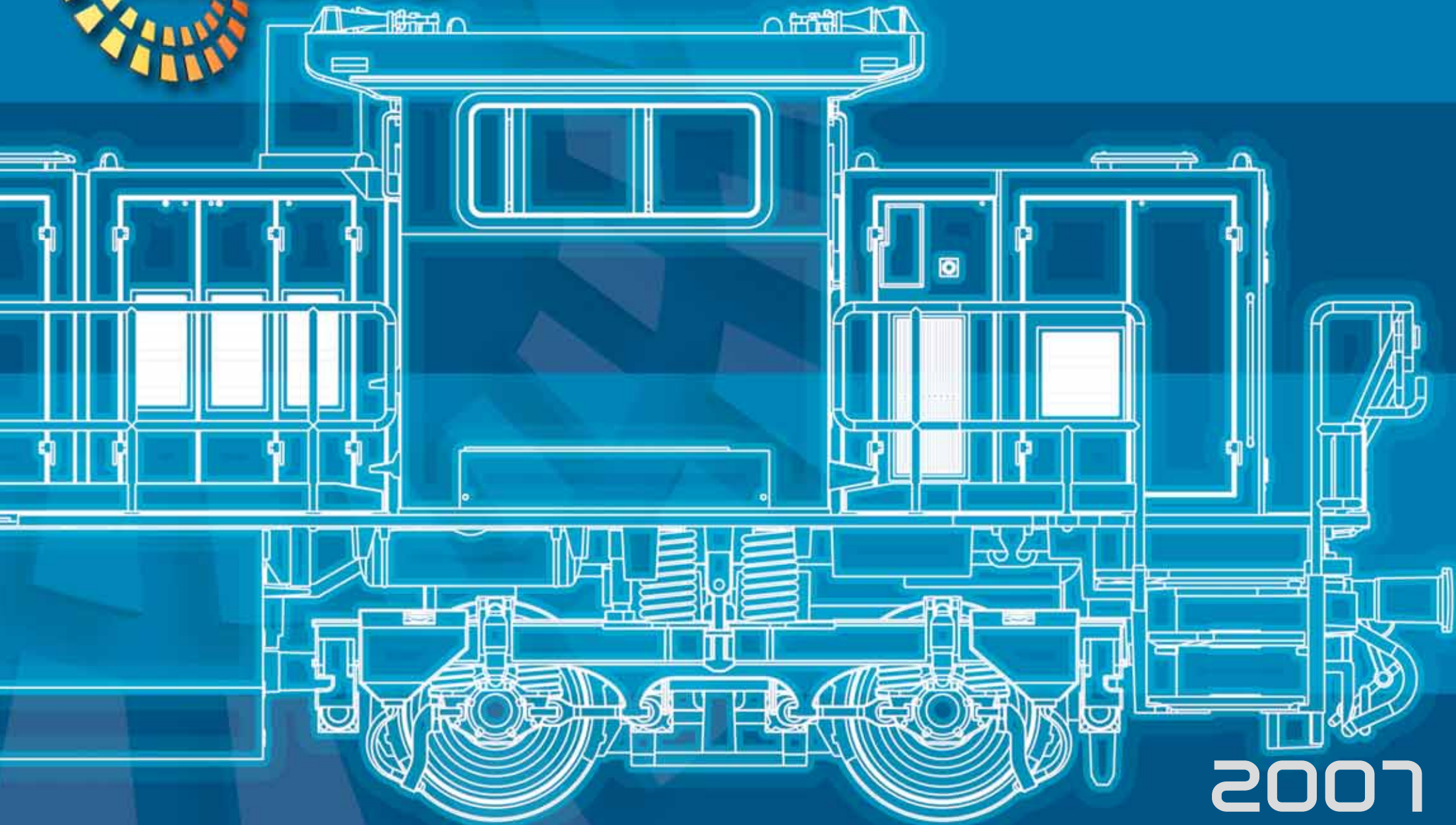


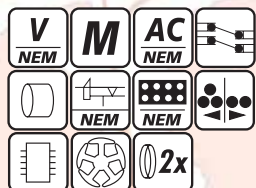


MEHANO BEST CHOICE MODELS



2007

VOSSLOH G 1700



T 860

	12
	371x346x225
m^3	0,029
	4,8

BLS	Order No.: 55318 - DC	EAN: 3831000312254
BLS	Order No.: 55319 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312261
BLS	Order No.: 55320 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312278
BLS	Order No.: 55321 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312285
CFL	Order No.: 55334 - DC	EAN: 3831000312414
CFL	Order No.: 55335 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312421
CFL	Order No.: 55336 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312438
CFL	Order No.: 55337 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312445
SBB CARGO (1)	Order No.: 55310 - DC	EAN: 3831000312179
SBB CARGO (1)	Order No.: 55311 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312186
SBB CARGO (1)	Order No.: 55312 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312193
SBB CARGO (1)	Order No.: 55313 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312209
SBB CARGO (2)	Order No.: 55314 - DC	EAN: 3831000312216
SBB CARGO (2)	Order No.: 55315 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312223
SBB CARGO (2)	Order No.: 55316 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312230
SBB CARGO (2)	Order No.: 55317 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312247
ACERREALIA	Order No.: 55338 - DC	EAN: 3831000312452
ACERREALIA	Order No.: 55339 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312469
ACERREALIA	Order No.: 55340 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312476
ACERREALIA	Order No.: 55341 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312483
MRCE	Order No.: 55322 - DC	EAN: 3831000312292
MRCE	Order No.: 55323 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312308
MRCE	Order No.: 55324 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312315
MRCE	Order No.: 55325 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312322
HGK	Order No.: 55326 - DC	EAN: 3831000312339
HGK	Order No.: 55327 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312346
HGK	Order No.: 55328 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312353
HGK	Order No.: 55329 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312360
ÖBB	Order No.: 55330 - DC	EAN: 3831000312377
ÖBB	Order No.: 55331 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312384
ÖBB	Order No.: 55332 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312391
ÖBB	Order No.: 55333 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000312407





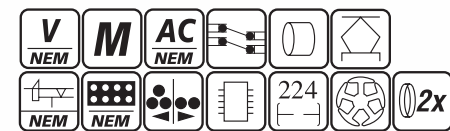
ALSTOM BB 427000/437000

T 236

	12
	371x346x225
m^3	0,029
	7,5



FRET 427155	Order No.: 2327 - DC	EAN: 3831000323274
FRET 427155	Order No.: 3261 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000332610
FRET 427155	Order No.: 2332 - AC DIGITAL	EAN: 3831000323328
FRET 427155	Order No.: 3262 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000332627
FRET 427053	Order No.: 2330 - DC	EAN: 3831000323304
FRET 427053	Order No.: 2335 - AC DIGITAL	EAN: 3831000323359
FRET 437001	Order No.: 2372 - DC	EAN: 3831000323724
FRET 437001	Order No.: 2377 - AC DIGITAL	EAN: 3831000323779



FRET 437025	Order No.: 2379 - DC	EAN: 3831000323793
FRET 437025	Order No.: 3263 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000332634
FRET 437025	Order No.: 2380 - AC DIGITAL	EAN: 3831000323809
FRET 437025	Order No.: 3264 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000332641

ALSTOM BB 475000

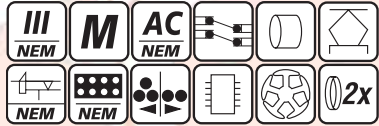


T 236

	12
	371x346x225
m^3	0,029
	7,5



B&N CLASS 26

N

T 287

	12
	371x346x225
m³	0,029
Kg	7,5

CLASS 2623

Order No.: 55454 - DC	EAN: 3831000312735
Order No.: 55455 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312742
Order No.: 55456 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312759
Order No.: 55457 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312766

CLASS 2632

Order No.: 55458 - DC	EAN: 3831000312773
Order No.: 55459 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312780
Order No.: 55460 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312797
Order No.: 55461 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312803

CLASS 2607

Order No.: 55466 - DC	EAN: 3831000312858
Order No.: 55467 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312865
Order No.: 55468 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312872
Order No.: 55469 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312889

CLASS 126117

Order No.: 55482 - DC	EAN: 3831000313015
Order No.: 55483 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000313022
Order No.: 55484 - AC DIGITAL	EAN: 3831000313039
Order No.: 55485 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000313046


CLASS 2635

Order No.: 55470 - DC	EAN: 3831000312896
Order No.: 55471 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312902
Order No.: 55472 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312919
Order No.: 55473 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312926


CLASS 2610

Order No.: 55446 - DC	EAN: 3831000312650
Order No.: 55447 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312667
Order No.: 55448 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312674
Order No.: 55449 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312681


CLASS 2618

Order No.: 55450 - DC	EAN: 3831000312698
Order No.: 55451 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312704
Order No.: 55452 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312711
Order No.: 55453 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312728


CLASS 2611

Order No.: 53266 - DC	EAN: 3831000310564
Order No.: 53268 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000310588
Order No.: 53267 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310571
Order No.: 53269 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000310595

CLASS 2619

Order No.: 55462 - DC	EAN: 3831000312810
Order No.: 55463 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312827
Order No.: 55464 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312834
Order No.: 55465 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312841

CLASS 2604

Order No.: 55486 - DC	EAN: 3831000313053
Order No.: 55487 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000313060
Order No.: 55488 - AC DIGITAL	EAN: 3831000313077
Order No.: 55489 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000313084

CLASS 126112

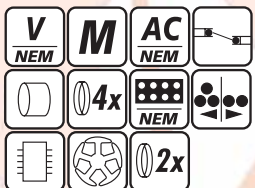
Order No.: 55478 - DC	EAN: 3831000312971
Order No.: 55479 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312988
Order No.: 55480 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312995
Order No.: 55481 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000313008

CLASS 2614

Order No.: 55474 - DC	EAN: 3831000312933
Order No.: 55475 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312940
Order No.: 55476 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312957
Order No.: 55477 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312964

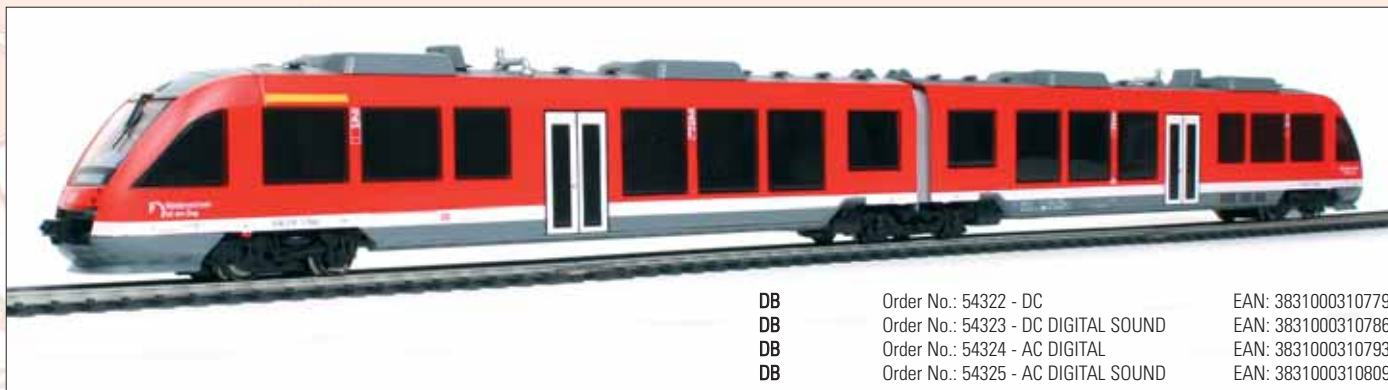


ALSTOM LINT 41



T 294

	6
	538x226x204
m³	0,027
Kg	5,75



DB	Order No.: 54322 - DC	EAN: 3831000310779
DB	Order No.: 54323 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000310786
DB	Order No.: 54324 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310793
DB	Order No.: 54325 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000310809



