

# I TRENI PIÙ FAMOSI DEL MONDO

La vera storia del treno attraverso il vero modellismo.

EDIZIONE RIVAROSSI



Produced  
with permission  
by LAN p.t.o.

# RIVAROSSI. TRE SCARTAMENTI!

Tre scartamenti: un'ampia scelta con la stessa rigorosa fedeltà di riproduzione.

H0

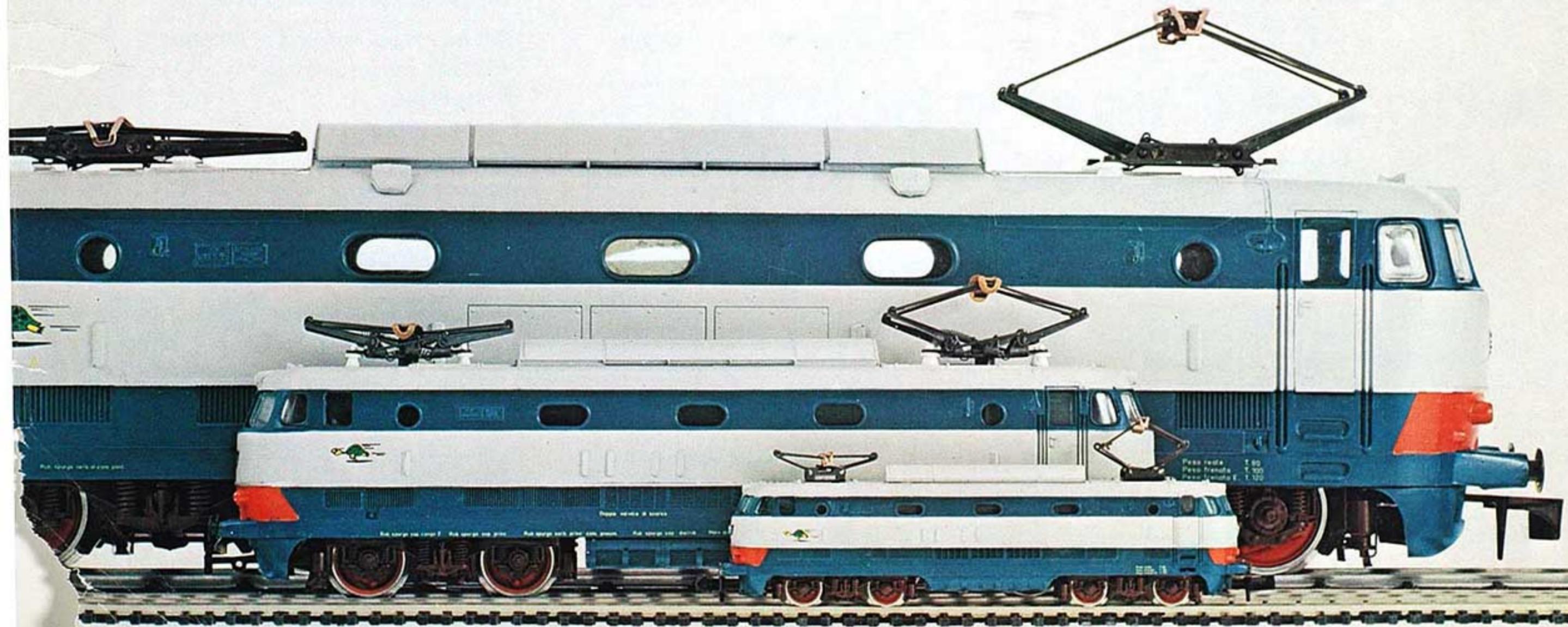
(acca-zero) 16,5 mm.:  
lo scartamento classico, oggi il più diffuso nel mondo.

O

(zero) scartamento 32 mm.:  
la dimensione e perfezione più vicine al reale.

N

(enne) scartamento 9 mm.:  
la miniatura tanto preziosa che diventa un gioiello di precisione.



# INDICE

**tutto per il vostro hobby  
nella produzione RIVAROSSI**

DA STEPHENSON A RIVAROSSI . . . . .	4
<b>SCARTAMENTO "HO" . . . . .</b>	<b>5</b>
GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE . . . . .	6
CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE . . . . .	
GIOCATRENO . . . . .	8
I TRENI D'EPOCA . . . . .	10
I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI . . . . .	12
HOBBY TRACK HO . . . . .	37
ESEMPI DI TRACCIATI . . . . .	38
<b>LOCOMOTIVE</b>	
<b>Locomotive italiane</b>	
Locomotive a vapore . . . . .	40
Locomotive elettriche . . . . .	43
Locomotive ed automotrici diesel . . . . .	46
<b>Locomotive europee</b>	
Locomotive a vapore inglesi e tedesche . . . . .	47
Locomotive a vapore francesi . . . . .	49
Locomotive elettriche olandesi e francese . . . . .	50
Locomotive elettriche e diesel tedesche . . . . .	51
<b>Locomotive americane</b>	
Locomotive a vapore d'epoca . . . . .	54
Locomotive a vapore da manovra . . . . .	55
Locomotive a vapore per treni passeggeri e merci . . . . .	56
Locomotive a vapore pesanti e articolate . . . . .	59
Locomotive elettriche e diesel americane . . . . .	64
<b>MODELLO ORO</b>	
Locomotive . . . . .	67
<b>CARRI MERCE</b>	
<b>Carri merce italiani</b>	
Carri merce scoperti . . . . .	63
Carri coperti e refrigeranti . . . . .	69
Carri serbatoio e per trasporto automezzi . . . . .	70
Carri con containers e pianali . . . . .	71

<b>Carri merce Europei</b>	
Carro merce d'epoca . . . . .	72
Carri tedeschi, belga, svizzero, svedesi, francese . . . . .	73
<b>Carri merce Americani</b>	
Carri merce d'epoca . . . . .	74
Carri merce . . . . .	75

**CARROZZE**

<b>Carrozze italiane</b>	77
<b>Carrozze europee</b>	
Carrozze tedesche . . . . .	81
Carrozza francese e inglese . . . . .	83
<b>Carrozze americane</b>	
Carrozze d'epoca . . . . .	84
Carrozze degli anni '20 . . . . .	86
Carrozze aerodinamiche . . . . .	87

**TRENHOBBY HO**

<b>Locomotive</b>	89
Locomotive a vapore italiane . . . . .	90
Locomotive elettriche italiane . . . . .	91
Locomotiva diesel americana . . . . .	92
<b>Carri merce</b>	
Carri merce italiani . . . . .	92
Carri merce americani . . . . .	93
<b>Carrozze</b>	
Carrozze italiane . . . . .	93
Stazioni ed accessori . . . . .	94

**MATERIALE D'ARMAMENTO**

Binari e scambi . . . . .	95
Binari speciali . . . . .	96
Accessori . . . . .	97
Piloni e ponti . . . . .	98
Catenaria e pali . . . . .	99
Sganciatori . . . . .	100
Ganci e semaforo . . . . .	101
Piattaforma girevole . . . . .	102
Passaggi a livello . . . . .	103
Passaggi a livello . . . . .	104

**STAZIONI ED ACCESSORI**

Stazioni ed accessori . . . . .	105
Accessori per parchi ferroviari . . . . .	106
Studi per stazioni . . . . .	107

**PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI**

108

**TRAMWAY**

Tramway . . . . .	109
Accessori per Tramway . . . . .	110

**SCARTAMENTO "O"**

111

**IMPIANTI COMPLETI**

112

**LOCOMOTIVE**

Locomotiva elettrica italiana . . . . .	114
Locomotive tedesche . . . . .	115
Locomotive d'epoca americane . . . . .	116
Locomotiva a vapore da manovra . . . . .	117
Locomotive diesel americane . . . . .	118

**CARRI MERCE**

<b>Carri merce europei</b>	
Carri merce italiani . . . . .	119
Carri merce tedeschi . . . . .	119
Carro merce belga e svedese . . . . .	121
Carri merce americani . . . . .	121

**CARROZZE**

<b>Carrozze europee</b>	
Carrozze italiane . . . . .	122
Carrozze tedesche . . . . .	123
Carrozza francese . . . . .	124

**FABBRICATI**

124

**TRENHOBBY "O"**

125

**BINARI E SCAMBI**

126

**Parti di ricambio**

126

**SERIE CAPOLAVORI**

127

**SCARTAMENTO "N"**

128

**ASSORTIMENTI GRANDI TRENI**

129

**HOBBY TRACK "N"**

134

Esempi di tracciati . . . . .	135
-------------------------------	-----

**LOCOMOTIVE**

<b>Locomotive europee</b>	
Locomotiva a vapore tedesca e inglese . . . . .	136
Locomotive a vapore francesi . . . . .	137
Locomotive elettriche e diesel italiane . . . . .	138
Locomotive diesel tedesche . . . . .	138
Locomotiva diesel belga . . . . .	139
<b>Locomotive americane</b>	
Locomotive a vapore . . . . .	139
Locomotive diesel . . . . .	142

**CARRI MERCE**

<b>Carri merce europei</b>	
Carri merce italiani e tedeschi . . . . .	144
Carri merce belga e svedese . . . . .	145
Carri merce americani . . . . .	146

**CARROZZE**

<b>Carrozze europee</b>	
Carrozze italiane . . . . .	149
Carrozze francesi . . . . .	150
Carrozze tedesche . . . . .	151
<b>Carrozze americane</b>	
Carrozze anni '20 . . . . .	151
Carrozze aerodinamiche . . . . .	153

**ASSORTIMENTI CARRI E CARROZZE**

155

**MATERIALE D'ARMAMENTO**

Binari . . . . .	155
Binari scambi e incroci . . . . .	156
Binari speciali ed accessori . . . . .	157
Piloni e ponti . . . . .	158
Simbologia per tracciati ed esemplificazioni tecniche . . . . .	159
Esempi di tracciati . . . . .	160
Parti di ricambio . . . . .	160

**ELEMENTI DI COMANDO**

161

**RIVAROSSI NEL MONDO**

Bollino per il Clan dei Rivarossi . . . . .	164
---	-----

# DA STEPHENSON A RIVAROSSI

*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 darvi tutta la storia dei treni, 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, 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.

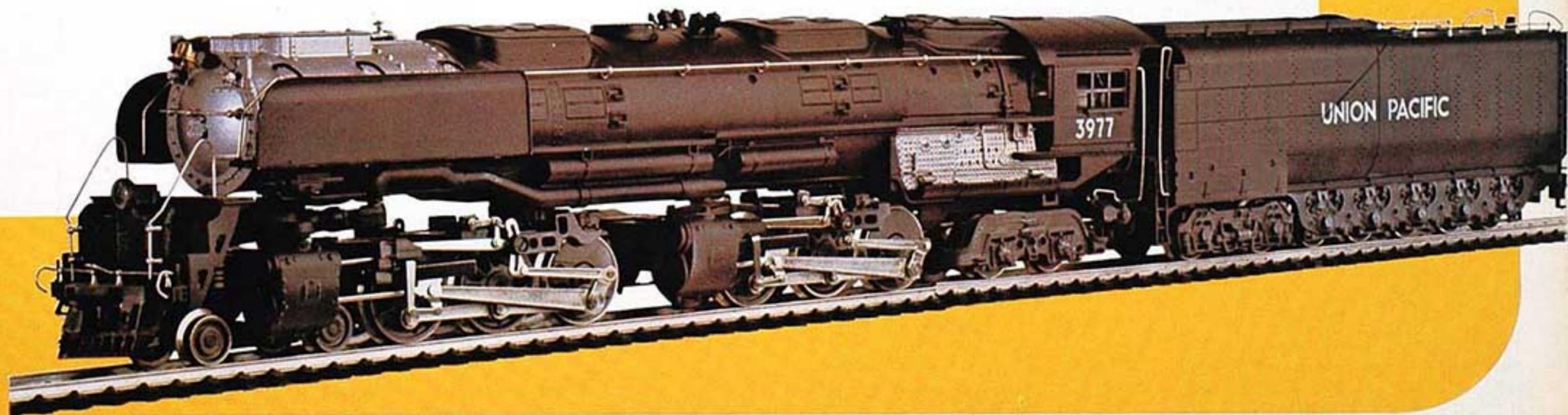
Lo « scartamento » nel linguaggio tecnico in uso nel settore delle ferrovie vere, si chiama « écartement » in francese, « Spurweite » in tedesco, « gauge » in inglese, « ancho de via » in spagnolo...

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

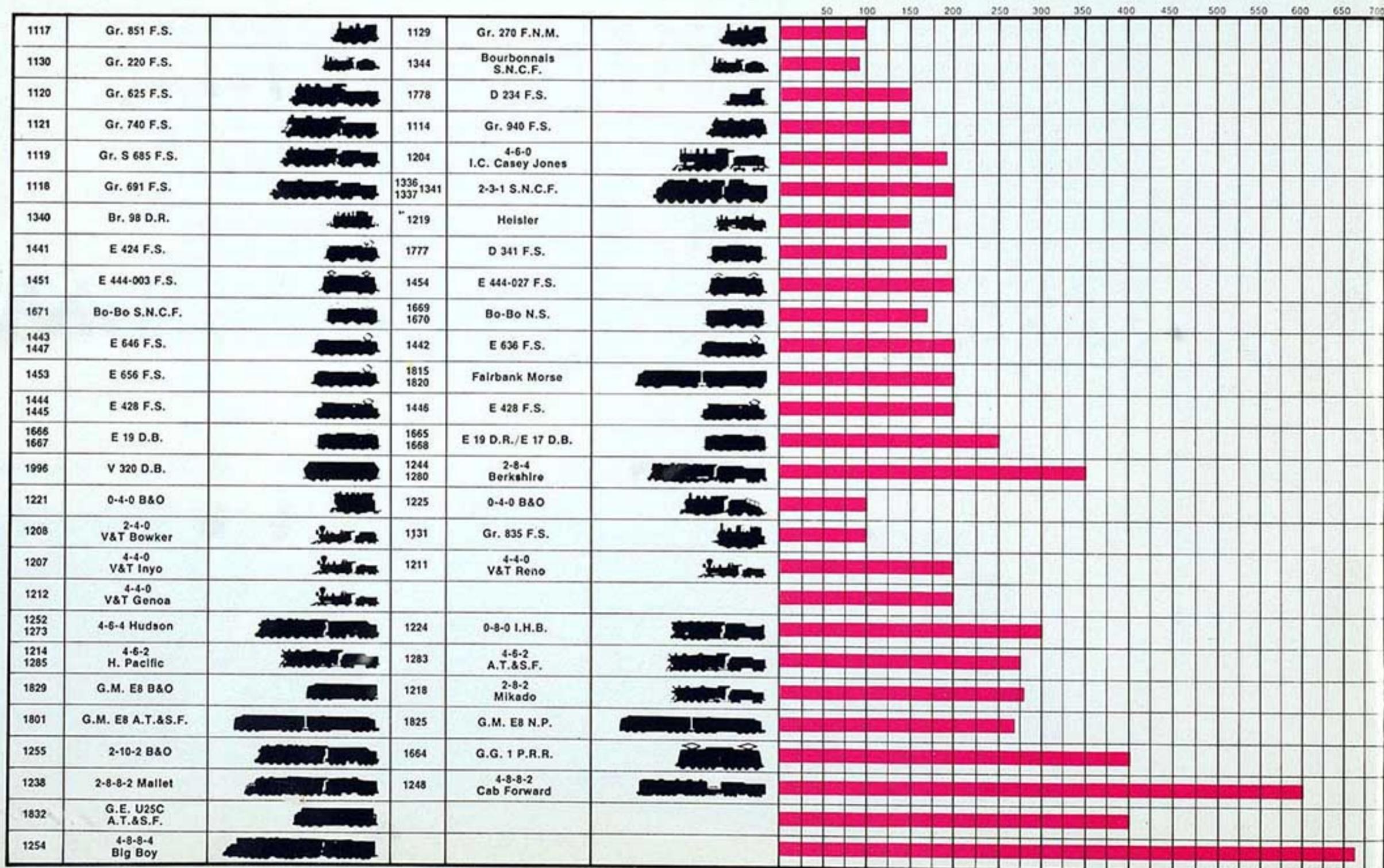


GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE DELLE LOCOMOTIVE RIVAROSSÌ ESPRESSO IN NUMERO D'ASSI TRAINATI

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

## 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	francese		< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	francese	
< o o		1 A	2-2-0	1 10	Planet	< O O O O	D	0-8-0	0 40	8-wheel switcher	
< o o o		1 A 1	2-2-2	1 11	Jenny Lind, Buddicom	< O O O O o	D 1	0-8-2	0 41	8-Coupled	
< o o o o		2 A	4-2-0	2 10	Crampton	< o O O O O o o	D 2	0-8-4	0 42		
< o o o o o		2 A 1	4-2-2	2 11	Single Driver, Bicycle	< o o O O O O	1 D	2-8-0	1 40	Consolidation	
< o o		B	0-4-0	0 20	4-wheel switcher, 4 wheeler	< o o O O O O o	1 D 1	2-8-2	1 41	Mikado	
< o o o		B 1	0-4-2	0 21		< o o O O O O o o	1 D 2	2-8-4	1 42	Berkshire	
< o o o o		B 2	0-4-4	0 22	Forney 4-Coupled	< o o o O O O O	2 D	4-8-0	2 40	Twelve wheeler	
< o o o o o		1 B	2-4-0	1 20	Four wheeler	< o o o O O O O o	2 D 1	4-8-2	2 41	Mountain, Mohawk	
< o o o o o		1 B 1	2-4-2	1 21	Columbia	< o o o O O O O o o	2 D 2	4-8-4	2 42	Pocono, Confederation, Niagara, Northern	
< o o o o o o		1 B 2	2-4-4	1 22		< o o o O O O O o o o					
< o o o o o		2 B	4-4-0	2 20	American	< o O O O O	E	0-10-0	0 50	10-wheel switcher, 10-Coupled	
< o o o o o o		2 B 1	4-4-2	2 21	Atlantic	< o O O O O o	E 1	0-10-2	0 51	Union	
< o o o o o o o		2 B 2	4-4-4	2 22	Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia	< o o O O O O o	1 E	2-10-0	1 50	Decapod	
< o o o o o o o						< o o o O O O O o o	1 E 1	2-10-2	1 51	Santa Fé, Lorraine	
< o o o o o o o						< o o o O O O O o o o	1 E 2	2-10-4	1 52	Texas, Selkirk	
< o o o o o o o						< o o o O O O O o o o o	2 E	4-10-0	2 50	Mastodon	
< o o o o o o o						< o o o O O O O o o o o o	2 E 1	4-10-2	2 51	Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain	
< o o o		C	0-6-0	0 30	6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupled	< o O O O O O	F	0-12-0	0 60	Centipede	
< o o o o		C 1	0-6-2	0 31		< o O O O O O o	1 F	2-12-0	1 60	Javanic	
< o o o o o		C 2	0-6-4	0 32	Forney 6-Coupled	< o o O O O O O o	1 F 1	2-12-2	1 61		
< o o o o o o		1 C	2-6-0	1 30	Mogul	< o o o O O O O O o	1 F 2	2-12-4	1 62		
< o o o o o o o		1 C 1	2-6-2	1 31	Prairie	< o o o o O O O O O o	2 F	4-12-0	2 60		
< o o o o o o o		1 C 2	2-6-4	1 32	Adriatic	< o o o o O O O O O o o	2 F 1	4-12-2	2 61	Union Pacific	
< o o o o o o o		2 C	4-6-0	2 30	Ten wheeler	< o o o o O O O O O o o o	2 F 2	4-12-4	2 62	Soviet	
< o o o o o o o		2 C 1	4-6-2	2 31	Pacific	< o o o o O O O O O o o o o					
< o o o o o o o		2 C 2	4-6-4	2 32	Baltic, Hudson	< o o o o O O O O O o o o o o					

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 20 + 0 20	Alleghany Union Pacific, Challenger
< o o + o o o		B B 1	0-4-0+0-4-2	0 20 + 0 21	
< o o o o + o o o o		2 B 1 1 B 2	4-4-2+2-4-4	2 21 + 1 22	
< o o o + o o o		C C	0-6-0+0-6-0	0 30 + 0 30	Mallet (Articulated) Mallet (Articulated) Yellowstone Mallet (Articulated) Big Boy
< o o o o + o o o o o o		1 C C 3	2-6-0+0-6-6	1 30 + 0 33	
< o o o o o + o o o o o		2 C C 2	4-6-0+0-6-4	2 30 + 0 32	
< o o o o o o + o o o o o o		2 C 1 1 C 2	4-6-2+2-6-4	2 31 + 1 32	
< o o o o + o o o o		D D	0-8-0+0-8-0	0 40 + 0 40	Triplex
< o o o o o + o o o o o		1 D D 1	2-8-0+0-8-2	1 40 + 0 41	
< o o o o o + o o o o o o		1 D D 2	2-8-0+0-8-4	1 40 + 0 42	
< o o o o o o + o o o o o		2 D D 1	4-8-0+0-8-2	2 40 + 0 42	
< o o o o o o + o o o o o o		2 D D 2	4-8-0+0-8-4	2 40 + 0 42	
< o o o o o o o + o o o o o o o		2 D 1 1 D 2	4-8-2+2-8-4	2 41 + 1 42	
< o o o o o o + o o o o o o		1 E E 1	2-10-0+0-10-2	1 50 + 0 51	
< o o o o o o o + o o o o o o o o		(1 D) D + D 1	2-8-0+0-8-0+0-8-2	1 40 + 0 40 + 0 41	

## LOCOMOTIVE ELETTRICHE E DIESEL

I gruppi degli assi portanti sono espressi da cifre che ne precisano la quantità, mentre quelli degli assi motori sono indicati da lettere maiuscole che nella loro posizione alfabetica danno analogia risposta.

Poiché le locomotive, sia elettriche che diesel, possono disporre di più complessi separati formati da assi portanti o motori, ogni complesso possiede una propria indicazione separata da quella successiva.

Se gli assi motori sono azionati ciascuno da un proprio motore si fa solitamente seguire alla lettera maiuscola la lettera « o » minuscola.

La tabella fornisce alcuni esempi esplicativi.

Rodiggio	Classificazione	Esempi tipici
o o	B	D 225 F.S.
o o o	C	D 234 F.S.
o o o o	Bo+Bo	E 424 F.S.; E 444 F.S.
o o o o	1A+A1	Aln 668 F.S.
o o o o o	C+C	V 320 DB
o o o o o o	A1A+A1A	GE EMD E8
o o o o o o	Bo+Bo+Bo	E 636 F.S.; E 646 F.S.; E 656 F.S.
o o o o o o	1+D+1	E 18 DB; E 19 DB
o o o o o o o	2-Bo+Bo-2	E 428 FS
o o o o o o o o	2-Co+Co-2	GG 1

# GIOCATRENO

# HO

confezione completa in quattro versioni per iniziare i più giovani allo splendido hobby del fermodellismo



501



501

Treno merci di tipo italiano composto da: una locomotiva diesel-idraulica a due assi con illuminazione frontale, carri merce a sponde alte serie E, carro serbatoio per il trasporto di carburante. Il tracciato dei binari, realizzabile con i 18 elementi, è a forma di grande ovale e comprende due ponti con relative travate. Completa la confezione il trasformatore-raddrizzatore con primario a 220 V munito di regolatore di velocità su entrambi i sensi di marcia. Il trasformatore dispone di una uscita a 15 V in corrente alternata utilizzabile per il comando di scambi elettromagnetici od accessori illuminati. Lunghezza del convoglio cm. 47.

511

Confezione come 501 ma con primario a 125 V.

521

Confezione come 501 ma senza trasformatore.



503



503

Treno merci di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D341 (Fiat) delle F.S. con illuminazione frontale, da un carro refrigerante a grande capacità serie IRS, da un carro scoperto a sponde alte serie E e da un carro serbatoio per il trasporto di carburante. Il tracciato dei binari, realizzabile con i 18 elementi, è a forma di grande ovale e comprende due ponti con relative travate. Completa la confezione il trasformatore-raddrizzatore con primario a 220 V munito di regolatore di velocità su entrambi i sensi di marcia. Il trasformatore dispone di una uscita a 15 V in corrente alternata utilizzabile per il comando di scambi elettromagnetici od accessori illuminati. Lunghezza del convoglio cm. 63.

513

Confezione come 503 ma con primario a 125 V.

523

Confezione come 503 ma senza trasformatore.



504



504

Treno passeggeri di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D-341 (Breda) F.S. con illuminazione frontale, da due carrozze a carrelli serie BZ 34700 FS complete di arredamento interno. Il tracciato dei binari, realizzabile con i 18 elementi, è a forma di grande ovale e comprende due ponti con relative travate. Completa la confezione il trasformatore-raddrizzatore con primario a 220 V munito di regolatore di velocità su entrambi i sensi di marcia. Il trasformatore dispone di una uscita a 15 V in corrente alternata utilizzabile per il comando di scambi elettromagnetici od accessori illuminati. Lunghezza del convoglio cm. 67.

514

Confezione come 504 ma con primario a 125 V.

524

Confezione come 504 ma senza trasformatore.



505



505

Treno passeggeri d'epoca di tipo italiano composto da una locomotiva a vapore a tre assi Gr 835 F.S. completa d'illuminazione frontale e da due carrozze passeggeri, una delle quali con scomparto bagagliaio. Il tracciato dei binari, realizzabile con i 18 elementi, è a forma di grande ovale e comprende due ponti con relative travate. Completa la confezione il trasformatore-raddrizzatore con primario a 220 V munito di regolatore di velocità su entrambi i sensi di marcia. Il trasformatore dispone di una uscita a 15 V in corrente alternata utilizzabile per il comando di scambi elettromagnetici od accessori illuminati. Lunghezza del convoglio cm. 42.

515

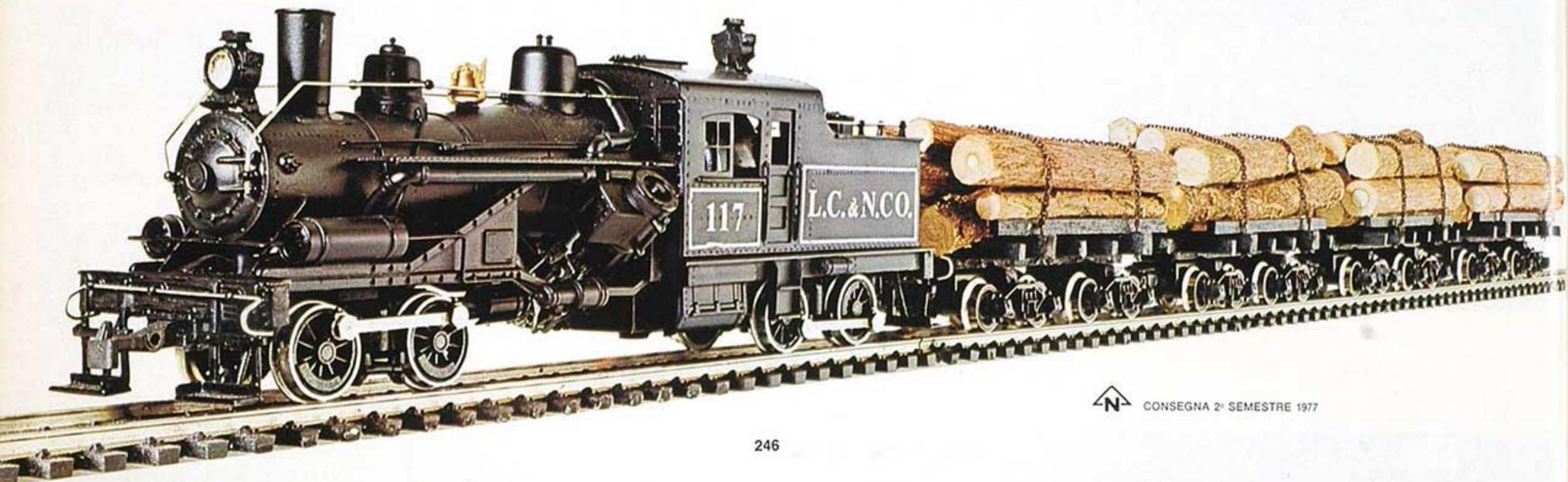
Confezione come 505 ma con primario a 125 V.

525

Confezione come 505 ma senza trasformatore.

I TRENI D'EPOCA

# TIMBERJACK TRAIN



CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

246

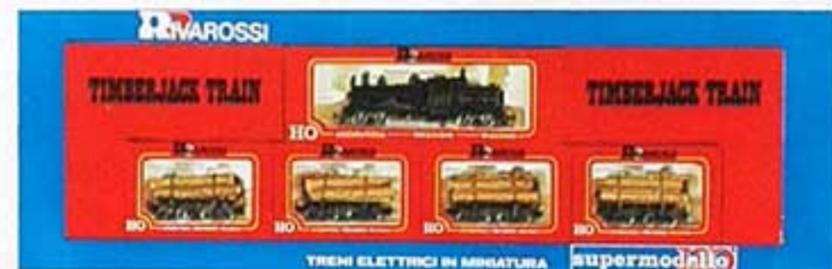
Una nostalgica e grande era è passata. Il lamento cupo del fischio della ansimante vaporiera non s'ode più. Il giallo chiaro del faro della locomotiva non s'intravede più tra gli alberi della fitta foresta ed il ricordo di una fiorente attività di tagliatori di legna rimarrà vivo nella memoria o nelle pagine ingiallite della storia. Nelle vaste foreste nord americane erano sorte imprese che provvedevano al taglio degli alberi ad alto fusto per ricavarne legname da costruzione per i molteplici usi. Non si costruivano strade ma si posavano rotaie per trasportare su di esse i tronchi sfronati da avviare alle segherie. Nel Michigan e nella California, alla fine del secolo scorso ed agli inizi dell'attuale, erano numerose le « Lumber Company » e tutte ebbero una propria ferrovia. Le locomotive che furono studiate, se così possiamo dire in quanto non si poteva

certo parlare di razionale ciclo di progettazione e costruzione in serie, per questo impiego particolare, dovevano svolgere il loro servizio su binari posati alla meglio su terra battuta, con curve a strettissimo raggio e forti pendenze. Nacquero così tipi caratteristici di motrici come « Shay » « Clymax » ed « Heisler ». Tutti questi mezzi, seppur con sistemi diversi, disponevano di carrelli motori, soluzione valida ed indispensabile per l'iscrizione sulle strettissime curve.

I carri per il legname, i « log buggies », erano molto semplici. Due carrelli del tipo « arch bar » erano collegati tra loro da una trave, che formava anche l'ossatura del carro. Tra gli stanti e tenuti da catene erano collocati i tronchi. E tutto il convoglio tra sbuffi e scricchiolii partiva alla volta della segheria situata, forse, a parecchie miglia di distanza mentre nei boschi continuava, alacre, il lavoro di seghe ed accette tra lo schianto di altri alberi che cadevano.

246

Confezione del convoglio « Timberjack » con caratteristica locomotiva a vapore tipo Heisler munita di carrelli e quattro carri « log buggie » completi di carico di tronchi. I carri « log buggie » sono equipaggiati da carrelli « arch-bar ». Lunghezza del convoglio cm. 53.



246

# Treno merci dei laghi



145

 CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977

Da cento anni le Ferrovie Nord Milano sono una realtà. Nel 1874 venne presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un progetto per la costruzione di una linea ferroviaria da Milano a Saronno che il 22 Marzo 1879 venne aperta all'esercizio. Fu-

rono uniti a Milano, in seguito, sempre più Comuni perchè la rete ferroviaria delle FNM si estese raggiungendo Como, Varese e Laveno. Al traffico passeggeri è legato anche un traffico merci assai attivo per alimentare le numerosissime imprese artigianali ed anche industriali legate ai prodotti tipici della regione. In omaggio

145



a questo importante, anche se poco conosciuto genere di servizio, siamo lieti di proporre « Il treno merci dei laghi » alla testa del quale abbiamo posto una caratteristica locomotiva d'epoca delle FNM, la 270 nei suoi caratteristici colori.

145

Confezione del convoglio « Il treno merci dei laghi »: locomotiva a vapore Gr 270 delle FNM, carro coperto serie C 251 FNM, carro scoperto a sponde alte serie M della Società Veneta, carro pianale serie P della SEFTA, carro coperto serie F delle F.S. Lunghezza del convoglio cm. 56,5.

199

Stesse caratteristiche della confezione 145 ma con locomotiva predisposta per funzionamento in corrente alternata.

# Der Windbergbahn Zug



302

 CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977

Caratteristico convoglio passeggeri tedesco per servizio locale. Il treno comprende una locomotiva a vapore, articolata secondo il sistema Meyer, Baurheie 98 delle Deutsche Reichsbahn e da quattro carrozze a due assi. Il collegamento tra Dresda

e Possendorf era svolto da un servizio ferroviario basato su treni locali e la linea, dal percorso molto tortuoso e con forti pendenze, fino al 25 per mille, richiedeva motrici particolari che, oltre a buona potenza, potessero agire indifferentemente nei due sensi e possedessero un rodiggio

adatto per iscriversi nelle curve con raggio ridotto. Una di queste locomotive, la 98 001, è stata preservata dalla demolizione ed è attualmente conservata al Museo dei Trasporti di Dresda. Lunghezza del convoglio cm. 55

302



302

Confezione del convoglio « Der Windbergbahn Zug »: locomotiva articolata a vapore BR 98 delle D.R. - vagone bagagliaio e tre carrozze di 3° classe delle Deutsche Reichsbahn. Lunghezza del convoglio cm. 71.

399

Convoglio con le stesse caratteristiche del 302 ma costruito per il funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

« I convogli 246, 145, 302 possono essere completati con le speciali confezioni Hobby Track illustrate a pagina 37 ».

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

## LA FLÈCHE D'OR



 CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

All'inizio dell'era ferroviaria ogni locomotiva era contraddistinta da un nome ...di battesimo. Tale tradizione scomparve con il tempo e la distinzione dei mezzi rimase affidata ad aridi numeri. Al contrario, ciò avvenne per i treni.

La comparsa di grandi espressi internazionali e di lusso fece sì che la loro distinzione avvenisse anche con nomi più pratici per il vasto pubblico degli utenti

lasciando i numeri agli « addetti ai lavori ». Tra questi famosi treni, in Francia, ebbe un posto d'onore, fino al 30 Settembre 1972, la « Flèche d'Or » che assicurava il collegamento tra Parigi e Calais Maritime. Da Dover raggiungeva Londra con il nome di « Golden Arrow » una simile composizione delle ferrovie inglesi.

Nel periodo della trazione a vapore « La Flèche d'Or », treno di lusso, era solitamente trainato da locomotive Pacific 2-3-1 « Chapelon » della « Compagnie du Nord ». Le vetture erano tra le più confortevoli: spiccavano le « Pullman » della CIWL e, sempre della CIWL, erano le carrozze con letti provenienti dalla Costa Azzurra e le carrozze ristorante.

Infatti la « Compagnia Internazionale delle Carrozze Letto e dei Grandi Treni Espres-

310

313 Impianto completo come il 310 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

si Europei » assicurava pienamente tutto il prestigio che il suo nome prometteva.

310

Confezione del convoglio « La Flèche d'Or » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore Pacific 231 « Chapelon » • bagagliaio della CIWL • carrozza con letti tipo LX della CIWL • carrozza « Pullman » tipo VPC della CIWL • carrozza ristorante tipo VS CIWL. Lunghezza del convoglio completo cm. 145.

2936 (non illustrato)

Confezione come la 310 ma senza la locomotiva.

Le carrozze di questo convoglio sono complete di arredamento interno e illuminazione.



310

GLI ORIGINALI DELLE CARROZZE LETTO E PULLMAN DELLA C.I.W.L. SONO ESPOSTI AL MUSEO FERROVIARIO DI MULHOUSE

supermodello

# the "ROYAL SCOT,"



« Royal Scot » di George Heiron,  
riprodotto dalla rivista « Locomotive Illustrated »  
per gentile concessione  
dell'Editore **IAN ALLAN**



312



CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

312

315 Impianto completo come il 312 con corredo della confezione « Hobby Track » 3001.

312

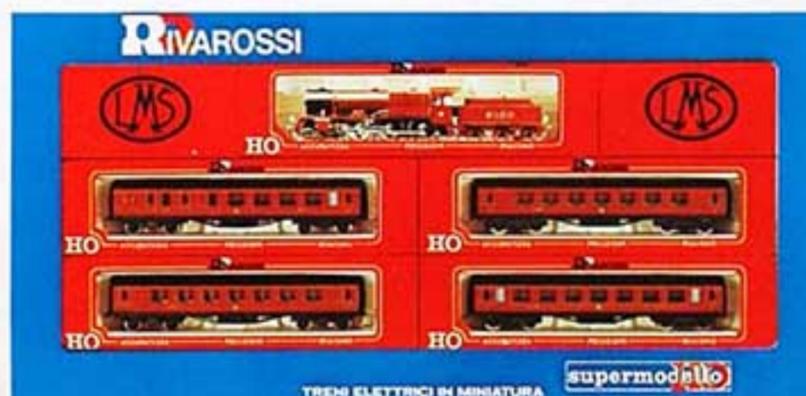
Confezione del convoglio « Royal Scot » con locomotiva.

Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-0 « Royal Scot » delle LMS - carrozza mista con scompartimento per il personale del treno e scompartimenti di 1° classe - carrozza di terza classe - due carrozze di 1° classe. Tutte le carrozze sono della LMS.

Lunghezza del convoglio completo cm. 105.

2937 (non illustrato)

Confezione come la 312 ma senza locomotiva.



312

supermodello

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI "GAMBRINUS"



604

605 Impianto completo come il 604 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

Per rendere maggiormente noti al pubblico i più « illustri » collegamenti ferroviari che uniscono diverse città di una stessa nazione oppure città di nazioni diverse con convogli internazionali si è ricorso a nomi.

È una moda non solo americana ma anche europea; infatti sono noti a tutti nomi di treni famosi quali ad esempio « Simplon Orient Express » oppure « Valigia delle Indie » che fecero da sfondo ad avventure di viaggi od a films.

È forse doveroso, per curiosità, elencare in questo poco spazio alcuni nomi celebri di convogli ancora in pieno servizio ed altri ormai scomparsi ed indicarne il tragitto: « The Flying Scotsman » London-Edinburgh • « Golden Arrow-Flèche d'Or » London-Calais-Paris • « Orient Express » Paris-München-Wien • « Simplon Orient Express » Paris-Simplon-Milano-Beograd-

Istanbul-Athenai • « Le Mistral » Paris-Lyon-Nice • « Rheingold » Hoek van Holland-Köln-Basel • « Berolina » Berlin Ostbf-Warszawa-Moskova e l'elenco potrebbe continuare.

