



Katalog 2025/26

H0
1:87

TT
1:120

N
1:160



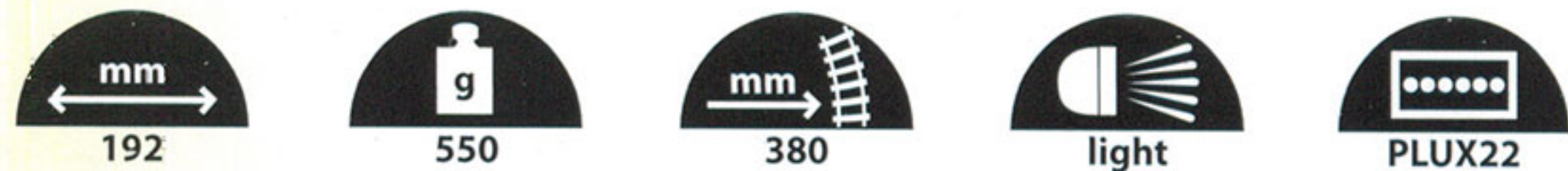
Modelle der Lokomotiven H0, TT und N

Die Eisenbahnmodelle MTB sind mit professionellen Technologien gemäß modernen Standards hergestellt. Die Modelle sind mit einem breiten Angebot an Funktionseigenschaften ausgestattet und verfügen über ein hohes Gewicht der Modelle. Austausch der Radsätze mit Bandage möglich.

- unabhängige Steuerung der Lichter, rot-weiße Positionslichter, Hauptscheinwerfer, Beleuchtung der Kabine des Lokführers (H0)
- eingebauter Lautsprecher für den direkten Einbau des Decoders (Plux22 /Plux16 /Next18 /NEM651)

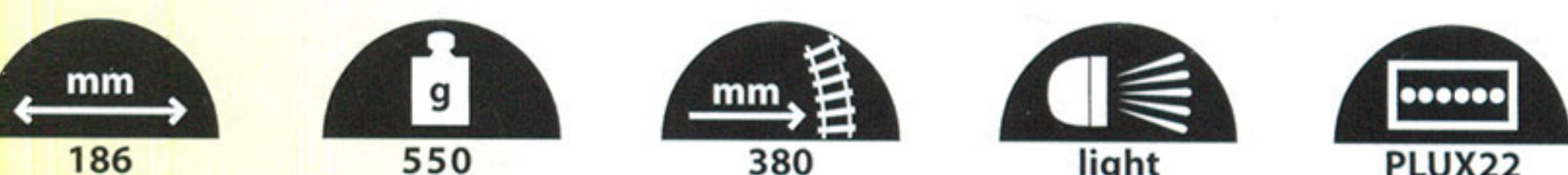
Elektrische Lokomotive der Reihe 150, 151, E499.2

Elektrolokomotive der Baureihe 150 (150.2, E499.2), hergestellt von Škoda Plzeň im Jahr 1978 in einer Stückzahl von 27 Einheiten. Lokomotive ist für den Betrieb von Schnellzügen. Lokomotiven zur Baureihe 151 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h um, insgesamt 13 Maschinen.



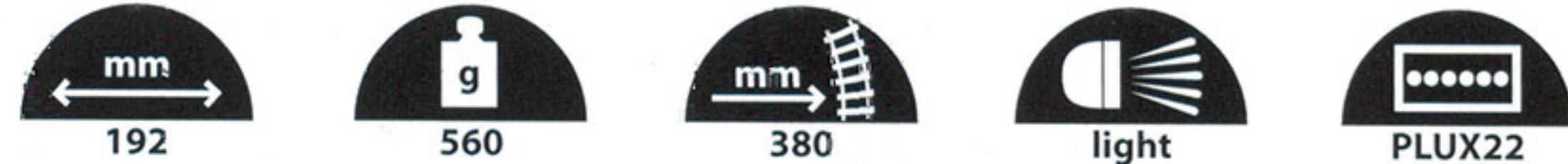
Lokomotiven der Reihe 121, E469.1, E499.0, EU05

Die Vorlage des Modells der Reihe E469.1 (später 121) wurde in den Jahren 1959-61 produziert. Sie wird zum Personenzügen und gelegentlich auch zum Gütertransport verwendet. Exportversion für die UdSSR CS3.



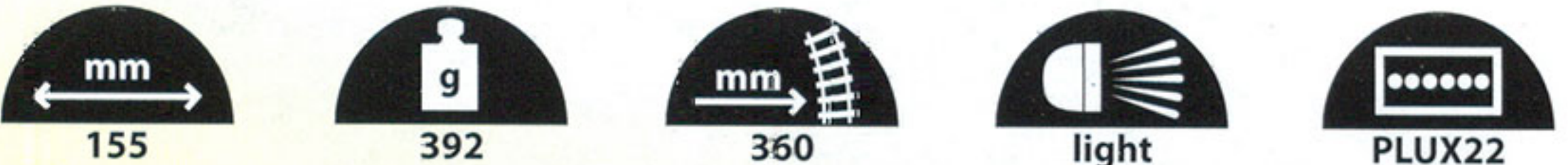
Elektrische Lokomotive der Reihe 163, 363

Elektrische Lokomotive der Reihe 163, 363 (ex E 499.3) sind universell für Personen und Güterzüge geeignet, wo sie allmählich ausdienende Reihe E 499.0/1 ersetzen. Sie wurden in drei Serien 1984-1992 von 120 Stück hergestellt.



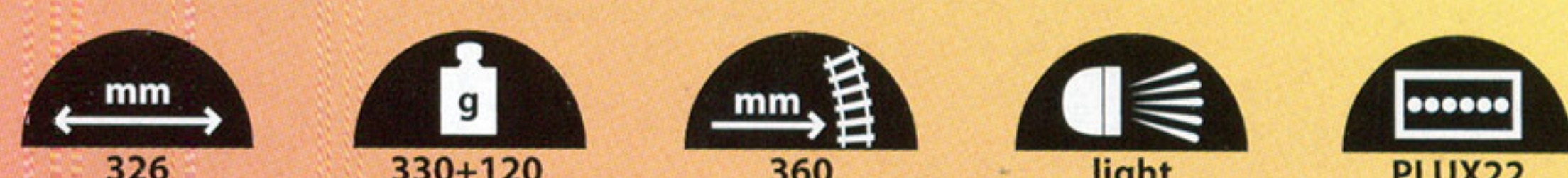
Diesellok Baureihe 740, 742, T466.2

Die Lokomotiven werden für den Mehrzweck Einsatz zur Traktion und zum Rangieren von Güterzügen und gelegentlich auch von Personenzügen verwendet.