SYNTUS 25 Spoorjan Willink	Order No.: 55494 - DC	SYNTUS 21 Masha Bijlsma	Order No.: 54330 - DC	EAN: 3831000310854
SYNTUS 25 Spoorjan Willink	Order No.: 55495 - DC DIG. SOUND	SYNTUS 21 Masha Bijlsma	Order No.: 54331 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000310861
SYNTUS 25 Spoorjan Willink	Order No.: 55496 - AC DIGITAL	SYNTUS 21 Masha Bijlsma	Order No.: 54332 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310878
SYNTUS 25 Spoorjan Willink	Order No.: 55497 - AC DIG. SOUND	SYNTUS 21 Masha Bijlsma	Order No.: 54333 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000310885



VECTUS	Order No.: 54326 - DC	EAN: 3831000310816
VECTUS	Order No.: 54327 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000310823
VECTUS	Order No.: 54328 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310830
VECTUS	Order No.: 54329 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000310847

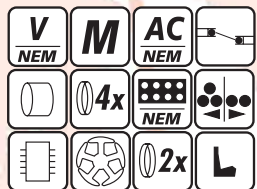


ALSTOM	Order No.: 54318 - DC	EAN: 3831000310731
ALSTOM	Order No.: 54319 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000310748
ALSTOM	Order No.: 54320 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310755
ALSTOM	Order No.: 54321 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000310762



NORD WEST BAHN	Order No.: 53270 - DC	EAN: 3831000310601
NORD WEST BAHN	Order No.: 53272 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000310625
NORD WEST BAHN	Order No.: 53271 - AC DIGITAL	EAN: 3831000310618
NORD WEST BAHN	Order No.: 53273 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000310632

ALSTOM SNCB DMU 41



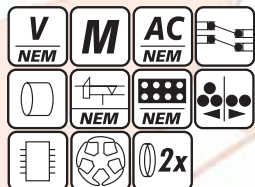
- | | | |
|---------------------|------------------------------------|--------------------|
| DMU CLASS 41 - 4193 | Order No.: 5162 - DC | EAN: 3831000351628 |
| DMU CLASS 41 - 4193 | Order No.: 5170 - AC DIGITAL | EAN: 3831000351703 |
| DMU CLASS 41 - 4193 | Order No.: 5172 - DC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000351727 |
| DMU CLASS 41 - 4193 | Order No.: 5189 - AC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000351895 |
| | | |
| DMU CLASS 41 - 4132 | Order No.: 5302 - DC | EAN: 3831000353028 |
| DMU CLASS 41 - 4132 | Order No.: 5382 - AC DIGITAL | EAN: 3831000353820 |
| DMU CLASS 41 - 4132 | Order No.: 5402 - DC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000354025 |
| DMU CLASS 41 - 4132 | Order No.: 5406 - AC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000354063 |
| | | |
| DMU CLASS 41 - 4118 | Order No.: 5200 - DC | EAN: 3831000352007 |
| DMU CLASS 41 - 4118 | Order No.: 5204 - AC DIGITAL | EAN: 3831000352045 |
| DMU CLASS 41 - 4118 | Order No.: 5214 - DC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000352144 |
| DMU CLASS 41 - 4118 | Order No.: 5215 - AC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000352151 |
| | | |
| DMU CLASS 41 - 4126 | Order No.: 2436 - DC | EAN: 3831000324363 |
| DMU CLASS 41 - 4126 | Order No.: 2457 - AC DIGITAL | EAN: 3831000324578 |
| DMU CLASS 41 - 4126 | Order No.: 2542 - DC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000325421 |
| DMU CLASS 41 - 4126 | Order No.: 2543 - AC DIGITAL SOUND | EAN: 3831000325438 |

T 257	
	6
	371x346x225
m³	0,029
	5,55



VOSSLOH G 1206

T 273	
	12
	371x346x225
m³	0,029
Kg	6,3



SNCF FRET 461

Order No.: 55254 - DC	EAN: 3831000311615
Order No.: 55255 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311622
Order No.: 55256 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311639
Order No.: 55257 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311646

SNCF FRET 461 I.

Order No.: 55258 - DC	EAN: 3831000311653
Order No.: 55259 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311660
Order No.: 55260 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311677
Order No.: 55261 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311684

WLE

Order No.: 55262 - DC	EAN: 3831000311691
Order No.: 55263 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311707
Order No.: 55264 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311714
Order No.: 55265 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311721

RAG

Order No.: 55266 - DC	EAN: 3831000311738
Order No.: 55267 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311745
Order No.: 55268 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311752
Order No.: 55269 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311769

HGK

Order No.: 55270 - DC	EAN: 3831000311776
Order No.: 55271 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311783
Order No.: 55272 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311790
Order No.: 55273 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311806

LTE RED

Order No.: 55274 - DC	EAN: 3831000311813
Order No.: 55275 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311820
Order No.: 55276 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311837
Order No.: 55277 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311844

ACTS 7101

Order No.: 55278 - DC	EAN: 3831000311851
Order No.: 55279 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311868
Order No.: 55280 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311875
Order No.: 55281 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311882

ACTS 7101 NEW LIVERY

Order No.: 55282 - DC	EAN: 3831000311899
Order No.: 55283 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311905
Order No.: 55284 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311912
Order No.: 55285 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311929

ERS

Order No.: 55286 - DC	EAN: 3831000311936
Order No.: 55287 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311943
Order No.: 55288 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311950
Order No.: 55289 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000311967

RAIL4CHEM 1

Order No.: 55290 - DC	EAN: 3831000311974
Order No.: 55291 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000311981
Order No.: 55292 - AC DIGITAL	EAN: 3831000311998
Order No.: 55293 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312001

RAIL4CHEM 2

Order No.: 55294 - DC	EAN: 3831000312018
Order No.: 55295 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312025
Order No.: 55296 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312032
Order No.: 55297 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312049

CFI 1501

Order No.: 55298 - DC	EAN: 3831000312056
Order No.: 55299 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312063
Order No.: 55300 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312070
Order No.: 55301 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312087

CFI 1502

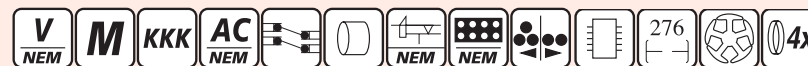
Order No.: 55302 - DC	EAN: 3831000312094
Order No.: 55303 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312100
Order No.: 55304 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312117
Order No.: 55305 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312124

E+H

Order No.: 55306 - DC	EAN: 3831000312131
Order No.: 55307 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000312148
Order No.: 55308 - AC DIGITAL	EAN: 3831000312155
Order No.: 55309 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000312162



BOMBARDIER Blue Tiger



BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 6346 - DC EAN: 3831000363461
BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 6316 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000363164
BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 2708 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000327081
BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 2395 - AC DIGITAL EAN: 3831000323953



BLUE TIGER - ITL Order No.: 5012 - DC EAN: 3831000350126
BLUE TIGER - ITL Order No.: 5062 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000350621
BLUE TIGER - ITL Order No.: 5074 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000350744
BLUE TIGER - ITL Order No.: 2419 - AC DIGITAL EAN: 3831000324196



BLUE TIGER - MKB Order No.: 2722 - DC EAN: 3831000327227
BLUE TIGER - MKB Order No.: 2732 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000327326
BLUE TIGER - MKB Order No.: 2738 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000327388
BLUE TIGER - MKB Order No.: 2416 - AC DIGITAL EAN: 3831000324165



BLUE TIGER - HVLE Order No.: 2718 - DC EAN: 3831000327180
BLUE TIGER - HVLE Order No.: 2720 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000327203
BLUE TIGER - HVLE Order No.: 2721 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000327210
BLUE TIGER - HVLE Order No.: 2421 - AC DIGITAL EAN: 3831000324219

T 280	
	6
	371x346x225
m³	0,029
kg	4,8

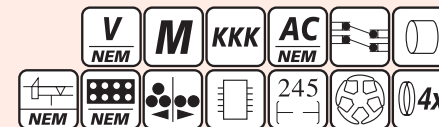


GM EMD (JT 42 CWR)
CLASS 66



T 274

	6
	371x346x225
	0,029
	5,3



RAIL4CHEM yellow/black Order No.: 1712 - DC EAN: 3831000317129
 RAIL4CHEM yellow/black Order No.: 1713 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000317136
 RAIL4CHEM yellow/black Order No.: 1714 - AC EAN: 3831000317143
 RAIL4CHEM yellow/black Order No.: 1723 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000317235



HGK Order No.: 6339 - DC EAN: 3831000363393
 HGK Order No.: 6360 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000363607
 HGK Order No.: 6459 - AC EAN: 3831000364598
 HGK Order No.: 6508 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000365083



RAIL4CHEM green/gray Order No.: 1708 - DC EAN: 3831000317082
 RAIL4CHEM green/gray Order No.: 1709 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000317099
 RAIL4CHEM green/gray Order No.: 1710 - AC EAN: 3831000317105
 RAIL4CHEM green/gray Order No.: 1711 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000317112



ERS Order No.: 6340 - DC EAN: 3831000363409
 ERS Order No.: 6403 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000364031
 ERS Order No.: 6493 - AC EAN: 3831000364932
 ERS Order No.: 6551 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000365519



RAILION GM OPEL Order No.: 1616 - DC EAN: 3831000316160
 RAILION GM OPEL Order No.: 1640 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000316405
 RAILION GM OPEL Order No.: 1652 - AC EAN: 3831000316528
 RAILION GM OPEL Order No.: 1707 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000317075



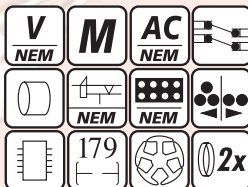
DLC Order No.: 1925 - DC EAN: 3831000319253
 DLC Order No.: 1929 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000319291
 DLC Order No.: 1930 - AC EAN: 3831000319307
 DLC Order No.: 1931 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000319314



HHP Order No.: 1728 - DC EAN: 3831000317280
 HHP Order No.: 1736 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000317365
 HHP Order No.: 1750 - AC EAN: 3831000317501
 HHP Order No.: 1751 - AC DIG. SOUND EAN: 3831000317518



VOSSLOH G 2000



SBB CARGO	Order No.: 2287 - DC	EAN: 3831000322871
SBB CARGO	Order No.: 2289 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000322895
SBB CARGO	Order No.: 2291 - AC	EAN: 3831000322918
SBB CARGO	Order No.: 2292 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000322925



EUROPEAN BULLS	Order No.: 2294 - DC	EAN: 3831000322949
EUROPEAN BULLS	Order No.: 2295 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000322956
EUROPEAN BULLS	Order No.: 2302 - AC DIGITAL	EAN: 3831000323021
EUROPEAN BULLS	Order No.: 2323 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000323236



WLE	Order No.: 4928 - DC	EAN: 3831000349281
WLE	Order No.: 4931 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000349311
WLE	Order No.: 4932 - AC	EAN: 3831000349328
WLE	Order No.: 4935 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000349359



NIAG	Order No.: 1520 - DC	EAN: 3831000315200
NIAG	Order No.: 1554 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000315545
NIAG	Order No.: 1570 - AC DIGITAL	EAN: 3831000315705
NIAG	Order No.: 1613 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000316139



RAILION	Order No.: 6671 - DC	EAN: 3831000366714
RAILION	Order No.: 3921 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000339213
RAILION	Order No.: 5422 - AC	EAN: 3831000354223
RAILION	Order No.: 5423 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000354230

T 275	
	12
	371x346x225
m³	0,029
	8,4



SERFER	Order No.: 6663 - DC	EAN: 3831000366639
SERFER	Order No.: 3920 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000339206

