

# NOVITÀ 2022

[www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)



**Fleischmann**

# Fleischmann

Da oltre **130 anni**, **“Tradizione e passione”** è il motto di FLEISCHMANN. I nostri modelli di vagoni e locomotive si caratterizzano per la straordinaria qualità sia dal punto di vista visivo che sotto il profilo meccanico. Ma la qualità non va certo a scapito del divertimento: è ormai proverbiale l’adattabilità all’uso quotidiano di tutti i modelli FLEISCHMANN, così come la loro longevità e robustezza anche nell’uso intenso in grandi vetrine.

**Locomotiva elettrica Re 6/6**



# TRADIZIONE E PASSIONE

**LA STELLA DEL MODELLISMO FERROVIARIO IN SCALA N  
SULL'ORIZZONTE DEL 2022 È STATA RIVELATA:**



Rendering

■ Per ulteriori dettagli e informazioni su questa locomotiva, consultare le pagine 40-41 e la nostra homepage [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)



1  
POSTO

Foto: Barbara Brunner

## Carissimo appassionato FLEISCHMANN,

la nostra campagna per lo scartamento in scala N è stata premiata lo scorso anno con diversi riconoscimenti da riviste specializzate! Questi risultati ci danno grande soddisfazione e, allo stesso tempo, ci offrono la motivazione per creare nuovi interessanti modelli e nei nostri programmi.

Per celebrare il 175° anniversario delle ferrovie svizzere, abbiamo realizzato un modello completamente nuovo della grande locomotiva elettrica Re 6/6 in scala N. Un dettagliatissimo modello in scala 1:160 con tutti i vantaggi delle tecnologie moderne! Per tutti gli appassionati di ferrovie francesi, anche per la locomotiva elettrica BB 26000 „Sybic“ realizzeremo un modello moderno.

Ma che cosa sarebbe il mondo dei modellini ferroviari senza i vagoni giusti? Per questo motivo, anche quest'anno appariranno alcuni modelli completamente nuovi nel settore dei vagoni. Per iniziare, il vagone bagagliaio Pwgs 41, disponibile con le scritte delle diverse amministrazioni ferroviarie. Ma non mancheranno certo i veri classici: ad esempio, l'autoscaricatore tipo Fc 089 o Tds 928 in versione moderna. Per non parlare del carro merci aperto Eanos o del carro silo svizzero Tgpps. Modelli già ampiamente diffusi sul mercato, aggiornati con tecnologie all'avanguardia.

Oltre a questo, abbiamo deciso di iniziare il 2022 con un look più fresco e moderno: per questo abbiamo rielaborato il design corporate del marchio FLEISCHMANN, in particolare per quanto riguarda il logo e alcuni elementi grafici. Inoltre, abbiamo messo mano a una completa ristrutturazione del sito web FLEISCHMANN. Rimarrete stupiti dalle innumerevoli novità che presto vedrete su [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de).

Buona navigazione alla scoperta dei nostri nuovi prodotti!

Il team FLEISCHMANN

Locomotive a vapore	6-16
Locomotive elettriche	17-49
Locomotive diesel	50-59
Set di partenza	61-62
Carrozze passeggeri	64-69
Carri merci	70-97
Carri merci aperti	74-77
Carri tramoggia a scarico automatico	78-81
Carri silo	84-87
Carri di grano e silo	90-93
FLEISCHMANN Conc. fotografico	4, 60, 102
Composizione del treno	98-99
Dove trovo l'articolo?	100-101
Note	103-105
Note legali	106
Simboli	107



# LOCOMOTIVE A VAPORE

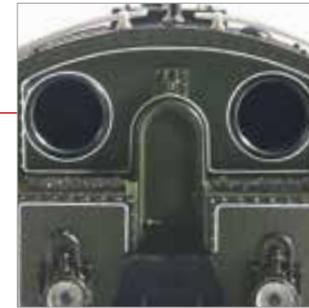
## Locomotiva a vapore Gruppo Pt 2/3



K.Bay.Sts.B.



Fotomontaggio



- La parte posteriore della cabina macchinista ha una porta transizione
- Numerose maniglie autoportanti e particolari applicati separatamente
- Il modello è dotato di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (707088)

Q1/2022

707008 DC 2/0

707088 DCC 2/0

Ep I 58 LED R1

Il Gruppo Pt 2/3 era un fenomeno notevole tra le leggere locomotive con tender per il traffico passeggeri. La sua caldaia sottile, la larga distanza fra gli assi e le ruote di accoppiamento (4000 mm!) e la cabina macchinista relativamente grande sono le sue caratteristiche tipiche. Inoltre, nella parte posteriore della locomotiva è stata montata una porta attraverso la quale il fuochista poteva salire sul treno per assumere le funzioni del conduttore. Le Reali Ferrovie dello Stato della Baviera hanno messo in servizio le prime locomotive nel 1909, l'ultima nel 1916. Tutte le locomotive (tipo 1 B h2, velocità massima 65 km/h) sono state fornite da Krauss a Monaco di Baviera.

## Set di 3 pezzi: Treno passeggeri



K.Bay.Sts.B.



Fotomontaggio



Fotomontaggio



Fotomontaggio

Q1/2022

809004

Ep I 216 NEM 9461

- Modello con linee decorative e iscrizioni autentiche

Set di due carrozze passeggeri e un bagagliaio delle Reali Ferrovie dello Stato della Baviera.

## Locomotiva a vapore Gruppo GtL 4/4



K.Bay.Sts.B.



Fotomontaggio

- Livrea autentica con linee decorative sottili
- Per l'uso su linee secondarie e davanti ai treni passeggeri e merci
- Telaio in metallo pressofuso

Q1/2022

709905

DC

4/0

Ep

I



58



R1

La bavarese GtL 4/4 fu messa in servizio per la prima volta nel 1911. Con poche modifiche, fu continuata ad essere costruita fino al 1927. Le locomotive si dimostrarono molto versatili in funzione e, con una potenza di 450 CV, erano le più potenti locomotive della ferrovia locale bavarese. Sono state prodotte un totale di 117 locomotive. Quasi tutti i depositi ferroviari della Baviera che servivano le linee secondarie avevano le GtL 4/4 nel loro parco di veicoli.

## Set di 3 pezzi: Carri merci



K.Bay.Sts.B.



V0

Fotomontaggio



G

Fotomontaggio



Fotomontaggio

Q1/2022

809005

Ep

I



168



NEM

Set di carrozze con carro aperto per il trasporto di bestiame, carro merci coperto con garitta del frenatore e carro cisterna con garitta del frenatore.

## Locomotiva a vapore 065 001-0



DB



16 Bit **SOUND**

- Con cinghie della caldaia argento
- Eleganti ruote folli anteriori e posteriori con raggi traforati

Fotomontaggio

Q3/2022

706504 DC 4/1

706574 DCC 4/1

Ep IV 97 LED R1

Il Gruppo 65 faceva parte del nuovo programma di costruzione della Deutsche Bundesbahn e fu consegnato per la prima volta nel 1951. L'aspetto caratteristico conferisce alla locomotiva un aspetto potente ed elegante. La sua area di attività preferita era come locomotiva con tender i treni passeggeri per il traffico suburbano e della metropolitana leggera nella regione della Ruhr, nonché sull'Odenwaldbahn e sull'Überwaldbahn. Ad alcune locomotive è stato successivamente dato il controllo per treni reversibili. Le 18 locomotive hanno raggiunto una velocità massima di 85 km/h con una potenza di 1.089 kW. Nel 1972 l'ultima locomotiva andò al binario morto.

## Locomotiva a vapore 44 1325



DB



Fotomontaggio

- Per la prima volta con scritte Epoca III
- Visuale libera tra caldaia e telaio
- Funzioni di luce e suono commutabili digitalmente (714479)

Q2/2022

714409 DC 2/2

714479 DCC 2/2

Ep III 141 NEM Next18 LED R1

Lo sviluppo di una locomotiva per treni merci ad alte prestazioni faceva parte del programma delle locomotive standard della Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Dalla locomotiva Gruppo 44 con motore a tripla ci si aspettava la trazione dei treni merci fino a un peso massimo di 1.200 tonnellate nei bassi rilievi delle Mittelgebirge e fino a 600 tonnellate attraverso le rampe ripide. Nel 1926 furono fornite le prime 10 locomotive con rodiggio 1 ,E h3. Fu solo nel 1937, dopo le crescenti richieste per il trasporto di tali treni, che questa locomotiva entrò in produzione in serie e fu acquistata in gran numero, in varie versioni. Fino a quando non furono sostituite dalle moderne locomotive diesel ed elettriche, le locomotive Gruppo 44 costituirono la spina dorsale del servizio di treni merci pesanti in tutta la Germania.

## Locomotiva a vapore Gruppo 62



DB



Fotomontaggio

- Eleganti ruote folli anteriori e posteriori con raggi traforati
- Nello stato di servizio Epoca IIIa
- Deflettori di fumo Wagner
- Il modello è dotato di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (705383)

Q1/2022

705303	DC	3/1
--------	----	-----

705383	DCC	3/1
--------	-----	-----

Ep	III	107	Light	R1
----	-----	-----	-------	----

La serie 62 è stata sviluppata e fornita dalla società Henschel per la Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft negli anni '20. Le locomotive erano locomotive a vapore surriscaldate a due cilindri. Sono state realizzate un totale di 15 locomotive. Sebbene le locomotive siano state costruite nel 1928, la Deutsche Reichsbahn non ha preso le 62 003 - 015 in consegna fino al 1932. Le ragioni di ciò erano la bassa domanda e il prezzo troppo alto per le locomotive.

Dopo la seconda guerra mondiale, sette locomotive rimasero con la Deutsche Bundesbahn. Il Gruppo 62 fu messo fuori servizio nel 1956.



Foto: Markus Huber

### Carrozza per treno espresso 2<sup>a</sup>/3<sup>a</sup> classe

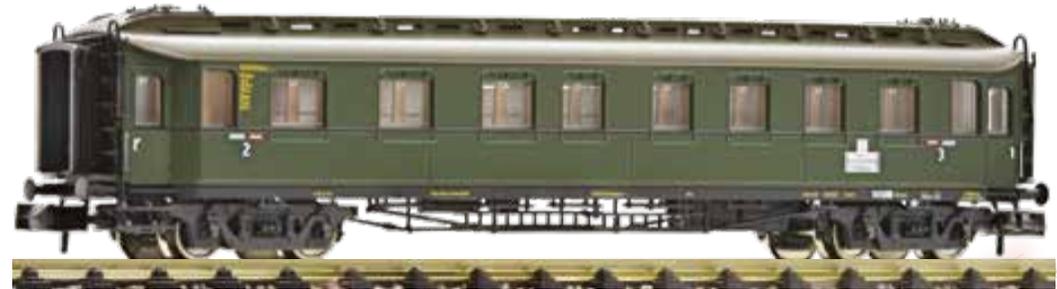


DB

Q2/2022

878002

Ep III 124 NEM 944501



BC4ü (pr09)

Fotomontaggio

### Carrozza per treno espresso 3<sup>a</sup> classe



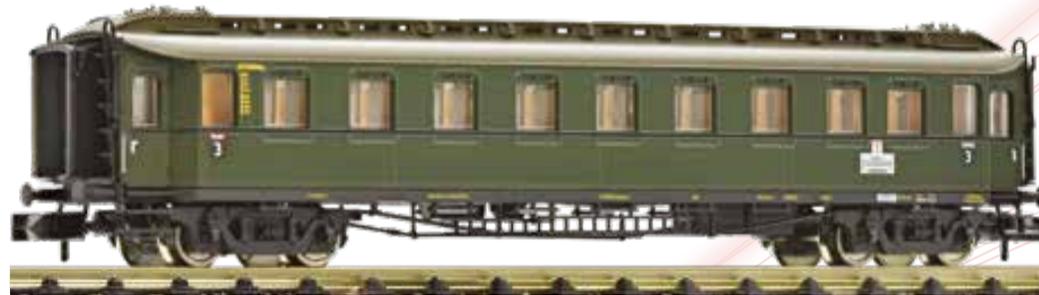
DB

Q2/2022

878103

878104

Ep III 124 NEM 944501



C4ü (pr 08)

Fotomontaggio

■ Articolo 878103: Con un numero di matricola differente

### Bagagliaio per treno espresso



DB

Q2/2022

808002

Ep III 116 NEM 944501



Pw4ü

Fotomontaggio

■ Con porte scorrevoli mobili

La cosiddetta „cabina macchinista sul tetto“ del bagagliaio ha permesso al macchinista di osservare i segnali attentamente. In quanto, fino agli anni ,60, il macchinista era anche obbligato a monitorare i segnali.

Tutti e 3 i vagoni sono nelle condizioni operative dell'epoca IIIa!

## Locomotiva a vapore 24 017



DB



Fotomontaggio

- Eleganti ruote folli anteriori con raggi traforati
- Soprannome: „Cavallo della steppa“
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (714283)

Q2/2022

714203	DC	2/2
714283	DCC	2/2

Il Gruppo 24 era destinato principalmente ai treni passeggeri; grazie alla sua costruzione robusta, il suo campo di applicazione è stato presto ampliato per tirare treni merci leggeri, rendendolo una locomotiva multiuso affidabile per servizi più leggeri.

Ep III 106 R1

## Locomotiva a vapore Gruppo 050



DB



Fotomontaggio

- Eleganti ruote folli anteriori con raggi traforati
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (718284)

Q2/2022

718204	DC	4/2
718284	DCC	4/2

Progettato come una sostituzione della prussiana G 10 nel traffico merci, il Gruppo 50 si sviluppò in una locomotiva universale alla fine dell'era delle locomotive a vapore. Dal 1939 al 1943, un totale di 3.164 unità furono costruite in 21 diverse fabbriche di locomotive. Dopo il 1945, più di 2.000 locomotive rimasero alla Deutsche Bundesbahn e in alcuni casi dovettero subire importanti conversioni, dando luogo a un gran numero di varianti. Le locomotive raggiungevano una velocità massima di 80 km/h, avevano una potenza di circa 1.200 kW e un carico per asse di 15 tonnellate.

Ep IV 144 R1

## Locomotiva a vapore 012 066-7



DB

- Eleganti ruote folli anteriori con raggi traforati
- Nello stato di servizio degli primi anni 70
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (716976)



Fotomontaggio

Q2/2022			
716906	DC		4/1
716976	DCC		4/1
Ep	IV		158
	Next18		LED
	R1		

Per trasportare treni passeggeri veloci nella stretta rete di treni D, la Deutsche Reichsbahn tedesca ordinò nel 1939 un totale di 55 locomotive della classe 01.10. Il vantaggio delle locomotive a vapore per treni rapidi era la velocità massima di 140 km/h. Anche su pendenze, le locomotive hanno mantenuto una velocità costante di circa 100 km/h nei treni passeggeri. Nel corso di una conversione alla Deutsche Bundesbahn le macchine furono attrezzate con combustione di petrolio, e per questo i cavalli vapore hanno ricevuto dal 1968 la designazione del Gruppo 012.

