



N

1:160

TT

1:120

 **ARNOLD**®

2026



Arnold 2026: Grenzenlose Leidenschaft im Maßstab 1:160

Liebe Modellbahnfreunde,

Willkommen in einem neuen Jahr voller technischer Innovation und europäischer Eisenbahngeschichte. Wir haben unser Augenmerk verstärkt auf die Vielfalt der großen europäischen Magistralen gelegt und präsentieren Ihnen ein Neuheitenprogramm, das die Herzen der Spur-N-Enthusiasten von den Pyrenäen bis in die Alpen höherschlagen lässt.

Ein besonderes Highlight erwartet unsere Freunde in Italien mit der detaillierten Umsetzung der legendären Elektrolokomotiven der FS-Reihe E.444, während wir in Frankreich mit der imposanten BB 36000 „Astride“ und den passenden Containerwagen des Typs S70 neue Maßstäbe im modernen Güterverkehr setzen. Auch unsere spanischen Fans dürfen sich auf ein echtes Glanzstück freuen: Die markante Diesellokomotive der Reihe T2000 (352) der RENFE bereichert als Formneuheit unser Sortiment.

Die Verbindung dieser Länder wird durch ein weiteres technisches Meisterwerk

symbolisiert – den legendären „Catalan-Talgo“. Dieses außergewöhnliche Vorbild, das planmäßig bis in die Schweiz verkehrte, ist eine unserer großen Formneuheiten und verkörpert den Glanz des europäischen Fernverkehrs vergangener Tage. Apropos Schweiz und Nostalgie: Ein ganz besonderes Jubiläum wirft seine Schatten voraus. Wir feiern das 50-jährige Bestehen des Nostalgie-Orient-Express mit einem exklusiven, 6-teiligen Sonderset, das die Eleganz des „Königs der Züge“ in den Maßstab 1:160 überträgt.

Abgerundet wird unser Programm durch technische Feinheiten im Detail. Unsere neuen Gs-Güterwagen diverser Bahngesellschaften sind nicht nur optisch ein Gewinn für jeden Güterzug, sondern setzen mit ihrer integrierten, funktionsfähigen Schlussbeleuchtung neue Akzente auf Ihrer Anlage.

Begleiten Sie uns auf dieser Reise durch Europa und entdecken Sie die Welt von Arnold im Jahr 2026.

HN2663/HN2663S

NEW



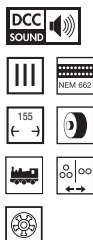
DR, Dampflokomotive Baureihe 18 201, Kohletender, 1. Originalfarbgebung (grün ohne Zierlinie)

DR, locomotora de vapor 18 201, con tender de carbón, 1ª decoración original (verde sin banda decorativa)

DR, locomotiva a vapore 18 201, con tender a carbone, 1ª livrea originale (verde senza fascia decorativa)

DR, locomotive à vapeur 18 201, avec tender à charbon, 1ère livrée d'origine (vert sans bande décorative)

DR, steam locomotive class 18 201, coal tender, 1st original livery (green without decorative line)



HN2663S MIT TRIEBWERKSBELEUCHTUNG



HN2664/HN2664S

NEW



Dampflokomotive 18 201, Öltender, rote Farbgebung mit grünem Tender

Locomotora de vapor 18 201, con tender de fuel, decoración roja con tender verde

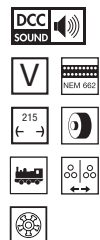
Locomotiva a vapore 18 201, con tender ad olio combustibile, livrea rossa con tender verde

Locomotive à vapeur 18 201, avec tender à fioul, livrée rouge avec tender vert

Steam locomotive 18 201, fuel tender, in red livery with green tender



HN2664S MIT TRIEBWERKSBELEUCHTUNG



Highlights unserer neuen Arnold-Modelle:

- HN2663S/64S/65S mit auf der Hauptplatine integriertem Sounddecoder und Triebwerksbeleuchtung
- HN2664/S und HN2665/S mit fest gekuppeltem Zusatztender



DR, Dampflokomotive 02 0201-0, chromgrüne Farbgebung mit weißer Zierlinie, mit Ölfeuerung und Zusatztender

DR, locomotora de vapor 02 0201-0, decoración verde cromo con línea decorativa blanca, con tender de alta capacidad y tender adicional

DR, locomotiva a vapore 02 0201-0, livrea verde cromo con linea decorativa bianca, con tender ad olio ad alta capacità e tender aggiuntivo

DR, locomotive à vapeur 02 0201-0, livrée vert chrome avec ligne de décoration blanche, avec tender à huile à grande capacité et tender supplémentaire

DR, steam locomotive 02 0201-0, chrome green livery with white decoration line, with high capacity fuel tender and additional tender



18 201 mit Zusatztender

Die 18 201 der Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft Halle wurde 1961 auf Basis der 61 002, einer ehemaligen Henschel-Stromlinienlokomotive, zur Durchführung von Versuchs- und Erprobungsfahrten umgebaut. Das Ziel war, eine leistungsfähige Schnellzuglokomotive für den Einsatz auf Strecken mit hohen Geschwindigkeiten zu schaffen.

Seit 1987 wurde die Lokomotive häufig mit einem zusätzlichen Tender eingesetzt, um ihre Reichweite zu erhöhen. Dies war und ist besonders für Langstreckenfahrten wichtig. Der Zusatztender ist ein umgebauter Einheitstender, der auch bei heutigen Sonderfahrten der Lok oft zum Einsatz kommt.



HN2665S MIT TRIEBWERKSBELEUCHTUNG







Las locomotoras 2000T TALGO

Con el objeto de asegurar la tracción de las nuevas ramas Talgo III que estaban en construcción para cumplir con los planes de expansión del servicio TALGO a nuevas capitales de provincia RENFE decidió adquirir una nueva serie de locomotoras diesel para el remolque exclusivo de las nuevas ramas.

De manera conjunta RENFE y TALGO escogieron la locomotora V-200 de la DB, de la que existían 86 unidades en servicio en la red alemana.

La empresa alemana Krauss-Maffei adaptó el tamaño y elementos internos de la locomotora alemana para encajarla en el reducido gálibo

exigido para armonizar con la altura de las ramas TALGO que debía remolcar. Sin duda alguna adaptar la distribución y elementos de las locomotoras V-200 fue todo un reto en el que se prescindió de la caldera de generación de vapor para calefacción al tren. Sin embargo el resultado fue una potente locomotora de 2.000 Cv de potencia, extremadamente ágil y rápida, lo que buscaba RENFE.

El pedido de diez locomotoras se repartió entre el fabricante alemán Krauss-Maffei, que construyó cinco locomotoras en Alemania y Babcock & Wilcox que construyó las otras cinco locomotoras en Sestao.

La presentación de estas locomotoras se efectuó el 5 de junio de 1964 en los talleres TALGO de Aravaca.

Poco después el 21 de junio de 1964 se efectuó el primer viaje de presentación de un tren Talgo III remolcado por la locomotora 2006-T "Virgen Santa María" que circuló entre Madrid y Guadalajara.

Tras diferentes viajes de prueba y demostración el primer servicio comercial se efectuó el 14 de agosto de 1964 entre Madrid y Barcelona. El 15 de noviembre de ese mismo año el TALGO III remolcado por locomotoras 2000T sustituyó al TALGO II en la relación Madrid - Hendaya. En 1965 todas las locomotoras 2000T estaban ya en servicio.



HN2672/HN2672D/HN2672S

NEW 2026



RENFE, Diesellokomotive 2005T „Virgen del Carmen“, in Ursprungslackierung

RENFE, locomotora diésel 2005T «Virgen del Carmen», decoración original
 RENFE, locomotiva diesel serie 2005T "Virgen del Carmen", livrea d'origine
 RENFE, locomotive diesel 2005T « Virgen del Carmen », livrée d'origine
 RENFE, diesel locomotive 2005T "Virgen del Carmen", original livery



Versión de origen

- Lunas frontales originales
- Sin bocina
- Sin espejos
- Decoración original



HN2673/HN2673D/HN2673S

NEW 2026



RENFE, Diesellokomotive 352-007 „Virgen de la Almudena“, rot-silberne Farbgebung

RENFE, locomotora diésel 352-007 «Virgen de la Almudena», decoración rojo-plata
 RENFE, locomotiva diesel serie 352-007 "Virgen de la Almudena", livrea rossa/argento
 RENFE, locomotive diesel 352-007 « Virgen de la Almudena », livrée rouge/argent
 RENFE, diesel locomotive 352-007 "Virgen de la Almudena", red-silver livery



Versión de série

- Lunas frontales originales
- Con bocina
- Con espejos
- Con foco sencillo



RENFE, Diesellokomotive 352-003 „Virgen del Perpetuo Socorro”, gelb-graue Farbgebung

RENFE, locomotora diésel 352-003 «Virgen del Perpetuo Socorro», decoración amarillo-gris

RENFE, locomotiva diesel serie 352-003 "Virgen del Perpetuo Socorro", livrea gialla/grigia

RENFE, locomotive diesel 352-003 «Virgen del Perpetuo Socorro», livrée jaune/grise

RENFE, diesel locomotive 352-003 "Virgen del Perpetuo Socorro", yellow-grey livery



Versión reformada, decoración "Taxi"

- Lunas frontales blindadas
- Con equipo de aire acondicionado
- Decoración UNE de Tracción
- Faro de doble óptica



Las locomotoras 352

En 1971, tras la adopción por parte de RENFE de la matriculación internacional UIC, las diez locomotoras 2000T recibieron la numeración 352-001 a 352-010, que se rotuló en el frontal y en los laterales de la locomotora, si bien siguieron luciendo la numeración antigua en su frontal.

Cada cuenta con dos motores diesel Maybach MD 650 de 12 cilindros que ofrecen una potencia máxima de 1.200 Cv a 1.500 revoluciones cada uno de ellos.

Estos motores están sobrealimentados por turbo compresores, careciendo de enfriadores para el aire de admisión, que era aspirado desde el techo a través de filtros.

Cada motor de tracción cuenta con un sistema de refrigeración mediante paneles radiadores, aspirando el aire para refrigerar el conjunto a través de las persianas laterales, con apertura automática variable de acuerdo a la temperatura del circuito de refrigerante del motor. Para evitar la arrancada de los motores estando fríos o para eliminar el riesgo de heladas la locomotora cuenta con un equipo de

precalentamiento del líquido refrigerador con calentadores eléctricos de inmersión en cada bloque motor. La alimentación de combustible a ambos motores se realiza mediante tres depósitos de combustibles interconectados entre sí con una capacidad de 1.200 litros de gasoil.

La transmisión de estas locomotoras está constituida por un acoplamiento elástico y un árbol cárdan que unen el motor y la transmisión hidráulica Mekydro K-104. Al estar situados los engranajes de salida de la caja de cambios sobre el centro de los bogies tan solo son necesarios dos cortos árboles cárdan para transmitir el par motor en ambos sentidos a los dos ejes de cada bogie en los que hay instalados un grupo de ataque Maybach C33.

El cambio de marchas se realiza automáticamente a las velocidades de 30, 45 y 75 km/h, circunclando en la cuarta marcha entre esta última velocidad y la máxima fijada en km/h. El control de las marchas se realiza mediante un volante situado en la consola de cabina con un sistema electro-neumático de puntos.

Para satisfacer las necesidades de potencia necesaria por el sistema de aire acondicionado del tren, alumbrado y demás servicios auxiliares se dispone de dos grupos motor-generador situados, uno frente al otro, en el centro de la sala de máquinas, entre los dos motores de tracción. Cada grupo es de tá compuesto por un motor diesel Daimler-Benz de seis cilindros MB 846 de 250 Cv conectado a un alternador trifásico de 220/380 voltios.

Las locomotoras 2000T/352 disponen de una única cabina aerodinámica con el puesto de conducción a la izquierda. En la parte trasera se situaba una puerta de servicio y los topes precomprimidos para el guiado del primer eje de la composición TALGO que remolcaba. Su enganche trasero era automático tipo Scharfenberg, en su parte delantera tan solo disponían de gancho para remolcar mediante husillo en caso de necesidad o maniobras.

Entre 1985 y 1986 se substituyeron los cristales delanteros como medida de seguridad para el personal de conducción. También en 1986 se incrementó la velocidad máxima de algunas locomotoras a 160 Km/h.

Ludmilla 234 304-4

Das Vorbild für HN2657/S ist die mintgrüne Diesellok 234 304-4 der Deutschen Bahn AG und war ein einzigartiges Experiment der frühen neunziger Jahre. Ursprünglich wurde sie aus einer Lok der Baureihe 232 für den schnellen InterRegio- und Intercity-Verkehr umgebaut. Dabei erhielt sie Drehgestelle aus ausgemusterten Maschinen der Baureihe 130 und wurde für 140 km/h Höchstgeschwindigkeit ertüchtigt.

Als die Baureihe 234 bald darauf zunehmend im Regionalverkehr Verwendung finden sollte, erhielt die 234 304 einen neuen Anstrich in Minttürkis/Lichtgrau, den damals typischen Farben der Regionalbahn.

Dieser Farbversuch blieb jedoch ein Einzelfall: Die Baureihe 234 kam nie dauerhaft im Regionalverkehr zum Einsatz. Damit ist die mintgrüne 234 304-4 ein bemerkenswertes Stück Eisenbahngeschichte – und als Modell eine echte Besonderheit.

Die heutige Baureihe 232 der Deutschen Bahn begann ihre Karriere in den 1970er-Jahren als Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn, wie im Modell HN2658/S dargestellt. Gebaut wurde sie in der Lokomotivfabrik Luhansk (damals Woroschilowgrader Lokomotivwerk) in der Sowjetunion. Die Maschinen wurden speziell für den Einsatz auf nichtelektrifizierten Hauptstrecken der DDR entwickelt und sollten dort sowohl schwere Güterzüge als auch Schnellzüge bespannen können. Mit einer Leistung von 3.000 PS, elektrischer Zugheizung und bewährter sowjetischer Technik gehörten sie zu den leistungsfähigsten Diesellokomotiven Europas.

Über viele Jahre prägten die Loks das Bild der Eisenbahn im Osten Deutschlands und galten als Symbol für Zuverlässigkeit und Kraft, Qualitäten, die sie auch nach 1994 unter ihrer neuen Bezeichnung Baureihe 232 bei der Deutschen Bahn beibehielten.

Die Diesellokomotiven der Baureihe 232 zählen zu den bekanntesten Vertretern der sogenannten „Ludmilla“-Familie, die ursprünglich in der Sowjetunion für die Deutsche Reichsbahn der DDR gebaut wurden. Mit ihrer hohen Leistung und robusten Technik eigneten sie sich ideal für schwere Güter- und Reisezüge. Nach der Bahnreform 1994 gelangten zahlreiche Loks zur Deutschen Bahn AG, wo sie im Güterverkehr von DB Cargo weiterverwendet wurden. Hier erhielten viele Maschinen den typischen verkehrsroten Anstrich und wurden für den Einsatz vor schweren Übergabe-, Nahgüter- und Streckenzügen in ganz Deutschland eingesetzt.

Bei DB Cargo sind bis heute noch einige Loks der Baureihe 232 im aktiven Dienst, vor allem auf nicht elektrifizierten Strecken, wo ihre Zuverlässigkeit und Zugkraft geschätzt werden. HN2659/S gibt ein Modell dieser Epoche wieder..



