). Das gezeigte Modell stellt eine leichte USRA Mikado dar, die unter der Verantwortung der USRA gebaut wurde.

IT La disposizione del rodiggio 2-8-2 ebbe il nome nel 1897 quando Baldwin costruì alcuni campioni per le ferrovie giapponesi. Le società statunitensi non dimostrarono grande interesse nei suoi confronti e preferirono la già sperimentata 2-8-0 Consolidation. I primi ad adottarla nel 1901 furono la Bismarck, Washburn & Great Falls. Nonostante ciò nel 1910 riuscì a diventare la locomotiva standard per il trasporto merci. Il suo tramonto cominciò con la decisione delle società di preferire le locomotive più potenti e pesanti. Nonostante tutto rimase in produzione fino al 1949. Furono prodotti 10.000 pezzi, l'ultimo per la Newfoundland Railway (durante la guerra tentarono di cambiarle il nome in MacArthur). Il modello rappresenta l'USRA light Mikado, costruito sotto la giurisdizione USRA.

FR La disposition des roues 2-8-2 a obtenu son nom en 1897 quand la société Baldwin Locomotive Works a livré certaines locomotives à la Société des chemins de fer japonaise. Dans un premier moment, les sociétés des chemins de fer aux Etats Unis n'ont pas fait preuve d'un intérêt plus particulier pour cette nouvelle locomotive (la première à la commander fut Bismarck, Washburn & Great Falls en 1901), la majorité ayant des préférences pour la locomotive 2-8-0 Consolidation, au sommet de sa gloire à l'époque. Pourtant vers 1910 la locomotive Mikado est-elle devenue la locomotive standard pour remorquer les trains de marchandises aux Etats Unis. Elle a commencé a perdre sa renommée au moment où les sociétés de chemins de fer ont opté pour les machines plus puissantes dans le transport de marchandises. La fabrication s'est poursuivie jusqu'à 1949, le dernier client en était Newfoundland Railway. Au total on en a fait 10.000 (pendant la guerre avec le Japon, les sociétés américaines avaient tenté de changer de nom pour MacArthur). Le modèle représente une version légère de Mikado, construite aux temps de la juridiction de USRA.

SI Kolesna razporeditev 2-8-2 je dobila ime leta 1897, ko je Baldwin izdelal nekaj kosov za japonske železnice. Železniške družbe v ZDA sprva niso kazale zanimanja za Mikado (prvi so se zanj odločili pri Bismarck, Washburn & Great Falls leta 1901), raje so imele preizkušeni 2-8-0 Consolidation. Vseeno pa je Mikado okoli leta 1910 uspelo postati standardna ameriška tovorna lokomotiva. Pot navzdol se je pričela takrat, ko so se železniške družbe pričele odločati za težje in močnejše lokomotive. Kljub temu je Mikado (med vojno so se pojavile težnje po spremembi imena v MacArthur) ostal v proizvodnji vse do leta 1949, zadnji naročnik je bil Newfoundland Railway. Skupaj je bilo izdelanih okoli 10.000 kosov. Model predstavlja eno izmed lažjih izvedb, izdelano v času uprave USRA.

SRR - SOUTHERN

Item: 19478 EAN: 3831000304648



UP - UNION PACIFIC

Item: 28903 EAN: 3831000304693



PRR - PENNSYLVANIA

Item: 26868 EAN: 3831000306277



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 29803 EAN: 3831000304655



NYC - NEW YORK CENTRAL

Item: 29590 EAN: 3831000304686



LACKAWANNA

Item: 29591 EAN: 3831000304679



2-8-0 CONSOLIDATION



M&BR - MERIDIAN & BIGBEE RIVER Item: 29804 EAN: 3831000304891



The first one of 23.000 Consolidations was built by Baldwin in year 1866 for the Lehigh & Mahanoy Railroad. The locomotive was named Consolidation in honour of the recent consolidation of smaller railroads into the Lehigh Valley Railroad. Because of their bigger traction force, they soon displaced the older types and became the most common freight locomotive from about 1900 to 1910. The largest Consolidations built in quantity were 50 Baldwin engines built for the Reading Company in year 1924. These engines had a tractive effort 32 tons. The main causes of decreasing demand, which begun about 1930, were too small drivers and not enough steaming capacity, comparing with the newcomers like Mikados. The model represents typical, chunky line Consolidation, that was built in the early 1900s.

T 270

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	20,00

DE Die ersten von 23.000 Consolidations wurden von Baldwin 1866 für die Lehigh & Mahanoy Eisenbahn gebaut. Der Lokomotivtyp wurde zu Ehren mehrerer kleiner Bahngesellschaften Consolidation genannt, die zur Lehigh Valley Eisenbahngesellschaft verschmolzen wurden. Wegen seiner besseren Zugkraft ersetzte der Loktyp bald die älteren Maschinen und wurde zur am meisten verwendeten Güterzuglokomotive in der Zeit zwischen 1900 und 1910. Der größte Eiselauftrag über 50 Consolidation wurde 1924 von Baldwin an die Reading Eisenbahngesellschaft geliefert. Diese Loks hatten ein Reibungsgewicht von 32 Tonnen. Hauptsächlich wegen der zu kleinen Treibräder und der zu geringen Dampfleistung im Vergleich zu den Mikados war die Nachfrage ab 1930 rückläufig. Unser Modell zeigt die für Consolidations typische, gedrungene Bauform um 1900.

IT La prima Consolidation tra le 23.000 prodotte fu costruita dalla Baldwin. Fu nominata Consolidation in onore della fusione delle piccole ferrovie nella The Lehigh Valley Railroad. A causa della loro forza trainante riuscirono immediatamente a superare tutte le concorrenti. Specialmente nel traino del servizio merci diventarono le più comuni locomotive tra il 1900 ed il 1910. Le più potenti Consolidation (con la forza trainante di 32 tonnellate) furono costruite nel 1924 dalla Baldwin per la Reading Company. Nel 1930 la domanda subì un notevole calo a causa della bassa velocità provocata dalle ruote piccole ed il focolare di dimensioni ridotte. Il modello rappresenta la robusta Consolidation, la quale fu prodotta negli anni venti.

FR On avait construit 23.000 de locomotives à vapeur du type Consolidation 2-8-0. Une telle locomotive a été construite pour la première fois par Baldwin pour la société Lehigh & Mahanoy Railroad. Elle fut nommée Consolidation à l'honneur de la constitution récente de la société des chemins de fer Lehigh Valley Railroad. Grâce à sa énorme puissance de traction elle s'est vite frayé la voie parmi les autres types de locomotives pour devenir une locomotive de marchandises standard entre 1900 et 1910. La majorité des grandes Consolidations avec les moteurs Baldwin conduisaient pour Reading Company. L'effort de traction s'établissait à 32 tonnes. La cause principale d'un tassement de demandes de ces locomotives, amorcé en 1930, résidait dans les petites roues et un foyer trop réduit en comparaison avec les nouveaux venus, comme par exemple Mikado. Le modèle représente une locomotive Consolidation typique sous sa forme trapue, comme on en produisait au début du 20-ème siècle.

SI Kar 23.000 ameriških parnih lokomotiv je bilo tipa 2-8-0 Consolidation. Prvo tako lokomotivo je leta 1866 za Lehigh & Mahanoy Railroad izdelal Baldwin. Lokomotivo so poimenovali Consolidation v čast nastanka železniške družbe Lehigh Valley Railroad. Zlasti v tovornem prometu so si Consolidationi zaradi svoje večje vlečne moči hitro izborili prednost pred ostalimi tipi lokomotiv, tako da so v letih 1900 do 1910 veljali za standardno tovorno lokomotivo. Najmočnejši Consolidationi so v večjem številu vozili pri Reading Company, njihova vlečna sila je znašala 32 t, leta 1924 jih je izdelal Baldwin. Glavni razlog, da je okoli leta 1930 povpraševanje po teh lokomotivah upadlo, je bil v nizki hitrosti zaradi majhnih koles in premajhnega kurišča. Model predstavlja tipičen, čokati Consolidation, kakršne so izdelovali v začetku 20. stoletja.

LI - LONG ISLAND

Item: 29805 EAN: 3831000304921



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE Item: 29788 EAN: 3831000304907



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 29789 EAN: 3831000303733



PRR - PENNSYLVANIA

Item: 29790 EAN: 3831000304914



UP - UNION PACIFIC

Item: 29791 EAN: 3831000304938



DW&P - DULUTH WINNEPEG & PACIFIC Item: 29806 EAN: 3831000304945



4-6-2 PACIFIC STREAMLINE



UP - UNION PACIFIC

Item: 28994

EAN: 3831000304631



In the 1930s a new profession and a new term became popular among the railway people and shops: industrial designer and streamlining. The streamlining had not so big effect (with exception of the very fast trains) on the aerodynamics as it had on the appearance. The locomotives and coaches of the 1920s were black or dark olive green, colours with no eye-appeal. But then came a bunch of men, like Raymond Loewy, Henry Dreyfuss and Otto Kuhler, who started to design the trains in a totally new way. At the beginning the streamlining was made in the railroads shops, later locomotives, especially the passenger ones, were factory streamlined. The degree of streamlining varied, from a simple running-board skirt to the complete shrouding, that made the locomotive beneath almost unrecognisable. Pacifics were, due to their number in passenger service, very often streamlined.

T 006K

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	21,00

DE Um 1930 setzte sich ein neuer Trend bei den verantwortlichen Personen der Eisenbahnen und den Verkäufern der Lokomotivfabriken durch: Industriedesign und Stromlinienform. Die Stromlinienform wurde nicht wegen der Aerodynamik (Ausnahmen gab es nur bei den sehr schnellen Zügen), sondern vielmehr wegen der äußeren Erscheinung eingeführt. Die Lokomotiven und Eisenbahnen um 1920 waren in schwarz oder dunkel olivgrün gehalten, also Farben mit keiner großen Anziehungskraft für die Augen. Aber mit Raymond Loewy, Henry Dreyfuss und Otto Kuhler fand sich eine Gruppe von Männern, die das Aussehen der Züge vollkommen neu gestalteten. Am Anfang wurde die Stromlinienverkleidung in den Werkstätten der Eisenbahngesellschaften angebracht, später wurden dann insbesondere Personenzugloks ab Werk mit der Stromlinienverkleidung geliefert. Das Ausmaß der Stromlinienverkleidung variierte von einer einfachen am Rand verlaufenden Verkleidung bis hin zu einer vollständigen Umhüllung, bei denen die Lokomotiven beinahe nicht mehr zu erkennen waren. Die Pacifics, die im Personenverkehr eingesetzt waren, waren sehr oft stromlinienförmig verkleidet.

IT Negli anni trenta, i produttori destinarono molta più attenzione all'aerodinamicità ed al design industriale. L'effetto dell'aerodinamicità non diede all'epoca un timbro tanto forte (tranne per i treni molto veloci), quanto fu marcante l'aspetto esteriore della locomotiva. Negli anni venti i treni e le carrozze furono di colore nero o verde, colori sicuramente non troppo gradevoli alla vista dei passeggeri. I designer come Raymond Loewy, Henry Dreyfuss e Otto Kuhler decisero di usare un sistema di costruzione innovativo. All'inizio le locomotive vennero allestite con telaio aerodinamico nelle officine, mentre in seguito furono prodotte così già in fabbrica. La quantità delle modifiche variò secondo il modello. Alcune volte cambiarono solo i semplici pannelli di lamiera, mentre altre volte costruirono una copertura completa (carenatura) che spesso rese irriconoscibile le locomotive. Le Pacifics, a causa del loro gran numero, spesso e volentieri vennero modificate.

FR Sous l'influence de nouvelles professions comme par exemple celle de l'aérodynamique et de stylistes de l'esthétique industrielle, après 1930 les usines de locomotives ont commencé de payer une plus grande attention à l'aérodynamique et à l'aspect visuel de l'ensemble de la composition. Le profil aérodynamique n'a pas eu trop d'effet sur l'aérodynamique, à l'exception des trains à très grande vitesse, son influence était nettement plus marquée sur l'aspect visuel de la composition. Dans les années vingt les locomotives et les wagons étaient de couleur noire ou vert olive, ce qui ne produisait aucun sentiment d'agrément visuel. Les personnes comme Raymond Loewy, Henry Dreyfuss ou Otto Kuhler se sont mis à styliser les compositions d'une manière totalement nouvelle. Au début, le profil aérodynamique a été donné aux locomotives dans les ateliers alors qu'ensuite les locomotives sortaient des usines avec leur profil dynamique déjà figé. Les formes aérodynamiques variaient des pièces particulières en tôle jusqu'aux "châssis" complets sous lesquels il était déjà difficile de reconnaître une locomotive. Souvent ce châssis cachait une locomotive Pacific, restée en exploitation du fait de leur grande utilisation dans le transport de passagers.

SI Po letu 1930 so tovarne lokomotiv pod vplivom industrijskih oblikovalcev posvečale vse več pozornosti aerodinamiki in zunanjem izgledu celotne kompozicije. Aerodinamičen oklep ni imel tako velikega vpliva na aerodinamiko (razen pri zelo hitrih vlakih), kot ga je imel na zunanji izgled vlaka. Lokomotive in vagoni so v dvajsetih letih bili črni oz. olivno zeleni, skratka neprilivačni. Možje, kot so bili Raymond Loewy, Henry Dreyfuss in Otto Kuhler, so pri dizajniranju vlakov uporabili povsem nove prijeme. Sprva so lokomotive z oklepi obdajali kar v delavnih železniških družb, kasneje pa so take prihajale že iz tovarn. Stopnja, do katere so ti oklepi prekrivali lokomotivo, je bila različna. Včasih se je prekril samo posamezen kos pločevine, medtem ko so občasno izdelali tudi celoten "pokrov", pod katerim je bilo že težko razpoznati lokomotivo. Pogosto se je pod takim "pokrovom" skrival prav Pacific.

