

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI



EDIZIONE RIVAROSSI



# L'augurio Rivarossi agli amici di tutto il mondo

## L'augurio d'arrivare al plastico completo

Per sua disgrazia, o per sua fortuna, l'uomo non è mai interamente soddisfatto. E il modellista ferroviario non fa certamente eccezione.

Si parte con un piccolo giocattolo, magari di legno. Con qualche bonaria caricatura di treno che diverte la nostra infanzia. Poi si comincia a capire la differenza che corre tra un giocattolo e un « vero » treno. Ed eccoci ai capricci per farci compere un qualunque trenino a pile.

Poi per molti scoppia la passione. Passione del vero modello: passione di « quel » tipo di treno. E di tutto ciò che la fantasia può far sognare attorno a quel modello: stazioni, piattaforme girevoli, scambi, semafori, sganciatori...

È nato l'hobbista perfetto. Con tutte le soddisfazioni che può dare oggi all'uomo un hobby simpatico e geniale come quello del modellismo ferroviario. Un hobby che ha un identico traguardo in tutto il mondo: il Plastico.

Ma anche i tecnici della Rivarossi sono degli eterni insoddisfatti. E si augurano di continuare ad esserlo.

Per questo Rivarossi ha dedicato e continua a dedicare ogni sforzo per soddisfare il desiderio di perfezione degli infiniti amatori di quest'hobby affascinante. Per aiutare il più possibile tutti gli innumerevoli suoi amici, nel desiderio di poter raggiungere al più presto un Plastico completo. Il desiderio di avvicinarsi al limite di un sogno che non sarà mai perfetto — perché siamo uomini — ma che potrà dare al modellista la profonda gioia di aver creato un proprio mondo. Lucido, completo, magico. È questo il nostro augurio per tutti voi.

*Rivarossi*





# INDICE

## tutto per il vostro hobby nella produzione RIVAROSSI

<b>L'AUGURIO RIVAROSSI</b>	
L'augurio di arrivare ad un plastico completo . . . . .	1
<b>DA STEPHENSON A RIVAROSSI</b> . . . . .	4
<hr/>	
<b>SCARTAMENTO "HO"</b> . . . . .	5
<hr/>	
<b>GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE</b> . . . . .	6
<b>CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE A VAPORE</b> . . . . .	7
<b>I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI</b> . . . . .	8
<b>LOCOMOTIVE</b>	
<b>Locomotive Italiane</b>	
Locomotive a vapore . . . . .	25
Locomotive elettriche . . . . .	28
Locomotive elettriche ed elettrotreno . . . . .	30
Locomotive ed automotrici diesel . . . . .	31
<b>Locomotive Europee</b>	
Locomotive a vapore tedesca e francese . . . . .	32
Locomotive a vapore francesi . . . . .	33
Locomotive elettriche olandesi, francese e diesel tedesca . . . . .	34
Locomotive elettriche tedesche . . . . .	35
<b>Locomotive Americane</b>	
Locomotive a vapore d'epoca . . . . .	36
Locomotive a vapore da manovra . . . . .	37
Locomotive per treni passeggeri e merci . . . . .	38
Locomotive pesanti ed articolate . . . . .	40
Grandi locomotive articolate . . . . .	41
Locomotive elettriche americane . . . . .	42
Locomotive diesel americane . . . . .	43
<b>MODELLO ORO</b>	
<b>Locomotive</b> . . . . .	44
<b>Vagoni</b> . . . . .	45



## CARRI MERCE

<b>Carri merce Italiani</b>	
Carri merce scoperti . . . . .	46
Carri coperti e refrigeranti . . . . .	47
Carri serbatoio e per trasporto automezzi . . . . .	48
Carri con containers e pianali . . . . .	49
<b>Carri merce Europei</b>	
Carri tedeschi, belga, svizzero, svedese . . . . .	50
<b>Carri merce Americani</b>	
Carri merce d'epoca . . . . .	51
Carri merce . . . . .	52

## CARROZZE

<b>Carrozze Italiane</b>	
Carrozze Europee . . . . .	54
Carrozze tedesche . . . . .	58
<b>Carrozze Americane</b>	
Carrozze d'epoca . . . . .	60
Carrozze degli anni venti . . . . .	62
Carrozze aerodinamiche . . . . .	63

## TRENHOBBY

<b>Locomotive</b>	
Locomotive a vapore italiane . . . . .	64
Locomotive elettriche italiane . . . . .	66
Locomotiva diesel americana . . . . .	67
<b>Carri merce</b>	
Carri merce italiani . . . . .	67
Carri merce americani . . . . .	68
<b>Carrozze</b>	
Carrozze italiane . . . . .	68
<b>Stazioni ed accessori</b>	69

## MATERIALI D'ARMAMENTO

Binari e Scambi . . . . .	71
Binari speciali . . . . .	72
Accessori . . . . .	73
Piloni e ponti . . . . .	74
Catenaria e pali . . . . .	75
Sganciatori . . . . .	76
Semaforo . . . . .	77
Piattaforma girevole . . . . .	78
Passaggi a livello . . . . .	79

## STAZIONI ED ACCESSORI

Stazioni ed accessori . . . . .	80
Accessori per parchi ferroviari . . . . .	81
Studi per stazioni . . . . .	82

## PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI

83

## IMPIANTI COMPLETI

84

## SCATOLE COMPLEMENTARI

85

## TRAMWAY

Tramway . . . . .	86
Accessori per tramway . . . . .	87

## SCARTAMENTO "O"

88

## LOCOMOTIVE

Locomotiva elettrica italiana . . . . .	89
Locomotive tedesche . . . . .	90
Locomotive d'epoca americane . . . . .	91
Locomotive a vapore da manovra . . . . .	92
Locomotive diesel americane . . . . .	93

## SCATOLE DI MONTAGGIO

94

## CARRI MERCE

<b>Carri merce europei</b>	
Carri merce italiani . . . . .	95
Carri merce tedeschi . . . . .	95
Carro merce belga e svedese . . . . .	96
Carri merce americani . . . . .	97

## CARROZZE

<b>Carrozze europee</b>	
Carrozze italiane . . . . .	98
Carrozze tedesche . . . . .	99
Carrozze francese . . . . .	100

## BINARI E SCAMBI

101

## IMPIANTI COMPLETI

102

## SCARTAMENTO "N"

104

## LOCOMOTIVE

<b>Locomotive Europee</b>	
Locomotive a vapore tedesche e inglese . . . . .	105
Locomotive a vapore francesi . . . . .	106
Locomotiva elettrica italiana . . . . .	107
Locomotive diesel italiana, tedesca, belga . . . . .	108
<b>Locomotive Americane</b>	
Locomotive a vapore . . . . .	109
Locomotive diesel . . . . .	111

## CARRI MERCE

<b>Carri merce Europei</b>	
Carri merce italiani e tedeschi . . . . .	113
Carri merce tedeschi, belga, svedese . . . . .	114
<b>Carri merce americani</b>	115

## CARROZZE

<b>Carrozze Europee</b>	
Carrozze italiane e francese . . . . .	120
Carrozze tedesche . . . . .	121
<b>Carrozze Americane</b>	
Carrozze degli anni venti . . . . .	122
Carrozze aerodinamiche . . . . .	123

## ASSORTIMENTI

124

## MATERIALE D'ARMAMENTO

Binari e scambi . . . . .	124
Scambi e incroci . . . . .	125
Binari speciali ed accessori . . . . .	126
Piloni e ponti . . . . .	127
Esempi di tracciati . . . . .	128

## IMPIANTI COMPLETI

130

## ELEMENTI DI COMANDO

133

## RIVAROSSI NEL MONDO

Bollino « Il Clan dei Rivarossi » . . . . .	136
---	-----



# DA STEPHENSON A RIVAROSSÌ

*Veramente non fu Stephenson il primo. E nemmeno Rivarossi è stato il primo.*

*Provate però a domandare a cento persone, chi fu il primo a costruire una locomotiva a vapore. Su 100 almeno 99 vi risponderanno Stephenson, con buona pace di Richard Trevithick, insigne figlio di Cornovaglia che già nel 1804 aveva fatto trainare il primo carico su ferrovia da una locomotiva azionata a vapore...*

*E almeno in mezzo mondo, alla domanda di chi fu il primo nell'hobby del moderno modellismo ferroviario, 99 su 100 vi risponderanno Rivarossi.*

*Probabilmente perchè i tecnici del Rivarossi furono i primi al mondo ad intuire la decisiva importanza del modello realizzato in materia plastica. I primi a risolvere i molti problemi del suo impiego. E di conseguenza i primi ad offrire — imitati poi da tutti — una produzione modellistica più perfetta e più economica di quella in metallo.*

*Due primati, quello di Stephenson e quello di Rivarossi, conquistati « sul campo ». Quindi ancor più prestigiosi. Perchè il Genio, spesso teorico, va senz'altro onorato.*

*Ma la costanza, l'applicazione, l'innovazione ed il perfezionamento tecnico sono fattori indispensabili che portano dal Genio al Successo. Dalla scoperta alla sua utilizzazione per l'uomo. Dal prototipo — che talora è un gioco che diverte un inventore, spesso ignaro del valore reale della sua creazione — alla moltiplicazione pratica e al suo uso gioioso da parte di molti.*

*In questo volume non pretendiamo di fare la vera Storia delle locomotive, dei carri, di tutti i particolari accessori dell'hobbista ferroviario.*

*Abbiamo però voluto fare nel nostro mondo, uno sforzo sistematico, logico, il più chiaro possibile, per esporre all'appassionato tutto o quasi ciò che Rivarossi offre oggi nel settore del modellismo.*

*E con questo vogliamo onorare, mediante una rassegna il più possibile completa di cent'anni di modelli, la passione di tutti gli hobbisti del mondo. Quelli che da sempre ci hanno stimolato a fare sempre di più e sempre meglio. Quelli che ci hanno spinto a traguardi di cui siamo fieri.*

*Per noi, per loro. Per la nostra comune passione.*



# HO

## SCARTAMENTO "HO" 16,5 mm.

Quando un'attività inventiva umana diventa importante, sorge spontanea la necessità di nuove parole, di nuovi speciali termini tecnici, per intendersi più rapidamente e più facilmente: nella propria lingua e possibilmente in quella d'ogni paese.

Ciò è accaduto naturalmente anche nel settore ferroviario, e il problema è rimbalzato come logica conseguenza nell'hobby del modellismo ferroviario, a partire dalle parole basilari. Come ad esempio lo « scartamento », cioè il neologismo italiano creato per indicare la distanza intercorrente tra le due rotaie di un binario, misurata tra le pareti interne dei « funghi » delle rotaie stesse.

Lo « scartamento » nel linguaggio tecnico in uso nel settore delle ferrovie vere, si chiama « écartement » in francese, « Spurweite » in tedesco, « gauge » in inglese, « ancho de via » in spagnolo...

Si chiama poi « normale », « largo » o « ridotto »; « normal », « large », « étroit » in francese, ecc. ecc., a secon-

da che sia uniforme, più largo o più stretto di quello scartamento-base di 1435 mm., che è stato ormai adottato nel maggior numero di Stati del mondo.

Anche nel settore modellistico, come del resto nel settore vero, ci fu un lungo periodo di indecisione. Sia nel campo tecnico che nel gergo relativo. È peraltro in corso una radicale semplificazione, con l'impiego di sigle speciali che hanno lo scopo pratico di indicare gli speciali scartamenti adatti ai modelli miniaturizzati preferiti dal modellista. In testa nel settore, i tecnici della Rivarossi hanno superato il pluralismo. Hanno puntato decisamente su tre sigle: HO (acca-zero), O (zero) e N (enne).

L'HO, col quale iniziamo il nostro volume, è uno scartamento da 16,5 mm. Ha fatto la sua timida apparizione solo negli anni '30. È passato però in testa a tutti gli altri con tal rapidità, ed ha avuto consensi mondiali così saldi e calorosi, da indicarlo ormai come lo scartamento più diffuso in ogni continente.





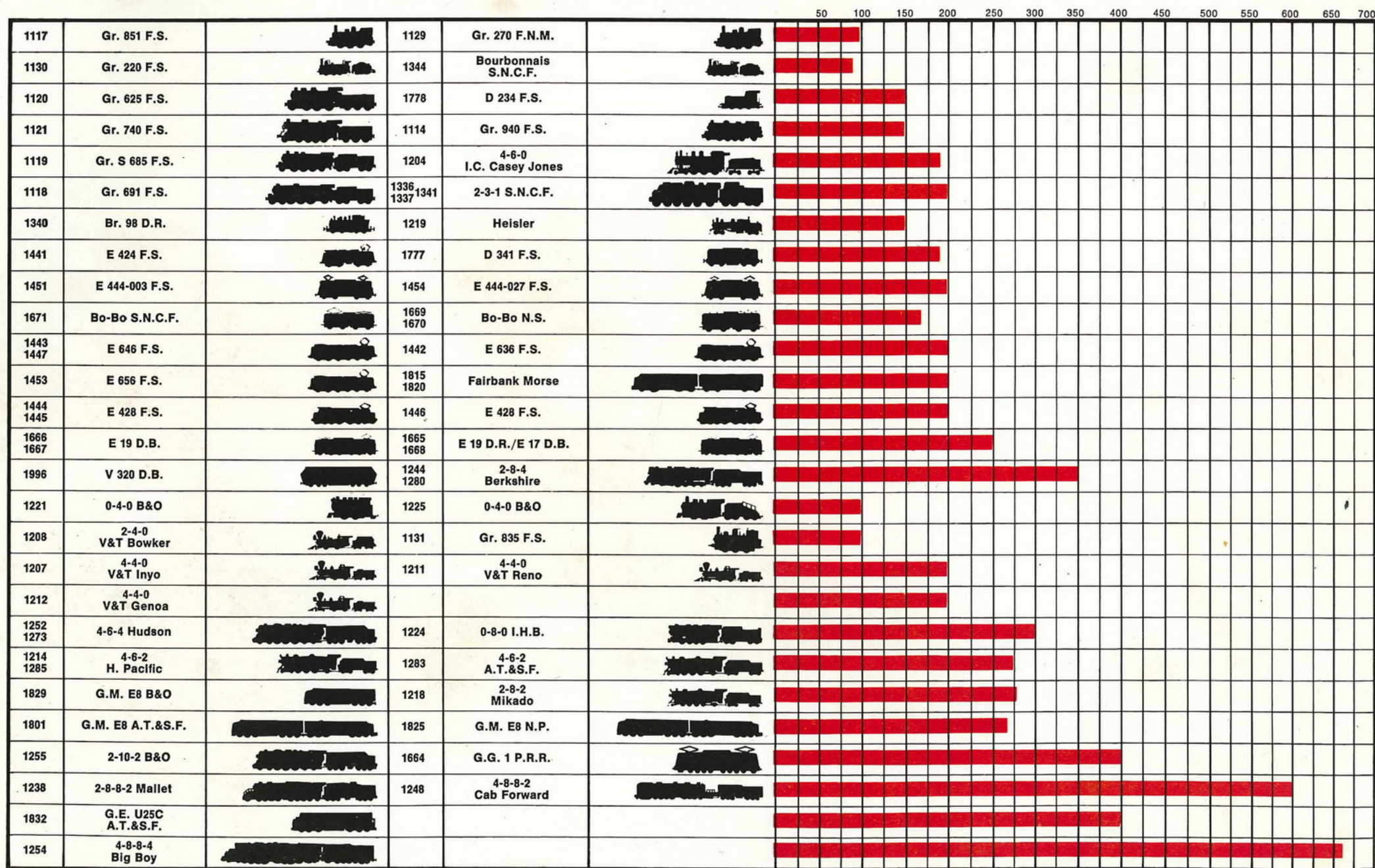
# Grafico della potenza dei mezzi di trazione Rivarossi

**GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE DELLE LOCOMOTIVE RIVAROSSÌ ESPRESSO IN NUMERO D'ASSI TRAINATI**

La potenza di trazione delle locomotive Rivarossi è stata proporzionata alla effettiva potenza di cui ogni reale locomotiva è dotata al fine di svolgere i compiti per i quali è stata progettata.

Come si può notare dal grafico a fianco, la potenza di trazione è un dato fortemente variabile. Dalle enormi potenze delle grandi locomotive articolate, come la BIG BOY americana, progettata per trainare lunghissimi e pesanti convogli merce, si passa alle ben minori potenze richieste per le locomotive da manovra, destinate a spostare un limitato numero di carri e vagoni nei parchi di smistamento o su brevi percorrenze.

Dato il grande numero e la grande diversità di tipi delle locomotive prodotte dalla Rivarossi, il grafico ne richiama solo i tipi più significativi. Il modellista che volesse valutare la potenza di trazione delle altre locomotive Rivarossi, non ha che far riferimento ai modelli simili, per dimensioni e numero di assi di trazione, citati nel grafico.





# Classificazione delle locomotive a vapore

Classificazione delle locomotive a vapore in base al rodiggio secondo i diversi sistemi: UIC Europeo - Inglese/Americano - Francese ed infine la denominazione caratteristica dei vari tipi.

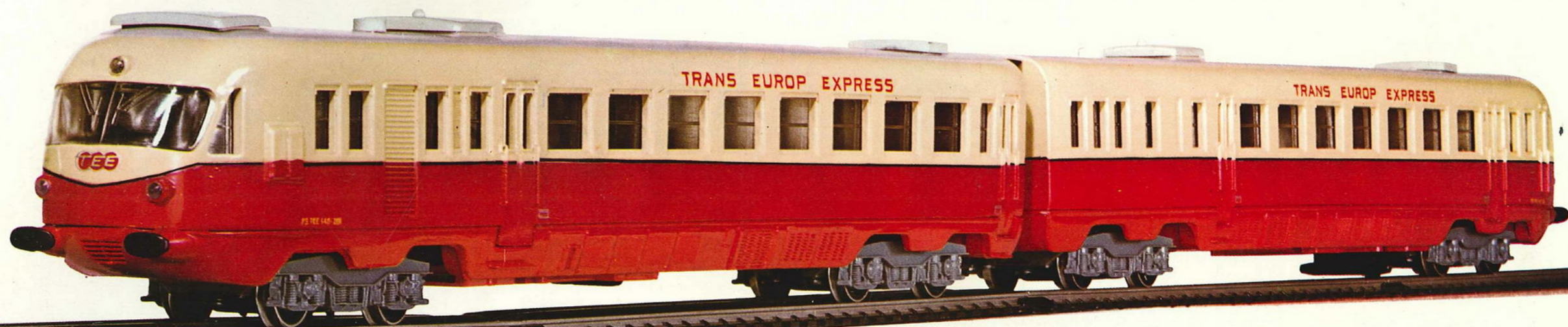
Rodiggio		Classificazione			Denominazione	Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante o asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese		< fronte	o asse portante o asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese	
< o o		1 A	2-2-0	1 1 0	Planet	< 0 0 0 0	D	0-8-0	0 4 0	{ 8-wheel switcher 8-Coupler	
< o o o		1 A 1	2-2-2	1 1 1	Jenny Lind, Buddicom	< 0 0 0 0 o	D 1	0-8-2	0 4 1		
< o o o o		2 A	4-2-0	2 1 0	Crampton	< 0 0 0 0 o o	D 2	0-8-4	0 4 2		
< o o o o o		2 A 1	4-2-2	2 1 1	Single Driver, Bicycle	< o 0 0 0 0	1 D	2-8-0	1 4 0	Consolidation	
< o o		B	0-4-0	0 2 0	{ 4-wheel switcher, 4 wheeler	< o 0 0 0 0 o	1 D 1	2-8-2	1 4 1	Mikado	
< o o o		B 1	0-4-2	0 2 1		< o 0 0 0 0 o o	1 D 2	2-8-4	1 4 2	Berkshire	
< o o o o		B 2	0-4-4	0 2 2	Forney 4-Coupled	< o o 0 0 0 0	2 D	4-8-0	2 4 0	Twelve wheeler	
< o o o		1 B	2-4-0	1 2 0	Four wheeler	< o o 0 0 0 0 o	2 D 1	4-8-2	2 4 1	Mountain, Mohawk	
< o o o o		1 B 1	2-4-2	1 2 1	Columbia	< o o 0 0 0 0 o o	2 D 2	4-8-4	2 4 2	{ Pocono, Confederation, Niagara, Northern	
< o o o o o		1 B 2	2-4-4	1 2 2		< o o 0 0 0 0 o o				{ 10-wheel switcher, 10-Coupler	
< o o o o o		2 B	4-4-0	2 2 0	American	< 0 0 0 0 0	E	0-10-0	0 5 0	Union	
< o o o o o		2 B 1	4-4-2	2 2 1	Atlantic	< 0 0 0 0 0 o	E 1	0-10-2	0 5 1	Decapod	
< o o o o o o		2 B 2	4-4-4	2 2 2	{ Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia	< o 0 0 0 0 0	1 E	2-10-0	1 5 0	Santa Fé, Lorraine	
< o o o		C	0-6-0	0 3 0	{ 6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupler	< o 0 0 0 0 0 o	1 E 1	2-10-2	1 5 1	Texas, Selkirk	
< 0 0 0 o		C 1	0-6-2	0 3 1		< o o 0 0 0 0 0	1 E 2	2-10-4	1 5 2	Mastodon	
< 0 0 0 o o		C 2	0-6-4	0 3 2	Forney 6-Coupled	< o o 0 0 0 0 0 o	2 E	4-10-0	2 5 0	{ Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain	
< o 0 0 0		1 C	2-6-0	1 3 0	Mogul	< 0 0 0 0 0 0	F	0-12-0	0 6 0	Centipede	
< o 0 0 0 o		1 C 1	2-6-2	1 3 1	Prairie	< o 0 0 0 0 0 o	1 F	2-12-0	1 6 0	Javanic	
< o 0 0 0 o o		1 C 2	2-6-4	1 3 2	Adriatic	< o o 0 0 0 0 0 o	1 F 1	2-12-2	1 6 1		
< o o 0 0 0		2 C	4-6-0	2 3 0	Ten wheeler	< o o 0 0 0 0 0 o	1 F 2	2-12-4	1 6 2		
< o o 0 0 0 o		2 C 1	4-6-2	2 3 1	Pacific	< o o 0 0 0 0 0 o	2 F	4-12-0	2 6 0		
< o o 0 0 0 o o		2 C 2	4-6-4	2 3 2	Baltic, Hudson	< o o 0 0 0 0 0 o	2 F 1	4-12-2	2 6 1	Union Pacific	
< o o 0 0 0 o o						< o o 0 0 0 0 0 o o	2 F 2	4-12-4	2 6 2	Soviet	

Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante o asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	francese	
< o o + o o		B B	0-4-0+0-4-0	0 2 0 + 0 2 0	Alleghany Union Pacific, Challenger
< o o + o o o		B B 1	0-4-0+0-4-2	0 2 0 + 0 2 1	
< o o o o o + o o o o o		2 B 1 1 B 2	4-4-2+2-4-4	2 2 1 + 1 2 2	
< o o o + o o o		C C	0-6-0+0-6-0	0 3 0 + 0 3 0	Mallet (Articulated) Mallet (Articulated) Yellowstone Mallet (Articulated) Big Boy
< o o o o + o o o o o		1 C C 3	2-6-0+0-6-6	1 3 0 + 0 3 3	
< o o o o o + o o o o o		2 C C 2	4-6-0+0-6-4	2 3 0 + 0 3 2	
< o o o o o o + o o o o o		2 C 1 1 C 2	4-6-2+2-6-4	2 3 1 + 1 3 2	
< o 0 0 0 + o 0 0 0		D D	0-8-0+0-8-0	0 4 0 + 0 4 0	Triplex
< o 0 0 0 o + o 0 0 0 o		1 D D 1	2-8-0+0-8-2	1 4 0 + 0 4 1	
< o 0 0 0 o o + o 0 0 0 o o		1 D D 2	2-8-0+0-8-4	1 4 0 + 0 4 2	
< o o 0 0 0 0 + o 0 0 0 0		2 D D 1	4-8-0+0-8-2	2 4 0 + 0 4 2	
< o o 0 0 0 0 o + o 0 0 0 0 o		2 D D 2	4-8-0+0-8-4	2 4 0 + 0 4 2	
< o o 0 0 0 0 o o + o 0 0 0 0 o o		2 D 1 1 D 2	4-8-2+2-8-4	2 4 1 + 1 4 2	
< o 0 0 0 0 0 + o 0 0 0 0 0		1 E E 1	2-10-0+0-10-2	1 5 0 + 0 5 1	
< o 0 0 0 0 + o 0 0 0 0 + o 0 0 0 0		(1 D) D + D 1	2-8-0+0-8-0+0-8-2	1 4 0 + 0 4 0 + 0 4 1	



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI CONVOGLIO AUTOMOTORE



1773

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## CONVOGLIO AUTOMOTORE TEE

Per conto delle Ferrovie dello Stato furono realizzati e posti in servizio, nel 1957, treni costituiti da due unità accoppiate destinati a servizi molto celeri fra centri importanti di Paesi che si erano accordati a tale scopo e che diedero così vita al « Raggruppamento Trans-Europ-Express ».

Con le F.S. italiane aderirono le Amministrazioni ferroviarie di Francia, Svizzera, Germania Occidentale, Belgio, Olanda e Lussemburgo e ne scaturì una rete di comunicazioni di elevato confort e rapidità che, con il trascorrere degli anni, si è viepiù rafforzata e sviluppata.

I nove gruppi automotori costruiti in Italia iniziarono il loro servizio assicurando i seguenti collegamenti:

Milano-Genova-Ventimiglia-Marsiglia (T.E.E. Ligure)  
Milano-Verona-Insbruck-Monaco (T.E.E. Mediolanum)  
Milano-Domodossola-Losanna-Ginevra (T.E.E. Lemano)  
Milano-Torino-Bardonecchia-Lione (T.E.E. Mont Cenis).

Ogni complesso TEE serie 442/448 è costituito da due elementi, entrambi motori, accoppiati con intercomunicazione ed integrantesi nel complesso dei vari servizi.

I posti a sedere per viaggiatori sono 90 suddivisi in due compartimenti di 42 e 48 posti rispettivamente.

Inoltre sono installati due compartimenti per guardaroba, quattro servizi, due compartimenti per la dogana ed il radiotelefono nonché un comparto per la cucina.

Tutti gli impianti e le attrezzature come l'arredamento, l'illuminazione, il riscaldamento, il ricambio d'aria e l'insonorizzazione delle vetture, furono realizzati con criteri moderni.

Ciascuna automotrice di questo treno TEE è dotata di un motore a ciclo Diesel a 12 cilindri della potenza di 490 Cv. a 1500 giri/minuto.

La velocità massima è di 140 Km/ora in piano e nei percorsi acclivi con pendenze del 20‰ è di oltre 70 Km/ora.

In fase di progetto, alle due unità motrici era prevista l'aggiunta di un elemento intermedio, non motore, per aumentare la disponibilità dei posti viaggiatori, elemento che fu realizzato solo sperimentalmente.

Il modello riproduce il convoglio nella versione definitiva a due unità.



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# TRANS EUROP EXPRESS

“MEDIOLANUM”



133

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## TRANS EUROP EXPRESS

Sono trascorsi appena diciassette anni dall'entrata in servizio dei primi convogli « Trans Europ Express » e lo sviluppo raggiunto dalla rete TEE, nonché l'alto favore accordato dagli utenti a questo servizio, dimostra che l'idea prospettata nel 1953 non solo si è dimostrata valida, ma è veramente indovinata.

Si può ben dire che questi treni hanno gettato un ponte attraverso le frontiere Europee.

Le comunicazioni TEE che interessano il nostro Paese sono numerose e conosciute anche per i percorsi particolarmente belli dal punto di vista turistico.

Eccole con i nomi di battesimo dei treni che le servono:

Milano-Genova-Ventimiglia-Avignone: « Ligure »

Milano-Torino-Lione: « Mont Cenis »

Milano-Ginevra: « Lemano »

Milano-Parigi: « Cisalpin »

Milano-Como-Zurigo-Basilea: « Ticino » e « Gottardo »

Milano-Monaco: « Mediolanum »

Le F.S. hanno contribuito a mantenere alto il prestigio di questi treni dotandone alcuni, in particolare dal maggio 1972, di materiale molto moderno e confortevole.

Sono così entrate in servizio nuove carrozze a carrelli, tutte di prima classe come prescritto dalle norme TEE, realizzate con criteri oltremodo funzionali.

Sono di quattro tipi: carrozza a otto scompartimenti di sei posti ciascuno; carrozza salone, senza scompartimenti, da quarantotto posti; carrozza ristorante con annessa cucina fornita delle più moderne attrezzature; carrozza furgone munita di gruppi di convertitori di corrente per l'alimentazione di tutte le apparecchiature e i servizi del convoglio.

In questa carrozza vi sono locali per il capo-treno, la dogana e il centralino per l'audiodiffusione. Queste carrozze, che sulla rete italiana sono rimorchiate dalle potenti locomotive elettriche del gruppo E 444, sono munite di speciali carrelli che permettono velocità fino a 200 km/ora, sono dotate di portiere scorrevoli a chiusura automatica e l'impianto di aria condizionata le rende oltremodo confortevoli e indipendenti dalla temperatura esterna.

Ormai notissimo è lo schema di verniciatura:

fascia rosso-bordeaux e giallo sabbia, tetto in grigio perla.

« TEE il club più veloce d'Europa »

è uno slogan che i servizi pubblicitari delle F.S. hanno diffuso sulla stampa, alludendo al fatto che su questi prestigiosi treni che viaggiano a 160 km/ora, possono incontrarsi persone con cui è piacevole conversare come in un vero club.

Gente che opera in tutti i campi d'attività e che si serve del treno per spostamenti d'affari tra una città e l'altra della « Nazione Europa ».



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# ITALIA EXPRESS



135

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## ITALIA EXPRESS

I miglioramenti delle condizioni tecniche generali delle F.S. (ammodernamento e potenziamento della rete, degli impianti e dei mezzi) si ripercuotono favorevolmente sul servizio non solo per i collegamenti nazionali ma anche per quelli internazionali. L'entrata in servizio dei moderni locomotori E 444 (la Tartaruga) e di nuovo materiale rotabile per « alte velocità », riconoscibile facilmente per la sottile fascia rossa longitudinale situata nella parte inferiore di entrambe le fiancate delle carrozze e che indica come il veicolo sia atto a viaggiare alla velocità di 180 Km/ora, ha fatto compiere un decisivo e sintomatico passo in avanti nel campo delle velocità commerciali consentendo vantaggiose riduzioni dei tempi di percorrenza. Questi traguardi tecnici hanno permesso l'istituzione, sulla rete interna, di convogli rapidi marcianti a velocità medie di 140 Km/ora. Sui collegamenti internazionali gli ormai tradizionali « Espressi » hanno beneficiato delle stesse

migliorie. Tra questi treni prendiamo ad esempio il convoglio « Italia Express » che collega Roma ad importanti città tedesche ed olandesi. Nella composizione del convoglio vi sono carrozze di diverse Amministrazioni ferroviarie europee e prima fra tutte, oltre alle F.S., la « Deutsche Bundesbahn » in quanto particolarmente interessata dato che molte importanti città tedesche sono toccate dal convoglio. Il treno, con il numero E 270, ha origine da Roma-Termini. Risale la penisola per raggiungere Milano-Centrale e da qui, instradato via Chiasso, raggiunge la Germania e l'Olanda portando carrozze dirette a Berlino, Francoforte, Stoccarda, Copenaghen ed Amsterdam. Nel tratto discendente il convoglio viaggia sullo stesso percorso con il numero E 271 ed ha come meta Roma. Per la trazione dell'Italia Express vengono usate le moderne locomotive elettriche E 444 le quali hanno sostituito, per questi tipi di convogli, le precedenti ma pur sempre valide locomotive E 646.



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# BANDIERA



“ADRIATICO”



134

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## BANDIERA

È ormai trascorso un periodo di un anno e mezzo dall'entrata in servizio della prima coppia di TEE in servizio interno o treni « gran conforto » oppure « bandiera ». Attualmente il servizio dei treni « bandiera » comprende tre comunicazioni:

- « Adriatico » tra Milano e Bari
- « Vesuvio » tra Milano e Roma-Napoli
- « Cynus » tra Milano e Ventimiglia.

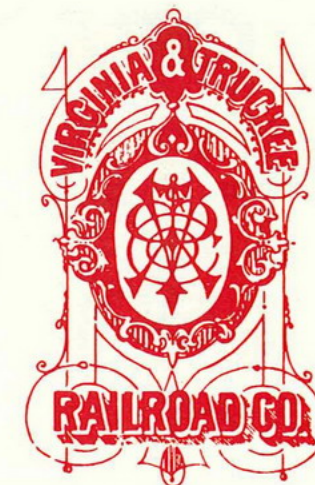
Ciascun treno comprende alcune carrozze di 1ª classe a compartimenti, una o più carrozze salone, una carrozza ristorante ed un bagagliaio. Tutto questo materiale è strutturalmente simile a quello dei treni TEE per servizio internazionale dal quale differisce solamente per il diverso schema di verniciatura che nel caso dei « bandiera » è: grigio ardesia e bianco avorio con fasce rosse. Su queste carrozze, come pure su quelle dei treni « TEE » sono stati introdotti

numerosi accorgimenti per garantire la massima sicurezza: tutto il materiale non metallico impiegato è « autoestinguente » cioè si spegne da solo se non è più in contatto con la fiamma; i gradini di salita sono illuminati come pure lo sono i passaggi intercomunicanti; le portiere si aprono automaticamente al comando di una pedana. I carrelli poi permettono alte velocità, sono muniti di freni a disco e sono altresì muniti di apparecchiature antipattinanti che non permettono alle ruote di strisciare sulle rotaie, in caso di frenata, evitando così le sfaccettature alle ruote. Naturalmente le carrozze sono predisposte per accogliere il gancio automatico che entro il 1985 dovrà essere introdotto in tutta Europa in luogo dell'attuale sistema d'accoppiamento. La trazione è affidata ai locomotori E 444 ed alle volte in composizione entrano anche carrozze ordinarie per alta velocità (vedi Rivarossi articolo 2549).



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# THE AFTERNOON EXPRESS



224

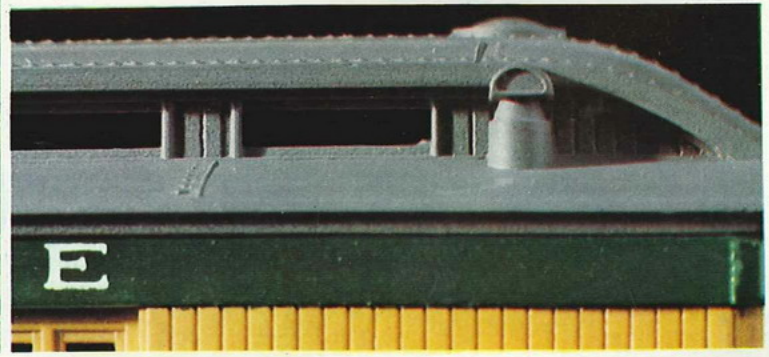
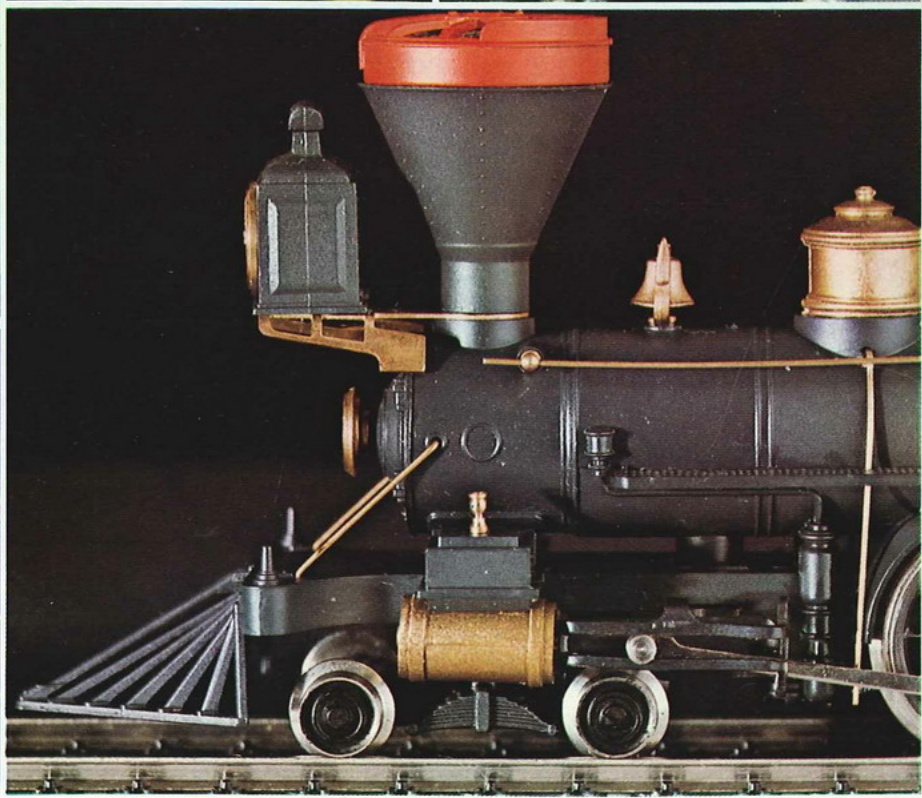
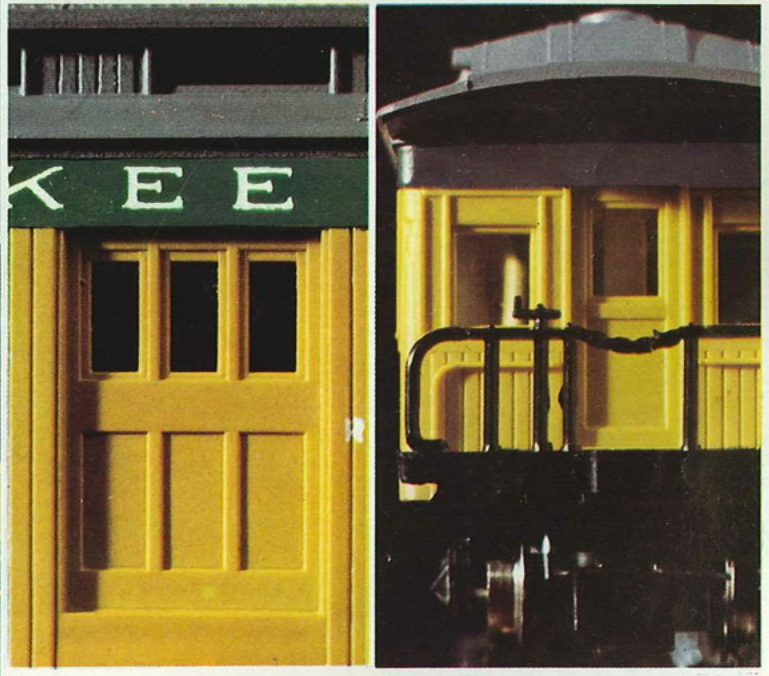
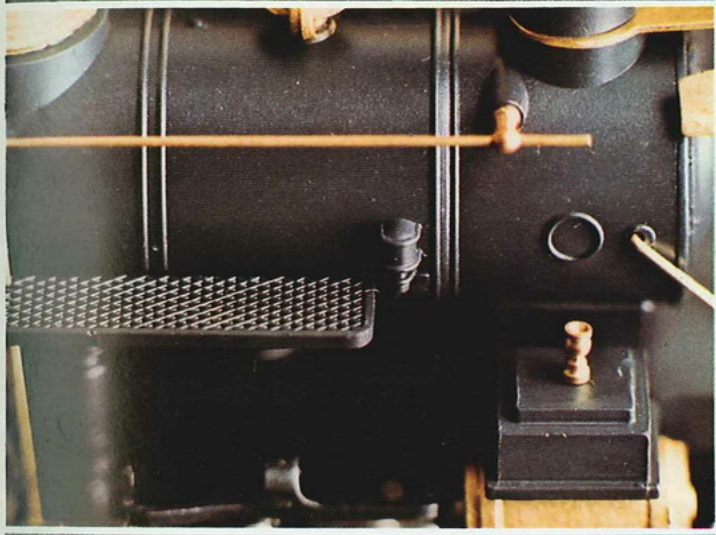
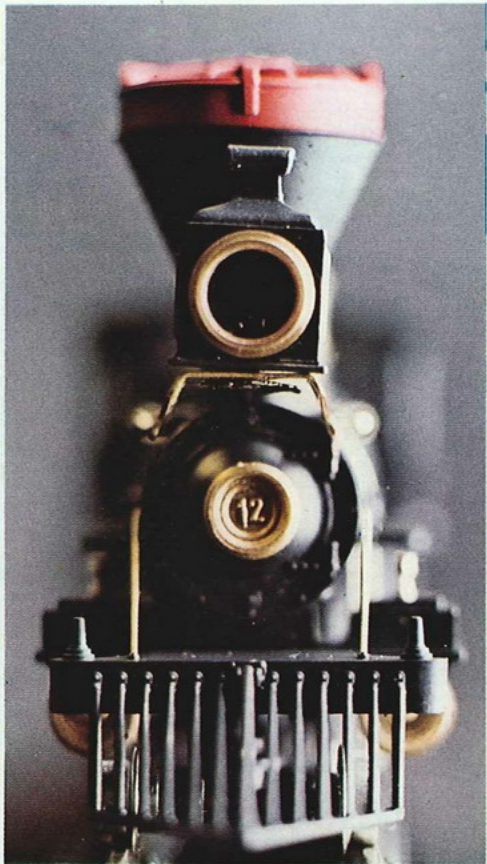
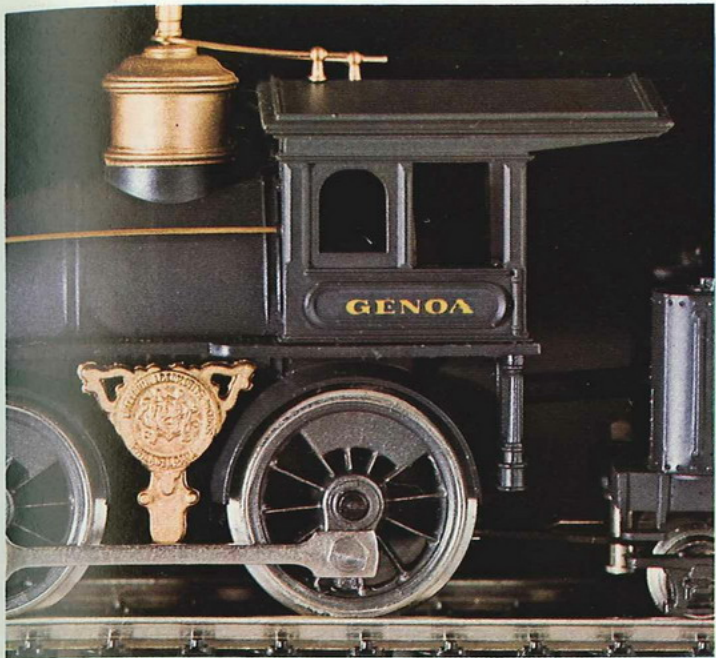
Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## THE AFTERNOON EXPRESS

La storia del Nevada è ricca di leggende popolari: la ricchezza favolosa dei filoni metalliferi nella regione di Comstock, la saga di Sandy Bowers e di Eilley Orrum, il primo grande milionario dello Stato, l'ultimo grande assalto all'oro di Tonopah e Goldfield ma nessun nome splende più brillante della «Virginia & Truckee R.R.». Infatti la leggendaria epopea di questa ferrovia è stata spesso evocata da coloro che rivivono in sogno l'epoca delle locomotive a vapore ambientate in un mondo favoloso. La Compagnia «Virginia & Truckee» iniziò verso il 1870 la sua attività gestendo la linea che collegava le città di Reno e Virginia City. Una diramazione della linea conduceva a Minden. I nomi delle città citate, oltre a quello di Carson City da cui si dipartiva la linea per Minden, sono sufficienti per richiamare pure alla nostra mente il mondo del vecchio West. Su questa rete ferroviaria si muovevano convogli composti dalle più belle locomotive dell'epoca, trainanti lussuose carrozze Pullmann e spesso carrozze private

appartenenti a fortunati uomini d'affari, banchieri e milionari che per spostarsi disdegnavano le insicure diligenze, preferendo la ferrovia... ma in modo del tutto personale. Insomma, su quei binari correva il materiale più bello e costoso che si poteva produrre. Tra questi convogli spicca il «The Afternoon Express» (letteralmente l'Espresso del pomeriggio) alla testa del quale venivano poste due o tre locomotive quando, nei rigidi inverni, si doveva aprire la linea tra cumuli di neve mentre il personale della «Wells Fargo», appoggiato da uomini armati, sorvegliava il tesoro dagli assalti dei banditi che in quella particolare regione non mancavano certamente. Mentre nei «Saloons» delle città scorrevano fiumi di whisky e di birra ed i sorrisi di belle ragazze invitavano al gioco d'azzardo gli incauti avventori, il circo, «il più grande spettacolo del mondo», s'accampava ai margini della città mostrando numeri da brivido e animali strani e sconosciuti. Anche il circo si muoveva sui binari, con carri speciali decorati esternamente nel modo più vistoso.

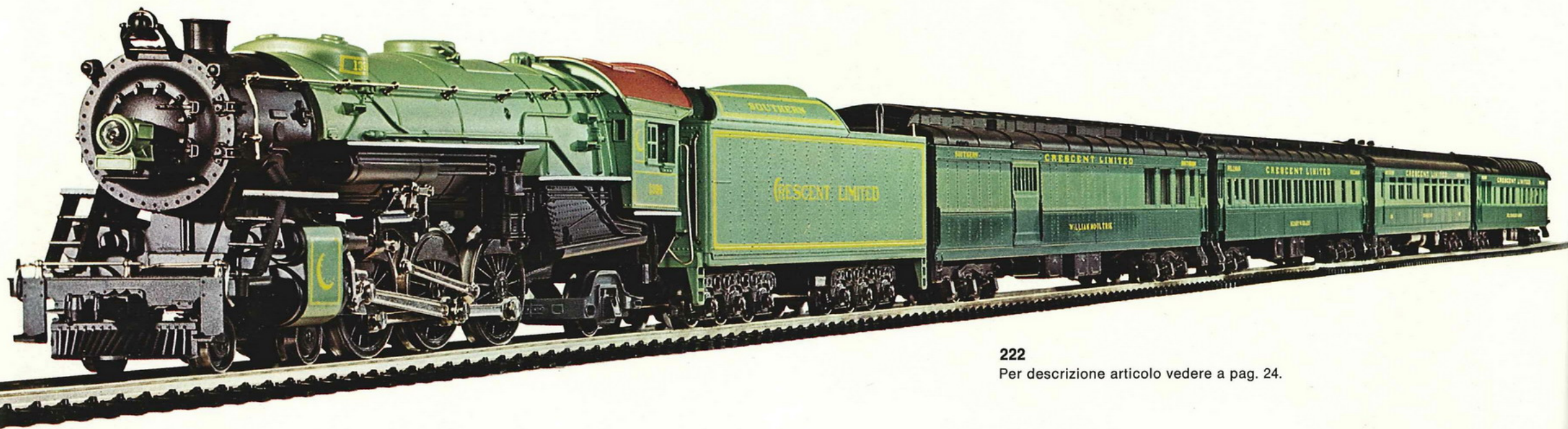






# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# CRESCENT LIMITED



222

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## CRESCENT LIMITED

Nessun treno è più bello di questo!

È una sintetica affermazione che scaturisce dalla lettura di un depliant pubblicitario che venne pubblicato nell'anno 1925, allorchè s'inaugurò (26 Aprile 1925)

il collegamento diretto tra New York e New Orleans per mezzo di un convoglio di lusso.

Nell'ottobre del 1929 materiale più moderno venne appositamente preparato per questo servizio e i colori verde « Virginia » e verde più chiaro « Sylvan green »

per la fascia dei finestrini, contraddistinsero da quel periodo le carrozze di questi convogli.

Tutte le carrozze del tipo « Pullman » vennero battezzate con nomi « alla memoria »

di illustri cittadini degli Stati del Sud attraverso i quali

la linea si snodava con un'amplissima curva schematizzabile in forma di falce di luna crescente

tra il firmamento di « stelle » delle città del Sud.

Anche le locomotive adibite al traino di questo treno erano parzialmente dipinte di verde e portavano filettature e iscrizioni in oro come le carrozze.

Ai lati dei cilindri e sui fianchi della cabina spiccava la « falce di luna »,

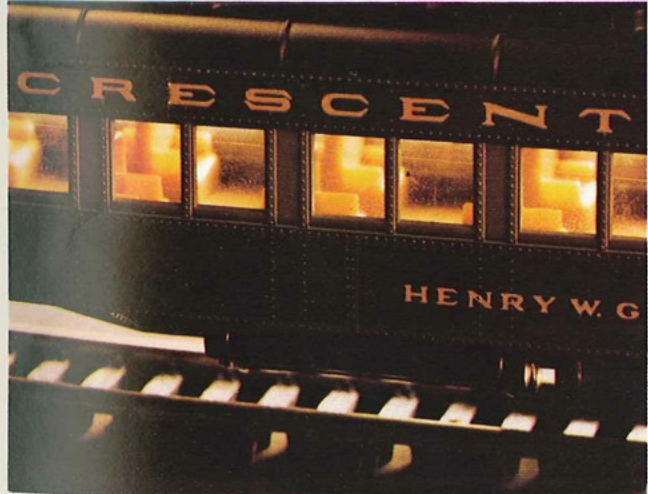
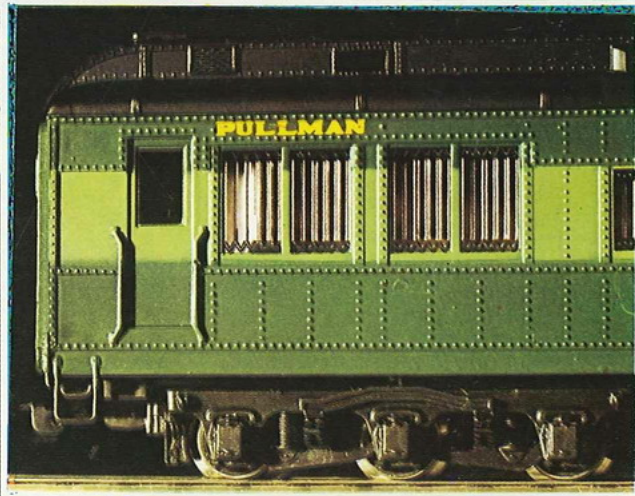
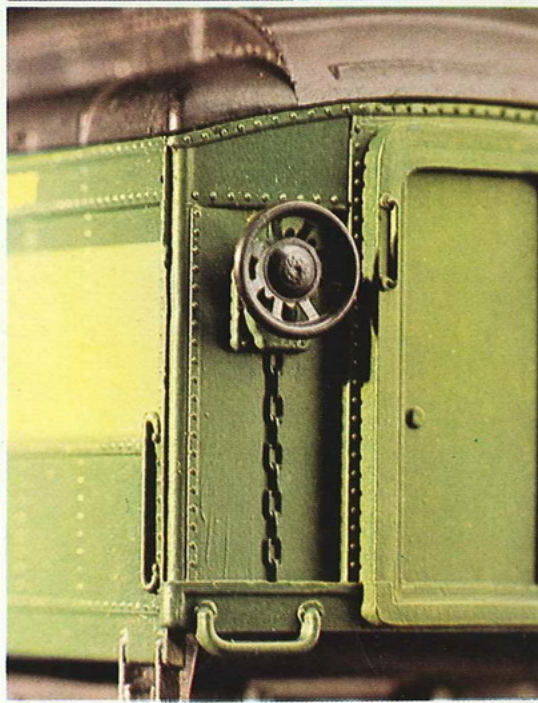
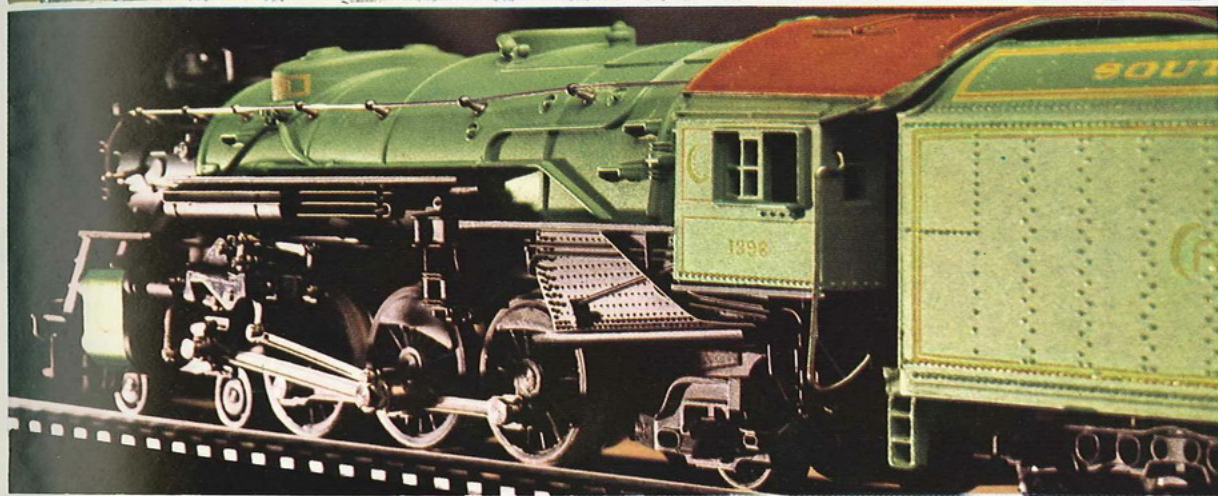
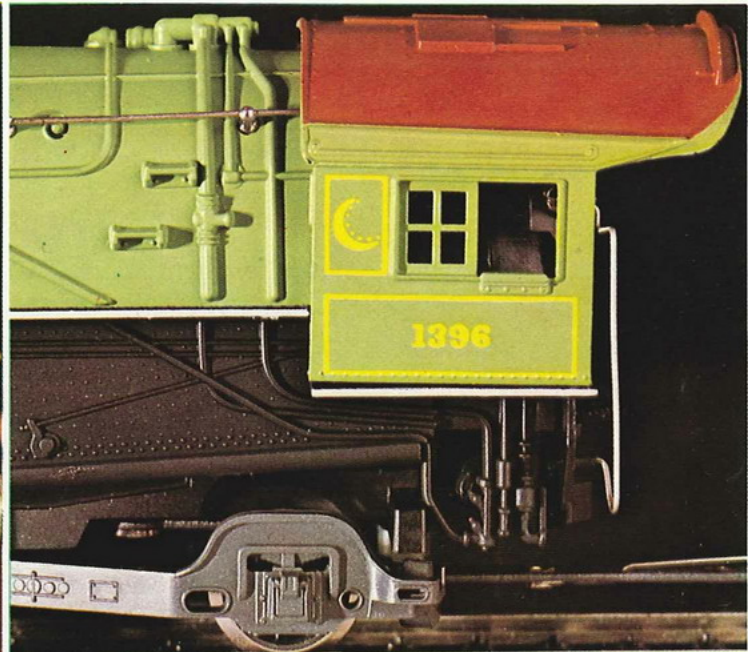
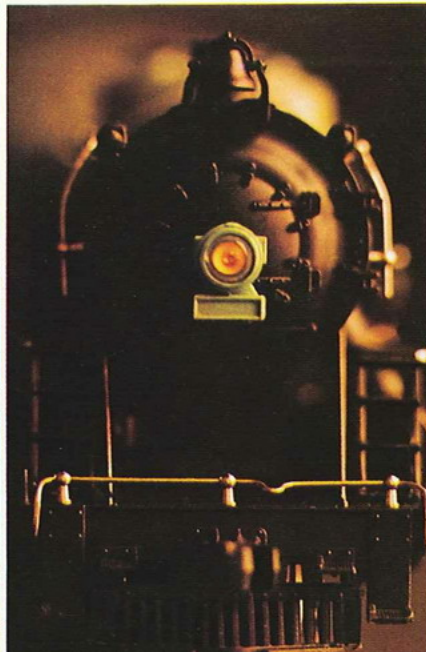
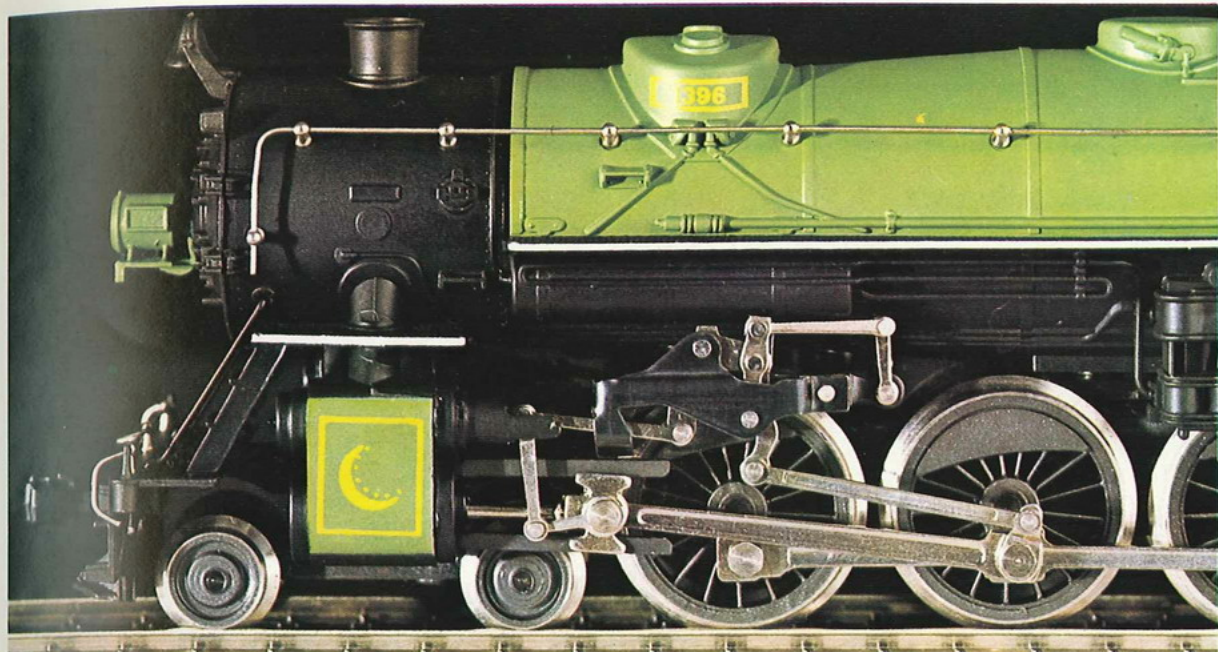
C iniziale anche del nome « Crescent ».

E come « Crescent » venne sempre identificato il treno dal 1938 in poi.

Agli inizi della seconda guerra mondiale quarantanove grandi basi e campi militari dell'U.S. Army erano dislocati sulla linea gestita dalla Southern Railway.

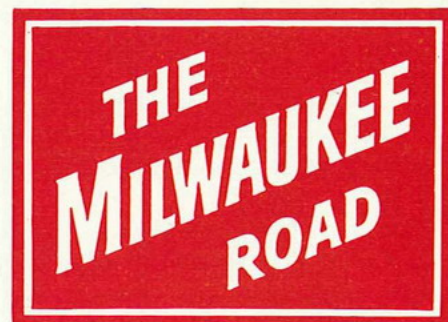
Questo fatto, è intuibile, generò un enorme aumento di traffico, ma ciò nonostante il « Crescent » affrontò « eroicamente » quella particolare situazione d'emergenza.







# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED



220

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED

Tra i diversi convogli ferroviari prescelti a formare il quadro rappresentativo dei « Grandi treni » non poteva mancare uno dedicato alla Compagnia « The Milwaukee Road ».

« Chippewa Hiawatha » è il treno che collegava Chicago ad Ontonagon, Mich. sulla riva meridionale del Lago Superiore.

La linea percorsa dal treno attraversava regioni un tempo abitate da importanti tribù di pellerossa.

Il nome del treno infatti è composto da due parole che si riallacciano alla storia ed alla leggenda di quei popoli « indiani ».

« Chippewa » era il nome di una fiera tribù di indiani che abitava nella regione nord-est dello stato del Wisconsin.

« Hiawatha » era un indiano, forse un capo tribù, celebre per la sua velocità nella corsa: si dice che fosse tanto veloce che lanciando una freccia riusciva a rincorrerla ed afferrarla prima che essa cadesse a terra.

E veloci furono i treni cui venne imposto il suo nome.

La sua figurina stilizzata era riprodotta su alcune carrozze e locomotive dei treni Hiawatha.

Il « Chip », soprannome del treno, iniziò il servizio nell'anno 1938

avvalendosi di locomotive Pacific 4-6-2 dipinte nei colori caratteristici grigio, arancio e marrone così come le carrozze del tipo standard che componevano il convoglio.

