MODELLBAHN FACHMAGAZIN

Modell Depot

Nr. 1 | 2026
www.arwico.ch



PIKO H0 Ee 3/3 II

ARWICO

RIVAROSSI und LIMA H0
BLS Ce 4/6 und Ce 4/4
ICE 1 Graubünden und ETR 610

HOBBYTRAIN H0
Unimog Zagro

Zeichenerklärung
Explication des symbols

NK
Neukonstruktion
Nouvelle construction

FA
Formänderung
Modification de forme

DC
Gleichstrommodell
Modèle courant continu

DCC
Gleichstrommodell mit Decoder
Modèle courant continu avec décodeur

DCC
Gleichstrommodell digital mit Sound
Modèle courant continu digital sonorisé

AC
Wechselstrommodell digital
Modèle courant alternatif digital

AC
Wechselstrommodell digital mit Sound
Modèle courant alternatif digital sonorisé

4
Anzahl angetriebene Achsen
Nombre d'essieux entraînés

2
Anzahl Haftreifen
Nombre de bandages d'adhérence

XXX
Digital-Schnittstelle
Fiche digitale

F
Funktionsdecoder
Décodeur de fonctions

Epochen / époques:

Ep. I	**Epoche** / époque I	1844–1920
Ep. II	**Epoche** / époque II	1920–1945
Ep. III	**Epoche** / époque III	1945–1970
Ep. IV	**Epoche** / époque IV	1970–1990
Ep. V	**Epoche** / époque V	1990–2005
Ep. VI	**Epoche** / époque VI	**ab** / à partir de **2005**

NEM
NEM-Schacht
Boîtier NEM

KK
Kurzkupplungskinematik
Dispositif d'attelage court

Stromführende Kurzkupplung
Attelage électrique court

Magnetische Kupplung
Attelage magnétique

Digitale Kupplung
Attelage numérique

000
Länge über Puffer in Millimeter
Longueur entre tampons millimètre

Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd
Inversion des feux selon le sens de la marche

Länderspezifisch (z. B. CH, DE, F)
Selon le pays

Führerstandbeleuchtung
Eclairage de la cabine de conduite

Führerpultbeleuchtung
Eclairage du pupitre de commande

Maschinenraumbeleuchtung
Eclairage de la salle des machines

Digital heb- und senkbare Stromabnehmer
Pantographes relevés et abaissés numériquement

Dampfgenerator
Générateur de fumée

Mit Innenbeleuchtung
Avec éclairage intérieur

Innenbeleuchtung nachrüstbar
Possibilité d'installation d'un éclairage intérieur

Zugschlusslicht
Feu de fin de convoi

AC
Wechselstromachse
Essieu courant alternatif

AC
AC-Schleifer
Patin AC

DC
Gleichstromachse
Essieu courant continu

R2
Mindestradius
Rayon de courbure minimal

XXX
Anzahl Teile
Nombre de pièces

2026 – Für alle ist was da!



Gérald Stahl
Product Manager Eisenbahn
Arwico AG

Liebe Leserin, lieber Leser

In letzter Zeit konnte ich bei Gesprächen mit jüngeren Modelleisenbahnern erfreulicherweise feststellen, dass nicht unbedingt aktuelle Modelle in der Epoche VI gesammelt oder gefahren werden, sondern vermehrt Fahrzeuge an Beliebtheit gewinnen, welche die jüngere Generation im Regeldienst knapp oder gar nicht erlebt haben. Dabei sei zum Beispiel der RABDe 12/12, die SBB Re 4/4 IV oder die beiden Re 6/6 Prototypen zu erwähnen. Sicher, dieser Trend hat auch gewissermassen mit einem Kultstatus einiger dieser Fahrzeuge zu tun, sei es durch die Geschichte, die damals bahnbrechende Technik oder die Form. Die Popularität oder einfach, weil es ein super Fahrzeug ist. Natürlich sind einige der heutigen Fahrzeuge auch attraktiv, schnittig oder durch ihre Vollwerbung fast Kunstwerke, aber «es seht doch alles e chli gliich us» oder? Nicht dass Sie jetzt meinen, dass wir in Zukunft keine aktuellen Fahrzeuge als Modell umsetzen werden. Es ist dieses Jahr wieder für alle Modelleisenbahner der Epoche IV bis VI etwas dabei!

Der ETR 610 im neuen Design, der ICE1 «Bock auf Graubünden», die neue DE18 im Alppiercer-Design aber natürlich wieder Lokomotiven vergangener Zeiten wie das überarbeitete Modell der BLS Ce 4/4 und Ce 4/6 oder die Ee 3/3 II als komplette Neukonstruktion. Trend dieses Jahr sind Kleinfahrzeuge, wie der UNIMOG Zagro und für meines Erachtens die coolste Neuheit in Form der Draisine FIAT 500 von Rivarossi, die mit Sound und Beleuchtung und ihrer 36-mm-Länge der absolute H0-Winzling ist.

Nun möchte ich Sie nicht länger aufhalten, denn das nächste Neuheitenpaket habe ich bereits in Angriff genommen.

Ein grosses Dankeschön an alle, die uns im letzten Jahr vertraut haben und die durch interessante Gespräche, Anmerkungen, Vorschläge und Unterlagen aktiv mitgeholfen haben neue Modelle auf den Markt zu bringen.

Viel Spass bei der Lektüre der neuen Modell-Depot-Ausgabe.



Gérald Stahl
Arwico AG

Impressum

Herausgeber:
Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen

Gestaltung:
Arwico AG
Gérald Stahl
Nico Grieder

www.arwico.ch
verkauf@arwico.ch

Titelbild: SBB Historic

Grenzüberschreitende Rangierlok



Bild: SBB Historic

Das Vorbild:

Die Elektrolokomotiven Ee 3/3II der SBB entsprechen bezüglich ihrer Optik und im mechanischen Teil den weit verbreiteten Ee 3/3, können aber als Zweisystemlokomotiven auch unter dem französischen Stromsystem (25 kV, 50 Hz) eingesetzt werden. 1957 und 1958 wurden sechs Vorserienlokomotiven an die SBB geliefert, wobei drei verschiedene Ausführungen getestet wurden. Die Hersteller BBC, MFO und SAAS steuerten je eine Variante bei. Die mechanischen Teile aller sechs Lokomotiven waren gleich und wurden von der SLM in Winterthur gebaut.

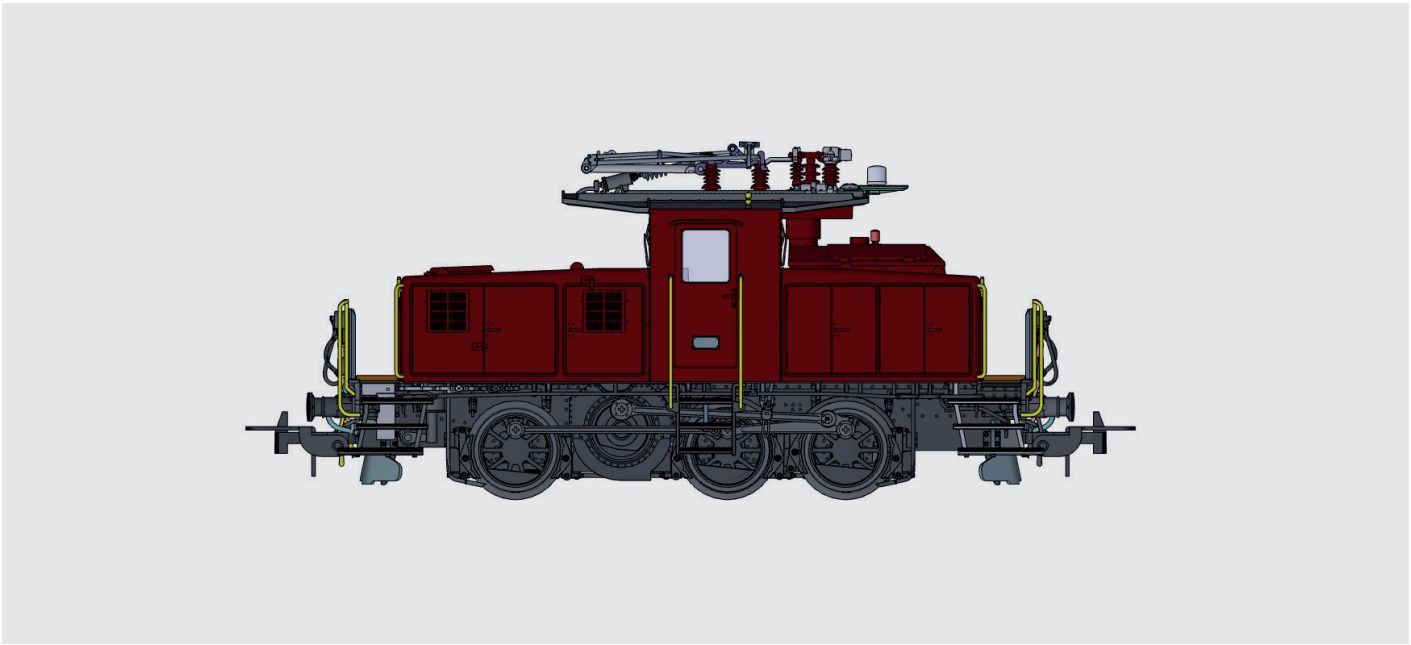
Für den Rangierbetrieb in Bahnhöfen und die Überführung von Güterzügen zwischen Rangierbahnhöfen mit Systemtrennstellen 15 kV 162/3 Hz und 25 kV / 50 Hz beauftragte die SBB den Bau von sechs Zweifrequenzlokomotiven. 1957 und 1958 wurden sechs Vorserienlokomotiven an die SBB geliefert, wobei drei verschiedene Ausführungen getestet wurden. Die Hersteller BBC, MFO und SAAS steuerten je eine Variante bei. Die mechanischen Teile aller sechs Lokomotiven waren gleich und wurden von der SLM in Winterthur gebaut.

Nachdem 1957 der westliche Teil des Bahnhofs SBB und die Strecke auf der französischen Seite (Elsässerbahn) mit 25 kV in Betrieb ging kamen die SBB-Loks 16501 – 16504 dort zum Einsatz. Mangels Zweifrequenzlokomotiven bestellte die SNCF neun Lokomotiven mit der Bezeichnung C 20151 bis C 20159, abgeleitet von den Ee 3/3 16505 bis 16506, für die Überfuhr von Zügen zwischen den Rangierbahnhöfen St. Louis – Basel SBB und – Muttenz RB. Nachdem 1970 leistungsfähigere Lokomotiven vom Typ BB 20200 den Dienst übernahmen, verkaufte die SNCF, zwischen 1971 und 1972, ihre neun Lokomotiven an die SBB. Diese wurden nach Yverdon überführt, um den SBB-Normen angepasst zu werden. Sie erhielten die Bezeichnung Ee 3/3 II 16511 bis 16519. Entfernt wurden die seitlichen Werkzeugkästen, die stirnseitigen Kupplungsplatten. Beibehalten wurden die französischen Puffer bis zirka 1975 und dann durch runde SBB-Puffer ersetzt und bis zirka 1986 den französischen Stromabnehmer vom Typ Faiveley. (Ausser die 16519 welche bereits 1972 einen Stromabnehmer vom Typ BBC ES2500 erhielt). Später kam noch eine Regenrinne über den Führerhausfenstern und einen Regenablauf dazu. Die Bremsleitung kam weg und die Bremsleitungen wurden nach UIC-Norm aufgerüstet. Zusätzlich montierte man noch einen Erdungsstangenkasten und auf dem Dach einen Vorbau für die Funkantenne. In den 1980er Jahren wurden die Lok auf Thyristor-Technik umgebaut. Dabei wurden am längeren Aufbau Lamellenlüften angebracht und der Luftbehälter entfernt. Letzteren wurden die Handgriffe auf den Rangierbühnen umgebaut. In den letzten Betriebsjahren tauschte man die runden SBB-Puffer durch Hochleistungspuffern.

Eingesetzt wurden die Lokomotiven öfters in Doppeltraktion und waren u. a. in Lausanne P, Lausanne-Denges Brig, Basel, Bern, Thun, Biel, Vallorbe, Delémont. Ihre letzten Einsatzjahren verbrachten die Lok in Basel

Alle Loks wurden zwischen 2004 und 2011 ausrangiert. Ausser die 16515 welche Ende 2020 durch den Verein «TEAM C-20155» erworben und restauriert wurde. Sie ist teils in den Ursprungszustand zurückgebaut und trägt nun die ursprüngliche grüne SNCF-Farbgebung.

Weitere Informationen unter: www.c-20155.ch



PIKO EXPERT

NK Neuheit Nouveauté

Exklusiv Schweiz

SBB Elektrische Rangierlok Ee 3/3 II 16514, rotbraun

Ep. IV | PluX22

05.97580	DC	3 2	05.97582	DCC	3 2	05.97583	AC	3 2

108 | KK | NEM | PIKO PSD XP

Das Piko- Modell:

- Komplette Neukonstruktion
- Chassis aus Metall für optimale Zugkraft
- Alle drei Achsen angetrieben
- Zustand der 1970er-Jahre nach der Übernahme durch die SBB
- Mit SNCF-Stromabnehmer und -Puffern
- Innenliegende, seitliche Miofilter-Lüfter
- Ohne Werkzeug- , Erdungsstangenkiste und Regenfallrohr
- Mit Luftbehälter und ursprünglichen Bremsschläuchen
- Abgewinkelte Handgriffe an den Rangierbühnen
- Mit Fahnenhalter und Dachblech mit Antenne.
- Neukonstruierter Stromabnehmer vom Typ Faiveley
- Vorbildgerechte Frontbeleuchtung
- Führerhaus- und Führerpultbeleuchtung
- Lupenreine Beschriftung
- Extra angesetzte Antenne
- Feine Speichenräder, Trittstufen und Kupplungsplatte
- Filigrane Blindwelle, Bremszylinder und separatem Tachoantrieb
- Mit Luftkessel und Schneeräumer
- Im Digitalbetrieb mit schaltbarer Führerstandsbeleuchtung
- Bremsschläuche und Kupplungshaken zum Aufrüsten liegen bei

Die Re 6/6 11601 und 11602



Bild: SBB Historic

Das Vorbild:

Bereits in den 1960er-Jahren überlegte man sich bei der SBB über die Beschaffung leistungsfähigere Triebfahrzeuge und neue technische Lösungen für die Beförderung schwerer Personenzüge auf der Gotthardstrecke. Die bisherigen Lokomotiven vom Typ Ae 6/6 mit ihrer betrieblichen Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und die eingeschränkte Kurvengeschwindigkeit behinderten die notwendige Beschleunigung. Nun wurden umfangreiche Versuche gestartet mit dem Ergebnis, dass Fahrzeuge mit sechs angetriebenen Achsen, welche auf drei Drehgestellen mit zwei Achsen verteilt sind, zwar vom Aufbau her aufwendiger ist, dafür den Oberbau weniger stark beanspruchen und daher eine höhere Geschwindigkeit erlauben.