SRR - SOUTHERN (TENNESSEAN) Item: 28996 EAN: 3831000304587



AT&SF - A.T. & SANTA FE (VALLEY FLYER) Item: 28988 EAN: 3831000304600



D&H - DELAWARE & HUDSON Item: 28990 EAN: 3831000304624



PRR - PENNSYLVANIA Item: 29802 EAN: 3831000304617



B&O - BALTIMORE & OHIO (ROYAL BLUE) Item: 28989 EAN: 3831000304594



L&N - LOUISVILLE & NASHVILLE Item: 26867 EAN: 3831000303122



4-6-2 PACIFIC



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 28918

EAN: 3831000303139



There were several Pacifics built at the end of a 19th century, but many consider the Missouri Pacific Railroads class P-69, built by Brooks in 1902 as the first real Pacific. These nice-looking, well balanced locomotives show their superiority against the 4-4-2 Atlantics, 4-6-0 Ten-Wheelers and 2-6-2 Prairies. Within a decade the Pacific became the standard passenger locomotive, there were only few passenger-carrying roads lacking Pacifics. Until the type was superseded by the 4-6-4 Hudsons and 4-8-4 Northerns, arrived in 1930s, 6.000 Pacifics were made. The last one was made in Canada in August 1948. Pennsylvania Railroad owned the greatest number of Pacifics; 696 (among them 425 were K4s). The model represents an USRA light Pacific, built between or immediately after World War I.

T 006

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	21,00

DE Am Ende des 19. Jahrhunderts wurden verschiedene Pacifics gebaut, aber man nimmt an, daß die Klasse P-69 der Missouri Pacific Gesellschaft, die 1902 von den Books Locomotiv Werken hergestellt wurde, die wirklich erste Pacific war. Diese hübsch anzusehenden und ausgewogenen Lokomotiven waren den 4-4-2 Atlantics, den 4-6-0 Ten-Wheels und den 2-6-2 Prairies überlegen. Innerhalb eines Jahrzehntes wurden sie zur der Standardpersonenzuglokomotive und es gab nur wenige Bahngesellschaften, die für Personenzüge keine Pacifics hatten. Bis dieses Modell im Jahre 1930 durch die 4-6-4 Hudsons und 4-8-4 Northerns ersetzt wurden, wurden 6.000 Pacifics gebaut. Die letzte wurde im August 1948 in Kanada hergestellt. Die Eisenbahn von Pennsylvania (PRR) besaß die größte Anzahl dieser Baureihe; 696 Stück, davon gehörten 425 der K4 Reihe an. Das dargestellte Modell zeigt eine leichte Pacific, die während des I. Weltkrieges oder kurz danach gebaut wurde.

IT Alla fine del XIX secolo furono costruiti vari modelli di locomotive di tipo Pacific. Però la prima "vera" Pacific viene da molti considerata quella costruita per la Missouri Pacific Railroad da Brooks nel 1902. Con il suo piacevole aspetto riuscì a difendere la sua superiorità nei confronti delle concorrenti rappresentate dalle 4-6-0 Ten-Wheelers, 4-4-2 Atlantic e 2-6-2 Prairie. In meno di dieci anni ottenne il primo posto nel trasporto dei passeggeri. Finché nel 1930 non fu affiancata e superata da due nuovi modelli il 4-6-4 Hudson ed il 4-8-4 Northern, ne furono prodotti già 6.000 pezzi. La sua produzione continuò fino al 1948. La Pennsylvania possedette il più gran numero delle Pacifics (696 pezzi, tra cui 425 modello K4s). Il modello rappresenta l'USRA light Pacific progettato e costruito durante, oppure immediatamente dopo la prima guerra mondiale.

FR Les premières locomotives avec la disposition des roues 4-6-2 ont été construites vers la fin du 19-ème siècle, mais on considère que la première vraie locomotive Pacific était celle faite par Baldwin Locomotive Works en 1902. Cette locomotive avec sa beauté équilibrée déclassait les autres, comme 4-4-2 Atlantics, 4-6-0-Ten-Wheelers et 2-6-2 Prairies. En moins d'une décennie elle est devenue la locomotive standard pour la traction des trains de voyageurs et on a construit environ 6.000 de ces locomotives. Elle a commencé a perdre sa position en 1930 avec l'arrivée des locomotives 4-6-2 Hudson et 4-8-4 Northern. N'empêche, sa production s'est poursuivie jusqu'à 1948. La dernière fut construite au Canada en août 1948. Le plus grand nombre de locomotives Pacific était la propriété de la société Pennsylvania Railroad qui en avait 696 (dont 425 du type très connu - K4s). Le modèle représente une version légère de Pacific, des temps de la juridiction de USRA; elle fut donc construite pendant ou immédiatement après la Grande Guerre.

SI Prve lokomotive s kolesno razporeditvijo 4-6-2 Pacific so se pojavile konec 19. stoletja, medtem ko za prvi pravi Pacific velja lokomotiva, katero je leta 1902 za Missouri Pacific Railroad izdelal Brooks. Te na pogled skladne lokomotive so prekašale vso takratno konkurenco, katere predstavniki so bili 4-6-0 Ten-Wheeler, 4-4-2 Atlantic in 2-6-2 Prairie. V manj kot desetih letih je Pacific postal prevladujoča potniška lokomotiva. Takrat je bilo narejenih okoli 6.000 kosov. Bitko je začel izgubljati leta 1930 s prihodom 4-6-4 Hudson in 4-8-4 Northern, čeprav jih niso prenehali izdelovati vse do leta 1948. V največjem številu je bil Pacific zastopan pri Pennsylvania Railroad, saj jih je bilo kar 696 (od tega 425 kosov zelo znanih K4s). Pacific, predstavljen z modelom, je lažja izvedba, nastala v času uprave USRA (med oz. tik po I. svetovni vojni).

AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE Item: 28154 EAN: 3831000304549



PRR - PENNSYLVANIA Item: 28920 EAN: 3831000304556



SRR - SOUTHERN Item: 19977 EAN: 3831000304532



UP - UNION PACIFIC Item: 28157 EAN: 3831000304570



NYNH&H - N.YORK NEW HAVEN & H. Item: 29589 EAN: 3831000304563



C&A - CHICAGO & ALTON Item: 26366 EAN: 3831000306260



2-6-0 CAMELBACK



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 29468

EAN: 3831000304785



In eastern Pennsylvania were big resources of hard coal - anthracite. It was readily available, cheap, burns almost without smoke but very slowly. For that reason it needs a firebox with great grate area. J. E. Wooten introduced a new, very wide firebox in 1877. The disadvantages of this wide firebox were that it left little room at the rear and a restricted view forward. The only solution was to build the engineers cab ahead of the firebox and leave the fireman at the rear on an unprotected deck. Later Camelbacks had a small hood protecting the fireman, but it was still a risky job being fireman on a Camelback (known also as Mother Hubbard or Centercab). Some roads used also bituminous coal in a Wooten firebox. The last of a kind made his final run in 1962.

T 262

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	16,50

DE In Ost-Pennsylvania gab es große Steinkohle - und Anthrazitvorkommen. Sie waren leicht abzubauen, billig und brannten fast ohne Rauch und sehr langsam ab. Aus diesem Grund wurden Feuerbüchsen mit einem relativ großen Feuerrost benötigt. 1877 führte J. E. Wooten eine neue sehr groß dimensionierte Feuerbüchse ein. Die Nachteile dieser groß ausgelegten Feuerung bestanden jedoch darin, daß dahinter nur wenig Arbeitsraum zur Verfügung war. Auch war der Blick nach vorne eingeschränkt. Die einzig sinnvolle Lösung bestand somit darin, den Führerstand vor der Feuerbüchse anzuordnen mit dem Nachteil, daß der Heizer am Ende auf einer ungeschützten Plattform stand. Später wurde den Camelbacks ein kleines Verdeck angefügt, welches den Heizer schützte, aber nach wie vor war es riskant auf einer Camelback (auch bekannt unter Mother Hubbard oder Center-cab) zu arbeiten. Einige Bahngesellschaften verwendeten auch sog. Teerkohle mit einer Wooten Feuerung. Die letzte Fahrt mit Loks dieser Art war 1962.

IT Nella parte orientale della Pennsylvania ci furono grandi disponibilità di antracite a basso costo che bruciava con grande rendimento calorico e quasi senza fumo. Aveva un solo difetto: la combustione lenta. Questo causò il bisogno di costruire un focolare più ampio che fu introdotto da J.E. Wooten nel 1877. L'unica soluzione fu nel costruire la cabina di guida innanzi al focolare e lasciare dietro solo la piccolissima copertura per il fochista. A causa del pericolo per quest'ultimo, la locomotiva non fu tra le più amate. Come combustibile era usato oltre all'antracite anche il carbone bituminoso. Camelback (noto anche come Mother Hubbard o Centrecab) fece la sua ultima corsa nell'anno 1962.

FR À l'est de la Pennsylvanie il y avait d'importants gisements d'antracite, facilement accessible, à prix bas et à haute énergie calorifique, brûlant presque sans fumée, son seul point faible étant la combustion lente. Il a fallu donc construire un foyer plus grand et surtout plus spacieux. Ce type de foyer a été introduit en 1877 par J.E. Wooten. Le désavantage en a été sa taille, ne laissant pratiquement pas d'espace pour la cabine classique. Il avait fallu déplacer la cabine du machiniste en avant (d'où son nom Camelback - le dos du chameau) laissant au chauffeur un modeste abri en arrière. Les locomotives plus récentes ont été munies d'un petit abri pour le chauffeur, mais le travail de ce dernier présentait de hauts risques et cela a rendu cette locomotive (connue aussi sous le nom de Mother Hubbard ou Center-cab) peu populaire. Certaines sociétés utilisaient dans le foyer Wooten du charbon bitumineux au lieu de l'antracite. La dernière locomotive a fait son ultime voyage en 1962.

SI Na vzhodu Pennsilvanije so ležale velike zaloge antracita, priročnega, poceni, visokokaloričnega goriva, ki gori skoraj brez dima, z edino slabo lastnostjo, tj. počasnim zgorevanjem. Zaradi tega je bilo potrebno izdelati veliko, predvsem pa široko kurišče. Tako kurišče je vpeljal J. E. Wooten leta 1877. Slaba stran tega kurišča je bila njegova velikost, ki praktično ni dopuščala klasične kabine. Tako se je kabina za strojevodjo preselila naprej (od tod ime Camelback - kameleji hrbet), zadaj je ostal le kurjač, ki se je v najboljšem primeru moral zadovoljiti s skromnim nadstreskom. Zaradi nevarnosti, ki so prežale na kurjača, je bil ta tip lokomotive dokaj neprijubljen. Poleg antracita je nekaj družb kot kurivo uporabljalo tudi bituminozen premog. V uporabi se je Camelback (znan tudi kot Mother Hubbard oz. Centrecab) ohranil vse do leta 1962.

SRR - SOUTHERN

Item: 29472

EAN: 3831000304778



UP - UNION PACIFIC

Item: 29473

EAN: 3831000304822



NYC&HR - NEW YORK CENTRAL & H.R. Item: 29470

EAN: 3831000304815



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE Item: 29467

EAN: 3831000304792



PRR - PENNSYLVANIA

Item: 29471

EAN: 3831000304808



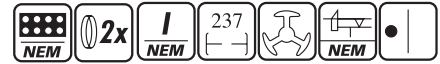
ACR - ATLANTIC CITY RAILROAD

Item: 26452

EAN: 3831000306383



2-6-0 MOGUL



SR - SOUTHERN (COAL)

Item: 54894

EAN: 3831000311486



The 2-6-0 Mogul first appeared about 1852 as a rigid-frame locomotive. The first of the type with a swivelling lead truck (invented 1864) were built for the Louisville & Nashville Railroad by Baldwin in the 1870s. The Mogul offered about 50 percent more tractive effort than the 4-4-0 American. Moguls built after 1900 were much heavier (up to 100 tons). In all some 8.000 Moguls were built, first of them as a heavy freight engines, but with the arrival of the 2-8-0 Consolidation in 1966 the Moguls were relegated to lighter duties. Some of them lasted till 1959 when the last was scrapped. The model represents class M-4, one of lighter Moguls built by Cooke and Schenectady between 1899 and 1901 for Southern Pacific Lines.

T 002

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	16,10

DE Im Jahre 1852 erschien die erste 2-6-0 Mogul als Lokomotive mit starrem Rahmen. Sie war der erste Loktyp mit beweglichem Führungsdrehgestell (1864 erfunden) und wurde 1870 für die Louisville & Nashville Eisenbahn von Baldwin hergestellt. Die Mogul bot eine um 50 Prozent höhere Zugleistung als der 4-4-0 American. Die nach 1900 gebauten Moguls wurden wesentlich schwerer gebaut (bis zu 100 Tonnen). Insgesamt wurden etwa 8.000 Moguls produziert, zunächst nur Maschinen für den schweren Dienst. Später mit dem Aufkommen der 2-8-0 Consolidations im Jahre 1866 wurden sie für leichtere Aufgaben eingesetzt. Manche von ihnen blieben bis 1959 im Dienst bis auch die letzte verschrottet wurde. Das dargestellte Modell entspricht dem der Klasse M-4, einer leichteren Mogul, die von Cooke und Schenectady zwischen 1899 und 1901 für die Southern Pacific Lines gebaut wurde.