© Enrique Dopico

HN2657/HN2657S

NEW

DB AG, diesel-elektrische Lokomotive 234 304-4, mintgrüne Farbgebung

DB AG, locomotora diésel-eléctrica 234 304-4, decoración verde menta

DB AG, locomotiva diesel 234 304-4, livrea verde menta

DB AG, locomotive diesel électrique 234 304-4, livrée vert menthe

DB AG, diesel-electric locomotive 234 304-4, mint green livery



HN2657/S

HN4366

HN2658/HN2658S

NEW

DR, diesel-elektrische Lokomotive 132 089-4, rote Farbgebung mit grauem Dach

DR, locomotora diésel-eléctrica 132 089-4, decoración roja con techo gris, ép. IV

DR, locomotiva diesel 132 089-4, livrea rossa con tetto grigio

DR, locomotive diesel électrique 132 089-4, livrée rouge avec toit gris

DR, diesel-electric locomotive 132 089-4, red livery with grey roof



HN2658/S

HN4436



HN4437

HN2659/HN2659S

NEW

DB Cargo, diesel-elektrische Lokomotive 232 573-6, verkehrsrote Farbgebung

DB Cargo, locomotora diésel-eléctrica 232 573-6, decoración rojo tráfico

DB Cargo, locomotiva diesel 232 573-6, livrea rosso traffico

DB Cargo, locomotive diesel électrique 232 573-6, livrée rouge traffic

DB Cargo, diesel-electric locomotive 232 573-6, traffic red livery



HN2659/S

HN6562

HN6562

HN2662/HN2662D

NEW 2026

Set ASF Akkuschleppfahrzeug und zwei Silowagen Ucs

Sodawerk Stassfurt, set de ASF (vehículo de maniobras a baterías) con 2 vagones tolva Ucs

Sodawerk Stassfurt, set automotore da manovra ASF a batterie con 2 carri tramoggia Ucs

Sodawerk Stassfurt, coffret locomotive de manœuvre ASF avec batterie, avec 2 wagons-trémies Ucs

Sodawerk Stassfurt, pack of ASF shunting device with batteries, with 2 x Ucs hopper wagons



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN2660/HN2660D

NEW 2026

RailAdventure, ASF (Akku-Schleppfahrzeug), graue Farbgebung

RailAdventure, ASF (vehículo de maniobras a baterías), decoración gris

RailAdventure, automotore da manovra ASF a batterie, livrea grigia

RailAdventure, ASF véhicule de manœuvre avec batterie, livrée grise

RailAdventure, ASF shunting device with batteries, grey livery



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN2661/HN2661D

NEW 2026

Railion, ASF (Akku-Schleppfahrzeug), rote Farbgebung

Railion, ASF (vehículo de maniobras a baterías), decoración roja

Railion, automotore da manovra ASF a batterie, livrea rossa

Railion, ASF véhicule de manœuvre avec batterie, livrée rouge

Railion, ASF shunting device with batteries, red livery



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN2683/HN2683S

NEW 2026

SNCF, X 73551 Dieseltriebwagen „Imaginalsace“

SNCF, automotor diesel X 73551 «Imaginalsace»

SNCF, automotrice diesel X 73551 "Imaginalsace"

SNCF, autorail diesel X 73551 « Imaginalsace »

SNCF, X 73551 diesel railcar "Imaginalsace"



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2684/HN2684S

NEW 2026

SNCF, Dieseltriebwagen X 73500 „TER Bretagne“, neue „BREIZHGO“-Farbgebung

SNCF, automotor diesel X 73500 «TER Bretagne», nueva decoración BREIZHGO

SNCF, automotrice diesel X 73500 "TER Bretagne", nuova livrea "BREIZHGO"

SNCF, autorail diesel X 73500 « TER Bretagne », nouvelle livrée « BREIZHGO »

SNCF, X 73500 diesel railcar "TER Bretagne", new "BREIZHGO" livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Diesellokswagen Baureihe 641

Die Diesellokswagen der Bauart Alstom Coradia A TER, entstanden Ende der neunziger Jahre als Gemeinschaftsprojekt der Deutschen Bahn und der SNCF. Insgesamt erhielt die DB Regio 40 Fahrzeuge.

Eingesetzt werden sie in Baden-Württemberg am Hochrhein zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen (Baden) sowie in Thüringen von Erfurt aus – unter anderem auf der Schwarzatalbahn, zwischen Gotha und Bad Langensalza sowie Erfurt und Leinefelde. Zum Fahrplanwechsel am 9. Juni 2013 wurden sechs Triebwagen nach Hof umbeheimatet und verkehren seither zwischen Lichtenfels, Bayreuth und Hof.

Mit dem Sommerfahrplan 2016 nahm DB Regio Südost den Betrieb mit fünf modernisierten Fahrzeugen (641 027, 032, 034, 035, 036) zwischen Leipzig Hbf und Geithain über Bad Lausick auf.

Ab Dezember 2019 kamen sechs weitere Triebwagen im Netz Elster-Geiseltal auf der Strecke Merseburg-Querfurt sowie bis Dezember 2024 auf Weißenfels-Zeitz zum Einsatz. Seit der Verlängerung nach Halle (Saale) Hbf im Dezember 2024 ist die Linie Teil der S-Bahn Mitteldeutschland.



HN2685/HN2685S

NEW 2026

DB AG, Diesellokswagen BR 641 „S-Bahn Mitteldeutschland“

DB AG, automotor diesel serie 641 «S-Bahn Mitteldeutschland»

DB AG, automotrice diesel BR 641 "S-Bahn Mitteldeutschland"

DB AG, autorail diesel serie 641 « S-Bahn Mitteldeutschland »

DB AG, diesel railcar BR 641 "S-Bahn Mitteldeutschland"



HN2696/HN2696S

NEW 2026

DB, 4-achs. Dieseltriebwagen Baureihe 627.0, blau-beige Farbgebung

DB, automotor diésel de 4 ejes serie 627.0, decoración azul-beige

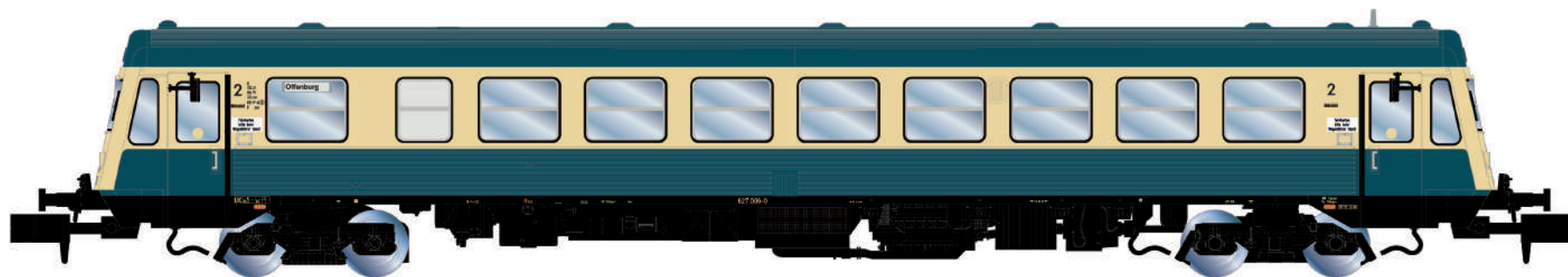
DB, automotrice diesel a 4 assi BR 627.0, livrea blu/beige

DB, autorail diesel à 4 essieux serie 627.0, livrée bleue/beige

DB, 4-axe diesel railcar BR 627.0, blue/beige livery



Erstmals auch mit sound erhältlich



HN2697/HN2697S

NEW 2026

DB AG, 4-achs. Dieseltriebwagen Baureihe 627.0, verkehrsrote Farbgebung

DB AG, automotor diésel de 4 ejes serie 627.0, decoración rojo trafico

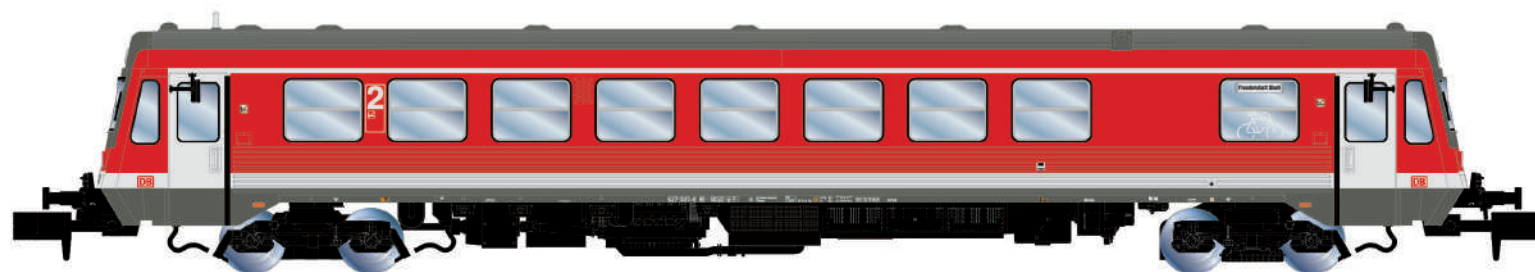
DB AG, automotrice diesel a 4 assi BR 627.0, livrea rossa

DB AG, autorail diesel à 4 essieux serie 627.0, livrée rouge

DB AG, 4-axe diesel railcar BR 627.0, red livery



Erstmals auch mit sound erhältlich



RENFE, 2-tlg. Dieseltriebwagen 591.500 „Ferrobús” in „Regionales”-Farbgebung

RENFE, automotor diésel de 2 coches 591.500 «Ferrobús», decoración «Regionales»

RENFE, automotrice diesel a 2 elementi 591.500 "Ferrobús" in livrea "Regionales"

RENFE, autorail diesel de 2 voitures 591.500 « Ferrobús », livrée « Regionales »

RENFE, 2-unit diesel railcar 591.500 "Ferrobús" in "Regionales" livery



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

Ferrobús 591.500 "Regionales"

Los populares Ferrobuses de la serie 591 fueron omnipresentes en prácticamente la totalidad de la Red española durante años. Dada la escasa extensión de la electrificación en muchas de las líneas, casi todos los puntos del país pudieron contar con servicios de trenes de cercanías o regionales prestados por estos entrañables automotores. Hasta entonces, la mayoría de los servicios de cercanías o regionales se venían realizando en el mejor de los casos con automotores de la primera mitad del siglo.

Con una potencia de 300 CV y una velocidad máxima de 90 km/h, supusieron todo un hito para la modernización del parque de material de RENFE en los años 60, revolucionando los viajes a cortas y medias distancias.

Pese a que la serie al completo 591 oficialmente causó baja en 1988, varios años después se recuperaron dos composiciones de dos coches para volver a prestar servicio. En este caso, la recién creada U.N. de Regionales dio la orden de reparar y poner a punto dos unidades de la subserie 500, decorándolas con su propio esquema y volviéndolas a poner en servicio.



© J. Pérez de Val

RENFE, 2-tlg. Dieseltriebwagen 591.400 „Ferrobús”, silber mit UIC-Kennzeichnung

RENFE, automotor diésel de 2 coches 591.400 «Ferrobús», decoración plata con matrícula UIC

RENFE, automotrice diésel a 2 elementi 591.400 "Ferrobús", argento con marcature UIC

RENFE, autorail diesel bicasse série 591.500 « Ferrobús » livrée argent avec marquage UIC

RENFE, 2-unit diesel railcar 591.400 "Ferrobús", silver with UIC markings



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Ferrobús 591.400

Ante el éxito de estos nuevos trenes tipo Ferrobús, RENFE realizó una nueva compra de mas trenes en 1966, que incluían algunas diferencias respecto a los primeros Ferrobuses, en este caso se optó por trenes de cuatro coches formados por dos coches motor con cabina en los extremos, con dos coches remolque intermedios, en lugar de la configuración de coche motor con cabina, remolque y remolque con cabina de los primeros Ferrobuses. Se incluyeron mejoras internas como la apertura y cierre neumático de las puertas. Con esta nueva disposición se ganaba en potencia y capacidad. Se construyeron 34 trenes de esta serie numerados como FER/FRI 401 a 434 y FER/FRI 435 a 468, esta numeración era debida al considerar cada semi tren formado por un coche motor con cabina y un remolque como una unidad independiente. Otro de los cambios introducidos en estos trenes fue el empleo del motor diésel Pegaso 9034 de 150 Cv.

En 1967 se realizó un nuevo pedido de mas trenes, que también varió su combinación estando formada por dos coches motores con cabina únicamente.

Estos 27 trenes formaron la serie FER 469 a 522 contando con 600 Cv de potencia para solo dos coches.



© M. Orozco

HN2699/HN2699S

NEW 2026

FS Trenitalia, 4-tlg. Grundset des ETR 610, neue EuroCity-Farbgebung

FS Trenitalia, set base de 4 unidades del ETR 610, nueva decoración EuroCity

FS Trenitalia, set base 4 unità di ETR 610, nuova livrea EuroCity

FS Trenitalia, coffret de base de 4 unités du ETR 610, nouvelle livrée EuroCity

FS Trenitalia, 4-unit base pack of ETR 610, new EuroCity livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Nuova immagine per gli Eurocity di Trenitalia

Nel novembre 2024, Trenitalia rilancia i propri servizi internazionali dall'Italia verso Svizzera e Germania, potenziando i collegamenti e migliorando l'offerta in sinergia con le Ferrovie Svizzere SBB-CFF-FFS.

Questo rinnovo passa attraverso un nuovo brand "Eurocity" ed una nuova immagine grafica, che è in corso di applicazione agli ETR 610 di Trenitalia destinati a tali servizi: se il logo riprende lo stile del brand per servizi interni "Intercity" di Trenitalia già presentato poco tempo prima, lo schema di livrea è completamente inedito, con il frontale prevalentemente verde che sulla fiancata

diventa una sottile linea su fondo bianco, quest'ultimo interrotto da una fascia nera sui finestrini e dalle vistose porte rosse, creando un concetto grafico che richiama i similari ETR svizzeri (utilizzati promiscuamente a quelli Trenitalia per questi servizi, spesso anche in doppia trazione), seppur con il verde al posto del rosso. Anche gli interni hanno ricevuto un vistoso ammodernamento, con nuovi rivestimenti dei sedili e nuovi colori per pavimenti e pareti interne, lasciando invariato il layout esistente.



HN3516

NEW 2026

FS Trenitalia, 3-tlg. Set Zwischenwagen des ETR 610, neue EuroCity-Farbgebung

FS Trenitalia, set de 3 coches intermedios del ETR 610, nueva combinación de decoración EuroCity

FS Trenitalia, set aggiuntivo di 3 unità di ETR 610, nuova livrea EuroCity

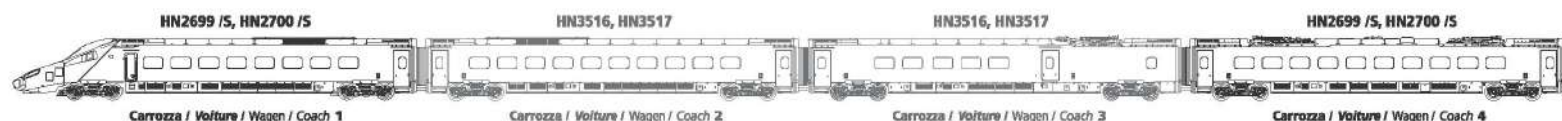
FS Trenitalia, coffret de 3 voitures intermédiaires supplémentaires du ETR 610, nouvelle livrée EuroCity

FS Trenitalia, 3-unit intermediate coaches pack of ETR 610, new EuroCity livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Composizione del treno / Composition du train / Zugbildung / Train composition



HN2700/HN2700S

NEW 2026

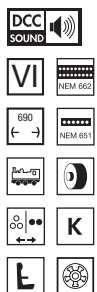
SBB, 4-tlg. Grundset der ETR 610 1. Serie, ICN-Farbgebung mit roten Türen

SBB, set base de 4 unidades del ETR 610 1ª serie, combinación de decoración ICN con puertas rojas

SBB, set base di 4 unità di ETR 610 prima serie, livrea ICN con porte rosse

SBB, coffret de base de 4 unités du ETR 610 1ère série, livrée ICN avec portes rouges

SBB, 4-unit base pack of ETR 610 1st series, ICN livery with red doors



LATEST SBB-LIVERY FOR HIGH-SPEED TRAINS



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Novità anche per gli ETR 610 svizzeri

In parallelo al rinnovamento dei servizi Eurocity di Trenitalia, anche gli ETR 610 in carico alle SBB-CFF-FFS stanno ricevendo un adeguamento di livrea, sebbene qui il cambio sia meno evidente: come già effettuato su altri rotabili svizzeri, le porte di salita e discesa dei viaggiatori vengono ora dipinte interamente di rosso per questioni di visibilità, a

differenza di prima quando erano quasi interamente bianche; inoltre la fascia gialla di prima classe viene spostata al di sopra della fascia nera dei finestrini. Anche tutti i pittogrammi e le scritte di servizio vengono adeguati secondo le ultime linee guida delle Ferrovie Svizzere.

HN3517

NEW 2026

SBB, 3-tlg. Set Zwischenwagen der ETR 610 1. Serie, ICN-Farbgebung mit roten Türen

SBB, set de 3 coches intermedios del ETR 610 1ª serie, decoración ICN con puertas rojas

SBB, set aggiuntivo di 3 unità di ETR 610 prima serie, livrea ICN con porte rosse

SBB, coffret de 3 voitures intermédiaires supplémentaires du ETR 610 1ère série, livrée ICN avec portes rouges

SBB, 3-unit intermediate coaches pack of ETR 610 1st series, ICN livery with red doors



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2699 /S, HN2700 /S

HN3516, HN3517

HN2699 /S, HN2700 /S



Carrozza / Voiture / Wagen / Coach 5

Carrozza / Voiture / Wagen / Coach 6

Carrozza / Voiture / Wagen / Coach 7

ELECTROTRENES 444

TRAYECTORIAS Y SERVICIOS

El primer servicio de los 444 fue el Intercity Madrid-Valencia por Albacete en junio de 1980, con una velocidad media superior a 100 km/h, gracias a que su velocidad máxima era de 140 km/h y comodidades como restauración incluida para viajeros de primera clase, prensa, megafonía y servicio de azafatas. Posteriormente, comenzaron a operar en otras rutas bajo el nombre popular de Electrotren, ampliando los servicios a trayectos como Barcelona-Sevilla, Madrid-Sevilla, Barcelona-Málaga y, con la incorporación de los 444.500, a recorridos como Madrid-Zaragoza, Madrid-Alicante, Madrid-Hendaya, Madrid-Gijón, Barcelona-Irún, Barcelona-Gijón y Vigo-Hendaya.