Deshalb entschied sich die SBB 1969 vier Prototyplokomotiven zu bestellen. Die wesentliche Konstruktionsprinzipien basierten auf der Re 4/4 II und Re 4/4 III. Die ersten beiden Fahrzeuge erhielten einen geteilten Lokkasten, analog der RhB Ge 6/6 701–707, dass in der Vertikalen gelenkig war und erlaubte Gleisunebenheiten aufzunehmen und eine statisch bestimmte Gewichtsverteilung auf den drei Drehgestellen gewährleistete. In der Horizontalen war der Lokkasten steif verbunden und nicht seitlich beweglich. Das mittlere Drehgestell war dafür seitlich beweglich und mit Querkupplungen zu den anderen Drehgestellen verbunden. Die beiden weiteren Prototyplokomotiven 11603 und 11604 hatten einen einteiligen Kasten. Gegenüber den beiden ersten Loks waren die Drehgestelle anfänglich mit einer Luftfederung statt herkömmlichen Schraubenfederung ausgestattet.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme 1972 entschieden sich die SBB 1973 für die Beschaffung der Serienlokomotiven 11605–11649. Drei Jahre später folgten 40 weitere Exemplare. Mit einer Leistung von 10600 PS ist sie nachwievor die stärkste SBB-Lokomotive.

Bei den Re 6/6 wählte man als Taufnamen kleinere Schweizer Ortschaften. Dementsprechend wurde am 26. Mai 1973 die 11601 auf den Namen Wolhusen getauft. Im gleichen Jahr folgte die 11602, welche nun den Wappen Morges bekam.

Bei der Ablieferung waren die Lok im grünen SBB-Anstrich gehalten. 1990 und 1991 wurden beide Lokomotiven umgebaut, erhielten ein rotes Farbkleid, untere rechteckige Frontlampen, ein Rangiertrittbrett auf dem rechten Puffer, Rangierhandgriff sowie eine UIC-Steckdose zwischen den beiden Frontfenstern.


Bild: C. Ochsner


Bild: SBB Historic

Der Einsatz:

Ab dem 15. Mai und dem 5. Juni 1972 begannen bei den ersten Prototyplokomotiven 11601 und 11602 umfassende Testfahrten und nach Abschluss aller Messungen wurde im Januar 1973 der Einsatz nach Zugreihe R (Bogengeschwindigkeit 140 km/h) bewilligt und dem offiziellen Betrieb übergeben.

Beide Loks wurden dem Depot Erstfeld zugeteilt und kamen im Schnellzugdienst zwischen Zürich und Chiasso, Basel – Luzern - Chiasso, dem Nachtschnellzug Basel – Chiasso und vor Güterzügen zwischen Luzern und Chiasso, bzw. Erstfeld und Chiasso zum Einsatz. Dank ihrer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gelangten die Lokomotiven auch auf der Simplonstrecke und beförderten Schnellzüge zwischen Domodossola und Vallorbe aber auch vor Güterzügen waren sie anzutreffen. Da die Re 4/4 II an ihre Leistungsgrenzen stiessen wurden zwischen 1982 und Sommer 1985 die Prototyplokomotiven auf der West-Ost-Achse vor schweren IC-Zügen, bestehend aus EW IV Personenwagen, zum Einsatz. Als im Mai 2000 die SBB entschied ihren Personen- und Güterverkehr zu trennen, wurden die 11601 bis 11613 dem Personenverkehr zuzuteilen. Die restlichen Re 6/6 gelangten zu SBB-Cargo. Später stiessen auch die Prototyplokomotiven zu SBB-Cargo dazu.

Da die beiden ersten Lokomotiven zahlreiche Abweichungen gegenüber der 85 Serienlokomotiven aufwiesen, war ihr Unterhalt auch kostenintensiver. Nach 46 Jahren Einsatz und einer durchschnittlichen Laufleistung von 5,97 Millionen Kilometern wurde die 11601 als erste am 6. August 2015 ausrangiert. Die 11601 folgte am 11. Mai 2016. Beide wurden an einem Verein 2019 verkauft.

Zeichnung: SBB

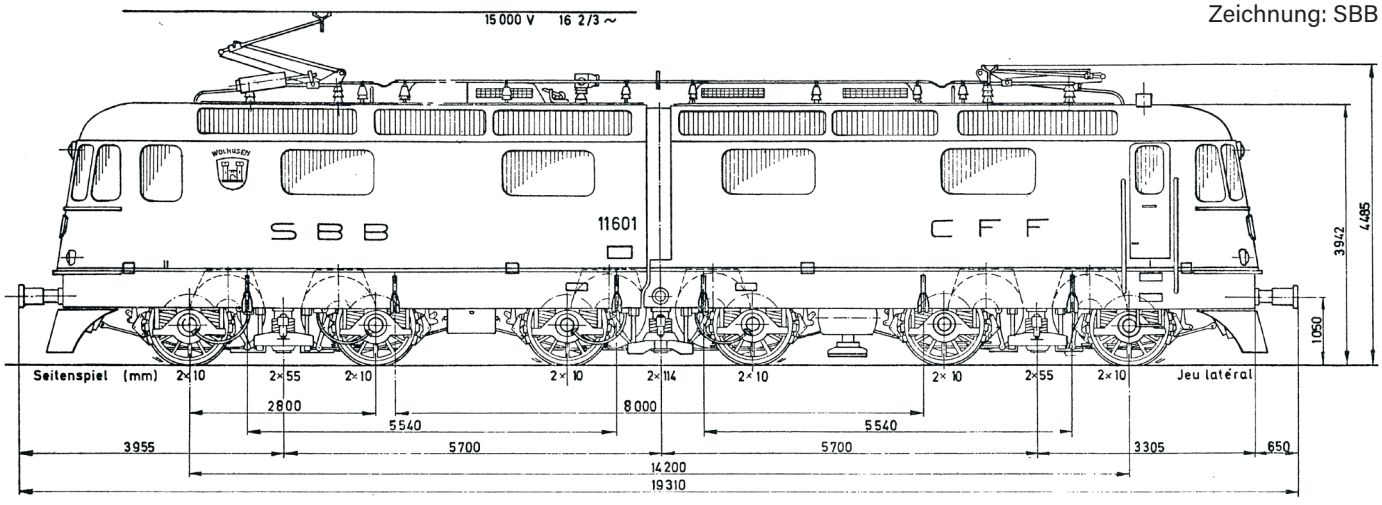




Bild: C. Ochsner

PIKO EXPERT

NK Neuheit Nouveauté

Exklusiv Schweiz

SBB Elektrische Lokomotive Re 6/6 11601 WOLHUSEN, grün

Ep. IV | PluX22

05.97490	DC	4 2	05.97492	DCC	4 2	05.97493	AC	4 2

222 | KK | NEM | PSD XP

Das Piko-Modell:
Mit den beiden Prototyploks bringt Piko eine Kultlok der Schweizerischen Bundesbahnen welche als Grossserienmodell bis dato noch nicht produziert wurde. Das Modell überzeugt durch die Vielfalt an Details, Durch die Führerstandtüre und den Maschinenraumfenstern fällt der Blick in den detaillierten Maschinen- und Führerstand, welche durch eine Beleuchtung digital geschaltet werden kann. Die Unterseite und drei Drehgestelle präsentieren sich mit zahlreichen separat angesetzten Teilen. Vier Achsen werden mittels 5-poligem Mittelmotor angetrieben und sorgen für optimale Zugkraft. Beim Blick auf den detaillierten Dachgarten fallen die neukonstruierten Stromabnehmer. Die seitlichen erhabenen Beschriftungen sind verchromt.

Das Modell verfügt über eine Führerstand-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung mit Schaltblitz. Die digitalen Modelle sind mit einem Piko PSD Sound-Decoder ausgestattet.

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Metallchassis**
- **Lok wie beim Original mittig vertikal beweglich**
- **Filigrane Drehgestelle und geätzte Scheibenwischer**
- **Neukonstruierter Stromabnehmer**
- **Starker 5-poliger Motor mit zwei Schwungmassen**
- **Vier angetriebene Achsen mit zwei Haftreifen**
- **Pufferkondensator**
- **Führerstand-, Führerpult- und Maschinenraumbeleuchtung**
- **Unterschiedliche Frontschürzen**
- **Erhabene, verchromte Anschriften**
- **Ursprungsversion mit runden Lampen und silbrigem Dach**
- **Mit kleiner Antenne**



Bild: C. Ochsner

PIKO EXPERT

NK Neuheit Nouveauté Exklusiv Schweiz

SBB Elektrische Lokomotive Re 6/6 11602 MORGES, rot

Ep. IV | PluX22

05.97494	DC	4 2	05.97495	DCC	4 2	05.97496	AC	4 2

222 | KK | NEM | PIKO PSD XP

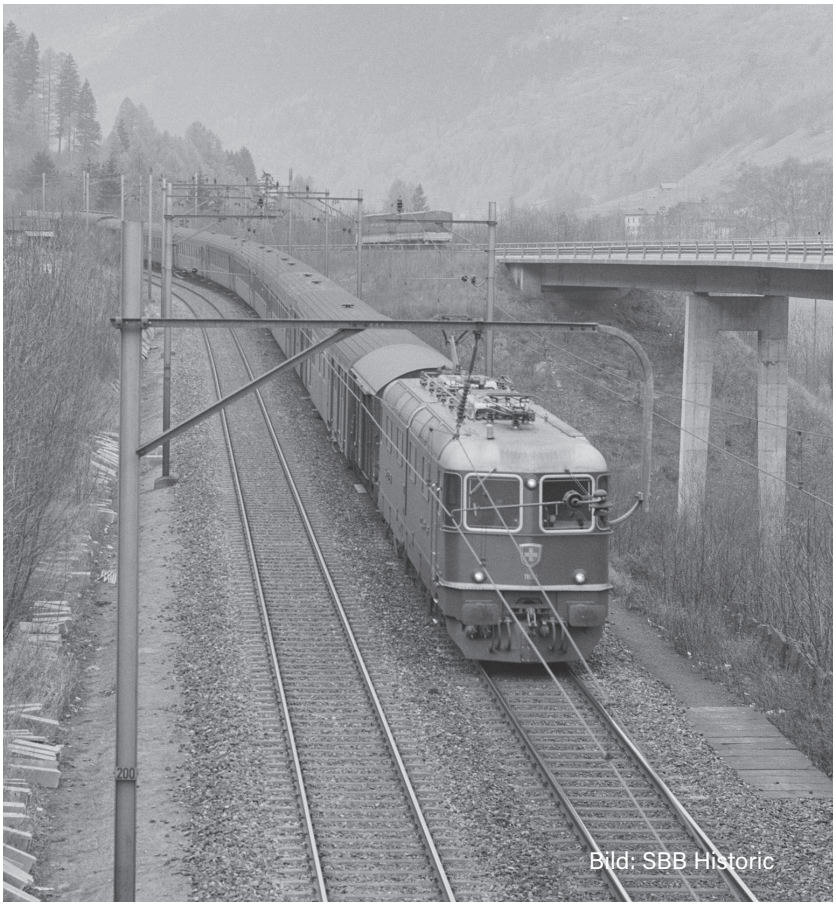


Bild: SBB Historic

- → **Mit unteren, rechteckigen Stirnlampen**
- → **Mit langer Antenne**
- → **Mit stirnseitigem Rangier-Handgriff**
- → **Rangierriffelblech über dem Puffer**
- → **Mit UIC-Steckdose**



Bild: C. Ochsner

Nach der ersten Revision



PIKO EXPERT

FA Neuheit Nouveauté Exklusiv Schweiz

SBB elektrischer dreiteiliger Triebzug RABDe 12/12 1116

Ep. IV | PluX22

05.97257	DC	4	2	05.97258	DCC	4	2	05.97259	AC	4	2

840 KK PSD XP

Das Vorbild:
Anlässlich der Revisionen erhielten die Dächer einen neuen Anstrich, vermengt mit Eisenglimmer, dass gegen Schäden widerstandsfähiger war. Zudem wurde ein Zugabfertigungsschalter angebracht, Die abgerundeten Dachlüfter durch rechteckige ersetzt und für diese Zeit aktuelle Anschriften und Piktogramme angebracht.

- → **Formänderung**
- → **Zustand der 1980er-Jahren**
- → **Zusätzlicher Schalter für die Zugabfertigung.**
- → **Rechteckige Dachlüfter**
- → **Vorbildgerechte drei statt vier Dachwiderständen auf dem Mittelwagen.**
- → **Funkantenne auf den beiden Endwagen**
- → **Dunkelgraue Dachfarbe**
- → **Betriebsnummer 1116**
- → **Neue Anschriften und Piktogramme**
- → **Ohne gelben 1.Klassestreifen über dem Gepäckraumabteil**
- → **Filigrane Drehgestelle, Stromabnehmer und Scheibenwischer**
- → **Mehrfarbige Inneneinrichtung**
- → **Antrieb im Mittelwagen**
- → **Starker 5-poliger Motor mit zwei Schwungmassen**
- → **Vier angetriebene Achsen mit zwei Haftreifen**
- → **Stromführende Kurzkupplung zwischen den einzelnen Wagen**
- → **Pufferkondensator**
- → **Innenbeleuchtung, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung**
- → **Separat schaltbare Gepäckraumbeleuchtung**
- → **Unterschiedliche Frontschürzen**
- → **Möglichkeit Züge in Vielfachtraktion fahren zu lassen dank stromführender Kurzkupplung und neuem NEM-Schacht**
- → **Imitation der GF-Kupplung (Nicht entkuppelbar) sowie kuppelbare Standartkupplung liegen bei**

Dieselpower aus Kiel



PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

D-NXRL SBB-CINT Diesellokomotive DE 18 92 80 4185 108-2 Hohenzollernbrücke Köln | Ep. VI | PluX22

05.52376	DC	4 2	05.52377	DCC	4 2	05.52378	AC	4 2

196 | KK | PIKO PSD XP

Das Vorbild:
Die diesel-elektrische Lokomotive vom Typ DE der Vossloh Rolling Stock GmbH in Kiel werden universell sowohl im schweren Rangier- als auch im Streckendienste eingesetzt. Mit einer Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h und einer kontinuierlichen Leistung von 1.800 kW sind sie aktuell die leistungsstärksten Mittelführerstandslokomotiven auf dem europäischen Markt. Seit der Markteinführung 2014 wurden über 130 Maschinen verkauft. SBB Cargo International hat zwei seiner von Nexrail geleasten Lokomotiven mit einer Teilbeschriftung versehen. Damit ist ein neuer Typ in die Lokomotivfamilie «Alppiercer» aufgenommen worden.

- **Erstmals in der Alppiercer-Lackierung**
- **Starker Motor mit zwei Kardanwelle**
- **Alle vier Achsen angetrieben.**
- **Zinkdruckgussrahmen**
- **Geländer und Handgriffe aus Metall**
- **Geätzte Scheibenwischer und Lüftungsgitter**
- **Führerpultbeleuchtung**
- **Digital schaltbare Führerstandsbeleuchtung**
- **NEM-Schacht und Kurzkupplungskulisse**
- **Fahrrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiss/rot**
- **Fernlicht**

Dieselpower aus München



Bild: Rhomberg Sersa Rail Group

PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

BBW (Sersa Rhomberg) Diesellokomotive Siemens Vectron X4-DE — Ep. VI — PluX22

05.59123	DC	4 ○ 2	05.59124	DCC	4 ○ 2	05.59125	AC	4 ○ 2

230 | NEM | KK | PIKO SOUND PSD XP

Das Vorbild:
Seit 2021 besitzt die SERSA-RHOMBERG Gruppe eine Diesellok vom Typ Vectron X4-DE. Mit einer Dieselmotorleistung von 2400 KW und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist gerade prädestiniert für Baustellen und Maschinentransporte.