IT Apparve nel 1852 caratterizzato dal telaio rigido. Le prime locomotive che avevano in testa un carrello girevole (inventato nel 1864) furono costruite negli anni settanta dalla Baldwin per la Louisville & Nashville Railroad. Il Mogul ha aumentato in confronto alle 4-4-0 American la forza trainante del 50%. In totale furono costruiti ben 8.000 pezzi di Mogul, che venivano usati prevalentemente per il trasporto merci. Con l'arrivo della locomotiva più grande 2-8-0 Consolidation, l'importanza del Mogul venne ridotta notevolmente. I Mogul costruiti dopo il 1900 riuscirono a raggiungere il peso complessivo di 100 tonnellate. Le locomotive sono state ritirate dalla circolazione nel 1959. Il modello rappresenta la classe M-4, una delle più leggere costruite dalla Cooke e dalla Schenectady tra il 1899 ed il 1901 per la Southern Pacific Lines.

FR Le premier modèle 2-6-0 est apparu en 1852, il avait encore le châssis rigide. Les premières locomotives avec bogie pivotante (inventée en 1864) ont été construites vers 1870 chez Baldwin pour Louisville & Nashville Railroad. Cette locomotive dégageait une puissance de traction 50% plus grande que celle du type 4-4-0 American. Au total on avait fait 8.000 locomotives Mogul, principalement pour les besoins du transport de marchandises et de triage. Avec l'arrivée de la locomotive 2-8-0 Consolidation, la locomotive Mogul a été releguée à des tâches de moindre importance. Les Moguls réalisées après 1900 ont été plus lourdes, atteignant même 100 tonnes et se sont conservées jusqu'à 1959, où la dernière a été mise en ferraille. Le modèle représente une des versions légères de la société Southern Pacific Lines, classe M-4. Un nombre important (plus de 100) de ces locomotives avait été construit entre 1899 et 1901 par les usines Cooke et Schenectady pour Southern Pacific Lines.

SI Prvi 2-6-0 Mogul se je pojavil že leta 1852, takrat še s togim okvirjem. Prve lokomotive z vrtljivim prvim vozičkom (izumljene leta 1864) je v sedemdesetih letih za Louisville & Nashville Railroad izdelal Baldwin. Mogul se je izkazal z okoli 50% večjo vlečno močjo od 4-4-0 American. Skupaj je bilo izdelanih kar 8.000 Mogulov, v glavnem za potrebe tovornega in ranžirnega prometa. S pojavom večje lokomotive, 2-8-0 Consolidation, so bili Moguli odrinjeni za manj pomembne naloge. Moguli, izdelani po letu 1900, so bili precej težji, tudi do 100 t, in so se ohranili do leta 1959, ko je šel tudi zadnji v razrez. Model predstavlja enega izmed lažjih Mogulov družbe Southern Pacific Lines, klasificiranih pod oznako M-4, katere sta v večjem številu (preko 100 kosov) dobavili tovarni Cooke in Schenectady v letih 1899 do 1901.

UP - UNION PACIFIC (COAL)

Item: 54889

EAN: 3831000311455



PRR - PENNSYLVANIA (OIL)

Item: 54892

EAN: 3831000311479



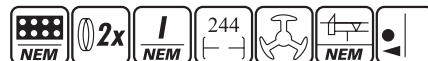
AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE (OIL) Item: 54891 EAN: 3831000311462



GN - GREAT NORTHERN (COAL) Item: 54896 EAN: 3831000311493



4-4-0 AMERICAN



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 54903

EAN: 3831000311516



For more than 50 years the 4-4-0 proved to be the most popular wheel arrangement, it was known as the American Standard. The first loco with this wheel arrangement made Baldwin in year 1836. First 4-4-0s weighed about 30 tons with the wagon top or cylindrical low positioned boiler and a deep, narrow firebox between the drivers. Later Americans had fireboxes above the drivers, they could reach a weight up to 80 tons. In all some 25.000 Americans were built, which were used in all kind of services, especially before specialised locomotives were developed. The last lasted till 1959, when she was retired. The model represents a Southern Pacific Lines, class E-23 locomotive, purchased from Cooke and Schenectady in year 1900, she was retired in 1950.

T 260

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	15,40

DE Für mehr als 50 Jahre war die Achsfolge 4-4-0 die am weitesten verbreitete. Sie wurde bekannt unter dem Namen American Standard. Im Jahre 1836 stellte Baldwin die erste Lokomotive mit dieser Achsfolge her. Die ersten 4-4-0 Lokomotiven wogen ungefähr 30 Tonnen mit niedrig angeordneten Dampfkesseln und einer tiefen, schmalen Feuerung zwischen den Treibrädern. Später wurde in der American die Feuerung oberhalb der Treibrädern angeordnet, wodurch ein Gewicht von über 80 Tonnen erreicht wurde. Insgesamt wurden etwa 25.000 Americans hergestellt, die für alle Einsatzbereiche eingesetzt wurden. Erst anschließend wurden dann mehr Speziallokomotiven gebaut. Das letzte Modell dieser Baureihe wurde im Jahre 1959 ausgemustert. Die hier dargestellte Lokomotive gehört der Southern Pacific Lines Klasse E-23 an, die im Jahre 1900 von der Cooke und Schenectady gekauft und 1950 außer Dienst genommen wurde.

IT Per più di cinquanta anni fu l'assetto preferito negli Stati Uniti, noto come American Standard. Le prime locomotive con quest'assetto furono costruite dalla Baldwin nel 1836 e pesavano circa 30 tonnellate. Avevano la bassa caldaia cilindrica, dietro la quale si estendeva il profondo focolare posizionato tra le ruote motrici. Gli ultimi modelli avevano il focolare più ampio e situato sopra le ruote motrici, il che aumentava sia la potenza che il peso delle locomotive, che in questo caso raggiungevano persino 80 tonnellate. Hanno resistito alla concorrenza fino al 1959, quando fu ritirata dalla circolazione l'ultima delle 25.000 locomotive prodotte. Il modello rappresenta la classe E-23, della compagnia Southern Pacific Lines, che fu costruita da Cooke e Schenectady e che circolava sulle linee ferroviarie americane fino all'anno 1950.

FR Pendant plus d'un demi-siècle la disposition des roues la plus populaire aux Etats-Unis était justement 4-4-0, ce qui lui a valu le nom de Standard Américain. Les premières locomotives de ce type pesaient environ 30 tonnes et avaient une chaudière conique ou cylindrique située en bas du wagon, derrière laquelle était placé un foyer profond entre les roues motrices. Les locomotives plus récentes du fait d'un foyer plus large et situé en dessus des roues motrices étaient plus puissantes et pesaient jusqu'à 80 tonnes. La première locomotive avec cette disposition des roues a été construite chez Baldwin en 1836. Dans la bataille avec les concurrents, ce type de locomotive a su résister jusqu'à 1959, l'année où la dernière des 25.000 locomotives a été mise en retraite. Le modèle représente la locomotive fabriquée en 1900 chez Cooke et Schenectady pour Southern Pacific Lines, classe E-23. Elle est restée en exploitation jusqu'à 1950.

SI Preko pol stoletja je bila najpopularnejša kolesna razvrstitev v ZDA prav 4-4-0, zato so jo tudi imenovali American Standard. Sprva so bile to okoli 30 ton težke lokomotive z nizko postavljenim koničnim oz. cilindričnim kotlom, za katerim je stalo globoko, med pogonska kolesa segajoče kurišče. Kasnejši primerki so bili zaradi višje postavljene in zato širšega kurišča močnejši, težki pa tudi do 80 t. Prvo lokomotivo s to kolesno razvrstitvijo je izdelal Baldwin leta 1836. V boju z modernejšimi konkurenti so tovrstne lokomotive zdržale vse do leta 1959, ko je tudi zadnja izmed 25.000 narejenih lokomotiv odšla v pokoj. Model predstavlja lokomotivo, ki sta jo leta 1900 za Southern Pacific Lines izdelala Cooke in Schenectady, klasificirana je bila pod oznako E-23, vozila pa je do 1950.

PRR - PENNSYLVANIA

Item: 54906

EAN: 3831000311523



UP - UNION PACIFIC

Item: 54912

EAN: 3831000311547



SRR - SOUTHERN

Item: 54918

EAN: 3831000311561



NYC - NEW YORK CENTRAL

Item: 54909

EAN: 3831000311530



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 54915

EAN: 3831000311557



GN - GREAT NORTHERN

Item: 54899

EAN: 3831000311509



0-4-0 DOCKSIDE



PRR - PENNSYLVANIA
Item: 29808
EAN: 3831000303092



Switchers with 0-4-0 wheel arrangement proved themselves with their ability in shunting freight cars around the industrial zones of eastern port cities (model railroaders know them under the nickname Dockside). The saddle-tank, which is straddling the boiler gives its characteristically chunky look. The actually represented model is one of four, that Baldwin built for the Baltimore & Ohio Railroad in year 1912. They were classified as the C-16 and numbered from 96 to 99. Originally they were made as a oil burners, but in year 1926 Baldwin rebuilt two of them as a coal burners, with tender added to carry coal and water supply. They were scrapped between 1944 and 1951.

T 001

	36
	591 x 286 x 283
	0,048
	9,20

DE Rangierlokomotiven mit der Achsfolge 0-4-0 überzeugen durch ihre gute Eignung für den Verschiebedienst in den Industriezentren der östlichen Hafenstädte (in der Modelleisenbahn kennt man sie unter dem Spitznamen Dockside). Der Satteltank, welcher den Dampfkessel trägt, gibt der Rangierlokomotive ihr charakteristisches dickes bzw. untersetztes Aussehen. Das gezeigte Modell ist eines jener vier, die Baldwin für die Baltimore & Ohio Eisenbahn im Jahre 1912 erbauten. Sie wurden in die Klasse C-16 eingestuft und erhielten die Nummern 96 bis 99. Ursprünglich sollten sie mit Öl angetrieben werden, aber im Jahre 1926 baute Baldwin zwei von ihnen auf Kohle um. Es wurde ihnen ein Tender angebaut. Die Loks wurden zwischen 1944 und 1951 verschrottet.

IT Le locomotive con l'assetto 0-4-0 hanno dimostrato la loro agilità nell'effettuare gli spostamenti dei rotabili nelle stazioni di smistamento dei centri industrializzati e nei porti della costa orientale degli Stati Uniti (l'origine del nome deriva dalla stessa parola inglese "dock"). Il serbatoio dell'acqua a forma di sella che abbraccia la caldaia le dà un caratteristico aspetto. Questo modello raffigura una delle quattro manovratrici (numerate 96-99) di proprietà della Baltimore & Ohio Railroad costruite dalla Baldwin nel 1912 e contrassegnate con C-16. In origine usavano per il funzionamento la nafta, ma nel 1926 la Baltimore & Ohio Railroad decise di trasformarne due locomotive alla propulsione a carbone aggiungendo ad esse un tender (carro di scorta) per l'approvvigionamento del carbone ed acqua. Queste locomotive sono state rimosse tra il 1944 ed il 1951.

FR Les locomotives avec une disposition des roues 0-4-0 se sont affirmées par leur habilité à manoeuvrer les wagons de marchandises dans les gares de triage des zones industrielles situées dans les banlieues et sur les docks de ports sur la côte de l'Est des Etats-Unis (d'où leur nom Dockside). La forme caractéristique du réservoir en arçon étreignant presque toute la chaudière donne à la locomotive un aspect trapu. Le modèle reproduit une des quatre locomotives de manoeuvre, propriété de Baltimore & Ohio Railroad, construite par Baldwin en 1912, numérotées de 96 à 99 et classifiées sous la référence C-16. Au début elles étaient actionnées par huile combustible mais en 1926 deux de ces locomotives ont été reconstruites pour satisfaire aux besoins de la propulsion à charbon et on y avait ajouté un tender pour l'approvisionnement du charbon et de l'eau. Ces locomotives ont été mises en ferraille entre 1944 et 1951.

SI Lokomotive s kolesno razvrstitevjo 0-4-0 so se izkazale s svojo okretnostjo pri premikanju vagonov na različnih postajah primernih industrijskih predelov in pristaniških vzhodne obale ZDA (od tod tudi izhaja ime Dockside). Karakterističen kratek in čokrat videz daje modelu sedlasti rezervoar, ki skoraj v celoti objema kotel. Model predstavlja eno izmed štirih premikalk, oštevilčenih 96-99, v lasti Baltimore & Ohio Railroad, ki jih je izdelal Baldwin leta 1912 in so bile klasificirane pod oznako C-16. Kot pogonsko sredstvo je sprva služilo kurilno olje, leta 1926 pa je Baldwin dve izmed štirih lokomotiv predelal na pogon s premogom. Tema dvema lokomotivama je bil dodan tender s premogom in vodo. V razrez so te lokomotive šle med leti 1944 in 1951.

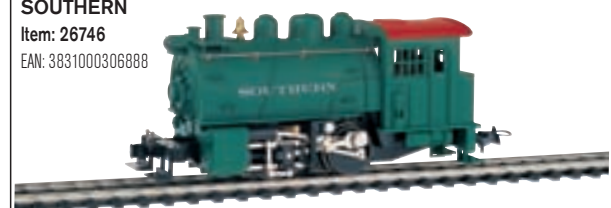
D&LACKAWANNA

Item: 26728
EAN: 3831000306871



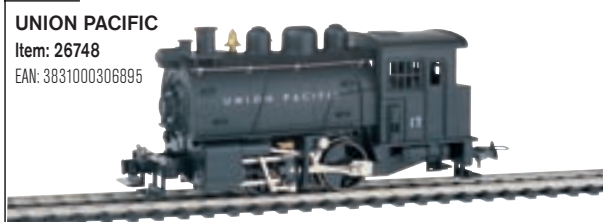
SOUTHERN

Item: 26746
EAN: 3831000306888



UNION PACIFIC

Item: 26748
EAN: 3831000306895



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 29809
EAN: 3831000304518



US ARMY

Item: 26749
EAN: 3831000306901



AT&SF - A. TOPEKA & S. FE

Item: 29807
EAN: 3831000304525



EMD GP 18



UP - UNION PACIFIC

Item: 29878

EAN: 3831000305485



The Electro-Motive Division was the last major builder to enter the road switcher market. They did so only after experimentation with locomotives like NW5 and BL2. Their first switcher was the GP7 (GP-General Purpose). From October 1949 through May 1954, when she was replaced with the GP9, some 2.700 items of this versatile locomotive were produced. In December 1959 started the production of the GP18, which shared the same body-work style of her predecessors. The locomotive was powered with 16 cylinder 567D1 diesel engine with 1.800 h.p. Through November 1963, 405 locomotives were produced. The top speed of this 110 tons locomotive was about 110 km/h. All locomotives were dynamic brake equipped. The short hood normally was considered the front end of the locomotive but some roads specified long hoods as front. Many roads ordered dual controls of their GP's.