© I.M. Yunta

HN2616/HN2616D/HN2616S

NEW



RENFE, elektrischer Triebzug der Reihe 444, Triebzug 444-004 in rot-gelber Farbgebung

RENFE, automotor eléctrico 444-004, decoración rojo/amarillo

RENFE, elettromotrice a 3 unità classe 444, unità 444-004, livrea d'origine rossa e gialla

RENFE, coffret de 3 unités EMU classe 444, numéro d'immatriculation 444-004, livrée rouge et jaune d'origine

RENFE, 3-unit EMU class 444, unit 444-004 in original red and yellow livery



Características HN2616/D/S

- Versión de origen
- Testeros con puertas de intercomunicación
- Decoración rojo/amarillo
- Desde 1980 a 1993
- Pantógrafos metálicos
- Chasis metálico para el coche motor
- Enganche frontal intercambiable, decorativo
- Enganche frontal intercambiable, funcional
- Enganches magnéticos ARNOLD para todas las referencias (ver también la sección "Accesorios, HC8063")

HN2617/HN2617D/HN2617S

NEW



RENFE, elektrischer Triebzug der Reihe 444-500, Triebzug 444-503 in „Estrella“-Farbgebung

RENFE, automotor eléctrico 444-503, decoración “Estrella”

RENFE, elettromotrice a 3 unità classe 444-500, unità 444-503, livrea “Estrella”

RENFE, coffret de 3 unités EMU classe 444-500, numéro d'immatriculation 444-503, livrée « Estrella »

RENFE, 3-unit EMU class 444-500, unit 444-503 in “Estrella” livery



Características HN2617/D/S

- Decoración “Estrella”
- Desde 1987 a 1994
- Pantógrafos metálicos
- Chasis metálico para el coche motor
- Enganche frontal intercambiable, decorativo
- Enganche frontal intercambiable, funcional
- Parte frontal fiel a la realidad, reproducida con todo detalle
- Enganches magnéticos ARNOLD para todas las referencias (ver también la sección “Accesorios, HC8063”)

Innovación y confort en la SERIE 444

Los catorce trenes de la serie 444 supusieron una mejora significativa respecto a la serie 432, destacando por su suspensión neumática, mayor insonorización, fiabilidad y nuevos interiores mantuvieron el color rojo de base de los 432, sustituyendo las líneas plateadas por

frangas amarillas que les otorgaban un aspecto único y llamativo. La composición incluía un coche motor con cabina de conducción, furgón de paquetería y 72 plazas de segunda clase, un coche intermedio con 88 plazas de segunda clase y un remolque con cabina, cafetería y 52

plazas de primera clase. Mecánicamente compartían bogies y motores con las unidades 440, alcanzando una potencia total de 1.160 kW y funcionaban únicamente a 3 kV, adaptándose a la eliminación de recorridos a 1.500 V.

HN2618/HN2618D/HN2618S

NEW



RENFE, elektrischer Triebzug der Reihe 444, Triebzug 444-011 in blau-weißer Farbgebung

RENFE, automotor eléctrico 444-011, decoración azul/blanca

RENFE, elettromotrice a 3 unità classe 444, unità 444-011, livrea blu/bianca

RENFE, coffret de 3 unités EMU classe 444, numéro d'immatriculation 444-011, livrée bleue/blanche

RENFE, 3-unit EMU class 444, unit 444-011 in blue-white livery



Características HN2618/D/S

- Testeros con puertas de intercomunicación
- Decoración azul/blanco
- Desde 1990 a 1994
- Pantógrafos metálicos
- Chasis metálico para el coche motor
- Enganche frontal intercambiable, decorativo
- Enganche frontal intercambiable, funcional
- Enganches magnéticos ARNOLD para todas las referencias (ver también la sección “Accesorios, HC8063”)

RENFE, AVE S-103, blau-weiße Originalfarbgebung

RENFE, tren de alta velocidad S-103, decoración azul/blanco original

RENFE, AVE S-103, livrea blue e bianco di origine

RENFE, AVE S-103, livrée bleue-blanche d'origine

RENFE, AVE S-103, blue-white original livery



La serie S-103 de RENFE: el icono del AVE

La serie S-103 de Renfe, también conocida como "Velaro E", es el tren de alta velocidad que opera los servicios AVE más rápidos de España. Fabricados por Siemens, estos trenes alcanzan comercialmente velocidades de hasta 310 km/h, conectando ciudades como Madrid y Barcelona en tiempos récord. Su diseño aerodinámico y tecnología avanzada los convierten en el pilar fundamental de la red de alta velocidad española. Con una capacidad para más de 400 pasajeros, el S-103 simboliza la modernización y eficiencia del transporte ferroviario en nuestro país.

© E. Dopico

DB AG, achteiliger Hochgeschwindigkeitszug „ICE 3“ der Baureihe 403 im neuen Re-Design

DB AG, tren de alta velocidad "ICE3" serie 403, de 8 unidades, decoración nuevo rediseño

DB AG, set di 8 unità, treno ad alta velocità "ICE 3", classe 403, nuova livrea

DB AG, coffret de 8 unités du train à grande vitesse « ICE 3 », classe 403, nouvelle livrée

DB AG, 8-unit high-speed train "ICE 3" class 403 in new re-design livery



Der ICE 3 im neuen redesign – modernisierung auf der schiene

Die Deutsche Bahn modernisiert ihre Flaggschiffe: Der ICE 3 (Baureihe 403) präsentiert sich seit kurzem im neuen Redesign, äußerlich sofort erkennbar an den markanten Piktogrammen. Diese Überarbeitung

betrifft nicht nur das Interieur der Züge, sondern auch die Außengestaltung, die damit frischer und zeitgemäßer wirken soll. Das Ziel ist es, den beliebtesten deutschen Hochgeschwindigkeitszug fit

für die nächsten Jahrzehnte zu machen, technisch wie optisch. Da kann unser Arnold-Modell natürlich nicht hintenanstehen!

LOCOMOTORAS 269

© Pedro Lopez Crespo



HN2609/HN2609D/HN2609S

NEW 2026

COMSA, Elektrolokomotive 269, graue Farbgebung

COMSA, locomotora eléctrica 269, decoración gris
COMSA, locomotiva elettrica serie 269, livrea grigia
COMSA, locomotive électrique 269, livrée grise
COMSA, electric locomotive 269, grey livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2675/HN2675D/HN2675S

NEW 2026

RENFE, Elektrolokomotive 269 „Cercanías“-Farbgebung

RENFE, locomotora eléctrica 269, decoración «Cercanías»

RENFE, locomotiva elettrica serie 269, livrea "Cercanías"

RENFE, locomotive électrique 269, livrée « Cercanías »

RENFE, electric locomotive 269 "Cercanías" livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2676/HN2676D/HN2676S

NEW 2026

RENFE, Elektrolokomotive 269-400, gelb-grau „Largo Recorrido“-Farbgebung

RENFE, locomotora eléctrica 269-400, decoración amarillo-gris «Largo Recorrido»

RENFE, locomotiva elettrica 269-400, livrea gialla/grigia "Largo Recorrido"

RENFE, coffret de 2 voitures couchettes BBL-8100, livrée vert olive, ép. IV RENFE

RENFE, electric locomotive 269-400, yellow-grey "Largo Recorrido" livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage



LA SNCF BB 36000 « ASTRIDE » : LE CAMÉLÉON DU RAIL

Nous vous présentons une nouveauté d'outillage en échelle N : la polyvalente BB 36000 de la SNCF, dont la désignation « ASTRIDE » signifie d'ailleurs « Asynchrone Tri-system Drive Engine ».

Ces locomotives multisystèmes performantes ont été spécialement conçues pour le trafic de fret transfrontalier et relient efficacement la France à la Belgique, au Luxembourg et à l'Italie.

La BB 36000 est une véritable bête de somme qui séduit par son allure caractéristique et frappante ainsi que par sa livrée distinctive.

Notre nouveau modèle à l'échelle N capture parfaitement l'esthétique unique et la présence puissante de cette locomotive dans tous ses détails – des pantographes entièrement métalliques aux disques de frein détaillés des quatre essieux moteurs.

© Anoniem

HN2680/HN2680S

NEW 2026



SNCF, Elektrolokomotive BB 436242, silber-grüne FRET-Farbgebung mit „Casquette“-Logo

SNCF, locomotora eléctrica BB 436242, decoración plata-verde FRET con logotipo «Casquette»

SNCF, locomotiva elettrica BB 436242, livrea FRET argento/verde con logo "Casquette"

SNCF, locomotive électrique BB 436242, livrée argent/verte FRET avec logo « Casquette »

SNCF, BB 436242, silver/green FRET livery with "Casquette" logo



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2681/HN2681S

NEW 2026



SNCF, Elektrolokomotive BB 36001, silber-rote Farbgebung mit „Casquette“-Logo

SNCF, locomotora eléctrica BB 36001, decoración plata-roja con logotipo «Casquette»

SNCF, locomotiva elettrica BB 36001, livrea argento/rosso con logo "Casquette"

SNCF, locomotive électrique BB 36001, livrée argent/rouge avec logo « Casquette »

SNCF, BB 36001, silver/red livery with "Casquette" logo



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN2682/HN2682S

NEW 2026



Akiem, Elektrolokomotive BB 36011, grau-rote Farbgebung

Akiem, locomotora eléctrica BB 36011, decoración gris-roja

Akiem, locomotiva elettrica BB 36011, livrea grigio/rosso

Akiem, locomotive électrique BB 36011, livrée grise/rouge

Akiem, BB 36011, grey/red livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage



Die lange 103

HN2698/HN2698S

NEW 2026

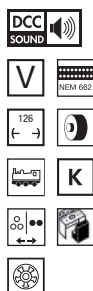
DB AG, Elektrolokomotive 750 003, langer Lokkasten, rot-beige
 DB AG, locomotora eléctrica 750 003, carrocería larga, decoración rojo-beige
 DB AG, locomotiva elettrica 750 003, con cabina lunghe, livrea rossa/beige
 DB AG, locomotive électrique 750 003, caisse longue, rouge/beige
 DB AG, electric locomotive 750 003, long body shell, red/beige livery

Die Dienstlok 750 003 – eine besondere 103

Die Lokomotive 750 003 ist eine außergewöhnliche Vertreterin der legendären Baureihe 103 der DB. Hinter dieser Dienstnummer steht die frühere 103 222-6, die Ende der achtziger Jahre speziell für Versuchs- und Messfahrten umgebaut wurde. Im Zuge dieser Maßnahmen erhielt sie ein geändertes Getriebe, das Spitzen-geschwindigkeiten von bis zu

280 km/h ermöglichte. Damit spielte sie eine bedeutende Rolle bei Hochgeschwindigkeitversuchen und technischen Erprobungen der Deutschen Bundesbahn und später der Deutschen Bahn. Die Umzeichnung zur Baureihe 750 verdeutlichte ihren Sonderstatus als Bahndienstfahrzeug. Nach Abschluss ihrer intensiven Test- und Messdienste erhielt sie wieder

ihre ursprüngliche Nummer 103 222-6, behielt jedoch ihren Ruf als eine der technisch bemerkenswertesten Maschinen ihrer Baureihe und wurde fortan zu Mess- und Erprobungsfahrten aller Arten eingesetzt. Bis heute gilt sie als wichtiger Baustein in der Entwicklung des deutschen Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Sie ist derzeit für das EVU RailAdventure im Einsatz.



HN2581/HN2581S

NEW 2026

DB, Elektrolokomotive 103 233, langer Lokkasten, verkehrsrote Farbgebung

DB, locomotora eléctrica 103 233, carrocería larga, decoración rojo tráfico

DB, locomotiva elettrica serie 103 233, con cabina lunghe, livrea rossa traffico

DB, locomotive électrique 103 233, caisse longue, livrée rouge trafic

DB, electric locomotive 103 233, long body shell, traffic red livery



HN2641/HN2641S

NEW 2026

DB, Elektrolokomotive Baureihe 103, langer Lokkasten, schwarzes Fahrgestell

DB, locomotora eléctrica serie 103, carrocería larga, chasis negro

DB, locomotiva elettrica serie 103, con cabina lunghe, telaio nero

DB, locomotive électrique série 103, caisse longue, châssis noir

DB, electric locomotive class 103, long bodysell, black chassis



E.444



E.444: le prime locomotive italiane per l'alta velocità

Lo sviluppo delle locomotive E.444 delle FS si inserisce nell'ambito della crescente ricerca di velocizzazione dei servizi di punta a livello europeo, di cui Francia e Germania erano state le pioniere (con i record di 331 km/h delle CC7107 e BB9004 nel 1955 e quindi il Capitole a 200km/h nel 1967 per le SNCF, il servizio regolare a 200 km/h con le E03 dal 1966 per le DB), come conseguenza del boom economico degli anni '50 e '60: in questo senso, a livello infrastrutturale le FS avevano iniziato a pianificare la realizzazione della Direttissima Roma-Firenze e l'adeguamento del segnalamento sulle linee principali per innalzare la velocità massima ammessa, mettendo mano nel frattempo al progetto di una nuova locomotiva a cassa rigida e 2 carrelli a 2 assi dedicata ai servizi veloci a materiale ordinario fino a 180/200 km/h, servizi che sino a quel momento erano stati demandati solamente a mezzi leggeri (ETR ed ALe).

Il risultato di questo processo fu appunto la E.444, i cui primi quattro prototipi, consegnati tra il 1967 ed il 1968, erano caratterizzati da una potenza continuativa di 3240 kW scaricata sulle rotaie da carrelli di

nuova concezione con sospensioni a molle elicoidali e trazione bassa, frenatura elettrica reostatica, velocità massima di 180 km/h e massa inferiore alle 80 tonnellate; a livello estetico è evidente la ricerca di aerodinamicità nei frontali curvi, effetto accentuato anche da un inedito ed elegante schema di coloritura a fasce orizzontali blu orientale e grigio perla. In seguito ad un concorso sulla rivista "Voci della Rotaia", venne scelto il soprannome "Tartaruga" (in evidente contrapposizione con le caratteristiche della macchina), inaugurando la tradizione di apporre il disegno dell'animale sulla fiancata della macchina.

Dopo i risultati incoraggianti ottenuti con le prototipo 001-004, si passò alla realizzazione delle unità di serie, che costituiscono un deciso miglioramento del progetto di base: nelle unità di 1a serie 006-055, consegnate tra il 1970 ed il 1972, la potenza continuativa sale a 4272 kW e la velocità massima (teorica) a 200 km/h, con anche un'importante evoluzione estetica delle cabine ora più ampie e tondeggianti; seguiranno le unità di 2a serie 057-117 nel 1973-1974 con ulteriori affinamenti.

I "buchi" nelle numerazioni delle varie serie sono occupati da tre unità sperimentali dotate di equipaggiamento di trazione elettronico: la famosa 005 "full chopper" e le 056-057 "shunt chopper".

Da subito le E444 furono impiegate in testa ai più importanti servizi dell'epoca, quali i Rapidi R30/33 poi 904/905 eredi del Treno Azzurro, ed R51/56 poi 902/903, impostati a 180 km/h con carrozze UIC-X "alta velocità" con filetto rosso, come anche TEE e Rapidi interni, dando prova delle loro qualità; tuttavia, il ritardo nella costruzione delle nuove linee veloci e la poca disponibilità di carrozze atte ai 180 o 200 km/h ne limitavano di fatto le prestazioni, tanto che per correre finalmente in servizio fino ai 200 km/h di progetto si dovette attendere il 1985 con il completamento della DD Roma-Firenze.

L'esercizio alla massima velocità fece insorgere alcuni problemi tecnici, che, dopo una soluzione temporanea con alcune macchine modificate in E447 con rapporto di trasmissione allungato, portarono alla riqualificazione dell'intero gruppo in E444R a partire dal 1989.