## Locomotiva a vapore 64 518



DB



Fotomontaggio

- Eleganti ruote folli anteriori e posteriori con raggi traforati
- Decalcomanie allegate per il „Verein Historische Eisenbahn Emmental“
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (706484)

Q2/2022

706404	DC	3/1
706484	DCC	3/1

Le locomotive con tender Gruppo 64 sono state sviluppate dalla Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft dal 1926 in poi. Dopo la seconda guerra mondiale, 278 locomotive rimasero con la DB. Presso la DB sono state utilizzate principalmente nei servizi di treni passeggeri e merci su linee secondarie. Dopo essere stata messa fuori servizio nel 1972, la 64 518 fu venduta a Eurovapor. Nel 1980, è stata rinnovata dalla sezione Emmental di Huttwil. In seguito, è stata in servizio per „viaggi a vapore“ in Svizzera fino al 2014.

Ep III 78 R1

## Locomotiva a vapore 55 4467-1



DR



Fotomontaggio

- Telaio in metallo pressofusol
- Focolare a luce tremolante commutabile digitalmente (781389)
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (781389)

Q1/2022

781309	DC	2/1
781389	DCC	2/1

Il Gruppo di locomotive 55.25-56 (ex prussiana G 8.1), di cui ne furono costruite quasi 5.000, con una potenza di 1.260 CV e per una velocità massima di 55 km/h, fu utilizzato principalmente con i treni merci e per i servizi di manovra pesante.

Ep IV 116 R1

## Locomotiva a vapore Gruppo 44



BB0

- Visuale libera tra caldaia e telaio fedele all'originale
- Funzioni di luci/sonore commutabili digitalmente (714478)



Fotomontaggio

Q2/2022

714408 DC 2/2

714478 DCC 2/2

Ep III 141 NEM Next18 LED R1

Con l'estensione della linea Passau - Wels per 20 tonnellate di pressione sull'asse, le potenti locomotive a tre cilindri del Gruppo 44 potevano essere utilizzate anche in Austria dal 1938. Erano indispensabili per i treni blocchi pesanti, soprattutto lunghi, dalla Germania Ovest alle Stahlwerke di Linz. Anche i treni per il trasporto minerali di Hieflau venivano trainati da Amstetten a Linz. Dopo la seconda guerra mondiale alcune locomotive erano ancora in servizio. Ma sono state presto ritirate a causa dei costosi lavori di manutenzione coinvolti.

## Locomotiva a vapore 460 010



FS



Fotomontaggio

- Telaio in metallo pressofuso
- Focolare tremolante commutabile digitalmente (715584)
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (715584)

Q2/2022

715504	DC	2/1
715584	DCC	2/1

La locomotiva a vapore prussiana tipo G 8.1, di cui furono costruite quasi 5.000 esemplari, fu utilizzata principalmente nel servizio di treni merci e di manovra pesante con una potenza di 1.260 CV e una velocità massima di 55 km/h. Dopo la prima guerra mondiale, le Ferrovie dello Stato italiane ricevettero 45 locomotive come risarcimento e le classificarono come Gruppo 460 nel loro parco locomotive.

Ep III | 116 | R1

## Set di 3 pezzi: Carri merci



FS



Gs

Zs

E

Fotomontaggio

Q2/2022

880909

Set di carrozze con carro merci coperto, carro cisterna e carro merci scoperto.

Ep III | 184 | NEM

- Perfettamente combinabile con la locomotiva a vapore Gruppo 460 - articolo 715504/715584



Foto: Markus Huber

# LOCOMOTIVE ELETTRICHE

## Locomotiva elettrica E 10 1311



DB



Fotomontaggio

- Perfettamente combinabile con il treno F „Hans Sachs“
- Telaio in metallo pressofuso
- Funzioni di luce e suono commutabili digitalmente (733879)

Q4/2022

733809 DC 4/1

733879 DCC 4/1

Ep III 104 NEM NEM 651 LED R1

Nel maggio 1962, la Deutsche Bundesbahn mise in funzione sei E 10 con speciali carrelli Henschel progettati per 160 km/h per poter trainare i treni ad alta velocità denominati Rheingold e Rheinfeil. Dopo lunghi test drive, le locomotive sono entrate in servizio regolare dall'autunno 1962.



Foto: R. Krauss, Sig. S. Carstens

Set di 4 pezzi: Treno a lunga percorrenza „Hans Sachs“



DB

- Carrozza con molti particolari applicati singolarmente ed altezza di respingenti fedele all'originale
- Carrozza ristorante „Schürzenwagen“
- Perfettamente combinabile con locomotiva elettrica Gruppo E 10.3, Art.-Nr. 733809/733879



WR4ü-38



Aüm



Aüm



Aüm

Fotomontaggio

Dal 1952 la Deutsche Bundesbahn mise in servizio le carrozze per treno espresso designate come UIC-X. Queste carrozze avevano un livello di comfort finora sconosciuto in Europa. Le carrozze UIC-X sono state immediatamente utilizzate per i treni espresso di alta qualità. L'attuale rete di treni F (fino al 1956 con la prima e la seconda classe dell'epoca, poi solo con la prima) è stata fornita con le carrozze UIC molto rapidamente.

Q4/2022

881910

Ep III 640 NEM 944701 946901



Foto: Markus Huber

Automotrice elettrica ET 91 01



DB



- Esecuzione in livrea rosso-beige
- Con illuminazione interna integrata di serie



Fotomontaggio

Per rendere il traffico di viaggio e di escursione più attraente per la gente tedesca all'inizio degli anni '30, l'allora Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) decise di costruire un totale di cinque automotrici panoramiche. All'epoca era importante per la DRG che facesse fronte alla crescente concorrenza degli autobus nel traffico escursionistico. L'obiettivo durante la costruzione delle automotrici era quello di offrire a tutti i passeggeri la vista più libera possibile e senza ostacoli sul paesaggio. Oltre a tre veicoli diesel-idraulici, ne sono stati ordinati anche due per il funzionamento elettrico. La fabbrica di vagoni H. Fuchs Waggonfabrik di Heidelberg si è occupata della parte meccanica, la parte elettrica è stata fornita dalla AEG, Berlino.

Entrambe le automotrici ET 91 01 e 02, che hanno ricevuto il nome illustre „Gläserner Zug“ „Treno di vetro“ tra la popolazione, si sono rapidamente affermate fra i passeggeri. Escursioni popolari erano il tour del Karwendel via Mittenwald a Innsbruck o il tour alpino via Salisburgo, Bischofshofen e Kufstein a Monaco di Baviera.

Q3/2022

741103

DC

2/1

Ep

III

129



R1



*Fleischmann*

# 35 anni DI EUROCIITY

A partire dall'orario estivo 1987, accanto ai due tradizionali treni „Erasmus“ e „Rembrandt“, viene introdotto l'EuroCity 26/27 „Frans Hals“ per collegare i Paesi Bassi alla Germania meridionale. Il nome trae origine dal famoso pittore olandese. Il nuovo EuroCity collegava Monaco ad Amsterdam sulle tratte Intercity già esistenti di DB e NS.

Con l'inizio del traffico ICE sulle nuove tratte Hannover–Würzburg e Mannheim–Stoccarda e le relative modifiche per l'orario estivo del 1991, la tratta „Frans Hals“ venne accorciata. Le furono assegnati i nuovi numeri di treno EC 145 (Amsterdam – Colonia) e EC 148 (Colonia – Amsterdam). Con un tempo di percorrenza di 2 ore e 40 minuti, il treno aveva una velocità di crociera di 100 km/h. Quello che un tempo era un maestoso convoglio viene ridotto a soli quattro vagoni.

Il 3 novembre 2000 termina la storia dell'EuroCity „Frans Hals“. Con il nuovo marchio ICE International le nuove e monotone unità ICE-3 della serie 406 hanno preso il posto di questo variopinto treno EuroCity.





Foto: M. Oestreich

## Locomotiva elettrica 103 244-0



DB

- Z21 per cabina macchinista disponibile
- Perfettamente combinabile con il CE „Frans Hals“ - articolo 881915
- Funzioni di luci/sonore commutabili digitalmente (737882)



Fotomontaggio

Negli Anni '60, la Deutsche Bundesbahn ha creato con il Gruppo E 03 la locomotiva elettrica passeggeri più potente mai costruita. Un totale di 145 locomotive del Gruppo successivo 103 sono state costruite dal 1970 al 1974 e ricevettero ufficialmente la designazione Gruppo 103.1. Fino ad ora, le locomotive del Gruppo 103 sono considerate, nel mondo fermodellistico mondiale, le più eleganti nella loro forma. Dal 1987, con la nuova livrea DB, la maggior parte delle locomotive è stata verniciata in rosso orientale con una pettorina bianca sotto il parabrezza.

Q3/2022

737812 DC 4/1

737882 DCC 4/1

Ep IV 126 NEM NEM 651 LED R1

Set di 4 pezzi: EC 145/148 „Frans Hals“



DB



Avmz

- Stato di servizio intorno al 1989
- Corrono sulle linee tra Colonia e Amsterdam CS



Bbmz



Bbmz



Bpm(b)z

Fotomontaggio

Q3/2022

881915

Ep IV 660 NEM 946901

## Locomotiva elettrica "Schienenschleiflok"



Fotomontaggio

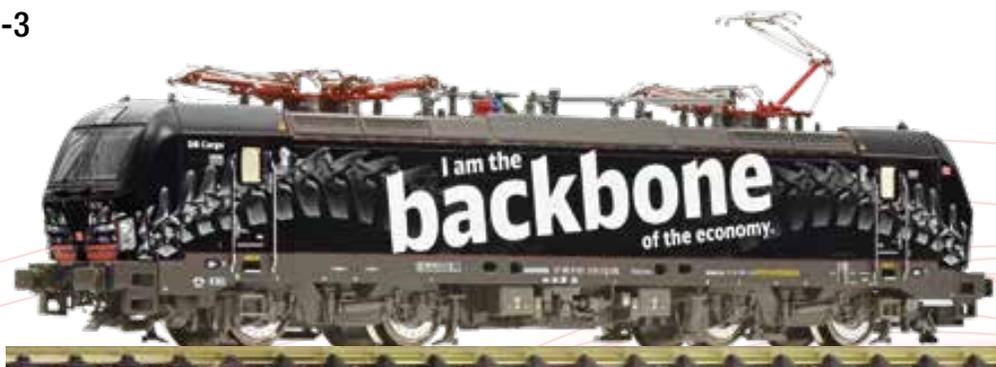
Q4/2022		
796805	DC	2/0
796885	DCC	2/0
Ep	III-V	63 R1

- Equipaggiata di dischi ruotanti per la pulizia delle rotaie, azionati direttamente dal motore, in questo modo senza l'utilizzo di liquidi, le rotaie rimangono pulite
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (796885)

## Locomotiva elettrica 193 318-3



DB AG



Fotomontaggio

Q3/2022		
739277	DC	4/1
739347	DCC	4/1
Ep	VI	119 NEM Next18 LED R1

- Modello disponibile esclusivamente dalla FLEISCHMANN
- In modalità digitale gli abbaglianti sono commutabili e le luci di testa o le luci di coda possono essere commutate singolarmente (739347)
- Funzioni di luci/sonore commutabili digitalmente (739347)

Le locomotive della Güterverkehrssparte (divisione trasporto merci) della Deutsche Bahn sono principalmente dipinte di rosso. Come parte della serie "I am" della DB Cargo, sono diventate molto più colorate negli ultimi tempi. Nel luglio 2020, un'altra locomotiva multisistema Vectron del Gruppo 193 è stata rifornita con autopromozione. Da allora viaggia sui binari europei nel design "I am the backbone of the economy" ("Io sono la spina dorsale dell'economia"). La crisi di Corona, in particolare, ha dimostrato che il trasporto merci su rotaia è veramente la spina dorsale dell'economia.



Foto: M. Oestreich



Foto: M. Oestreich

Locomotiva elettrica 101 013-1



DB AG

- Auto abbinata alle pagine 66/67
- Funzioni audio commutabili digitalmente (735579)



Fotomontaggio

Q4/2022

735509

DC

4/1

735579

DCC



4/1

Ep VI 119 NEM NEM 651 LED R1

Lo schema di colore standard per le locomotive DB a lunga distanza è il rosso traffico con una barra anteriore grigio chiaro. Per l'anniversario "50 anni di Intercity in Germania", nel settembre 2021, la Deutsche Bahn ha dato alla 101 013 lo schema di colori per abbinare la vernice delle carrozze IC. Gli è stato dato il design grigio chiaro con linee decorative di colore rosso traffico, già conosciuto dall' ICE e dalle carrozze a lunga distanza. Un totale di 145 unità della serie 101 sono state messe in servizio alla fine del 1999.

*Fleischmann*

# NAVETTA FLUGHAFEN- EXPRESS BERLIN

Il nuovo aeroporto di Berlin Brandenburg (BER) è il più grande hub di trasporto internazionale di Berlino. Con l'inaugurazione il 31 ottobre 2020 è entrata in servizio anche la nuova navetta Flughafen-Express (FEX), che collega la stazione centrale Berlin Hbf ai terminal 1-2 di BER via Gesundbrunnen e Ostkreuz. La navetta ferma nelle più importanti stazioni di snodo, per consentire al maggior numero possibile di viaggiatori provenienti da tutte le direzioni di recarsi da e verso il nuovo aeroporto in modo rapido e confortevole. La nuova stazione ferroviaria dell'aeroporto si trova direttamente sotto il Terminal 1. La FEX passa due volte l'ora e integra le linee RE7 e RB14 già esistenti, che si fermano alle stazioni di Berlin Stadtbahn ed effettuano una corsa una volta l'ora. In questo modo, è disponibile quattro volte l'ora durante la giornata un collegamento veloce da Berlin Hbf o Ostkreuz ai terminal 1-2 di BER.

La FEX è composta da quattro moderne carrozze a due piani, di cui una vettura di controllo specificamente adattata alle esigenze dei viaggiatori aerei. Anche dall'esterno la navetta è subito riconoscibile a colpo d'occhio. Simboli descrittivi e ben visibili indicano chiaramente ai passeggeri i servizi offerti da ciascuna carrozza. Ad esempio, sono stati inseriti spazi di stivaggio generosi per i bagagli. La FEX offre anche una comoda 1. classe. La trazione è affidata come da progetto a una locomotiva elettrica del gruppo 147.





Foto: C. Topp

## Locomotiva elettrica 147 002-0



DB AG

- Pantografi dal design delicato
- La locomotiva traina il "FEX"
- Display destinazione treno illuminato (739072)
- Funzioni di luci/sonore commutabili digitalmente (739072)



Fotomontaggio

Q3/2022

739002 DC 4/1

739072 DCC 4/1

Ep VI 118 NEM Next18 LED R1

La TRAXX3 di Bombardier differisce notevolmente dai suoi modelli precedenti non solo per la ridisegnata carrozzeria della locomotiva. Per la prima volta, le superfici laterali di una locomotiva elettrica sono state dotate di un dispositivo per il bloccaggio di teloni su cui è possibile attaccare la pubblicità. Nel 2014 sono state consegnate alla DB Regio le prime 20 locomotive della serie 147 (tipo P160 AC3), appositamente adattate alle esigenze del traffico locale. Con una potenza di 5.600 kW e una velocità massima di 160 km/h, sono utilizzate anche a Berlino ed a Brandeburgo dal 2018.