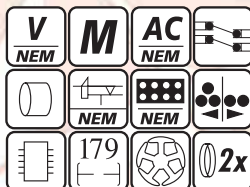


ACT	Order No.: 6637 - DC	EAN: 3831000366370
ACT	Order No.: 7112 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000371121

VOSSLOH G 2000

T 277

	12
	371x346x225
	0,029
	8,4



G2000 - POOL

Order No.: 9327 - DC
 Order No.: 9411 - DC DIGITAL
 Order No.: 9425 - DC DIGITAL SOUND
 Order No.: 9451 - AC
 Order No.: 9498 - AC DIGITAL
 Order No.: 9559 - AC DIGITAL SOUND
 Order No.: 9574 - 3LDC

EAN: 3831000393277
 EAN: 3831000394113
 EAN: 3831000394250
 EAN: 3831000394519
 EAN: 3831000394984
 EAN: 3831000395592
 EAN: 3831000395745



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



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



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



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



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



G2000 - RAG

Order No.: 9118 - DC
 Order No.: 9135 - DC DIGITAL
 Order No.: 9165 - DC DIGITAL SOUND
 Order No.: 9187 - AC
 Order No.: 9189 - AC DIGITAL
 Order No.: 9300 - AC DIGITAL SOUND
 Order No.: 9301 - 3LDC

EAN: 3831000391181
 EAN: 3831000391358
 EAN: 3831000391655
 EAN: 3831000391877
 EAN: 3831000391891
 EAN: 3831000393000
 EAN: 3831000393017



G2000 - DLC

Order No.: 8854 - DC
 Order No.: 8857 - DC DIGITAL SOUND
 Order No.: 8919 - AC DIGITAL
 Order No.: 8935 - AC DIGITAL SOUND
 Order No.: 8909 - 3LDC

EAN: 3831000388549
 EAN: 3831000388570
 EAN: 3831000389195
 EAN: 3831000389355
 EAN: 3831000389096



G2000 - NE

Order No.: 8812 - DC
 Order No.: 8838 - DC DIGITAL SOUND
 Order No.: 8839 - AC
 Order No.: 8843 - AC DIGITAL SOUND

EAN: 3831000388129
 EAN: 3831000388389
 EAN: 3831000388396
 EAN: 3831000388433

VOSSLOH HLD 77



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

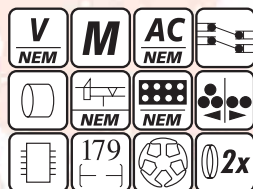


Entsprechend der in der Ausschreibung der SNCB/NMBS definierten Anforderungen wurde die Klasse HLD77 als vierachsige Lokomotive mit zwei Drehgestellen konzipiert. Sie ist so für den schweren Rangier- und Verschiebedienst genauso geeignet wie für alle Arten von Güterzügen auf den Hauptstrecken. Der Motor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



Conformément aux exigences de la SNCB, la série de 77 est conçue comme une locomotive à 4 essieux et 2 bogies (BB) pour les services de manœuvres lourdes aussi bien que pour les trains de marchandises sur les grandes lignes.

Les locomotives de la série 77 ont une puissance de 1150 kW, une vitesse de 60 km/h en service de manœuvre et de 100 km/h en service marchandises en ligne. Elles sont construites par Siemens/Vossloh Schienenfahrzeugtechnik (VSFT) à Kiel, et sont développées pour l'usage en unités multiples de 2 ou 3 machines, commandées à partir d'un seul poste de conduite. La livraison des 170 unités commandées par la SNCB a débuté en 1999 et continuera jusqu'en 2005. 20 unités (Numéros 7770 à 7790) sont munies des systèmes de signalisation Néerlandais et Allemand, et un certain nombre ont reçu un équipement pour la conduite à distance par radio.



VOSSLOH HLD 7822

Order No.:	3462 - DC	EAN:	3831000334621
Order No.:	3463 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000334638
Order No.:	3465 - AC DIGITAL	EAN:	3831000334652
Order No.:	3467 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000334676

VOSSLOH HLD 7829

Order No.:	3384 - DC	EAN:	3831000333846
Order No.:	3385 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000333853
Order No.:	3386 - AC DIGITAL	EAN:	3831000333860
Order No.:	3387 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000333877

VOSSLOH HLD 7858

Order No.:	3510 - DC	EAN:	3831000335109
Order No.:	3535 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000335352
Order No.:	3536 - AC DIGITAL	EAN:	3831000335369
Order No.:	3540 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000335406

VOSSLOH HLD 7870

Order No.:	3272 - DC	EAN:	3831000332726
Order No.:	3279 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000332795
Order No.:	3291 - AC DIGITAL	EAN:	3831000332917
Order No.:	3322 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000333228



Order No.: 7847 - DC

EAN: 3831000378472

Order No.: 7998 - DC DIG. SOUND

EAN: 3831000379981

Order No.: 8372 - AC

EAN: 3831000383728

Order No.: 8096 - AC DIG. SOUND

EAN: 3831000380963

Order No.: 8241 - 3LDC

EAN: 3831000382417



VOSSLOH HLD 7742

Order No.:	5619 - DC	EAN:	3831000356197
Order No.:	5689 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000356890
Order No.:	5621 - AC DIGITAL	EAN:	3831000356210
Order No.:	5690 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000356906

VOSSLOH HLD 7747

Order No.:	4189 - DC	EAN:	3831000341896
Order No.:	4203 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000342039
Order No.:	4204 - AC DIGITAL	EAN:	3831000342046
Order No.:	4206 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000342060

VOSSLOH HLD 7723

Order No.:	5736 - DC	EAN:	3831000357361
Order No.:	5753 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000357538
Order No.:	5752 - AC DIGITAL	EAN:	3831000357521
Order No.:	5754 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000357545

VOSSLOH HLD 7725

Order No.:	4667 - DC	EAN:	3831000346679
Order No.:	4668 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000346686
Order No.:	4688 - AC DIGITAL	EAN:	3831000346884
Order No.:	4689 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000346891

VOSSLOH HLD 7738

Order No.:	5761 - DC	EAN:	3831000357613
Order No.:	5883 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000358832
Order No.:	5877 - AC DIGITAL	EAN:	3831000358771
Order No.:	5898 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000358986

VOSSLOH HLD 7777

Order No.:	8448 - DC	EAN:	3831000384480
Order No.:	5949 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000359495
Order No.:	8629 - AC DIGITAL	EAN:	3831000386293
Order No.:	5952 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000359525

VOSSLOH HLD 7783

Order No.:	5571 - DC	EAN:	3831000355718
Order No.:	5596 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000355961
Order No.:	5573 - AC DIGITAL	EAN:	3831000355732
Order No.:	5617 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000356173

VOSSLOH HLD 7751

Order No.:	7151 - DC	EAN:	3831000371510
Order No.:	7183 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000371831
Order No.:	7186 - AC	EAN:	3831000371862
Order No.:	7255 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000372555

VOSSLOH HLD 7719

Order No.:	4479 - DC	EAN:	3831000344798
Order No.:	4658 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000346587
Order No.:	4659 - AC DIGITAL	EAN:	3831000346594
Order No.:	4666 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000346662

VOSSLOH HLD 7771

Order No.:	5494 - DC	EAN:	3831000354940
Order No.:	5553 - DC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000355534
Order No.:	5550 - AC DIGITAL	EAN:	3831000355503
Order No.:	5555 - AC DIGITAL SOUND	EAN:	3831000355558

T 285



12



371x346x225

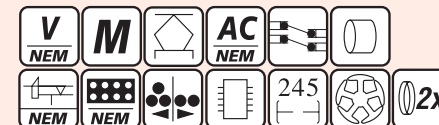


0,029



6,3

SIEMENS EUROSprinter/ RENFE 252



N

MAGENTA	Order No.: 3578 - DC	EAN: 3831000335789
MAGENTA	Order No.: 3579 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000335796
MAGENTA	Order No.: 3666 - AC DIGITAL	EAN: 3831000336663
MAGENTA	Order No.: 3673 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000336731

GRAND LINES	Order No.: 2342 - DC	EAN: 3831000323427
GRAND LINES	Order No.: 2357 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000323571
GRAND LINES	Order No.: 2361 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000323618

AMARILLO/GRIS	Order No.: 1973 - DC	EAN: 3831000319734
AMARILLO/GRIS	Order No.: 1974 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000319741
AMARILLO/GRIS	Order No.: 1975 - AC DIGITAL	EAN: 3831000319758
AMARILLO/GRIS	Order No.: 1979 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000319796

CP - CP	Order No.: 1952 - DC	EAN: 3831000319529
---------	----------------------	--------------------

ALTARIA	Order No.: 1955 - DC	EAN: 3831000319550
ALTARIA	Order No.: 1959 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000319598
ALTARIA	Order No.: 1964 - AC DIGITAL	EAN: 3831000319642
ALTARIA	Order No.: 1965 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000319659

DISPOLOK	Order No.: 1984 - DC	EAN: 3831000319840
DISPOLOK	Order No.: 1996 - DC DIG. SOUND	EAN: 3831000319963
DISPOLOK	Order No.: 1992 - AC DIGITAL	EAN: 3831000319925
DISPOLOK	Order No.: 2024 - AC DIG. SOUND	EAN: 3831000320242

T 259	
	12
	371x346x225
m³	0,029
	7,75



COCKERIL SNCB CLASS 51



T 258	
	6
	371x346x225
m³	0,029



CLASS 5106
 Order No.: 2125 - DC EAN: 3831000321256
 Order No.: 2185 - AC DIGITAL EAN: 3831000321850
 Order No.: 2179 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000321799
 Order No.: 2188 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000321881



CLASS 5166
 Order No.: 5281 - DC EAN: 3831000352816
 Order No.: 5282 - AC DIGITAL EAN: 3831000352823
 Order No.: 5285 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352854
 Order No.: 5287 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352878



CLASS 5102
 Order No.: 5217 - DC EAN: 3831000352175
 Order No.: 5218 - AC DIGITAL EAN: 3831000352182
 Order No.: 5219 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352199
 Order No.: 5230 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352304



CLASS 5172
 Order No.: 2026 - DC EAN: 3831000320266
 Order No.: 2043 - AC DIGITAL EAN: 3831000320433
 Order No.: 2033 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000320334
 Order No.: 2044 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000320440



CLASS 5001
 Order No.: 2279 - DC EAN: 3831000322796
 Order No.: 2284 - AC DIGITAL EAN: 3831000322840
 Order No.: 2280 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000322802
 Order No.: 2285 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000322857



CLASS 5183
 Order No.: 5232 - DC EAN: 3831000352328
 Order No.: 5266 - AC DIGITAL EAN: 3831000352663
 Order No.: 5267 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352670
 Order No.: 5279 - AC DIGITAL SOUND EAN: 3831000352793

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

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

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

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

ADtranz / GETS Blue Tiger

DE-AC33C


















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

T 162 Blue Tiger "AC" - DIGITAL
 Order No.: 29292 EAN: 3831000306222

T 166 Blue Tiger "DC"
 Order No.: 29530 EAN: 3831000306123

T 169 Blue Tiger "AC" - DIGITAL WITH SOUND
 Order No.: 29571 EAN: 3831000306758

T 159 Blue Tiger "DC" - DIGITAL WITH SOUND
 Order No.: 29570 EAN: 3831000306741

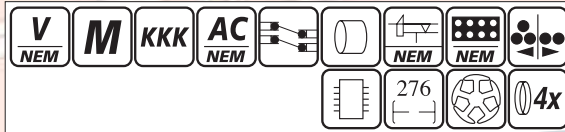
T 168 Blue Tiger 3-Leiter "DC"
 Order No.: 29534 EAN: 3831000306147