Das Piko-Modell:

- → **Erstmals als PIKO-Modell**
- → **Attraktives Design und lupenreine Beschriftung.**
- → **Vorbildgerechte Radscheibenprofile**
- → **Freistehende Handläufe**

Weitere Sersa-Modelle:



36.H43202 / 36.H43202S



05.52333 / 05.52334 / 05.52335



34.31380

Der zweite historische Speisewagen

*Bildretusche



PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

SBB-H Historischer Speisewagen EW I 702-4

Ep. VI

05.96677

272 | NEM | KK

Das Vorbild:
Zwischen 1958 und 1961 nahm die SBB zehn Speisewagen vom Typ EW I in Betrieb. Hersteller der Wagen war die Schweizeriche Wagons- und Aufzügefabrik AG in Schlieren (SWS). Sieben davon wurden 1975 und 1978 zu Selbstbedienungs-Speisewagen «Self-Service» und von 1989 bis 1993 wurden drei zu «Chäs-Express» -Wagen umgebaut, darunter auch der jetzige historische Speisewagen 702-4. In seiner über 60-jährigen Karriere wechselte der 702-4 fünf Mal seine Bezeichnung, nämlich Drü 10131, WR 10131, WR 50 85 8-33 120-9, WR 50 85 88-33 614-1 und die aktuelle Nummer WR 50 88-33 702-4. Der Wagen erhielt seine ursprüngliche rote Farbgebung zurück und wird für Sonderfahrten und Charterzüge eingesetzt. Nebst dem 702-4 kann auch der 700-8 für Charterzüge und Sonderfahrten gemietet werden.

Das Piko-Modell:

- **Neue Betriebsnummer 702-4**
- **Zweiter historischer Speisewagen der SBB H**
- **Fein detailliertes Modell mit lupenreiner Beschriftung**

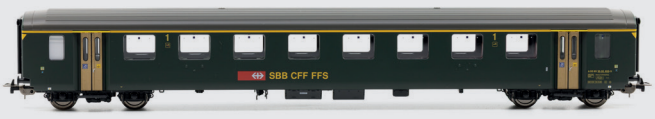
AC-Schleifer:
05.56112

Stromführende Kupplung:
05.56047

LED-Innenbeleuchtung:
05.56286

AC-Radsatz:
05.56063

Passende Wagen:



05.96777



05.96778

Im Südostbahn-Look

*Bildretusche



PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

SOB EW I Wagenset mit Mittelschrift, 3x 2.Klasse

Ep. IV–V

05.96775 DC | 05.96776 AC

816 NEM KK

Das Vorbild:
1965 - 1981 beschafften auch die SOB einige Wagen vom Typ EW I. Es waren insgesamt 8 2. Klassewagen. Einige Wagen basierten auf der BLS-Konstruktion und besassen dementsprechend Lüfter über den Einstiegstüren. Andere entsprachen dem BT-Typ welcher sehr ähnlich mit den SBB-Wagen war. 1972 wurde ein Wagen mit einer Klimaanlage abgeliefert. Diese wurde später ausgebaut und der Wagen bekam Übersetzfenster wie man sie von den SBB-Wagen kennt. Kurz vor der Fusion mit der Bodensee Toggenburgbahn wurden von der SBB sechs EW I gekauft dies, um die Leichtstahlwagen zu ersetzen. Drei dieser EW I wurden später mit Aussenschwingtüren ausgerüstet, zwei erhielten das grün/crème Design und wurden fortan in den BDe-Pendeln eingesetzt. Vor dem Umbau/der Umlackierung verkehrten die Wagen in grün mit SOB-Logo in den Regionalzügen der SOB (BDe- / NPZ-Pendelzüge)

Durch die Fusion mit der BT, kamen dann noch 14 EW I- Wagen dazu. Weiter waren im Bestand der fusionierten Südostbahn noch die Revvivo Wagen, sie entstanden Mitte der 90er Jahre aus EW I der SBB sowie BT (AB 251-254) und wurden durch Stadler saniert und umgebaut. Die letzten nicht zu Revvivo umgebauten EW I verkehrten im Voralpen Express noch bis ins Jahr 2019.

Das Piko-Modell:

- **Erstmals von Piko in der SOB-Lackierung**
- **Vorbildgerechte und lupenreine Beschriftung**
- **Ein Wagen mit Übersetzfenster, Mittelschrift und vier Wappen. Wagennummer: 827-7**
- **Ein Wagen mit Mittelschrift ohne Wappen, Wagennummer 824-4**
- **Ein Wagen mit Mittelschrift ohne Wappen und grüne Stirnseiten, Wagennummer 820-6**
- **Alle Wagen mit farblich unterschiedlichen Handgriffen**

LED-Innenbeleuchtung: 05.56286

AC-Schleifer: 05.56112

Stromführende Kupplung: 05.56047



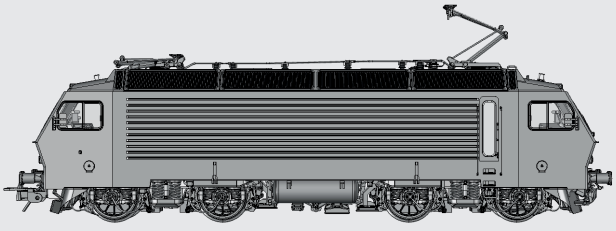
Bild: R. Stamm



Bild: C. Ochsner

- → **Passend zu Re 4/4 IV von ESU, Art. Nr. 34.31661**
- → **Beide Modelle lizenziert durch SOB**

Passende Lok:



34.31661

Wascosa Schiebeplanewagen



PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

NL-WASCO Schiebeplanewagen Shimmns mit grauer Plane Ep. VI

05.24640 DC | 139 | NEM | KK

Das Vorbild:
Die vierachsigen Schiebeplanewagen sind für den Transport von Blechrollen, Stahlcoils welche in fünf Mulden im Wageninneren verladen werden. Die Wagen haben ein leichtes Eigengewicht von 21.5 Tonnen und können bis zu 68 Tonnen Ladegewicht aufnehmen.

Das Piko-Modell:

- → **Erstmals in der grauen Lackierung mit WASCOSA Schriftzug:**
- → **Feinste Bedruckung**

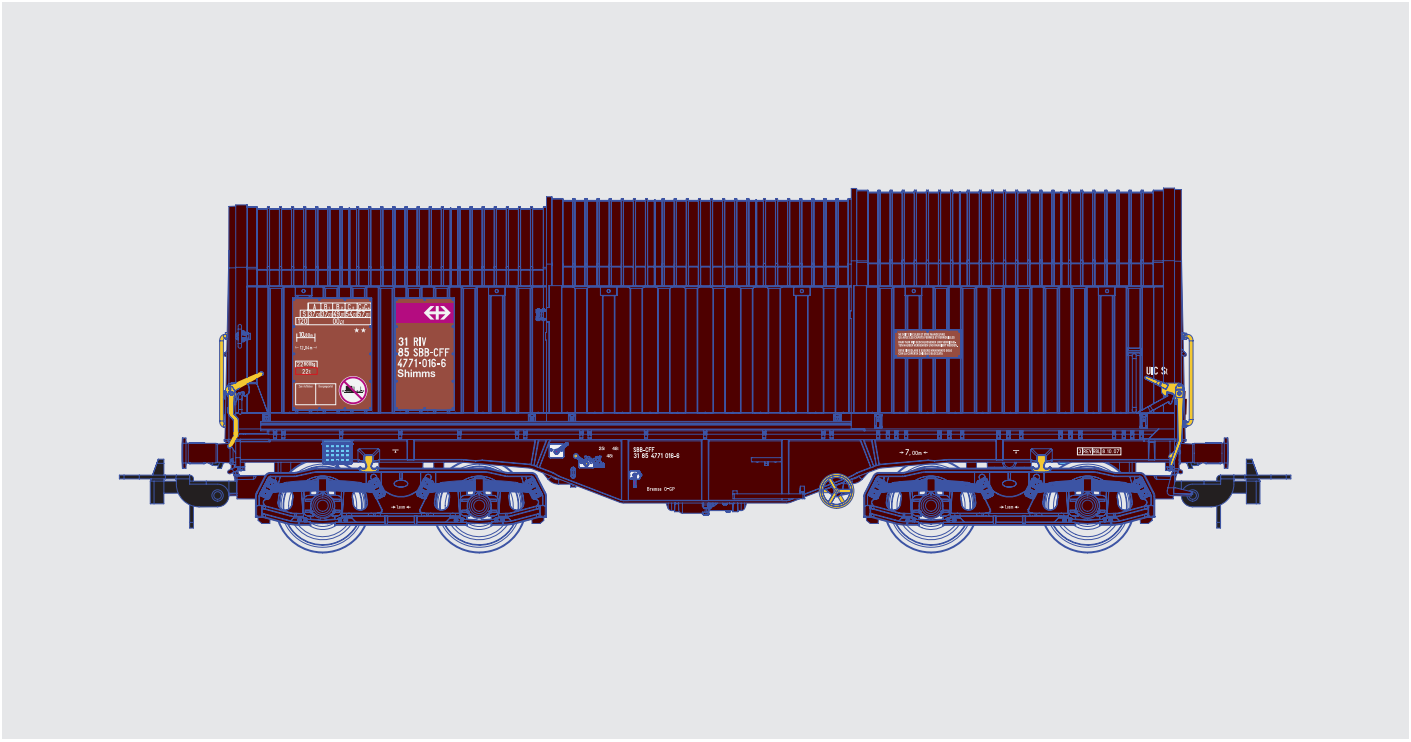


Bild: Wascosa

AC

AC-Radsatz:
05.56061

SBB Teleskophaubenwagen



PIKO EXPERT

FA Neuheit Nouveauté

SBB Telekophaubenwagen Shimms 016-6, braun Ep. VI

05.58481 | 138 | NEM | KK

AC-Radsatz: 05.56061

Das Vorbild:
Über 600 Teleskophaubenwagen wurden ab 1978 an die SBB geliefert. Die erste Serie, welches als Vorbild für unser Modell dient, wurde 1978 von JMR in Rheinfelden gebaut. Die Drehgestelle, vom Typ WU SIEGEN/Bauart 665, welche nur bei den ersten 20 Wagen verbaut wurden, stammen von der Firma Waggon Union in Siegen und wurden an JMR zum Einbau geliefert. Beim 016-6 handelt sich um einen Wagen mit einem maximalen Ladegewicht von 57 Tonnen und der Bezeichnung Shimms, alle anderen Wagen mit einem Gesamtladegewicht von 67 Tonnen erhielten zur besseren Unterscheidung die Bezeichnung Shimmns.


Bild: C. Ochsner

Das Piko-Modell:

- → **Aus der ersten Serie Shimms 000–019**
- → **Erstmals mit WA-Drehgestellen und brauner Lackierung.**
- → **Zahlreiche angesetzte Teile und detaillierte Wagenunterseite**
- → **Hohes Eigengewicht für hervorragende Laufeigenschaften**
- → **Feinste Bedruckung.**

Flexibler Wagen von Wascosa



Bild: C. Ochsner

PIKO EXPERT

FA Neuheit Nouveauté

CH-WASCO Containertragwagen Sgnss mit Wechselaufbau Nr. 00001 Ep. VI

05.24553 | 230 | NEM | KK

Das Vorbild:
2009 entwickelte die Firma Wascosa das flex freight system®. Es ermöglicht dabei ein Container-Flachwagen mit verschiedenen Aufbauten zu nutzen und somit den Basiswagen flexibler, produktiver und kosteneffizienter zu nutzen. Anfänglich diente der leichte 60' Containertragwagen light (Sgnns), dazu wurden ein Wechselaufbau vom Typ E (Hochbordwagen) und sogenannte Timber-Kassetten vom Typ R für den Holztransport gebaut. Weitere entwickelt wurden auf Basis verschiedener Containertragwagen vom Typ
Sgmmns 41', 48' und 52' weitere intermodale Aufbauten.



Bild: C. Ochsner

Das Piko-Modell:

- → **Nachdem 2013 das Modell mit den Timber-Kassetten von Piko produziert wurde, kommt nun die Version mit dem Hochbordaufbau.**
- → **Komplette Neukonstruktion des Aufbaus**
- → **Viele Details und scharfe Gravuren**
- → **Lupenreine Beschriftung**

AC

AC-Radsatz:
05.56061

Druckgaskesselwagen WASCOSA



Bildretusche

PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

D-SCKL 4-achsiger Druckgaskesselwagen Zagkks WASCOSA, blau Ep. VI

05.24638 | 223 | NEM | KK

AC-Radsatz:
05.56061

Das Vorbild:
Die Druckgaskesselwagen werden für den Transport von unter Druck verflüssigten Gasen verwendet. Einige davon besitzen ein Schutzdach um vor direkter Sonneneinstrahlung zu schützen um eine übermässige Erwärmung der Ladung zu verhindern.

Das Piko-Modell:

- → **Version ohne Schutzdach**
- → **Eingestellt bei Schröder und Klaus**

Passende Wagen:



02.HR6698



02.HR6622

Neue Version vom Schützenpanzer M113

*Bildretusche



PIKO EXPERT ACE arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Exklusiv Schweiz

SBB Panzertransportwagen Slmmnps 001-5, beladen mit einem Schützenpanzer M113 Ep. VI

05.96281 | 153 | NEM | KK

Das Vorbild:
Nicht nur schweres Geschütz wird auf den vierachsigen Panzertransportwagen transportiert, sondern auch leichtere Fahrzeuge, wie z. B. der Schützenpanzer vom Typ M113.

Das Piko-Modell:

- → **Wagen mit neuer Betriebsnummer 001-5**
- → **Ausführung mit Bremsklötzen als Slmmnps**
- → **Neue Version des Schützenpanzers M113 der Marke ACE. Wurde bis dato einzeln nicht angeboten**
- → **Perfekte Ergänzung zu den bereits ausgelieferten Panzertransportwagen von Piko**
- → **Vorbildgerechte und lupenreine Beschriftung**

Passender Wagen:



05.96699



Weitere Schweizer Militärfahrzeuge in H0 finden Sie im neuen ACE Katalog 2026

AC-Radsatz:
05.56060

Mit Gefahrengut beladen

*Bildretusche



PIKO EXPERT

Neuheit
Nouveauté

SBB-C Schiebewandwagen Hbbinss 197-7 mit Alterungsspuren und Gefahrenguthinweis Ep. IV

05.24642 | 198 | NEM | KK

AC-Radsatz: 05.56060

Das Vorbild:
Wenn Gefahrengüter mit Eisenbahnwagen transportiert werden, muss dies an den Wagen auch gekennzeichnet werden. Dafür ist eine aufklappbare Gefahrenguttafel seitlich angebracht. Wird diese nach links aufgeklappt wird dann die bekannte orange Gefahrenguttafel samt schwarzem Rahmen, aber ohne Gefahrennummern. Dies ist eine Schweiz-interne Regelung im EWLV (Einzelwagenladungsverkehr) und bedeutet, dass sich im Wagen Gefahrengut befindet. Bei unserem Vorbild wurden zusätzlich noch zwei zusätzliche Gefahrengutplakate angebracht.