Set di 4 pezzi: Carrozze a due piani "FEX"



DB AG

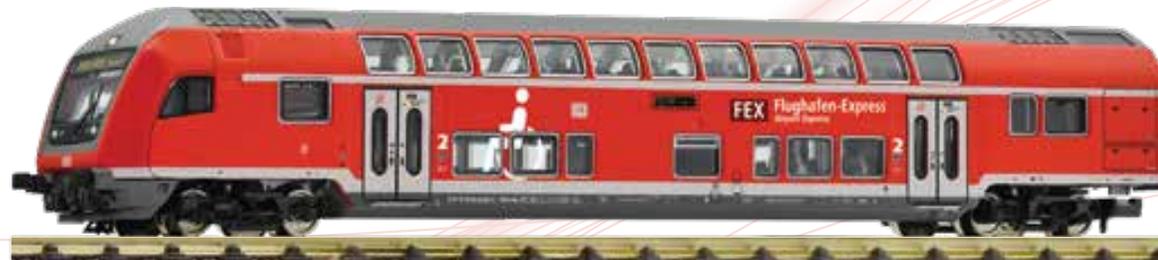
- Airport Express (FEX) Berlino
- Con decodificatore cambio luce (bianco/rosso) per funzionamento analogico e digitale
- Illuminazione del display destinazione treno commutabile digitalmente(carrozza pilota)



DBApz 758



DBpz 753



DBpbzfa 766

Fotomontaggio



DBpz 753

Q3/2022

881916

Ep VI 672 LED NEM

## Locomotiva elettrica 1116 199-1 "60 anni ROCO"



ÖBB



Fotomontaggio



Fotomontaggio

- Z21 per cabina macchinista disponibile
- In modalità digitale gli abbaglianti sono commutabili (781775)
- Funzioni luce/sonore commutabili fedeli all'originale per mezzo di un decodificatore integrator (781775)

In risposta alle numerose richieste di appassionati di serie N, è stata inserita nel programma prodotti 2022 la locomotiva artistica "60 anni di ROCO" per questo speciale gruppo di clienti. Il ricercato design della locomotiva Taurus è stato riprogettato in collaborazione con il meraviglioso artista Gudrun Geiblinger. Il design simboleggia metaforicamente il passaggio dalla fondazione di ROCO, con la produzione di giocattoli per bambini come il famoso secchiello per la sabbia, ai capolavori odierni del modellismo ferroviario. Perché 60 anni di ROCO significano sei decenni di innovazione e meccanizzazione su piccola scala, ma in grande stile. Naturalmente il logo non poteva mancare: l'ormai celebre scritta ROCO nella trasformazione da ieri a oggi.

Q1/2022		
781705	DC	4/1
781775	DCC	4/1

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

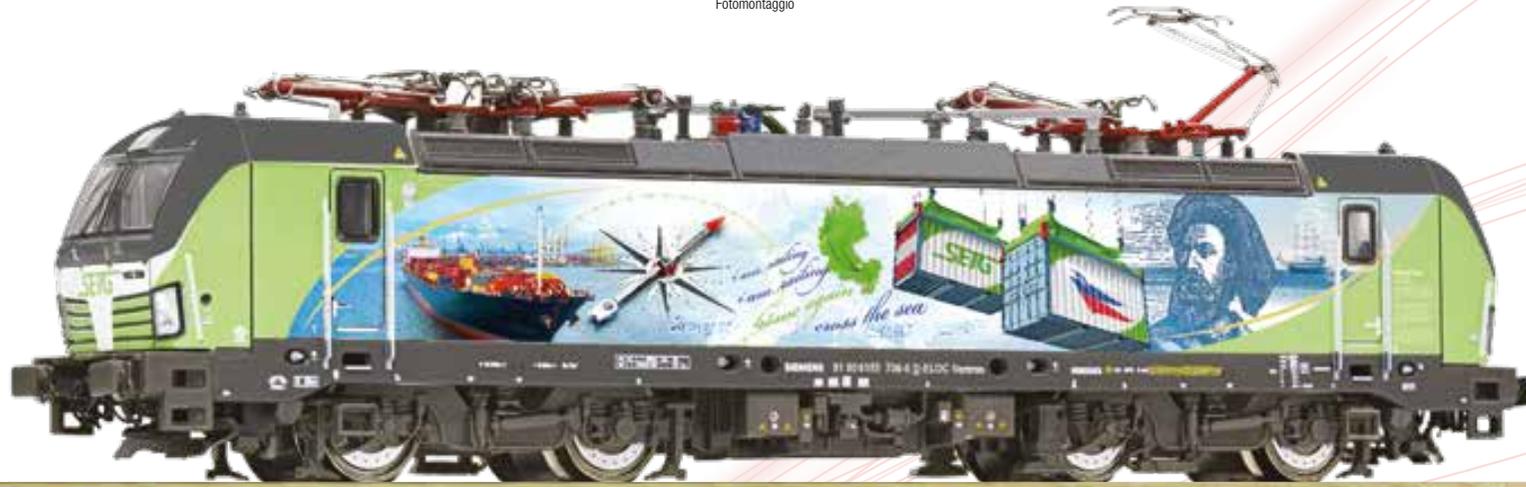
Locomotiva elettrica 193 736-6



SETG



Fotomontaggio



Fotomontaggio

- Modello disponibile esclusivamente dalla FLEISCHMANN
- In modalità digitale gli abbaglianti sono commutabili e le luci di testa o le luci di coda possono essere commutate singolarmente (739348)

Dove commercianti come Marco Polo una volta esploravano le rotte commerciali, ora anche le compagnie ferroviarie fanno parte delle rotte commerciali internazionali. La SETG ne fa parte con numerosi collegamenti dai porti marittimi all'Europa centrale. I porti del Mare del Nord di Amburgo, Bremerhaven e Wilhelmshaven e il porto adriatico di Koper sono collegati ai terminal austriaci di Salisburgo, Enns e Wolfurt. Con il "Marco Polo" Vectron, approvato per l'uso in Germania, Austria, Ungheria, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Romania, Croazia e Slovenia, la SETG attira l'attenzione su quest'aspetto.

Q3/2022

739278 DC 4/1

739348 DCC 4/1

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica 1216 012-5 "Nightjet"



ÖBB



Fotomontaggio



- In versione digitale gli abbaglianti sono commutabili (781874)
- Modello attrezzato con decoder digitale e funzioni suono e luce commutabili in modo digitale (781874)

Q1/2022

781804	DC	4/1
781874	DCC	4/1

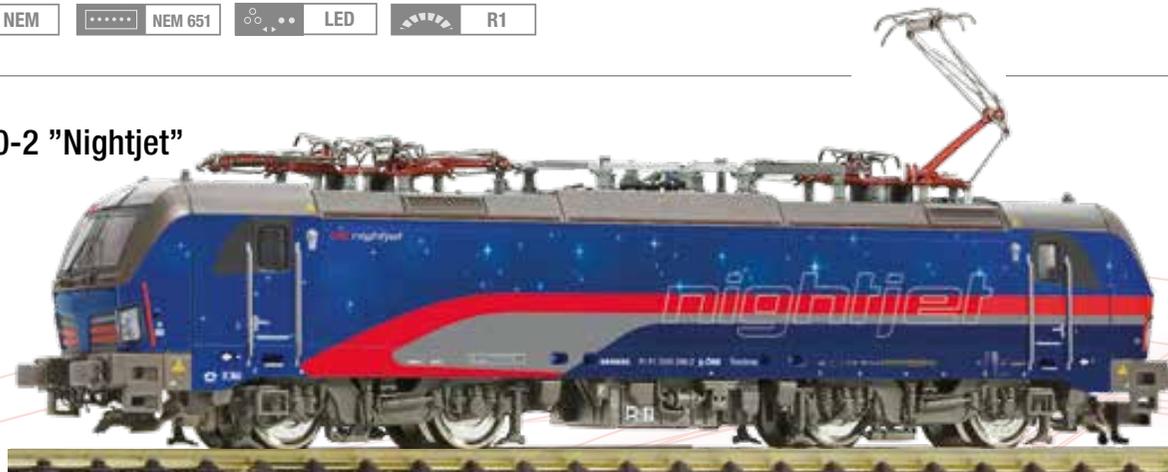
Ep	VI	122	NEM	NEM 651	LED	R1
----	----	-----	-----	---------	-----	----

La locomotiva 1216 012 è la seconda locomotiva Taurus esistente dal design "Nightjet", insieme alla ÖBB 1116 195. Una caratteristica importante della 1216 è la striscia rossa su entrambe le estremità, che è necessaria per l'immatricolazione in Italia. Con il cambio d'orario nel dicembre 2016, le ÖBB hanno lanciato il loro servizio di treni notturni in tutta Europa con il marchio Nightjet. Da dicembre 2017, Nightjet (NJ) è anche una categoria di treni. La riprogettazione delle carrozze è stata realizzata con fogli adesivi. Il design accattivante è in blu notte con un implicito cielo stellato.

## Locomotiva elettrica 1293 200-2 "Nightjet"



ÖBB



Fotomontaggio



- In versione digitale gli abbaglianti sono commutabili e le luci di testa o le luci di coda possono essere commutate singolarmente (739351)

Q3/2022

739281	DC	4/1
739351	DCC	4/1

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

La 1293 200 è stata la prima locomotiva Vectron delle ÖBB ad essere coperta con foglie adesivi dal design "Nightjet" nel maggio 2021. Così facendo, pubblicizza i nuovi treni Nightjet che saranno in servizio dalla fine del 2022. La locomotiva è equipaggiata con il pacchetto paese DE-AT-PL-NL-BE-CZ-SK-HU-RO-BG-HR-RS. Dalla fine del 2016, le ÖBB sono una delle poche grandi aziende di trasporto a gestire un servizio di treni notturni denso e attraente con destinazioni popolari come Bruxelles, Amburgo, Venezia e Varsavia. Le ÖBB hanno ordinato un totale di 13 treni a sette carrozze a Siemens Mobility per espandere ulteriormente questo servizio in Europa e offrire ancora più comfort per un viaggio sostenibile. In una prima fase, saranno utilizzati sui collegamenti dall'Austria e dalla Germania verso l'Italia.



Foto: R. Auerweck

**Fleischmann**

# LOCOMOTIVA ELETTRICA Re 6/6

Sebbene le locomotive Ae 6/6, utilizzate a partire dagli anni '50 prevalentemente sul San Gottardo, possano considerarsi un successo, esse presentano alcuni limiti: in primo luogo, la minore velocità in curva e l'assenza di un comando multiplo. Neppure l'impiego di una Re 4/4II a doppia trazione produsse i risultati auspicati. Così, si decise di costruire nuovamente una locomotiva a sei assi, ma, diversamente dall'Ae 6/6, con tre carrelli a due assi. Un requisito fondamentale per l'omologazione alla serie di treni R.

Dopo un intenso test su quattro prototipi di macchine, a partire dal 1972 vennero costruite in tutto 89 locomotive presso le società Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) e la società per azioni Brown-Boveri & Cie. (BBC) costruito in due serie di consegna. Con una potenza oraria di 7.850 kW e una velocità massima di 140 km/h, la Re 6/6 è ancora una delle locomotive più potenti della Svizzera. L'esterno della Re 6/6, come per la Re 4/4II e la Re 4/4III, è caratterizzato dalla presenza dei numeri di locomotiva cromati e dalle lettere della società ferroviaria, oltre che dallo stemma svizzero sul frontale. Tutte le Re 6/6 erano adornate con i nomi e gli stemmi di località legate alla ferrovia.

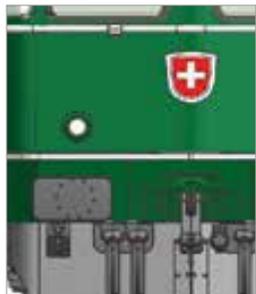
In breve tempo le Re 6/6 assorbirono il traffico di passeggeri e di merci sul Gottardo. Un'altra tratta in cui vennero impiegate queste locomotive fu quella del Sempione tra Domodossola e Vallorbe e sul Lötschberg. Ben presto le Re 6/6 si diffusero ovunque, in trazione singola, in controllo multiplo tra di loro e, soprattutto, nel traffico merci, dove furono ribattezzate Re 10/10 insieme a una Re 4/4II o a una Re 4/4III.

Nel corso del tempo le Re 6/6 sono state adorate da una vernice rossa. Altre modifiche riconoscibili esternamente riguardano l'attacco della presa UIC, le maniglie e i predellini di manovra. Inoltre, i due fanali rotondi inferiori hanno lasciato il posto ai vani dei fari rettangolari. Dal 2005 in poi, la maggior parte delle locomotive era dotata di aria condizionata nella cabina. Oggi tutte le macchine ancora attive sono denominate Re 620, sono verniciate in blu/rosso e in uso presso FFS Cargo.

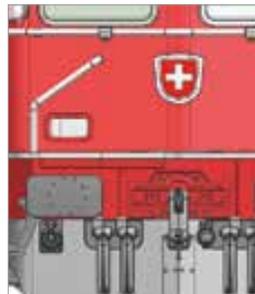




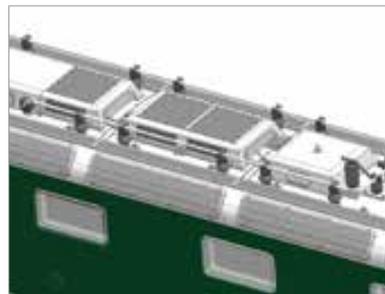
Foto: D. Häusermann



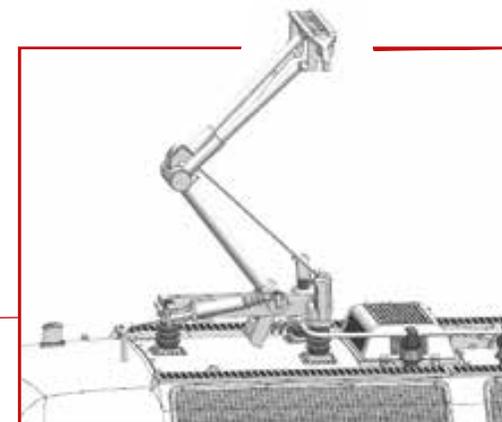
■ Fanali rotondi



■ Fanali rettangolari



■ Elaborato design del tetto



■ Pantografo in filigrana



Rendering



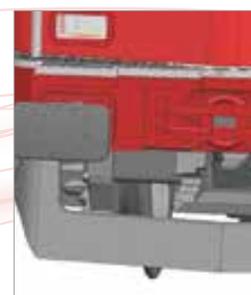
■ Versione senza gradini e senza manubrio



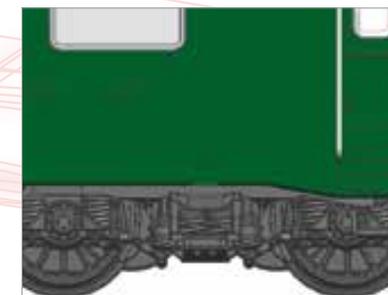
■ Versione con gradini e manubrio



■ Spazzaneve chiuso



■ Spazzaneve aperto



■ Carrello finemente dettagliati

Locomotiva elettrica Re 6/6



SBB

**NUOVA!**  
costruzione

- Pantografi filigranati
- Scacciasassi chiusi collegati al pacchetto
- In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente (734190)
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (734190)



Rendering

Q3/2022

734120

DC

734190

DCC



Ep

IV

121

NEM

Next18

CH

R1



SBB Cargo

**NUOVA!**  
costruzione

- Accesso frontale a destra con maniglia
- In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmentet (739072)
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (734191)



Fotomontaggio

Q4/2022

734121 DC 4/1

734191 DCC  4/1

Ep V-VI  121  NEM  Next18  CH  R1

## Locomotiva elettrica 193 497-5



BLS Cargo



Fotomontaggio

- Modello finemente dettagliato con quattro pantografi
- Locomotiva noleggiata dalla Hupac dal design "Alpinisti"
- Modello con decoder digitale e funzioni sonore e luci commutabili digitalmente (739355)

Q1/2022

739285	DC	4/1
739355	DCC	4/1

La compagnia svizzera di logistica per il trasporto combinato Hupac ha ricevuto otto locomotive merci Vectron MS da Siemens nel 2018. Le locomotive multisistema sono state acquistate per l'uso sul corridoio Reno-Alpi in Germania, Austria, Svizzera, Italia e Paesi Bassi (DACHINL). Le locomotive consentono agli operatori che collaborano con la Hupac di riunire le aree economiche europee.