Il nome Chippewa appariva sul bordo superiore della fiancata del tender.

La composizione iniziale del convoglio prevedeva carrozze Pullman, Diner ed Observation.

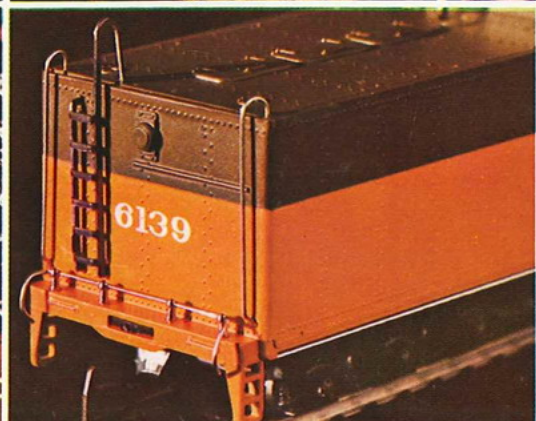
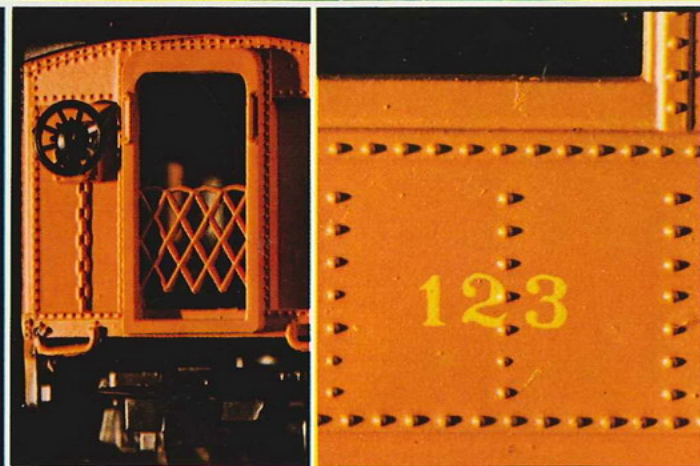
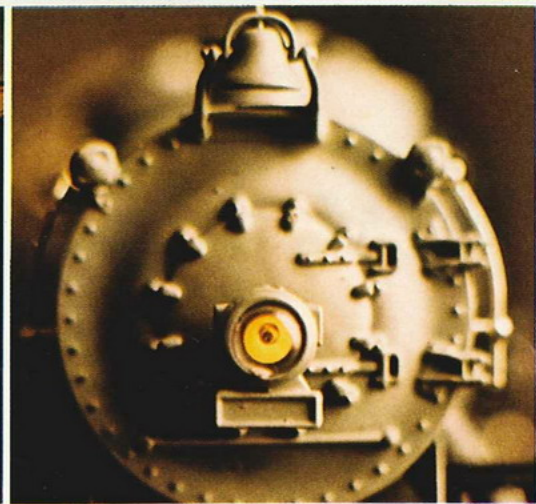
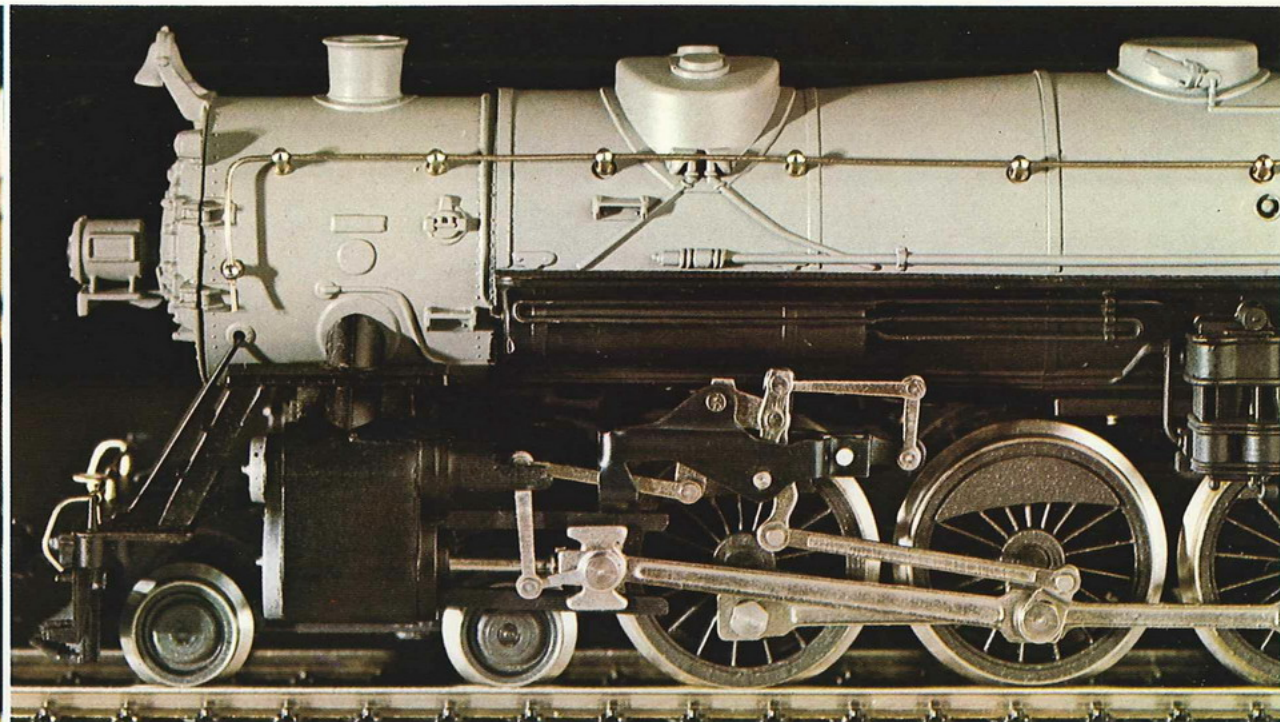
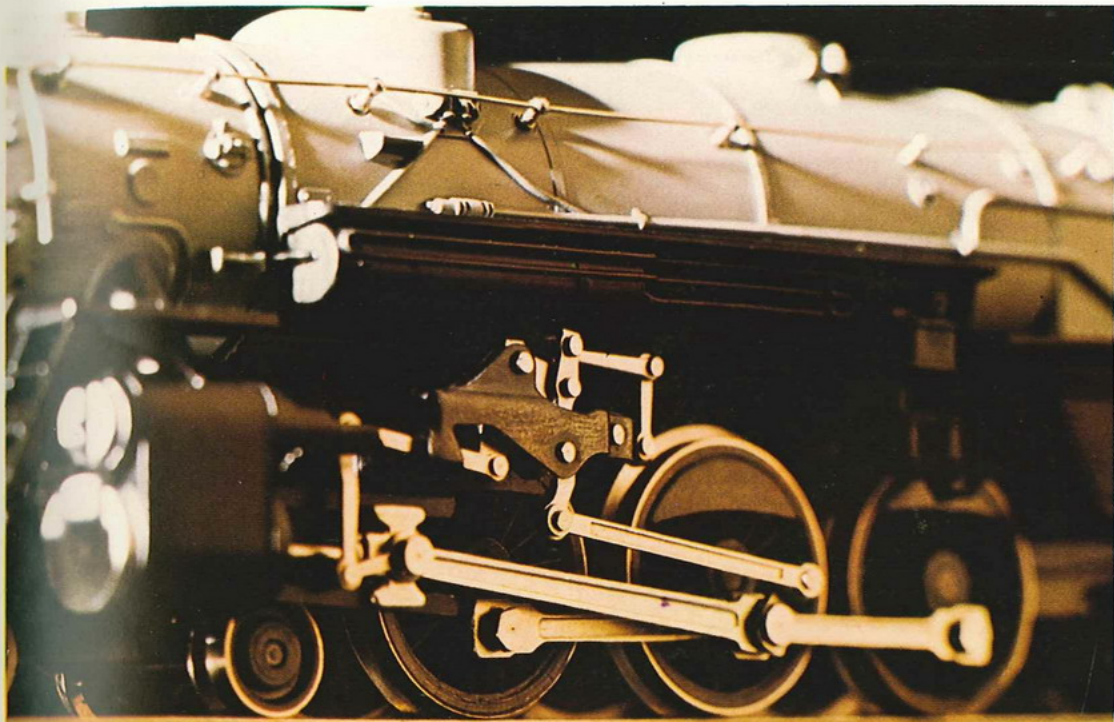
Gli altri convogli Hiawatha furono:

North Woods Hiawatha - tra New Lisbon e Star Lake

Midwest Hiawatha - tra Chicago ed Omaha

Olympian Hiawatha - tra Chicago e Seattle







# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

## “The 20th Century Limited”



221

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## “The 20th Century Limited”

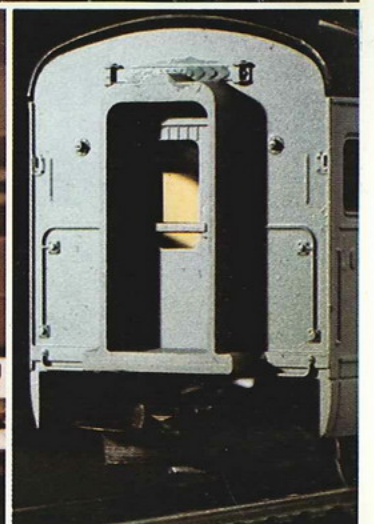
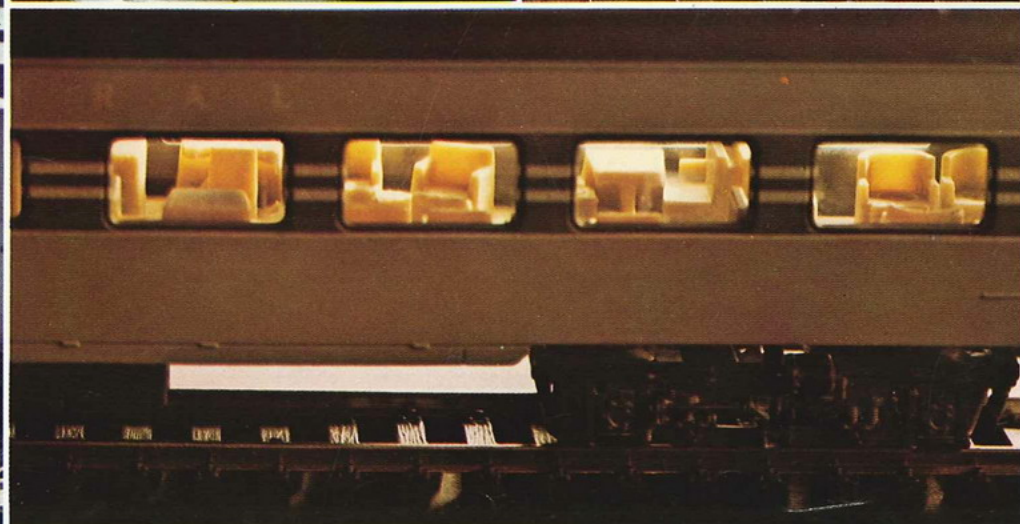
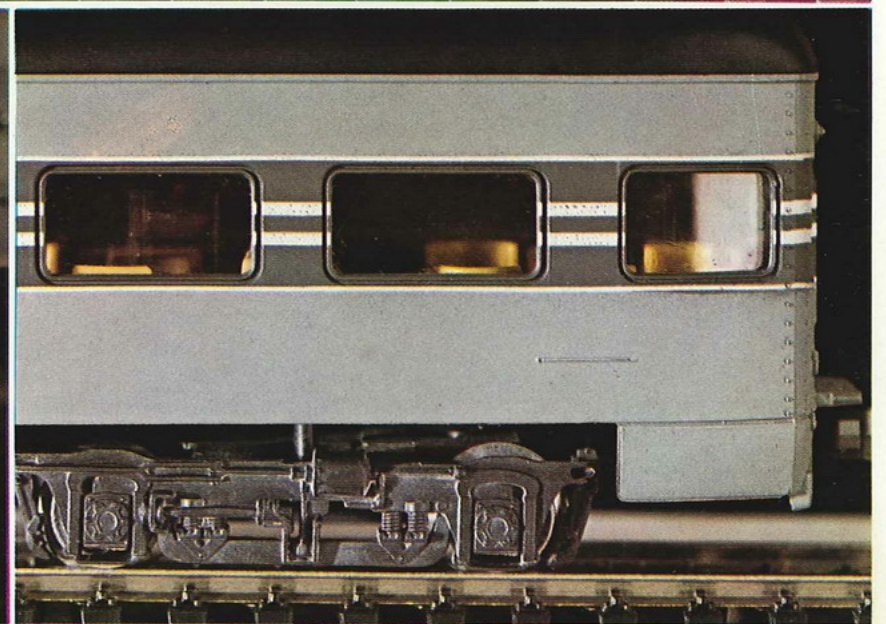
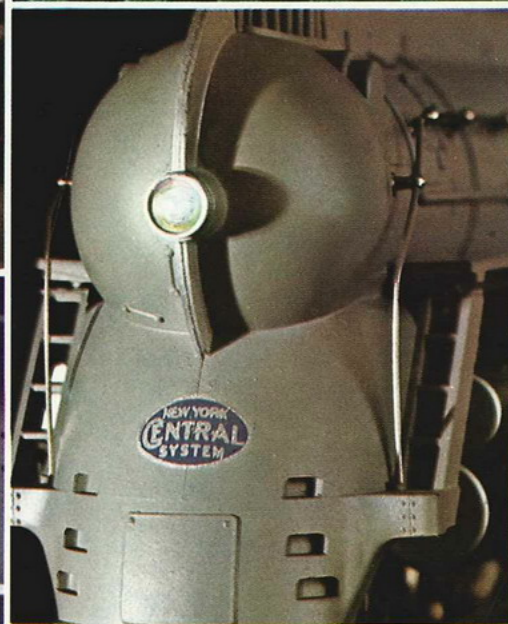
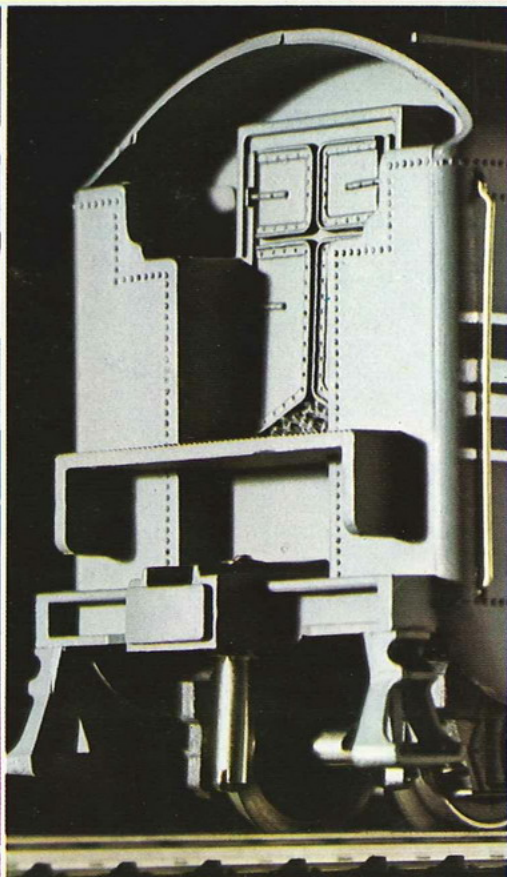
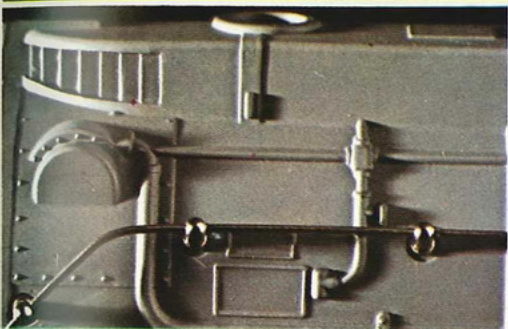
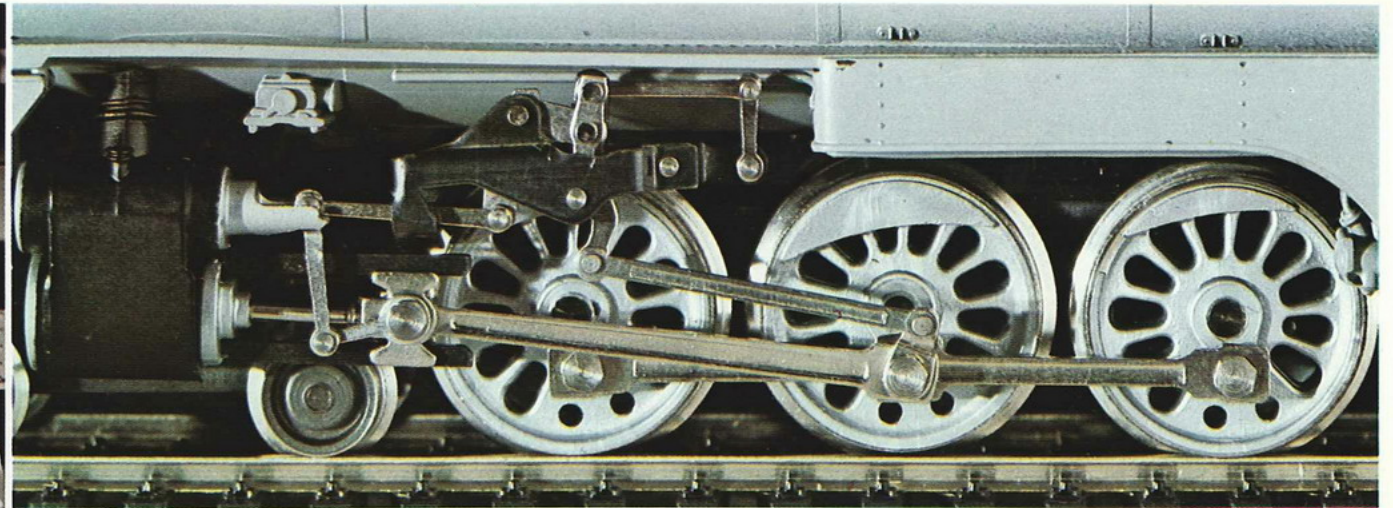
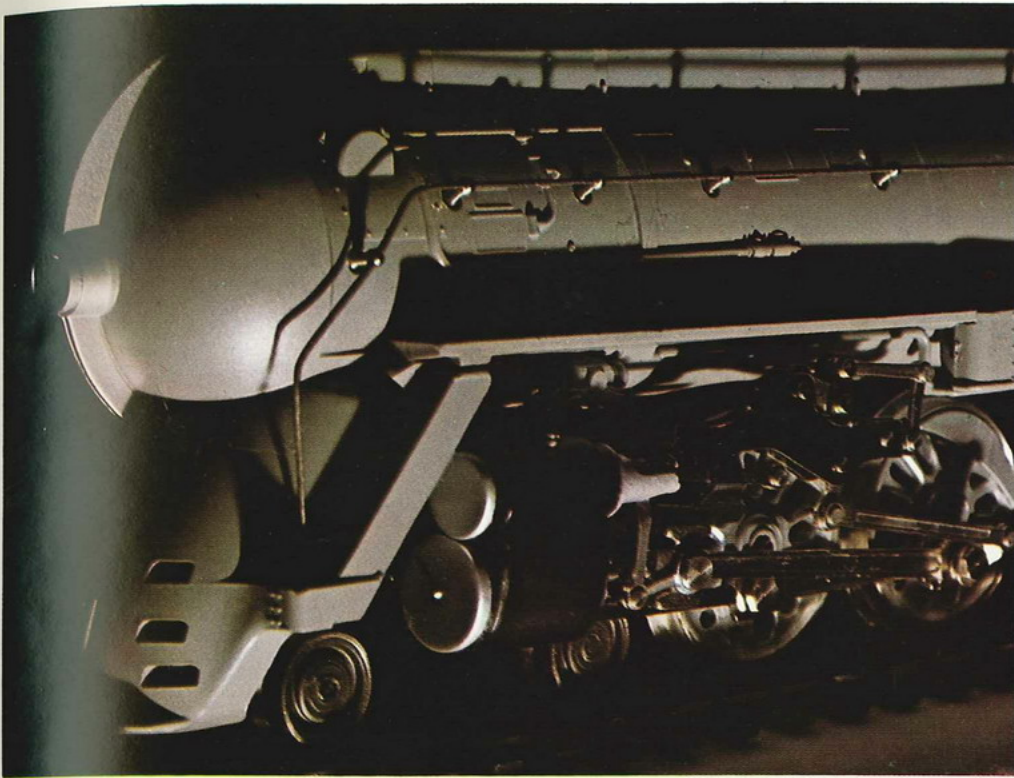
Di questo prestigioso « treno » il giornale « Evening World » scrisse in un editoriale che il suo nome era « così magnifico che non poteva essere scritto se non per esteso ed in lettere maiuscole: « THE TWENTIETH CENTURY LIMITED » e si tratta in effetti di un treno tutto maiuscolo.

Il treno con questo nome, venne inaugurato il 15 Giugno 1902 per collegare New York con Chicago ed il suo ideatore fu George H. Daniels. Per 36 anni il « 20th Century Limited » fu il non plus ultra in fatto di treni per quel tempo ma, nel giorno del trentaseiesimo anniversario (15/6/38), la Compagnia New York Central mise in servizio

« il più moderno e lussuoso materiale mai costruito per il traffico ferroviario ». Si trattava complessivamente di 62 nuove carrozze costruite dalla Pullman Standard di Chicago e di 10 locomotive tipo HUDSON J 3c. (4-6-4) ottenute dalla trasformazione di altrettante locomotive completamente revisionate e potenziate cui venne applicata una carenatura espressamente studiata e disegnata

da un'architetto ferroviario, se così possiamo definirlo, quale Henry Dreyfuss. Questo materiale serviva infatti a formare le quattro sezioni complete dei convogli che in tal modo stabilivano un nuovo standard in fatto di comodità e lusso. Il marchio prestigioso del « The 20th Century Limited » era riprodotto sul vasellame, sul cristallo dei bicchieri, sul cartoncino color argento dei biglietti ferroviari, sul coperchio dei posacenere, sulle coperte da letto dei « roomettes ». Il giorno dell'inaugurazione le due sezioni (il treno completo era composto da due convogli o « sections ») del nuovo treno partirono tra suoni di fanfare e applausi dalla stazione « Grand Central Terminal » di New York verso Chicago. Un'ora dopo due identiche « sections » partirono da « La Salle Street Station » di Chicago con lo stesso cerimoniale. Era così inaugurata una nuova era del servizio passeggeri in America.







# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# THE BROADWAY LIMITED



502

Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## THE BROADWAY LIMITED

Il « Broadway » è forse il solo treno di lusso composto da carrozze « Pullman » che collega New York a Chicago via Philadelphia.

Vi fu un periodo in cui la scarsa affluenza di viaggiatori costrinse numerose Compagnie ferroviarie a sopprimere diversi treni importanti poichè gli introiti non erano sufficienti a controbilanciare gli elevati costi d'esercizio.

Ciò non avvenne per il « Broadway » che spesso si vide aumentare la composizione per far fronte alle richieste del traffico mentre, mese dopo mese, il treno continuava la diuturna spola tra le città terminali.

Senza dubbio il motivo di questa favorevole congiuntura risiede nelle attenzioni verso gli utenti del mezzo ferroviario

che la Compagnia « Pennsylvania R.R. » ed i dipendenti della « Pullman » praticano per tenere alto il prestigio del « loro » treno.

Ogni cosa viene predisposta con puntualità per rendere sicuro e piacevole il viaggio. Ciò è senza ombra di dubbio una delle migliori lettere di presentazione per la Clientela.

Infatti la prima impressione che si avverte salendo a bordo del « Broadway »

sia a New York o a Philadelphia oppure a Chicago, è l'ordine e la pulizia che regna ovunque.

Tutto il materiale in composizione, dalla potente locomotiva elettrica del tipo GG1 all'ultima carrozza del treno, il « Tail car » di coda,

è stato accuratamente ispezionato dalla parte meccanica a quella elettrica, dalla verniciatura esterna o interna all'arredamento.

Queste ispezioni hanno luogo anche durante il viaggio ove personale cortese svolge con competenza il lavoro assegnato.

Un'altro servizio che raccoglie la simpatia dei viaggiatori a bordo del treno è il fatto di trovare alla mattina un cartoncino, infilato discretamente sotto la porta delle cabine, sul quale sono indicate le condizioni metereologiche e le previsioni del tempo riferite al luogo di destinazione.

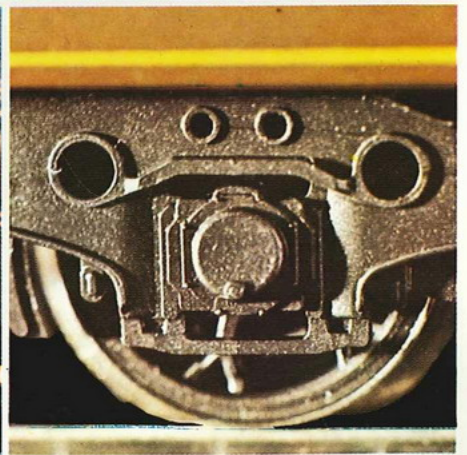
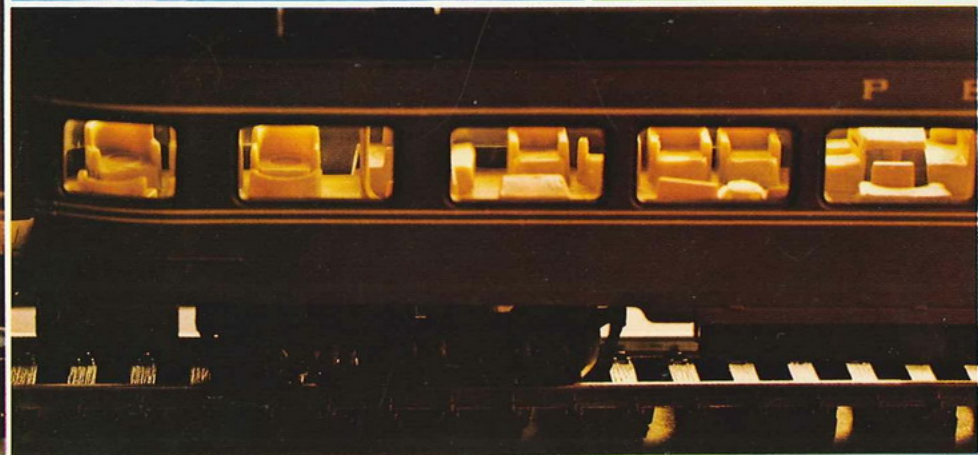
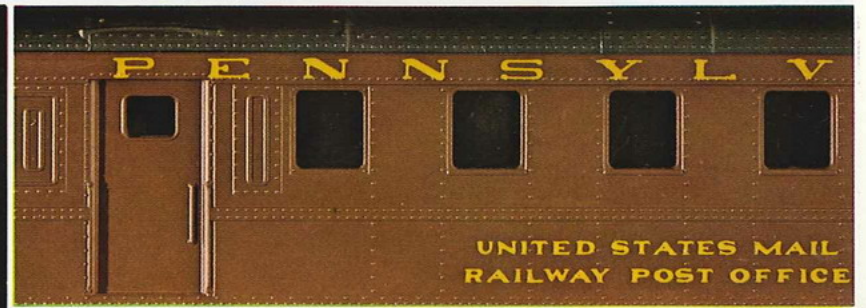
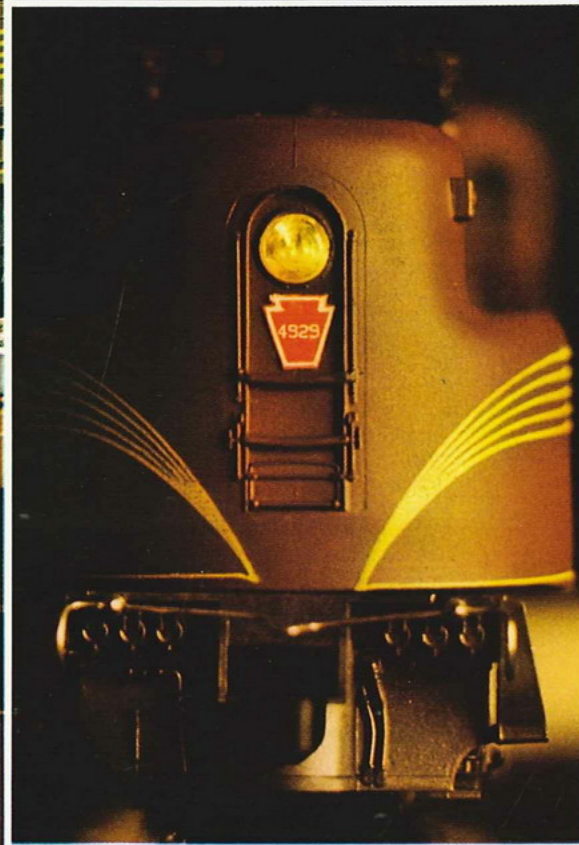
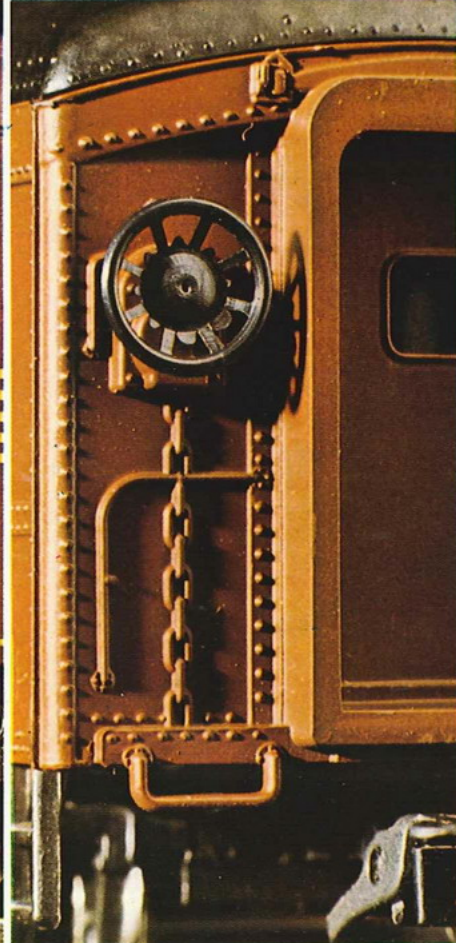
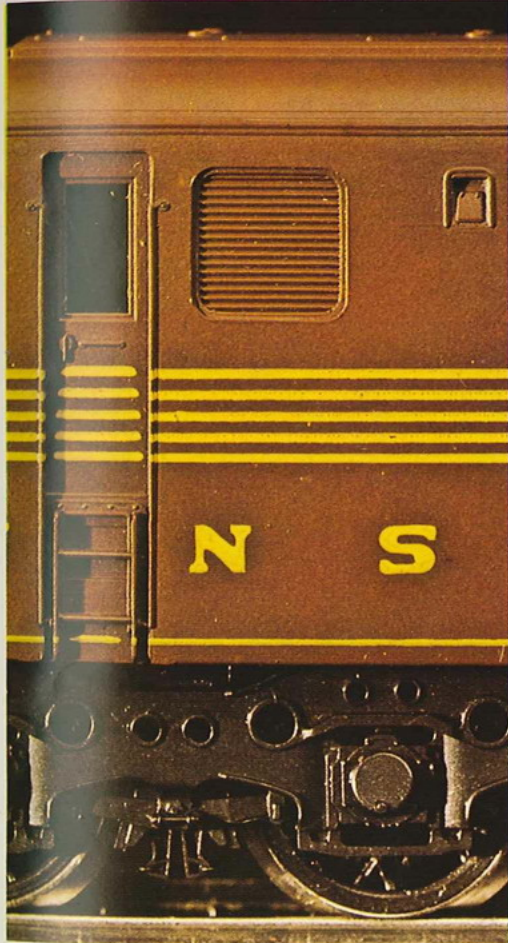
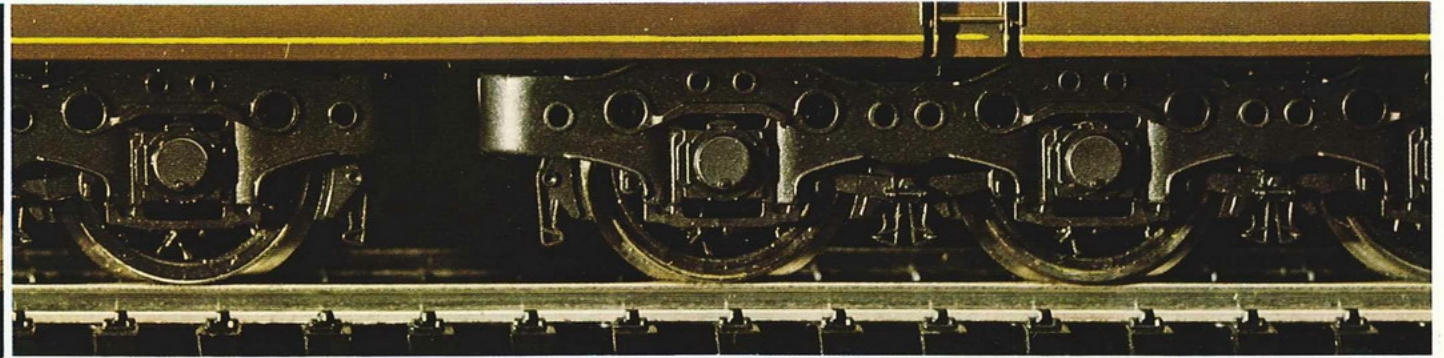
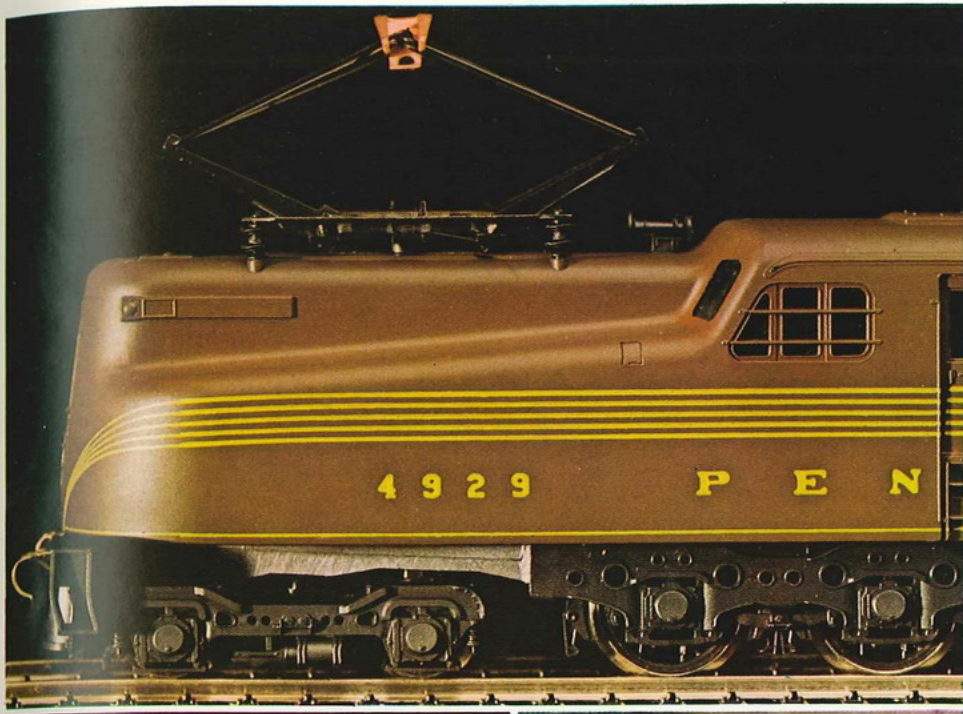
Il treno « Broadway Limited » è essenzialmente composto da carrozze « Roomette » (con compartimenti riservati disponibili di letti e servizi) e da vetture salone e ristorante.

L'intero tratto viene percorso in circa sedici ore.

Le vetture che compongono i convogli da e per New York, recano ciascuna un nome diverso come norma della « Pullman »: tra esse ricordiamo

Huron Rapids, Catawissa Rapids, Imperial Loch, Mountain View.





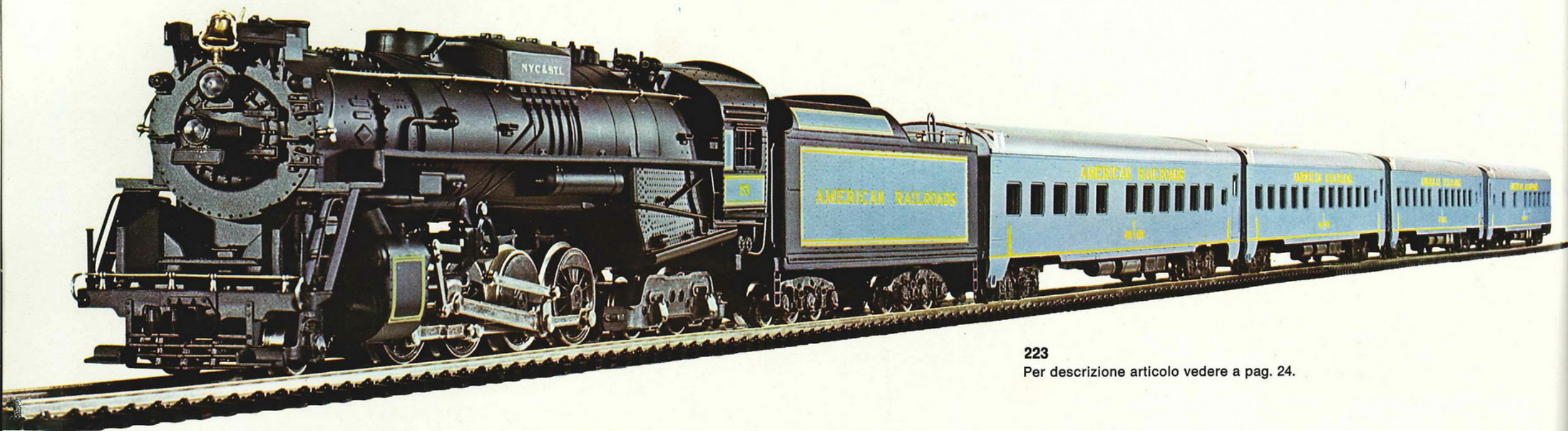


# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# GOLDEN SPIKE CENTENNIAL LIMITED

## AMERICAN RAILROADS

AR 1869 \ 1969



223

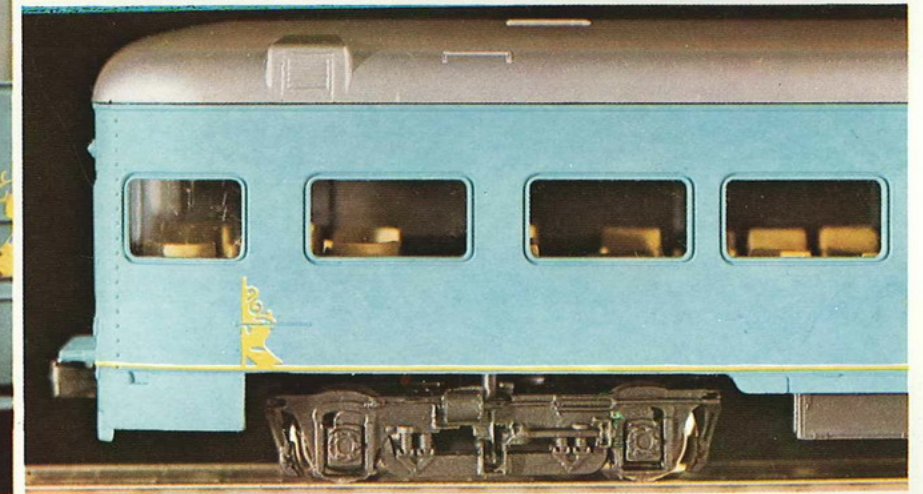
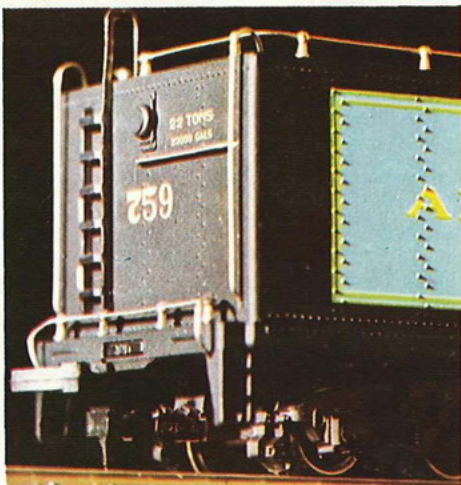
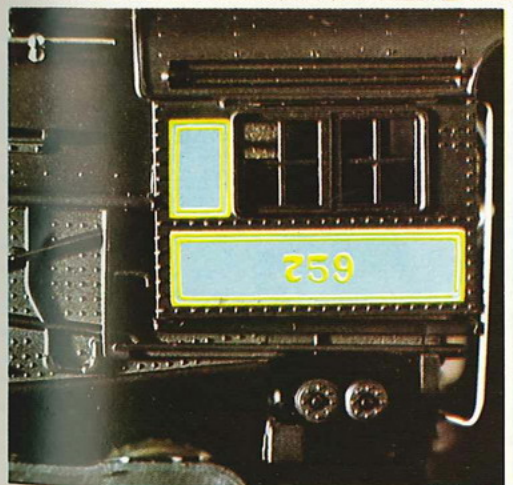
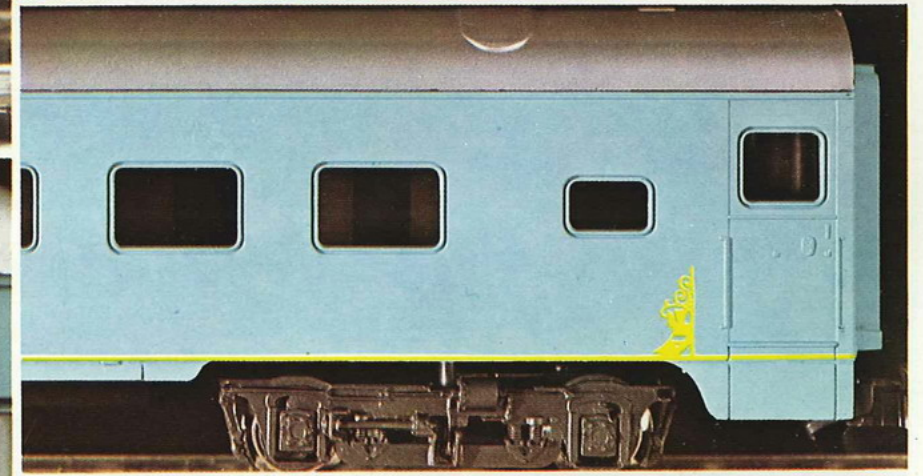
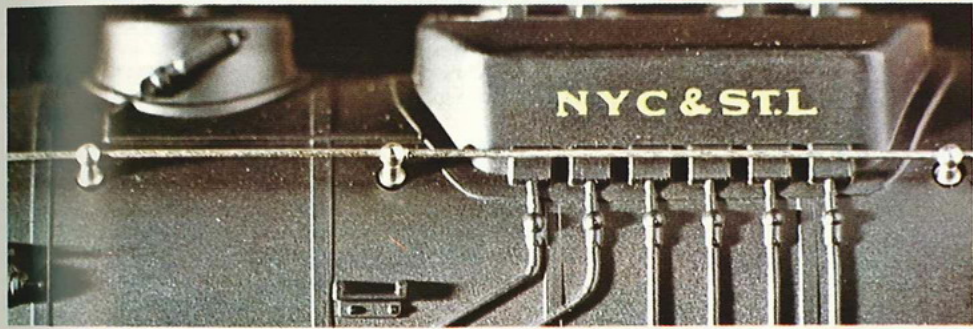
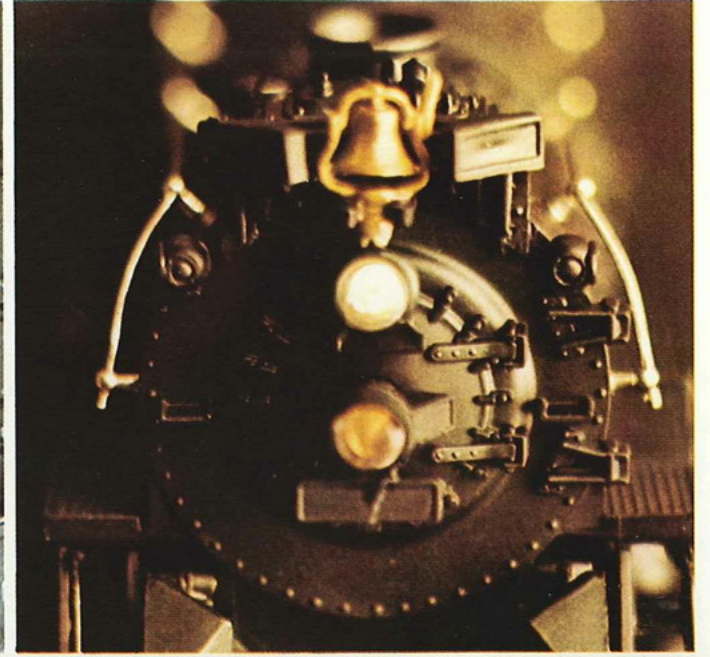
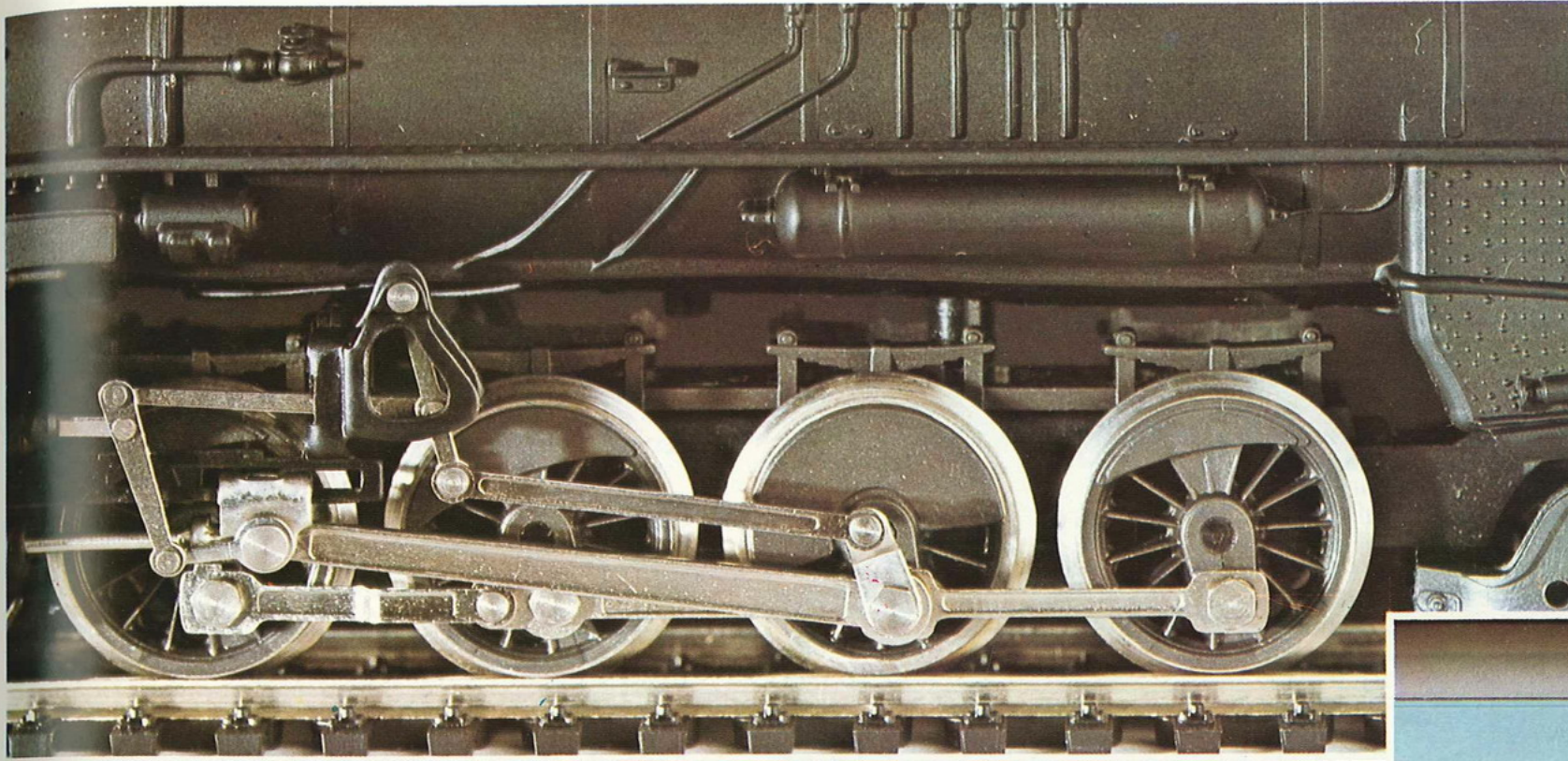
Per descrizione articolo vedere a pag. 24.

## GOLDEN SPIKE CENTENNIAL LIMITED

Nella primavera del 1969, la High Iron Company (una agenzia che organizza viaggi per appassionati di ferrovie) propose un viaggio speciale da New York a Promontory Point, nell'Utah, in occasione della cerimonia per il centenario della congiunzione tra le due linee ferroviarie che, correndo attraverso tutto il territorio degli Stati Uniti, collegano la costa Ovest della Federazione a quella Est. Cento anni prima a Promontory Point l'avvenimento era stato festeggiato piantando un chiodo d'oro per unire l'ultima rotaia. Bene! Analoga cerimonia era in programma e per questo venne predisposto un treno speciale, il « Golden Spike ». Il treno, composto da diverse carrozze con colori e scritte speciali,

partì da Harmon N.Y. per Kansas City trainato dalla locomotiva a vapore 2-8-4 (Berkshire) n° 759 riverniciata per l'occasione in nero ed azzurro con le scritte in oro « American Railroad ». Nel viaggio di ritorno la vaporiera cedette il posto ad una locomotiva elettrica GG 1 n° 4902 che la Penn Central aveva riverniciato per l'occasione, su disegno dell'artista Robert Lorenz di Fremont nell'Ohio. Dopo il suo debutto con il « Centennial Special », il GG 1 n° 4902 continuò il suo servizio sulla linea New York-Washington. La locomotiva n° 759, ora ricondotta nella sua veste originale, è conservata in perfetta efficienza.







# Assortimenti grandi treni internazionali

**1773** (non illustrato)

Modello del convoglio ferroviario costruito dalla Breda per collegamenti rapidi Trans-Europ-Express. Il treno è composto da una unità motrice ed una folle con fanali anteriori bianchi e posteriori rossi. Inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Nell'unità folle è inserito un dispositivo acustico a pila funzionante al passaggio sui binari 3108. Lunghezza cm. 63.

**133**

Confezione del convoglio TEE con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-027 (2° serie) F.S. • vagone bagagliaio serie Dz • carrozza di 1° classe serie Az • carrozza ristorante serie Rz • carrozza salone 1° classe serie AZ • lunghezza del convoglio completo cm. 140.

**2559** (non illustrato)

Confezione come la 133 ma senza locomotiva.

**135**

Confezione del convoglio « Italia Express » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-027 (2° serie) F.S. • vagone postale serie Dz F.S. • carrozza di 1° classe serie Azx F.S. • carrozza di 2° classe serie Bzx F.S. • carrozza di 1° classe serie Aüm D.B. • lunghezza del convoglio completo cm. 140.

**2553** (non illustrato)

Confezione come la 135 ma senza locomotiva.

**134**

Confezione del convoglio TEE-Bandiera con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-027 (2° serie) F.S. • vagone bagagliaio serie Dz • carrozza di 1° classe serie Az • carrozza ristorante serie Rz • carroz-

za salone di 1° classe serie Az • lunghezza del convoglio completo cm. 140.

**2552** (non illustrato)

Confezione come la 134 ma senza locomotiva.

**224**

Confezione del convoglio « The afternoon express » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-4-0 « Genoa » della « Virginia & Truckee » • vagone bagagliaio • carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combine » • carrozza « Coach » • carrozza adibita al trasporto del materiale per il circo Barnum • Lunghezza del convoglio completo cm. 90.

**1207** (non illustrato)

Confezione come la 224 ma senza locomotiva.

**222**

Confezione del convoglio « Crescent Limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-2 della Compagnia Southern Railway nei colori Verde e nero • carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combine » • carrozza « Pullman » • carrozza « Diner » • carrozza « Observation » con terrazzino posteriore • lunghezza del convoglio completo cm. 150.

**2700** (non illustrato)

Confezione come la 222 ma senza locomotiva.

**220**

Confezione del convoglio « Chippewa Hiawatha » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-2 Pacific nei colori caratteristici del « Chippewa » • carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combine » • carrozza « Pullman » • Carrozza « Diner » • carrozza « Observation » con terrazzino posteriore • lunghezza del convoglio cm. 150.

**2713** (non illustrato)

Confezione come la 220 ma senza locomotiva.

**221**

Confezione del convoglio « The Twentieth Century Limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-4 « Hudson » tipo J3a della New York Central • vagone bagagliaio • carrozza tipo « Roomette » (2 pezzi) • carrozza di coda « Tail car » con estremità carenata • lunghezza del convoglio completo cm. 155.

**2701** (non illustrato)

Confezione come la 221 ma senza locomotiva.

**502**

Confezione del convoglio « Broadway Limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica tipo GG1 della Pennsylvania Railroad • vagone postale • carrozza « Roomette » (2 pezzi) • carrozza di coda « Tail car » • lunghezza del convoglio completo cm. 150.

**2714** (non illustrato)

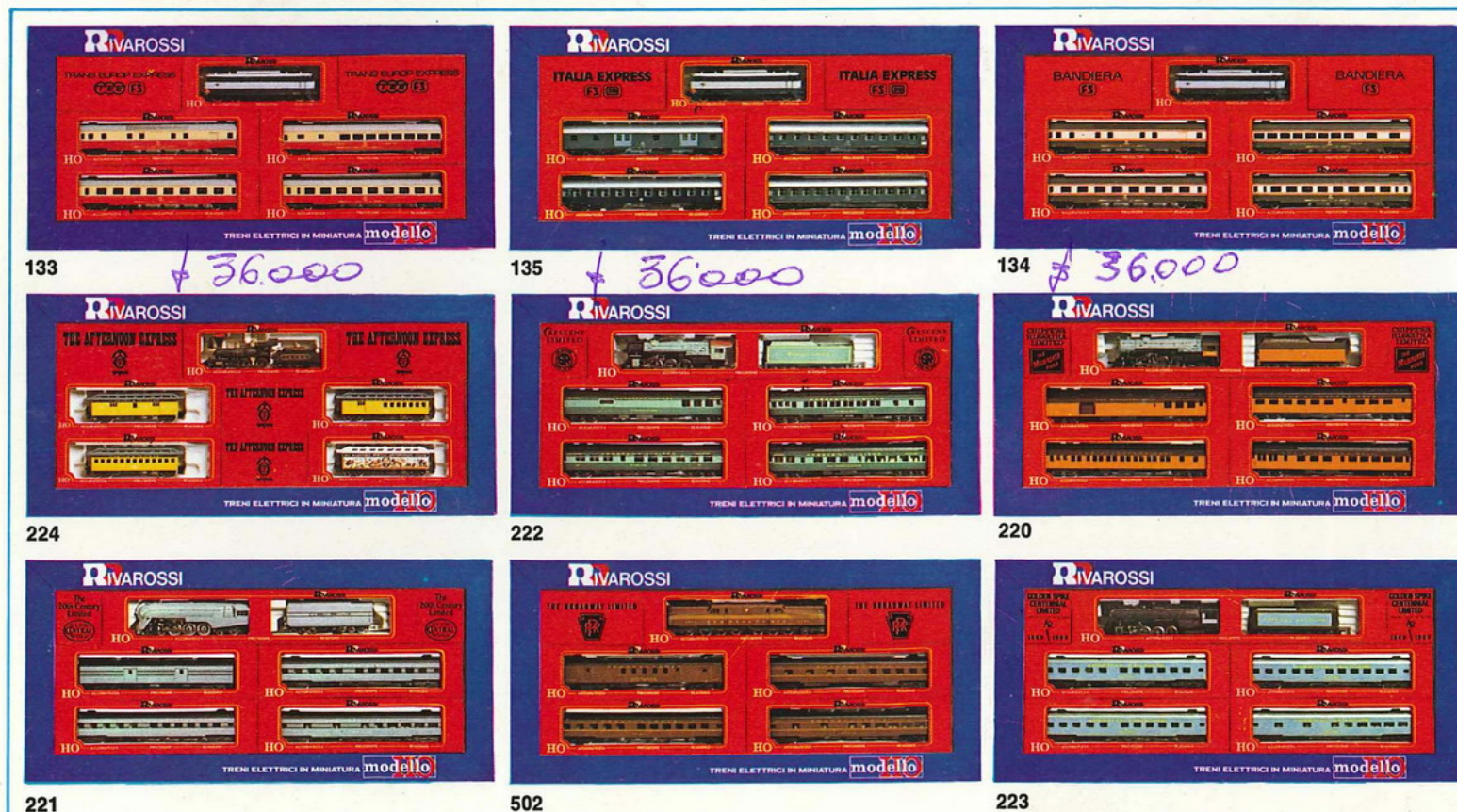
Confezione come la 502 ma senza locomotiva.

**223**

Confezione del convoglio « Golden spike centennial limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 2-8-4 « Berkshire » nei colori originali « American Railroads » • tre carrozze « Roomette » nei colori del treno speciale • carrozza di coda « Tail car » essa pure nei colori del treno speciale • lunghezza del convoglio completo cm. 160.

**2973** (non illustrato)

Confezione come la 223 ma senza locomotiva.



I convogli sopra indicati sono adatti per il funzionamento su di un tracciato con binari HO con sistema di alimentazione a 2 rotaie in corrente continua. Poiché le confezioni non comprendono binari e dispositivi di alimentazione, è necessario, per chi ne fosse sprovvisto, acquistare n. 12 binari curvi art. 3201 oppure, per ottenere un cerchio più grande, n. 18 binari curvi art. 3301 • n. 1 binario d'alimentazione art. 3126 • n. 7 o più sezioni di binario diritto art. 3101 • n. 1 trasformatore-regolatore. Per delucidazioni su questi articoli ed altri ancora vedasi in altra parte di questo stesso catalogo. Sul « Catalogo novità » troverete le Scatole Complementari di binari (A-B-C-D) ed esempi di tracciati ottenibili con le medesime.



# LOCOMOTIVE



La velocità del trasporto ha costituito da sempre l'assillo dell'uomo sulla via della civiltà. È stato un duro banco di prova per l'inventiva, alla riprova della tecnica. Verso l'economia dello sforzo, per realizzare l'economia del tempo, e quindi del servizio o del prodotto.

I trasporti via terra, battuti da quelli via mare, erano da sempre al limite record del cavallo al galoppo. È quindi comprensibile l'emozione umana davanti alla locomotiva, simbolo vivo ed affascinante di un prorompente progresso. L'assortimento della Rivarossi parte da modelli di locomotive, vecchiotte, ma già abbastanza moderne da consentire le gioie di un hobby perfetto.

Ma non dimentichiamo il cinquantennio della loro iniziale evoluzione: dalla prima vaporeiera su strada di Richard Trevithick, che ansimava in Cornovaglia col nomignolo di « Caffettiera di Capitan Dick », alla « Locomotion » di George Stephenson, che suggerendo anche un nome, il 27 settembre 1825, inaugurò l'era del servizio passeggeri e merci su rotaia. Un'era che già nel 1870 vedeva irradiarsi nel mondo 200.000 km. di ferrovie per servizio pubblico.

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 133.

## Locomotive a vapore italiane

**1131**  
Locomotiva-tender a vapore Gr. 835 delle F.S. principalmente impiegata per operazioni di manovra. Fedele riproduzione dell'originale in due colori. Modello a tre assi completo di ogni dettaglio, 2 fanali anteriori per l'illuminazione. Lunghezza cm. 11,5.

**1129**  
Locomotiva-tender a vapore « Castano » tipo Gr. 270 delle F.N.M. Modello caratteristico nei colori originali e perfettamente dettagliato. Illuminazione con due fanali frontali. Lunghezza del modello cm. 12,5.