Das Piko-Modell:

- → **Neue Betriebsnummer 197-7**
- → **Mit Alterungsspuren**
- → **Mit Gefahrenguthinweistafeln**

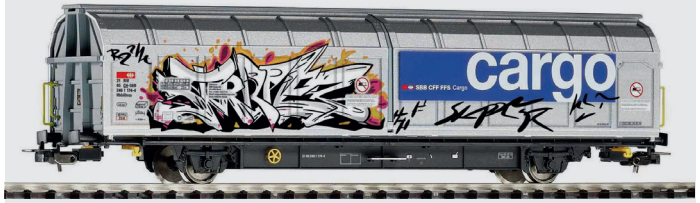
Passende Wagen:



05.28309



05.24612



05.97136

Tradition seit 1910

*Bildretusche



PIKO HOBBY

Neuheit Nouveauté

BLS Gedeckter Güterwagen Ramseier «Suure Moscht»

Ep. VI

05.27746 | 160 | NEM | KK

Die Geschichte:
Die Emmentalische Obstweingenossenschaft Ramsei wurde 1910 gegründet. Ziel war die Herstellung von guten und gesunden Obstsaftgetränken. Als erstes Produkt wurde alkoholhaltiger Apfelwein produziert. 1912 wurde durch die Unterdrückung des Gärprozesses die Haltbarkeit von alkoholfreien Apfelwein entwickelt. Somit war der «Ramseier alkoholfreier Apfelwein» geboren. Während des Ersten Weltkriegs wurde Ramseier landesweit bekannt, insbesondere durch die Belieferung der Landestruppen und durch die grosse Nachfrage nach Obstwein als Ersatz zu Bier und teurerem Wein. Aber der ganz grosse Durchbruch kam während dem Zweiten Weltkrieg als Zucker rationiert wurde und man nach Süssmost und Konzentraten mit viel natürlichem Fruchtzucker angewiesen war. Stets kamen in den laufenden Jahren neue Produkte dazu und 2015 wurde die Mosterei modernisiert. Ramseier bezieht das Obst ausschliesslich von Bauern in der Schweiz. Durchschnittlich werden jährlich 50'000 Tonnen Mostobst verarbeitet. Das entspricht dem Inhalt von zirka 16 Olympia-Schwimmbecken.

Das Piko-Modell:
Nach dem letztjährigen Modell aus der Getränkeserie «Harder» der Rugenbräu in Interlaken, Art. 05.27727, bringt Piko ein weiteres Sammlerstück.

- → **Attraktive Bedruckung**
- → **Zweiter Wagen aus der Serie «Schweizer Getränkemarken»**

AC-Radsatz:
05.56061

Passender Wagen:



05.27727

Schweizer LKW-Klassiker

*Bildretusche



PIKO HOBBY

Neuheit
Nouveauté

SBB 2 gedeckte Güterwagen mit Saurer-Logo und Motiven Ep. VI

05.27747 320 NEM KK

Die Geschichte:
Bereits 1853 gründete Franz Sauerer eine Eisengiesserei für Haushaltswaren in St. Gallen. 1859 zog das Unternehmen nach Arbon um, und spezialisierte sich auf Stick- und weitere Textilmaschinen. 1897 begann die Produktion von Automobilen und 1903 deren von Nutzfahrzeugen. Das Unternehmen wurde aufgrund diverser Innovationen zu einem Fahrzeughersteller von Weltruf. So wurden auch Saurer-Lastwagen unter Lizenz in Österreich, Frankreich, Grossbritannien und den USA produziert. Nebst zivilen Nutzfahrzeugen, Autobussen war auch die Schweizer Armee ein wichtiger Kunde. Nicht zu vergessen sind auch der Bau von Dieselmotoren für Schienenfahrzeuge und Schiffen. 1983 wurde der letzte zivile Saurer ausgeliefert und 4 Jahre später erhielt die Schweizer Armee den letzte Saurer. In Erinnerung an dieses Schweizer Traditionsunternehmen bringt Piko nach der erfolgreichen Traktorenserie, zwei Wagen mit Abbildungen berühmter Saurer-Lastwagen.

Das Piko-Modell:

- → **Attraktive Bedruckung**
- → **Ein Muss für Saurer-Fans**
- → **Passend zu der Serie «Schweizer Traditionsmarken»**

≈AC AC-Radsatz: 05.56061

Die Re 4/4 IV – Neue Technik für die SBB



Bild: SBB Historic

Das Vorbild:

Durch den stetig wachsenden Eisenbahnverkehr Ende der 1970er-Jahre stieg der Bedarf an weiteren vierachsigen und leistungsfähigeren Lokomotiven an. Nun stellte sich bei der SBB die Frage, welche Beschaffungsoptionen zur Anwendung kommen würden.

Da die SBB rasch neue Lokomotiven benötigte und die Zeit für neue Experimente nicht reichte, entschied sich die SBB, weitere Re 4/4 II zu beschaffen. Grund war sicher die bewährte und zuverlässige Technik, die jedoch nicht mehr dem damaligen Stand der Technik entsprach. Zwischen 1981 und 1985 wurden also insgesamt 72 Lokomotiven vom Typ Re 4/4 II, Nr. 11305–11349 und 11371–11398, an die SBB geliefert. Gleichzeitig wurden 1978 auch vier neue vierachsige Universallokomotiven mit Thyristortechnik in Auftrag gegeben: die Re 4/4 IV 10101–10104.

Im Pflichtenheft wurden u. a. folgende Eckpunkte festgeschrieben. Eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, später 200 km/h. Doppel- und Mehrfachtraktion mit anderen Fahrzeugen möglich. Einsatz vor schweren Schnellzügen und Güterzügen im Flachland und auf Bergstrecken. Kostengünstiger Unterhalt.



Bild: SBB Historic



Bild: SBB Historic

Der Einsatz:

Nach der Ablieferung 1982 wurde die Lok 10102 nach Lausanne überführt. Dort erfolgten die Instruktions- und Erprobungsfahrten zwischen Lausanne und St-Maurice. Die 10101, welche bei Testfahrten einen Defekt erlitt, führte nach der Reparatur in der Ostschweiz und später am Gotthard umfangreichere Test- und Messfahrten.

Nach Beendigung der Fahrten und der Personalinstruktion wurden die 10101 und 10102 zur Fertigstellung nach Zürich-Oerlikon zurückgeführt. Nach weiteren Typenversuchen und Untersuchungen wurden die Loks an ihrem zukünftigen Heimatdepot Lausanne überführt.

Dort standen aber nur zwei Maschinen für die Traktion der hochwertigen Züge, wie der TEE «Cisalpin» und «Lemano» zur Verfügung, denn bis 1984 wurden die 10101 und die 10104 für weitere Tests eingesetzt.

Nachdem 1984 die Tageszüge auf der Strecke Lausanne – Vallorbe – Paris durch TGV-Züge geführt wurden, kamen die Re 4/4 IV auf den Strecken Genève – Brig – Simplon, ab 1989 am Lötschberg und zwischen Lausanne und Genève zum Einsatz. Am Ende Ihrer Karriere traf man die Re 4/4 IV auch vor Güterzügen am Lötschberg.

In dieser Zeit wurden nebst dem kommerziellen Einsatz weiterhin Tests durchgeführt. Hauptsächlich diente die 10104 für Schnellfahrtests im Wallis und im Heitersbergtunnel. U. a. um das Verhalten des Stromabnehmers bei hohen Geschwindigkeiten für die zukünftige Re 460 zu testen.

Nicht nur in Sache Technik gab es Änderungen. Da sich das Marketing der SBB einen neuen werbewirksamen Auftritt und für zukünftige neue Lokomotiven einen neuen Anstrich suchte, beschloss die SBB die vier Re 4/4 IV in verschiedenen Farbgebungen zu testen. Wobei die Seiten und Fronten zum Teil kleinere Unterschiede aufwiesen. Somit kann man von insgesamt sechs unterschiedlichen Lackierungen sprechen. Im Hinblick auf das Projekt «Bahn 2000» erhielten alle vier Maschinen, die 10104 zu Filmzwecken als erste, ab 1986 ein neues, rotes Farbkleid mit einer grossen, weissen Ziffer «2000» an den Seiten und Fronten. Als die modernen Re 460 auftauchten und nun Werbeträger für das Projekt «Bahn 2000» übernahmen, wurden die vier Re 4/4 IV wiederum umlackiert. Sie behielten ihr rotes Kleid, neu war aber seitlich das grosse SBB-Logo angebracht. Auf der Front befand sich, wie ursprünglich, die Loknummer. Diesmal nicht mehr mittig sondern versetzt.

Nachdem 1992 alle 119 Exemplare der Re 460 an die SBB abgeliefert worden waren, diskutierte man bei der SBB über eine Ausrangierung der vier Prototypmaschinen. Sie waren zwar 160 km/h schnell, erst 10 Jahre alt und zugkräftig, aber der Unterhalt für nur vier Maschinen war zu hoch. Die SOB hörte von den Stilllegungsplänen und unterbreitete der SBB den Vorschlag die vier Re 4/4 IV gegen vier Re 4/4 III der SOB zu tauschen. Somit wurden zwischen 1994 und 1996 die vier Re 4/4 IV an die SOB abgetreten, wo sie die Nummer 446 erhielten.

Ihr Einsatzgebiet waren sowohl Personen- als auch Güterzüge.

Anfänglich blieb der Lokkasten SBB-Rot und die Schürze wurde lediglich durch einen maisgelben Strich getrennt. Auf den Seiten wurde in weissen Grossbuchstaben der Name «SÜDOSTBAHN» angebracht und die Wappen wurden entfernt. Später erhielten alle vier Lokomotiven jenste Vollwerbungen.

2019 kamen für den Voralpen-Express die neuen Traverso-Züge zum Einsatz und die Re 446 wurden überflüssig. 2019 kaufte die EDG (Eisenbahndienstleister GmbH, heute LTE) in Schaffhausen die vier Maschinen, welche nun für die Traktion von Güterzügen ihr Haupteinsatzgebiet gefunden haben.



Das ESU-Modell:

- → **Formneuheit**
- → **Aufbau und Rahmen aus Metall**
- → **Digital heb- und senkbare Stromabnehmer**
- → **Kupplung in kulissengeführtem NEM-Schacht**
- → **Glockenanker-Motor mit Schwungmasse**
- → **Antrieb über Kardan-/Schneckengetriebe auf vier Achsen, vier Haftreifen**
- → **LokSound 5 Decoder für DCC, Motorola®, M4 und Selectrix-Betrieb**
- → **Selbständige Anmeldung an Zentralen mit RailComPlus®- oder mfx®-Funktionalität**
- → **Universalelektronik mit Steckschleifer und Schiebeschalter zum Umschalten zwischen Zweileiter- und Mittelleiterbetrieb**
- → **PowerPack-Speicherkondensator für unterbrechungsfreie Spannungsversorgung**
- → **hochwertiger Lautsprecher mit grossen Schallkapseln für höchsten Soundgenuss**
- → **Digitalisierte Originalgeräusche einer Re 4/4 IV**
- → **Quietschgeräusch bei langsamer Kurvenfahrt durch Kurvensensor**
- → **Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel, zugseitiges Spitzensignal abschaltbar, Schweizer Spitzensignale schaltbar, Führerstand- und Führerpultbeleuchtung, Maschinengangbeleuchtung**
- → **Bremsfunken beim scharfen Bremsen**
- → **Mehrteilige Drehgestell-Blenden mit zahlreich separat angesetzten Teilen**
- → **Separat angesetzte Griffstangen und Trittstufe**
- → **Fein detaillierte, mehrfarbig ausgeführte Führerstände, Lokführerfigur**
- → **Gefederte Puffer und Hauptfederung**
- → **Pufferträger-Zurüstteile, sowie eine zweite Kupplung liegen bei**
- → **Unterschiedliche Seitenspiegel**
- → **Befahrbarer Mindestradius = 360 mm**



*3D-Rendering



Bild: SBB Historic

NK Neuheit Nouveauté Exklusiv Schweiz

SBB Elektrische Lokomotive Re 4/4 IV 10103, rot, mit grossem SBB-Logo

Ep. IV | 21mtc

34.31660 | DC | DCC | AC | 4 | 2 | 182 | KK | NEM



Bild: C. Ochsner

NK Neuheit Nouveauté Exklusiv Schweiz

SOB Elektrische Lokomotive Re 446 448-3, rot, mit Südostbahn-Schriftzug

Ep. V | 21mtc

34.31661 | DC | DCC | AC | 4 | 2 | 182 | KK | NEM

BLS-Klassiker aktualisiert

*Bildretusche



Rivarossi

FA Neuheit Nouveauté

BLS Historic elektrische Lokomotive Ce 4/4 312 Sammleredition mit Metallbox

Ep. VI | 21MTC

02.HR2997	DC	4 ○ 2	02.HR2997S	DCC	4 ○ 2	02.HR2997ACS	AC	4 ○ 2

138 KK NEM

Das Vorbild:
Als im Ersten Weltkrieg eine grosse Kohleknappheit herrschte, entschied sich die Berner Regierung mittels Dekrets 1918 die von der BLS betriebenen Nebenbahnen zu elektrifizieren. Für den Betrieb wurden insgesamt 14 Lokomotiven vom Typ Ce 4/6, volkstümlich auch „Dekretsmühlen" genannt, beschafft. Der mechanische Teil stammt von der SLM, die elektrischen Teile wurde zwischen der MFO, Loknummern 301 – 307 und BBC, Loknummern 308 – 314 aufgeteilt. Einsatzgebiet der 70 Tonnen schweren und 60 Stundenkilometer schnellen Lokomotiven (später auf 65 km/h erhöht), war hauptsächlich das Simmental und das Gürbetal. Ende der 1940er Jahren wurden die Lokomotiven vorwiegend im Raum Spiez eingesetzt. Zwischen 1954 und 1956 wurden alle Strecken auf eine höhere Achslast umgebaut, dabei wurden zehn die Ce 4/6 zu Ce 4/4 umgebaut. Sie verloren dabei ihre Laufachen und den Vorbau und waren sechs Tonnen leichter. Zugeteilt wurden die Ce 4/4 dem Depot Holligen bei Bern wurden in ihrem ursprüngliches Einsatzgebiet, das Gürbetal, vor leichten Personenzügen und vor Güterzügen aud dem ganzen BLS-Netz eingesetzt. Die nichtumgebauten Lokomotiven wurden ab 1969 bis 1973 abgebrochen. Die Ce 4/4 wurden ein paar Jahre später dem Schrotthändler überführt. Einige verdienten noch bis in den 1980er ihr Gnadenbrot als Rangierlokomotive. Die Ce 4/4 312 wurde 1977 an die SZU verkauft.