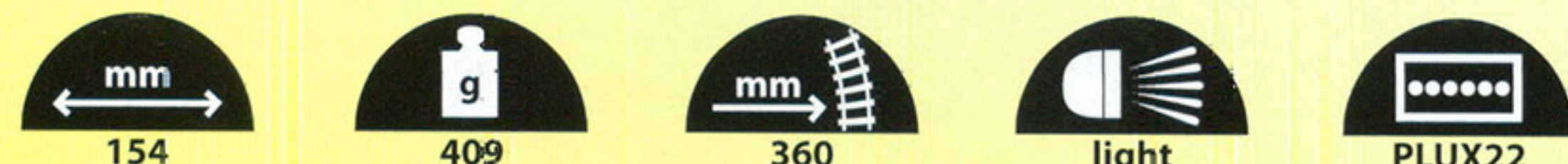
Motorwagen der Reihe 814 + 014 + 914

Motoreinheiten der Baureihe 814 sind für den leichten Personenverkehr auf Nahverkehrsstrecken vorgesehen. Sie entstanden durch den Umbau von Wagen 810 und der Verbindung mit dem Beiwagen der ursprünglichen Baureihe 010. Der Serienumbau erfolgte zwischen 2005 und 2012 in einer Gesamtzahl von 210 Einheiten und 24 Einheiten mit drei Wagen.



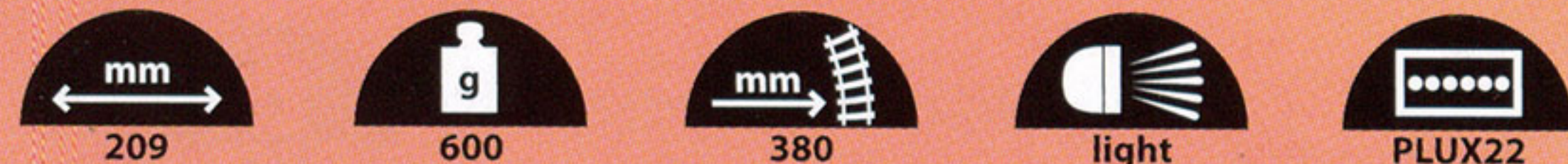
Lokomotive der Reihe 721, T458.0

Lokomotive T458.0 wurde in ČKD Praha als eine größere und mehr schwergewichtige Version der Lokomotive T435 hergestellt. Sie wurde für Export nach in die Sowjetunion mit der Bezeichnung ČME2 bestimmt und noch 220 Stücke wurden im Betrieb der tschechoslowakischen Bahnen benutzt.



Lokomotive der Reihe T678.0, T679.0, 775

Lokomotiven der Baureihe 775 (ehemals T 678.0) sind Diesellokomotiven mit elektrischer Kraftübertragung. Zwischen 1961 und 1965 wurden insgesamt 17 Stück und 27 Stück der T679.0-Personenwagenversion hergestellt.



H0
1:87



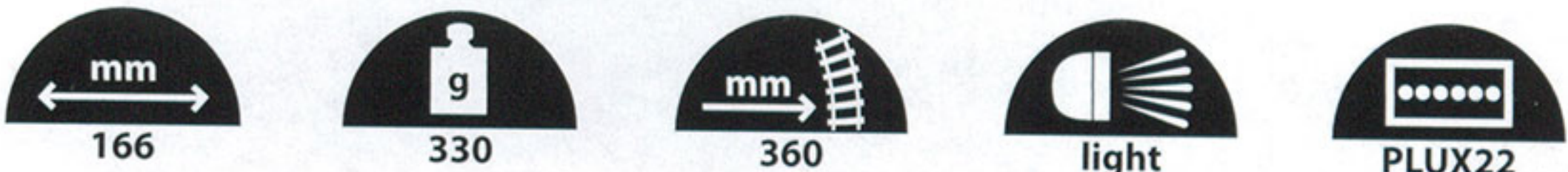
ČSD M475.0001



ČSD 830 101

Motorwagen der Reihe 810

Motorwagen der Reihen 810 (ex M152) wurden zum Transport der Personen- und Güterzüge auf Hauptbahnen benutzt. Sie wurden 1973-1982 in Anzahl von 678 Stück produziert.



CD 810 423



ČSD M152.0299



CD 810 172



ČD 714 219



PKP SM41 43



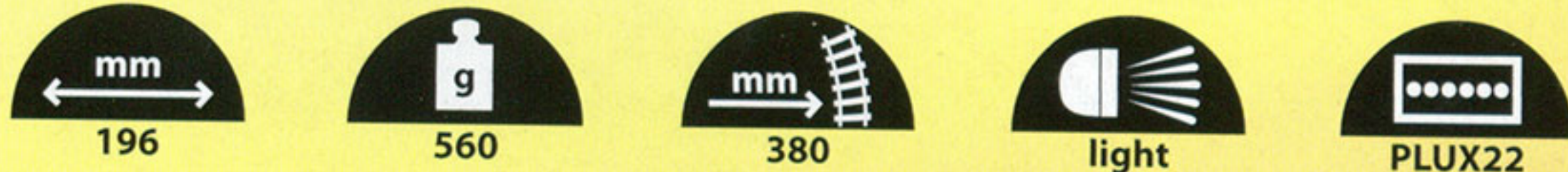
MAV M44 148



MAV M63 001

Diesellok Baureihe ST43

Die Lokomotive wurde in Rumänien unter DA 060 hergestellt und in vielen Länder, z.B. Bulgarien, oder Polen (hier unter Zeichen ST43 1965-1978) exportiert.