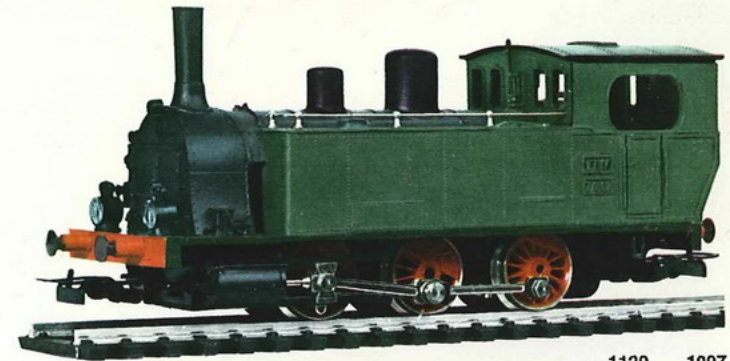
**1097**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1129 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

**1117**  
Locomotiva-tender, a vapore. Eccezionale riproduzione del prototipo Gr. 851 delle F.S. Biellismo con distribuzione « Walschaert » completamente funzionante. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza cm. 11,7. Le locomotive Gr. 851 sono tra le più vecchie locomotive delle F.S. ancora utilizzate per operazioni di manovra. Entrate in servizio (attorno al 1900) vennero adibite al servizio passeggeri.

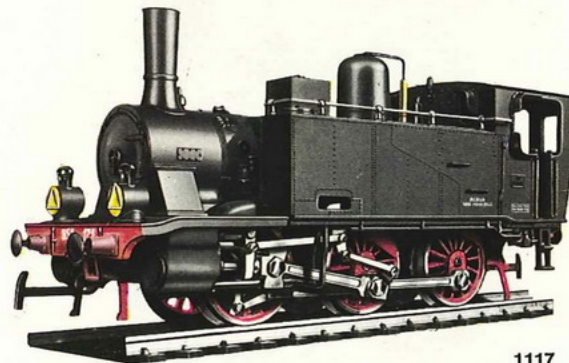
**1114**  
Locomotiva-tender, a vapore. Gr. 940 delle F.S. Rodiggio 1-4-1. Biellismo con distribuzione « Walschaert » completo e realmente funzionante. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza cm. 16,4.



1131



1129 1097



1117



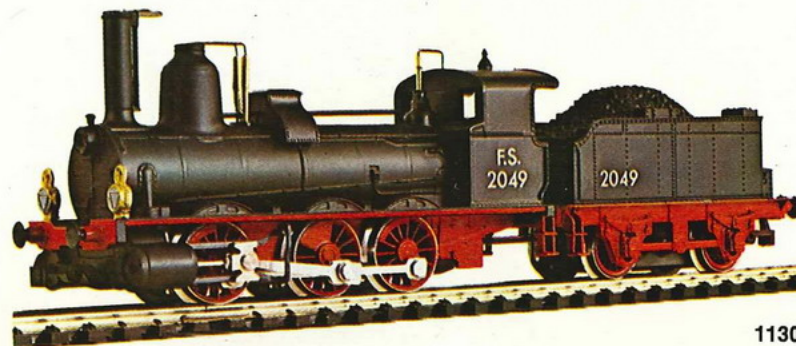
1114



# Locomotive a vapore italiane

## 1130

Le locomotive Gr. 200 F.S. vennero costruite tra gli anni 1861 e 1882 in Alsazia, quindi con caratteristiche estetiche prettamente francesi, e nella officina di Pietrarsa. Un po' gli anni in cui le 56 unità vennero costruite ed anche i criteri costruttivi seguiti di volta in volta, non certo di grande serie, resero ogni esemplare quasi un prototipo, tali erano le differenze estetiche tra macchina e macchina. Erano indifferentemente impiegate per servizio merci o passeggeri. Il modello, con rodiggio 0-3-0, riproduce il prototipo FS 2049. Ha il fanale anteriore illuminato e misura cm. 17,5.

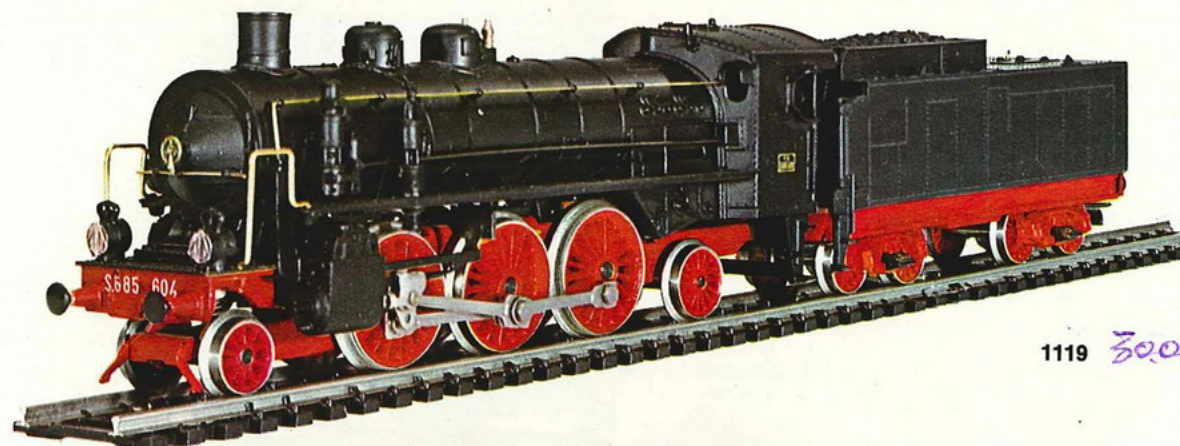


1130

## 1119

Locomotiva a vapore, con tender, per treni diretti. Fedelissima riproduzione del prototipo Gr. S 685 delle F.S. Rodiggio 1-3-1 tipo «Prairie». Motore silenzioso e di grande potenza. Assi motori accoppiati montati su boccole in bronzo. Telaio interamente metallico. Carrozzeria eccezionalmente dettagliata. Mancorrenti dorati. Prese di corrente a mezzo pulsanti di contatto invisibili.

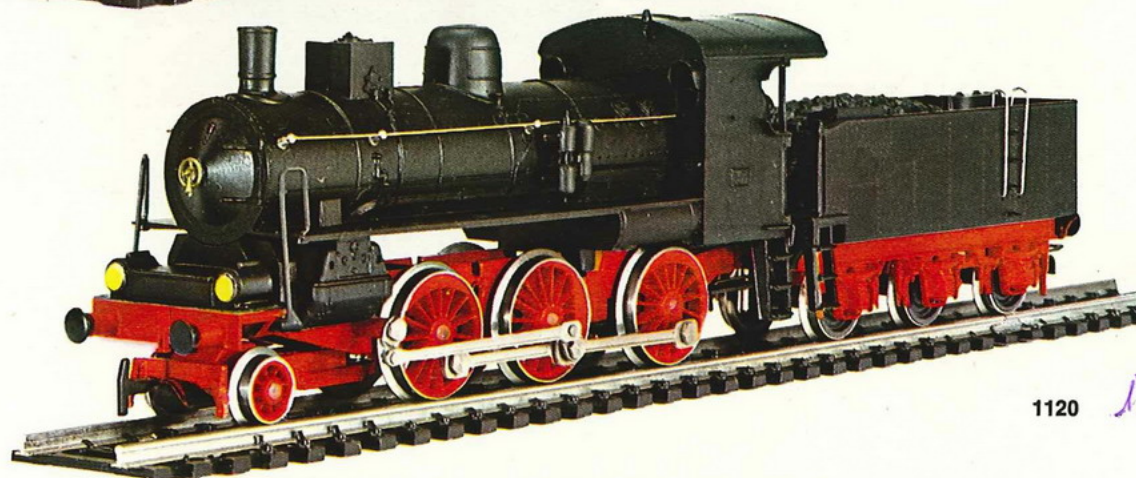
Il carrello di guida anteriore, con molla di richiamo, consente un dolce e regolare ingresso in curva anche a forte velocità. Il tender (riproduzione del tipo da 29 mc delle F.S.) è montato su carrelli con ruote con molle a balestra. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza cm. 25,9.



1119 30000

## 1120

Bellissimo modello della locomotiva a vapore Gr. 625 delle F.S. Rodiggio 1-3-0. Caratteristica di questa locomotiva è il fatto di avere le bielle motrici interne e la distribuzione a valvole sistema «Caprotti». Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza cm. 21. Progettate verso il 1910 queste locomotive vennero destinate al traino dei treni leggeri viaggiatori e merci su linee di media percorrenza.



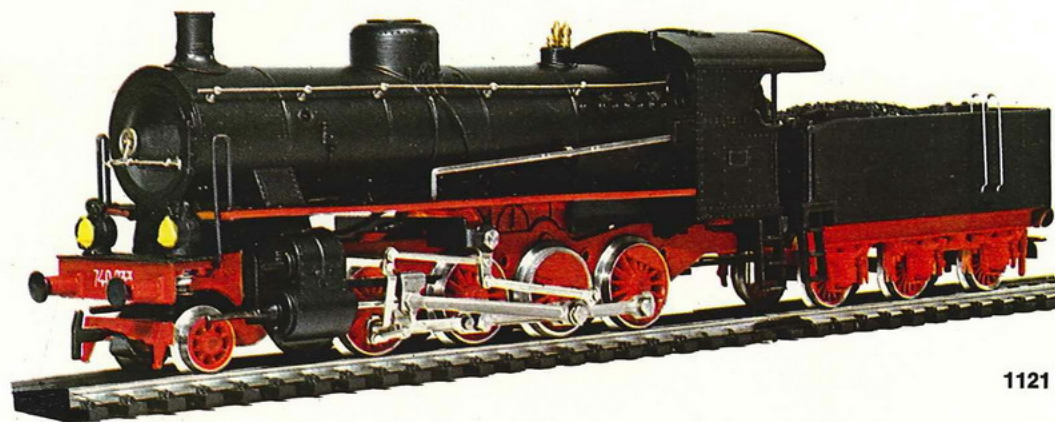
1120 17500



1121

Locomotiva italiana a vapore. Rodiggio 1-4-0, bellissimo con distribuzione « Walschaert » completo e funzionante. Tender a tre assi, da 12 mc. Illuminazione con due fanali anteriori. Supermodello del prototipo Gr. 740 delle F.S. Lunghezza cm. 22,5.

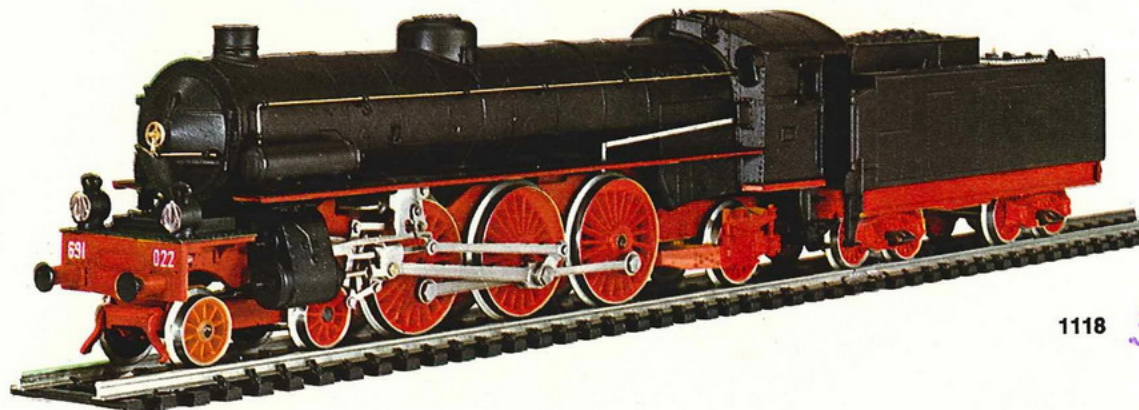
Le locomotive di questo gruppo vennero progettate per il traino di treni merci o passeggeri su percorsi accidentati.



1121 27.500

1118

Locomotiva a vapore, con tender, per treni direttissimi e rapidi. Rodiggio 2-3-1 tipo « Pacific ». Supermodello della Gr. 691 delle F.S. Eccezionalmente interessante. Telaio completamente metallico, carrozzeria superbamente dettagliata. Bellissimo con distribuzione Walschaert completo e funzionante. Speciale dispositivo di presa corrente con contatti invisibili Mancorrenti dorati. Illuminazione con due fanali anteriori. Tender su carrelli con molle a balestra come da prototipo. Lunghezza cm. 28,8.



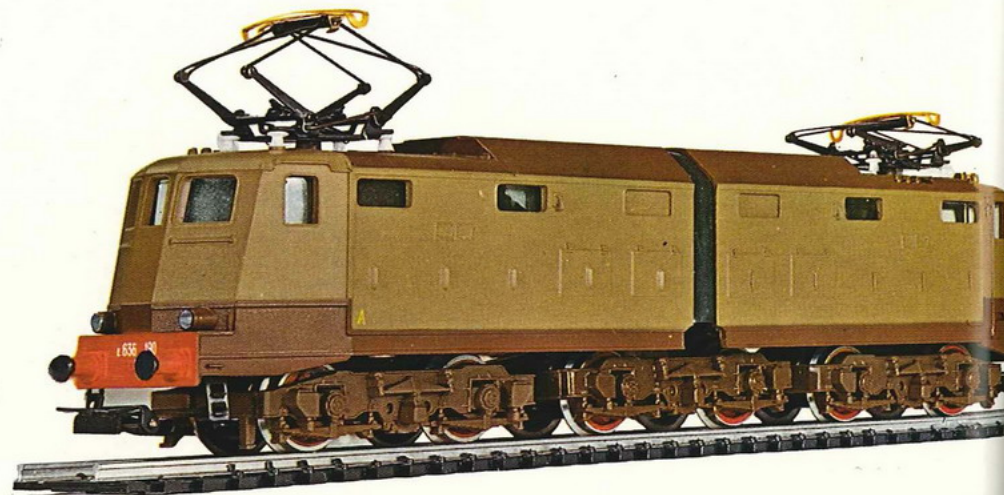
1118 31.000



# Locomotive elettriche italiane

1441 *11.800*

Locomotore italiano tipo E 424 delle F.S. Fedele riproduzione del prototipo. Rodiggio Bo + Bo. Illuminazione con due fanali. Commutatore per presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza cm. 19,3. Pantografi tipo 52 F.S. Il traino dei convogli leggeri passeggeri e merci, specialmente in servizio locale, viene disimpegnato sulle linee elettrificate delle F.S. dalle locomotive elettriche del gruppo E 424 che possono sviluppare una velocità massima di circa 100 km/h. Queste locomotive sono entrate in servizio attorno al 1943.



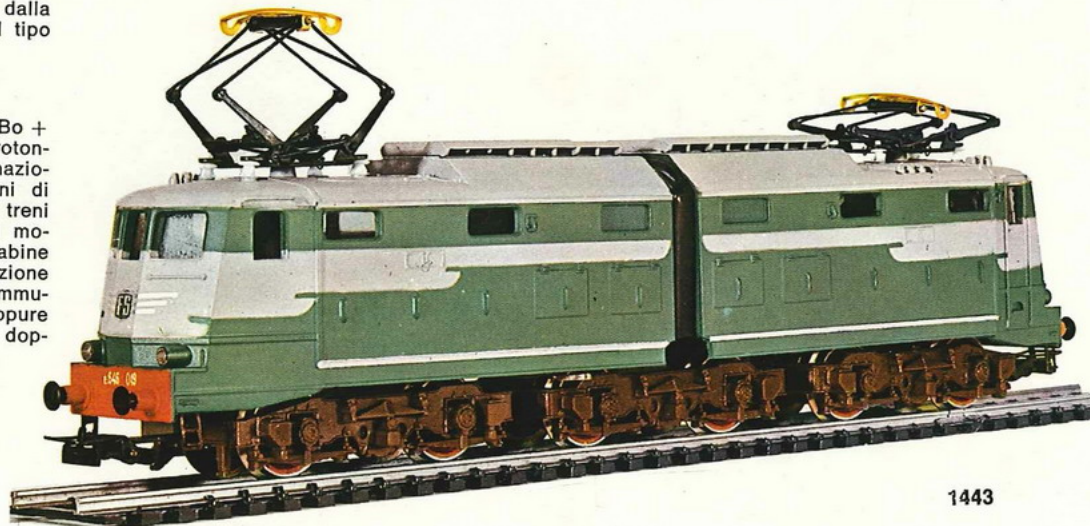
1442

Locomotore italiano tipo E 636 delle F.S. Perfetta riproduzione del prototipo. Rodiggio Bo + Bo + Bo. Unità snodata con soffietto intermedio in gomma. Motore silenzioso e di grande potenza. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza cm. 22,7. Pantografi tipo 52 F.S. I locomotori E 636 realizzati nel 1940 sono in servizio in due versioni: merci e passeggeri. In quest'ultimo caso può essere sviluppata la velocità massima di circa 120 km/h.

*11.500* 1441

1443

Locomotore italiano tipo E 646 delle F.S. (1ª serie), fedele riproduzione del prototipo entrato in servizio nel 1959 per il traino dei treni pesanti merci e passeggeri. Rodiggio Bo + Bo + Bo. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie oppure dalla linea aerea. Lunghezza cm. 22,7. Pantografi del tipo 52 F.S. con doppio pattino per alte velocità.



1447

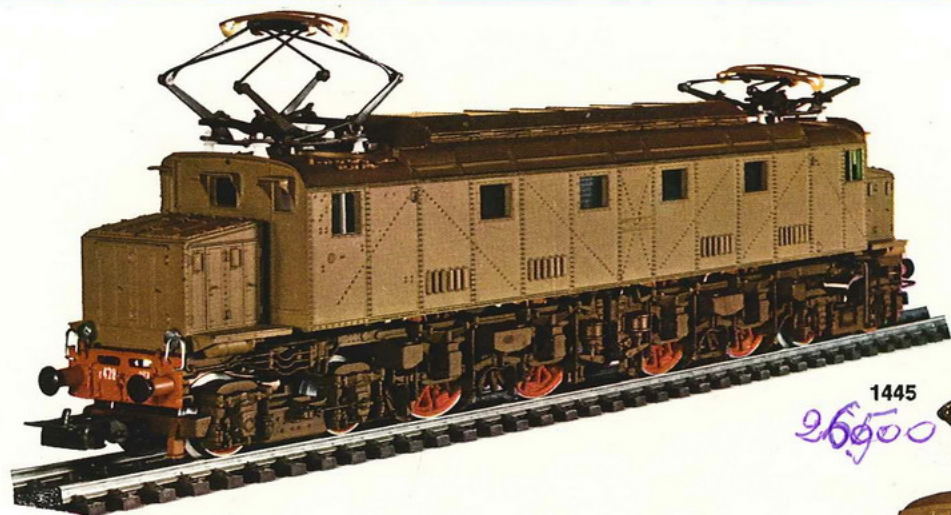
Locomotore tipo E 646 delle F.S. Rodiggio Bo + Bo + Bo. Riproduzione del prototipo con testate arrotondate recentemente posto in servizio sulla rete nazionale ed adibito, per le sue elevate prestazioni di potenza e velocità, quale unità di trazione per treni direttissimi e rapidi a composizione pesante. Il modello è composto come l'originale da due semicabine articolate unite con soffietto in gomma. Illuminazione su entrambe le semicabine con due fanali. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie oppure dalla linea aerea. Pantografi del tipo 52 F.S. con doppio pattino per alte velocità. Lunghezza cm. 22,7.



*22.500*

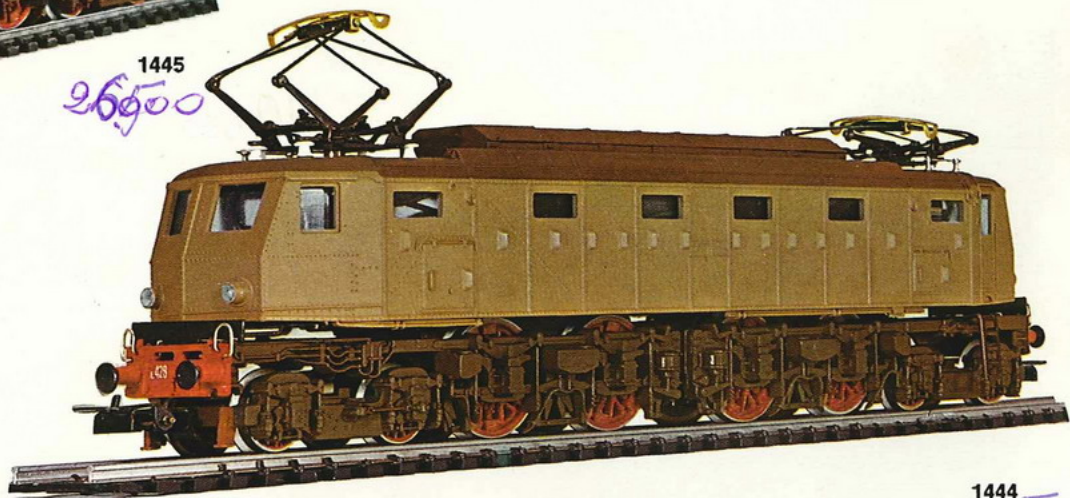


1445  
 31000  
 Modello di un locomotore italiano tipo E 428 (1ª serie) delle F.S. Rodiggio 2-Bo + Bo-2. Fedelissima riproduzione del prototipo E 428-013. I carrelli centrali, snodati come nell'originale, portano alle estremità i caratteristici cassoncini pure essi articolati rispetto alla cassa. Fanali anteriori e posteriori. Pantografi riproducenti il tipo 52 delle F.S. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 22.



1445  
 26500

1444  
 Locomotore italiano tipo E 428 (2ª serie) delle F.S. con cabine di guida aerodinamiche. Stupendo modello finito in modo sorprendente in tutti i più piccoli dettagli. Rodiggio 2-Bo + Bo-2. Carrelli montati su telai snodati, come nel prototipo, che consentono un perfetto ingresso in curva senza antiestetici spostamenti laterali eccessivi. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Pantografi tipo 52 delle F.S. Lunghezza cm. 22. I locomotori di questo tipo sono stati realizzati per il traino di convogli pesanti e veloci sulle principali linee delle F.S.



1444  
 26500

1446  
 Locomotore italiano tipo E 428 (3ª serie) delle Ferrovie dello Stato. Rodiggio 2-Bo + Bo-2. Il prototipo monta otto motori ed ogni asse motore è mosso da due motori fissati al telaio. Questo è costituito da due parti identiche disposte simmetricamente ed articolate con giunto sferico nel mezzo. Il modello riproduce fedelmente tale sistema di articolazione. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Pantografi tipo 52 delle F.S. Lunghezza cm. 22.



1446  
 26500

1453  
 Locomotiva elettrica E 656 delle Ferrovie dello Stato. Il primo gruppo di questi modernissimi mezzi di trazione è in fase di costruzione presso importanti Ditte specializzate e tra qualche tempo entrerà in servizio sulle linee principali delle ferrovie italiane. È essenzialmente caratterizzata da due casse articolate montate su tre carrelli e ripropone una felice soluzione già adottata dalle F.S. per altri tipi precedenti. Questo tipo di locomotiva verrà impiegato per il traino di convogli passeggeri veloci. Il modello ha i fanali illuminati ed è munito di un commutatore per la presa di corrente dai binari o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 22,7.



1453

CONSEGNA DA STABILIRE

26500





# Locomotive elettriche ed elettrotreno

Nella foto risultano evidenti le proporzioni dei modelli in scala «HO».



19.500 1454  
CONSEGNABILE 

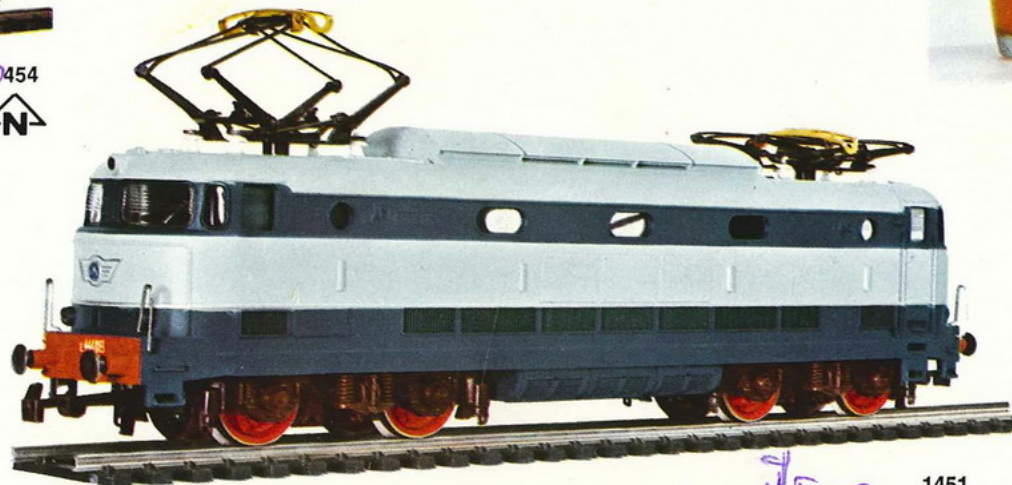
1454

Locomotore italiano gruppo E 444 (2ª serie) delle F.S. Rodiggio Bo-Bo. Questo moderno e potente mezzo di trazione è impiegato per il traino dei convogli direttissimi e rapidi, nelle composizioni dei treni TEE (Trans Europ Express) ed in quelli che utilizzano il materiale a «gran comfort» nei cosiddetti «treni bandiera». Il modello riproduce il prototipo E 444 028 nella sua originale colorazione. I fanali delle testate sono illuminati mentre un commutatore predispone per la presa di corrente dal solo binario o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 19,5.

1451

Locomotore italiano tipo E 444 delle F.S. Fedele riproduzione del prototipo. Rodiggio Bo + Bo. Illuminazione con due fanali. Commutatore per presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea.

Le locomotive del gruppo E 444 sono in grado di trainare 6 carrozze e un bagagliaio a più di 180 km/h con punte massime di 200 km/h. Lunghezza cm. 19,4.



14.500 1451



1455

36.000  
Elettrottrice AL e 803 con rimorchio. Fanali illuminati. Arredamento interno e con numerosi particolari di grande effetto. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Colore rosso amaranto e giallo chiaro. Lunghezza cm. 60.



1455



# Locomotive ed automotrici diesel italiane

1778

Locomotiva diesel a tre assi, tipo D 234 delle F.S. Modello assai dettagliato e munito di fanali con illuminazione. Il prototipo è stato realizzato dalle F.S. trasformando in versione diesel anche locomotive a vapore provenienti dal gruppo 835. Lunghezza cm. 11,5.



12.500 1778

1776

Automotrice ALn 668 tipo Fiat 7145 B nei colori beige e verde lichene. Carrello motore di nuova ed originale concezione. Ruote con cerchiatura in plastica per aumentare l'aderenza. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza del modello cm. 25,6.

2527

Unità folle nei colori beige e verde lichene, per l'accoppiamento con l'art. 1776. Si potranno così comporre convogli di più unità.



18.500 1776

1777

Locomotore diesel-elettrico D 341 F.S. per treni passeggeri e merci, riproduzione del prototipo costruito dalla Fiat Spa per conto delle Ferrovie Italiane. Un motore di particolare potenza gli permette di trainare un gran numero di vagoni. Fanali illuminati. Questo tipo di locomotore diesel fa parte di quella serie di mezzi di trazione entrati in servizio da pochi anni in sostituzione delle gloriose locomotive a vapore. Lunghezza cm. 17,3.



12.500 1777 9.500

1774

Automotrice ALn 668 delle F.S. tipo Fiat 7145 B. Carrello motore di nuova ed originale concezione. Ruote con cerchiatura in plastica per aumentare l'aderenza. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza del modello cm. 25,6.

2522

Unità folle per l'accoppiamento con il modello dell'automotrice ALn 668 art. 1774. Si potranno così comporre dei convogli costituiti da due o più unità. Lunghezza cm. 25,6.



1774



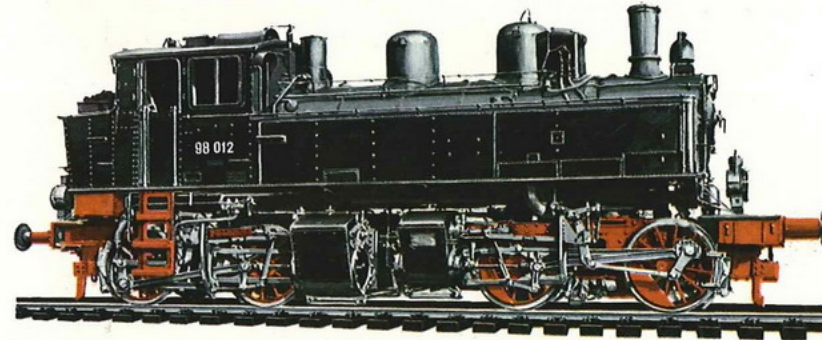
# Locomotive a vapore europee

## Tedesca

1340

Locomotiva articolata, tipo Mayer, BR 98 delle Ferrovie Federali Tedesche. Perfetta riproduzione del prototipo n. 12. Motore di grande potenza, munito di trasmissione che aziona i due gruppi motore comprendenti ciascuno due assi accoppiati. Fanali frontali con illuminazione. Lunghezza cm. 14.

Le locomotive di questo tipo furono costruite tra il 1910 e il 1914 e furono impiegate per il traino di convogli merci e passeggeri particolarmente pesanti su percorsi con pendenze anche del 25 per mille. Fino a pochi anni orsono alcuni esemplari di questa locomotiva sono stati impiegati sulla linea Dresden-Altstadt.



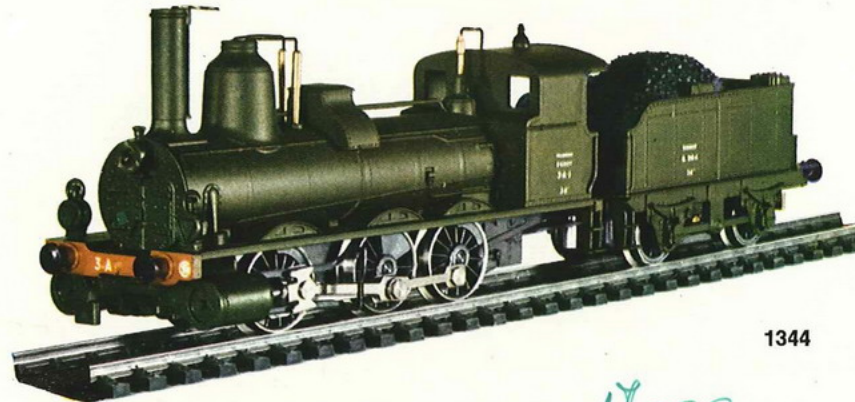
38.000

1340

## Francese

1344

Fedele riproduzione di locomotiva francese a vapore e relativo tender. Modello a 3 assi motori completo in ogni dettaglio. Faro frontale funzionante. Queste locomotive dette « Bourbonnais » furono destinate al traino di convogli passeggeri e treni merci. Disposizione degli assi 0-3-0. Lunghezza cm. 17,4.

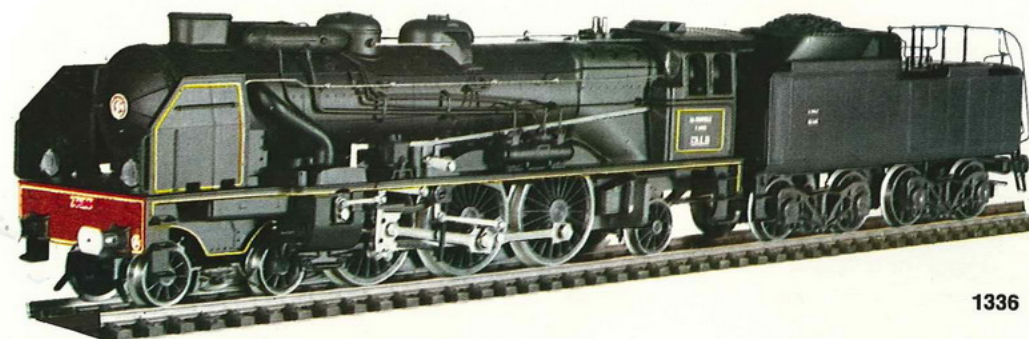


17.000

1344



# Locomotive a vapore francesi



1336

## 1336 - 1337 - 1341

Le prime locomotive di questa serie di rodiggio 2-3-1 (Pacific) apparvero intorno al 1909 e furono costruite fino al 1937. Nel 1926 M. Chapelon progettò alcune modifiche che, applicate ad un primo gruppo di locomotive della serie PO 3500, portarono ad un notevole aumento della potenza rispetto alle locomotive originali. Il nome «Chapelon» o Super Pacific restò a designare queste locomotive che vennero poi particolarmente impiegate sulle linee del Nord della Francia per i convogli passeggeri rapidi. Tra le modifiche apportate da Chapelon, significativo è il sistema di distribuzione a valvole.

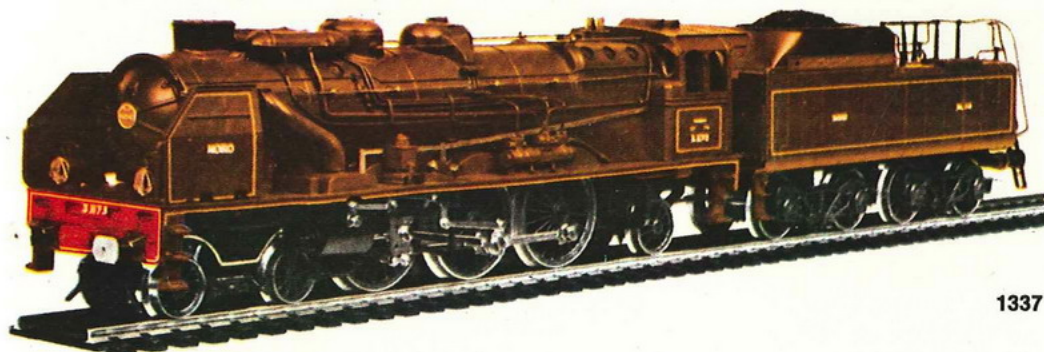
Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h, ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate.

Nel settembre del 1935 a Chantilly, una di queste locomotive raggiunse la ragguardevole velocità di 174 km/h su una pendenza di 5 mm. per metro.

I modelli 1336 e 1341 rappresentano prototipi delle SNCF, mentre il modello 1337 è nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi.

Queste ultime macchine trainarono uno dei più bei treni europei dell'epoca: «La Flèche d'Or» sul percorso Parigi-Calais.

Tutti e tre i modelli sono dotati di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 29.



1337



1341





# Locomotive elettriche e diesel europee

## Olandesi

1669

Locomotore elettrico olandese a carrelli per convogli passeggeri e treni merci. Modello perfettamente rifinito e dotato di pantografi funzionanti con commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Fanali illuminati. Riproduzione del prototipo della serie B 11000 delle N.S. Lunghezza cm. 15,5.



1669

1670

Locomotore elettrico della serie 1100 delle Ferrovie Olandesi usato per il traino di convogli passeggeri e merci, nel nuovo schema di verniciatura di recente introduzione. Fanali funzionanti. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza cm. 15,5.



1670

1671

Locomotore elettrico francese a carrelli per convogli passeggeri e treni merci. Modello perfettamente rifinito e dotato di pantografi funzionanti con commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Fanali illuminati. Fedele riproduzione del prototipo della serie BB 8100 delle S.N.C.F. costruito dalla Società Alstom di Belfort. Lunghezza cm. 15,5.

## Francese

1999 (Non illustrato.)

Locomotore diesel V 160 delle Ferrovie Federali Tedesche per treni passeggeri e merci. Un motore di particolare potenza gli permette di trainare un gran numero di vagoni. Fanali illuminati. Lunghezza cm. 18,3.

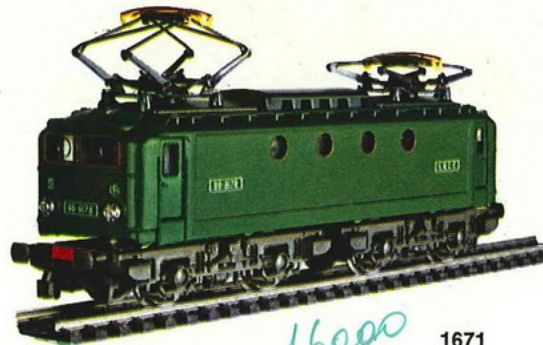
1996

Riproduzione di una locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP realizzata dalla Rhein Stahl Henschel A.G. di Kassel. Classificata come V 320001 è in servizio sulle linee delle Deutsche Bundesbahn. Modello dotato di fari frontali funzionanti. Lunghezza cm. 27.

1099

Modello avente le stesse caratteristiche del 1996 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

## Tedesca



1671



1996 108



# Tedesche

**1665**  
Splendida riproduzione del locomotore elettrico E 19-11 delle Ferrovie Federali Tedesche. Questi locomotori, costruiti in un primo tempo dalla AEG ed in un secondo tempo dalla Henschel e SSW, erano capaci di una velocità massima di 180 km/h grazie ai loro 4 motori doppi ad otto poli. Illuminazione con fanali anteriori e posteriori con inversione automatica secondo il senso di marcia. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 20.

**1098**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1665 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

**1667**  
Riproduzione della locomotiva elettrica E 19-12 della Deutsche Bundesbahn nel caratteristico colore verde in cui era verniciata nel periodo compreso tra gli anni 1944 e 1959. Illuminazione con tre fanali su ogni testata con inversione automatica secondo il senso di marcia. Il modello è corredato di commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea per mezzo dei pantografi. Lunghezza del modello cm. 20.

**1095**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1667 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

**1668**  
Locomotiva elettrica E 17-121 delle Deutsche Bundesbahn. Il modello riproduce il prototipo nei colori verde e nero; tutt'ora in servizio, questa locomotiva è adibita al traino di convogli merci e passeggeri. I tre fanali sono illuminati con inversione automatica secondo il senso di marcia. Il modello è dotato di commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea per mezzo dei pantografi. Lunghezza del modello cm. 20.

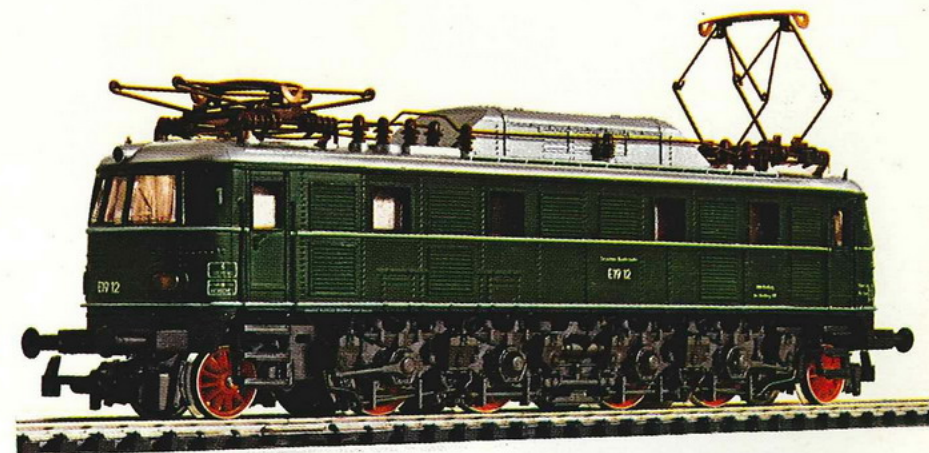
**1094**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1668 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

**1666**  
Riproduzione della locomotiva elettrica delle Deutsche Bundesbahn 119 012-3 nel caratteristico colore blu in cui è stata riverniciata nel 1959. Illuminazione con tre fanali su ogni testata con inversione automatica secondo il senso di marcia. Il modello è corredato di commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea per mezzo dei pantografi. Lunghezza del modello cm. 20.

**1096**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1666 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1665 1098



1667 1095



1668 1094

CONSEGNABILE



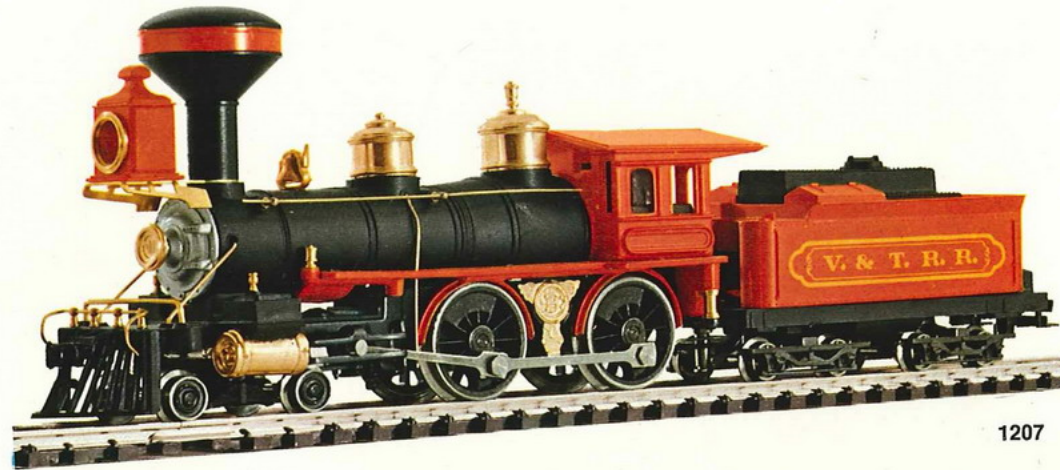
1666 1096



# Locomotive d'epoca a vapore americane

1207

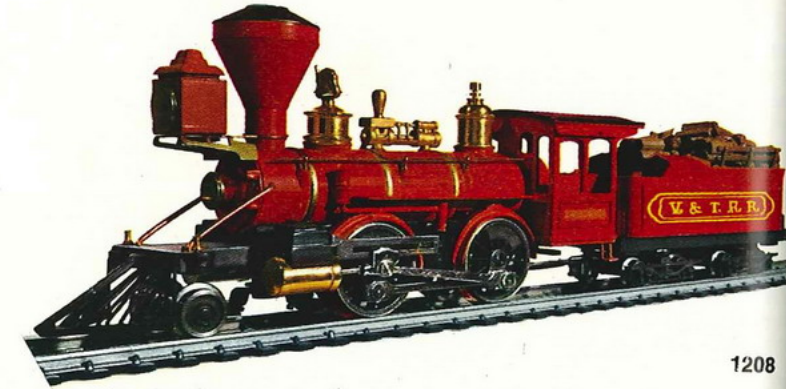
Locomotiva americana «old time» 4-4-0 con tender. Riproduzione del prototipo «Inyo» in uso presso la Compagnia ferroviaria «Virginia and Truckee». Il nome «Inyo» con il quale venne chiamata la locomotiva deriva come gli altri delle sue consorelle, Genoa e Reno, dai nomi delle località servite alla fine del secolo scorso ed al principio dell'attuale dalla linea della «Virginia and Truckee». Lunghezza del modello cm. 20.



1207

1208

Modello assolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 2-4-0 denominata «J. W. BOWKER» della compagnia ferroviaria «Virginia & Truckee». Lunghezza cm. 18 circa.



1208

1211

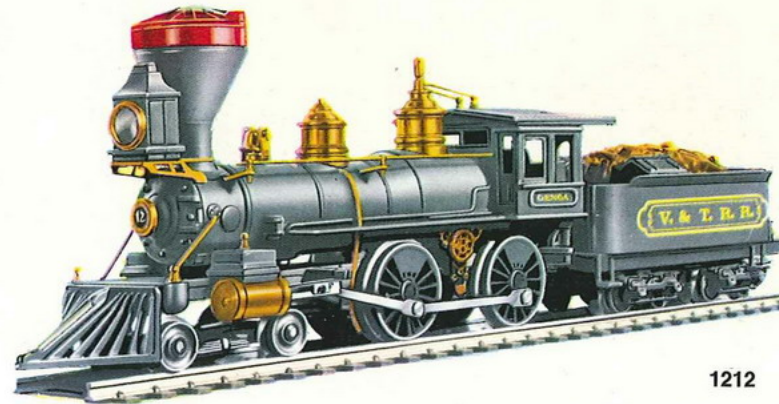
Eccezionale riproduzione della locomotiva americana tipo «Reno» della Compagnia «Virginia & Truckee». Lunghezza cm. 20.



1211

1212

Eccezionale riproduzione della locomotiva americana tipo «Genoa» costruita nell'anno 1873 dalla società «Baldwin» di Filadelfia per conto della compagnia «Virginia and Truckee». Lunghezza cm. 20.



1212

1204

Modello assolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 4-6-0 denominata «Casey Jones» della compagnia ferroviaria «Illinois Central». Notevoli le parti e numerosi i dettagli riportati in ottone come nel prototipo. Lunghezza cm. 22.



1204

Le locomotive di questa pagina si prestano molto bene a formare convogli con i vagoni di pag. 51, 60 e 61.



# Locomotive americane a vapore da manovra

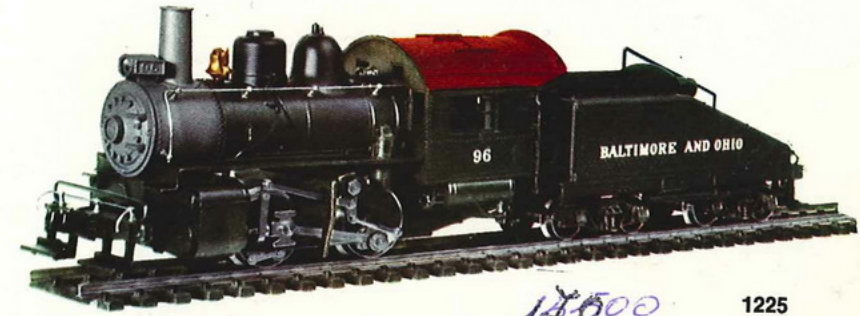
**1221**  
Locomotiva a vapore, da manovra, di tipo americano. Riproduzione del prototipo n. 98 classe C 16 della Compagnia « Baltimore and Ohio ». Biellismo interamente funzionante e finiture dettagliatissime, illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 10,3.

**1225**  
Locomotiva da manovra, con tender. Riproduzione del prototipo n. 96 classe C 16 a della Compagnia « Baltimore and Ohio ». Grande potenza di traino connessa ad una particolare docilità di funzionamento. Illuminazione con faro anteriore. Particolari dettagliatissimi e colorazione come da schema originale: caldaia nera con parte anteriore grigia e cabina con tetto rosso. Lunghezza cm. 18,5.



1221

13.500



1225

14.500

**1286**  
Locomotiva-tender a vapore americana. Riproduzione fedele del prototipo n. 1 costruito dalla « American » per la Reliance Rock Company. Biellismo funzionante e finiture nei minimi particolari. Illuminazione con faro anteriore. Rodiggio 0-6-0. Lunghezza del modello cm. 13.



1286

**1219**  
Locomotiva a vapore americana di tipo articolato. Il modello riproduce una locomotiva di tipo « Heisler » impiegata dalla Lehigh Navigation Coal Company per il traino di convogli merci su linee tortuose e a forte pendenza. Il faro anteriore è illuminato. Lunghezza del modello cm. 13.

**1224**  
Locomotiva pesante americana da manovra, della « Indiana Harbor Belt », con tender. Rodiggio 0-8-0. Biellismo con distribuzione « Walschaert » completo e funzionante. Illuminazione con faro anteriore. Telaio completamente metallico, carrozzeria in plastica perfettamente dettagliata. Lunghezza cm. 27. Questo modello è tratto dal prototipo della locomotiva a tre cilindri, rodiggio 0-8-0, Classe S 294 n. 102 costruito nel 1927 dalla American Locomotive Co. per l'Indiana Harbor Belt e adibita quale mezzo di trazione pesante per le operazioni di manovra.



CONSEGNA DA STABILIRE



1224



# Locomotive americane a vapore per treni passeggeri e merci

1252

Locomotiva americana a vapore, con tender, per treni passeggeri veloci. Perfetta riproduzione del tipo « Hudson ». Classe J 3 a della « New York Central ». Rodiggio 4-6-4 con ruote motrici tipo Box Pok, preriscaldatore d'acqua tipo Elesco, biellismo con distribuzione Baker completo e funzionante. Il tender (da 14 mila galloni e 30 tons.) è munito di caricatore d'acqua e montato su carrelli a tre assi tipo Commonwealth. Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 34.

Da locomotive di questo tipo era trainato il famosissimo treno « 20th Century Limited » che univa New York a Chicago, via Buffalo, con un percorso di 980 miglia.



1252

1273

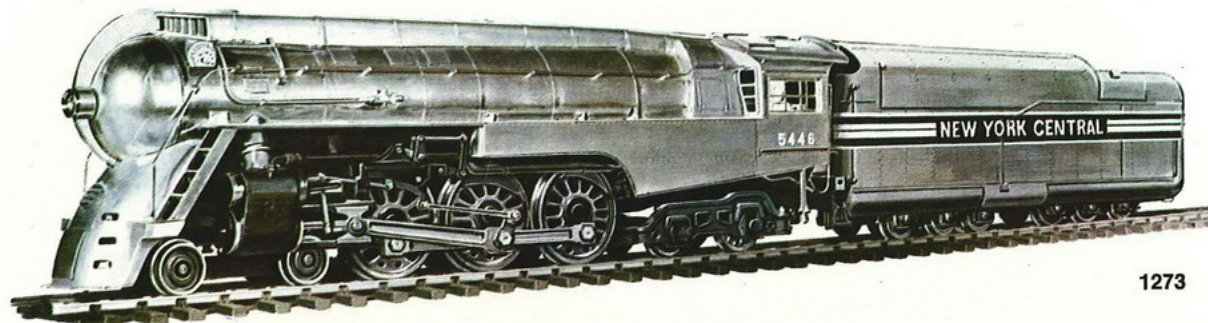
Nel 1938 dieci locomotive Hudson furono carenate.

Henry Dreyfuss progettò la carrozzeria e senza dubbio il risultato fu eccellente. La maggior parte del meccanismo di distribuzione non venne compreso nella carenatura per evidenti ragioni di manutenzione.

Queste locomotive divennero il simbolo della « New York Central » e del famoso treno « 20th Century Limited ».

Il prototipo riprodotto è della classe J 3 a e porta il numero 5446. Rodiggio 4-6-4 con ruote motrici di tipo Box Pok. Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 35.

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2701 di pag. 24 si può formare il convoglio « 20th Century Limited ».



1273

1218

Locomotiva a vapore con tender « Heavy Mikado » Rodiggio 2-8-2. Distribuzione sistema Walschaerts. Il modello è la fedele riproduzione di un prototipo realizzato secondo i piani dell'United States Railroad Administration. Questo tipo di locomotiva era assai diffuso ed adottato da parecchie Compagnie ferroviarie statunitensi tra cui la New York Central, Erie, Great Northern. È un classico tipo di locomotiva da adibire al traino di convogli merci. Il faro anteriore del modello è illuminato. Lunghezza cm. 29.



1218

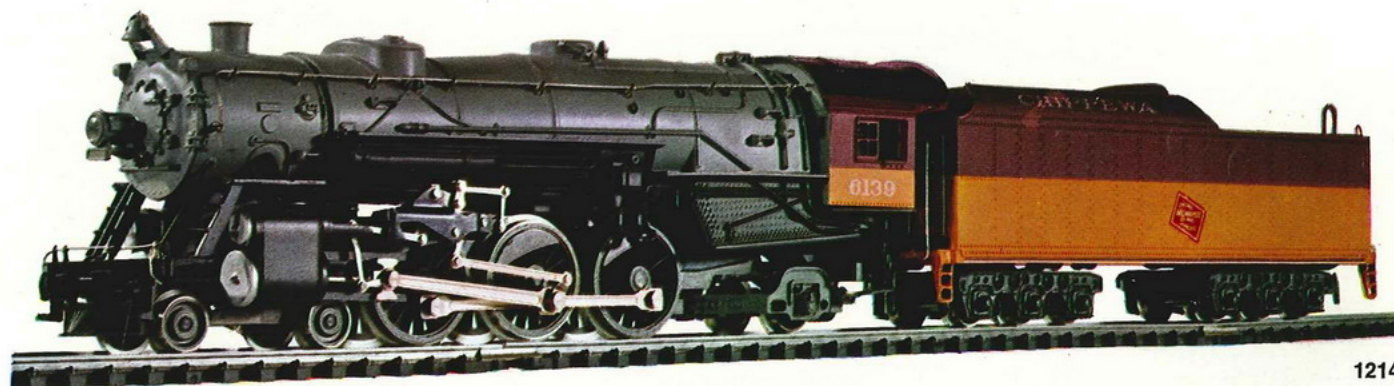
CONSEGNA DA STABILIRE





1214

Locomotiva a vapore con tender della Compagnia ferroviaria americana « Milwaukee Road ». Rodiggio 4-6-2 « Heavy Pacific ». Distribuzione sistema Baker. Il modello, munito di faro anteriore illuminato, è verniciato nei colori bruno ed arancio e ripropone il prototipo impiegato dalla Compagnia per il traino del convoglio « Chippewa Hiawatha ». La locomotiva è particolarmente adatta per trainare le carrozze « Milwaukee Road » art. 2713 menzionate in altra parte di questo catalogo. Lunghezza del modello cm. 33.



1214

1283

Locomotiva a vapore con tender della Compagnia ferroviaria americana « Atchison Topeka and Santa Fe ». Rodiggio 4-6-2 « Heavy Pacific ». Distribuzione sistema Baker. Il modello, munito di faro anteriore con illuminazione, è particolarmente adatto per il traino del convoglio passeggeri « California Limited » composto dalle carrozze 2716 - 2732 - 2717 - 2718 illustrate sul Catalogo Generale ed appartenenti alla stessa « Santa Fe ». Lunghezza del modello cm. 33.



1283

1285

Locomotiva a vapore americana tipo USRA Heavy Pacific della Southern con colorazione speciale per il treno Crescent Limited. Rodiggio 4-6-2. Queste locomotive essenzialmente studiate per il traino di convogli passeggeri, furono pure adibite al servizio merci. Biellismo con distribuzione Baker completo e funzionante. Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 33.

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2700 di pag. 24 si può formare il convoglio « Crescent Limited ».



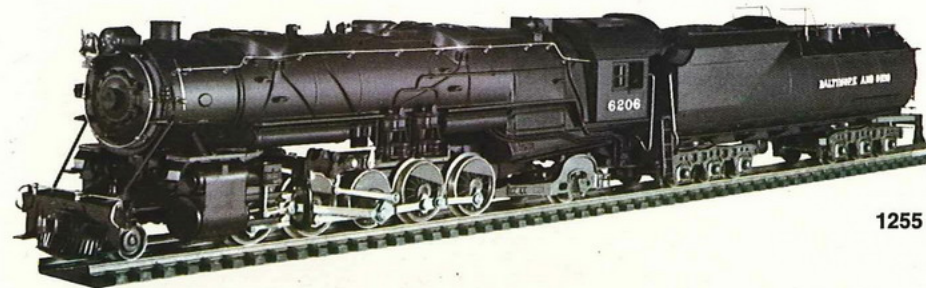
1285



# Locomotive a vapore americane, pesanti e articolate

1255

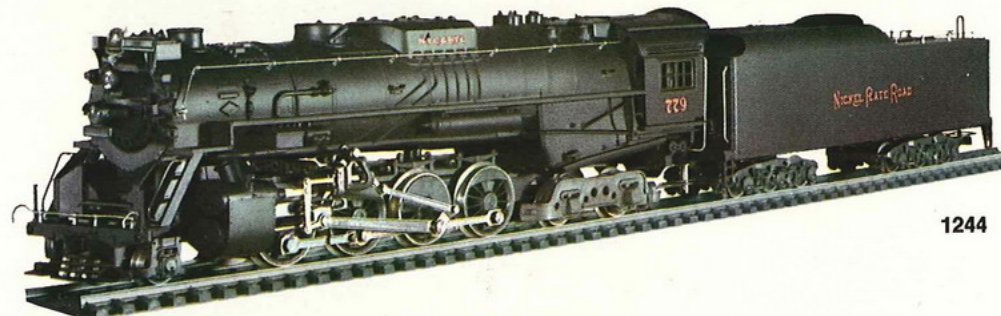
Locomotiva tipo « Santa Fè » Classe S 1 riprodotte in modo perfetto il prototipo n. 6206 della « Baltimore & Ohio » impiegato per il traino di pesanti treni merci. Rodiggio 2-10-2. Nuovo motore di grande potenza collegato con trasmissione pendolare a giunti snodati. Tender tipo « Vanderbilt » montato su carrelli tipo « Commonwealth ». Faro anteriore illuminato. Lunghezza cm. 36.



1255

1244

Locomotiva a vapore tipo « Berkshire » Classe S 3 della « Nickel Plate Road ». Questo tipo di locomotiva, costruito in 80 esemplari dalla « Lima Locomotive Works » negli anni 1948-49, rappresenta la versione più moderna dei mezzi di trazione a vapore con rodiggio 2-8-4. Essenzialmente studiato per il traino di convogli merci, fu pure qualche volta adibito, per le sue doti di versatilità, al servizio passeggeri con convogli pesanti. Distribuzione tipo « Baker ». Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 35.



1244

1280

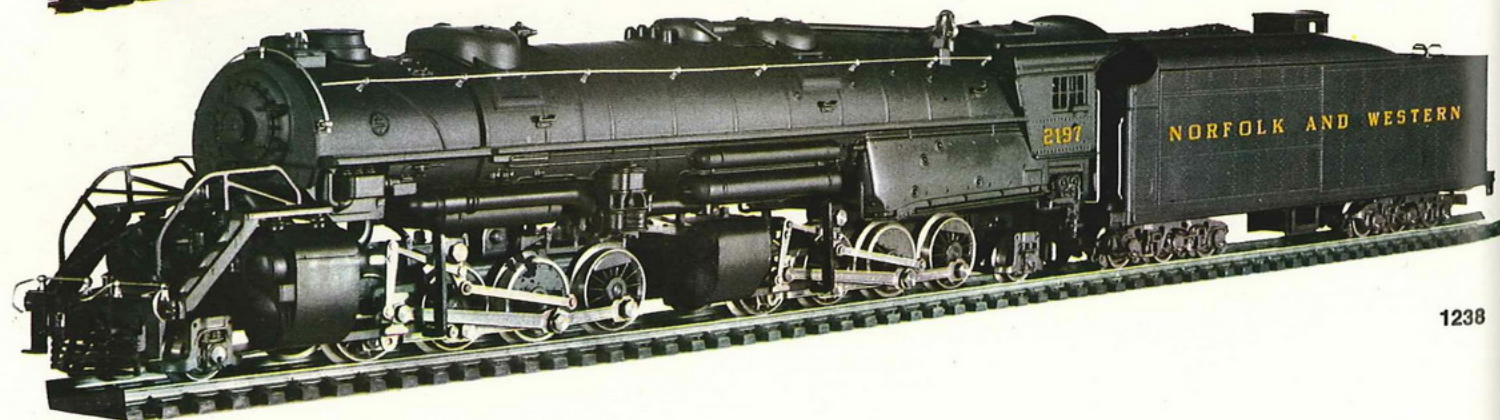
Questa locomotiva Berkshire riesumata dal deposito nel 1969 e, riverniciata in nero, azzurro e oro, venne usata per festeggiare con un treno speciale, il « Golden Spike », il centenario dell'allacciamento delle linee che provenendo da est e da ovest, attraversavano tutta l'America Settentrionale. Quello stesso treno venne trainato anche da una modernissima locomotiva elettrica GG 1, anch'essa verniciata in azzurro e oro per l'occasione (vedi pag.42). Il modello, con le stesse caratteristiche del 1244, monta però il gancio tipo americano NMRA.



1280

1238

Locomotiva articolata tipo Mallet « Y 6 b » « Norfolk & Western ». Perfetta ed imponente riproduzione del prototipo n. 2197, prestigioso modello, unico nel suo genere. Motore di grande potenza munito di trasmissione pendolare, con giunti cardanici, che aziona i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Telaio metallico. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e docilità di comando sbalorditive; infatti, grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si iscrive perfettamente in curve con raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore. Bellissimo complesso e interamente funzionante. Tender con cartelli tipo « Buckeye ». Lunghezza della locomotiva con tender 40,5 cm. Questo modello può essere girato sulla piattaforma girevole grazie a un dispositivo incorporato.