HN2701/HN2701S

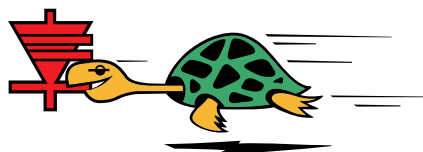
FS, Elektrolokomotive E.444 005, Vorserienlok mit Versuchslüftern

FS, locomotora eléctrica E.444 005, preserie con ventiladores de prueba

FS, locomotiva elettrica E.444 005, prototipo sperimentale con griglie laterali

FS, locomotive électrique E.444 005, présérie avec ventilateurs expérimentaux

FS, electric locomotive E.444 005, pre-series with experimental grills



La "Tartaruga elettronica"

Nel settembre 1975 dagli stabilimenti TIBB di Vado Ligure esce l'ultima "Tartaruga" costruita, sebbene il numero progressivo la collochi prima delle unità di 1a serie: la E.444 005 è di fatto un prototipo sperimentale, passata alla storia come "full chopper" essendo dotata di un innovativo azionamento di potenza interamente elettronico, novità assoluta per le FS, che garantiva vantaggi nella regolazione della potenza, utilizzazione dell'aderenza e di conseguenza maggiore massa rimorchiabile, prefigurando quanto poi realizzato con le "Tigri" E.632/E.633 alcuni anni dopo.

Tale equipaggiamento rendeva la 005 l'unità più potente e prestazionale del gruppo E.444, grazie ai suoi 5050 kW di potenza continuativa e sforzo di trazione superiore alle unità di serie; inoltre, le numerose griglie sulle fiancate e le diverse apparecchiature sul tetto la rendevano immediatamente riconoscibile.

Consegnata formalmente alle FS nel 1976, dopo alcuni cicli di prove in cui diede prova di tutte le sue qualità, venne assegnata stabilmente a Milano Centrale per l'esercizio, svolto prevalentemente tra Chiasso e Domodossola, per essere poi accantonata nel 1981 e ricostruita analogamente alle unità di 2a serie nel 1989.

NEW 2026



© E. Pauletti



FS, Elektrolokomotive E.444 002 Prototyp, in Ursprungslackierung, silberne Zierleisten, schwarze Drehgestelle

FS, locomotora eléctrica E.444 002 prototipo, en decoración original, con molduras decorativas plateadas y bogies negros

FS, locomotiva elettrica E.444 002 prototipo, livrea d'origine, con modanature e carrelli neri

FS, locomotive électrique E.444 002 prototype, livrée d'origine, avec bandes argentées et bogies noirs

FS, electric locomotive E.444 002 prototype, original livery, with metallic stripes and black bogies



© G. Montagna

Le E.444 prototipo

Il primo prototipo delle E.444, la 001, venne consegnata nel luglio del 1967 e fu subito oggetto di prove e sperimentazioni. La seconda metà dell'anno fu caratterizzata da numerose corse prova sulla Milano-Bologna e poi sulla Direttissima Roma-Napoli, culminate con la famosa corsa di presentazione dell'8 novembre in cui vennero superati i 200 km/h. Nel dicembre del 1967 arrivò l'unità 002, seguita dalle 003 e 004 nell'aprile e novembre 1968.

Assegnate al deposito di Roma San Lorenzo, per quasi tutta la carriera furono "di casa" sulla linea Tirrenica sia nord che sud, dove potevano esprimersi al meglio, lasciando alle E.444 di serie i servizi principali sulla dorsale Roma-Firenze-Milano e le altre linee principali.

Come per le unità di serie, anche sulle macchine prototipo vengono apportate nel tempo diverse modifiche tecniche ed estetiche, tra cui la rimozione le modanature alluminio tra il 1983 ed il 1986, concludendo la loro carriera attiva nel 1991. Attualmente, la 001 è preservata statica nel museo ferroviario di Pietrarsa.



HN2687/HN2687S

NEW 2026



FS, Elektrolokomotive E.444 1. Serie, Ursprungsfarbgebung ohne roten Streifen, silberne Zierleisten, braune Drehgestelle

FS, locomotora eléctrica E.444 1ª serie, decoración original sin franja roja, con molduras decorativas plateadas y bogies marrones

FS, locomotiva elettrica E.444 prima serie, livrea d'origine senza fascia rossa, con modanature e carrelli in bruno

FS, locomotive électrique E.444 1ère série, livrée d'origine sans bande rouge, avec bandes argentées et bogies bruns

FS, electric locomotive E.444 1st series, original livery w/o red stripe, with metallic stripes and brown bogies



Le unità di serie delle E444 sono caratterizzate da un diverso disegno della cabina rispetto alle macchine prototipo, ma ne riprendono la livrea a fasce orizzontali blu orientale e grigio perla con carrelli in bruno; essendo però assente un vero e proprio pancone frontale a vista, venne inizialmente omissivo il rosso sulle testate.



© M. Coletti

HN2688/HN2688S

NEW 2026



FS, Elektrolokomotive E.444 2. Serie, in Ursprungslackierung mit rotem Streifen, ohne silberne Zierleisten

FS, locomotora eléctrica E.444 2ª serie, en decoración original con franja roja, sin molduras decorativas plateadas

FS, locomotiva elettrica E.444 seconda serie, livrea d'origine con fascia rossa, senza modanature

FS, locomotive électrique E.444 2ème série, livrée d'origine avec bande rouge, sans bandes argentées

FS, electric locomotive E.444 2nd series, original livery with red stripe, w/o metallic stripes



A partire dal 1973, sulle E444 di serie ancora in costruzione viene applicata una fascia antinfortunistica rossa sul frontale, poi progressivamente estesa anche alle macchine già costruite. Dal 1975 i carrelli diventano neri e nel 1982 ha inizio la rimozione delle modanature alluminio, fonti di corrosione della cassa, ottenendo così l'aspetto finale delle E444 con cabine di origine.



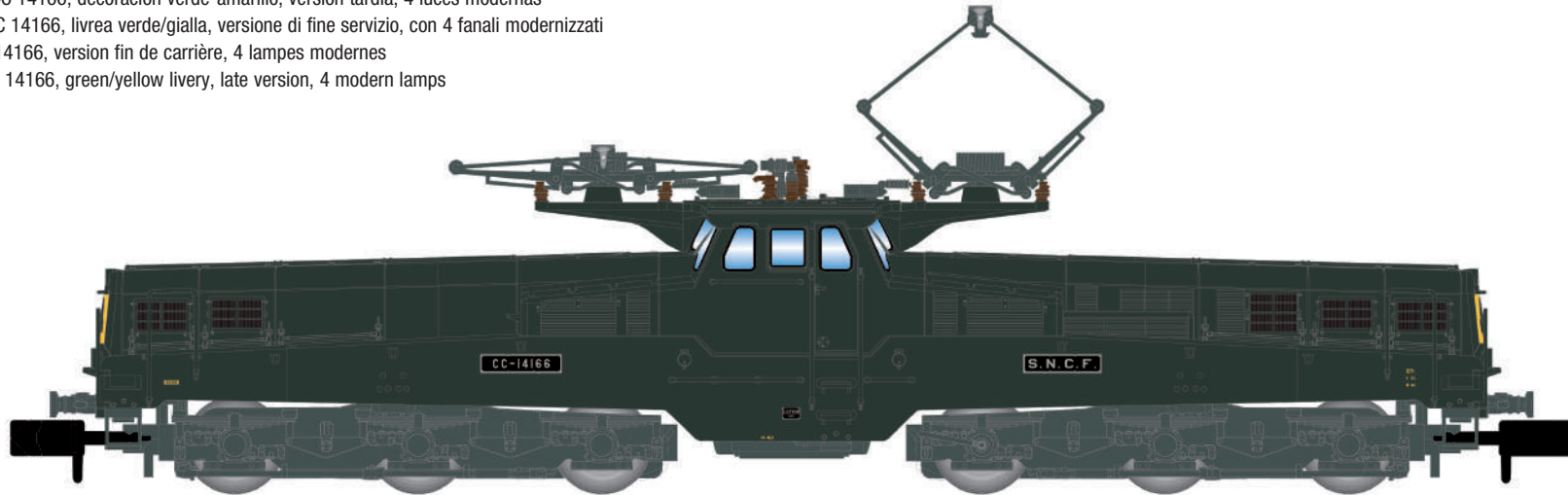
SNCF, Elektrolokomotive CC 14166, grün-gelbe Farbgebung, späte Version, 4 moderne Lampen

SNCF, locomotora eléctrica CC 14166, decoración verde-amarillo, versión tardía, 4 luces modernas

SNCF, locomotiva elettrica CC 14166, livrea verde/gialla, versione di fine servizio, con 4 fanali modernizzati

SNCF, livrée verte/jaune CC 14166, version fin de carrière, 4 lampes modernes

SNCF, electric locomotive CC 14166, green/yellow livery, late version, 4 modern lamps



Soundversion mit auf der Hauptplatine integriertem ESU-Decoder

Versión de sonido con decoder ESU integrado en la placa principal

Version sonore avec décodeur ESU intégré sur la carte principale

Versione sonora con decoder ESU integrato sulla scheda principale

Sound version features ESU decoder integrated on the main PCB

Les nouveaux modèles de 14100 en détail

- Nouvelle modification de l'outillage pour les côtés avant avec 4 feux modernes en position basse
- Feux blancs et rouges alternant avec le sens de la marche , contrôlables séparément en mode numérique
- Châssis et caisse fabriqués en métal
- Bogies, châssis et caisse différentes selon sous-série
- Pantographes entièrement fabriqués en métal
- Version analogique avec interface numérique selon NEM 662 (convient uniquement aux très petits décodeurs), variante sonore avec décodeur multiprotocole intégré sur la carte principale.

© P. Verbaere



HN2583/HN2583S

NEW 2026

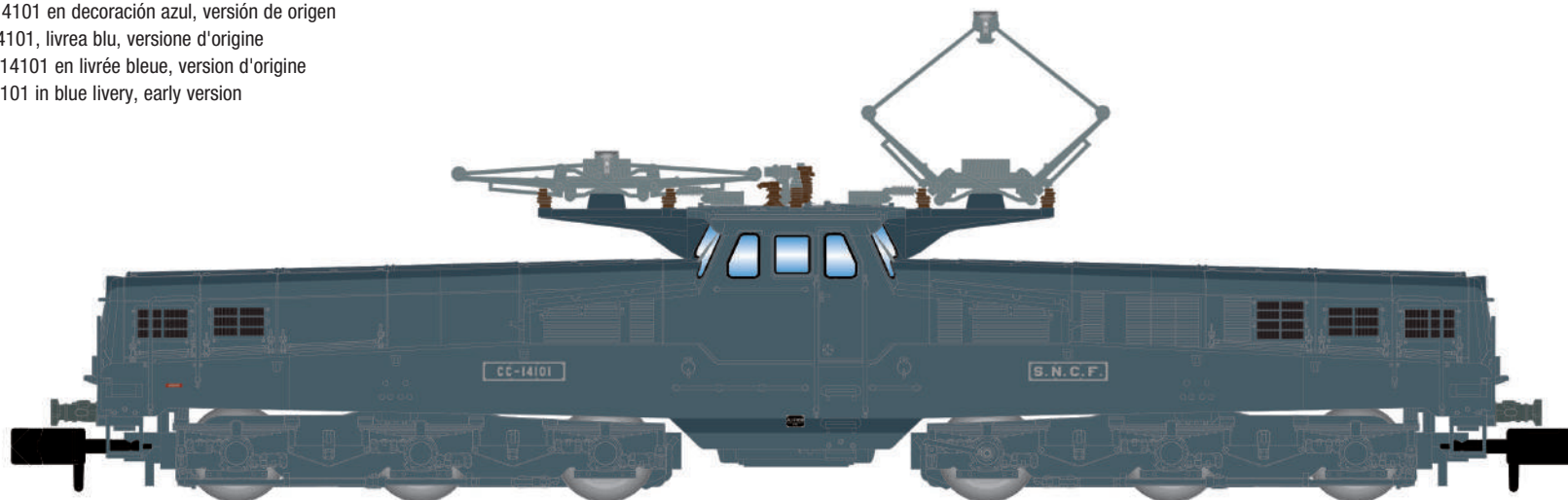
SNCF, Elektrolokomotive CC 14101 in blauer Farbgebung, frühe Version

SNCF, locomotora eléctrica CC 14101 en decoración azul, versión de origen

SNCF, locomotiva elettrica CC 14101, livrea blu, versione d'origine

SNCF, locomotive électrique CC 14101 en livrée bleue, version d'origine

SNCF, electric locomotive CC 14101 in blue livery, early version



HN2584/HN2584S

NEW 2026

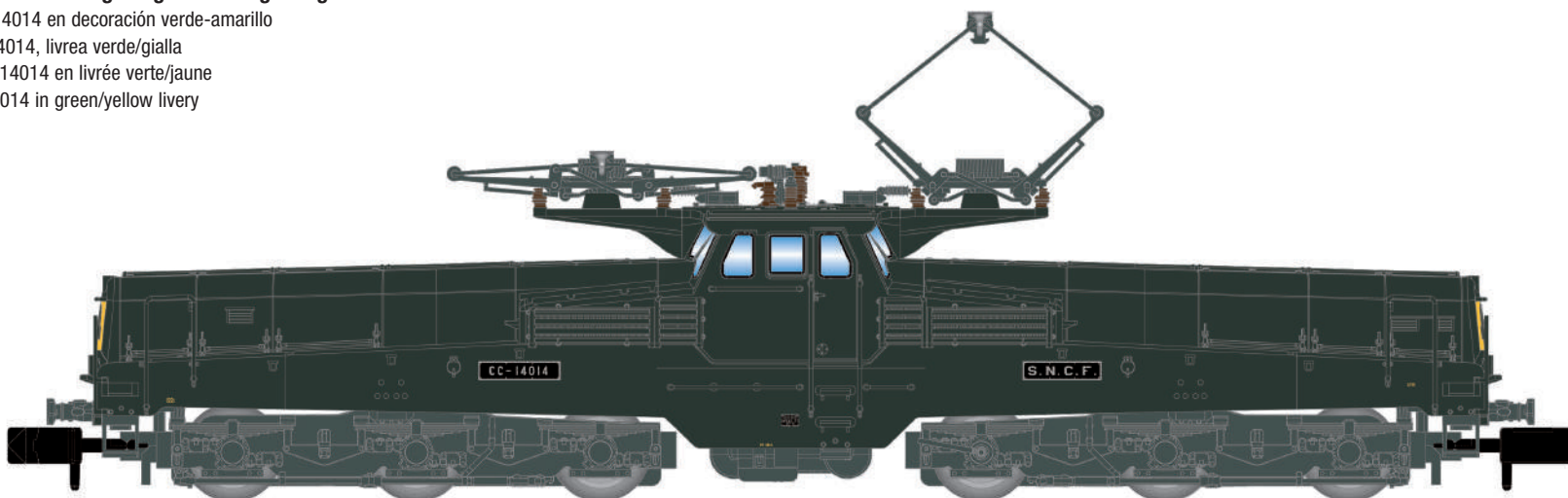
SNCF, Elektrolokomotive CC 14014 in grün-gelber Farbgebung

SNCF, locomotora eléctrica CC 14014 en decoración verde-amarillo

SNCF, locomotiva elettrica CC 14014, livrea verde/gialla

SNCF, locomotive électrique CC 14014 en livrée verte/jaune

SNCF, electric locomotive CC 14014 in green/yellow livery



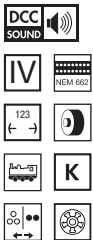
DR, Elektrolokomotive BR 250, mit Scherenstromabnehmern, dunkelrote Farbgebung

DR, locomotora eléctrica BR 250, con pantógrafos de rombo, decoración rojo oscuro

DR, locomotiva elettrica BR 250, con pantografi a rombo, livrea rossa scura

DR, locomotive électrique BR 250, avec pantographes type losange, livrée rouge foncé

DR, electric locomotive BR 250, with diamond pantographs, dark-red livery



Die Baureihe 250 der DR: Das Kraftpaket aus der DDR

Die Baureihe 250 der Deutschen Reichsbahn, später bei der DB AG als BR 155 geführt, war das unangefochtene Flaggschiff im schweren Güter- und Schnellverkehr der DR. Aufgrund der kantigen, kastenartigen Form des Lokgehäuses erhielt sie schnell den Spitznamen „Energiecontainer“. Die ab 1977 vom LEW Hennigsdorf gebauten Elektrolokomotiven waren für den Einsatz

vor schweren Braunkohle- und anderen Güterzügen konzipiert, kamen aber auch planmäßig vor hochwertigen Schnellzügen zum Einsatz. Auch nach der Wende blieben die robusten Maschinen unverzichtbar und prägten jahrzehntelang das Bild des gesamtdeutschen Schienengüterverkehrs, bis sie im neuen Jahrtausend sukzessive durch modernere Baureihen abgelöst

wurden.

Das neue Arnold-Modell stellt die Serienausführung dieser sechsschigen Ellok-Baureihe mit kleinen Front- und Seitenscheiben dar. Wahlweise bieten wir es auch mit ab Werk eingebauten Sounddecoder an.



