



Rivarossi

Lima

Jouef

ARNOLD

Lokshop

EDITION 2006

H0 1:87 N 1:160

 **D**opo l'acquisizione della Lima da parte del Gruppo Hornby, nel 2005 sono ritornati sul mercato tre dei più importanti marchi mondiali del modellismo ferroviario: RIVAROSSİ, LIMA e JOUEF. I miglioramenti che si trovano sia a livello di dettaglio sia nel funzionamento sono numerosi.

Le buone notizie inoltre non finiscono qui: infatti nel 2006, oltre all'allargamento della gamma con ulteriori lanci di prodotti nella scala H0, ci sarà anche il ritorno sul mercato del marchio fondatore della scala N, ARNOLD, con prodotti anch'essi migliorati sia nei dettagli sia nelle prestazioni.

In Hornby prevediamo dunque per tutti gli appassionati del modellismo ferroviario un grande 2006 durante il quale potranno gustarsi l'arrivo di un gran numero di novità.

Hornby - Avanti tutta!

 **T**welve months on from Hornby Plc's acquisition of Lima, the market has been steadily recovering and now three of the most important worldwide brands for model railways - Lima, Jouef, and Rivarossi - are making a welcome return.

This good news will continue in 2006, since a number of new and improved models will be presented, forming a wide and more comprehensive range of updated models, made to the highest of standards both in detail and performance.

Modellers of European 'N' gauge will undoubtedly be looking forward to the re-introduction of the Arnold brand which like the H0 models of Lima, Rivarossi and Jouef will incorporate great improvements in detail and performance.

At Hornby, we foresee a great year for model railway enthusiasts, who will be able to enjoy a comprehensive assortment of new items in 2006.

Hornby - Streaks ahead!

 **L**iebe Eisenbahnfreunde und -freundinnen, endlich liegt er vor Ihnen, der neue Katalog für Rivarossi, Lima, Jouef und Arnold. Diese weltbekannten Marken haben schwierige Zeiten erlebt und sind seit einem Jahr unter dem Dach von Hornby International vereinigt. Sie können sich daher auf interessante Neuheiten freuen. Besonders großen Wert haben wir auf die optischen und technischen Verbesserungen und Überarbeitungen aller Fahrzeuge gelegt. Erstklassige Fahreigenschaften, Motoren mit hohem Drehmoment und Schnittstellen für Digitaldecoder sind jetzt selbstverständlich. Die Qualität der Lackierung und Bedruckung der Modelle wird neue Maßstäbe setzen. Sie werden begeistert sein.

Besonders viele Zuschriften haben wir von Spur N Freunden bekommen. Natürlich werden wir auch die Marke Arnold mit neuen Modellen und vielen technischen Verbesserungen weiterführen.

Lassen Sie sich faszinieren von einem der schönsten Hobbies, die es gibt. Wir freuen uns darauf.

Ihr Hornby Team

 **U**n an après le rachat effectif de Lima par le Groupe Hornby, le marché a pu retrouver dès 2005 trois des plus grandes marques mondiales de modélisme ferroviaire: RIVAROSSİ, LIMA et JOUEF. Un nombre remarquable de progrès ont été faits, aussi bien sur le plan des détails que de la performance, pour porter ces marques aux plus hauts standards.

Les bonnes nouvelles ne vont pas s'arrêter là: en 2006, le programme de nouveautés permettra d'élargir et de rendre plus complète la gamme actuelle. Mais ce n'est pas tout, les bonnes nouvelles se démultiplient en 2006 avec le renouveau de la marque fondatrice de l'échelle N, ARNOLD, qui va s'agrémenter elle aussi de grands progrès au niveau des détails et des performances, pour le plus grand plaisir des amateurs du N.

Chez Hornby, nous prévoyons une riche et belle année 2006 pour les modélistes ferroviaires, qui pourront profiter d'une très large palette de nouveautés de grande qualité.

Hornby - En avant toute!

Informazioni generali . General information . Allgemeines . Informations generales

 **Rivarossi**

 **Lima**

 **Jouef**

 **ARNOLD**

Le schede tecniche dei prodotti, complete di istruzioni per montare eventuali aggiuntivi e dei codici ricambio, sono disponibili sul sito di Hornby International.

Le illustrazioni di questo catalogo possono essere foto di modelli reali o di prototipi. I modelli di produzione possono quindi variare leggermente rispetto a quanto presentato nel catalogo.

The service sheets, complete with instructions for full assembly and with the spare parts codes, are downloadable from the Hornby International site.

The illustrations of this catalogue can be pictures of real products or prototype models which may not conform exactly to production versions.

Die Bedienungsanleitungen und die Ersatzteilblätter können Sie auf der Hornby International Website www.hornby.com herunterladen.

Die Abbildungen in diesem Katalog zeigen teilweise Vorbilder oder Muster. Technische und optische Änderungen sind vorbehalten.

Les notices complètes avec instructions d'assemblage et numéros des pièces détachées peuvent se télécharger depuis le site Internet de Hornby International.

Les photos du catalogue peuvent être des photos de matériels réels ou de prototypes et peuvent différer des versions réellement produites. Ces photos ne sont pas contractuelles.

Hornby Italia S.r.l. via Ferri, 14 25010 Borgosatollo (BS) Italia
www.hornby.com/hornbyinternational
e-mail: info@limamodel.com



Indice . Index . Inhalt . Index

Principali caratteristiche . *Main features* pag. 4

Simboli . *Symbols* pag. 6

Rivarossi pag. 7

Lima pag. 45

Jouef pag. 63

Binari . *Tracks* H0 1:87 pag. 83

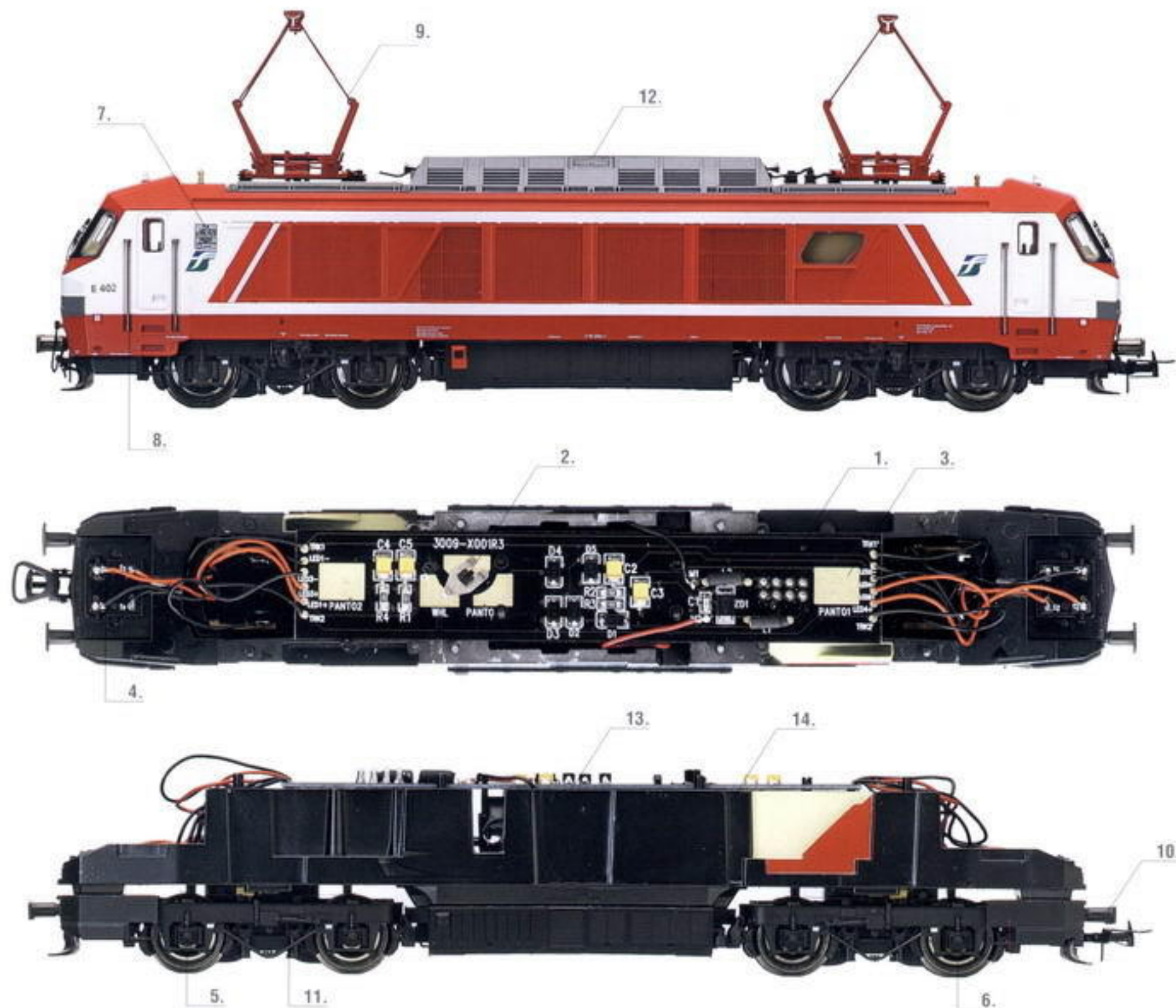
Arnold pag. 87

Indice per codice progressivo . *Index by progressive code* pag. 99

Principali caratteristiche . Main features . Eigenschaften . Principales caractéristiques

1.	Predisposizione per decoder digitale	Fitted with Digital Command Control (DCC) decoder socket	Lokomotiven mit Schnittstelle	Locomotives avec prises NEM
2.	Commutatore presa di corrente da linea aerea o rotaia	Electrical pickup from wheels or pantograph	Stromaufnahme vom Gleis oder von der Oberleitung	Prise de courant par roues et pantographes
3.	Lamella di contatto corrente pantografo	Pantograph contacts	Servicefreundliche Kontaktverbindung	Contacts des pantographes
4.	Luci con LED	Maintenance-free LED	Wartungsfreie LED	Feux à leds
5.	Ruote nichelate e brunate	Plated colour	Dunkel vernickelte Oberfläche	Couleur argentée
6.	Anelli di aderenza in nuova sede	Traction tyres	Paßgenaue Haftreifen	Bandages d'adhérence
7.	Tampografie di elevata qualità	High quality printing	Lupenreine Beschriftung	Haute qualité de décoration
8.	Mancorrenti in metallo	Real wire handrails	Griffstangen aus Metall	Mains montoirs en métal
9.	Pantografo raffinato	Detailed pantographs	Filigrane Pantographen	Pantographes détaillés
10.	Respingenti molleggiati (su alcuni modelli)	Sprung buffers on some models	Manche Modelle mit Federpuffer	Certains modèles avec tampons à ressort
11.	Modelli con aggiuntivi già montati	Fully assembled model	Alle Details montiert	Modèles totalement assemblés
12.	Nuove confezioni con protezioni antiurto	Well packaged to protect model	Sichere Verpackung, optimaler Schutz der Modelle	Emballage sûr pour une bonne protection
13.	Nuovi motori a 5 poli di elevata potenza	5 pole motor with high torque	5-poliger Motor mit hohem Drehmoment	Moteur 5 poles à couple élevé
14.	Motori con volano	Motor with flywheel	Antrieb mit Schwungrad	Moteur avec volant d'inertie
15.	Modelli in Corrente Alternata equipaggiati con decoder ESU Lokpilot® che possono essere usati sia su plastici analogici che digitali	Models for the AC system. With built in ESU Lokpilot® digital decoder. Can be used on analogue and digital layouts with automatic system detection.	Modelle für das Dreileiter Wechselstromsystem. Mit eingebautem Decoder Lokpilot® der Fa. ESU. Dadurch natürlich auf analogen und digitalen Anlagen einsetzbar mit automatischer Erkennung der Betriebsart.	Modèles pour système AC. Avec décodeur intégré ESU Lokpilot®. Convient pour système digital ou continu avec commutation automatique





Simboli . Symboles . Zeichenerklärung . Symbols



Italia
Italie
Italien
Italy



Spagna
Espagne
Spanien
Spain



Epoca V 1985-attuale
Epoque V 1985-à nos jours
Epoche V 1985-heute
Period V 1985-present



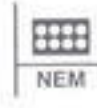
Gancio corto con cinematismo a norma NEM
Attelages courts NEM à elongation
NEM Normschacht mit Kulissenföhrung
NEM coupler pocket mechanism for close couplers



Germania
Allemagne
Deutschland
Germany



Norvegia
Norvège
Norwegen
Norway



Presia NEM per decoder
Prise NEM pour décodeur
NEM-Schnittstelle
NEM-plug for decoder



Telaio in metallo
Châssis en métal
Metallfahrgestell
Metal chassis



Germania
Allemagne
Deutschland
Germany



Prussia
Prusse
Preußen
Prussia



Motore con volano
Moteur avec volant d'inertie
Motor mit Schwungradmasse
Motor with flywheel



Equipaggiabile con luci di coda
Peut être équipé d'un feu en arrière
Ausrüstbar mit Schlußbeleuchtung
It can be equipped with a rear headlight



Germania
Allemagne
Deutschland
Germany



Baviera
Bavière
Bayern
Bavaria



Raggio minimo (mm)
Rayon minimum (mm)
Kleinstes Radius (mm)
Minimum radius (mm)



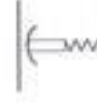
Predisposto per illuminazione interna
Prééquipé pour l'éclairage intérieur
Vorbereitet für Innenbeleuchtung
Arranged for internal lighting



Francia
France
Frankreich
France



Svezia
Suède
Schweden
Sweden



Respingenti molleggiati
Tampons avec ressort
Federpuffer
Sprung buffers



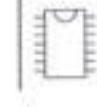
Luci anteriori
Eclairage 1 couleur
Stirnlampen
Front headlights



Svizzera
Suisse
Schweiz
Switzerland



Danimarca
Danemark
Dänemark
Denmark



Modello equipaggiato con decoder digitale
Modèle équipé d'un décodeur digital
Modell mit Digital-Decoder
Model with Digital-Decoder



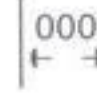
Locomotiva con 2 fanali
Eclairage inversé 1 couleurs, 2 feux
Lokomotiven mit 2 Stirnlampen
Locomotive with 2 headlights



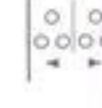
Austria
Autriche
Österreich
Austria



Epoca I 1835-1920
Epoque I 1835-1920
Epoche I 1835-1920
Period I 1835-1920



Lunghezza fuori respingenti (cm)
Longueur hors tampons (cm)
Länge über Puffer (cm)
Overall length (cm)



Locomotiva con 3 fanali
Eclairage inversé 1 couleurs, 3 feux
Lokomotiven mit 3 Stirnlampen
Locomotive with 3 headlights



Belgio
Belgique
Belgien
Belgium



Epoca II 1920-1945
Epoque II 1920-1945
Epoche II 1920-1945
Period II 1920-1945



Corrente alternata
Courant alternatif
Wechselstromausführung
Alternating current



Locomotiva con luci bianche/rosse
Eclairage inversé 2 couleurs, 3 feux
Lokomotiven mit weißen/roten Stirnlampen
Locomotive with white/red headlights



Lussemburgo
Luxembourg
Luxemburg
Luxemburg



Epoca III 1945-1968
Epoque III 1945-1968
Epoche III 1945-1968
Period III 1945-1968



Alimentazione da linea aerea
Prise de courant de la caténaire
Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb
Current pick-up from overhead line



Locomotiva con luci bianche/rosse
Eclairage inversé 2 couleurs, 2 feux
Lokomotiven mit weißen/roten Stirnlampen
Locomotive with white/red headlights



Olanda
Hollande
Holland
Netherlands



Epoca IV 1968-1985
Epoque IV 1968-1985
Epoche IV 1968-1985
Period IV 1968-1985



Gancio a norma NEM
Attelages courts NEM
NEM Normschacht
NEM coupler pocket



Hobby Line - Junior Line

 **Rivarossi**

Lokshop

H0 1:87

IV	V	34.2
		1-4

Confezione "FNM". Locomotiva tender tipo 200 e 2 differenti vetture

Il modello sarà presentato in un cofanetto di legno. Edizione Limitata.