Einige Lokomotiven blieben erhalten wie die Ce 4/6 307, die Ce 4/4 311, Ce 4/4 312 oder Ce 4/4 315.

Das Rivarossi-Modell:
Die drei neuen Ausführungen der Ce 4/4 und Ce 4/6 von Rivarossi wurden gegenüber den bereits produzierten Modellen teils überarbeitet. Alle Modelle verfügen über ein Metallchassis und Metallgehäuse.

- → **Metallchassis und Metallgehäuse**
- → **Technisch überarbeitetes Modell**
- → **Mittelmotor mit Schwungmassen**
- → **Neue Frontlampen**
- → **Museumsausführung der BLS Historic**
- → **Verpackt in einer attraktiven Metallbox**
- → **Booklet über die Geschichte der Lokomotiven**
- → **Schlüsselanhänger mit Lokabbildung**



Bild: Sammlung H. Roth

Rivarossi

FA Neuheit Nouveauté

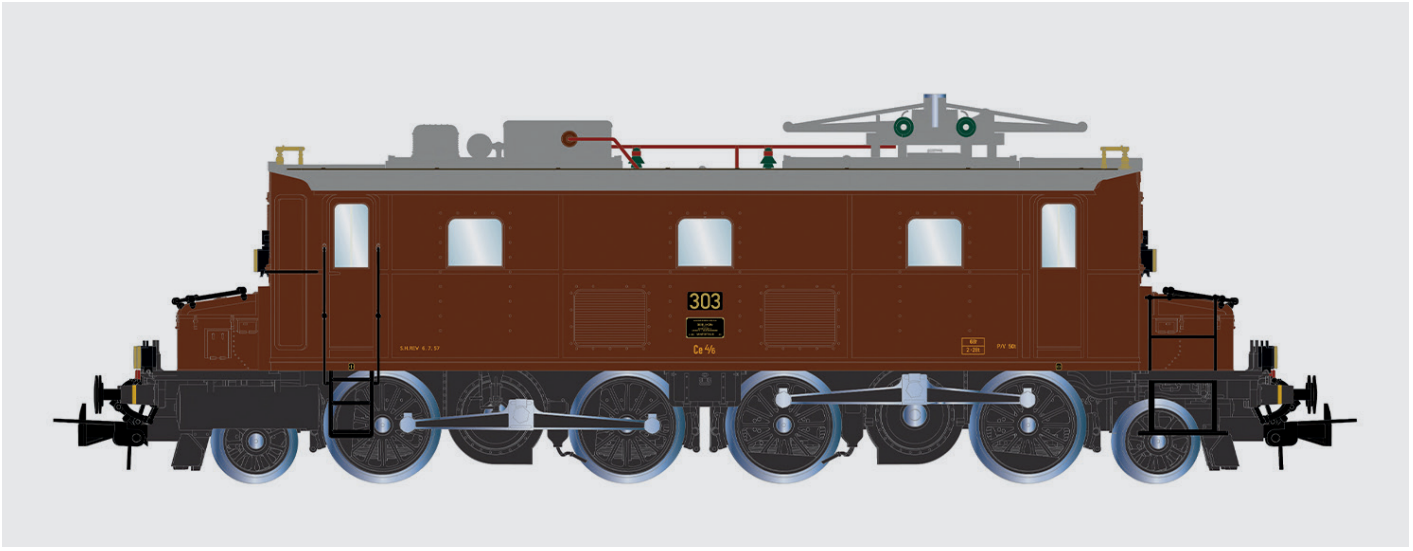
BLS elektrische Lokomotive Ce 4/6 301

Ep. III | 21MTC

02.HR2998	DC	4 ○ 2	02.HR2998S	DCC	4 ○ 2	02.HR2998ACS	AC	4 ○ 2

163 | KK | NEM

- → **Ursprungszustand**
- → **Neue Frontlampen**



Rivarossi

FA Neuheit Nouveauté

BLS elektrische Lokomotive Ce 4/6 303

Ep. IV | 21MTC

02.HR2999	DC	4 ○ 2	02.HR2999S	DCC	4 ○ 2	02.HR2999ACS	AC	4 ○ 2

163 | KK | NEM

- → **Vorbildzustand der 1970er-Jahren**
- → **Kleine Lampen**
- → **Mit kurzem Vordach**
- → **Geänderte Dachpartie**

50 Jahre Nostalgie Istanbul Orient Express



Rivarossi

FA Neuheit Nouveauté

Intraflug/CIWL, 6-tlg. Set «50 Jahre Nostalgie-Istanbul-Orient-Express», 1976 Ep. IV

02.HR4423 DC

1577 KK NEM

Das Vorbild:
Der Schweizer Unternehmer Albert Glatt, war der erste Anbieter von luxuriösen Eisenbahnreisen. Anfangs der 1970er-Jahren sammelte er CIWL-Wagen aus den 1920er und 1930er-Jahren, die er im Ablieferungszustand von 1926 bis 1929 aufwendig restaurieren liess. Der NIOE, Nostalgie Instanbul Orient Express war der erste Luxuszug dieser Art und verkehrte von Anfang 1976 bis 2008 auf verschiedenen Strecken quer durch Europa. Die weiteste Reise unternahm der NIOE im September 1988 anlässlich des Jubiläums eines japanischen Fernsehsenders zwischen Paris und Hongkong. Mit dem Schiff wurden die Wagen nach Japan gebracht, wurden auf Kapspur umgespurt und wurden in Japan für verschiedene Fahrten eingesetzt.

Das Rivarossi-Modell:
Set bestehend aus: Gepäckwagen Nr. 1283, Pullman 1. Klasse Nr. 4149, Voiture Salon-Bar Nr. 4164, Rundreise Servicewagen Nr. 4013, 2 Schlafwagen Nr. 3472 und 3551

- → **Einmalige Auflage**
- → **Jubiläumsverpackung**
- → **Eingebaute Innenbeleuchtung mittels Touchlight-Funktion dimmbar**
- → **Federpuffer**
- → **Zuglaufschilder**
- → **Mehrfarbige, detaillierte Inneneinrichtung**
- → **Lupenreine Beschriftung**



Rivarossi H0 | SBB Schiebewandwagen

Durstlöscher unterwegs



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

SBB 4-achsiger Schiebeplanewagen Habils NENDAZ — Ep. V

02.HR6720 — DC — 234 — KK — NEM

→ **Neue attraktive Bemalung** → **Lupenreine Beschriftung**

Das Vorbild:
Das Unternehmen Aproz Sources Minérales in Aproz wurde 1947 gegründet und 1958 von der Migros-Gruppe übernommen. Nebst den eigenen Marken produziert das Unternehmen auch Sirup, Softdrinks und bekannte kohlensäurehaltige Getränke unter Lizenz. Seit dem Bau der Rhône-Brücke im Jahr 1961 werden mehr als 90% der Produkte per Bahn transportiert.

Rivarossi H0 | SBB Schiebeplanewagen

Ideal für nässeempfindliche Güter



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

SBB 4-achsiger Schiebeplanewagen Rils mit Ausbesserungsflicken — Ep. VI

02.HR6718 — 227 — NEM — KK

Für alle Wagen auf Seite 31 gilt:

AC — AC-Radsatz: 02.HC6100

Das Vorbild:
Die SBB erhielten als Gegenleistung zu 100 an die SNCF ausgeliehenen 2-achsigen gedeckten Güterwagen 45 vierachsige Flachwagen mit Planenverdeck.

Die Wagen dienen hauptsächlich zum Transport von palettierbaren, nässeempfindlichen Gütern.

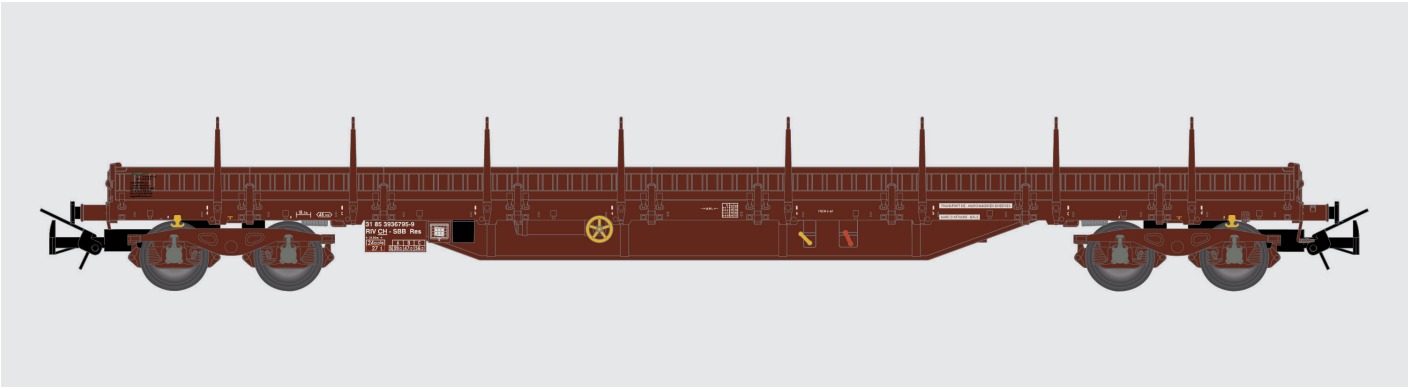
→ **Wiederauflage als SBB-Version**

→ **mit Ausbesserungsflicken**

→ **Feine Bedruckung**

Rivarossi H0 | SBB Flachwagen mit Rungen

Unterstützung aus Frankreich



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

CH-SBB 4-achsiger Flachwagen mit Rungen Res, braun — Ep. V

02.HR6713 DC | 229 | KK | NEM

AC-Radsatz: 02.HC6100

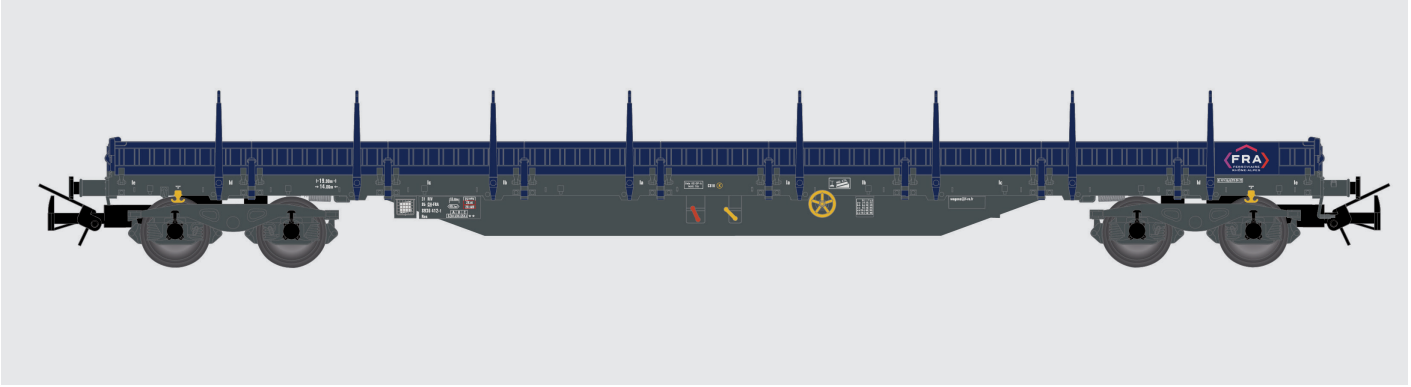
Das Vorbild:
Unser Vorbild vom Typ Res wurde, wegen chronischem Wagenmangel bei der SBB Cargo, 2007 mit anderen 150 Kollegen aus Frankreich angemietet und umgezeichnet. Sie behielten aber ihre braune SNCF-Lackierung Sie blieben bis anfangs 2020 im Dienst der SBB-Cargo. Danach traten sie ihre Rückreise in ihr Heimatland zurück.

Das Rivarossi-Modell:

- → **Erstmals mit SBB-Anschriften**
- → **Bewegliche seitliche Rungen**
- → **Graue Achslager**

Jouef H0 | FRA Flachwagen mit Rungen

Ein wichtiger Akteur im Eisenbahnbau



Jouef

Neuheit
Nouveauté

CH-FRA 4-achsiger Flachwagen Res 31 85 8936 412-1, blau — Ep. VI

02.HJ6331 DC | 229 | KK | NEM

AC-Radsatz: 02.HC6100

Das Vorbild:
FERROVIAIRE RHONE-ALPES (FRA) ist ein regional führendes Unternehmen, welches sich seit 20 Jahren umfassend auf Gleisbauarbeiten spezialisiert hat. FRA besitzt Flachwagen vom Typ Res welche in der Schweiz registriert sind.

- → **In der Schweiz registriert**
- → **Für Sammler von Baufahrzeugen**
- → **Feine Gravuren mit angebrachten Ätztafeln**

HUPAC Pionier im kombinierten Verkehr



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

CH-HUPAC 4-achsiger CTW Sgnss 419-8, grau mit 45' Container DB SCHENKER

Ep. VI

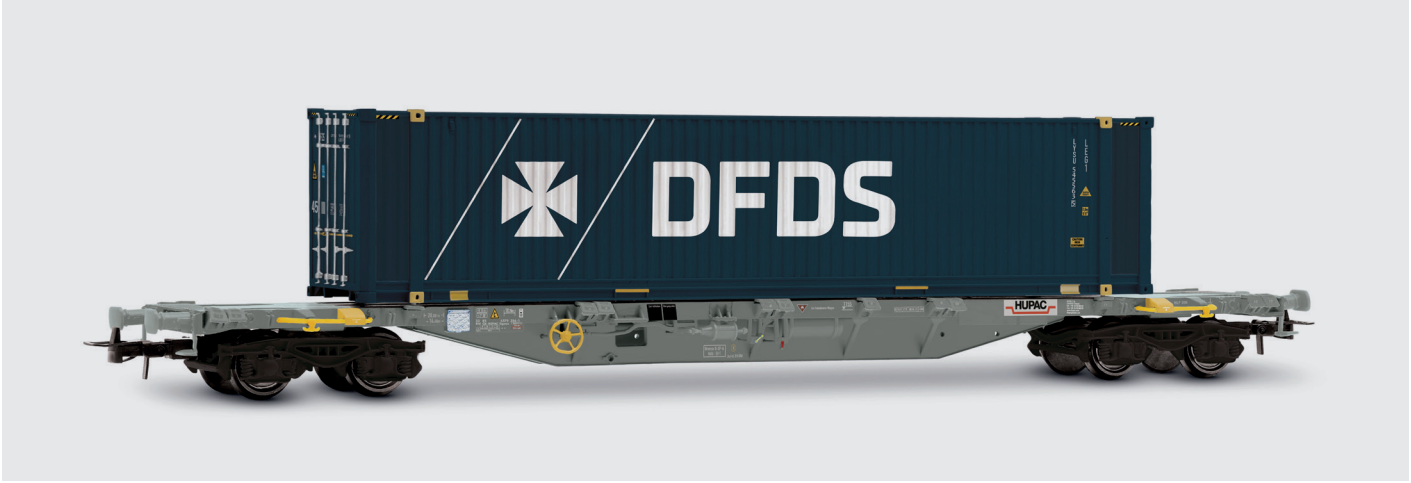
02.HR6703 DC | 227 | KK | NEM

Das Vorbild:
Damals existierte der Gotthard-Strassentunnel noch nicht und der Strassenverkehr wuchs. LKW quälten sich über die Passstrasse und im Winter war diese regelmässig geschlossen. Um einen sicheren Warenfluss über die Alpen zu gewährlisten gründeten am 1. März die Transportunternehmen Bertschi, F.lli Bernasconi und die Spediteure Danzas und Jacky Maeder sowie die SBB die HUPAC. Ziel war Strasse und Schiene sinnvoll zu kombinieren.