T 038

	36
	591 x 286 x 283
	0,048
	12,10

DE Die Electro-Motor-Division war der letzte große Hersteller der Rangierlokomotiven für die Bahngesellschaften herstellte. Dies Entscheidung trafen sie aber erst nach intensiven Untersuchungen mit Lokomotiven wie zum Beispiel der NW5 und BL2. Die erste Rangierlokomotive war die GP7 (GP - General Purpose). Im Zeitraum von Oktober 1949 bis Mai 1954 wurden 2.700 dieser vielseitig einsetzbaren Lokomotive gebaut. Sie wurden von der GP9 abgelöst. Im Dezember 1959 wurde die GP18 in den Markt eingeführt mit der gleichen Form wie ihre Vorgänger. Die Lokomotive war mit einem 16-Zylinder 567D1 Dieselmotor mit 1.800 PS ausgestattet. Allein im November 1963 wurden 405 Lokomotiven hergestellt. Die Höchstgeschwindigkeit dieser 110 Tonnen schweren Lokomotiven lag bei 110 km/h. Alle Lokomotiven waren mit einem dynamischen Bremssystem ausgerüstet. Die kurze Kühlerhaube lag normalerweise am vorderen Ende der Lokomotive, es gab aber auch Eisenbahnlinsen, die längere Kühlerhaube vorne liegende bevorzugten. Viele Bahngesellschaften bestellten ihre GP's mit zwei Führerständeinrichtungen.

IT Electro-Motive Division fu l'ultima grande fabbrica produttrice che entrò a far parte del mercato dei veicoli di smistamento. La sua apparso fece in ottobre 1949 con la locomotiva GP7 (GP - General Purpose - uso generale). All'inizio fu svolto un largo test sui tipi NW5 e BL2, il che si dimostrò per la casa produttrice molto proficuo, visto che la GP7 confermò d'essere utile per lo svolgimento dei vari compiti (fino a maggio 1954, quando la sostituì la GP9, ne fabbricarono 2.700 pezzi). Al GP7 seguì all'apparenza quasi identica GP9, ed in dicembre 1959 la GP18, la quale però aveva un motore a 16 cilindri con 1.800 cavalli. La produzione continuò fino a novembre 1963, quando fabbricarono l'ultimo dei 405 pezzi. La velocità massima di questa locomotiva, che pesava 110 t, fu 110 km/h. Tutti i modelli furono accompagnati con un freno dinamico. Le locomotive di solito trainavano con il muso corto posto in avanti; solo poche compagnie invertivano le locomotrici ponendo avanti la parte del muso più lunga. Molte compagnie ordinarono la GP con doppio sistema di pilotaggio.

FR La société EMD était la dernière à entrer sur le marché de locomotives de manoeuvre. C'était en octobre 1959 avec la locomotive GP7 (General Purpose - utilité générale), après les essais effectués sur NW 5 et BL2. La locomotive GP7 était connue par son universalisme (dans la période jusqu'à mai 1954, où elle fut remplacée par GP9, on en a construit environ 2.700). En décembre 1959 a commencé la production de GP18, investie du même style que ces précédentes. Elle avait un moteur diesel à 16 cylindres et 1.800 C.V. La production a duré jusqu'à 1963 quand on a fait la dernière du total de 405. La vitesse maxi de cette locomotive de 110 tonnes était environ 100 km/h. Toutes les locomotives ont été équipées de frein dynamique. Habituellement la nez courte était considérée comme partie avant de la locomotive et rares étaient les sociétés qui spécifiaient dans leurs demande que la partie avant devait présenter une nez plus profilée. Un grand nombre de sociétés désirait avoir les doubles commandes sur les GP.

SI Electro-Motive Division je kot zadnja velika tovarna lokomotiv vstopila na trg premikalk. To je storila oktobra leta 1949 z lokomotivo GP7 (GP - General Purpose - splošna uporaba). Pred tem je bilo opravljeno obsežno testiranje tipov NW5 in BL2. To se jim je obrestovalo, saj se je lokomotiva GP7 izkazala kot zelo uporabna za različne naloge (v obdobju do maja 1954, ko je nadomestila GP9, so izdelali kar 2.700 kosov). Tipu GP7 sta sledila po zunanosti skoraj identični GP9 in decembra leta 1959 še GP18, katera je imela vgrajen šestnajstvaljni motor s 1.800 KS. Proizvodnja lokomotive je trajala do novembra 1963, ko je bila izdelana še zadnja od 405 kosov. Največja hitrost te 110 tonske lokomotive je znašala okoli 110 km/h. Vse lokomotive so bile opremljene z dinamično zavoro. Običajno je kot prednji konec lokomotive veljal kratek nos, le redke železniške družbe so vozile z daljšim koncem naprej. Mnoge družbe so naročile GP-je z dvojnimi komandami.

BN - BURLINGTON NORTHERN

Item: 29881

EAN: 3831000305515



SNCF - SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Item: 29880

EAN: 3831000305508



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 29879

EAN: 3831000305492



ALCO CENTURY 430



CP - CANADIAN PACIFIC

Item: 29885

EAN: 3831000305553



The 3.000 h.p. units Century 430 and the larger Century 630 were the first locomotives, that American Locomotive Company (ALCO) offered with a smaller, lighter and maintenance simplified AC generator instead of common DC generator. This novelty was introduced to meet the demands for more horsepower from single engine locomotives. The key to ALCO's AC rectified transmission system were the silicon rectifiers, which convert AC output to direct-current for the DC traction motors. The locomotive was powered by ALCO's V-16 Model 251 diesel engine. They was enough power to move this 120 tons heavy locomotive to a maximum speed about 110 - 120 km/h. In a period from July 1966 till February 1968, 16 such locomotives were produced.

T 026

	36
	591 x 286 x 283
	0,048
	12,60

DE Die Century 430 mit 3.000 PS und die größer ausgelegte Century 630 waren die ersten Lokomotiven, die American Locomotive Company mit kleineren und leichter zu unterhaltenden AC Generatoren ausstattete. Diese Neuerung wurde eingeführt, um der Forderung nach höherer Leistung bei nur mit einem Motor ausgerüsteten Lokomotiven gerecht zu werden. Der Schlüssel dafür waren Leistungshalbleiter, die den vom Generator erzeugten Wechselstrom direkt in Gleichstrom zur Versorgung der Antriebsmotoren umformte. Die Lokomotive wurde durch den ALCO V-16 Modell 251 Dieselmotor angetrieben. Somit war genug Kraft vorhanden, um die 120 Tonnen schwere Lokomotive auf eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 110 - 120 km/h zu bringen. In einem Zeitraum von Juli 1966 bis Februar wurden 16 dieser Lokomotiven erbaut.

IT La Century 430 con 3.000 cavalli e la Century 630 furono le prime 2 locomotive nelle quali ALCO usò un generatore di corrente alternata. Quest'ultimo permise, grazie alle sue dimensioni ridotte, il peso minore ed una manutenzione più facile, l'installazione dei motori più potenti da 3.000 e più cavalli. La chiave di questo sistema era nascosta nei direzionatori a silicene, i quali traducevano la corrente alternata in quella continua, con la quale fu alimentato il motore. Questa locomotiva aveva 4 assi e fu spinta da 4 elettromotori. Al suo interno fu installato un motore V-16 a 4 tempi, del tipo 251, con 3.000 cavalli. La velocità massima di questa locomotiva che pesava 120 t e fu progettata per usi vari, fu tra i 110 e i 120 km/h. Fra luglio 1966 e febbraio 1968 ne furono fabbricati 16 esemplari.

FR La locomotive Century 430 ensemble avec la Century 630 qui était plus grande sont les deux premières locomotives dans lesquels American Locomotive Company (ALCO) a utilisé un générateur à courant alternatif - alternateur. Ce dernier permettait grâce à ses dimensions réduites, son poids diminué et une maintenance plus facile l'installation des moteurs plus puissants, de 3.000 C.V. et plus. La clé de ce système de transmission de force résidait dans les redresseurs en silicone transformant le courant alternatif en courant continu pour alimenter les moteurs de propulsion. Cette locomotive avait quatre axes et quatre électromoteurs. Son moteur V16, était à quatre temps, modèle 251, diesel. Ceci suffisait pour conduire la locomotive de 120 tonnes jusqu'à la vitesse maxi de 110-120 km/h. Dans la période entre juin 1966 et février 1968 on a construit 16 locomotives.

SI Skupaj s Century 630 sta to prvi lokomotivi, v katerih je ALCO uporabil generator izmeničnega toka - alternator. Ta je zaradi svojih manjših dimenzij, manjše teže in lažjega vzdrževanja dovoljeval vgradnjo motorjev večjih moči, 3.000 KS in več. Ključ tega sistema prenosa moči je bil v silikonskih usmernikih, ki so pretvarjali izmenični tok v enosmernega, s katerim so se napajali pogonski motorji. V tej štiriosni, s štirimi pogonskimi elektromotorji gnani lokomotivi, je bil vgrajen štiriatktni, V-16 motor tipa 251 s 3.000 KS. Največja hitrost te 120 t težke, za splošne namene predvidene lokomotive je bila med 110 in 120 km/h. Skupaj je bilo v obdobju med julijem 1966 in februarjem 1968 izdelanih 16 takih lokomotiv.

BN - BURLINGTON NORTHERN

Item: 29883

EAN: 3831000305539



CONRAIL

Item: 29884

EAN: 3831000305546



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 29882

EAN: 3831000305522



ALCO CENTURY 628



D&H - DELAWARE & HUDSON

"DC"
"AC"Item: 29797
Item: 26647EAN: 3831000306505
EAN: 3831000306574

As EMD responded to the innovations of the GE's U25B with its GP30, so ALCO in 1963 responded with its Century series. The C-628 was a high power unit for the heaviest duties in passenger or freight service. It was powered with ALCO's 16-cylinder 251 diesel engine with 2.750 h.p. The locomotive was equipped with two high-adhesion Trimount trucks (they first appeared in 1950 on a RSD-4), each of six axles had it's own DC motor. The lengthened underframe and stubby nose (the only exception was the Norfolk & Western Railway who preferred the high nose) resulted from an easy maintenance orientation at ALCO. ALCO provided space behind the cab for the steam generator, which was never mounted because all 185 locomotives produced (the last one in December 1966) were for freight service.

DE So wie die Electro-Motive-Division auf die Innovation U25B der General Electric (GE) mit der GP30 reagierte, so reagierte auch die ALCO im Jahre 1963 mit ihrer Century Serie. Die C-628 war eine Baureihe für die Anforderungen des schweren Personen und Güterverkehrs. Sie wurde von ALCO 16-Zylinder 251 Dieselmotoren mit einer Leistungsstärke von 2.750 PS angetrieben. Die Lokomotive war mit zwei Trimount Antriebsdrehgestellen ausgerüstet (sie tauchten zuerst 1950 an einer RSD-4 auf), jede der sechs Achsen hatte ihren eigenen DC Antriebsmotor. Die verlängerten Rahmen und das untergesetzte Vorderteil (die einzige Ausnahme war die Norfolk & Western Railway, die ein höher angebrachtes Vorderteil bevorzugte) waren das Ergebnis einer einfachen Wartung bei ALCO. ALCO hatte hinter dem Führerstand Raum für den Dampfgenerator vorgesehen, der bei den 185 gebauten Lokomotiven nicht benötigt wurde - die letzte wurde im Dezember 1966 gebaut - da die Züge alle für den Güterverkehr eingesetzt worden waren.

IT Come la EMD rispose con la GP30 all'innovazione della U25B prodotta dalla società GE, anche la ALCO nel 1963 lanciò la serie Century (secolo). La C628 usava il motore diesel a sedici cilindri tipo 251 con 2.750 cavalli, che attraverso il generatore faceva funzionare sei elettromotori. I carrelli a tre assi, ognuno con tre motori, furono usati per la prima volta dalla ALCO nel 1953 per la RSD-40. Avevano il telaio allungato e la punta schiacciata (eccetto quelle locomotrici costruite per la Norfolk & Western). Esse furono il risultato dello sforzo per semplificarne la manutenzione. La ALCO aveva più spazio dietro la cabina per inserire il generatore di vapore, il quale però non fu mai montato, in quanto tutte le 185 locomotive prodotte (l'ultima nel dicembre 1966) furono destinate al servizio merci.

FR De même que la société Electro-Motive Division qui, en réponse aux innovations de la société General Electric et de sa GE U25B avait lancé sa GP30, la société American Locomotive Company (ALCO) a répondu en 1963 avec sa série Century (siècle). La locomotive C-628 était une unité de grande puissance pour assurer les plus lourdes tâches dans le transport de passagers ou de marchandises. Elle avait un moteur diesel à 16 cylindres, modèle 251, à 2.750 C.V., alimentant six électromoteurs moyennant un générateur. Les bogies à trois axes, chacun avec trois moteurs, datent de 1950, moment où ALCO en a fait la première application sur la locomotive RSD-4. Un sousbassement rallongée et une nez retroussée (à différence près de la version de Norfolk & Western qui avait une nez bien élevée) ont été le résultat des efforts de ALCO pour simplifier la maintenance. Juste derrière la cabine a été prévu un espace destiné au générateur à vapeur, qui n'a jamais été monté du simple fait que toutes les 185 locomotives

qu'on avait construites (la dernière en 1966) desservaient uniquement le transport de marchandises.