Train Set "FNM". Steam Locomotive Gr.200 and two different coaches

This model will be presented in a wood case and is a limited edition.

Zugpackung „Sonderzug FNM“. Tenderlokomotive Gr.200 und 2 verschiedene Personenwagen

Die Fertigung erfolgt in einer einmaligen Auflage.

Coffret "FNM". Locomotive à vapeur Gr 200 et 2 voitures différentes

Ces modèles très détaillés seront livrés dans un coffret de bois luxueux. Edition limitée.

Questo treno a vapore era in circolazione agli inizi del 1870 sulla linea FNM "Ferrovie Nord Milano". Nel 1974 è stato ricostruito dalle FNM utilizzando la locomotiva originale 200.05 del 1888 e vecchie vetture in occasione di un congresso dell'UIC che si tenne in Milano. Partecipò poi, il 28 settembre 1976, alle celebrazioni per il centenario della linea Como-Chiasso, vicino al vecchio stabilimento della Rivarossi.

This steam train was running in the early 1870s on the tracks of the FNM "Ferrovie Nord Milano", near the factory of Rivarossi. The locomotive and wagons were rebuilt on the occasion of a UIC meeting at Milan.

Ganz in der Nähe des Rivarossi Werkes verkehrte anfangs der 70er Jahre auf dem Eisenbahnnetz der FNM "Ferrovie Nord Milano" dieser Dampfzug. Anlässlich der UIC Tagung in Mailand wurden die Wagen entsprechend den historischen Vorbildern neu gebaut. Die filigrane Nachbildung dieser Tenderlokomotive und der beiden Wagen werden in einer edlen Holzschatulle geliefert.

Ce train à vapeur était en circulation au début des années 1870 sur les voies de la FNM (Ferrovie Nord Milano), non loin de l'usine de Rivarossi. La locomotive et les wagons furent reconstruits à l'occasion d'une réunion de l'UIC à Milan.



HR 2028



Locomotiva vapore tipo Gr.740
delle FS

Dampflokomotive Baureihe
Gr.740 der FS

Steam locomotive Class Gr.740 - FS

Locomotive à vapeur Gr.740 FS



Le locomotive a vapore italiane del Gruppo 740 sono le più importanti del parco FS. Costruite in 470 unità tra il 1911 ed il 1922 queste locomotive furono impiegate al traino di treni merci e viaggiatori a forte composizione, non veloci, e per tutti i servizi su linee di montagna. Oggi alcune di loro sono mantenute per l'effettuazione di treni storici. Velocità massima 65 km/h e potenza 720 kW a 45 km/h.

The Class of Gr. 740 locos was the most important Italian steam locomotive built. From 1911 to 1922, 470 machines were built. They were quite successful both for freight trains and for heavy passenger trains. The max. speed was 65 km/h and had 980hp.

Die Baureihe Gr.740 war die wichtigste Dampflokomotive der FS. Zwischen 1911 und 1922 wurden 470 Maschinen dieses Typs gebaut, die sich vor Güterzügen genauso wie vor schweren Personenzügen bewährten. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 65km/h bei einer Leistung von 980 PS.

La locomotive à vapeur italienne Gr 740 était une des + importantes des locomotives à vapeur des FS. 470 pièces furent construites entre 1911 et 1922 pour tracter des trains lourds marchandises ou voyageurs, en service sur les lignes de montagne. Actuellement quelques unes sont encore utilisées dans les trains historiques, elles sont présentes dans toutes les régions d'Italie. Vitesse maximum 65km/h et puissance 720KW(980ch) à 45km/h.

HR 2003

Locomotore Diesel D.341 - FS

Diesellokomotive Baureihe D.341
der FS

Diesel Locomotive Class D.341 - FS

Locomotive diesel D 341 FS



HR 2004

Locomotore Diesel D.341 - FS

Diesellokomotive Baureihe D.341
der FS

Diesel Locomotive Class D.341 - FS

Locomotive diesel D 341 FS



HR 2018

Locomotore Diesel da manovra
D.245 - FS

Diesellokomotive Baureihe D.245
der FS

Diesel Locomotive Class D.245 - FS

Locomotive diesel D 245 FS



Il modello riproduce la serie unificata di questo numero gruppo di macchine da manovra, costruite in 145 esemplari dal 1965 al 1969, con la loro originale colorazione verde con bande gialle.

This model replicates the unified class of this important shunting locomotive, built in 145 units from 1965 until 1969 in the original FS colours of green with yellow banding.

Von dieser weitverbreiteten Rangierlokomotive wurden zwischen 1965 und 1969 insgesamt 145 Maschinen gebaut.

La reproduction reprend les caractéristiques de ces importantes locomotives de manœuvre, construites en 145 exemplaires entre 1965 et 1969 aux couleurs originales de la FS.



HR 2025

Locomotore Diesel da manovra
D.250 - FS

Diesellokomotive Baureihe D.250
der FS

Diesel Locomotive Class D.250 - FS

Locomotive diesel D 250 FS



HR 2024

Automotrici Diesel Aln.668 - FS.
Una motorizzata e l'altra folle

Diesel Railcar Class Aln.668 - FS.
One motorised coach and one
dummy coach

Diesel Triebwagenzug Baureihe
Aln.668 der FS. 2-teilige Ausführung
mit Motorwagen und Steuerwagen

Autorail diesel Aln 668 FS. Une
voiture motorisée, une voiture de
contrôle



HR 2023

Locomotore elettrico E.646 - FS

Elektrolokomotive Baureihe E.646
der FS

Electric Locomotive Class E.646 - FS

Locomotive électrique E 646 FS



HR 2026

Locomotore elettrico E.428 - FS.
I serie con avancorpi

Elektrolokomotive Baureihe E.428
der FS. Bauserie I

Electric Locomotive Class E.428 - FS.
(I Series)

Locomotive électrique E 428 FS.
Série I



Questa serie di locomotori italiani è stata costruita tra il 1934 ed il 1943 con tre differenti casse montate su telai simili. La prima serie (428.001-122) ricevette una cassa squadrata con piccoli avancorpi. La seconda serie (428.123-203) ebbe una cassa semiaerodinamica e la terza serie (428.204-242 e la macchina n. 162) fu realizzata con cassa interamente aerodinamica. Alcuni di questi locomotori sono oggi impiegati da Trenitalia per il traino di treni storici e turistici.

This class of Italian locomotive was built from 1934 until 1943 in three different body styles: the I Series (428.001-122) had a squared body, the II Series (428.123-203) had a semi-aerodynamic body and the III Series (428.204-242 and 162) had a totally aerodynamic body. Some of these engines are today employed by Trenitalia for historical and tourist trains.

Diese italienische Baureihe wurde von 1934 bis 1943 in 3 verschiedenen Bauserien gefertigt. Das Aussehen wurde zunehmend stromlinienförmig. Einige Maschinen werden heute für Sonderfahrten eingesetzt.

Cette série de locomotives italiennes fut construite entre 1934 et 1943 en trois styles différents. La série I (428.001 - 122) était fait d'une structure carrée. La série II était dotée d'une structure semi-aérodynamique, et la série III (428.204-242 et 162) était complètement aérodynamique. Certaines de ces structures sont aujourd'hui utilisées par Trenitalia en tant que trains touristiques ou historiques.



HR 2019

Locomotore elettrico E.428 - FS. III
serie con cabina aerodinamica

Elektrolokomotive Baureihe E.428
der FS. Bauserie III mit windschnittigem Gehäuse

Electric Locomotive Class E.428 - FS.
(III Series with aerodynamic body)

Locomotive électrique E 428 FS.
Série III avec structure aérodynamique



HR 2021

Locomotore elettrico E.652 - FS

Elektrolokomotive Baureihe E.652 der FS

Electric Locomotive Class E.652 - FS

Locomotive électrique E 652 FS



L' E. 652 è un locomotore elettronico. Queste macchine hanno un circuito di trazione a chopper, frenatura elettrica reostatica ed equipaggiamento elettrico per telecomando con cavo a 78 poli per treni reversibili. Due macchine possono essere accoppiate tra loro e funzionare in comando multiplo grazie al cavo UIC a 13 poli, per aver maggior potenza nel traino dei treni merci. Costruiti tra il 1989 ed il 1996 ricevettero originariamente la livrea blu e grigia; ora tutte hanno ricevuto la livrea XMPR di Trenitalia. Le prime unità (pre serie 001-006) hanno i fanali sporgenti, mentre le macchine successive (007-176) hanno i fanali incassati nella carrozzeria come gli E. 632 e 633 FS.

The Class E.652 are electric locomotives. They have chopper electric traction circuit, rheostat electric breaking and electrical equipment for shuttle trains. Two locomotives may be coupled with a UIC cable to have a bigger power rating on freight trains. Built from 1989 until 1996 they carried the original blue and grey livery and now carry the XMPR livery of Trenitalia. The first units (001-006) have protruding lamps; the remaining (007-176) have the lamps set into the body as the Class E.632 and E.633 FS.

Die Baureihe E.652 ist mit elektrischer Ausrüstung für Doppeltraktionen und Wendezugsteuerung versehen. Für schwere Güterzüge können 2 Maschinen mit dem UIC Kabel verbunden werden und damit die großen Zuglasten aufbringen. Sie wurden zwischen 1989 und 1996 gebaut. Ursprünglich trugen sie das blau/grau Farbkleid inzwischen jedoch die aktuelle XMPR Lackierung.

Les E 652 sont des locomotives électroniques. Elles disposent d'un circuit de traction électrique chopper, des freins électriques à rhéostat, et un équipement électrique pour les navettes avec 78 câbles. Deux locos peuvent être couplées avec 13 pôles UIC pour avoir un courant élevé sur les trains de marchandises. Construits de 1989 à 1996, les locos présentaient une livrée bleue et grise, remplacée par la livrée XMPR de Trenitalia. Les premières unités (001-006) ont des lampes saillantes, les autres (007-176) ont des lampes intégrées à la structure tout comme les E 632 et 633 de la FS.



HR 2022

Locomotore elettrico E.645 - FS.
Versione con modanature in alluminio

Elektrolokomotive Baureihe E.645 der FS. Ausführung mit farblich abgesetztem Alustreifen

Electric Locomotive Class E.645 - FS. (with aluminium coloured stripes)

Locomotive électrique E 645 FS. Version avec bandes couleur aluminium



HR 2001

Locomotore elettrico E.656 delle FS

Elektrolokomotive Baureihe E.656 der FS

Electric Locomotive Class E.656 - FS

Locomotive électrique E 656 FS



HR 2012

Locomotore elettrico E.656 delle FS

Elektrolokomotive Baureihe E.656 der FS

Electric Locomotive Class E.656 - FS

Locomotive électrique E 656 FS



HR 2000

Locomotore elettrico E.444R
della FS

Elektrolokomotive Baureihe
E.444R der FS

Electric Locomotive Class E.444R - FS

Locomotive électrique E.444R



HR 2014

Locomotore elettrico E.444R della FS

Elektrolokomotive Baureihe
E.444R der FS

Electric Locomotive Class E.444R - FS

Locomotive électrique E.444R



HR 2002

Locomotore elettrico E.424 delle FS Elektrolokomotive Baureihe E.424 der FS

Electric Locomotive Class E.424 - FS Locomotive électrique E 424 FS



HR 2013

Locomotore elettrico E.424 delle FS Elektrolokomotive Baureihe E.424 der FS

Electric Locomotive Class E.424 - FS Locomotive électrique E 424 FS



HR 2009

Locomotore elettrico E.444 delle FS Elektrolokomotive Baureihe E.444 der FS

Electric Locomotive Class E.444 - FS Locomotive électrique E444



HR 2010

Locomotore elettrico E.402A - FS

Elektrolokomotive Baureihe E.402.A der FS

Electric Locomotive Class E.402A - FS

Locomotive électrique E 402A FS



Costruiti in 40 unità tra il 1994 ed il 1996 questi locomotori hanno una velocità massima di 220 km/h. In origine erano dipinti in una sgargiante livrea rossa su fondo grigio chiaro. Con l'introduzione dei colori della Corporate Identity di Trenitalia anche questi locomotori hanno ricevuto i colori XMPR.

The electric locomotive Class E.402A was built in 40 units from 1994 until 1996, designed with a top speed of 220km/h. The original livery was red on a light grey body. When FS introduced its new corporate livery, these locomotives were repainted in the XMPR livery.

Von der Elektrolokomotive der Baureihe E.402.A wurden zwischen 1994 und 1996 insgesamt 40 Stück gebaut. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 220 km/h. Die Ursprungslackierung ist rot und lichtgrau. Im Rahmen des XMPR Farbschemas werden die Maschinen entsprechend lackiert.

La série E 402 fut construite en 40 exemplaires entre 1994 et 1996, et atteint une vitesse de 220 km/h. La livrée originale était rouge sur une structure gris clair. A la mise en place de la nouvelle charte graphique FS, ces machines endossèrent la livrée XMPR.



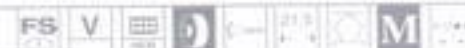
HR 2011

Locomotore elettrico E.402A - FS

Elektrolokomotive Baureihe E.402.A der FS

Electric Locomotive Class E.402A - FS

Locomotive électrique E 402A FS



HR 4003

Carrozza passeggeri di 3a classe
"Corbellini" nella livrea Castano-
Isabella delle FS

3rd class passenger coach
"Corbellini" in the Castano-
Isabella livery of FS

Personenwagen „Corbellini“ der
FS. 3. Klasse. Farbgebung
Castano-Isabella

Voiture voyageurs de 3ème clas-
se "Corbellini" en livrée Castano-
Isabella des FS



Le vetture Corbellini sono state costruite tra il 1948 ed il 1956 in tante serie differenti. Hornby propone il "Tipo 1947" costruito tra il 1948 ed il 1953 sia nella versione a due assi, sia in quella a carrelli. Entrambe vengono proposte sia nella versione di III classe con livrea d'origine Castano e Isabella, sia nell'ultima livrea Grigio Ardesia e II classe.

Corbellini coaches were built from 1948 to 1956. These models are replicas of the "Tipo 1947" (1947 project series) built between 1948 and 1953, both in two axle and two bogie versions. Both models are produced in the original Castano Isabella livery of 3rd Class and in the last grey livery of 2nd Class.

Die Corbellini Personenwagen wurden zwischen 1948 und 1956 gebaut. Unsere Modelle haben den "Typ 1947" zum Vorbild, die zwischen 1948 und 1953 gebaut wurden. Diese gibt es in 2-achsiger und Drehgestellausführung. Beide gibt es in Castano Isabella und der grauen Lackierung.

Les voitures Corbellini furent construites en séries de 1948 à 1956. Hornby reproduit la "Tipo 1947" construite de 1948 à 1953 avec deux axes et boggies. Les deux sont proposées dans la livrée originale Castano Isabella Troisième classe et dans la dernière livrée grise seconde classe.