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica 383 003-1



CD Cargo



Fotomontaggio

- Per l'utilizzazione nel trasporto merci transfrontaliero
- In modalità digitale gli abbaglianti sono commutabili e le luci di testa o le luci di coda possono essere commutate singolarmente (739395)

Q1/2022

739315	DC	4/1
739395	DCC	4/1

Nel 2016, CD Cargo ha iniziato a modernizzare la flotta di locomotive, con la decisione a favore della Vectron. Nel frattempo, 13 locomotive multisistema sono elencate nella Repubblica Ceca come Gruppo 383 e sono utilizzate principalmente nella Repubblica Ceca, in Germania e in Slovacchia. Le locomotive circolano anche in Austria, Polonia, Ungheria e Romania.

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

*Fleischmann*

# LOCOMOTIVA ELETTRICA BB 26000 "SYBIC" SNCF

Poiché la rete ferroviaria francese è suddivisa in una rete a corrente continua e una a corrente alternata, per i nuovi acquisti si decise di ordinare solamente locomotive a doppio sistema. Dopo la BB 22200, la prima locomotiva a due sistemi ad essere consegnata in serie alla SNCF nel 1976, fece seguito la BB 26000 in una serie di 234 unità a partire dal 1988. Per questo tipo di locomotive si affermò ben presto il soprannome "Sybic", crasi di "synchrone" (a motori sincroni) e "bicourant" (a due sistemi di corrente). Le locomotive Sybic sono utilizzate nel traffico dei treni espressi di alta qualità, nel traffico regionale e nella divisione del traffico merci "FRET".





Foto: M. Puech



■ Linee del tetto e pantografi in filigrana



■ Fanali nel design del prototipo



Fotomontaggio



■ Struttura del tetto traforata in lamiera acidata



■ Pancone attrezzabile con accessori

Locomotiva elettrica BB 26008



SNCF



Fotomontaggio

**NUOVA!**  
costruzione!

- Versione con doppi fari
- Due pantografi filigranati dal design differenter
- In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmentet (732310)
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (732310)

Q1/2022			
732240	DC		4/1
732310	DCC		4/1

Ep IV 111 NEM Next18 LED R1

Locomotiva elettrica BB 26227



SNCF



Fotomontaggio

**NUOVA!**  
costruzione!

- Due pantografi filigranati dal design differente
- In modalità digitale con luci di testa o luci di coda commutabili singolarmente (732311)
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (732311)

Q1/2022			
732241	DC		4/1
732311	DCC		4/1

Ep V 111 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica BB 507310



SNCF



Fotomontaggio

- Modello in livrea "Fantôme"
- Modello delicato con molti particolari applicati separatamente
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (732207)

Q4/2022

732137	DC	4/1
732207	DCC	4/1

Per l'utilizzo sulla rete francese a corrente continua, le Ferrovie statali francesi (SNCF) hanno acquistato un totale di 237 locomotive della locomotiva polivalente BB 7200 a partire dal 1976. Il design delle locomotive con il cosiddetto "nez cassé" (naso rotto) proviene dalla mano del francese Paul Arzens, che all'epoca era responsabile della progettazione di diverse locomotive SNCF. A partire dal 1999, le locomotive sono state suddivise nelle varie divisioni aziendali e da allora sono state utilizzate davanti a una grande varietà di treni.

Ep V-VI 109 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica 193 759-8



NS



Fotomontaggio

- ELL-Vectron noleggiata alle NS
- In versione digitale disponibile con luce abbagliante e fanali di testa o luci di coda commutabili singolarmente (739352)

Q3/2022

739282	DC	4/1
739352	DCC	4/1

Le ferrovie statali olandesi hanno noleggiato due locomotive multisistema Vectron per il traffico notturno "Nightjet" da Amsterdam a Vienna (e ritorno) dalla European Locomotive Leasing (ELL). Queste potenti locomotive raggiungono una velocità massima fino a 200 km/h nel traffico internazionale di passeggeri. La capitale olandese è ora nuovamente collegata alla rete europea dei treni notturni. I treni sono gestiti in collaborazione con le ferrovie NS, DB e ÖBB. Ciò significa che in futuro i viaggiatori avranno un'alternativa comoda ed economica riguardo ai viaggi aerei su questi tragitti.

Ep VI 119 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica 1829



Rail Force One



- Ex locomotiva Gruppo 1600 dal design Rail Force One
- Modello finemente dettagliato con parti plug-in applicati separatamente
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (732172)

Q1/2022

732102	DC	4/1
732172	DCC	4/1

La compagnia ferroviaria olandese Rail Force One ha acquisito sei locomotive da Locon Nederland nel 2017. La locomotiva elettrica del 1829 costruita in Francia (ex 1629 delle Ferrovie statali olandesi, costruita nel 1982) è stata la prima ad essere progettata con i colori della compagnia.

Ep VI 109 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva elettrica 1848



NS



- Con stemma "Valkenburg"
- Modello delicato con molti particolari applicati separatamente
- Funzioni sonore commutabili digitalmente (732173)

Fotomontaggio

Q2/2022

732103	DC	4/1
732173	DCC	4/1

Sulla base della locomotiva elettrica francese BB 7200, la NS ricevette le locomotive elettriche a quattro assi della serie 1600. Quando furono introdotte nel 1981, erano le locomotive più robuste della flotta di veicoli delle NS. Con un peso di servizio di 83 t, hanno prodotto 4.540 kW e hanno raggiunto una velocità massima di 140 km/h.

Ep V 109 NEM Next18 LED R1



# LOCOMOTIVE DIESEL



Foto: Markus Huber

## Locomotiva diesel-elettrica a doppia trazione V 188 002



DB

- Modello in Epoca IIIa in livrea verde con sovrastruttura sul tetto
- Coperture telaio con 4 sabbie ciascuna
- Illuminazione cabina machinista e sala macchine commutabile
- Grande altoparlante con risonatore per un sound potente (725173)

**VARIANTE!**  
di stampo



Fotomontaggio

Nel 1941 e nel 1942 furono messe in servizio dalla Wehrmacht tedesca quattro locomotive doppie di tipo D 311. Sono state costruite per trasportare l'artiglieria ferroviaria pesante. Due locomotive, la V 188 001 a/b e la V 188 002 a/b, continuarono ad essere utilizzate dalla Deutsche Bundesbahn dopo la guerra. Una terza locomotiva serviva da donatore di pezzi di ricambio. Hanno dimostrato il loro valore nel trasporto treno merci pesante e nel servizio di manovra, principalmente sulla rampa dello Spessart. Dopo un guasto al generatore, la V 188 001 dovette essere messa fuori servizio nel 1968. La V 188 002, designata più tardi 288 002, è stata operativa nella regione della Franconia fino al 1972. Nel 1973 entrambe le locomotive furono demolite.

Q4/2022

725103

DC

2/2

725173

DCC



2/2



Ep

III



141



NEM



Next18



LED



R1

Automotrice ad accumulatori Gruppo ETA 150 con carrozza pilota



DB



- Compartimento di 1a classe con sei posti a sedere nel veicolo a motore
- Luci di testa e illuminazione interna commutabili
- Tetto senza antenna
- Z21 per cabina macchinista disponibile
- Con decoder nell'automotrice e nella carrozza pilota (740173)

Fotomontaggio

Le automotrici ad accumulatori della Gruppo ETA 150 erano molto popolari tra i passeggeri grazie al loro eccellente comfort di guida e al basso livello di rumore. Un totale di 232 unità sono state costruite tra il 1954 e il 1965. Inoltre, 216 carrozze pilota del tipo ESA 150 sono state messe in servizio. Le automotrici, che venivano usate preferibilmente sulle linee di pianura, erano spesso chiamate anche „Taschenlampen-Express“, „Steckdosen-InterCity“ o „Akkublitz“. Furono usate nella zona di Augusta, nello Schleswig-Holstein, nella Bassa Sassonia orientale, nella Renania-Palatinato, nell'Assia meridionale e nella zona della Ruhr.

<b>Q4/2022</b>		
<b>740103</b>	DC	2/1
<b>740173</b>	DCC	2/1

Ep III 293 NEM Next18 LED LED R1



Foto: Markus Hüber

## Locomotiva diesel Gruppo V 60



DB



Fotomontaggio

- Maniglie per il manovrante applicate separatamente
- Asta in metallo
- Locomotive „nasi” riprodotte con precisione

Q2/2022

722404	DC	3/0
722484	DCC	3/0

Dalla metà degli anni ,50, la Deutsche Bundesbahn ha acquistato un totale di 942 locomotive del Gruppo V 60/V 60.1 per servizi di manovra leggeri e medi. La differenza tra il Gruppo V 60 (260) e V 60.1 (261) è la forza attrito più elevato del Gruppo 261. Le locomotive raggiungono una velocità massima di 30 km/h in manovra e 60 km/h in percorso. Hanno una potenza di 478 kW.

Ep III 65 NEM LED R1

## Locomotiva diesel Gruppo 260



DB



Fotomontaggio

- Asta in metallo
- Maniglie per il manovrante applicate separatamente

Q3/2022

722403	DC	3/0
722483	DCC	3/0

A partire dalla metà degli anni ,50, la Deutsche Bundesbahn ha acquistato un totale di 942 locomotive del Gruppo V 60/V 60.1 per il servizio di manovra leggero e medio. La differenza tra il Gruppo V 60 (260) e il Gruppo V 60.1 (261) è il maggiore carico di attrito del Gruppo 261. Le locomotive raggiungono una velocità massima di 30 km/h in manovra e 60 km/h in marcia di linea. La potenza è di 478 kW. Dopo i primi ritiri dal servizio negli anni ,80, molte unità furono vendute a varie ferrovie in Germania e all'estero.

Ep IV 65 NEM LED R1

## Locomotiva diesel 218 145-1



DB



Fotomontaggio



- Z21 per cabina macchinista disponibile
- Cabina di guida integrata, illuminabile in digitale
- In livrea „rossa antico”
- Con luci di testa o di coda commutabili separatamente (724301)

Q4/2022

724221 DC 4/1

724301 DCC 4/1

A partire dal 1971, la Deutsche Bundesbahn ha messo in servizio 398 locomotive del Gruppo 218 e le utilizza davanti ai treni passeggeri e merci. Sono utilizzate sulla maggior parte delle linee non elettrificate e raggiungono una velocità massima di 140 km/h con una potenza di 1.840 kW.

Ep IV 102 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva diesel 218 131-1



DB AG



Fotomontaggio



- Z21 per cabina macchinista disponibile
- Modello delicato con particolari applicati separatamente
- Funzioni audio commutabili digitalmente (724302)

Q3/2022

724222 DC 4/1

724302 DCC 4/1

Dal 1971, la Deutsche Bundesbahn mise in servizio 398 locomotive del Gruppo 218 e le utilizzò per trainare sia i treni passeggeri che i treni merci. Sono utilizzate sulla maggior parte delle linee non elettrificate e raggiungono una velocità massima di 140 km/h con una potenza di 1.840 kW. Il Gruppo 218 è passato attraverso una serie di variazioni di colore nel corso degli anni, con il rosso traffico che è diventato il colore standard a partire dal 1997.

Ep VI 102 NEM Next18 LED R1

## Locomotiva diesel Gruppo 106



DR



Fotomontaggio

- Modello delicato con molti particolari applicati separatamente
- Telaio in metallo pressofuso
- Dotata di fabbrica di un decodificatore digitale a saldatura permanente (722096)

Q3/2022

722016 DC 4/1

722096 DCC 4/1

Ep IV 68 LED R1

Dal 1960 al 1982, la DR ha acquistato locomotive da manovra del Gruppo V 60. Nonostante siano state ben accolte dal personale e dall'officina, alcuni miglioramenti sono stati apportati dopo la consegna della prima serie. La massa di attrito è stata aumentata a 60 tonnellate installando una zavorra di 5 tonnellate. Esternamente, il cambiamento più evidente riguardava la cabina macchinista. Allora aveva la stessa larghezza del telaio ed era dotata di una protezione contro il sole per il tetto. Il design migliorato fu consegnato dal 1964 come V 60.12, e dopo che il sistema di numerazione fu cambiato alla DR fu elencato come Gruppo 106.

## Locomotiva diesel 112 303-3



DR



Fotomontaggio

- In una combinazione di colori bordeaux
- Telaio in metallo pressofuso
- Per la prima volta con l'interfaccia Next18 e un decodificatore sonoro Next18 (721086)

Q1/2022

721016 DC 4/1

721086 DCC 4/1

Ep IV 87 NEM Next18 LED R1

Nel 1972 le ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn della ex RDT attrezzavano tre locomotive del Gruppo 110 con motori diesel di 1200 di HP, che poi si è rivelato un grande successo nei servizi di treno espresso. La trasmissione idrodinamica è stata fissata adeguatamente come le altre componenti. Dall'anno 1981 all'anno 1990 altre modifiche (a circa 500 locomotive) a 1.200 hp (883 kW) sono state realizzate nella Stendal Raw utilizzando i motori 12 KVD 18-21 AL-4 e AL-5. Queste locomotive erano chiamate Gruppo 112.

**UPI!**  
date



## Locomotiva diesel 118 616-2



DR

- Dal design „Sparlack”
- Con illuminazione cabina macchinista (721474)



Fotomontaggio

Il gruppo di locomotive V 180 della Deutsche Reichsbahn era la più grande Gruppo diesel mai costruita nella RDT. Inizialmente fu costruita in una versione a quattro assi con due carrelli a 2 assi - in seguito vi furono anche varianti a 6 assi. La versione a sei assi con un carico per asse basso di 15,6 t è ancora oggi considerata un capolavoro degli ingegneri coinvolti. Il basso carico per asse consente un uso universale, quindi la locomotiva può funzionare anche sulle linee secondarie. La zona di operazione opzionale che ne risulta è unica per le grandi locomotive diesel tedesche.