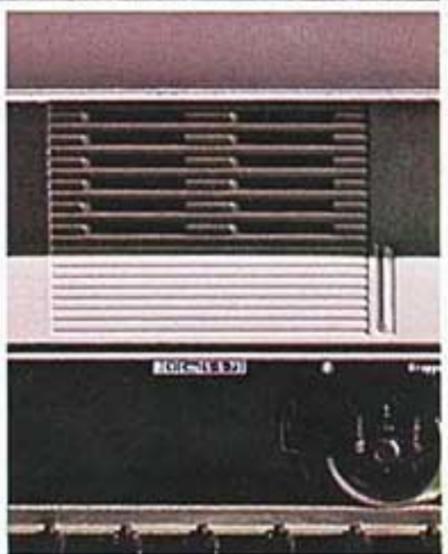
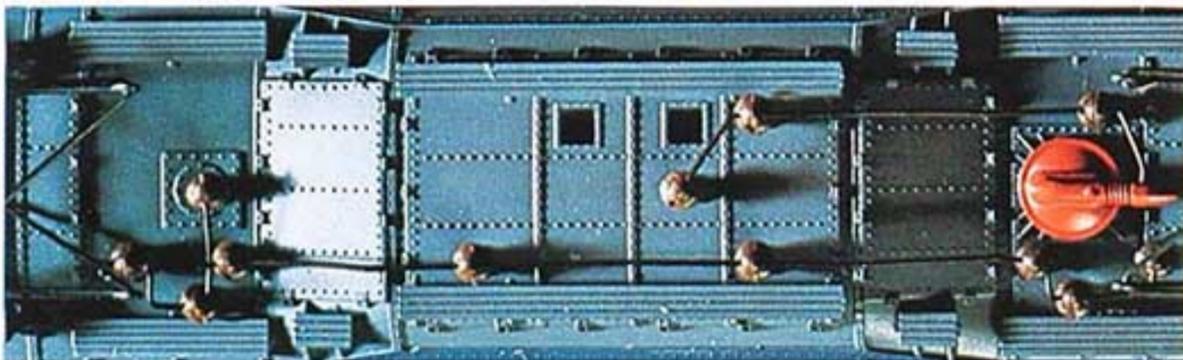
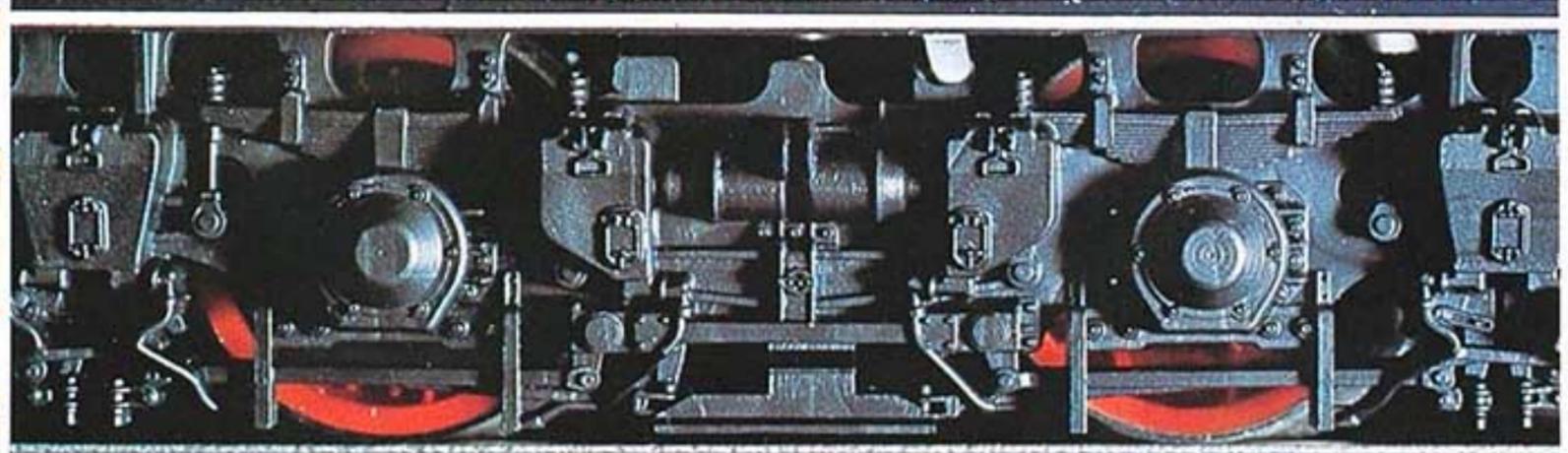
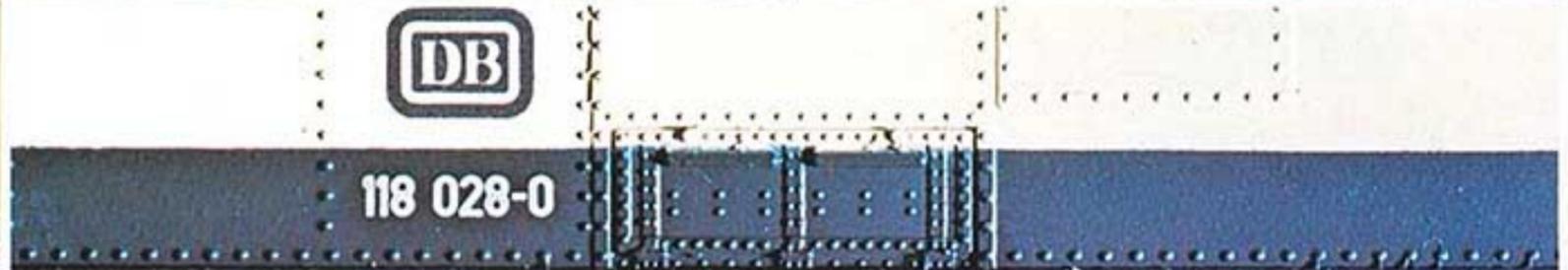
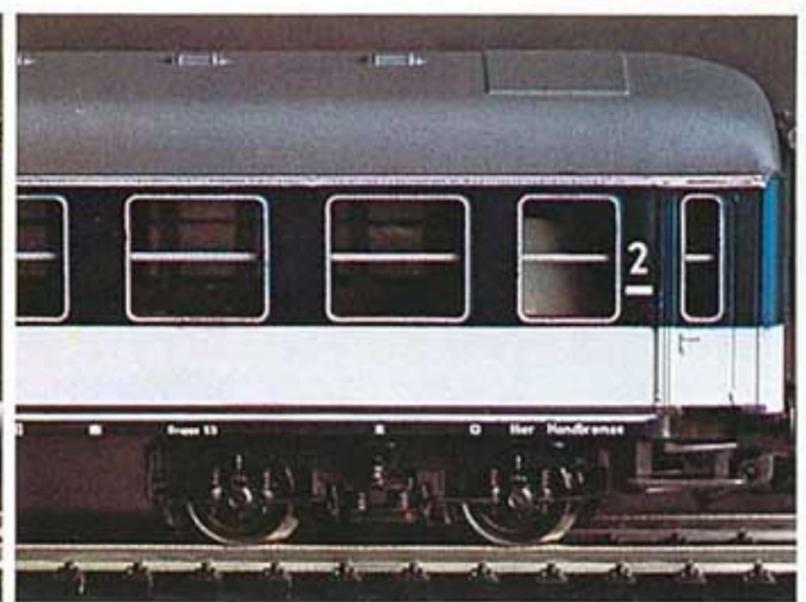
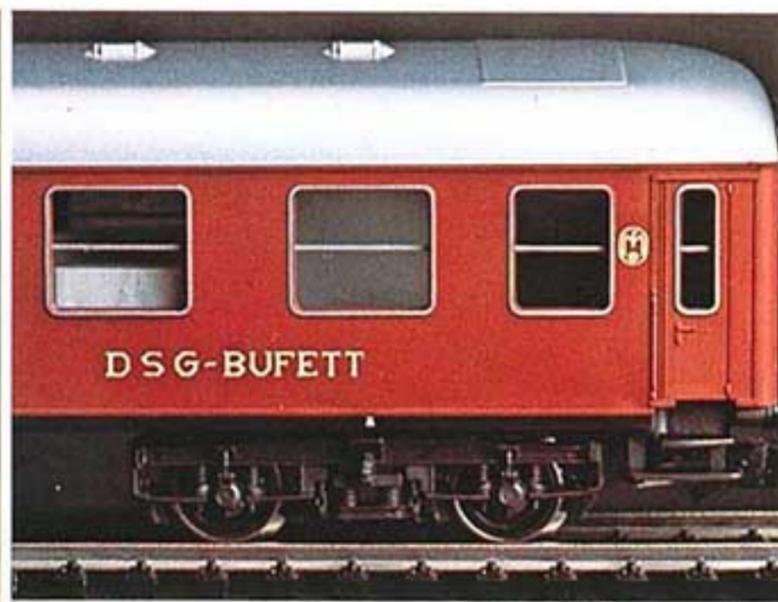
La composizione, che qui presentiamo, potrebbe essere quella del treno « Gambrius » che fra l'altro tocca due importanti città della Baviera: Monaco e Norimberga.

604

Confezione del convoglio « Gambrius » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica 118 028-0 nei nuovi colori turchese e beige, bagagliaio serie Düm • carrozza mista di 2° classe e buffet serie BR buüm • carrozza di 1° classe serie Aüm • carrozza di 2° classe serie Büm. Lunghezza del convoglio completo cm. 140.



604



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# Loreley-Express



CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977

Nell'Europa il « viaggiare » in treno è molto popolare per diverse ragioni. L'attacco al trasporto ferroviario da parte dell'automobile ha, al momento attuale, un ragguardevole vantaggio sui percorsi limitati e l'ubicazione degli aeroporti rispetto alle grandi città (magari è necessario un viaggio in autobus di un'ora per raggiungerli) limita la scelta dell'aereo ai percorsi lunghi. Nel campo quindi di distanze intermedie, l'uso del treno ha ancora buon gioco, ed in Europa, i percorsi tra le importanti città rientrano in questa casistica. Sui treni di maggiore importanza il viaggiatore

dispone di ottime carrozze, spesso dotate di condizionamento d'aria, ove all'occorrenza può essere riservato un posto a sedere grazie ad una rete di prenotazioni effettuate da Agenzie di viaggio e dalle Amministrazioni ferroviarie dei vari paesi.

Gli orari di questi convogli sono oggetto di particolari ed attenti studi per far sì che il viaggio avvenga in condizioni ottimali di tempo e di percorrenza. Questi convogli, che possono definirsi internazionali, hanno solitamente una lunga percorrenza ed il loro instradamento tiene appunto conto di tutte le esigenze accennate.

Il Loreley Express, che collega Roma ad Hoek van Holland, attraversa buona parte d'Italia, tutta la Svizzera e la Germania (e qui entrava in gioco la trazione con le locomotive BR 10) per raggiungere l'importante città-porto sulle rive del Mare del Nord in Olanda.

311

314 Impianto completo come il 311 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

311

Confezione del convoglio «Lorely Express» con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore, con tender, Baurheie 10 delle D.B. • carrozza bagagliaio Düm • carrozza di 1° classe serie Aüm • carrozza con letti serie WLA D.S.G. • carrozza mista di 2° classe e buffet serie BR buüm. • Lunghezza del convoglio completo cm. 148.



TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

supermodello

# “R 95”

## RAPIDO MILANO-VENEZIA ANNO 1937



CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

supermodello

Sull'importante linea che collega Milano a Venezia circolavano, poco dopo la metà degli anni '30, quattro convogli rapidi giornalieri: R91 ed R95 da Milano, R90 ed R92 da Venezia. Il sistema di trazione era esclusivamente a vapore in quanto la linea non era allora elettrificata (e non lo sarebbe stata fino alla fine degli anni cinquanta). Ma parliamo un po' di uno di questi « Rapidi ». L'R95 s'avviò!

Dapprima lentamente tra sbuffi di fumo e vapore, poi a velocità crescente il convoglio lasciò dietro di sé l'ampissima tettoia a cinque volte della stazione di Milano Centrale e l'intrico dei suoi binari per lanciarsi verso la « Città della Laguna ». Erano le 18 e 10 minuti di un pomeriggio di Maggio e Venezia, distante 266 chilometri, sarebbe stata raggiunta in poco più di tre ore.

A bordo del convoglio erano importanti

personaggi dell'industria milanese, fresche coppie di sposi e forse anche uomini politici che desideravano raggiungere Venezia, loro meta per riunioni o per una notte di svaghi al Lido. All'ora di cena, dalle moderne e confortevoli carrozze, molti di essi si sarebbero recati nella efficientissima carrozza ristorante... « voitures restaurant ». I cuochi erano già da tempo al lavoro in modo che i solerti camerieri potessero servire, sotto l'egida della CIWL (Compagnie Internationale des Wagons Lits), succulenti manicaretti in quel tempio della gastronomia che, all'esterno tutto blu con scritte e filettature in giallo-oro, correva sulle rotaie.

Chi muoveva il tutto era una delle trentadue locomotive « Pacific » GR 691 che le F.S. avevano in servizio e che poteva raggiungere la velocità massima di 130 Km/h. Ore 21 e 17 minuti precise. Il treno, con

143

144 Impianto completo come il 143 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

sfrigolio di freni e scarichi di vapore s'arrestò. Venezia era raggiunta! Voci di portabagagli. Lentamente, poco dopo, qualche gondola si staccò dai pontili ed un vaporetto di linea s'allontanò per attraversare un tratto di laguna lasciando dietro di sé una scia scintillante di luci.

143

Confezione del convoglio rapido « R95 » « Milano-Venezia » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione originale degli anni '30: locomotiva a vapore GR 691-022 F.S. (rodiggio 2-3-1) completa di tender • bagagliaio-posta serie DUz 95000 con colori ed iscrizioni caratteristiche dell'epoca • carrozza mista di 1° e 2° classe serie ABz 52061 con coloriture ed iscrizioni caratteristiche • carrozza di 3° classe serie Cz 31149 • carrozza ristorante della CIWL nel tipico co-



143

lore blu con iscrizioni e filettature in giallo oro. Lunghezza del convoglio cm. 142.

2572 (non illustrato)

Confezione delle sole quattro carrozze d'epoca, come art. 143 senza locomotiva.

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI TRANS EUROP EXPRESS

“MEDIOLANUM”



supermodello

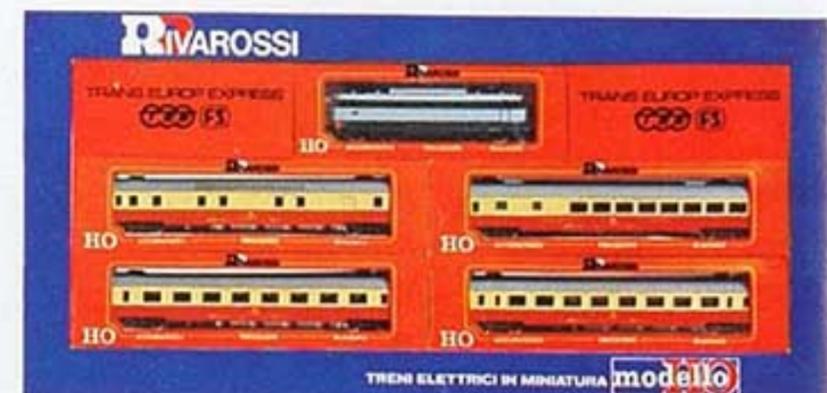
Sono trascorsi appena diciassette anni dall'entrata in servizio dei primi convogli « Trans Europ Express » e lo sviluppo raggiunto dalla rete TEE, nonché l'alto favore accordato dagli utenti a questo servizio, dimostra che l'idea prospettata nel 1953 non solo si è dimostrata valida, ma è veramente indovinata. 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 « E 44 », sono

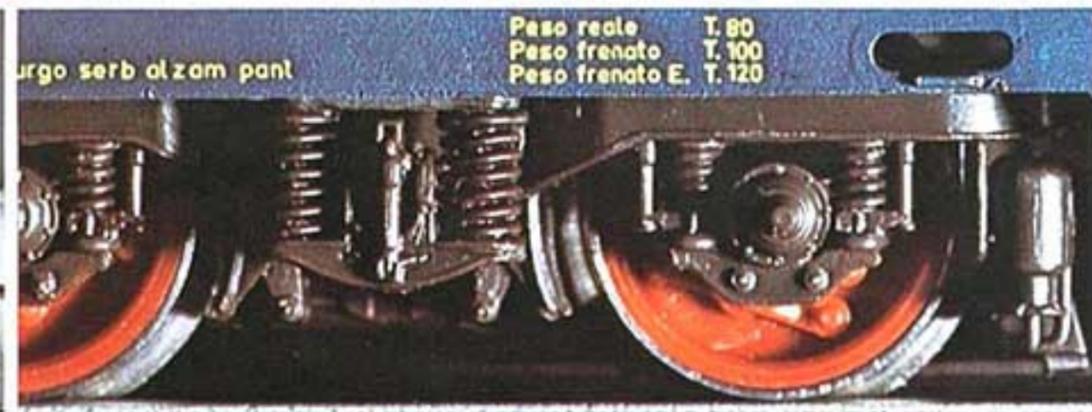
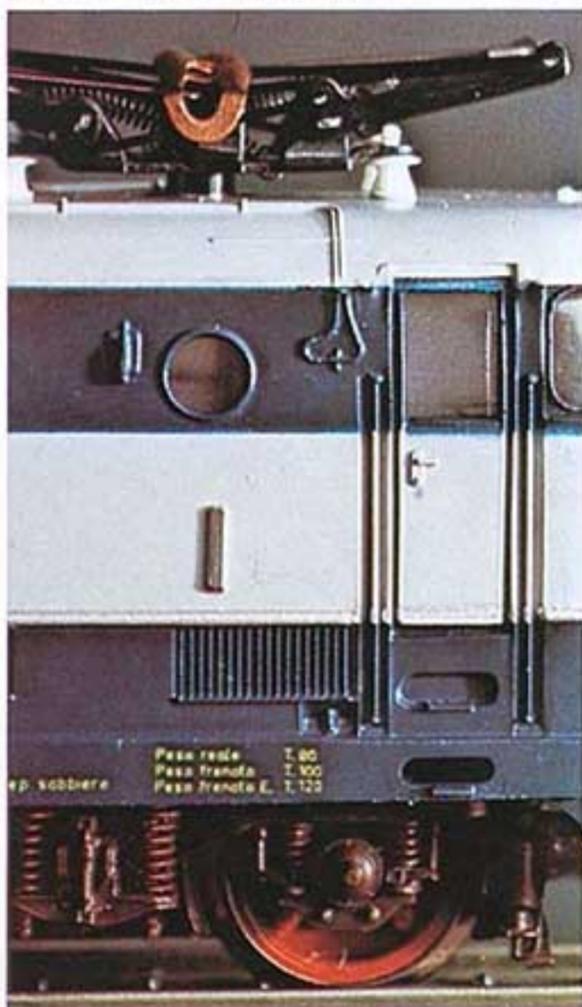
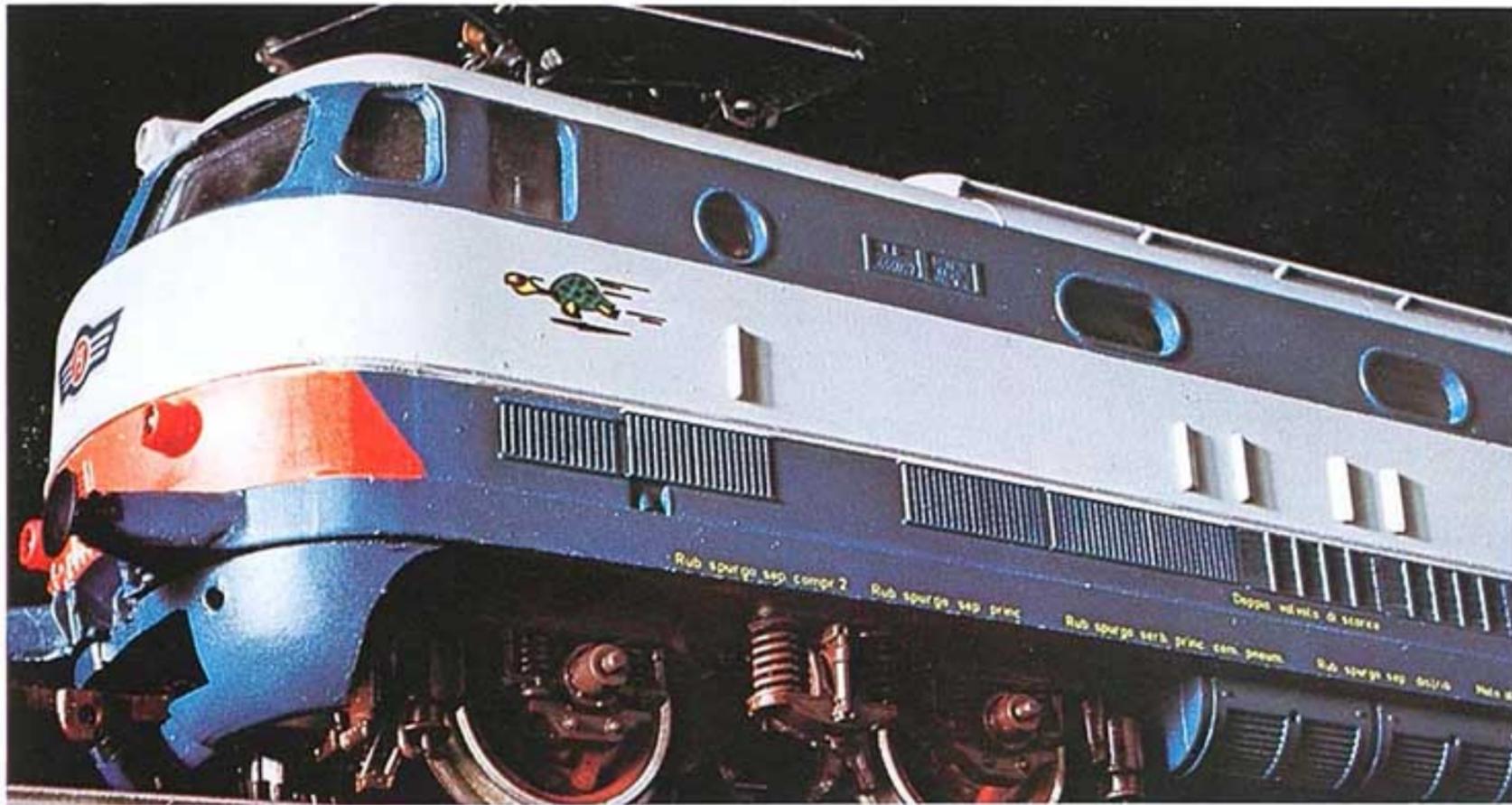
133  
418 Impianto completo come il 133 ma con corredo di Hobby Track 3001.

muniti di speciali carrelli che permettono velocità fino a 200 Km/h, sono dotate di portiere scorrevoli a chiusura automatica e di impianto di aria condizionata. 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.

133  
Confezione del convoglio TEE con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-027 (2ª serie) F.S. • vagono bagagliaio serie Dz • carrozza di 1ª



classe serie Az • carrozza ristorante serie Rz • carrozza salone 1ª classe serie Az • lunghezza del convoglio completo cm. 140. 2551 (non illustrato)  
Confezione come la 133 ma senza locomotiva.



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI CONVOGLIO AUTOMOTORE



1773

supermodello

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 colle-

gamenti: 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 integranti 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 comparti per guardaroba, quattro servizi, due comparti 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 HP 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.



1773

1773

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.

# BANDIERA

"VESUVIO"



Il servizio interno dei convogli TEE denominati « gran confort » oppure « bandiera » si sviluppa su 4 comunicazioni che si irradiano da Milano. « Adriatico » tra Milano e Bari • « Vesuvio » tra Milano e Roma-Napoli • « Cycnus » tra Milano e Ventimiglia • « Ambrosiano » tra Milano e Roma. Ciascun treno comprende alcune carrozze di 1° 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 me-

tallico impiegato è « autoestinguente » cioè si spegne da solo se non è più a 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 e, recentemente, anche ai nuovissimi E 656 da poco entrati in servizio.

425

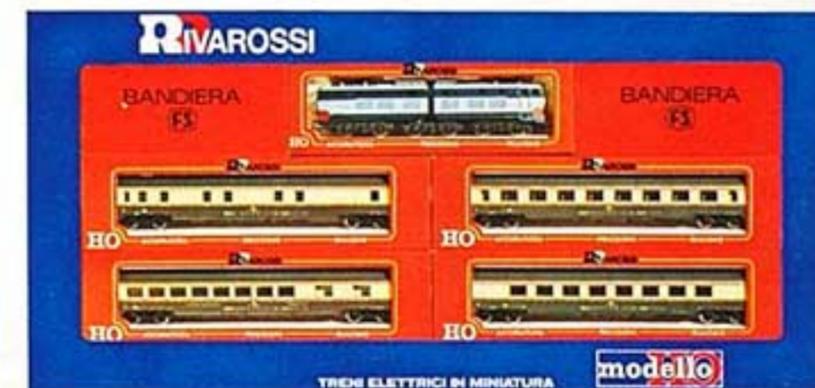
427 Impianto completo come il 425 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001

425

Confezione del convoglio TEE - Bandiera « VESUVIO » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 656-001 F.S. • vagone bagagliaio serie DZ • carrozza di 1° classe serie AZ • carrozza ristorante serie DZ • carrozza salone di 1° classe serie AZ • lunghezza del convoglio completo cm. 144.

2552 (non illustrato)

Confezione come la 425 ma senza locomotiva.



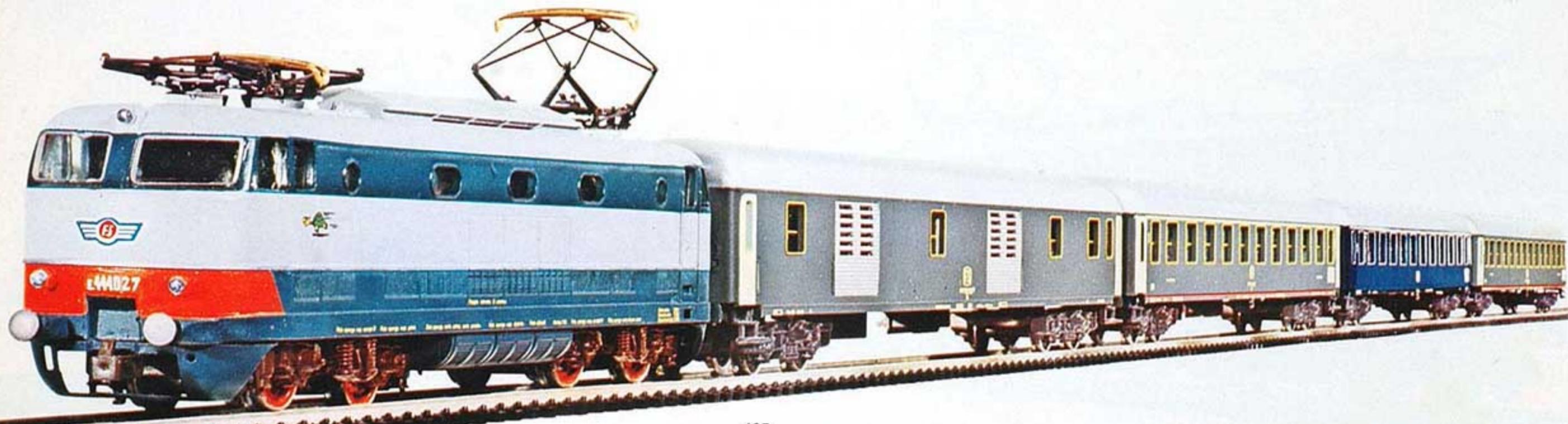
425

supermodello

"HO" 21

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# 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

135

417 Impianto completo come il 135 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

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.

135

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

2553 (non illustrato)

Confezione come la 135 ma senza locomotiva.



135

*“trans europ express  
merchandise”*

**TEEM** 



Le Amministrazioni ferroviarie europee collaborano strettamente fra loro nel quadro dell'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer).

La miglior prova di questa collaborazione è offerta, nel trasporto merci, dal servizio internazionale dei treni TEEM (Trans Europ Express Merchandise) i quali, si può dire, avvicinano i centri di produzione a quelli di consumo.

Da ogni nazione europea partono giornal-

mente con orari e percorrenze ben definite e rapide, treni TEEM che trasportano le più svariate merci, ma di preferenza derrate alimentari, verso i più lontani paesi europei ad una velocità media commerciale di 100 Km./ora.

Le pratiche doganali riguardanti le merci vengono celermente svolte prima della partenza in modo che al passaggio delle frontiere sono così eliminate le lunghissime soste. Dall'Italia la maggior parte dei convogli TEEM parte da Bologna, centro di raccolta agricolo commerciale, raggiungendo in poche ore gli importanti centri di arrivo e smistamento del Nord Europa. Solitamente al traino dei convogli TEEM sono destinate le locomotive elettriche del gruppo E 656 od E 428 e nella composizione sono solitamente preponderanti i carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari deperibili.

415

416 Impianto completo come il 415 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001

415

Confezione del convoglio «Treno Merci TEEM» con locomotiva. Il convoglio tipo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 646-027 • carro serbatoio serie M • carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari e birra • carri scoperti a sponde alte serie E • lunghezza del convoglio completo cm. 99.



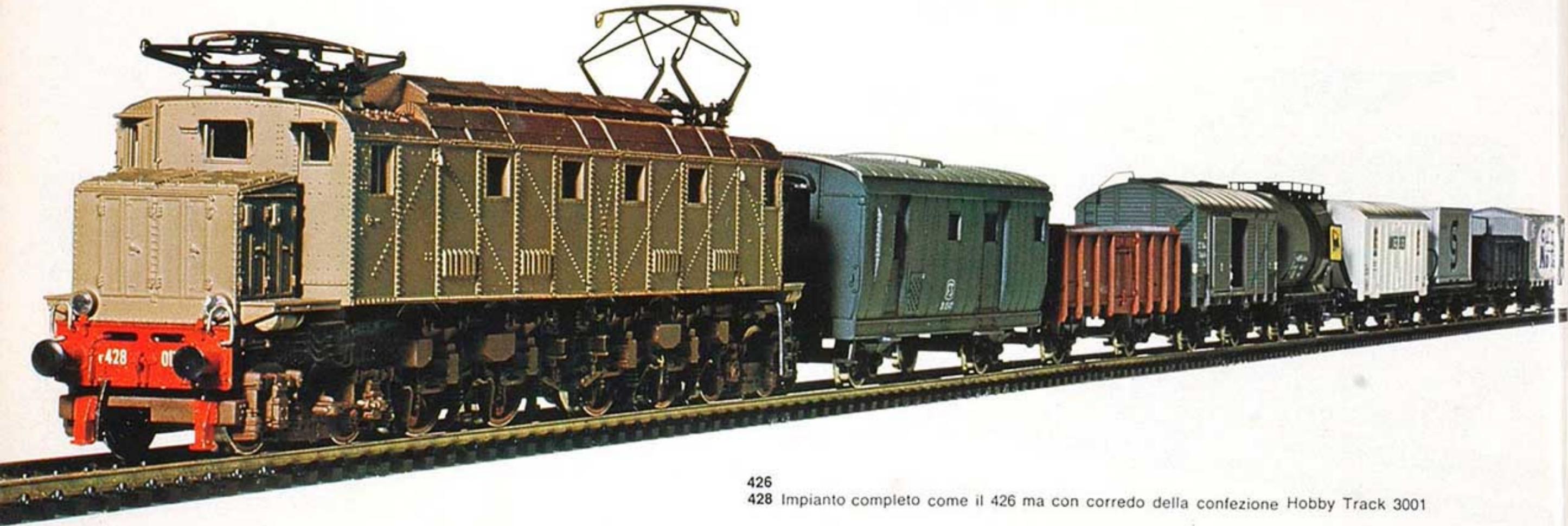
415

**supermodello**

"HO" 23

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

## “Treno merci completo”



426  
428 Impianto completo come il 426 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001

La riuscita politica di rilancio dei trasporti su rotaia, con conseguente incremento del traffico viaggiatori, ha creato problemi di sovraccarico alle linee ed ai mezzi in dotazione.

Di riflesso il settore del trasporto merci ha risentito di questo fatto in quanto esso deve sempre corrispondere alle esigenze del mercato e degli scambi.

Per ovviare all'inconveniente e per mantenere competitivo il trasporto merci su rotaia rispetto agli altri sistemi, l'Amministrazione delle F.S. ha introdotto il trasporto con « treno completo » da stazione mittente a quella di destinazione con conseguente rapido e regolare inoltro di ogni tipo di merce.

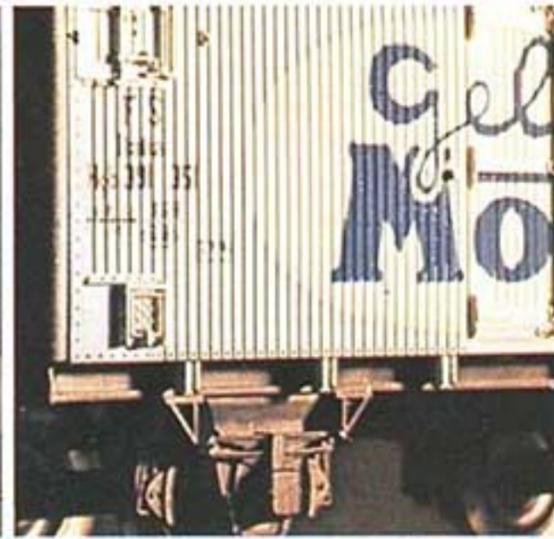
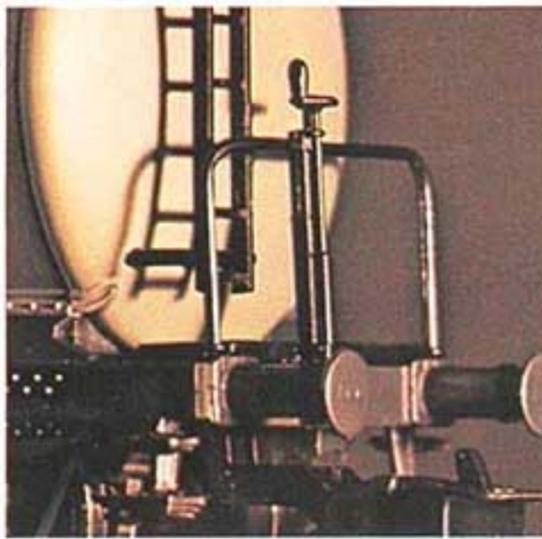
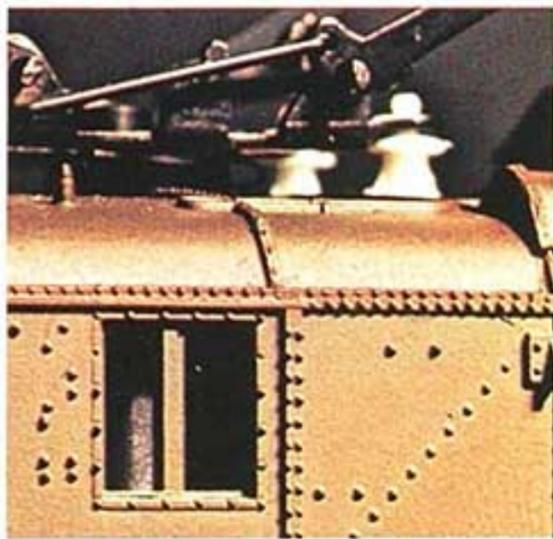
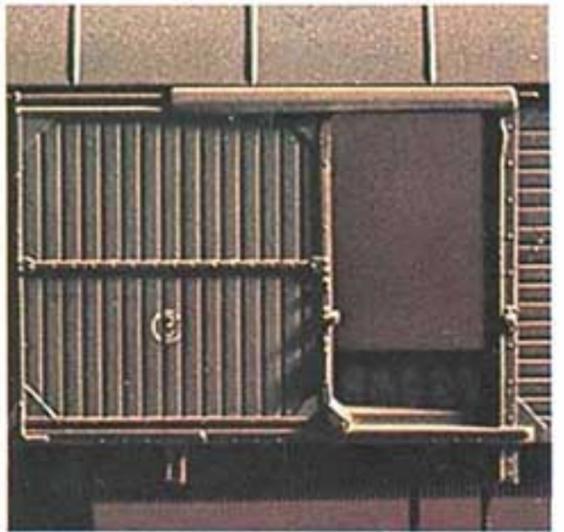
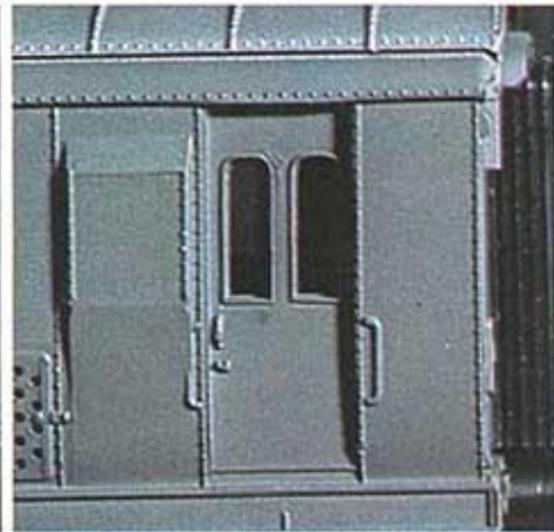
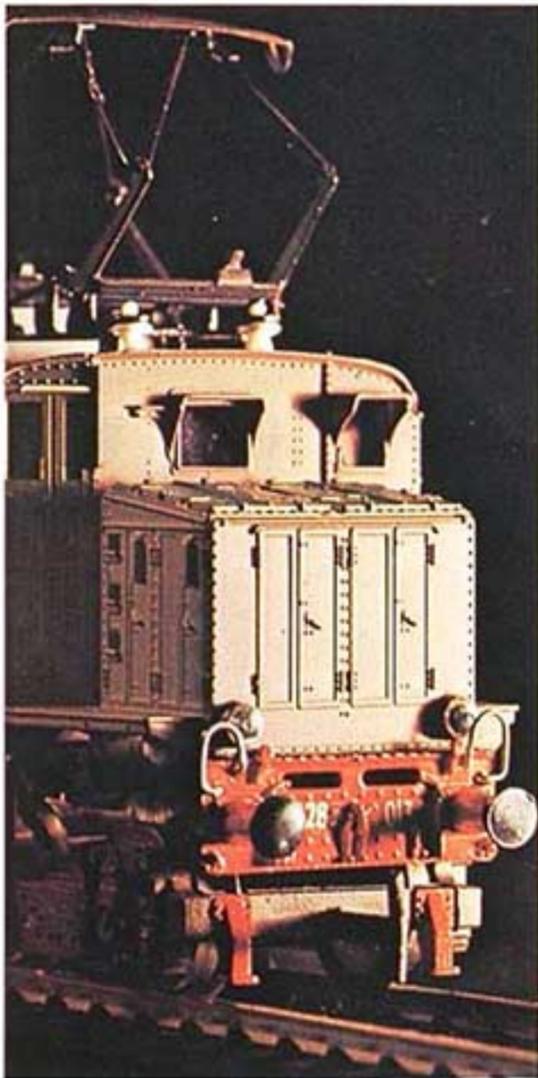
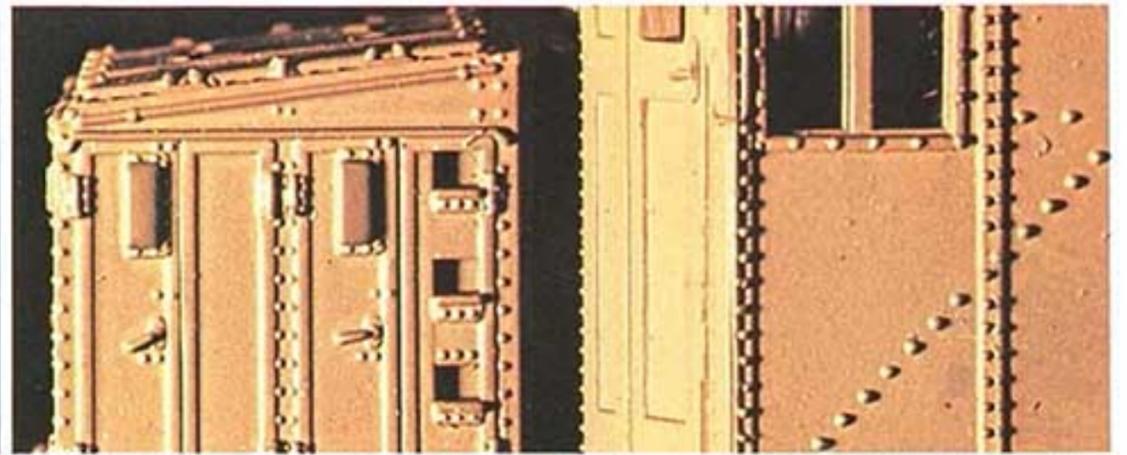
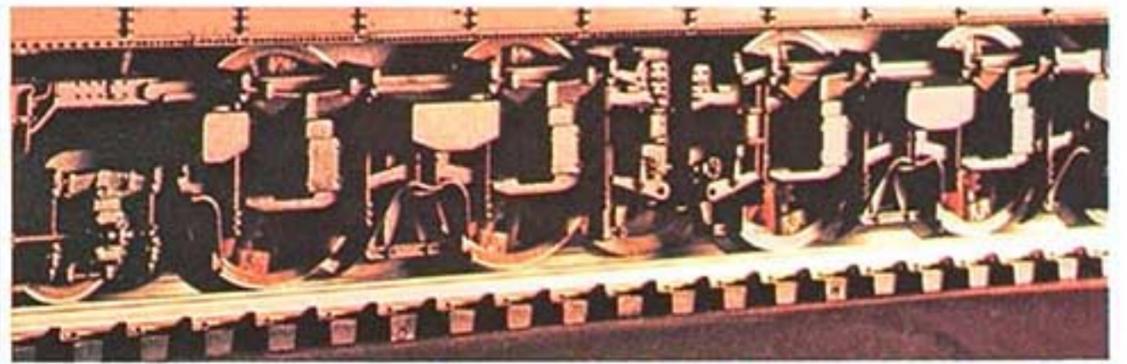
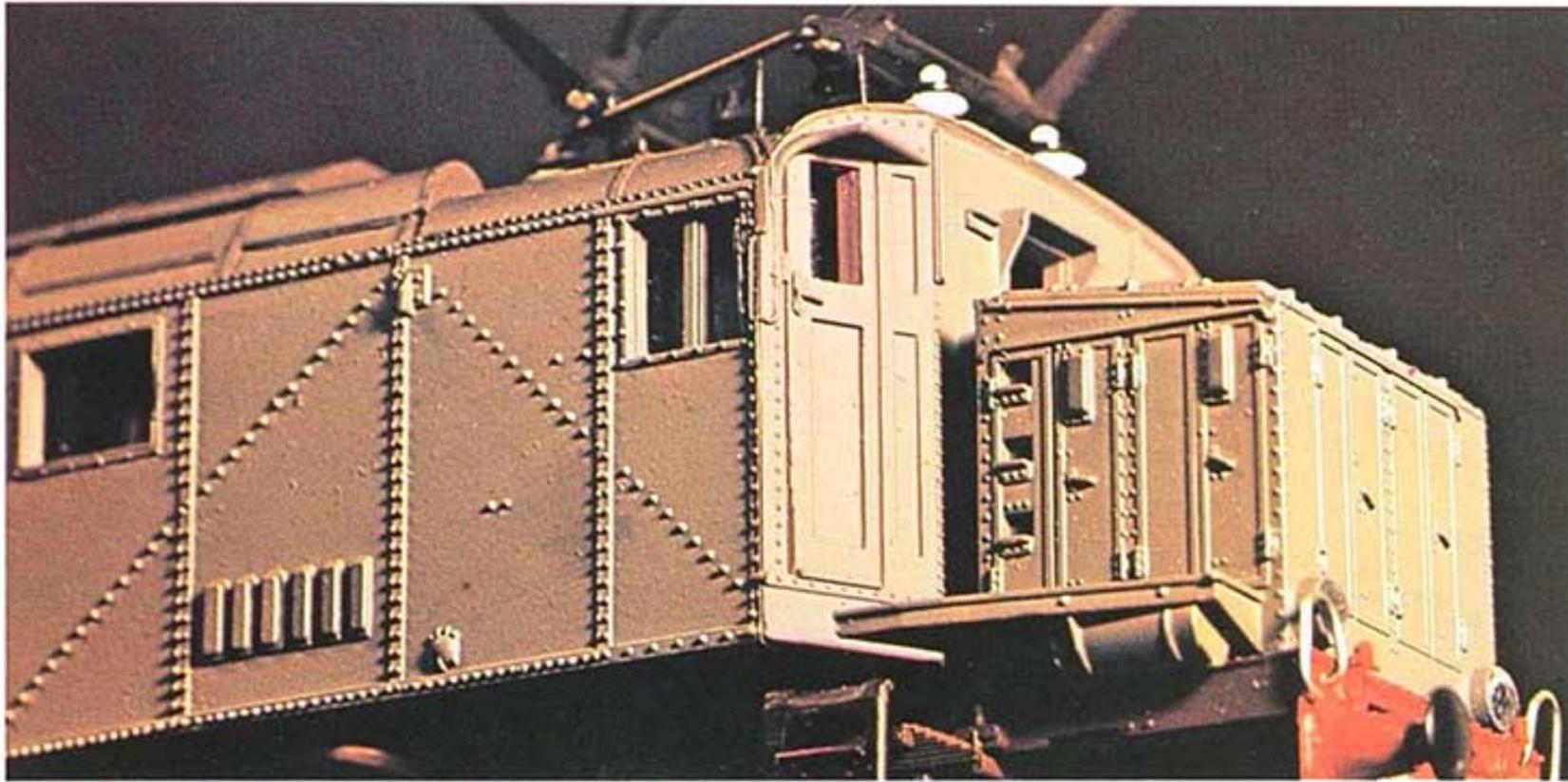
Poiché tutto il convoglio, la cui composizione è eterogenea sia per tipo di veicoli sia per le merci trasportate, ha una sola destinazione non crea, in tal modo, pro-

blemi di smistamento negli scali. Solitamente al traino dei « treni completi » sono destinate locomotive elettriche dei gruppi E 428, E 636 oppure E 646.