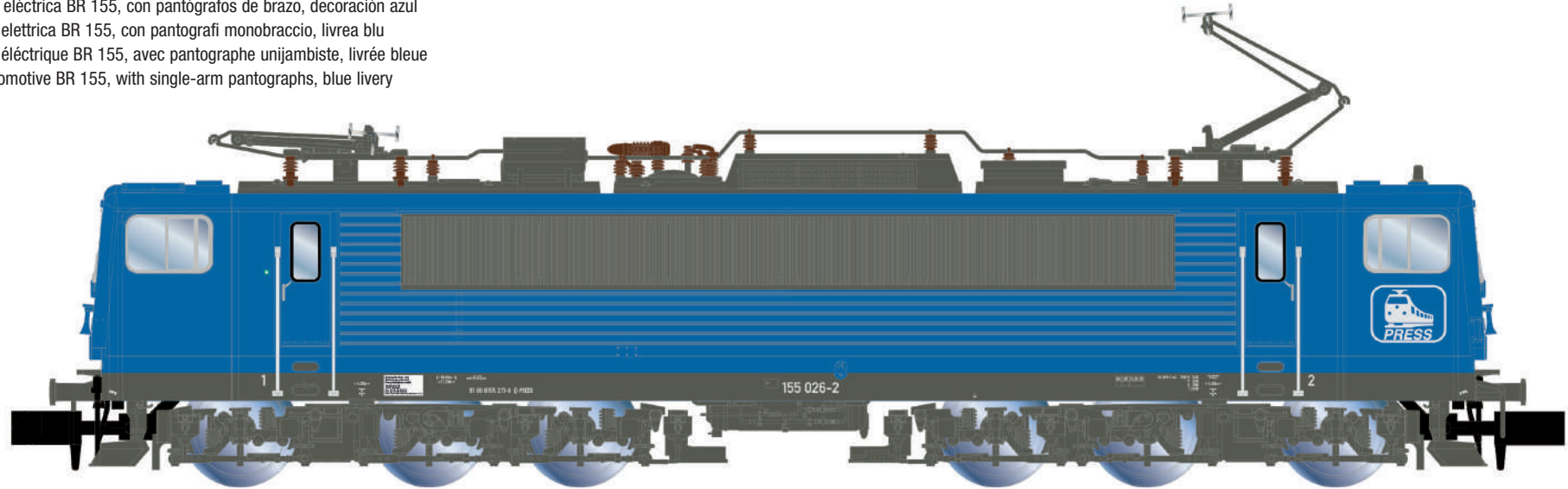
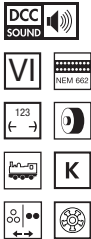
Press, Elektrolokomotive BR 155, Einarmstromabnehmer, blaue Farbgebung

Press, locomotora eléctrica BR 155, con pantógrafos de brazo, decoración azul

Press, locomotiva elettrica BR 155, con pantografi monobraccio, livrea blu

Press, locomotive électrique BR 155, avec pantographe unijambiste, livrée bleue

Press, electric locomotive BR 155, with single-arm pantographs, blue livery



Robuste Sechssachser: Die BR 155 bei der PRESS

Die Baureihe 155 hat bei der PRESS (Pressnitztalbahn) eine zweite Karriere im Güterverkehr gestartet. Nachdem die Deutsche Bahn AG ihre sechssachsigen Elektrolokomotiven der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ab 2018 sukzessive an den Lokvermieter Railpool verkaufte und später ganz auf sie verzichtete, fanden einige Maschinen bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wie der PRESS ein neues Zuhause. Dort sind sie aufgrund ihrer Robustheit und starken Anfahrzugkraft im schweren Güterzugdienst weiterhin unverzichtbar und oft auf den wichtigen Ost-West-Magistralen und für Verkehre in Richtung Tschechien im Einsatz. Die PRESS-Loks tragen dabei teils ein auffälliges, blaues Lackierungsschema und sind damit ein beliebtes Motiv für Eisenbahnfotografen. Von der Ursprungsvariante unterscheiden sich die Loks durch ihre rechteckigen Puffer und die Einholmstromabnehmer auf dem Dach. Das haben wir natürlich auch bei den neuen Arnold-Modellen mitberücksichtigt.



© S. Pavel

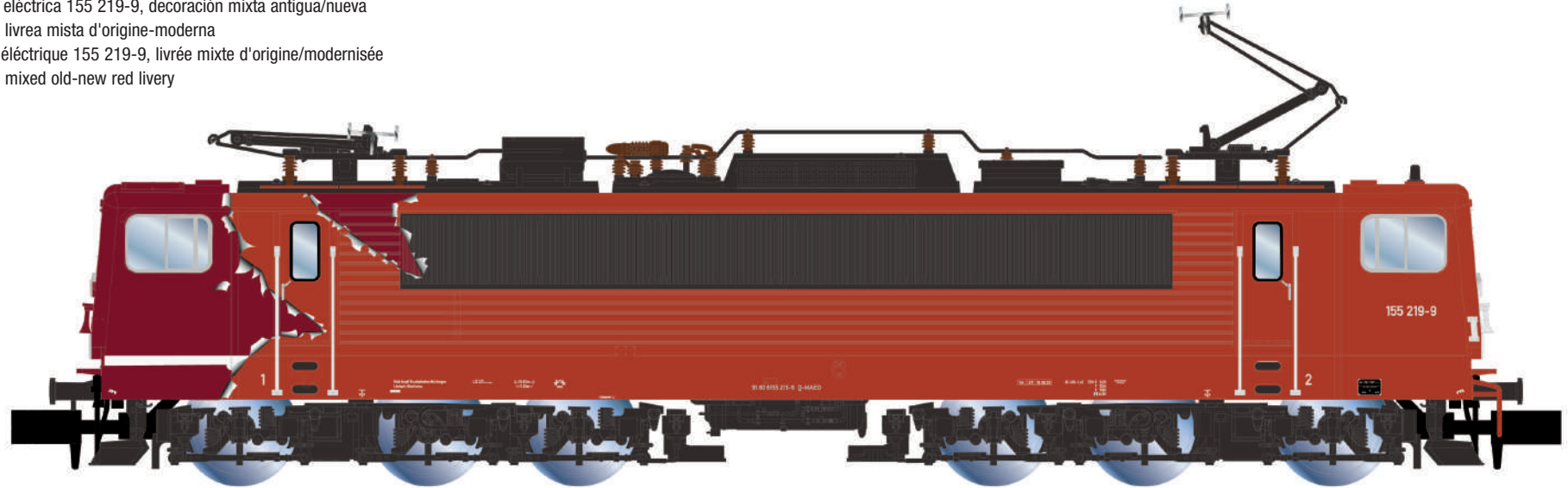
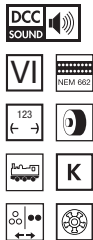
MAED, Elektrolokomotive 155 219-9, gemischte alt-/neurote Farbgebung

MAED, locomotora eléctrica 155 219-9, decoración mixta antigua/nueva

MAED, 155 219-9, livrea mista d'origine-moderna

MAED, locomotive électrique 155 219-9, livrée mixte d'origine/modernisée

MAED, 155 219-9, mixed old-new red livery



Die 155 219 von MAED: Ein „Energiecontainer“ mit zwei Gesichtern

Seit November 2019 gehört 155 219-9 (91 80 6155 219-9 D-MAED, LEW 1983/18204) zum Bestand der Maik Ampft Eisenbahndienstleistungen in Limbach-Oberfrohna. Auffällig an der Lok ist die rote DB-Lackierung mit Latz und einem Führerstand im Reichsbahn-Design, der sich unter der orientroten DB-Produktfarben-Lackierung hervorzuschälen scheint.

Das neue Arnold-Modell bildet diese Lok in allen Details (inkl. Rechteckpuffer und Einholmstromabnehmer) nach und fängt diese einzigartige, visuelle Brücke zwischen den Epochen perfekt ein.



HN2692/HN2692S

NEW 2026

Basel, Duewag-Straßenbahn, grün mit Werbung

Basilea, tranvía Duewag, verde con publicidad
Tram Duewag di Basilea, livrea verde con pubblicità
Bâle, tramway Duewag, livrée verte avec publicités
Basel, Duewag tram, green livery with advertising

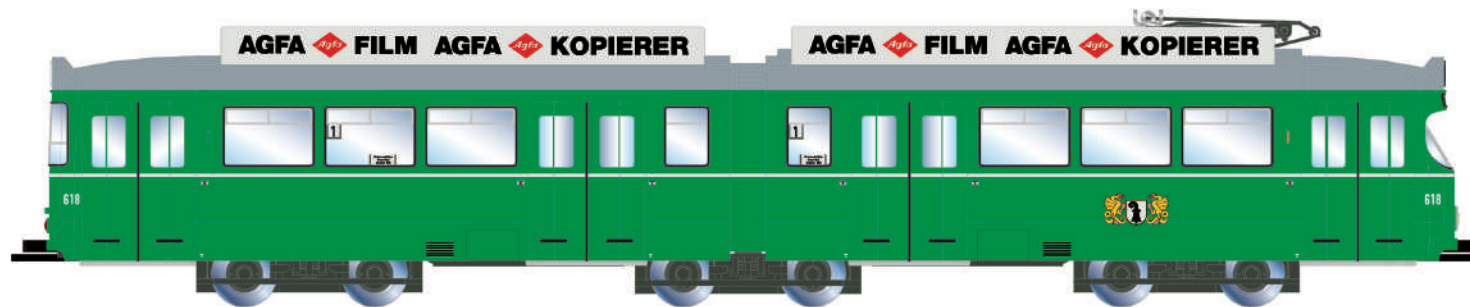


Die Basler Duewag-Trams der 1. Serie

In den Jahren 1961 und 1962 kamen mit den Be 4/6 601 und 602 in Basel die beiden ersten dreiteiligen Gelenktriebwagen aus heimischer Fertigung zum Einsatz. Sie erwiesen sich jedoch als störanfällig und waren oft in die Hauptwerkstätte zu Gast. Man überlegte 1964, 18 weitere Fahrzeuge zu bestellen,

doch eine parlamentarische Kommission empfahl stattdessen den DÜWAG-Gelenkwagen, der sich bereits bei anderen Straßenbahnbetrieben bewährt hatte, als kostengünstigere Alternative. Ein DÜWAG-GTW wurde 1964 bei der Birseckbahn erprobt und anschließend für Testfahrten in Basel eingesetzt.

Der Erfolg dieser Tests führte dazu, dass die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) 1965 20 Be 4/6-Trams bei der deutschen Waggonfabrik Uerdingen bestellten. Die Fahrzeuge bewährten sich sehr, sodass 1972 eine Nachbauserie von 36 weiteren Duewag-Trams hinzukam, die teilweise bis heute erhalten sind.



HN2613/HN2613S

NEW 2026

Straßenbahn Duewag GT6, eine Frontlampe, beige-rote Farbgebung „Düsseldorf“

Tranvía Duewag GT6, de una luz delantera, decoración beige y rojo «Düsseldorf»
Tram Duewag GT6, con fanale anteriore, livrea beige/rossa "Düsseldorf"
Tramway Duewag GT6, un feu avant, livrée beige/rouge « Düsseldorf »
Tram Duewag GT6, one front light, beige/red livery "Düsseldorf"



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

Straßenbahn Duewag GT6, zwei Frontlampen, „VBK Karlsruhe – Moninger-Bier“

Tranvía Duewag GT6, de dos luces delanteras «VBK Karlsruhe – Moninger-Bier»

Tram Duewag GT6, con due fanali anteriori, livrea pubblicitaria "VBK Karlsruhe – Moninger-Bier"

Tramway Duewag GT6, deux feux avant, « VBK Karlsruhe – Moninger-Bier »

Tram Duewag GT6, two front lights, "VBK Karlsruhe – Moninger-Bier"



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

**Der Duewag GT6 in Karlsruhe mit Moninger-Werbung**

Der Duewag GT6 prägte über Jahrzehnte das Erscheinungsbild des Karlsruher Straßenbahnnetzes. Die sechsachsigen Gelenkwagen wurden seit den späten 1950er-Jahren für zahlreiche Verkehrsbetriebe in Deutschland gebaut und galten als robuste, zuverlässige und vielseitige Fahrzeuge. Die Karlsruher GT6-Wagen bewältigten nicht nur das dichte innerstädtische Netz, sondern waren auch im Vorortverkehr

unterwegs, bis sie nach und nach durch modernere Niederflurfahrzeuge abgelöst wurden. Mit ihren charakteristischen Rundungen, dem klassischen Duewag-Design und ihrem typischen Fahrgefühl gehören sie bis heute zu den beliebtesten Wagen der Straßenbahngeschichte. Ein besonders vertrauter Anblick in Karlsruhe war über Jahre hinweg die Moninger-Werbung auf zahlreichen Karlsruher Straßenbahnen.

Die Moninger Brauerei, eine der traditionellen Karlsruher Marken, nutzte die Straßenbahn schon früh als Werbefläche – sichtbar, lokal verwurzelt und mitten im Alltag der Bürgerinnen und Bürger. Das neue Arnold-Modell dieser GT6-Straßenbahn mit Moninger-Werbung erinnert an diese Ära, in der Technikgeschichte, Stadtgeschichte und lokale Tradition auf ganz besondere Weise zusammenfanden.

Die Duewag GT6 – nun erstmals mit Sound!

Die legendären Duewag Gt6-Gelenktriebwagen sind zweifellos Ikonen der Nachkriegs-Straßenbahngeschichte. Der Sechssacher prägte jahrzehntelang das Bild des innerstädtischen Nahverkehrs, nicht nur in Deutschland. Erstmals bieten wir Ihnen drei neue Varianten von

Düsseldorf (Rheinbahn), Basel (BVB) und Karlsruhe (VBK) mit Sound an. Damit sind diese Modelle nicht nur echte Hingucker auf Ihrer Anlage, sondern auch akustische Zeitzeugen ihrer Epoche: Die „S“-Varianten der Arnold-Modelle sind werkseitig mit einem ZIMO-Sounddecoder

ausgestattet. Erleben Sie das originalgetreue Fahrgeräusch und Klingeln dieser Klassiker auf Ihrer Spur-N-Anlage! Für jede Modellvariante sind auch die entsprechenden Ansagen aus der jeweiligen Stadt abspielbar.

TALGO III RD

TALGO III RD

Las ramas Talgo III fueron las primeras bi-direccionales, gracias a una modificación del sistema de guiado. El Talgo III llevó el peso de los servicios de largo recorrido de calidad de RENFE durante más de 30 años. Este tren estaba dotado de equipos de aire acondicionado y calefacción individuales para cada coche, aparte de la mejoría técnica que suponía que la composición era totalmente independiente de la máquina y que era, por primera vez, 'reversible' y 'segregables'.

En 1968, Talgo, aprovecha su peculiar arquitectura de ruedas independientes para construir trenes de ancho variable, es el Talgo III RD (Rodadura Desplazable).

Fue el primer tren capaz de circular por vías de diferente ancho, sin cambiar de ejes y sin perder largos periodos de tiempo en la adaptación al nuevo ancho, tan solo con pasar por una instalación totalmente mecánica, en la que se liberan los cerrojos retenedores de las ruedas, se empuja la rueda hasta el nuevo ancho de vía y se vuelven a colocar los cerrojos. Este tren, a diferencia del Talgo III, es totalmente independiente de la locomotora a excepción del guiado del primer rodal. Esta independencia se consiguió convirtiendo los coches extremos en furgones generadores, los cuales proporcionan la energía necesaria para toda la composición.

La primera aplicación del Talgo III RD fue para el Catalán - Talgo, que cubría la relación Barcelona-Ginebra y que permitió por primera vez salir por la frontera norte española sin necesidad de cambiar de tren o cambiar los ejes de los coches. El Catalán - Talgo fue uno de los trenes elegidos para el selecto club TEE Trans Europe Express, que enlazaban las principales capitales europeas. Este tren, en su inicio y mientras servía al club TEE, no poseía plazas de segunda clase, estando todo el tren conformado por plazas de primera clase. El Talgo III RD fue el primer tren Talgo en poseer plazas de camas.



BARCELONA TALGO

PARIS

FIGUERAS

GERONA

BARCELONA

Talgo
CAMAS

1

SINGLE-DOUBLE

RENFE, 8-tlg. Grundset Talgo III RD TEE „Catalan Talgo”, in Ursprungslackierung

RENFE, set base de 8 coches de Talgo III RD TEE «Catalan Talgo», en decoración original

RENFE, set base di 8 carrozze del Talgo III RD TEE "Catalan Talgo", livrea originale

RENFE, coffret principal de 8 voitures du Talgo III RD TEE « Catalan Talgo », en livrée d'origine

RENFE, 8-unit base pack of Talgo III RD TEE "Catalan Talgo", original livery

Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage



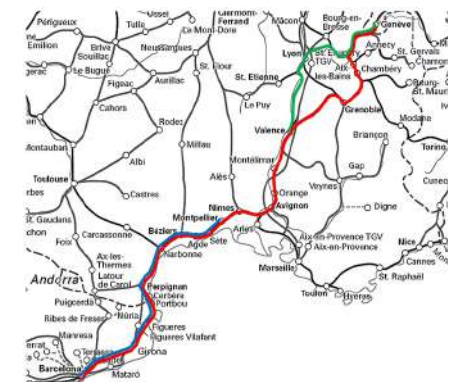
© Richard Ricard

El Catalan TALGO

Al comienzo de la década de los 80 la economía mundial empezó a sufrir una fuerte regresión y el tipo de viajero ya no se enmarcaba en el patrón establecido para los TEE (hombres de negocios o políticos que empleaban el tren para viajes de trabajo).