Blue Tiger

	6
	371x346x225
	0,029
	4,8

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

SET WITH 2 RAG FALNS - DIFFERENT NUMBERS



T 723	
	6
	371x346x225
m³	0,029
	6,3

T723 BAAAB - BLUE TIGER DC Order No.: 31498 DC EAN: 3831000308974
 T723 CAAAC - BLUE TIGER AC Order No.: 31499 AC EAN: 3831000308981

T 723	
	6
	490x340x395
m³	0,066

IMPORTANT!
 AC WHEEL SET FOR
 T 615

 Order No.: 23669

T 615	
	16
	550x230x370
m³	0,047
	6,2

SET WITH 3 RAG FALNS - DIFFERENT NUMBERS



SET WITH 3 RAG FALNS Order No.: 31507 DC EAN: 3831000309018



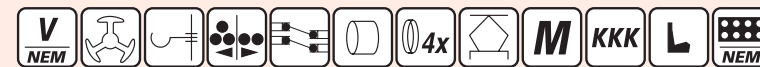
SET WITH 3 RAG FALNS Order No.: 31508 DC EAN: 3831000309025



T723 SET BLUE TIGER + 4 ON RAIL COACHES Order No.: 4701 DC EAN: 3831000347010
 T723 SET BLUE TIGER + 4 ON RAIL COACHES Order No.: 4704 AC EAN: 3831000347041



SIEMENS ICE3

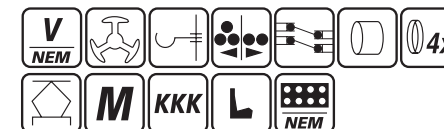
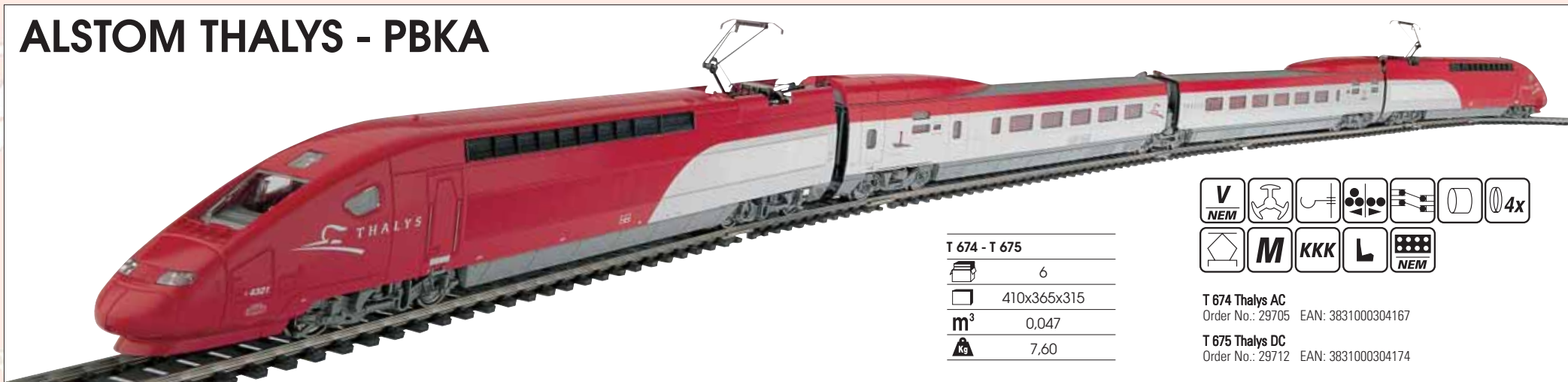


T689 ICE3 - DB Order No.: 2368 - DC EAN: 3831000323687
 T689 ICE3 - DB Order No.: 2371 - AC DIGITAL EAN: 3831000323717

T689	
	3
	410x365x315
m³	0,047

	T689 ICE3 - NEDERLAND	Order No.: 3571 - DC
	T689 ICE3 - NEDERLAND	Order No.: 3572 - AC DIGITAL

ALSTOM THALYS - PBKA



T 674 - T 675

	6
	410x365x315
m^3	0,047
	7,60

T 674 Thalys AC
Order No.: 29705 EAN: 3831000304167

T 675 Thalys DC
Order No.: 29712 EAN: 3831000304174

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

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

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

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

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

INTERMEDIATE COACHES
ZWISCHENWAGEN
CARROZZE INTERMEDIE

VOITURES INTERMÉDIAIRES
VMESNI VAGONI



T 676 Thalys R2, R4, R5 AC
Order No.: 29847 EAN: 3831000305362

T 678 Thalys R2, R4, R5 DC
Order No.: 29849 EAN: 3831000305366

T 677 Thalys R3, R6, R7 AC
Order No.: 29848 EAN: 3831000305379

T 679 Thalys R3, R6, R7 DC
Order No.: 29850 EAN: 3831000305393



T 676 - T 677 - T 678 - T 679

	6
	410x365x315
m^3	0,047
	5,10

REFRIGERATOR CAR WAF 36



T 214	
	48
	550x320x370
m³	0,066
Kg	8,8



INTERFRIGO
INTERFRIGO

Order No.: 17887 "DC"
Order No.: 19851 3-leiter "DC"

EAN: 3831000308097
EAN: 3831000308110

SET WITH 3 REFRIGERATOR CAR WAF 36 - DIFFERENT NUMBERS - WEATHERED



SET 3 REFRIGERATOR CAR WAF 36 INTERFRIGO Order No.: 31990 "DC" EAN: 3831000309162

T 614	
	16
	550x320x370
m³	0,066
Kg	8,8

IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR
T214 & T614

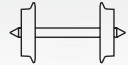
Order No.: 23669

SELF-DISCHARGING CAR
FALNS 121



T215	
	48
	550x230x370
m ³	0,047
	6,2

IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR
T 215



Order No.: 23669



SCHÜTTGUT Order No.: 17900 "DC" EAN: 3831000308066
SCHÜTTGUT Order No.: 19854 3-leiter "DC" EAN: 3831000308080



DB CARGO Order No.: 17889 "DC" EAN: 3831000308004
DB CARGO Order No.: 19852 3-leiter "DC" EAN: 3831000308028



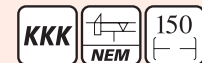
DB Order No.: 17890 "DC" EAN: 3831000308035
DB Order No.: 19853 3-leiter "DC" EAN: 3831000308059

**SELF-DISCHARGING CAR
FALNS 121**

T215	
	48
	550x230x370
	0,047
	6,2

IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR
T 215

Order No.: 23669



DB CARGO 664 6 281 - 8



DB CARGO 281-8 Order No.: 52978 "DC" EAN: 3831000310397

ON RAIL 663 5 007 - 6



ON RAIL 007-6 Order No.: 52979 "DC" EAN: 3831000310403

HGK 666 7 035 - 1



HGK 035-1 Order No.: 52974 "DC" EAN: 3831000310359

DB CARGO 664 6 089 - 5



DB CARGO 089-5 Order No.: 52977 "DC" EAN: 3831000310380

ON RAIL 663 5 010 - 6



ON RAIL 010-6 Order No.: 52980 "DC" EAN: 3831000310410

HGK 666 7 036 - 9



HGK 036-9 Order No.: 52973 "DC" EAN: 3831000310342

DB CARGO 664 5 102 - 7



DB CARGO 102-7 Order No.: 52976 "DC" EAN: 3831000310373

ON RAIL 663 5 013 - 6



ON RAIL 013-6 Order No.: 52981 "DC" EAN: 3831000310427

HGK 480 5 375 - 0

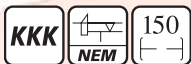


HGK 375-0 Order No.: 52975 "DC" EAN: 3831000310366

**T215
FALNS 121 - WEATHERED**

T215

	48
	550x230x370
m^3	0,047
kg	6,2



**T615
SET WITH 3 FALNS 121
- DIFFERENT NUMBERS
- WEATHERED
- REAL COAL**

T 615

	16
	550x230x370
m^3	0,047
kg	6,2



IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR
T 615 & T 616

Order No.: 23669

T 616

	16
	550x320x370
m^3	0,066
kg	8,3



SET WITH 3 CONTAINER CARS SGKKMS 698 - DIFFERENT NUMBERS - WEATHERED



CONTAINER CARS SGKKMS 698

T216	
	48
	550x320x370
m³	0,066
Kg	8,3

IMPORTANT!
AC WHEEL SET FOR
T216

Order No.: 23659



JUMBO CONTAINERS SET

T211 • T232 • T233	
	200
	370x350x220
m³	0,029
Kg	8,6



CONTAINER CAR - SGGMRSS '90



T 284	
	12
	483x331x264
m³	0,043
	5,0

WARSTEINER (1) 33 68 495 2 232 - 9 WLE	Order No.: 55365	EAN: 3831000313329
WARSTEINER (2) 33 68 495 2 234 - 5 WLE	Order No.: 55522	EAN: 3831000313336
WARSTEINER (3) 33 68 495 2 237 - 8 WLE	Order No.: 55523	EAN: 3831000313343
WARSTEINER (4) 33 68 495 2 240 - 2 WLE	Order No.: 55524	EAN: 3831000313350
ERS • 2 x Maersk Sealand containers	Order No.: 55510	EAN: 3831000313206
ERS • 2 x P & Nedlloyd containers	Order No.: 55511	EAN: 3831000313213
ERS • P & O + Cosco containers	Order No.: 55512	EAN: 3831000313220

SNCB/Touax • China Sh. + CMA-CGM containers	Order No.: 55507	EAN: 3831000313176
SNCB/Touax • 2 x COSCO containers	Order No.: 55508	EAN: 3831000313183
SNCB/Touax • Hapag Lloyd + Evergreen containers	Order No.: 55509	EAN: 3831000313190
DLC • 2 x MSC containers	Order No.: 55504	EAN: 3831000313145
DLC • MSC + TRITON containers	Order No.: 55505	EAN: 3831000313152
DLC • TRITON + SEACO containers	Order No.: 55506	EAN: 3831000313169
ACTS • MSC + P & O containers	Order No.: 55516	EAN: 3831000313268
ACTS • MSC + China Shipping containers	Order No.: 55517	EAN: 3831000313275
ACTS • Evergreen + K Line containers	Order No.: 55518	EAN: 3831000313282
DB - 1	Order No.: 55519	EAN: 3831000313299
DB - 2	Order No.: 55520	EAN: 3831000313305
DB - 3	Order No.: 55521	EAN: 3831000313312
AAEG - 1	Order No.: 55525	EAN: 3831000313367
AAEG - 2	Order No.: 55526	EAN: 3831000313374
AAEG - 3	Order No.: 55527	EAN: 3831000313381
Rail4Chem • China Sh. + Cosco containers	Order No.: 55513	EAN: 3831000313237
Rail4Chem • 2 x CMA-CGM containers	Order No.: 55514	EAN: 3831000313244
Rail4Chem • Hapag Lloyd + K Line containers	Order No.: 55515	EAN: 3831000313251



ALSTOM TGV ATLANTIQUE



T 706	
	6
	410x365x315
m³	0,047
	7,60

T 706 AC
 Order No.: 4880 EAN: 3831000348802

T 706 DC
 Order No.: 4878 EAN: 3831000348789



INTERMEDIATE COACHES • ZWISCHENWAGEN CARROZZE INTERMEDIE • VOITURES INTERMÉDIAIRES VMESNI VAGONI

T 710 ATLANTIQUE R2, R4, R5 AC
 Order No.: 5455 EAN: 3831000354551

T 707 ATLANTIQUE R2, R4, R5 DC
 Order No.: 5457 EAN: 3831000354575



T 711 ATLANTIQUE R3, R6, R7 AC
 Order No.: 5426 EAN: 3831000354261

T 708 ATLANTIQUE R3, R6, R7 DC
 Order No.: 5456 EAN: 3831000354568



T 710 - T 707 - T 711 - T 708	
	6
	410x365x315
m³	0,047
	5,10



ALSTOM AVE



T 684	
	6
	410x365x315
m³	0,047
	7,60

T 684 AC
 Order No.: 3970 EAN: 3831000339701
T 684 DC
 Order No.: 3968 EAN: 3831000339688