**426**  
*Confezione del convoglio « Treno Merci Completo FS » con locomotiva. Il convoglio tipo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 428-013 (1ª serie) F.S. • vagoni di scorta serie Di F.S. • carro refrigerante per il trasporto di derrate alimentari deperibili • carri a sponde alte serie E • carro serbatoio serie M per il trasporto di carburanti • carri chiusi per trasporti vari • carro con container • lunghezza del convoglio completo cm. 128.*



426



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI "Treno merci Omnibus"



136

137 Impianto completo come il 136 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001

In linea di massima il traffico merci si articola su quattro tipi di treni, se così possiamo chiamarli: Raccoglitori od Omnibus • Completi • Derrate • TEEM.

I treni merci raccoglitori od Omnibus servono a smistare il volume dei carri destinati alle varie stazioni della stessa linea ed a raccogliere da ognuna di esse, i carri destinati alle stazioni successive della medesima linea.

È logico che i carri della composizione debbono essere ordinati in modo che sia agevole la manovra in ogni stazione. Subito dopo la locomotiva vi sarà il bagagliaio e quindi i veicoli destinati alla prima stazione indi quelli per la seconda e così via in quanto sarà la stessa locomotiva che, previa sezionatura del convoglio, provvederà a condurre il gruppo di veicoli nel binario di ricovero della stazione.

La stessa locomotiva, con manovre oppor-

tune, raccoglierà ed ordinerà nel convoglio i carri che dalla prima stazione sono destinati a quelle successive.

La velocità di questi treni è di solito contenuta in 65 Km./ora.

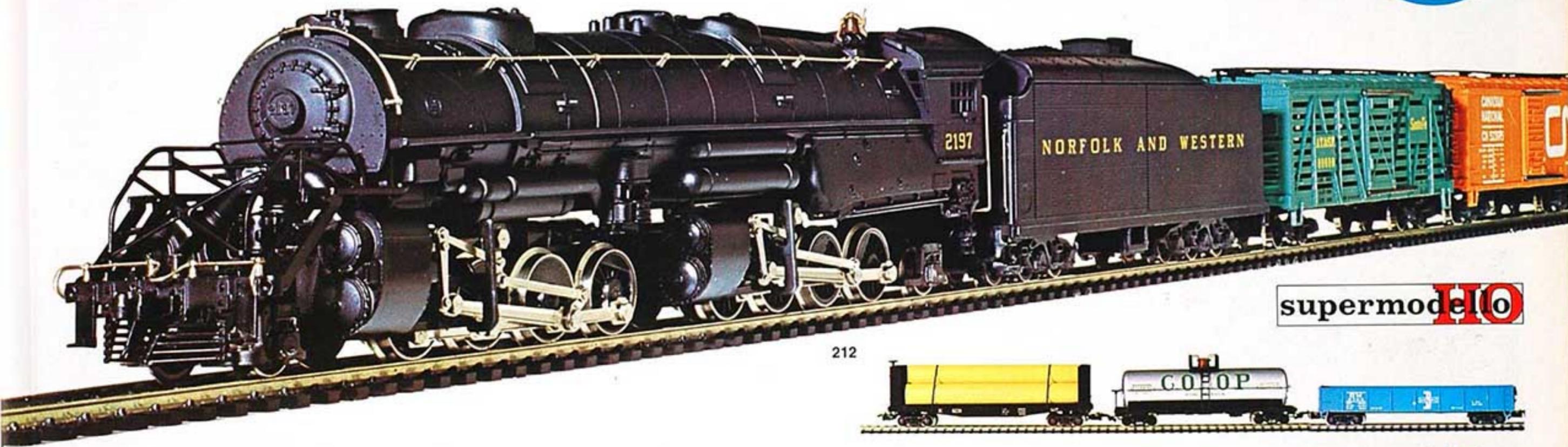
136

Confezione di un convoglio merci « omnibus » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore GR 625 FS • carri scoperti a sponde alte serie E • carro serbatoio serie M • carro refrigerante • carro refrigerante per il trasporto di derrate alimentari surgelate • lunghezza del convoglio completo cm. 100.



136

# "The Shenandoah freight"



supermodello

212



Nelle lontane colline che costeggiano la valle Shenandoah un veloce treno merci sembra si lamenti nella notte.

S'ode il suo rombo, l'ansimare della locomotiva sotto sforzo ed il suo fischio stridulo dai toni diversi. Il clangore aumenta man mano che il lungo convoglio s'avvicina a Lithia, piccola cittadina della Virginia. Il convoglio ormai è vicino, il fischio, quasi un urlo alto nella notte, copre il ritmico segnale di campana di un passaggio a livello. Il frastuono è tremendo al passare della motrice enorme.

Il boato dello scarico del vapore, il martellio dei biellismi in azione e, cupo, nella notte, l'ululato del fischio raggiungono il parossismo, mentre passa la locomotiva articolata tipo Mallet 2-8-8-2 classe Y6b della Norfolk and Western.

Il fracasso s'attenua poco a poco e rimane il ritmico ticchettio delle ruote dei carri

sulle giunzioni delle rotaie.

Il merci sulla Shenandoah Valley Line piano piano s'allontana e s'addentra nelle colline più a sud ove nuovamente s'ode l'urlo della locomotiva che l'eco rimbalza fino a noi.

Tutt'attorno la campagna riprende il suo rumore con l'amichevole musica dei grilli ed il gracidiare delle rane nei fossati.

212

Confezione del convoglio « Shenandoah Freight » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva articolata a vapore con tender, tipo Y6b « 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 illustrati a pag. 161.



# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# 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, allorché 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'ampissima 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.

222

232 Impianto completo come il 222 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

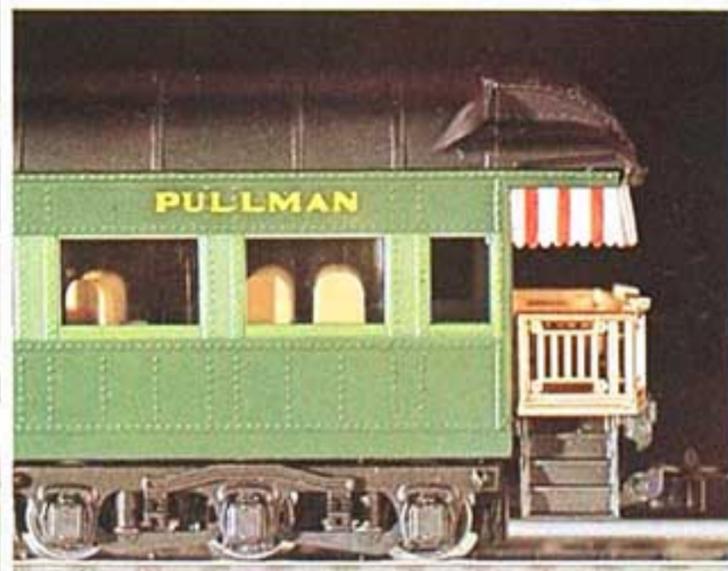
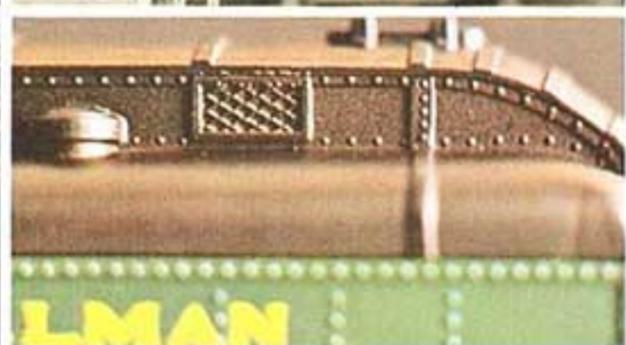
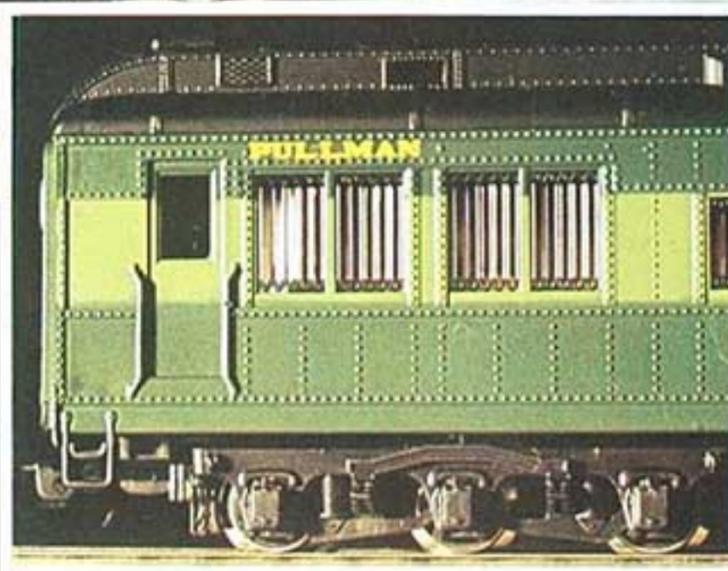
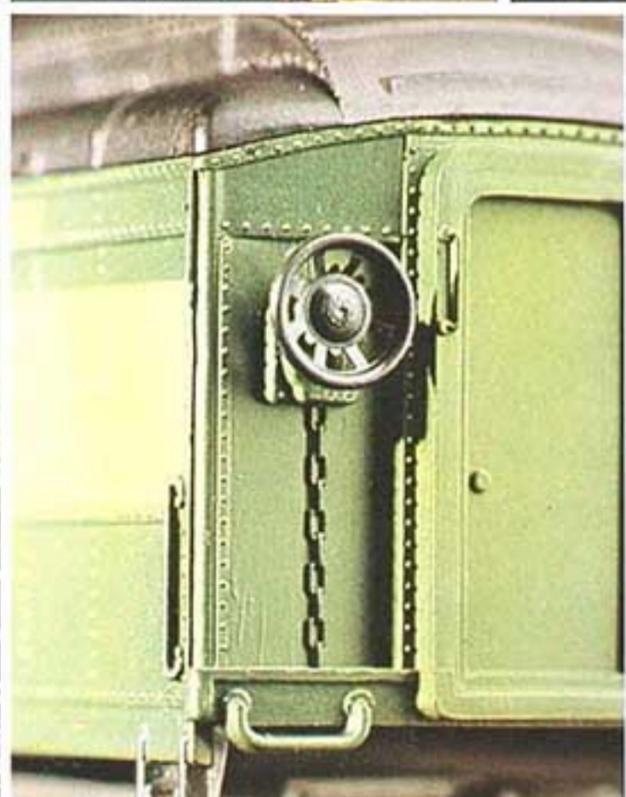
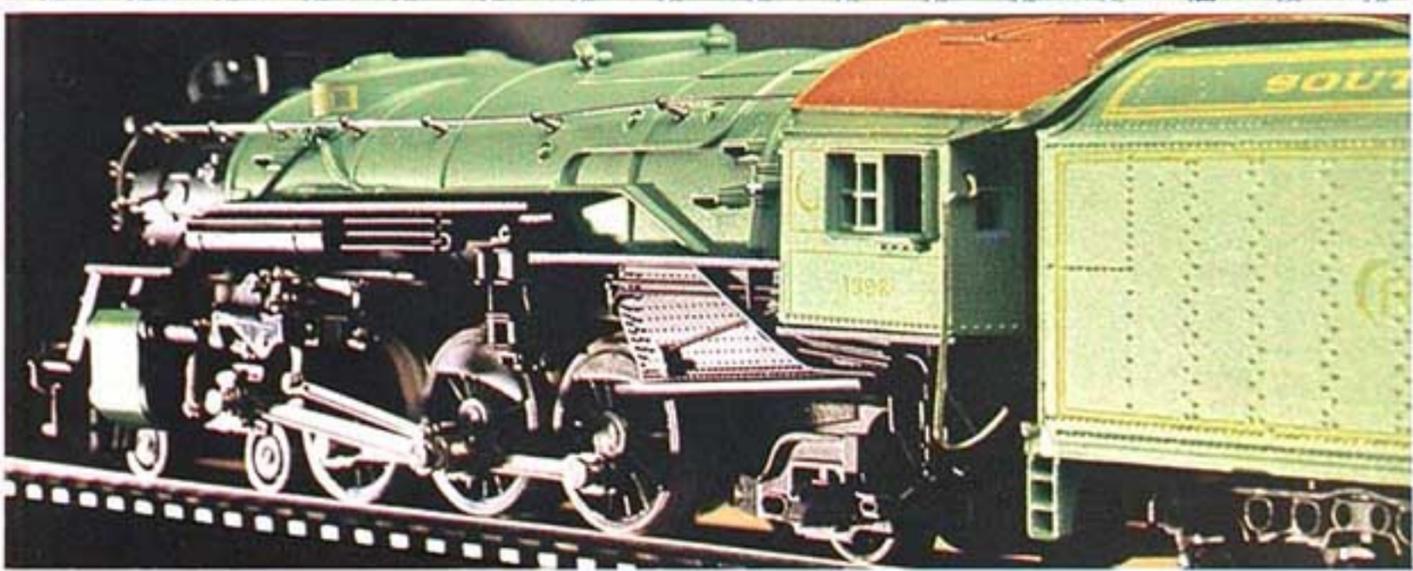
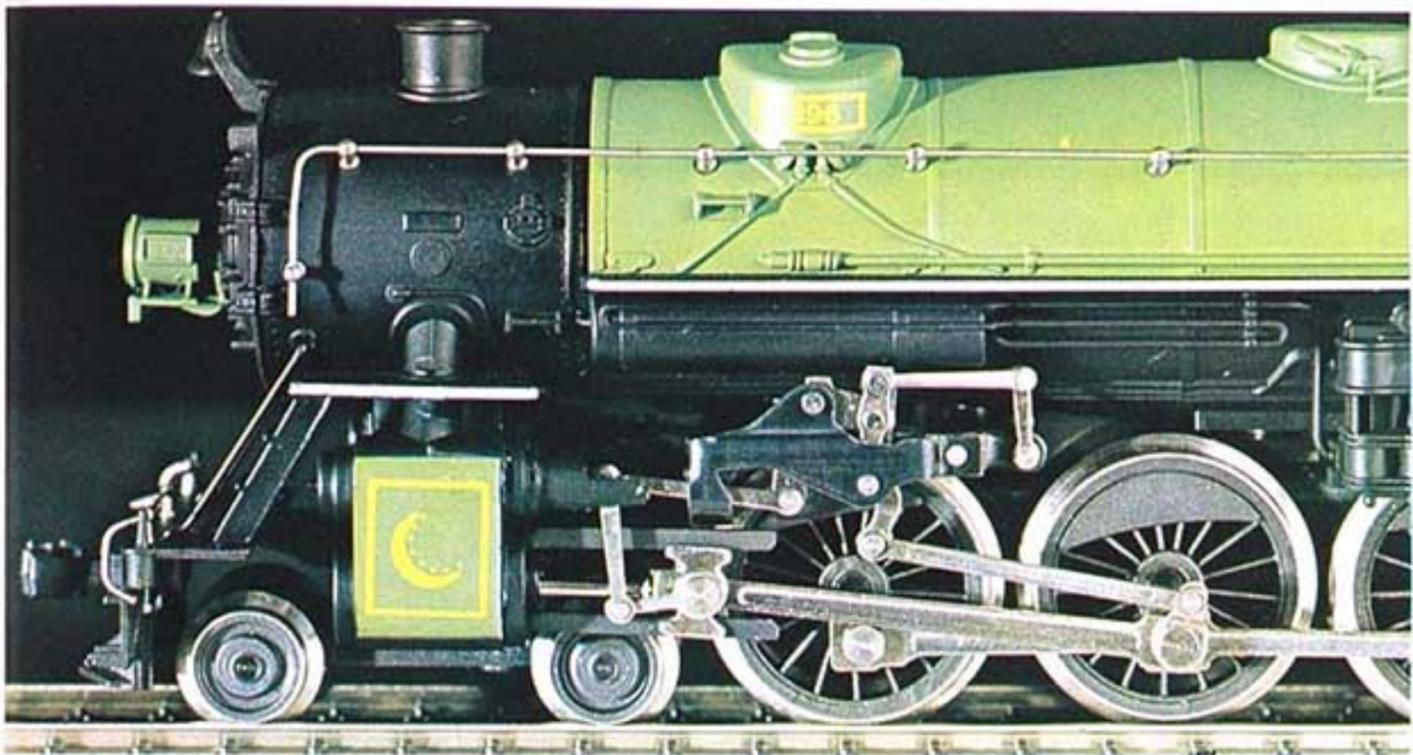
222

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.





ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED



Tra i diversi convogli 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.

30 "HO"

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.

220

230 Impianto completo come il 220 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

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.

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.



supermodello

# "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 « The 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 vaselame, 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

221

231 Impianto completo come il 221 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

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.

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.



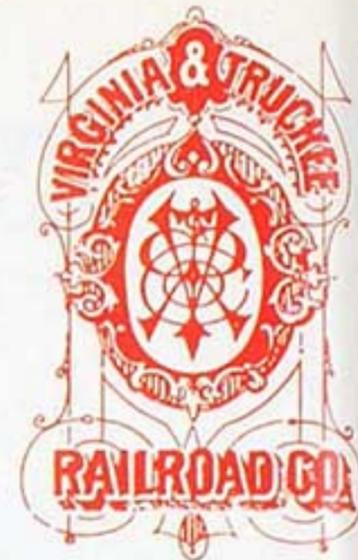
221

supermodello

«HO» 31

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

# THE AFTERNOON EXPRESS



supermodello

224  
226 Impianto completo come il 224 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

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 Orum, 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 vec-

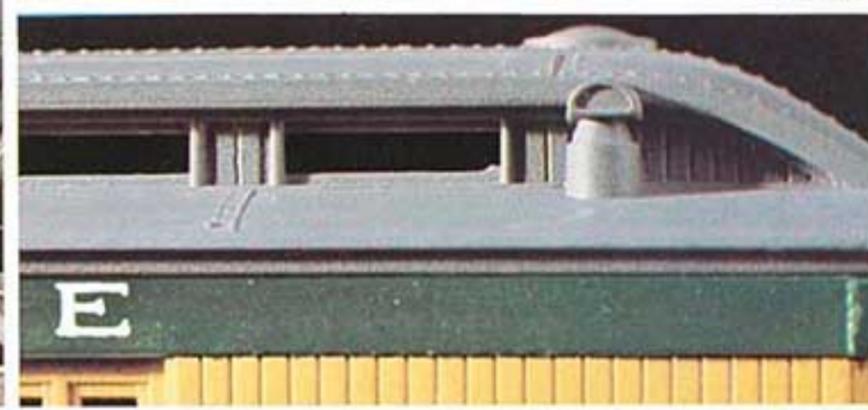
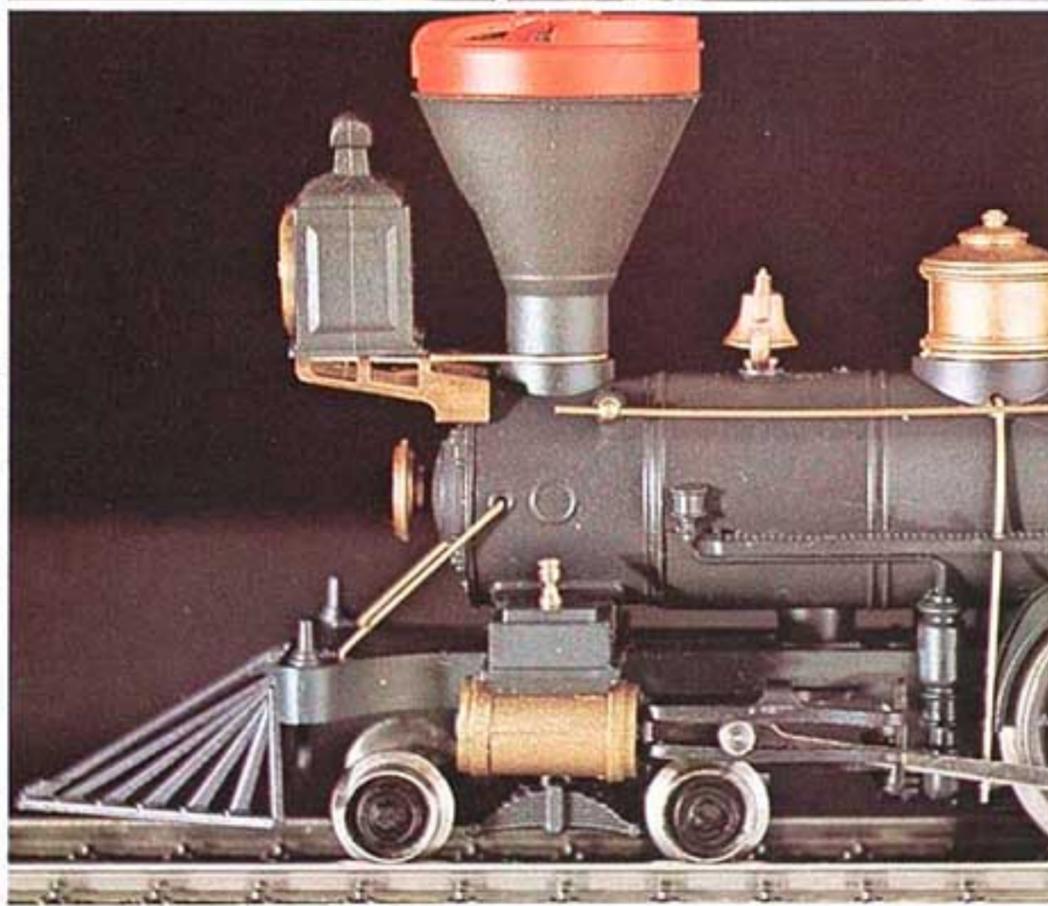
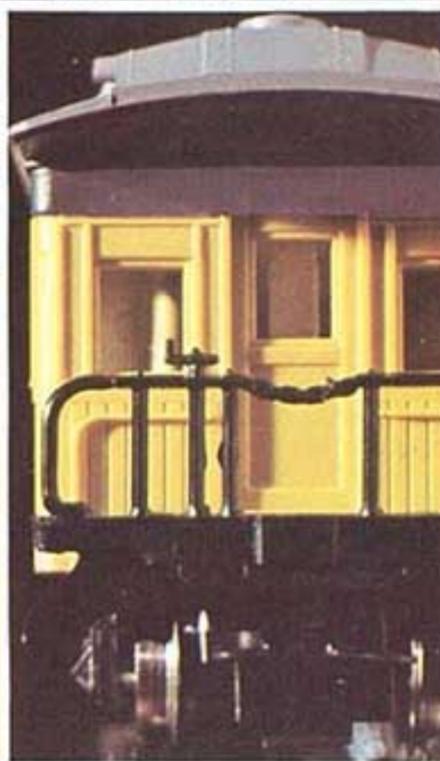
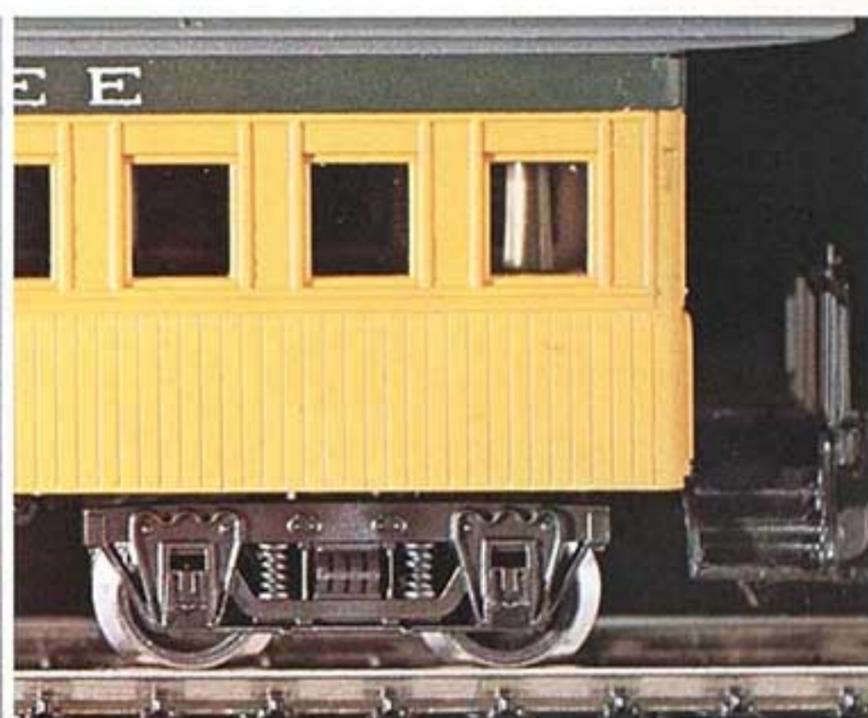
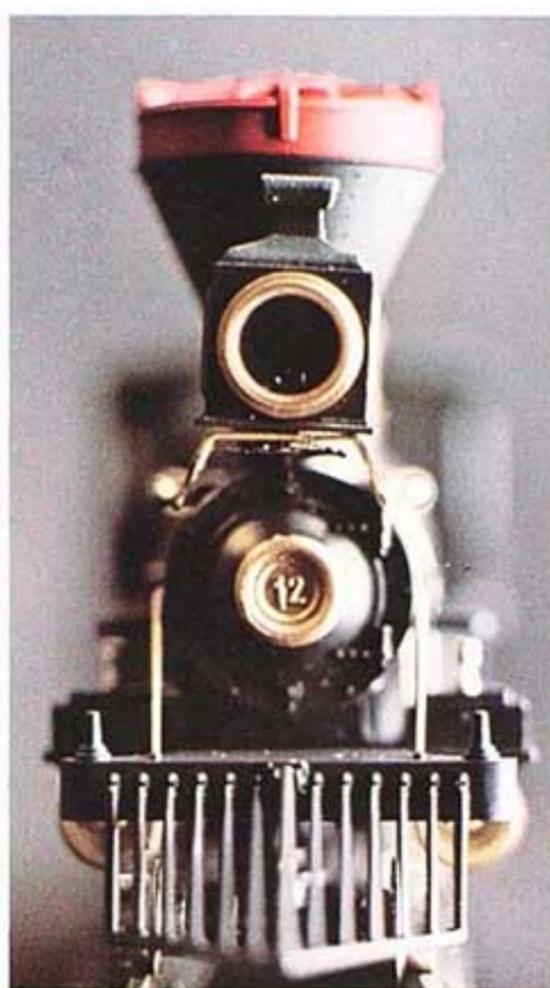
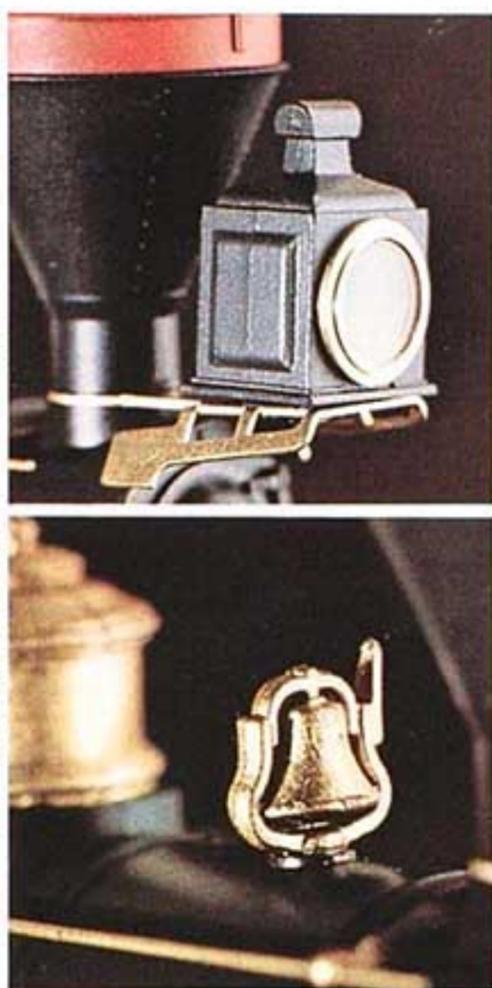
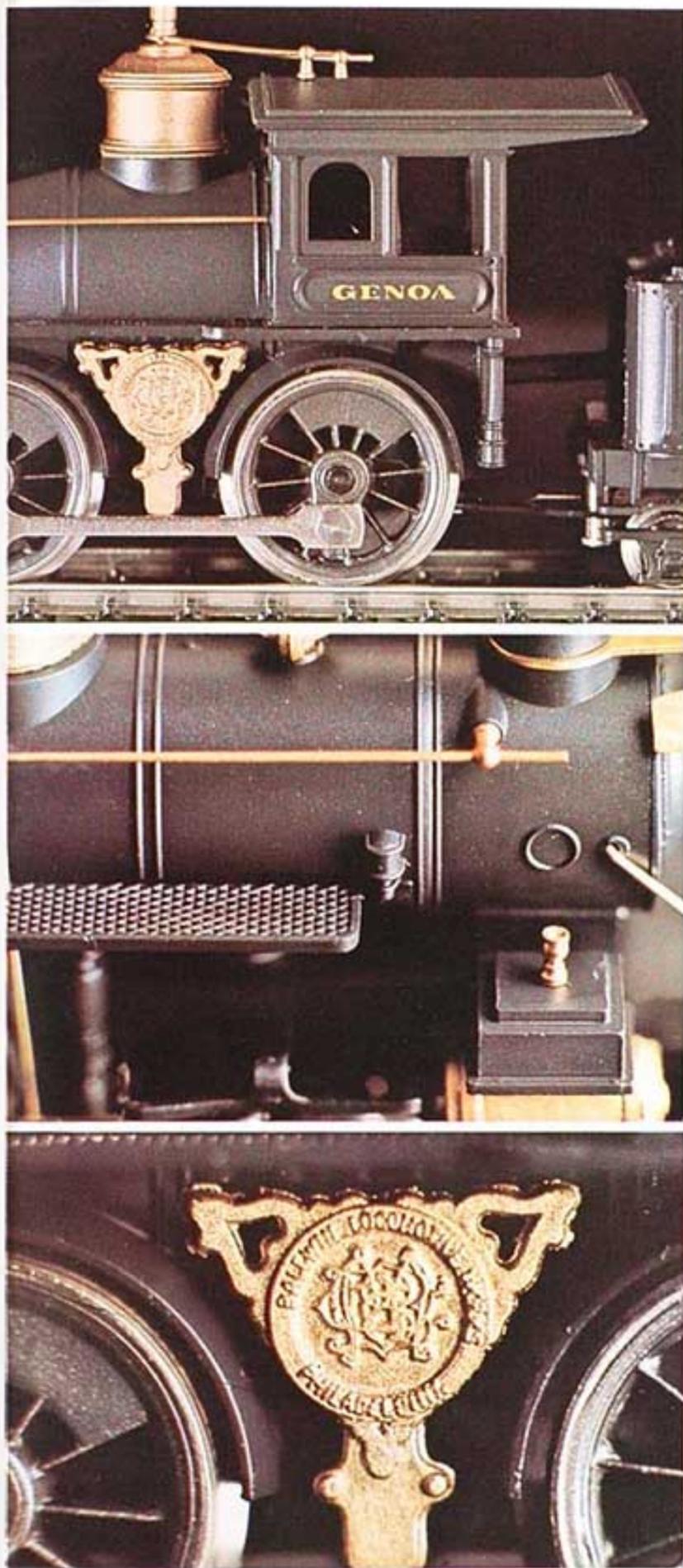
chio West. Su questa rete ferroviaria si muovevano convogli composti dalle più belle locomotive dell'epoca, trainanti lussuose carrozze Pullmann e spesso carrozze private appartenenti a fortunati uomini d'affari, banchieri e milionari che per spostarsi disdegnavano le insicure diligenze, preferendo la 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.

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 » • vagoni ba-



gagliaio • carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combine » • carrozza « Coach » • carrozza adibita al trasporto del materiale per il circo Barnum • lunghezza del convoglio completo cm. 90.



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

## THE BONANZA FREIGHT



Nella pianura di Washoe è un giorno d'estate del 1876. Sono cento anni dal giorno in cui gli Stati Uniti si proclamarono indipendenti. Il caldo, lì nella pianura, è opprimente, le brulle colline non hanno una pianta e l'erba bassa a cespugli è gialla dalla siccità. Le rotaie luccicano al sole e l'orizzonte, per il caldo, sembra fluttuare nell'aria. Ma ecco da lontano un pennacchio di fumo biancastro sta uscendo tra due colline.

S'ode un ritmico suono di campana che mano mano s'avvicina. Traballando un poco sullo sconnesso binario arriva il « merci » da Reno che con uno stridore di freni s'arresta a lato della banchina rialzata di carico. Mentre la locomotiva sbuffante sembra riprendere fiato alcuni uomini scaricano attrezzi, vettovaglie giunte in sacchi, casse o barili e ricaricano altra merce. Due uomini armati di Winchester a ripeti-

zione sorvegliano attentamente le operazioni... Ma perché?...

Perché vi è dell'oro tra quella merce e questo va tenuto d'occhio. Non si sa mai! La campana della locomotiva riprende il suo ritmico suono e tra sbuffi e soffi il convoglio riparte. Allegrìa! Questa sera al « Saloon » vi sarà birra e whisky per tutti... Nella prateria il sole continua a riversare i suoi raggi infuocati. Anche oggi il « Bonanza Freight » è arrivato.

**229**

Confezione del convoglio « The Bonanza Freight » con locomotiva. Il convoglio tipo prevede la seguente composizione: locomotiva americana 4-4-0 con tender della Virginia and Truckee • carro « flat » • carro « gondola » • carro « tank » a doppia cisterna • due carri coperti con portiere apribili • vagone di coda « caboose » • lunghezza del convoglio completo cm. 105.

229

239 Impianto completo come il 229 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.



229

# the Capitol Limited



Il « Capitol Limited », convoglio passeggeri della Compagnia Baltimore and Ohio, che tutt'ora opera tra le città di Baltimora e Chicago via Washington, venne programmato per la prima volta il 13 marzo 1923... « quale risultato di numerose richieste e sollecitazioni da parte degli uomini d'affari di Chicago affinché fosse dato loro il modo di intraprendere il viaggio nel tardo pomeriggio a conclusione di una intensa giornata di affari... »; così si legge su di una cronaca dell'epoca.