HR 4005

Carrozza di III classe tipo
"Corbellini" delle FS. Con carrelli e
livrea Castano e Isabella

3rd Class Passenger Coach
"Corbellini" of FS with bogies in
the Castano-Isabella livery of FS

Personenwagen „Corbellini“ der FS. 3.
Klasse. Ausführung mit Drehgestel-
len. Farbgebung Castano-Isabella

Voiture voyageur troisième clas-
se "Corbellini" à boggies en livrée
Castano-Isabella de la FS



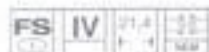
HR 4002

Carrozza di II classe tipo
"Corbellini" delle FS

Personenwagen „Corbellini“ der
FS. 2. Klasse

2nd class passenger coach
"Corbellini" of FS

Voiture Seconde classe
"Corbellini" de la FS



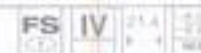
HR 4004

Carrozza di II classe tipo
"Corbellini" delle FS a carrelli

Personenwagen „Corbellini“ der
FS. 2. Klasse. Ausführung mit
Drehgestellen

2nd Class Passenger Coach
"Corbellini" of FS with bogies

Voiture voyageur seconde classe
"Corbellini" à boggies de la FS



HR 4001

FS	IV	UIC X	1.4	1.4	1.4
1	1	1	1	1	1

Confezione di 3 vetture UIC X - FS per alta velocità. Comprende una vettura di I classe e due vetture di II classe

"High Speed Train" of three UIC X Coaches - FS. Contains: 1st Class Passenger Coach and two 2nd Class Passenger Coaches

Wagen-Set „Alta Velocita“. 3 Schnellzugwagen der FS. 1 Personenwagen 1. Klasse, 2 Personenwagen 2. Klasse

Coffret "Grande Vitesse" de 3 éléments UIC X de la FS, composé d'une voiture voyageur première classe et 2 voitures voyageur seconde classe



Questa serie di vetture UIC X erano equipaggiate di carrelli Minden-Deutz ed erano abilitate alla circolazione a 180 km/h, quando le altre vetture dello stesso tipo avevano il limite fissato a 160 km/h. La differenza con le altre vetture UIC X era evidenziata dalla presenza di una sottile riga rossa lungo la cassa dei veicoli, in basso, nei pressi del sottocassa. Queste vetture sono state impiegate con i locomotori E. 444 nei più veloci treni nazionali italiani.

This class of UIC X coaches are equipped with the Minden-Deutz bogies and are able to run up to 180 km/h, compared to their 160 km/h predecessors. The difference between the UIC X coaches is shown by a little red line on the body of coaches, near the underframe. They are employed with electric locomotives E.444 in the fastest home Italian domestic trains.

Einige UIC X Wagen rüstete die FS mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz für eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h aus. Zur einfachen Unterscheidung gegenüber den für 160 km/h zugelassenen Wagen erhielten diese Wagen einen auffälligen roten Streifen auf dem Langträger. Eingesetzt wurden sie im nationalen Schnellverkehr mit der E.444.

Ce modèle de voitures UIC X est équipé de boggies Minden-Deutz et atteint une vitesse de 180km/h, alors que les autres voitures étaient limitées à 160 km/h. La différence avec les autres UIC X tient dans une petite ligne rouge sur le bas de la structure de la voiture. Il est utilisé avec des locomotives électriques E.444.

HR 4000

FS	V		12.8	0.2
				0.2
				0.2

Set composto da 4 vetture tipo UIC X - FS. Comprende: 1 vettura di I classe, 2 vetture di II classe, un bagagliaio

Set of 4 UIC X Coaches - FS.
Contains 1st Class Passenger
Coach, two 2nd Class Passenger
Coaches and a Baggage Wagon

Schnellzug Wagen-Set mit 4 verschiedenen Personenwagen der FS. 1 Personenwagen 1. Klasse, 2 Personenwagen 2. Klasse, 1 Gepäckwagen

Coffret de 4 éléments UIC X de la FS, composé d'une voiture voyageur première classe, 2 voitures voyageur seconde classe et un fourgon à bagages



HR 4016

Confezione contenente tre vetture
letti tipo MU - FS

Wagen-Set mit 3 verschiedenen
Schlafwagen MU der FS

Set of 3 MU Sleeping Cars

Coffret de 3 voitures lit MU de la FS

FS	V	01.3	1-4	1984
----	---	------	-----	------



HR 4009

Vettura letto tipo T2 - SNCB

Schlafwagen T2 der SNCB

T2 type sleeping car - SNCB

Voiture lit T2 de la SNCB

SNCB	V	001.3	1-4	1984
------	---	-------	-----	------

HR 4006

Vettura di I classe tipo Z delle FS

Schnellzugwagen UIC Z der FS.
1. Klasse

1st Class Passenger Coach Class
Z - FS

Voiture voyageur première classe
Z de la FS



HR 4007

Vettura di II classe tipo Z delle FS

Schnellzugwagen UIC Z der FS.
2. Klasse

2nd Class Passenger Coach
Class Z - FS

Voiture voyageur seconde classe
Z de la FS



HR 4008

Vettura di II classe tipo Z delle FS

Schnellzugwagen UIC Z der FS.
2. Klasse

2nd Class Passenger Coach
Class Z - FS

Voiture voyageur seconde classe
Z de la FS



HR 4017

Vettura semipilota di II classe per treni navetta delle FS

Steuerwagen mit Gepäckabteil der FS. 2. Klasse

2nd Class Passenger Autocoach - FS

Voiture voyageur seconde classe, semi-pilote, de la FS



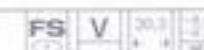
HR 4018

Vettura di I classe delle FS per medie distanze

Personenwagen MDVE der FS. 1. Klasse

1st Class 'middle distance' Passenger Car - FS

Voiture voyageur première classe de la FS



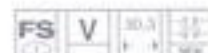
HR 4019

Vettura di II classe delle FS per medie distanze

Personenwagen MDVE der FS. 2. Klasse

2nd Class 'middle distance' Passenger Car - FS

Voiture voyageur seconde classe de la FS



HR 6005

Carro tramoggia delle FS

offener Güterwagen der FS. Mit Ladegut

High-sided open wagon - FS

Wagon tombereau à parois hautes



HR 6004

Set di due carri tramoggia delle FS

Wagen-Set mit 2 offenen Güterwagen der FS

Set of 2 high-sided open wagons - FS

Coffret de 2 wagons tombereau à parois hautes



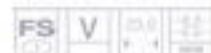
HR 6006

Carro chiuso con pareti scorrevoli delle FS

Schiebewandwagen der FS

Closed Wagon with sliding doors - FS

Wagon couvert à parois coulissantes de la FS



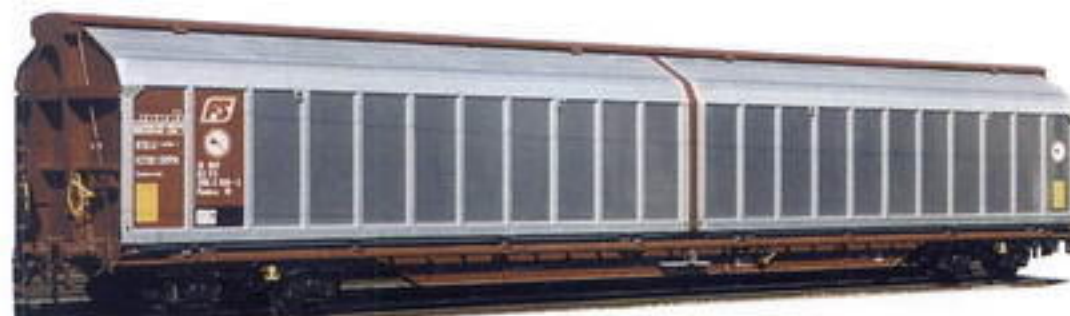
HR 6007

Carro chiuso con pareti scorrevoli delle FS

Großraum-Schiebewandwagen der FS

Slide Door Wagon - FS

Wagon à parois coulissantes de la FS



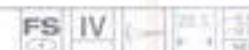
HR 6008

Carro refrigerante privato immatricolato presso le FS

Großraum-Kühlwagen Privatwagen, eingestellt bei der FS

Private Refrigerator Wagon - FS registered

Wagon réfrigéré privé immatriculé à la FS



HR 6003

Carro con telone scorrevole, serie Rils delle FS

Schiebeplanenwagen der FS

Slide-Tarpaulin Wagon - FS

Wagon banché de la FS



HR 6002

Carro cisterna a quattro assi
immatricolato presso le FS

4 Axle Tank Car - FS

Kesselwagen Privatwagen, einge-
stellt bei der FS

Wagon citerne à 4 essieux enre-
gistrés à la FS



HR 6028

Carro cisterna privato immatrico-
lato presso le FS

Private Tank Wagon - FS registe-
red

Kessel Privatwagen, eingestellt
bei FS

Wagon citerne privé enregistré à
la FS



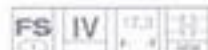
HR 6025

Carro tramoggia di proprietà pri-
vata immatricolato presso le FS

Private Hopper Wagon - FS regi-
stered

Schüttgut-Privatwagen, einge-
stellt bei der FS

Wagon trémie privé immatriculé
à la FS



HR 6000

Set of 4 carri tramoggia per cereali, immatricolati presso le FS

Set of 4 Hopper Wagons for cereal transport - FS registered

Wagen-Set „Getreidetransport“. 4 Schüttgut Privatwagen, eingestellt bei der FS

Coffret de 4 wagons trémie pour le transport de céréales, immatriculés à la FS



HR 6001

Carro tramoggia, serie Tadgs delle FS

Hopper Wagon Class Tadgs - FS

Schwenkdachwagen der FS. Mit beweglicher Abdeckung des Laderaumes

Wagon trémie Tadgs de la FS





HR 2029



Locomotiva a vapore per treni viaggiatori veloci serie 18 - DRG

Express Train steam locomotive
with tender Class 18 - DRG

Schnellzuglokomotive mit
Schleppender Baureihe 18 der
DRG

Locomotive à vapeur train
express avec tender 18 DRG

HR 2829



HR 2027



Locomotiva a vapore per treni viaggiatori veloci serie 10 - DB

Express Train steam locomotive
with tender Class 10 - DB

HR 2827



Schnellzuglokomotive mit
Schleppender Baureihe 10 der
DB

Locomotive à vapeur train
express avec tender 10 D8



HR 2017



Locomotiva con tender separato
serie 58 - DB
Anteprima 2007

Steam locomotive with tender
Class 58 - DB
Announcement for 2007

Dampflokomotive mit
Schleptender Baureihe 58 der
DB.
Vorankündigung für 2007

Locomotive a vapeur 58 DB.
Nouveauté annoncée pour 2007

HR 2817



HR 2015



Treno diesel tipo VT 08.5 - DB. A tre elementi: veicolo di testa motorizzato, veicolo intermedio e veicolo di coda con cabina di guida.

Edizione limitata

Diesel Triebwagenzug Baureihe VT 08.5 der DB. 3-teilige Ausführung. 1 Motorwagen, 1 Zwischenwagen, 1 Steuerwagen.

Einmalige Auflage

Express Diesel Train type VT 08.5 - DB. 3 unit set: motor coach, intermediate coach and driving dummy coach.

Limited Edition

Train diesel express VT 08.5 de la DB. Coffret de 3 unités. Une motrice, une voiture intermédiaire, une voiture pilote.

Edition limitée



Per il ritorno della squadra nazionale di calcio tedesca, vincitrice del campionato del mondo in Svizzera nel 1954, una composizione a tre pezzi del treno Diesel VT08.5 fu inviata dalle DB a Berna. Il viaggio di ritorno con questo treno fu un vero trionfo.

To mark the return of the German football team after winning the 1954 World Cup in Switzerland, a 3-car unit Class VT 08.5 was sent by the DB to Bern. The journey from Switzerland with this specially liveried unit transported triumphant supporters home.

Zu besonderen Ehren kam eine Einheit der VT 08.5 am 5. Juli 1954: Für die Rückkehr der siegreichen Mannschaft der Bundesrepublik Deutschland bei der Fußball-Weltmeisterschaft in der Schweiz schickte die Bundesbahn eines ihrer Paradeperle des damaligen Schnellverkehrs nach Bern. Die Heimfahrt im extra beschrifteten Fahrzeug war ein Triumph, sowohl für die Fußballer, wie auch für den eleganten Triebwagen.

Un train VT 08.5 fut envoyé par la DB à Bern en 1954 pour le retour de l'équipe de football de l'Allemagne après sa victoire à la coupe du monde en Suisse. Le voyage de retour fut triomphant.

HR 2016



Treno espresso „Helvetia“ con complesso Diesel VT 08.5 - DB a 4 pezzi. 2 unità motrici (1 motorizzata, l'altra folle), 2 vetture intermedie

„Helvetia“ Express Diesel Train type VT 08.5 - DB. Four unit set. Two motor coaches (one motorised and one dummy) and two intermediate coaches

Diesel Triebwagenzug Baureihe VT 08.5 der DB. Zuglauf „Helvetia“. 4-teilige Ausführung. 2 Motorwagen, davon einer mit Antrieb, 2 Zwischenwagen

Train diesel „Helvetia“ VT 08.5 DB. Coffret de 4 unités. 2 voitures motorisées (1 motorisée, 1 factice), deux voitures intermédiaires



Nel 1950 le DB introdussero treni veloci su relazioni importanti. Questo fu possibile grazie all'introduzione di nuove veloci automotrici. Le prime tredici unità del tipo VT 08.5 (in composizioni di tre pezzi) furono consegnate nel 1952 e vennero subito utilizzate in servizio regolare. I veicoli, dai frontali aerodinamici, furono motorizzati con un motore Diesel da 1000 HP che consentiva di raggiungere una velocità massima di 140 km/h. Il successo di questo confortevole tipo di treno Diesel fu notevole e nel 1954 le DB ordinarono delle unità aggiuntive. Fino all'ottobre 1957, con la percorrenza di 1974 km al giorno, il convoglio „Helvetia“, da Amburgo a Zurigo e viceversa, rappresentò il momento culminante della carriera delle automotrici VT 08.5 DB.

In 1950 the DB started traffic with fast connections. For this fast diesel motor coaches were needed. In 1952 the first 13 new vehicles of type VT 08.5 (3 unit) were delivered from manufacturers and set straight into daily use. The vehicles with aerodynamic fronts were motored with an output of 1000 PS and a maximum speed of 140 km/h. The success of these comfortable motor coaches was overwhelming and in 1954 the DB ordered additional units. Running up to 1974 km/day the „Helvetia“ from Hamburg to Zurich and back was the premier route for the VT 08.5 until October 1957.

Für den 1950 wieder aufgenommenen Schnellverkehr benötigte die (noch junge) DB moderne Triebwagen. 1952 wurden die ersten Neubauten der Baureihe VT 08.5 von der Industrie abgeliefert und sogleich in den täglichen Einsatz übernommen. Die windschnittig geformten und in Leichtbauweise hergestellten Fahrzeuge verfügten über einen 1000 PS starken Dieselmotor, dessen Kraft hydraulisch übertragen wurde. Zulässige Höchstgeschwindigkeit waren 140 km/h. Der Erfolg der komfortablen Fahrzeuge war so groß, daß die DB zu den bis 1953 abgelieferten 13 dreiteiligen Garnituren 1954 nochmals weitere Fahrzeuge bestellte. Eingesetzt wurden die Triebwagen auf innerhalb Deutschlands gelegenen Nord-Süd-Verbindungen und auf Strecken ins Ausland. Mit einer Laufleistung von 1974 km war der „Helvetia“ (Ft 78/77) von Hamburg-Altona über Frankfurt nach Zürich und zurück bis Oktober 1957 die Paradeleistung der VT 08.5. 1953/54 wurde der Ft 78 freitags und der Ft 77 an Samstagen aus Kapazitätsgründen mit 2 Mittelwagen und einem zweiten Motorwagen gefahren.

En 1950 la DB commençât un trafic à connections rapides nécessitant des voitures diesel motorisées rapides. En 1952 les 13 premières unités du type VT 08.5 (3 éléments) furent livrées et mises en service immédiatement. Les voitures à l'avant aérodynamique furent motorisées avec du 1000 Ps et une vitesse maximum de 140 km/h. Le succès de ces voitures motorisées confortables fût très important et en 1954 la DB commanda de nouvelles unités. Avec la performance de 1974 km par jour, le „Helvetia“ de Hamburg à Zurich aller retour fût l'emblème du VT 08.5 jusqu'à octobre 1957.