KEG 060DA 2103



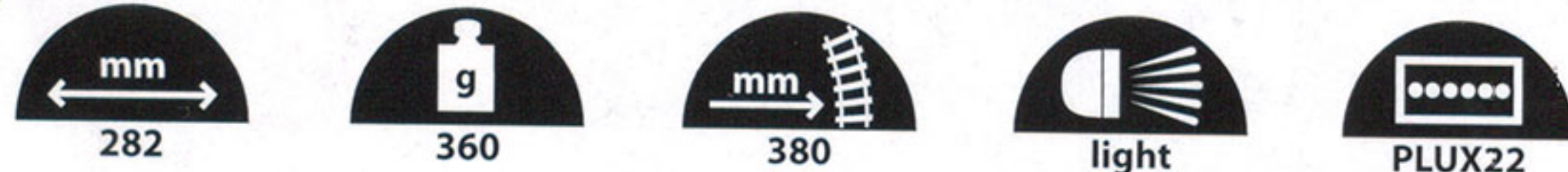
MAV M41 2103



MAV Mda 3017

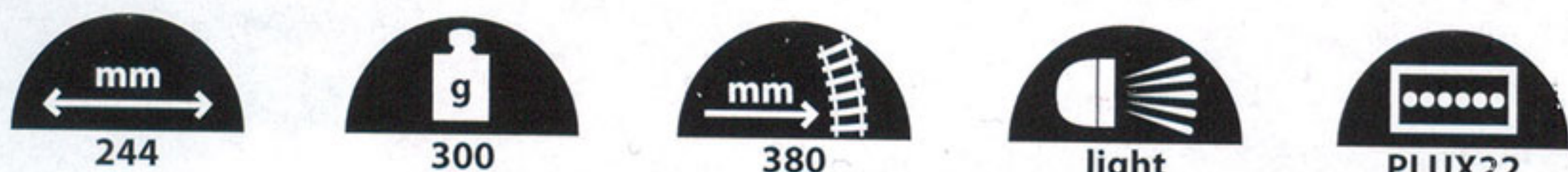
Motorwagen der Reihen 860, M475

Die Triebwagen 860/M475.0 wurden für die universelle Beförderung von Personenzügen mit elektrischer Kraftübertragung auf alle Achsen konzipiert. 2 Prototypen wurden 1974-75 im Werk Vagonka Tatra Studénka hergestellt.



Motorwagen der Reihen 830, 831, M262

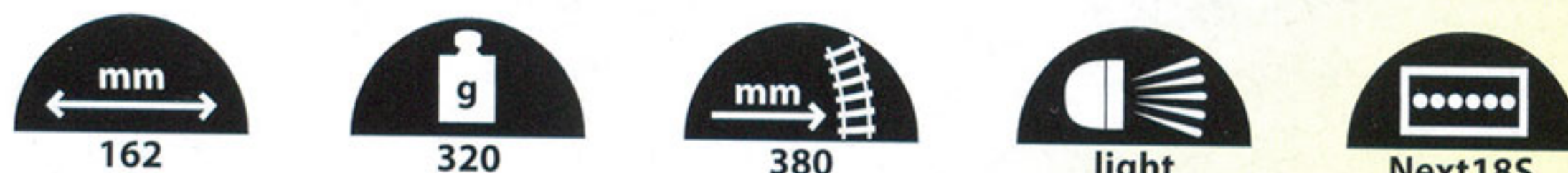
Ein Modell des Triebwagens der Baureihe 830 (ex M262.0) in der Ausführung und Lackierung der Serie III aus den 1990er Jahren. Die Triebwagen mit 240 kW elektrischer Leistung wurden in drei Serien zu je 250 Stück gebaut. Sie waren für den Betrieb von Schnellzügen und schweren Personenzügen auf Hauptstrecken konzipiert.



ČSD M262 032

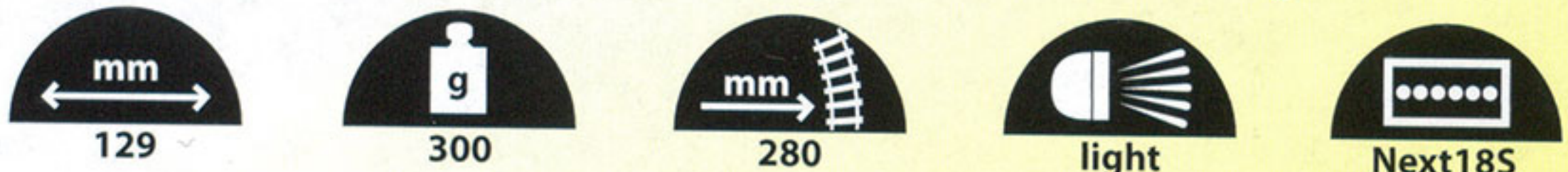
Diesellok Baureihe T466.0, 714

Die Lokomotive der Reihe T466.0 wurde in einer Serie von 300 Stück von ZTS Martin 1972-1977 hergestellt. Diesel-elektrische Lokomotiven wurden für Personen und Güterzüge auf allen Sekundäreisenbahnstrecken für die Staatsbahnen eingesetzt.



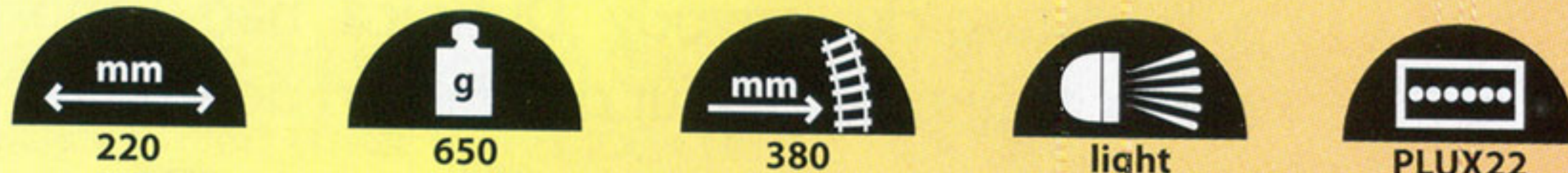
Diesellok Baureihe M44, T455

Modell der ungarischen Lokomotive M44 Lokomotiven wurden ab 1954 von der Lokomotivfabrik MÁVAG/Ganz hergestellt. Die Lokomotiven waren für den Rangierdienst bestimmt, wurden aber auch zum Transport leichterer Güter- oder Personenzüge eingesetzt. 5 Einheiten wurden unter der Bezeichnung T455.0 für ČSD gekauft.