Alla testa del convoglio erano destinate, negli anni della trazione a vapore, potenti locomotive del tipo « Pacific », ciascuna delle quali recava dipinto in oro sui fianchi della cabina il nome di un Presidente degli Stati Uniti.

La colorazione della locomotiva e delle carrozze divenne, negli anni 30, vistosa e nel contempo elegante: al « royal blu » si

225

235 Impianto completo come il 225 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

uni il grigio e le iscrizioni in giallo oro impressero un tono di signorilità a tutto il convoglio.

225

Confezione del convoglio « The Capitol Limited » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore del tipo Pacific « President Washington » • carrozza « combination » • carrozza passeggeri • carrozza ristorante « Margaret Corbin » • carrozza « Observation » • la coloritura degli elementi del convoglio segue fedelmente gli schemi originali • lunghezza del convoglio completo cm. 150.

2627 (non illustrato)

Confezione come la 225 ma senza locomotiva.



225

supermodello

# I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI *the* PANAMA LIMITED



Fu agli inizi del secolo che gli Stati Uniti emersero decisamente come potenza mondiale.

Sotto la presidenza di Theodore Roosevelt gli americani si sentirono veramente una « nazione » e per loro i motivi di legittimo orgoglio non mancarono. L'apertura del Canale di Panama, per opera degli stessi americani, fu uno di questi importanti avvenimenti (10 aprile 1904).

Il porto di New Orleans, città della Louisiana, divenne, per la sua favorevole posizione, importantissimo centro di traffici commerciali legati al movimento marittimo del Canale.

New Orleans era la terminale sud della Compagnia Ferroviaria Illinois Central e, poiché il nome « Panama », assai legato alla città per ovvi motivi, prese a simboleggiare la raggiunta maturità degli Stati Uniti, venne prescelto per indicare un con-

voglio passeggeri della Illinois Central che collegò Chicago a New Orleans via Memphis. Il viaggio inaugurale, che con tale nome il treno intraprese, avvenne il 4 febbraio 1911.

Dalla composizione originaria del treno, locomotiva a vapore tipo Pacific e carrozze con cassa in legno, si passò con il trascorrere degli anni a materiale rotabile più moderno ed aerodinamico munito di ogni comfort.

809

810 Impianto completo come l'809 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

809

Confezione del convoglio « The Panama Limited » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: doppia locomotiva diesel-elettrica tipo EMD E8 • vagone postale • carrozza con letti « City of Jackson » • carrozza belvedere « Magnolia » • carrozza di coda « Gulfport » • La coloritura degli elementi del convoglio è fedele allo schema originale. Lunghezza del convoglio completo cm. 165. 2628 (non illustrato)

Confezione come la 809 ma senza locomotiva.



# HOBBY TRACK

supermodello

Il sistema «Hobby Track» è articolato su cinque confezioni complementari contenenti l'occorrente per la realizzazione di numerosissimi tracciati ferroviari «personalizzati» nella forma e rispondenti a qualsiasi esigenza fermodellistica. Il sistema è a progressività variabile. Infatti si ottengono ottime combinazioni con l'impiego di una o più confezioni aggiuntive come può desumersi esaminando alcuni schemi di tracciati che riportiamo.

C  
3003



A D  
3001 3004



B E  
3002 3007



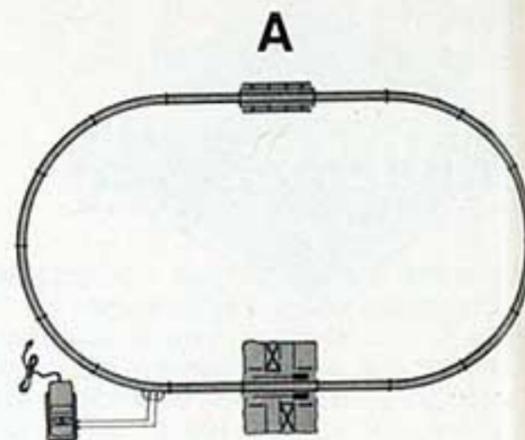
## Alcuni esempi di tracciati ottenibili con HOBBY TRACK



Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.



Elemento di binario curvo a largo raggio; 18 elementi formano un cerchio di 117,1 cm. di diametro.



DIMENSIONI: m. 1,45 x m. 0,95

### 3001

La confezione Hobby-track A di base contiene: 5 binari diritti da 200 mm. • 11 binari curvi diametro 800 mm. • binario speciale curvo con presa di corrente • ponte completo di travate • passaggio a livello a funzionamento meccanico • trasformatore-raddizzatore 220 V.

### 3005

Confezione come la 3001, ma con trasformatore 125 V.

### 3006

Confezione come la 3001, ma senza trasformatore.

### 3002

La confezione aggiuntiva Hobby-track B contiene: 11 binari diritti da 200 mm. • 2 binari diritti da 100 mm. • 2 binari con dispositivo automatico sganciovagoni • 2 binari curvi ad ampio raggio • scambio elettrico con deviazione destra • scambio elettrico con deviazione sinistra • 2 terminali per binari tronchi • dispositivi per il comando a distanza degli scambi • fili elettrici di collegamento.

### 3003

La confezione aggiuntiva Hobby-track C contiene: 1 binario diritto da 200 mm. • 8 binari curvi diametro 800 mm. • 3 ponti completi di travate • doppia serie di piloni per rampa.

### 3004

La confezione aggiuntiva Hobby-track D contiene: 8 binari diritti da 200 mm. • 4 binari curvi diametro 800 mm. • 2 binari curvi ad ampio raggio • 1 scambio incrocio • 2 terminali per binari tronchi • dispositivo per il comando a distanza dello scambio-incrocio • fili elettrici di collegamento.

### 3007

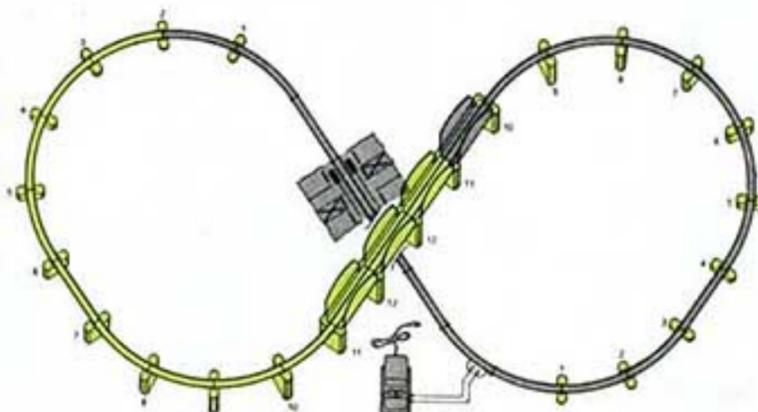
La confezione aggiuntiva Hobby-track E comprende tutto l'occorrente per l'installazione di due segnali di blocco con relativo tratto di linea elettricamente sezionabile.

Ciò consente il funzionamento alternativo di due treni sullo stesso tracciato munito di binario di raddoppio.

Il materiale compreso nella confezione è il seguente: 4 binari diritti speciali con sezionatura • 4 binari diritti da 100 mm. • 5 binari diritti da 200 mm. • 2 segnali luminosi di 1ª categoria • 2 posti di comando per l'arresto dei treni e commutazione delle luci ai semafori • cavi tripolari per il collegamento dei segnali • cavi per il collegamento dei vari dispositivi ai binari ed ai posti di comando • 1 modello di cabina di comando apparati centrali per piazzale di stazione.

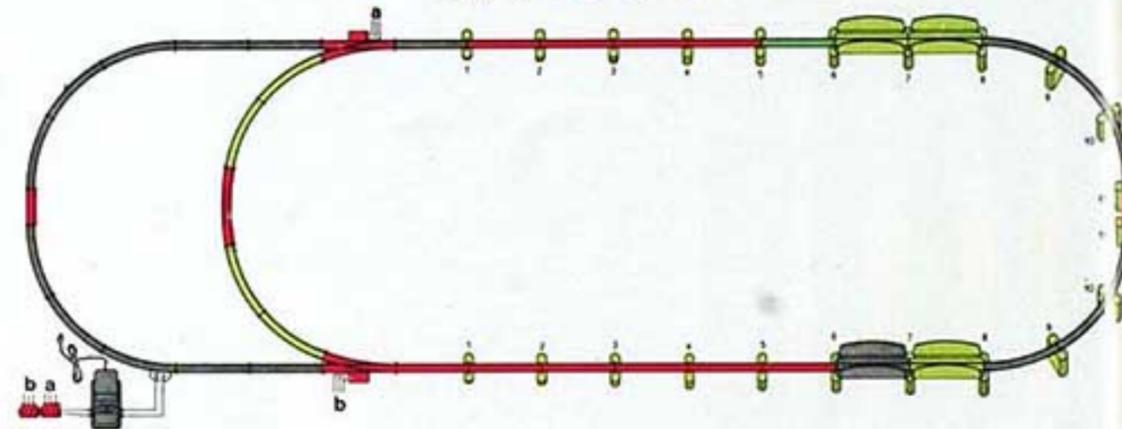
La confezione E trova applicazione non solo in unione con le altre scatole aggiuntive Hobby Track ma anche utilizzata separatamente su qualsiasi tracciato ove occorra installare blocchi di linea.

A + C



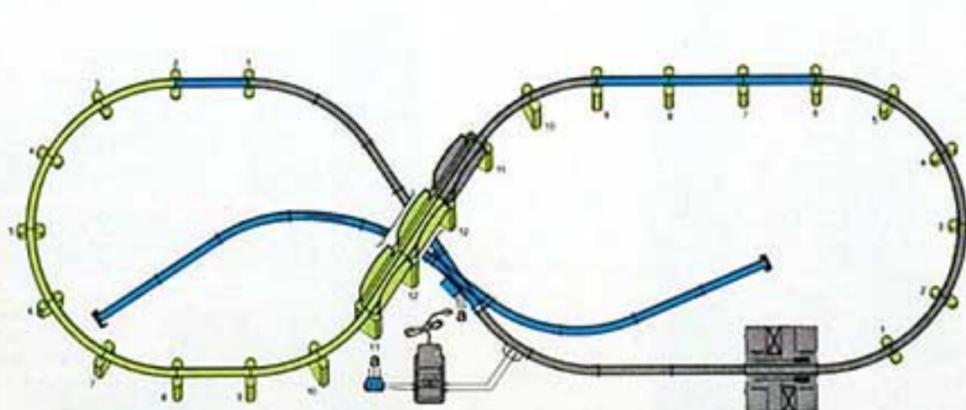
DIMENSIONI: m. 2,05 x m. 1,05

A + B + C



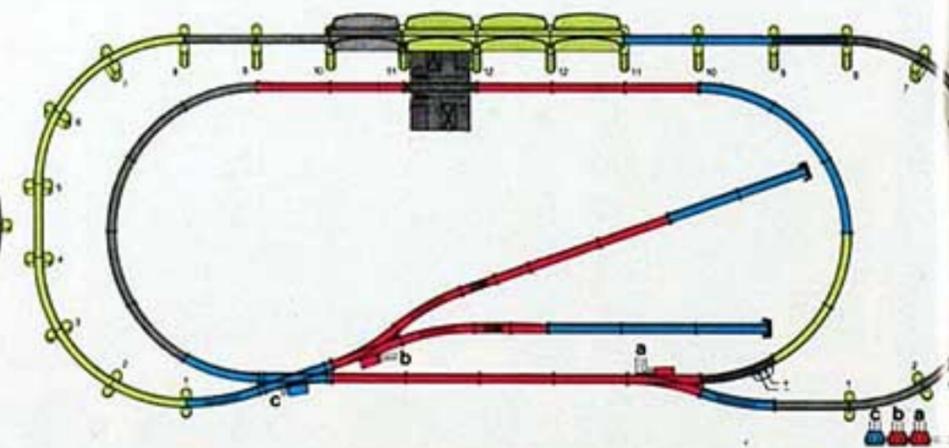
DIMENSIONI: m. 3,05 x m. 1,00

A + C + D



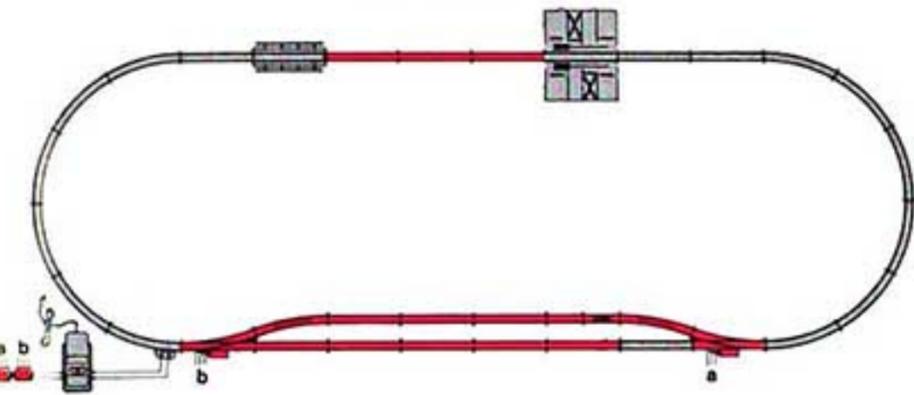
DIMENSIONI: m. 2,65 x m. 0,95

A + B + C + D



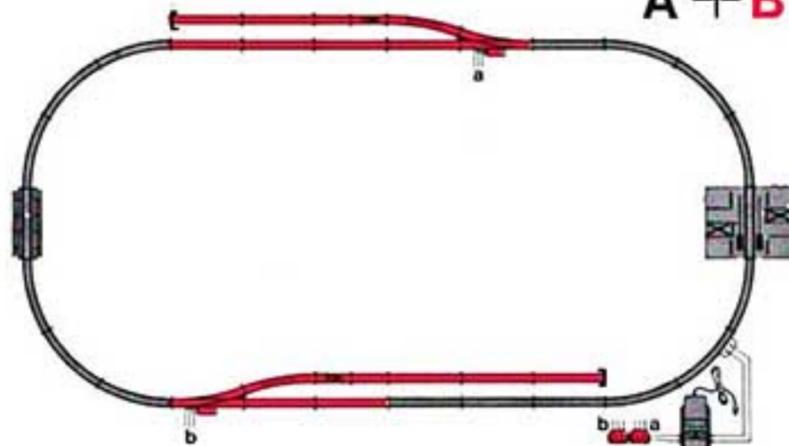
DIMENSIONI: m. 2,70 x m. 1,10

A + B



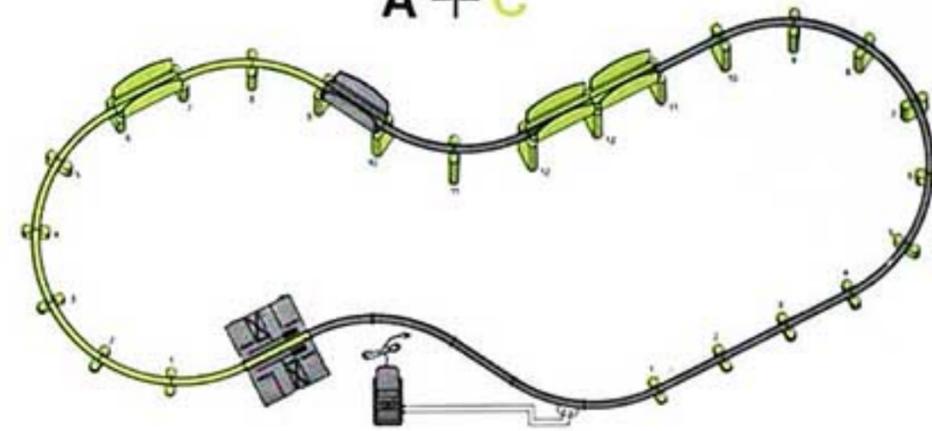
DIMENSIONI: m. 2,45 x m. 0,95

A + B



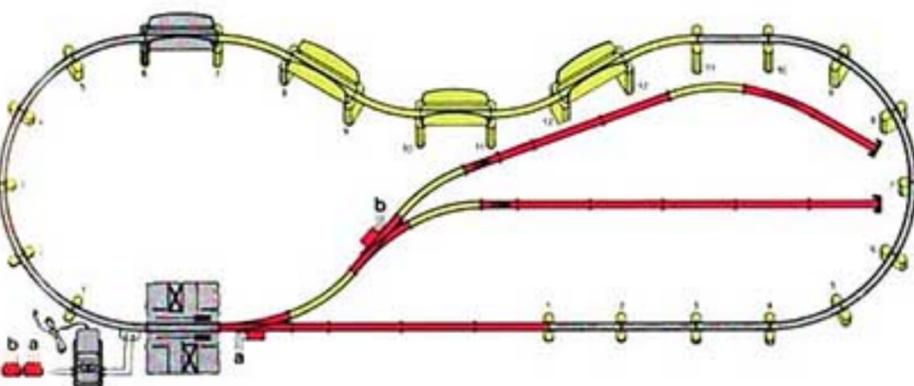
DIMENSIONI: m. 2,15 x m. 1,10

A + C



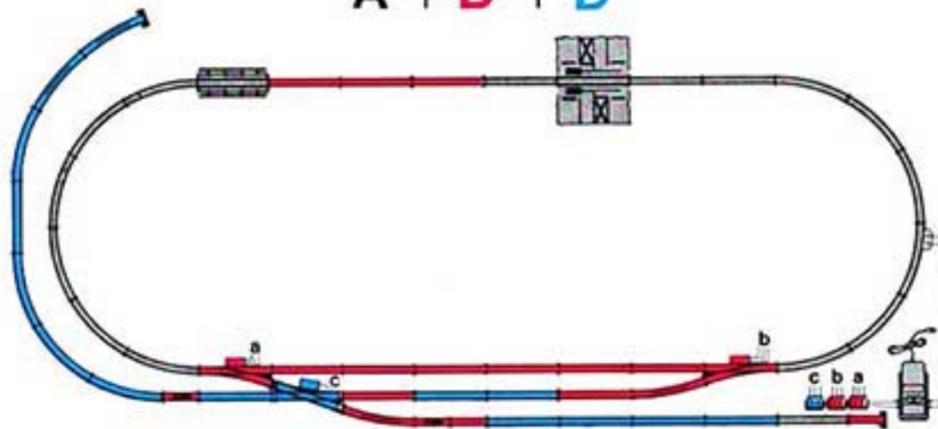
DIMENSIONI: m. 2,55 x m. 1,15

A + B + C



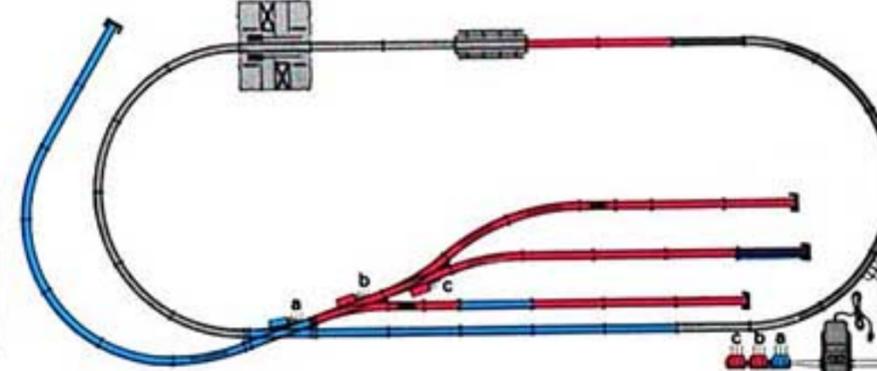
DIMENSIONI: m. 2,60 x m. 1,00

A + B + D



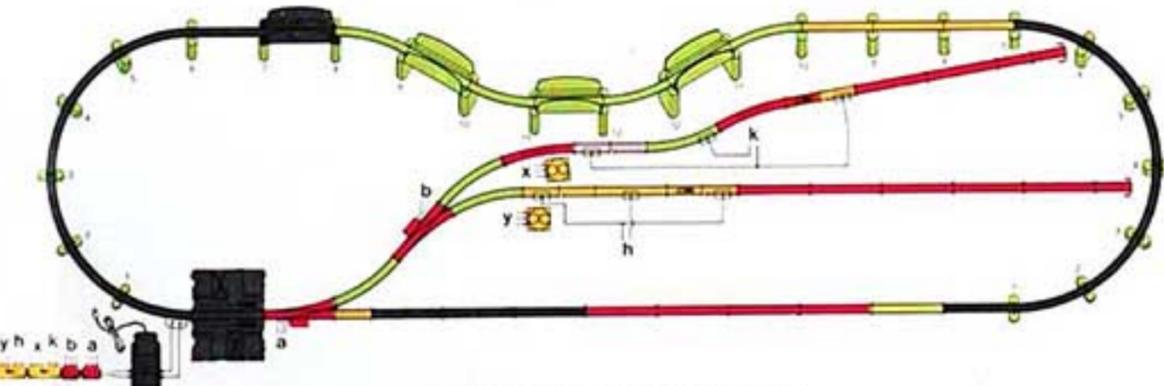
DIMENSIONI: m. 2,55 x m. 1,15

A + B + D



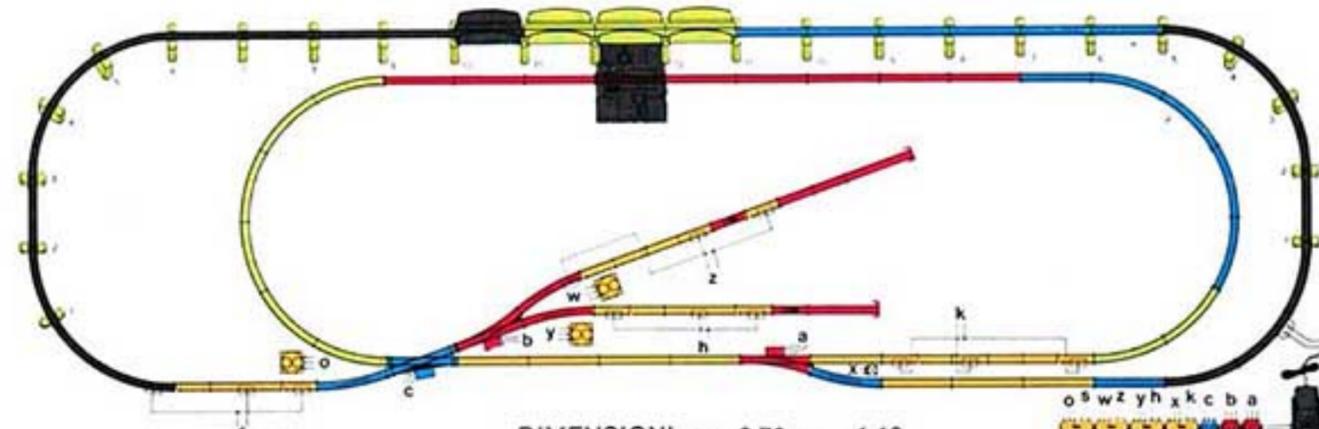
DIMENSIONI: m. 2,40 x m. 1,00

A + B + C + E



DIMENSIONI: m. 3,20 x m. 1,00

A + B + C + D + E + E



DIMENSIONI: m. 3,70 x m. 1,10



# LOCOMOTIVE



Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 161.



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.

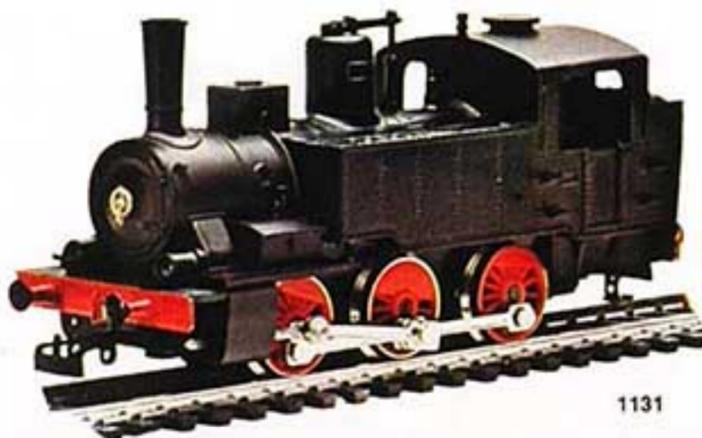
I trasporti via terra, battuti da quelli via mare, erano da sempre al limite record del cavallo al galoppo. È quindi comprensibile l'emozione umana davanti alla locomotiva, simbolo vivo ed affascinante di un prorompente progresso. L'assortimento della Rivarossi parte da modelli di locomotive, vecchiotte,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

## Locomotive a vapore italiane

1131

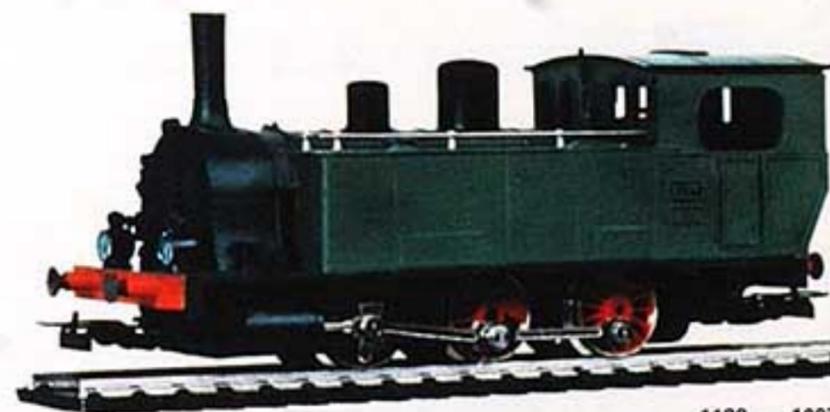
Locomotiva-tender a vapore Gr. 835 delle F.S. principalmente impiegata per operazioni di manovra. Fedele riproduzione dell'originale in due colori. Modello a tre assi completo di ogni dettaglio, 2 fanali anteriori per l'illuminazione. Lunghezza cm. 11,5.



1131

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.



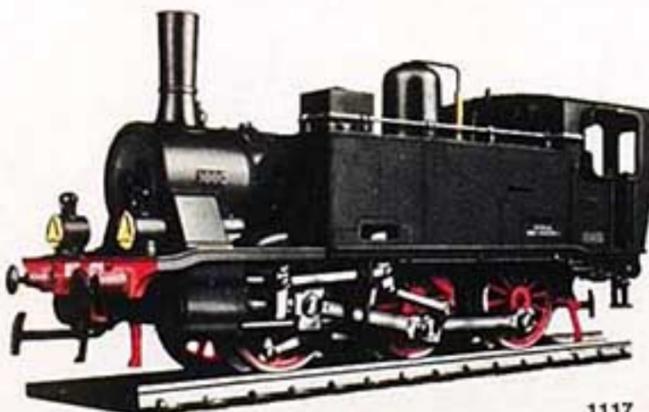
1129 1097

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.



1117

1114

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



1114

**Il preriscaldamento dell'acqua nel sistema Franco-Crosti**  
 Il preriscaldamento dell'acqua, che dal tender di una locomotiva a vapore viene immesso in caldaia, avviene, secondo il sistema Franco-Crosti, con l'impiego di due « preriscaldatori », quella sorta di contenitori affiancati alla caldaia.

Essi comprendono numerosi tubi che sono percorsi dai gas di combustione uscenti dalla caldaia prima dello scarico nell'atmosfera e lambiti dall'acqua proveniente dal tender.

In tal modo l'alimentazione della caldaia ha luogo con acqua ad elevata temperatura (circa 150° C) e ciò per effetto di ricupero di calore dai gas di combustione che escono dal camino attorno ai 180° C in luogo dei 250° C delle locomotive normali.

Ciò determina una economia assai considerevole sul consumo di combustibile.

**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.

**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 molle a balestra. Illuminazione con due fanali anteriori. Lunghezza cm. 25,9.

**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.

**1133**

Locomotiva a vapore, con tender, per treni merci e viaggiatori GR 623-114 della F.S.

Le locomotive del GR 625 F.S. furono tra le più riuscite tanto che il loro impiego fu molto esteso nel tempo. Poiché la loro utilizzazione non si prevedeva dovesse terminare a breve scadenza si reputò utile, intorno al 1950, di rendere più economico il loro impiego adottando, per un certo numero di esse, i preriscaldatori Franco-Crosti.

Questa applicazione fece sì che le locomotive così trasformate, 25 con distribuzione Walschaert e 10 Caprotti, venissero a formare un nuovo gruppo quale il 623 F.S.

Il modello riproduce il prototipo 623-114 con distribuzione Walschaert.

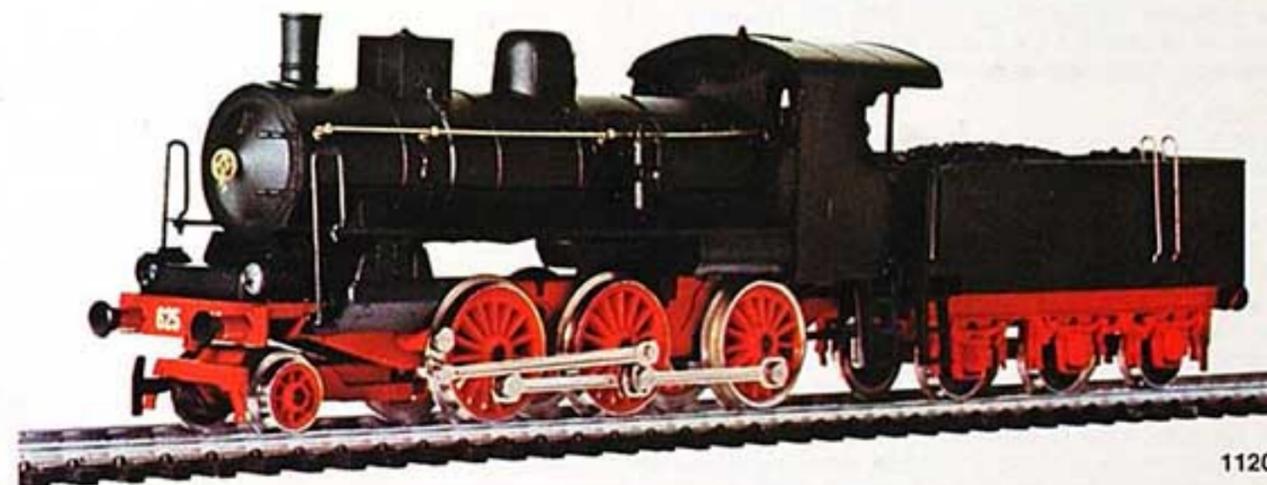
I biellismi sono funzionanti ed i fanali anteriori illuminati. Lunghezza del modello cm. 21.



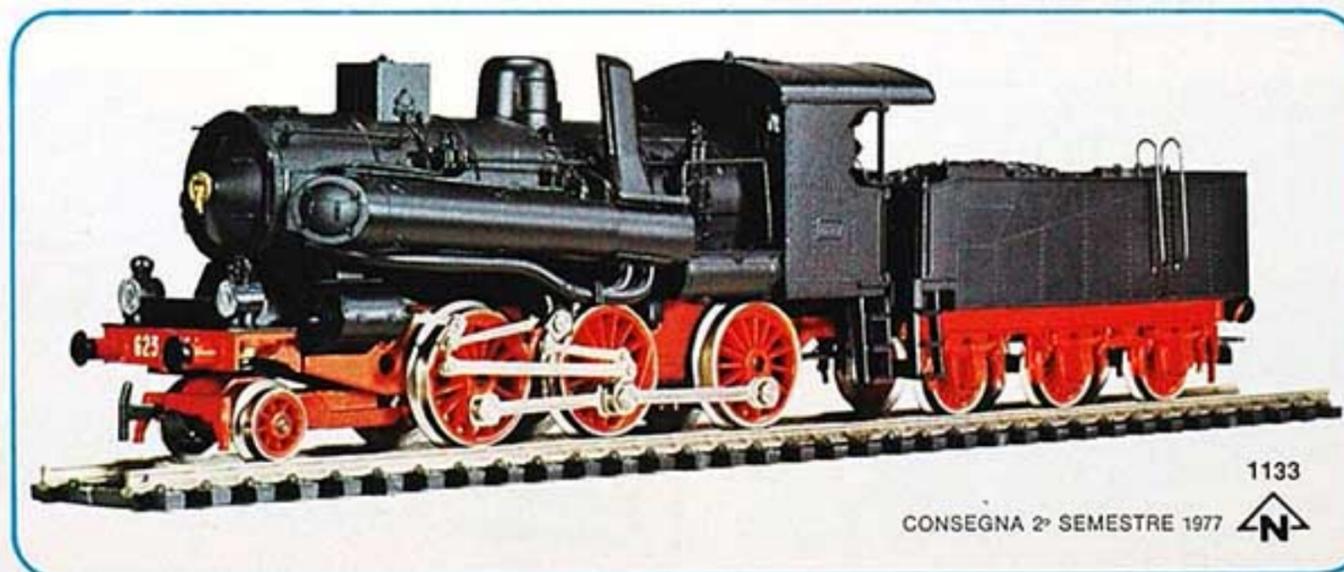
1130



1119



1120



1133

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977





# HIO

## 1121

Il Gruppo 740, forse il più numeroso delle Ferrovie dello Stato, comprendeva originariamente 470 unità costruite in due serie distinte. Le motrici della prima serie, costruite fino al 1914, erano caratterizzate dalla guida a destra, mentre quelle della seconda, in ossequio alle norme in seguito entrate in vigore, disponevano di tale comando sul lato sinistro. Successivamente anche le prime unità vennero trasformate in tal senso.

Trasformazioni successive, ultime quelle del 1954, modificarono anche l'aspetto esteriore di diverse unità che vennero a formare nuovi gruppi.

Le « Gr. 740 » sono uno dei simboli della trazione a vapore in Italia svolgendo da oltre un sessantennio un efficace lavoro sulle linee acclivi dei valichi di montagna alla testa di convogli merci ed anche passeggeri nonché nei parchi ferroviari ove occorrono quegli « strappi » necessari a smuovere lunghe teorie di carri.

Il tender, collegato a queste locomotive, può essere quello normale a tre assi da 12 mc. di acqua e 6t. di carbone oppure quello « standard » a carrelli di maggiore capacità.

Il modello del prototipo Gr. 740 233 (rodiggio 1-4-0) è munito del tender normale a tre assi. I fanali anteriori sono illuminati. La distribuzione è del tipo Walschaert. Lunghezza del modello cm. 22,5.

## 1118

Per il traino dei treni a grande velocità l'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato predispose, nel 1928, un progetto per la trasformazione delle esistenti locomotive Gr. 690 costruite nel 1911 e nel 1914 in trentatré esemplari dalle Officine OM, Breda ed Ansaldo, in locomotive Gr. 691 mantenendo lo stesso rodiggio 2-3-1.

Le nuove locomotive, pur mantenendo lo stesso apparato motore e le stesse ruote motrici delle 690, adottarono il generatore di vapore (caldaia) già applicato alle locomotive Gr. 746 ed il « bissel » posteriore previo allungamento del telaio. Le modifiche consentirono di ottenere una locomotiva in grado di offrire una notevole prestazione in fatto di velocità (caratteristica della 690) insieme alla grande produzione oraria di vapore propria del generatore del Gr. 746.

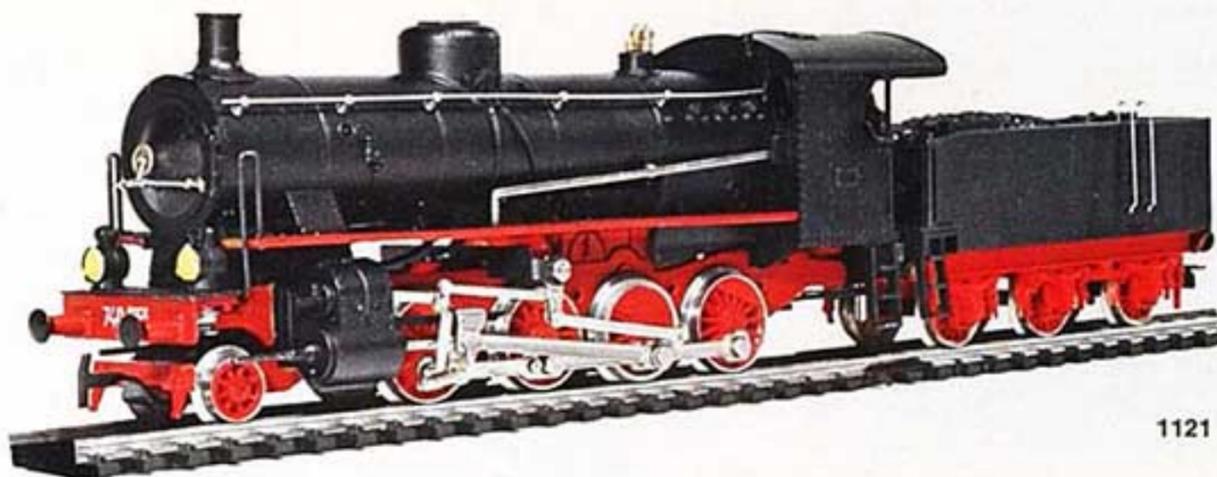
Le locomotive del Gr. 691 svolsero quindi dal 1928, anno in cui venne posta in servizio la prima unità, sino all'inizio del 1962, un compito importantissimo nel traino dei convogli passeggeri sulle più importanti linee dell'alta Italia.

Il modello, curato in ogni particolare, ha il telaio interamente in metallo. La distribuzione, del tipo Walschaert, è funzionante.

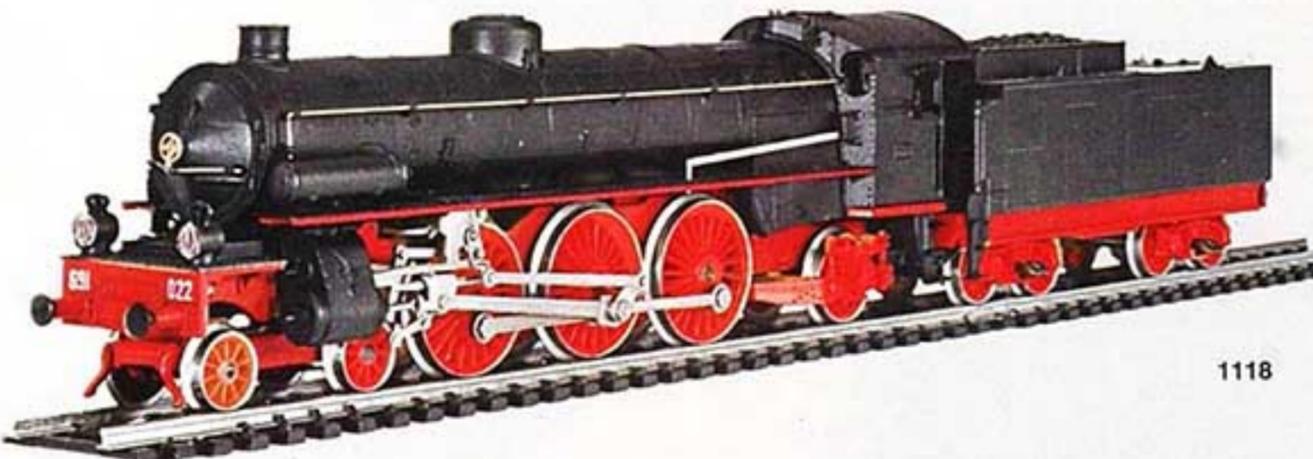
Illuminazione con due fanali anteriori. Il tender da 29 mc. è equipaggiato da carrelli con molle di sospensione a balestra funzionanti. Lunghezza del modello cm. 28,8.