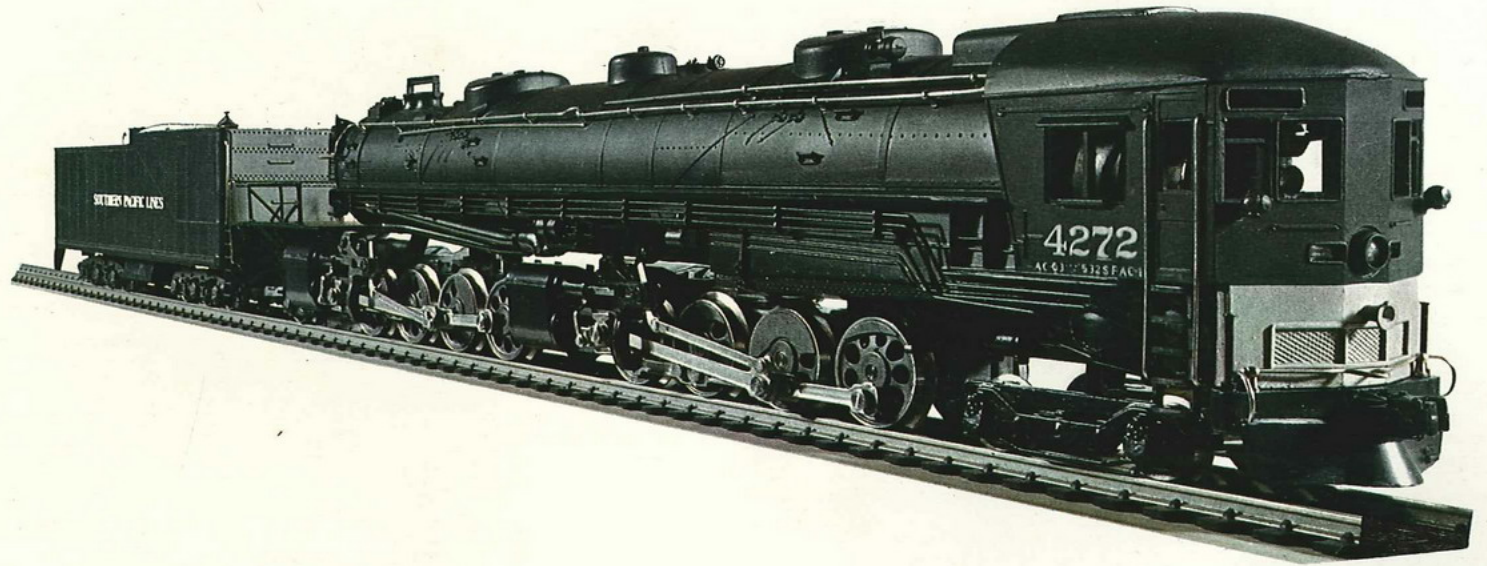


1238



110000

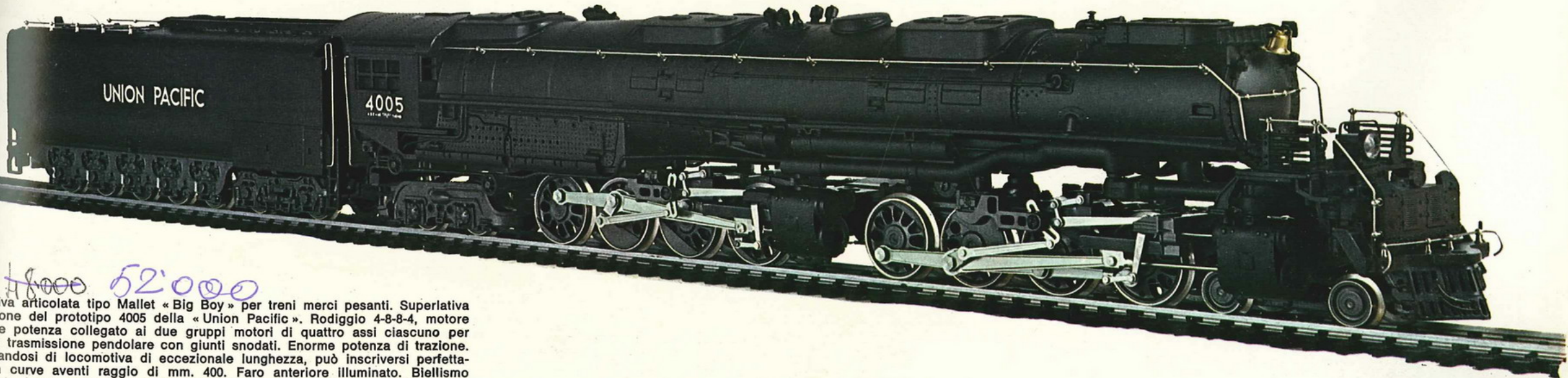
1248 Locomotiva articolata tipo «AC 11» della «Southern Pacific Lines». Imponente e perfetta riproduzione del prototipo Articulated Consolidation 11 n. 4272. Comunemente chiamata «Cab Forward» per la particolare disposizione della cabina situata nella parte anteriore. Questa soluzione venne adottata dalla «Baldwin Locomotive Works» per alleviare le condizioni sfavorevoli di visibilità per il personale di macchina, dovendosi percorrere numerosissime gallerie sulle linee della Sierra Nevada. Rodiggio 4-8-8-2, motore di grande potenza munito di trasmissione pendolare con giunti cardanici azionante i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Enorme potenza di trazione, grande scorrevolezza e docilità di comando. La particolare articolazione dei gruppi motori permette l'iscrizione in curve aventi un raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore, bellissimo completo e funzionante: il tender è montato su carrelli tipo Buckeye. Lunghezza cm. 44.



1248



BIG BOY



1254

1254 118000 520000 Locomotiva articolata tipo Mallet «Big Boy» per treni merci pesanti. Superlativa riproduzione del prototipo 4005 della «Union Pacific». Rodiggio 4-8-8-4, motore di grande potenza collegato ai due gruppi motori di quattro assi ciascuno per mezzo di trasmissione pendolare con giunti snodati. Enorme potenza di trazione. Pur trattandosi di locomotiva di eccezionale lunghezza, può inscrivere perfettamente in curve aventi raggio di mm. 400. Faro anteriore illuminato. Bellissimo interamente funzionante. Tender tipo «Centipede». Lunghezza cm. 47,5.



# Locomotive elettriche americane

1664

Questi favolosi locomotori elettrici G.G.1 della Pennsylvania R.R. costruiti tra il 1934 e il 1943 sono tra i più potenti mezzi di trazione mai costruiti nel mondo. La carrozzeria è stata disegnata dal noto stilista Raymond Loewy, la costruzione dell'equipaggiamento elettrico affidata alla General Electric ed alla Westinghouse, la parte meccanica alla Baldwin Locomotive Works ed alla sua filiale General Steel Castings Corporation. Il montaggio finale invece venne eseguito dalla General Electric per le prime 15 unità mentre per tutte le altre fu eseguito dalla Altoona. Fari frontali e pantografi funzionanti. Il modello si presta molto bene per il traino delle carrozze illustrate a pag. 63 (art. n. 2742/45/44) e a pag. 62 (art. 2733/34/35/36). Grazie ad un particolare sistema di snodi, malgrado la sua lunghezza, il modello può circolare anche sulle curve di 80 cm. di diametro. Lunghezza cm. 30.

5163

Nella primavera del 1969, la High Iron Company (un'Agenzia che organizza viaggi per appassionati di ferrovie) propose un viaggio speciale da New York a Promontory Point, nell'Utah, in occasione della cerimonia commemorativa del centenario della congiunzione delle due linee ferroviarie che, correndo attraverso tutto il territorio degli Stati Uniti, collegano la costa Ovest della Federazione a quella Est. Cento anni prima a Promontory Point, l'avvenimento era stato festeggiato piantando un chiodo d'oro, per unire l'ultima rotaia. Bene! Analoga cerimonia era in programma, venne predisposto per questo un treno speciale, il « Golden Spike ». Il treno partì da Harmon N.Y. per Kansas City al traino della locomotiva a vapore 2-8-4 n. 759 (modello 1280, pag. 40), riverniciata per l'occasione in nero ed azzurro, con la scritta in oro « American Railroad ». Nel viaggio di ritorno la vaporiera cedette il posto al modernissimo G.G.1 n. 4902, che la Penn Central aveva riverniciata per l'occasione su disegno dell'artista Robert Lorenz di Fremont nell'Ohio. Dopo il suo debutto con il « Centennial Special », il G.G.1 n. 4902 continuò il suo servizio sulla linea New York - Washington. Il modello rappresenta esattamente quel G.G.1 nella sua speciale colorazione. Gancio americano tipo NMRA.

5161

Locomotiva come la 1664 ma in colore verde scuro. Gancio americano tipo NMRA.

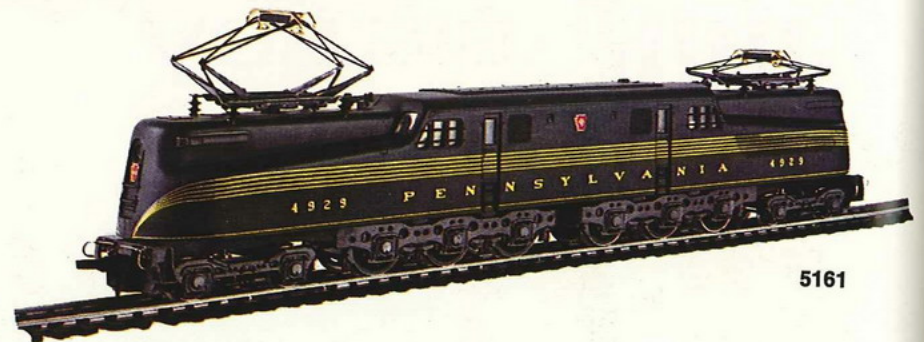
5162

Locomotiva elettrica 4-6-6-4 tipo GG1 nei nuovi colori Amtrak. Si tratta della stessa unità n. 4902 che venne impiegata per il « Golden Spike Centennial Limited » nel colore azzurro (vedi art. 5163). Recentemente è stata riverniciata con i colori della « Amtrak » argento, rosso e blu ed immatricolata con il numero 902. Amtrak è la denominazione di un nuovo Ente americano che gestisce il servizio passeggeri su linee appartenenti a diverse Compagnie ferroviarie dalle quali ha acquistato parte del materiale rotabile. Il modello, grazie ad un particolare sistema di snodi, può circolare anche sulle curve di 80 cm. di diametro. I fanali sono illuminati. Pantografi funzionanti. Il modello è lungo cm. 30. Gancio americano tipo NMRA.



1664

26.000



5161



5163



5162



# Locomotive diesel americane

1829

Locomotiva diesel elettrica tipo EMD E 8 nei colori della compagnia americana B. & O. Faro e number boards illuminati. Lunghezza cm. 25. Come nella realtà si possono accoppiare due di queste locomotive.



1829

1801

La E 8 è una delle locomotive diesel elettriche più usate dalle compagnie ferroviarie americane. Con i loro potenti motori possono trainare convogli su ogni tipo di percorso senza dover essere sostituite e da ciò deriva un risparmio di tempo notevole. Possono sviluppare una velocità massima di circa 160 km/h e vengono usate per il traino di convogli merci e passeggeri. Faro e number boards illuminati. Il modello riproduce il prototipo in uso presso la S. Fe. Lunghezza cm. 50.



1801

1832

La General Electric ha avuto un enorme successo con queste locomotive diesel U 25 C che sono le più moderne e potenti locomotive prodotte da questa ditta e che vengono usate sia per il traino di convogli merci che passeggeri. Queste locomotive sono state acquistate da moltissime Compagnie americane. Il modello riproduce il prototipo della Santa Fe. Lunghezza cm. 22,5.



1832

1825

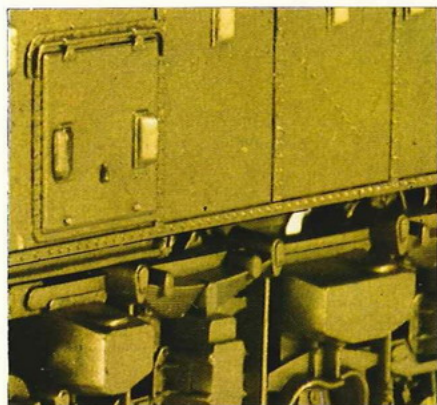
Coppia di locomotive diesel elettriche tipo EMD E 8 General Motors, nei colori della «Northern Pacific». Realizzazione perfetta sulla base dei disegni originali del prototipo. Grande potenza di trazione. Faro e «number boards» illuminati. Lunghezza cm. 50. Le locomotive di questo tipo sono fra le maggiormente usate dalle diverse compagnie ferroviarie americane. Possono sviluppare una velocità massima di circa 160 km/h.



1825



# MODELLO ORO



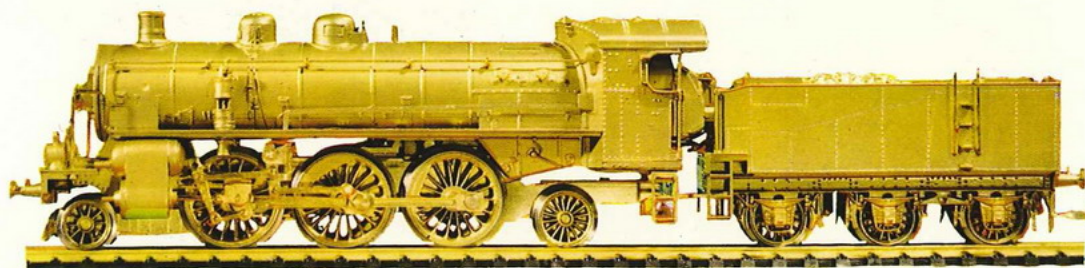
Nessuna scoperta al mondo ha sostituito il vecchio luccicante mito dell'oro. La sua funzione di simbolismo. Il suo prestigio. I Modelli Oro Rivarossi, dorati pezzo per pezzo prima del montaggio, sono gioielli fuori della realtà. Senza confini precisi. Possono funzionare, ma possono troneggiare sotto una campana di cristallo, come pezzi d'Arte. Possono soddisfare il desiderio di un regalo fuori del comune; o quello di lasciar osservare con la precisione consentita dalla doratura, le chiodature, i rilievi, le incisioni di un locomotore anche nei minimi microscopici dettagli.

Dal punto di vista estetico, possono essere anche un ricordo ammirato dei pionieri del modellismo. Quelli che creavano a mano, pezzo per pezzo, nell'ottone condiscendente, la magica funzionante miniatura della loro locomotiva ideale.

## Locomotive

**21123**

Locomotiva italiana a vapore Gr. 680 delle F.S. Biellismo con distribuzione Walschaert completo e funzionante. Lunghezza cm. 23,5.



21123

**21444**

Locomotore italiano tipo E 428 delle F.S. Lunghezza cm. 22. Una realizzazione superba! Il minuzioso dettaglio dei carrelli risulta evidenziato al massimo.

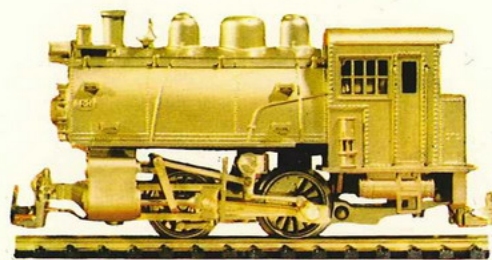


21444



**21221**

Locomotiva americana da manovra della « Baltimore & Ohio ». Biellismo completo e funzionante. Lunghezza cm. 10,5.

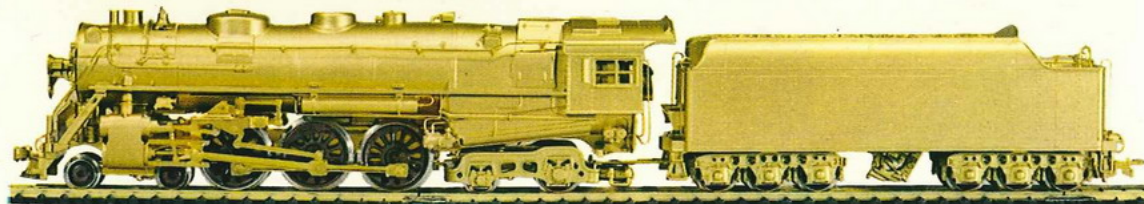


21221

**21252**

Locomotiva americana a vapore, con tender, per treni passeggeri veloci. Riproduzione del tipo « Hudson » Classe J3 a rodiggio 4-6-4 con ruote motrici tipo Box Pok. Biellismo con distribuzione « Baker » completo e funzionante. Lunghezza cm. 34.

Un modello di gran pregio che la doratura rende ancor più stupendo.

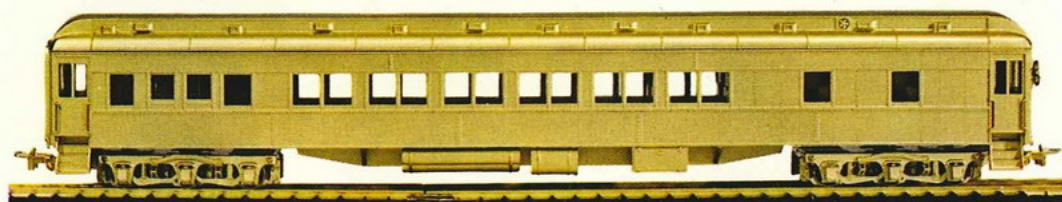


21252 \*

## Vagoni

**22717**

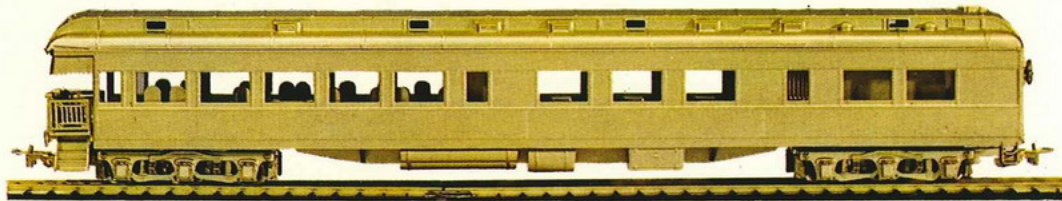
Carrozza tipo « Pullman » su carrelli a tre assi. La doratura conferisce un ottimo risalto alle incisioni della carrozzeria e dei carrelli. Lunghezza cm. 29.



22717 \*

**22718**

Carrozza tipo « Cafe Observation » su carrelli a tre assi. La ricchezza di particolari di questo modello viene messa in risalto dalla doratura. Lunghezza cm. 29.



22718 \*

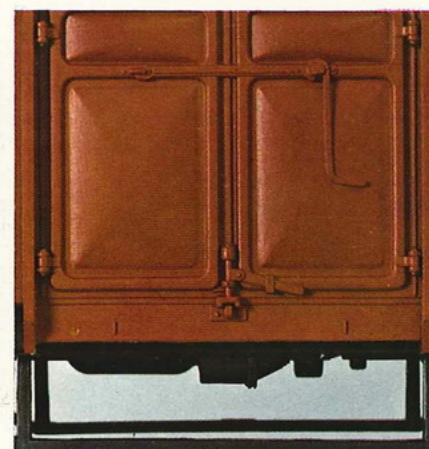
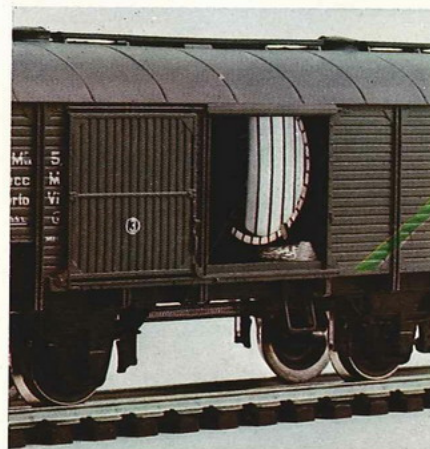
**21118** (Non illustrata)  
Locomotiva italiana Gr. 691 delle  
F.S. Lunghezza cm. 28,7.

**21224** (Non illustrata)  
Locomotiva americana della « In-  
diana Harbor Belt ». Lunghezza  
cm. 28.

\* ARTICOLI NON DISPONIBILI



# CARRI MERCE



I carri merce rappresentano uno dei più variopinti e multi-formi settori della produzione ferroviaria. Nati senz'altro problema se non quello di accatastare carbone o merci varie, all'epoca in cui non differivano molto dalle vetture di 3° classe — scoperte o coperte — oggi rappresentano un vasto parco, diverso da Nazione a Nazione: un assortimento nel quale Rivarossi si è fortemente impegnata per consentire la formazione di convogli altamente suggestivi. Specificarne i tipi e le funzioni è superfluo. Anche i più moderni rivelano subito la loro speciale adattabilità a determinati tipi di carico. E dove non bastasse, ci sono le scritte, fedeli e complete, che denunciano la proprietà del carro, immesso sulle linee internazionali da Società di fama e prestigio mondiale per il miglior inoltro delle loro produzioni: solide, liquide, sotto forma di gas: che necessitano chiusure o isolamenti speciali.

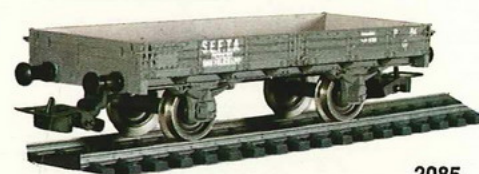
## Italiani

2085

Carro merci scoperto a sponde basse tipo P principalmente usato per il trasporto di minerali di ogni tipo, legname, ghiaia, macchine. Lunghezza cm. 9,4.

2039

Carro aperto a sponde basse tipo P della SEFTA con carico di ghiaia. Dettaglio finissimo in ogni particolare. Lunghezza centimetri 9,4.



2085



2039

2083

Carro scoperto a sponde alte, serie E delle F.S. È uno dei tipi di carro unificati per le ferrovie europee ed è ammesso al servizio internazionale. Lunghezza cm. 12.

2009

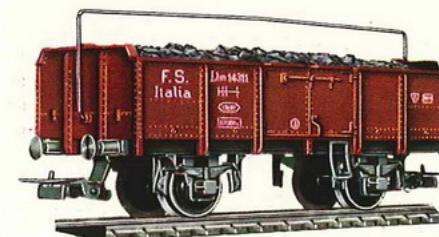
Tipico carro scoperto a sponde alte tipo L impiegato soprattutto per il trasporto di carbone. Lunghezza cm. 11,2.



2083



2009



2003

2003

Carro aperto a sponde alte tipo Ltm 1922 delle F.S., con carico di carbone. Lunghezza cm. 9,4.

2002

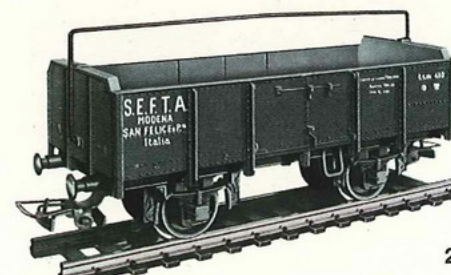
Carro aperto a sponde alte tipo M della Società Veneta. Colorazione e scritte come da prototipo. Lunghezza cm. 9,4.

2041

Carro aperto a sponde alte della SEFTA. Colorazione e scritte originali. Lunghezza cm. 9,4.



2002



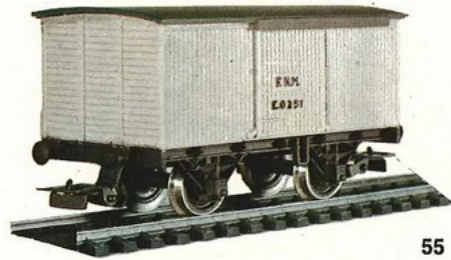
2041



# Carri coperti e refrigeranti

55

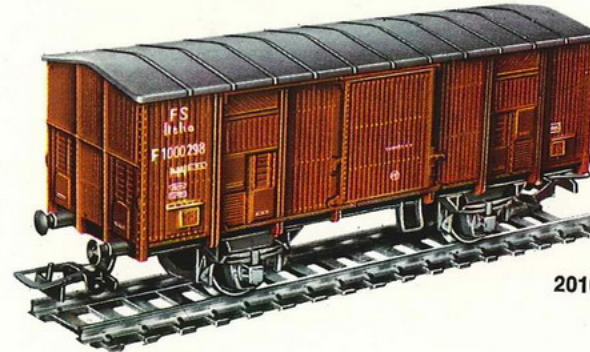
Tipico carro merci coperto tipo C 251 per il trasporto delle merci più varie come sacchi, casse, mobili ecc. Lunghezza cm. 8,4.



55

2010

Carro tipo F 1925 delle F.S. Colorazione e scritte dettagliate come da prototipo. Il carro coperto più usato sulle linee ferroviarie italiane. Lunghezza cm. 11,2.



2010



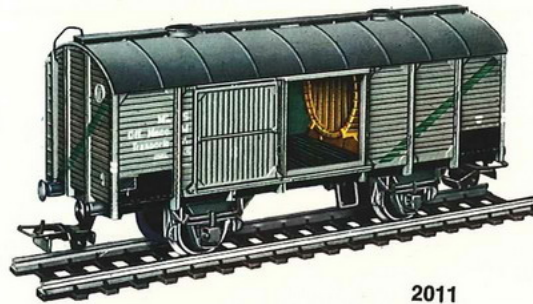
2036

2036

Carro chiuso tipo G delle F.S., con garitta, portiere apribili. Questo tipo di carro viene adibito al trasporto di merci o bestiame. Lunghezza cm. 12,4.

2011

Carro coperto tipo Mva delle F.S. Nell'interno due serbatoi a botte. Questo tipo di carro è destinato al trasporto dei vini. Lunghezza cm. 11,2.



2011

2086

Carro refrigerante tipo Hgb delle F.S., nei colori e con il marchio MOTTA. Lunghezza cm. 11,2.



2086

2084

Carro refrigerante tipo Hgm della INTERFRIGO impiegato per il trasporto di derrate alimentari su lunghi percorsi internazionali. Lunghezza cm. 13.



2084

2076

Carro refrigerante di grande capacità tipo IRS della società INTERFRIGO per il trasporto di derrate alimentari deperibili. Lunghezza cm. 17.



2076



# Carri serbatoio e per trasporto automezzi

**2075**

Carro cisterna a 2 assi per il trasporto di carburanti nei colori e nelle scritte della SHELL di Roma. Lunghezza cm. 10.



2075

**2074**

Carro cisterna a 2 assi per il trasporto di carburanti nei colori e nelle scritte della ESSO di Roma. Lunghezza cm. 10.



2074

**2073**

Carro cisterna a 2 assi per il trasporto di carburanti nei colori e nelle scritte della AGIP di Roma. Lunghezza cm. 10.



2073

**2022**

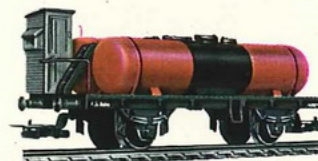
Carro serbatoio con sei botti, tipo M 1941 delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.



2022 \*

**2023**

Carro serbatoio tipo M 1941, con garitta delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.



2023 \*

**2058**

Carro pianale a carrelli per il trasporto di automezzi, serie Poz 1943 delle F.S. (provenienza americana). Modello completo di semirimorchio cisterna dell'AGIP. Lunghezza cm. 16,5.



2058

**2017**

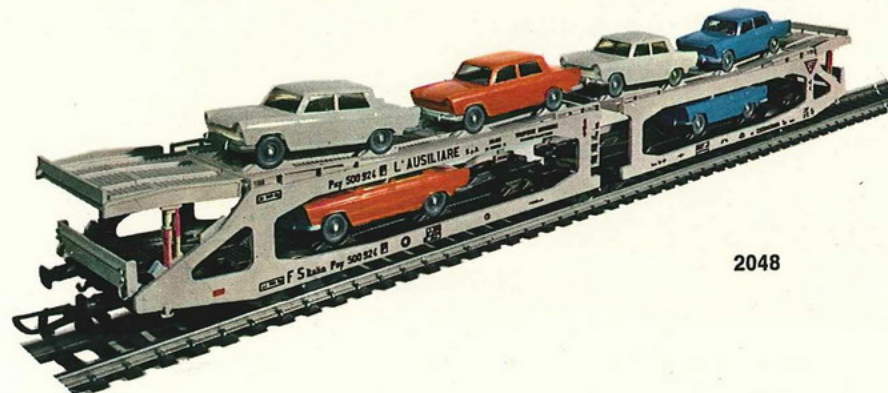
Carro pianale a carrelli per trasporto di automezzi, serie Pcarz delle F.S. Il modello è completo di un semirimorchio furgonato della ditta CAMPARI. Lunghezza cm. 18,7.



2017

**2048**

Carro articolato per il trasporto autoveicoli, serie Pay delle F.S. Il veicolo, di proprietà privata della Ausiliare S.p.A., è stato costruito dalle Officine di Costamasnaga. Il modello è completo di sei automobili amovibili. Lunghezza cm. 29,5. Volendo sostituire le auto fornite con altre di tipo diverso vi consigliamo quelle della casa Wiking.



2048

**2008**

Carro pianale per il trasporto di automezzi. Il modello è completo di una motrice FIAT 682 N per il traino di semirimorchi. Lunghezza cm. 9,4.



2008

\* ARTICOLI NON DISPONIBILI



# Carri con containers e pianali



2082

**2082**  
Carro pianale per trasporto containers. Il modello attrezzato per la pulizia dei binari è completo di un container tipo box da 20 piedi della Casa di spedizioni MERZARIO. Il container è amovibile e copre un serbatoio che dovrà essere riempito con liquido detergente. Tramite un'apposita vite si può regolare il gocciolamento del liquido sul pattino che striscia sui binari e che ne asporta lo sporco. Lunghezza cm. 11,5.

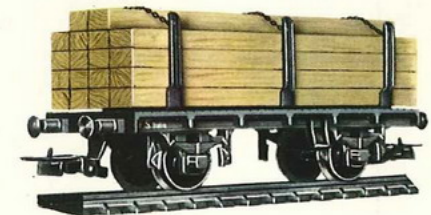


2014

**2015**  
Carro pianale a carrelli con garitta, tipo Poz 1920 delle F.S. Lunghezza cm. 18,7. La garitta sopraelevata permette il trasporto di carichi molto lunghi come rotaie, ecc.



2015



2007

**2014**  
Carro pianale a carrelli tipo Poz 1920 delle F.S., impiegato precipuamente per il trasporto delle rotaie. Lunghezza cm. 18,7.

**2007**  
Carro pianale delle F.S. con carico di travi. Stanti metallici e catenelle per il fissaggio del carico. Lunghezza cm. 9,4.



2080

**2079**  
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di un container da 20'. Il container nei colori e scritte della DANZAS è amovibile. Lunghezza centimetri 11,5.



2079



2081

**2080**  
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di un container da 20'. Il container nei colori e scritte della SEATRAIN è amovibile. Lunghezza cm. 11,5.

**2081**  
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di container da 20'. Il container nei colori e scritte della RIVAROSSI è amovibile. Lunghezza cm. 11,5.



# Carri merce europei

## Tedeschi

2427

Carro scoperto a sponde alte, serie E delle D.B. È un tipo di carro unificato studiato ed adottato dalle ferrovie europee; è ammesso al servizio internazionale. Lunghezza cm. 12.



2078

Carro refrigerante privato immatricolato dalle D.B. È attrezzato per il trasporto della birra « Spatenbräu » di Monaco. Lunghezza cm. 13.



2077

Carro refrigerante privato immatricolato dalle D.B. È attrezzato per il trasporto della birra per conto della « Staufen Bräu ». Lunghezza cm. 13.

## Belga

2428

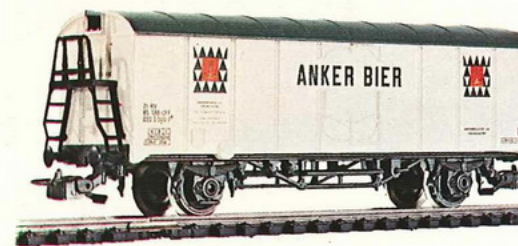
Carro scoperto a sponde alte, serie E delle SNCB. Tipo di carro unificato in uso presso molte Amministrazioni ferroviarie europee ed ammesso al servizio internazionale. Lunghezza cm. 12.



2087

Carro refrigerante privato immatricolato dalle SBB - CFF - FFS. È attrezzato per il trasporto della birra per conto della « ANKER BIER A.G. » di Fallingsdorf. Lunghezza cm. 13.

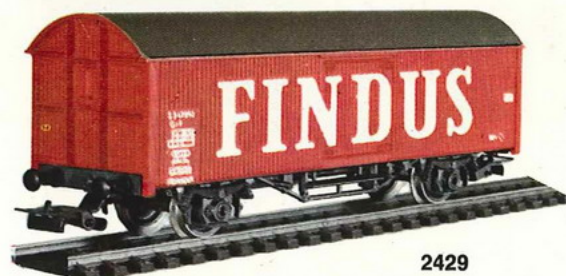
## Svizzero



## Svedese

2429

Carro refrigerante privato immatricolato dalle S.J. È attrezzato per il trasporto di derrate alimentari surgelate per conto della FINDUS. Lunghezza cm. 13.

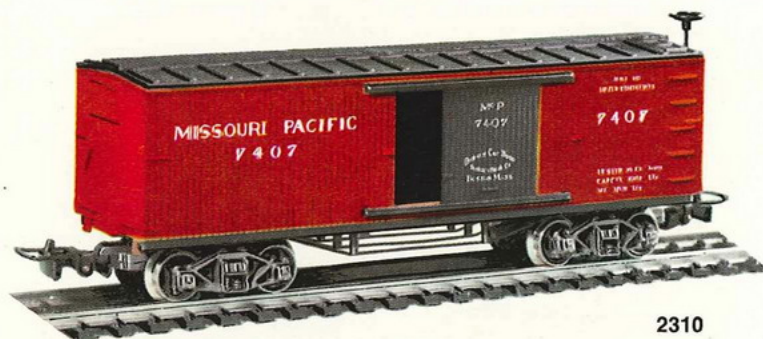




# Carri merce americani d'epoca

**2310**  
Carro coperto tipo Box della « Missouri & Pacific ». In colore rosso con tetto e porte nere, scritte bianche. Lunghezza centimetri 14.

**2311**  
Carro coperto tipo Box della « California Fast Freight Line ». In colore giallo con tetto nero, scritte bianche. Lunghezza centimetri 14.



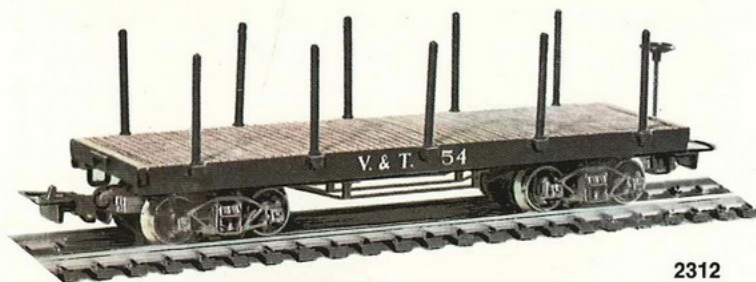
2310



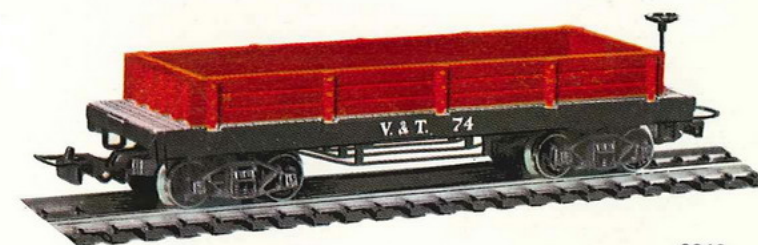
2311

**2312**  
Carro pianale tipo Flat della « Virginia & Truckee ». In colore nero con scritte bianche. Lunghezza cm. 14.

**2313**  
Carro aperto con sponde basse tipo Gondola della « Virginia & Truckee ». Pianale nero con sponde rosse, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.

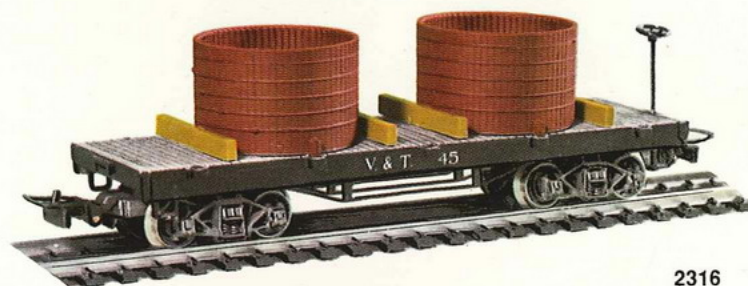


2312



2313

**2316**  
Carro con due serbatoi tipo Tank della Compagnia « Virginia & Truckee ». Pianale nero con serbatoi rossi, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



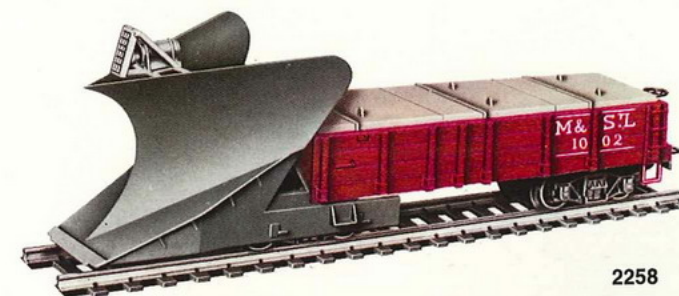
2316

**2314**  
Vagone di coda tipo Caboose della « Virginia & Truckee ». In colore rosso con scritte bianche. Lunghezza cm. 9,7.

**2258**  
Carro spazzaneve americano, a vomero, nei colori della compagnia ferroviaria « Minneapolis & St. Louis ». Con faro anteriore funzionante con una « SUPERPILA » n. 68 da 1,5 V da inserire nel carro stesso. Lunghezza cm. 14,2.



2314



2258



# Carri merce americani

2254

Gondola « Boston & Maine ». Lunghezza cm. 14,7.



2254

2250

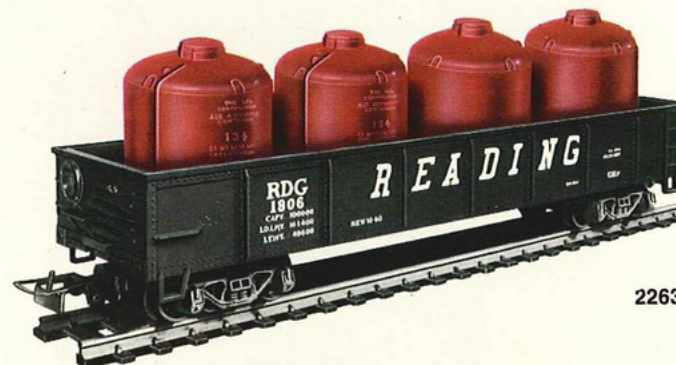
Carro aperto con sponde alte tipo Gondola della « Union Pacific ». Colorazione e scritte come da prototipo. Lunghezza centimetri 14,7.



2250

2263

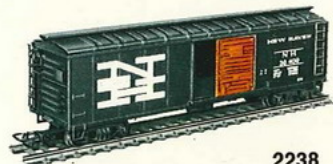
Carro aperto con sponde alte, tipo Gondola, della « Reading », completo di quattro contenitori. Lunghezza cm. 14,7.



2263

2238

Box « New Haven ». Lunghezza cm. 14,9.



2238

2239

Carro coperto tipo Box « Canadian National ». Lunghezza centimetri 14,9.



2239

2240

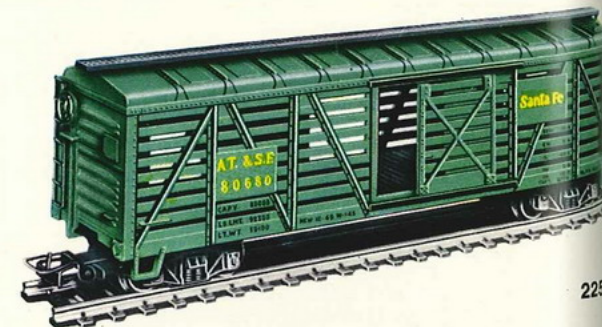
Box « Rio Grande ». Del tipo a pannellatura di legno. Lunghezza cm. 14,9.



2240

2259

Carro coperto tipo Stock della « Santa Fé ». Usato per il trasporto del bestiame. Lunghezza cm. 14,9.



2259

2318

Carro tipo Reefer della « Miller High Life ». Lunghezza cm. 14,9.



2318

2299

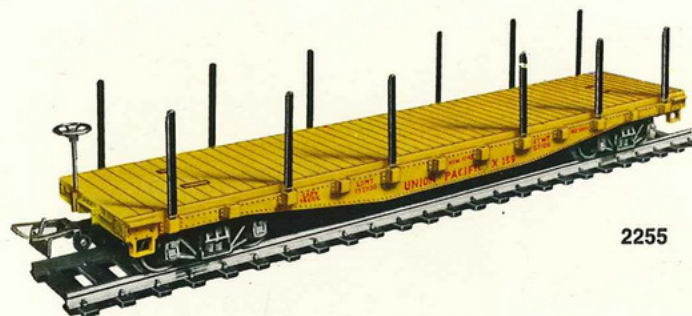
Carro serbatoio americano tipo Tank nei colori della « National Cooperatives Inc. ». Lunghezza cm. 13,7.



2299

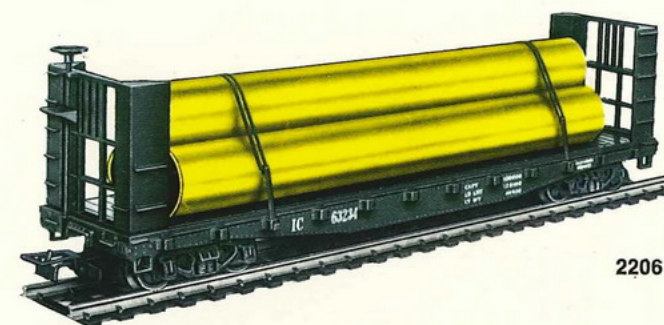


**2255**  
Carro pianale tipo Flat della « Union Pacific », stanti smontabili. Lunghezza cm. 15,4.



2255

**2206**  
Carro pianale tipo Flat speciale della « Illinois Central » con carico di tubi. Lunghezza cm. 15,4.



2206

**2306**  
Carro tramoggia americano, tipo « Hopper ». Colori e scritte originali della « SOO Line ». Lunghezza cm. 14,9.



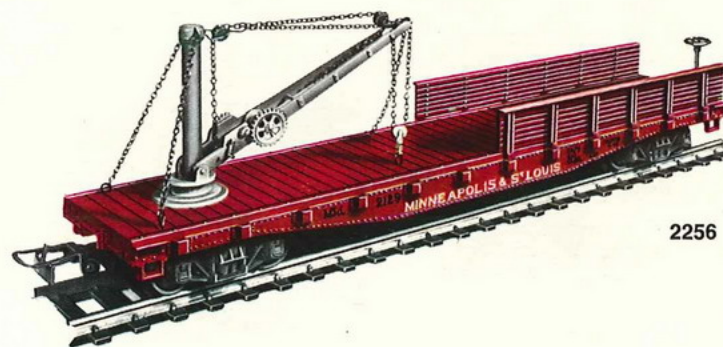
2306

**2307**  
Vagone di coda tipo Caboose su carrelli tipo Bettendorf. Colori e scritte originali della « Norfolk & Western ». Lunghezza cm. 12,6.



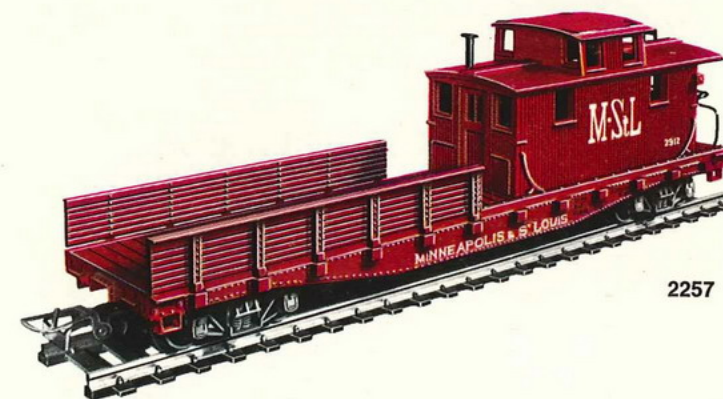
2307

**2256**  
Carro gru tipo Derrick della « Minneapolis & St. Louis », su carrelli tipo Bettendorf. Lunghezza cm. 15,6.



2256

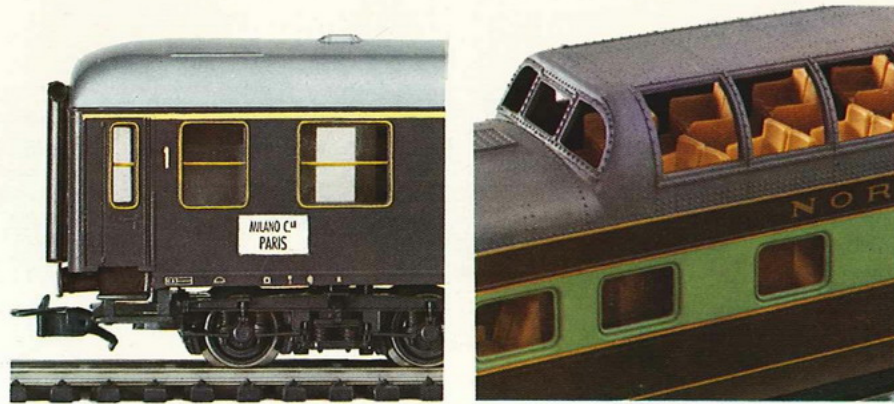
**2257**  
Carro attrezzi tipo Boom della « Minneapolis & St. Louis ». Su carrelli tipo Bettendorf. Lunghezza cm. 15,6.



2257



# CARROZZE



Anche le carrozze hanno un lungo interessante passato. Dalle prime semplicistiche trasposizioni su rotaia delle diligenze col bagaglio sul tetto, ben presto intervenne l'opera dei tecnici. Sotto tutti i punti di vista: stabilità, molleggio, esigenza per i lunghi percorsi di consentire ai passeggeri di spostarsi nel vagone o tra diversi vagoni, di consumare i pasti e di dormire a bordo. E del 1859 il primo vagone a sedili convertibili in letto, del 1865 la prima vera carrozza-letto, del 1867 quella con letti e ristorante. Tutte opera di George M. Pullman, un cognome passato a simbolo di viaggio confortevole. Col progredire della tecnica e dell'inventiva le ferrovie hanno introdotto continui miglioramenti. Maggior spazio, maggiori servizi, posti più confortevoli, marcia più dolce e silenziosa. Riscaldamento, aereazione, condizionamento. Finestrature panoramiche. Una costante gara con la concorrenza del viaggio in aereo.

## Italiane

**2503**  
Bagagliaio tipo D 651 delle F.N.M. Lunghezza cm. 13,4.

**2514**  
Bagagliaio a due assi tipo Di delle F.S. con fischio incorporato, da alimentare con **SUPERFIL** n. 61 da 1,5 V, che funziona automaticamente al passaggio del bagagliaio sull'elemento di binario 3108. Lunghezza centimetri 13,8.

**2501**  
Carrozza di III classe tipo C 351 delle F.N.M. Lunghezza cm. 13,4.

**2505**  
Carrozza a due assi tipo Ciy delle F.S. Lunghezza cm. 13,8.

**2529**  
Carrozza mista tipo CD delle F.N.M. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 13,4.

**2506**  
Bagagliaio a due assi tipo Di delle F.S. Lunghezza cm. 13,8. Come 2514 ma senza dispositivo sonoro.

**2528**  
Carrozza di III classe tipo C 501 delle F.N.M. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 13,4.



2503



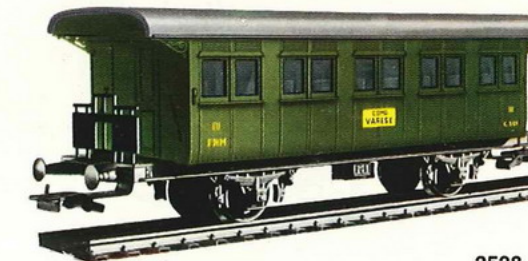
2529



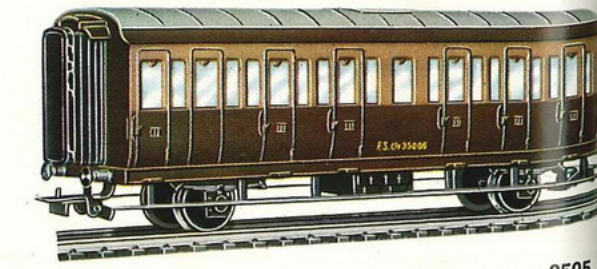
2514 2506



2501



2528

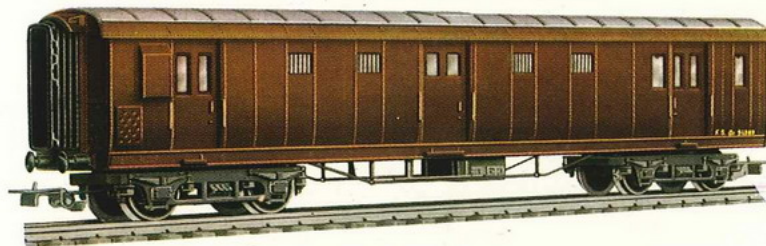


2505



2509  
Bagagliaio tipo Dz delle F.S.  
Lunghezza cm. 22,1.

2512  
Bagagliaio tipo Duz 95000  
delle F.S. Lunghezza centi-  
metri 27.



2509



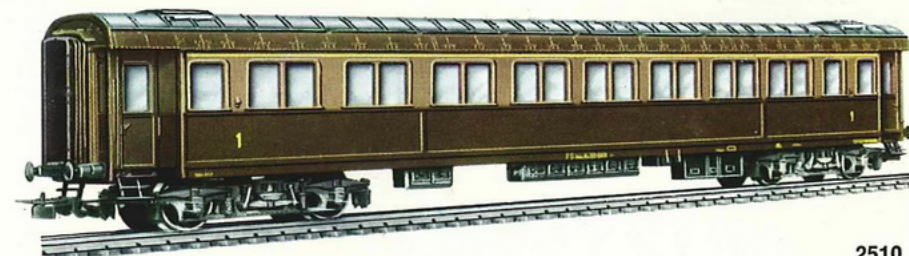
2512

2507  
Carrozza mista di I e II clas-  
se tipo ABz delle F.S. Comple-  
ta di arredamento inter-  
no. Lunghezza cm. 22,1.

2510  
Carrozza di I classe tipo  
Az 52000 delle F.S. Comple-  
ta di arredamento interno.  
Lunghezza cm. 27.



2507



2510

2508  
Carrozza di II classe tipo Bz  
delle F.S. Completa di arre-  
damento interno. Lunghezza  
cm. 22,1.

2511  
Carrozza di II classe tipo  
Bz 31000 delle F.S. Comple-  
ta di arredamento interno.  
Lunghezza cm. 27.



2508



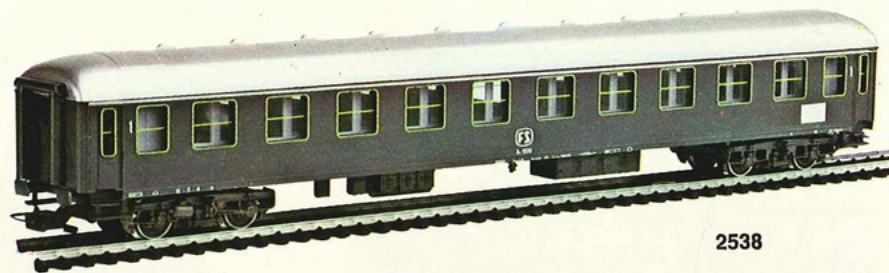
2511



# Carrozze italiane

2538

Carrozza italiana di 1ª classe delle F.S. completa di arredamento interno. Riproduzione fedelissima delle nuovissime vetture unificate per servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 30.



2538

2517

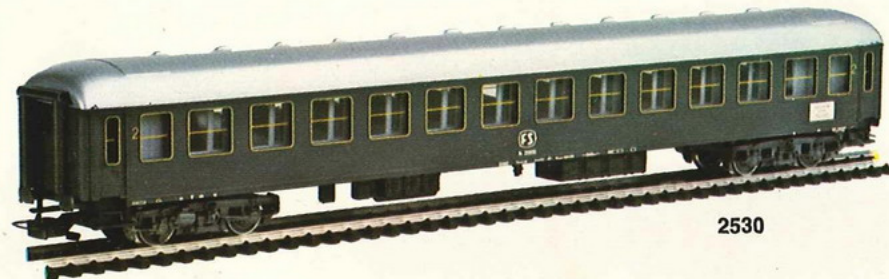
Carrozza con letti, riprodotta dal più recente tipo della C.I.W.L., modello verniciato nel caratteristico colore blu, con scritte e fregi originali. Completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30. Il prototipo, realizzato dalla FIAT Divisione Ferroviaria, è in servizio sulle principali linee europee.



2517

2530

Carrozza italiana di 2ª classe delle F.S. completa di arredamento interno. Fedele riproduzione, in ogni particolare, delle nuovissime vetture unificate recentemente entrate in servizio sulle linee nazionali e internazionali. Lunghezza cm. 30.



2530

2513

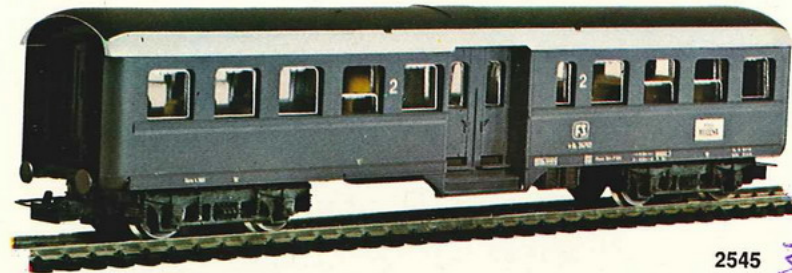
Carrozza con letti tipo P delle C.I.W.L. con scompartimenti singoli: impiegata anche per il servizio internazionale. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27,8.



2513

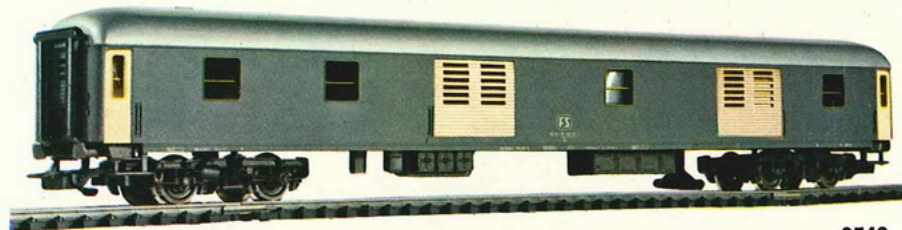


**2545**  
 Carrozza italiana di 2ª classe delle Ferrovie dello Stato completa di arredamento interno. Fedele riproduzione in ogni particolare delle vetture della serie BZ 34700 principalmente adibite al servizio su linee secondarie e locali. Lunghezza cm. 22.



2545 *3000*

**2548**  
 Bagagliaio serie Dz delle F.S. Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, che riproduce un prototipo destinato a convogli rapidi, è munito di un dispositivo acustico che, alimentato da una SUPERPIL5 tipo 61 da 1,5 V., entra in funzione al passaggio del vagone sullo speciale elemento di binario 3108. Lunghezza cm. 30.



2548

**2549**  
 Carrozza passeggeri Azx di tipo unificato delle F.S. Essa riproduce un prototipo di prima classe destinato alla composizione di convogli rapidi che possono superare i 180 km/h. Sono caratteristiche le portiere di diverso colore a la fascia orizzontale rossa che contraddistingue questo tipo di veicolo. Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli Minden Deutz 50 ed è lungo cm. 30.



2550



2549

**2550**  
 Carrozza passeggeri di tipo unificato Bzx delle F.S. Riproduce un prototipo di seconda classe con le stesse caratteristiche del modello 2549.



# Carrozze europee

## Tedesche

**2928**

Bagagliaio stile fine secolo delle Ferrovie Federali Tedesche. Lunghezza cm. 13,4.



2928

**2929**

Carrozza stile fine secolo di seconda classe delle Ferrovie Federali Tedesche. Lunghezza cm. 13,4.



2929

**2915**

Bagagliaio per treni rapidi e diretti serie Düm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). I carrelli sono del tipo Minden Deutz 50. Colori e scritte originali. Lunghezza cm. 30.



2915

**2919**

Carrozza con letti, per traffico interno, tipo WLA Büm della DSG (Deutsche Schlaf und Speisewagen Gesellschaft). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, nel colore rosso-granata con filettature gialle come l'originale, è completo di arredamento. Lunghezza cm. 30.



2919

**2917**

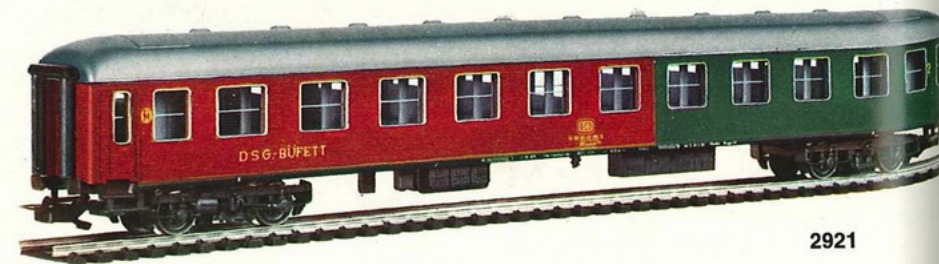
Carrozza di 1° classe per treni internazionali, serie Aüm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, decorato nei colori e con le iscrizioni originali, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30.



2917

**2921**

Carrozza mista 2° classe - buffet, tipo BR buüm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Carrozzeria bicolore rosso-granata-verde con scritte originali. Modello completo di arredamento interno per entrambe le sezioni: passeggeri con scompartimenti di 2° classe e bar-ristorante con cucina-bar e tavolini per le consumazioni. Lunghezza cm. 30.



2921



2918

Carrozza di 2ª classe per treni internazionali serie Büm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, con i colori e le scritte originali, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30.



2918

2924

Carrozza tipo Aüm di 1ª classe delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi. La carrozza è presentata nel nuovo schema di verniciatura di recente apparso nelle D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2924

2925

Carrozza tipo Büm di 2ª classe delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi nei nuovi colori delle D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2925

2926

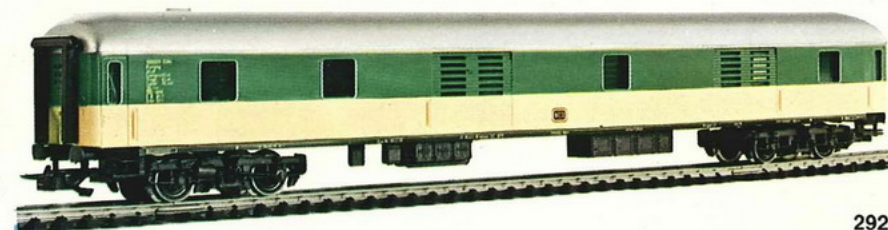
Carrozza con letti della Deutsche Speisewagen und Schlafwagen Gesellschaft. Nuova ed originale coloritura. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2926

2927

Bagagliaio tipo Düm delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi. Nuovi colori originali D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2927



# Carrozze americane d'epoca

2992

Vagone bagagliaio « Baggage car » della compagnia « Virginia and Truckee ». Carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



2992

2993

Carrozza mista bagagliaio/passeggeri « Combination car » della compagnia « Virginia and Truckee ». Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



2993

2994

Carrozza passeggeri « Coach » della compagnia « Virginia and Truckee ». Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



2994

2998

Vagone da trasporto e pubblicitario del Circo « BARNUM & BAILEY ». Veniva usato per il trasferimento dei materiali da una località all'altra. Lunghezza cm. 16,5.



2998



2995  
Modello simile al 2992 ma nei colori della compagnia  
« Kansas City, St. Louis and Chicago ».



2995

2996  
Modello simile al 2993 ma nei colori della compagnia  
« Kansas City, St. Louis and Chicago ».



2996

2997  
Modello simile al 2994 ma nei colori della compagnia  
« Kansas City, St. Louis and Chicago ».



2997

*Le carrozze illustrate in queste pagine, fedeli riproduzioni di prototipi realizzati verso la fine del secolo scorso, possono essere ottimamente accoppiate, per il traino, alle locomotive americane d'epoca: RENO (1211), GENOA (1212), INYO (1207) e BOWKER (1208) illustrate in altra parte del presente catalogo.*



# Carrozze americane degli anni venti

2716

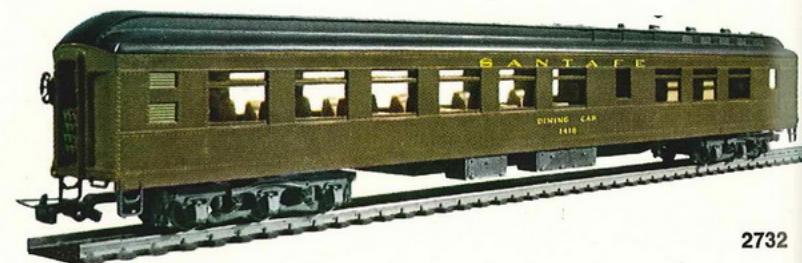
Carrozza «Combination» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.

2732

Carrozza «Diner» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento interno. Carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 29.