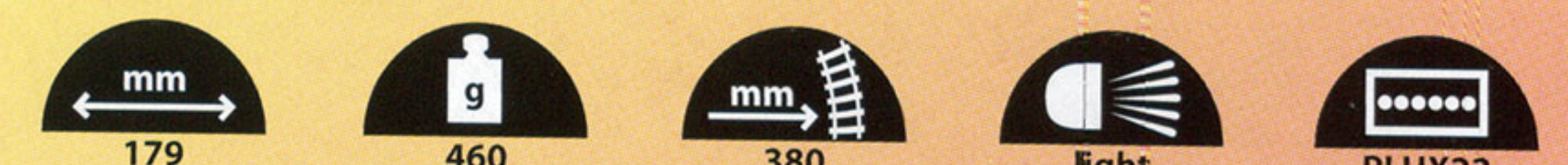
Diesellok Baureihe M63

Lokomotive M63 der Ungarischen Eisenbahn in der Lackierung der 80er Jahre. Es wurde 1970 von der Firma Ganz-MÁVAG entwickelt und in einer Stückzahl von 2 + 8 Stück für die MAV-Bahnen produziert.



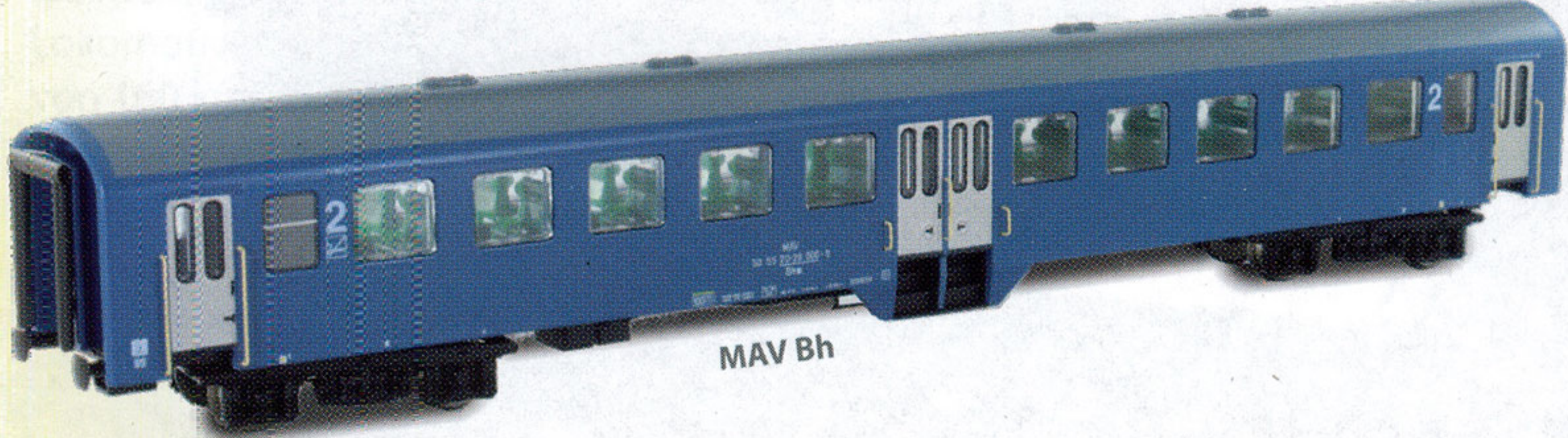
Diesellok Baureihe M41, Mda

Die leichte Lokomotive der Mda-Reihe wurde 1970-1975 von der Firma Ganz-MÁVAG in einer Stückzahl von 42 Exemplaren für die MAV-Bahnen hergestellt. Für den Antrieb sorgt ein 880 kW starker Motor mit dieselhydraulischem Getriebe.



Personenwagen Bai, Bt

Personenwagenmodell der früheren Bai-Serie, in ČSD-Lackierung, ca. 1975-85. Im Werk Vagonka Tatra Studénka wurden in den Jahren 1969-75 in Anzahl von 520 Stück produziert. Später, nach 1983, wurden sie in die Bt-278-Serie umbenannt, ein Teil des Wagens wurde als Bt-283/288 umgebaut.



H0
1:87

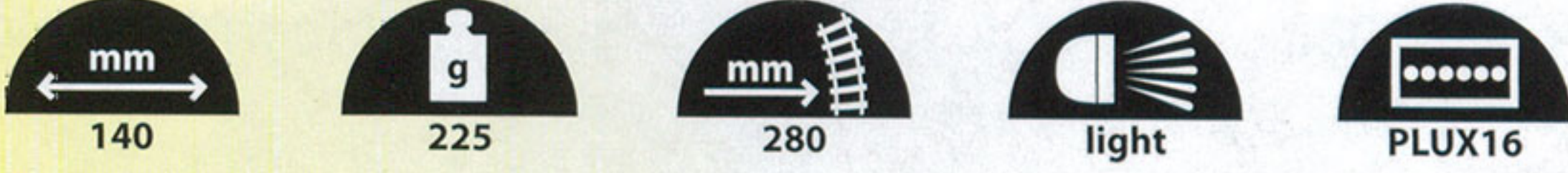
Personenwagen Bh, Bhv

In den 1950er Jahren begann die MÁV, ihre veraltete Flotte zweiachsiger Personenwagen zunächst im Nahverkehr zu ersetzen. Die ersten vierachsigen Wagen der Baureihe Bh wurden 1965 in Betrieb genommen und von der damaligen Dunakeszi MÁV Fahrzeugreparaturwerkstatt gefertigt.



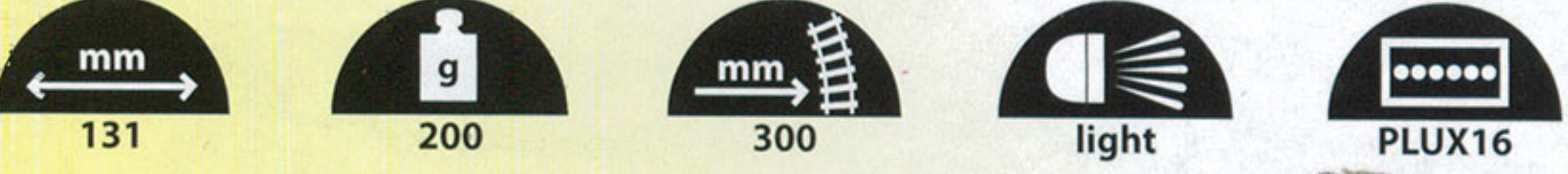
Elektrische Lokomotive der Reihe 150, 151, 350, E499.2, ES499.0

Elektrolokomotive der Baureihe 150 (150.2, E499.2), hergestellt von Škoda Plzeň im Jahr 1978 in einer Stückzahl von 27 Einheiten. Lokomotive ist für den Betrieb von Schnellzügen. Lokomotiven zur Baureihe 151 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h um, insgesamt 13 Maschinen.