## 1132

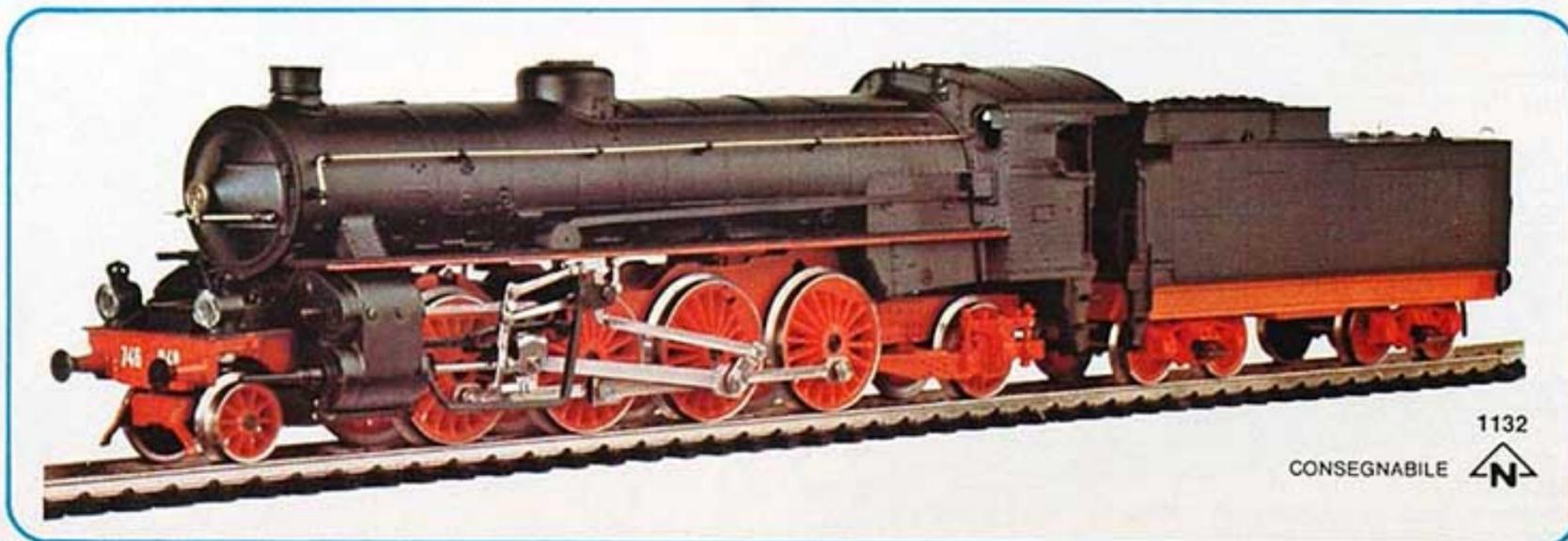
Locomotiva a vapore con tender per treni viaggiatori e merci GR. 746-048 delle F. S. Il sempre crescente peso dei convogli da rimorchiare indusse l'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione a progettare, nel 1922, un nuovo tipo di locomotiva che offrisse un elevato sforzo di trazione ed una caldaia buona produttrice di vapore. Nacque così il Gruppo 746 formato da 48 unità costruite in parte dalla Breda ed in parte dall'Ansaldo. Il modello proposto si basa sul prototipo 746-048 cui è collegato un tender a grande capacità. Rodiggio 1-4-1 « Mikado ». Bello e distribuito sistema Walschaert, fanali anteriori illuminati. Il carrello di guida anteriore è munito di molla di richiamo e consente un regolare e dolce ingresso in curva anche ad elevate velocità. Lunghezza del modello cm. 29.



1121



1118



1132

CONSEGNABILE



# Locomotive elettriche italiane



1441



1442



1443



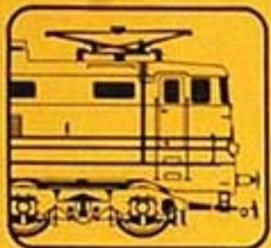
1447

**1441**  
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 soffiello intermedio. 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.

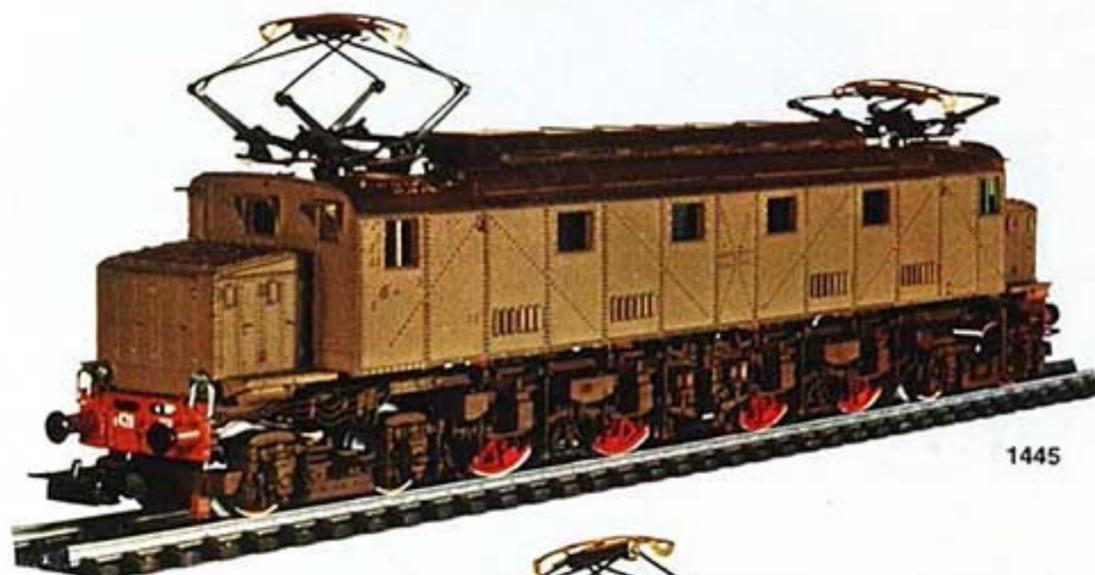
**1443**  
Locomotore italiano tipo E 646 delle F.S. (1ª serie), fedele riproduzione del prototipo entrato in servizio nel 1959 per il traino dei treni pesanti merci e passeggeri. Rodiggio Bo + Bo + Bo. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori. Commutatore per la presa di corrente dalle 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 soffiello. 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.



1453

**1453**  
Locomotiva elettrica E 656 023 delle F.S. Recentemente è entrato in servizio il primo gruppo di questi modernissimi mezzi di trazione che le Ferrovie hanno commissionato ad importanti ditte nazionali specializzate nel ramo tra cui nel caso del prototipo prescelto, le Officine di Casaralta a Bologna che ne hanno curato la parte meccanica. Per questo tipo di locomotiva è stato scelto, come ormai è tradizione, un nome. Un concorso indetto dalle F.S. ha indicato « CAIMANO » perché come l'animale esso è « veloce e vorace ». La velocità e la voracità con le quali divora chilometri di binari! La locomotiva è essenzialmente caratterizzata da due casse articolate montate su tre carrelli, felice soluzione già adottata dalle F.S. per altri tipi precedenti. Viene adibita alla trazione dei convogli espressi e rapidi sulle principali linee nazionali. Il modello ha i fanali illuminati ed è munito di un commutatore per la presa di corrente dalle due rotaie o da una di queste e la linea aerea di contatto. Lunghezza del modello cm. 22,7



1445

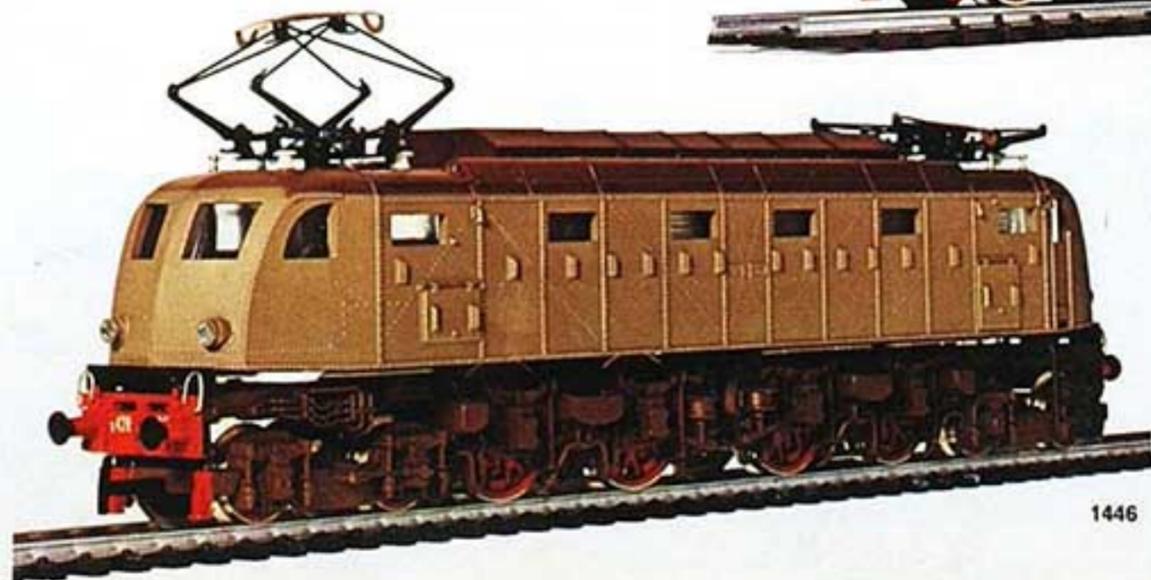
**1446**  
Locomotore italiano tipo E 428 (3ª serie) delle Ferrovie dello Stato. Rodiggio 2-Bo + Bo-2. Il prototipo monta otto motori ed ogni asse motore è mosso da due motori fissati al telaio. Questo è costituito da due parti identiche disposte simmetricamente ed articolate con giunto sferico nel mezzo. 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.



1444

**1445**  
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.

**1444**  
Locomotore italiano tipo E 428 (2ª serie) delle F.S. con cabina di guida aerodinamica. 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.



1446

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. 1ª serie. 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.

1455

Per risolvere i problemi connessi al fenomeno nuovo e di rilevante portata sociale del traffico suburbano, rappresentato dalla migrazione giornaliera di operai, impiegati e studenti fra la periferia ed i grandi centri di lavoro, nel 1957 le F.S. progettarono un tipo di elettromotrici economico a grande capacità di trasporto, destinato a viaggi brevi con possibilità di accogliere numerosi viaggiatori anche in piedi. Per la sua duttilità di impiego, e per la sua velocità piuttosto alta rispetto ai mezzi normali, l'elettrotreno Ale 803 in effetti è particolarmente rispondente alle esigenze del movimento di un rilevante numero di persone, concen-



1454



1451



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



1455

trato entro ristrettissimi limiti di tempo. Il mezzo, che presenta un arredamento semplice e razionale, simile a quello delle vetture delle « metropolitane », è in grado di trasportare un elevato numero di viaggiatori ad una velocità di 130 Km./h.

I primi esemplari del nuovo mezzo, entrati in servizio nel luglio 1961, sono stati sperimentalmente impiegati, con esito oltremodo soddisfacente, sulle linee ferroviarie che uniscono Roma ai Castelli.

Il modello dispone di pantografi funzionanti collegati al commutatore che predispone la motrice per la presa di corrente dal solo binario oppure da una rotaia e la linea aerea di contatto. Colore: rosso amaranto - crema. I fanali di testa sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 60.

1456

Modello con caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 1455 ma nei colori: grigio nebbia, verde magnolia e rosso.



1456



## Locomotive ed automotrici diesel italiane

1780

Locomotiva diesel-idraulica F.S. per treni locali o servizio di manovra. Il modello è completo di illuminazione. Verniciatura caratteristica in rosso, verde e righe gialle. Lunghezza cm. 11,5.

1779

Locomotiva diesel-elettrica GR. D 341 delle F.S. per il servizio merci e viaggiatori. Riproduzione del prototipo D 341-202 costruito dalla BREDA FERROVIARIA per conto delle Ferrovie dello Stato. Già in servizio da diversi anni questo tipo di motrice svolge un ottimo lavoro sulle linee locali non elettrificate in sostituzione delle locomotive a vapore. Il gruppo motore a ciclo diesel sviluppa una potenza massima continua di 1.320 HP e la potenza massima ai cerchi di 1000 HP. Fanali di testa illuminati. Lunghezza del modello cm. 17,3.



1780



1779

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.

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.



1778



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.

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.



1777

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

# Locomotiva a vapore inglese

1348

Locomotiva a vapore, con tender, 6100 « Royal Scot » della « London-Midland and Scottish Railway ». Rodiggio 4-6-0.

Un notevole mezzo di trazione della LMS, che apparve nel 1927, fu il tipo di locomotiva a tre cilindri classe 6P « Royal Scot ». Un primo gruppo di cinquanta locomotive venne costruito dalla North British Locomotive Company in stretta collaborazione con Derby.

Le prime 25 macchine ricevettero nomi di Reggimenti dell'Esercito Britannico ma la prima, la 6100, fu chiamata « Royal Scot » e servì per indicare tutta la classe.

La 6100 ha una lunga storia. Nel 1933 la locomotiva 6152 scambiò nome e numero con la 6100 e come tale venne inviata in Canada ed in USA per partecipare ad una mostra di materiale ferroviario che si tenne a Chicago.

Il nome ed il numero non vennero cambiati al suo ritorno e, come tale, divenne in seguito alla nazionalizzazione delle ferrovie inglesi la 46100 delle British Railway.

Revisionata completamente, sulla piattaforma anteriore della 6100 « Royal Scot » venne ricollocata la tradizionale campana « all'americana » per ricordare il suo viaggio oltre oceano.

Il modello riproduce la motrice nella versione e nei colori originali del 1927. Il biellismo è interamente funzionante. Lunghezza cm. 23,5.



« Royal Scot »  
di George Heiron,  
riprodotto dalla rivista  
« Locomotive Illustrated »  
per gentile concessione  
dell'Editore

IAN ALLAN

1348



CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

# Locomotive a vapore tedesche

1340

Locomotiva articolata, tipo Mayer, BR 98 009 delle D.R. Perfetta riproduzione del prototipo n. 009. 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.

1345

Locomotiva a vapore con tender per treni passeggeri a composizione pesante BR 39 127 delle D.B.

Le locomotive di questo tipo, progettate nel 1922 per conto delle « Ferrovie Prussiane », vennero contraddistinte P10 e in seguito raggruppate nel Baurheie 39 dalle D. B.

Rodiggio 1-4-1 (Mikado). Biellismo interamente funzionante con distribuzione sistema Heusinger. Fanali illuminati. Il modello può inserirsi anche in curve con raggio minimo di mm. 360. Lunghezza cm. 27,5.

1093

Modello avente le stesse caratteristiche del 1345 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

1339

Locomotiva a vapore con tender per treni viaggiatori BR 10 001 delle D.B.

Nel 1957 le « D. B. » posero in servizio due di queste moderne locomotive costruite dalle officine Krupp.

Esse si distinsero da tutte le precedenti per le ottime prestazioni. Queste locomotive furono adibite alla trazione dei treni espressi potendo raggiungere la velocità di 160 Km/ora.

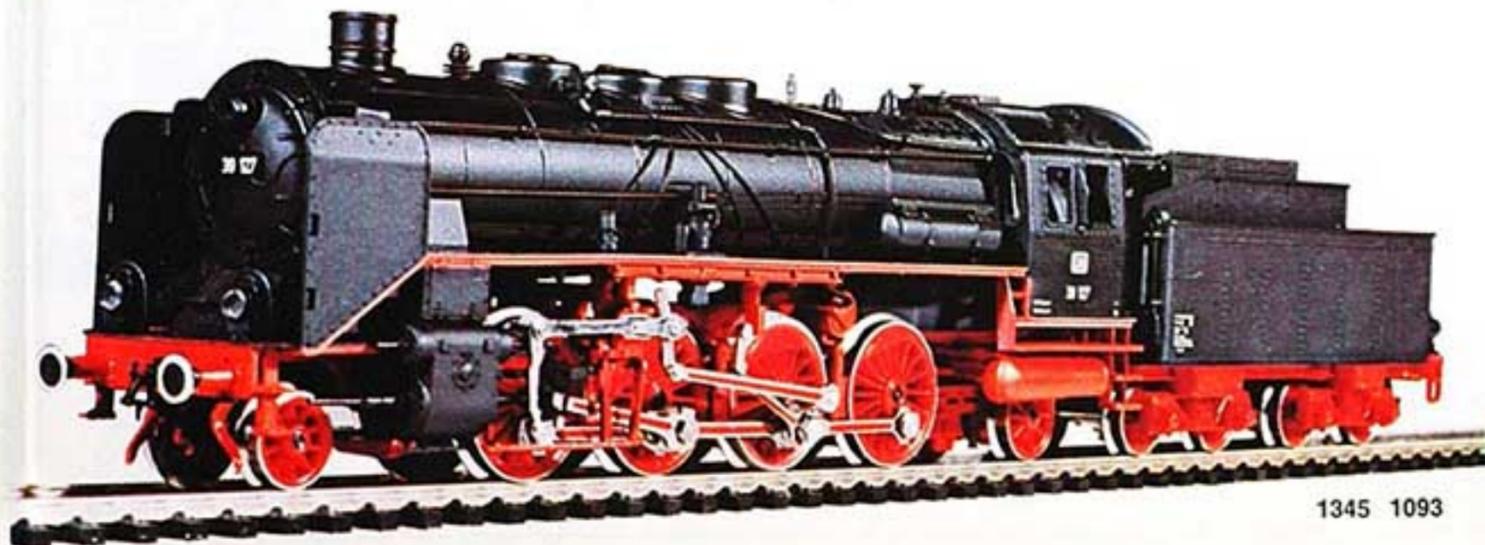
Il modello riproduce il prototipo 10 001 ed ha i fanali illuminati. Lunghezza cm. 32.

1091

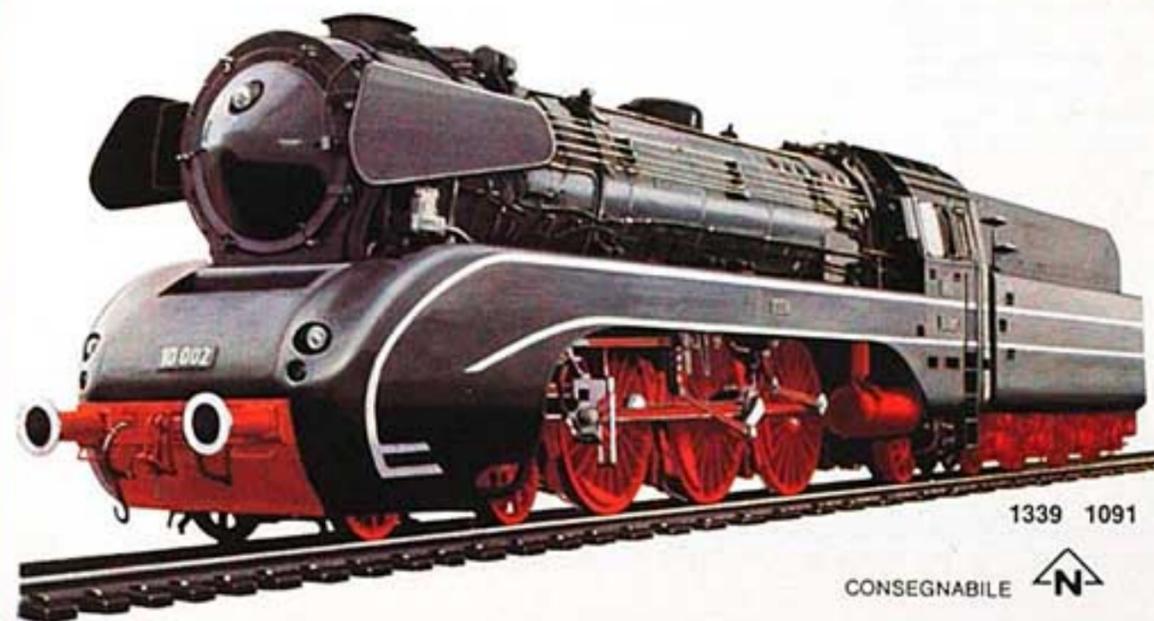
Modello avente le stesse caratteristiche del 1339 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1340



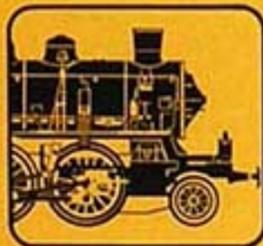
1345 1093



1339 1091

CONSEGNABILE





# HO

## 1346

Locomotiva a vapore, con tender, per treni passeggeri BR 39 149 della « Deutsche Bundesbahn ».

Il Baurheie 39 comprende locomotive di tipo Mikado, rodiggio 1-4-1 provenienti da diversi costruttori. Il progetto originale di queste locomotive fu sviluppato nel 1922 dalle « Ferrovie Prussiane » ed era contraddistinto dalla sigla P 10.

Il passare degli anni, ivi compresi quelli del periodo bellico che procurarono una falce di mezzi, imposero modifiche e miglioramenti alle unità superstiti.

Tra questi cambiamenti alcuni interessarono anche l'aspetto esterno. La sostituzione degli ampi deflettori del fumo con convogliatori di dimensioni più ridotte e con disegno più moderno e tecnicamente più efficiente, furono per moltissime motrici la modifica estetica più appariscente.

Pure il tender originale (quello della 39 127 ad esempio) venne sostituito con un tipo moderno a lamiere saldate.

Il modello riproduce una di queste motrici trasformate: la 39 149. Il biellismo, con distribuzione sistema Heusinger, è interamente funzionante.

I fanali della locomotiva e del tender sono illuminati.

Il modello può inserirsi anche in curve con raggio minimo di mm. 360. Lunghezza totale cm. 27,5.

## 1001

Modello avente le stesse caratteristiche del 1346 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

## 1347

Locomotiva a vapore, con tender, serie P 10 allo stato di origine. La celebre Ditta Borsig di Berlino Tegel costruì nel 1922 un primo gruppo di dieci locomotive con rodiggio 1-4-1 Mikado che formarono il raggruppamento P 10 delle Ferrovie Prussiane.

I numeri di costruzione della Borsig erano compresi saltuariamente tra 10999 e 11026 perchè altre costruzioni furono intercalate a quelle della P 10.

I numeri di servizio, riportati sulla caldaia lateralmente alla camera fumo, partivano dal 2810.

Il modello scelto riporta, come l'originale, il numero di costruzione 11000 della Borsig ed il numero di servizio 2811.

Questa locomotiva, nella caratteristica « livrea » grigia e nera di presentazione per le nuove costruzioni, venne in seguito raggruppata nel Baurheie 39 con il numero 002.

Il modello ha i fanali anteriori e posteriori illuminati.

Il biellismo è interamente funzionante.

Esso può iscriversi in curve con raggio minimo di mm. 360.

La lunghezza totale è cm. 27,7.

## 1087

Modello avente le stesse caratteristiche del 1347 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1346 1001

CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977



1347 1087

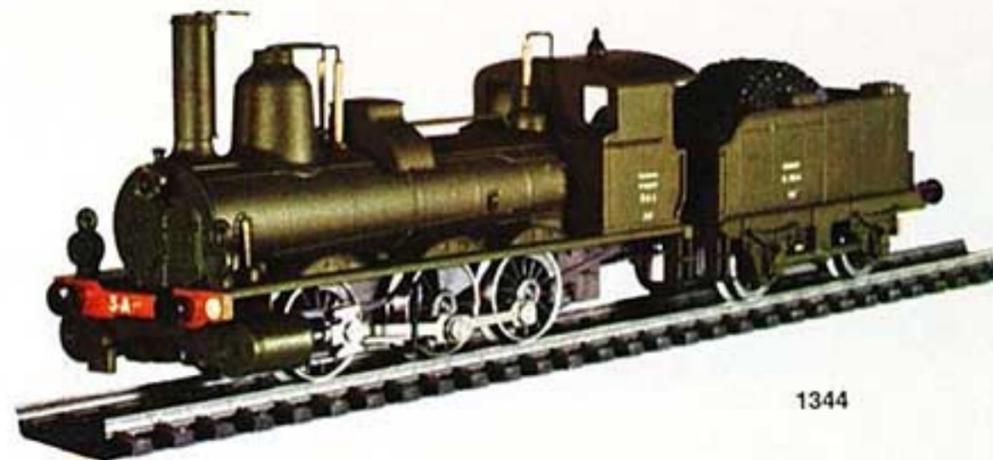
CONSEGNABILE



# Locomotive a vapore francesi

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.



1344

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.

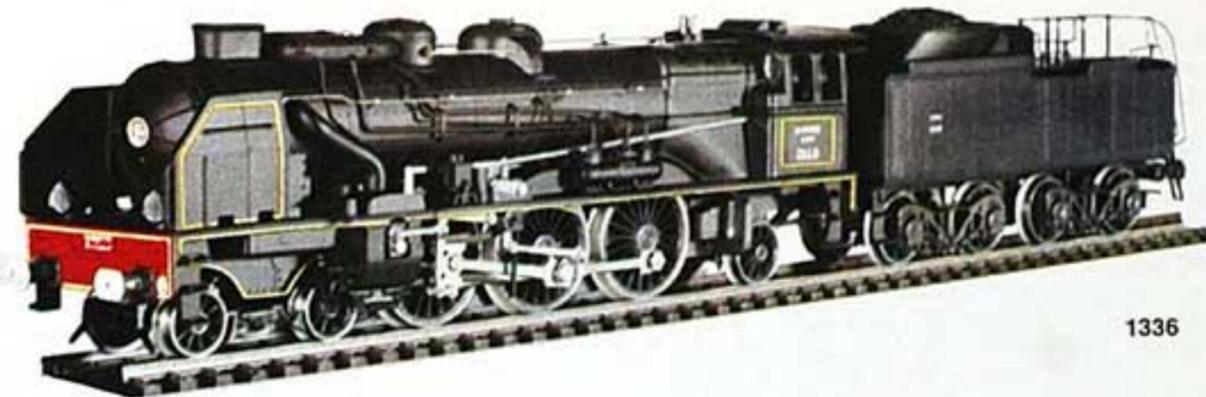
Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h, ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate.

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.



1336



1337



1341



# HO

## Locomotive elettriche olandesi

**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.

**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

## Locomotiva elettrica francese

**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 Alsthom di Belfort. Lunghezza cm. 15,5.



1671

# Locomotive elettriche e diesel tedesche

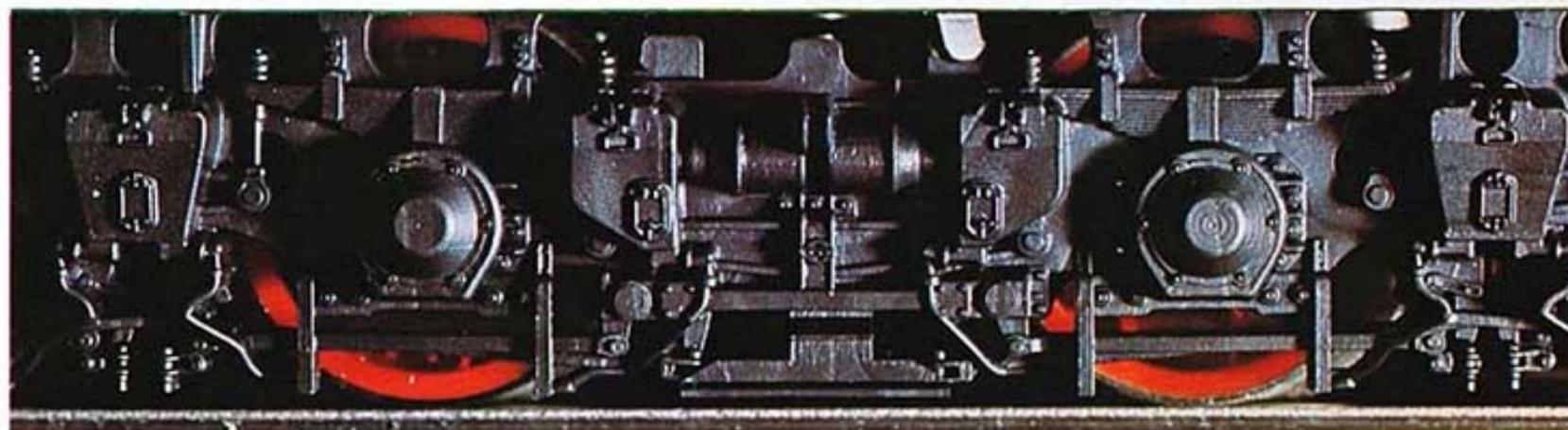
**1996**  
Riproduzione di una locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP realizzata dalla Rheinstahl Henschel A.G. di Kassel. Classificata come V 320 001 è in servizio sulle linee delle Deutsche Bundesbahn. Modello dotato di fari frontali funzionanti. Lunghezza cm. 27.

**1099**  
Modello avente le stesse caratteristiche del 1996 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.



1996 1099

La finezza dei dettagli della tradizione Rivarossi!  
Particolare fortemente ingrandito dei carrelli di una locomotiva.

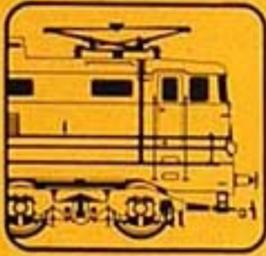


**1665**  
Splendida riproduzione del locomotore elettrico E 19-11 delle Ferrovie Federali Tedesche. Questi locomotori, costruiti in un primo tempo dalla AEG ed in un secondo tempo dalla Henschel e SSW, erano capaci di una velocità massima di 180 km/h grazie ai loro 4 motori doppi ad otto poli. Illuminazione 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.



1665 1098



# HIO

**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.



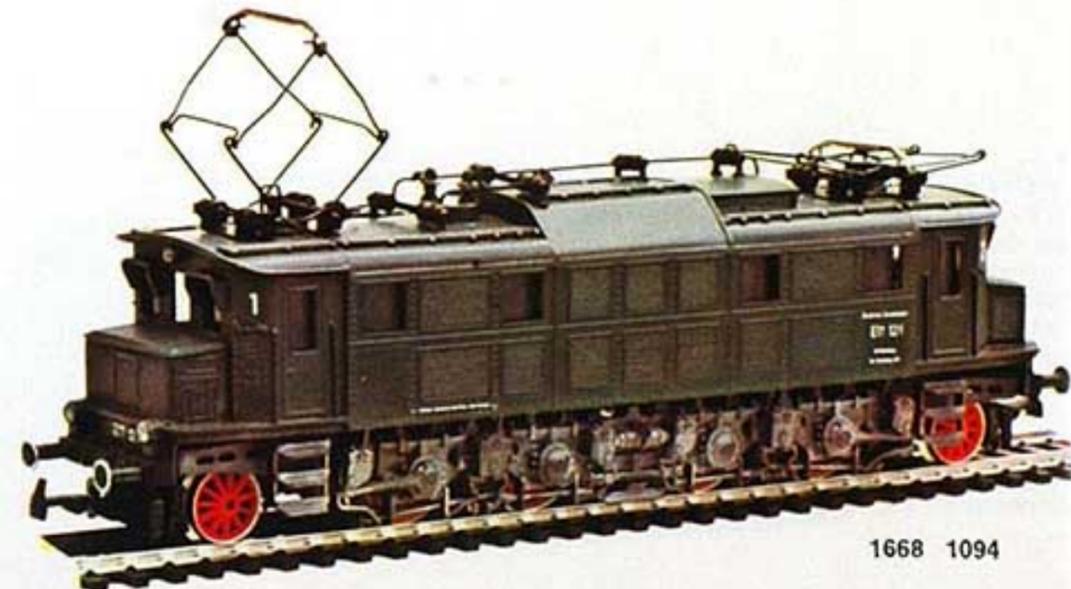
1667 1095

**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.



1668 1094

**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.



1666 1096

**1672**

Locomotiva elettrica 118 028-0 delle Ferrovie Federali Tedesche. Il prototipo di questa locomotiva, appartenente come alcune altre decine di consorelle al gruppo E 18, è stato recentemente riverniciato nei colori turchese e beige per intonarlo ai colori vivaci ora di moda sulle carrozze dei convogli passeggeri. Benché costruita al termine degli anni 30 la locomotiva è tutt'ora validissima e continua la sua gloriosa carriera alla testa dei treni espressi più famosi. Il modello ha i tre fanali di ogni testata illuminati secondo il senso di marcia, possiede il commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea per mezzo dei pantografi.

Lunghezza del modello cm. 20.

**1092**

Modello avente le stesse caratteristiche del 1672 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1672 1092

**1673**

Locomotiva elettrica 118 026-4 delle Ferrovie Federali Tedesche. Il modello propone il prototipo 118 026-4 nella sua caratteristica coloritura blu.

I tre fanali delle testate sono illuminati e si accendono automaticamente secondo il senso di marcia. Un commutatore predispone il modello per la presa di corrente dalle rotaie o da una di queste e la linea aerea a mezzo dei pantografi.

Lunghezza cm. 20.

**1089**

Modello avente le stesse caratteristiche del 1673 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1673 1089



# HO

## Locomotive americane a vapore d'epoca

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.



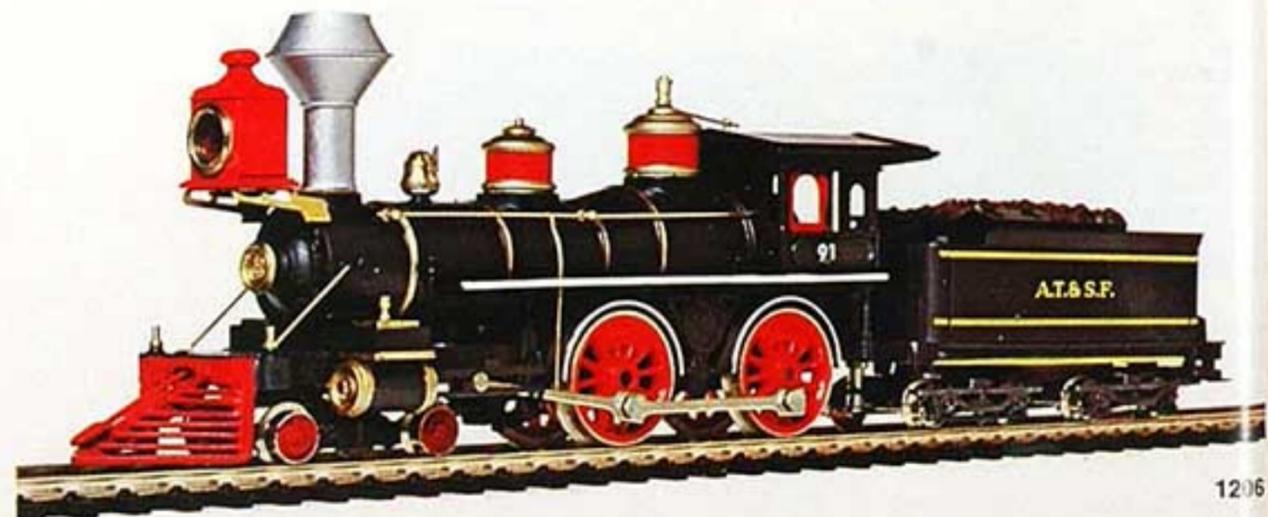
1211

1206

Locomotiva americana vecchio stile con tender. Riproduzione della locomotiva n. 91 con rodiggio 4-4-0 - American - della - Atchison Topeka and Santa Fe -.

Tipica locomotiva che sul finire del secolo scorso era adibita dalla Compagnia al traino dei convogli passeggeri e merci sulle linee delle zone centrali degli Stati Uniti.

Il modello segue lo schema originale di verniciatura e decorazione del prototipo. Lunghezza cm. 22.

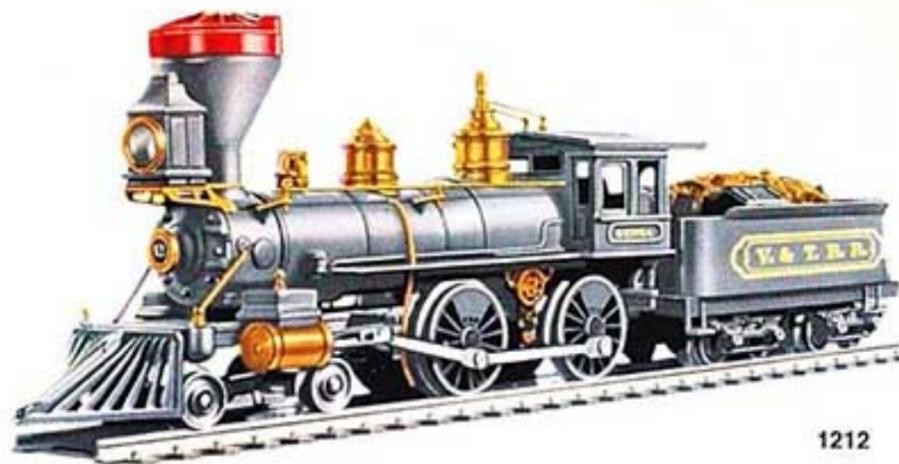


1206

Le locomotive di questa pagina si prestano molto bene a formare convogli con i vagoni di pag. 74, 84 e 85.

**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.

**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.



1212



1204

# 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». Bellissimo 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



1225

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

**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.



1286



1219

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977





# HO

1271

Locomotiva a vapore americana, di tipo pesante per manovra, della « Indiana Harbor Belt ».

Tra gli innumerevoli tipi di locomotive da manovra con rodiggio 0-8-0 questo è il più potente. Dispone di tre cilindri, due esterni ed uno interno, e di un carrello motore « booster » (quello del tender prossimo alla cabina che entra in azione allo spunto per disinserirsi quando la velocità della macchina raggiunge un certo limite).

L'Indiana Harbor Belt disponeva di tre macchine di questo tipo, Classe S 294, una delle quali, la 102 scelta per la riproduzione del modello, venne costruita nel 1927 dalla American Locomotive Company.

Il biellismo, con distribuzione sistema « Walschaert », è funzionante nel modello ed il fanale anteriore è illuminato.

Lunghezza cm. 27.



1271  
CONSEGNABILE 

## Locomotive americane a vapore per treni passeggeri e merci

1202 5196 B

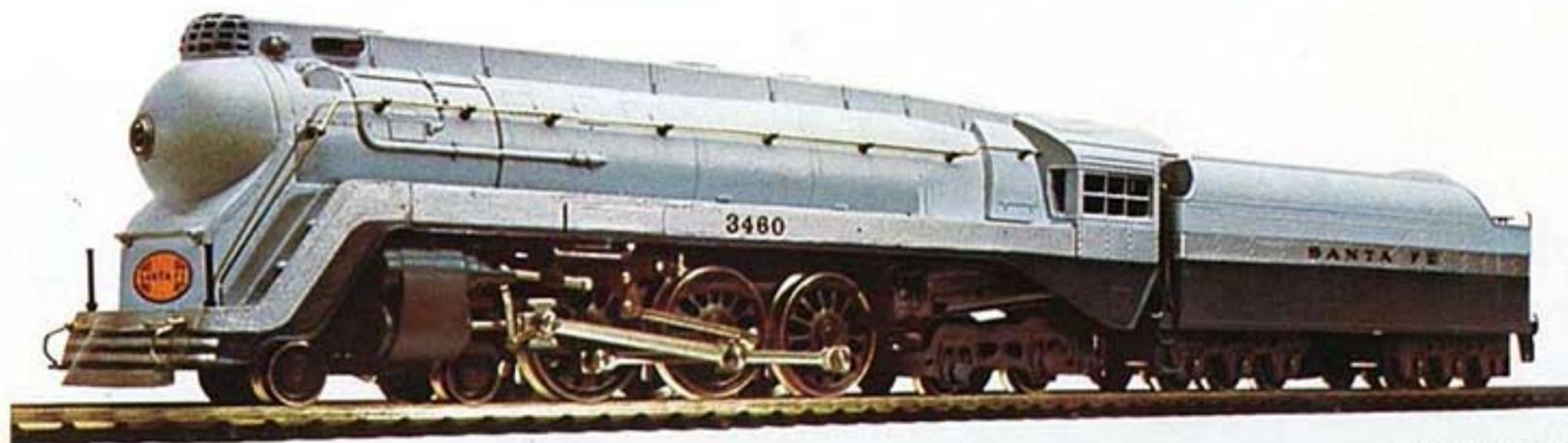
La locomotiva « Blue Goose » venne realizzata nel 1937 basandosi come prototipo sulla « Hudson » 3460.