Die 2001 gegründete HUPAC Intermodal ist Europas führender Netzbetreiber im kombinierten Verkehr und verbindet wichtige europäische Wirtschaftsräume mit täglich über 130 Zügen Das Unternehmen ist auf den Transport von Containern, Wechselbehältern und Sattelaufliegern auf Schiene, Strasse und See spezialisiert und trägt damit zu einer erheblichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene bei.

Das Rivarossi-Modell:

- → **Erstmals als Schweizer HUPAC-Version**
- → **Detailliertes Modell**



Rivarossi

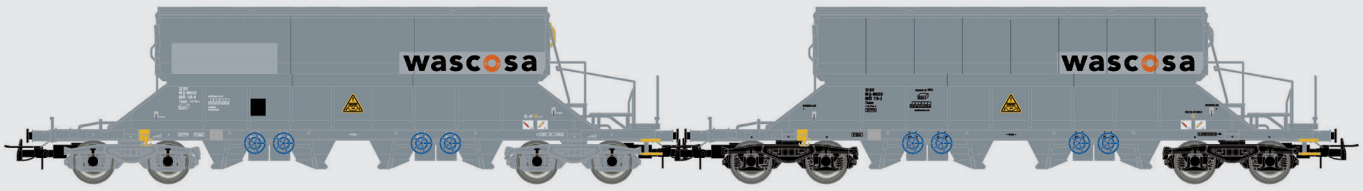
Neuheit
Nouveauté

CH-HUPAC 4-achsiger CTW Sgnss 286-1. Grau mit 45' Container DFDS

Ep. VI

02.HR6704 DC | 227 | KK | NEM

WASCOSA-Güterwagen



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

D-WASCO 2 4-achsige Schwenkdachwagen Taoos WASCOSA, grau — Ep. VI

02.HR6688 DC | 362 | KK | NEM

AC | AC-Radsatz: 02.HC6100



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

D-WASCO 4-achsiger Kesselwagen Zagns «Grillo» für den Transport von Schwefeldioxid — Ep. VI

02.HR6698 DC | 161 | KK | NEM

AC | AC-Radsatz: 02.HC6102

Rivarossi H0 | DB Rungenwagen

Schweizer Aluminium unterwegs



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

DB 2 4-achsige Rungenwagen Rmms, schwarz, beladen mit ALUSUISSE Aluminiumblöcken — Ep. IV

02.HR6701 DC | 322 | KK | NEM

Für alle Wagen auf Seite 35 gilt:
AC | AC-Radsatz: 02.HC6100

Rivarossi / Jouef H0 | Silowagen

Attraktive Silowagen



Jouef

Neuheit
Nouveauté

SNCF Zuckertransportwagen ANDROS — Ep. VI

02.HJ6318 DC | 171 | KK | NEM



Jouef

Neuheit
Nouveauté

SNCF Getreidesilowagen, MILLET, grau mit Graffiti — Ep. VI

02.HJ6319 DC | 170 | KK | NEM



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

D-GATX Getreidesilowagen, GATX — Ep. VI

02.HR6690 DC | 171 | KK | NEM



Rivarossi

Neuheit
Nouveauté

F-ERSA Getreidesilowagen, Interfracht mit Graffiti — Ep. VI

02.HR6691 DC | 171 | KK | NEM

SBB ETR 610 im neuen Farbkleid



Lima

Neuheit
Nouveauté

CH-SBB Triebzug ETR 610 009, 4-teilig, neue Lackierung

Ep. VI | 21MTC

02.HL1683 | DC | 4 ○ 2 | 1270 | KK

Das Vorbild:
Nach über 3.2 Millionen Kilometer erneuern die SBB 2024 ihre 19 Astoro-Züge. Nebst der aktuellen ICN-Lackierung werden auch die Frontkabinen erneuert, die Scheiben und die LED-Beleuchtung in den Fahrgasträumen ersetzt. Die Erneuerungsarbeiten dauern voraussichtlich bis 2027 dauern und werden im Werk Bellinzona durchgeführt.

Das Lima-Modell:

- → **Set bestehend aus: Triebkopf 1. Klasse, Triebkopf 2. Klasse, 2× 2. Klassewagen**
- → **Erstmals in der neuen SBB-Lackierung**



Lima

Neuheit
Nouveauté

CH-SBB Zwischenwagenset zu HL1683, 3-teilig, neue Lackierung

Ep. VI

02.HL4690 | DC | 918 | KK

- → **Set bestehend aus: 1. Klassewagen, Speisewagen, 2. Klassewagen**

CH-TI ETR 610 im neuen EuroCity-Farbkleid



Lima

Neuheit
Nouveauté

CH-TI Triebzug ETR 610 004, 4-teilig, neue euroCity-Lackierung

Ep. VI | 21MTC

02.HL1682 | DC | 4 ○ 2 | 1270 | KK

Das Vorbild

Am 8. November 2024 hat Trenitalia 2024 die Marke «euroCity» lanciert. Dabei werden die elekltrischen Triebzüge vom Typ ETR 610 modernisiert. Anlässlich der Unterzeichnungen der Cooperation Agreement zwischen der SBB und Trenitalia wurde die neue euroCity-Marke und die Modernisierung der ETR 610 vorgestellt. Sie erhalten ein neues Design, 100% recyclierte Sitzbezüge, WLAN und Steckdosen für E-Bikes. Im Speisewagen wird eine einheitliche Servicequalität auf der gesamten Strecke beider Länder bemerkbar. Elvetino betreibt seit dem 9. November 2024 alle Speisewagen in den ETR 610-Zügen von Trenitalia.

→ **Set bestehend aus: Triebkopf 1. Klasse, Triebkopf 2. Klasse, 2× 2. Klassewagen**



Lima

Neuheit
Nouveauté

CH-TI Zwischenwagenset zu HL1683, 3-teilig, neue Lackierung

Ep. VI

02.HL4689 | DC | 4 ○ 2 | 918 | KK

→ **Set bestehend aus: 1. Klassewagen, Speisewagen, 2. Klassewagen**

«Bock auf Graubünden?»



Lima

Neuheit
Nouveauté

DB AG ICE 1 Tfz 186 «Chur», 4-teilig, Bock auf Graubünden

Ep. VI | 21mtc

02.HL1755 | DC | 4 2

1078 | KK | NEM

Das Vorbild:

Aus Anlass der ersten Direktverbindung zwischen Hamburg und Chur wurde am 13. Dezember 2015 im Bahnhof von Chur ein ICE der ersten Generation (ICE 1 Baureihe 401) auf den Namen der ältesten Stadt der Schweiz getauft. Mit der neuen Direktverbindung Hamburg – Frankfurt/Main – Chur wurden die ICE-Verbindungen zwischen Deutschland und der Schweiz weiter ausgebaut. Deutschland und die Schweiz sind für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und die Deutsche Bahn (DB) nach wie vor jeweils die wichtigsten Märkte im internationalen Personenverkehr. Am Eröffnungstag wurde der Aktionszug mit Pressevertretern und VIP-Gästen von Hamburg aus seine erste Reise in die Schweiz geschickt. Dabei waren die Region Graubünden und die Deutsche Bahn in verschiedenen Deko-Elementen als Partner präsent und für die Gäste während der Fahrt erlebbar.Unter dem Motto «Bock auf Graubünden?» wurden die Steinböcke als Wahrzeichen des Kantons Graubünden zum roten Faden des Konzeptes. Für den Aktionszug wurden zwei Fahrzeuge des Tz 186 (ICE 1, BR 401) dekoriert. Im Inneren des Grossraumabteils wurde ein umfangreiches Dekorationskonzept im Stil einer Alpenhütte umgesetzt. In den Abteilen entstanden unterschiedlich dekorierte Themenwelten, in denen sich die die Ferienregion Graubünden und auch die DB präsentierten. An Bord gab es zudem entsprechend dekorierte Presse- und VIP-Lounges. Tfz 186 war noch einige Zeit mit seiner Aussenbeklebung unterwegs eher er einige Jahre später als Werbezug «30 Jahre ICE» neu beklebt wurde.

Das Lima-Modell:

- **Set bestehend aus: 2 Triebköpfen, davon einer motorisiert, Servicewagen, 2. Klassewagen**
- **Neue Betriebsnummer**
- **Mit Schweizer Stromabnehmer**
- **Digitalschnittstelle 21 pol. MTC in beiden Triebköpfen**
- **Metallchassis**
- **Kräftiger Mittelmotor mit Schwungmassen**
- **Spitzenlicht in Fahrtrichtung wechselnd**
- **Fernlicht Digital schaltbar**
- **Exakt massstäblich 1:87**



Lima

Neuheit
Nouveauté

DB AG Ergänzungswagenset 1 zu HL1755, 5-teilig, Back auf Graubünden

Ep. VI

02.HL4686 DC 1515 KK NEM

→ **Set bestehend aus: Speisewagen, 3× 2.Klassewagen, 1.Klassewagen**



Lima

Neuheit
Nouveauté

DB AG Ergänzungswagenset 2 zu HL1755, 4-teilig, Bock auf Graubünden

Ep. VI

02.HL4687 DC 1212 KK NEM

→ **Set bestehend aus: 1× 1.Klassewagen, 3× 2.Klassewagen**

Lima H0 | DB ICE I Interlaken

Wiederauflage Wagen-Set zu HL1752



Lima

Neuheit
Nouveauté

DB AG Ergänzungswagenset zu ICE Interlaken (HL1752), 5-teilig — Ep. VI

02.HL4683 DC | 1515 | KK | NEM

→ **Set bestehend aus: 2x 1.Klassewagen, 3× 2.Klassewagen**

Das Lima-Modell:
Nach der grossen Nachfrage nach einer Wiederauflage des 5-teiligen Sets zum ICE Interlaken, Art. Nr. HL1752, hat Hornby Int. beschlossen eine kleine Serie nochmals aufzulegen.

Hornby H0 | Zubehör

Neue H0-Magnetkupplungen nach NEM



HORNBY INTERNATIONAL

NK Neuheit Nouveauté

10 Magnetkupplungen nach NEM 362 für Spur H0

02.HC8064

Schluss mit dem ungewollten Entkuppeln an Neigungswechseln, auf Weichen etc.! Mit den neuen Magnetkupplungen von



HORNBY INTERNATIONAL

NK Neuheit Nouveauté

10 Magnetkupplungen nach NEM 363 für Spur H0

02.HC8072

Hornby können Fahrzeuge mit Kurzkupplungskinematik einfach kurzgekuppelt werden. Dafür werden zwei Längen angeboten.

Unterwegs für saubere Schienen



TOMYTEC

Exklusiv Schweiz

Tomytec H0 Schienenreinigungswagen «Railvac Systems» mit Staubsauger AC/DC

Ep. VI

01.977903B

112 NEM R1

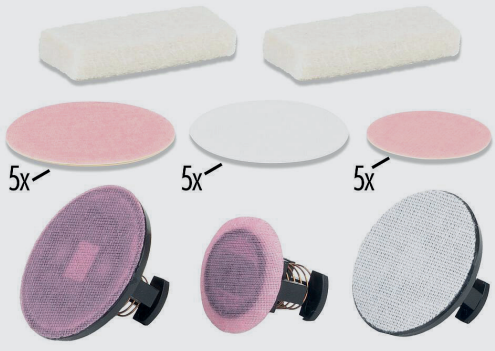
Der Schienenreinigungswagen von Tomytec zeichnet sich durch eine schlichte, aber realgetreue Formgebung aus. Geeignet für Gleich- und Wechselstrom. Zwei unterschiedlich grosse Reinigungsscheiben sorgen für die Reinigung von Aussen- und Mittelleiter. Mit dem beiliegenden Schwamm werden die Gleise poliert. Der Staubsauger sammelt losen Staub und Kleinteile von den Gleisen. Mittels Propeller und Luftstrom wird der Müll im Behälter gesammelt. Der Behälter ist durch den abnehmbaren Deckel problemlos zu entleeren. Reinigungsscheiben und Propeller können einfach ohne Werkzeuge getauscht werden. Durch die NEM-Kupplungsaufnahme kann die gewünschte Kupplung verbaut werden. Zum Betrieb der Funktionen werden zwei AA-Batterien benötigt und zur Bewegung des RailVac-Wagens wird eine Lok eingesetzt. Der Schienenreinigungswagen von Tomytec ist so konzipiert, dass er für einen Mindestradius von R = 360 mm geeignet ist. Eine Digitalisierung des Fahrzeugs ist nicht möglich.

Im Lieferumfang enthalten:

- **Grosse Reinigungscheibe mit Putzschwamm (weiss)**
- **Grosse und kleine Polierscheibe (rosa)**
- **Zwei Radsätze nach NEM 310**



14.TT4554
Gleisreinigungslösung ca. 52 ml



01.977904
Ersatzteil-Set für H0-Schienenreinigungswagen

Auf Schiene und auf Strasse

*Renderbild



HOBBYTRAIN NK Neuheit Nouveauté

Unimog Zagro Zweiwegefahrzeuge gelb Ep. VI

36.H43201 DCC | 36.H43201S DCC





HOBBYTRAIN NK Neuheit Nouveauté

Unimog Zagro Zweiwegefahrzeuge, SERSA, weiss Ep. VI

36.H43202 DCC | 36.H43202S DCC



*Renderbild



HOBBYTRAIN NK Neuheit Nouveauté

Unimog Zagro Zweiwegefahrzeug Feuerwehr Ep. VI

36.H43203 DCC | 36.H43203S DCC

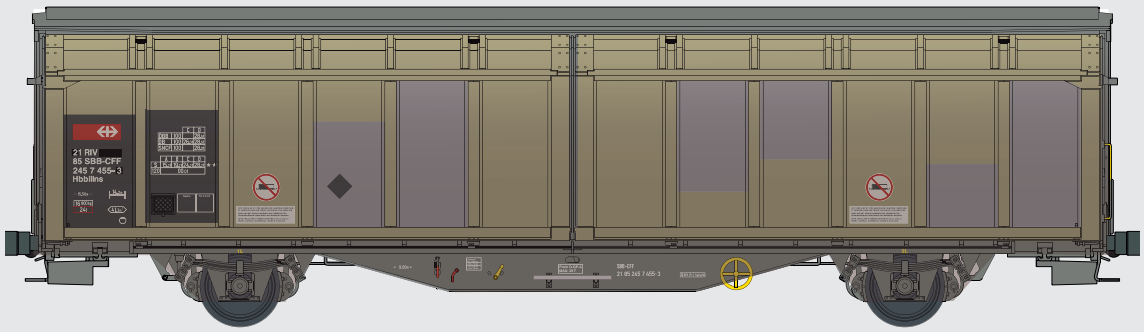


Das Vorbild:
1969 gründet Werner Zappel das Unternehmen Zappel KG Maschinen- und Apparatebau in Bad-Rappenau-Grombach. 1974 wird die Firma umfirmiert und heisst nun ZAGRO Bahn- und Baumaschinen GmbH. 1986 wird der erste Unimog für die Schiene umgerüstet. 2006 wird der renommierte Wettbewerbsteilnehmer ZWEIWEG International in den neu geschaffenen Firmenverbund aufgenommen. 2008 die Firma Schörling und 2012 die GMEINDER LOKOMOTIVEN GmbH.