Lokomotiven der Reihe 140, 141, E469.1, E499.0

Die Vorlage des Modells der Reihe E469.1/E499.0 (später 121/140/141) wurde in den Jahren 1959-61 produziert. Sie wird zur Traction zum Personenzügen und gelegentlich auch für den Gütertransport verwendet. Exportversion für die UdSSR CS3.



TT
1:120



TT
1:120

Elektrische Lokomotive der Reihe 163, 363

Elektrische Lokomotive der Reihe 163, 363 (ex E 499.3) sind universell für Personen- und Güterzüge, wo sie allmählich ausdienende Reihe E 499.0/1 ersetzen. Sie wurden in drei Serien 1984-1992 von 120 Stück hergestellt.

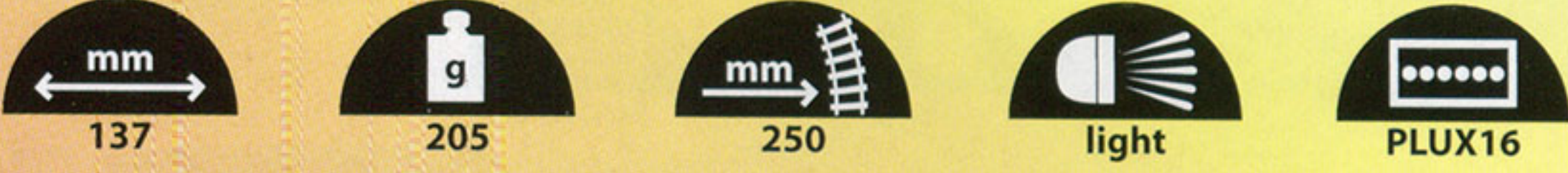
Neuheit 2025



TT
1:120

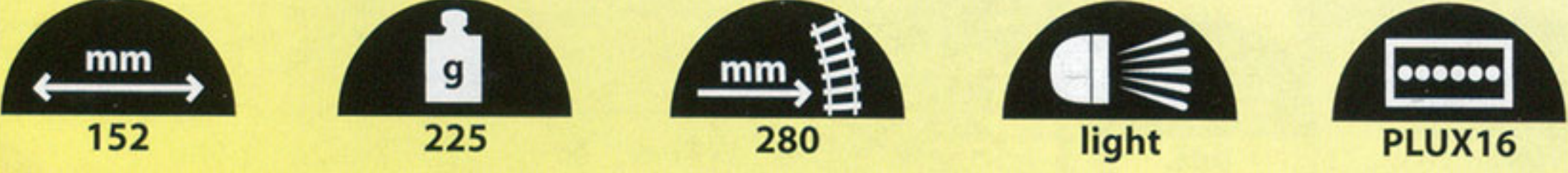
Diesellok Baureihe T478.1, T478.3, 751, 753

Die Lokomotiven werden universell für den Traction von Personen und Güterzügen verwendet.



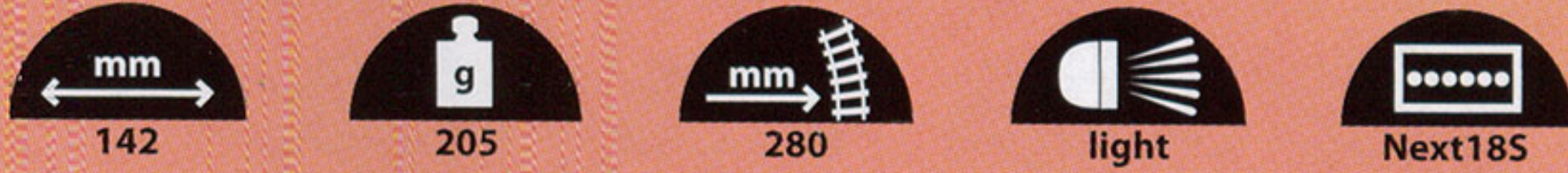
Lokomotive der Reihe T678.0, T679.0, 775

Lokomotiven der Baureihe 775 (ehemals T 678.0), Spitzname Pomeranč (Orange genannt), sind Diesellokomotiven mit elektrischer Kraftübertragung. Zwischen 1961 und 1965 wurden insgesamt 17 Stück und 27 Stück der T679.0-Personenwagenversion hergestellt.



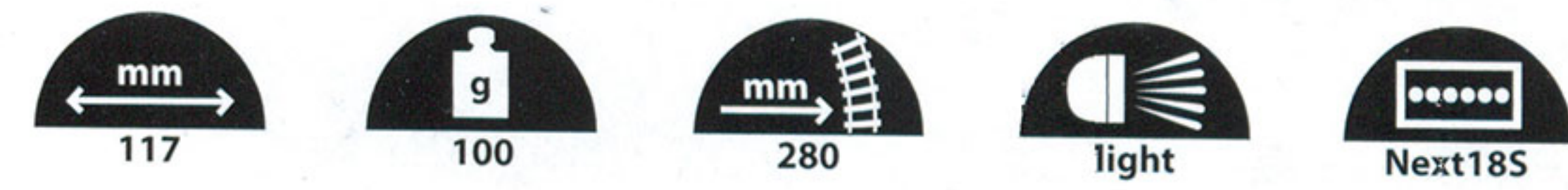
Lokomotive der Reihe 770, 771, T669.0, T669.1

Die motorische Lokomotive der Baureihe 770 wurde von ČKD Praha und Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom (SMZ) unter der ursprünglichen Bezeichnung T669.0 für den Bedarf der tschechoslowakischen Bahnen produziert.