La V 180 ha sostituito vari gruppi di locomotive a vapore nei gruppi di prestazioni sopra la V100 e ha quindi accelerato il cambio di trazione sulle ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn. Nel 1995 le ultime locomotive di questo tipo hanno smesso di operare per la DB AG. Dopo, molte locomotive furono vendute a compagnie ferroviarie private.

Q1/2022

721404	DC	4/1
721474	DCC	4/1

Ep IV 121 NEM Next18 LED R1

2  
POSTO



Foto: Florian Giwanski

## Set di partenza digitale z21 start: Locomotiva diesel Gruppo 221 con un treno merci



DB

### CONTENUTO:

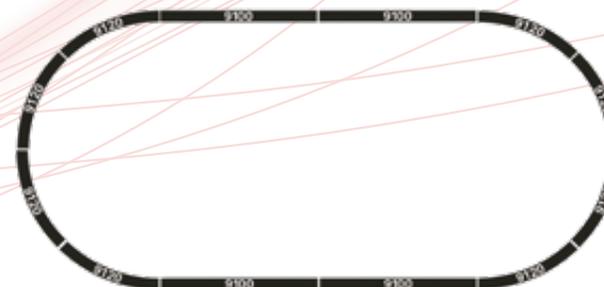
- 1 locomotiva diesel Gruppo 221 a controllo digitale
- 3 carri per trasporto pesante carichi con bramme di acciaio
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentatore

### z21 è un sistema digitale di progettazione modulare:

- Iniziare con il processore centrale z21 start e multiMAUS
- È possibile l'aggiornamento con un router WiFi e con codice di attivazione Art. no. 10814 e con l'utilizzo di smartphone, Tablet-PC, WLANMAUS 10813 e computer (controllo del modello protetto da software).
- Se hai già un tuo router WiFi e sai come funzionano le reti WiFi, il codice di attivazione 10818 è sufficiente per l'aggiornamento di cui sopra.



Fotomontaggio



Binari con massicciata per un tracciato binari ovale con raggio R1 (4 x 9100, 8 x 9120), e materiale di collegamento elettrico.

Dimensioni: 85 cm x 40 cm.

Q2/2022

931902

DCC

4/1

Ep

IV



421



NEM



NEM 651



R1

## Set di partenza analogico: Locomotiva a vapore Gruppo 80 con treno passeggeri

### CONTENUTO:

- 1 locomotiva a vapore Gruppo 80
- 2 carrozze passeggeri
- 1 controller manuale elettronico
- 1 alimentatore

- Targhe di diverse amministrazioni ferroviarie allegate

Binari con massicciata per un tracciato binari ovale con raggio R1  
(5 x 9101, 8 x 9120), 1 binario di collegamento  
Dimensioni: 75 cm x 40 cm.

Q3/2022  
931706 DC 3/0  
Ep III 172 NEM 9456 R1



Fotomontaggio

## Set di partenza digitale z21 start: Locomotiva diesel Gruppo 203 con un treno merci



SBB Cargo

### CONTENUTO:

- 1 locomotiva diesel Gruppo 203 a controllo digitale con suono
- 1 carro con stanti girevoli
- 1 carro a pareti scorrevoli
- 1 carro telone scorrevole
- 1 z21 start
- 1 Z21 multiMAUS
- 1 alimentatore

Binari con massicciata per un tracciato binari ovale con raggio R1 (4 x 9100, 8 x 9120), e materiale di collegamento elettrico. Dimensioni: 85 cm x 40 cm.

### Update della locomotiva!:

- Per la prima volta con interfaccia Next18 e decoder suono Next18
- Funzioni sonore secondo il modello originale

Q4/2022  
931903 DCC 4/1  
Ep V 394 NEM Next18 LED R1



Fotomontaggio





# CARROZZE PASSEGGERI



## Carrozza salone IC/EC di 1ª classe



DB AG



Apmnz 126.2

Fotomontaggio

Q3/2022

861204

■ Carrozza IC/EC con iscrizione attuale



## Carrozza a scompartimenti di 2ª classe IC/EC



DB AG



Bvmmsz 187.6

Fotomontaggio

Q3/2022

861304

■ Carrozze IC/EC con iscrizione attuale



Nonostante la consegna di nuove unità multiple ICE, presso la DB AG sono ancora in uso numerose vetture IC trainate da locomotiva. La locomotiva standard è il Gruppo 101.

## Carrozza salone di 2ª classe IC/EC



DB AG



Bpmmz 284.4

Fotomontaggio

Q3/2022

861404

■ Carrozza IC/EC con iscrizione attuale



## Carrozza salone IC/EC di 2ª classe



DB AG



Bpmmz 284.5

Fotomontaggio

Q3/2022

861104

■ Carrozza IC/EC con iscrizione attuale



### Carrozza Bordbistro IC/EC



DB AG



ARkimbz 288.4

Fotomontaggio

Q3/2022

861604

■ Carrozza IC/EC con iscrizione attuale

Ep VI 165 NEM 944701

### Carrozza pilota di 2a classe IC/EC



DB AG



Bpmbdzf 286.3

Fotomontaggio

Q3/2022

860884

■ Con decodificatore cambio luce (bianco/rosso) per funzionamento analogico e digitale

Ep VI 165 NEM 945301 LED



Foto: R. Auerweck

## Locomotiva elettrica Re 460



SBB

- Grembiule chiuso collegato al pacchetto
- Funzioni illuminazione/sonore commutabile attraverso un decodificatore integrato fedele al modello originale (731370)
- Perfettamente combinabile con i carrelli EW-IV - articoli 890326-890329



Fotomontaggio

Q3/2022																			
731300	DC																		
731370	DCC	🔊																	
Ep	V	🔊		116		NEM		NEM 651		LED		R1		LED					

## Carrozza passeggeri di 1<sup>a</sup> class



SBB



EW IV

Fotomontaggio

- Versione originale per l'uso con treni navetta
- Carrelli con ammortizzatori antiserpeggio
- Telai delle finestre dettagliati

Q3/2022

890326



## Carrozza passeggeri di 2<sup>a</sup> classe



SBB



EW IV

Fotomontaggio

- Versione originale per l'uso con treni navetta
- Carrelli con ammortizzatori antiserpeggio
- Articolo 890328: Con un numero di matricola differenter

Q3/2022

890327

890328



## Carrozza ristorante



SBB



EW IV

Fotomontaggio

- Versione originale per l'uso con treni navetta
- Carrelli con ammortizzatori antiserpeggio
- Telai delle finestre dettagliati

Q3/2022

890329



Le carrozze passeggeri standard EW IV furono fornite alle SBB a partire dal 1981 e, con oltre 500 unità, formano una delle più grandi flotte di carrozze svizzere. Lo châssis è costituito da una struttura in acciaio leggero saldato. Le carrozze sono molto apprezzate dai viaggiatori grazie ai loro interni generosi con posti a sedere faccia a faccia e il loro comportamento di marcia regolare, soprattutto alle alte velocità. Il convoglio include anche carrozze ristorante, inizialmente dotate di pantografo. Quest'ultimo serviva anche per alimentare direttamente la cucina di bordo e tutte le altre apparecchiature elettriche. Nel corso dei vari ammodernamenti, il pantografo fu successivamente rimosso. Oggi l'alimentazione delle carrozze è fornita dalla composizione del treno. Grazie a vari ammodernamenti, le carrozze EW-IV sono utilizzate ancora oggi per il traffico quotidiano.

*Fleischmann*

# VAGONE BAGAGLI PER TRENO MERCI

## Pwgs 41

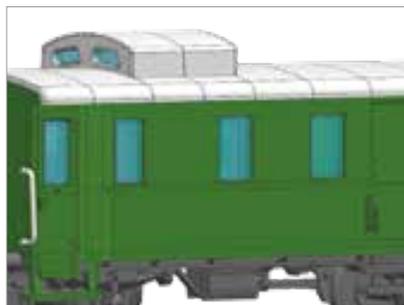
Per molto tempo i treni merci sono stati accompagnati da personale in vagoni bagagli dedicati. Oltre che per il macchinista, c'era spazio anche per il responsabile bagagli e per il manovratore per la movimentazione nelle stazioni. Prima dell'introduzione del freno ad aria compressa continuo, la carrozza ospitava anche i frenatori, che avevano così la possibilità di riscaldarsi e mangiare durante la sosta in stazione. Il nome generico comune delle carrozze passeggeri era Pwg (vagone bagagli per treno merci).

Nell'ambito dell'incremento generale del traffico merci, a partire dal 1941 la Deutsche Reichsbahn (DRB) acquistò più di 700 carrozze passeggeri da varie fabbriche (Waggonwerke West, Rastatt, SGP), le quali furono prodotte in acciaio in diverse serie e secondo vari disegni. Erano riscaldabili e, oltre al locale bagagli, avevano uno scompartimento per il macchinista, un locale d'imbarco e servizi igienici. Il locale bagagli era accessibile tramite porte scorrevoli interne. Alcune carrozze venivano ancora consegnate con le cabine di guida sul tetto. Ciò consentiva al macchinista di osservare i segnali. Fino agli anni Sessanta il conducente era obbligato a osservare i segnali, in seguito questi pulpiti sul tetto furono eliminati dalla maggior parte delle compagnie ferroviarie.

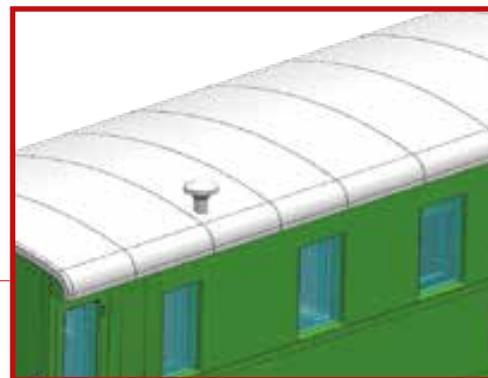
Poiché le carrozze venivano realizzate presso diversi stabilimenti e sono rimaste in servizio in vari Paesi europei dopo la fine della seconda guerra mondiale, si differenziano per alcuni dettagli sorprendenti, soprattutto per quanto riguarda il tetto, le estremità anteriori, le pareti laterali, la disposizione e il numero dei finestrini. Per lungo tempo, le carrozze sono state utilizzate in molti treni merci come vagoni per il trasporto di bagagli o come carri merci al seguito; alcune compagnie ferroviarie le hanno utilizzate anche nei treni passeggeri vista la possibilità di raggiungere la velocità massima di 100 km/h.







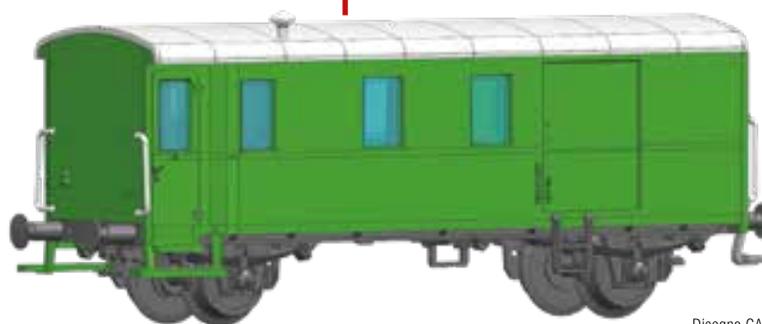
■ Tetto con veranda belvedere



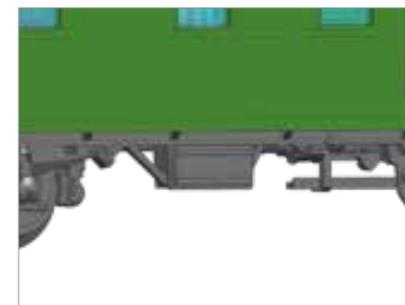
■ Tetto liscio con camino



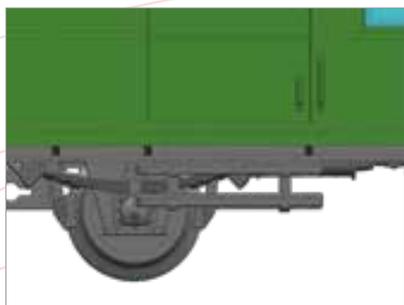
■ Maniglie autoportanti e pedane



Disegno CAD



■ Sottoscocca dettagliato



■ Pedana larga



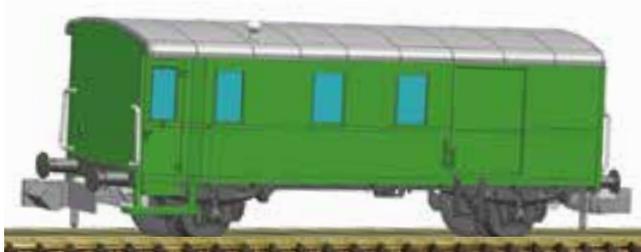
■ Pedana stretta

Bagagliaio per treno merci



DB

**NUOVA!**  
costruzione



Pwgs 41

Disegno CAD

Q2/2022

830150

■ Scale sulle porte del bagagliaio dal design moderno e stretto

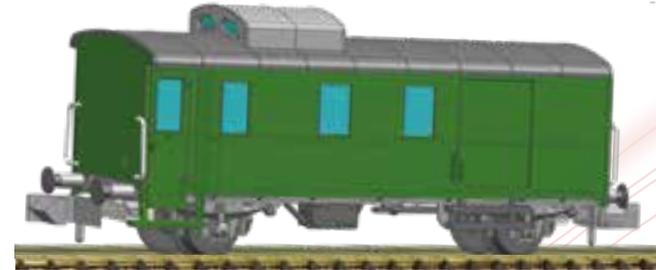
Ep IV   64   NEM

Bagagliaio per treno merci



DR

**NUOVA!**  
costruzione



Pwgs 41

Disegno CAD

Q2/2022

830151

■ Versione senza pulpito sul tetto

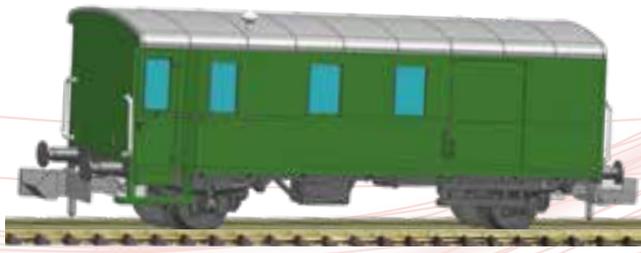
Ep IV   64   NEM

Bagagliaio per treno merci



PKP

**NUOVA!**  
costruzione



F

Disegno CAD

Q2/2022

830152

■ Modello finemente dettagliato con molti particolari applicati separatamente

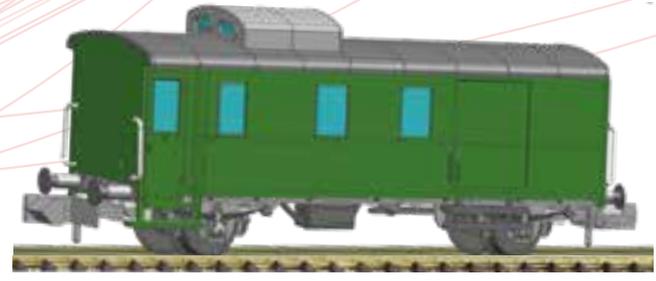
Ep IV   64   NEM

Bagagliaio per treno merci



ÖBB

**NUOVA!**  
costruzione



Dih

Disegno CAD

Q2/2022

830157

■ Versione senza pulpito sul tetto

Ep III   64   NEM

**Fleischmann**

# CARRI MERCI APERTI

## Eanos, Ea(n)s

I carri merci aperti a quattro assi hanno influenzato le rotaie europee per decenni. Il carico o lo scarico con gru, escavatori o sistemi di ribaltamento permette di smistare velocemente i carri nelle stazioni e ferrovie di collegamento.