INTERMEDIATE COACHES • ZWISCHENWAGEN CARROZZE INTERMEDIE • VOITURES INTERMÉDIAIRES VMESNI VAGONI

T 685 AVE R2, R4, R5 AC
 Order No.: 3995 EAN: 3831000339954
T 685 AVE R2, R4, R5 DC
 Order No.: 3971 EAN: 3831000339718



T 686 AVE R3, R6, R7 AC
 Order No.: 4137 EAN: 3831000341377
T 686 AVE R3, R6, R7 DC
 Order No.: 4135 EAN: 3831000341353



T 685 - T 686	
	6
	410x365x315
m³	0,047
	5,10



ALSTOM TGV DUPLEX



T 688 AC
Order No.: 3940 EAN: 3831000339404

T 688 DC
Order No.: 3939 EAN: 3831000339398

T 688	
	6
	410x365x315
m³	0,047
kg	7,60



INTERMEDIATE COACHES ZWISCHENWAGEN CARROZZE INTERMEDIE VOITURES INTERMÉDIAIRES VMESNI VAGONI

N **T 699 TGV DUPLEX R2, R4, R5 AC**
Order No.: 55356 EAN: 3831000312513

T 699 TGV DUPLEX R2, R4, R5 DC
Order No.: 55354 EAN: 3831000312490

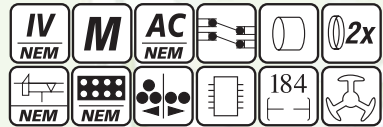
N **T 700 TGV DUPLEX R3, R6, R7 AC**
Order No.: 55357 EAN: 3831000312520

T 700 TGV DUPLEX R3, R6, R7 DC
Order No.: 55355 EAN: 3831000312506

T 699 - T 700	
	6
	410x365x315
m³	0,047
kg	4,59

KRUPP BR 210

N



RED DB 210 006-3	Order No.: 2640 - DC	EAN: 3831000326404
RED DB 210 006-3	Order No.: 2690 - AC DIGITAL	EAN: 3831000326909
RED DB 210 006-3	Order No.: 2672 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000326725
RED DB 210 006-3	Order No.: 2673 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000326732

GREY DB 210 004	Order No.: 2701 - DC	EAN: 3831000327012
GREY DB 210 004	Order No.: 2704 - AC DIGITAL	EAN: 3831000327043
GREY DB 210 004	Order No.: 2702 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327029
GREY DB 210 004	Order No.: 2703 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327036

BR218 DB 218 137-8	Order No.: 3547 - DC	EAN: 3831000335475
BR218 DB 218 137-8	Order No.: 3570 - AC DIGITAL	EAN: 3831000335703
BR218 DB 218 137-8	Order No.: 3548 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000335482
BR218 DB 218 137-8	Order No.: 3554 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000335543

T 293	
	12
	371x346x225
m³	0,029



EVB 420 001	Order No.: 2778 - DC	EAN: 3831000327784
EVB 420 001	Order No.: 2827 - AC DIGITAL	EAN: 3831000328279
EVB 420 001	Order No.: 2781 - DC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327814
EVB 420 001	Order No.: 2783 - AC DIGITAL SOUND	EAN: 3831000327838



KRUPP V160

216 001-8



216 001-8
216 001-8

Order No.: 3926 - DC
Order No.: 3932 - AC

EAN: 3831000339268
EAN: 3831000339329

T 290	
	12
	371x346x225
m³	0,029
kg	8,4

002



002
002

Order No.: 3929 - DC
Order No.: 3933 - AC

EAN: 3831000339299
EAN: 3831000339336

T 630	
	48
	550x230x370
m³	0,047
	6,2

CAR EAOS



T 631	
	48
	550x230x370
m³	0,047
	6,2

CAR IBBHS



T 632	
	48
	550x230x370
m³	0,047
	6,2

CAR KBS



EAOS 106537 7 140 - 4



EAOS Order No.: 54754 "DC" EAN: 3831000311363

IBBHS 410836 2 134 - 4



IBBHS Order No.: 54775 "DC" EAN: 3831000311400

KBS 442 334 8 336 - 9



KBS Order No.: 54781 "DC" EAN: 3831000311431

EAOS 106530 2 183 - 6



EAOS Order No.: 54757 "DC" EAN: 3831000311370

IBBHS 410825 4 523 - 5



IBBHS Order No.: 54764 "DC" EAN: 3831000311394

KBS 442 334 7 210 - 7



KBS Order No.: 54784 "DC" EAN: 3831000311448

EAOS 106533 8 071 - 9

EAOS Order No.: 54751 "DC" EAN: 3831000311356

IBBHS 410826 4 087 - 3



IBBHS Order No.: 54778 "DC" EAN: 3831000311417

KBS 442 333 7 201 - 8



KBS Order No.: 54768 "DC" EAN: 3831000311424

EAOS 106530 2 157 - 0

EAOS Order No.: 54760 "DC" EAN: 3831000311387



US major locomotive builders:

Baldwin Locomotive Works

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

American Locomotive Company (ALCO)

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

Electro-Motive Division

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

General Electric

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



Die bedeutendsten Lokomotivherstellern der Vereinigten Staaten:

Baldwin Lokomotivwerke

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

Amerikanische Lokomotiven Gesellschaft (ALCO)

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

Electro-Motive Division

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

General Electric

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



I maggiori produttori statunitensi di locomotive:

Baldwin Locomotive Works

Con 62.000 esemplari la Baldwin fu il più importante produttore di locomotive a vapore. Iniziò nel 1832, quando il gioielliere Matthias W. Baldwin nella sua fabbrica di Philadelphia costruì la prima locomotiva di questo tipo. Fino alla fine del XIX secolo dominò sul 30 - 40% del mercato statunitense. Nel 1909 fu registrata la società Baldwin Locomotive Works, come l'erede della M. W. Baldwin. Gli alti costi di costruzione della fabbrica ad Eddystone e la generale depressione economica portarono la società nel 1935 alla bancarotta, nonostante i nuovi ammiratissimi modelli, i quali però non raggiunsero mai gli auspici ordinativi. Nel 1950 la società fu costretta a fondersi con la Lima Hamilton.

American Locomotive Company (ALCO)

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

Electro-Motive Division

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

General Electric

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



Les plus grands producteurs de locomotives aux États-Unis d'Amérique:

Baldwin Locomotive Works

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

American Locomotive Company (ALCO)

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

Electro-Motive Division

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

General Electric

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



Pomembnejši proizvajalci lokomotiv v ZDA:

Baldwin Locomotive Works

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

American Locomotive Company (ALCO)

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

Electro-Motive Division

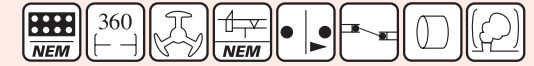
Korenine družbe segajo v dvajseta leta 20. stoletja, ko je takratni Electro-Motive Corporation (EMC) proizvajal plinsko-električna železniška tirna vozila. Leta 1930 je General Motors (GM) kupil EMC skupaj z njegovim glavnim dobaviteljem motorjev, Winton Engine Co. Prve lokomotive je GM plasiral na trg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

General Electric

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



SANTA FE 2-10-2



GREAT NORTHERN DC DIGITAL SOUND WEATHERED



T 241	
	6
	371x346x225
	0,029 m ³
	6,8 Kg



GREAT NORTHERN RAILWAY

Order No.: 1932

EAN: 3831000319321



SANTA FE

Order No.: 1935 DC

EAN: 3831000319352



PENNSYLVANIA

Order No.: 1938 DC

EAN: 3831000319383



CHESAPEAKE & OHIO

Order No.: 1939 DC

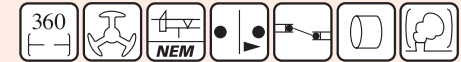
EAN: 3831000319390



BALTIMORE & OHIO

Order No.: 1934 DC

EAN: 3831000319345



ATCHISON TOPEKA & SANTA FE 4-6-4 HUDSON

AT&SF Order No.: 3401 DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000334010

T 264	
	24
	461x389x341
	0,061 m ³
	21,1 kg

Model description

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

Modellbeschreibung

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



4-6-4 HUDSON



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



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



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



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



LACKAWANNA

Order No.: 4754

EAN: 3831000347546

T 264

	24
	461x389x341
	0,061
	18,70



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



SANTA FE

Order No.: 4811

EAN: 3831000348116



NICKEL PLATE ROAD

Order No.: 4791

EAN: 3831000347911



NEW YORK CENTRAL

Order No.: 5648

EAN: 3831000356487



4-6-4 HUDSON



NEW HAVEN

Order No.: 4851

EAN: 3831000348512



CHESAPEAKE & OHIO

Order No.: 4709

EAN: 3831000347096



CHICAGO AND NORTH WESTERN

Order No.: 4743

EAN: 3831000347430



PENNSYLVANIA RAIL ROAD

Order No.: 4756

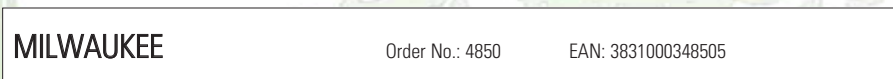
EAN: 3831000347560



TORONTO HAMILTON & BUFFALO RY.

Order No.: 4757

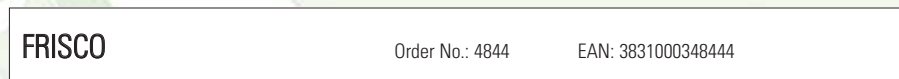
EAN: 3831000347577



MILWAUKEE

Order No.: 4850

EAN: 3831000348505



FRISCO

Order No.: 4844

EAN: 3831000348444

T 264

	24
	461x389x341
	0,061
	18,70



0-4-0 DOCKSIDE

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

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

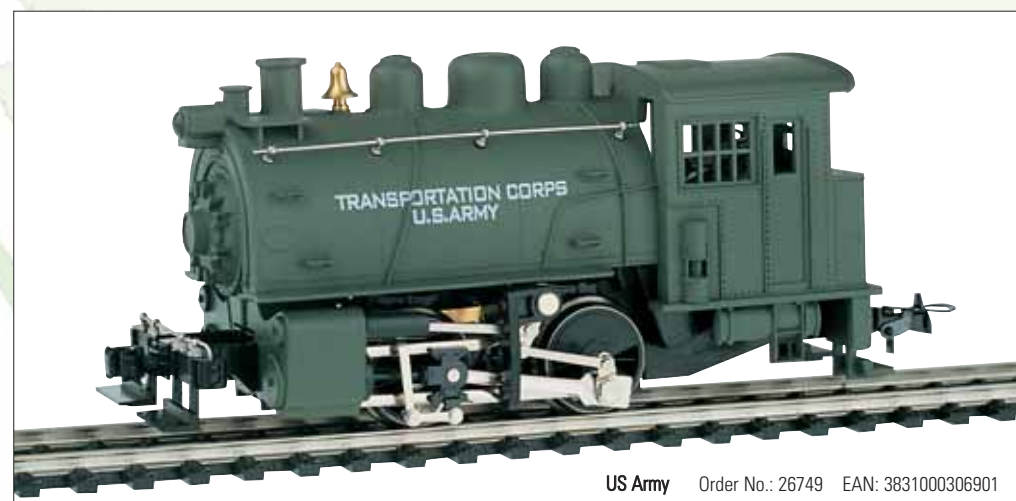
Le locomotive con l'assetto 0-4-0 hanno dimostrato la loro agilità nell'effettuare gli spostamenti dei rotabili nelle stazioni di smistamento dei centri industrializzati e nei porti della costa orientale degli Stati Uniti (l'origine del nome deriva dalla stessa parola inglese "dock"). Il serbatoio dell'acqua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