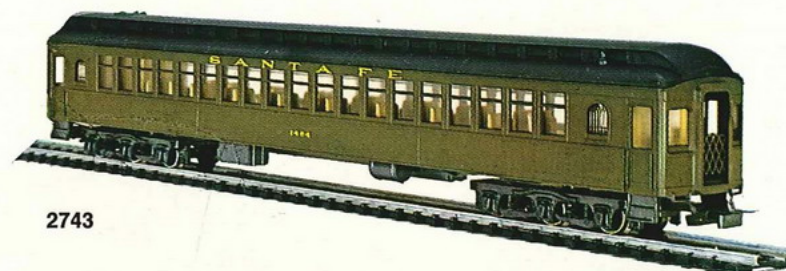
2716



2732

2743

Carrozza passeggeri tipo «Coach» della Atchison Topeka & Santa Fé. Perfettamente riprodotta dal prototipo. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 26,2.



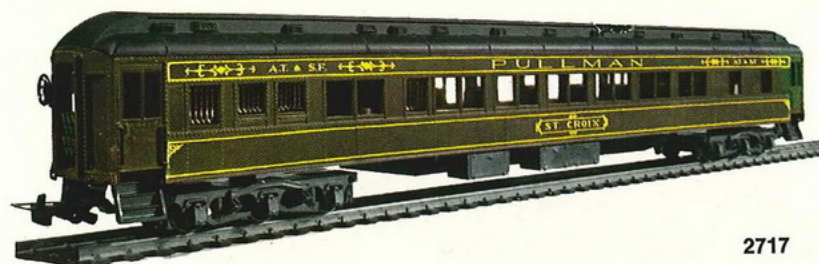
2743

2717

Carrozza tipo Pullman «St. Croix» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento interno. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.

2718

Carrozza «Cafe Observation» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento interno. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.



2717



2718

2733 2734 2736 2735

Carrozze americane, rosso-amaranto e nero con scritte in oro, della «Pennsylvania RR». Complete di arredamento e illuminazione interna. Carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 29 cad.



2733  
«COMBINATION»

2734  
«PULLMAN»

2736  
«DINER»

2735  
«CAFE OBSERVATION»



# Carrozze aerodinamiche americane

**2742**  
Vagone postale di tipo americano. Riproduzione del prototipo 6529 della « Pennsylvania RR. » costruito nel 1910 e in seguito modernizzato per il servizio nel convoglio « Broadway Limited ». Completo di illuminazione e arredamento interno. Lunghezza cm. 27.

**2765**  
Carrozza con letti « Roomette » della compagnia « Northern Pacific ». Fedele riproduzione del prototipo avente 10 compartimenti singoli e 6 doppi. Completa di arredamento. Lunghezza cm. 31.



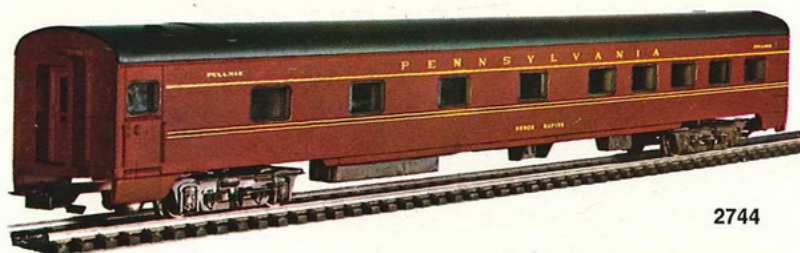
2742



2765

**2744**  
Carrozza aerodinamica con letti tipo « Roomette » della « Pennsylvania RR. ». Perfetta riproduzione del prototipo « Huron Rapids » (nella realtà esiste anche la gemella « Catawissa Rapids ») comprendente 10 cabine singole e 6 doppie; realizzato per il convoglio « Broadway Limited ». Completa di arredamenti, interno ed illuminazione. Lunghezza cm. 31.

**2764**  
Carrozza « Vista Dôme » nei colori della compagnia « Northern Pacific ». Perfetta riproduzione della lussuosa carrozza con cupola panoramica usata sulle linee americane. Completa di arredamento. Lunghezza cm. 31.



2744



2764

**2745**  
Carrozza belvedere aerodinamica, tipo « Tail car » della « Pennsylvania RR. » riprodotta perfettamente dal prototipo « Mountain View » (nella realtà esiste anche la gemella « Tower View ») realizzato per il convoglio « Broadway Limited » quale vettura di coda. Completa di arredamento interno ed illuminazione. Lunghezza cm. 31.

**2766**  
Carrozza belvedere tipo « Tail car » della compagnia « Northern Pacific » usata quale carrozza di coda. Riproduzione perfetta anche nei minimi dettagli. Completa di arredamento. Lunghezza cm. 31.



2745



2766



# TRENHOBBY



Tra un modello acquistato già pronto per l'impiego, ed un modello costruito con le proprie mani, c'è la stessa differenza che corre tra l'alpinismo e la scalata in funivia! Il vero modellista un tempo fabbricava tutto da sé, con i propri arnesi. Con la santa pazienza. Non per risparmiare: per la soddisfazione del risultato creato, sofferto, che ha il sapore della conquista.

Oggi l'abilità manuale, la pazienza, non sono di tutti. Il tempo spesso oggi è più prezioso che mai. Ma la passione del « fatto da noi » resta, profonda, radicata. Anche nell'hobby

dei modelli ferroviari. In tutto il mondo! Per questo Rivarossi ha creato la serie di scatole di montaggio Trenhobby. Per dare la gioia, anche a chi non ha l'abilità d'un vecchio orologiaio, di assemblare modelli perfetti. Risparmiando molto tempo: e anche un po' di denaro rispetto ai modelli in vendita già montati. Due pinzette da orologiaio, un piccolo cacciavite, chiave a tubo da 3 mm., un saldatore per stagno e beninteso il collante speciale, bastano per far tutto. Con vera soddisfazione. Seguendo le precise istruzioni fornite da Rivarossi.

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 133.

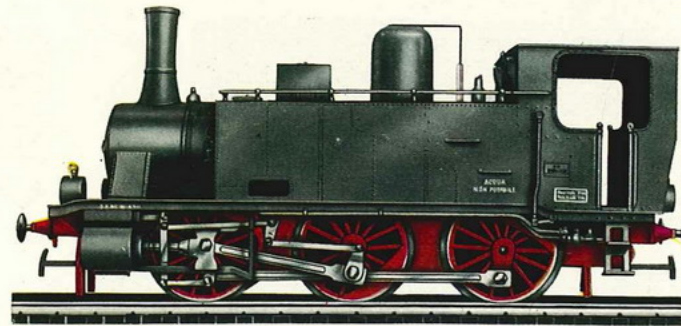
## Locomotive a vapore italiane

**11124**

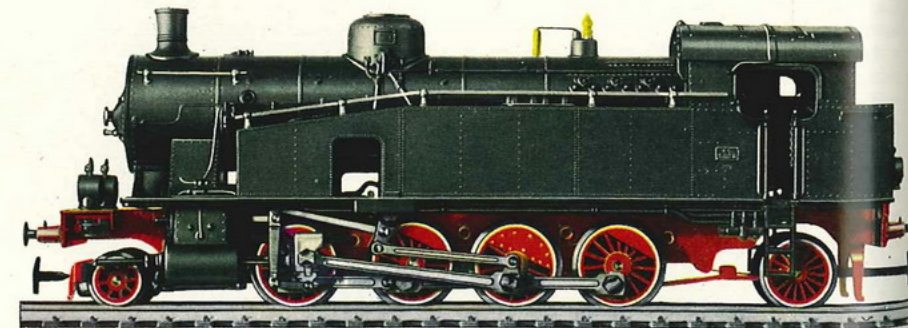
Scatola di montaggio della locomotiva-tender, per operazioni di manovra, Gr. 851 delle F.S. riprodotta con la massima fedeltà. Biellismo completamente funzionante e fornito già in parte montato. Lunghezza cm. 11,4. L'elegante cofanetto di plastica contiene anche tutte le parti necessarie per motorizzare ed illuminare il modello.

**11126**

Scatola di montaggio della locomotiva-tender Gr. 940 delle F.S. Confezione in elegante scatola di plastica comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione ed illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaert, dettaglio perfetto anche nei minimi particolari. Lunghezza centimetri 16,4.



15.500 11124

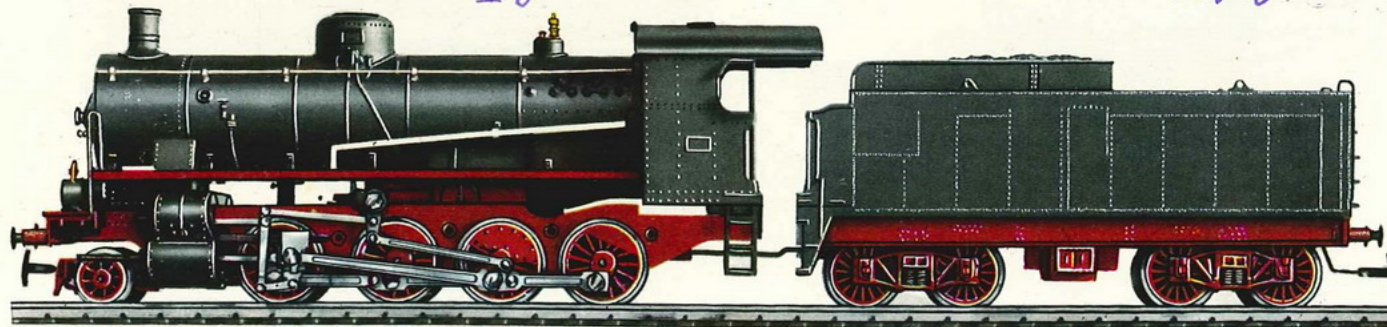


18.500

11126

**11127**

Scatola di montaggio della locomotiva a vapore tipo Gr. 740 delle F.S. Confezione in elegante scatola di plastica comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaert, già parzialmente montato. Dettagli finissimi in tutte le parti. Lunghezza cm. 25,2.



22.500

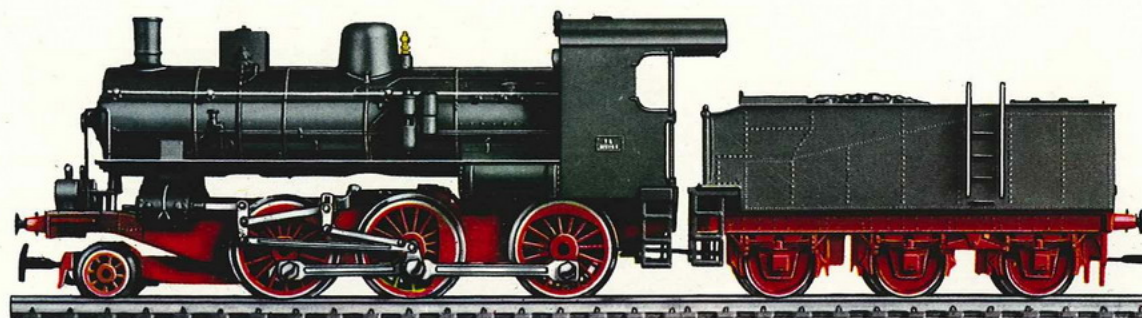
11127



11122

*15000 16500*

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 625 delle F.S. per convogli leggeri. Nella confezione sono già comprese anche tutte le parti necessarie per motorizzare ed illuminare il modello. Dettaglio accurato e di grande effetto. Bellissimo con distribuzione sistema Walschaert, già parzialmente montato. Lunghezza cm. 20,1.

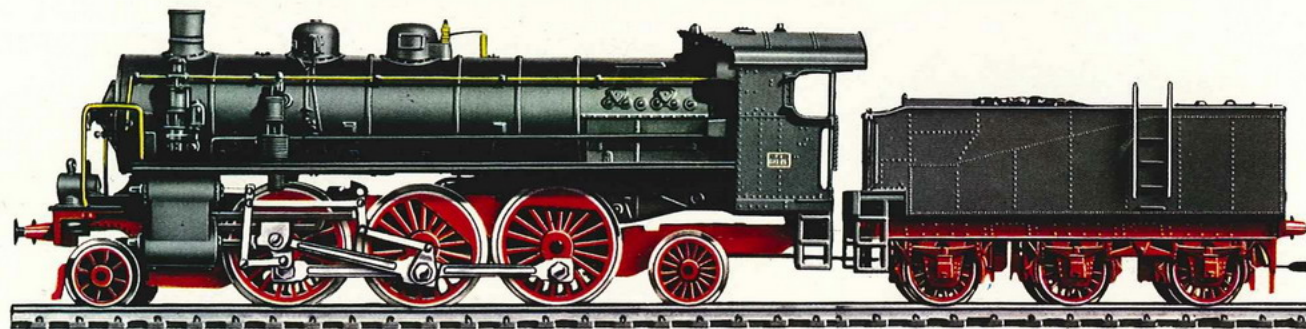


11122

11125

*20500*

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 680 delle F.S. Nella confezione, in elegante scatola di plastica, sono già comprese anche le parti per motorizzare e illuminare il modello. Dalle locomotive del gruppo 680 sono derivate quelle del gruppo 685 che si distinguono da queste per le diverse caratteristiche di trazione e per alcuni particolari costruttivi.



11125

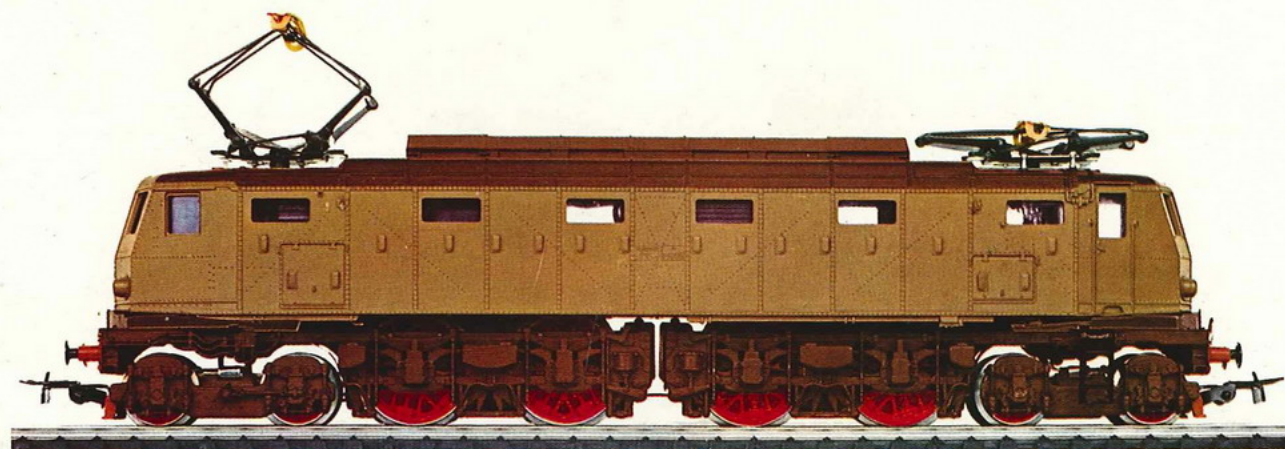


## Locomotive elettriche italiane

11450

*22000*

Scatola di montaggio del locomotore tipo E 428 delle F.S. La confezione comprende già anche tutte le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Lunghezza cm. 22.



*22000*

11450

11449

*17500 22000*

Scatola di montaggio del locomotore per convogli merci pesanti tipo E 645 delle F.S. nei colori originali del prototipo. Massima fedeltà di riproduzione in ogni particolare. Lunghezza cm. 22,7. La confezione, in elegante scatola di plastica, comprende già tutte le parti necessarie per la motorizzazione e l'illuminazione del modello.



*22000*

11449



## Locomotiva diesel americana

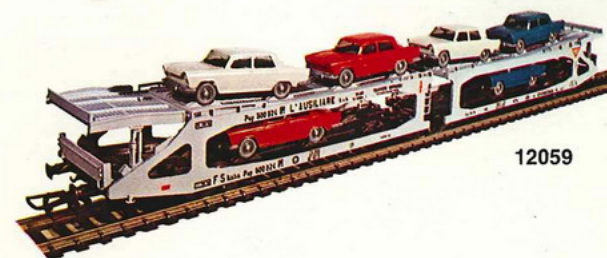
**11814**  
 Scatola di montaggio della locomotiva diesel americana della General Electric tipo U25C nei colori della Compagnia Northern Pacific. Lunghezza cm. 22. Tutti i pezzi componenti la scatola di montaggio sono confezionati in un'elegante scatola di plastica che comprende anche tutte le parti necessarie per motorizzare ed illuminare il modello.



*15500 11814 20500*

## Carri merce italiani

**12059**  
 Scatola di montaggio del carro articolato tipo Pay delle F.S. per trasporto automobili. Scritte della compagnia S.I.T.F.A. Lunghezza cm. 29,5.



12059

**12005**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «P 1905» delle F.S. Lunghezza cm. 9,4.



12005

**12001**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «Ltm 1922» delle F.S. Lunghezza cm. 9,3.



12001

**12009**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «L 1946» delle F.S. Lunghezza cm. 11,3.



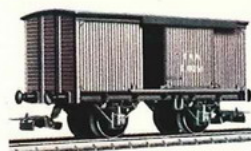
12009

**12004**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «Ltm» con garitta, delle F.S. Lunghezza cm. 10,8.



12004

**12034**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «C 251» delle F.N.M. Lunghezza cm. 8,4.



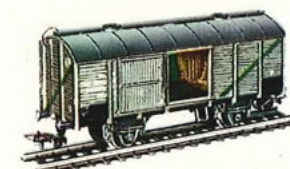
12034

**12036**  
 Scatola di montaggio del carro tipo «G» delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.



12036

**12011**  
 Scatola di montaggio di un carro coperto, con serbatoio tipo Mva delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.



12011

**12012**  
 Scatola di montaggio del carro refrigerante italiano tipo «Hgb» delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.



12012



## Carri merce americani

**12245**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Gondola». Lunghezza cm. 14,7.

**12211**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Box». Lunghezza cm. 14,9.

**12300**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Reefer». Lunghezza cm. 14,9.

**12260**  
Scatola di montaggio del carro «Hopper» della «Peabody». Lunghezza cm. 14,9.

**12302**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Box» del tipo a pannellatura in legno. Lunghezza cm. 14,9.

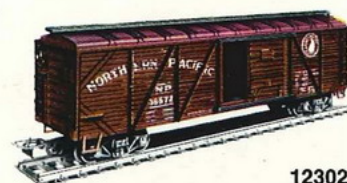
**12301**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Stock». Lunghezza centimetri 14,9.

**12298**  
Scatola di montaggio di un carro americano tipo «Tank». Lunghezza centimetri 13,7.

**12271**  
Scatola di montaggio della «caboose» della «Northern Pacific». Lunghezza centimetri 12,6.



12245



12302



12211



12301



12300



12298



12260



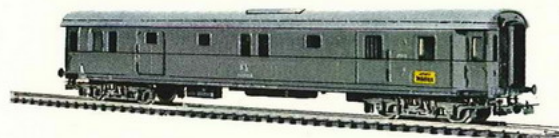
12271

## Carrozze italiane

**12537**  
Scatola di montaggio del bagaglio tipo Duz 95000 delle F.S. Lunghezza cm. 27.

**12536**  
Scatola di montaggio della carrozza di 2° classe tipo Bz 31000 delle F.S. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27.

**12535**  
Scatola di montaggio della carrozza di 1° classe tipo Az 52000 delle F.S. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27.



4500 12537



4500 12535



4500 12536



## Stazioni ed accessori

**15511**  
Scatola di montaggio della stazione di Pergine.  
cm. 50 x 20,3 x 13.

**15502**  
Scatola di montaggio della stazione di Dubino.  
cm. 25 x 8,5 x 6,8.



15511



15502



15503

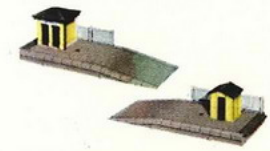
**15503**  
Scatola di montaggio della stazione di S. Nazario.  
cm. 30,4 x 15 x 11,4.

**15508**  
Scatola di montaggio dello scalo merci di Olgiate Calco.  
cm. 30 x 10,6 x 8,6.

**15506**  
Scatola di montaggio per una coppia di banchine terminali.



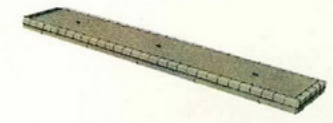
15508



15506



15505



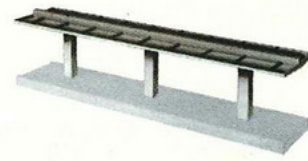
15504

**15505**  
Scatola di montaggio di un elemento terminale per banchina.

**15504**  
Scatola di montaggio di un elemento di prolunga per banchina.



15103



15519

**15103**  
Scatola di montaggio di un tipico elemento di rimessa delle F.S.

**15519**  
Scatola di montaggio per due pensiline per banchina 15504.

**15501**  
Scatola di montaggio di un tipico serbatoio d'acqua delle F.S. Altezza cm. 16,2.

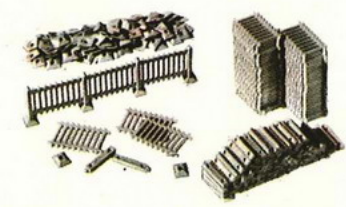
**15507**  
Scatola di montaggio di un posto di blocco.  
cm. 11,7 x 3 x 10.



15501



15507



15509

**15509**  
Scatola di montaggio per stazionata. Lunghezza cm. 180 circa.

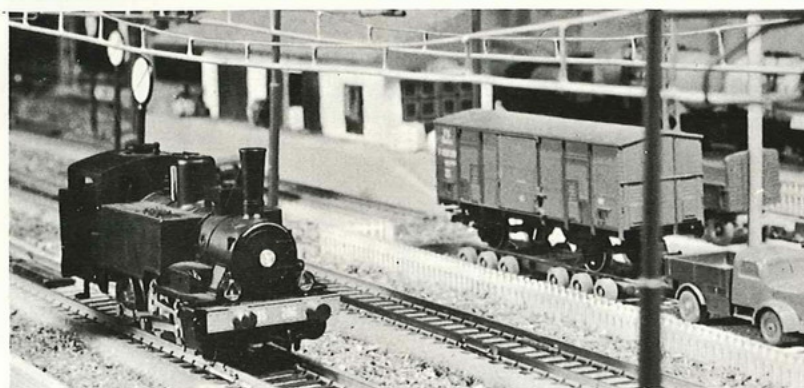
**46301**  
Collante per materie plastiche.



46301



# MATERIALE D'ARMAMENTO



I tecnici Rivarossi hanno copiato fedelmente dal vero, in scala HO, stazioni, ponti, serbatoi, pensiline: tutti gli accessori per un plastico completo. Già montati: salvo banchine e stacciate, disponibili solo in scatole di montaggio. E tutti col « sistema Rivarossi » che rende agevole e pratica ogni operazione. Citiamo, ad esempio, un paio di interessanti soluzioni.

Sui basamenti di stazioni e banchine, finti tombini di scarico celano le sedi per i pali speciali 3803 delle linee aeree. In caso di raddoppio di linea, se tra i binari c'è la banchina 15504, la « chiusura » del tracciato è resa geometricamente corretta dall'elemento di binario 3103 (vedi pag. 75).

Per gli appassionati, nella serie Trenhobby esistono le stazioni « sistema Rivarossi » anche in scatole di montaggio.

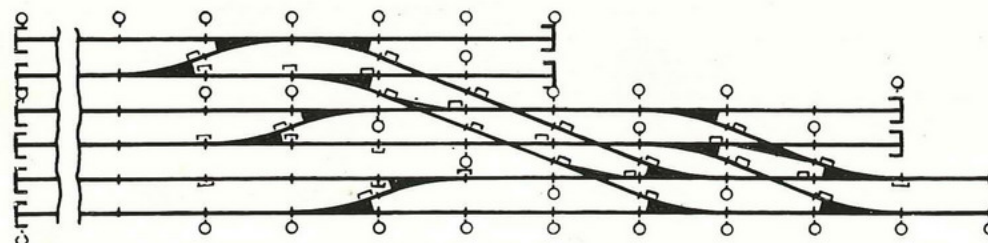
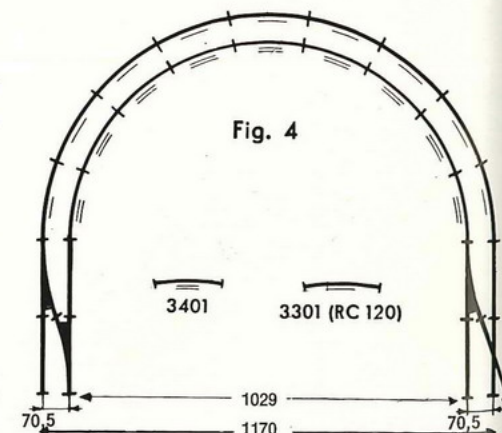
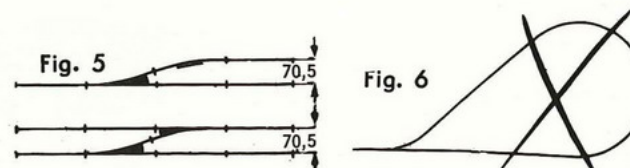
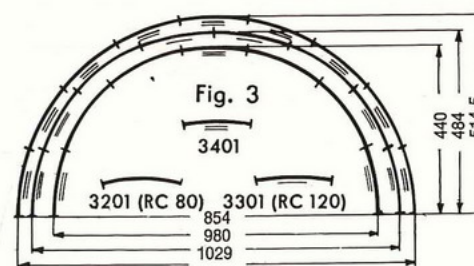
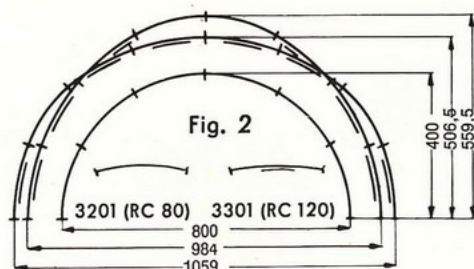
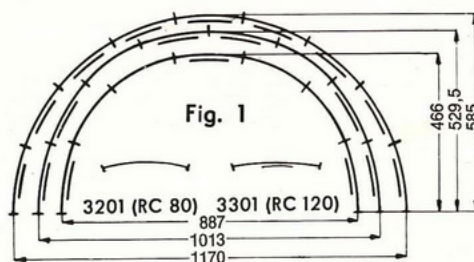
3101	3102	3113	3201	3401	3301	3302	3324

3323	3312	3311	3801	3815	5512	3114	5106

3326	3322	3321	3406	3103	3318	3317	3802

Prima di accingersi a posare il binario, leggere attentamente queste note:

- 1 - 12 elementi di binario 3201 formano un cerchio di 800 mm. di diametro.
- 2 - 18 elementi di binario 3301 formano un cerchio di 1170 mm. di diametro.
- 3 - 18 elementi di binario 3401 formano un cerchio di 1029 mm. di diametro.
- 4 - Mediante l'uso di elementi curvi 3201, 3301 e 3401 si possono comporre curve di differenti ampiezze come indicato a fig. 1, 2, 3.
- 5 - Si possono ottenere tutte le combinazioni possibili senza l'uso di quarti, ottavi e mezzi binari poichè, il nostro binario modello è stato scientificamente studiato.
- 6 - La sezione di binario 3113 può venire utilizzata nel caso di tracciati come quelli delle figg. 7, 8, o altri simili casi.
- 7 - I nostri scambi, gli unici attualmente in commercio con queste caratteristiche, si possono montare in qualsivoglia maniera data la forma particolare della marmotta di comando.
- 8 - Gli scambi hanno il tratto curvo pari ad un elemento 3301 e quello dritto pari ad un elemento 3101.
- 9 - Per collegare due tratti paralleli mediante uno scambio bisognerà innestare al tratto curvo dello scambio un elemento 3301 (fig. 5).
- 10 - Due binari paralleli collegati fra loro da due scambi o da uno scambio ed un elemento curvo 3301 hanno i loro assi teorici distanti fra loro 70,5 mm. (fig. 4 e 5).
- 11 - Non si possono includere scambi in cerchi costruiti con soli elementi curvi 3201 poichè il tratto curvo dello scambio corrisponde ad un elemento 3301. Bisognerà a tale scopo comporre un cerchio con elementi misti 3201, 3301 oppure con soli elementi 3301.
- 12 - Percorsi come quello indicato a fig. 6 non si possono realizzare senza ricorrere al sezionamento dei binari, altrimenti la linea andrebbe in corto circuito.



Tracciato per una stazione di testa. Mediante l'uso di incroci destri si possono ottenere traversate diagonali con inclinazione opposta.

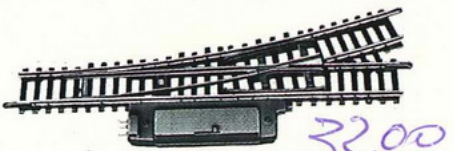
Per altri esempi di tracciati rimandiamo al « Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici Rivarossi » art. 74830.



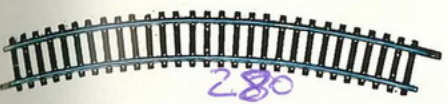
# Binari e scambi



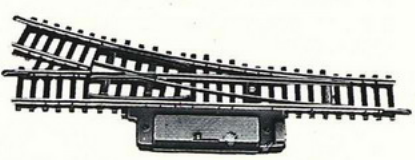
3101 82 *280 (82) 200*  
 3102 3103 *280*  
 3101 *280*  
 Elemento di binario dritto lungo cm. 20.  
 82 *200*  
 Come 3101 ma in lega speciale.  
 3102 *280*  
 Elemento di binario dritto lungo cm. 10.  
 3103 *280*  
 Elemento di binario dritto lungo cm. 9,4 per il raddoppio dei binari nelle stazioni nelle quali venga impiegata la banchina 15504 e 15505. Vedere applicazioni a pag. 75.



3318 84 3317 83  
 3318 *3000*  
 Scambio sinistro con comando a mano; caratteristiche geometriche uguali a quelle degli elementi 3101 e 3301. Può essere trasformato ad azionamento elettromagnetico tramite la macchina 4209.  
 84 *2000*  
 Come 3318 ma in lega speciale; non può essere trasformato ad azionamento elettromagnetico.  
 3317 *3000*  
 Scambio come il 3318 ma destro.  
 83 *2000*  
 Come 84, ma destro.



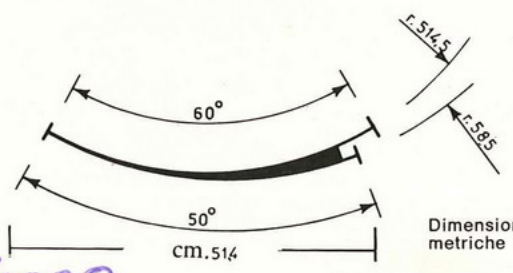
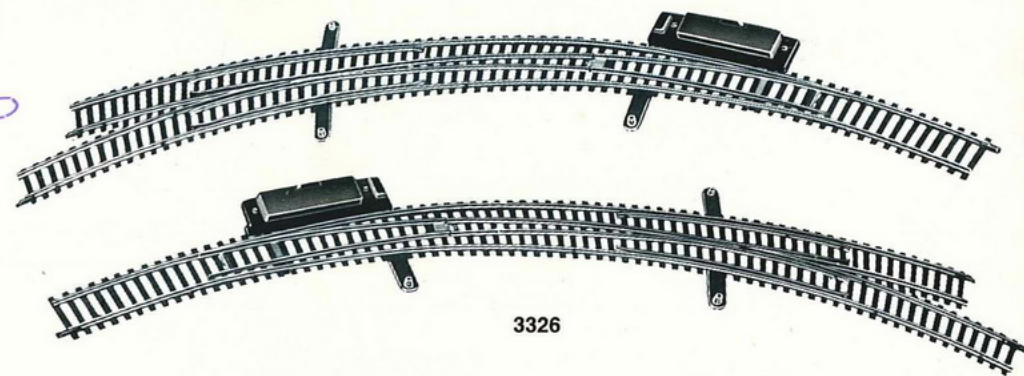
3201 80 3401  
 3301 81 3406 3302  
 3201 *280*  
 Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.  
 80 *300*  
 Come 3201 ma in lega speciale.  
 3401  
 Elemento di binario curvo; 18 sezioni formano un cerchio di 103 cm. di diametro.  
 3301 *300*  
 Elemento di binario curvo a largo raggio; 18 elementi formano un cerchio di 117,1 cm. di diametro.  
 81 *200*  
 Come 3301 ma in lega speciale.  
 3406 *350*  
 Elemento di binario curvo pari a mezza lunghezza di un 3401.  
 3302 *350*  
 Elemento di binario curvo a largo raggio pari a mezza lunghezza di un 3301.



3324 3323  
 3324 *6400*  
 Scambio sinistro con azionamento elettromagnetico (alimentazione a 15 V c.a.) a doppia bobina comandabile a distanza tramite scatola di comando 4201. Caratteristiche geometriche uguali al 3318. Completo di cavetto di collegamento.  
 3323 *6400*  
 Scambio come il 3324 ma destro.

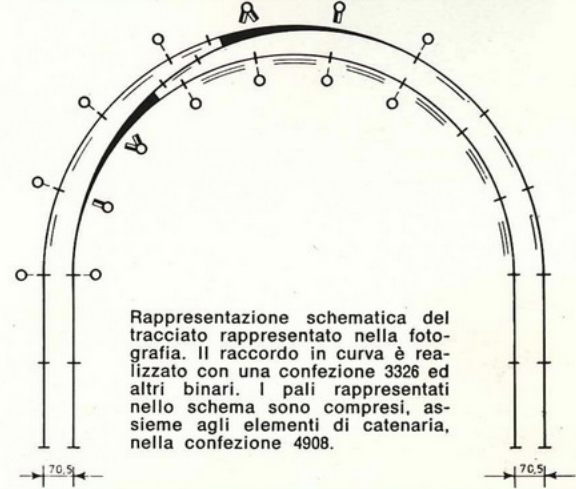
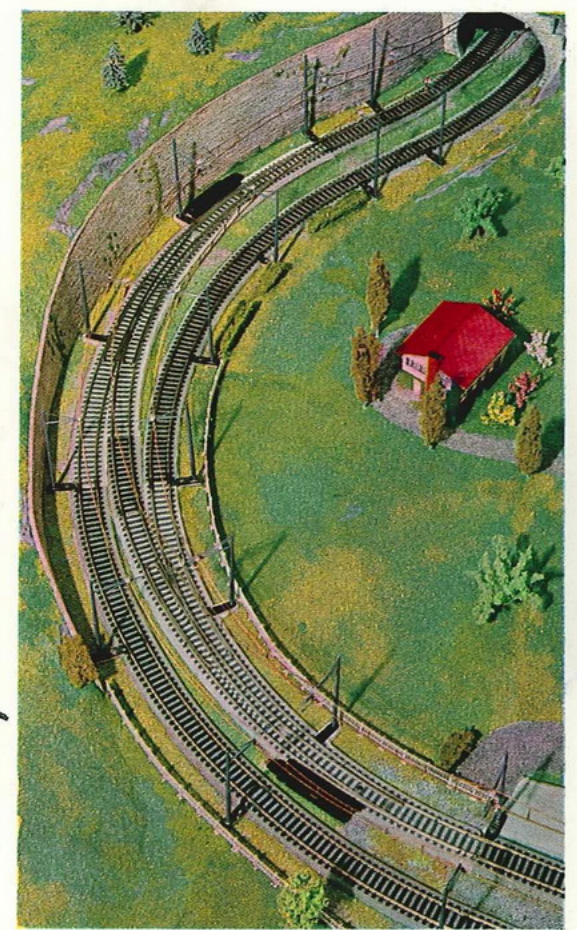


3127 *950*  
 Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.  
 7912 *1.000*  
 Congiunzione (50 pezzi).



Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

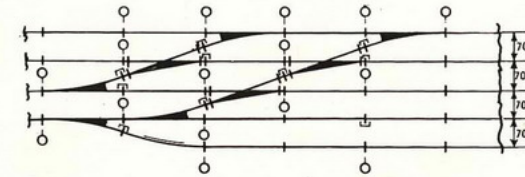
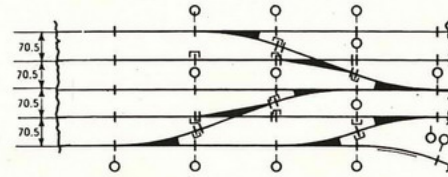
3326 *24000*  
 Confezione comprendente una coppia di scambi in curva (destro e sinistro) a comando elettromagnetico. Consente di realizzare con l'aggiunta di normali sezioni di binari RIVAROSSI, oltre a molteplici altre combinazioni, un raccordo in curva tra due linee concentriche aventi l'interbinario standard di mm. 70,5. La comunicazione completa sottende un angolo di 120°. Il tratto di binario esterno ha un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3301 mentre quello concentrico interno un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3401.  
 3909 (Non illustrata)  
 Coppia di massicciata destra e sinistra per scambi in curva 3326.  
 4908 (Non illustrata)  
 Confezione comprendente tutto l'occorrente per corredare una qualsiasi combinazione di scambi in curva della linea aerea a catenaria.



Rappresentazione schematica del tracciato rappresentato nella fotografia. Il raccordo in curva è realizzato con una confezione 3326 ed altri binari. I pali rappresentati nello schema sono compresi, assieme agli elementi di catenaria, nella confezione 4908.

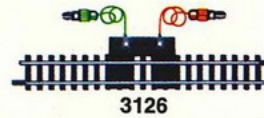


# Binari e scambi



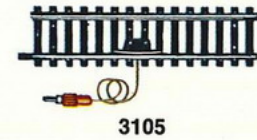
Esempi d'applicazione del deviatore inglese semplice 3322 (oppure 3321) impiegati tanto per ottenere deviazioni con incrocio a destra quanto a sinistra.

## Binari speciali

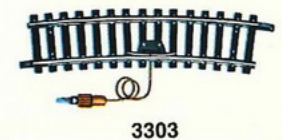


**3126**  
 Elemento di binario diritto, lungo cm. 20 con cavetti di alimentazione.

**4403**  
 Cavetto di collegamento come quello impiegato per l'art. 3126.

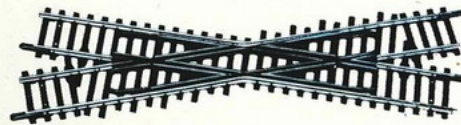


**3105**  
 Elemento di binario diritto di 10 cm. con contatto azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



**3303**  
 Elemento di binario curvo 3302 con contatto sulla rotaia interna, azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.

**3311** *3000*  
 Incrocio con tratto deviato destro ad angolo di 20 gradi, specialmente adatto per tratti diagonali di attraversamento nei parchi ferroviari delle stazioni.



3311 3312

**3312** *3000*  
 Incrocio come 3311 ma con tratto deviato sinistro.

**3321** *7200*  
 Scambio con incrocio come il 3322 ma con comando a mano.



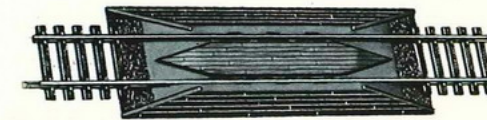
3322 3321

**3322** *12000*  
 Deviatore del tipo « inglese semplice » o scambio con incrocio, a comando elettromagnetico. Consente l'incrocio di due linee intersecantisi con angolo di 20° e permette il raccordo tra due rami di esse. Viene fornito completo degli speciali elementi di binario che consentono di inserirlo nel tracciato ottenendo così una deviazione con incrocio destro oppure sinistro. È particolarmente indicato per i parchi di smistamento nelle stazioni. Inserimento geometrico nel tracciato equivalente a quello degli incroci: 3311 e 3312.



3304

**3304**  
 Elemento di binario curvo 3302 con contatto sulla rotaia esterna, azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



3114

**3114**  
 Elemento speciale di binario diritto lungo 20 cm. che serve a porre facilmente sui binari locomotive e vagoni. Data la sua particolare costruzione questo accessorio può essere utilizzato bene nelle stazioni in quanto rappresenta uno di quei caratteristici attraversamenti esistenti tra le banchine. Inoltre questa speciale sezione di binario può servire a riportare automaticamente sui binari, durante la corsa, un vagone che per qualsiasi ragione sia precedentemente deragliato.



3106

**3106** *250 400*  
 Elemento di binario diritto di 10 cm., con congiunzione isolante per sezionamento elettrico.



3113

**3113** *350 300*  
 Speciale elemento di binario lungo 12 mm.



3305 3306

**3305** *350*  
 Elemento di binario curvo 3302 con congiunzione isolante sulla rotaia interna, per il sezionamento elettrico.

**3306** *350*  
 Elemento di binario curvo 3302 con congiunzione isolante sulla rotaia esterna per il sezionamento elettrico.



3108

**3108** *500*  
 Elemento di binario lungo come un elemento 3101 che serve per l'azionamento automatico del dispositivo acustico incorporato in alcune motrici e in alcuni vagoni; può essere inserito in qualsiasi punto rettilineo del tracciato.



# Accessori



3904 3905 3900

3904 *350*  
Massiccata per incrocio destro.

3905  
Massiccata per incrocio sinistro.

3900  
Massiccata per scambio con incrocio 3322 e 3321.



3906 3907 3909

3906  
Massiccata per scambio destro 3323 e 3317.

3907  
Massiccata per scambio sinistro 3324 e 3318.

3909  
Coppia massiccata per scambi in curva 3326.



3901

3901 *600*  
Massiccata per binari dritti e curvi.



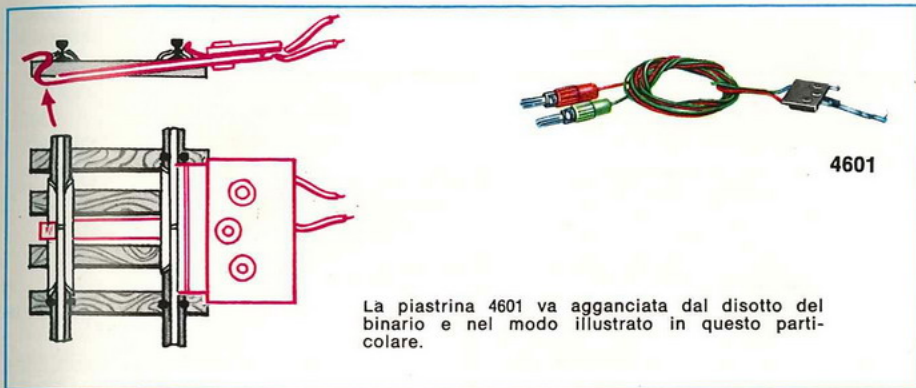
5512

5512  
Terminale del tipo in uso in tutte le stazioni. Può essere applicato a qualsiasi tipo di binario RIVA-ROSSI. Misure: cm. 5,5 x 4 x 2,5.



5517

5517  
Altro tipo di terminale.



La piastrina 4601 va agganciata dal sotto del binario e nel modo illustrato in questo particolare.

4601  
Piastrina di alimentazione del binario con cavetti e spine. Essa deve essere innestata solo in corrispondenza della congiunzione degli elementi di binario come illustrato qui a fianco.



4601



4501 4504  
4503 4502

4501 verde 4504 bruno  
4503 giallo 4502 rosso  
Cavetto unipolare con spine maschio e femmina piccole. Lunghezza 1 metro.



4509

4509 *700*  
Filo tripolare per il collegamento degli scambi 3315-3316-3320-3319 alla sorgente di alimentazione.



4602 4603

4602  
Piastrina per presa di corrente dalla rotaia, con spina grossa, si può applicare in qualsiasi punto del binario.

4603  
Come 4602 ma con cavetto giallo e spina piccola.



4401 4402

4401 verde 4402 rosso  
Cavetto unipolare con spine maschio e femmina grosse. Lunghezza 1 metro.



4508

4508  
Cavetto tripolare lungo 1 metro con spine tripolari maschio e femmina piccole per collegamento di scambio e segnali.



4209

4209 *3000*  
Dispositivo di comando per gli scambi elettromagnetici 3323-3324-3322 e 3326. Serve come parte di ricambio per gli stessi oppure per la trasformazione degli scambi 3317 e 3318 e dello scambio-incrocio 3321 da comando a mano a comando elettromagnetico.



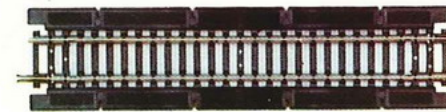
# Piloni e ponti

**3128** *400*  
 Rotaia diritta con elemento di viadotto. Lunghezza cm. 20.

**3206** *400*  
 Rotaia curva con elemento di viadotto; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.

**85** *250*  
 Come 3128, ma in lega speciale.

**86** *250*  
 Come 3206, ma in lega speciale.



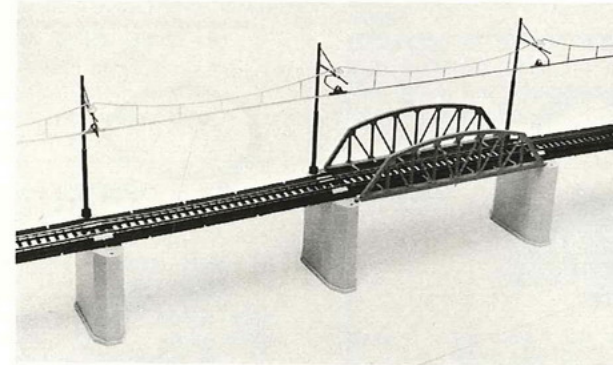
85 3128



86 3206

L'illustrazione mostra una realizzazione ottenuta col materiale di questa pagina e con pali e catenaria di pag. 75.

**97** *2500*  
 Serie di 12 piloni alti. Con questi piloni è possibile ottenere un tratto di circuito sopraelevato ad altezza costante curvo usando le rotaie normali o le rotaie con viadotto 86 o diritte usando le rotaie normali, le rotaie con viadotto 85 o con i ponti 96. Questi piloni, essendo sovrapponibili ai piloni contenuti nella confezione 95, danno la possibilità di poter approntare delle discese e delle salite costanti raggiungendo l'altezza desiderata. Tutti i piloni hanno un foro per poterli corredare del palo della linea aerea art. 3834 - 3835 - 3836 - 3837.



97

**3129** *950*  
 Ponte a travata superiore completo di rotaia. Il ponte può essere usato con la serie dei piloni 95 o con la serie dei piloni 97.

**95** *3000*  
 Serie di 24 piloni che permettono di approntare delle salite e delle discese costanti sia in curva che diritte usando sia le rotaie normali diritte o curve o le rotaie con viadotto diritte 85 e curve 86. Usando questi piloni potete così ottenere facilmente dei sovrappassi. (Vedi anche descrizione dell'articolo 97). Tutti i piloni hanno un foro per poterli corredare del palo della linea aerea art. 3834 - 3835 - 3836 - 3837.



3129

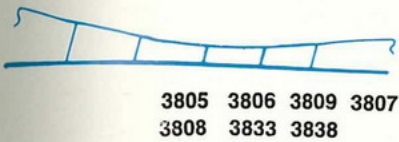


95

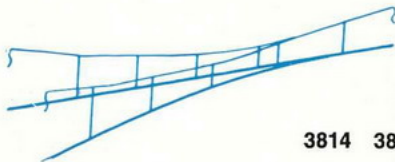


# Catenaria e pali

Mediante l'uso della linea aerea a catenaria, che riproduce fedelmente quella di tipo italiano, si otterrà un maggior effetto realistico dell'impianto, ed al medesimo tempo si potranno far funzionare due treni indipendenti; saranno necessari due trasformatori-raddrizzatori collegati rispettivamente al binario ed alla linea aerea come indicato a pag. 135. Le due motrici, di cui una dovrà essere necessariamente munita di pantografo riceveranno la corrente indipendentemente una dall'altra.



3805 3806 3809 3807  
3808 3833 3838



3814 3813

**3805**  
Elemento diritto lungo 40 cm.

**3806**  
Elemento diritto lungo 20 cm.

**3809**  
Elemento diritto lungo 18,8 cm.

**3807**  
Elemento diritto lungo 10 cm.

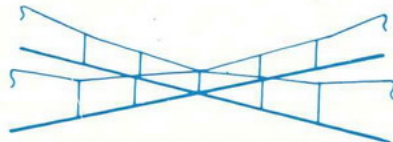
**3808**  
Elemento diritto lungo 9,4 cm.

**3833**  
Elemento diritto lungo 1,2 cm.

**3838**  
Elemento diritto per sottopassaggi lungo cm. 20.

**3814**  
Elemento per scambio sinistro.

**3813**  
Elemento per scambio destro.



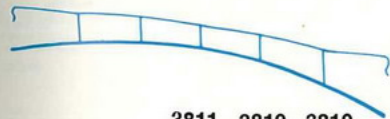
3817 3818 3824 3825

**3817**  
Elemento per incrocio destro.

**3818**  
Elemento per incrocio sinistro.

**3824**  
Elemento per scambio con incrocio sinistro.

**3825**  
Elemento per scambio con incrocio destro.



3811 3819 3810  
3826 3812

**3811**  
Elemento curvo - Ø 117,1 cm.

**3819**  
Elemento curvo - Ø 103 cm.

**3810**  
Elemento curvo - Ø 80 cm. circa.

**3826**  
Elemento curvo mezza lunghezza del 3819.

**3812**  
Elemento curvo mezza lunghezza del 3811.



3816



3804



3815

**3816**  
Isolatore per congiunzione della catenaria.

**3804**  
Prolunga per pali.

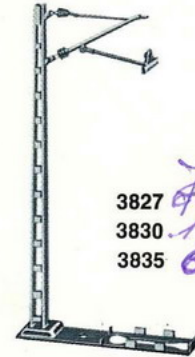
**3815**  
Tubetto di congiunzione per catenaria.



3801 540  
3802 1200

**3801**  
Palo italiano per sostegno della catenaria.

**3802**  
Palo come 3801 ma con cavetti e spine di alimentazione della linea aerea.

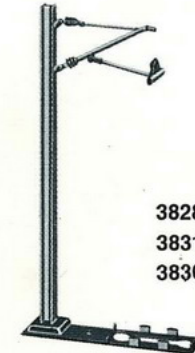


3827 750  
3830 1000  
3835 600

**3827**  
Palo di tipo tedesco per sostegno della catenaria.

**3830**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.

**3835**  
Palo tedesco per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 97 e 95.

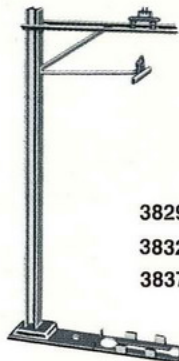


3828 600  
3831 1000  
3836 600

**3828**  
Palo di tipo francese per sostegno della catenaria.

**3831**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.

**3836**  
Palo francese per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 97 e 95.



3829 750  
3832  
3837

**3829**  
Palo di tipo svizzero per sostegno della catenaria.

**3832**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.

**3837**  
Palo svizzero per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 97 e 95.



3803 3834

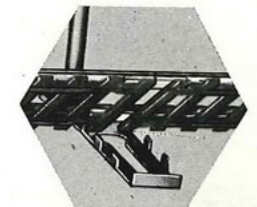
**3803**  
Palo speciale per linea aerea da impiegare su basamenti delle stazioni e del passaggio a livello 5101.

**3834**  
Palo italiano per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 97 e 95.



3823

3823



I pali 3801, 3802, 3827, 3830, 3828, 3831, 3829, 3832 devono essere fissati al binario solo nei punti di giunzione fra due elementi. La base del binario va incastrata nel piedino del palo come qui illustrato.



# Sganciatori

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 133.

**3107** *1200*  
Elemento di binario diritto lungo 10 cm., con dispositivo magnetico, per lo sganciamento automatico. Inserendo uno di questi speciali elementi in un punto qualunque del tracciato, si può ottenere lo sganciamento di qualunque vagone si desideri. Il particolare vantaggio di questo sistema è nell'esclusione di qualsiasi collegamento elettrico.

**5106** *7500*  
Lo sganciatore elettromagnetico è un dispositivo composto da un elemento di binario (equivalente ad una sezione di binario 3102) sul quale si affaccia una espansione polare. Questa trasmette il flusso magnetico generato da un elettromagnete situato nella cabina di blocco adiacente al binario e in corpo unico ad esso. L'elettromagnete dovrà essere collegato, a mezzo di due fili con spine che da esso partono, ad una scatoletta di comando 4201: quest'ultima dovrà essere allacciata all'uscita 15 V in c.a. di un trasformatore. Agendo sulla levetta della scatoletta 4201 si porrà sotto tensione l'elettromagnete per tutto il tempo in cui si continuerà a tenere premuta la levetta.

L'elettrosganciatore può essere impiegato per provocare:  
a) lo sganciamento permanente di tutti i ganci con presganciato di un convoglio transitante in spinta (a ritroso);  
b) lo sganciamento permanente del veicolo ferroviario, o del gruppo di essi prescelto, agendo con l'elettromagnete sulla coppia di ganci con presganciato che si desidera sganciare;  
c) lo sganciamento della coppia di ganci normali senza presganciato che si verrà a trovare ferma sulla espansione dell'elettrosganciatore. In questo caso il carro od il gruppo di essi a valle dello sganciatore saranno abbandonati nel punto in cui si trovano, purchè, continuando a tenere in funzione l'elettrosganciatore, la parte del convoglio con locomotiva a monte dell'elettrosganciatore venga allontanata: se non si agisse così, i ganci si riaggancerebbero.

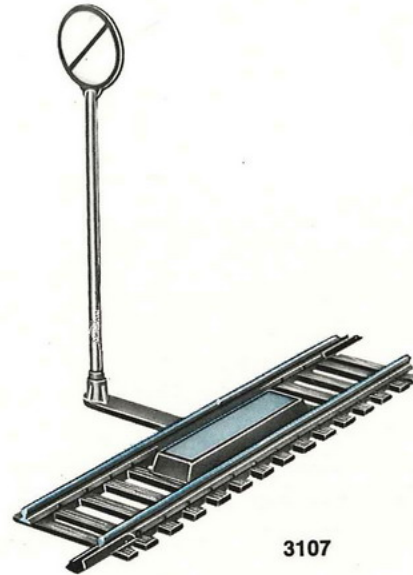
Le manovre di smistamento saranno non solo più reali (è possibile effettuare anche la classica manovra a spinta od anche usare la sella di lancio), ma assai semplificata in quanto è sufficiente un solo elettrosganciatore situato sul binario principale dal quale si dipartono i fasci del parco merci, per servire tutto lo scalo.

Il materiale rotabile, al quale sono stati applicati ganci muniti di presganciato, può essere usato anche su tracciati muniti di sganciatori a magnete permanente 3107. In tal caso però tutti i ganci dei carri che passano sullo sganciatore (sempre in fase di spinta) resteranno sganciati senza riagganciarsi. Come avvengono l'agganciamento e il presganciamento:

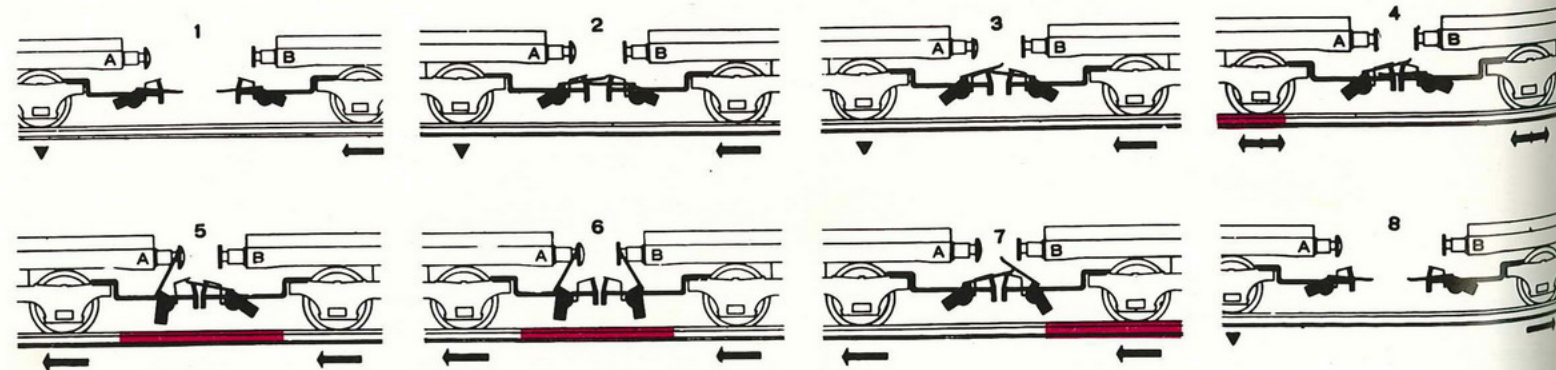
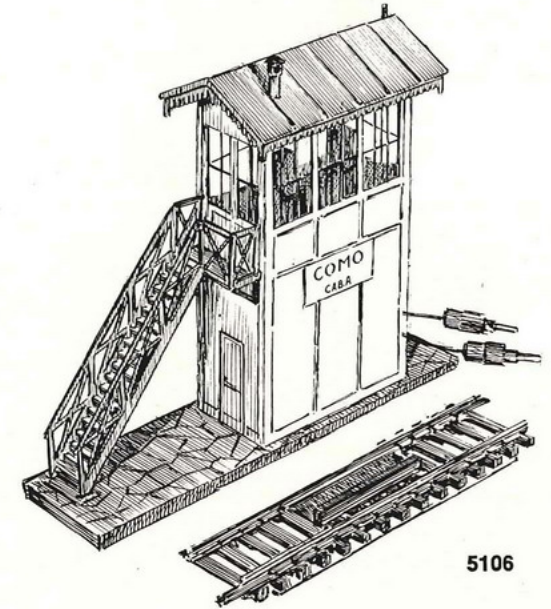
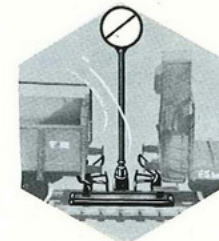
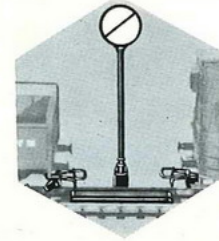
— Il carro A che deve essere agganciato è fermo, mentre il carro B gli si accosta spinto dalla locomotiva (fig. 1).  
— Il controgancio del carro B in movimento tende a sollevare il controgancio del gancio di A scorrendo sul becchetto inclinato di questi (fig. 2).  
— Il controgancio di B, giunto alla estremità del becchetto inclinato di A, s'insinua tra questi ed il copriganco (fig. 3), ricadendo oltre il becchetto. In tal modo i ganci sono accoppiati (fig. 4).

Per lo sganciamento, o meglio presganciamento, si attueranno le seguenti fasi premettendo che il carro B deve sempre spingere il carro A:

— Allorquando i carri A e B, fra loro agganciati, transitano su di un elemento sganciatore, i controganci, risentendo dell'attrazione magnetica, si sollevano (fig. 5 e 6). Il controgancio di B che, come abbiamo visto sopra, era ricaduto al disotto del controgancio di A, solleverà nel suo movimento tale elemento svincolandosi.



1 Posizione normale dei ganci con controgancio abbassato.



— Il copriganco di A per peso proprio ricadrà a protezione del becchetto.  
— Cessando l'azione dello sganciatore i controganci ricadranno dalla posizione sollevata in cui si trovano (fig. 7). Nessun controgancio potrà insinuarsi oltre a qualsiasi becchetto in quanto i copriganco lo impediranno. In altre parole i due carri risulteranno fra di loro sganciati.  
— Il carro potrà essere perciò spinto dal carro B nella posizione desiderata sul tracciato a valle dello sganciatore (fig. 8).



## Ganci con dispositivo pre sganciatore

### GANCI E CARRELLI CON PRESGANCIAMENTO PER LOCOMOTIVE

- 107613** Gancio posteriore per 1116.  
**107614** Gancio anteriore per 1116.  
**107615** Gancio per tender 1113 - 11113 - 1118 - 1119 - 1222 - 1224 - 1225/1 - 1238 - 1244 - 1248 - 1252 - 11224 - 1224/1 - 1224/2.  
**107616** Gancio anteriore per 1117 - 11117 - 11124.  
**107617** Gancio posteriore per 1117 - 11117 - 11124.  
**107618** Gancio posteriore per 1225 e 11225.  
**107619** Carrello posteriore per 1114 - 11114 - 1126.  
**107620** Gancio per 1441 - 11441 - 1442 - 1443 - 1447.  
**107621** Gancio per 1444 - 1445 - 11444 - 11450.  
**107622** Gancio posteriore per 1820 - 1815 - 1893 - 1894 - 11888.  
**107623** Gancio per 1771 - 1881.  
**107624** Gancio posteriore per 1221 - 1221/1 - /2.  
**107625** Gancio posteriore per 1112.  
**107299** Gancio anteriore per 1804 - 1895 - 31804.  
**108197** Gancio posteriore per 1804 - 1895 - 31804.  
**108267** Gancio per tender per 1120 - 1121 - 11112 - 11123 - 11122 - 11125.  
**108386** Carter con ganci per 1778 - 1131.  
**108696** Gancio per 1812 - 1813 - 1814 - 1832.  
**109707** Gancio per 1254 - 1801 - 1825 - 1829.  
**109847** Gancio per 1801 - 1825 - 1829.  
**109944** Gancio per 1344 (post.) - 1777 - 1999 - 1996.  
**109974** Gancio per 1441/2 - 1442/3 - 1443/3 - 1447/3 - 11449.  
**109983** Gancio per 1671 - 1669 - 1670.  
**109477** Dispositivo presganciatore per i ganci 109849 e 103138.