A metà degli anni '80, su insistenza delle Ferrovie dello Stato francesi, l'Associazione ferroviaria internazionale (Union internationale des chemins de fer, UIC) stabilì le dimensioni dei carri merci aperti a quattro assi con una lunghezza di carico maggiore. Rispetto al precedente tipo Eaos, i carri sono più lunghi di 1,70 metri e hanno porte rinforzate, pareti anteriori e laterali e pavimento in acciaio.

Questi carri furono costruiti in **quattro** versioni:

**Tipo 1 - Eanos (-x) 052** (con due diversi tipi di carrello)

**Tipo 2 - Eanos-x 055** (con diverso design delle porte, freni con frenatura automatica del carico)

**Tipo 3 - Eanos-x 059** (con una sola porta di carico per lato lungo)

**Tipo 4 - Eas 5948 / Ea (n) s 069** (tipo Arad per la DR, con porte bombate e ribalte frontali)

Con diverse migliaia di unità in tutta Europa, questi carri merci aperti sono una parte importante del parco veicoli delle varie compagnie ferroviarie. I carri sono utilizzati in tutta Europa sia nei treni merci misti che nei treni completi. Trasportano molte merci da rottami metallici, legno e carbone a ricambi per auto e barbabietole da zucchero.

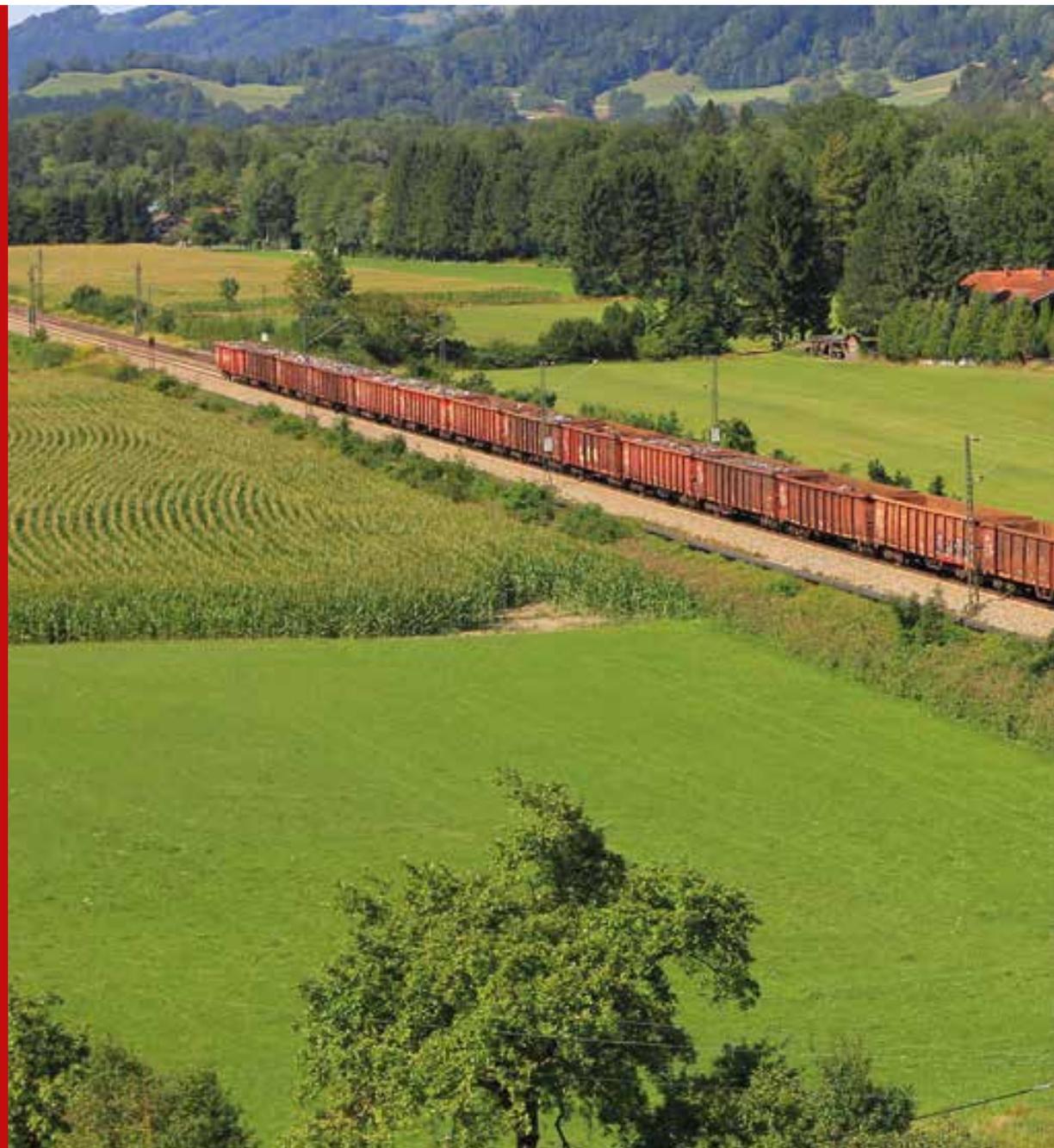
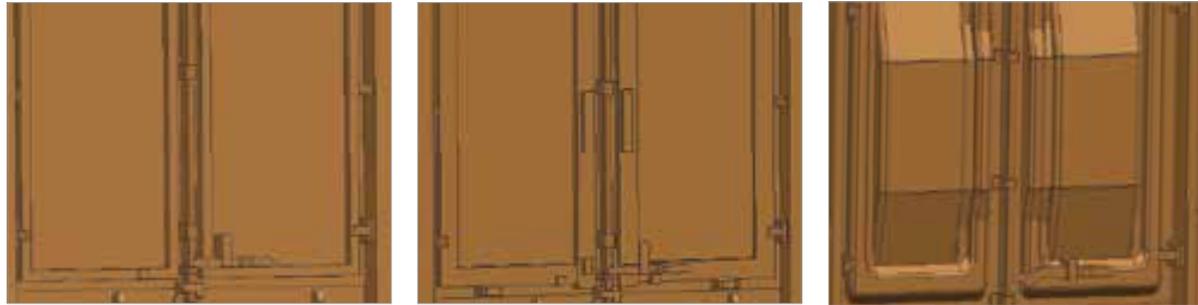




Foto: C. Auerweck



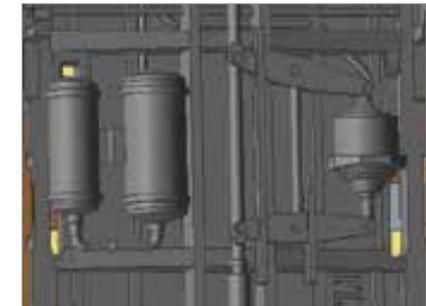
■ Diverse porte per il vano di carico



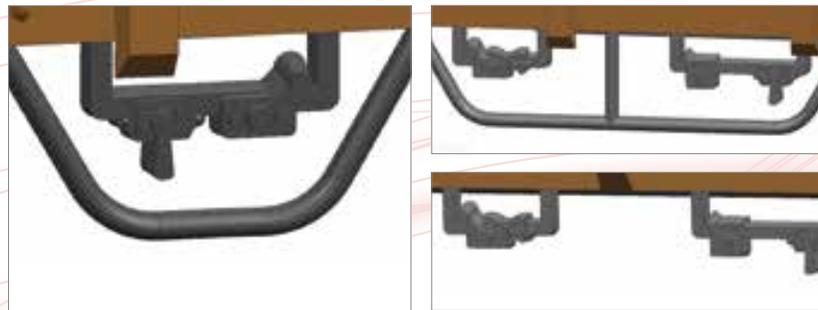
■ Lati anteriori dettagliati



Disegno CAD



■ Sottosocca riprodotto



■ Leva del freno in versione prototipo

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



DB



Eanos 052



Fotomontaggio

**NUOVA!**  
costruzione

Q2/2022

830250



- Modelli finemente dettagliati con maniglie e pedane applicate separatamente
- Set ideale per la formazione di treni completi

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



DR



Fotomontaggio



Eas 5948

**NUOVA!**  
costruzione

Q2/2022

830253



- Sottoscocca del carro riprodotta in modo elaborato
- Con le tipiche ante in lamiera pressopiegata e i respingenti rotondi

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



DB AG



Eanos-x 055



Fotomontaggio

**NUOVA!**  
costruzione

Q2/2022

830251



- Modello in livrea rosso traffico
- Carrelli saldati tipo Y25, respingenti angolari

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



ÖBB

Q3/2022

830256



Fotomontaggio



Eanos

**NUOVA!**  
costruzione

Set di 2 pezzi: Carri merci aperti



SBB

Q3/2022

830252



Fotomontaggio



Eanos

*Fleischmann*

# CARRI TRAMOGGIA A SCARICO AUTOMATICO

Fc<sup>089</sup> UND Td(s)<sup>928</sup>

Sulla base dell'esperienza con i carri per merci sfuse con scarico a gravità regolabile, sviluppati dal 1954, la Deutsche Bundesbahn ha acquistato vari tipi da diverse fabbriche di carri dal 1959 al 1962.

Inizialmente autoscaricatori senza tetto girevole del tipo Otmm 64, dal 1980 ribattezzati Fc 089. Questi veicoli venivano impiegati principalmente per il trasporto di pietrisco, minerale e carbone. Per poter trasportare anche merci sfuse sensibili all'umidità come cereali, zucchero o prodotti chimici, a partire da questo modello vennero sviluppati con l'aggiunta di una nuova scatola superiore con tetto girevole i vagoni di tipo Ktmm(v) 65, poi ribattezzati Td(s) 928 dal 1968.

Tra il 1983 e il 1986 parte della Fc 089 fu ceduta alla Deutsche Reichsbahn. A partire dal 1988, quando fu raggiunto il limite di durata utile, la presenza di questi autoscaricatori iniziò a diradarsi. Alcuni vagoni di questo tipo sono visibili ancora oggi, principalmente in treni da cantiere e in varie ferrovie private.





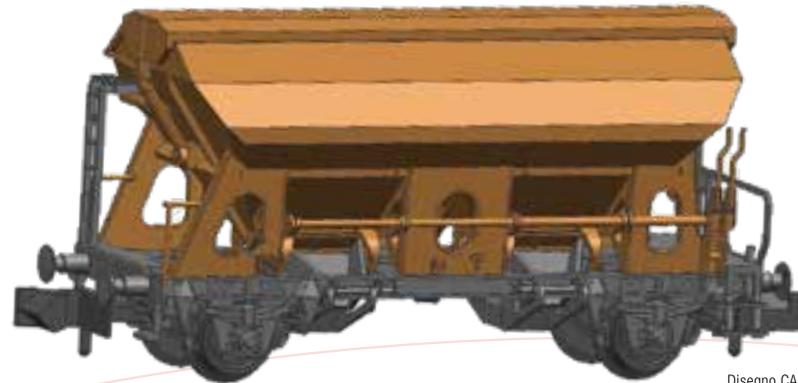
Foto: F. Wilke, s. Carstens



■ Tetto girevole



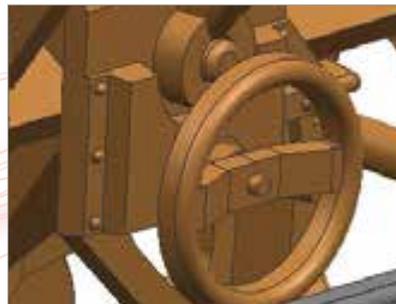
■ Scala separata



Disegno CAD



■ Elaborata replica della piattaforma di manovra e delle leve autoportanti

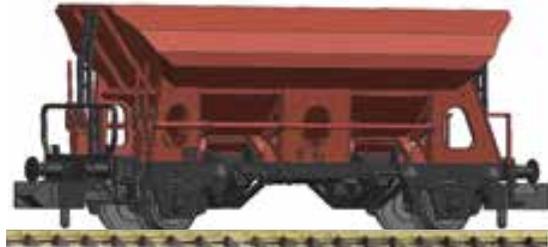


■ Volantino dettagliato

Carri tramoggia a scarico automatico



DB



Ed 089

Disegno CAD

**NUOVA!**  
costruzione

Q3/2022

830350

- Con pedane, scalette e ringhiere piattaforma dettagliate
- Modello con telaio nero

Ep IV    57    NEM

Set di 3 pezzi: Carri tramoggia a scarico automatico



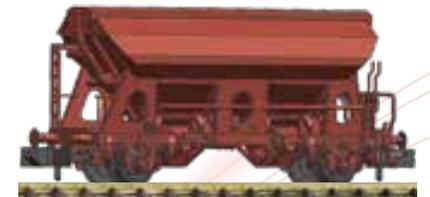
DB



Td(s) 928



Td(s) 928



Td(s) 928

Disegno CAD

**NUOVA!**  
costruzione

Q3/2022

830351

- Con molti particolari applicati separatamente
- Set ideale per la formazione di treni completi

Ep IV    171    NEM

Carro tramoggia a scarico automatico



DR



Tdg-y 5640

Disegno CAD

**NUOVA!**  
costruzione

Q3/2022

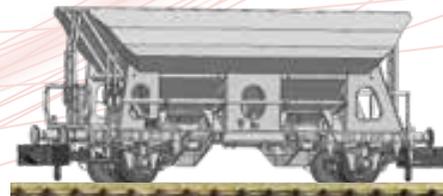
830352

Ep IV    57    NEM

Carro tramoggia a scarico automatico



SBB



Fcs

Disegno CAD

**NUOVA!**  
costruzione

Q3/2022

830353

Ep IV-V    57    NEM

Carro tramoggia a scarico automatico



DB AG



Td(s) 928

Disegno CAD

**NUOVA!**  
costruzione

Q3/2022

830354

Ep V    57    NEM

## Set di 2 pezzi: Carri trasporto rotaie



DRB



S „Augsburg“

Fotomontaggio

Q4/2022

823607

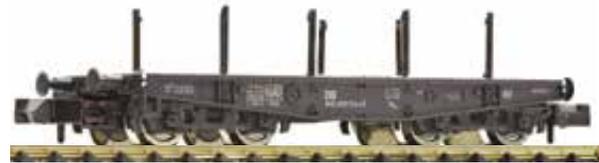
- Caricato con profili binario



## Carro pianale per carichi pesanti



DB



SSy

Fotomontaggio

Q3/2022

845604

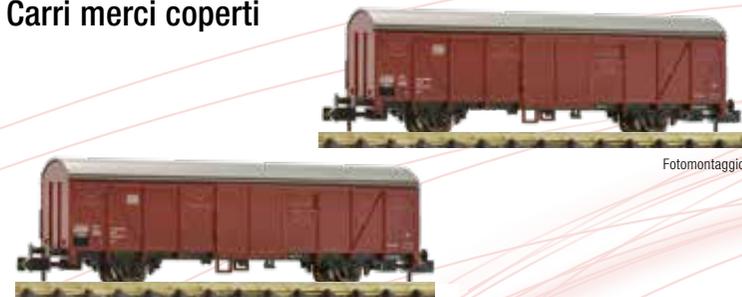
- Scritte e livrea secondo il modello originale