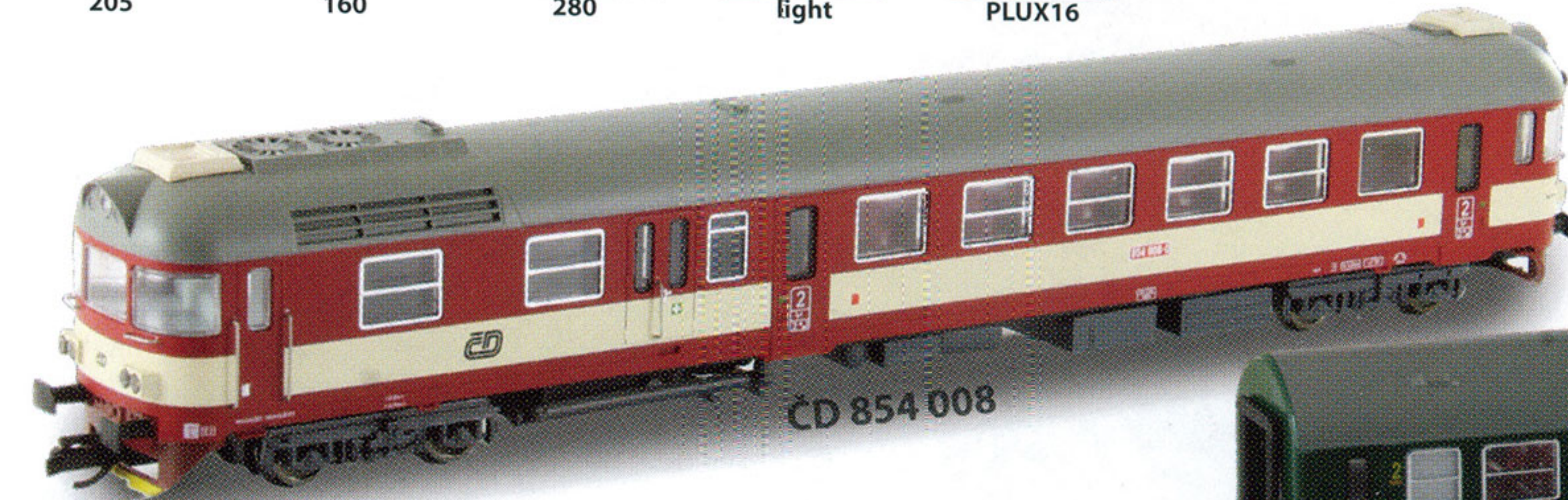
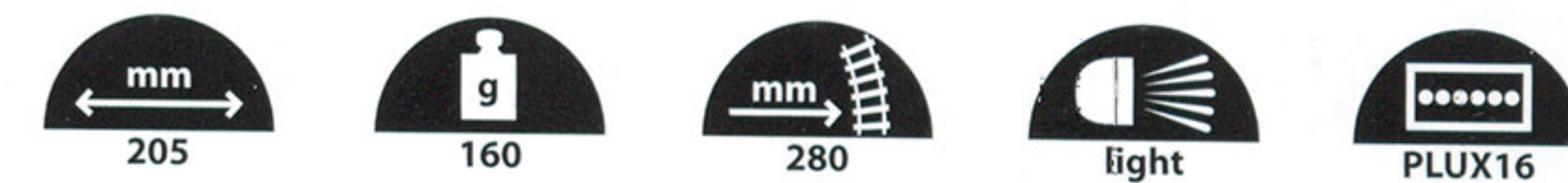
Motorwagen der Reihe 810

Motorwagen der Reihen 810 (ex M152) wurden für Transport der Personen und Güterzüge auf Hauptbahnen benutzt. Sie wurden 1973-1982 in Anzahl 678 Stück hergestellt.



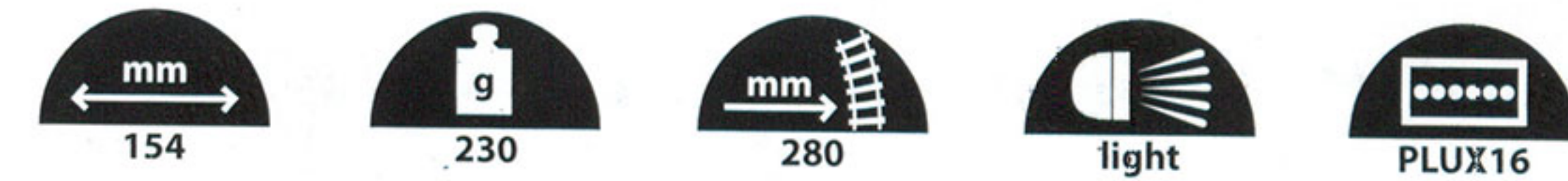
Motorwagen der Reihen 853, 854, M296.1

Motorwagen der Reihen 852 und 853 (ex M296.1/2) wurden für Transport der Personen und Güterzüge auf Hauptbahnen mit hydrodynamischem Getriebe entworfen. Sie wurden 1962-1967 in Anzahl von 35 Stück M296.1 und später 25 Stück M296.2 der innovierten Reihe 851 in Fabrik Vagonka Tatra Studénka hergestellt.



Diesellok Baureihe SU45

SU45 ist eine polnische Diesellokomotive. Es wurde 1970-76 für den Personenverkehr mit einer Stückzahl von 268 Stück gebaut. Von dieser Lok sind keine Betriebsbeispiele mehr vorhanden. Alle wurden ausgemustert oder zu SU45 umgebaut.



Neuheit 2025

Lokomotiven der Reihe EU07

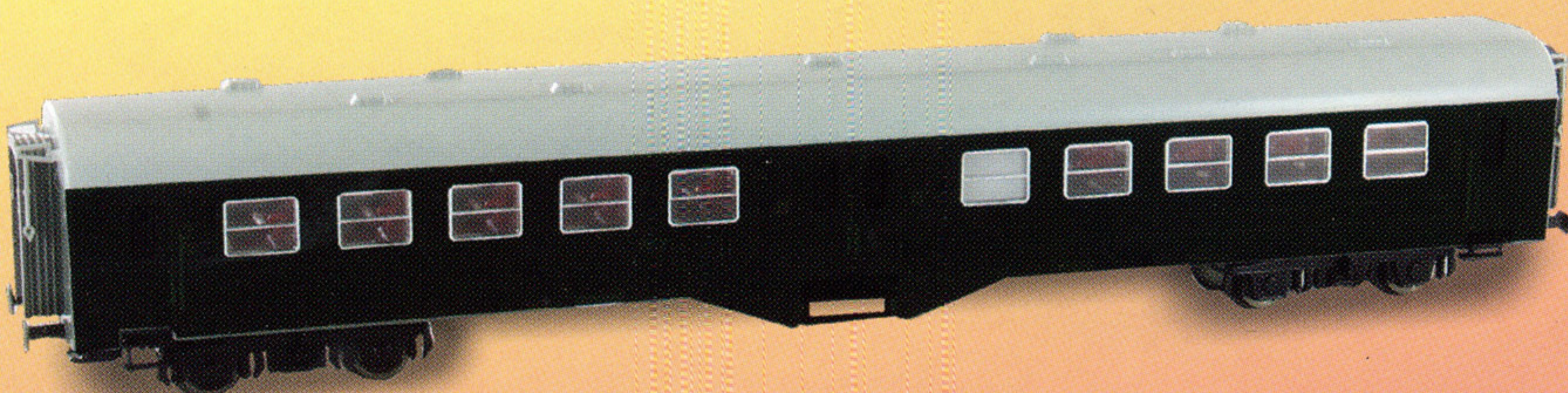
Die elektrische Lokomotive der Baureihe EU07 wurde 1965 von PAFWAG Wroclaw. Die Loko der Leistung von 2 000 kW ist für den Transport von schweren Schnellzügen mit dem System der Gleichspannung von 3 000 V bestimmt.