HR 4012

Vettura di I classe delle DB

Schnellzugwagen der DB. 1. Klasse

1st class passenger coach - DB

Voiture voyageur première classe de la DB



HR 4013

Vettura di II classe delle DB

Schnellzugwagen der DB. 2. Klasse

2nd class passenger coach - DB

Voiture voyageur seconde classe de la DB



HR 4014

Vettura di II classe delle DB

Schnellzugwagen der DB. 2. Klasse

2nd class passenger coach - DB

Voiture voyageur seconde classe de la DB



HR 4015

Vettura ristorante delle DB

Speisewagen der DB

Passenger coach with restaurant - DB

Voiture voyageur avec restaurant de la DB





HR 6026

Cannone ferroviario K5 nella livrea grigia della Wehrmacht

Schweres Eisenbahngeschütz K5, Eisengraue Lackierung

Railroad gun K5. In the grey "Wehrmacht" livery

Wagon militaire K5 en livrée grise de la Wehrmacht



HR 6030

Carro tramoggia privato immatricolato presso le DB

Schüttgut Privatwagen, eingetragen bei der DB

Private Hopper wagon - DB registered

Wagon trémie privé enregistré à la DB



HR 6029

Carro con telone scorrevole delle DB

Schiebepflannenwagen der DB

Slide-tarpaulin wagon - DB

Wagon bache de la DB



HR 6027

Carro pianale con stanti della DB

Flachwagen mit Rungen der DB

Flat wagon with stakes - DB

Wagon plat à ranchers de la DB



HR 4010



Treno di lusso „Sempione-Orient-Express“. 3 differenti vetture.
Riproduzione con sontuosi dettagli

Fernreisezug „Simplon Orient-Express“. 3 verschiedene Personenwagen. Aufwendige und detailreiche Nachbildung des legendären Luxuszuges

„Simplon-Orient-Express“ luxury train three coach pack

Train de prestige „Simplon-Orient-Express“. 3 voitures différentes. Reproduction richement détaillée



Nel 2006 il tunnel del Sempione celebra il centesimo anniversario. La società tedesca Brandt, Brandau & Cie. di Amburgo iniziò i lavori l'1 agosto 1898 sul versante svizzero, ed il successivo 16 agosto anche da parte italiana iniziarono i lavori per il tunnel più lungo al mondo (fino al 1982). Gli operai si incontrarono il 24 Febbraio 1905 con una differenza in altezza di 9 cm e nella direzione di soli 20 cm. Questo primo tunnel risultò lungo 19803,10 m e fu inaugurato il 17 Maggio 1906. A 17 m di distanza dal traforo venne realizzato un secondo scavo collegato al primo ogni 200 m per il ricambio d'aria e per sicurezza. Questo scavo fu portato alle dimensioni di un secondo tunnel ferroviario tra il 1912 ed il 1917 con una lunghezza maggiore di 20,70 m rispetto al primo tunnel e fu inaugurato il 16 Ottobre 1922.

In 2006, the Simplon Tunnel celebrates its 100 year anniversary. The German company Brandt, Brandau & Cie. from Hamburg, on 1 August 1898 on the Swiss side and 16 August 1898 on the Italian side, began construction of the longest tunnel (until 1982) in the World. The workers met on 24 February 1905 with a difference in height of just 9cm and direction of 20cm. This first tunnel has a length of 19.8 km and was inaugurated on May 17 1906. Originally, a second 'tube' was built with connections to the main tunnel for air conditioning. This 'tube' was extended to become a second tunnel between 1912 and 1917.

2006 feiert der Simplon-Tunnel einen runden Geburtstag: 100 Jahre besteht die erste Röhre durch das Bergmassiv. Die deutsche Baufirma Brandt, Brandau & Cie. aus Hamburg begann am 1. August 1898 auf der schweizer Seite, und am 16. August des gleichen Jahres auf der italienischen Seite mit den Arbeiten am bis 1982 längsten Tunnel der Erde. Der Durchstich der ersten Röhre mit 19803,10 m Länge erfolgte am 24. Februar 1905 mit einer Richtungsdivergenz von 20 cm und einem Höhenunterschied von 9 cm. Die Eröffnung wurde am 17. Mai 1906 gefeiert, am Tage darauf begann der tägliche Betrieb. Der beim Bau dieser Röhre mit 17 m Abstand angelegte Versorgungs- und Belüftungstollen, der alle 200 m mit dem Haupttunnel verbunden war, wurde nach einem Beschluss von 1912 ab 1917 zur zweiten Röhre ausgebaut. Sie wurde 20,70 m länger und erst am 16. Oktober 1922 durchgehend eröffnet. Die Baukosten der ersten Röhre in Höhe von 77 648 862 Franken waren für damalige Verhältnisse zwar enorm, doch durch die entstehenden Bahnverbindungen mehr als gerechtfertigt. Die bekannteste ist der bis 1941 verkehrende Simplon-Orient-Express von Calais nach Istanbul.

En 2006 le Tunnel du Simplon fête ses 100 ans. L'entreprise allemande Brandt, Brandau & Cie de Hamburg commença le 1er août 1898 du côté suisse tandis que le 16 août de la même année commençait les travaux du côté italien, pour créer le plus long tunnel du monde (jusqu'en 1982). Les travailleurs firent la jointure le 24 février 1905 avec une différence verticale de 9cm et horizontale de 20cm. Ce premier tube a une longueur de 19 803,10 m et fut inauguré le 17 mai 1906. Un second tube distant de 17m fut construit pendant les travaux, reliés tous les 200 m et servant pour la circulation de l'air et l'approvisionnement. Ce tube fut agrandi pour faire un second tunnel entre 1912 et 1917 et fut inauguré le 16 octobre 1922.

HR 4020

II	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

Treno di lusso „Sempione-Orient-Express“. 3 differenti vetture.
Riproduzione con sontuosi dettagli

Fernreisezug „Simplon Orient-Express“. 3 verschiedene Personenwagen. Aufwendige und detailreiche Nachbildung des legendären Luxuszuges

„Simplon-Orient-Express“ luxury train three coach pack

Train de prestige „Simplon-Orient-Express“. 3 voitures différentes. Reproduction richement détaillée



HR 4011

Treno di lusso „Sempione-Orient-Express“. Riproduzione con sontuosi dettagli

Fernreisezugwagen „Simplon Orient-Express“. Aufwendige und detailreiche Nachbildung des legendären Luxuszuges

Passenger coach of the „Simplon-Orient-Express“ luxury train

Voiture voyageur du train prestigieux „Simplon-Orient-Express“. Reproduction richement détaillée

II	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----



HR 2005



Locomotiva a vapore articolata chiamata "Big Boy". Riproduzione dettagliata. Raggio minimo di curva raccomandato 400 mm

Schwere Güterzug
Dampflokomotive "Big Boy".
Kurvengängiges Gelenkfahrwerk
mit Boxpok-Rädern. Detaillierte
Nachbildung der schwenkbaren
Dampfleitungen. Zahlreiche ange-
setzte Details. Mindestradius für
Gleisbögen 40,0 m

"Big Boy" articulated steam loco-
motive. Detailed replica with fle-
xible piping. Recommended
minimum radius 400 m

Locomotive à vapeur articulée
appelée "Big Boy". Reproduction
détaillée. Rayon minimum
recommandé 400 m



Queste locomotive a vapore articolate, le più grandi al mondo, sono familiarmente chiamate "Big Boy". Più di 40 m di lunghezza, 540 t di peso, 61 t di massimo sforzo di trazione e velocità sopra i 100 km/h sono le caratteristiche di questa grande macchina.

This articulated steam locomotive, the biggest in the world, is tenderly called "Big Boy". The locomotive is more than 40mtrs in length, 540t in weight, has a maximum tractive effort of 61t and speed of over 100km/h.

Die größte Dampflokomotive der Welt wird von Kennern respektvoll "Big Boy" genannt. Die Länge von über 40 m und das Gewicht von über 500 Tonnen machen sie zum Giganten auf Schienen. Insgesamt wurden 25 Exemplare gebaut. Das Einsatzgebiet war meist in Utah und Wyoming, ihre Pardestrecke war aber immer die Steigung am Sherman Hill zwischen Cheyenne und Laramie.

Cette locomotive articulée, la plus grande du monde, est affectueusement appelée "Big Boy". Plus de 40 m de long, 540 tonnes, 61 tonnes en effort maximum de traction et une vitesse de plus de 100 km/h.



Locomotiva a vapore articolata "Allegheny" Classe: 2-6-6-6-S-725. Numerosi particolari riportati. Cabina di guida dettagliatissima. Coperchi per il carico d'acqua apribili. Si raccomanda un raggio minimo di 400 mm.

"Allegheny" 2-6-6-6 steam locomotive Class 725. Numerous factory fitted details, including detailed driver's cab and opening lids on tender for water. Recommended minimum radius: 400 mm.

Schwere Güterzug
Dampflokomotive "Allegheny".
Kurvengängiges Gelenkfahrwerk.
Zahlreiche angesetzte Details.
Nachbildung der Führerstands-
armaturen. Wasserklappen am
Tender zum Öffnen. Mindestradius
für Gleisbögen 40,0 cm.

Locomotive articulée "Allegheny"
classe: 2-6-6-6-S-725. Nombreux
détails reproduits et cabine de
conduite détaillée. Rayon mini-
mum recommandé 400 mm.



Nel 1941 dieci di queste locomotive furono consegnate dalla Lima Locomotive works alla ferrovia Chesapeake & Ohio Railroad. Erano le prime macchine ad avere il rodiggio 2-6-6-6 e le più potenti quattro cilindri, locomotive articolate con sei assi accoppiati mai costruite e disegnate specificatamente per prestar servizio sulle Allegheny Mountains. Riscosero tanto successo nel servizio da montagna che la Società Chesapeake & Ohio ne ordinò altre 10 nel 1941, ed ancora 10 nel 1943 e 15 nel 1944.

During 1941 ten of these locomotives from the Lima locomotive works were delivered to the Chesapeake & Ohio Railroad. They were the first design of the 2-6-6-6 wheel arrangement and the most powerful four-cylinder, six-coupled articulated locomotives ever built and designed specifically for operation over the Allegheny Mountains. These locomotives proved so successful in this tough mountain service that the Chesapeake & Ohio ordered 10 more locomotives of duplicate design in 1941, another 10 in 1943 and a further 15 in 1944.

Im Jahr 1941 lieferte die Lokomotivfabrik Lima die ersten Dampfloks der "Allegheny"-Klasse. Mit einem Gewicht von 333 Tonnen waren sie die schwersten 3-Kuppler mit Gelenkfahrwerk. Durch die gewaltige Zugkraft von 50 Tonnen waren sie für schwere Güterzüge prädestiniert.

En 1941 dix de ces locomotives des ateliers de locomotive Lima furent livrées à la Chesapeake & Ohio Railroad. Elles étaient le premier modèle de la configuration de roues 2-6-6-6 et la locomotive 4 cylindres 6 couples la plus puissante jamais construite et conçue spécifiquement pour opérer dans les montagnes Allegheny. Ces locomotives furent un tel succès dans ces montagnes difficiles que Chesapeake & Ohio en commanda 10 supplémentaires en 1941, encore 10 en 1943 et 15 en 1944.



HR 2007



Locomotiva a vapore "Hudson"
per treni merci pesanti. Raggio
minimo di curvatura 400 mm

Güterzug Dampflokomotive:
"Hudson". Fahrwerk mit "Scullin"
Rädern. Angesetzter Handlauf
aus Metall. Mindestradius für
Gleisbögen 40,0 cm

"Hudson" articulated locomotive.
Detail includes handrails made of
metal. Recommended minimum
radius 400 mm

Locomotive à vapeur "Hudson"
pour train de marchandises
lourd. Rayon minimum recom-
mandé 400 mm





HR 6016

Carro per trasporto legname - NP

Flachwagen für Holztransport der NP

Log car for timber transportation - NP

Wagon merchandise NP

III	IV	21.2
1	1	1

I supporti laterali ruotano per poter caricare e fissare i tronchi in maniera sicura sul carro

By the mobile and hinged supports, the wood trunks can become loaded and secured

Durch die beweglichen und klappbaren Rungen können die beiliegenden Holzstämme aufgeladen und gesichert werden

Les grumes peuvent être chargés et fixés de façon sûr car les supports peuvent être rabattus



HR 6017



Carro per trasporto legname - Mc Cloud River

Flachwagen für Holztransport der McCloud River

Log Car for timber transportation - McCloud River

Wagon pour le transport du bois 'McCloud River'

III	IV	21.2
1	1	1



HR 6018

Carro per trasporto legname - Georgia Pacific

Flachwagen für Holztransport der Georgia Pacific

Log Car for timber transportation - Georgia Pacific

Wagon pour le transport du bois 'Georgia Pacific'

III	IV	21.2
1	1	1





HR 6019

Carro per trasporto legname -
Pacific Lumber

Flachwagen für Holztransport
Pacific Lumber

Log Car for timber transportation
- Pacific Lumber

Wagon pour le transport du bois
"Pacific Lumber"

III	IV	31.2
		1



HR 6020



Carro per trasporto legname -
Ohio Match

Flachwagen für Holztransport
Ohio Match

Log Car for timber transportation
- Ohio Match

Wagon pour le transport du bois
"Ohio Match"



III	IV	31.2
		1



HR 6021

Carro per trasporto legname -
Bay Lumber Co

Flachwagen für Holztransport Bay
Lumber Co

Log Car for timber transportation
- Bay Lumber Co

Wagon pour le transport du bois
"Bay Lumber Co"

III	IV	31.2
		1




HL 2005
HL 2805


Locomotore Diesel idraulico per servizi pesanti ML 2200 Krauss - Maffei prototipo della serie V 300

Heavy Diesel-Hydraulic Locomotive Class ML2200 Krauss - Maffei Prototype Class V300

Schwere Diesel-hydraulische Lokomotive ML 2200 Krauss - Maffei, Prototyp Baureihe V 300

Locomotive Diesel hydraulique classe ML 2200 Krauss-Maffei classe V 300



Per le ferrovie jugoslave l'azienda Krauss-Maffei sviluppò un locomotore Diesel con solo una pressione di 16 tonnellate per ruota. Questo risultato fu raggiunto mediante l'uso di un carrello a tre assi. Tre locomotori furono consegnati all'allora Jugoslavia, di cui uno fu costruito dalla Krauss-Maffei completamente a loro spese. Furono effettuati molti test sul Semmering in Austria. La potenza del motore (2200 HP) e la scritta "Krauss-Maffei" è riportata sul fianco del locomotore, sul colore di fondo blu.

For the Yugoslavian Railway the Krauss-Maffei company developed a diesel loco with only 16 tons pressure per wheel. This was achieved by the use of three axle bogies. In all, three locos were delivered to Yugoslavia - one was built by Krauss-Maffei at their own expense. A significant amount of testing was done with this blue liveried loco on the Semmering in Austria. The loco was adorned with "Krauss-Maffei" painted on the side and had a 2200hp engine.

Für die Jugoslawischen Eisenbahnen (JZ) entwickelte Krauss-Maffei eine Lokomotive mit nur 16t Radsatzlast. Dies wurde durch die Verwendung von 2 Drehgestellen mit je 3 Achsen erreicht. 3 Lokomotiven wurden nach Jugoslawien geliefert, eine vierte baute Krauss-Maffei auf eigene Rechnung. Mit dieser Lok, in dunkelblau lackiert, wie die an die JZ gelieferten, wurden vom 19. September bis 3. Oktober 1957 zahlreiche Messfahrten auf der Semmering-Strecke in Österreich durchgeführt. Auf den Seiten war diese Lok mit der Aufschrift "KRAUSS-MAFFEI A.G." sowie der Angabe der Motorenleistung und Achsfolge (2200 C'C') versehen.

L'entreprise Krauss-Maffei développa pour les réseaux ferrés de Yougoslavie une locomotive diesel avec seulement 16 tonnes de pression par essieux. Cette entreprise fut réalisée grâce à l'utilisation de bogies à 3 essieux. 3 locomotives furent livrées à la Yougoslavie, dont une fut construite par Krauss-Maffei à leur propres frais. Beaucoup d'essais de conduite furent réalisés avec cette locomotive bleue lors du "Semmering" en Autriche. Sur le côté était écrit "Krauss-Maffei" et la puissance du moteur était de: 2200 HP.