## Set di 2 pezzi: Carri merci coperti



DB



Gbs 252

Fotomontaggio

Q1/2022

831514

- Ogni carro con numeri di matricola differente



## Carro doppio porta contenitori



DB



BTs 50

Fotomontaggio

Q3/2022

823307

- Caricato con container della ditta „Südzucker“
- Modello dal design delicato con contenitori rimovibili



## Carro con stanti inseribili



DB



Rimms 58

Fotomontaggio

Q3/2022

825754

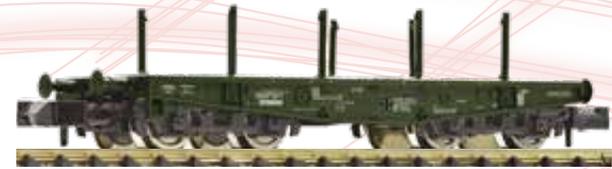
- Modello con respingenti rotondi



## Carro pianale per carichi pesanti



BW



Fotomontaggio

Q3/2022

845605

- Modello in livrea „Deutsche Bundeswehr (BW)“



### Carro per la pulizia delle rotaie „FLEISCHMANN Clean”



DB



Fotomontaggio

Q1/2022

833408

- Rotaie sempre in ottime condizioni

Ep IV

87

### Set di 2 pezzi: Carri merci coperti



DB AG



Disegno CAD



Gbsqss

Q4/2022

826216

- Entrambi i modelli con piattaforma del frenatore

Ep V

180

NEM

### Carro merci coperti



DR



Gbs [1500]

Fotomontaggio

Q1/2022

826211

- Con porte scorrevoli mobili

Ep IV

88

NEM

### Carro con stanti ribaltabili



DB AG



Ks 446

Fotomontaggio

Q3/2022

825742

- Modello con respingenti rotondi
- Con protezione inferiore solida anziché un telaio a travata

Ep V

86

NEM

### Set di 2 pezzi: Carri merci coperti



DR



Gbs



Fotomontaggio

Q1/2022

831515

- Ogni carro con un numero di matricola differente

Ep IV

176

NEM

### Set di 2 pezzi: Carro frigorifero „Interfrigo”



DR



Disegno CAD



Ibbhss

Q4/2022

826215

- Variante con porte laterali rinforzate

Ep IV

176

NEM

### Set di 3 pezzi: Carri pianali



DB AG



Rmms



Rmms



Rmms

Fotomontaggio

Q3/2022

826710

- Con carrelli tipo 661

Ep VI

264

NEM

**Fleischmann**

# TRASPORTO COMBINATO

Un mondo senza container e casse mobili su ferrovia e su strada non è più immaginabile oggi. Queste unità di trasporto permettono il trasporto continuo di merci dal mittente al destinatario. Non è la merce effettiva trasportata che viene ricaricata, ma i contenitori di trasporto che cambiano il mezzo di trasporto durante la catena di trasporto: Tra camion, ferrovia e nave.

Il trasbordo di container su carri piani è il caso più comune di trasporto combinato. I cosiddetti carri canguro (doppi), sui quali possono essere caricati sia i container che i rimorchi, sono indispensabili per il TC. Il trasbordo di solito avviene verticalmente (con gru o reachstacker) in un terminal. A questo scopo, nei porti e nell'entroterra vengono create stazioni nodali con strutture di carico.

La „Rollende Landstraße“ (RoLa), conosciuta anche come traffico strada-rotaja, si affermò come un altro tipo di trasporto. Per trasportare le unità camionistiche su distanze più lunghe, esse viaggiano indipendentemente su carri speciali a pianale ribassato. I camionisti passano il tempo del viaggio nel carro ausiliario per la RoLa.

Il trasporto combinato offre le migliori condizioni con lo sforzo di riportare le merci sulla ferrovia e di fornire soluzioni migliori per una mobilità delle merci efficiente dal punto di vista energetico, ambientale e climatico.





## Carro a tasca T3



AAE



Sdgmns 33

Fotomontaggio

Q4/2022

825059

- Telaio in metallo pressofuso



## Carro a tasca T3



AAE



Sdgmns 33

Fotomontaggio

Q4/2022

825060

- Maniglie e ringhiere piattaforma filgranate



## Carro a tasca T3



AAE



Sdgmns 33

Fotomontaggio

- Caricato con un rimorchio dello spedizioniere P&O Ferrymasters
- Telaio in metallo pressofuso
- Con maniglie filgranate e ringhiere piattaforma

Q4/2022

825061



## Carro portacontainer



AAE



Sgns

Fotomontaggio

- Caricato con due casse mobili della ditta Bell

Q2/2022

865243



### Carro doppio porta contenitori

  
CLIP



Sggmrs

Fotomontaggio

Q3/2022

825342

Ep VI  218  NEM

■ Utilizzato per il trasporto merci dai Paesi Bassi alla Polonia

### Carro doppio porta contenitori

  
GYSEV CARGO



Sggmrs

Fotomontaggio

Q4/2022

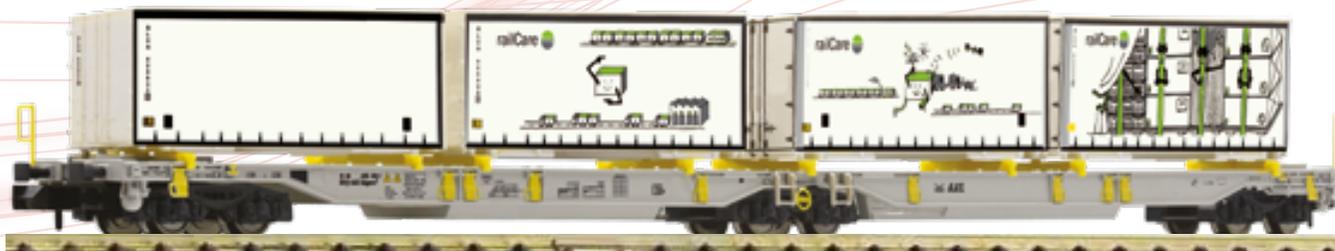
825340

Ep VI  218  NEM

■ Caricato con due contenitori 40'

### Carro con doppia tasca articolato

  
AAE



Sdggmrs/T2000

Fotomontaggio

Q1/2022

825014

Ep VI  219  NEM

■ Caricata con casse mobili Railcare

## Set di 2 pezzi: Carri pianali per carichi pesanti



ÖBB



Ssy



Ssy

Fotomontaggio

Q1/2022

845607

Ep

III



136

- Caricato con bramme
- Ogni carro con numero di matricola differente

## Unità Leig



ÖBB



Hkr-v „Dresden“

Fotomontaggio

Q1/2022

830606

Ep

IV



156



NEM

- Corridoi mobili con agganciamento rigido tra i carri
- Quattro porte scorrevoli mobili
- Un carro con garitta del frenatore

## Set di 3 pezzi: Ferrocisterne inclinate



ATIR-RAIL

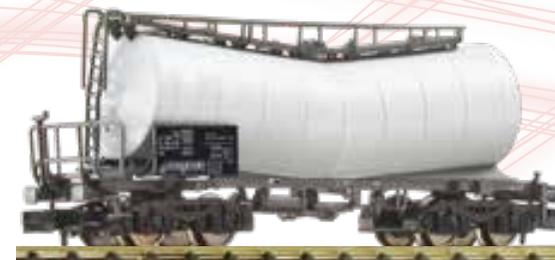


Zacens



Zacens

Fotomontaggio



Zacens

Q4/2022

846007

Ep

VI



245



NEM

- Modelli finemente dettagliati con diversi numeri di matricola
- Perfettamente combinabili con la locomotiva elettrica 193 736-6 - articoli 739278/739348



Foto: Markus Huber

**Fleischmann**

# CARRI DI GRANO E SILO Tgpps/Tpps

Per il trasporto di grano sfuso e di generi alimentari, le Ferrovie Federali Svizzere utilizzano dal 1956 carri a due assi di concezione speciale con tetto apribile e scarico a gravità.

Il grano è sempre stato una merce molto importante da trasportare. Oltre al grano vero e proprio, questi prodotti comprendono anche malto, riso, zucchero, ecc. Per molto tempo, questi sono stati trasportati solo in sacchi in carri merci coperti. Per grandi quantità, questo era un metodo di trasporto molto ingombrante. Pertanto, è stato sviluppato un carro adeguato che poteva essere caricato e scaricato rapidamente con prodotti sfusi.

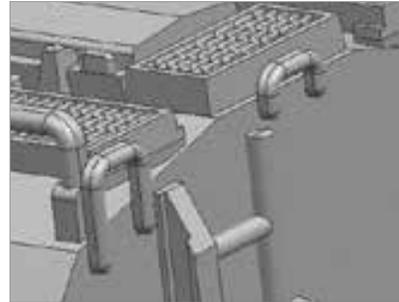
I primi tre carri prototipo furono consegnati dalla società Josef Meyer AG di Rheinfelden. Dopo lunghi test, è stata prodotta la serie ottimizzata con una capacità aumentata di 42,000 litri. I due fornitori Josef Meyer AG e Ferriere Cattaneo, Giubiasco consegnarono un totale di 380 carri dal 1958 al 1962. 35 carri di questa serie furono poi riservati al trasporto di sabbia di quarzo. Per evitare confusioni con i carri di grano, la denominazione „Quarzsand” è scritta in tedesco e francese sul lato con la piattaforma del freno.

La maggior parte del trasporto di prodotti agricoli in Svizzera è nazionale. Nella prima fase, il grano domestico viene trasportato da un punto di raccolta a un impianto di stoccaggio intermedio. Da lì viene trasportato agli impianti di lavorazione. Le esportazioni di grano nazionale sono rare, ed è per questo che i carri svizzeri si trovano raramente all'estero. Occasionalmente, alcuni carri di questo tipo sono stati noleggiati o venduti a società industriali. Questi carri sono o erano in uso in schemi di colori parzialmente colorati.

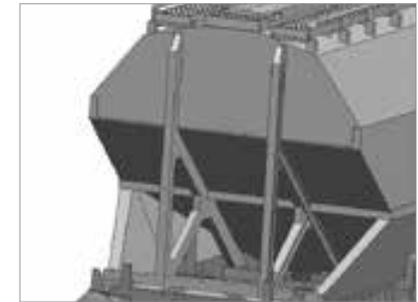




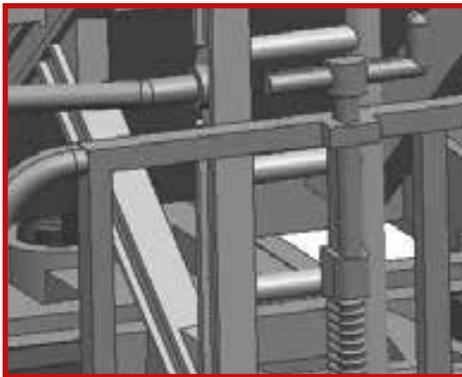
Foto: M. Maass



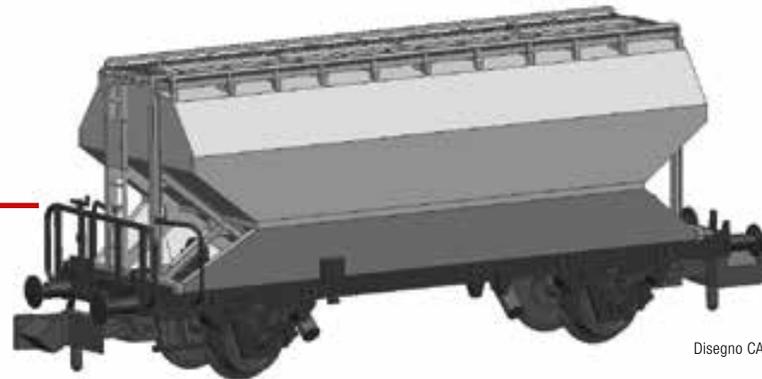
■ Maniglie autoportanti



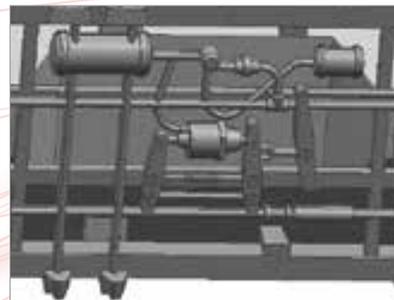
■ Sottili puntoni



■ Manovella del freno dettagliata



Disegno CAD



■ Sottoscocca progettato con tubi di scarico

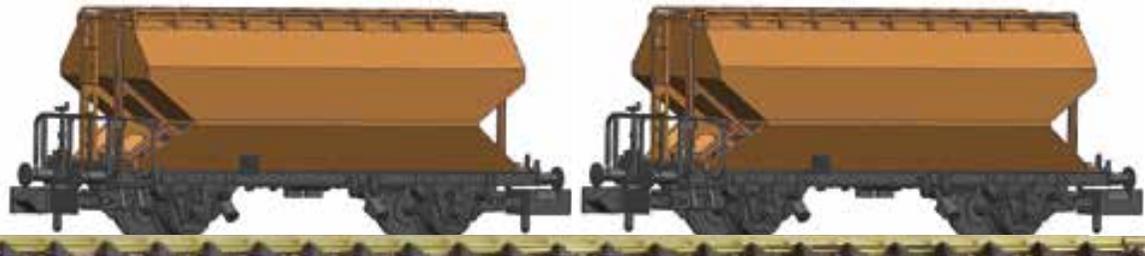


■ Ganasce dei freni a livello del passaruota

### Set di 2 pezzi: Carri silo trasporto cereali



BLS



Tgpps

Tgpps

Fotomontaggio

Q3/2022

830310

Ep

III

132

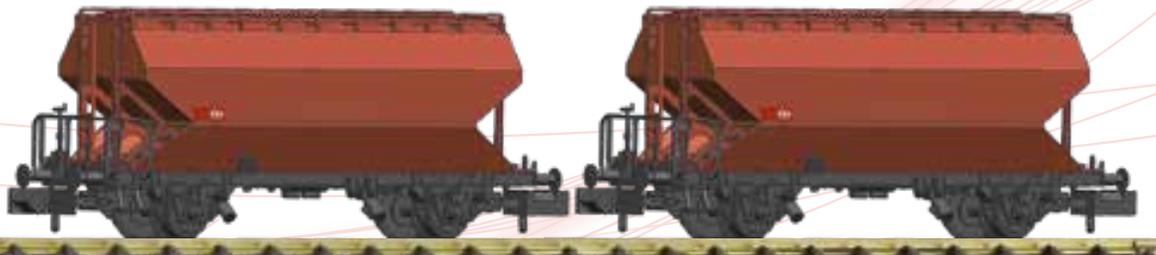
NEM

- Modello delicato con molti particolari applicati separatamente
- Con passerelle a griglia filigranata
- Ogni carro con numero di matricola differente