foto: transportszynowy.pl

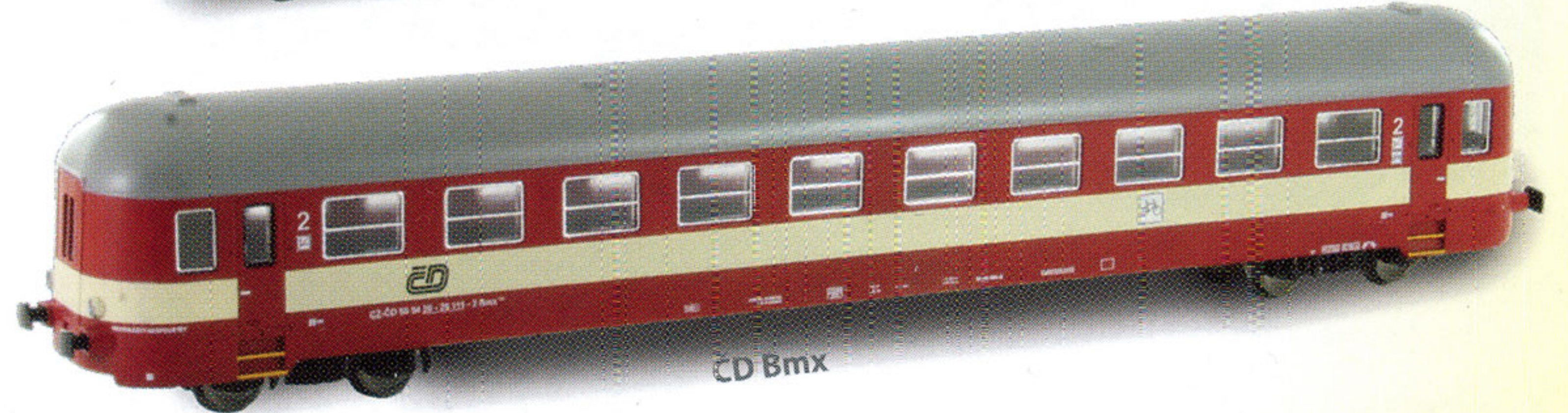
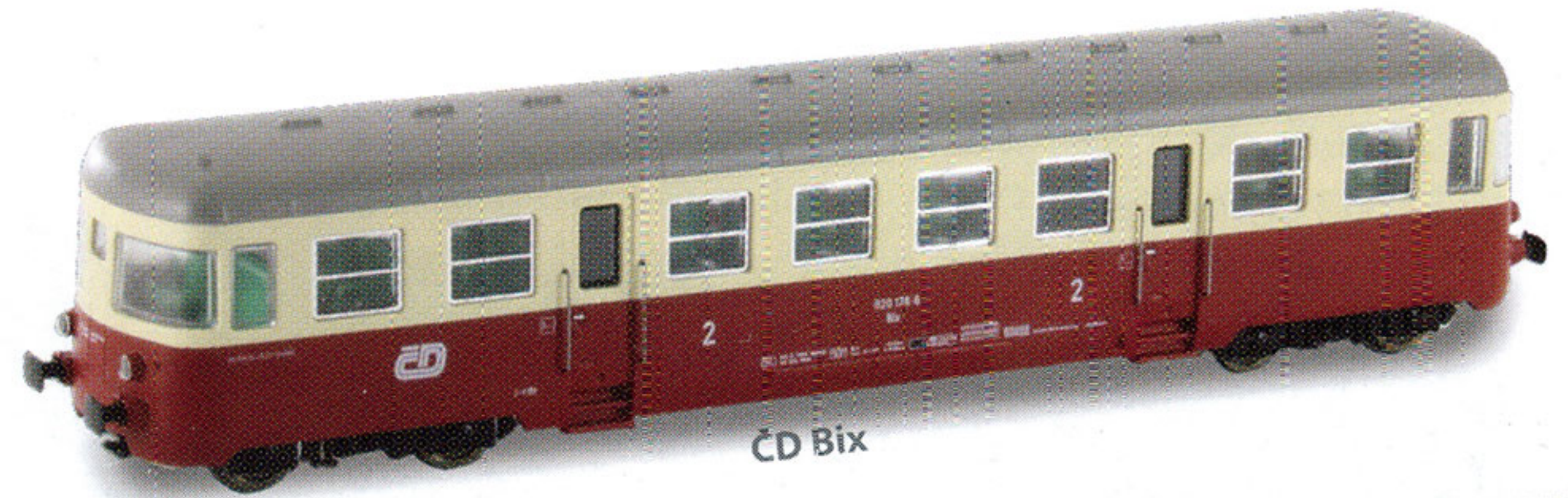


foto: radziol.pl



Personenwagen Balm, Bix, Bmx

Der **Wagen Bix020**, der in den 60er und 70er Jahren bezeichnet wurde Balm, ist eine Reihe von vierachsigen Reisezugwagen der zweiten Klasse mit großer Kapazität aus dem Tschechischen Eisenbahnpark. **Balm-modell** - Anhänger für die Fahrzeuge der Serien 850 und 851, in ČD-Lackierung und gekennzeichnet als Bmx765.