SI Tovarna ALCO je v boju z uspešnima konkurentoma U25B in GP30, proizvedenih pri GE oz. EMD, leta 1963 lansirala svojo serijo, imenovano Century (stoletje). V lokomotivi C-628 je bil nameščen 16-valjni dizel motor tipa 251 s 2.750 KS, ki je preko generatorja s tokom lahko napajala šest elektromotorjev. Triosna vozička, vsak s po tremi motorji, sta izvirala iz leta 1950, takrat jih je ALCO prvič uporabil pri lokomotivi RSD-4. Podaljšano podvozje in potlačen nos (razen pri inačici za Norfolk & Western, ki je edina imela visok nos) sta rezultat želje po enostavnem vzdrževanju. Tik za kabino je bil predviden prostor za parni generator, ki pa je ostal prazen, saj je vseh 185 v obdobju med decembrom 1963 in decembrom 1966 izdelanih lokomotiv vleklo le tovarne vlake.

SP - SOUTHERN PACIFIC

"DC"
"AC"Item: 29839
Item: 26646EAN: 3831000306499
EAN: 3831000306567

AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE "DC" Item: 29794 EAN: 3831000305140

"AC" Item: 27850 EAN: 3831000306529



T 015

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	19,20

ALCO CENTURY 628



CNW - CHICAGO & NORTH WESTERN "DC" Item: 29798 EAN: 3831000305126



NYC - NEW YORK CENTRAL "DC" Item: 29795 EAN: 3831000305133
"AC" Item: 27931 EAN: 3831000306536



UP - UNION PACIFIC "DC" Item: 29793 EAN: 3831000305164
"AC" Item: 27831 EAN: 3831000306512



LV - LEHIGH VALLEY "DC" Item: 29811 EAN: 3831000303757
"AC" Item: 26461 EAN: 3831000306550



PRR - PENNSYLVANIA "DC" Item: 29810 EAN: 3831000305157
"AC" Item: 26460 EAN: 3831000306543



ALCO CENTURY 415



BN - BURLINGTON NORTHERN

Item: 29888

EAN: 3831000303726



The American Locomotive Company (ALCO) offered the Century 415 as a model ideal for switching, transfer or branch line service. The Century 415 developed 1.500 h.p. for traction and features ALCO's V8 Model 251 diesel engine. On crankshafts end was mounted a DC generator, which supplied four GE 752 traction motors (one motor for each axle). The locomotive weighed about 110 tons, length inside pulling faces 16,2 m. The highest speed was set on 100 km/h. The model remained in production from April 1966 till December 1968, when the last of 26 locomotives was produced.

T 154

	36
	591 x 286 x 283
	0,048
	9,00

DE Die American Locomotive Company (ALCO) bot die Century 415 als ein Modell an, daß sich vorzüglich für den Rangierbetrieb, Übergabedienst und dem Dienst auf Nebenstrecken eignete. Die Century 415 hatte eine Leistung von 1.500 PS und war ausgerüstet mit dem ALCO V-8 Modell 251 Dieselmotor. Am Ende der Kurbelwelle war ein DC Generator montiert, der die vier GE 752 Motoren versorgte (jeweils ein Motor für jede Achse). Das Gewicht der Lokomotive betrug 110 Tonnen, die Gesamtlänge 16,2 m. Als Höchstgeschwindigkeit erreichte sie 100 km/h. Das Modell wurde von April 1966 bis Dezember 1968 hergestellt, in dem die letzte von 26 Lokomotiven das Werk verließ.

IT La locomotiva fu costruita per lavorare alle stazioni di smistamento e sulle linee d'interesse secondario. Nel periodo fra aprile 1966 e dicembre 1968 ne furono fabbricati 26 pezzi, tra i quali soltanto una operava fuori USA, precisamente in Australia. Nelle Century 415 installavano motori del V8, del tipo 251, con 1.500 cavalli, i quali venivano alimentati da un generatore di corrente continua. Il generatore alimentava 4 motori di spinta GE del tipo 752, ognuno su ogni asse della locomotiva. Questi motori riuscivano a spingere questa locomotiva di 110 tonnellate e lunga 16,2 m ad una velocità oltre i 110 km/h.

FR La société American Locomotive Company (ALCO) a offert la locomotive Century 415 comme un modèle idéal destiné aux travaux dans les gares de triage ou sur les voies secondaires. Dans la période entre avril 1966 et décembre 1968 on a construit 26 de ces locomotives, dont une seule conduisait en dehors des Etats-Unis, notamment en Australie. La Century 415 était dotée de moteur V8, type 251, avec 1.500 C.V. de puissance. Elle pesait 110 tonnes et avait 16 m de longueur, l'activation était assurée par un générateur à circuit continu alimentant quatre électromoteurs de propulsion, type 752, un sur chaque axe de la locomotive, qui permettaient à la locomotive d'atteindre une vitesse maxi de plus de 100 km/h.

SI Lokomotiva je bila grajena za delo na ranžirnih postajah oziroma za proge sekundarnega pomena. V obdobju med aprilom 1966 in decembrom 1968 je bilo izdelanih 26 kosov, od katerih je le ena vozila zunaj ZDA in sicer v Avstraliji. V Century 415 so vgrajevali motorje V8, tip 251 in moči 1.500 KS. Poganjal jo je generator enosmernega toka, ki je napajal štiri GE pogonske elektromotorje tipa 752, po enega na vsaki osi te lokomotive. Ti so lahko to 110 ton težko in dobrih 16 m dolgo lokomotivo pognali do največje hitrosti preko 110 km/h.

RI - ROCK ISLAND

Item: 29889

EAN: 3831000305478



PC - PENN CENTRAL

Item: 29887

EAN: 3831000305461



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 29886

EAN: 3831000305454



EMD FP 45



AMTRAK "DC" Item: 28649 EAN: 3831000306390
 "AC" Item: 26970 EAN: 3831000306444



The first company which ordered passenger cowl units was the Santa Fe: 9 FP45 in 1967. This units were followed in 1968 by 5 more for the Milwaukee Road passenger service between Chicago and Minneapolis. The FP45 was designed for conversion in freight units (F45) and after Amtrak began operating in 1971 both companies removed the generators from all their FP45s. The difference between passenger and freight unit was in the steam generator behind the radiator and in the tank, which was divided in two compartments (for fuel and water). The locomotive was powered with an 20 cyls. 645 E3 engine with 3.600 h.p. The locomotive's traction equipment was AC based, weight 177 t, length 20,12 m, width 3,27 m, height 4,76 m, traction force 434 kN and maximum speed of 114 km/h. The first new locomotives ordered from Amtrak were the SDP40F. This 16 cyls. unit was in effect an FP45 riding on the SD40-2 underframe with HT-C trucks. The SDP40Fs career was marked with a number of mysterious derailments. The never proven blame fall on locomotive's HT-C trucks. Amtrak was not willing to take risks and decided to trade many of SDP40Fs for F40PHs.

T 012

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	20,40

DE Die erste Bahngesellschaft, die die Loks mit geschlossenem Oberbau für Personenverkehr bestellte war Santa Fe: nämlich 9 FP45 im Jahre 1967. Nach diesen Loks wurden 1968 5 weitere an die Milwaukee Eisenbahngesellschaft für den Personenzugverkehr zwischen Chicago und Minneapolis geliefert. Als 1971 die Amtrak in den USA den Personenverkehr übernahm, bauten beide Gesellschaften die Heizgeneratoren aus den FP45 aus, da die Loks nur noch für den Güterverkehr eingesetzt wurden. Der Unterschied war lediglich der hinter dem Lüfter eingebaute Heizgenerator und der in zwei Bereiche getrennte Tank. (neben Diesel war ein Teil mit Wasser für den Heizgenerator gefüllt). In die Loks war ein 20 Zylinder Motor des Typs G45E3 mit 3.600 PS eingebaut. Die Lok, mit dieselelektrischen Antrieb auf Drehstrombasis, hatte eine Dienstgewicht von 177 Tonnen, war 20,12 m lang, 3,27 m breit, 4,76 m hoch und verfügte über eine Zugkraft von 434 kN bei einer maximalen Geschwindigkeit von 114 km/h. Die ersten Lokomotiven, die von der Amtrak neu beschafft wurden, waren die SDP40F. Diese Loks, mit 16 Zylinder Motoren waren eigentlich FP45 Maschinen, die auf den Rahmen der SD40-2 aufgebaut wurden. Der Einsatz der SDP40F Maschinen wurde von einigen mysteriösen Entgleisungen begleitet. Dafür wurde der Rahmen verantwortlich gemacht, was allerdings nie nachgewiesen werden konnte. Amtrak war nicht bereit, weitere Risiken einzugehen und verkaufte viele der SDP40Fs.

IT Fu nel 1967 che la compagnia Santa Fe ordinò per prima una locomotiva per passeggeri con una largo "upgrade" di 9 esemplari di tipo FP45. Fu seguita dalla Milwaukee Road con 5 esemplari usati per trainare i treni passeggeri sulla linea tra Chicago e Minneapolis. La FP45 fu costruita in modo da poter essere facilmente modificata in una versione da carico (F45), il che fu fatto subito dopo la nascita della Amtrak nel 1971. La versione per i passeggeri differiva da quella da carico nell'installazione aggiunta di un generatore a pressione. La differenza fu costruita inoltre anche dalla suddivisione del serbatoio, che fu adattato per contenere sia l'acqua che il carburante. La locomotiva, lunga 20,12m, larga 3,27m e alta 4,76m, pesava 177 t e aveva installato un motore a 20 cilindri G45 E3 con 3.600 cavalli. La parte elettrica si basava sulla corrente alternata. La sua forza di trascinamento era di 434 kN e la sua velocità massima raggiungeva i 114 km/h. Le prime locomotive, ordinate da parte della Amtrak furono SDP40F, in realtà una FP45 costruita sul telaio della SD40-2, con un motore a 16 cilindri e con una potenza di 3.000 cavalli. Fu accompagnata da un carrello HT-C. Probabilmente fu proprio per questi carrelli che la locomotiva deviava frequentemente dai binari, però la vera ragione non fu mai scoperta e confermata. Tutto ciò costrinse la Amtrak a cambiare le loro locomotive con le F40PH.

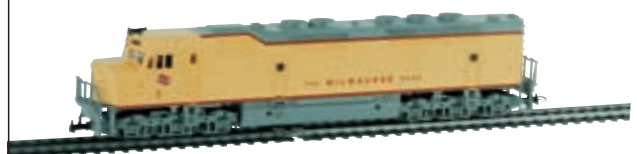
FR C'est en 1967 que la compagnie Santa Fé commanda la première locomotive pour passagers avec une commande de 9 exemplaires de type FP 45. Elle fut suivie par la compagnie Milwaukee Road avec 5 exemplaires utilisés pour entrainer des trains de passagers de Chicago à Minneapolis. La FP 45 fut construite de façon à pouvoir être facilement modifiée en une version de fret (F 45), ce qui fut fait dès la naissance de la compagnie Amtrak en 1971. La version pour passagers différait de celle pour fret par l'installation d'un générateur à pression. D'autre part, il avait le réservoir compartimenté pour pouvoir embarquer de l'eau ainsi que du carburant. La locomotive, de 20,12 m de long, 3,27 m de large et de 4,76 m de haut pesait 177 tonnes et elle avait un moteur de 20 cylindres G45 E3 qui développait 3600 chevaux. La partie électrique était basée sur le courant alternatif. Sa force de traction était de 434 kN, et sa vitesse de pointe était de 114 km/h. Les premières locomotives, commandées par la compagnie Amtrak furent les SDP 40 F, en réalité, c'était une FP 45 construite sur le châssis de la SD 40-2, avec un moteur de 16 cylindre et une puissance de 3.000 chevaux. Elle fut accompagnée d'un boggie HT-C. C'est probablement à cause de ces boggies que cette locomotive déraila fréquemment. Tout cela a obligé la compagnie Amtrak à changer leurs locomotives pour des F40PH.

SI Leta 1967 je družba Santa Fe kot prva naročila potniške lokomotive s široko nadgradnjo in sicer 9 enot tipa FP45. Njej je sledila še družba Milwaukee Road s 5-imi enotami, za vleko potniških vlakov na relaciji Chicago - Minneapolis. "Zaprta" nadgradnja omogoča vzdrževanje in popravila tudi med vožnjo. FP45 je bila zgrajena tako, da je omogočala enostavno predelavo v tovorno različico (F45), kar sta AT&SF in Milwaukee Road, kmalu po nastanku družbe Amtrak leta 1971, tudi storili. Potniška različica se je od tovorne razlikovala po vgrajenem parnem generatorju in deljenem rezervoarju, kjer se je poleg goriva nahajala še voda. V 177 t težko, 20,12 m dolgo, 3,27 m široko in 4,76 m visoko lokomotivo so vgrajevali 20 valjni motor G45 E3 s 3.600 KS. Električni del je baziral na AC tehniki. Vlečna sila je znašala 434 kN, najvišja hitrost pa 114 km/h. Prve lokomotive, naročene s strani Amtraka so bile SDP40F, v bistvu FP45 na podvozju SD40-2, 16 valjni motor s 3.000 KS in HT-C vozčki. Prav ti vozčki naj bi zakrivilo serijo iztirjani, za katere pa nikoli niso našli oz. dokazali pravega vzroka. Vendar je tudi to za Amtrak bilo dovolj, da je večino tvrstnih lokomotiv zamenjal s F40PH.