### GANCI CON PRESGANCIATORI PER CARRI E CARROZZE

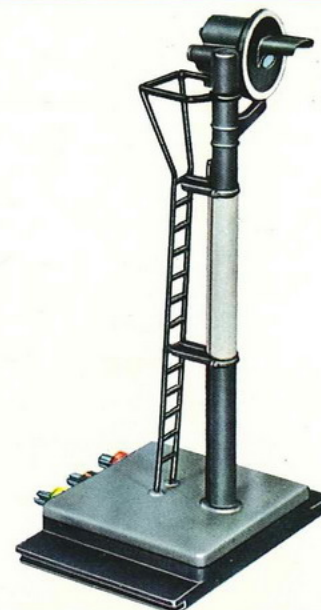
- 111122** Gancio per 1451.  
**111616** Gancio per 1664.  
**107396** 2403 - 2404 - 2405 - 22402.  
**107397** 2901 - 2902.  
**107398** 2401.  
**107399** 2903 - 2904 - 2905 - 2906 - 2908 - 2909.  
**107601** 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2034 - 2036 - 2039 - 2041 - 2047 - 2050 - 2056 - 2505 - 2506 - 2514 - 50 - 51 - 53 - 55 - 56 - 61 - 67 - 68.  
**107602** 2049 - 2051 - 2052 - 2264 - 2406 - 2407 - 2408 - 2409 - 2914.  
**107603** 2227 - 2228.  
**107604** 2501 - 2502 - 2503 - 2504 - 2528 - 2529 - 2928 - 2929.  
**107606** Per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Reefer, Stock, Hopper, Boom, Derrick e Tank con carrelli molleggiati fissati con viti.  
**107626** 2048 - 2048/1 - 2048/2.  
**108714** 2716 - 2717 - 2718 - 2732 - 2733 - 2734 - 2735 - 2736 - 2742 - 2743.  
**110667** 2084 - 2429 - 2083 - 2428 - 2427 - 62 - 66 - 69.  
**101356** Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani.  
**102947** Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani.

- 106723** Carrelli molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani.  
**107411** Carrello molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite) per carri americani.  
**107605** Carrello per carri italiani serie Poz-MPz art. 2014 - 2015 - 2016 - 2024 - 2025.  
**107607** Carrello tipo Bettendorf (con fissaggio con perno) per art. 2058 e per carri americani.  
**107608** Carrello tipo Archbar (con fissaggio con perno) per carri americani.  
**107609** Carrello tipo Bettendorf per Cabooses a carrelli art. 2231 - 2241 - 2307 - 32241.  
**107610** Carrello per carrozze art. 2507 - 2508 - 2509 - 2913 - 32507 - 32508 - 32509.  
**107611** Carrello per carrozze art. 2510 - 2511 - 2512 - 2510/1 - 2511/1.  
**107612** Carrello per carrozza con letti tipo P articoli 2513 - 2513/1 - 2513/2.  
**107630/1** Carrello a 3 assi per carrozze americane art. 2716 - 2717 - 2718 - 2732 - 2743.  
**107631** Carrello a 3 assi per carrozze americane art. 2710 - 2711 - 2712.  
**108583/1** Carrello a 3 assi per carrozze americane con illuminazione art. 2733 - 2734 - 2735 - 2736.  
**108963** Carrello a 2 assi per carrozze americane art. 2764 - 2765 - 2766 - 59.  
**109165/1** Carrello a 2 assi per carrozze americane con illuminazione art. 2742 - 2744 - 2745.  
**109492** Coppia di carrello (con e senza generatore) per carrozze art. 57 - 58 - 60 - 2530 - 2538 - 2915 - 2917 - 2918 - 2517 - 2919 - 2921 - 26 - 35 - 36 - 37 - 38 - 39.

## Semaforo

5002

*1.800*  
 Segnale di prima categoria del tipo luminoso delle F.S. con riflettore singolo a colori variabili: rosso e verde (alimentazione a 15 V c.a.), comandabile a distanza mediante la scatola di comando 4202. Questo segnale può essere comandato automaticamente dal passaggio del treno, ma in questo caso dovrà essere accoppiato con il relais 4206 e nel tracciato andranno inseriti nel punto opportuno, gli elementi di binari di contatto 3105, 3304, 3303 (v. pag. 72) Il funzionamento del segnale può essere ottenuto per mezzo del relais 4206 anche manualmente con scatola di comando 4201.



5002

*5500*

## Accessori automatici del Sistema Rivarossi



# Piattaforma girevole

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 133.

5104

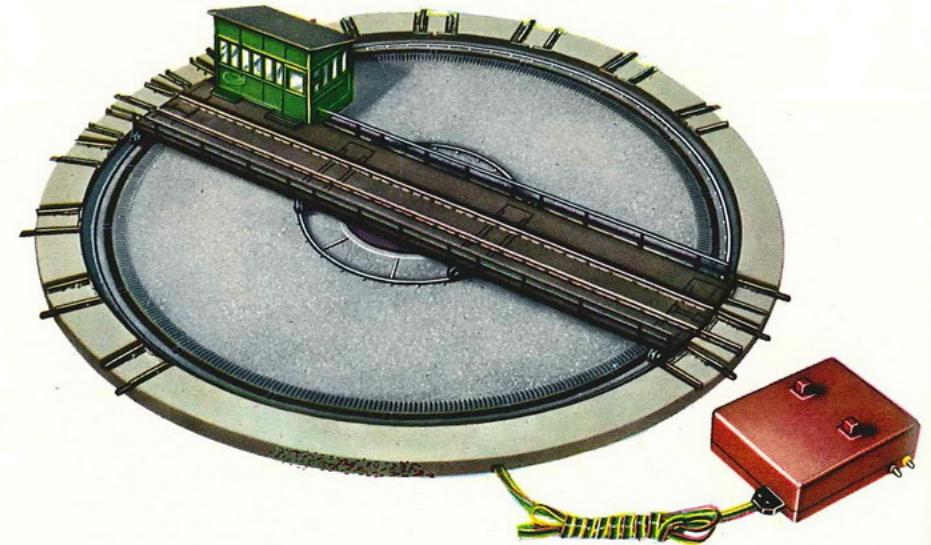
38000

Piattaforma girevole automatica funzionante in c.a. 15 V comandata a distanza da apposito commutatore. Possono essere collegate ad essa fino a 11 rimesse 5103 o 15103 accoppiate. Lunghezza utile del ponte cm. 35. Diametro della base cm. 40.

Una rimessa per locomotive, composta di più elementi, con antistante la piattaforma girevole è uno dei più attraenti accessori che una installazione ferroviaria in miniatura possa avere. La manovra di ricovero e uscita delle locomotive dal deposito suscita meraviglia per la completa automaticità dell'operazione che viene comandata a distanza. La piattaforma girevole, del diametro di cm. 40 può ruotare in entrambi i sensi e può portare tutte le locomotive RIVAROSSI ad eccezione della locomotiva 1825 a due unità e del convoglio 1773 che, essendo simmetrico non ha bisogno di essere girato, e che non possono comunque essere ospitate sul ponte del 5104 a causa della loro lunghezza. Anche le locomotive 1248 e 1254, non possono venire girate con la piattaforma. La locomotiva Mallet 1238 può invece venire girata con la piattaforma grazie a uno speciale dispositivo incorporato nella locomotiva stessa. Il ponte girevole, azionato premendo il pulsante di comando, si arresta automaticamente in corrispondenza di ogni diramazione binari.

5103

Elemento di rimessa per locomotive per il ricovero di una motrice lunga fino a cm. 38; con porte a chiusura automatica; accoppiabile ad altri elementi uguali. Riprodotto fedelmente dal deposito locomotive della stazione di Milano-smistamento.



5104



5103



# Passaggi a livello

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 133.

**5101**

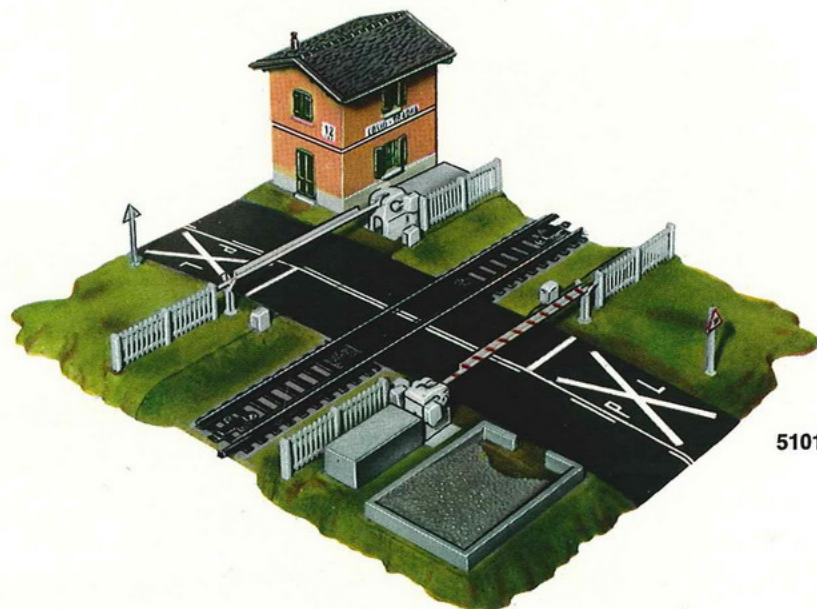
Passaggio a livello automatico funzionante in c.a. 15 V. Composto da tre elementi scomponibili: sbarra con casello, elemento centrale con incorporato il binario con controrotaia di contatto, seconda sbarra con deposito di ghiaia. Riproduce fedelmente il passaggio a livello di «Cosio-Traona» sulla linea Colico-Sondrio. Ingombro massimo del basamento con una sola linea cm. 26 x 21; un elemento 5102 misura cm. 7 di larghezza.

**94**

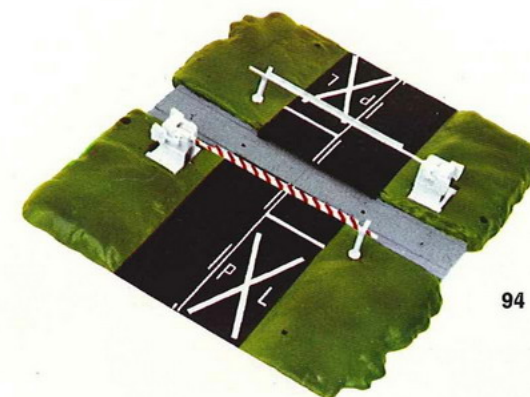
Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

**35101** (Non illustrato)

Passaggio a livello con funzionamento manuale. Può essere completato con l'elemento centrale 5102.



5101



94

## IMPORTANTE

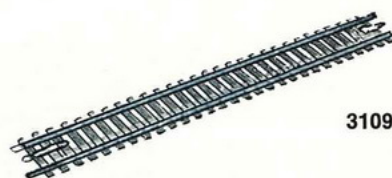
Il passaggio a livello automatico 5101 deve essere alimentato in corrente alternata alla tensione di 15 V. Qualsiasi trasformatore Rivarossi che abbia una uscita in C.A. a 15 V può essere usato purchè lo stesso non serva, nello stesso tempo, ad alimentare il treno. Questo deve essere comandato da un trasformatore separato. Fa eccezione il solo trasformatore 4003 (220 V), 4013 (115 V), 4023 (125 V) che può essere usato contemporaneamente sia per il treno come per il passaggio a livello.

**3109**

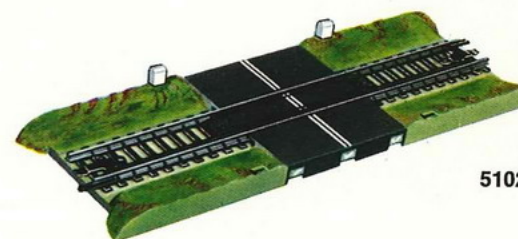
Speciale elemento di binario diritto, pari in lunghezza ad un 3101 con controrotaia di contatto per prolungare il tratto di comando della chiusura e dell'apertura delle sbarre del passaggio a livello 5101.

**5102**

Elemento centrale del 5101, fornito separatamente con incorporato un elemento di binario con controrotaia di contatto. Serve per realizzare il passaggio a livello su linea a due o più binari paralleli. Larghezza del basamento 7 cm.



3109



5102



PIANTE FALLER in scala HO.  
Tutto l'assortimento è descritto nel Catalogo Faller.

FIGURINE PREISER in scala HO.  
Tutto l'assortimento è descritto nel Catalogo Preiser.





# Stazioni ed accessori

**5502**  
Modello della stazione di Dubino sulla linea Colico-Chiavenna, in provincia di Sondrio. cm. 20,5 x 8,5 x 6,8.



5502

**5503**  
Modello della stazione di S. Nazario sulla linea Trento-Bassano del Grappa; bellissima riproduzione finemente dettagliata. cm. 30,4 x 15,5 x 11,4.



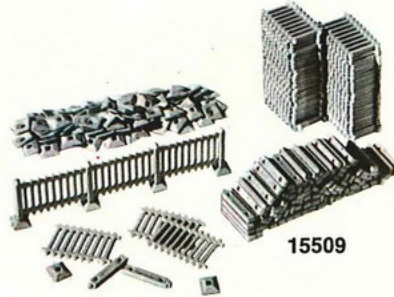
5503

**5511**  
Modello della Stazione di Pergine: esatta riproduzione della moderna stazione di montagna sulla linea Trento-Venezia, via Bassano del Grappa. cm. 50 x 20,3 x 13.



5511

**15509**  
Scatola di montaggio per staccionata riprodotte fedelmente la tipica staccionata delle Ferrovie dello Stato; lunghezza totale circa cm. 180.



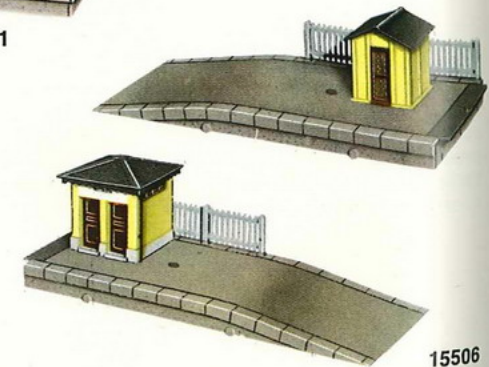
15509

**5508**  
Modello montato dello scalo merci di Olgiate Calco sulla linea Monza-Lecco. cm. 30 x 10,6 x 8,6.



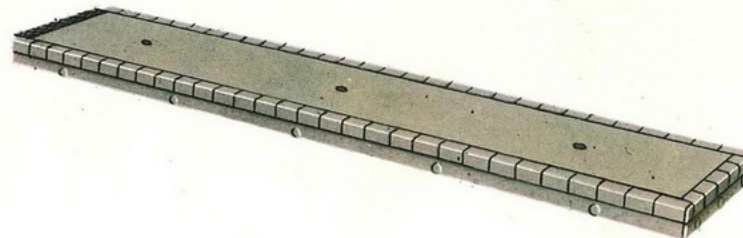
5508

**15506** *2800*  
Scatola di montaggio per una coppia di banchine terminali. Una con magazzino, l'altra con gabinetti. cm. 13,3 x 3 x 6,3 x 5.



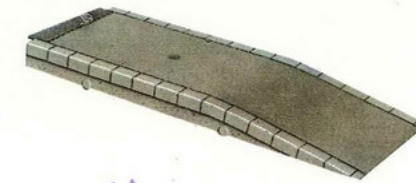
15506

**15504** *1600*  
Scatola di montaggio per una banchina di prolunga. cm. 30 x 6,3 x 1.



15504

**15505** *1200*  
Scatola di montaggio di un elemento terminale per banchina. cm. 30 x 6,3 x 1.



15505



# Accessori per parchi ferroviari

5501

Serbatoio d'acqua riprodotto fedelmente il prototipo delle F.S. - altezza cm. 16,2.

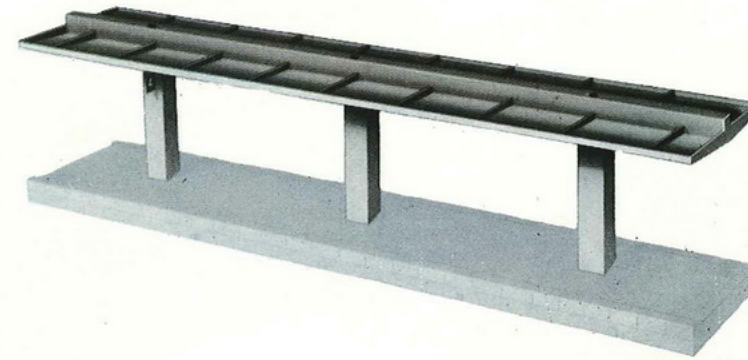


5501

15519

Scatola di montaggio per due pensiline per banchine 15504 fornite a parte.

3870



15519

5522

Torre radar con schermo. Funzionamento manuale.



5522

5507

Cabina di blocco montata. cm. 11,7 x 3 x 10.



5507

5510

Galleria cm. 25 x 20,5 x 13,5.



5510



# Studi per stazioni

Ecco alcune esemplificazioni delle molteplici possibilità di combinazioni delle stazioni nel « sistema RIVAROS-SI ». I due schemi mostrano come deve essere inserito l'elemento di binario 3103 nel raddoppio di linea quando tra le due linee vengono inserite le banchine 15504 e 15505. Lo schema n. 1 presenta il caso di uscita della seconda linea in tangente alla curva; lo schema n. 2 invece, l'uscita della seconda linea dal tratto deviato dallo scambio. Naturalmente nel caso di installazione della linea aerea, bisognerà usufruire degli elementi 3808 sopra il binario 3103. Nel caso si debba ricorrere a due elementi 3103 si potrà usare anzichè due elementi di catenaria 3808 un solo elemento 3809.

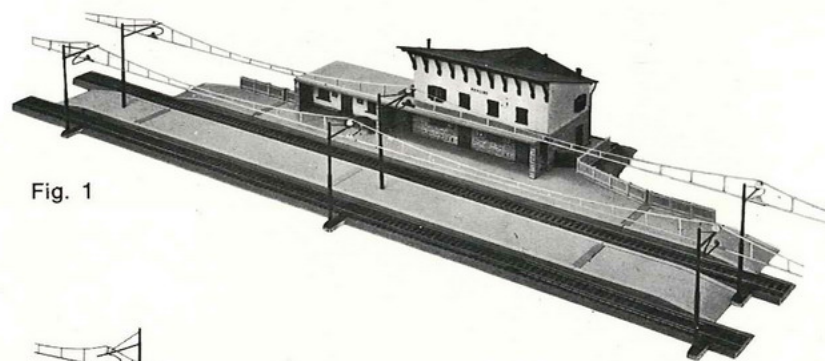


Fig. 1

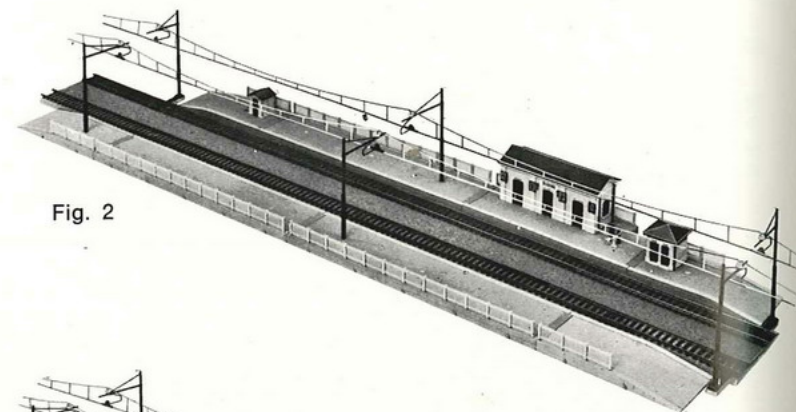


Fig. 2

Fig. 1	
1 5511 o	
15511	
4 15505	
2 3803	2 15504
	1 15509
	4 3801

Fig. 2	
1 5502 o	
15502	
1 15506	
3 15504	3 3801
7 15509	2 15505
	3 3803

Fig. 3	
1 5502 o	
15502	
1 15506	
2 3803	
1 3801	

Fig. 4	
1 5503 o	
15503	
3 15505	
1 15506	2 3801
7 15509	3 15504
	4 3803

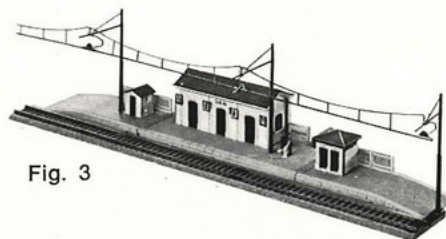


Fig. 3

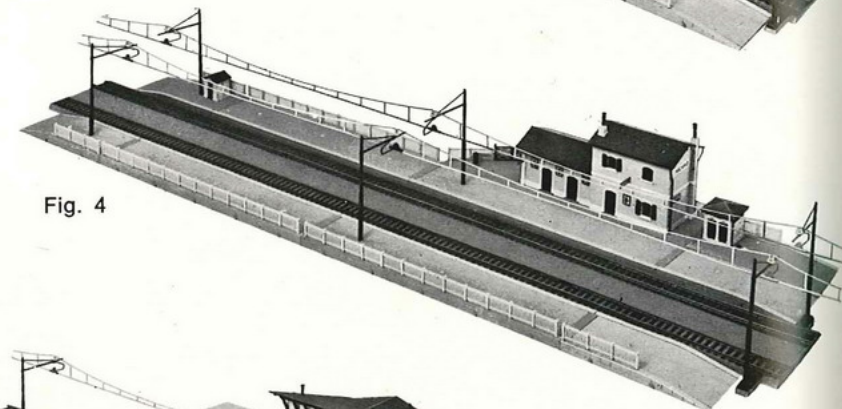


Fig. 4

Fig. 5	
1 5503 o	
15503	
1 15505	
2 15509	1 15506
2 15504	2 3803
	1 3801

Fig. 6	
1 5511 o	
15511	
4 15505	
3 3803	
4 15504	
10 15509	

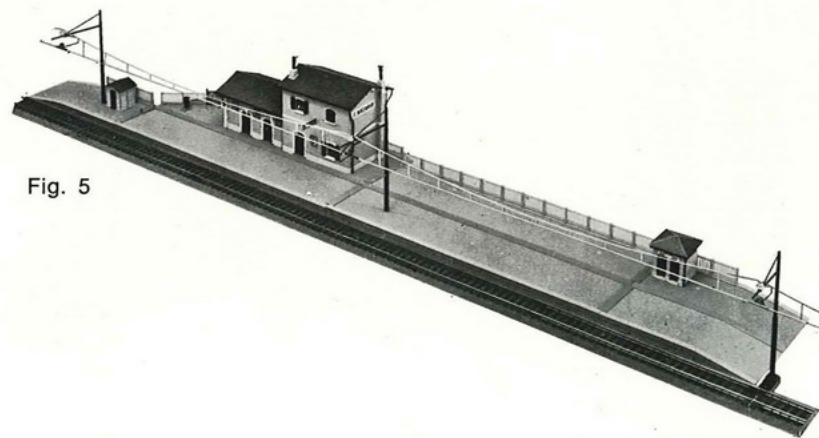


Fig. 5

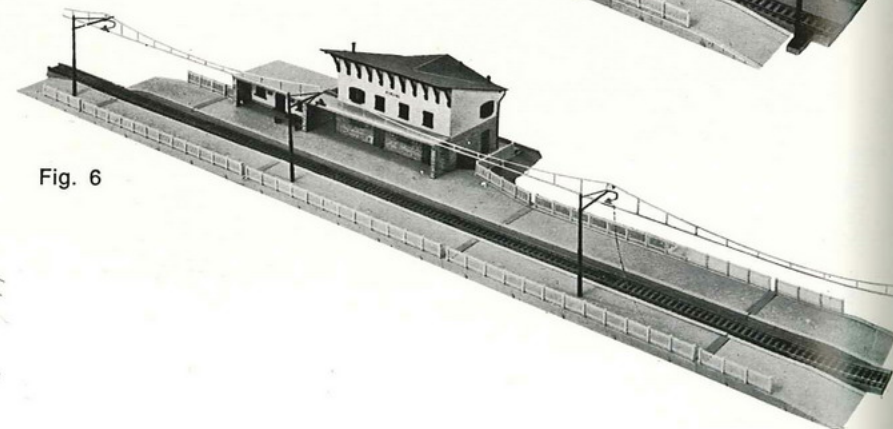


Fig. 6



# Pezzi di ricambio ed attrezzi

Nel catalogo delle parti staccate, sono descritte moltissime altre parti di ricambio per i nostri modelli.

- 101089 Molle spazzole. **109550** Spazzole.  
 106388 Assi con ruote 12,5 mm. piene con alberino metallico.  
 101305 Assi con ruote 9 mm.  
 104969 Come sopra ma con alberino metallico.  
 100760 Lampadina 12 V Ø 4,5 a bulbo cilind. per carrozze americane con illuminazione.  
 100761 Lampadina 19 V Ø 4,5 a bulbo cilind.  
 101031 Virola portalampadina per 100760 - 100761 - 105595 - 109121.  
 102005 Lampadina 16 V Ø 3.  
 103380 Lampadina 1,5 V Ø 3 bianca per carro spazzaneve C Gon/S - 2258.  
 105595 Lampadina rossa 12 V Ø 4,5 a bulbo cilind.  
 106009 Lampadina 16 V Ø 3 rossa per 5002. ●  
 106010 Lampadina 16 V Ø 3 verde per 5002. ▲  
 108710 Lampadina 14 V Ø 3.  
 109121 Lampadina 1,5 V Ø 4,5 a bulbo cilindrico per le carrozze con illuminazione costante 2526 - 2531 - 2539 - 2532.  
 110653 Lampadina 14 V Ø 4,6 x 9,5.  
 111096 Lampadina 14 V Ø 4,6 x 11,5.

## Prese unipolari piccole

- 106011 Femmina verde.  
 106012 Femmina giallo.  
 106013 Femmina rosso.  
 106014 Femmina bruno.  
 106015 Maschio verde.  
 106016 Maschio giallo.  
 106017 Maschio rosso.  
 106018 Maschio bruno.

## Prese unipolari grandi

- 106019 Femmina rosso.  
 106020 Femmina verde.  
 106021 Maschio rosso.  
 106022 Maschio verde.

## Prese tripolari

- 106023 Maschio.  
 106024 Femmina.

## Cavetti in matassine da 10 metri

- 101344 Tripolare a tre colori: rosso - verde - bruno.  
 100945 Verde unipolare.  
 106025 Giallo unipolare.  
 106026 Bruno unipolare.  
 100946 Rosso unipolare.  
 101796 Nero unipolare ultraflessibile.  
 101361 Cavetto collegamento loco-tender.  
 100816 Anello in plastica per ruote motrici Ø 12,5 mm.  
 109050 Anello in plastica per ruote motrici Ø 15 mm.  
 109103 Anello in plastica per ruote Ø 11 mm.  
 109104 Anello in plastica per ruote Ø 21 mm.  
 109108 Anello in plastica per ruote Ø 18 mm.  
 100970 Profilato per rotaie in barre di cm. 99 in ferro nichelato.  
 100971 Striscia di fibra nera con traversine lunghezza cm. 70 per la posa del binario fisso, diritto e curvo.  
 100972 Chiodini speciali per fissare il profilato per rotaie sulla 100971.  
 100805 Giunzione per rotaie.

## 107127

Serie cartelli di percorrenza, autoadesivi.

## 6202

Attrezzi per la pulitura dei tagli del collettore.

## 6203

Chiave aperta per esagono da 3 mm. (per la regolazione gioco assiale del motore).

## 6204

Chiave a tubo per esagono da 3 mm.

## 6205

Chiave a tubo per esagono da 6 mm.

## 6206

Pinza speciale per chiusura dei trasformatori-raddrizzatori.

## 6207

Pinza speciale per ribattini dei pantografi e biellismi.

## 6208

Flacone di grasso speciale (per trasmissioni).

## 6209

Flacone di olio di vaselina (per biellismi).

## 6211

Olio speciale lubrificante per trasmissioni a ingranaggi, additivato con bisolfuro di molibdeno.

## 6212

Olio speciale lubrificante, per bronzine autolubrificanti tipo « Shell bearing Infusion ».

## 6213

Flacone di pasta lubrificante al bisolfuro di molibdeno per ingranaggi di trasmissione.

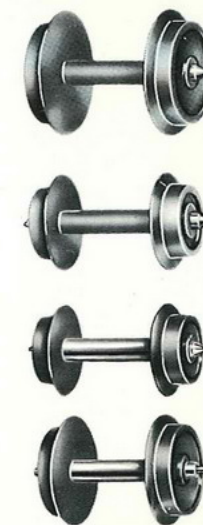
Assi con ruote per adattare carri e vagoni RIVAROSI per il funzionamento su altri sistemi:

103718 Ø 12,5 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.

103734 Ø 9 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.

108763 Ø 9 mm. (per art. 2048) non isolate per sistema a 3 rotaie.

109700 Ø 12,5 mm. a punte cilindriche non isolate per sistema a 3 rotaie.





# Impianto completo

212

- Grande treno merci americano composto da:
- Locomotiva articolata a vapore con tender, tipo Y 6 b « Mallet Compound » della compagnia « Norfolk and Western ». Rodiggio 2-8-8-2. Faro anteriore funzionante.
  - 11 carri merci di tipo diverso, tutti su carrelli tipo Bettendorf.
  - Vagone di coda « Caboose » per il trasporto del personale del treno.
  - Un ovale di binari composto da 30 elementi. Lunghezza del convoglio completo cm. 236.
- Per l'alimentazione di questo impianto usare i trasformatori Rivarossi art. 72, 73, 4002 o 4003.

## QUESTO E' IL TRENO.....

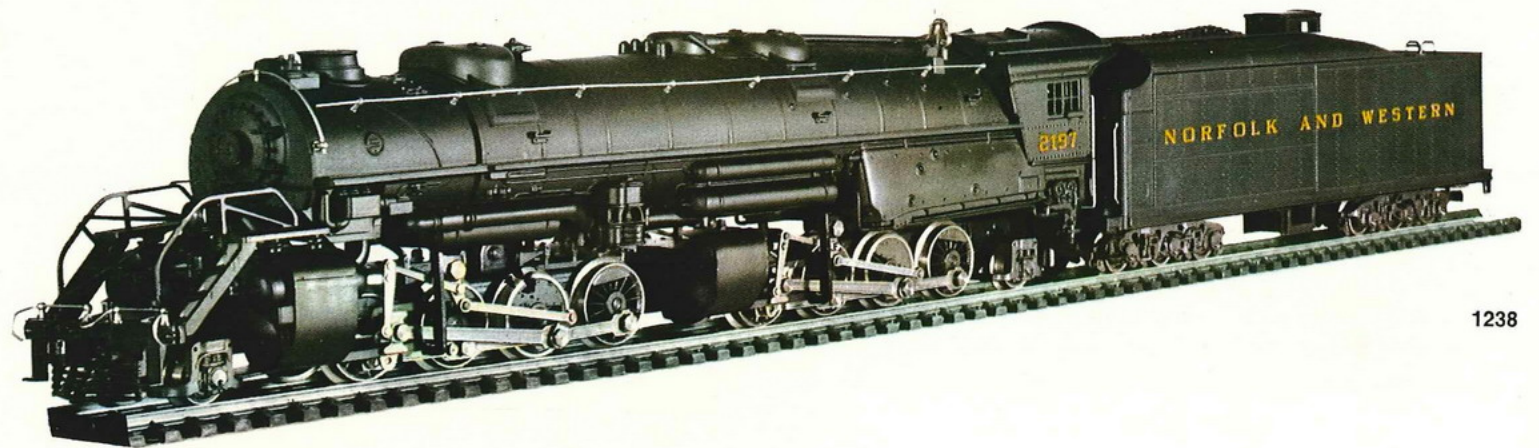


212

## .....E QUESTA E' LA LOCOMOTIVA, LA FAVOLOSA MALLETT!!!

1238

Locomotiva articolata tipo Mallet « Y 6 b » « Norfolk & Western ». Perfetta ed imponente riproduzione del prototipo n. 2197, prestigioso modello, unico nel suo genere. Motore di grande potenza munito di trasmissione pendolare, con giunti cardanici, che aziona i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Telaio metallico. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e docilità di comando sbalorditive; infatti, grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si iscrive perfettamente in curve con raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore. Biellismo complesso e interamente funzionante. Tender con cartelli tipo « Buckeye ». Lunghezza della locomotiva con tender 40,5 cm. Questo modello può essere girato sulla piattaforma girevole grazie a un dispositivo incorporato.



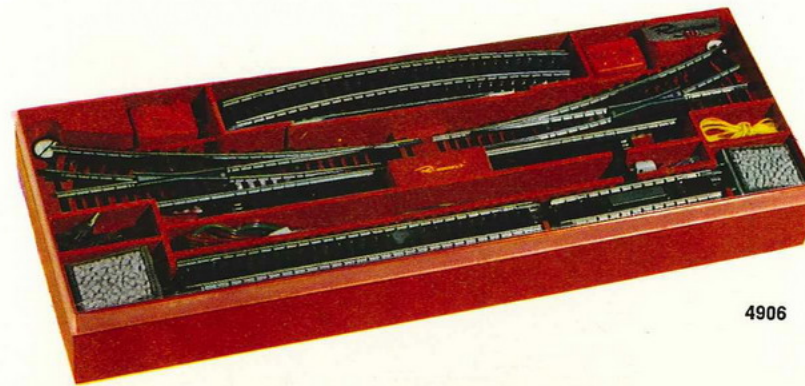
1238



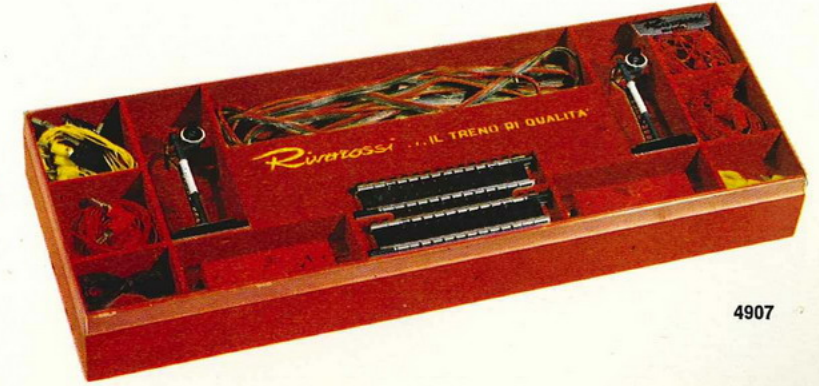
# Scatole complementari



4905



4906



4907

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag.133.

**4905**  
Confezione supplementare contenente un completo assortimento di rotaie, scambi a mano ed altri accessori. Elegante cofanetto in plastica con coperchio trasparente. Acquistando una o più di queste scatole oppure una di queste e una delle seguenti si possono ampliare i tracciati ottenibili con i binari compresi negli impianti, secondo gli schemi riportati sul fondo delle stesse scatole.

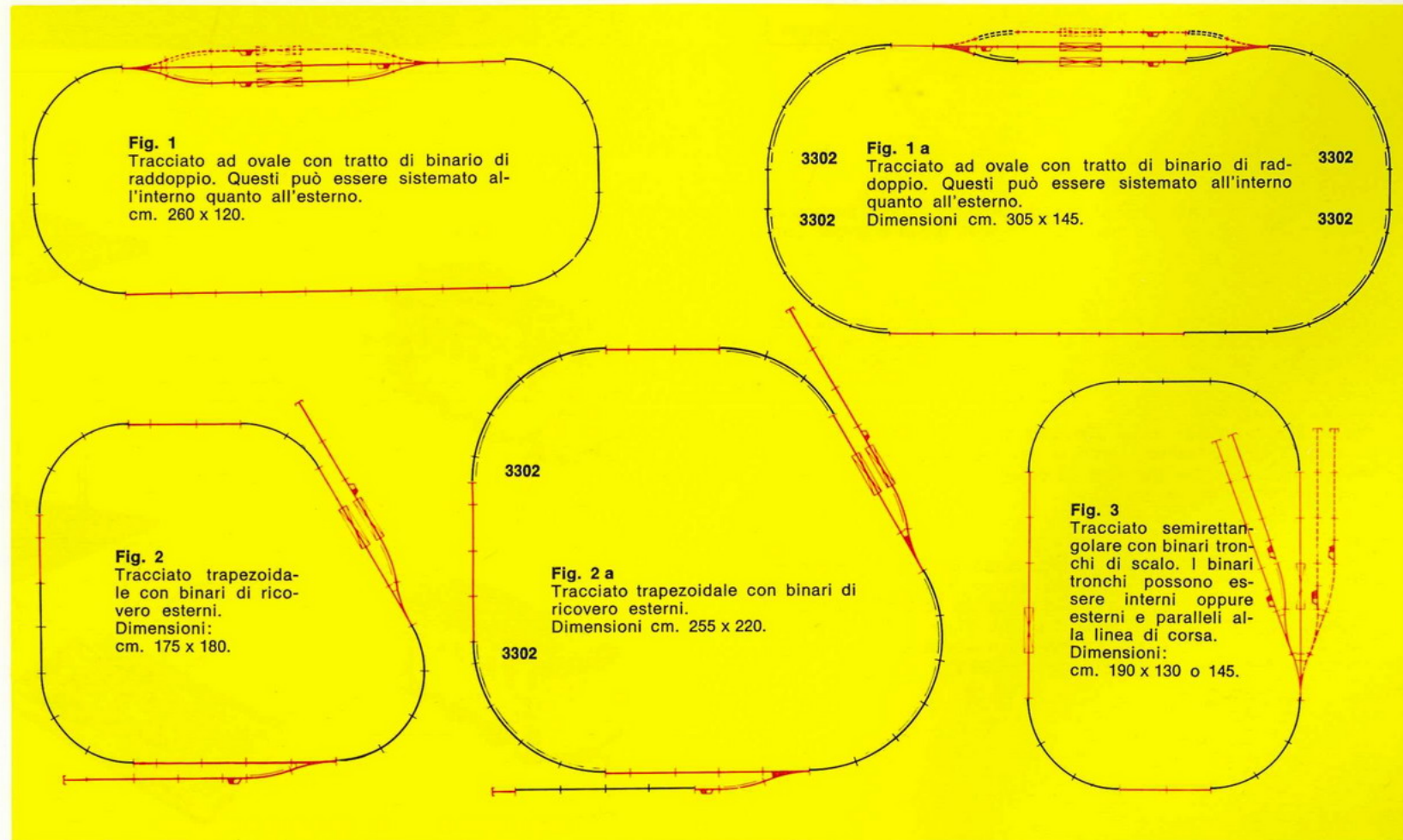
**4906**  
Confezione supplementare come la precedente ma con scambi elettromagnetici invece di quelli a mano. Vale quanto detto per l'articolo 4905 per l'impiego in unione con altre scatole complementari e con i binari compresi negli impianti.

**4907**  
Confezione supplementare contenente un assortimento di accessori per l'installazione di segnali di blocco. Impiegando una di queste scatole in unione con i binari contenuti negli impianti e con una o più delle scatole 4905 o 4906 si può realizzare il funzionamento di due treni indipendenti sullo stesso tracciato.

I tracciati illustrati in questa pagina mostrano esempi di applicazione delle «Scatole accessorie complementari».

— Gli elementi segnati in ROSSO rappresentano i binari e gli scambi contenuti nella scatola supplementare 4906 (con scambi elettromagnetici) o nella 4905 identica alla precedente ma con scambi a mano.  
— Quelli indicati in NERO riproducono invece i binari del tracciato «base» acquistati separatamente oppure compresi in tutti gli impianti (ciascuno dei quali contiene almeno 12 elementi di binario curvo 3201 di 80 cm. di diametro e 2 elementi di binario dritto tipo 3101).

Per altri esempi consultare il «Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici RIVAROSSI» art. 74830.





# TRAMWAY



Per l'alimentazione ed il comando del Tramway « Sistema Rivarossi » vedasi a pag. 133.

Dalla diligenza l'uomo passò al treno, dalla carrozza al tram a cavalli, poi a quello elettrico. La differenza tra i convogli ferroviari trainati da cavalli e quelli in servizio urbano era quindi inizialmente costituita solo dalla diversa lunghezza di percorso e dalla minor esigenza di velocità e comfort.

Per la matrice storica comune ai treni e per la gioia di completare i plastici, Rivarossi ha miniaturizzato anche questo settore: creando i caratteristici prototipi di Tramway della Edison, un tempo in servizio sulla rete dell'Azienda Tranviaria Milanese.

I modelli — scartamento HO — corredati da scritte pubblicitarie d'epoca, dispongono di circuiti facilmente variabili, e realizzabili in poco spazio: bastano infatti 4 sezioni stradali curve (40 x 40 cm.) per far circolare una vettura con rimorchio. Anche la palificazione è d'epoca.

## 6410

Vettura tranviaria in scala HO riprodotte nei minimi particolari le vetture tipo « Edison », nei colori originali giallo e grigio. Lunghezza cm. 12.

## 6402

Scatola contenente una vettura tranviaria, sei sezioni stradali con binario incorporato, formanti un ovale dall'ingombro di cm. 40x60, 6 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451 e i relativi fili aerei.

## 6420

Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410, adatto ad essere trainato dalle medesime. Tanto la motrice 6410 che il rimorchio 6420 vengono forniti completi di decalcomanie pubblicitarie diverse, numeri, cartelli, ecc.

## 6401

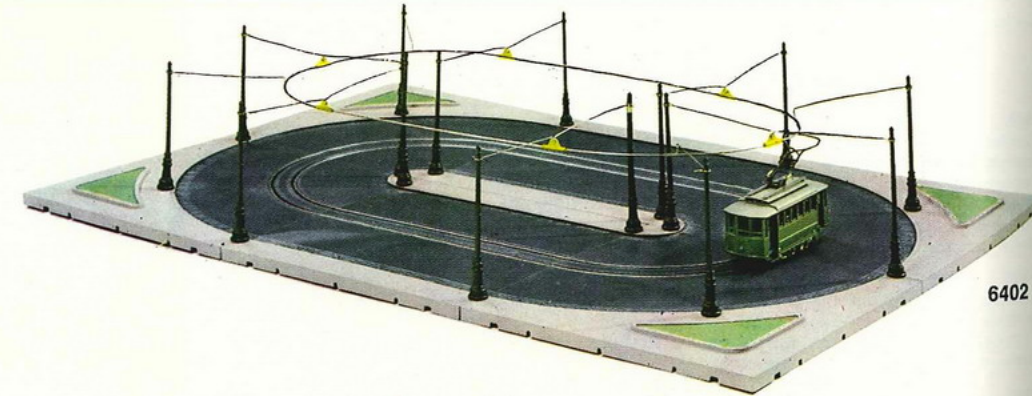
Scatola contenente una vettura tranviaria 6410 e un rimorchio 6420 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formanti un circuito d'ingombro di cm. 60 x 100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari. Nella scatola può essere inserito a scelta uno dei trasformatori-raddrizzatori 4005 (220 V) o 72 (220 V).



6410



6420



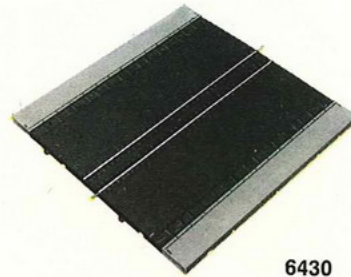
6402



6401

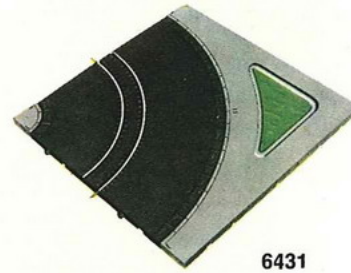


# Accessori per tramway



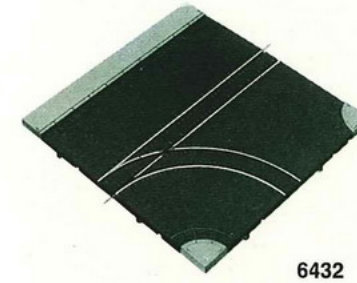
6430

**6430**  
Sezione stradale con binario  
diritto incorporato.



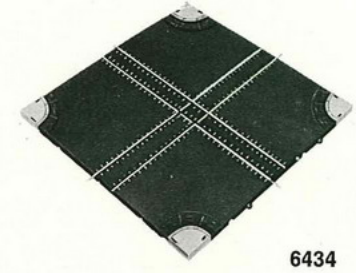
6431

**6431**  
Sezione stradale con binario  
curvo incorporato.



6432

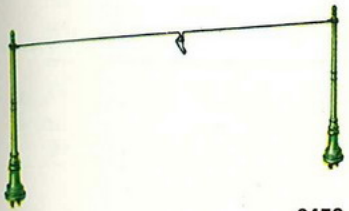
**6432**  
Sezione stradale con scambio  
destra incorporato.



6434

**6434**  
Sezione stradale con incrocio  
a 90° incorporato.

**6433**  
Come sopra ma sinistro.



6450

**6450**  
Coppia di pali con supporto  
per filo aereo.



6451

**6451**  
Palo con tirante e filo aereo  
corrispondente ad una sezione  
stradale con binario a presa di  
corrente.

**6452**  
Come sopra ma senza presa  
di corrente.



6460

**6460**  
Tratto di filo aereo diritto cor-  
rispondente a una sezione  
stradale 6430 con binario di-  
ritto incorporato.



6462

**6462**  
Tratto di filo aereo corrispon-  
dente a una sezione stradale  
con scambio destra incorporato.

**6463**  
Come sopra ma sinistro.



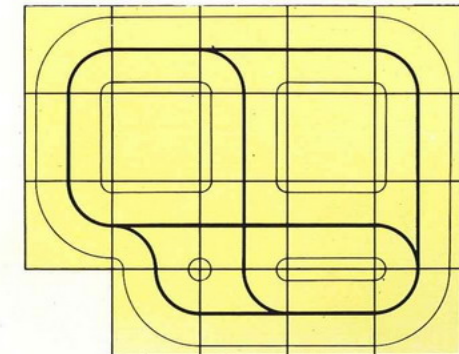
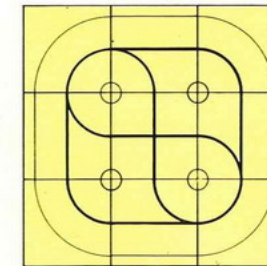
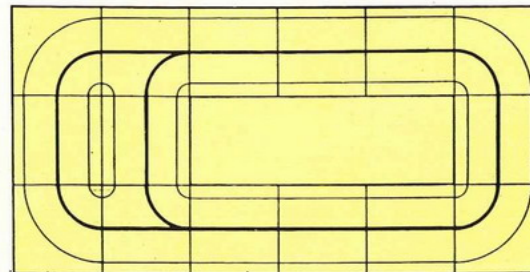
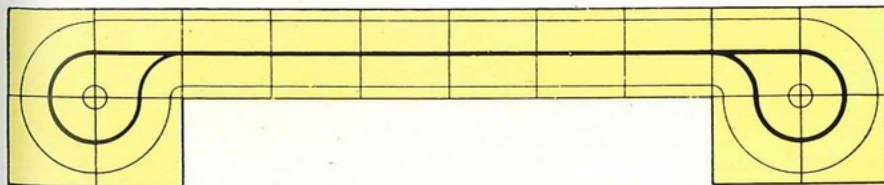
6464

**6464**  
Tratto di filo aereo per se-  
zione stradale con incrocio.



105483

**105483**  
Forcella di fissaggio per se-  
zioni stradali.



Per altri esempi di tracciati rimandiamo al « Manuale dei trac-  
ciati e dei circuiti elettrici Rivarossi » art. 74830.



O

Parlando dello speciale scartamento-tipo HO avevamo rammentato il reale scartamento ferroviario, di 1435 mm.. Era stato George Stephenson a scegliere questa misura come ottimale dopo numerose esperienze ed in base alle esigenze tecniche delle sue prime locomotive. Era l'equivalente (4 piedi 8 pollici e ½ esatti) della misura della carreggiata in uso nell'epoca: misura apparentemente a noi incomprensibile, ma che in realtà corrispondeva alla classica carreggiata dei cocchi romani, impostasi come misura standard da sempre, anche in Inghilterra. Questo scartamento « vero » ha avuto parziali eccezioni. Per esempio in Spagna e Portogallo (scartamento largo di 1668 mm.). In Russia, in Finlandia ed in alcuni punti di collegamento con la rete sovietica (scartamento largo, di 1524 mm.). Mentre gli scartamenti ridotti, assai meno rilevanti, in Europa oscillavano da 1000 mm. a 750. In taluni casi la differenziazione celava come nel caso dell'Impero russo, gravi motivi di interesse strategico e di autodifesa, nell'eventualità di un'invasione. E se ne accorsero i genieri tedeschi nell'ultima guerra mondiale. Ma per gli hobbisti questo ha senso solo come ricordo storico. Gli scartamenti sentono tuttora — è vero — una esigenza di unificazione, non risolta per motivi di rivalità commerciale. Ma lo scartamento nel pacifico mondo dell'hobby ha solo un motivo di scelta, di dimensione umana. Un riflesso dell'entità di rapporto che il modellista desidera raggiungere in funzione di un suo sogno. Lo scartamento O (zero), di 32 mm., ha una fisionomia speciale: perchè si avvicina di più al vero, nella dimen-

## SCARTAMENTO "O" 32 mm.

sione, nella perfezione, persino nel caratteristico rumore del convoglio che corre sui binari. È l'ideale per chi non può tener impegnato a lungo lo spazio di casa. Infatti un tracciato di binari O si posa sul pavimento, e si sposta, in pochi minuti. Inoltre è una produzione, un tempo molto costosa, oggi alla portata di tutti, e agevole anche per un ragazzo e non solo per un paziente modellista.

C'è però il classico appassionato che ha a sua disposizione più spazio e che desidera avvicinarsi alla realtà componendo un plastico che contenga impianti ferroviari decisamente monumentali. Un fortunato che vuol godere di un'infinità di dettagli: ma che è anche un super esigente, deciso a pretendere una superiore precisione di particolari su locomotori, carrozze, carri e materiali d'armamento. Anche questo cliente — che dispone di un giardino, di un terrazzo, di un garage — è il cliente ideale della produzione Rivarossi di questo formato. È una produzione fortunata che fa la felicità dei ragazzi, dei modellisti, e di quei super modellisti che esigono tutta la gioia che la tecnica unita alla fantasia può loro offrire. Diciamo, non a caso, per modellisti fortunati! Perchè un impianto, specialmente se realizzato con un buon pla-

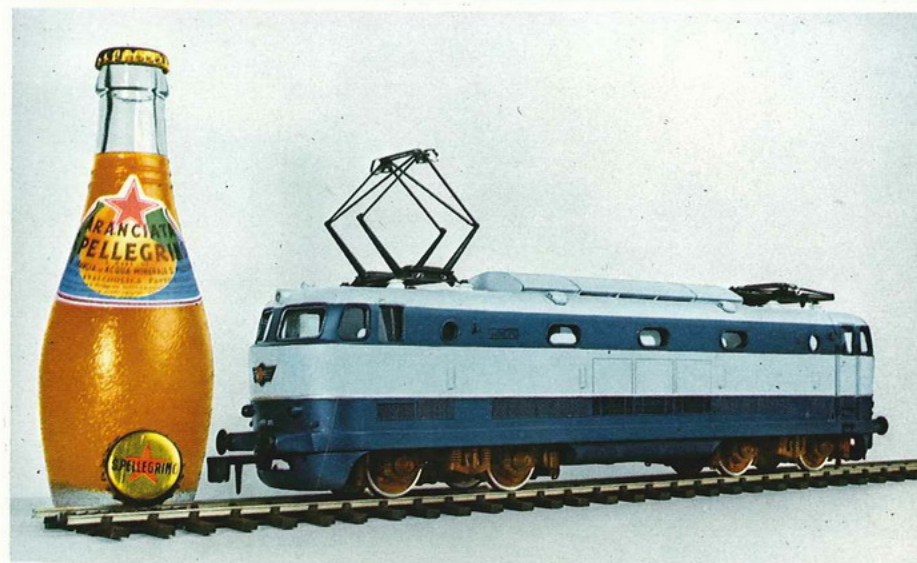
stico, all'aperto, ha sempre una sua magia.. Magia di un mondo ricostruito nell'intento di amarlo e dominarlo, di arricchirlo e di goderlo. E averlo a portata della nostra mano, come passione e come distensione. Ma chi si dedica allo O — par un gioco di parole — in realtà ha tutto. Ha la gioia di poter sfruttare tutte le risorse « vere » di un terrazzo all'aperto, di un giardino; di immergere l'impianto funzionante, vivo, in una natura in tutto o in parte viva, senza alcuna preoccupazione che pioggia o umidità possano rovinare la paziente opera. Con l'infinita magia degli sfondi reali, con l'aiuto dei cieli che cambiano colore, delle ombre, delle nuvole. Magari con lo scenario del mare o di una catena di montagne. Magari con effetti particolari come quello della vera neve, caduta sul tracciato, sul terrazzo, o nel giardino.

I tecnici della Rivarossi quando hanno il tempo di sognare, sognano d'essere in ammirazione davanti all'opera degli amici dello O. (Di quelli che hanno tutto). E siccome questo non è possibile, si consolano pensando che in realtà nemmeno quei fortunati hanno tutto. Manca ancora quello che Rivarossi continua a preparare per loro. Ogni anno.





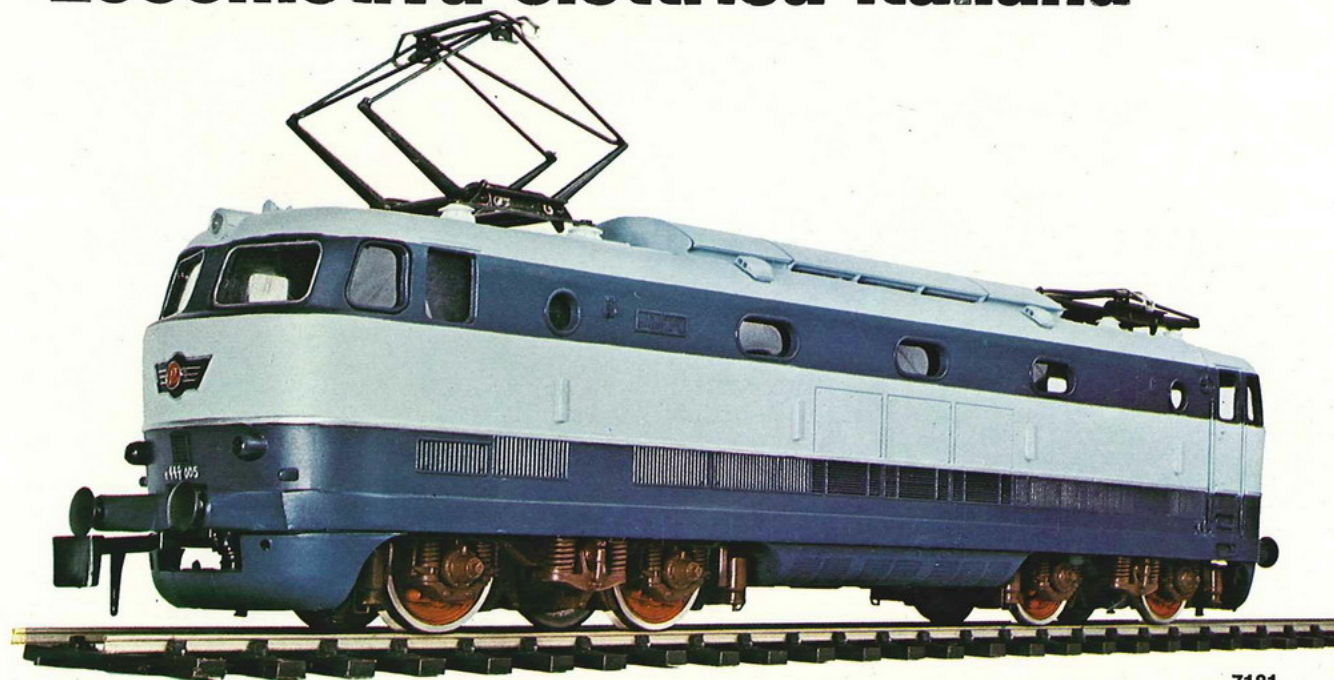
# LOCOMOTIVE



Nella foto risultano evidenti le proporzioni dei modelli in scala « O ».

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 133.

## Locomotiva elettrica italiana



7181

7181

Locomotiva elettrica E 444 (2ª serie) delle Ferrovie dello Stato. Rodiggio Bo-Bo. Questo moderno e potente mezzo di trazione è largamente impiegato per il traino dei convogli direttissimi, rapidi e nelle composizioni dei treni TEE (Trans Europ Express) ed in quelli che utilizzano il materiale a «gran comfort». Le prestazioni di queste locomotive sono veramente notevoli ed infatti su linee di pianura sono in grado di rimorchiare convogli di 380 tonnellate (otto carrozze viaggiatori) alla velocità di 180 km/h con punte di 200 km/h. Il modello riproduce un prototipo di queste locomotive, ha i fanali illuminati ed i pantografi funzionanti. Lunghezza del modello cm. 37,5.



# Locomotive tedesche

7183

Locomotiva-tender BR 80 delle DB (Deutsche Bundesbahn). Questo tipo di locomotiva, con rodiggio 0-3-0, fu costruito a partire dal 1927. Il modello riproduce il prototipo 80-038 i cui dati caratteristici principali sono: potenza HP 575, peso t. 52,1, velocità massima km/h 45. La locomotiva venne usata principalmente per operazioni di smistamento e manovra come pure per il traffico merci e viaggiatori su brevi distanze. Il biellismo, completo e funzionante, è con distribuzione «Heusinger». I fanali anteriori e posteriori sono illuminati ed il modello misura cm. 21,5.



7183

7190

Moderno locomotore diesel V 160 delle Ferrovie Federali Tedesche per treni passeggeri e treni merci. Fari frontali e posteriori funzionanti. Fedele riproduzione del prototipo costruito dalla Rhein Stahl Henschel A.G. Un motore di particolare potenza gli permette di trainare un gran numero di vagoni. Il prototipo con un motore di 1900 HP può raggiungere una velocità massima di 120 Km/h ed il peso è di 79 t.



7190

7182

Locomotiva diesel a due assi nei colori delle D.B. Particolarmente impiegata per operazioni di smistamento e per treni merci. Dotata di faro anteriore con illuminazione. Lunghezza cm. 19,2.