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

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

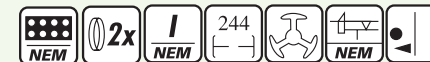


Southern Order No.: 26746 EAN: 3831000306888



US Army Order No.: 26749 EAN: 3831000306901

T 001	
	36
	591x286x283
	0,048
	9,20



4-4-0 AMERICAN



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



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



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



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



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe Order No.: 54903 EAN: 3831000311516

T 260

	36
	610x365x285
	0,064
	15,40



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



PRR - Pennsylvania Order No.: 54906 EAN: 3831000311523



UP - Union Pacific Order No.: 54912 EAN: 3831000311547



SRR - Southern Order No.: 54918 EAN: 3831000311561



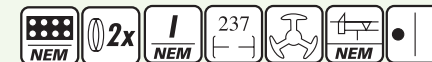
NYC - New York Central Order No.: 54909 EAN: 3831000311530




B&O - Baltimore & Ohio Order No.: 54915 EAN: 3831000311557





GN - Great Northern Order No.: 54899 EAN: 3831000311509




2-6-0 MOGUL

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

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




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


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



SRR - Southern (coal) Order No.: 54894 EAN: 3831000311486

T 002

	36
	610x365x285
m^3	0,064
	16,10

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



UP - Union Pacific (coal) Order No.: 54889 EAN: 3831000311455



PRR - Pennsylvania (oil) Order No.: 54892 EAN: 3831000311479



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe (oil) Order No.: 54891 EAN: 3831000311462



GN - Great Northern (coal) Order No.: 54896 EAN: 3831000311493



4-6-2 PACIFIC



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



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



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



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



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe Order No.: 28154 EAN: 3831000304549



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



NYNH&H - N.York New Haven & H. Order No.: 29589 EAN: 3831000304563

T 006

	36
	610x365x285
	0,064
	21,00



4-6-2 PACIFIC STREAMLINE



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



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



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



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



L&N - Louisville & Nashville

Order No.: 26867 EAN: 3831000303122

T 006 K

	36
	610x365x285
m^3	0,064
	21,00



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



PRR - Pennsylvania

Order No.: 29802 EAN: 3831000304617



D&H - Delaware & Hudson

Order No.: 28990 EAN: 3831000304624



2-8-0 CONSOLIDATION



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



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



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



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



M&BR - Meridian & Bigbee River Order No.: 29804 EAN: 3831000304891

T 270

	36
	610x365x285
	0,064
	20,00



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



LI - Long Island Order No.: 29805 EAN: 3831000304921



B&O - Baltimore & Ohio Order No.: 29789 EAN: 3831000303733



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe Order No.: 29788 EAN: 3831000304907



2-8-2 MIKADO



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



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



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



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



Lackawanna

Order No.: 29591 EAN: 3831000304679



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



B&O - Baltimore & Ohio

Order No.: 29803 EAN: 3831000304655

T 007	
	36
	610x365x285
	0,064
	21,00



4-8-2 MOUNTAIN



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



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



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



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



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



T009 A - PRR - Pennsylvania Order No.: 29815 EAN: 3831000304969



T009 A - SRR - Southern Order No.: 29812 EAN: 3831000305010



T009 A - NYC - New York Central Order No.: 29816 EAN: 3831000304976



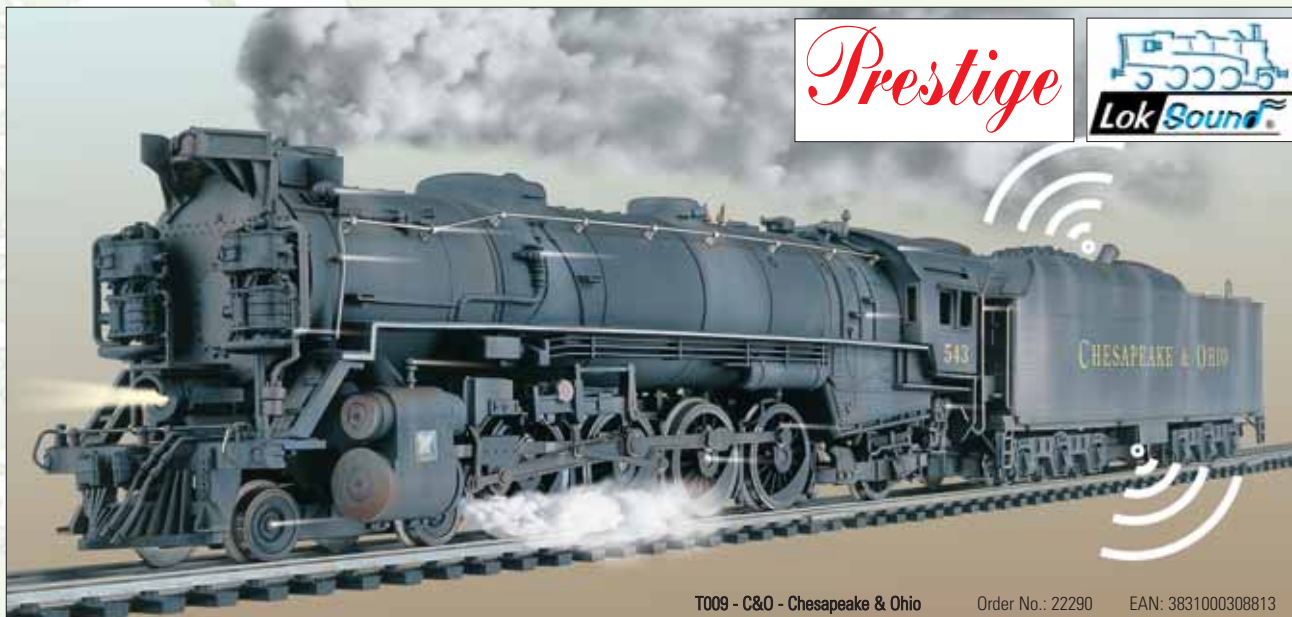
T009 B - B&O - Baltimore & Ohio Order No.: 29813 EAN: 3831000304983



T009 A - NdeM - Nacionales de Mexico Order No.: 28852 EAN: 3831000305843

T 009

	24
	461x389x341
	0,061
	18,70



Prestige



T009 - C&O - Chesapeake & Ohio Order No.: 22290 EAN: 3831000308813



EMD FP 45



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



Die erste Bahngesellschaft, die die Loks mit geschlossenem Oberbau für Personenverkehr bestellte war Santa Fe: nämlich 9 FP45 im Jahre 1967. Nach diesen Loks wurden 1968 5 weitere an die Milwaukee Eisenbahngesellschaft für den Personenzugverkehr zwischen Chicago und Minneapolis geliefert. Der große Vorteil derartiger Loks waren wesentlich schneller durchführbare Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten. Die FP45 war so aufgebaut, daß sie auch als Güterzuglok (F45) eingesetzt werden konnte. Als 1971 die Amtrak in den USA den Personenverkehr übernahm, bauten beide Gesellschaften die Heizgeneratoren aus den FP45 aus, da die Loks nur noch für den Güterverkehr eingesetzt wurden. Der Unterschied war lediglich der hinter dem Lüfter eingebaute Heizgenerator und der in zwei Bereiche getrennte Tank. (neben Diesel war ein Teil mit Wasser für den Heizgenerator gefüllt). In die Loks war ein 20 Zylinder Motor des Typs 645E3 mit 3.600 PS eingebaut. Die Lok, mit dieselektrischen Antrieb auf Drehstrombasis, hatte eine Dienstgewicht von 177 Tonnen, war 20,12 m lang, 3,27 m breit, 4,76 m hoch und verfügte über eine Zugkraft von 434 kN bei einer maximalen Geschwindigkeit von 114 km/h. Die ersten Lokomotiven, die von der Amtrak neu beschafft wurden, waren die SDP40F. Diese Loks, mit 16 Zylinder Motoren waren eigentlich FP45 Maschinen, die auf den Rahmen der SD40-2 aufgebaut wurden. Der Einsatz der SDP40F Maschinen wurde von einigen mysteriösen Entgleisungen begleitet. Dafür wurde der Rahmen verantwortlich gemacht, was allerdings nie nachgewiesen werden konnte. Amtrak war nicht bereit, weitere Risiken einzugehen und verkaufte viele der SDP40Fs.



Fu nel 1967 che la compagnia Santa Fe ordinò per prima una locomotiva per passeggeri con una largo "upgrade" di 9 esemplari di tipo FP45. Fu seguita dalla Milwaukee Road con 5 esemplari usati per trainare i treni passeggeri sulla linea tra Chicago e Minneapolis. L'upgrade "chiuso" consentì la manutenzione e le riparazioni durante lo stesso transito. La FP45 fu costruita in modo da poter essere facilmente modificata in una versione da carico (F45), il che fu fatto subito dopo la nascita della Amtrak nel 1971. La versione per i passeggeri differiva da quella da carico nell'installazione aggiunta di un generatore a pressione. La differenza fu costruita inoltre anche dalla suddivisione del serbatoio, che fu adattato per contenere sia l'acqua che il carburante. La locomotiva, lunga 20,12m, larga 3,27m e alta 4,76m, pesava 177 t e aveva installato un motore a 20 cilindri 645 E3 con 3.600 cavalli. La parte elettrica si basava sulla corrente alternata. La sua forza di trascinamento era di 434 kN e la sua velocità massima raggiungeva i 114 km/h. Le prime locomotive, ordinate da parte della Amtrak furono SDP40F, in realtà una FP45 costruita sull' telaio della SD40-2, con un motore a 16 cilindri e con una potenza di 3.000 cavalli. Fu accompagnata da un carrello HT-C. Probabilmente fu proprio per questi carrelli che la locomotiva deviava frequentemente dai binari, però la vera ragione non fu mai scoperta e confermata. Tutto ciò costrinse la Amtrak a cambiare le loro locomotive con le F40PH.



C'est en 1967 que la compagnie Santa Fé commanda la première locomotive pour passagers avec une commande de 9 exemplaires de type FP 45. Elle fut suivie par la compagnie Milwaukee Road, avec 5 exemplaires utilisés pour entraîner des trains de passagers de Chicago à Minneapolis. Le modèle "fermé" acceptait la maintenance et les réparations durant le voyage. La FP 45 fut construite de façon à pouvoir être facilement modifiée en une version de fret (F 45), ce qui fut fait dès la naissance de la compagnie Amtrak en 1971. La version pour passagers différait de celle pour fret par l'installation d'un générateur à pression. D'autre part, il avait le réservoir compartimenté pour pouvoir embarquer de l'eau ainsi que du carburant. La locomotive, de 20.12 m de long, 3.27 m de large et de 4.76 m de haut pesait 177 tonnes et elle avait un moteur de 20 cylindres 645 E3 qui développait 3600 chevaux. La partie électrique était basée sur le courant alternatif. Sa force de traction était de 434 kN, et sa vitesse de pointe était de 114 km/h. Les premières locomotives, commandées par la compagnie Amtrak furent les SDP 40 F, en réalité, c'était une FP 45 construite sur le châssis de la SD 40-2, avec un moteur de 16 cylindre et une puissance de 3.000 chevaux. Elle fut accompagnée d'un boggye HT-C. C'est probablement à cause de ces boggies que cette locomotive dérailait fréquemment, cependant la vraie raison de ces déraillements ne fut jamais découverte. Tout cela a obligé la compagnie Amtrak à changer leurs locomotives pour des F40PH.