B&O - BALTIMORE & OHIO "DC" Item: 28654 EAN: 3831000306437
 "AC" Item: 26404 EAN: 3831000306482



MILW - MILWAUKEE "DC" Item: 28653 EAN: 3831000306420
 "AC" Item: 26402 EAN: 3831000306475



AT&SF (BLUE & YELLOW) "DC" Item: 28650 EAN: 3831000306406
 "AC" Item: 26977 EAN: 3831000306451



AT&SF (WAR BONNET) "DC" Item: 28651 EAN: 3831000306413
 "AC" Item: 26979 EAN: 3831000306468



EMD SD 40



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE "DC" Item: 29480 EAN: 3831000305072
"AC" Item: 26384 EAN: 3831000306598



The production of locomotive, which became in the late 1970s and early 1980s the standard American freight locomotive, started in EMD in January 1966 and finished in November 1988. In this 22 years 5.592 were built. At the beginning the railroads were reluctant to place orders, mostly because of the SD45, which promised more with its powerful engine (20 cylinder with 3.600 h.p. against SD40s 6 cylinder with 3.000 h.p.). Just when the railroads experienced high maintenance expenses for a relatively minor advance in horsepower per unit, came the first orders. The SD40 was constantly improved and several varieties were produced, among them were also near 4.000 SD40-2. The SD40 appeared also as a passenger unit SDP40, but not more than 20 pcs. were produced. The model represents the basic version of the SD40.

T 019

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	15,50

DE Der Bau der Lokomotiven, die in den späten 70 iger Jahren und in den frühen 80 iger Jahren zum Standard der amerikanischen Güterzuglokomotiven wurden, begann bei der EMD im Januar 1966 und war im November 1988 zu Ende. In diesen 22 Jahren wurden 5.592 Lokomotiven gebaut. Anfangs waren die Eisenbahngesellschaften noch zurückhaltend, Aufträge für neue Baureihen zu erteilen. Das lag am Modell der SD45. Man hoffte auf großen Erfolg dieser kraftvollen Maschine in der Zukunft. (20 Zylinder mit 3.600 PS gegenüber der SD40S mit 16 Zylindern mit nur 3.000 PS). Als sich aber die Eisenbahnen des hohen Unterhaltungsaufwandes in Vergleich der nur geringfügig höheren Leistung bewußt wurde, wurden die ersten Aufträge für SD40 erteilt. Die SD40 wurde kontinuierlich verbessert. Verschiedene Varianten wurden hergestellt, darunter waren etwa 4.000 SD40-2. Die SD40 gab es auch als Bauart für den Personenverkehr, von denen jedoch nicht mehr als 20 Stück der Gesamtstückzahl gebaut wurden. Das Modell zeigt die erste Version der SD40.

IT La produzione della locomotiva che divenne la più importante negli anni settanta e ottanta per il trasporto merci iniziò con la EMD nel gennaio 1966 e finì nel novembre 1988. In ventidue anni sono stati costruiti 5.592 pezzi. All'inizio i potenziali acquirenti non furono troppo entusiasti di inviare gli ordini a causa della troppa somiglianza con la SD45, la quale offriva migliori prestazioni con il suo potente motore (a 20 cilindri con 3.600 cavalli contro i 16 cilindri e 3.000 cavalli della SD40). Sperimentandola, si venne alla conclusione che il vantaggio non riusciva a compensare i maggiori costi di manutenzione. Al modello base seguirono le varianti SDP40 (per trasporto passeggeri), SD40A (serbatoio più grande e telaio della SD45), SD40-2, SD40-T2 (con l'impianto di refrigerazione migliorato). Il modello rappresenta il modello base di SD40.

FR La locomotive SD40 dont la fabrication a débuté en 1966 et s'est terminée en novembre 1988 était réputée, dans les années soixante-dix et quatre-vingts comme locomotive de marchandises standard aux Etats-Unis. Au cours de ces 22 ans on a construit 5.592 locomotives. Au début, les sociétés des chemins de fer étaient réticentes à passer leurs ordres, notamment à cause de la nouvelle locomotive SD45 très prometteuse avec son moteur plus puissant à 20 cylindres et 3.600 C.V. contre 6 cylindres et 3.000 C.V. de SD40. Ce n'est qu'au moment où les sociétés ont compris que les coûts très élevés de la maintenance de SD45 à 600 C.V. ne sont pas justifiés par l'avantage relativement mineur de la puissance que les premiers ordres ont été passés. La version de base SD-40 a fait l'objet d'améliorations permanentes débouchant sur plusieurs versions: SDP 40 (transport de voyageurs), SD40A (un réservoir plus grand, sous-basement emprunté à SD45), SD40-2 (HT-C bogies dont on a construit presque 4.000), SD40-T2 (refroidissement amélioré) et certaines autres versions. Le modèle représente la version de base SD-40.

SI Lokomotiva SD40, katere proizvodnja se je pričela leta 1966 (zadnja serija leta 1988), je v sedemdesetih in osemdesetih letih veljala za standardno ameriško tovorno lokomotivo. Začetno zanimanje je bilo pod pričakovani zaradi sorodne lokomotive SD45, ki je s svojim močnejšim, 20-valjnim motorjem s 3.600 KS objubljala več, medtem ko je SD40 poganjal 16-valjni motor s 3.000 KS. V uporabi pa se je pokazalo, da 600 KS močnejša enota ni upravičila višjih vzdrževalnih stroškov. Osnovni varianti je sledila vrsta različic: SDP40 (za potniški promet), SD40A (večji rezervoar, podvozje od SD45), SD40-2 (HT-C vozički), SD40-T2 (izboljšano hlajenje) in še nekaj manj razširjenih. Skupaj je bilo izdelanih nad 5.592 kosov. Model predstavlja osnovno verzijo SD40.

NAR - Northern Alberta Railroad "DC" Item: 29477 EAN: 3831000305119
"AC" Item: 26385 EAN: 3831000306604



B&M - BOSTON & MAINE "DC" Item: 26383 EAN: 3831000306581
"AC" Item: 26390 EAN: 3831000306659



PRR - PENNSYLVANIA "DC" Item: 29777 EAN: 3831000305089
"AC" Item: 26386 EAN: 3831000306611



UP - UNION PACIFIC "DC" Item: 29778 EAN: 3831000303191
"AC" Item: 26388 EAN: 3831000306635



NH - NEW HAVEN "DC" Item: 15215 EAN: 3831000305102
"AC" Item: 26387 EAN: 3831000306628



ACL - ATLANTIC COAST LINE "DC" Item: 29479 EAN: 3831000305065
"AC" Item: 26389 EAN: 3831000306642



EMD SD 35



CN - CANADIAN NATIONAL

"DC" Item: 28641 EAN: 3831000306291
 "AC" Item: 26381 EAN: 3831000306369



The Electro-Motive Division proposed the EMD SD35 (SD-Special Duty) as the replacement for the already aged E6, E7, E8, E9 and the SD24S locomotives. These locomotives were used in both passenger and freight services. The production begun in June 1964, the first customers were Southern Railway and Norfolk & Western Railway for the passenger and Atlantic Coast Line and Louisville & Nashville Railroad for the freight services. The passenger units SDP35 had an extended hood to house the steam generator, device that was not needed on the freight units. The locomotive shared the same angled cab roof and carbody style introduced with the four-axle EMD GP35. In a relative short production time (which ended in January 1966) some 360 of these with the 2.500 h.p. diesels equipped locomotives were built. They weighed about 160 tons.

T 155

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	20,20

DE Die Electro-Motive-Division hatte die Absicht, die EMD SD35 (SD - Special Duty) für die bereits überalterten E6, E7, E8, E9 und die SD24S Lokomotiven einzusetzen. Diese Lokomotiven wurden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt. Die Produktion begann im Jahre 1964 und die ersten Kunden für den Personenverkehr waren die Southern Railway und die Norfolk & Western Railway; für den Güterverkehr waren es die Atlantic Coast Line und die Louisville & Nashville Railway. Die SDP35 für den Personenverkehr besaß eine verlängerte Haube für den Dampfgenerator, ein Sache, welche im Güterverkehr nicht benötigt wurde. Die Lokomotive besaß das gleiche winklig geformte Dach des Führerstandes und den ähnlichen Aufbau wie die vierachsige EMD GP35. In einem relativ kurzen Herstellungszeitraum (er hörte im Januar 1966 auf) wurden etwa 360 mit 2.500 PS Dieselmotoren ausgerüstete Lokomotiven gebaut. Sie wogen ungefähr 160 Tonnen.

IT Nel 1964 la EMD decise di sostituire i modelli ormai antiquati (E6, E7, E8, E9 e SD24S) con la nuova SD35. Queste locomotive erano usate nel trasporto sia di merci che di passeggeri. La produzione ebbe inizio nel giugno del 1964. I primi ordinativi vennero dalla Southern Railway e dalla Norfolk & Western Railway per il servizio passeggeri e dalla Atlantic Coast Line e Louisville & Nashville Railroad per il servizio merci. L'unità passeggeri SDP35 ebbe il mantice di collegamento ampliato per poter ospitare il generatore a vapore; non necessitò di questa variante l'unità merce SD35. Avevano il tetto ricurvo e la forma della carrozza che venne usata già dalla locomotiva a quattro assi tipo GP35. In un periodo relativamente breve (giugno 1964-gennaio 1966) vennero prodotti 360 pezzi equipaggiati con motore diesel di 2.500 cavalli. Pesavano circa 160 tonnellate.

FR Par la locomotive SD35 (Special Duty, tâches spéciales) Electro-Motive Division a désiré remplacer les types E6, E7, E8, E9 et SD 24S déjà vieilliss. Ces locomotives ont été utilisées dans le transport de passagers aussi bien que le transport de marchandises. La production a commencé en 1964 et les principaux clients de la version passagers étaient Southern Railway and Norfolk & Western Railway et Atlantic Coast Line, et Louisville & Nashville Railroad de la version marchandise. La locomotive SD35 avait un générateur à vapeur abrité par un chaperon angulaire, ce dont la locomotive de marchandises SD35 n'avait pas besoin. Les deux types de machines partageaient les mêmes éléments de superstructure, introduite avec la locomotive GP 35 à quatre axes. En une période relativement brève du juin 1964 à janvier 1966 on a construit 360 locomotives, leur poids était de 160 tonnes chacune et la puissance du moteur pouvait atteindre 2.500 C.V.

SI Z lokomotive SD35 (SD-Special Duty, posebne naloge) je leta 1964 EMD želela nadomestiti že zastarele tipe E6, E7, E8, E9 in SD24S. Te lokomotive so delovale tako v potniškem kot tudi tovornem prometu. Med večjimi kupci tovorne ináčice so bile družbe Southern Railway in Norfolk & Western Railway, medtem ko so potniško ináčico kupili pri Atlantic Coast Line in Louisville & Nashville Railroad. Potniška ináčica SDP35 je v podaljšan nadgradnji imela inštaliran parni generator, napravo, ki je tovrna SD35 ni potrebovala. Oba tipa lokomotive sta imela dele nadgradnje, ki se je uporabljala že pri sestrski štiriosni lokomotivi GP35. V relativno kratkem proizvodnem obdobju, od junija 1964 do januarja 1966, so izdelali 360 teh 160 ton težkih in z 2.500 KS močnim dizel motorjem opremljenih lokomotiv.

B&O - BALTIMORE & OHIO

"DC" Item: 19924 EAN: 3831000305027
 "AC" Item: 26377 EAN: 3831000306321



CSX

"DC" Item: 28618 EAN: 3831000306307
 "AC" Item: 26382 EAN: 3831000306376



UP - UNION PACIFIC

"DC" Item: 19926 EAN: 3831000305041
 "AC" Item: 26378 EAN: 3831000306338



WM - WESTERN MARYLAND

"DC" Item: 28577 EAN: 3831000306284
 "AC" Item: 26380 EAN: 3831000306352



PRR - PENNSYLVANIA

"DC" Item: 29792 EAN: 3831000305034
 "AC" Item: 26379 EAN: 3831000306345



SP - SOUTHERN PACIFIC

"DC" Item: 19925 EAN: 3831000303184
 "AC" Item: 26376 EAN: 3831000306314



BLW / GE / PRR GG-1



PRR - GREEN 1 STRIPE - "DC"

Item: 29299

EAN: 3831000310045



Regardless the Depression, the Pennsylvania Railroad was pressing forward a mammoth electrification program on its eastern lines. By 1935 the PRR had selected a new locomotive, that would remain for decades its symbol: the mighty, powerful, fast, efficient and ageless GG-1. The first prototype came in 1934 and won hands down in a trials. In the same year 57 were produced jointly by Baldwin, GE, Westinghouse and PRR's own Altona works. The locomotive weighed almost 210 tons, more than 24 m long and was powered by six pairs of twin traction motors with 4.620 continuous h.p. (8.000 h.p. short-term). The economical speed was set about 140 km/h. A touch of genius was brought by Raymond Loewy, famous industrial designer. In all 139 GG-1's were produced, the last one came in 1943.

T 025

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	28,00

DE Trotz der Wirtschaftskrise forcierte die Pennsylvania Railroad in einem Mammutprogramm die Elektrifizierung ihrer östlichen Linien. Um 1935 hatte die PRR eine neue Lokomotive auserwählt, die für Jahrzehnte ihr Symbol bleiben sollte: die kräftige, starke, schnelle wirtschaftliche und zeitlose GG-1. Der Prototyp kam 1934 auf den Markt und gewann viel Anerkennung bei den durchgeführten Versuchsfahrten. Gemeinsam wurden von Baldwin, GE, Westinghouse und den der PRR gehörenden Werken von Altona 57 Lokomotiven hergestellt. Ihr Gewicht erreichte fast 210 Tonnen, sie war mehr als 24 m lang und wurde von sechs Doppelmotorpaaren mit einer Zugkraft von 4.620 PS angetrieben (kurzfristig auch 8.000 PS). Die wirtschaftlichste Geschwindigkeit war bei 140 km/h. Raymond Loewy, eine berühmter Industriedesigner wurde durch diese Lok geradezu zum Genie. Insgesamt wurden 139 GG-1 hergestellt, die letzte im Jahre 1943.