### Set di 2 pezzi: Carri silo per trasporto cereali



SBB



Tgpps

Tgpps

Fotomontaggio

Q3/2022

830312

Ep

IV-V

132

NEM

- Variante con un piccolo logo SBB
- Passerelle a griglia filigranata
- Ogni carro con numero di matricola differente

## Carro con stanti ribaltabili



SBB



Ks-w

Fotomontaggio

Q4/2022

825750

- Con piattaforma del frenatore e respingenti rotondi



## Set di 2 pezzi: Carri con stanti ribaltabili



WASCOSA



Ks



Ks

Fotomontaggio

Q1/2022

825752



## Set di 2 pezzi: „Circus Knie”



SBB



Kps

Fotomontaggio

Q1/2022

825753

- In collaborazione con Artitec
- Integrazione ideale per il set 825732



## Carro a pareti scorrevoli



SBB CARGO



Hbbillns

Fotomontaggio

Q4/2022

826254

- Pareti frontali e laterali finemente dettagliate
- Telaio fedele al modello originale



## Carro a pareti scorrevoli di grande capacità



TRANSWAGGON



Habbiins

Fotomontaggio

Q1/2022

838309

- Modello finemente dettagliato



## Set composto da 2 carri trasporto ghiaia



SBB



Fccnpps (Xns)



Fccnpps (Xns)

Fotomontaggio

Q1/2022

822914

- Con nuovo numeri di matricola



### Carro con stanti ribaltabili



CSD



Kns

Fotomontaggio

Q3/2022

825746

- Modello con respingenti rotondi

Ep IV    86    NEM

### Carro telone scorrevole



CD Cargo



Rlls

Fotomontaggio

Q3/2022

837715

- Struttura realistica del telone

Ep V    124    NEM

### Carro con stanti ribaltabili



SNCB



Ks

Fotomontaggio

Q3/2022

825748

- Con respingenti rotondi

Ep V    86    NEM

### Carro pianale



SNCF



Remms

Fotomontaggio

Q3/2022

826711

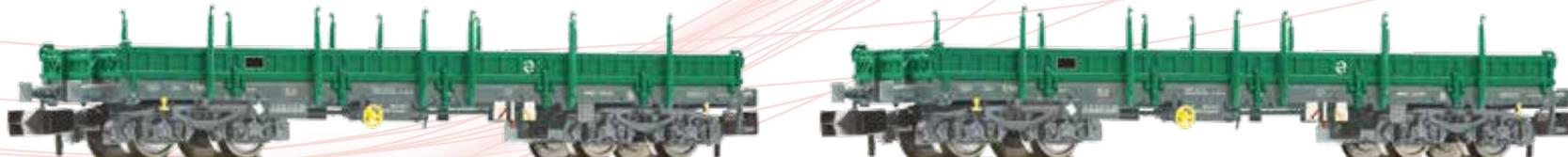
- Carri con carrelli saldati di tipo Y25

Ep V-VI    88    NEM

### Set di 2 pezzi: Carri pianali



RENFE



Remms

Remms

Fotomontaggio

Q3/2022

826705

- Carri con carrelli saldati di tipo Y25

Ep V    176    NEM

## Set di 3 pezzi: Trasporto di merci generiche



NS



Gs-v

Fotomontaggio

Q1/2022

833303

■ Versione con strisce adesive gialle agli angoli

Ep

III



195

## Carro a pareti scorrevoli ad alta capacità



NS CARGO



Habins

Fotomontaggio

Q3/2022

838323

■ Esecuzione finemente dettagliata

Ep

V



145



NEM

## Carro telone scorrevole



RAILION NEDERLAND



Rillss

Fotomontaggio

Q4/2022

837714

■ Esecuzione finemente dettagliata

Ep

V-VI



124



NEM

### Carro a pareti scorrevoli ad alta capacità



DSB



Habins-y

Fotomontaggio

Q3/2022

838320

- Esecuzione finemente dettagliata

Ep V 145 NEM

### Carro a pareti scorrevoli



AAE



Hbbins

Fotomontaggio

Q4/2022

826255

- Magnilie e aste di comando applicate separatamente

Ep VI 97 NEM

### Set di 3 pezzi: Carri cisterna



ERMEWA



Zacns

Fotomontaggio

Q4/2022

825817

- Repliche finemente dettagliate dei raccordi e dell'impianto frenante
- Con numeri di matricola diversi

Ep VI 294 NEM

**Classico bavarese**



707008      809004

**Potenza per il treno merci**



725103      830150      845604      823307

**Smistamento con la BR 260**



722403      830250      831514      825754

**Potenza V 100**



721016      830151      830253      826211

**In viaggio con DB**



705303      808002      878002      878103      878104

**In giro con l'InterCity**



735509      861204      861304      861604      861404      861104

**In viaggio con trasporto combinato**



739277      825059      825060      825061

**Trasporto di gesso grosso**



739278      846007

## NOVITÀ

Art. Nr.	Pagina
705303	10
705383	10
706404	14
706484	14
706504	9
706574	9
707008	7
707088	7
709905	8
714203	12
714283	12
714408	15
714409	9
714478	15
714479	9
715504	16
715584	16
716906	13
716976	13
718204	12
718284	12
721016	57
721086	57
721404	59
721474	59
722016	57

Art. Nr.	Pagina
722096	57
722403	55
722404	55
722483	55
722484	55
724221	56
724222	56
724301	56
724302	56
725103	52
725173	52
731300	68
731370	68
732102	49
732103	49
732137	48
732172	49
732173	49
732207	48
732240	47
732241	47
732310	47
732311	47
733809	18
733879	18
734120	41

Art. Nr.	Pagina
734121	42
734190	41
734191	42
735509	29
735579	29
737812	24
737882	24
739002	32
739072	32
739277	26
739278	35
739281	36
739282	48
739285	43
739315	43
739347	26
739348	35
739351	36
739352	48
739355	43
739395	43
740103	53
740173	53
741103	21
781309	14
781389	14

Art. Nr.	Pagina
781705	34
781775	34
781804	36
781874	36
796805	26
796885	26
808002	11
809004	7
809005	8
822914	94
823307	82
823607	82
825014	87
825059	86
825060	86
825061	86
825340	87
825342	87
825742	83
825746	95
825748	95
825750	94
825752	94
825753	94
825754	82
825817	97

Art. Nr.	Pagina
826211	83
826215	83
826216	83
826254	94
826255	97
826705	95
826710	83
826711	95
830150	73
830151	73
830152	73
830157	73
830250	77
830251	77
830252	77
830253	77
830256	77
830310	93
830312	93
830350	81
830351	81
830352	81
830353	81
830354	81
830606	88
831514	82

Art. Nr.	Pagina
831515	83
833303	96
833408	83
837714	96
837715	95
838309	94
838320	97
838323	96
845604	82
845605	82
845607	88
846007	88
860884	67
861104	66
861204	66
861304	66
861404	66
861604	67
865243	86
878002	11
878103	11
878104	11
880909	16
881910	19
881915	25
881916	33

Art. Nr.	Pagina
890326	69
890327	69
890328	69
890329	69
931706	62
931902	61
931903	62



3  
POSTO



Foto: Thomas Walder

A series of horizontal lines for writing, with a decorative red scribble on the right side.

A series of horizontal lines for writing, with a decorative red scribble at the bottom.

A series of horizontal lines for writing, with decorative red scribbles on the right side.



Newsletter

Abbonatevi alla newsletter FLEISCHMANN su [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de) e sarete costantemente al corrente. Solo qui scoprirete tutto sui nuovi prodotti, sui modelli esclusivi e sulle serie speciali.



Ersatzteile

Forniamo anche i pezzi di ricambio! Su [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de) potete anche ordinare i pezzi di ricambio adatti per i vostri modelli. Il negozio e la ricerca di oggetti di ricambio sono aperti 24 ore al giorno e consegnano direttamente al vostro domicilio!



Social Media

Restate sempre al corrente delle ultimissime novità e veniteci a trovare sulle nostre pagine **Facebook**, **Instagram**, **YouTube** e **LinkedIn**.



Instagram



YouTube



LinkedIn

Ogni giorno riceverete i nostri aggiornamenti e una volta a settimana una sintesi dei nostri nuovi prodotti in commercio.

## NOTE LEGALI

### A cura di:

Modelleisenbahn GmbH / Plainbachstrasse 4 / 5101 Bergheim, Austria  
[www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)

### Fonti iconografiche:

Modelleisenbahn GmbH, Fleischmann-Archiv, Markus Huber, Michael Zirn Photography GmbH, Hannes Auer Fotografie GmbH, Heinz Peter Gogg come pure altre immagini i cui crediti sono indicati a fianco delle foto.

### Impresión y tratamiento:

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

### Copyright:

© 2022 Modelleisenbahn GmbH. Tutti i diritti riservati. Questo catalogo e tutte le sue parti, come immagini e dati, sono tutelati dalla legge sui diritti d'autore. Qualsiasi utilizzo al di fuori del ristretto ambito dei limiti previsti dalla legge a tutela dei diritti d'autore, senza consenso della Modelleisenbahn GmbH, non è ammesso ed è punibile per legge. Ciò vale in particolare per riproduzioni, traduzioni, riprese su microfilm, nonché modifica, memorizzazione o elaborazione in sistemi elettronici. La riproduzione in questo catalogo di denominazioni di articoli, marchi, nomi commerciali o denominazioni aziendali, nonché di altri contrassegni distintivi non legittimano a presumere, che questi possano essere liberamente utilizzati da tutti. Può trattarsi, al contrario, anche di marchi registrati o altri contrassegni tutelati per legge, sebbene non siano espressamente evidenziati come tali.

### © Marchi registrati:

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

Titolare dei marchi: Modelleisenbahn GmbH, Plainbachstraße 4, 5101 Bergheim; Austria

Secondo i §§ 10, 10a della Legge sulla protezione dei marchi (MarkenSchG), il titolare del marchio vieta a terzi l'uso nel contesto di attività commerciali dei marchi registrati senza il suo consenso..

### Dichiarazione di esclusione di responsabilità:

La Modelleisenbahn GmbH s'adopera al fine di offrire un'elevata qualità nella messa a disposizione del contenuto di questo catalogo. Nonostante la massima accuratezza, la Modelleisenbahn GmbH non può, tuttavia, fornire alcuna garanzia, né assumersi alcuna responsabilità per la correttezza, l'attualità o la completezza delle informazioni e dei contenuti riportati in questo catalogo. Non si può fornire alcuna copertura di garanzia, né assumersi alcuna responsabilità per eventuali danni di natura materiale o immateriale, dovuti all'utilizzo, al non utilizzo o all'occultamento di informazioni errate o incomplete di questo catalogo – nella misura in cui questi non siano causati da dimostrato dolo o dimostrata grave negligenza da parte della Modelleisenbahn GmbH. La Modelleisenbahn GmbH si riserva di aggiornare in ogni momento i contenuti e le caratteristiche tecniche dei prodotti presentati. Molte immagini raffigurano fotomontaggi e disegni CAD. L'esecuzione definitiva e fornita dei modelli può, pertanto, divergere dalle immagini raffigurate. Non viene fornita alcuna garanzia per dati elettrici e meccanici, nonché per indicazioni riguardo alle dimensioni. Prodotti realizzati in serie possono divergere in dettaglio dai modelli raffigurati. È assolutamente possibile che i prodotti descritti o raffigurati non siano disponibili nel Suo paese. Ci si riserva il diritto di modifiche e opzioni per le modalità di fornitura dei prodotti raffigurati.



Photo: Markus Huber

## SIMBOLI DEI GESTORI DEI SERVIZI FERROVIARI

<b>ÖBB BBÖ</b>	Ferrovie Federali Austriache – post 2ª Guerra Mondiale
<b>K.Bay.Sts.B.</b>	Reali Ferrovie dello Stato della Baviera
<b>K.P.E.V.</b>	Amministrazione della Regia Ferrovia Prussiana
<b>DRG</b>	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (< 1937)
<b>DRB</b>	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn (1937-1945)
<b>DR</b>	Ferrovie tedesche Deutsche Reichsbahn (dopo 1945)
<b>DB</b>	Ferrovie tedesche Deutsche Bundesbahn (1951-1993)
<b>DB AG</b>	Ferrovie tedesche Deutsche Bahn AG (da 1.1.1994)
<b>SBB</b>	Ferrovie federali svizzere (SBB-CFF-FFS)
<b>BLS</b>	Lötschbergbahn AG - Impresa ferroviaria privata
<b>SNCF</b>	Ferrovie dello Stato francese
<b>SNCB</b>	Ferrovie statali belghe
<b>NS</b>	Ferrovie olandesi
<b>CFL</b>	Società nazionale delle ferrovie lussemburghesi
<b>RENFE</b>	Ferrovie dello Stato spagnole
<b>FS</b>	Ferrovie dello Stato Italiane
<b>RZD</b>	Ferrovie dello Stato Russe
<b>DSB</b>	Ferrovie dello Stato danesi
<b>ČSD</b>	Ferrovie dello Stato cecoslovacche
<b>ČD</b>	Ferrovie ceche
<b>PKP</b>	Ferrovie dello Stato polacche
<b>AAE</b>	Impreso ferroviario privato “Ahaus Alstätter Eisenbahn”
<b>SŽ</b>	Ferrovie dello Stato Slovene

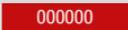
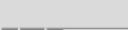
## SPIEGAZIONE DELLE EPOCHE

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

## CODICE NAZIONE

 Austria (A)	 Svezia (S)
 Belgio (B)	 Slovacchia (SK)
 Svizzera (CH)	 Slovenia (SLO)
 Repubblica Ceca (CZ)	 Paesi Bassi (NL)
 Germania (D)	 Norvegia (N)
 Danimarca (DK)	 Polonia (PL)
 Spagna (E)	 Romania (RO)
 Francia (F)	 Russia (RUS)
 Ungheria (H)	 Stati Uniti (USA)
 Italia (I)	 Unione europea (EU)
 Lussemburgo (L)	

## SPIEGAZIONE DEI SIMBOLI

	Numero articolo
	Uscita: 1°-4° trimestre dello stesso anno
	Epoca
	Lunghezza fuori respingenti
	Trasmissione sugli assi X / Anelli di aderenza sugli assi X
	Corrente continua DC
	Corrente continua con sound
	Digital a fabbrica con decoder
	Interfaccia a 6 poli: NEM 651
	Interfaccia Next18
	Portaganci a norma NEM 355 con ganci corti
	Fanali anteriori
	Luci bianche commutabili secondo il senso di marcia
	Luci rosse / bianche commutabili secondo il senso di marcia
	
	Cambio di luce fedele al modello originale (specifico per paese)
	Illuminazione a LED
	Illuminazione elettrica (tramite lampadina)
	Illuminazione di coda
	Illuminazione interna
	Kit di montaggio per l'installazione di luci interne
	Illuminazione interna LED
	Versione digitale con condensatore
	Raggio minimo di curvatura



*Fleischmann*

Il vostro rivenditore FLEISCHMANN

*Fleischmann*

Modelleisenbahn GmbH  
Plainbachstrasse 4  
5101 Bergheim | Austria  
[www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de)