Das Zweiwegfahrzeug von Zagro basiert auf den MB UNIMOG. Der Mehrfachnutzen und die Flexibilität der Zweiwegfahrzeuge beruhen auf dem wechselnden Einsatz auf Strasse und Schienen. Auf der Strasse und auf dem Gelände ist der Unimog mit seinen vielseitigen Einsatzmöglichkeiten und den vielen Gerätekombinationen ein hochwirtschaftliches Arbeitsfahrzeug und auf der Schiene kann er als Rangier-, Bau-, Wartungs-, Hilfs-, und Rettungsfahrzeug eingesetzt werden und dies auf verschiedenen Spuren. Auch in der Schweiz werden ZAGRO Zweiwegefahrzeuge eingesetzt.

- **Komplette Neukonstruktion**
- **Motorisiert**
- **Rot-weisse Stirnbeleuchtung und Rundumbeleuchtung**
- **DCC-Decoder on board**
- **Stromspeicher im Analog- und Digitalbetrieb**
- **Lizenz Daimler Benz AG**

SBB Schiebewandwagen Hbbillns



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

Exklusiv Schweiz

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, 455-3 mit Alterungsspuren

Ep. VI

36.H45100 DC | 178 | NEM | KK | R2

→ **Metallchassis, angesetzte Ätzteile und Griffstangen**

→ **Berücksichtigung der unterschiedlichen Bauformen wie z. B. Türmechanismus**

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, mit Grafitti

Ep. VI

36.H45105 DC | 178 | NEM | KK | R2

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, mit Grafitti

Ep. VI

36.H45106 DC

→ **Alle Grafittiwagen beidseitig unterschiedlich bedruckt**

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, mit Grafitti

Ep. VI

36.H45107 DC | 178 | NEM | KK | R2

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, mit Grafitti

Ep. VI

36.H45108 DC

→ **Alle Grafittiwagen beidseitig unterschiedlich bedruckt**

Piko N | SBB Thurbo GTW

Thurbo GTW 2/6 bwegt

Neu mit Next18-Schnittstelle



PIKO

Neuheit
Nouveauté

SBB-Thurbo GTW 2/6 733-1 mit zwei Stromabnehmern

Ep. VI | Next18

05.40239 DC 2 2 | 05.40240 DCC 2 2

243 | NEM

Das Vorbild:
Thurbo hat zwischen 2003 und 2015 95 Gelenktriebwagen vom Typ GTW 2/6 und GTW 2/8 bei der Firma Stadler Rail AG in Bussnang gekauft. Weitere 15 aus dem Bestand der SBB wurden noch übernommen. Einige davon sind auch für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland und Österreich zugelassen. Diese erkennt man unter anderem am zweiten Stromabnehmer auf dem Antriebsmodul.

Thurbo gehört zu den grössten Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz und bedient die Ostschweiz mit einem Streckennetz von über 658 Kilometern. Der Name Thurbo ist eine Kombination aus Thur und Bodensee.

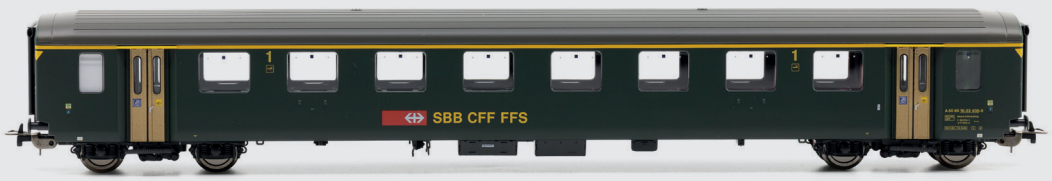
Das Piko-Modell:
Die Modellversion zeigt die Ausführung eines dreiteiligen GTW 2/6 mit zwei Stromabnehmern. Nebst der Thurbo- und SBB-Logo befindet sich auf dem Antriebsmodul das Logo des Personennahverkehrsverbundes Baden-Württemberg «bwegt».
Das Modell verfügt über ein Fahrgestell aus Metalldruckguss.

- → **Neue Version mit «bwegt»-Logo und Betriebsnummer**
- → **Neu mit Next18-Schnittstelle**
- → **Original Zugsansagen S3**

Piko N | SBB EWI

SBB EW I 1.Klasse

*Bild zeigt H0-Modell



PIKO

Neuheit
Nouveauté

SBB EWI 1. Klasse mit neuem Logo und grauem Dach, ohne Handgriffe. Wg.-Nr. 18-33 405-9

Ep. V

05.94389

148 | NEM | KK

- → **Erstmals einzeln erhältlich**
- → **Beide Wagen mit neuen Betriebsnummern**

LED-Innenbeleuchtung: 05.46292

Piko N | SBB EWI

SBB EW I 2.Klasse

*Bild zeigt H0-Modell



PIKO

Neuheit
Nouveauté

SBB EWI 2. Klasse mit neuem Logo und grauem Dach, ohne Handgriffe. Wg. Nr. 20-33 237-2 — Ep. V

05.94379 | 148 | NEM | KK

→ Erstmals einzeln erhältlich

→ Beide Wagen mit neuen Betriebsnummern

LED-Innenbeleuchtung: 05.46292

Piko N | BLS EWI

Im GoldenPass speisen

*Bild zeigt H0-Modell



PIKO

Neuheit
Nouveauté

BLS EWI Speisewagen GoldenPass — Ep. V-VI

05.94388 | 148 | NEM | KK

→ Passend zum GoldenPass Set 05.94399

LED-Innenbeleuchtung: 05.46292

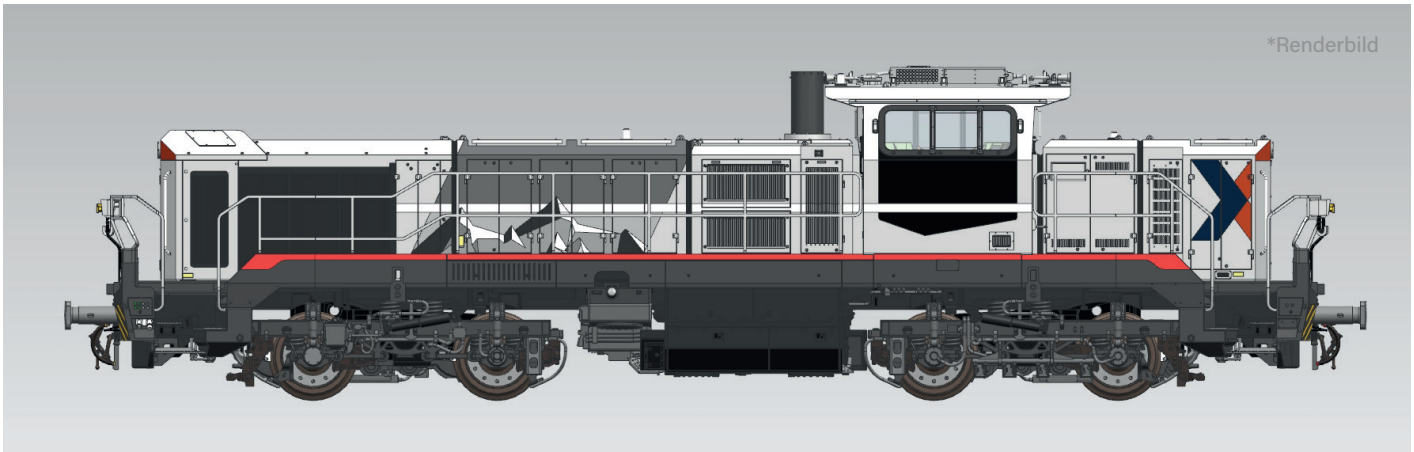
Passendes Set:



05.94399

Hobbytrain N | SBB-CINT Vossloh DE 18

Dieselpower aus Kiel



HOBBYTRAIN

NK Neuheit Nouveauté

D-NXRL SBB-CINT Diesellokomotive DE 18 Ep. VI Next18

36.H32111 DC 4 2 | 36.H32111S DCC 4 2 106 KK NEM

Das Vorbild:
Seit der Markeinführung 2014 wurden 130 DE 18 Lokomotiven verkauft. Diese werden sowohl im Rangier- als auch im Streckenbetrieb eingesetzt und leisten eine Dauerleistung von 1800 km bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h.
Auch die SBB Cago International verfügt über zwei Exemplare

- → **Komplette Neukonstruktion**
- → **In der attraktiven Alppiercer-Lackierung**
- → **Sehr detailiertes Modell**

Hobbytrain N | SBB Z1 Personenwagen

SBB Z1 Personenwagen – jetzt lieferbar



HOBBYTRAIN

Neuheit Nouveauté

SBB 2er Set Personenwagen Bpm, 2.Klasse (UIC Z1), orange Ep. V

36.H25501 NEM KK



HOBBYTRAIN

Neuheit
Nouveauté

SBB 2er Set Personenwagen Bpm, 2.Klasse UIC Z1, grün-grau Ep. V-VI

36.H25502 NEM KK



HOBBYTRAIN

Neuheit
Nouveauté

SBB 2er Set Personenwagen Bpm, 2.Klasse (UIC Z1), schwarz-weiss Ep. VI

36.H25503 NEM KK

Weitere Z1 Personenwagen:



36.H25504

SBB Schiebewandwagen

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit
Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns mit Grafitti — Ep. VI

36.H24670 | 96 | NEM | KK

→ **Alle Schiebewandwagen beidseitig unterschiedlich bedruckt**

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit
Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns mit Grafitti — Ep. VI

36.H24671 | 96 | NEM | KK

*Bildretusche



HOBBYTRAIN

Neuheit
Nouveauté

SBB Schiebewandwagen Hbbillns, gealtert — Ep. VI

36.H24672 | 96 | NEM | KK

Neue Minis



MINIS NK Neuheit Nouveauté

Renault JK75 mit Pritsche/Plane GOTH Ep. IV–V

36.LC4862



MINIS NK Neuheit Nouveauté

Renault JK75 mit Pritsche/Plane DANZAS Ep. IV–V

36.LC4863



MINIS NK Neuheit Nouveauté

Renault JK75 mit Pritsche/Plane Rhätische Bahn Ep. IV–V

36.LC4807

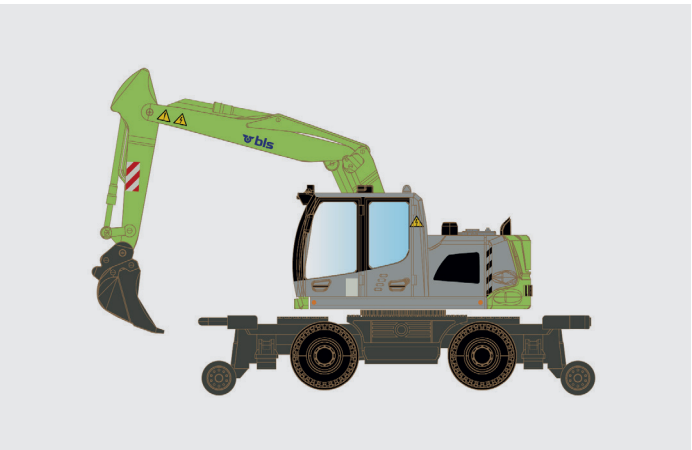


MINIS NK Neuheit Nouveauté

Renault JK75 mit Koffer PTT Ep. IV–V

36.LC4885

→ **Komplette Neukonstruktion**



MINIS Neuheit Nouveauté

BLS Zweiwegebagger Liebherr A922 Ep. VI

36.LC4269

→ **Erstmals in der BLS-Ausführung**

→ **Mit Schauffel**

SBB ETR 610 im neuen Farbkleid

*Bild zeigt H0-Modell



ARNOLD®

Neuheit
Nouveauté

CH-SBB Triebzug ETR 610 009, 4-teilig, neue Lackierung

Next18 | Ep. VI

02.HN2700 | DC | 4 ○ 2 | 02.HN2700S | DCC | 4 ○ 2 | 690

Das Vorbild:

Nach über 3.2 Millionen Kilometer erneuern die SBB 2024 ihre 19 Astoro-Züge. Nebst der aktuellen ICN-Lackierung werden auch die Frontkabinen erneuert, werden u.a. Scheiben werden ersetzt und die LED-Beleuchtung in den Fahrgasträumen wird ersetzt. Die Erneuerungsarbeiten dauern voraussichtlich bis 2027 dauern und werden im Werk Bellinzona durchgeführt.

Das Arnold-Modell:

- → **Set bestehend aus: Triebkopf 1. Klasse, Triebkopf 2. Klasse, 2× 2. Klassewagen**
- → **Soundversion mit ESU-Sound**
- → **Erstmals in der neuen SBB-Lackierung**

*Bild zeigt H0-Modell



ARNOLD®

Neuheit
Nouveauté

CH-SBB Zwischenwagenset zu HN2700/2700S, 3-teilig, neue Lackierung

Ep. VI

02.HN3517 | DC | 499

- → **Set bestehend aus: 1. Klassewagen, Speisewagen, 2. Klassewagen**

CH-TI ETR 610 im neuen EuroCity-Farbkleid

*Bild zeigt H0-Modell



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

CH-TI Triebzug ETR 610 004, 4-teilig, neue euroCity-Lackierung

Next18 | Ep. VI

02.HN2699 | DC | 4 2 | 02.HN2699S | DCC | 4 2 | 690

Das Vorbild:

Am 8. November 2024 hat Trenitalia 2024 die Marke «euroCity» lanciert. Dabei werden die elekltrischen Triebzüge vom Typ ETR 610 modernisiert. Anlässlich der Unterzeichnungen der Cooperation Agreement zwischen der SBB und Trenitalia wurde die neue euroCity-Marke und die Modernisierung der ETR 610 mit neuem Design vorgestellt.