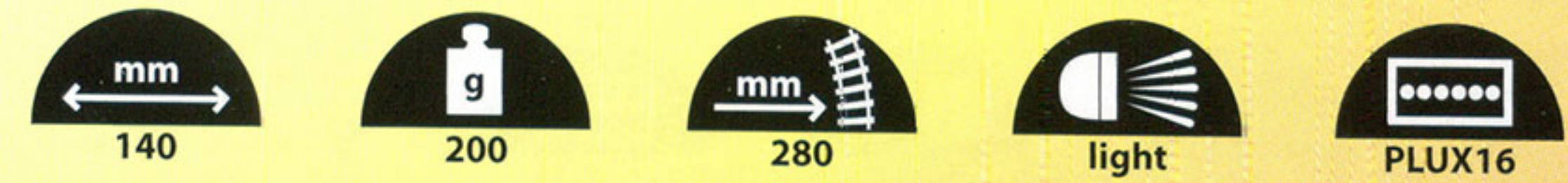
Personenwagen Bai, Bt

Personenwagenmodell der früheren Bai-Serie, in ČSD-Lackierung, ca. 1975-85. Im Werk Vagonka Tatra Studénka wurden in den Jahren 1969-75 in Anzahl von 520 Stück produziert. Später, nach 1983, wurden sie in die Bt-278-Serie umbenannt, ein Teil des Wagens wurde als Bt-283/288 umgebaut.



Diesellok Baureihe ST43

Die Lokomotive wurde in Rumänien unter DA 060 hergestellt und nach vielen Ländern, z.B. Bulgarien, oder Polen (hier unter Zeichen ST43 1965-1978) exportiert.



Personenwagen PKP

Modell eines Personenwagens der Polnischen Eisenbahnen PKP für den Personen und Expressverkehr. Betrieben mit Lokomotiven und Motorwagen

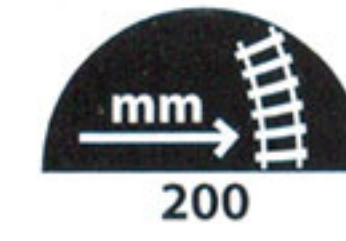
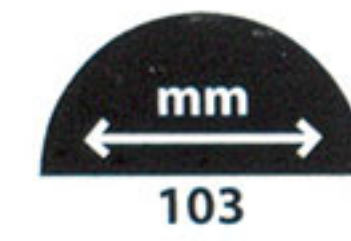


MTB - model
Prague
Czech Republic

www.mtb-model.com

Diesellok Baureihe T478.1, T478.3, 751, 753, 754

Die Lokomotiven werden universell für den Transport von Personen und Güterzügen verwendet.



ČD 754 021



ČD 753 006



ČSD T478.1160



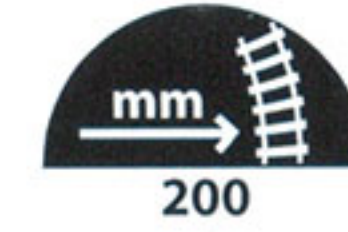
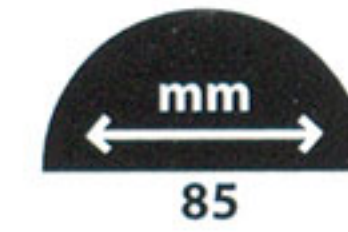
ČSD 751 120



ČSD T466 2364

Diesellok Baureihe 740, 742, T466.1

Lokomotiven 740 wurden ursprünglich für Bedarf der Industriegleise produziert, wo sie sich als gut erwiesen. Auf ihrer Basis wurde die Lokomotive 742 für die tschechoslowakischen Bahnen modifiziert, hergestellt in Anzahl von 400 Stück. Für Verkehr auf Bergsteigung wurden einige Lokomotiven der Reihe 743 mit verstärkter Bremse hergestellt.



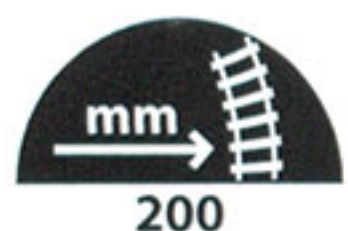
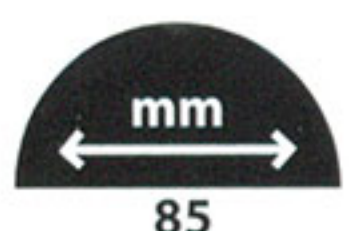
ČSD T458 1180



ČSD T458 1177

Lokomotive der Reihe T458.0, 721

Lokomotive T458.0 wurde in ČKD Praha als eine größere und mehr schwergewichtige Version der Lokomotive T435 hergestellt. Sie wurde für Export nach Sowjetunion mit der Bezeichnung ČME2 bestimmt und noch 220 Stücke wurden im Betrieb der tschechoslowakischen Bahnen benutzt.



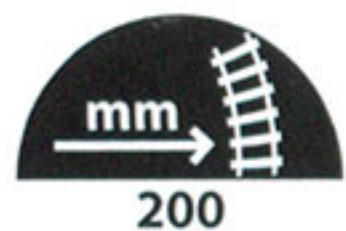
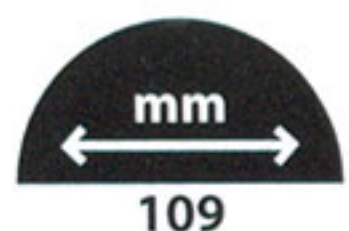
ČSD T458 1180



ČSD T458 1177

Lokomotive der Reihe 770, 771, T669.0, T669.1

Die motorische Lokomotive der Baureihe 770 wurde von ČKD Praha und Strojárske a metalurgické závody Dubnica nad Váhom (SMZ) unter der ursprünglichen Bezeichnung T669.0 für den Bedarf der tschechoslowakischen Bahnen hergestellt.



ČSD T669.0043



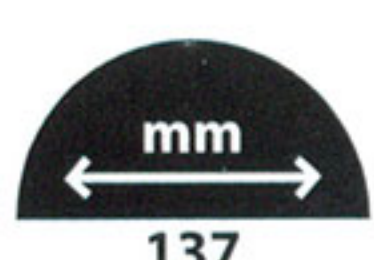
ČD 771 048



ČD 771 135



ČD 770 087



Die Länge des Modells (mm)



Beleuchtung



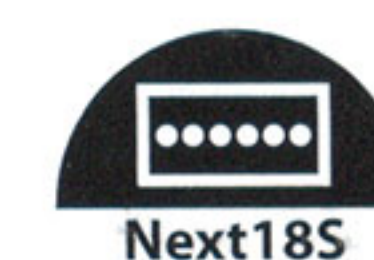
Eingebauter Lautsprecher



Gewicht des Modells (g)



Minimaler Bogenradius



DCC Zubereitung