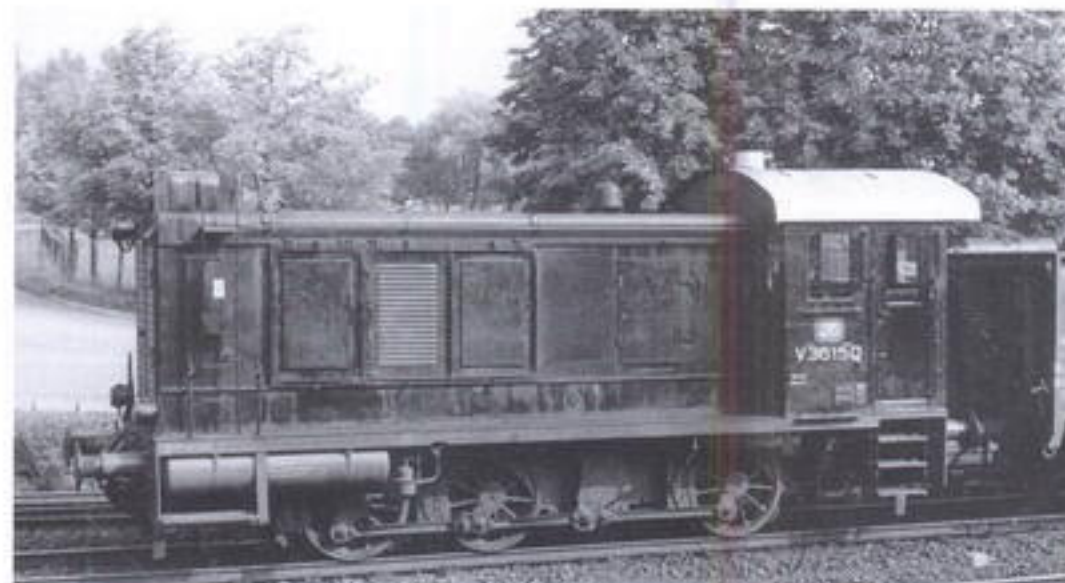
HL 2014

Locomotive Diesel V 36 - DB

Diesellokomotive Baureihe V 36
der DB

Diesel Locomotive Class V 36 - DB

Locomotive Diesel DB V36



HL 2015



Questo modello è disponibile esclusivamente presso
gli Eurotrain shops. Potete trovare il negozio a Voi più
vicino sul sito web www.eurotrain.com

This model is exclusively available from Eurotrain
shops. You can find your local dealer at www.eurotrain.com

Das Modell ist exklusiv in den Eurotrain
Fachgeschäften erhältlich. Ihren nächstgelegenen
Händler finden Sie unter www.eurotrain.com

HL 2815



Locomotive Diesel V 20 - DB

Diesellokomotive Baureihe V 20
der DB

Diesel Locomotive Class V 20 - DB

Locomotive Diesel DB V20

Das Modell ist exklusiv in den Eurotrain
Fachgeschäften erhältlich. Ihren nächstgelegenen
Händler finden Sie unter www.eurotrain.com



Heavy Diesel-Hydraulic
Locomotive Class ML2200 Krauss
- Maffei Prototype Class V300

Locomotive Diesel hydraulique
classe ML 2200 Krauss-Maffei
classe V 300



L'entreprise Krauss-Maffei développa pour les réseaux ferrés de Yougoslavie une locomotive diesel avec seulement 16 tonnes de pression par essieux. Cette entreprise fut réalisée grâce à l'utilisation de boggies à 3 essieux. 3 locomotives furent livrées à la Yougoslavie, dont une fut construite par Krauss-Maffei à leur propres frais. Beaucoup d'essais de conduite furent réalisés avec cette locomotive bleue lors du "Semmering" en Autriche. Sur le côté était écrit «Krauss-Maffei» et la puissance du moteur était de: 2200 HP.



HL 2014

Locomotore Diesel V 36 - DB

Diesellokomotive Baureihe V 36
der DB

Diesel Locomotive Class V 36 - DB

Locomotive Diesel DB V36



HL 2015



Questo modello è disponibile esclusivamente presso
gli Eurotrain shops. Potete trovare il negozio a Voi più
vicino sul sito web www.eurotrain.com

This model is exclusively available from Eurotrain
shops. You can find your local dealer at www.eurotrain.com

Das Modell ist exklusiv in den Eurotrain
Fachgeschäften erhältlich. Ihren nächstgelegenen
Händler finden Sie unter www.eurotrain.com

HL 2815



Locomotore Diesel V 20 - DB

Diesellokomotive Baureihe V 20
der DB

Diesel Locomotive Class V 20 - DB

Locomotive Diesel DB V20

Das Modell ist exklusiv in den Eurotrain
Fachgeschäften erhältlich. Ihren nächstgelegenen
Händler finden Sie unter www.eurotrain.com

HL 2003

Locomotore elettrico serie 110 - DB Elektrolokomotive Baureihe 110 der DB

Electric Locomotive Class 110 - DB Locomotive électrique DB 110



Nel 1949 la Deutsche Bundesbahn iniziò il progetto di un locomotore elettrico a 4 assi. L'obiettivo era avere una loco universale sia per treni passeggeri sia per quelli merci. Già nel 1950 l'ordine di 4 loco pre-serie fu inoltrato. La E 10 004 fu costruita da Henschel in collaborazione con BBC e AEG. Questa macchina fu mostrata al pubblico in occasione della fiera dei trasporti a Monaco nel 1953.

In 1949 the Deutsche Bundesbahn began a project to product a four axle electric loco. The objective was a universal loco which could be used both for passenger trains and freight trains. In November 1950 the order for four pre-series locos was placed. E 10 004 was manufactured by Henschel in co-operation with BBC and AEG. This loco was displayed to the public on the occasion of the Munich Transport Fair in September 1953.

1949 beauftragte die erst gegründete Deutsche Bundesbahn fünf Lokomotivhersteller und drei Elektrofirmen mit dem Entwurf für eine vierachsige E-Lok mit Drehgestellen. Ziel war die Entwicklung einer Universal-Lokomotive, die sowohl im Personen- wie auch im Güterzugdienst einsetzbar sein sollte. Bereits im November 1950 wurde der Bau von vier Exemplaren der inzwischen als E 10 bezeichneten Baureihe in Auftrag gegeben. E 10 004 wurde von Henschel in Zusammenarbeit mit BBC und AEG gebaut und nach ihrer Ablieferung an die DB im September 1953 auf der Verkehrsausstellung im Oktober desselben Jahres in München der Öffentlichkeit präsentiert.

C'est en 1949 que la Deutsche Bundesbahn commença un projet de locomotive électrique à 4 essieux. L'objectif était de fabriquer une locomotive qui pouvait être utilisée pour le transport mixte passager et le fret. En novembre 1950 la commande était déjà donnée pour 4 locomotives de pré-séries. La E 10 004 fut fabriquée par Henschel en coopération avec BBC et AEG. Cette machine fut montrée au public lors du salon du transport à Munich en septembre 1953.



HL 2007

Locomotore elettrico serie E10 - DB Elektrolokomotive Baureihe E10 der DB

Electric Locomotive Class E10 - DB Locomotive électrique DB E10





HL 4001

DB III 1962 22-23
1-2 3-4

Set di vetture "Rheingold 1962". 4 diverse carrozze DB. 1 vettura panoramica, 2 vetture passeggeri, 1 vettura ristorante. Tutte carrozze di I classe

Set of four coaches "Rheingold 1962" - DB. Contains Vista dome coach, two passenger coaches and restaurant coach. All coaches are 1st class

Wagen-Set „Rheingold 1962“. 4 verschiedene Schnellzugwagen der DB. 1 Aussichtswagen mit Kanzel, 2 Sitzwagen und 1 Speisewagen. Alle Wagen 1. Klasse

Coffret de 4 voitures "Rheingold 1962". 4 Voitures différentes de la DB. 1 voiture panoramique, 2 voitures voyageurs et 1 voiture restaurant. Voitures 1ere Classe



HL 4002

Treno rapido "Rheingold 1962".
Vettura a compartimenti di I classe

Schnellzugwagen "Rheingold 1962".
Abteilwagen 1. Klasse der DB

Passenger coach "Rheingold 1962".
1st Class Compartment coach

Voiture voyageur du train express
"Rheingold 1962". Voiture de 1ère
classe à compartiments



HL 4003

Treno rapido "Rheingold 1962".
Vettura a compartimenti di I classe

Schnellzugwagen "Rheingold 1962".
Abteilwagen 1. Klasse der DB

Passenger coach "Rheingold 1962".
1st Class Compartment coach

Voiture voyageur du train
express "Rheingold 1962". Voiture
de 1ère classe à compartiments



Per il treno di lusso Rheingold, che entrò in uso dal 1962, la Deutsche Bundesbahn comprò delle nuove carrozze che si differenziavano nella tipologia e negli interni dalle precedenti. In accordo allo storico Rheingold del 1928 lo schema cromatico fu inizialmente beige e blu cobalto. Tuttavia questa livrea rimase in uso solo per un paio di anni. Infatti successivamente divenne beige e rossa in ragione dell'accordo stipulato nel 1965 per i treni TEE.

The Deutsche Bundesbahn bought new coaches specifically for the Rheingold luxury train which was in use since 1962. These coaches were very different in build and interior to the coaches previously used. According to historical records, from 1928 the Rheingold liveried their coaches in beige and cobalt blue. However, this livery was only used for a short period as an international agreement for TEE trains, signed in 1965, saw these coaches repainted in beige and red.

Für den ab 1962 verkehrenden Luxuszug Rheingold beschaffte die Deutsche Bundesbahn eine Serie von Neubauwagen, die sich in ihrer Bauart und Innenraumaufteilung erheblich von den bisherigen Schnellzugwagen unterschieden. Bei Indienststellung waren die Wagenkästen in Anlehnung an den historischen Rheingold-Zug von 1928 im Fensterbereich beige und unterhalb der Fensterbrüstung kobaltblau gestrichen. Diese Farbgebung hielt sich allerdings nur wenige Jahre, denn mit Aufnahme des TEE-Verkehrs mit lokbespannten Zügen im Jahre 1965 wurden weitere Wagen der oben genannten Bauarten beschafft, die nun in Übereinstimmung mit dem international vereinbarten Farbkonzept für TEE-Fahrzeuge beiges Fensterband und purpurroten Wagenkasten erhielten.

C'est pour le train de luxe Rheingold qui fut mis en utilisation en 1962, la Deutsche Bundesbahn acheta de nouvelles voitures qui étaient assez différentes de celles existantes dans le type et dans l'aménagement intérieur. Selon l'historique Rheingold de 1928, la couleur était beige et bleu cobalt. Mais cette livrée ne fut en utilisation que pendant deux ans. En effet, les TEE furent internationalement reconnue en 1965, ces trains devaient être peints en beige et rouge.



HL 4000

Set di vetture "Rheingold 1968". 4 diverse carrozze DB. 1 vettura panoramica, 2 vetture passeggeri, 1 vettura ristorante. Tutte carrozze di I classe

Set of four coaches "Rheingold 1968" - DB. Contains Vista dome coach, two passenger coaches and restaurant coach. All coaches are 1st class

Wagen-Set „Rheingold 1968“, 4 verschiedene Schnellzugwagen der DB. 1 Aussichtswagen mit Kanzel, 2 Sitzwagen und 1 Speisewagen. Alle Wagen 1. Klasse

Coffret de 4 voitures "Rheingold 1968". 4 Voitures différentes de la DB. 1 voiture panoramique, 2 voitures voyageurs et 1 voiture restaurant. Voitures 1ere Classe



HL 4004

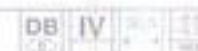


Treno rapido "Rheingold 1968".
Vettura a compartimenti di I classe

Passenger coach "Rheingold 1968".
1st Class Compartment coach

Schnellzugwagen "Rheingold 1968".
Abteilwagen 1. Klasse der DB

Voiture voyageur du train express
"Rheingold 1968". Voiture de 1ere
classe à compartiments



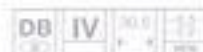
HL 4005

Treno rapido "Rheingold 1968".
Vettura a compartimenti di I classe

Passenger coach "Rheingold 1968".
1st Class Compartment coach

Schnellzugwagen "Rheingold 1968".
Abteilwagen 1. Klasse der DB

Voiture voyageur du train express
"Rheingold 1968". Voiture de 1ere
classe à compartiments



HL 6019

Carro chiuso delle DB con portelle di chiusura argenteo

Gedeckter Güterwagen der DB. Ausführung mit silbernen Lüftern

Closed wagon - DB. With silver ventilation flap

Wagon couvert de la DB, avec bouche de ventilation argentée



HL 6020

Carro chiuso delle DB. Versione speciale per trasporto banane

Gedeckter Güterwagen der DB. Sonderausführung zum Transport von Bananen

Closed Wagon - DB. Special version to transport bananas

Wagon couvert de la DB. Version spéciale de transport de bananes



HL 6021

Carro tramoggia Tds - DB. Con chiusura superiore mobile

Selbstentladewagen Tds der DB. Mit beweglicher Abdeckung des Laderaumes

Hopper Wagon Tds - DB. With moveable hatch

Wagon Trémie Tds de la DB





HL 6008

Carro tramoggia Erz IIIId - DB

Großraum Selbstentladewagen
Ausführung Erz IIIId der DB

Hopper Wagon Ep. IIIId - DB

Wagon Trémie Erz IIIId de la DB



DB	III	13.5	1:22
CE		+	1987



HL 6003



Carro tramoggia Tadgs - DR con
chiusura superiore mobile

Schwenkdachwagen Tadgs der
DR. Mit beweglicher Abdeckung
des Laderaumes

Hopper Wagon Tadgs - DR. With
moveable hatch

Wagon trémie Tadgs de la DDR

DR	IV	13.5	1:22
CE		+	1987



HL 6005

Carro tramoggia Tadgs - DB con
chiusura superiore mobile

Schwenkdachwagen Tadgs der
DB. Mit beweglicher Abdeckung
des Laderaumes

Hopper Wagon Tadgs - DB. With
moveable hatch

Wagon trémie Tadgs de la DB



DB	IV	13.5	1:22
CE		+	1987

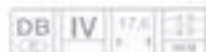
HL 6006

Vettura di servizio assegnata
all'Ufficio Lavori delle DB

Bauzugwagen der DB

Maintenance coach - DB

Voiture de maintenance de la DB



HL 6009

Carro tramoggia serie Kkt 45 - DB

Großraum Selbstentladewagen
mit Klappdeckeln Kkt 45 der DB

Hopper Wagon with hatches Kkt
45 - DB

Wagon Trémie type KKT 45 de la
DB



HL 6012

Carro tramoggia di proprietà pri-
vata immatricolato DB

Schüttgut Privatwagen, einge-
stellt bei der DB

Private Hopper Wagon - DB regi-
stered

Wagon Trémie privé de la DB





HL 6002

Carro pianale Rs - DB caricato
con tre container da 20 piedi

Flat Wagon Rs - DB. Loaded with
3 x 20ft Containers

Container Tragwagen Rs der DB.
Beladen mit 3 abnehmbaren 20
ft. Containern

Wagon plat RS de la DB. Chargée
de 3 containers 20 pieds

DB	V	22.9	1.0	1.0
1.0	1.0	1.0	1.0	1.0



HL 6010



Carro pianale Rs - DB

Flachwagen Rs der DB

Flat Wagon Rs - DB

Wagon plat RS de la DB



DB	V	22.9	1.0	1.0
1.0	1.0	1.0	1.0	1.0



HL 6004

Carro tramoggia Tadgs - DB con
chiusura superiore mobile

Hopper Wagon Tadgs - DB. With
moveable hatch

Schwenkdachwagen Tadgs der DB,
DB Cargo. Mit beweglicher
Abdeckung des Laderaumes

Wagon trémie Tags de la DB

DB	V	24.7	1.0	1.0
1.0	1.0	1.0	1.0	1.0





HL 2001



Treno ad alta velocità Thalys.
Unità motorizzata di testa, due
vetture intermedie e vettura non
motorizzata di coda. Versione
PBKA Parigi, Bruxelles, Colonia,
Amsterdam