Das Arnold-Modell:

- → **Set bestehend aus: Triebkopf 1. Klasse, Triebkopf 2. Klasse, 2× 2. Klassewagen**
- → **Soundversion mit ESU-Sound**
- → **Erstmals in der neuen SBB-Lackierung**

*Bild zeigt H0-Modell



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

CH-TI Zwischenwagenset zu HN2699/2699S, 3-teilig, neue Lackierung

Ep. VI

02.HN3516 | DC | 499

- → **Set bestehend aus: 1. Klassewagen, Speisewagen, 2. Klassewagen**

TEE «Catalan-Talgo»



FA Neuheit Nouveauté

RENFE 8-teiliges Set Talgo III RD TEE «Catalan Talgo» in Ursprungslackierung Ep. III–IV

02.HN4510 DC | 571 | NEM | KK

→ **Erstmals in N als TEE «Catalan Talgo»**

Das Vorbild:
Zum Sommerfahrplan 1969 wurde auch Spanien an das TEE-Netz angebunden. Da auf der iberischen Halbinsel die Spur breiter ist, gab es keine durchgehende, grenzüberschreitende Zugverbindungen und die Fahrgäste mussten an der Grenze umsteigen. Für die neue durchgehende TEE-Verbindung setzen die spanischen Staatsbahnen zwischen Genf und Barcelona neue Talgo Gliederzüge vom Typ III RD. RD bedeutet Rodadura Desplazable, spanisch verstellbare Räder. Die Gliederzüge fuhren an der Grenze durch eine automatische Umspuranlage. Die gesamte Strecke konnte anfänglich in 9 Stunden und 50 Minuten bewältigt werden, später verringerte sich die Zeit um 38 Minuten. Eine Komposition konnte aus bis zu 21 Wagen bestehen. Für die Beförderung der Züge kamen spanische Dieselloks vom Typ 3000T, ab 1970 SNCF Diesellokomotiven BB 67400 und später 4-achsige elektrische Loks vom Typ BB 9300 und 7200. Die zugeteilten Lokomotiven besassen spezielle Puffer mit einem bestimmten Federdruck, um die richtige Ansteuerung der beiden ersten Halbachsen zu gewährleisten.
Am 22. Mai 1982 fuhr letztmals der Catalan Talgo als TEE.



FA Neuheit Nouveauté

RENFE 8-teiliges Ergänzungsset zu HN4510 Ep. III–IV

02.HN4511 DC | 557 | NEM | KK

Passende Lok:



02.HN2673 / 02.HN2673D / 02.HN2673S Neuheit Nouveauté

50 Jahre Nostalgie Istanbul Orient Express



ARNOLD®

Neuheit
Nouveauté

Intraflug/CIWL, 6-teiliges Set «50 Jahre Nostalgie-Istanbul-Orient-Express», 1976

NEM651 | Ep. IV

02.HN4522 | DC | 854 | NEM | KK

Das Vorbild:
Der Schweizer Unternehmer Albert Glatt war der erste Anbieter von luxuriösen Eisenbahnreisen. Anfangs der 1970er-Jahre sammelte er CIWL-Wagen aus den 1920er und 1930er Jahren, die er im Ablieferungszustand von 1926 bis 1929 aufwendig restaurieren liess. Der NIOE, Nostalgie Istanbul Orient Express war der erste Luxuszug dieser Art und verkehrte von Anfang 1976 bis 2008 auf verschiedenen Strecken quer durch Europa. Die weiteste Reise unternahm der NIOE im September 1988 anlässlich des Jubiläums eines japanischen Fernsehsenders zwischen Paris und Hongkong. Mit dem Schiff wurden die Wagen nach Japan gebracht, wurden auf Kapspur umgespurt und in Japan für verschiedene Fahrten eingesetzt.

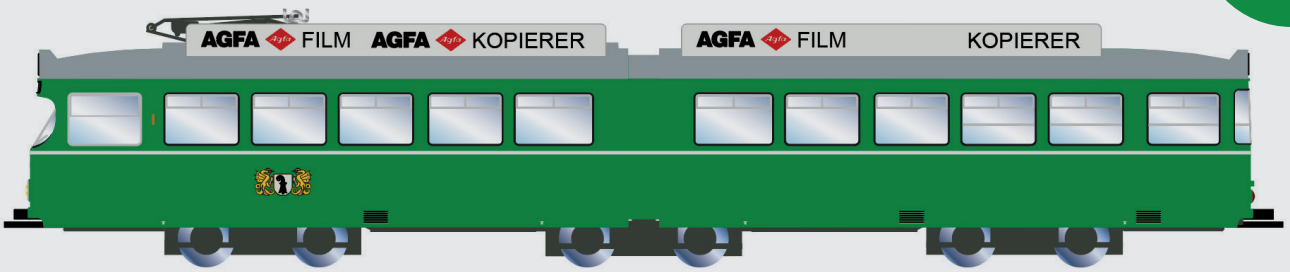
Das Rivarossi-Modell:

- **Set bestehend aus: Gepäckwagen Nr. 1283, Pullman 1. Klasse Nr. 4149, Voiture Salon-Bar Nr. 4164, Rundreise-Servicewagen Nr. 4013, 2 Schlafwagen Nr. 3472 und 3551**
- **Einmalige Auflage**
- **Jubiläumsverpackung**
- **Zuglaufschilder**
- **Detaillierte Inneneinrichtung**
- **Lupenreine Beschriftung**

Arnold N | BVB DÜWAG

Die Basler DÜWAG-Trams der 1. Serie

Erstmals mit Innenbeleuchtung und Sound



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

BVB 6-achsige Strassenbahn DÜWAG, grün — NEM651 — Ep. IV-V

02.HN2692 DC 4 2 | 02.HN2692S DCC 4 2 — 130

→ **ESU-Sound**

Das Vorbild:

In den Jahren 1961 und 1962 kamen mit den Be 4/6 601 und 602 in Basel die beiden ersten dreiteiligen Gelenktriebwagen aus heimischer Fertigung zum Einsatz. Man überlegte 1964, 18 weitere Fahrzeuge zu bestellen, doch eine Kommission empfahl stattdessen den DÜWAG-Gelenkwagen, der sich bereits bei anderen Betrieben bewährt hatte, als kostengünstigere Alternative. Ein DÜWAG-GTW wurde 1964 bei der Birseckbahn erprobt und anschliessend für Testfahrten in Basel eingesetzt. Der Erfolg dieser Tests führte dazu, dass die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) 1965 20 Be 4/6-Trams bestellten. Die Fahrzeuge bewährten sich so sehr, dass 1972 eine Nachbauserie von 36 weiteren DÜWAG-Trams hinzukam, die teilweise bis heute erhalten sind.

Arnold N | WASCOSA Getreidesilowagen

Wascosa Getreidesilowagen



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

D-WASCO 4-achsiger Getreidesilowagen, mit WASCOSA Logo, orange — Ep. VI

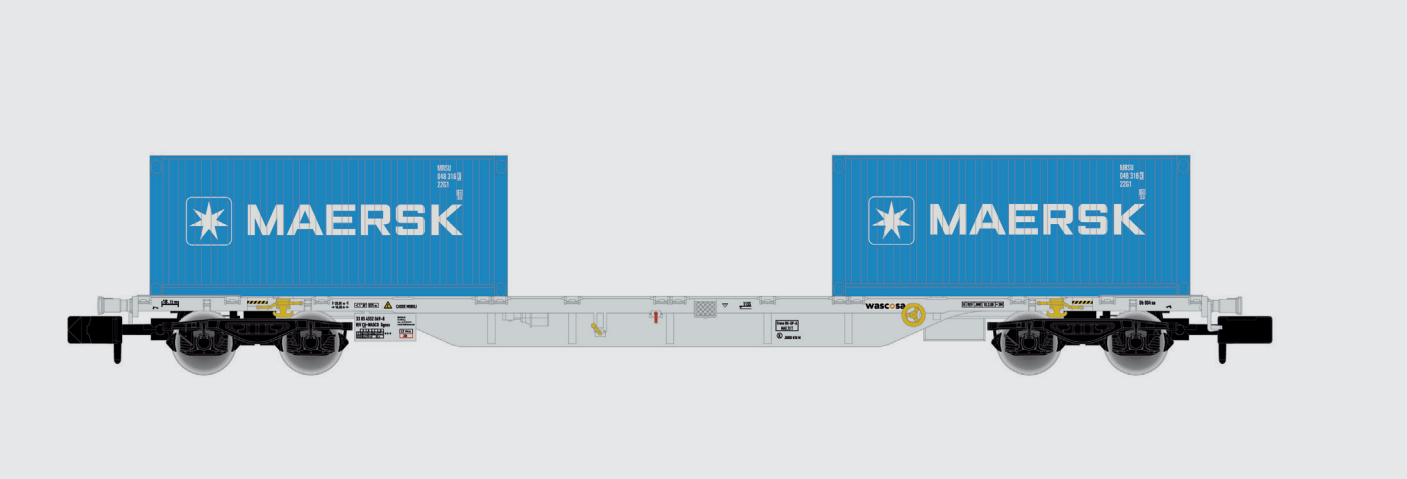
02.HN6738 DC — 97 — NEM — KK

→ **Erstmals mit CH-WACSO Beschriftung**

→ **perfekt geeignet für Ganzzüge**

Arnold N | WASCOSA CTW

Wascosa Containertragwagen



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

CH-WASCO CTW Sgnss, grau, mit 2× 20' Container Maersk — Ep. VI

02.HN6745 DC | 123 | NEM | KK

→ **Erstmals mit CH-WACSO Beschriftung**

Arnold N | WASCOSA Kesselwagen

Schmiermittel der Extraklasse



ARNOLD

Neuheit
Nouveauté

CH-WASCO 2 Kesselwagen MOTORFEX, türkisgrün — Ep. VI

02.HN6748 DC | 110 | NEM | KK

Im Jahr 1917 begann der Pionier Arnold Bucher in Bützberg bei Langenthal mit der Herstellung von REX-Produkten für die Leder- und Bodenpflege. Die zunehmende Motorisierung führte zu einer Neuausrichtung der Geschäftstätigkeit, und so wurde REX 1947 zu MOTOREX. Die MOTOREX-BUCHER-Gruppe ist bis heute ein unabhängiges Familienunternehmen geblieben.

Die Produktpalette reicht von Motoren- und Getriebeölen über Bremsflüssigkeiten bis hin zu biologisch abbaubaren Hydraulikölen und Spezialitäten für Bau-, Bahn- und Marineanwendungen. Zu Recht wird MOTOREX heute weltweit in einem Atemzug mit Rennsporterfolgen, Spitzenqualität und Industriekompetenz genannt.

Neue Schweizer H0-Modelle



arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

FBW C40U Haifisch Chrom Edition Ep. IV

85.002018



arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Saurer 3DUK PTT Bellinzona Ep. III–IV

85.002606



arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Saurer 3DUK BVB (Bex-Villars-Bretaye) Ep. III–IV

85.002607



arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Saurer 3DUK OAK (Oberaargauische Automobilkurse) Ep. III–IV

85.002608



*Bildretusche

arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Saurer D290B Lonza Hochdach Ep. IV–V

85.002393



*Bildretusche

arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit Nouveauté

Saurer D290B Frigo Hochdach Ep. IV–V

85.002394

Saurer-Transporter mit Plane oder Ladegut



Bereits im Herbst 2025 angekündet

arwico COLLECTORS EDITION

Saurer S4C Pritsch-Plane Planzer Transporte Ep. III–VI

85.002373



Bereits im Herbst 2025 angekündet

arwico COLLECTORS EDITION

Saurer S4C Pritsch-Plane Cardinal Ep. III–VI

85.002371



Bereits im Herbst 2025 angekündet

arwico COLLECTORS EDITION

Saurer S4C Pritsche Strebel Feldschlösschen Ep. III–V

85.002370



Bereits im Herbst 2025 angekündet

arwico COLLECTORS EDITION

Saurer S4C Pritsche Ramseier Apfelsaft Ep. III–IV

85.002372



Neuheit Nouveauté

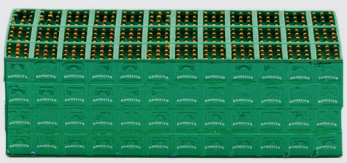
arwico COLLECTORS EDITION

Saurer S4C Pritsche Feldschlösschen Ep. III–VI

85.002369

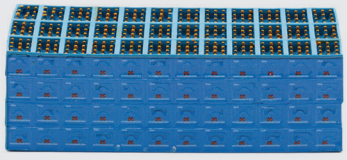
Ergänzende Harrasen:

Neuheit Nouveauté



85.002376

Neuheit Nouveauté



85.002375

Moderne Schweizer Fahrzeuge der Epoche VI



*Bildretusche

arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit
Nouveauté

MAN TGS Kühlkoffer-Sattelzug Coop

Ep. VI

85.005123



*Bildretusche

arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit
Nouveauté

MAN TGS Kühlkoffer-LKW COOP mit Anhänger

Ep. VI

85.005124



*Bildretusche

arwico COLLECTORS EDITION

Neuheit
Nouveauté

VW T6.1 Transporter TCS

Ep. VI

85.005125

Panzer der Schweizer Armee



*Bildretusche

Neuheit
Nouveauté

Pz 87 Leopard II WE ohne Schalldämpfer K-Nr. 221 Ep. IV

85.005144



*Bildretusche

Neuheit
Nouveauté

Pz 87 Leopard II WE mit Schalldämpfer K-Nr. 222 Ep. III–IV

85.005145



*Bildretusche

Neuheit
Nouveauté

Spz 2000 CV9030 MkII Hägglunds K-Nr 221 Ep. III–IV

85.005173



*Bildretusche

Neuheit
Nouveauté

Spz 2000 CV9030 MkII Hägglunds K-Nr 322 Ep. III–IV

85.005174

ALLE 2026 NEUHEITEN
IM NEUEN HAUPTKATALOG ODER ONLINE

WWW.ACE-COLLECTION.CH



FALLER

Neuheit
Nouveauté

Exklusiv
Schweiz



FALLER

Neuheit
Nouveauté

Exklusiv
Schweiz

Schweizer Bahnhof-Set

Ep. III–VI

01.190045

Dieser charakteristische Stadtbahnhof mit hohen Türen auf der Bahnsteigtüre erinnert an typische Bahnhofsgebäude in einigen Regionen der Schweiz. Ergänzt wird er durch einen passenden Anbau, der den Bahnhof nach rechts oder links verlängern lässt. Dieser Anbau lässt sich nach Bedarf auch eigenständig nutzen. Zum Ensemble gehört ausserdem ein offenes, überdachtes Wartehäuschen, das flexibel einsetzbar ist und sich ebenso gut als Bus- oder Strassenbahn-Wartehäuschen eignet.

Schweizer Dekorbogen in drei Sprachen.

Masse Bahnhof: 209 × 108 × 118 mm
Masse Nebengebäude: 150 × 93 × 72 mm
Masse Wartehaus: 119 × 52 × 51 mm

ARWICO

Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen

Tel.: +41 61 722 12 22
E-Mail: verkauf@arwico.ch

Facebook
Arwico AG

Instagram
arwico_ag

Herausgeber:
Arwico AG
Brühlstrasse 10
4107 Ettingen

Gestaltung:
Arwico AG
Gérald Stahl
Nico Grieder

Art.Nr. 999.2601

Die Vervielfältigung von Informationen oder Daten aus diesem Prospekt, die Verwendung von Texten, Textteilen oder Bildmaterial sowie jegliche Art von Kopie oder Reproduktion bedarf der schriftlichen Zustimmung der Arwico AG. Bei Zuwiderhandlungen werden rechtliche Schritte eingeleitet. Änderungen, Liefermöglichkeiten und Rechte vorbehalten.

Daten, Massangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Die Bilder in diesem Prospekt unterstehen lizenzrechtlichen Bestimmungen und dürfen in keiner Weise kopiert und veröffentlicht werden.

©2026 Arwico AG

www.arwico.ch