Le ruote motrici di grande diametro della locomotiva consentivano a questa di raggiungere la velocità massima di 90 miglia all'ora (145 Km/ora), ciò estendeva il suo impiego su parecchie linee pianeggianti ed a lunga percorrenza della rete « Santa Fé ».

All'entrata in servizio servì per il traino del convoglio passeggeri « Deluxe Super Chief » che per oltre un decennio unì, nei due sensi, Chicago con Los Angeles. Questo treno fu uno dei più prestigiosi nel periodo aureo dei trasporti ferroviari ed era noto in modo particolare per il lusso e per l'efficiente servizio.

La forma particolare e l'originale verniciatura resero la « Blue Goose » facilmente identificabile, per cui divenne una delle più famose locomotive della « Santa Fé ».

Lunghezza del modello cm. 35.



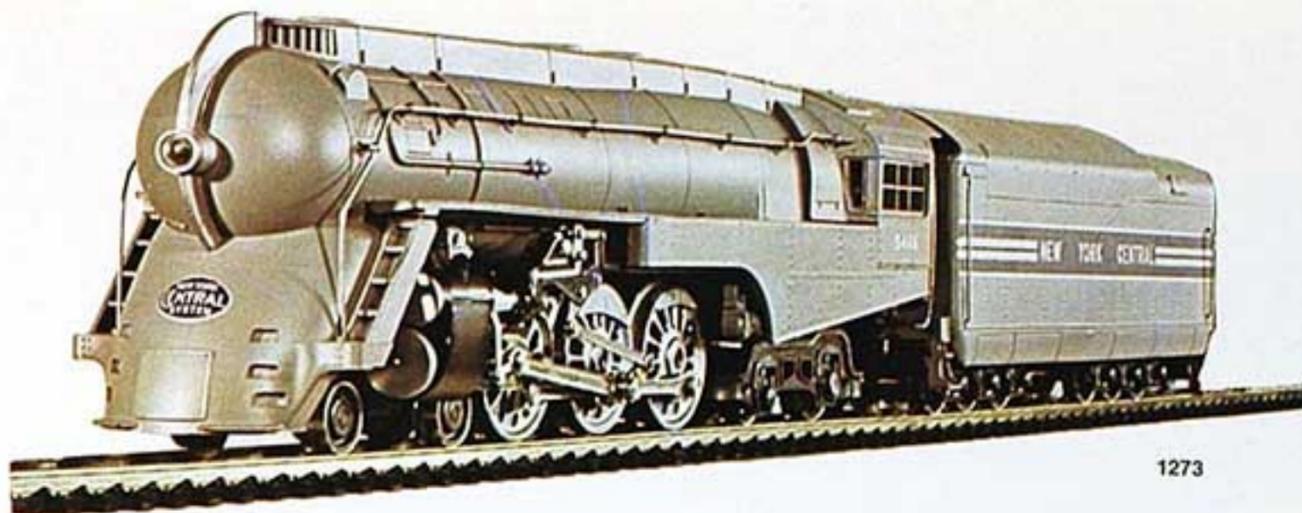
1202 5196 B

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. 31 si può formare il convoglio « 20th Century Limited ».



1273

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, bellissimo 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

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



# HO

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. Bellissimo 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. 28 si può formare il convoglio « Crescent Limited ».

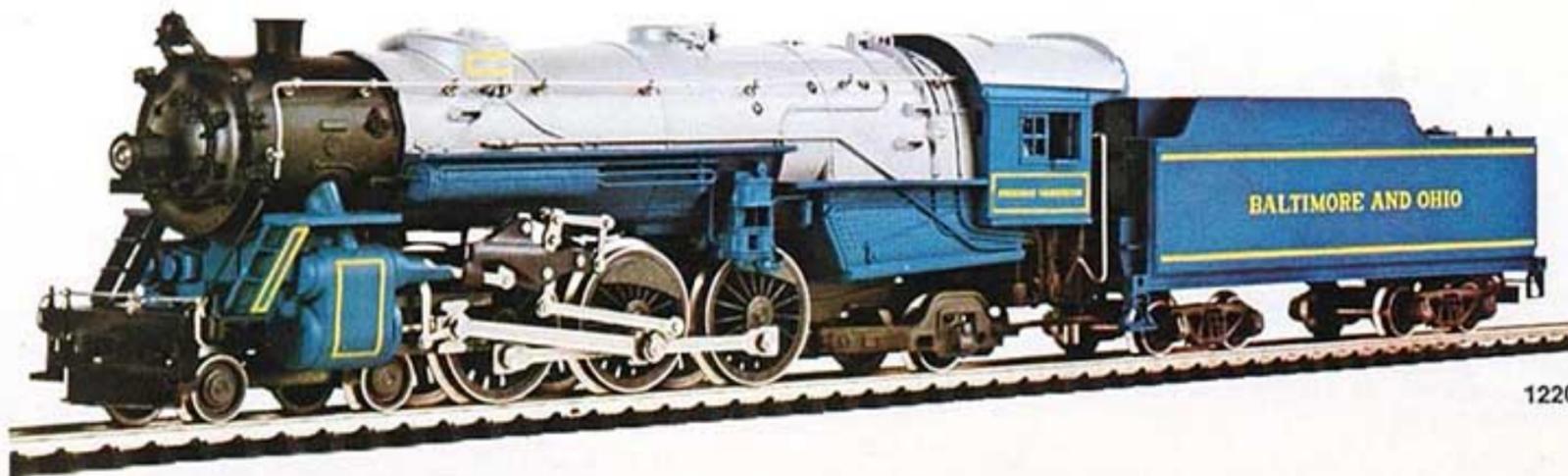


1285

1220

Locomotiva americana a vapore con tender, tipo 4-6-2 « Pacific » della Baltimore and Ohio. 21 locomotive di questo tipo vennero dedicate ad altrettanti presidenti degli Stati Uniti ed alcune di esse, verniciate nei colori grigio e blu, furono adibite al servizio viaggiatori alla testa dei convogli « The Capitol Limited ». Il modello che proponiamo è dedicato, come il prototipo, al Presidente Washington ed ha il faro anteriore illuminato. Lunghezza cm. 33.

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2627 di pag. 35 si può formare il convoglio « Capitol Limited ».



1220

**1230**  
Locomotiva a vapore, con tender, tipo Mikado 4501 della « Southern Railway ».

Nel 1911 la « Southern » ordinò la costruzione di 25 locomotive 2-8-2 alla Baldwin Locomotive Company che già nel 1897 aveva costruito per prima locomotive con questo rodiggio per conto delle Ferrovie Giapponesi. Ecco perchè ne scaturì il nome « Mikado » a designare questo particolare « arrangiamento » di assi portanti e motori per una locomotiva a vapore.

La Mikado 4501 ha una storia del tutto particolare. Essa trainò, per oltre quaranta anni, pesanti convogli attraverso le linee del sud degli Stati Uniti per conto della « Southern » sua proprietaria.

Sembrava che la sua esistenza dovesse terminare su di una linea secondaria del Kentucky ed essere demolita, quando intervenì un suo appassionato ammiratore che la acquistò dalla Southern.

Rimessa a nuovo con la collaborazione di altri appassionati di cose ferroviarie, alla 4501 venne tolto l'abito « nero » e nella coloritura verde con scritte in oro, propria delle locomotive da treni passeggeri, dal 1966 viene assai di sovente messa in pressione ed usata per il traino di convogli di appassionati di ferrovie.

Il modello, nei colori caratteristici della Southern, ha il bellissimo funzionante ed il faro anteriore illuminato.

Lunghezza cm. 29.

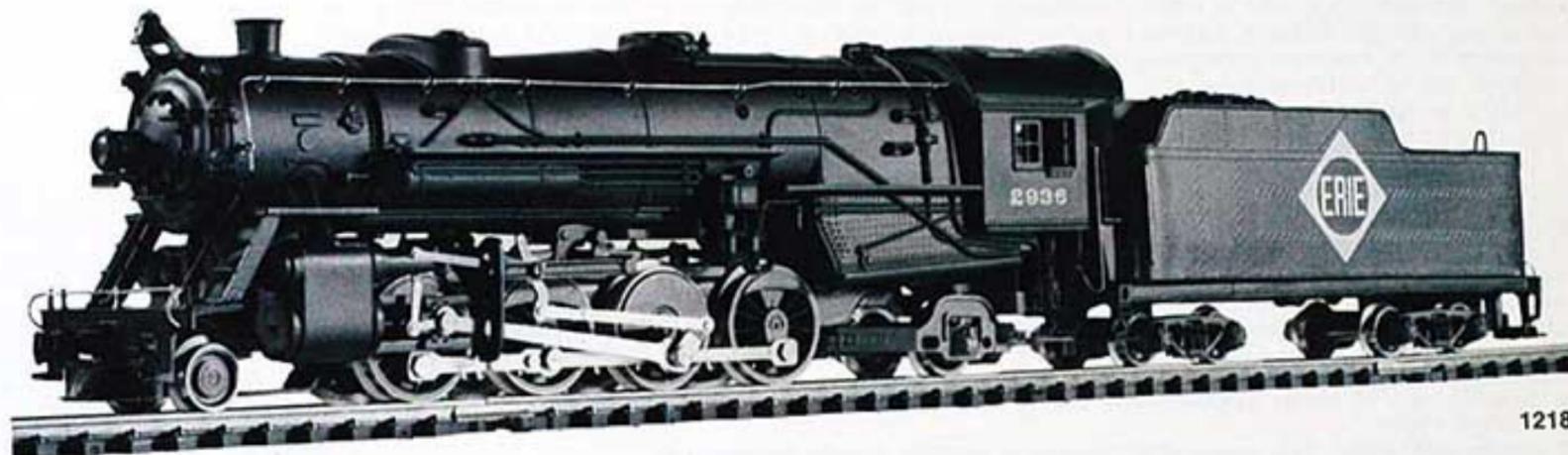


1230

CONSEGNA PRIMI MESI 1977



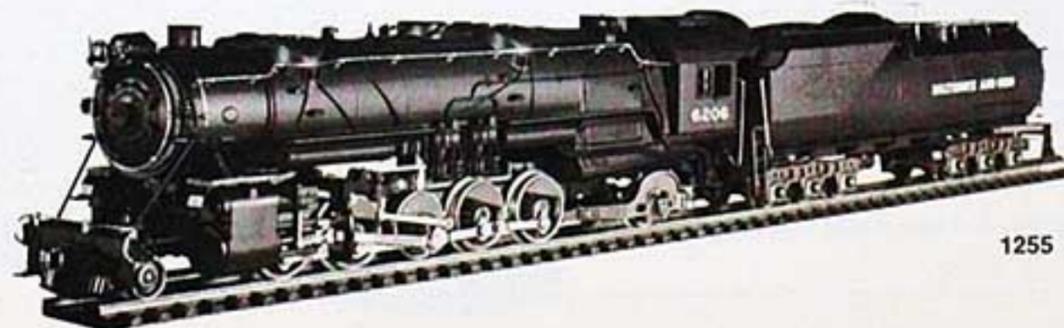
**1218**  
Locomotiva a vapore con tender « Heavy Mikado » Rodiggio 2-8-2. Distribuzione sistema Walschaerts. Il modello è la fedele riproduzione di un prototipo realizzato secondo i piani dell'United States Railroad Administration. Questo tipo di locomotiva era assai diffuso ed adottato da parecchie Compagnie ferroviarie statunitensi tra cui la New York Central, Erie, Great Northern. E' un classico tipo di locomotiva da adibire al traino di convogli merci. Il faro anteriore del modello è illuminato. Lunghezza cm. 29.



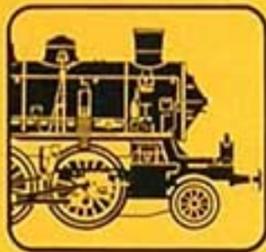
1218

## 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.



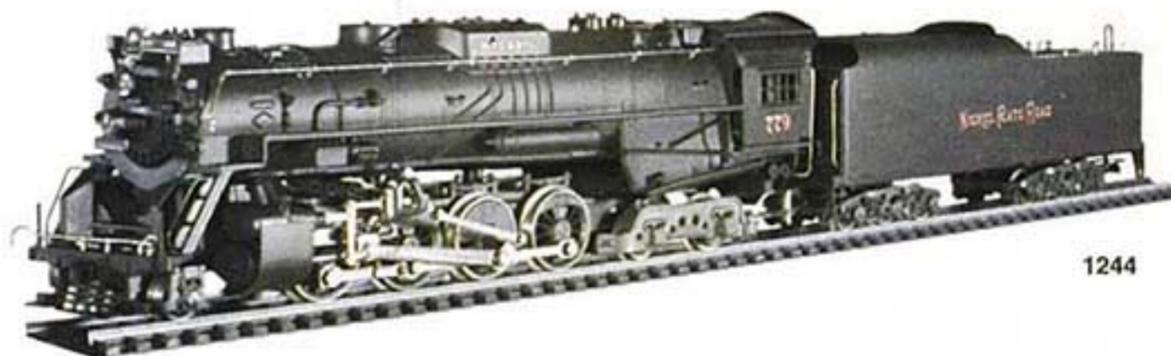
1255



# HO

1244

Locomotiva a vapore tipo « Berkshire » Classe S3 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'affacciamento 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.64). Il modello, con le stesse caratteristiche del 1244, monta però il gancio tipo americano NMRA.

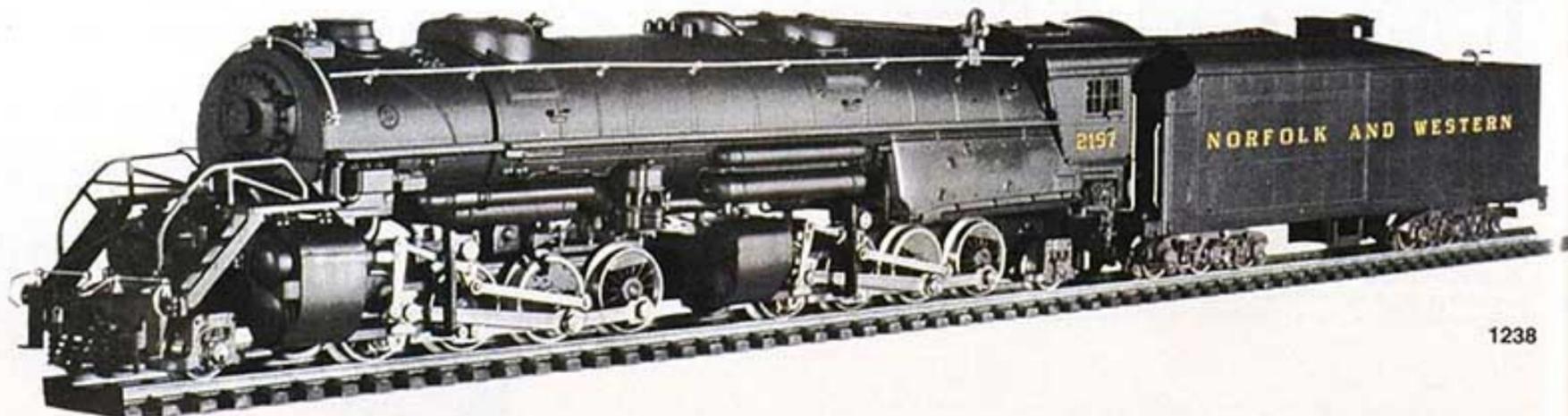
Il gancio tipo NMRA può essere sostituito con il normale gancio Rivarossi utilizzando l'articolo 111616.



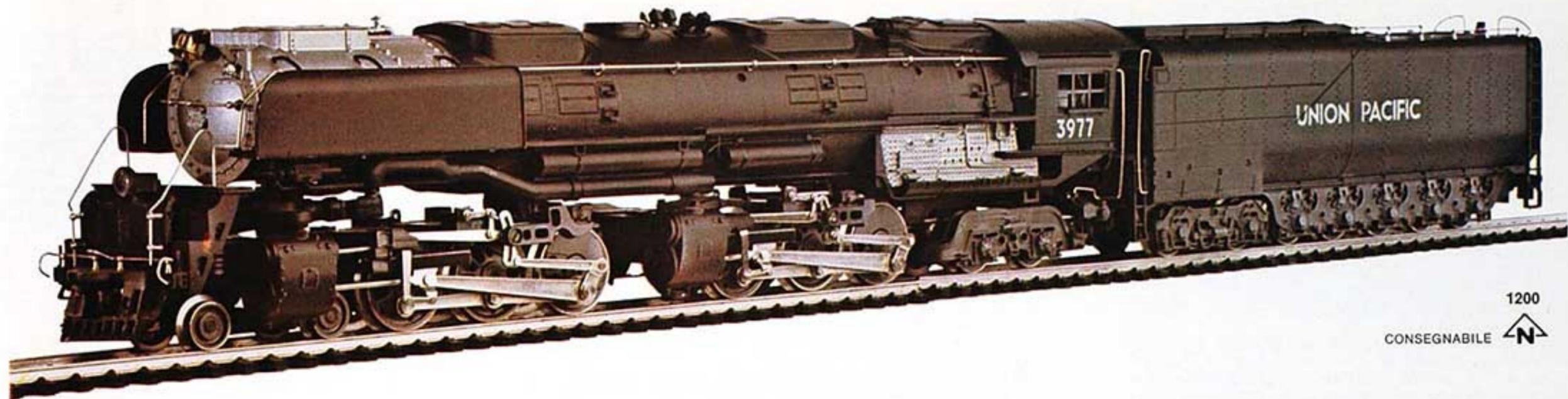
1280

1238

Locomotiva articolata tipo Mallet « Y6b » « 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



1200

CONSEGNABILE



**1200**  
Locomotiva articolata tipo Mallet con rodiggio 4-6-6-4 «Challenger» - 3977 «Union Pacific».

Le prime locomotive «Challenger», costruite dall'American Locomotive Co. sotto la supervisione di Otto Jabelmann della Union Pacific che ne aveva sviluppato lo studio, vennero consegnate alla Union Pacific nel 1936. Per l'esattezza la prima unità, la 3900, venne posta in servizio il 25 Agosto 1936 a Council Bluffs.

Nell'anno 1943 l'U.P., pressata dalle esigenze di traffico in continuo aumento del periodo bellico, ordinò l'ultimo gruppo di locomotive che vennero immatricolate con i numeri dal 3975 al 3999.

Un particolare difetto della serie 3975, era la cattiva condizione di abitabilità in cabina che il fumo provocava alle basse velocità. Per ovviare all'inconveniente ed anche perché diverse unità svolgevano servizio passeggeri tra l'Oregon e lo Stato di Washington, vennero applicati i convogliatori di fumo ai lati del doppio fumaiolo. Il model-

lo riproduce il prototipo 3977 ed è munito degli «smoke deflectors». Sue caratteristiche di rilievo sono la elevata potenza di trazione e la docilità di funzionamento. L'articolazione dei gruppi motori e dei carrelli portanti, consente l'iscrizione del modello in curve con raggio minimo di mm. 400. Il faro anteriore è illuminato. Il modello è verniciato secondo l'originale schema del prototipo. Lunghezza cm. 44.

**1267**  
Locomotiva articolata tipo Mallet con rodiggio 4-6-6-4 «Challenger» della «Clinchfield».

Le locomotive «Challenger» potevano svolgere indifferentemente, grazie alle loro ottime prestazioni, sia il servizio di trazione con convogli merci sia con treni passeggeri. Il loro compito principale era però il servizio con treni merci pesanti ad elevate velocità, fino a 70 miglia orarie (circa 100 Km/ora), possedendo ottima stabilità e perfetta equilibratura delle masse (biellismi e contrappesi) specialmente negli ultimi modelli costruiti dalla American Locomotive Company.

La Clinchfield, come del resto tutte le Compagnie Ferroviarie Americane, dovette far fronte negli anni della guerra, ad un enorme incremento del traffico e poiché i mezzi di cui disponeva non bastavano, dovette acquistare nuove e potenti motrici. Ricorse perciò all'ALCO che le fornì diverse «Challengers» in corso di allestimento per conto della U.P. Queste macchine erano quindi di chiaro disegno U.P. ivi compreso il tender «Centipede». Le motrici per la «Clinchfield» disponevano di un camino singolo in luogo di quello a doppio scarico delle macchine U.P. Il modello che riproduce fedelmente il prototipo 672 della «Clinchfield», dispone del caratteristico tender «Centipede» ed il suo potente apparato motore trasmette il movimento ai due gruppi di assi accoppiati per mezzo di trasmissione pendolare con giunti articolati. Il modello può iscriversi in curve con raggio minimo di 400 mm. La coloritura e le scritte corrispondono a quelle del prototipo. Il faro anteriore è illuminato. Lunghezza del modello cm. 44.



1267

CONSEGNABILE





# HO

1268

Locomotiva articolata tipo Mallet con rodiggio 4-6-6-4 «Challenger» della «Delaware & Hudson».

Tra i diversi tipi di locomotive articolate costruite con i più moderni accorgimenti, le «Challenger», il cui rodiggio è appunto 4-6-6-4, emersero per la velocità che riuscivano a sviluppare e la versatilità nelle prestazioni, tanto che furono indifferentemente impiegate sia nel servizio merci sia nel servizio con treni passeggeri. In special modo le locomotive costruite dopo il 1939 (la prima locomotiva «Challenger» entrò in servizio nel 1936), disponevano di un maggior peso gravante sul gruppo motore anteriore che riduceva notevolmente il difetto di slittamento comune alle locomotive articolate.

Le locomotive «Challenger», studiate e prodotte originariamente

per la Union Pacific vennero richieste anche da altre compagnie, che per loro esigenze di servizio richiesero alcune varianti anche di carattere estetico. Tra queste compagnie la «Delaware & Hudson» ebbe in dotazione macchine con prestazioni leggermente diverse dal progetto originale.

Il modello s'ispira ad un prototipo della «Delaware & Hudson» ed è in grado di inscrivere in linee con raggio di curvatura di 400 mm. grazie all'originale articolazione dei due gruppi motori e della trasmissione «pendolare» che li aziona.

Docilità di manovra ed elevata forza di trazione sono punti di forza messi in evidenza dal potente motore di cui il modello è munito. Il faro anteriore, sistemato al centro del portellone d'accesso alla camera fumo, è illuminato. Il tender è montato su carrelli Buckeye. Lunghezza del modello cm. 42,5.



1268

CONSEGNABILE



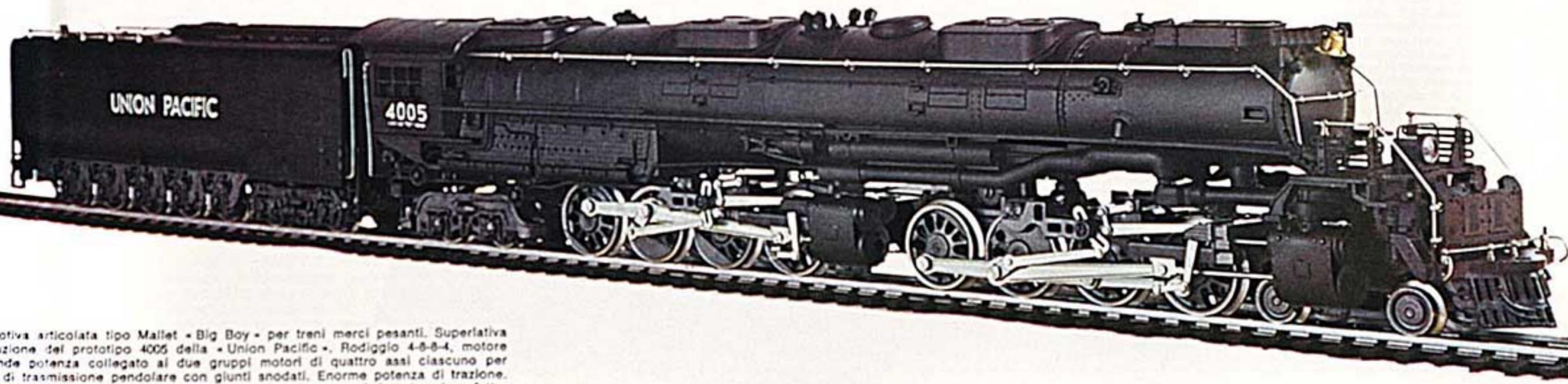
1248  
 Locomotiva articolata tipo «AC 11» della «Southern Pacific Lines». Imponente e perfetta riproduzione del prototipo Articulated Consolidation 11 n. 4272. Comunemente chiamata «Cab Forward» per la particolare disposizione della cabina situata nella parte anteriore. Questa soluzione venne adottata 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'inscrizione in curve aventi un raggio di mm. 400. Illuminazione con fari anteriori, bellissimo completo e funzionante: il tender è montato su carrelli tipo Buckeye. Lunghezza cm. 44.



1248



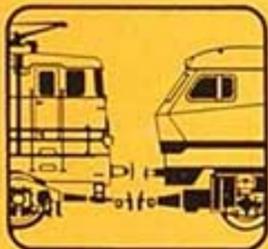
BIG BOY



1254  
 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.

1254

«HO» 63



# HO

## Locomotive elettriche e diesel 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. 87 (art. n. 2741/46/47) e a pag. 86 (art. 2723/24/25/26). 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.



1664

1502-5160F

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. 60), 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, (modello 1502-5160/F, pag. 64) 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 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. I pantografi non sono elettricamente collegati al motore. Gancio americano tipo NMRA.

Il gancio tipo NMRA può essere sostituito con il normale gancio Rivarossi utilizzando l'articolo 111616.

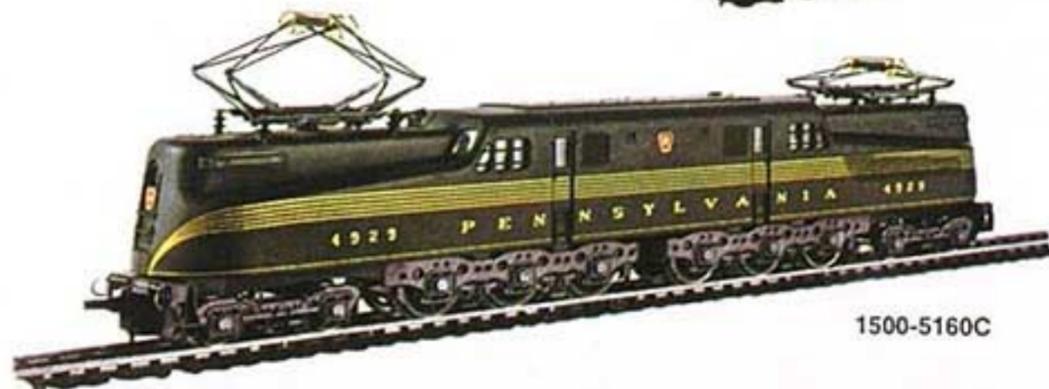


1502-516 F

1500-5160C

Locomotiva come la 1664 ma in colore verde scuro. I pantografi non sono elettricamente collegati al motore. Gancio americano tipo NMRA.

Il gancio tipo NMRA può essere sostituito con il normale gancio Rivarossi utilizzando l'articolo 111616.



1500-5160C

**1504-5160H**

Non si hanno informazioni precise sui motivi che nel 1955 indussero la Compagnia Pennsylvania Rail Road ad adottare per tre locomotive elettriche tipo G.G. 1 la colorazione argento con fascia rossa ed il grande emblema ombreggiato in nero. Probabilmente, ma è una supposizione, si era alla ricerca di un nuovo schema di verniciatura con colori vivaci. Il modello, come del resto tutti gli altri di questo tipo, ha i carrelli snodati in un modo particolare che gli consente di circolare agevolmente anche sulle curve di 80 cm. di diametro malgrado la sua lunghezza di 30 cm. Il modello riproduce il prototipo 4866 nei suoi colori originali, ha i fanali illuminati e pantografi alzabili. Modello equipaggiato con gancio americano tipo NMRA.

Il gancio tipo NMRA può essere sostituito con il normale gancio Rivarossi utilizzando l'articolo 111616.



1504-5160H

**1503-5160D**

Locomotiva elettrica 4-6-6-4 tipo G.G. 1 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. 1502-5160F). 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. I pantografi non sono elettricamente collegati al motore. Il modello è lungo cm. 30. Gancio americano tipo NMRA.

Il gancio tipo NMRA può essere sostituito con il normale gancio Rivarossi utilizzando l'articolo 111616.



1503-5160D

**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.

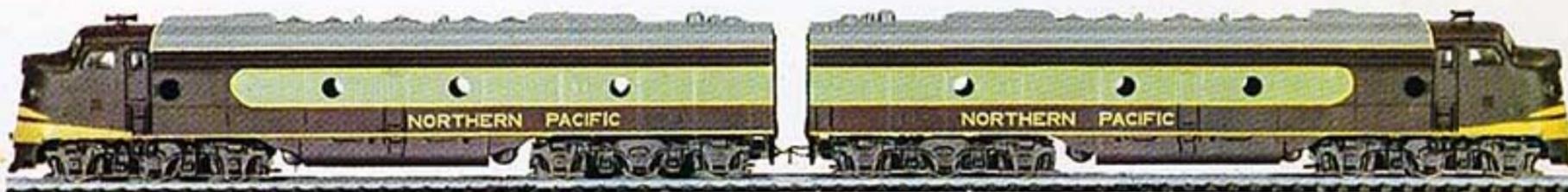


1832

**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



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

1819

Coppia di locomotive diesel-elettriche tipo Electro Motive Division E8 della General Motors. Il modello, nello schema di coloritura originale della Compagnia Illinois Central riproduce le unità motrici del convoglio « The Panama Limited ». Elevata potenza di trazione. Faro e number board illuminati. Lunghezza complessiva delle due unità cm. 50.

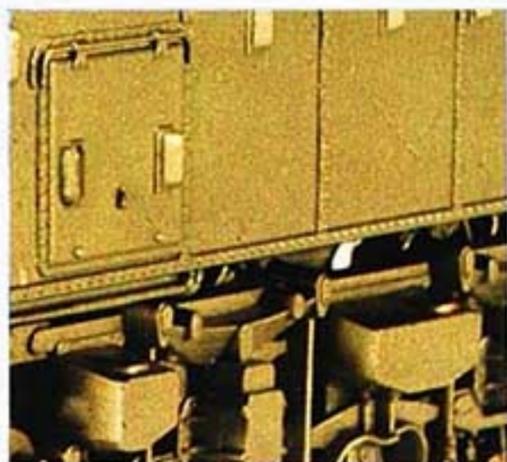


1819



# MODELLO ORO

# HO



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.

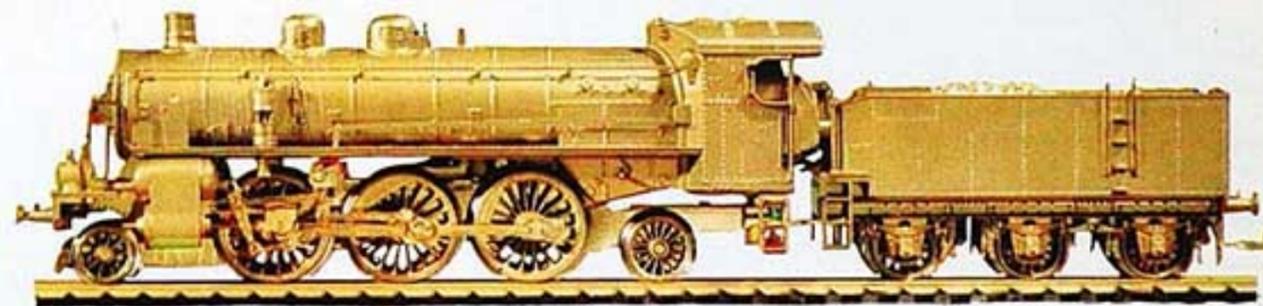
## Locomotive

**21221**  
Locomotiva americana da manovra della « Baltimore & Ohio ». Biellismo completo e funzionante. Lunghezza cm. 10,5.



21221

**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

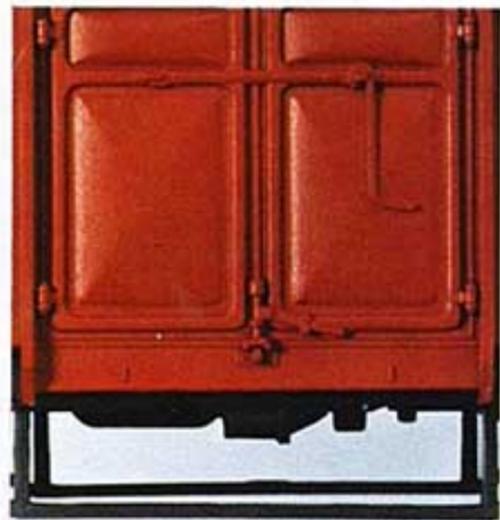
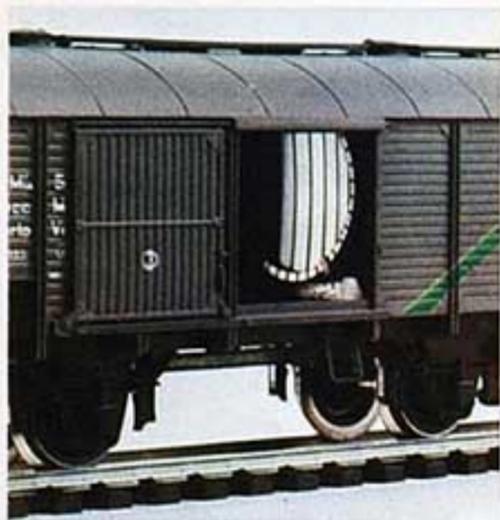
**21118 (Non illustrata)**  
Locomotiva italiana Gr. 691 delle F.S. Lunghezza cm. 28,7.

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



# CARRI MERCE

# HO



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 3ª 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.

## Carri merce 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.

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.

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.



2085



2039



2083



2009



2003



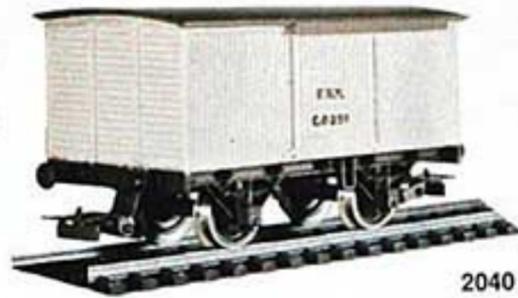
2002



2041

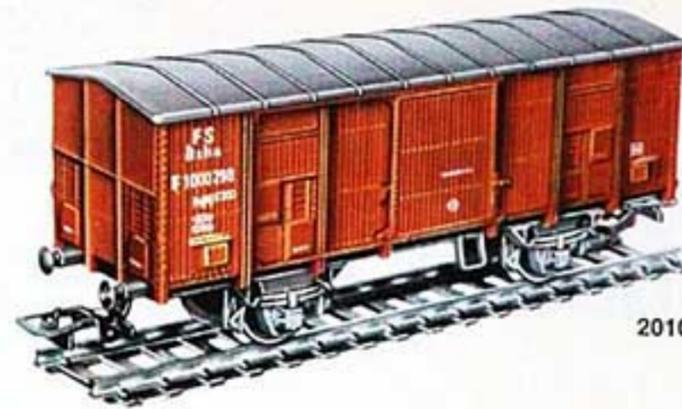
# Carri italiani coperti e refrigeranti

**2040**  
 Tipico carro merci coperto tipo C 251 per il trasporto delle merci più varie come sacchi, casse, mobili ecc. Lunghezza cm. 8,4.



2040

**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.



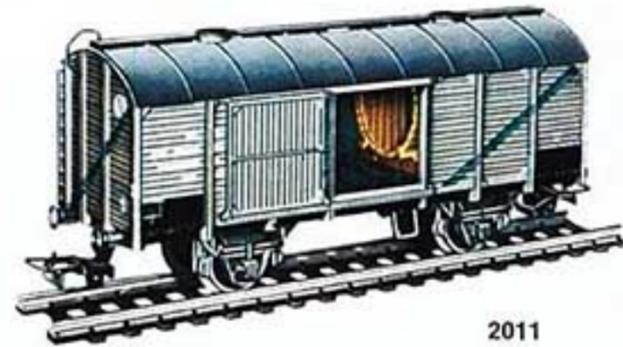
2010



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

**2075**  
 Carro refrigerante di grande capacità tipo IRS della società INTERFRIGO per il trasporto di derrate alimentari deperibili. Lunghezza cm. 17.



2075

**2092**  
 Carro refrigerante tipo Hgm della Interfrigo immatricolato FS. Il carro è adibito al trasporto di derrate alimentari deperibili e, per la loro conservazione, deve essere rifornito di ghiaccio prima ed alle volte anche durante il viaggio di trasferimento. Il parco rotabile della Interfrigo, specializzata in questo tipo di trasporto, dispone di moltissimi carri che giornalmente percorrono le linee ferroviarie europee. Il modello ha le iscrizioni caratteristiche disposte secondo il più recente schema. Lunghezza cm. 13.



2092

**2431**  
 Carro frigorifero a carrelli e motocompressore della INTERFRIGO. Il carro dispone di un impianto autonomo di refrigerazione ed è quindi indipendente da impianti a terra per il rifornimento di ghiaccio. I carrelli sono di tipo unificato. Lunghezza del modello cm. 26.



FOTO DAL VERO

2431





## Carri italiani serbatoio e per trasporto automezzi

**2093**  
Carro cisterna a 2 assi serie Mp delle F.S., adibito a trasporto di carburanti. Schema di coloritura della «IP» Industria Italiana Petroli di Genova. Lunghezza cm. 10.



2093

**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

**2088**  
Carro pianale a carrelli per il trasporto automezzi, serie POZ delle FS. Modello completo di semirimorchio cisterna della SHELL. Lunghezza cm. 18,7.



2088

**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

**2033**  
Carro pianale a carrelli per trasporto automezzi serie POZ delle FS. Modello completo di semirimorchio furgonato GONDRAND. Lunghezza cm. 18,7.



2033

**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

**2091**  
Carro pianale a carrelli serie POZ (1943) FS per trasporto veicoli. Il modello è corredato da un carro armato che all'occorrenza può essere rimosso. Lunghezza cm. 16,5.



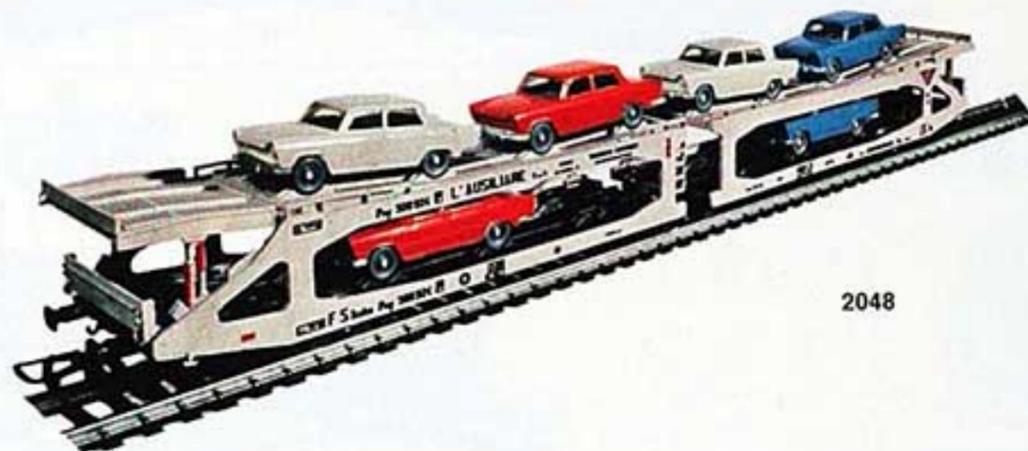
2091

**2090**  
Carro pianale a carrelli serie POZ (1943) FS per trasporto veicoli. Il modello è corredato da un caratteristico veicolo del circo che all'occorrenza può essere rimosso. Lunghezza cm. 16,5.