High Speed Train 'Thalys'.
Contains motorised power car, 2
intermediate coaches and non-
motorised power car. Version
PBKA: Paris-Brussels-Cologne-
Amsterdam

Hochgeschwindigkeitszug Thalys.
1 motorisierter Triebkopf, 2
Zwischenwagen und 1 unmotori-
sierter Triebkopf. Ausführung
PBKA Paris, Brüssel, Köln,
Amsterdam

Train grande vitesse Thalys. Une
motrice, 2 voitures intermédiaires,
1 fausse motrice. Version
PBKA Paris, Brussels, Cologne,
Amsterdam



HL 2012

Locomotore Diesel da manovra - FS Rangier Diesellokomotive der FS

Diesel Shunting Locomotive - FS Locomotive Diesel de manœuvre FS



FS V 10.5 H



HL 2010

Locomotore Diesel serie D.445 - FS Diesellokomotive Baureihe D.445 der FS

Diesel Locomotive Class D.445 - FS Locomotive Diesel FS D445

FS IV 15.2 H

HL 2011

Locomotore Elettrico serie E.444 - FS Elektrolokomotive Baureihe E.444 der FS

Electric Locomotive Class E.444 - FS Locomotive Electrique FS E444

FS IV 15.2 H



HL 2013

Locomotore Elettrico serie E.424 - FS Elektrolokomotive Baureihe E.424 der FS

Electric Locomotive Class E.424 - FS Locomotive Electrique FS E424

FS V 20.0 H



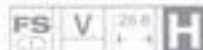
HL 4008

Vettura viaggiatori di I classe - FS

Personenwagen 1. Klasse der FS

1st Class passenger coach - FS

Voiture voyageurs 1ere classe FS



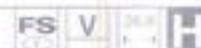
HL 4009

Vettura viaggiatori di II classe - FS

Personenwagen 2. Klasse der FS

2nd Class passenger coach - FS

Voiture voyageurs 2eme classe FS



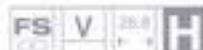
HL 4006

Vettura pilota a doppio piano delle FS

Doppelstock Steuervagen der FS

Double Decker coach with control cab - FS

Voiture à deux niveaux avec cabine de conduite FS



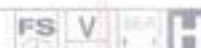
HL 4007

Vettura a due piani delle FS

Doppelstock Personenwagen der FS

Double Decker coach - FS

Voiture deux niveaux FS



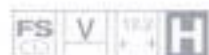
HL 6014

Carro chiuso delle FS

Gedeckter Güterwagen der FS

Closed Wagon - FS

Wagon couvert FS



HL 6015

Carro cisterna con terrazzino per
il frenatore

Kesselwagen mit Bremserbühne

Tank car with brakemans
platform

Wagon citerne avec plateforme



HL 6016

Carro aperto delle FS

Offener Güterwagen der FS

Open wagon - FS

Wagon Tombereau FS



HL 6017

Carro frigorifero

Kühlwagen mit Aufstiegsleitern

Refrigerator wagon

Wagon réfrigéré



HL 6018

Carro pianale con garitta del frenatore

Niederbordwagen mit Bremserhaus

Flat wagon with brakeman's cab

Wagon plat avec cabine de freins



Jouef

Lokshop

H0 1:87

HJ 2003

Locomotiva a vapore serie 141 P - SNCF. Livrea nera con decorazioni. Numerosi particolari montati

Steam Locomotive Class 141 P - SNCF (black livery with decoration lines plus extensive detail)

Dampflokomotive Serie 141 P der SNCF. Ausführung in schwarzer Lackierung mit Zierlinien. Zahlreiche angesetzte Details

Locomotive à vapeur 141P de la SNCF. Livrée noire, nombreuses pièces rapportées montées



HJ 2001

Locomotore Diesel BB 66400 - SNCF

Diesel Locomotive Class BB 66400 - SNCF

Diesellokomotive Serie BB 66400 der SNCF

Locomotive Diesel BB66400 SNCF



Queste locomotive sono state costruite dal 1959 per vari servizi su linee non elettrificate e sono azionate da un motore Diesel-elettrico.

This light haul locomotive was built from 1959 for a variety of services on unelectrified lines. The locomotive is powered electrically by generator.

Diese leichten Strecken-Diesellokomotiven wurden ab 1959 für den Mehrzweckdienst auf nicht elektrifizierten Strecken geliefert. Sie sind mit Generator und elektrischer Kraftübertragung ausgerüstet.

Ces locomotives diesel de moyennes puissances furent construites à partir de 1969 en service mixte sur des lignes non électrifiées. Elles fonctionnent avec un moteur diesel SEMT 16 cylindres en V et transmission électrique, susceptible de rouler en unité multiple de 2, vitesse maximum 140 km/h.



HJ 2007

Locomotore Diesel BB 66400 - SNCF. Differente numero di servizio rispetto all'articolo HJ 2001

Diesel Locomotive Class BB 66400 - SNCF (different running number to HJ 2001)

Diesellokomotive Serie BB 66400 der SNCF. Andere Betriebsnummer als HJ 2001

Locomotive Diesel BB66400 de la SNCF

HJ 2009

Locomotive Diesel CC 72000 -
SNCF. Livrea "en voyage..."

Diesellokomotive Serie CC 72000
der SNCF. Gestaltung „en voya-
ge...“

Diesel Locomotive Class CC
72000 - SNCF. "en voyage..."
livery

Locomotive Diesel CC 72000 de
la SNCF livrée "en voyage"



HJ 2011

Locomotive Diesel CC 72000 -
SNCF

Diesellokomotive Serie CC 72000
der SNCF

Diesel Locomotive Class CC
72000 - SNCF

Locomotive Diesel CC 72000 de
la SNCF, version Fret



HJ 2017



Automotrici Diesel X 73500 delle SNCF. **Anteprima 2007**

Diesel Railcar Class X 73500 -
SNCFF. **Annoucement for 2007**

Diesel Triebwagen Serie X 73500
der SNCF

Vorankündigung für 2007

Autorail Diesel X 73500 de la SNCF.
Nouveauté annoncée pour 2007



HJ 2000

Locomotore elettrico CC 6500 -
SNCF

Electric Locomotive Class CC
6500 - SNCF

Elektrolokomotive Serie CC 6500
der SNCF

Locomotive Electrique CC 6500
SNCF



I locomotori CC 6500 sono gli ultimi costruiti con motori elettrici non trifase. Sono alimentati da 1500V a corrente continua ed hanno una potenza di 8000 CV. Cambiando il rapporto di trasmissione questo locomotore può trascinare un treno espresso (max 200km/h) o un treno merci (max 100 km/h).

The CC 6500 were the last electric locos built in France without Thyristor control. They are for 1500V DC operation and have a power of 8000 PS. By changing the gear ratio this loco can haul express trains (max. 200 km/h) or heavy freight trains (max 100 km/h).

Die CC 6500 sind in Frankreich die letzten gebauten elektrischen Lokomotiven ohne Thyristor-Steuerung. Sie wurden für 1500V Gleichstrom gebaut, mit einer Leistung von 8000 PS. Durch Änderung der Getriebe-Übersetzung kann die CC 6500 vor Schnellzügen (max. 200 km/h) oder schweren Güterzügen (max. 100 km/h) eingesetzt werden.

HJ 2006

Locomotore elettrico CC 6500 -
SNCF. Differente numero di servi-
zio rispetto all'articolo HJ 2000

Electric Locomotive Class CC
6500 - SNCF (different running
number to HJ 2000)

Elektrolokomotive Serie CC 6500
der SNCF. Andere
Betriebsnummer als HJ 2000

Locomotive Electrique CC6500
SNCF



Les CC 6500 sont les dernières locomotives électriques, sans thyristor de commande, construites en France. Elles sont alimentées en 1500v DC, et ont une puissance de 5500 KW. En changeant le rapport de réduction, cette locomotive peut tracter des trains rapides express (200 km/h max.) ou bien du fret lourd (100 km/h max.).

HJ 2005

Locomotore elettrico BB 36000 -
SNCF

Elektrolokomotive Serie BB
36000 der SNCF

Electric Locomotive Class BB
36000 - SNCF

Locomotive électrique BB 36000
de la SNCF



HJ 2010

Locomotore elettrico BB 36000 -
SNCF

Elektrolokomotive Serie BB
36000 der SNCF

Electric Locomotive Class BB
36000 - SNCF

Locomotive Electrique BB 36000
de la SNCF



HJ 2014

Locomotore elettrico BB 26000 -
SNCF. Livrea "en voyage..."

Elektrolokomotive Serie BB
26000 der SNCF. Gestaltung
„en voyage...“

Electric Locomotive Class BB
26000 - SNCF. "en voyage..."
livery

Locomotive électrique BB 26000
de la SNCF livrée "en voyage"



HJ 2016

Locomotore elettrico BB 26000 -
SNCF

Elektrolokomotive Serie BB
26000 der SNCF

Electric Locomotive Class BB
26000 - SNCF

Locomotive électrique BB 26000
Fret SNCF



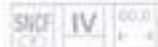
HJ 2012


Treno ad alta velocità TGV Sud-Est - SNCF. 1 motrice di testa, 2 vetture intermedie e 1 motrice di coda folle. Riproduzione dell'originale realizzata per celebrare il venticinquesimo anniversario della linea TGV Sud-Est

High Speed Train 'TGV Sud-Est' - SNCF. Contains motorised power car, two intermediate coaches and non-motorized power car. This train celebrates 25 years of the 'TGV Sud Est' in its original livery

Hochgeschwindigkeitszug TGV Sud-Est der SNCF. 1 motorisierter Triebkopf, 2 Zwischenwagen und 1 unmotorisierter Triebkopf. Ursprungsauflösung zum Jubiläum 25 Jahre TGV Sud-Est

TGV Sud Est de la SNCF. Une motrice, 2 voitures intermédiaires et une fausse motrice. Version d'origine pour célébrer le 25^{ème} anniversaire du TGV Sud-Est

HJ 4015


Set addizionale per 'TGV Sud-Est' - SNCF. 3 differenti vetture intermedie: 1 classe, bar e vettura di II classe

Additional Coach Set 'TGV Sud-Est' - SNCF. Three intermediate coaches: 1st Class passenger coach, bar coach and 2nd Class passenger coach

Ergänzungswagen-Set „TGV Sud-Est“ der SNCF. 3 verschiedene Zwischenwagen. 1 Personenwagen 1. Klasse, 1 Barwagen, 1 Personenwagen 2. Klasse

Coffret complémentaire de 3 voitures intermédiaires 'TGV Sud-Est' de la SNCF. 1 voiture 1^{ère} classe, 1 voiture bar, 1 voiture voyageur 2^{ème} classe

HJ 4016


Set addizionale per 'TGV Sud-Est' - SNCF. 3 differenti vetture intermedie: una vettura di I classe e due vetture di II classe

Additional coach set 'TGV Sud-Est' - SNCF. Three intermediate coaches: 1st class passenger coach and two 2nd class passenger coaches

Ergänzungswagen-Set „TGV Sud-Est“ der SNCF. 3 verschiedene Zwischenwagen. 1 Personenwagen 1. Klasse, 2 Personenwagen 2. Klasse

Coffret complémentaire de 3 voitures intermédiaires 'TGV Sud-Est' de la SNCF. 1 voiture 1^{ère} classe, 2 voitures voyageurs 2^{ème} classe



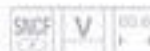
HJ 2013


Treno ad alta velocità TGV Duplex. 1 motrice di testa, 2 vetture intermedie ed 1 motrice folle di coda

High Speed Train "TGV Duplex". Contains motorised power car, two intermediate coaches and non-motorised power car

Hochgeschwindigkeitszug TGV Duplex der SNCF. 1 motorisierter Triebkopf, 2 Zwischenwagen und 1 unmotorisierter Triebkopf

TGV Duplex nouveau Logo. Une motrice, 2 voitures intermédiaires et une fausse motrice

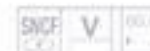
HJ 4017


Set addizionale per "TGV Duplex" - SNCF. 3 differenti vetture intermedie: vettura di I classe e due vetture di II classe

Additional coach set "TGV Duplex" - SNCF. Three intermediate coaches: 1st Class passenger coach and two 2nd Class passenger coaches

Ergänzungswagen-Set „TGV Duplex“ der SNCF. 3 verschiedene Zwischenwagen. 1 Personenwagen 1. Klasse, 2 Personenwagen 2. Klasse

Coffret complémentaire de 3 voitures intermédiaires "TGV Duplex" de la SNCF. 1 voiture 1ère classe, 2 voitures voyageurs 2ème classe

HJ 4018


Set addizionale per "TGV Duplex" - SNCF. 3 differenti vetture intermedie: vettura di I classe, bar e vettura di II classe

Additional coach set "TGV Duplex" - SNCF. Three intermediate coaches: 1st Class passenger coach and two 2nd Class passenger coaches

Ergänzungswagen-Set „TGV Duplex“ der SNCF. 3 verschiedene Zwischenwagen. 1 Personenwagen 1. Klasse, 1 Barwagen, 1 Personenwagen 2. Klasse

Coffret complémentaire de 3 voitures intermédiaires "TGV Duplex" de la SNCF. 1 voiture 1ère classe, 1 voiture bar, 1 voiture voyageur 2ème classe



HJ 4012

SNCF	V	26.7	1.1
1		1	1

Confezione contenente vetture per servizi locali. 3 differenti vetture tipo RIB - SNCF. Livrea "Transilien".

Nuovi carrelli
Nuovi interni

Local traffic passenger coach set. Three coaches type RIB - SNCF. "Transilien" livery.

New bogies
New interior

Nahverkehrs Wagen-Set. 3 verschiedene Personenwagen Bauart RIB der SNCF. Gestaltung und Ausführung „Transilien“.

Neue Drehgestelle
Neue Inneneinrichtung

Coffret de 3 voitures RIB de la SNCF. Livrée "Transilien".

Nouveaux bogies
Nouvel intérieur

HJ 4013

SNCF	V	26.7	1.1
1		1	1

Vettura per servizi locali di II classe tipo RIB - SNCF, in livrea "Transilien".