Al poseer todos los trenes del Club TEE todas las plazas de 1ª clase, la demanda iba decreciendo y con ello los márgenes de resultados. Las relaciones ferroviarias internacionales europeas empezaron a sufrir una pérdida importante de viajeros (un tercio entre 1975 y 1980) motivado por el auge del tráfico aéreo y el incremento de los desplazamientos en automóvil por una cada vez mayor y mejor red de autopistas.

Con este panorama la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) decidió crear la red InterCity (IC) formada por trenes de calidad en los que se añadía la 2ª clase. Renfe solicitó a Talgo que transformase 26 remolques (22 TA2 y 4 TR2) en remolques de 2ª clase con una capacidad de 25 plazas. Desde el 23 de mayo de 1982 el Catalán Talgo abandonó el prestigioso Club TEE, al que perteneció durante 13 años y 4 meses, integrándose en la red InterCity (IC 72/73 en la relación Barcelona-Genève y IC 70/71



HN4511

NEW 2026



RENFE, 8-tlg. Ergänzungsset Talgo III RD TEE „Catalan Talgo“, in Ursprungslackierung

RENFE, set de 8 coches complementarios de Talgo III RD TEE «Catalan Talgo», en decoración original

RENFE, set di 8 carrozze aggiuntive del Talgo III RD TEE "Catalan Talgo", livrea originale

RENFE, coffret de 8 voitures complémentaires du Talgo III RD TEE « Catalan Talgo », en livrée d'origine

RENFE, 8-unit additional pack of Talgo III RD TEE "Catalan Talgo", original livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN4512

NEW 2026



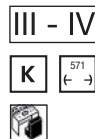
RENFE, 8-tlg. Grundset Talgo III RD „Barcelona Talgo“, Fabrggebung mit silbernen Dächern

RENFE, set base de 8 coches de Talgo III RD «Barcelona Talgo», decoración con techos plata

RENFE, set base di 8 carrozze del Talgo III RD "Barcelona Talgo", livrea con tetto argento

RENFE, coffret principal de 8 unités du Talgo III RD « Barcelona Talgo », avec toit argenté

RENFE, 8-unit base pack of Talgo III RD "Barcelona Talgo", silver roof livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

RENFE, 8-tlg. Ergänzungsset Talgo III RD „Barcelona Talgo“, Fabrgebung mit silbernen Dächern

RENFE, set de 8 coches complementarios de Talgo III RD «Barcelona Talgo», decoración con techos plata

RENFE, set di 8 carrozze aggiuntive del Talgo III RD "Barcelona Talgo", livrea con tetto argento

RENFE, coffret de 8 voitures complémentaires du Talgo III RD « Barcelona Talgo », avec toit argenté

RENFE, 8-unit additional pack of Talgo III RD "Barcelona Talgo", silver roof livery



III - IV

K 571



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage



El Barcelona TALGO

En 1974 se puso en marcha el tren nocturno "Barcelona Talgo" servido con un TALGO III RD únicamente de plazas acostadas, siendo éste el primer tren de este tipo en ponerse en servicio. Los coches de cuatro o cinco departamentos ofrecían plazas single, doble o turista. Este tren contaba con cafetería y restaurante.

La composición se formaba con el furgón generador TG2z-211 de dos ejes, cinco coches cama turista TWL3u-308, un coche cama single/doble TWL3g-307, los coches TR2-210 restaurante y TC2-206 cafetería, tres coches cama single/doble TWL3g-307, tres coches cama turista TWL3u-308 y un furgón generador TG2-212.

La salida se realizaba desde Barcelona Sants como tren 475/474 a las 21:00 horas, con parada en Paseo de Gracia, Gerona y Figueras. La maniobra de cambio de ancho se realizaba en Port Bou en algo menos de diez minutos de donde partía a las 23:24.

En Francia se realizaban paradas en Perpignan a las 0:05 horas y Limoges 5:03 horas, llegando a París Austerlitz a las 8:36 horas.

El regreso se realizaba como tren número 477/476 con salida de París Austerlitz a las 21:00 horas y llegada a Barcelona Sants a las 8:30 horas.

El servicio era cubierto con dos ramas cautivas que se preparaban cada día en origen para la vuelta a la noche siguiente.

HN4514

NEW 2026

RENFE, 3-tlg. Set 5000-Wagen, BBD4 Gepäckwagen + BB1 2. Klasse + AAB gemischt, mit alten Faltenbälgen, grün

RENFE, set de 3 coches 5000, BBD4 mixto 2ª clase-equipajes + BB1 2ª clase + AAB mixto, con fuelles, verde oliva

RENFE, set di 3 carrozze della serie 5000: bagagliaio BBD4 + seconda classe BB1 + carrozza mista AAB, con soffietti d'origine, livrea verde

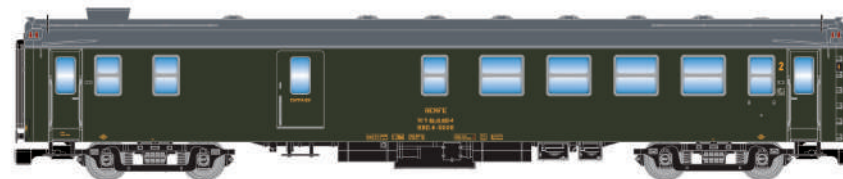
RENFE, coffret de 3 voitures 5000, BBD4 mixte 2ème classe/bagages + BB1 2ème classe + AAB mixte, avec soufflets d'origine, vert olive

RENFE, 3-unit pack of 5000 coaches, BBD4 baggage + BB1 2nd + AAB mixed, with old bellows, green livery



„Endseite und Balgen (magnetisch)
Abbildungen zeigen nicht endgültige Version
der 3D-Zeichnungen des vollständig neu
konstruierten Modells

End side and bellows (magnetic)
Images show renderings using preliminary
3D drawings of the model made from all-
new tooling



HN4515

NEW 2026

RENFE, 2-tlg. Set 5000-Wagen, 2 x BB4 2. Klasse, mit alten Faltenbälgen, grün

RENFE, set de 2 coches 5000, 2 x BB4 2ª clase, con fuelles, verde oliva

RENFE, set di 2 carrozze serie 5000: 2 x BB4 seconda classe, con soffietti d'origine, livrea verde

RENFE, coffret de 2 voitures 5000, 2 x BB4 2ème classe, avec soufflets d'origine, vert olive

RENFE, 2-unit pack of 5000 coaches, 2 x BB4 2nd, with old bellows, green livery



Wagenenden mit Faltenbälgen und
magnetischer Kurzkupplung
End side of the coach with bellow
and magnetic close coupler





50 Jahre Nostalgie-Istanbul-Orient-Express – ein Zug zwischen Legende, Verschwinden und Wiedergeburt

Der Nostalgie-Istanbul-Orient-Express (NIOE) begann 1976 als ambitionierter Versuch, die Atmosphäre des historischen Orient-Express mit originalen CIWL-Wagen in die Gegenwart zurückzuholen. Über Jahrzehnte verkehrte der Zug auf Sonderrouthen durch Europa und knüpfte an die große Ära der Art-Deco-Luxuszüge an; für viele Reisende und Eisenbahnfreunde war der NIOE ein fahrendes Symbol historischen Reisekomforts.

Mit der Einstellung des Betriebs 2008 endete diese Phase abrupt; rechtliche Streitigkeiten um den Namen „Orient-Express“ und organisatorische Probleme ließen den Zug aus dem öffentlichen Fokus verschwinden. Jahre lang war unklar, was aus den historischen Wagen geworden war, bis ein Forscher 2015 deren Verbleib in einem Abstellbereich an der polnisch-weißrussischen Grenze entdeckte. Die Wagen waren trotz langjähriger Abstellung weitgehend erhalten geblieben, was die internationale Aufmerksamkeit auf die Frage lenkte, ob und wie sie gerettet werden könnten.

Nach umfangreichen Recherchen und Verhandlungen gelang es schließlich, die historischen Wagen zu sichern: Nach Angaben der beteiligten Seiten wurden die rund 17 originalen CIWL-Wagen in Verhandlungen an die Betreiber des wiederbelebten Orient-Express-Projekts übertragen; der Verkauf wurde in der Folge durch die heutige Markeninhaberin und Betreiberin vorangetrieben. Die französische Hotel- und Freizeitgruppe Accor (bzw. die unter dem Orient-Express-Label agierende Einheit) übernahm die Wagen und ließ sie in gesicherter Form nach Frankreich bringen, um dort eine sorgfältige Restaurierung einzuleiten.

Die anschließende Restaurierung ist aufwändig und handwerklich anspruchsvoll: französische Werkstätten und Spezialisten überarbeiten Innenausstattungen, Furniere, Beschläge und Glasdekore im Geist der ursprünglichen CIWL-Art-Deco-Ästhetik, verbinden dieses Erbe aber zugleich mit zeitgemäßen Komfort- und Sicherheitsstandards. Ziel ist kein museales „Einfrieren“, sondern

eine sensible Wiederbelebung, die historische Details bewahrt und gleichzeitig moderne Reisestandards erfüllt. Vor diesem Hintergrund gewinnt das Jahr 2026 symbolischen Charakter: fünfzig Jahre nach dem Beginn der NIOE-Initiative soll das Jubiläum den Bogen schlagen von der ersten Wiederbelebung 1976 über das fast vergessene Kapitel nach 2008 bis hin zur nun realisierten Restaurierung und Neuinszenierung. Accor und die beteiligten Restaurierungswerkstätten bereiten eine Wiederkehr der Wagen auf ausgewählten Luxusrouthen vor, wobei die Aufführung und Ausstellung der Wagen auch kulturell-historische Aspekte betont – das Jubiläum ist damit mehr als ein Marketingtermin; es ist eine Feier des Erhalts materieller Kulturgüter und einer langen, wechselvollen Geschichte.

Anlässlich dieser neuen Aufmerksamkeit und zum 50. Jubiläum des Zuges stellen wir Ihnen dieses neue Arnold-Modell vor. Das 6-teilige Set bildet die charakteristische Zusammenstellung des historischen NIOE nach.

Intraflug/CIWL, 6-tlg. Set „50 Jahre Nostalgie-Istanbul-Orient-Express“, 1976

Intraflug/CIWL, set de 6 coches «50 años de Nostalgie-Istanbul-Orient-Express», 1976

Intraflug/CIWL, set di 6 carrozze "50 anni del Nostalgie-Istanbul-Orient-Express", 1976

Intraflug/CIWL, coffret de 6 voitures « 50 années de Nostalgie-Istanbul-Orient-Express », 1976

Intraflug/CIWL, 6-unit pack of "50 years of Nostalgie-Istanbul-Orient-Express", 1976



© M. N. Limburgerhof



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

DB, 3-tlg. Set TEE-Wagen „Rembrandt“, bestehend aus 1 x Speisewagen ARmz²¹⁷ + 1 x Apmz¹²² + 1 x Avmz²⁰⁷

DB, set de 3 coches TEE „Rembrandt“, compuesto por 1 x coche restaurante ARmz²¹⁷ + 1 x Apmz¹²² + 1 x Avmz²⁰⁷

DB, set di 3 carrozze TEE „Rembrandt“, composto da 1 x ARmz²¹⁷ + 1 x Apmz¹²² + 1 x Avmz²⁰⁷

DB, set de 3 voitures TEE « Rembrandt », composé de 1 x voiture restaurant ARmz²¹⁷ + 1 x Apmz¹²² + 1 x Avmz²⁰⁷

DB, 3-unit set of TEE coaches „Rembrandt“, consisting of 1 x restaurant coach ARmz²¹⁷ + 1 x Apmz¹²² + 1 x Avmz²⁰⁷



TEE „Rembrandt“

Der TEE 11/12 „Rembrandt“ wurde am 28.05.1967 in der Relation München - Amsterdam das Pendant zum TEE „Rheingold“. Namensgeber war der holländische Barockmaler und Künstler Rijn van Rembrandt.

Der TEE 11, der frühmorgens mit zwei, am Vorabend von TEE „Blauer Enzian“ abgestellten Reisezugwagen (1 Avm, 1 Apm) und einem Speisewagen WRm in München startete, machte in Stuttgart Kopf und erreichte Mannheim mit dem Speisewagen an der Zugspitze, wo die beiden Kurswagen vom TEE „Helvetia“ mitsamt der Zuglok vorne angekoppelt wurden. In Emmerich wurden der von Zürich kommende Abteilwagen Avm an der Zugspitze und der Münchner Avm Schlusswagen abgehängt und der noch aus einem Avm, 1 WRm und 1 Apm.

Diese drei Wagen wurden nach Reinigungsarbeiten, in umgekehrter Reihung, wieder von der gleichen Lokomotive im TEE 36 „Rhein-Main“ nach Emmerich gefahren, nahmen dort die beiden abgestellten Avm an die Zugspitze, und machten sich bespannt von BR 112 auf den Weg nach Frankfurt/M. Dort, spätabends um 22.53 Uhr angekommen, kehrte der TEE 35 nach nächtlichen Säuberungsarbeiten frühmorgens in entgegengesetzter Reihung nach Amsterdam (Ankunft 12.19 Uhr) zurück, wobei er natürlich bei dem Halt in Emmerich die zwei Schlusswagen Avm abstellte.



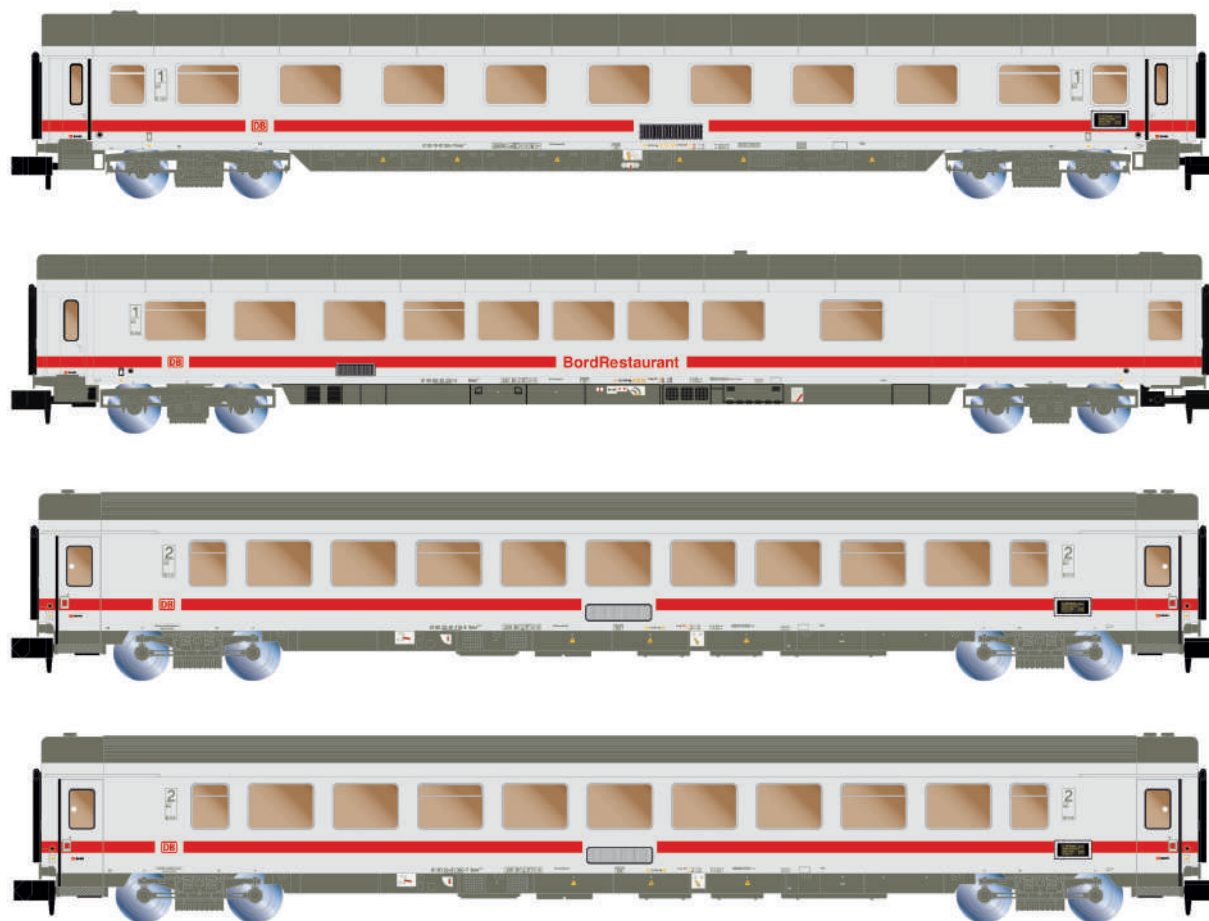
DB AG, 4-tlg. Set IC „Wawel“ Hamburg – Berlin – Krakau, bestehend aus 1 x Avmz + 1 x ARmz²¹⁸ + 2 x Bpmz, „ICE“-Farbgebung

DB AG, set de 4 coches IC "Wawel" Hamburgo – Berlín – Cracovia, compuesto por 1 x Avmz + 1 x ARmz²¹⁸ + 2 x Bpmz, decoración "ICE"

DB AG, set di 4 carrozze IC "Wawel" Amburgo – Berlino – Cracovia, composto da 1 x Avmz + 1 x ARmz²¹⁸ + 2 x Bpmz, livrea "ICE"

DB AG, set de 4 voitures IC « Wawel » Hambourg – Berlin – Cracovie, composé de 1 x Avmz + 1 x ARmz²¹⁸ + 2 x Bpmz, livrée « ICE »

DB AG, 4-unit set of IC "Wawel" Hamburg – Berlin – Krakow, consisting of 1 x Avmz + 1 x ARmz²¹⁸ + 2 x Bpmz, "ICE" livery



Der AKE-RHEINGOLD



Eine rollende legende

Komfortabler als jeder ICE und nur unwesentlich langsamer fährt der AKE-RHEINGOLD zu ausgewählten Zielen innerhalb Deutschlands und dem benachbarten Europa. Ein großer Teil der Wagen stammt aus dem legendären Trans Europ Express (TEE) RHEINGOLD, dem Luxuszug der 1960er Jahre. Verreisen wie zur „guten alten Zeit“ ist heute noch möglich mit dem Sonderzug AKE-RHEINGOLD, der sich im Besitz der AKE-Eisenbahntouristik befindet.