IT Nonostante la crisi economica, la Pennsylvania Railroad riuscì a progredire con l'elettrificazione delle sue linee orientali. Nel 1935 la PRR scelse la locomotiva che è divenuta il simbolo del trasporto passeggeri per decenni: grande, potente, veloce, efficiente e resistente GG-1. Il prototipo fu presentato nell'agosto del 1934 superando tutti i test con massimo successo. Nello stesso anno furono prodotti 57 pezzi in cooperazione con la Baldwin, la GE, la Westinghouse e la casa madre PRR di Altona. La locomotiva pesava 208 tonnellate ed era lunga più di 24 metri. L'azionamento veniva attuato da sei paia di elettromotori a doppia trazione con potenza di 4.620 cavalli (con spunto massimo di breve durata di 8.000 cavalli). La velocità economica fu di 140 km/h. L'aspetto esterno fu il risultato del lavoro di Raymond Loewy. In tutto furono stati prodotti 139 pezzi, l'ultimo nel 1943.

FR Non obstant la crise économique Pennsylvania Railroad a continué avec beaucoup de zèle son programme mammoth d'électrification des lignes des chemins de fers de l'Est. En 1935 la société PRP a conçu une nouvelle locomotive, qui restera longtemps le symbole du transport de voyageurs électrifié. C'était une machine immense, puissante, rapide, efficace, sans âge, la GG-1. Le premier prototype est sorti en août 1934 et a remporté la victoire sur tous les tests de conduite. Ceci fut suivi par une commande de 57 locomotives, construites en commun par Baldwin, GE, Westinghouse et l'usine appartenant à PRP à Altona. La locomotive, avec son poids de 219 tonnes, et longue de plus de 24 m était propulsée par six paires d'électromoteurs à traction double dont la puissance totale était de 4.620 CV. (charge instantannée de 8.000 CV). La vitesse économique prévue était de 140 km/h. Le style constitue le fruit du génie de Raymond Loewy, célèbre styliste industriel. Au total on a construit 139 locomotives GG-1, la dernière étant sortie de l'usine en 1943.

CONRAIL - BLUE - "DC"

Item: 26365

EAN: 3831000306666



AMTRAK - BLOODY NOSE - "DC"

Item: 29967

EAN: 3831000306093



BLW / GE / PRR GG-1



AMTRAK - BLACK - "DC"
 Item: 29584
 EAN: 3831000305188



NJT - UGLY DUCKLING - "DC"
 Item: 29585
 EAN: 3831000310052



PRR - TUSCAN RED 5 STRIPES - "DC"
 Item: 28482
 EAN: 3831000303207



PRR - GREEN 5 STRIPES - "DC"
 Item: 27975
 EAN: 3831000305225



PRR - SILVER 1 STRIPE - "DC"
 Item: 28483
 EAN: 3831000305218



PRR - SPIRIT OF 76 - "DC"
 Item: 29498
 EAN: 3831000305195



BRILL

YTT - YOUR TOWN TRANSIT

Item: 28473

EAN: 3831000305577



The trolley took its name from Charles Brill, the designer of this successfully rail vehicle. The production started in 1915 and stopped 15 years later in 1930, when 6.000 of them were built. The success was based on its small size and economy of operation. It had a length of 8,5 m was powered by two 25 h.p. motors, and had a seating capacity for 32 passengers.

DE Diese Straßenbahn erhielt ihren Namen von Charles Brill, dem Designer dieses erfolgreichen Schienenfahrzeuges. Seine Herstellung begann um 1915 und wurde 1930 nach 15 Jahren wieder eingestellt, insgesamt waren 6.000 von ihnen gebaut worden. Der Erfolg gründete sich auf seine kleinen Ausmaße und die wirtschaftliche Betriebsweise. Die Länge betrug 8,5 m, der Antrieb erfolgte über einen Motor mit 25 PS und sie hatte Platz für 32 Personen.

IT Il tram fu nominato secondo il suo costruttore Brill che lo costruì nel 1915. Un anno dopo percorreva già regolarmente la sua prima linea. Per via delle sue piccole dimensioni e bassi costi operativi ebbe subito molto successo. Il tram lungo 8,5 m fu derivato da due motori con la forza totale di 50 cavalli. La capacità del tram era di 32 posti. Rimase in produzione fino al 1930. In totale ne furono prodotti più di 6.000 pezzi.

FR Le tramway doit son nom à son constructeur Charles Brill, qui désigna le premier tramway en 1915. A peine un an après, il opérait déjà sur sa première ligne régulière. Son succès peut s'expliquer par ses dimensions modestes et un fonctionnement très économique. Il était long de 8,5 m et actionné par deux moteurs à 25 C.V. chacun, et avait une capacité de 32 sièges. Sa production a duré jusqu'à 1930, et on a fait plus de 6.000 véhicules au total.

SI Tramvaj je dobil ime po svojem konstruktorju Charlesu Brillu, ki je leta 1915 konstruiral ta tramvaj. Eno leto kasneje je tramvaj še redno vozil na svoji prvi progi. Zaradi svojih skromnih dimenzij in cenenege obratovanja je hitro postal uspešnica. Ta 8,5 m dolgi tramvaj sta gnala dva motorja s skupno močjo 50 KS. Kapaciteta tramvaja je znašala 32 sedežev. V proizvodnji je ostal vse do leta 1930, ko so skupaj naredili preko 6.000 kosov.

T 033

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	12,14

BRILL P.T.C.

Item: 28474

EAN: 3831000305584



DOWNTOWN

Item: 19609

EAN: 3831000305560



BRILL UNITED TRANSIT LINES

Item: 19608

EAN: 3831000303221



BOEING VERTOL

SFMR - SAN FRANCISCO MUNICIPAL RAILWAY

Item: 27387

EAN: 3831000303214



During the early 1970's, when a large amount of traffic grew coincided with the dramatically rose of gasoline cost, many cities sought an more economical and ecological means of transportation. The Boeing Vertol Company, famous for its jet aircraft and helicopters, decided to accept the challenge in this area and developed a modern light rail vehicle (LRV). The LRV's main feature was its capability of using the existing railways system or running on street car system presently in use. First two major cities, which decided to purchase the LRV were Boston, Massachusetts and San Francisco, California.

DE Als in den frühen 70 iger Jahren der Verkehr immer stärker wurde und die Preise für Treibstoff dramatisch stiegen, suchten viele Städte nach wirtschaftlicheren und ökonomischeren Wegen im öffentlichen Transportwesen. Die Boeing Vertol Company, berühmt durch Düsenjets und Helikopter, nahm die auf diesem Gebiet sich stellende Herausforderung an und entwickelte ein leichtes Schienenfahrzeug (LRV). Das Hauptmerkmal des LRV war seine Fähigkeit, sowohl auf den Schienen, als auch auf den damals bestehenden Straßen zu fahren. Zuerst entschlossen sich zwei Großstädte, nämlich Boston in Massachusetts und San Francisco in Kalifornien die LRV's zu kaufen.

IT All'inizio degli anni 70 ci fu un drammatico aumento dei prezzi del carburante che coincise anche con sempre maggiore traffico nelle città. Per questo si cercò per il traffico urbano e suburbano, specialmente nelle grandi città, un mezzo di trasporto economico e meno inquinante. La fabbrica aerea Boeing Vertol sviluppò e propose il LRV (Light Rail Vehicle - mezzo di trasporto leggero), il quale poté viaggiare sui binari già esistenti della linea ferro-tramviaria. I consigli comunali delle città di Boston e di San Francisco furono i primi che si decisero ad acquistarli.

FR Le début des années soixante-dix était fortement marqué par une hausse dramatique des prix de combustible et à la fois par une montée accentuée de la circulation sur les routes. Pour cette raison, dans les grandes villes on a commencé à réfléchir à des modes de transport plus économiques et plus écologiques. La société Boeing Vertol Company, célèbre pour la construction des avions et des hélicoptères, a décidé de relever le défi et a offert un véhicule léger moderne circulant sur les rails -LRV, capable de fonctionner sur les rails de tramway et de chemin de fer existants. Les deux grandes villes Boston et San Francisco ont été les premières à commander ces véhicules.

SI V zgodnjih sedemdesetih letih je prišlo do dramatičnega povišanja cen goriva ob že itak naraščajočem cestnem prometu. Zaradi tega se je zlasti v večjih mestih poskušalo najti ekonomičen in okolju prijaznejši način mestnega in primestnega prometa. V letalski tovarni Boeing Vertol so razvili in ponudili LRV (Light Rail Vehicle - lahko tirno vozilo), ki je lahko vozilo po obstoječih železniških oz. tramvajskih progah. Mestni upravi Bostona in San Francisca sta se prvi odločili za nakup teh vozil.

T 034

	36
	610 x 365 x 285
	0,064
	10,30

MBTA - MASSACHUSETTS BAY TRANSPORTATION AUTHORITY

Item: 27393

EAN: 3831000305591



CRANE CAR & BOOM TENDER

SRR - SOUTHERN

Item: 29599

EAN: 3831000305287



CNW - CHICAGO & NORTH WESTERN

Item: 26500

EAN: 3831000306789



T 305



24



461 x 389 x 341



0,061



8,80

CN - CANADIAN NATIONAL

Item: 28763

EAN: 3831000303269



UP - UNION PACIFIC

Item: 26499

EAN: 3831000305317



PRR - PENNSYLVANIA

Item: 26497

EAN: 3831000305294



CSX

Item: 29595

EAN: 3831000306031



GN - GREAT NORTHERN

Item: 29597

EAN: 3831000306772



CONRAIL

Item: 29598

EAN: 3831000305324



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 26498

EAN: 3831000305300



RDG - READING

Item: 26503

EAN: 3831000305331



HOPPER CAR 40'

CN

Item: 54416

EAN: 3831000311073



T 063

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	14,8

RIO GRANDE

Item: 54419

EAN: 3831000311080



PRR

Item: 54427

EAN: 3831000311103



SOUTHERN

Item: 54423

EAN: 3831000311097



SANTA FE

Item: 54431

EAN: 3831000311110



TANK CAR 50'

SANTA FE

Item: 54578

EAN: 3831000311240



T 079

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	10,8

TANK TRAIN

Item: 54580

EAN: 3831000311257



TEXACO

Item: 54587

EAN: 3831000311271



MOBIL

Item: 54584

EAN: 3831000311264



EXXON

Item: 54590

EAN: 3831000311288



CABOOSE

PRR - PENNSYLVANIA RAILROAD

Item: 54436

EAN: 3831000311127



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 54440

EAN: 3831000311134



SP - SOUTHERN PACIFIC

Item: 54443

EAN: 3831000311141



B&O - BALTIMORE & OHIO

Item: 54446

EAN: 3831000311158







CP - CANADIAN PACIFIC

Item: 54449

EAN: 3831000311165

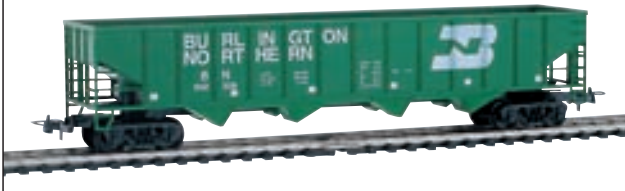


T 076

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	12,3

HOPPER CAR 50'

BURLINGTON NORTHERN Item: 17858 EAN: 3831000307878



T 077

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	10,8

SOO LINE Item: 17857 EAN: 3831000307908



PENN CENTRAL Item: 17855 EAN: 3831000307892



MKT Item: 17854 EAN: 3831000307885



SOUTHERN Item: 17853 EAN: 3831000307861



TANK CAR 40'

CELANESE Item: 17868 EAN: 3831000307866



T 060

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	12,3

DOW Item: 17870 EAN: 3831000307809



GULF Item: 17871 EAN: 3831000307816



SCHAMROCK Item: 20210 EAN: 3831000308295



BOX CAR 50'

WESTERN PACIFIC

Item: 17860

EAN: 3831000307922



T 081

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	18,6

BURLINGTON NORTHERN

Item: 17863

EAN: 3831000307953



NORTHERN PACIFIC

Item: 17859

EAN: 3831000307915



CP RAIL

Item: 17862

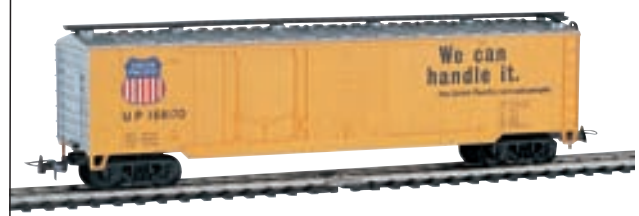
EAN: 3831000307946



UNION PACIFIC

Item: 17861

EAN: 3831000307939



REEFER CAR 40'