Local traffic 2nd class passenger coach type RIB. Livery "Transilien" livery

Nahverkehrs Personenwagen Bauart RIB der SNCF. Gestaltung und Ausführung „Transilien“ 2. Klasse

Voiture complémentaire RIB, 2ème classe SNCF, Livrée "Transilien"



HJ 4000

Vettura passeggeri di I e II classe
tipo OCEM - SNCF

Personenwagen Bauart OCEM
der SNCF, 1./2. Klasse

OCEM 1st/2nd Class Passenger
Coach - SNCF

Voiture voyageur OCEM de la
SNCF, Mixte 1ere/2eme



HJ 4001

Vettura passeggeri di sola II clas-
se tipo OCEM - SNCF

Personenwagen Bauart OCEM
der SNCF, 2. Klasse

OCEM 2nd Class Passenger
Coach - SNCF

Voiture voyageur OCEM de la
SNCF, 2eme classe



HJ 4002

Vettura di II classe tipo OCEM -
SNCF con comparto bagagli

Personenwagen Bauart OCEM
der SNCF, 2. Klasse mit
Gepäckabteil

OCEM 2nd Class Passenger
Coach - SNCF (with luggage
compartment)

Voiture voyageur OCEM de la
SNCF, Mixte 2eme/fourgon



HJ 4014

SNCF	IV	117.2	117.2	117.2
------	----	-------	-------	-------

Treno Espresso "Le Mistral". 4 differenti vetture Inox delle SNCF, tutte di I classe
Il set di vetture HJ 4014 è l'ideale completamento del set HJ 4011

Express Train coach set "Le Mistral". Four 1st Class Inox coaches - SNCF
The coach set HJ 4014 is the ideal extension to the set HJ 4011

Schnellzug Wagen-Set „Le Mistral“. 4 verschiedene Inox Personenwagen der SNCF. Alle Wagen 1. Klasse
Das Wagen-Set HJ 4014 ist die ideale Ergänzung zum Wagen-Set HJ 4011

Coffret 4 voitures SNCF TEE Inox "Le Mistral". 4 voitures différentes de 1ère classe
Le coffret HJ4014 est recommandé en complément du coffret HJ4011

HJ 4011

SNCF	IV	117.2	117.2	117.2
------	----	-------	-------	-------

Treno Espresso "Le Mistral". 4 differenti vetture Inox delle SNCF, tutte di I classe

Express Train coach set "Le Mistral". Four 1st Class Inox coaches - SNCF

Schnellzug Wagen-Set „Le Mistral“. 4 verschiedene Inox Personenwagen der SNCF. Alle Wagen 1. Klasse

Coffret de 4 voitures SNCF TEE Inox "Le Mistral". 4 voitures différentes de 1ère classe



HJ 4007

Treno Rapido "Le Cisalpin", 4 differenti vetture Inox della SNCF. Tutte le carrozze sono di I classe

Express Train coach set "Le Cisalpin", Four 1st Class Inox coaches - SNCF

Schnellzug Wagen-Set „Le Cisalpin“, 4 verschiedene Inox Personenwagen der SNCF. Alle Wagen 1. Klasse

Coffret de 4 voitures TEE Inox "Le Cisalpin", 4 voitures différentes de 1ère classe



SNCF	IV	111.2	111.2	111.2	111.2
1	2	3	4	5	6


HJ 4008

Treno Rapido "L'etoile du Nord", 4 differenti vetture Inox delle SNCF. Tutte le vetture sono di I classe

Express Train coach set "L'etoile du Nord", Four 1st Class Inox coaches - SNCF

Schnellzug Wagen-Set „L'Etoile du Nord“, 4 verschiedene Inox Personenwagen der SNCF. Alle Wagen 1. Klasse

Coffret de 4 voitures SNCF TEE Inox "L'etoile du Nord", 4 voitures de 1ère classe différentes

SNCF	IV	111.2	111.2	111.2	111.2
1	2	3	4	5	6

HJ 4009

Vettura Inox per servizi TEE tipo
A8u - SNCF, 1. classe

Schnellzug Wagen TEE Inox
Bauart A8u der SNCF, 1. Klasse

Express Train TEE Inox 1st Class
type A8u coach - SNCF

Voiture TEE Inox type A8u de la
SNCF, 1ere classe



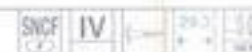
HJ 4010

Vettura Inox per servizi TEE tipo
A8tu - SNCF, 1. classe

Schnellzug Wagen TEE Inox
Bauart A8tu der SNCF, 1. Klasse

Express Train TEE Inox 1st Class
type A8tu coach - SNCF

Voiture TEE Inox type A8tu de la
SNCF, 1ere classe



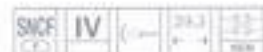
HJ 4020

Vettura tipo DEV Inox con allesti-
mento bar

Schnellzug Wagen DEV Inox
Ausführung Bar Disco

Express Train DEV Inox type
bar/disco coach

Voiture DEV Inox, bar disco



HJ 4003

Vettura di II classe tipo DEV Inox
- SNCF per treni veloci

Schnellzug Wagen DEV Inox der
SNCF. 2. Klasse

Express Train 2nd Class DEV
Inox Coach

Voiture DEV Inox de la SNCF.
2eme classe


HJ 4004

Vettura di I classe tipo DEV Inox
- SNCF per treni veloci

Schnellzug Wagen DEV Inox der
SNCF. 1. Klasse

Express Train DEV Inox 1st Class
Coach

Voiture Dev Inox, 1ere classe


HJ 4005

Set di vetture tipo DEV Inox -
SNCF. 4 differenti vetture

Schnellzug Wagen-Set DEV Inox.
4 verschiedene Inox
Personenwagen der SNCF

Express Train DEV Inox coach
set. Four passenger coaches

Coffret de 4 voitures Dev Inox.
4 voitures voyageurs différentes.



HJ 4019

Vettura letti tipo MU - SNCF

Schlafwagen Bauart MU der SNCF

MU Sleeping Coach - SNCF

Voiture Lit de type MU de la SNCF



HJ 4006

Vettura letti tipo T2 - SNCF

Schlafwagen Bauart T2 der SNCF

T2 Sleeping Coach - SNCF

Voiture Lit de type T2 de la SNCF



HJ 6004

Pianale tipo Rs - SNCF

Flachwagen Rs der SNCF

Flat wagon Rs - SNCF

Wagon plat Rs de la SNCF

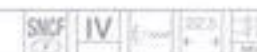

HJ 6005

Carro frigorifero privato della Società "Interfrigo", immatricolato SNCF

Kühlwagen „Interfrigo“ Privatwagen, eingestellt bei der SNCF

Private Refrigerator Wagon "Interfrigo" (SNCF registered)

Wagon "Interfrigo" SNCF

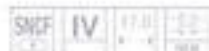

HJ 6001

Carro cisterna privato immatricolato SNCF

Kesselwagen in Privatwagen Ausführung, eingestellt bei der SNCF

Private Tank Wagon (SNCF registered)

Wagon citerne à 4 essieux SNCF



HJ 6007

Carro tramoggia privato tipo Uas
immatricolato SNCF

Schüttgut Privatwagen Bauart
Uas, eingestellt bei der SNCF

Private Uas Hopper Wagon
(SNCF registered)

Wagon Trémie Uas SNCF



SNCF	V	17.0	22
CE		4	1998


HJ 6012

Carro chiuso con pareti scorrevoli
Habillss - SNCF

Schiebewandwagen Habiliss der
SNCF

Closed Wagon Habiliss - SNCF
(with sliding doors)

Wagon couvert avec portes
coulissantes Habiliss de la SNCF

SNCF	V	03.0	22
CE		4	1998

HJ 6003

Carro tramoggia privato immatri-
colato SNCF

Schüttgut Privatwagen, einge-
stellt bei der SNCF

Private Hopper Wagon (SNCF
registered)

Wagon Trémie SNCF



SNCF	V	17.0	22
CE		4	1998

HJ 2015

Locomotore Diesel C 61000 -
SNCF

Diesellokomotive Serie C 61000
der SNCF

Diesel Locomotive Class C 61000
- SNCF

Locomotive diesel C 61000 de la
SNCF



HJ 6008

Carro cisterna con terrazzino per
il frenatore

Kesselwagen mit Bremserbühne

Tank wagon (with brakeman's
platform)

Wagon Citerne SNCF



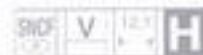
HJ 6009

Carro aperto delle SNCF

Offener Güterwagen der SNCF

Open Wagon - SNCF

Wagon Tombereau de la SNCF



HJ 6010

Carro trasporto vino con due
botti per vino rosso

Weinwagen mit 2 Fässern für
Rotwein

Wine Wagon (with red wine bar-
rels)

Wagon avec deux tonneaux pour
vin rouge



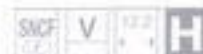
HJ 6011

Carro chiuso delle SNCF

Gedeckter Güterwagen der SNCF

Closed Wagon - SNCF

Wagon Couvert de la SNCF



Binari . Tracks . Gleis . Rails

Lokshop

H0 1:87

Binari . Tracks . Gleis . Rails

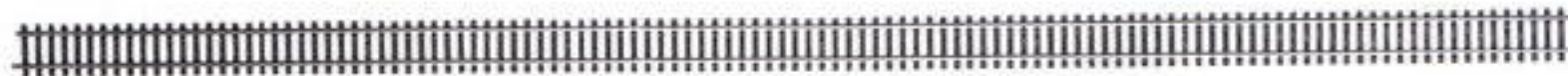
HT 8000

Binario flessibile, lunghezza
988 mm

Flexibles Gleis, Länge 988 mm

Flexible track, length 988 mm

Rail flexible, longueur 988 mm



Binario diritto, lunghezza 240,6 mm

Gerades Gleis, L

Straight track, length 240.6 mm

Rail droit, longu

HT 8002

Binario diritto, lunghezza 148,8 mm

Gerades Gleis, Länge 148,8 mm

Straight track, length 148.8 mm

Rail droit, longueur 148,8 mm



Binario curvo, raggio R1,
385 mm, 30°

Gebogenes Gleis
385 mm, 30°

Curved track, radius R1,
385 mm, 30°

Rail courbe, ray

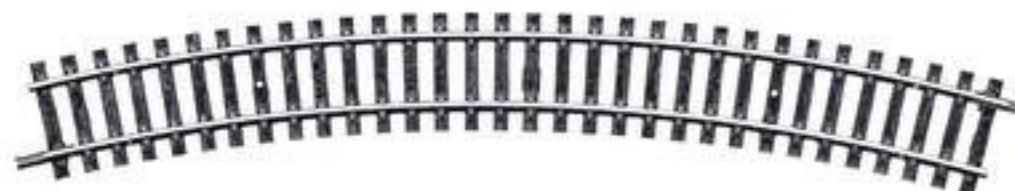
HT 8004

Binario curvo, raggio R2,
445 mm, 30°

Curved track, radius R2,
445 mm, 30°

Gebogenes Gleis, Radius R2,
445 mm, 30°

Rail courbe, rayon 2,
445 mm, 30°



HT 8005

Scambio destro, raggio 385 mm,
22,5°, lunghezza 148,8 mm

Right point, radius 385 mm,
22,5°, length 148,8 mm

Weiche, rechts, Radius 385 mm,
22,5°, Länge 148,8 mm

Aiguillage droit, rayon 385 mm,
22,5°, longueur 148,8 mm



HT 8006

Scambio sinistro, raggio 385
mm, 22,5°, lunghezza 148,8 mm

Left point, radius 385mm, 22,5°,
length 148,8 mm

Weiche, links, Radius 385 mm,
22,5°, Länge 148,8 mm

Aiguillage gauche, rayon 385 mm,
22,5°, longueur 148,8 mm



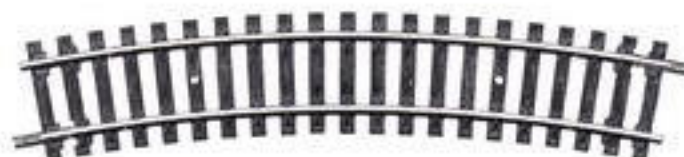
HT 8007

Binario curvo, raggio R1,
385 mm, 22,5°

Curved track, radius R1,
385 mm, 22,5°

Gebogenes Gleis, Radius R1,
385 mm, 22,5°

Rail courbe, rayon 1, 385 mm,
22,5°



Set d'espansione . Expansion set . Erweiterungsset . Set d'extension

Sviluppare il tracciato con i Set di espansione...

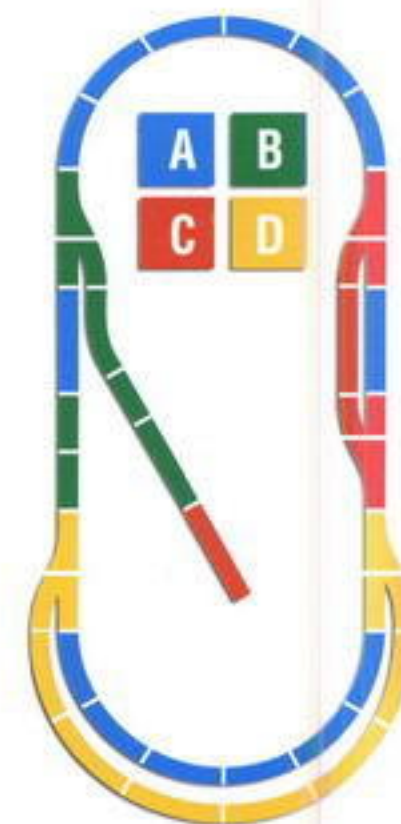
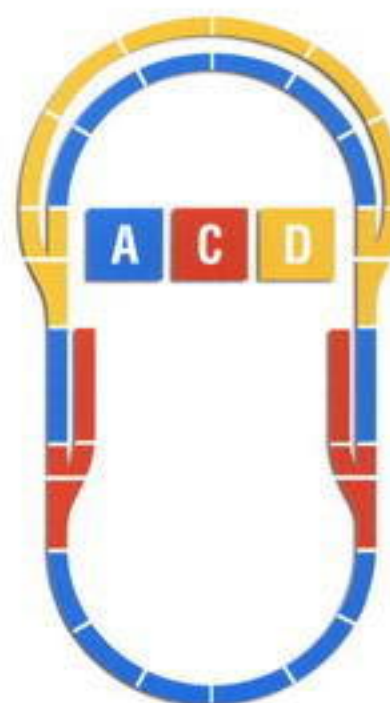
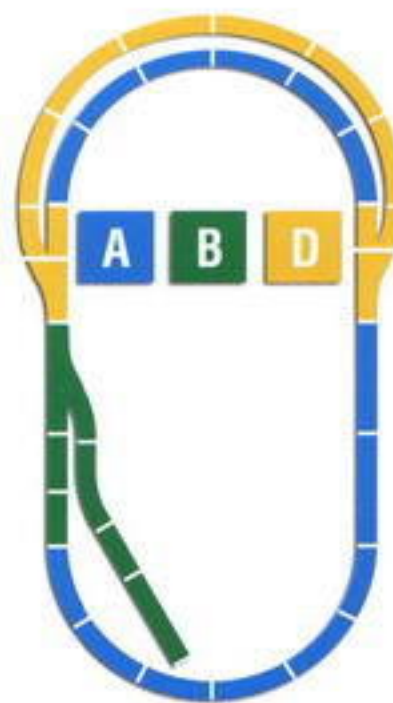
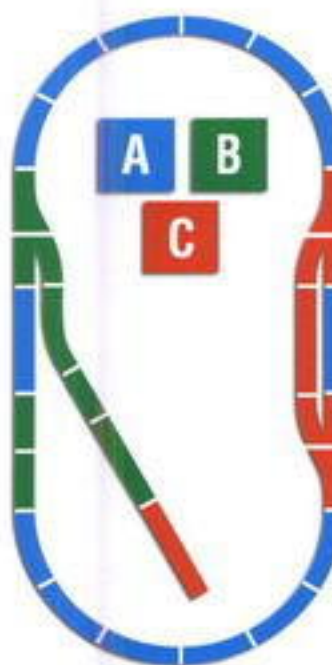
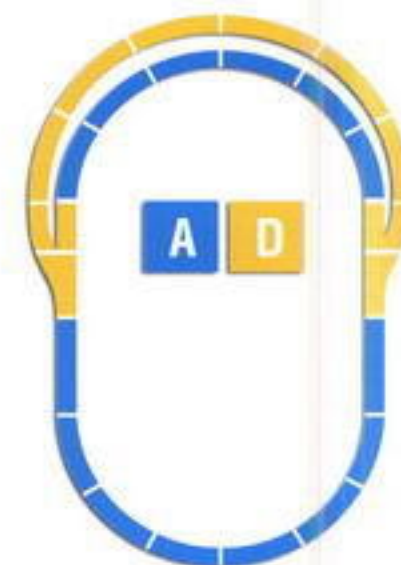
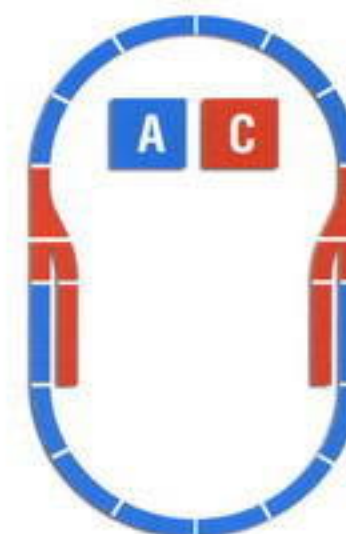
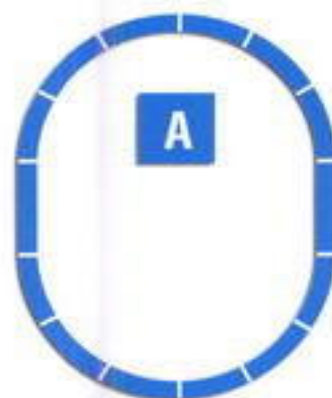
Develop the layout with the expansion set...