HN4507

NEW

AKE, 3-tlg. Set „Rheingold“, Set 1/2, bestehend aus 1 x Aussichtswagen ARDm + 1 x Clubwagen WGmh + 1 x Wagen Avmz

AKE, set de 3 coches "Rheingold", set 1/2, compuesto por 1 x coche panorámico ARDm + 1 x coche club WGmh + 1 x coche Avmz

AKE, set di 3 carrozze "Rheingold", set 1/2, composto da 1 x ARDm + 1 x WGmh + 1 x Avmz

AKE, coffret de 3 voitures « Rheingold », coffret 1/2, composé de 1 x voiture panoramique ARDm + 1 x voiture club WGmh + 1 x voiture Avmz

AKE, 3-unit set of "Rheingold", set 1/2, consisting of 1 x observation car ARDm + 1 x club coach WGmh + 1 x coach Avmz



HN4508

NEW

AKE, 3-tlg. Set „Rheingold“, Set 2/2, bestehend aus 1 x Speisewagen ARmh²¹⁷ + 1 x 1. Klasse Wagen Avmz + 1 x Wagen Apmz

AKE, set de 3 coches "Rheingold", set 2/2, compuesto por 1 x coche restaurante ARmh²¹⁷ + 1 x coche de 1ª clase Avmz + 1 x coche Apmz

AKE, set di 3 carrozze "Rheingold", set 2/2, composto da 1 x ARmh²¹⁷ + 1 x Avmz + 1 x Apmz

AKE, coffret de 3 voitures « Rheingold », coffret 2/2, composé de 1 x voiture-restaurant ARmh²¹⁷ + 1 x voiture de 1ère classe Avmz + 1 x voiture Apmz

AKE, 3-unit set of "Rheingold", set 2/2, consisting of 1 x restaurant coach ARmh²¹⁷ + 1 x 1st class coaches Avmz + 1 x coach Apmz



HN4481

NEW



DR, 4-tlg. Set „Tourex“, Nr. 2/2, bestehend aus 1 x WR + 1 x SD + 2 x WLAB, blaue Farbgebung

DR, set de 4 coches “Tourex”, set 2/2, compuesto por 1 x WR + 1 x SD + 2 x WLAB, decoración azul

DR, set 3 carrozze “Tourex”, n. 2/2, composto da 1 x WR + 1 x SD + 2 x WLAB, livrea blu

DR, coffret de 4 voitures « Tourex », n° 2/2, composé de 1 x WR + 1 x SD + 2 x WLAB, livrée bleue

DR, 4-unit set of “Tourex”, no. 2/2, consisting of 1 x WR + 1 x SD + 2 x WLAB, blue livery

Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage



HN4482

NEW



DR, 3-tlg. Set OSShD-Wagen Typ B, Nr. 2/2, bestehend aus 1 x A + 1 x AB + 1 x Bc, grün/beige Farbgebung
 DR, set de 3 coches tipo B "OSShD", set 2/2, compuesto por 1 x A + 1 x AB + 1 x Bc, decoración verde/beige
 DR, set 3 carrozze tipo B "OSShD", n. 2/2, composto da 1 x A + 1 x AB + 1 x Bc, livrea verde/beige
 DR, coffret de 3 voitures type B « OSShD », n° 2/2, composé de 1 x A + 1 x AB + 1 x Bc, livrée verte/beige
 DR, 3-unit set of "OSShD" coaches type B, no. 2/2, consisting of 1 x A + 1 x AB + 1 x Bc, green/beige livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN4483

NEW



DR, 3-tlg. Set OSShD-Wagen Typ B, Nr. 2/2, bestehend aus 1 x WR + 2 x B, grün/beige Farbgebung
 DR, set de 3 coches tipo B "OSShD", set 2/2, compuesto por 1 x WR + 2 x B, decoración verde/beige
 DR, set 3 carrozze tipo B "OSShD", n. 2/2, composto da 1 x WR + 2 x B, livrea verde/beige
 DR, coffret de 3 voitures type B « OSShD », n° 2/2, composé de 1 x WR + 2 x B, livrée verte/beige
 DR, 3-unit set of "OSShD" coaches type B, no. 2/2, consisting of 1 x WR + 2 x B, green/beige livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

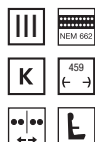
DR, 4-tlg. Doppelstockeinheit DB13ümpe, dunkelgrüne Farbgebung, „DEUTSCHE REICHSBAHN“

DR, unidad doble-piso DB13ümpe de 4 coches, decoración verde oscuro, «DEUTSCHE REICHSBAHN»

DR, set di 4 carrozze a due piani DB13ümpe, livrea verde scuro, marcatura "DEUTSCHE REICHSBAHN"

DR, coffret de 4 voitures DB13ümpe à 2 niveaux, livrée vert foncé, « DEUTSCHE REICHSBAHN »

DR, 4-unit double-decker coach DB13ümpe, dark green livery, "DEUTSCHE REICHSBAHN"



HN4521

NEW 2026



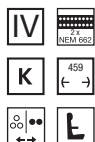
DR, 4-tlg. Doppelstockeinheit DBv mit Führerstand, blau-graue Farbgebung

DR, unidad doble-piso DBv de 4 coches con cabina de conducción, decoración azul-gris

DR, set di 4 carrozze a due piani con carrozza pilota, tipo DBv, livrea blu/grigia

DR, coffret de 4 voitures DBv à 2 niveaux avec voiture pilote, livrée bleue/grise

DR, 4-unit double-decker coach DBv with drivers cabin, blue/grey livery



HN4519

NEW 2026

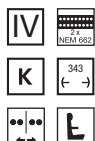
DR, 2-tlg. Doppelstockeinheit, laubgrün-braune Farbgebung

DR, unidad doble-piso de 2 coches, decoración verde-marrón

DR, set di 2 carrozze a due piani, livrea verde foglia/marrone

DR, coffret de 2 voitures à 2 niveaux, livrée verte/marron

DR, 2-unit double-decker coach, leafgreen/brown livery



HN6719

NEW 2026



DR, 2-tlg. Set Gs-Wagen, braune Farbgebung, einer mit roter Zugschlusslaterne

DR, set de2 vagones Gs, decoración marrón, uno con luces de cola

DR, set di 2 carri Gs, livrea marrone, uno con luci di coda rosse

DR, coffret de 2 wagons Gs, livrée marron, un d'eux avec feux de fin de convoi

DR, 2-unit pack of Gs wagons, brown livery, one with rear red light



Wagen mit Schlusslicht

Batterie nicht im lieferumfang enthalten

Pila no incluida

Batteria non inclusa

Pile non incluse

Battery not included



HN6718

NEW 2026



RENFE, 2-tlg. Set Gs-Wagen, braune Farbgebung, einer mit roten Zugschlusslaternen

RENFE, set de2 vagones J2, decoración rojo óxido, uno con luces de cola

RENFE, set di 2 carri Gs, livrea marrone, uno con luci di coda rosse

RENFE, coffret de 2 wagons Gs, livrée marron, un d'eux avec feux de fin de convoi

RENFE, 2-unit pack of Gs wagons, brown livery, one with rear red lights



Con luces de fin de convoy

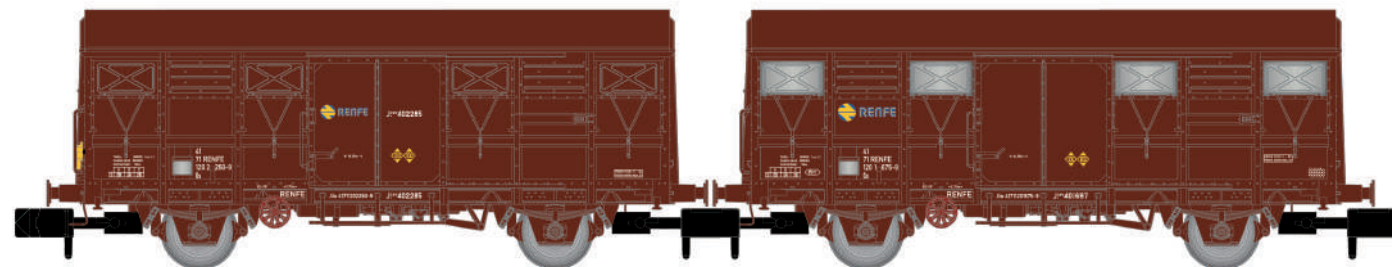
Batterie nicht im lieferumfang enthalten

Pila no incluida

Batteria non inclusa

Pile non incluse

Battery not included



HN6715

NEW 2026



FS, 2-tlg. Set Gs-Wagen, braune Farbgebung, einer mit roten Zugschlusslaternen

FS, set de 2 wagons Gs, decoración marrón, uno con luces de cola

FS, set di 2 carri Gs, livrea marrone, uno con luci di coda rosse

FS, coffret de 2 wagons Gs, livrée marron, l'un d'eux avec feux de fin de convoi

FS, 2-unit pack of Gs wagons, brown livery, one with rear red lights



Con luci di fine convoglio



Batterie nicht im lieferumfang enthalten

Pila no incluida

Batteria non inclusa

Pile non incluse

Battery not included



HN6716

NEW 2026

FS, 2-tlg. Set Dienstwagen, VGhs-Kastenwagen + Vkkkm-Flachwagen mit Schotterbeladung

FS, set de 2 wagones de servicio, furgón VGhs + vagón plataforma Vkkkm con carga de balasto

FS, set di 2 carri di servizio: carro VGhs + carro pianale Vkkkm caricato con pietrisco

FS, coffret de 2 wagons de service, fourgon VGhs + wagon plateforme Vkkkm avec chargement de gravier

FS, 2-unit pack of service wagons, VGhs closed wagon + Vkkkm flat wagon loaded with ballast



HN6717

NEW 2026



SNCF, 2-tlg. Set Gs-Wagen, braune Farbgebung, einer mit roten Zugschlusslaternen

SNCF, set de 2 wagons Gs, decoración marrón, uno con luces de cola

SNCF, set di 2 carri Gs, livrea marrone, uno con luci di coda rosse

SNCF, coffret de 2 wagons Gs, livrée marron, un d'eux avec feux de fin de convoi

SNCF, 2-unit pack of Gs wagons, brown livery, one with rear red lights



Batterie nicht im lieferumfang enthalten

Pila no incluida

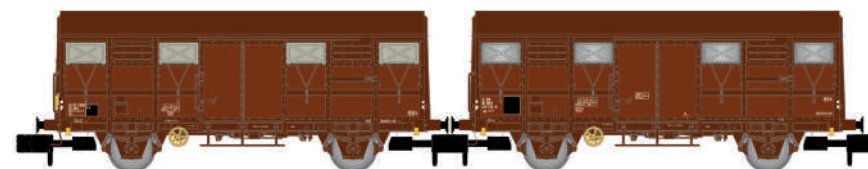
Batteria non inclusa

Pile non incluse

Battery not included



Avec des feux de fin de convoi



HN6726

NEW 2026



SNCF, Containerwagen S70, grüne Farbgebung, beladen mit Kühl-Wechselbehälter „Système Fril“

SNCF, vagón portacontenedores S70, decoración verde, cargado con caja móvil frigorífica «Système Fril»

SNCF, carro porta-container S70, livrea verde, caricato con container frigorifero "Système Fril"

SNCF, wagon porte-conteneurs S70, livrée verte, avec caisse mobile frigorifique « Système Fril »

SNCF, S70 container wagon, green livery, loaded with "Système Fril" reefer container



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN6725

NEW 2026



SNCF, Containerwagen S70, braune Farbgebung, beladen mit Wechselbehälter mit Schiebepplane „CNC“

SNCF, vagón portacontenedores S70, decoración marrón, cargado con caja móvil de lona «CNC»

SNCF, carro porta-container S70, livrea marrone, caricato con cassa mobile telonata "CNC"

SNCF, wagon porte-conteneurs S70, livrée marron, avec caisse mobile bâchée « CNC »

SNCF, S70 container wagon, brown livery, loaded with "CNC" curtain-side swap body



HN6727

NEW 2026



TOUAX, Containerwagen S70, braun, beladen mit Kühl-Wechselbehälter „Chantal Philippe BEAU“

TOUAX, vagón portacontenedores S70, marrón, cargado con caja móvil frigorífica «Chantal Philippe BEAU»

TOUAX, carro porta-container S70, livrea marrone, caricato con container frigorifero "Chantal Philippe BEAU"

SNCF, wagon porte-conteneurs S70, livrée marron, avec caisse mobile frigorifique « Chantal Philippe BEAU »

TOUAX, S70 container wagon, brown livery, loaded with "Chantal Philippe BEAU" reefer container



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN6728

NEW 2026



RENFE, MMC3-Containerwagen, braune Farbgebung, beladen mit „RENFE“-Kühl-Wechselbehälter (Farbgebung 1)

RENFE, vagón portacontenedores MMC3, decoración rojo óxido, cargado con caja móvil frigorífica «RENFE» (decoración 1)

RENFE, carro porta-container MMC3, livrea marrone, caricato con container frigorifero "RENFE" (livrea 1)

RENFE, wagon porte-conteneurs MMC3, livrée marron, avec caisse mobile frigorifique « RENFE » (livrée 1)

RENFE, MMC3 container wagon, brown livery, loaded with "RENFE" reefer container (livery 1)

Novedad: modelo con caja móvil completamente nueva



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6729

NEW 2026



RENFE, MMC3-Containerwagen, braune Farbgebung, beladen mit „RENFE“-Kühl-Wechselbehälter (Farbgebung 2)

RENFE, vagón portacontenedores MMC3, decoración rojo óxido, cargado con caja móvil frigorífica «RENFE» (decoración 2)

RENFE, carro porta-container MMC3, livrea marrone, caricato con container frigorifero "RENFE" (livrea 2)

RENFE, wagon porte-conteneurs MMC3, livrée marron, avec caisse mobile frigorifique « RENFE » (livrée 2)

RENFE, MMC3 container wagon, brown livery, loaded with "RENFE" reefer container (livery 2)

Novedad: modelo con caja móvil completamente nueva



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6730

NEW 2026



CEMAT, Containerwagen Sgnss, grün, beladen mit „AMBROGIO“-Curtainside-Wechselaufbau

CEMAT, vagón portacontenedores Sgnss, decoración verde, cargado con caja móvil de lona «AMBROGIO»

CEMAT, carro porta-container Sgnss, livrea verde, caricato con cassa mobile telonata "AMBROGIO"

CEMAT, wagon porte-conteneurs Sgnss, livrée verte, avec caisse mobile bâchée « AMBROGIO »

CEMAT, container wagon Sgnss, green livery, loaded with "AMBROGIO" curtain-side swap body

Novità di stampa nuova cassa mobile



V - VI

K

123
← →



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6731

NEW 2026



FS, Containerwagen Sgnss, braun, beladen mit einem Wechselbehälter „CATONE“

FS, vagón portacontenedores Sgnss, decoración marrón, cargado con caja móvil «CATONE»