AMTRAK

"DC" Order No.: 28649 EAN: 3831000306390
"AC" Order No.: 26970 EAN: 3831000306444

T 012

	36
	610x365x285
	0,064
	20,40



Leta 1967 je družba Santa Fe kot prva naročila potniške lokomotive s široko nadgradnjo in sicer 9 enot tipa FP45. Njej je sledila še družba Milwaukee Road s 5-imi enotami, za vleko potniških vlakov na relaciji Chicago - Minneapolis. "Zaprta" nadgradnja omogoča vzdrževanje in popravila tudi med vožnjo. FP45 je bila zgrajena tako, da je omogočala enostavno predelavo v tovorno različico (F45), kar sta AT&SF in Milwaukee Road, kmalu po nastanku družbe Amtrak leta 1971, tudi storili. Potniška različica se je od tovrne različikovala po vgrajenem parnem generatorju in deljenem rezervoarju, kjer se je poleg goriva nahajala še voda. V 177 t težko, 20,12 m dolgo, 3,27 m široko in 4,76 m visoko lokomotivo so vgrajevali 20 valjni motor 645 E3 s 3.600 KS. Električni del je baziral na AC tehniki. Vlečna sila je znašala 434 kN, najvišja hitrost pa 114 km/h. Prve lokomotive, naročene s strani Amtraka so bile SDP40F, v bistvu FP45 na podvozju SD40-2, 16 valjni motor s 3.000 KS in HT-C vozički. Prav ti vozički naj bi zakrivilo serijo iztirjanj, za katere pa nikoli niso našli oz. dokazali pravega vzroka. Vendar je tudi to za Amtrak bilo dovolj, da je večino tovrstnih lokomotiv zamenjal s F40PH.



B&O - Baltimore & Ohio

"DC" Order No.: 28654 EAN: 3831000306437
"AC" Order No.: 26404 EAN: 3831000306482



AT&SF (blue & yellow)

"DC" Order No.: 28650 EAN: 3831000306406
"AC" Order No.: 26977 EAN: 3831000306451



MILW - Milwaukee

"DC" Order No.: 28653 EAN: 3831000306420
"AC" Order No.: 26402 EAN: 3831000306475



AT&SF (war bonnet)

"DC" Order No.: 28651 EAN: 3831000306413
"AC" Order No.: 26979 EAN: 3831000306468



EMD GP 18

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

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

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

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



UP - Union Pacific

Order No.: 29878

EAN: 3831000305485

T 038

	36
	591x286x283
m³	0,048
kg	12,10

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



BN - Burlington Northern

Order No.: 29881

EAN: 3831000305515



SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français Order No.: 29880 EAN: 3831000305508





AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe Order No.: 29879


EAN: 3831000305492





ALCO CENTURY 628

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

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

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

 De même que la société Electro-Motive Division qui, en réponse aux innovations de la société General Electric et de sa GE U25B avait lancé sa GP30, la société American Locomotive Company (ALCO) a répondu en 1963 avec sa série Century (siècle). La locomotive C-628 était une unité de grande puissance pour assurer les plus lourdes tâches dans le transport de passagers ou de marchandises. Elle avait un moteur diesel à 16 cylindres, modèle 251, à 2.750 C.V., alimentant six électromoteurs moyennant un générateur. Les bogies à trois axes, chacun avec trois moteurs, datent de 1950, moment où ALCO en a fait la première application sur la locomotive RSD-4. Un sous-basement rallongé et une nez retroussée (à différence près de la version de Norfolk & Western qui avait une nez bien élevée) ont été le résultat des efforts de ALCO pour simplifier la maintenance. Juste derrière la cabine a été prévu un espace destiné au générateur à vapeur, qui n'a jamais été monté du simple fait que toutes les 185 locomotives qu'on avait construites (la dernière en 1966) desservaient uniquement le transport de marchandises.

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



D&H - Delaware & Hudson





"DC" Order No.: 29797

EAN: 3831000306505

"AC" Order No.: 26647

EAN: 3831000306574

T 015

	36
	610x365x285
	0,064
	19,20



CNW - Chicago & North Western

"DC" Order No.: 29798

EAN: 3831000305126



NYC - New York Central

"DC" Order No.: 29795

EAN: 3831000305133

"AC" Order No.: 27931

EAN: 3831000306536



SP - Southern Pacific

"DC" Order No.: 29839

EAN: 3831000306499

"AC" Order No.: 26646

EAN: 3831000306567



LV - Lehigh Valley

"DC" Order No.: 29811

EAN: 3831000303757

"AC" Order No.: 26461

EAN: 3831000306550



PRR - Pennsylvania

"DC" Order No.: 29810

EAN: 3831000305157

"AC" Order No.: 26460

EAN: 3831000306543



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe

"DC" Order No.: 29794

EAN: 3831000305140

"AC" Order No.: 27850

EAN: 3831000306529



UP - Union Pacific

"DC" Order No.: 29793

EAN: 3831000305164

"AC" Order No.: 27831

EAN: 3831000306512



EMD SD 40



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



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



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



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



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe

"DC" Order No.: 29480 EAN: 3831000305072
"AC" Order No.: 26384 EAN: 3831000306598

T 019

	36
	610x365x285
	0,064
	15,50



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



NAR - Northern Alberta Railroad

"DC" Order No.: 29477 EAN: 3831000305119
"AC" Order No.: 26385 EAN: 3831000306604



B&M - Boston & Maine

"DC" Order No.: 26383 EAN: 3831000306581
"AC" Order No.: 26390 EAN: 3831000306659



PRR - Pennsylvania

"DC" Order No.: 29777 EAN: 3831000305089
"AC" Order No.: 26386 EAN: 3831000306611



UP - Union Pacific

"DC" Order No.: 29778 EAN: 3831000303191
"AC" Order No.: 26388 EAN: 3831000306635



NH - New Haven

"DC" Order No.: 15215 EAN: 3831000305102
"AC" Order No.: 26387 EAN: 3831000306328



ACL - Atlantic Coast Line

"DC" Order No.: 29479 EAN: 3831000305065
"AC" Order No.: 26389 EAN: 3831000306642



EMD SD 35



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



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



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



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



CN - Canadian National

"DC" Order No.: 52303 EAN: 3831000310212
"AC" Order No.: 52304 EAN: 3831000310229

T 155

	36
	610x365x285
	0,064
	20,20



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



B&O - Baltimore & Ohio

"DC" Order No.: 19924 EAN: 3831000305027
"AC" Order No.: 26377 EAN: 3831000306321



CSX

"DC" Order No.: 28618 EAN: 3831000306307
"AC" Order No.: 26382 EAN: 3831000306376



UP - Union Pacific

"DC" Order No.: 19926 EAN: 3831000305041
"AC" Order No.: 26378 EAN: 3831000306338



WM - Western Maryland

"DC" Order No.: 28577 EAN: 3831000306284
"AC" Order No.: 26380 EAN: 3831000306352



PRR - Pennsylvania

"DC" Order No.: 29792 EAN: 3831000305034
"AC" Order No.: 26379 EAN: 3831000303345



SP - Southern Pacific

"DC" Order No.: 19925 EAN: 3831000303184
"AC" Order No.: 26376 EAN: 3831000306314



BLW / GE / PRR GG-1



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



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



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



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



PRR - Green 5 Stripes

"DC" Order No.: 27975 EAN: 3831000305225



AMTRAK - Black

"DC" Order No.: 29584 EAN: 3831000305188



NJT - Ugly Duckling

"DC" Order No.: 29585 EAN: 3831000310052



CONRAIL - Blue

"DC" Order No.: 26365 EAN: 3831000306666



PENN CENTRAL - Kennedy Fun.

"DC" Order No.: 29586 EAN: 3831000305201



PRR - Spirit of 76

"DC" Order No.: 29498 EAN: 3831000305195



AMTRAK - Bloody Nose

"DC" Order No.: 29967 EAN: 3831000306093

T 025

	36
	610x365x285
	0,064
	28,00



CRANE CAR & BOOM TENDER



SRR - Southern

Order No.: 29599 EAN: 3831000305287



CNW - Chicago & North Western

Order No.: 26500 EAN: 3831000306789



CN - Canadian National

Order No.: 28763 EAN: 3831000303269



PRR - Pennsylvania

Order No.: 26497 EAN: 3831000305294



CSX

Order No.: 29595 EAN: 3831000306031



CONRAIL

Order No.: 29598 EAN: 3831000305324



RDG - Reading

Order No.: 26503 EAN: 3831000305331

T 305

	24
	461x389x341
	0,061
	8,80



CABOOSE

T 076

	144
	630x345x335
m^3	0,073
	12,3



PRR - PENNSYLVANIA RAILROAD

Order No.: 54436

EAN: 3831000311127



AT&SF - ATCHISON TOPEKA & SANTA FE

Order No.: 54440

EAN: 3831000311134



SP - SOUTHERN PACIFIC

Order No.: 54443

EAN: 3831000311141



B&O - BALTIMORE & OHIO

Order No.: 54446

EAN: 3831000311158



CP - CANADIAN PACIFIC

Order No.: 54449

EAN: 3831000311165



T 115	
	144
	630x345x335
m³	0,073
	8,50

FLAT CAR WITH CONTAINER

T 073	
	144
	630x345x335
m³	0,073
	10,8

GONDOLA 50'

T 063	
	144
	630x345x335
m³	0,073
	14,8

HOPPER CAR 40'

T 079	
	144
	630x345x335
m³	0,073
	10,8

TANK CAR 50'



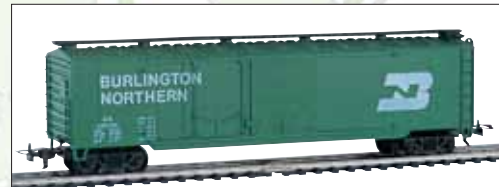


T 081	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	18,6

BOX CAR 50'



WESTERN PACIFIC Order No.: 17860 EAN: 3831000307922



BURLINGTON NORTHERN Order No.: 17863 EAN: 3831000307953



CP RAIL Order No.: 17862 EAN: 3831000307946



NORTHERN PACIFIC Order No.: 17859 EAN: 3831000307915



UNION PACIFIC Order No.: 17861 EAN: 3831000307939

T 071	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	14,8

REEFER CAR 40'



MORELL Order No.: 17849 EAN: 3831000307823



RATH'S BLACK HAWK HAM Order No.: 17850 EAN: 3831000307830



FARMER'S COOPERATIVE Order No.: 17851 EAN: 3831000307847



SONOMA WINES Order No.: 17852 EAN: 3831000307854

T 077	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	10,8

HOPPER CAR 50'



BURLINGTON NORTHERN Order No.: 17858 EAN: 3831000307878



SOO LINE Order No.: 17857 EAN: 3831000307908



MKT Order No.: 17854 EAN: 3831000307885



PENN CENTRAL Order No.: 17855 EAN: 3831000307892



SOUTHERN Order No.: 17853 EAN: 3831000307861

T 060	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	12,3

TANK CAR 40'