Aufbau der Trasse mit den Erweiterungssets...

Comment agrandir le circuit du coffret...



A	BASIC LAYOUT
B	HT 8014
C	HT 8015
D	HT 8016





HN 2003

Locomotiva a vapore con tender
separato tipo 05 - DB per treni
viaggiatori veloci

Schnellzuglokomotive mit
Schlepptender Baureihe 05 der
DB. Ausführung mit Witte
Windleitblechen und farblich
abgesetzten Kesselringen

Express steam locomotive type
05 with tender - DB

Locomotive Vapeur Express avec
tender type 05-DB



HN 2006

Locomotiva a vapore per treni
merci tipo 95 - DB

Güterzug Tenderlokomotive
Baureihe 95 der DB

Steam locomotive type 95 - DB

Locomotive à vapeur type 95 DB



HN 2007

Locomotiva a vapore con tender
separato per treni viaggiatori veloci
tipo 18 - DRG

Express steam locomotive with
tender type 18 - DRG

Schnellzuglokomotive mit
Schlepptender Baureihe 18 der
DRG

Locomotive à Vapeur Express
avec tender type 18 - DRG



HN 2002

Locomotore Diesel tipo BR 323
(ex Köf II - DB) Modello con
cabina di guida aperta

Diesel locomotive type BR 323
(formerly type Köf II - DB) (open
driver cab)

Kleindiesellokomotive Baureihe
Köf II der DB, Ausführung mit
offenem Führerhaus

Locomotive Diesel Type BR 323
(auparavant type Köf II -DB),
cabine conducteur ouverte





Diesel Locomotive Class V80 - DB

Locomotive Diesel V80 DB



HN 2011

Tramway avec remorque BR 798
- DB. Livrée "Chiemgau Bahn"



08	III			5.0	1-4
----	-----	---	---	-----	-----

Edizione limitata

Limited Edition

Einmalige Auflage

Edition limitée



Un train VT 08.5 fut envoyé par la DB à Bern en 1954 pour le retour de l'équipe de football de l'Allemagne après sa victoire à la coupe du monde en Suisse. Le voyage de retour fut triomphant.



„Helvetia“ treno Diesel veloce
tipo VT 08.5 - DB. Set di 4 pezzi:
2 unità motrici (1 motorizzata, 1
falsa), 2 unità intermedie

„Helvetia“ Express diesel train
type VT 08.5 - DB. Contains two
motor coaches (1 motorised, 1
dummy) and two intermediate
coaches

Diesel Triebwagenzug Baureihe
VT 08.5 der DB. Zuglauf
„Helvetia“. 4-teilige Ausführung.
2 Motorwagen, davon einer mit
Antrieb, 2 Zwischenwagen

Train Diesel „Helvetia“ type VT
08.5 DB 4, 1 motrice, 1 fausse
motrice, 2 voitures intermédiaires



Nel 1950 le DB introdussero treni veloci su tratte importanti. Le prime tredici unità del tipo VT 08.5 (in composizioni di tre pezzi) furono consegnate nel 1952 e vennero subito utilizzate in servizio regolare. I veicoli, dai frontali aerodinamici, furono motorizzati con un motore Diesel da 1000 HP che consentiva di raggiungere una velocità massima di 140 km/h. Il successo di questo confortevole tipo di treno Diesel fu notevole e nel 1954 le DB ordinarono delle unità aggiuntive. Fino all'ottobre 1957, con la percorrenza di 1974 km al giorno, il convoglio „Helvetia“, da Amburgo a Zurigo e viceversa, rappresentò il momento culminante della carriera delle automotrici VT 08.5 DB.

In 1950 the DB started traffic with fast connections. For this fast diesel motor coaches were needed. In 1952 the first 13 new vehicles of type VT 08.5 (3 unit) were delivered from manufacturers and set straight into daily use. The vehicles with aerodynamic fronts were motored with an output of 1000 PS and a maximum speed of 140 km/h. The success of these comfortable motor coaches was overwhelming and in 1954 the DB ordered additional units. Running up to 1974 km/day the „Helvetia“ from Hamburg to Zurich and back was the premier route for the VT 08.5 until October 1957.

Für den 1950 wieder aufgenommenen Schnellverkehr benötigte die (noch junge) DB moderne Triebwagen. 1952 wurden die ersten Neubauten der Baureihe VT 08.5 von der Industrie abgeliefert und sogleich in den täglichen Einsatz übernommen. Die windschnittig geformten und in Leichtbauweise hergestellten Fahrzeuge verfügten über einen 1000 PS starken Dieselmotor, dessen Kraft hydraulisch übertragen wurde. Zulässige Höchstgeschwindigkeit waren 140 km/h. Der Erfolg der komfortablen Fahrzeuge war so groß, daß die DB zu den bis 1953 abgelieferten 13 dreiteiligen Garnituren 1954 nochmals weitere Fahrzeuge bestellte. Eingesetzt wurden die Triebwagen auf innerhalb Deutschlands gelegenen Nord-Süd-Verbindungen und auf Strecken ins Ausland. Mit einer Tagesleistung von 1974 km war der „Helvetia“ von Hamburg-Altona über Frankfurt nach Zürich und zurück bis Oktober 1957 die Paradeleistung der VT 08.5.

En 1950 la DB commençait un trafic à connections rapides nécessitant des voitures diesel motorisées rapides. En 1952 les 13 premières unités du type VT 08.5 (3 éléments) furent livrées et mises en service immédiatement. Les voitures à l'avant aérodynamique furent motorisées avec du 1000 PS et une vitesse maximum de 140 km/h. Le succès de ces voitures motorisées confortables fut très important et en 1954 la DB commanda de nouvelles unités. Avec la performance de 1974 km par jour, le „Helvetia“ de Hamburg à Zurich aller retour fut l'emblème du VT 08.5 jusqu'à octobre 1957.

HN 2004

Locomotore elettrico tipo E 19 -
DB per treni viaggiatori veloci

Schnellzug Elektrolokomotive
Baureihe E 19 der DB

Electric locomotive type E 19 for
express trains - DB

Locomotive Electrique pour train
Express type E 19-DB



Per trainare i convogli ad alta velocità su linee elettrificate, così come automotrici Diesel su relazioni principali, le DRG ordinarono ad AEG e ad Henschel-Siemens due locomotori ciascuno. Questi si basarono sul preesistente gruppo E 18, ma furono costruiti per una velocità massima di 225 km/h. Tutte queste 4 macchine prototipo furono poi abilitate ad una velocità di esercizio di 180 km/h. Il modello Arnold riproduce un locomotore prodotto da Henschel-Siemens. La differenza con le macchine prodotte da AEG è nell'impianto frenante. I locomotori hanno mantenuto la livrea rossa fino al Dicembre 1952.

The DRG ordered two electric locomotives by AEG and Henschel-Siemens for high speed use alongside diesel motor coaches. This class was based on the existing Type E18, but were constructed for speeds up to 225km/h. This Arnold model represents a Henschel-Siemens locomotive - the difference from AEG examples being the chassis mounted brake mechanism. The locomotives were in red livery until December 1952.

Um auf den zunehmend elektrifizierten Strecken auch Wagenzüge mit den hohen Geschwindigkeiten der dieselgetriebenen Schnelltriebwagen fahren zu können, gab die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1937 bei der AEG und Henschel-Siemens je 2 Lokomotiven in Auftrag. Diese basierten auf der schon vorhandenen Baureihe 18 und wurden konstruktiv für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ausgelegt. Alle 4 Lok wurden für den Betrieb mit 180 km/h zugelassen. Das Arnold-Modell zeigt eine von Henschel-Siemens gebaute Maschine, die sich in der Optik von der AEG-Ausführung auffällig durch das außen am Fahrwerk montierte Bremsgestänge unterscheidet. Unsere E 19 behielt ihr auffällig rotes Farbkleid bis Dezember 1952.

La DRG commanda deux locomotives électriques et des voitures motorisées diesel chez AEG et Henschel-Siemens pour une utilisation de train express. Cette classe fut basée sur le type E18 déjà-existant, mais fut construite pour des vitesses supérieures à 225 km/h. Ce model Arnold représente une locomotive Henschel-Siemens; la différence avec les modèles AEG étant le mécanisme de frein montés sur le chassis. Ces locomotives étaient en livrée rouge depuis 1952.



HN 2005



Locomotore elettrico per servizi
merci pesanti Ce 6/8 II - SBB -
"Cocodrillo"

Schwere Güterzug Elektro-lokomotive
„Krokodil“ der SBB.
Ausführung mit Blindwellenantrieb

Heavy electric locomotive type Ce
6/8 II - SBB

Locomotive électrique lourde
type Ce 6/8 II - SBB



HN 2009

Locomotore elettrico S 252 -
RENFE

Elektrolokomotive Serie S 252
der RENFE

Electric Locomotive Class S252 -
RENFE

Locomotive électrique classe S
252 - de la Renfe



HN 4000

Treno Espresso „Hanseat“ delle
DB. Composto da 4 carrozze di I
classe ed una vettura ristorante.
Tutte le prime classi in livrea blu

Wagen-Set „Hanseat“ der DB. 5
verschiedene Personenwagen in
F-Zug Lackierung. 4 Sitzwagen, 1
Speisewagen. Alle Wagen 1.
Klasse

Express Train „Hanseat“ of the
DB. Contains four coaches and a
dining car. All 1st Class in the
blue F-train livery

Train express „Hanseat“ de la DB.
4 voitures et 1 voiture restaurant.
Voitures de 1ère classe en livrée
bleue



HN 4001



Treno di lusso „Sempione-Orient-Express“. Composto da 5 differenti vetture.
Riproduzione ricca di dettagli

„Simplon-Orient-Express“ luxury train. Contains five different coaches

Fernreisezug „Simplon Orient-Express“. 5 verschiedene Personenwagen. Aufwendige und detailreiche Nachbildung des legendären Luxuszuges.

Coffret prestigieux „Simplon Orient-Express“, composé de 5 voitures différentes. Reproduction fidèle



Nel 2006 il tunnel del Sempione celebra il centesimo anniversario. La società tedesca Brandt, Brandau & Cie. di Amburgo iniziò i lavori l'1 agosto 1898 sul versante svizzero, ed il successivo 16 agosto anche da parte italiana iniziarono i lavori per il tunnel più lungo al mondo (fino al 1982). Gli operai si incontrarono il 24 Febbraio 1905 con una differenza in altezza di 9 cm e nella direzione di soli 20 cm. Questo primo tunnel risultò lungo 19803,10 m e fu inaugurato il 17 Maggio 1906. A 17 m di distanza dal traforo venne realizzato un secondo scavo collegato al primo ogni 200 m per il ricambio d'aria e per sicurezza. Questo scavo fu portato alle dimensioni di un secondo tunnel ferroviario tra il 1912 ed il 1917 con una lunghezza maggiore di 20.70 m rispetto al primo tunnel e fu inaugurato il 16 Ottobre 1922.

In 2006, the Simplon Tunnel celebrates its 100 year anniversary. The German company Brandt, Brandau & Cie. from Hamburg, on 1 August 1898 on the Swiss side and 16 August 1898 on the Italian side, began construction of the longest tunnel (until 1982) in the World. The workers met on 24 February 1905 with a difference in height of just 9cm and direction of 20cm. This first tunnel has a length of 19.8 km and was inaugurated on May 17 1906. Originally, a second 'tube' was built with connections to the main tunnel for air conditioning. This 'tube' was extended to become a second tunnel between 1912 and 1917.

2006 feiert der Simplon-Tunnel einen runden Geburtstag: 100 Jahre besteht die erste Röhre durch das Bergmassiv. Die deutsche Baufirma Brandt, Brandau & Cie. aus Hamburg begann am 1. August 1898 auf der schweizer Seite, und am 16. August des gleichen Jahres auf der italienischen Seite mit den Arbeiten am bis 1982 längsten Tunnel der Erde. Der Durchstich der ersten Röhre mit 19803,10 m Länge erfolgte am 24. Februar 1905 mit einer Richtungsabweichung von 20 cm und einem Höhenunterschied von 9 cm. Die Eröffnung wurde am 17. Mai 1906 gefeiert, am Tage darauf begann der tägliche Betrieb. Der beim Bau dieser Röhre mit 17 m Abstand angelegte Versorgungs- und Belüftungstollen, der alle 200 m mit dem Haupttunnel verbunden war, wurde nach einem Beschluss von 1912 ab 1917 zur zweiten Röhre ausgebaut. Sie wurde 20,70 m länger und erst am 16. Oktober 1922 durchgehend eröffnet. Die Baukosten der ersten Röhre in Höhe von 77 648 862 Franken waren für damalige Verhältnisse zwar enorm, doch durch die entstehenden Bahnverbindungen mehr als gerechtfertigt. Die bekannteste ist der bis 1941 verkehrende Simplon-Orient-Express von Calais nach Istanbul.

En 2006 le Tunnel du Simplon fête ses 100 ans. L'entreprise allemande Brandt, Brandau & Cie de Hamburg commença le 1er août 1898 du côté suisse tandis que le 16 août de la même année commençait les travaux du côté italien, pour créer le plus long tunnel du monde (jusqu'en 1982). Les travailleurs firent la jointure le 24 février 1905 avec une différence verticale de 9cm et horizontale de 20cm. Ce premier tube a une longueur de 19 803,10 m et fut inauguré le 17 mai 1906. Un second tube distant de 17m fut construit pendant les travaux, reliés tous les 200 m et servant pour la circulation de l'air et l'approvisionnement. Ce tube fut agrandi pour faire un second tunnel entre 1912 et 1917 et fut inauguré le 16 octobre 1922.



HN 6005

Carro aperto tipo E delle DB

Offener Güterwagen E der DB

Open Freight Car type E - DB

Wagon tombereau type E de la DB



HN 6006

Carro isotermico per trasporto pesce immatricolato DB

Gedeckter Güterwagen für Fischtransport Tnfhs der DB

Box Car for fish transport - DB

Wagon couvert pour transport de poisson de la DB



HN 6007

Carro tramoggia tipo Ucs delle DB

Staubgut Silowagen Ucs der DB

Silo Wagon type Ucs - DB

Wagon Silo type Ucs de la DB





HN 6008

Carro cisterna immatricolato presso le DB

Kesselwagen, eingestellt bei der DB

Tank Wagon - DB

Wagon citerne DB



HN 6009

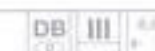


Carro a bordi bassi con stanti, a due assi, delle DB

Rungenwagen Kbs der DB

2-Axle Low Boarded Wagon with stakes - DB

Wagon plat de la DB



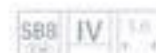
HN 6000

Carro tramoggia tipo Ucs delle SBB

Staubgut Silowagen Ucs der SBB

Silo Wagon type Ucs - SBB

Wagon Silo type Ucs de la SBB





HN 6001

Carro a bordi bassi con stanti, a due assi, delle SBB.

2-Axle Low Boarded Wagon with stakes - SBB.

Rungenwagen Kbs der SBB.

Wagon à 2 essieux chargé de poteaux - SBB.



HN 6002

Carro aperto a bordi alti tipo E delle SBB.

Open Freight Car type E - SBB.

Offener Güterwagen E der SBB.

Wagon type E de la SBB.



HN 6003

Carro chiuso tipo GS delle SBB con porte apribili.

Box Car type Gs - SBB. (opening doors)

Gedeckter Güterwagen Gs der SBB. Mit beweglichen Schiebetüren.

Wagon couvert type Gs de la SBB. Portes fonctionnelles.



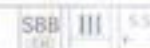
HN 6004

Carro cisterna immatricolato presso le SBB.

Tank Wagon - SBB.

Kesselwagen, eingestellt bei der SBB.

Wagon citerne SBB.



Hornby Italia S.r.l
via Ferri, 14
25010 Borgosatollo (BS) Italia
www.hornby.com/hornbyinternational

Lokshop

HP 2006



8 033087 461213

www.lokshop.de