2090

**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

## Carri italiani containers e pianali

**2094**  
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di un container da 20'. Il container, nei colori e con le scritte originali MOTORCRAFT FORD, è adibito nella realtà, al trasporto di parti di ricambio ed accessori per autoveicoli. Il container è amovibile. Lunghezza del modello cm. 11,5.

### Carro nettabinieri

**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.



2094

CONSEGNA PRIMI MESI 1977



2082



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

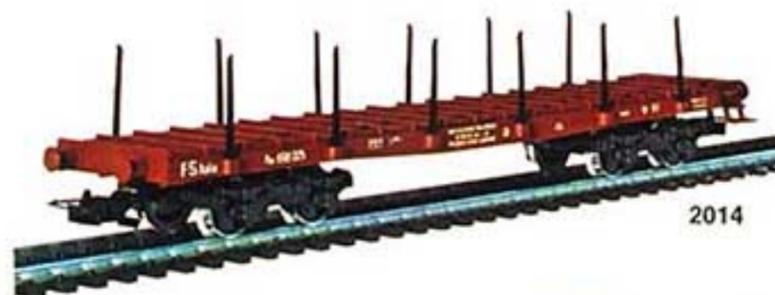
**2015**  
Carro pianale a carrelli con garitta, tipo Poz 1920 delle F.S. Lunghezza cm. 18,7. La garitta sopraelevata permette il trasporto di carichi molto lunghi come rotaie, ecc.

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

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

**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.

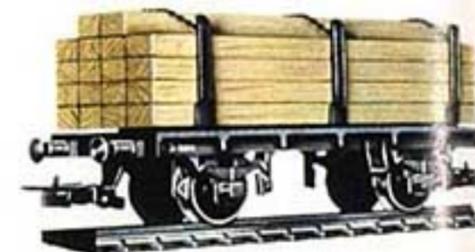
**2081**  
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di container da 20'. Il container nei colori e scritte della RIVAROSSO è amovibile. Lunghezza cm. 11,5.



2014



2015



2007



2080



2079



2081

## Carro merce europeo d'epoca

**2095**  
Carro coperto delle Ferrovie Svedesi di proprietà della FRUKT-NORLIN. Lunghezza cm. 13.



2095

CONSEGNA PRIMI MESI 1977



# Carri merce europei

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.

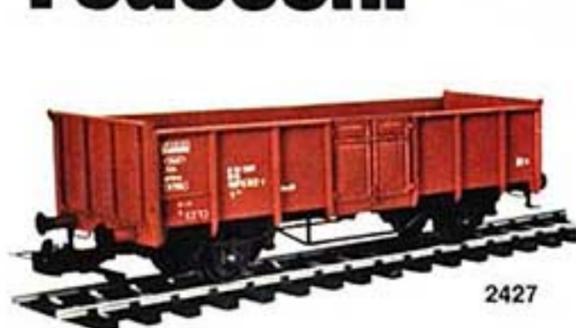
2078

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.

## Tedeschi



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.

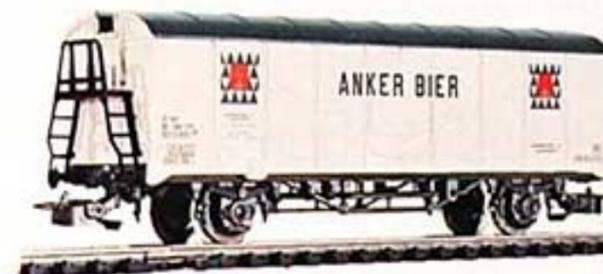
2087

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.

## Belga



## Svizzero



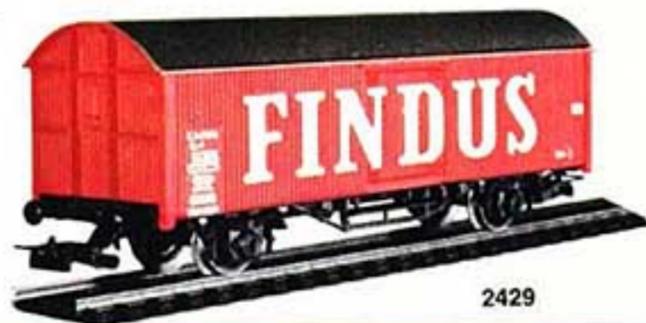
2429

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

2430

Carro coperto delle Ferrovie Svedesi di proprietà della A.B. AKERLUND & RAUSING. Lunghezza cm. 13.

## Svedesi



## Francese

2089

Carro refrigerante di « super capacità » a carrelli della Interfrigo immatricolato S.N.C.F. È un « gigante » della rotaia adibito al trasporto di derrate alimentari su percorsi internazionali. I carrelli sono del tipo unificato. Lunghezza del modello cm. 26.





## 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.



2310

2311

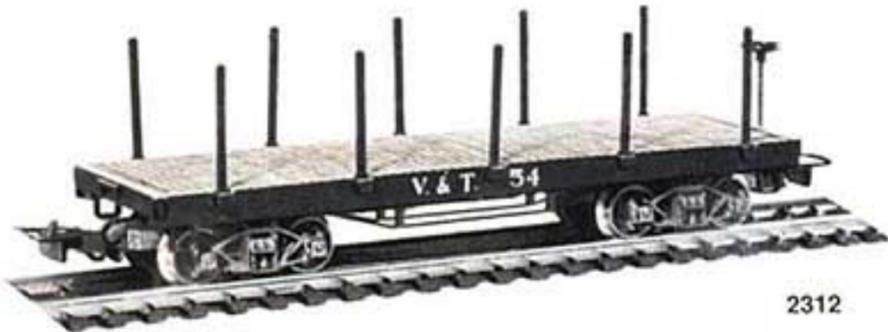
Carro coperto tipo Box della « California Fast Freight Line ». In colore giallo con tetto nero, scritte bianche. Lunghezza centimetri 14.



2 11

2312

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



2312

2313

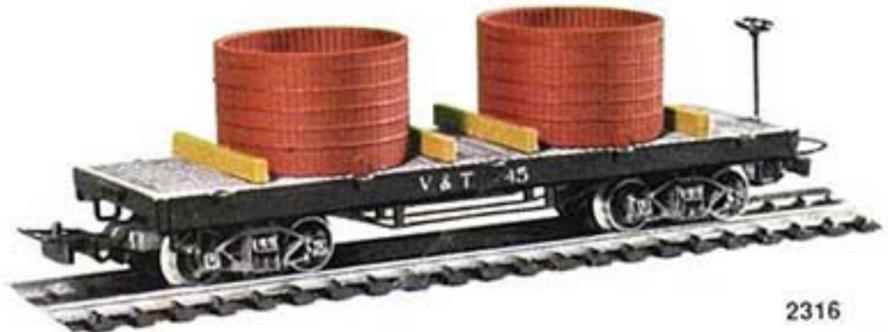
Carro aperto con sponde basse tipo Gondola della « Virginia & Truckee ». Pianale nero con sponde rosse, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



2 13

2316

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



2316

2314

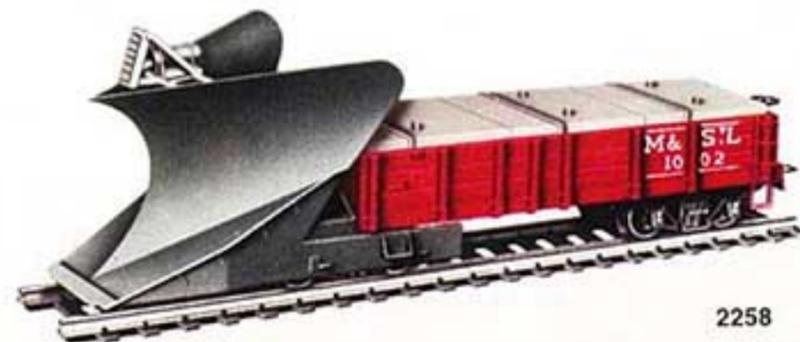
Vagone di coda tipo Caboose della « Virginia & Truckee ». In colore rosso con scritte bianche. Lunghezza cm. 9,7.



2 14

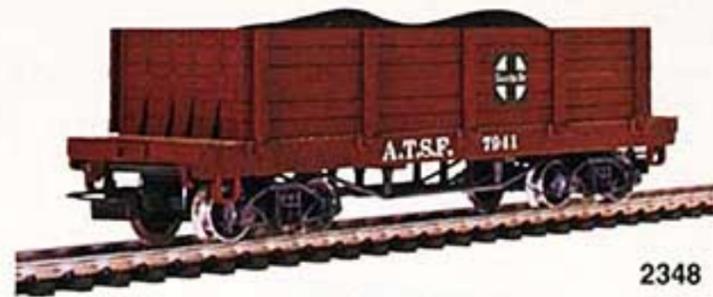
2258

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



2258

**2348**  
Carro aperto a sponde alte tipo Gondola della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fé ».  
Il modello propone un carro « old time » dalla caratteristica struttura in legno.  
Carri di questo tipo trasportavano le merci più disparate quali ad esempio: carbone, ghiaia, casse, botti ecc.  
Il pianale e le sponde sono in color bruno e le scritte in bianco e nero. Lunghezza cm. 14.



2348

**2347**  
Carro coperto tipo Box della « Illinois River Packet Company ».  
È un tipico carro ferroviario « old time » dalla caratteristica struttura in legno che era adibito ai trasporti più vari di merce alla rinfusa.  
Il modello ha le portiere scorrevoli ed è verniciato in verde e nero con le iscrizioni originali in bianco. Lunghezza cm. 14.



2347

**2349**  
Carro speciale « Log buggie » per il trasporto di tronchi d'albero.  
Questi carri sono molto corti e quindi capaci di percorrere linee con curve a raggio molto stretto. I tronchi che costituiscono il carico sono di lunghezza determinata per essere collocati sul carrello della sega alla segheria. I carri sono chiamati familiarmente « buggies ». Il corpo principale di questi veicoli è in legno, quindi facilmente riparabile in loco mentre i carrelli, assai semplici e senza problemi di manutenzione, sono i comuni « arch-bar ». Le due rotaie piazzate sul carro servono da guida per una gru montata su piccole ruote che le permettono di superare la breve distanza tra un carro e l'altro. La gru serve per caricare i tronchi sui carri mentre lo scarico avviene solitamente, allorché la teoria dei « buggies » percorre un tratto di binario con una delle due rotaie fortemente sopraelevata.  
I tronchi ruzzolano giù per un pendio e cadono in uno specchio d'acqua dal quale, ripescati uno alla volta con un convogliatore, vengono avviati alla sega per il taglio. Il modello è lungo cm. 11.



2349

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977



## 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.



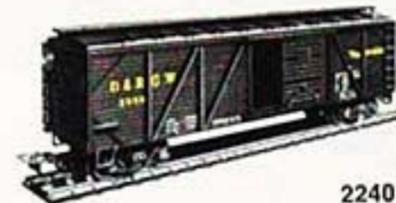
2263

**2238**  
Box « New Haven ». Lunghezza cm. 14,9.



2238

**2240**  
Box « Rio Grande ». Del tipo a pannellatura di legno. Lunghezza cm. 14,9.



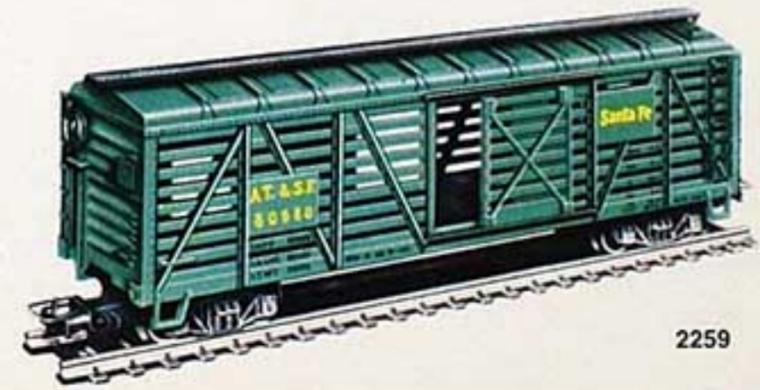
2240

**2239**  
Carro coperto tipo Box « Canadian National ». Lunghezza centimetri 14,9.



2239

**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.



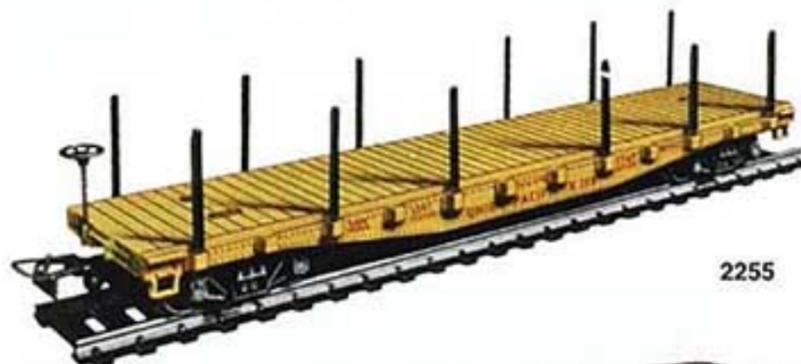
2318

**2299**  
Carro serbatoio americano tipo Tank nei colori della « National Cooperatives Inc. ». Lunghezza cm. 13,7.



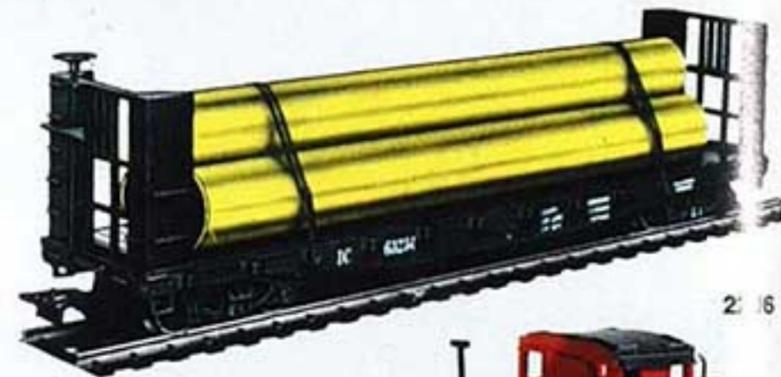
2299

**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.



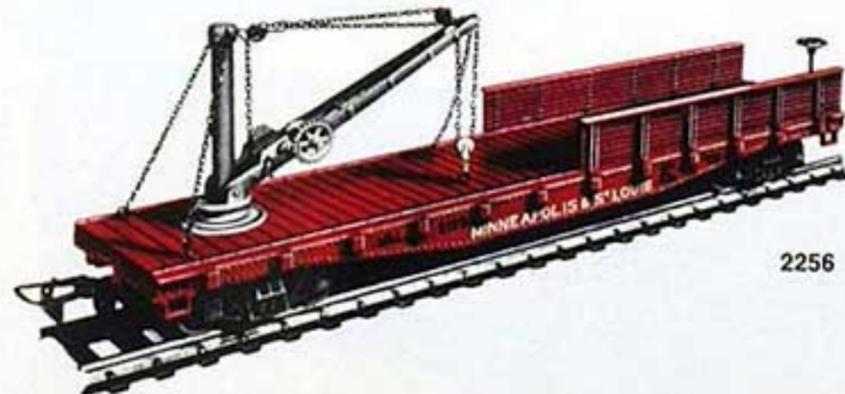
2306

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



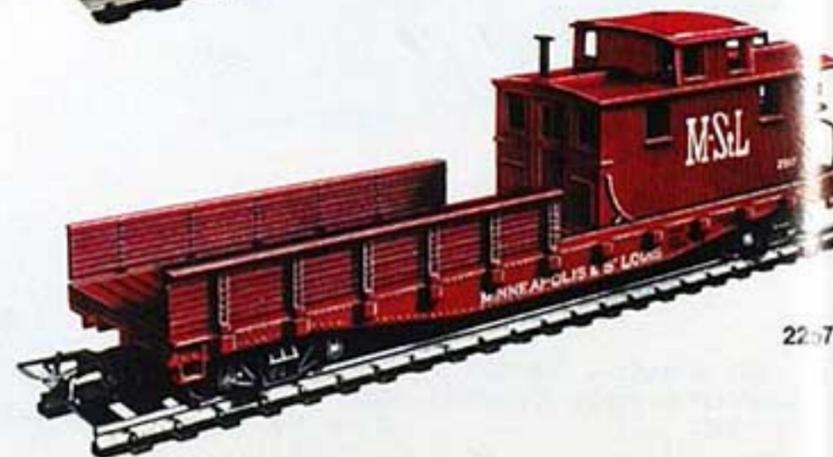
2307

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



2256

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



2257



# CARROZZE

# HO



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. Maggiore 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.

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

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

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

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

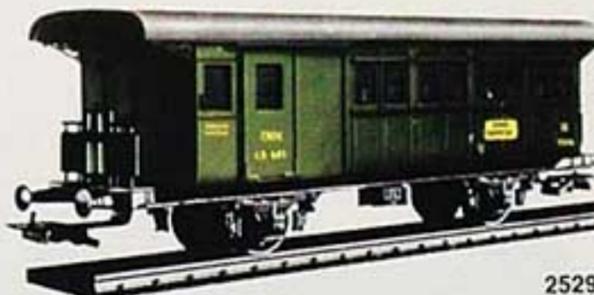
**2528**  
Carrozza di III classe tipo C 501 delle F.N.M. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 13,4.

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

**2564 (non illustrato)**  
Carrozza speciale adibita al trasporto, su rotaia, del personale del circo «Darix - Il circo nell'acqua». Lunghezza del modello cm. 13,8.



2503



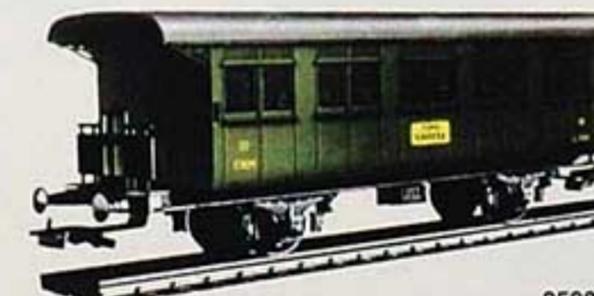
2529



2514 2506



2501



2528



2505



2509

Bagagliaio-Posta, serie DUz tipo 1907 (anno di costruzione delle F.S.).

Dopo la costituzione delle Ferrovie dello Stato, avvenuta nei primi anni del secolo con la fusione delle allora principali Amministrazioni Ferroviarie: Rete Adriatica, Rete Mediterranea in un unico Ente di Stato, si rese necessaria l'introduzione in servizio di nuovi veicoli. Il progetto costruttivo di questi bagagliai-posta fu uno dei primi ad essere realizzato in larga scala. I carrelli sono del tipo AA delle F.S. Lunghezza del modello cm. 22.

2512

Bagagliaio-Posta, serie DUz 95.000 F.S. (anno di costruzione 1934).

Nel 1934 vennero ordinati complessivamente 29 vagoni di questo tipo da porre in servizio nei treni rapidi e direttissimi sulle principali linee della rete. Il modello, nei colori originali, ha una lunghezza di cm. 27.

2507

Carrozza mista di 1° e 2° classe, serie ABz F.S.

Questo tipo di carrozza, proveniente dalla declassazione di precedenti carrozze Alz tipo 1910 è montato su carrelli tipo AA F.S. e dispone di 18 posti a sedere negli scompartimenti di 1° classe e di 28 negli scompartimenti di 2° classe. Il modello è corredato di arredamento interno ed ha una lunghezza di cm. 22.

2510

Carrozza di 1° classe serie Az 52008 F.S. (anno di costruzione 1937).

Questo tipo di carrozza, classico esempio di vettura di lusso negli anni '30, proviene dalla precedente serie ABz (mista di 1° e 2° classe) modificata e riclassificata nel luglio del 1956. Originariamente i divani a tre posti degli scompartimenti di 1° classe erano rivestiti in velluto rosso con poggiatesta e braccioli ricoperti da foderine bianche con monogramma F.S. ricamato. Il modello nei colori originali del 1956 è completo di arredamento interno ed ha una lunghezza di cm. 27.

2508

Carrozza di 2° classe, serie Bz F.S.

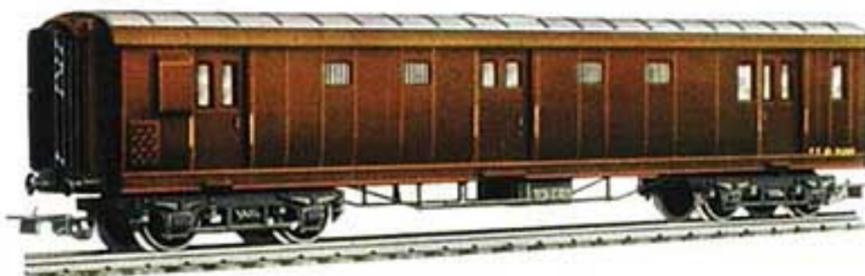
Il tipo di carrozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz (3° classe) tipo 1928 (anni di costruzione 1928 e 1931). I posti disponibili su questa caratteristica carrozza tutta aperta sono complessivamente 78 su sedili in legno affacciati. I carrelli, tipici dell'epoca, sono del tipo AA F.S. Il modello, comprendente l'arredamento interno, ha la lunghezza di cm. 22.

2511

Carrozza di 2° classe, serie Bz 31052 F.S. (anno di costruzione 1931).

Con l'eliminazione della 3° classe tutte le vetture appartenenti a quella serie Cz vennero classificate come Bz. Gli scompartimenti di 8 posti ciascuno hanno sedili in legno che in alcuni casi, nel corso di grandi revisioni sono stati sostituiti da divani imbottiti. Carrelli tipo 31. Il modello, corredato di arredamento interno, è proposto nei colori originali ed è lungo cm. 27.

78 "HO"



2509



2507



2508



2512



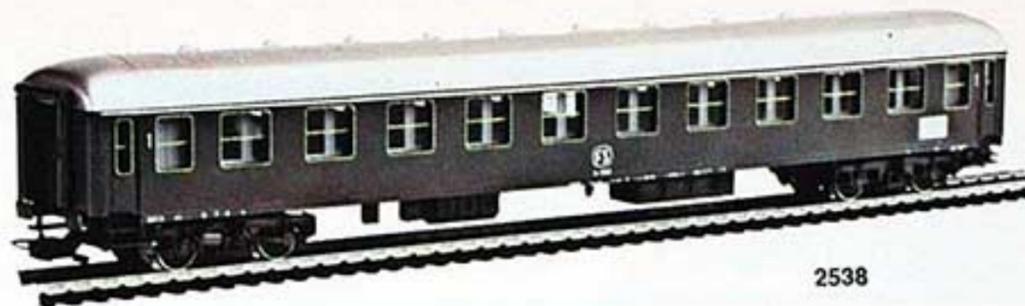
2510



2511

2538

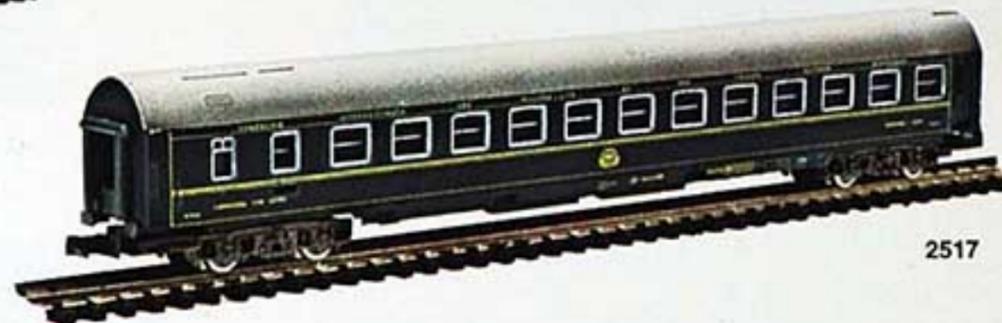
Carrozza italiana di 1ª classe serie Azx delle F.S. completa di arredamento interno. Riproduzione fedelissima delle nuovissime vetture unificate per servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 30.



2538

2517

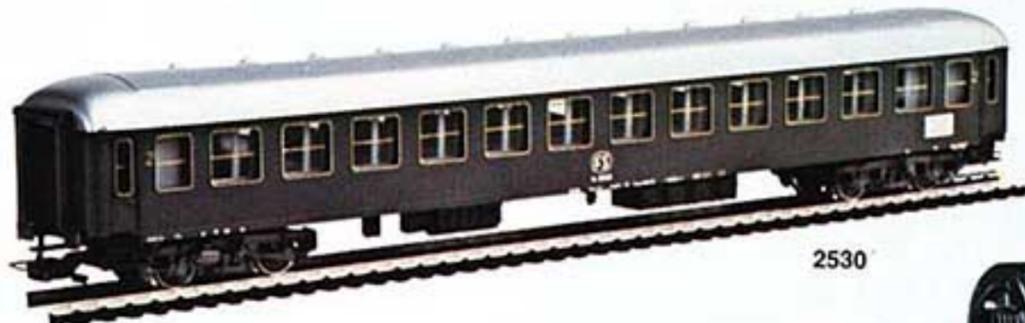
Carrozza con letti serie M, riprodotta dal più recente tipo della C.I.W.L., modello verniciato nel caratteristico colore blu, con scritte e fregi originali. Completo di arredamento interno. Il prototipo, realizzato dalla FIAT Divisione Ferroviaria, è in servizio sulle principali linee europee. Lunghezza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



2517

2530

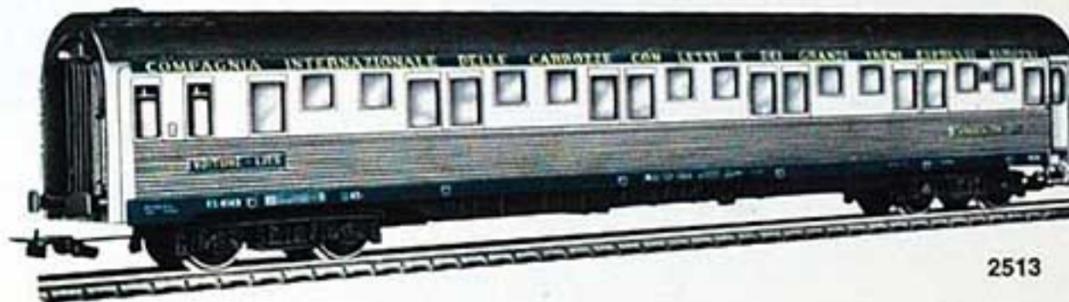
Carrozza italiana di 2ª classe serie Bzx delle F.S. completa di arredamento interno. Fedele riproduzione, in ogni particolare, delle nuovissime vetture unificate recentemente entrate in servizio sulle linee nazionali e internazionali. Lunghezza cm. 30.



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

2554

Carrozza italiana di 2ª classe delle Ferrovie dello Stato completa di arredamento interno. Riproduzione del prototipo serie BZ 34708 nei colori bruno isabella d'origine. Lunghezza cm. 22.



2554



# HO

2556

Carrozza viaggiatori di 1° classe, serie AZ FS per treni Trans Europ Express. Il modello nei colori rosso-bordeaux giallo-sabbia è completo di arredamento interno ed è corredato dai carrelli originali per alte velocità. Lunghezza cm. 29,5.



2556

2560

Carrozza passeggeri di 1° classe « gran conforto » per treni « Bandiera ». Riproduzione del prototipo AZ FS nei colori originali grigio ardesia, avorio e rosso. Il modello, completo di arredamento interno, è corredato dai carrelli per alta velocità. Lunghezza cm. 29,5.



2560

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 «SUPERPILA» tipo 61 da 1,5 V., entra in funzione al passaggio del vagone sullo speciale elemento di binario 3108. Lunghezza cm. 30.



2548

2549

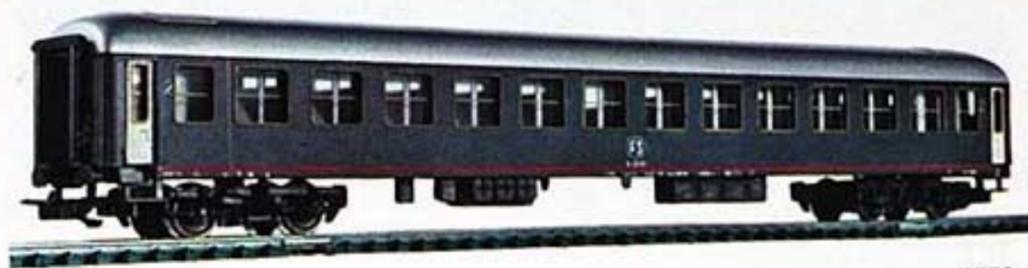
Carrozza passeggeri Azx di tipo unificato delle F.S. Essa riproduce un prototipo di prima classe destinato alla composizione di convogli rapidi che possono superare i 180 km/h. Sono caratteristiche le portiere di diverso colore e la fascia orizzontale rossa che contraddistingue questo tipo di veicolo.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



2549

2550

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



2550

2563

Bagagliaio a due assi serie Di delle FS verniciatura grigio ardesia. Tipico bagagliaio italiano da impiegare in composizione con i treni merci o viaggiatori su linee secondarie. Lunghezza cm. 13,8.



2563

PER ASSORTIMENTI COMPLETI DI CARROZZE VEDERE « I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI »

# Carrozze 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

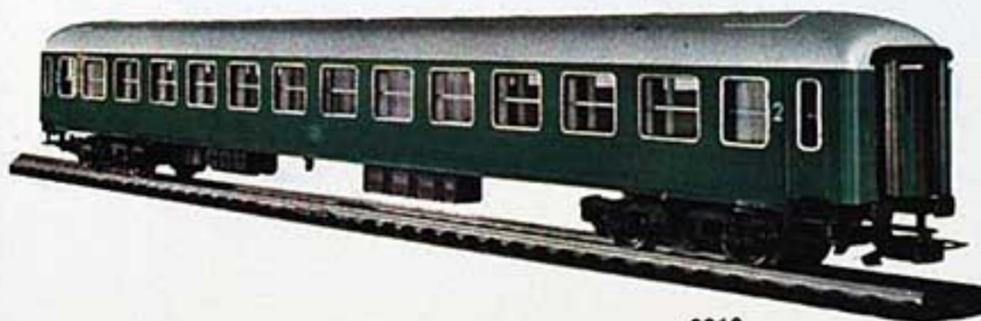
Carrozza con letti, per traffico interno, tipo WLA Büm della DSG (Deutsche Schlaf und Speisewagen Gesellschaft). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, nel colore rosso-granata con filettature gialle come l'originale, è completo di arredamento. Lunghezza cm. 30.



2919

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



2917

Carrozza di 1ª 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

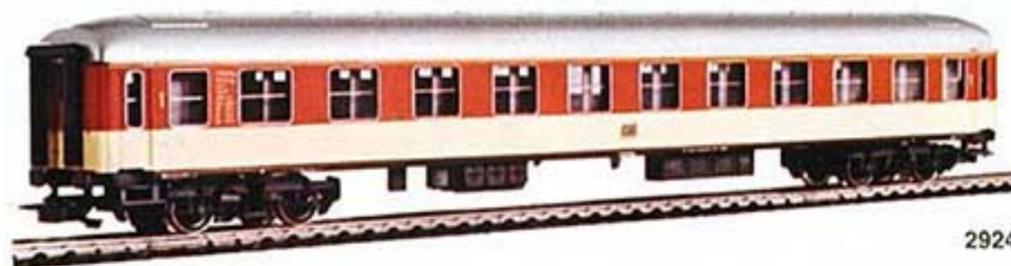
Carrozza mista 2ª classe - buffet, tipo BR buüm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Carrozzeria bicolore rosso-granata-verde con scritte originali. Modello completo di arredamento interno per entrambe le sezioni: passeggeri con scompartimenti di 2ª classe e bar-ristorante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



2921

2924

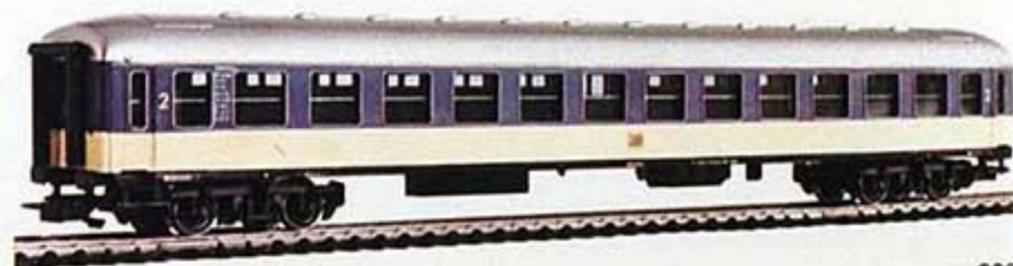
Carrozza tipo Aüm di 1ª classe delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi. La carrozza è presentata nel nuovo schema di verniciatura di recente apparso nelle D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



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

**2926**  
Carrozza con letti della Deutsche Speisewagen und Schlafwagen Gesellschaft. Nuova ed originale coloritura. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.

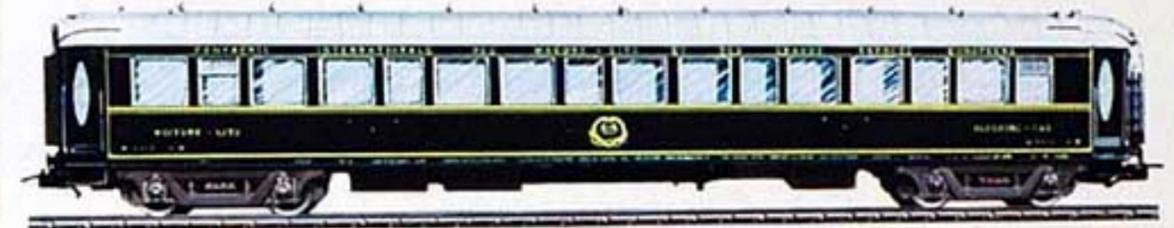
**2927**  
Bagagliaio tipo Düm delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi. Nuovi colori originali D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2927

## Carrozza francese

**2567**  
Carrozza con letti tipo LX per treni di lusso della CIWL. Questo tipo di carrozza con letti per treni di lusso entrò in servizio tra il 1929 ed il 1930. Essa rappresentò in quegli anni il più elevato livello di comodità nel campo dei veicoli ferroviari. Destinate dapprima alla composizione del famoso «Treno Blu», entrarono successivamente in numerosi altri convogli di prestigio. La struttura di queste carrozze è basata su telaio metallico a trave centrale. I carrelli, del tipo PPS (Super Luxe) sono in acciaio stampato. Il modello, fedele riproduzione del prototipo, è completo di arredamento interno ed illuminazione. Lunghezza cm. 28.



2567

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977



## Carrozza inglese

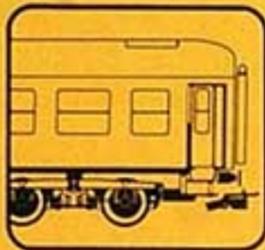
**2933**  
Carrozza di 1ª classe della «London Midland and Scottish Railway» per il convoglio «Royal Scot». Il modello nei colori originali del prototipo è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 24.



2933

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977





## Carrozze americane d'epoca

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), BOWKER (1208) e A.T. & S.F. (1206) illustrate in altra parte del presente catalogo.

**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

2996

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



2997

2997

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

2617

Vagone bagagliaio « Baggage car » della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fé ». I carrelli sono del tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



2617



2618

2618

Carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combination car » della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fé ». Il modello è completo di arredamento interno ed è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



2619

2619

Carrozza passeggeri « Coach » della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fé ». Il modello è completo di arredamento interno ed è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.



## Carrozze americane degli anni venti

2716

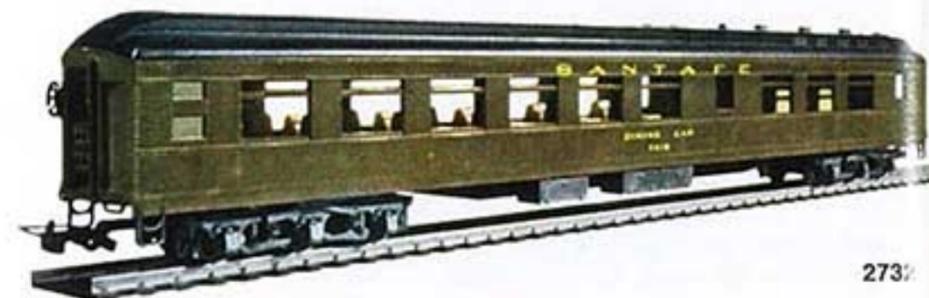
Carrozza «Combination» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.

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.



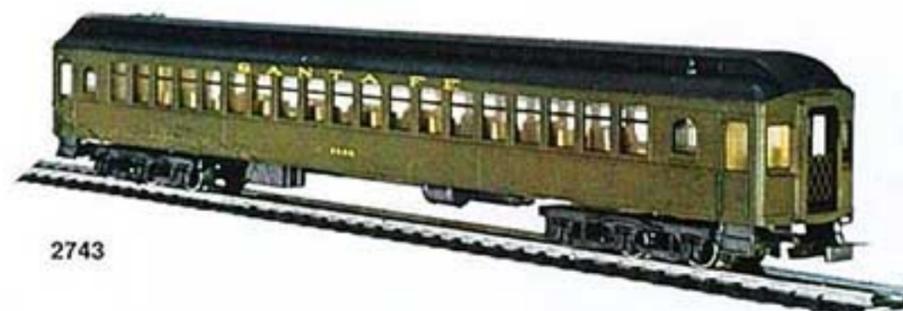
2716



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

2723 2724 2726 2725

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



2723  
«COMBINATION»

2724  
«PULLMAN»

2726  
«DINER»

2725  
«CAFE OBSERVATION»

2881

Carrozza passeggeri « Pullman » per il convoglio « Crescent Limited » nei caratteristici colori del celebre treno della « Southern ».

Il modello, equipaggiato con carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno.

Lunghezza cm. 29.



2881

2843

Carrozza passeggeri « Pullman » per il convoglio « Chippewa Hiawatha Limited » nei colori caratteristici del treno della « The Milwaukee Road ».

Il modello, equipaggiato con carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno.

Lunghezza cm. 29.



2843

2768

Carrozza passeggeri « Pullman » per il convoglio « The Capitol Limited » nei caratteristici colori del treno della « Baltimore and Ohio ».

Il modello, equipaggiato con carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno.

Lunghezza cm. 29.

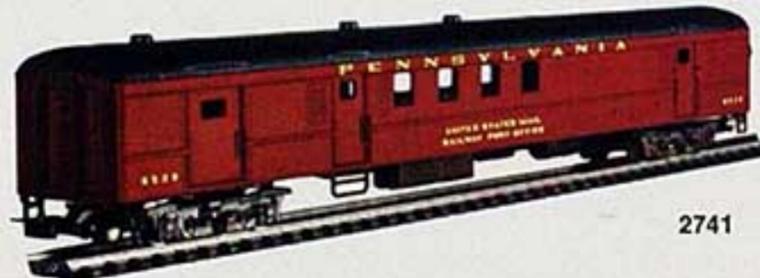


2768

## Carrozze aerodinamiche americane

2741

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 arredamento interno. Lunghezza cm. 27.