MORELL

Item: 17849

EAN: 3831000307823



T 071

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	14,8

FARMER'S COOPERATIVE

Item: 17851

EAN: 3831000307847



RATH'S BLACK HAWK HAM

Item: 17850

EAN: 3831000307830



SONOMA WINES





Item: 17852

EAN: 3831000307854



FLAT CAR WITH METAL GIRDERS

T 113

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	15

NYC Item: 17885 EAN: 3831000307984



AT&SF Item: 17883 EAN: 3831000307960



SEABORD COAST LINE Item: 17886 EAN: 3831000307991







UNION PACIFIC Item: 17884 EAN: 3831000307977



ORE CAR

T 051

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	10,70

CN-CAN. NATIONAL Item: 29515 EAN: 3831000305232



UP-UNION PACIFIC Item: 19604 EAN: 3831000305256



CONRAIL Item: 19607 EAN: 3831000305249



CNW - CHICAGO & NORTH WESTERN Item: 19605 EAN: 3831000303238



PC-PENN CENTRAL Item: 29819 EAN: 3831000305355



SP-SOUTHERN PAC. Item: 19356 EAN: 3831000305652



FLAT CAR WITH CONTAINER

CONRAIL

Item: 54606

EAN: 3831000311295



T 115

144

630 x 345 x 335

0,073

8,50

AT&SF

Item: 54621

EAN: 3831000311318



PRR

Item: 54628

EAN: 3831000311325



NYC

Item: 54633

EAN: 3831000311332



ICG

Item: 54613

EAN: 3831000311301



GONDOLA 50'

NYC

Item: 54554

EAN: 3831000311172



T 073

144

630 x 345 x 335

0,073

10,8

SANTA FE

Item: 54558

EAN: 3831000311189



PRR

Item: 54571

EAN: 3831000311226



RIO GRANDE

Item: 54560

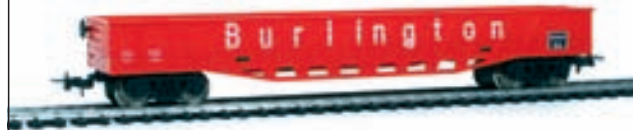
EAN: 3831000311196



BN





Item: 54573

EAN: 3831000311233



SNOW PLOW

T 206

	112
	441 x 274 x 685
	0,080
	11,70

SRR - SOUTHERN

Item: 29891 EAN: 3831000305614

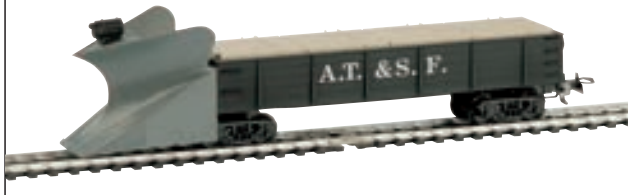


B&O - BALTIMORE & OHIO (BROWN) Item: 29890 EAN: 3831000305607



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Item: 29893 EAN: 3831000305638



B&O - BALTIMORE & OHIO (BLUE) Item: 29892 EAN: 3831000305621







LOG CAR

GREEN

Item: 19967 EAN: 3831000303245

T 052

	144
	630 x 345 x 335
	0,073
	8,50



BLACK

Item: 19968 EAN: 3831000305270



BROWN

Item: 19965 EAN: 3831000305263



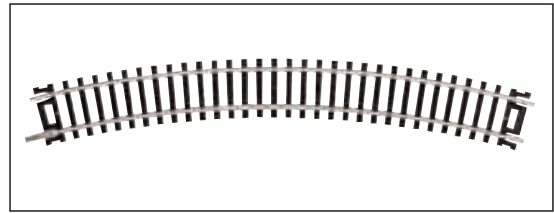
F 210

	26
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,80

CURVED TRACK (4X) 30° / R 457.2mm

DE	GEBOGENES GLEIS (4x)
IT	BINARIO CURVO (4x)
FR	RAIL COURBE (4x)
SI	KRIVI TIR (4x)

Item: 28984 EAN 3831000303603



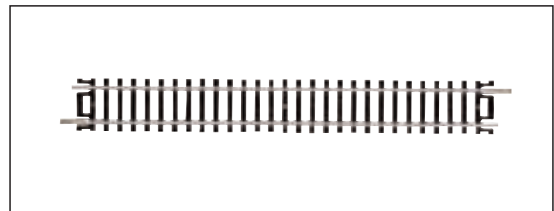
F 223

	26
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,95

STRAIGHT TRACK (4X) L 228.6mm

DE	GERADES GLEIS (4x)
IT	BINARIO DIRITTO (4x)
FR	RAIL DROIT (4x)
SI	RAVNI TIR (4x)

Item: 28985 EAN 3831000303610



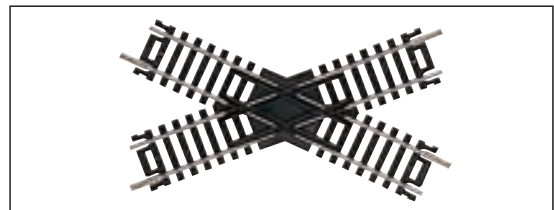
F 228

	44
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,20

CROSSING 45°

DE	KREUZUNG
IT	INCROCIO
FR	CROISEMENT
SI	KRIŽIŠČE

Item: 28986 EAN 3831000303627



F 269

	44
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,60

CURVED TERMINAL RERAILER TRACK 30° / R 457.2mm

DE	ANSCHLUSS BZW. AUFGLEISHILFE, GEBOGEM
IT	BINARIO CURVO DI COLLEGAMENTO / INTRODUZIONE
FR	RAIL COURBE D'ALIMENTATION / AUTO-ENRAILLEUR
SI	PRIKLJUČNO / VPOLJEVALNI KRIVI TIR

Item: 28987 EAN 3831000303634



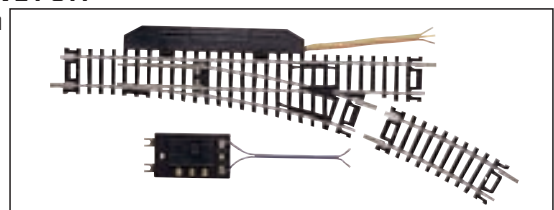
F 278

	24
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,45

LEFT REMOTE CONTROL SWITCH 30° / R 457.2mm / 228.6mm

DE	ELEKTROWEICHE LINKS
IT	SCAMBIO ELETTRICO A SINISTRA
FR	AIGUILLAGE ELECTRIQUE GAUCHE
SI	LEVA ELEKTRIČNA KRETNICA

Item: 28999 EAN 3831000303658



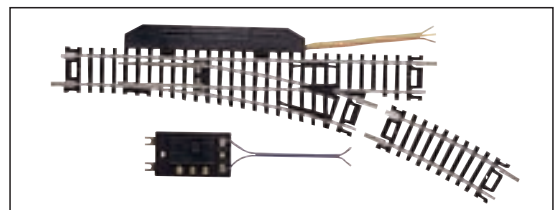
F 279

	24
	285 x 128 x 327
	0,012
	2,45

RIGHT REMOTE CONTROL SWITCH 30° / R 457.2mm / 228.6mm

DE	ELEKTROWEICHE RECHTS
IT	SCAMBIO ELETTRICO A DESTRA
FR	AIGUILLAGE ELECTRIQUE DROIT
SI	DESNA ELEKTRIČNA KRETNICA

Item: 29000 EAN 3831000303641



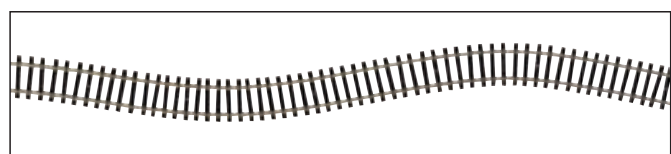
F 245

	25
	930 x 120 x 35
	0,003
	1,52

FLEXIBLE TRACK, LENGTH 914,4 mm

DE	FLEX-GLEIS, LÄNGE 914,4 mm
IT	BINARIO FLESSIBILE, LUNGHEZZA 914,4 mm
FR	RAIL FLEXIBLE, LONGUEUR 914,4 mm
SI	FLEKSIBILNI TIR, DOLŽINA 914,4 mm

Item: 36095 EAN 3831000308288



F 233

	174
	290 x 355 x 290
	0,03
	10,9

**CURVED TRACK (10X)
10° / R 457.2mm**

DE	GEBOGENES GLEIS (10x)
IT	RAIL COURBE (10x)
FR	BINARIO CURVO (10x)
SI	KRIVI TIR (10x)

Item: 50913 EAN 3831000310069



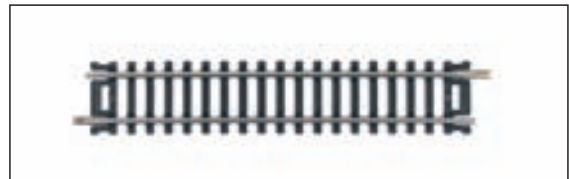
F 238

	120
	290 x 355 x 290
	0,03
	13,5

**STRAIGHT TRACK (10X)
L 6"**

DE	GERADES GLEIS (10x)
IT	RAIL DROIT (10x)
FR	BINARIO DIRITTO (10x)
SI	RAVNI TIR (10x)

Item: 50914 EAN 3831000310076



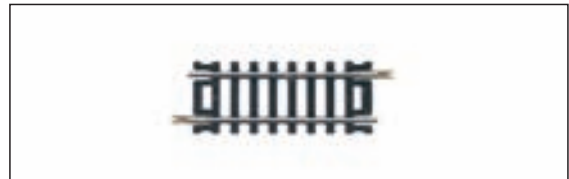
F 239

	174
	290 x 355 x 290
	0,03
	9,96

**STRAIGHT TRACK (10X)
L 3"**

DE	GERADES GLEIS (10x)
IT	RAIL DROIT (10x)
FR	BINARIO DIRITTO (10x)
SI	RAVNI TIR (10x)

Item: 50916 EAN 3831000310083



**ADAPTER &
TRAIN CONTROLLER**

F 371

	12
	415 x 212 x 180
	0,016
	6,20

DE NETZTEIL
Eingangsspannung: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Ausgangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGLER
Eingangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Ausgangsspannung: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W

ADAPTER
Input: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Output: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
TRAIN CONTROLLER
Input: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Output: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W

IT ALIMENTATORE
Tensione in entrata: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Tensione in uscita: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGOLATORE DI TENSIONE
Tensione in entrata: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
Tensione in uscita: 0-13 V (c.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W



Item: 29538
EAN 3831000304495

FR ADAPTEUR
Entrée: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Sortie: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
CONTRÔLEUR DU TRAIN
Entrée: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
Sortie: 0-13 V (c.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W

SI NAPAJALNIK
Vhodna napetost: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Izhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGULATOR NAPETOSTI
Vhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Izhodna napetost: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W

F 372

	12
	415 x 212 x 180
	0,016
	6,40

DE NETZTEIL
Eingangsspannung: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Ausgangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGLER
Eingangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Ausgangsspannung: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W
16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

ADAPTER
Input: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Output: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
TRAIN CONTROLLER
Input: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Output: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W
16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

IT ALIMENTATORE
Tensione in entrata: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Tensione in uscita: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGOLATORE DI TENSIONE
Tensione in entrata: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
Tensione in uscita: 0-13 V (c.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W
16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA



Item: 29991
EAN 3831000304501

FR ADAPTEUR
Entrée: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Sortie: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
CONTRÔLEUR DU TRAIN
Entrée: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA
Sortie: 0-13 V (c.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W
16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

SI NAPAJALNIK
Vhodna napetost: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Izhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
REGULATOR NAPETOSTI
Vhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA
Izhodna napetost: 0-13 V (d.c.) ==/ 400 mA / 5,2 W
16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

ALCO FA2

PRR
 Item: 53256
 EAN: 3831000310496



T 511

	144
	365 x 290 x 230
	0,025
	22,3

AT&SF
 Item: 53257
 EAN: 3831000310502



N SPECIAL SET - FREIGHT

N SPECIAL SET - FREIGHT
 Item: 52470
 EAN: 3831000310281



T 773

	6
	485 x 330 x 380
	0,066
	8

N SPECIAL SET - PASSANGER

N SPECIAL SET - PASSANGER
 Item: 52418
 EAN: 3831000310250



T 772

	6
	485 x 330 x 380
	0,066
	8

BOX CAR

CITGO

Item: 53258

EAN: 3831000310519



T 471

	144
	356 x 286 x 286
	0,03
	6,9

CONRAIL

Item: 13885

EAN: 3831000307625



RDG

Item: 13887

EAN: 3831000307632



UP

Item: 19856

EAN: 3831000307656



ILLINOIS CENTRAL GULF

Item: 20300

EAN: 3831000308318



TANK CAR

BABY RUTH

Item: 19860

EAN: 3831000307731



T 485

	144
	356 x 286 x 286
	0,03
	6,9

HERSHEY'S

Item: 13955

EAN: 3831000307717



HUDSON'S BAY

Item: 13958

EAN: 3831000307700



TANK TRAIN





Item: 19859

EAN: 3831000307724



CABOOSE

T 488

	144
	356 x 286 x 286
	0,03
	7,2

AMTRAK

Item: 19861

EAN: 3831000307762



CONRAIL

Item: 13970

EAN: 3831000307748



AT&SF

Item: 13965

EAN: 3831000307755



PRR





Item: 20000

EAN: 3831000307779



HOPPER CAR

T 474

	144
	356 x 286 x 286
	0,03
	6,3

LEHIGH VALLEY

Item: 19858

EAN: 3831000307694



RIO GRANDE

Item: 13888

EAN: 3831000307670



PEA BODY

Item: 19857

EAN: 3831000307687



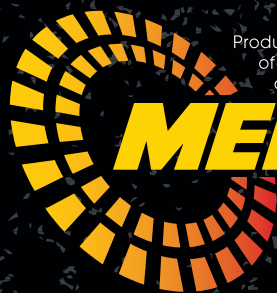
B&O

Item: 13954

EAN: 3831000307663







Production and sale
of toys, stationery, metal
and plastic goods

MEHANO

MEHANO, SI-6310 Izola
Polje 9, SLOVENIA
Tel: +386 5 6608 200
Fax: +386 5 6608 102
<http://www.mehano.eu>
e-mail: info@mehano.si