CELANESE Order No.: 17868 EAN: 3831000307786



GULF Order No.: 17871 EAN: 3831000307816



DOW Order No.: 17870 EAN: 3831000307809



SCHAMROCK Order No.: 20210 EAN: 3831000308295



T 113	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	15

FLAT CAR WITH METAL GIRDERS



AT&SF Order No.: 17883 EAN: 3831000307960



SEABORD COAST LINE Order No.: 17886 EAN: 3831000307991



NYC Order No.: 17885 EAN: 3831000307984



UNION PACIFIC Order No.: 17884 EAN: 3831000307977

T 051	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	10,70

ORE CAR



CN-Can. National Order No.: 29515 EAN: 3831000305232



CONRAIL Order No.: 19607 EAN: 3831000305249



PC-Penn Central Order No.: 29819 EAN: 3831000305355



UP-Union Pacific Order No.: 19604 EAN: 3831000305256



CNW Order No.: 19605 EAN: 3831000303238

T 052	
	144
	630x345x335
m^3	0,073
	8,50

LOG CAR



GREEN Order No.: 19967 EAN: 3831000303245



BROWN Order No.: 19965 EAN: 3831000305263



BLACK Order No.: 19968 EAN: 3831000305270



SP-Southern Pac. Order No.: 19356 EAN: 3831000305652

T 206	
	112
	441x274x685
m^3	0,080
	11,70

SNOW PLOW



SRR - Southern Order No.: 29891 EAN: 3831000305614



AT&SF - Atchison Topeka & Santa Fe Order No.: 29893 EAN: 3831000305638



B&O - Baltimore & Ohio (brown) Order No.: 29890 EAN: 3831000305607



B&O - Baltimore & Ohio (blue) Order No.: 29892 EAN: 3831000305621

F 210

	26
	285x128x327
m³	0,012
	2,80
<small>EAN CODE:</small>	3831000303603

Order No.: 28984

F 223

	26
	285x128x327
m³	0,012
	2,95
<small>EAN CODE:</small>	3831000303610

Order No.: 28985

F 228

	44
	285x128x327
m³	0,012
	2,20
<small>EAN CODE:</small>	3831000303627

Order No.: 28986

F 269

	44
	285x128x327
m³	0,012
	2,60
<small>EAN CODE:</small>	3831000303634

Order No.: 28987

F 278

	24
	285x128x327
m³	0,012
	2,45
<small>EAN CODE:</small>	3831000303658

Order No.: 28999

F 279

	24
	285x128x327
m³	0,012
	2,45
<small>EAN CODE:</small>	3831000303641

Order No.: 29000

F 245

	25
	930x120x35
m³	0,003
	1,52
<small>EAN CODE:</small>	3831000308288

Order No.: 36095

F 210

curved track (4x)
Gebogenes Gleis (4x)
rail courbe (4x)
binario curvo (4x)
krivi tir (4x)

30° / R 457.2mm

F 223

straight track (4x)
Gerades Gleis (4x)
rail droit (4x)
binario diritto (4x)
ravni tir (4x)

L 228.6mm

F 228

crossing
Kreuzung
croisement
incrocio
križišče

45°

F 269

curved terminal rerailer track
Anschluss bzw. Aufgleishilfe, gebogem
rail courbe d'alimentation / auto-enrailleuse
binario curvo di collegamento / introduzione
priključno / vpeljevalni krivi tir

30° / R 457.2mm

F 278

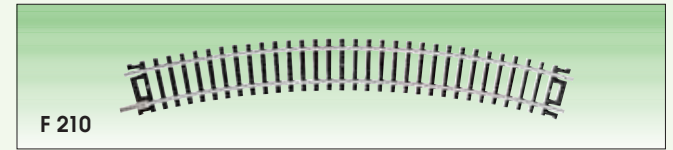
left remote control switch
Elektroweiche links
aiguillage électrique gauche
scambio elettrico a sinistra
leva električna kretnica

30° / R 457.2mm / 228.6mm

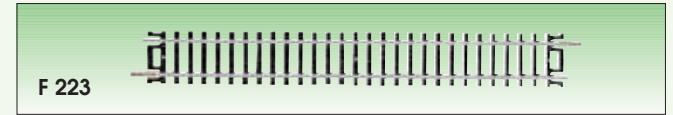
F 279

right remote control switch
Elektroweiche rechts
aiguillage électrique droit
scambio elettrico a destra
desna električna kretnica

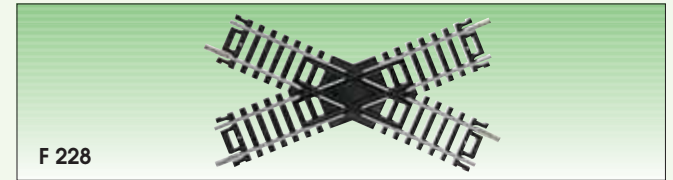
30° / R 457.2mm / 228.6mm



F 210



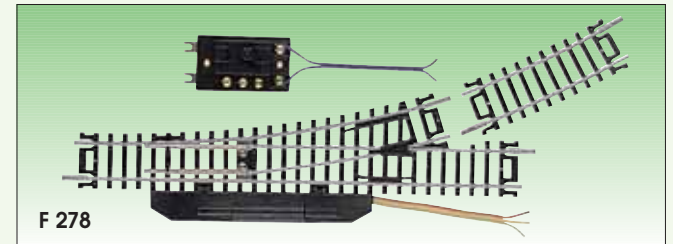
F 223



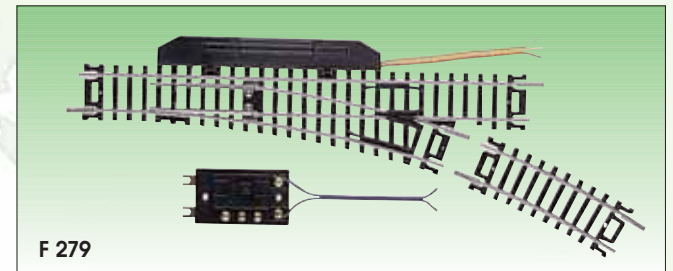
F 228



F 269



F 278



F 279



F 245 Flexible track, length 914,4 mm • **Flex-Gleis**, Länge 914,4 mm • **Binario flessibile**, lunghezza 914,4 mm • **Rail flexible**, longueur 914,4 mm • **Fleksibilni tir**, dolžina 914,4 mm

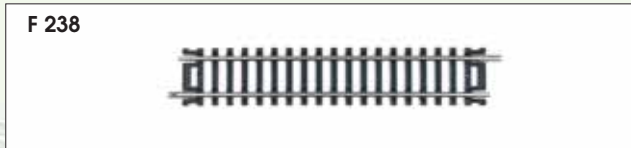


F 233

	174
	290x355x290
m³	0,03
	10,9

EAN CODE: 3831000310069 Order No.: 50913

curved track (10x) - 10° / R 457.2mm
Gebogenes Gleis (10x)
rail courbe (10x)
binario curvo (10x)
krivi tir (10x)



F 238

	120
	290x355x290
m³	0,03
	13,5

EAN CODE: 3831000310076 Order No.: 50914

straight track (10x) - L 6"
Gerades Gleis (10x)
rail droit (10x)
binario diritto (10x)
ravni tir (10x)



F 239

	174
	290x355x290
m³	0,03
	9,96

EAN CODE: 3831000310083 Order No.: 50916

straight track (10x) - L 3"
Gerades Gleis (10x)
rail droit (10x)
binario diritto (10x)
ravni tir (10x)

ADAPTER

Input: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Output: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

ALIMENTATORE

Tensione in entrata: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Tensione in uscita: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

NETZTEIL

Eingangsspannung: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Ausgangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

ADAPTEUR

Entrée: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Sortie: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

NAPAJALNIK

Vhodna napetost: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Izhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

F 371

	12
	415x212x180
m³	0,016
	6,20

EAN CODE: 3831000304495

Order No.: 29538



ADAPTER

Input: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Output: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

ALIMENTATORE

Tensione in entrata: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Tensione in uscita: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

NETZTEIL

Eingangsspannung: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Ausgangsspannung: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

ADAPTEUR

Entrée: 230 V (c.a.) ~ / 50 Hz
Sortie: 16 V (c.a.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

NAPAJALNIK

Vhodna napetost: 230 V (a.c.) ~ / 50 Hz
Izhodna napetost: 16 V (a.c.) ~ / 500 mA / 8 VA

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

F 372

	12
	415x212x180
m³	0,016
	6,40

EAN CODE: 3831000304501

Order No.: 29991





BOMBARDIER BLUE TIGER



BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 53259 - DC EAN: 3831000310526
BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 55423 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000312568



BLUE TIGER - ITL Order No.: 53261 - DC EAN: 3831000310540



BLUE TIGER - MKB Order No.: 53260 - DC EAN: 3831000310533
BLUE TIGER - MKB Order No.: 55424 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000312575



BLUE TIGER - HVLE Order No.: 53262 - DC EAN: 3831000310557



BLUE TIGER - OHE Order No.: 55421 - DC EAN: 3831000312544
BLUE TIGER - OHE Order No.: 55422 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000312551



T 512	
	48
	371x346x225
m³	0,029
	7,65





VOSSLOH G 2000



SERFER Order No.: 55538 - DC EAN: 3831000313497
SERFER Order No.: 55539 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313503



SBB CARGO Order No.: 55536 - DC EAN: 3831000313473
SBB CARGO Order No.: 55537 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313480



EUROPEAN BULLS Order No.: 55544 - DC EAN: 3831000313558
EUROPEAN BULLS Order No.: 55545 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313565



WLE Order No.: 55550 - DC EAN: 3831000313619
WLE Order No.: 55551 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313626

POOL

POOL Order No.: 55540 - DC EAN: 3831000313510
POOL Order No.: 55541 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313527

NETSUI & CO

NETSUI & CO Order No.: 55546 - DC EAN: 3831000313572
NETSUI & CO Order No.: 55547 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313589



RAILION Order No.: 55542 - DC EAN: 3831000313534
RAILION Order No.: 55543 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313541

SHORTLINES

SHORTLINES Order No.: 55548 - DC EAN: 3831000313596
SHORTLINES Order No.: 55549 - DC DIGITAL SOUND EAN: 3831000313602

T 513	
	48
	371x346x225
m³	0,029
	6,89





CASARALTA - ITALTRAFO

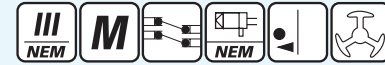


REGGIANE - ASGEN



T 506	
	48
	371x346x225
m³	0,029
	6,25





ALCO FA2



T 511	
	144
	365x290x230
m³	0,025
kg	22,3

N SPECIAL SET - FREIGHT



T 773	
	6
	485x330x380
m³	0,066
kg	8

N SPECIAL SET - PASSANGER



T 772	
	6
	485x330x380
m³	0,066
kg	8





TANK CAR

T 485

	144
	356x286x286
m^3	0,03
	6,9

BOX CAR

T 471

	144
	356x286x286
m^3	0,03
	6,9



CITGO Order No.: 53258 EAN: 3831000310519

CABOOSE

T 488

	144
	356x286x286
m^3	0,03
	7,2

HOPPER CAR

T 474

	144
	356x286x286
m^3	0,03
	6,3



Baby Ruth Order No.: 19860 EAN: 3831000307731



CONRAIL Order No.: 13885 EAN: 3831000307625



AMTRAK Order No.: 19861 EAN: 3831000307762



LEHIGH VALLEY Order No.: 19858 EAN: 3831000307694



Hershey's Order No.: 13955 EAN: 3831000307717



UP Order No.: 19856 EAN: 3831000307656



AT&SF Order No.: 13965 EAN: 3831000307755



PEA BODY Order No.: 19857 EAN: 3831000307687



Hudson's Bay Order No.: 13958 EAN: 3831000307700



RDG Order No.: 13887 EAN: 3831000307632



CONRAIL Order No.: 13970 EAN: 3831000307748



RIO GRANDE Order No.: 13888 EAN: 3831000307670



Tank train Order No.: 19859 EAN: 3831000307724



Illinois Central Gulf Order No.: 20300 EAN: 3831000308318



PRR Order No.: 20000 EAN: 3831000307729



B&O Order No.: 13954 EAN: 3831000307663



BOMBARDIER Blue Tiger



BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 55528 - DC EAN: 3831000313398
BLUE TIGER - POOLLOK Order No.: 55529 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000313404



BLUE TIGER - ITR Order No.: 55532 - DC EAN: 3831000313435
BLUE TIGER - ITR Order No.: 55533 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000313442



BLUE TIGER - MKB Order No.: 55530 - DC EAN: 3831000313411
BLUE TIGER - MKB Order No.: 55531 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000313428



BLUE TIGER - HVLE Order No.: 55534 - DC EAN: 3831000313459
BLUE TIGER - HVLE Order No.: 55535 - DC DIG. SOUND EAN: 3831000313466