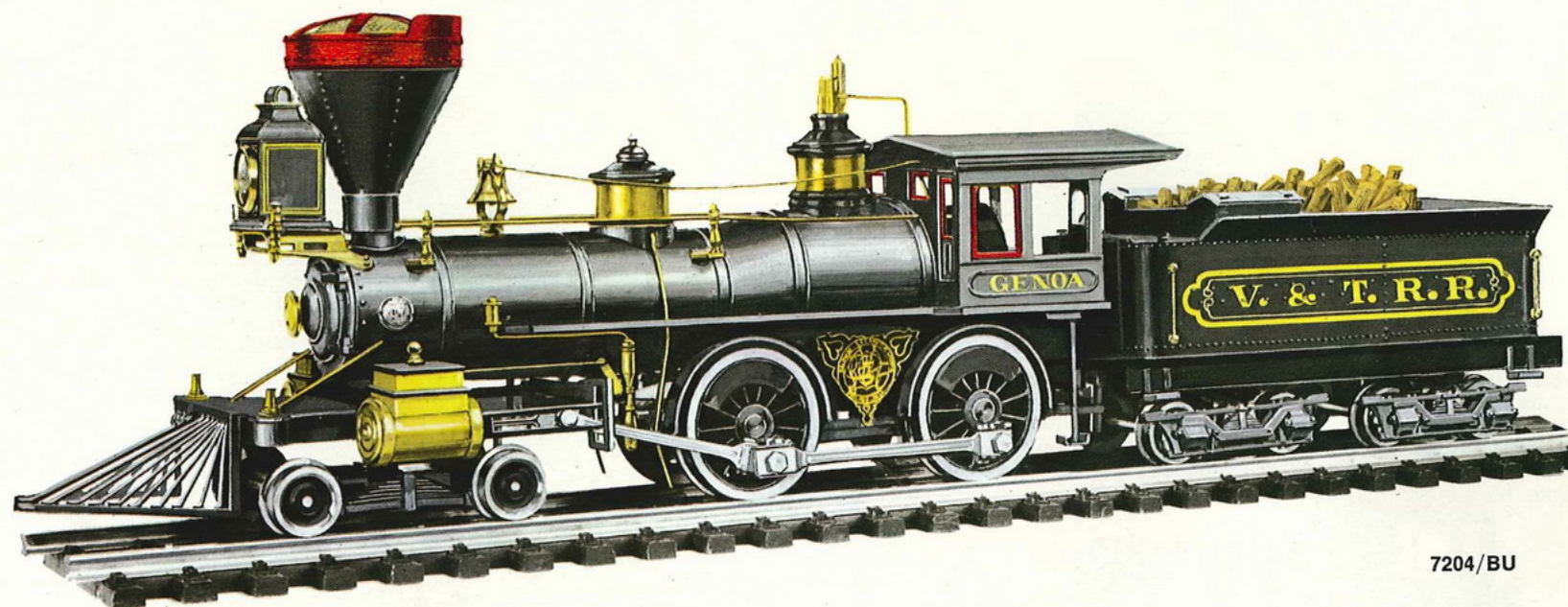
7182



# Locomotive d'epoca americane

7204/BU

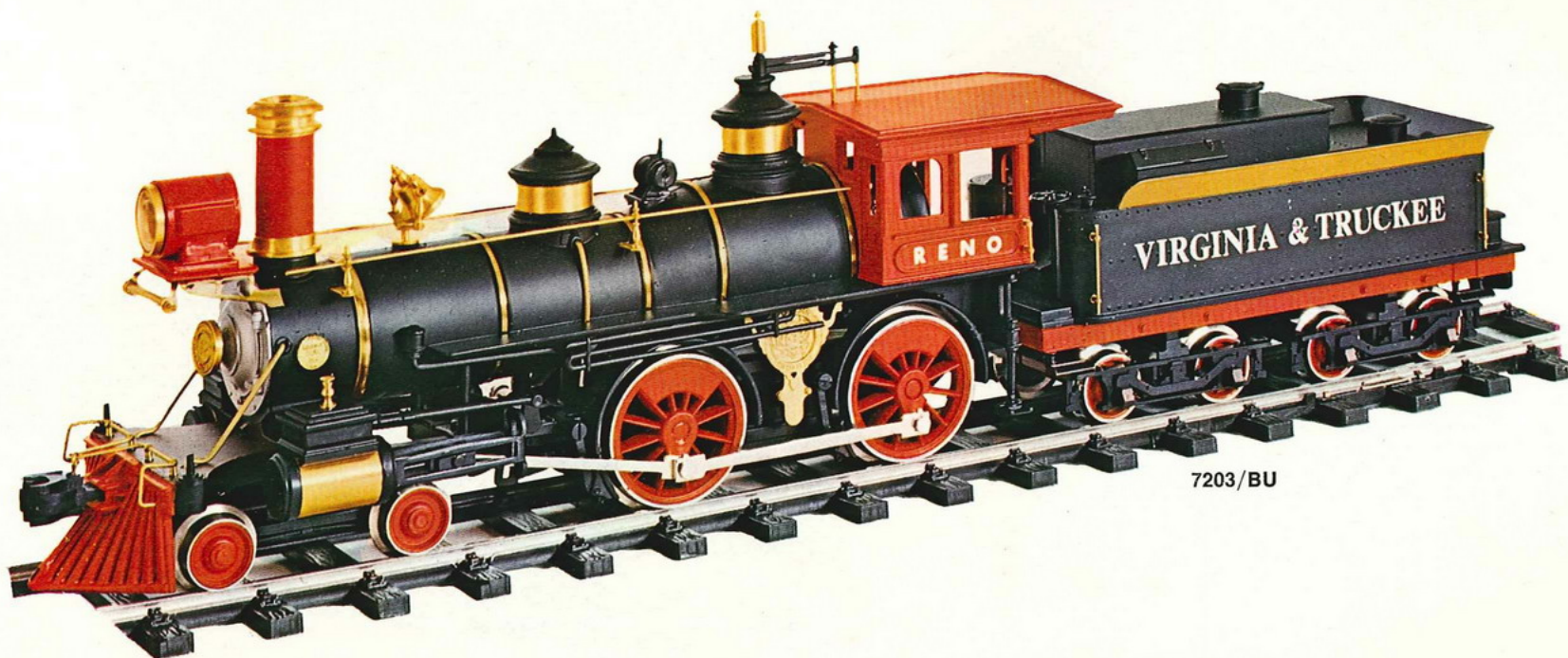
Locomotiva americana 4-4-0 « Genoa ». Queste locomotive furono chiamate così dalla città di Genova nel Nevada. Furono costruite intorno al 1872 dalla Baldwin Locomotive Works di Filadelfia per la compagnia Virginia & Truckee. Queste vaporeiere hanno occupato un posto preminente nella storia del « West » e ora sono conservate in musei ferroviari; di tanto in tanto vengono ancora utilizzate per riprese cinematografiche. Lunghezza del modello cm. 34.



7204/BU

7203/BU

Locomotiva americana « old time » 4-4-0 con tender. È la riproduzione della locomotiva « Reno » della compagnia « Virginia and Truckee ». Il nome « Reno » della locomotiva deriva dalla omonima città dello stato del Nevada allora servita dalla linea ferroviaria della « Virginia and Truckee ». Lunghezza del modello cm. 34.



7203/BU



# Locomotiva d'epoca americana

## 7201/BU

Locomotiva a vapore con tender 4-6-0 della compagnia «Illinois Central». È la riproduzione del prototipo 382 che fu coinvolto nell'incidente occorso il 30 aprile 1900 ed in cui trovò la morte il coraggioso macchinista J. L. Casey Jones, nella stazione di Vaughn, Miss. Il modello, rifinito accuratamente, ha il fanale illuminato ed è lungo cm. 38.



7201/BU

# Locomotiva a vapore da manovra

## 7209/BU

L'American Locomotive Works costruì, nel 1927, tre locomotive pesanti da manovra per la Compagnia Indiana Harbor Belt.

Queste motrici, appartenenti alla classe U-4-a e numerate da 100 a 102, avevano un rodiggio 0-8-0; il carrello anteriore del tender era munito di uno speciale motore a vapore (booster) che aumentava la capacità di trazione della locomotiva allo spunto.

Furono impiegate principalmente per il servizio di manovra nello scalo della IHB a Gibson (Indiana). Faro anteriore illuminato. Lunghezza del modello cm. 50,2.



7209/BU



# Locomotive diesel americane

7105/C

La Plymouth Locomotive Works ha progettato queste locomotive diesel che possono essere usate in coppia e radiocomandate.

La compattezza di questi piccoli locomotori dà loro la possibilità di manovrare in spazi veramente ristretti dove locomotive più massicce non potrebbero essere usate.

Il modello riproduce locomotori in uso presso la ferrovia San Fe.

Faro frontale illuminato. Lunghezza cm. 19,2.



7105/C

7102/B

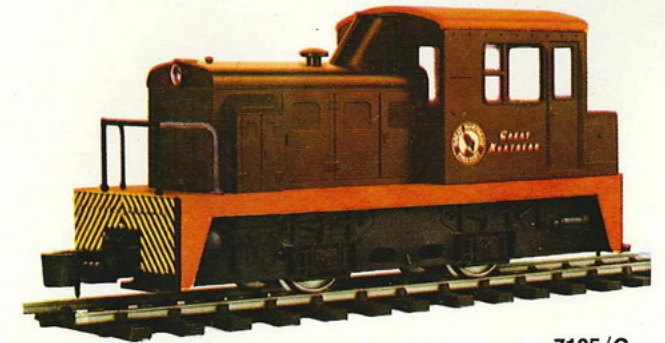
Locomotiva diesel elettrica tipo Fairbank Morse nei colori della compagnia «Santa Fe». Fedele riproduzione dell'originale di uso assai comune sulle linee ferroviarie americane. Motore potente e silenzioso, faro anteriore illuminato. Lunghezza cm. 40.



7102/B

7105/G

Locomotiva come la 7105/C ma nei colori della Great Northern.



7105/G

7102/C

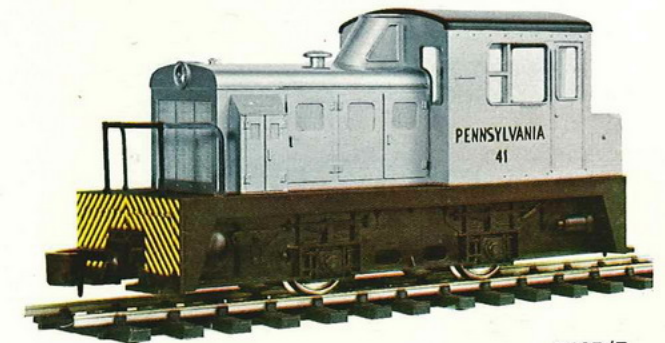
Locomotiva diesel elettrica tipo Fairbank Morse nei colori della compagnia «Pennsylvania».



7102/C

7105/B

Locomotiva come la 7105/C ma nei colori della Pennsylvania.



7105/B



# Scatole di montaggio



7203



7204



7209

## 7203

Scatola di montaggio della famosa locomotiva americana 4-4-0 « Reno » della compagnia « Virginia & Truckee ». Il nome Reno della locomotiva deriva dalla omonima città dello stato del Nevada allora servito dalla linea ferroviaria della « Virginia & Truckee ».

A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 34.

## 7204

Scatola di montaggio della locomotiva americana 4-4-0 « GENOA ». Il nome « Genoa » della locomotiva deriva dall'omonima città dello stato del Nevada.

Furono costruite intorno al 1872 dalla Baldwin locomotive Works di Philadelphia per la compagnia « Virginia & Truckee ».

Queste vaporetti hanno occupato un posto preminente nella storia del « WEST » e ora sono conservate in Musei Ferroviari; di tanto in tanto vengono ancora utilizzate per riprese cinematografiche.

## 7204/M

Confezione contenente tutti i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare i modelli 7203 e 7204.

## 7209

Interessantissima scatola di montaggio della locomotiva con tender, pesante americana da manovra della « Indiana Harbor Belt ». Rodiggio 0-8-0, biellismo con distribuzione Walschaert completo e funzionante. Il prototipo n. 102 Classe S 294 venne costruito dalla American Locomotive Co. nel 1927. La scatola di montaggio è composta da 138 parti di metallo e 182 di plastica. A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 50,2.

## 7209/M

Confezione contenente 110 pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7209.

## 7201

Meravigliosa scatola di montaggio della famosa locomotiva americana 4-6-0 « Casey Jones » della I.C.R.R. La fama di questa locomotiva è dovuta all'incidente successo il 30 aprile del 1900 quando entrò in collisione con un treno merci fermo in stazione. La scatola di montaggio è composta da 89 parti di metallo e 135 di plastica. A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 38.

## 7201/M

Confezione contenente 61 pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7201.

## 7283

Eccezionale scatola di montaggio della locomotiva BR 80-038 delle Ferrovie Federali Tedesche. Queste locomotive furono costruite a partire dal 1927. Il prototipo aveva le seguenti caratteristiche: potenza HP 575, peso t. 52,1, velocità massima 45 km/h. Queste locomotive furono usate principalmente per operazioni di smistamento e manovra come pure per il traffico merci e passeggeri su brevi distanze. Il biellismo con distribuzione « Heusinger » è fedelmente riprodotto e funzionante. A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 21,5. La scatola di montaggio viene fornita con le ruote di metallo.

## 7283/M

Confezione contenente tutti i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7283.



7201



7283

Coi pezzi contenuti nella scatola di montaggio 7283 è possibile montare sia la locomotiva come da figura a pagina 90, sia quella in versione americana, illustrata sopra, nello stellone giallo.



# CARRI MERCE

## Italiani

7560

Carro merci aperto a sponde alte tipo «E» delle ferrovie dello Stato italiane. Le F.S. proseguendo nel loro piano di ammodernamento hanno commissionato questi carri merci ad un certo numero di ditte tra cui le Officine di Costamasnaga. Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza centimetri 22,5.

7562

Carro refrigerante tipo «Ichqrs» della «Interfrigo» impiegato per il trasporto di derrate alimentari su lunghi percorsi internazionali. Lunghezza cm. 26.



7560



7562

## Tedeschi

7564

Carro merci a sponde alte tipo «E» delle ferrovie federali tedesche. Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza centimetri 22,5.

7567

Modello di un vagone tipo «Ichqrs» privato della fabbrica di birra tedesca Staufen Bräu. Il carro di colore verde chiaro è adornato con fregi e scritte bianche, gialle e nere. Lunghezza cm. 26.



7564



7567

7563

Carro refrigerante tipo «Ichqrs» della Spatenbräu impiegato per il trasporto della famosa birra tedesca. Lunghezza cm. 26.

7566

Carro pianale tipo «Sss-y» a carrelli carico di due container amovibili da 30'. Lunghezza cm. 49,6.



7563



7566



# Tedeschi

7565

Carro pianale tipo « Sss-y » a carrelli con stanti amovibili, particolarmente impiegato per il trasporto di carichi-ingombranti. Lunghezza cm. 49,6.



7565

7573

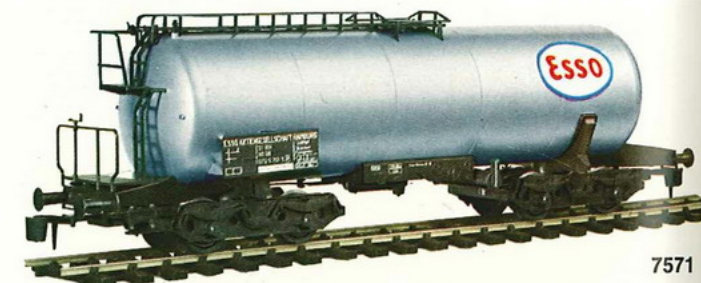
Carro cisterna a carrelli nei colori e con le scritte della compagnia GASOLIN. Lunghezza cm. 35.



7573

7571

Carro cisterna a carrelli nei colori e con le scritte della compagnia ESSO. Lunghezza cm. 35.



7571

7570

Carro cisterna a carrelli nei colori e con le scritte della compagnia ARAL. Lunghezza cm. 35.



7570

7572

Carro cisterna a carrelli nei colori e con le scritte della compagnia SHELL. Lunghezza cm. 35.



7572

Questi carri cisterna possono essere riempiti con acqua che può essere scaricata per mezzo di un rubinetto posto sotto la cisterna tra i due carrelli.

# Belga

7561

Fedele riproduzione del carro aperto a sponde alte tipo « E » delle ferrovie belghe. Questo tipo di carro è particolarmente destinato al servizio merce internazionale. Lunghezza cm. 22,5.



7561

7568

Carro refrigerante della « Findus » impiegato per il trasporto di surgelati alimentari. Lunghezza cm. 26.

# Svedese



7568



# Carri merce americani

## 7308/B

I «Refrigerator cars» o brevemente «Reefer» sono carri refrigeranti che vengono usati per il trasporto di derrate alimentari. Hanno le pareti termicamente isolate e le portiere di carico a chiusura ermetica.

Il modello riproduce il prototipo in uso presso la Carnation Milk. Lunghezza cm. 29.

## 7308/C (Non illustrato.)

Come sopra, ma riproducente il prototipo in uso presso la Borden's.

## 7308/D (Non illustrato.)

Come sopra, ma riproducente il prototipo in uso presso la Pacific Fruit Express.

## 7308/E (Non illustrato.)

Come sopra, ma riproducente il prototipo in uso presso la Oscar Meyer.

## 7303/D

Carro americano coperto, tipo Box, nei colori della compagnia «Southern Pacific». Lunghezza cm. 29.

## 7303/B (Non illustrato.)

Carro americano coperto, tipo Box, nei colori della compagnia «Santa Fé». Lunghezza cm. 29.

Le illustrazioni di questa pagina non sono indicative per quanto riguarda colori e scritte. I tipi che verranno forniti corrisponderanno alle descrizioni poste accanto ad ogni sigla.



7308/B



7303/D

## 7301/B

Pianale americano, con carico, «Southern Railroad». Lunghezza cm. 30.

## 7301/C (Non illustrato.)

Pianale americano, con carico, «Great Northern». Lunghezza cm. 30.

## 7304/B

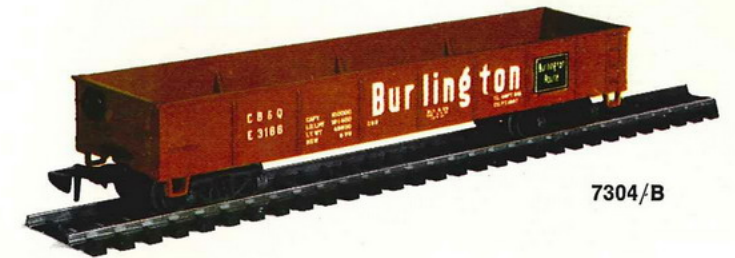
Carro americano aperto a sponde alte, tipo Gondola, nei colori della compagnia «Union Pacific». Lunghezza cm. 28,5.

## 7304/C (Non illustrato.)

Carro americano aperto a sponde alte, tipo Gondola, nei colori della compagnia «Norfolk & Southern». Lunghezza cm. 28,5.



7301/B



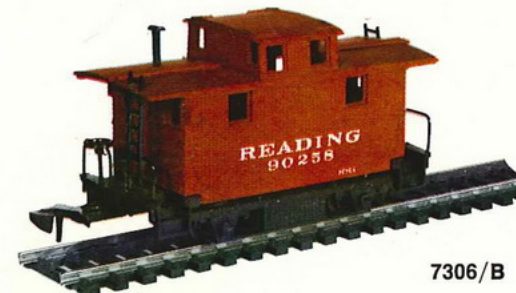
7304/B

## 7306/B

Vagone di coda americano tipo Caboose, a due assi, nei colori della compagnia «Virginia & Truckee». Lunghezza cm. 15,5.

## 7306/D (Non illustrato.)

Vagone di coda americano tipo Caboose, a due assi, nei colori della compagnia «Illinois Central». Lunghezza cm. 15,5.



7306/B



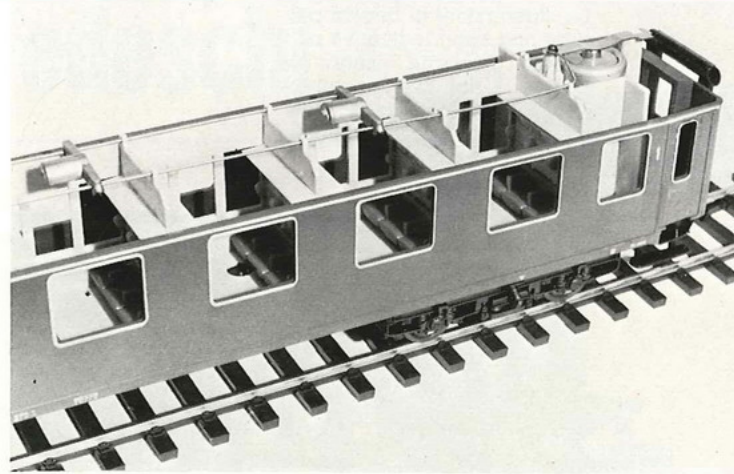
# CARROZZE

**7977**

Scatola di montaggio per l'illuminazione e l'arredamento interno dei vagoni 7780, 7781 e 7782.

**7978**

Scatola di montaggio come la 7977 ma per i vagoni 7783 e 7784.



Nel settore scartamento O gli appassionati di modellismo ferroviario che desiderassero ottenere degli effetti di luce particolarmente suggestivi, mediante l'inserimento dell'illuminazione elettrica nelle carrozze passeggeri, possono trovare tutto l'occorrente in due apposite scatole di montaggio Rivarossi.

**Nella figura:** una carrozza scoperchiata completa di arredamento mostra l'impianto di illuminazione.

## Italiane

**7780**

Carrozza italiana di 1° classe delle Ferrovie dello Stato italiane. Riproduzione fedelissima delle nuovissime vetture unificate per servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.

**7790**

Carrozza italiana di 1° classe delle F.S. come l'art. 7780 ma completa di arredamento ed illuminazione.



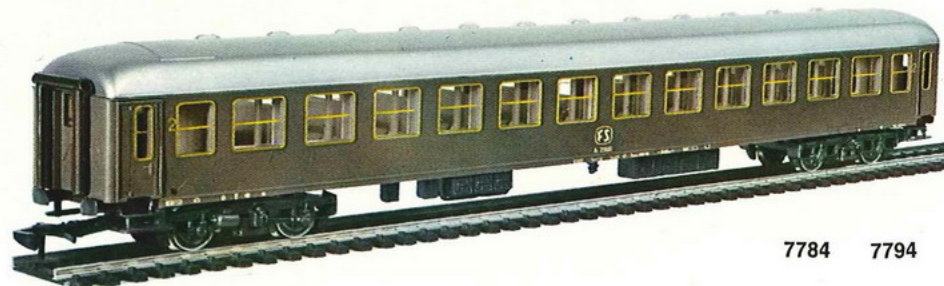
7780 7790

**7784**

Carrozza italiana di 2° classe di tipo unificato delle Ferrovie dello Stato. Lunghezza cm. 59,5.

**7794**

Carrozza italiana di 2° classe delle F.S. come l'art. 7784 ma completa di arredamento ed illuminazione.



7784 7794



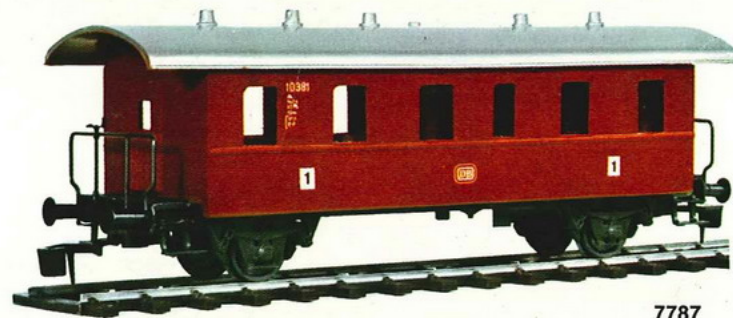
# Tedesche

7787

Carrozza di 1ª classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.

7786

Carrozza di 2ª classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.



7787



7786

7781

Fedelissima riproduzione della carrozza tedesca di 1ª classe delle D.B. recentemente poste in servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.

7791

Carrozza tedesca di 1ª classe delle D.B. come l'art. 7781 ma completa di arredamento ed illuminazione.



7781 7791



## Tedesche

**7783**

Carrozza di 2ª classe di tipo unificato delle Ferrovie Federali Tedesche (D.B.). Lunghezza cm. 59,5.

**7793**

Carrozza di 2ª classe delle D.B. come l'art. 7783 ma completa di arredamento ed illuminazione.

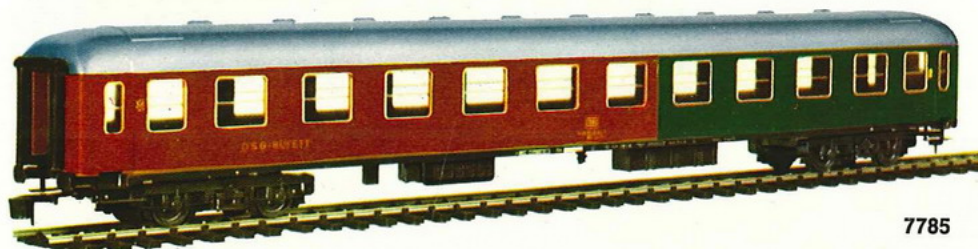


7783 7793

**7785**

Vagone passeggeri del tipo Buffet in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Il vagone è diviso in due settori: uno composto di scompartimenti di seconda classe e l'altro da una cucina, un bar e dei tavoli con sedie dove è possibile usufruire del servizio ristorante e bar.

Il vagone monta carrelli del tipo Minden-Deutz. Lunghezza cm. 59,5. Senza arredamento interno.



7785

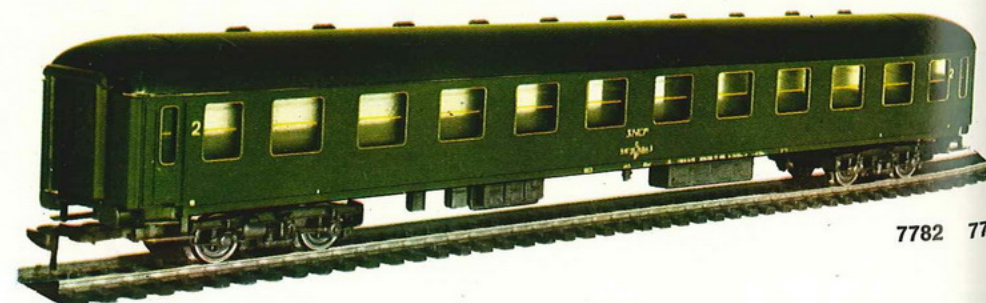
## Francese

**7782**

Carrozza francese di 2ª classe delle SNCF fedele riproduzione delle nuovissime vetture unificate recentemente entrate in servizio sulle principali linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.

**7792**

Carrozza francese di 2ª classe come l'art. 7782 ma completa di arredamento ed illuminazione.

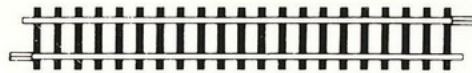


7782 7792

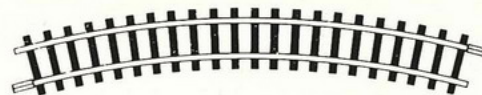


# BINARI E SCAMBI

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 133.



**7900**  
**7900**  
 Elemento di binario diritto lungo  
 cm. 40.



**7902**  
**7902**  
 Elemento di binario curvo; 12  
 elementi formano un cerchio di  
 160 cm. di diametro.



**7911**  
 Binario flessibile cm. 90.

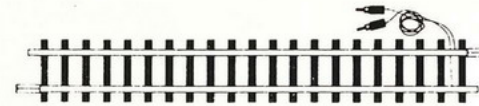
**7912**  
 Congiunzioni (50 pezzi).



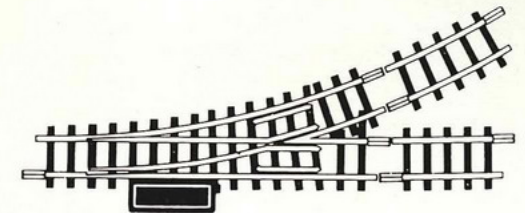
**7901**  
 Elemento di binario diritto lungo  
 mm. 94.



**7903**  
 Elemento di binario curvo un  
 quarto di lunghezza di un 7902.



**7905**  
 Confezione contenente due ro-  
 taie diritte di cui una con fili di  
 collegamento al trasformatore.



**7904**    **7909**  
**7907**    **7906**

**7904**  
 Scambio sinistro con comando a  
 mano. Lo scambio viene fornito  
 con un pezzo di binario 7901 e  
 un 7903.

**7907**  
 Come sopra ma destro.

**7909**  
 Scambio destro con comando  
 elettromagnetico.

**7906**  
 Come sopra ma sinistro.

**4209**  
 Dispositivo di comando, comple-  
 to di fili, per la trasformazione  
 dello scambio 7904/7907 da co-  
 mando a mano a comando elet-  
 tromagnetico.



# IMPIANTI COMPLETI

**7013**

Treno merci composto da una locomotiva diesel a due assi e due carri merce a sponde alte. Completo di cerchio di binari e posto di comando. Lunghezza del treno cm. 72.

**7014**

Impianto come il precedente 7013 ma con trasformatore.



7013 7014



*L'illustrazione mostra la confezione degli impianti 7013-7015-7016 illustrati in questa pagina.*

**7015**

Treno passeggeri composto da una locomotiva a vapore e due carrozze passeggeri stile anni '20. Completo di cerchio di 12 binari e trasformatore. Lunghezza cm. 84.



7015

**7016**

Treno merci composto da una locomotiva a vapore, un carro aperto ed un carro refrigerante. Completo di cerchio di 12 binari e trasformatore. Lunghezza cm. 78.



7016





L'illustrazione mostra l'elegante confezione degli impianti 7010/7001/7012 illustrati in questa pagina.

**7010**  
Treno passeggeri tedesco composto da un locomotore diesel tipo V 160 delle DB, con fanali funzionanti, e due grandi carrozze a carrelli. Completo di un ovale di binari e di relativo posto di comando. Lunghezza del treno cm. 160 circa.



7010 7009

**7009**  
Impianto come il precedente 7010 ma con trasformatore.

**7012**  
Treno merci tedesco composto da una locomotiva diesel tipo V 160 delle DB, con fanali funzionanti, e tre carri merce. Completo di un ovale di binari e relativo posto di comando. Lunghezza del treno cm. 110.



7012 7011

**7011**  
Impianto come il precedente 7012 ma con trasformatore.

**7001**  
Treno passeggeri italiano composto da un locomotore elettrico tipo E 444 con fanali funzionanti e due grandi carrozze a carrelli. Completo di un ovale di binari e relativo posto di comando. Lunghezza del treno cm. 160 circa



7001 7008

**7008**  
Impianto come il precedente 7001 ma con trasformatore.



# N

## SCARTAMENTO "N" 9 mm.

La gioia del minuscolo è un'attrattiva irresistibile che ha sempre affascinato l'umanità. Per molteplici motivi.

Da quelli magici, a quelli più semplicemente di carattere pratico, tecnico o commerciale. Dal desiderio di un ricordo sempre a portata di mano, a quello di accattivarsi l'ammirazione compensata di un potente. Dalla necessità di far vedere già in atto l'idea tecnica che si voleva realizzare e portarla, modello funzionante, sul tavolino di un finanziatore, all'ansia nostalgica di rammentare nel dettaglio più minuto un'opera forse perduta. O forse perchè è il modo più semplice, per un animo semplice, per ritrovarsi in un mondo passato.

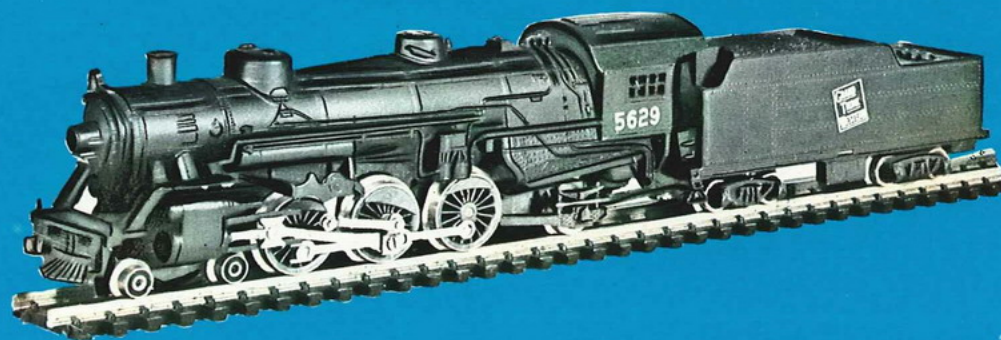
Può darsi che modelli di locomotive sul tipo della scala N — nove mm.! — siano già nati; più d'un secolo fa. Per la pazienza di un conduttore a riposo di vecchie vaporiere dei tempi eroici. Come accadde per certi modelli d'affusto di cannone intagliati da reduci di gloriose battaglie. O per le riproduzioni, meticolose e fedeli di variopinti velieri, ricostruiti dal gabbiero incanutito nel ricordo di viaggi fortunosi sotto lontane costellazioni. Ma l'adozione pratica da parte dei tecnici della Rivarossi della microscopica scala N, in realtà non ha preso avvio da nessun precedente legato ad un passato o a future speranze.

Al contrario essa è nata da una crescente necessità pratica della vita moderna. Dalla fatale compressione umana in spazi sempre più angusti, dove un hobby non ha spesso diversa alternativa se non quella di miniaturizzarsi ancor di più o sparire.

Ecco perchè è nata l'incredibile scala N — scartamento 9 millimetri —: un autentico prodigio tecnico se si pensa che raccoglie modelli in tutto e per tutto funzionanti e fedeli, e che permette, in minuscoli spazi, la gioia di realizzare ampi e complessi tracciati: fantastici plastici completati da una ricchissima gamma di accessori.

La produzione Rivarossi a scartamento N era una scala che « doveva » nascere. Perchè Rivarossi non « poteva » abbandonare gli amici di tutto il mondo, specie quelli delle grandi metropoli, proprio nel momento in cui la vita compressiva e crescentemente affannosa d'ogni giorno creava in essi, per reazione, un'ansia sempre più acuta di hobby distensivi.

Con i modelli N non ci sono limiti agli svaghi rasserenanti che solo un hobby intelligente sa offrire oggi all'uomo, se ne è privo. Con questi modelli c'è la certezza di poterlo mantenere, anche in un piccolo appartamento, se l'hobby del modellismo ferroviario un uomo oggi lo ha già.





# Locomotive a vapore europee

## Tedesche

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 133.

### 2190/N

Locomotiva tender a vapore, di tipo europeo, con rodiggio 0-3-0, principalmente impiegata su brevi percorsi per il servizio merci o passeggeri. Ancora oggi vengono talvolta usate per il servizio di manovra. Lunghezza cm. 5,5.

### 2193/N

Locomotiva a vapore, con tender, per treni direttissimi e rapidi. Rodiggio 2-3-1 tipo « Pacific ». Supermodello della BR 10 delle Ferrovie Federali Tedesche. Fari frontali funzionanti. La carenatura conferisce a questa splendida locomotiva un aspetto del tutto particolare. La perfetta riproduzione del modello mantiene intatto il fascino del prototipo. Lunghezza cm. 17.



2190/N



2193/N

## Inglese

### 21/L

Le locomotive della classe « Jubilee » furono progettate nel 1934 da Stainer. Costruite per i treni espressi passeggeri erano molto veloci ed eccellenti arrampicatrici anche sui declivi delle colline nella regione del Midland. Centonovanta locomotive di questo tipo vennero costruite in totale. Il modello riproduce il prototipo « Renown » 5713. Lunghezza cm. 14.



21/L

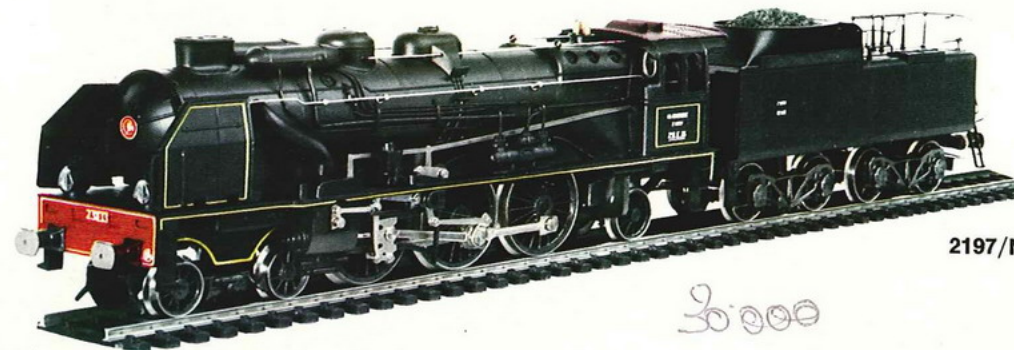
CONSEGNABILE SOLO IN ITALIA  
FABBRICATA IN ESCLUSIVA  
PER PECO-ENGLAND



# Francese

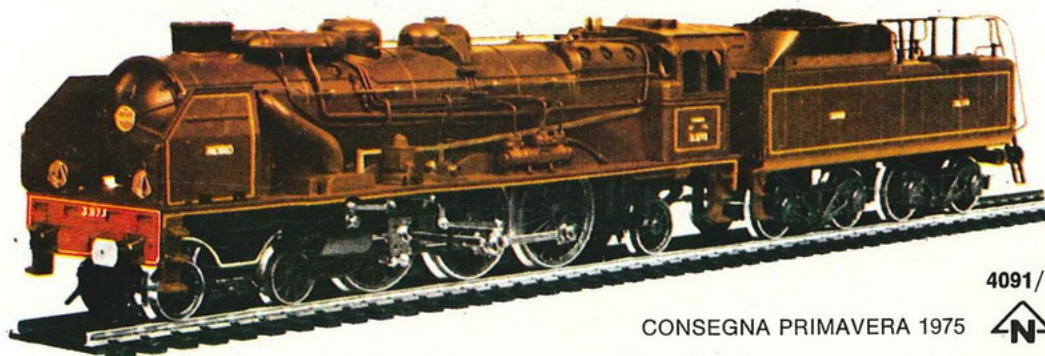
2197/N - 4091/N - 4092/N

LOCOMOTIVA A VAPORE « CHAPELON » tipo 2-3-1 E. Le prime locomotive di questa serie di rodiggio 2-3-1 (Pacific) apparvero intorno al 1909 e furono costruite fino al 1937. Nel 1926 M. Chapelon progettò alcune modifiche che, applicate ad un primo gruppo di locomotive della serie PO 3500, portarono ad un notevole aumento della potenza rispetto alle locomotive originali. Il nome « Chapelon » o Super Pacific restò a designare queste locomotive che vennero poi particolarmente impiegate sulle linee del Nord della Francia per i convogli passeggeri rapidi. Tra le modifiche apportate da Chapelon significativo è il sistema di distribuzione a valvole. Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate. Nel settembre del 1935 Chantilly, una di queste locomotive, raggiunse la ragguardevole velocità di 174 km/h su una pendenza di 5 mm per metro. I modelli 2197/N e 4092/N rappresentano prototipi delle SNCF, mentre il modello 4091/N è nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi. Queste ultime macchine trainarono uno dei più bei treni europei dell'epoca « La Flèche d'Or » sul percorso Parigi-Calais. Tutti e tre i modelli sono dotati di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 16.



2197/N

30.000



4091/N

CONSEGNA PRIMAVERA 1975



30.000



4092/N

CONSEGNA PRIMAVERA 1975



30.000



# Locomotiva elettrica italiana

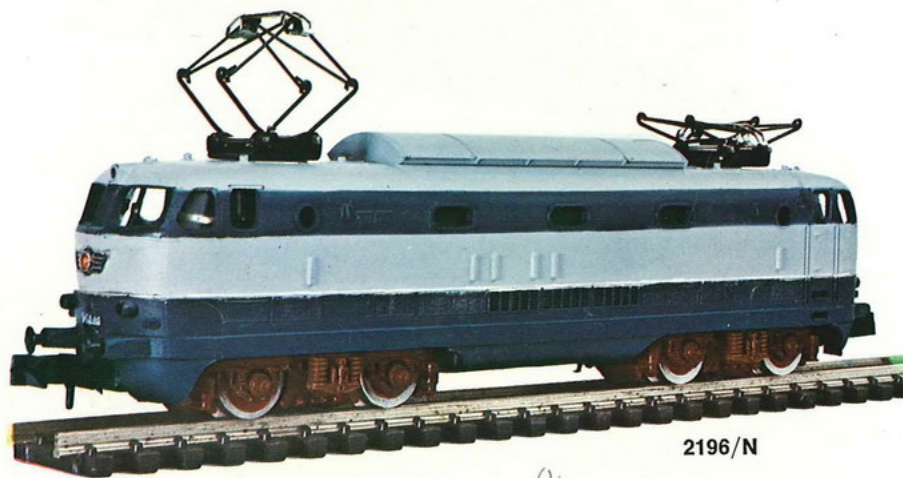


Nella foto accanto risultano evidenti le proporzioni dei modelli in scala « N ».

2196/N

LOCOMOTORE F.S. E 444 (2ª serie).

Le locomotive del gruppo E 444 sono state realizzate su disegni di progetto dell'Ufficio Studi del Servizio Materiale e trazione delle F.S. e sono il sedicesimo tipo di locomotiva elettrica entrato a far parte del parco F.S. Il moderno mezzo di trazione impostato sull'obiettivo di adeguare la velocità alle moderne esigenze dei trasporti su rotaia è destinato al traino di treni rapidi e direttissimi sulle più importanti linee italiane. La E 444 è in grado di trainare su linee pianeggianti o con pendenza dell'8 per mille, sei carrozze viaggiatori più un bagagliaio alla velocità di 180 km/h con la possibilità di raggiungere i 200 km/h. La possibilità di raggiungere tali elevate velocità, anche su tracciati sinuosi, è stata conseguita grazie alla potenza dei motori ed alle caratteristiche meccaniche del carrello e delle sue sospensioni. La locomotiva possiede anche un nome caratteristico « Tartaruga » proposto da un simpatico concorso indetto tra ferrovieri. Il modello riproduce il prototipo E 444.006 caratterizzato dalle testate aerodinamiche ed ha il rodiggio Bo-Bo. Entrambi i carrelli sono motori. Fanali illuminati su entrambe le testate. Il modello è lungo cm. 10,5.



2196/N

2.000

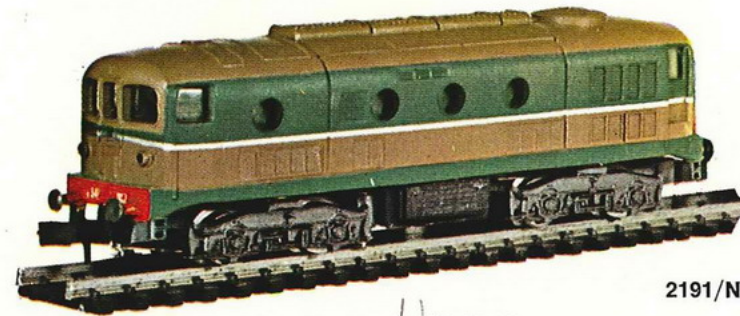


# Locomotive diesel europee

## Italiana

2191/N

Locomotiva diesel-elettrica tipo D 341 delle F.S. per treni passeggeri e merci, riproduzione del prototipo costruito dalla Fiat S.p.A. per conto delle Ferrovie Italiane. Rodiggio Bo + Bo. Fanali illuminati. Questo tipo di locomotive sostituisce le gloriose locomotive a vapore. Lunghezza cm. 9.



2191/N

14.000

## Tedesche

2194/N

Perfetta riproduzione della locomotiva diesel-idraulica V 60 a 3 assi delle Ferrovie Federali Tedesche. Queste locomotive sono principalmente usate per operazioni di manovra e per il traino di convogli passeggeri e merci su brevi percorsi. Il prototipo ha un motore che sviluppa una potenza di 650 HP ed una velocità massima di 60 km/h. Lunghezza del modello cm. 7.



2194/N

13.000



2192 /N

15.000

2192/N

Locomotiva diesel tedesca tipo V 160 delle Ferrovie Tedesche. Rodiggio Bo + Bo. Fanali illuminati. Questo tipo di locomotore serve per il traino di treni merci e passeggeri ed è di impiego molto comune su tutte le linee delle Ferrovie Tedesche.

## Belga

2195/N

Locomotore diesel a 3 assi delle Ferrovie Belghe. Riproduzione fedele in ogni minimo particolare del prototipo usato per lo più per operazioni di manovra o per il traino di convogli merci e passeggeri su brevi distanze. Lunghezza cm. 7.



2195/N

13.000



# Locomotive a vapore americane

2187/N

Locomotiva a vapore, da manovra, di tipo americano. Riproduzione del prototipo n. 98 classe C 16 della Compagnia « Baltimore and Ohio ». Biellismo funzionante e finiture dettagliatissime. Lunghezza cm. 6,4.



2187/N

12.000

2185/N

Locomotiva da manovra, con tender. Riproduzione del prototipo n. 96 classe C 16 a della Compagnia « Baltimore and Ohio ». Colorazione come da schema originale. Lunghezza cm. 10.



2185/N

15.000

2112/N

Locomotiva pesante americana da manovra della « Indiana Harbor Belt » con tender. Rodiggio 0-8-0. Illuminazione con faro anteriore. Il modello è tratto dal prototipo della locomotiva a tre cilindri classe S 294 n. 102 costruito nel 1927. Lunghezza cm. 14.



2112/N

20.000



# Locomotive a vapore americane

## 2117/N

Locomotiva americana tipo «Pacific», con tender, della compagnia «Grand Trunk Western» 81 locomotive dello stesso tipo sono state costruite nel 1919 con le norme della «United States Railway Administration». Da quei primi prototipi, le modifiche tecniche e di forma apportate hanno condotto al più recente tipo «Pacific». Il modello è munito di fano anteriore illuminato. Lunghezza cm. 15,5.



2117/N

29000

## 2180/N

Locomotiva Americana a vapore con tender, tipo «Mikado» USRA. Parecchie locomotive dello stesso tipo sono state costruite negli anni venti con le norme della «United States Railway Administration». Da quei primi prototipi, le modifiche tecniche e di forma apportate hanno condotto al più recente tipo di Mikado. Illuminazione anteriore. Lunghezza cm. 16.



2180/N

29000



# Locomotive diesel americane

Locomotiva diesel elettrica americana EMD SW 1500 costruita dalla General Motors e impiegata per operazioni di smistamento o servizio merci. Il modello ha tutti e quattro gli assi motori ed è dotato di fari illuminati. Lunghezza cm. 9,4. L'unità pilota è molto spesso agganciata a una o più unità supplementari per aumentare la potenza di trazione. Tutte le unità sono equipaggiate con un motore a V di 45° a 12 cilindri 2 cicli, accoppiati a un generatore EMD D 32. Quattro motori elettrici EMD D 77 assicurano i 1500 H.P.

## UNITÀ MOTRICE

4001/N SANTA FE  
 4002/N G.M. DEMO  
 4003/N PENN. CENTRAL  
 4004/N UNION PACIFIC  
 4005/N BURLINGTON

## UNITÀ FOLLE

4011/N SANTA FE  
 4012/N G.M. DEMO  
 4013/N PENN. CENTRAL  
 4014/N UNION PACIFIC  
 4015/N BURLINGTON



4012/N



4002/N

16000



4015/N

7000



4005/N

46000



4014/N

7000



4004/N

16000



4013/N

7000



4003/N

16000



4001/N

16000



4011/N

7000



# Locomotive diesel americane

Nel 1949 le cosiddette locomotive diesel « C Liner » furono progettate e costruite dalla Fairbanks Morse Works e furono offerte alle varie compagnie ferroviarie americane con una scelta di motori di diversa potenza: 1600, 2000, o 2400 H.P. Le locomotive con il motore da 2400 H.P. erano così progredite nella progettazione che costituirono per una dozzina d'anni il mezzo più d'avanguardia nel campo della trazione diesel. Lunghezza del modello cm. 10,5.

## UNITÀ MOTRICE

2121/N SANTA FE  
2122/N UNION PACIFIC  
2123/N MILWAUKEE  
2124/N PENNSYLVANIA  
2125/N SOUTHERN PACIFIC

## UNITÀ FOLLE

2131/N SANTA FE  
2132/N UNION PACIFIC  
2133/N MILWAUKEE  
2134/N PENNSYLVANIA  
2135/N SOUTHERN PACIFIC



12500 2125/N 2135/N 12500 2122/N 2132/N 12500 2123/N 2133/N 12500 2124/N 2134/N 12500 2121/N 2131/N  
UNITA MOTRICE 7000 CAD.

Locomotive diesel elettriche tipo EMD E-8 General Motors. Realizzazioni perfette sulla base dei disegni originali del prototipo. Grande potenza di trazione. Faro e « number boards » illuminati. Lunghezza cm. 13.

Le locomotive di questo tipo sono fra le maggiormente usate dalle diverse compagnie ferroviarie americane. Possono sviluppare una velocità massima di circa 160 km/h.

2101/N SANTA FE  
2102/N BALTIMORE & OHIO  
2103/N PENNSYLVANIA  
2104/N UNION PACIFIC  
2105/N CHICAGO NORTH WESTERN



13000 2104/N 13000 2103/N 13000 2101/N 13000 2102/N 13000 2105/N



# Carri merce europei

## Italiani

2460/N

Carro merci aperto a sponde alte tipo « E » delle Ferrovie dello Stato Italiano. Le FS proseguendo nel loro piano di ammodernamento hanno commissionato questi carri merci ad un certo numero di ditte tra cui le Officine di Costamasnaga. Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza cm. 6.

2462/N

Fedele riproduzione del carro coperto tipo GBS delle Ferrovie dello Stato Italiano. È il classico carro chiuso per il trasporto di merci le più disparate. Può essere quindi impiegato, ad esempio, per il trasporto di casse, mobili, prodotti agricoli in sacchi, macchine, ecc... Porte apribili. Lunghezza cm. 7.

2485/N

Carro coperto di grande capacità (134 mc) per il trasporto di lana minerale Sillan. Il carro di proprietà della Montecatini Edison risolve bene il problema della fortissima incidenza che i costi di trasporto hanno sul valore relativamente basso della merce trasportata che è un isolante termo-acustico. Lunghezza cm. 11.



2460/N

1.500



2462/N

1.800



2485/N

## Tedeschi

2468/N

Carro merci aperto, delle D.B. Questo tipo di carro è particolarmente impiegato per il servizio merci internazionale. Lunghezza cm. 6.

2464/N

Vagone merci coperto in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Questi carri sono principalmente impiegati per il trasporto di merci che devono essere protette dagli agenti atmosferici o da eventuali rotture. Porte apribili. Lunghezza cm. 7.

2469/N

Stupenda riproduzione del carro chiuso per il trasporto delle banane « Chiquita ». Il carro ha le portiere apribili ed i portelloni per la aereazione di colore argento. Lunghezza cm. 7.

2486/N

Modello di un vagone privato della fabbrica di birra tedesca Staufen Bräu. Lunghezza cm. 7.

2461/N

Carro refrigerante della « Interfrigo » impiegato per il trasporto di derrate alimentari su lunghi percorsi internazionali. Lunghezza cm. 7.

2467/N

Carro refrigerante della Spaten Bräu impiegato per il trasporto della famosa birra tedesca. Lunghezza cm. 7.

2466/N

Bellissima riproduzione del carro refrigerante della compagnia francese Stef. Il modello è lungo cm. 7.

2465/N

Carro refrigerante della Migros. Il carro è illustrato visto dai due lati. Questi carri sono isolati termicamente e vengono usati per il trasporto di cibi, verdure, carni e derrate facilmente deperibili. Lunghezza cm. 7.



2468/N

1.500



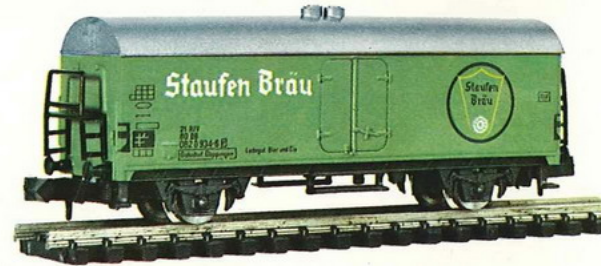
2464/N

1.800



2469/N

1.800



2486/N

1.800



2461/N

2467/N

2466/N

2465/N

2465/N

1.800 CAD.



# Tedeschi

2475/N

Carro cisterna per il trasporto di carburanti nei colori e con le scritte della compagnia « Gasolin A.G. ». Lunghezza cm. 5,5. Disponibile anche nei colori delle seguenti compagnie: Total 2470/N, Esso 2471/N, Shell 2472/N, BP 2473/N, Aral 2474/N.

2480/N

Stupenda riproduzione di un carro pianale particolarmente impiegato per il trasporto di carichi ingombranti. Lunghezza cm. 14.

2481/N

Carro pianale a carrelli con un carico di due containers da 30' cadauno. I due containers sono amovibili. Il servizio container rappresenta il più razionale e avanzato sistema di trasporto di ogni tipo di merce. Lunghezza cm. 14.



1.900 € 2473/N

2471/N

2472/N

2470/N

2474/N



1.800

2475/N



2480/N

2.700



3.500

2481/N

# Belga

2463/N

Fedele riproduzione del carro aperto a sponde alte delle ferrovie belghe. Questo tipo di carro è particolarmente destinato al servizio merci internazionale. Lunghezza centimetri 6.

2476/N

Modello del carro refrigerante della « Findus » impiegato per il trasporto di surgelati alimentari. Lunghezza cm. 7.



1.500

2463/N

# Svedese



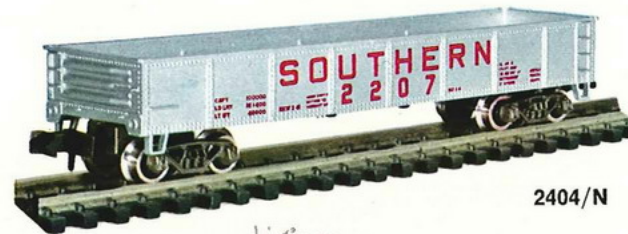
1.800

2476/N



# Carri merce americani

**2404/N** **40 FT GONDOLA CARS**  
 Carro aperto tipo Gondola della Southern. Lunghezza cm. 8.  
 Questi carri sono principalmente usati per il trasporto di minerali  
 di ogni tipo, legnami, materiali metallici, macchine.  
 Elenco dei colori disponibili: Boston & Maine 2401/N, Union Pacific  
 2402/N, Central New Jersey 2403/N, Southern 2404/N.



2404/N

1600

**2392/N** **40 FT REFRIGERATOR CARS**  
 Carro aperto refrigerante della Santa Fe El Capitan. Lunghezza  
 cm. 8. I carri refrigeranti hanno le pareti termicamente isolate e  
 le portiere di carico a chiusura ermetica e vengono usati per il  
 trasporto di merce deperibile.  
 Elenco dei colori disponibili: Illinois Central 2391/N, El Capitan  
 2392/N, Railway Express 2393/N, Miller High Life 2394/N.

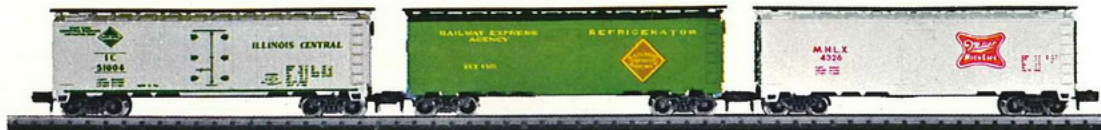


1600 CAD.

2401/N

2402/N

2403/N

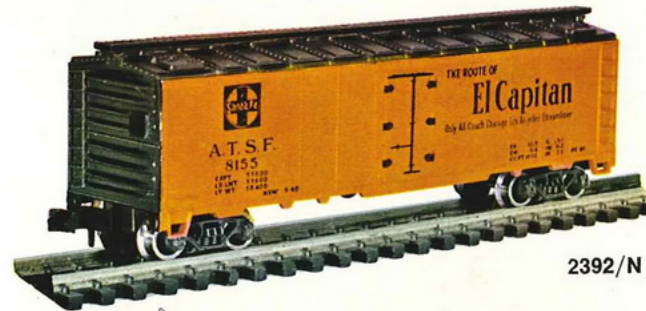


1700 CAD.

2391/N

2393/N

2394/N



2392/N

1700

**2490/N** **50 FT REFRIGERATOR CARS**  
 Carro aperto refrigerante della Western Fruit Express. Lunghezza  
 cm. 10. Questi carri assolvono gli stessi compiti dei refrigeranti  
 40' pur potendo trasportare molta più merce essendo più lunghi  
 di circa 3 metri.  
 Elenco dei colori disponibili: W. Fruit Ex 2490/N, Wabash 2491/N,  
 Canadian Pac. 2492/N.



2490/N

1700 //



~~1700 CAD.~~ //

2491/N

2492/N



# Carri merce americani

**2361/N**      **40 FT WOOD BOX CARS**  
 Carro aperto tipo Box di legno della Northern Pacific. Lunghezza cm. 8. I box cars sono i classici carri chiusi per il trasporto delle merci le più disparate. Alcuni carri sono pure provvisti di portelli alle testate onde facilitare il carico di legnami.  
 Elenco dei colori disponibili: Northern Pacific 2361/N, Rio Grande 2362/N, Pennsylvania 2363/N, Seaboard 2364/N.



1700



1700 CAD

2361/N      2362/N      2363/N      2364/N

**2493/N**      **50 FT DOUBLE DECK STOCK CARS**  
 Carro aperto tipo stock della Union Pacific. Lunghezza cm. 10. Questi carri a due piani sono usati per il trasporto di ovini, suini, ecc.  
 Elenco dei colori disponibili: Union Pacific 2493/N, Milwaukee 2494/N, Great Northern 2495/N.



2493/N



2494/N      2495/N



**2498/N 50 FT DOUBLE DOOR BOX CAR**  
 Carro aperto tipo Box della M.K.T. Lunghezza cm. 10. Questi carri aperti sono caratteristici per avere doppie portiere scorrevoli che permettono il carico di merci particolarmente voluminose.

Elenco dei colori disponibili: Erie Lackawanna 2496/N, Penn Central 2497/N, M.K.T. 2498/N, Great Northern 2334/N (non illustrato).



2498/N



2496/N

2497/N

1.700

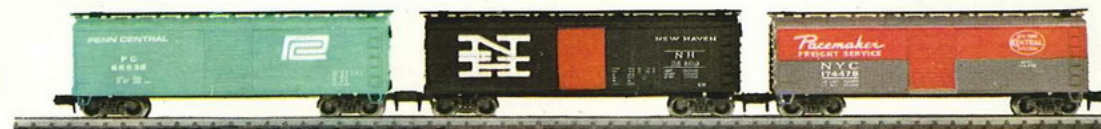
**2382/N 40 FT METAL BOX CARS**  
 Carro aperto tipo Box di metallo della Canadian National. Lunghezza cm. 8. Questi carri sono di fabbricazione più recente rispetto ai precedenti pur assolvendo le stesse mansioni.

Elenco dei colori disponibili: Penn Central 2381/N, Canadian National 2382/N, New Haven 2383/N, Pace Maker 2384/N.



2382/N

1.700



2381/N

2383/N

2384/N

1.700 ead

**2423/N 40 FT OPEN HOPPER CARS**  
 Carro tramoggia della Canadian National. Lunghezza cm. 8. A questi carri è affidato il compito di trasportare ghiaia o minerali in genere. I portelloni sul fondo dello stesso servono per scaricare in pochi istanti il carro.

Elenco dei colori disponibili: Clinchfield 2421/N, Minneapolis & St. Louis 2422/N, Canadian National 2423/N, Erie Lackawanna 2424/N, Soo Line 2241/N (non illustrato).



2423/N

1.700



2421/N

2422/N

2424/N

1.700 ead



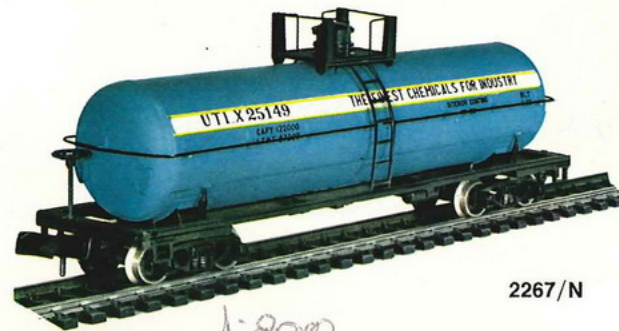
# Carri merce americani

**2346/N JUMBO TANK CARS**  
 Carro serbatoio della Shippers car Line. Lunghezza cm. 13,5.  
 Disponibile nei colori: Shippers Car Line 2346/N, Suburbane Propane Gas 2347/N, Warren 2348/N.



2346/N

**2267/N SINGLE DOME TANK CARS**  
 Carro cisterna a 1 duomo della U.T.L.X. Lunghezza cm. 8. La cisterna di questi carri è opportunamente diaframmata per diminuire gli sbalzi del liquido aumentando quindi la stabilità del carro stesso.  
 Elenco dei colori disponibili: Dupont 2265/N, Hooker 2266/N, U.T.L.X. 2267/N, Co-Op 2268/N.



2267/N



1800 eAD 2265/N

2266/N

2268/N

**2294/N 3 DOME TANK CARS**  
 Carro cisterna a 3 duomi della Deep-Rock. Lunghezza cm. 8. Questi carri sono usati per il trasporto dei prodotti liquidi derivati dal petrolio.  
 Elenco dei colori disponibili: Deep-Rock 2294/N, Dupont 2295/N, Gulf 2296/N, Union Starch 2297/N.



2294/N



1800 eAD 2295/N

2296/N

2297/N



# Carri merce americani

**2322/N** **CENTER FLOW TANK CARS**  
 Carro tramoggia coperto «center flow tank car». Tipo di carro particolarmente usato per il trasporto di pulverulenti dalla HERCULES.

Altri tipi disponibili: 2321/N Shippers Car Line, 2323/N Gulf.

**2499/N** **ORE CARS**  
 La confezione comprende tre carri, per il trasporto di minerali, nei colori di tre diverse compagnie. Lunghezza cm. 5 x 3.  
 L.S. & I. - Great Northern - Soo Line.