FS, carro porta-container Sgnss, livrea marrone, caricato con container frigorifero "CATONE"

FS, wagon porte-conteneurs Sgnss, livrée marron, avec conteneur frigorifique « CATONE »

FS, container wagon Sgnss, brown livery, loaded with "CATONE" reefer container

Novità di stampa nuova cassa mobile



V - VI

K

123
← →



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6742

NEW 2026

Mercitalia Intermodal, 4-achs. Containerwagen Sgnss, blau, mit 45'-Container „Codognotto“

Mercitalia Intermodal, vagón portacontenedores Sgnss de 4 ejes, decoración azul, con contenedor de 45 pies «Codognotto»

Mercitalia Intermodal, carro porta-container Sgnss a 4 assi, livrea blu, caricato con container da 45' "Codognotto"

Mercitalia Intermodal, wagon porte-conteneurs Sgnss à 4 essieux, livrée bleue, avec conteneur de 45 pieds « Codognotto »

Mercitalia Intermodal, 4-axle container wagon Sgnss, blue livery, loaded with 45' container "Codognotto"



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6743

NEW 2026

Mercitalia Intermodal, 4-achs. Containerwagen Sgnss, grün, mit 45'-Container von „GTS Barilla“

Mercitalia Intermodal, vagón portacontenedores Sgnss de 4 ejes, decoración verde, con contenedor de 45 pies de «GTS Barilla»

Mercitalia Intermodal, carro porta-container Sgnss a 4 assi, livrea verde, caricato con container da 45' "GTS Barilla"

Mercitalia Intermodal, wagon porte-conteneurs Sgnss à 4 essieux, livrée verte, avec conteneur de 45 pieds « GTS Barilla »

Mercitalia Intermodal, 4-axle container wagon Sgnss, green livery, loaded with 45' container "GTS Barilla"



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6744

NEW 2026

4-achs. Containerwagen Sgnss, graue Farbgebung, beladen mit 45'-Container „DB Schenker“, weiß

Vagón portacontenedores de 4 ejes Sgnss, decoración gris, cargado con contenedor de 45 pies «DB Schenker», blanco

Carro porta-container Sgnss a 4 assi, livrea grigia, caricato con container bianco da 45' "DB Schenker"

Wagon porte-conteneurs Sgnss à 4 essieux, livrée grise avec conteneur de 45 pieds « DB Schenker », blanc

4-axle containerwagon Sgnss, grey livery, loaded with 45' white container "DB Schenker"



HN6745

NEW 2026

4-achs. Containerwagen Sgnss, graue Farbgebung, beladen mit 2 x 20'-Containern „MAERSK“

Vagón portacontenedores de 4 ejes Sgnss, decoración gris, cargado con 2 contenedores de 20 pies «MAERSK»

Carro porta-container Sgnss a 4 assi, livrea grigia, caricato con 2 container da 20' "MAERSK"

Wagon porte-conteneurs Sgnss à 4 essieux, livrée grise avec 2 conteneurs de 20 pieds « MAERSK »

4-axle containerwagon Sgnss, grey livery, loaded with 2 x 20' container "MAERSK"



HN6737

NEW 2026

D-GATX, 4-achs. Getreidesilowagen mit runden Seitenwänden, neongrüne „Getreide“-Farbgebung, großes „GATX“-Logo

D-GATX, vagón tolva cerealera de 4 ejes con paredes laterales redondeadas, decoración verde neón «Cereal», gran logotipo « GATX »

D-GATX, carro tramoggia a 4 assi con pareti arrotondate, livrea verde neon "Cereals" con grande logo "GATX"

D-GATX, wagon-trémie céréalière à 4 essieux avec parois bombées, livrée vert néon « Cereal », grand logo « GATX »

D-GATX, 4-axle round-sided hopper wagon, neongreen "Cereals" livery with big "GATX" logo



HN6738

NEW 2026

D-WASCO, 4-achs. Getreidesilowagen mit runden Seitenwänden, orange Farbgebung, großes „WASCOSA“-Logo

D-WASCO, vagón tolva cerealera de 4 ejes con paredes laterales redondeadas, decoración naranja, logotipo grande «WASCOSA»

D-WASCO, carro tramoggia a 4 assi con pareti arrotondate, livrea arancione con grande logo "WASCOSA"

D-WASCO, wagon-trémie céréalière à 4 essieux avec parois bombées, livrée orange, avec grand logo « WASCOSA »

D-WASCO, 4-axle round-sided hopper wagon, orange livery with big "WASCOSA" logo



HN6739

NEW 2026

F-ERSA, 4-achs. Getreidesilowagen mit runden Seitenwänden, „Interfracht“, mit Vogel-Graffiti

F-ERSA, vagón tolva cerealera de 4 ejes con paredes laterales redondeadas, «Interfracht», con grafitis de pájaros

F-ERSA, carro tramoggia a 4 assi per cereali con pareti arrotondate, "Interfracht", con graffiti a forma di uccello

F-ERSA, wagon-trémie céréalière à 4 essieux avec parois bombées, « Interfracht », avec graffitis en forme d'oiseaux

F-ERSA, 4-axle round-sided cereal hopper wagon, "Interfracht", with bird graffiti



HN6732

NEW 2026

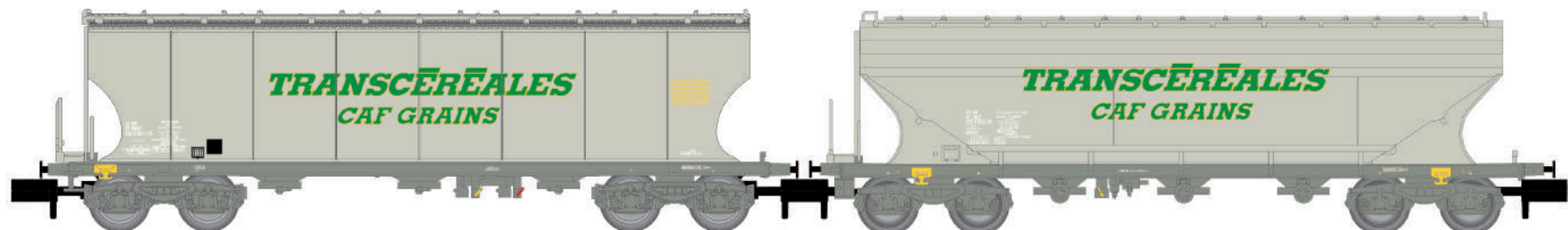
SNCF, 2-tlg. Set Getreidesilowagen „Transcéréales – CAF Grains“, mit geraden und runden Seitenwänden

SNCF, set de 2 vagones tolva cerealera «Transcéréales – CAF Grains», con paredes laterales rectas y redondeadas

SNCF, set di 2 carri tramoggia per per trasporto cereali "Transcéréales – CAF Grains", con pareti piane + arrotondate

SNCF, coffret de 2 wagon-trémie céréalière « Transcéréales – CAF Grains », avec parois lisses et bombées

SNCF, 2-unit pack of cereal hopper wagons "Transcéréales – CAF Grains", with flat + rounded walls



HN6735

NEW 2026

FS, 4-achs. Getreidesilowagen mit runden Seitenwänden „Peroni“, rote Farbgebung

FS, vagón tolva de cereales de 4 ejes con paredes laterales redondeadas, «Peroni», decoración rojo

FS, carro tramoggia a 4 assi con pareti arrotondate, "Peroni", livrea rossa

FS, wagon-trémie céréalière à 4 essieux avec parois bombées, « Peroni », livrée rouge

FS, 4-axle round-sided hopper wagon "Peroni", red livery



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN6734

NEW 2026

F-MISA, 4-achs. Getreidesilowagen mit geraden Seitenwänden „MILLET“ mit Graffiti

F-MISA, vagón tolva cerealera de 4 ejes con paredes laterales rectas, «MILLET» con grafitis

F-MISA, carro tramoggia a 4 assi con pareti piane, "MILLET" con graffiti

F-MISA, wagon-trémie céréalière à 4 essieux avec parois lisses, « MILLET » con graffitis

F-MISA, 4-axle flat-sided hopper wagon, "MILLET" with graffiti



HN6733

NEW 2026

SNCF, 4-achs. Zuckersilowagen „Andros“, grüne Farbgebung

SNCF, vagón tolva de azúcar de 4 ejes, «Andros», decoración verde

SNCF, carro tramoggia a 4 assi con pareti arrotondate, "Andros", livrea verde

SNCF, wagon-trémie pour transport de sucre à 4 essieux, « Andros », livrée verte

SNCF, 4-axle round-sided hopper wagon, "Andros", green livery



HN6736

NEW 2026

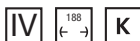
FS, 2-tlg. Set 4-achs. Getreidesilowagen mit geraden Seitenwänden „Sosimage“, graue Farbgebung

FS, set de 2 vagones tolva de 4 ejes con paredes laterales rectas, « Sosimage », décoration gris

FS, set di 2 carri tramoggia a 4 assi con pareti piane, "Sosimage", livrea grigia

FS, coffret de 2 wagon-trémie à 4 essieux avec parois lisses, « Sosimage », livrée grise

FS, 2-unit pack of 4-axle flat-sided hopper wagon "Sosimage", grey livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6740

NEW 2026

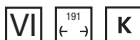
RENFE, 2-tlg. Set 4-achs. Getreidesilowagen „Ermewa“, graue Farbgebung, mit geraden und runden Seitenwänden

RENFE, set de 2 vagones tolva cerealera de 4 ejes «Ermewa», decoración gris, con paredes laterales rectas y redondeadas

RENFE, set di 2 carri tramoggia a 4 assi (uno con pareti arrotondate e uno con pareti piane), "Ermewa", livrea grigia

RENFE, coffret de 2 wagons-trémies à 4 essieux « Ermewa », livrée grise, avec parois lisses et bombées

RENFE, 2-unit pack of 4-axle round and flat-sided hopper wagon "Ermewa", grey livery



HN6741

NEW 2026

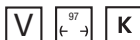
RENFE, 4-achs. Getreidesilowagen mit runden Seitenwänden, „Mahou“-Farbgebung

RENFE, vagón tolva de 4 ejes cerealera con paredes laterales redondeadas, decoración «Mahou»

RENFE, carro tramoggia a 4 assi con pareti arrotondate, livrea "Mahou"

RENFE, wagon-trémie céréalier à 4 essieux avec parois bombées, livrée « Mahou »

RENFE, 4-axle round-sided hopper wagon, "Mahou" livery



HN6721

NEW 2026

RENFE, 2-tlg. Set 2-achs. PR-Kesselwagen, „Saltra“, gelb-graue Farbgebung

RENFE, set de 2 vagones cisterna PR de amoníaco, decoración amarillo-gris «Saltra»

RENFE, set di 2 carri cisterna PR a 2 assi, "Saltra", livrea giallo-grigia

RENFE, coffret de 2 wagons-citernes PR pour transport d'amoniaque, livrée jaune et grise « Saltra »

RENFE, 2-unit pack of 2-axle PR tank wagons, "Saltra", yellow-grey livery



IV - V

K 124
(← →)



HN6722

NEW 2026

RENFE, 4-achs. Gaskesselwagen PRR, „AMONIACO ANHIDRO“, weiße Farbgebung

RENFE, vagón cisterna PRR de amoníaco, decoración blanco «AMONIACO ANHIDRO»

RENFE, carro cisterna PRR a 4 assi per trasporto gas, "AMONIACO ANHIDRO", livrea bianca

RENFE, wagon-citerne PRR pour transport d'amoniaque, livrée blanche « AMONIACO ANHIDRO »

RENFE, 4-axle gas tank wagon PRR, "AMONIACO ANHIDRO", white livery



IV - V

K 100
(← →)



Fotomontage / Fotomontage / Fotomontaggio / Photomontage

HN6723

NEW 2026

RENFE, 4-achs. Rohölkesselwagen PRR, „Repesa-Repsol“, weiß-orange Farbgebung

RENFE, vagón cisterna PRR de crudo, decoración plata-azul «Repesa-Repsol»

RENFE, carro cisterna PRR a 4 assi per trasporto greggio, "Repesa-Repsol", livrea bianca-arancione

RENFE, wagon-citerne PRR pour transport de pétrol, livrée argent/bleue « Repesa-Repsol »

RENFE, 4-axe crude oil tank wagon PRR, "Repesa-Repsol" white-orange livery



III - IV

K 100



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6724

NEW 2026

RENFE, 4-achs. Ammoniakkesselwagen PRR, „ESSO-Saltra“ grau-weiß-orange Farbgebung

RENFE, vagón cisterna PRR de amoníaco, decoración gris-blanco-naranja «ESSO-Saltra»

RENFE, carro cisterna PRR a 4 assi per ammoniaca, "ESSO-Saltra", livrea grigia-bianca-arancione

RENFE, wagon-citerne PRR pour transport d'ammoniaque, livrée grise/blanche/orange « ESSO-Saltra »

RENFE, 4-axe ammonia tank wagon PRR, "ESSO-Saltra" grey-white-orange livery



III - IV

K 100



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6746

NEW 2026

FS, 2-tlg. Set 2-achs. Kesselwagen „Total”

FS, set de 2 vagones cisterna de 2 ejes «Total»

FS, set di 2 carri cisterna a 2 assi "Total"

FS, coffret de 2 wagons-citernes à 2 essieux « Total »

FS, 2-unit pack of 2-axle tank wagons "Total"



HN6747

NEW 2026

FS, 2-tlg. Set 2-achs. Kesselwagen „Api”

FS, set de 2 vagones cisterna de 2 ejes «Api»

FS, set di 2 carri cisterna a 2 assi "Api"

FS, coffret de 2 wagons-citernes à 2 essieux « Api »

FS, 2-unit pack of 2-axle tank wagons "Api"



HN6693**NEW 2026****FS, 2-tlg. Set 2-achs. Gaskesselwagen, „Agipgas“, weiße Farbgebung**

FS, set de 2 vagones cisterna de gas de 2 ejes, «Agipgas», decoración blanco

FS, set di 2 carri cisterna a 2 assi per trasporto gas, "Agipgas", livrea bianca

FS, coffret de 2 wagons-citernes à gaz à 2 essieux, « Agipgas », livrée blanche

FS, 2-unit pack of 2-axle gas tank wagons, "Agipgas", white livery



Fotomontage / Fotomontaje / Fotomontaggio / Photomontage

HN6720**NEW 2026****SNCF, 2-tlg. Set 2-achs. Gaskesselwagen, „AGA Progas“, weiße Farbgebung**

SNCF, set de 2 vagones cisterna de gas de 2 ejes, «AGA Progas», decoración blanco

SNCF, set di 2 carri cisterna a 2 assi per trasporto gas, "AGA Progas", livrea bianca

SNCF, coffret de 2 wagons-citernes à gaz à 2 essieux, « AGA Progas », livrée blanche

SNCF, 2-unit pack of 2-axle gas tank wagons, "AGA Progas", white livery

**HN6748****NEW 2026****CH-WASCO, 2-tlg. Set 2-achs. Kesselwagen „MOTOREX“, türkisarabene Farbgebung**

CH-WASCO, set de 2 vagones cisterna de 2 ejes «MOTOREX», decoración turquesa

CH-WASCO, set di 2 carri cisterna a 2 assi "MOTOREX", livrea turchese

CH-WASCO, coffret de 2 wagons-citernes à 2 essieux « MOTOREX », livrée turquoise

CH-WASCO, 2-unit pack of 2-axle tank wagons "MOTOREX", turquoise livery



HN6749

NEW 2026

DR, 2-tlg. Set 2-achs. Bierkühlwagen „Wernesgrüner“

DR, set de 2 vagones frigoríficos de 2 ejes, cerveza «Wernesgrüner»

DR, set di 2 carri frigoriferi a 2 assi, birra "Wernesgrüner"

DR, coffret de 2 wagons frigorifiques à 2 essieux, bière « Wernesgrüner »

DR, 2-unit pack of 2-axle beer wagons "Wernesgrüner"



HN6750

NEW 2026

DR, 2-achs. Kühlwagen „Vita Cola“

DR, vagón frigorífico de 2 ejes «Vita Cola»

DR, carro frigorifero a 2 assi "Vita Cola"

DR, wagon frigorifique à 2 essieux « Vita Cola »

DR, 2-axle refrigerated wagon "Vita Cola"



HN6751

NEW 2026

DR, 2-achs. Kühlwagen „Sassnitzer Fisch“

DR, vagón frigorífico de 2 ejes «Sassnitzer Fisch»

DR, carro frigorifero a 2 assi "Sassnitzer Fisch"

DR, wagons frigorifique à 2 essieux « Sassnitzer Fisch »

DR, 2-axle refrigerated wagon "Sassnitzer Fisch"