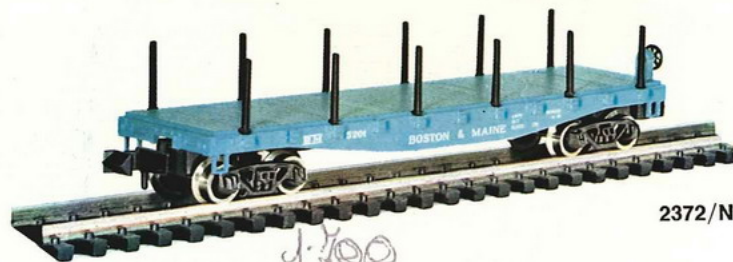
2322/N



2499/N

**2372/N** **40 FT FLAT CARS**  
 Carro pianale con stanti tipo flat della Boston & Maine. Lunghezza cm. 8. Questo carro è impiegato per infiniti usi. In generale è costituito da un telaio in acciaio fuso con piano di carico in legno.

Elenco dei colori disponibili: Union Pacific 2371/N, Boston & Maine 2372/N, Great Northern 2373/N, R.D.G. 2374/N.



2372/N



2371/N

2373/N

2374/N

**2432/N** **BAY WINDOW CABOOSE**  
 Carro di coda detto Caboose della Union Pacific. Lunghezza cm. 7,5. Questi vagoni possono essere considerati come l'ufficio viaggiante del convoglio merci americano. In esso abita il personale del treno mentre questo è in movimento.

Elenco dei colori disponibili: Santa Fe 2431/N, Union Pacific 2432/N, Southern Pacific 2434/N, Burlington 2436/N.



2432/N



2431/N

2434/N

2436/N



# Carrozze europee

## Italiane

**2600/N**

Confezione per illuminare le carrozze:

2601/2/3/4 - 2611/12/13/14 - 2621/22/23/24 - 2680/81/82/83/  
84/85/86/87/88.

**2680/N**

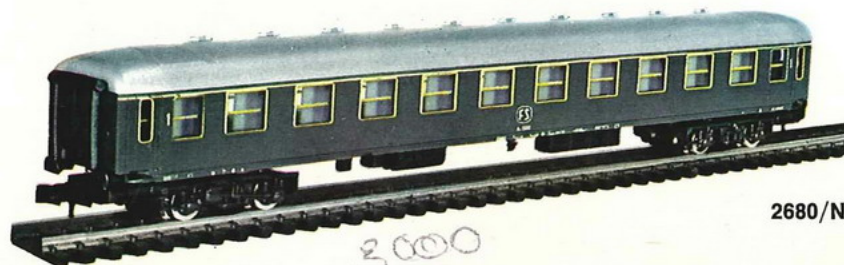
Carrozza italiana di 1° classe delle F.S. completa di arredamento. Il modello riproduce fedelmente il moderno prototipo di tipo unificato impiegato per il servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.

**2682/N**

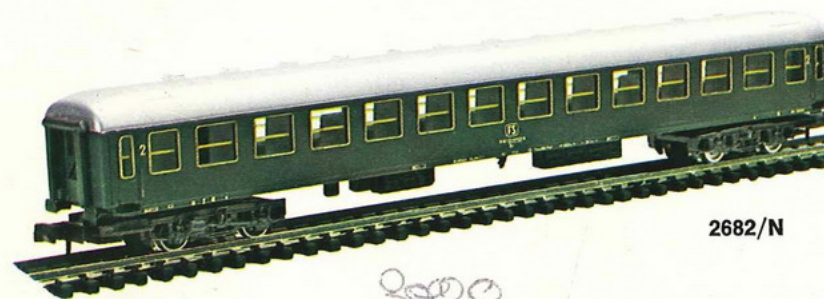
Carrozza italiana di 2° classe delle F.S. completa di arredamento. Modello riprodotto dal prototipo di tipo unificato secondo le norme U.I.C. Lunghezza cm. 18,6.

**2686/N**

Carrozza con letti di C.I.W.L. Modello completo di arredamento interno e con scritte e fregi originali. Il prototipo, realizzato dalla Fiat è in servizio sulle principali linee internazionali. Lunghezza centimetri 16,8.



2680/N



2682/N



2686/N

## Francese

**2684/N**

Carrozza di 2° classe delle Ferrovie Statali Francesi, di tipo unificato, con arredamento interno. Lunghezza cm. 16,8.



2684/N



# Carrozze europee

## Tedesche

2600/N

Confezione per illuminare le carrozze:  
2601/2/3/4 - 2611/12/13/14 - 2621/22/23/24 - 2680/81/82/83/  
84/85/86/87/88.

2685/N

Perfetta riproduzione del prototipo della carrozza postale; modello verniciato nel caratteristico colore delle D.B., con scritte e fregi originali. Lunghezza cm. 16,8.

2681/N

Carrozza di 1° classe delle Ferrovie Federali Tedesche. Completa di arredamento. Il prototipo viene usato per servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.

2683/N

Carrozza di 2° classe delle Ferrovie Federali Tedesche di tipo unificato, con arredamento interno. Lunghezza cm. 16,8.

2688/N

Vagone passeggeri del tipo Buffet in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Il vagone è diviso in due settori: uno composto di scompartimenti di seconda classe e l'altro da una cucina, un bar e dei tavoli con sedie dove è possibile usufruire del servizio ristorante e bar. Lunghezza cm. 16,8.

2687/N

Carrozza con letti della compagnia tedesca D.S.G. Modello completo di arredamento e con scritte e fregi originali. Lunghezza cm. 16,8.



2685/N



2681/N



2683/N



2688/N



2687/N



# Carrozze americane degli anni '20

2600/N

Confezione per illuminare le carrozze:

2601/2/3/4 - 2611/12/13/14 - 2621/22/23/24 - 2680/81/82/83/  
84/85/86/87/88.

2602/N

Carrozza «Combination» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fe. Completa di arredamento interno. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 15,5.

Disponibile anche nei colori della Baltimore & Ohio 2612/N e Pennsylvania 2622/N.



2602/N

2601/N

Carrozza tipo Pullman «St. Croix» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fe. Completa di arredamento interno. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 15,5.

Disponibile anche nei colori della Baltimore & Ohio 2611/N e Pennsylvania 2621/N.

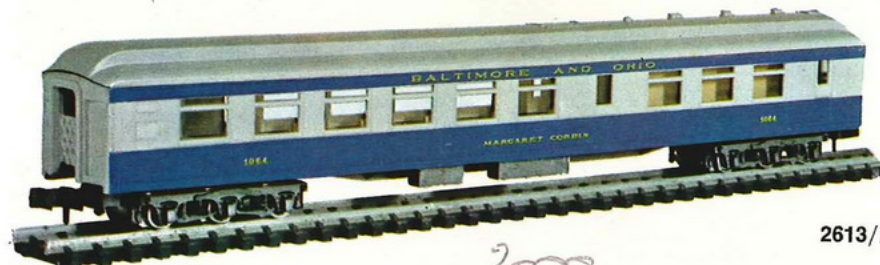


2601/N

2613/N

Le carrozze ristorante di questo tipo erano usate dalla compagnia Baltimore & Ohio. Più tardi queste vetture furono dotate di aria condizionata. Lunghezza cm. 15,5. Completa di arredamento interno.

Disponibile anche nei colori della Santa Fe 2603/N e Pennsylvania 2623/N.



2613/N

2624/N

La carrozza «Cafe Observation» è uno dei più bei vagoni passeggeri. Il modello riproduce il prototipo in uso presso la Pennsylvania. Lunghezza cm. 15,5. Completa di arredamento interno.

Disponibile anche nei colori della Santa Fe 2604/N e Baltimore & Ohio 2614/N.



2624/N



# Carrozze aerodinamiche americane

2642/N

Vagone bagagliaio-postale per lo smistamento della corrispondenza espresso ed il trasporto di merci varie della Chicago N.W. Completo di illuminazione. Lunghezza centimetri 16. Disponibile anche nei colori della Union Pacific 2632/N e Pennsylvania 2652/N.

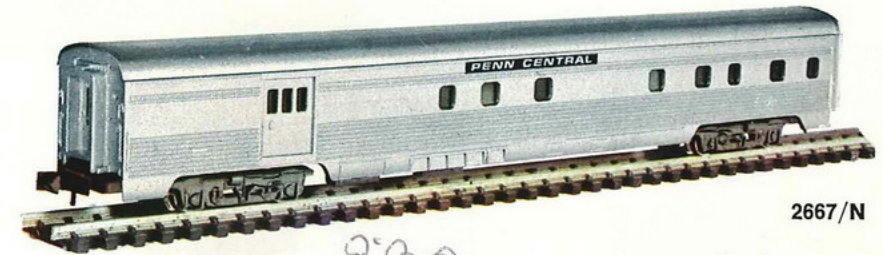


2642/N

3.200

2667/N

Bagagliaio della Penn Central completo di arredamento interno ed illuminazione. Nessun treno passeggeri è completo senza un bagagliaio. Lunghezza cm. 15,2. Disponibile anche nei colori Santa Fe 2662/N e Southern Pacific 2672/N.



2667/N

3.200

2671/N

Indubbiamente i vagoni passeggeri più usati dalle compagnie americane sono le carrozze del tipo «Coach». Il modello riproduce il prototipo della Southern Pacific ed è completo di arredamenti interni ed illuminazione. Lunghezza cm. 15,2. Disponibile anche nelle versioni Santa Fe 2661/N e Penn Central 2666/N.



2671/N

3.200

2631/N

Carrozza con letti della compagnia americana Union Pacific completa di arredamento interno ed illuminazione. Il prototipo riprodotto contiene 10 cabine singole e 6 cabine doppie. Lunghezza cm. 16. Disponibile anche nei colori della Chicago N.W. 2641/N e Pennsylvania 2651/N.



2631/N

3.200

2654/N

La carrozza Mountain View e la gemella Tower View della Pennsylvania sono le carrozze belvedere del treno Broadway Limited. Furono costruite dalla Pullman Standard. Lunghezza cm. 16. Completa di arredamento interno e luce. Disponibile anche nei colori della Union Pacific 2634/N e Chicago N.W. 2644/N.

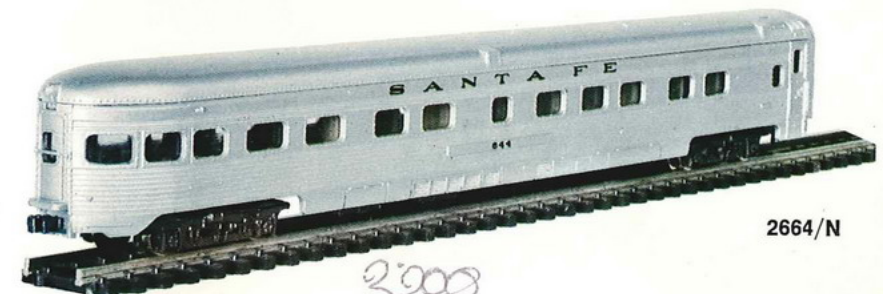


2654/N

3.200

2664/N

Perfetta riproduzione della carrozza belvedere tipo «Observation» completa di arredamento interno ed illuminazione. Il modello riproduce il prototipo in uso presso la Santa Fe. Lunghezza cm. 16. Disponibile anche nei colori della Penn Central 2669/N e Southern Pacific 2674/N.



2664/N

3.200



# ASSORTIMENTI

2/N

Assortimento composto da un pezzo per tipo dei seguenti vagoni passeggeri: 2680/N - 2681/N - 2682/N - 2683/N.

3/N

Assortimento composto da un pezzo per tipo dei seguenti vagoni merci: 2460/N - 2461/N - 2463/N - 2467/N - 2472/N - 2462/N.



12000

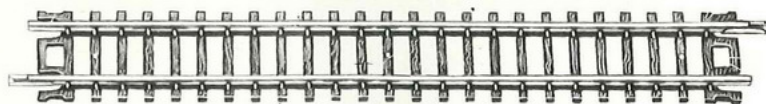
2/N



9500

3/N

## BINARI E SCAMBI

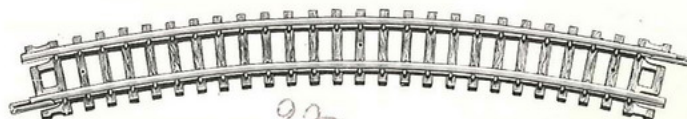


290

2501/N

2501/N

Binario diritto - 1/1 cm. 12,4.



220

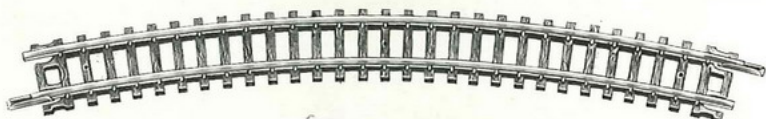
2510/N

2510/N

Binario curvo R1 (r = cm. 24,9) 1/12 di cerchio = 30°.

2511/N

Binario curvo R1 (r = cm. 24,9) 1/24 di cerchio = 15°.



230

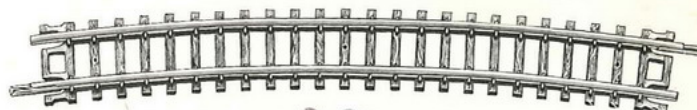
2520/N

2520/N

Binario curvo R2 (r = cm. 28,2) 1/12 di cerchio = 30°.

2521/N

Binario curvo R2 (r = cm. 28,2) 1/24 di cerchio = 15°.



280

2526/N

2526/N

Binario curvo R5 (r = cm. 48,1) 1/24 di cerchio = 15°.



800

2500/N

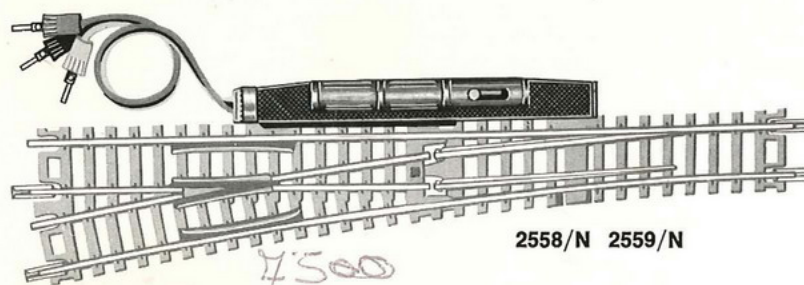
2500/N

Binario flessibile lunghezza mm. 810. Il binario flessibile può essere inserito a mezzo di due giunzioni normali in tutti i sistemi ferroviari «N». Con il binario flessibile è possibile ottenere qualsiasi raggio di curvatura o figurazione geometrica del binario non ottenibile con le normali rotaie in commercio.

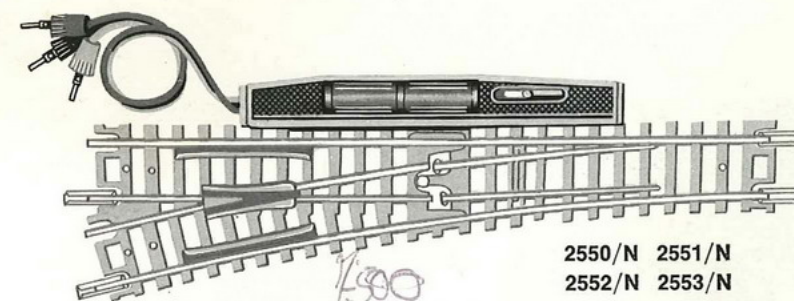


# Scambi ed incroci

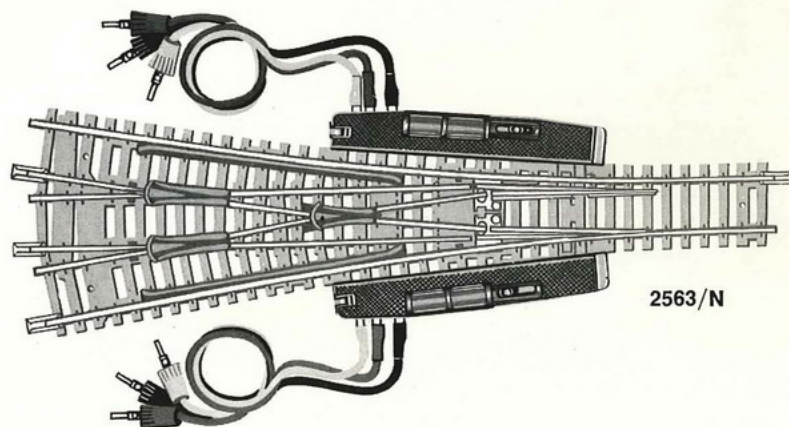
Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi pag. 133.



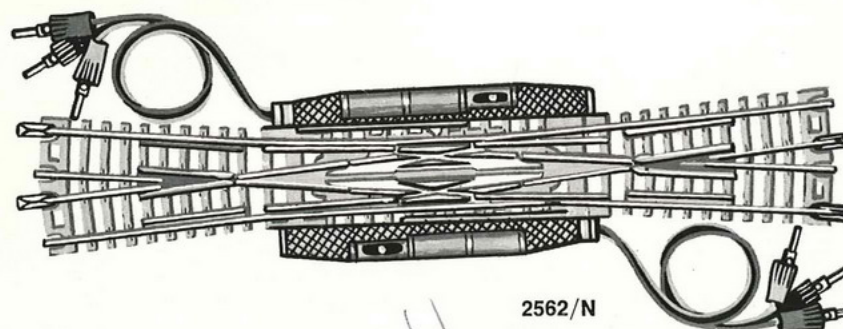
**2558/N**  
Scambio sinistro n. 6 con comando elettromagnetico.  
**2559/N**  
Come 2558/N ma destro.



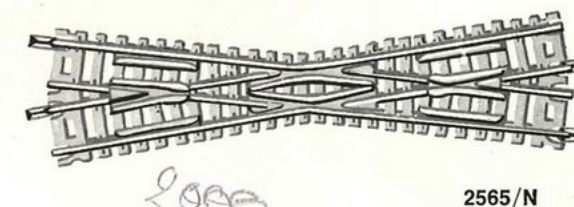
**2550/N**  
Scambio sinistro n. 4 con comando elettromagnetico.  
**2551/N**  
Come 2550/N ma destro.  
**2552/N**  
Scambio sinistro n. 4 con comando a mano.  
**2553/N**  
Come 2552/N ma destro.



**2563/N**  
Scambio a tre vie con comando elettromagnetico.



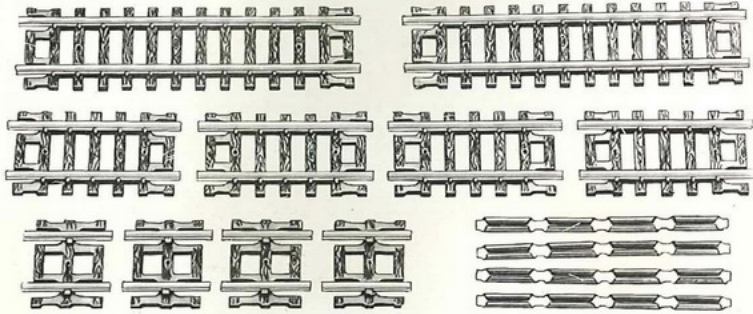
**2562/N**  
Deviatore « inglese doppio » con comando elettromagnetico.



**2565/N**  
Incrocio a 15 gradi.



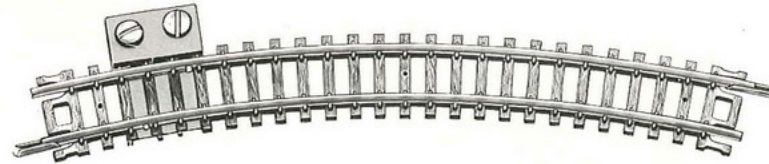
# Binari speciali ed accessori



2800

2509/N

Assortimento di binari comprendente:  
 n. 2 pezzi di binario diritto 1/2 cm. 6,2.  
 n. 4 pezzi di binario diritto 1/4 cm. 3,1.  
 n. 4 pezzi di binario diritto 1/8 cm. 1,55.  
 n. 24 giunzioni di binario.

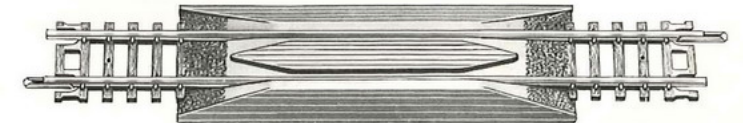


2531/N

2531/N  
 Binario curva come 2510/N,  
 ma con presa corrente.

500

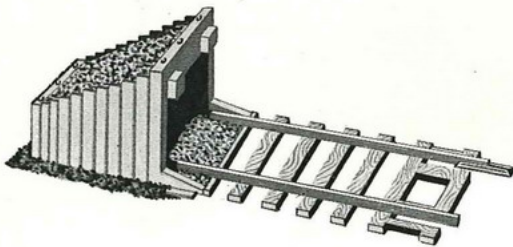
4403  
 Cavetto di collegamento  
 per 2531/N.



2532/N

2532/N  
 Binario diritto atto a rimettere sul binario i vagoni de-  
 ragliati 1/1 cm. 12,4.

300



2536/N

2536/N  
 Binario terminale. Lun-  
 ghezza 62 mm.



2801/N

2801/N  
 Pali telefonici (12 pezzi).



2537/N

2537/N  
 Scatola di montaggio per  
 due terminali.



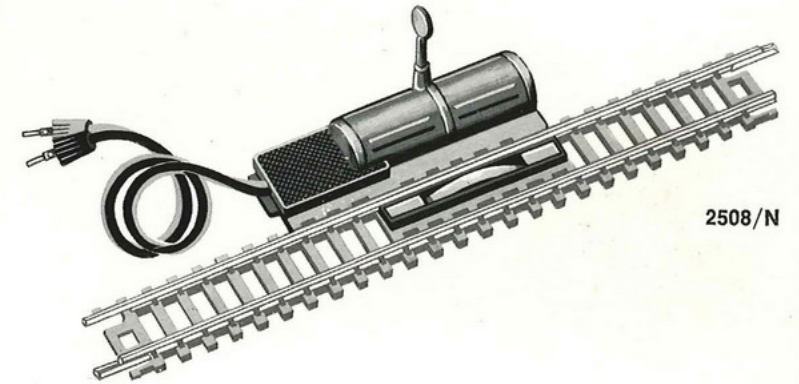
2540/N

2540/N  
 Passaggio a livello auto-  
 matico a funzionamento  
 meccanico.

2535/N  
 Congiunzione (48 pezzi).

2538/N  
 Congiunzione isolante (12  
 pezzi).

500



2508/N

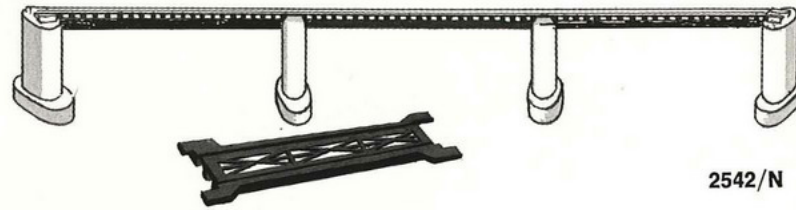
2508/N  
 Sganciatore elettromagne-  
 tico.



# Piloni e ponti

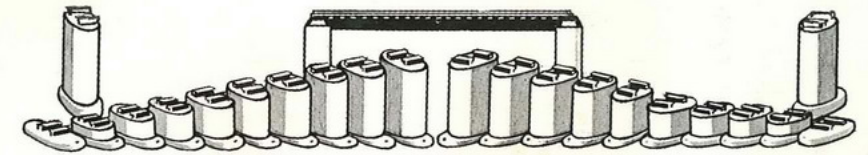
## 2542/N

Confezione contenente 4 piloni e 4 travate. Usando questa confezione con la confezione 2541/N è possibile allungare il sovrappasso alla fine delle rampe. Inoltre al posto delle quattro travate si possono usare i ponti illustrati in questa pagina.



2542/N

1300



2541/N

3000

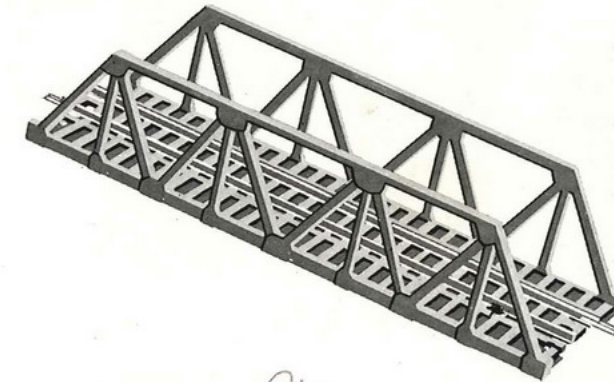
## 2541/N

Confezione di piloni per rampe: 24 piloni e 1 travata per ponte. Con questa confezione è possibile costruire delle rampe o dei circuiti ad «otto» con sovrappasso. Leggete le istruzioni contenute nella confezione. Al posto della travata potete usare i ponti illustrati in questa pagina.



2547/N

2500



2546/N

2500

## 2547/N

Ponte a traliccio inferiore.

## 2546/N

Ponte a traliccio superiore.

## 2548/N

Ponte a trave chiusa.

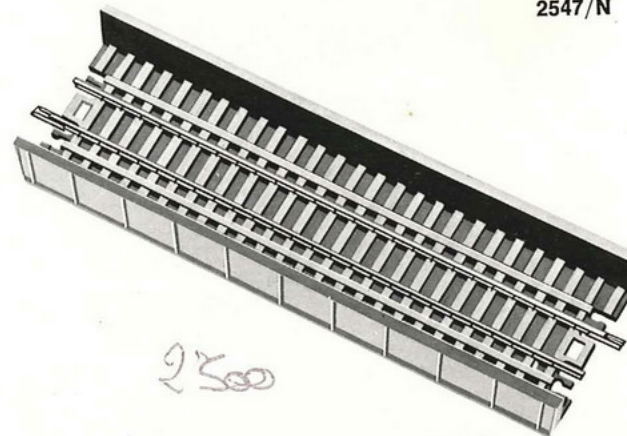
Non illustrati.

## 2543/N

Travata curva per binari 2510./N

## 2549/N

Travata per binari dritti.



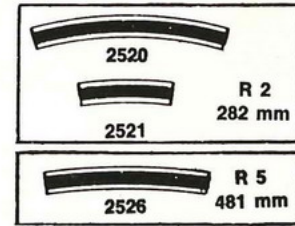
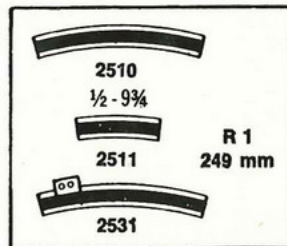
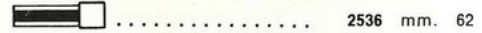
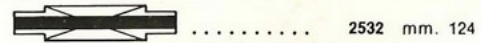
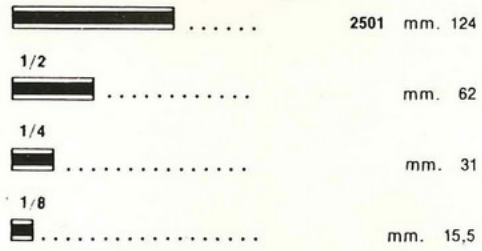
2548/N

2500



# Esempi di tracciati

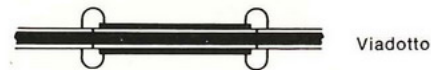
## SIMBOLOGIA PER TRACCIATI



Numero del posto di comando



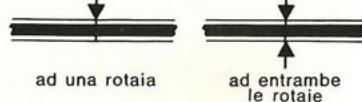
P1 fino al P12



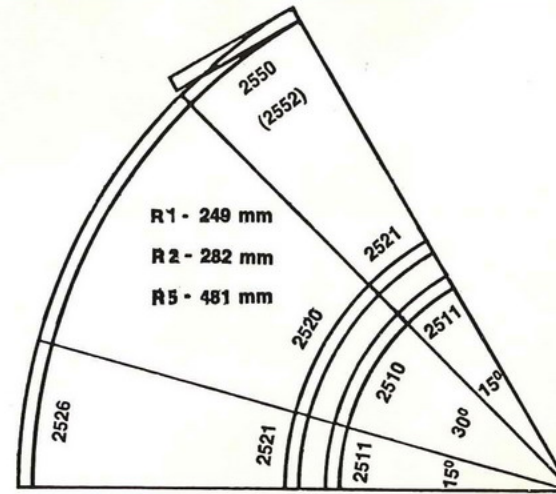
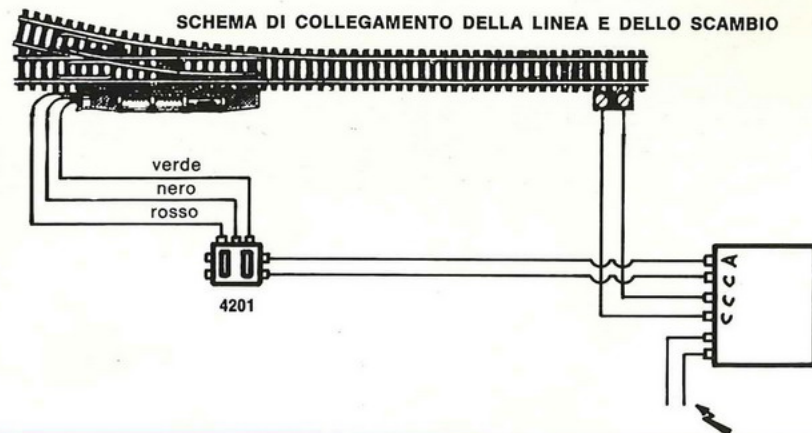
Congiunzione isolata



Collegamento elettrico

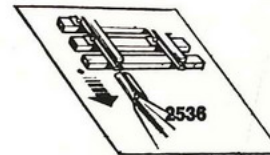


## SCHEMA DI COLLEGAMENTO DELLA LINEA E DELLO SCAMBIO

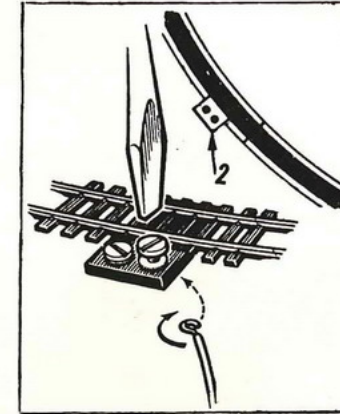
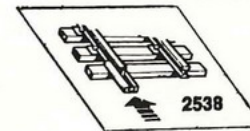


R 5 R 2 R 1

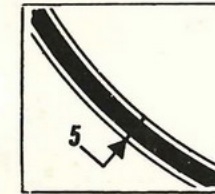
Gli elementi di binario curvo possono avere tre diversi raggi di curvatura e diverso angolo al centro.



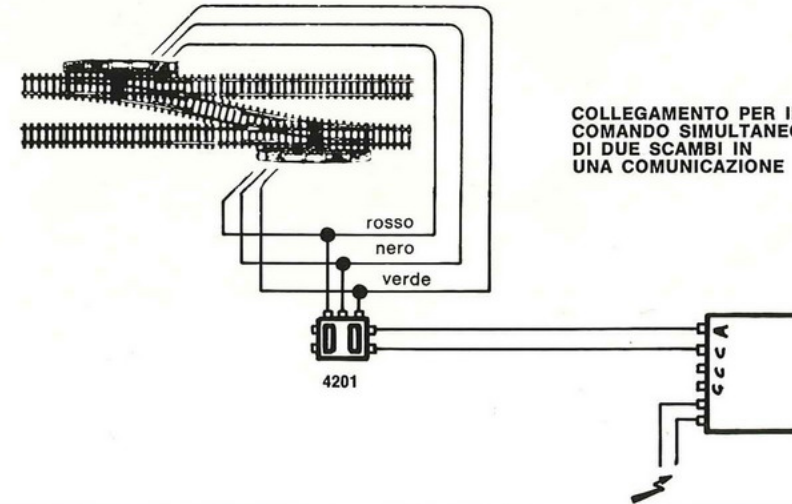
Come sostituire una congiunzione normale 2536 con altra isolata 2538.



I fili d'alimentazione provenienti dal trasformatore debbono essere collegati alla morsettiera dell'elemento di binario 2531.

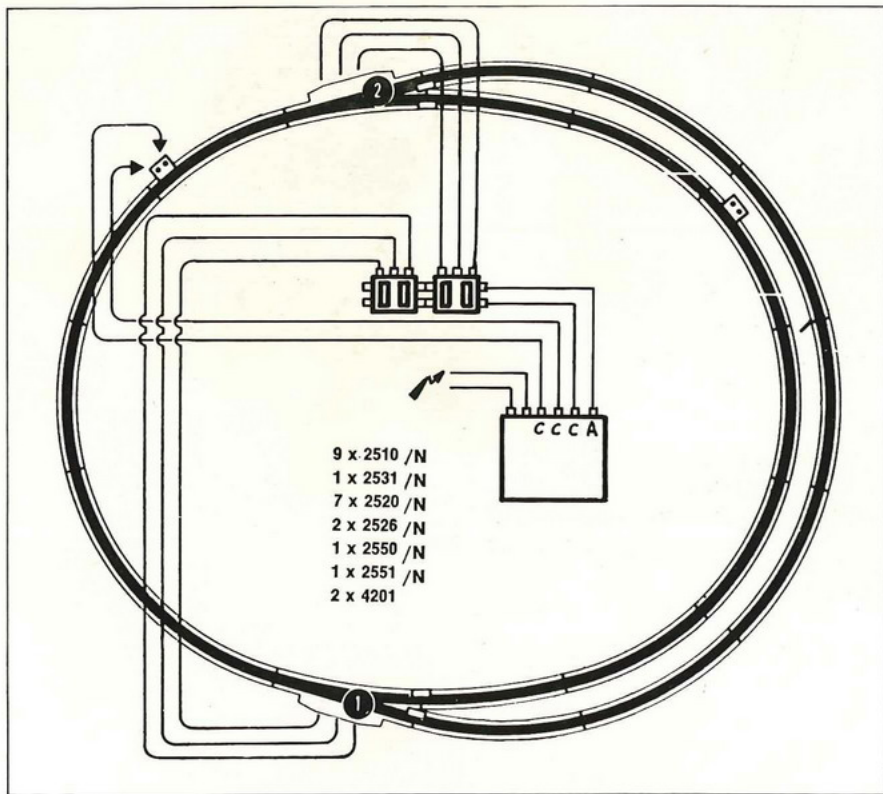


Il circuito può essere diviso in tratti elettricamente sezionati. I numeri indicano i punti di alimentazione mentre i rettangolini bianchi indicano le congiunzioni isolanti. Per i collegamenti elettrici vedasi quanto previsto nel manuale Rivarossi 74790 per i treni in scala HO.

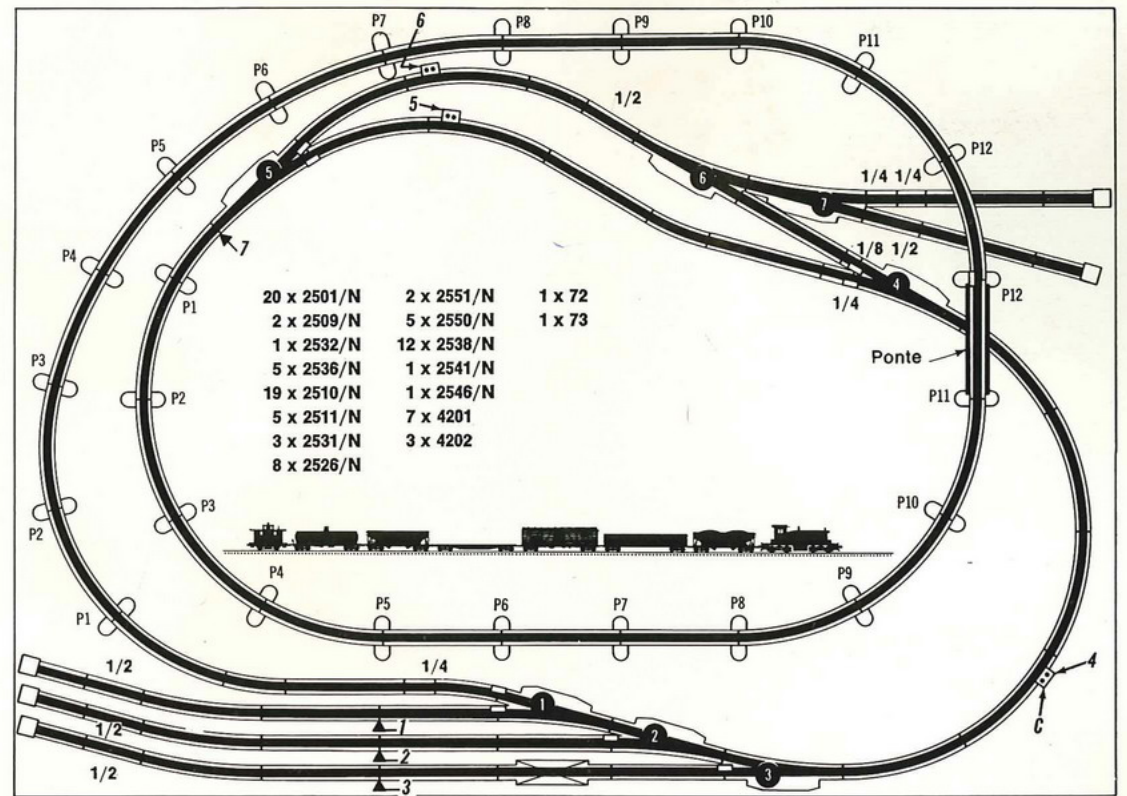


COLLEGAMENTO PER IL COMANDO SIMULTANEO DI DUE SCAMBI IN UNA COMUNICAZIONE





DIMENSIONI cm. 61 x 69



DIMENSIONI cm. 81,5 x 115



# IMPIANTI COMPLETI

## 2087/N

Treno merci composto da una locomotiva a vapore e 3 carri merce assortiti. Completo di un cerchio di binari di 12 elementi e del posto di comando. Lunghezza cm. 25.



2087/N

L'illustrazione mostra l'elegante confezione e il tracciato a forma di cerchio ottenibile con le 12 rotaie contenute nella confezione 2087/N.



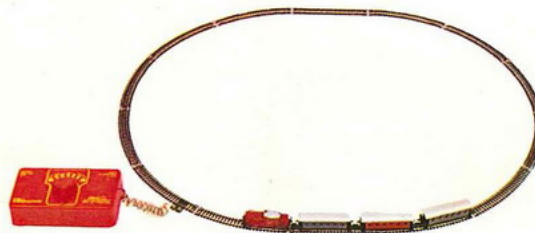
## 2080/N

Treno merci composto da una locomotiva diesel e 3 carri merce assortiti. Completo di un ovale di binari di 14 elementi e del posto di comando. Lunghezza cm. 27.



2080/N

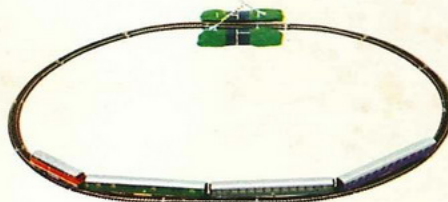
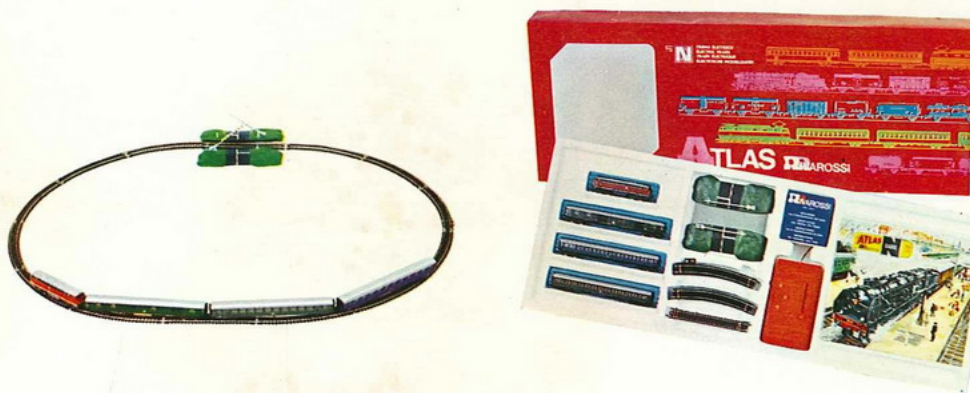
L'illustrazione mostra l'elegante confezione e il tracciato a forma di ovale ottenibile con le 14 rotaie contenute nella confezione 2080/N.





# Impianti completi

L'illustrazione mostra l'elegante confezione degli impianti della presente pagina ed il tracciato a forma di ovale ottenibile con le 14 rotaie contenute nella confezione. Tutti gli impianti contengono pure un passaggio a livello.

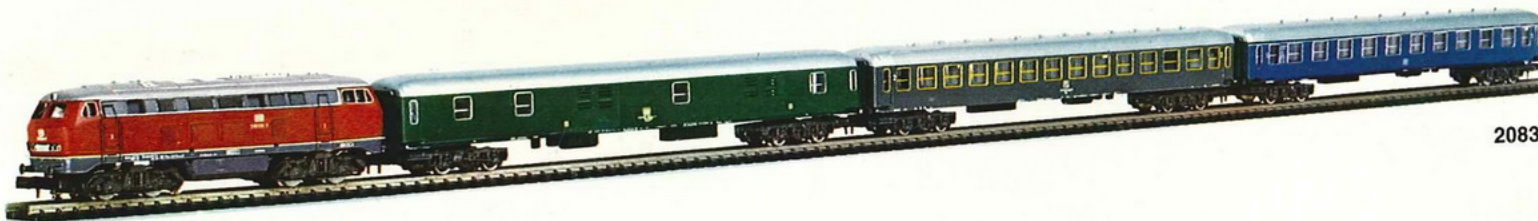


**2081/N**  
Treno merci composto da una locomotiva diesel con fanali funzionanti e 4 carri merce assortiti. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 35.



2081/N

**2083/N**  
Treno passeggeri composto da una locomotiva diesel con fanali funzionanti, un bagagliaio, una carrozza di prima ed una di seconda classe complete di arredamento interno e con possibilità di essere illuminate mediante la confezione 2600/N. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 63.



2083/N

**2082/N**  
Treno merci composto da una locomotiva a vapore con tender e 4 carri merce americani assortiti. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 43.



2082/N



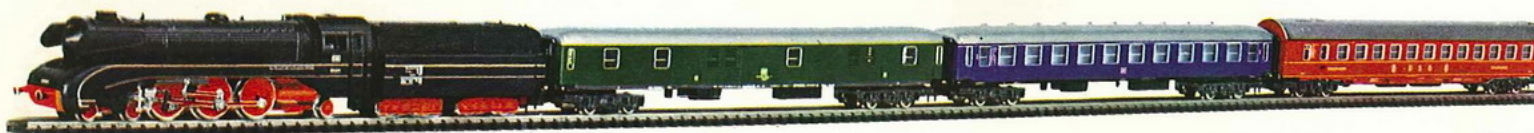
# Impianti completi



*L'illustrazione mostra una realizzazione ottenibile con il materiale contenuto nelle confezioni.*

## 2084/N

Treno passeggeri composto da una locomotiva a vapore con fanali funzionanti, un bagagliaio, un vagone letto ed una carrozza di 1° classe complete di arredamento interno e con possibilità di essere illuminate con la confezione 2600/N. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 71.



2084/N

## 2085/N

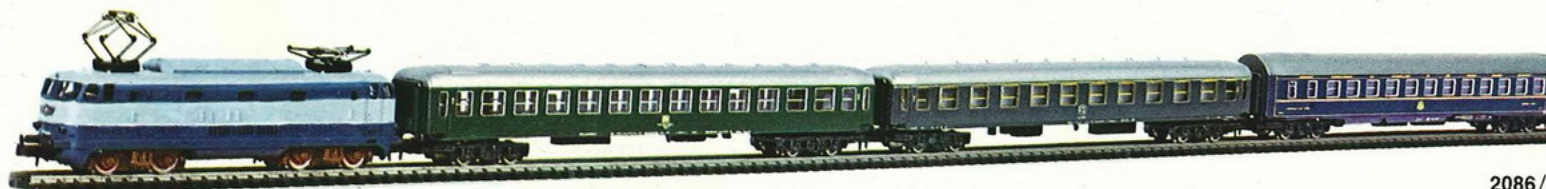
Treno merci composto da una locomotiva diesel con fanali funzionanti e 4 carri merce assortiti. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 41.



2085/N

## 2086/N

Treno passeggeri composto da un locomotore elettrico con fanali e pantografi funzionanti, un vagone letto e due vagoni passeggeri complete di arredamento interno e con possibilità di essere illuminati con la confezione 2600/N. Completo di trasformatore. Lunghezza cm. 63.



2086/N



# ELEMENTI DI COMANDO

All'inizio del secolo i primi esemplari di locomotive giocattolo erano azionati — come tutti i giocattoli meccanici — dall'energia di un meccanismo a molla, non dissimile da quello in uso per gli orologi.

Eravamo per lo più ben lontani dal vero. Solo in pochi casi i modelli miniaturizzati si muovevano sui binari sotto l'impulso di energia a vapore: come nelle vere locomotive. Sistema non facile e talora pericoloso.

Con l'introduzione e con l'affermarsi dell'energia elettrica particolarmente stimolato in Paesi come l'Italia, ricchi di energia elettrica potenziale e poveri di carbone, la realtà ferroviaria mondiale ed il suo modellismo subirono una decisiva trasformazione. E divennero nello stesso tempo più aderenti al vero. Non c'era più bisogno di caricare la molla, azionare la caldaia dell'acqua e di fornirle del combustibile necessario.

Il sistema di alimentazione elettrica subì e continua a subire un'evoluzione nel tempo. Dal sistema a corrente al-

ternata a tre rotaie — primo nato — lo sviluppo della tecnica, ci ha condotto al sistema a due rotaie in corrente continua. Col notevole vantaggio di maggior semplicità: come quello, per esempio, di poter invertire il senso di marcia dei convogli semplicemente invertendo la polarità della corrente.

Il sistema in corrente continua a due rotaie è ormai universalmente adottato dalle fabbriche più progredite di modelli: e consente ulteriori sviluppi che sconfinano addirittura nel campo dell'elettronica.

Gli elementi di comando Rivarossi, a corrente continua, hanno la vantaggiosa caratteristica di essere comuni per le tre scale: e di consentire interessanti sviluppi ed automatismi. Nella pubblicazione « I treni HO sistema Rivarossi » è possibile trovare tutti i dati tecnici, le spiegazioni ed i circuiti elettrici con i quali, ottenendo gli automatismi più vari, si può rendere ancora più fedele al vero il funzionamento dei modelli in miniatura.



# ELEMENTI DI COMANDO

72 (220 V)

Trasformatore-raddrizzatore adatto per tutte le locomotive RIVAROSSI di qualsiasi scala e per gli impianti del sistema Tramway. Munito di dispositivo per l'inversione di polarità e regolatore continuo di tensione per la corrente di trazione; munito inoltre di disgiuntore termico per la protezione contro i corto circuiti ed i sovraccarichi.



72

73 (220 V)

Trasformatore-raddrizzatore con dispositivo per la inversione di polarità e regolatore continuo di tensione per la corrente di trazione. Munito di disgiuntore termico per la protezione contro i corto circuiti e i sovraccarichi. Corredato da una presa di corrente alternata con tensione 15 V per comandi di scambi elettromagnetici. Tensione max della c.c. di trazione 12 V. Tensione della c.a. per comando scambi 15 V. Adatto per alimentare qualsiasi locomotiva.



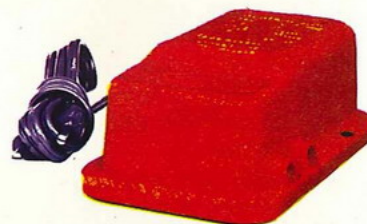
73

4102 (220 V) - 4111 (155 V) - 4121 (125 V)

Trasformatore per l'alimentazione di segnali, scambi, per l'illuminazione di plastici, per il funzionamento del 5104 ed anche del 5101. Fornisce 15 V in corrente alternata.

4002 (220 V) - 4012 (155 V) - 4022 (125 V)

Trasformatore-raddrizzatore con regolatore di velocità ed invertitore di marcia, dotato di un disgiuntore termico contro i corto circuiti accidentali sulla linea in corrente continua. Di notevole potenza, può alimentare una locomotiva grande oppure due piccole funzionanti contemporaneamente; dotato di presa a 15 V corrente alternata per il comando di scambi o segnali, solo se comandati per mezzo di 4201 o 4202.



4102

4003 (220 V) - 4013 (155 V) - 4023 (125 V)

Doppio trasformatore-raddrizzatore con due avvolgimenti secondari. Dotato di regolatore di velocità, invertitore di marcia e di due disgiuntori termici con lampadina spia per segnalare corti circuiti sulla linea in corrente continua e sulla linea in corrente alternata. Due uscite in corrente continua, delle quali una sola regolata dall'invertitore, più una presa a 15 V in corrente alternata per il comando di scambi, passaggi a livello e segnali comandati automaticamente.

Questo trasformatore-raddrizzatore di enorme potenza è adatto per tutte le soluzioni possibili, può alimentare due locomotive grandi oppure 3 piccole contemporaneamente.

74

Posto di comando a pile. Il dispositivo dev'essere completato con due pile piatte da 4,5 V tipo **SUPERPILA**-n. 50.



4002 4012

4022

I trasformatore-raddrizzatori 72 e 4002 - 73 - 4012 - 4022 non devono essere usati per far funzionare il passaggio a livello automatico 5101 e per il funzionamento automatico dei segnali mediante binari di contatto quando gli stessi alimentano il treno. In questo caso, per l'alimentazione del passaggio a livello e dei segnali, usare il trasformatore 4102.



4003 4013

4023



74



## AVVERTENZE IMPORTANTI

Le locomotive Rivarossi «HO», «O» e «N» devono essere alimentate esclusivamente in corrente continua alla tensione massima di 12 V su binario a due rotaie elettricamente isolate tra loro.

Gli accessori automatici vengono invece alimentati alla tensione costante di 15 V in corrente alternata.

Raccomandiamo vivamente l'uso dei nostri trasformatori-raddrizzatori poiché solamente con essi si otterranno le migliori prestazioni e la massima sicurezza di ottimo funzionamento.

Desideriamo richiamare le seguenti importanti considerazioni: la presa di corrente alternata 15 V, dei trasformatori 73 e 4002-4012-4022 serve per alimentare scambi elettromagnetici e segnali (vedere la fig. 4). Non è possibile alimentare i segnali comandati automaticamente dal treno ed il passaggio a livello 5101 se questi trasformatori-raddrizzatori alimentano già il treno. È necessario allora alimentare il passaggio a livello e i segnali in automatico, per mezzo di trasformatori 4102-4111-4121, che erogano solamente corrente alternata.

Solo i trasformatori 4003-4013-4023 tramite le uscite in corrente alternata possono comandare simultaneamente più locomotive e anche scambi, segnali automatici o il passaggio a livello.

## COMANDO DI DUE TRENI INDIPENDENTI

Con il « sistema » delle ferrovie in miniatura RIVAROSSI, mediante l'impiego della linea aerea e di due trasformatori-raddrizzatori, si possono far funzionare due treni indipendenti sullo stesso percorso. (vedere la fig. 1)

## COMANDO DI DIVERSI TRENI SULLA MEDESIMA LINEA

Mediante i segnali e i dispositivi di blocco illustrati, si può ottenere il funzionamento simultaneo di un numero indefinito di treni sullo stesso percorso.

## TRASFORMATORI-RADDRIZZATORI

72 (220 V)  
Piccoli trasformatori-raddrizzatori aventi unica uscita in corrente continua e con inversione di marcia. Servono per l'alimentazione di piccole locomotive e impianti del sistema Tramway. (vedere la fig. 2)

## TRASFORMATORI

4102 (220 V) - 4111 (155 V) - 4121 (125 V)  
Piccoli trasformatori con uscita in corrente alternata 15 V per l'alimentazione di automatismi, scambi o illuminazione di fabbricati.

## 73 (220 V)

Trasformatori-raddrizzatori dotati di regolatore di velocità, invertitore di marcia, uscita in corrente continua e in corrente alternata. Possono alimentare treni trainati da tutte le locomotive o gli impianti del sistema Tramway. (vedere la fig. 3)

## 4002 (220 V) - 4012 (155 V) - 4022 (125 V)

Trasformatori-raddrizzatori dotati di una uscita in corrente continua e di una in corrente alternata, di un regolatore di velocità e invertitore di marcia, di un disgiuntore termico e di una spia luminosa che segnala i corti circuiti accidentali sul secondario. Possono alimentare treni trainati da tutti i tipi di locomotive descritte nel presente catalogo. (vedere la fig. 4)

## 4003 (220 V) - 4013 (155 V) - 4023 (125 V)

Sono doppi trasformatori-raddrizzatori adatti per tutte le applicazioni, dotati di regolatore di velocità, di invertitore di marcia, di doppio avvolgimento secondario, di due uscite in corrente continua, una in corrente alternata a 15 V e di due disgiuntori termici di corto circuito con lampadina spia: uno per l'uscita in c.a., l'altro per le uscite in c.c. (vedere la fig. 4)

## INVERSORE PORTAPILE

74

Complesso costituito da una scatola con inversore del senso di marcia ed alloggiamento per 2 «SUPERPILE» piatte n. 50 da 4,5 V (vedere fig. 5).

**4201**  
Scatola di comando di uno scambio o di un segnale, con due interruttori a leva, affiancabile ad altre scatole 4201 o 4202 mediante accoppiamento a spine.

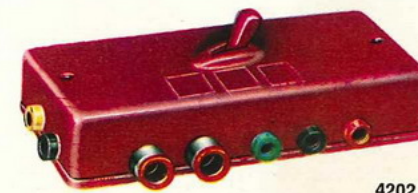
**4202**  
Scatola di comando per segnale 5002 con interruttore a leva, affiancabile ad altre scatole 4201 o 4202 mediante accoppiamento a spine.

**4203**  
Scatoletta di derivazione per il collegamento multiplo di scambi, segnali ed illuminazione.

**4206**  
Relais studiato per rendere automatici i semafori di blocco 5002 (alimentazione a 15 V c.a.). Il complesso risultante dalla unione di un relais 4206 e di un semaforo 5002 può essere comandato a distanza sia manualmente, mediante una scatoletta di comando 4201, sia automaticamente da un treno, mediante gli elementi di binari di contatto 3105, 3303, 3304. Misure 6,9 x 4,4 x 1,5.



4201



4202



4203



4206

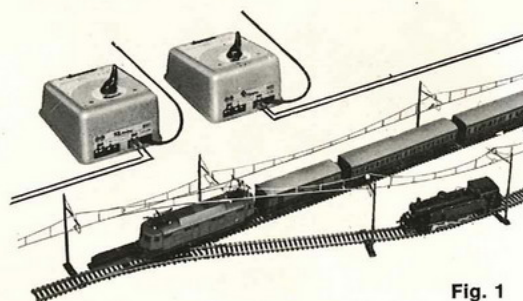


Fig. 1

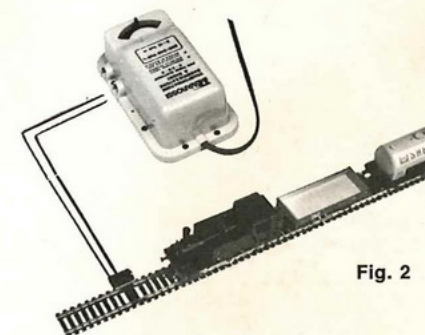


Fig. 2

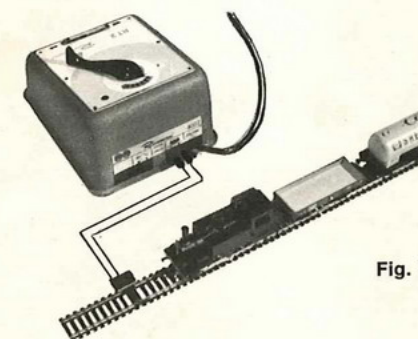


Fig. 3

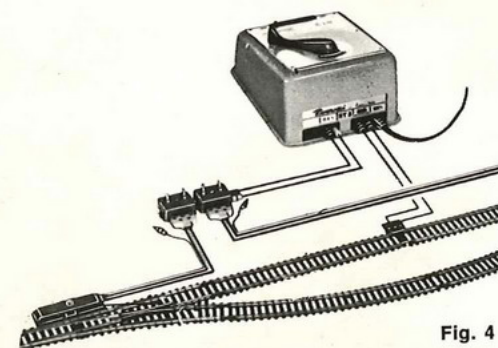


Fig. 4

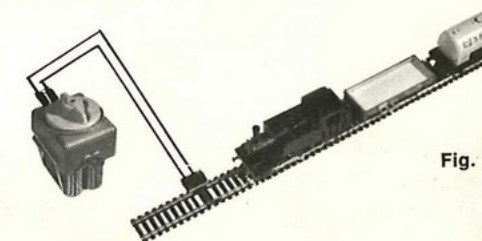


Fig. 5



# Rivarossi nel mondo

I treni Rivarossi sono apprezzati in tutto il Mondo come dimostrano alcuni estratti, delle più note riviste, riprodotti qui sotto.

● "This model is composed of high quality, well detailed casting with all detail cast on". "All 16 drivers are powered through a very unusual type of drive". "... excellent tracking and operation on curves as sharp as 15" radius: remarkable". (MODEL RAILROADER 3/65)

● Côté moulage, comme à l'habitude nous avons à faire à une réalisation remarquable de précision et de finesse, remarquable aussi par les proportions. Les côtés de bogie sont extraordinaires de relief. (RAIL MINIATURE FLASH/65 n. 38)

● "Attendu depuis longtemps, le modèle Rivarossi se présente à nous avec l'aspect de haute finition habituel à la marque. Nos photographies d'ensemble en témoignent, croyons-nous". "La conception du modèle est tout à fait identique à celle du prototype". (RAIL MINIATURE FLASH/1-72 n. 111)

● Mit der V 320 ist der Firma Rivarossi zweifellos ein guter Wurf gelungen. Das Modell besticht durch seine ganz ausgezeichnete Detaillierung und durch ein makelloses Finish. Noch ein Paar Anmerkungen zur Detaillierung: die Drehgestelle sind absolute Spitzenklasse, ebenso das Dach. (MODELLBAHNREVUE 4/1970)

● Nous avons là une véritable maquette et le constructeur ne s'est pas laissé tenter par une adaptation fantaisiste. (LOCO REVUE 2/67 n. 270)

● ...The smoothness and quietness of this giant cannot be overemphasized... it is clear that over in Como, Italy, there is engineering genius that could not only think up this drive but arrange it to operate efficiently and quietly... (RAILROAD MODEL CRAFTSMAN 4/65 n. 11)

● "Bestechend ist die sehr feine Detaillierung von Drehgestellen und Gehäuse, hier fehlt keine Einzelheit, kein Niet, keine Feder. ...Die Fahreigenschaften der Grossen V 216 zeichnen sich durch beachtlichen Langsamlauf und sehr gute Laufruhe des Fahrwerks aus". (MODERNE EISENBAHN 10/69)

● Beautiful Berkshire! ...the performance is superb; the haulage capacity is high while at the same time the locomotive can be controlled down to a crawl, so that one may enjoy watching the neatly modelled Baker valve gear clank past. This is no exaggeration... (RAILWAY MODELLER 2/66 n. 184)

● "Detaillierung, Beschriftung und Farbgebung ist bestens. ...Fahreigenschaften, Zugkraft und Steigvermögen sind als sehr gut zu bezeichnen, die Fahrgerhäusche sehr gering und die maximale und minimale Geschwindigkeit ist zufriedenstellend". (MINIATURBAHNEN - Miba Verlag - 10/69 n. 10)



# Il Clan dei Rivarossi

Il « bollino » riprodotto a fianco, è il contrassegno annuale del « Clan dei Rivarossi ».

I Soci del Clan debbono applicarlo annualmente alla Tessera per continuare ad usufruire dei vantaggi offerti dal Clan. Per ottenere l'ammissione a Socio è sufficiente rispedire alla Rivarossi la speciale cartolina contenuta in ogni Impianto Rivarossi.



# RIVAROSSI

RIVAROSSI S.p.A. - Via Pio XI, 157/9 - 22100 Como (Italy)  
Tel. (031) 558801-2-3 - Telex 38133 R. R.

---

## **TRENI ELETTRICI TRAINS ÉLECTRIQUES EN MINIATURE SCALE MODEL ELECTRIC TRAINS ELEKTRISCHE MODELLBAHNEN**

---

La Rivarossi si riserva il diritto di variare caratteristiche e prezzi dei prodotti in qualsiasi momento e senza preavviso. Non si vende direttamente al pubblico.

L'usine ou ses distributeurs ne vendent pas directement au public.  
Nous nous réservons le droit de varier caractéristiques et prix de nos produits sans avis préalable.

We sell to the trade only. For full particulars ask your dealer.  
We reserve ourselves the right to change prices and characteristics of our products without previous notice.

Wir beliefern nur den Fachhandel. Wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler, der Ihnen vollständige Auskunft über alle Einzelheiten geben kann.  
Wir behalten uns das Recht vor, Preise und Eigenschaften unserer Erzeugnisse ohne vorherige Ankündigung zu ändern.

---