2741

2746

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 arredamento interno. Lunghezza cm. 31.



2746

2747

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. Lunghezza cm. 31.



2747



# HO

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.



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.



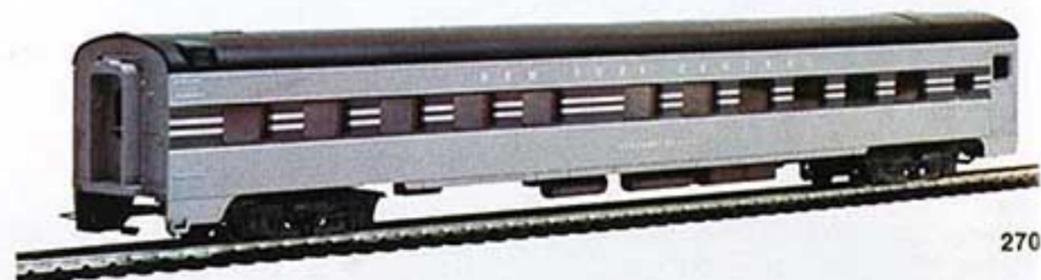
2766

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.



2870

Carrozza con letti tipo Roomette «City of Jackson» della Compagnia «Illinois Central» Coloritura secondo lo schema originale del convoglio «The Panama Limited». Modello completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 31.



2709

Carrozza «Roomette» per il convoglio «The 20th Century Limited» della «New York Central» nei caratteristici colori del treno. Il modello, equipaggiato con carrelli a due assi, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 29.

PER ASSORTIMENTI COMPLETI DI CARROZZE VEDERE «I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI»

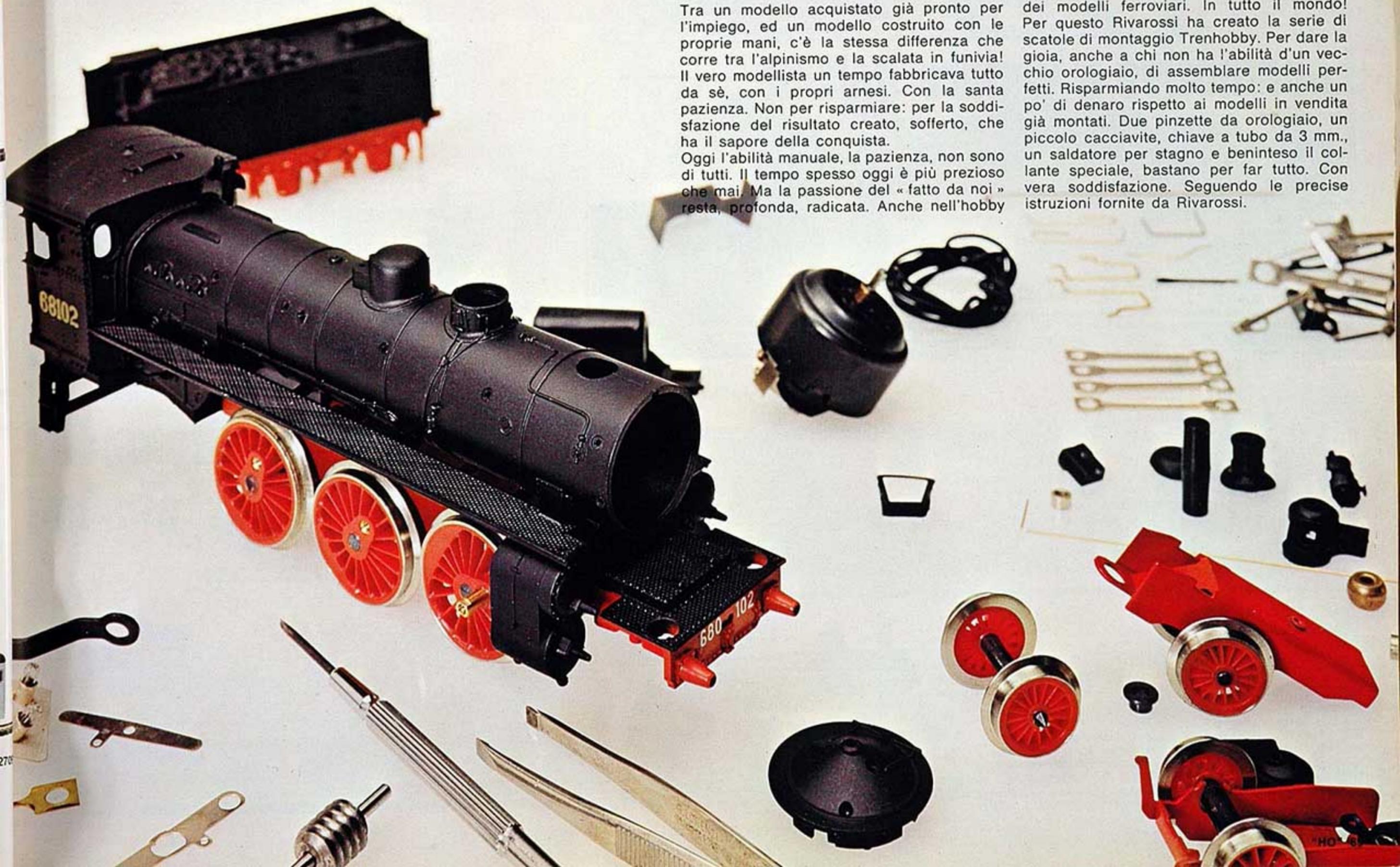
# trenObby

## Modelli in scatola di montaggio

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.



## Locomotive a vapore italiane

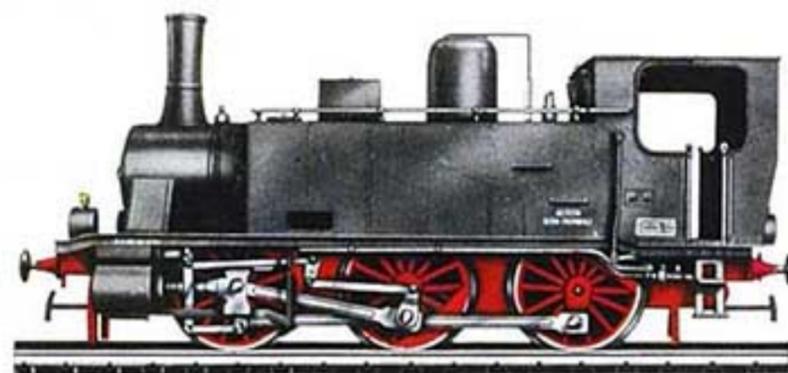
Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 161.

### 11124

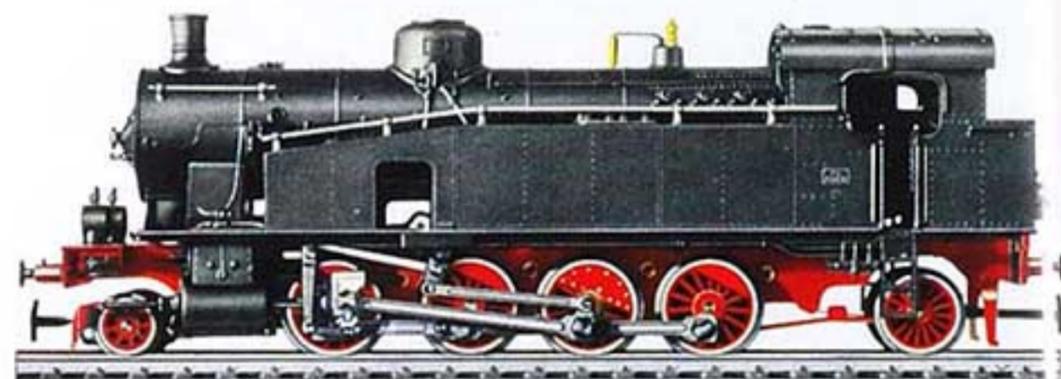
Scatola di montaggio della locomotiva-tender, per operazioni di manovra, Gr. 851 delle F.S. riprodotta con la massima fedeltà. Biellismo completamente funzionante e fornito già in parte montato. Lunghezza cm. 11,4. L'elegante confezione contiene anche tutte le parti necessarie per motorizzare ed illuminare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



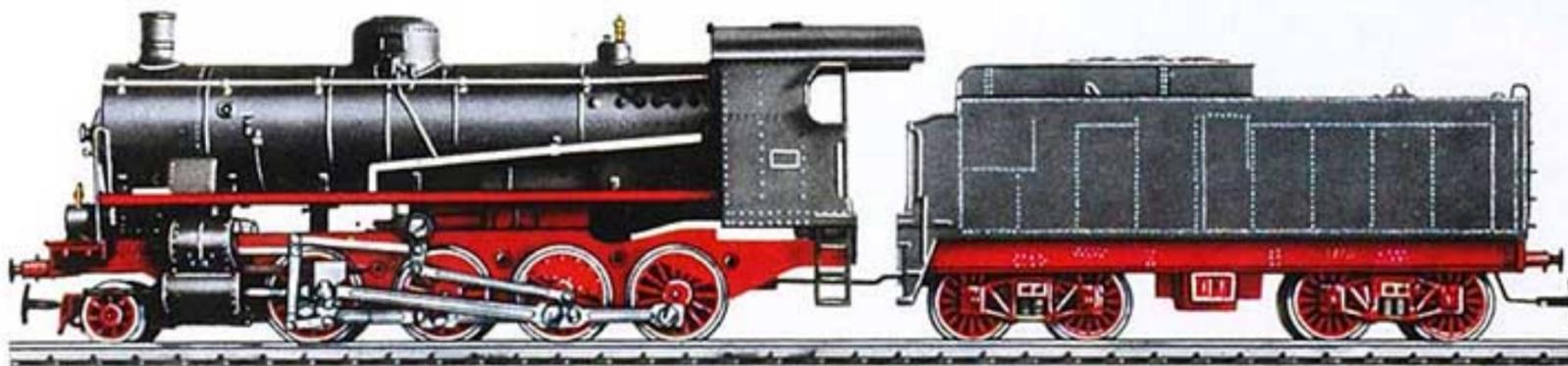
11124



11126

### 11127

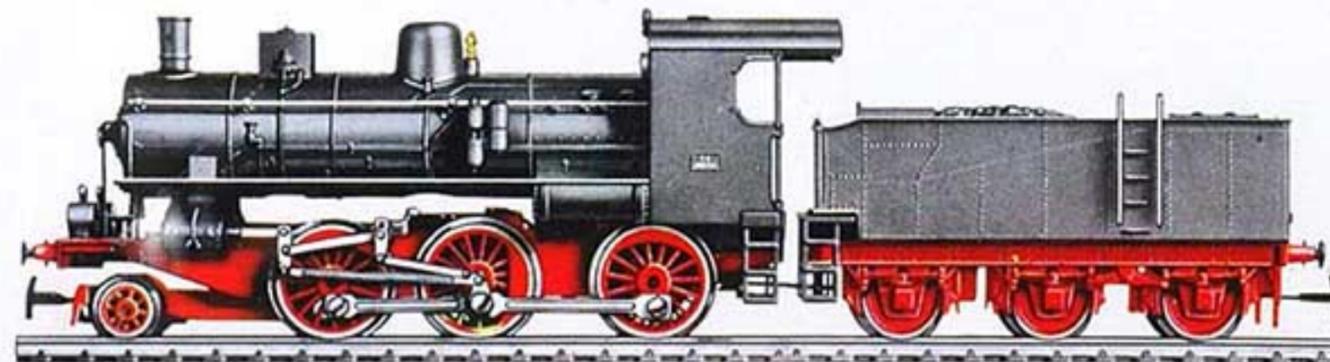
Scatola di montaggio della locomotiva a vapore tipo Gr. 740 delle F.S. Confezione in elegante scatola comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaert, già parzialmente montato. Dettagli finissimi in tutte le parti. Lunghezza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



11127

### 11122

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. Biellismo con distribuzione sistema Walschaert, già parzialmente montato. Lunghezza cm. 20,1.

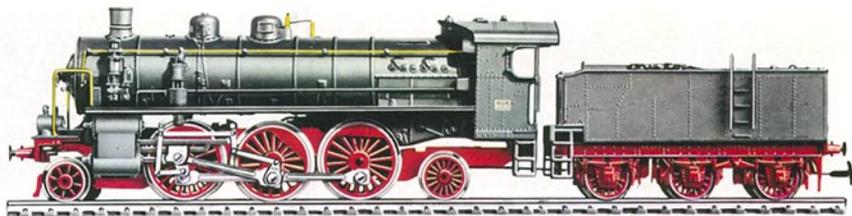


11122

11125

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 680 delle F.S. Nella confezione sono già comprese anche le parti per motorizzazione 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

11132

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 746 101 F.S. Le locomotive del Gruppo 746, rodiggio 1-4-1, vennero costruite in 48 esemplari ma con due diversi sistemi di distribuzione: Walschaert oppure Caprotti. Le prime ebbero i numeri di servizio compresi da 001 a 050 e le seconde (che costituirono dapprima il Gr. 747 F.S. successivamente soppresso) da 101 a 110.

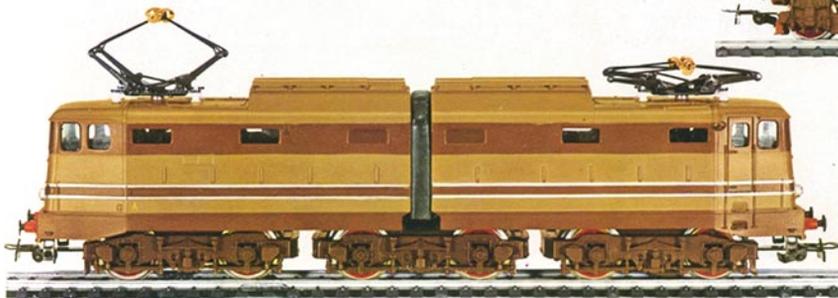
Le « 746 » furono progettate per il servizio di trazione su linee a forte pendenza come la Milano-Chiasso e, ad avvenuta elettrificazione di questa, spostate sulla dorsale adriatica. Il modello riproduce il prototipo 746 101, uno dei dieci con distribuzione a valvole sistema Caprotti. La confezione comprende, oltre alle parti in plastica pre-verniciate, anche gli elementi occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione del modello. Lunghezza cm. 22.



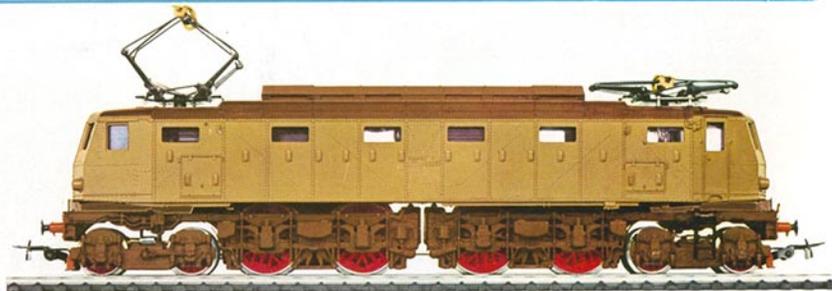
11132

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977

## Locomotive elettriche italiane



11449



11450

11449

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 comprende già tutte le parti necessarie per la motorizzazione e l'illuminazione del modello.

11450

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.

# Locomotiva diesel americana

11814

Scatola di montaggio della locomotiva diesel americana della General Electric tipo U 25 C nei colori della Compagnia Northern Pacific. Lunghezza cm. 22. Tutti i pezzi componenti la scatola di montaggio sono confezionati in un'elegante scatola che comprende anche tutte le parti necessarie per motorizzare ed illuminare il modello.



11814

# Carri merce italiani

12027

Carro pianale con 6 serbatoi e garitta, serie M 921200 (costruzione 1941) delle Ferrovie dello Stato. Questi carri, ne furono costruiti 34, erano adibiti al trasporto di acqua potabile. Lunghezza cm. 11,3.

12028

Carro pianale con 2 serbatoi, serie M, delle Ferrovie dello Stato. I carri, di costruzione 1941, furono adibiti al trasporto di carburanti. Lunghezza cm. 11,3.

12021

Carro serbatoio e garritta serie Mbe 943000 (anno di costruzione 1942) delle F.S. Le F.S. ordinarono 500 veicoli di questo tipo da adibire al trasporto di benzina. Lunghezza cm. 11,3.

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.

12005

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

12001

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

12009

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

12004

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

12034

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

12036

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

12011

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

12012

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



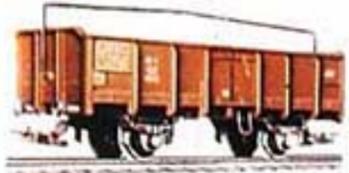
12059



12005



12001



12009



12004



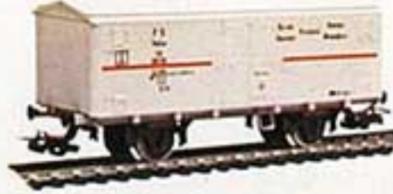
12034



12036



12011



12012

# Carri merce americani

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



12245

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



12302



12211



12301

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

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

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



12300

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



12298



12260



12271

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

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

# Carrozze italiane

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



12537

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



12535

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



12536

**12538**  
Carrozza passeggeri di 1° classe serie AZ 15010, conforme al tipo per U.I.C. Il modello è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30.



12538

CONSEGNA PRIMI MESI 1977



# 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.

**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.

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

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

**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.

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

**46301**  
Collante per materie plastiche.



15511



15502



15503



15508



15506



15505



15504



15103



15519



15501



15507

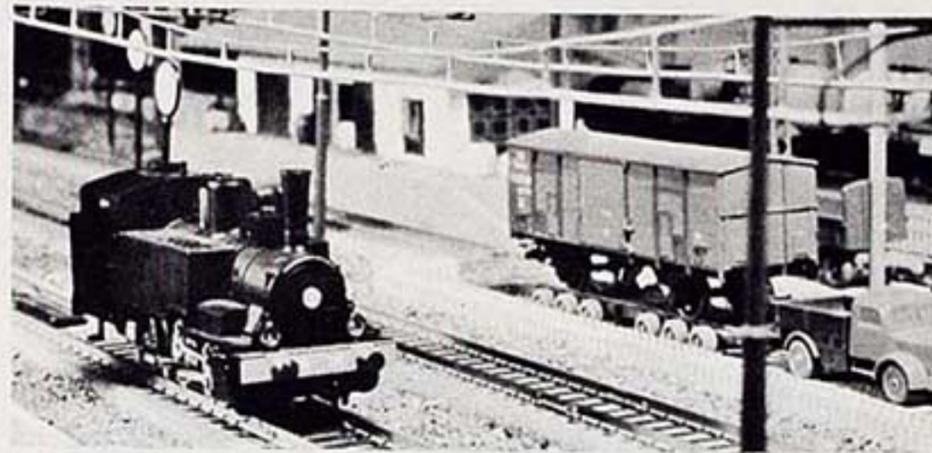


15509



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

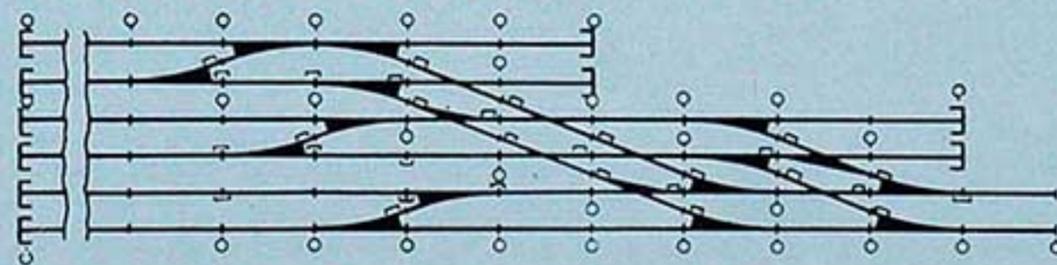
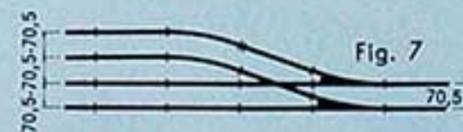
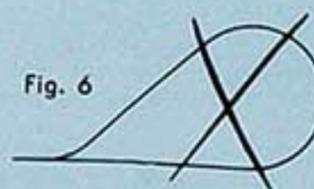
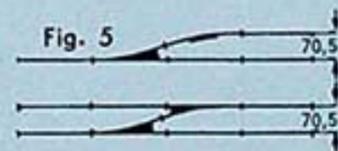
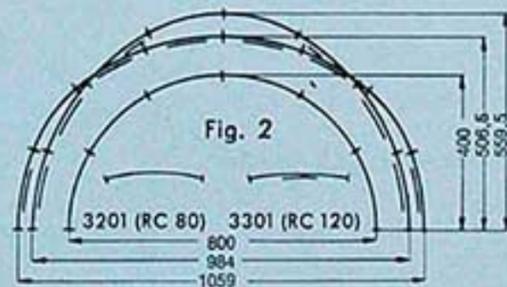
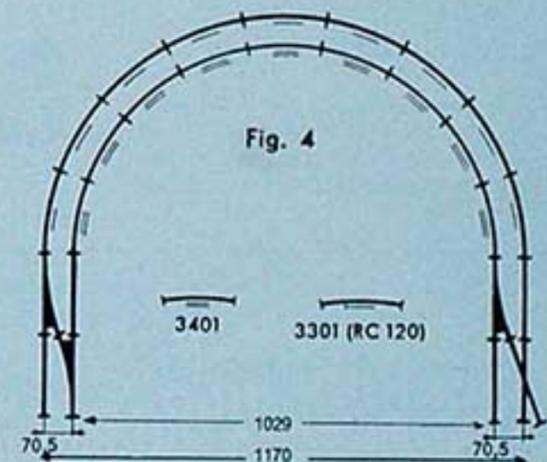
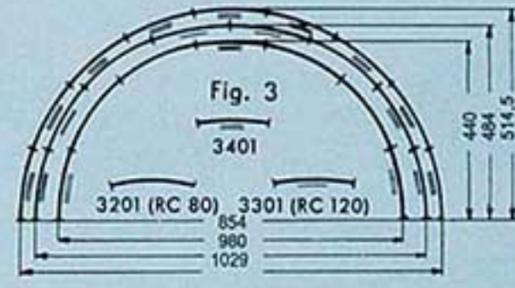
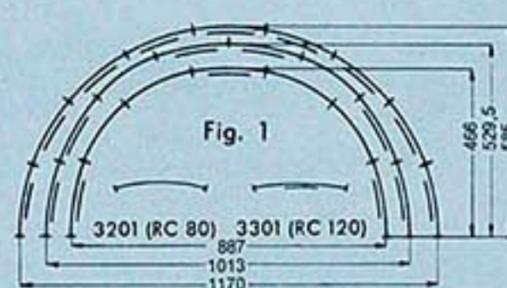
—	—	—	—	—	—	—	—
3101	3102	3113	3201	3401	3301	3302	3324

—	—	—	—	—	—	—	—
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 poiché, 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 diritto 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 poiché 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  
3102 3103

**3101**  
Elemento di binario dritto lungo cm. 20.  
**3102**  
Elemento di binario dritto lungo cm. 10.  
**3103**  
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. 100.



3207  
**3207**  
Elemento di binario curvo, con morsettiera, per il collegamento dei cavetti d'alimentazione. L'elemento di binario ha le stesse caratteristiche geometriche dell'art. 3201. L'articolo è corredato da una coppia di cavetti elettrici di collegamento.

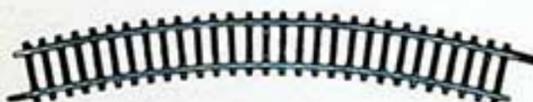


3127  
**3127**  
Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.

7912  
Congiunzione (50 pezzi).



3318 3317  
**3318**  
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.  
**3317**  
Scambio come il 3318 ma destro.



3201 3401  
3301 3406 3302

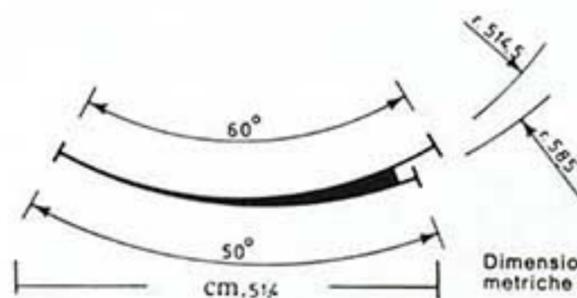
**3201**  
Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.  
**3401**  
Elemento di binario curvo; 18 sezioni formano un cerchio di 103 cm. di diametro.  
**3301**  
Elemento di binario curvo a largo raggio; 18 elementi formano un cerchio di 117,1 cm. di diametro.  
**3406**  
Elemento di binario curvo pari a mezza lunghezza di un 3401.  
**3302**  
Elemento di binario curvo a largo raggio pari a mezza lunghezza di un 3301.



3324 3323  
**3324**  
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**  
Scambio come il 3324 ma destro.



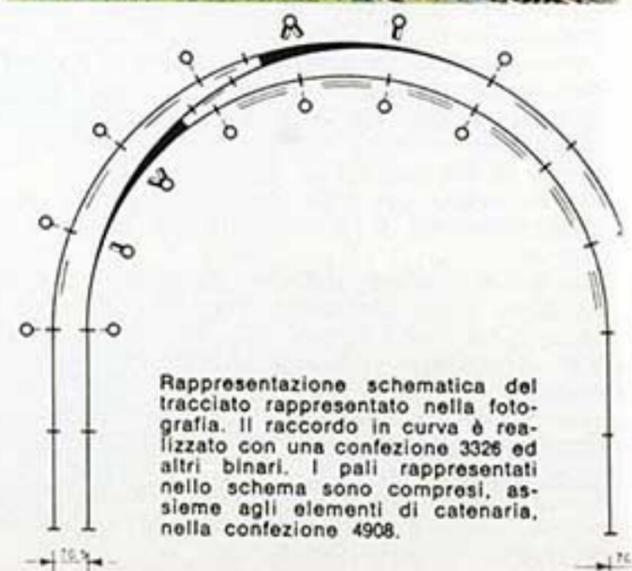
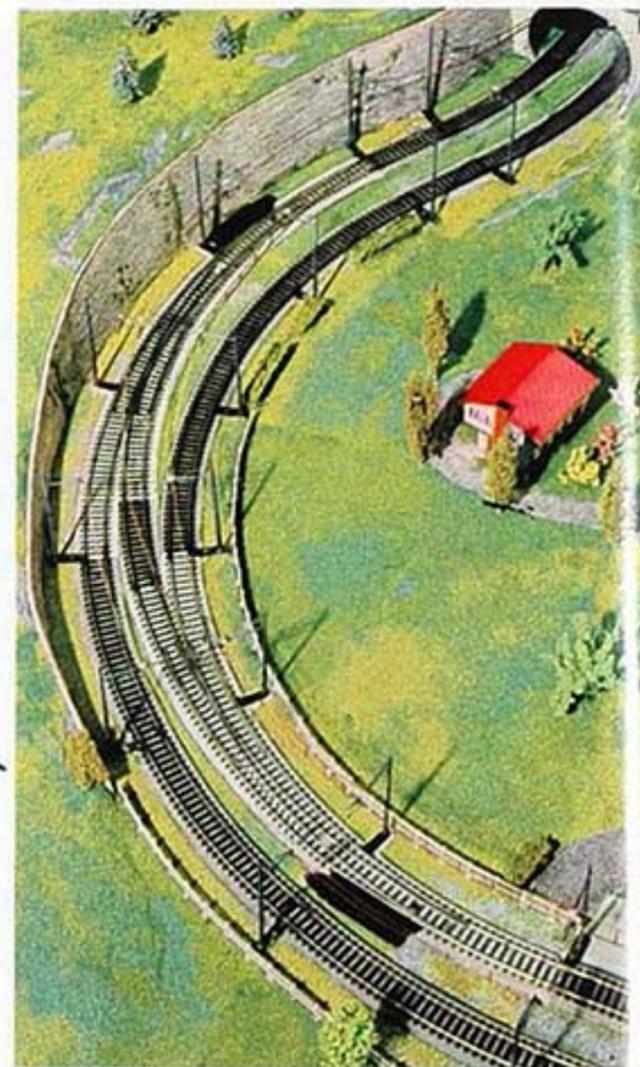
3326



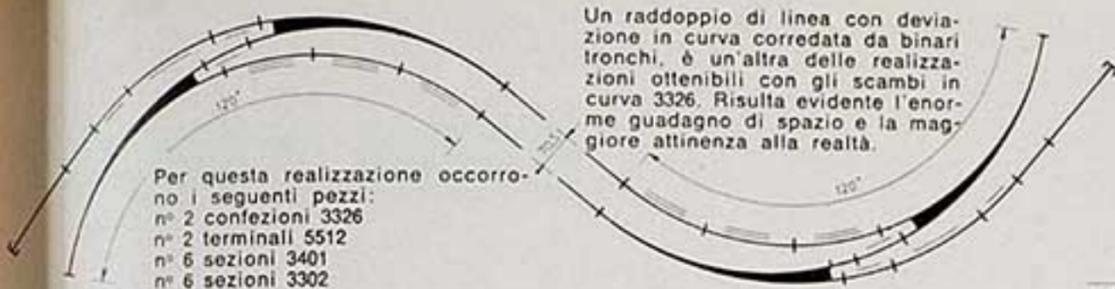
Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

**3326**  
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.



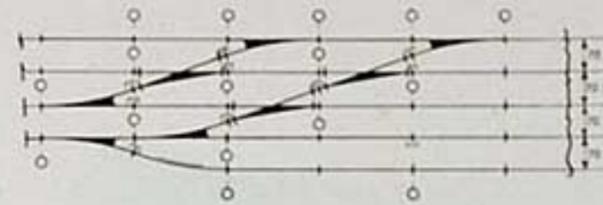
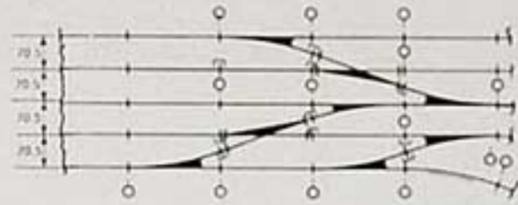
Rappresentazione schematica del tracciato rappresentato nella fotografia. Il raccordo in curva è realizzato con una confezione 3326 ed altri binari. I pali rappresentati nello schema sono compresi, assieme agli elementi di catenaria, nella confezione 4908.



Un raddoppio di linea con deviazione in curva corredata da binari tronchi, è un'altra delle realizzazioni ottenibili con gli scambi in curva 3326. Risulta evidente l'enorme guadagno di spazio e la maggiore attinenza alla realtà.

Per questa realizzazione occorrono i seguenti pezzi:  
 n° 2 confezioni 3326  
 n° 2 terminali 5512  
 n° 6 sezioni 3401  
 n° 6 sezioni 3302  
 n° 2 sezioni 3102  
 oltre a un certo numero di sezioni diritte 3101. Il quantitativo di quest'ultime varierà in rapporto alla lunghezza del tratto diritto che si desidera ottenere. Desiderando

applicare la linea aerea saranno necessarie anche due confezioni 4908, per la coppia di scambi; oltre agli altri normali elementi.



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



3311 3312

**3311**  
 Incrocio con tratto deviato destro ad angolo di 30 gradi, specialmente adatto per i tratti diagonali di attraversamento nei parchi ferroviari delle stazioni.

**3312**  
 Incrocio come 3311 ma con tratto deviato a sinistra.



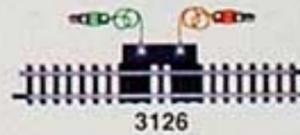
3322 3321

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

**3900** (Non illustrata)  
 Massiccata per scambio con incrocio 3322-3321.

**3322**  
 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.

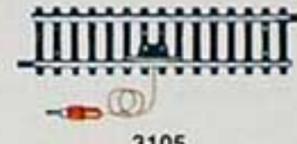
## Binari speciali



3126

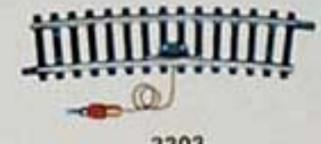
**3126**  
 Elemento di binario diritto, lungo cm. 20 con cavetti di alimentazione.

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



3105

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



3303

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



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



3113

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



3305 3306

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

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



3108

**3108**  
 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**  
Massiccata per incrocio destro.

**3905**  
Massiccata per incrocio sinistro.

**3900**  
Massiccata per scambio con incrocio 3322 e 3321.

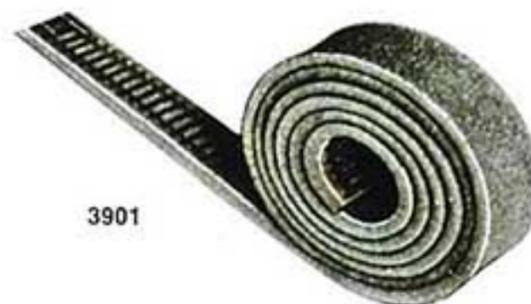


3906 3907 3909

**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**  
Massiccata per binari dritti e curvi.



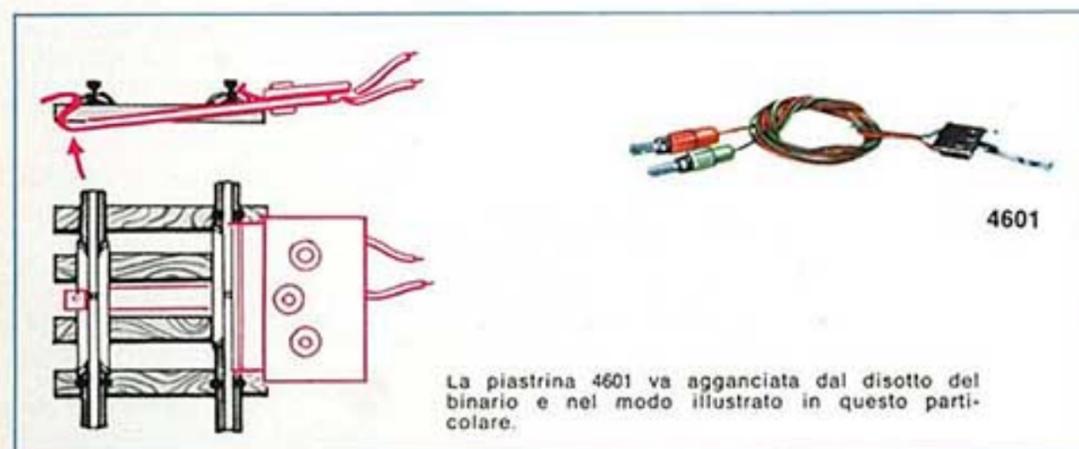
5512

**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 disotto del binario e nel modo illustrato in questo particolare.



4601

**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.



4209

**4209**  
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.



4501 4504  
4503 4502

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



4401 4402

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



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.



4508

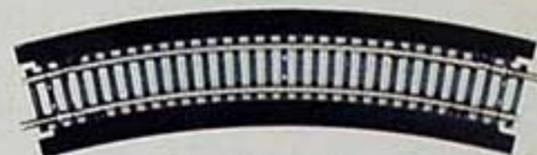
**4508**  
Cavetto tripolare lungo 1 metro con spine tripolari maschio e femmina piccole per collegamento di scambio e segnali.

**3128**  
Binario diritto con elemento di viadotto; lunghezza cm. 20.

**3206**  
Binario curvo con elemento di viadotto; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.



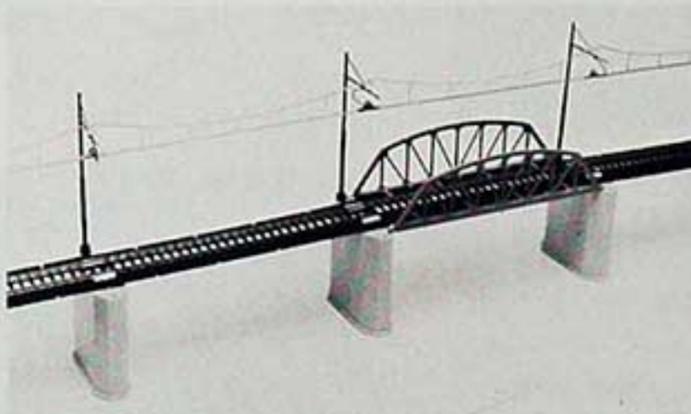
3128



3206

L'illustrazione mostra una realizzazione ottenuta col materiale di questa pagina con pali e catenaria di pag. 100.

**5523**  
Serie di 12 piloni alti. Con questi piloni è possibile ottenere un tratto di circonvallazione sopraelevato ad altezza costante curvo usando i binari normali o i binari con viadotto 3206 o diritto usando i binari normali, i binari con viadotto 3128 o con i ponti 3129. Questi piloni, essendo sovrapponibili ai piloni rimasti nella confezione 5523, danno la possibilità di poter approntare curve 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.



5524

**3129**  
Ponte a travata superiore completo di binari. Il ponte può essere usato con la serie dei piloni 5523 o con la serie dei piloni 5524.

**5523**  
Serie di 24 piloni che permettono di approntare delle salite e delle discese costanti sia in curva che diritte usando sia i binari normali diritti o curvi o i binari con viadotto diritti 3128 e curvi 3206. Usando questi piloni potete così ottenere facilmente dei sovrappassi. (Vedi anche descrizione dell'articolo 5524). Tutti i piloni hanno un foro per poterli corredare del palo della linea aerea art. 3834 - 3835 - 3836 - 3837.



3129



5523

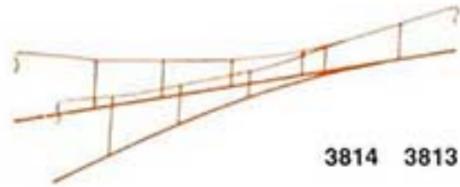
# Catenaria e pali



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. 163. 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

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



3816 3804 3815  
3816  
Isolatore per congiunzione della catenaria.

3804  
Prolunga per pali.  
3815  
Tubetto di congiunzione per catenaria.

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.



3801  
Palo italiano per sostegno della catenaria.  
3802  
Palo come 3801 ma con cavetti e spine di alimentazione della linea aerea.



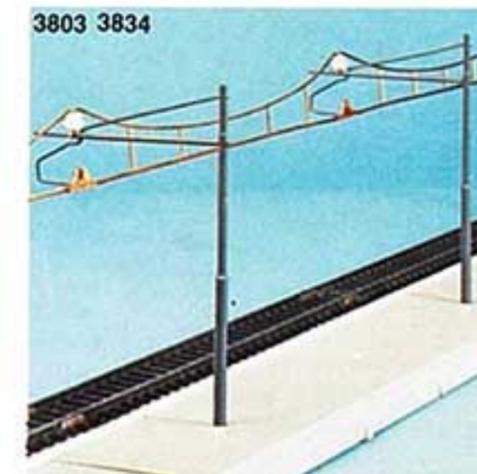
3827  
Palo di tipo tedesco per sostegno della catenaria.  
3830  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.  
3835  
Palo tedesco per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 5524 e 5523.



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 5524 e 5523.



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 5524 e 5523.



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 5524 e 5523.



3823  
Palo speciale per pensilina.



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. 161.

**3107**  
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 desidera. Il particolare vantaggio di questo sistema è nell'esclusione di qualsiasi collegamento elettrico.

**5106**  
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 con esso. L'elettromagnete dovrà essere collegato, a mezzo di due fili con spina, che da esso partono, ad una scatola di comando 4201: quest'ultima dovrà essere allacciata all'uscita 15 V in c.a. di un trasformatore. Agendo sulla leva della scatola 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 presganciatore 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 presganciatore che si desidera sganciare;

c) lo sganciamento della coppia di ganci normali senza presganciatore che si vorrà trovare ferma sulla espansione dell'elettrosganciatore. In questo caso il gruppo 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.

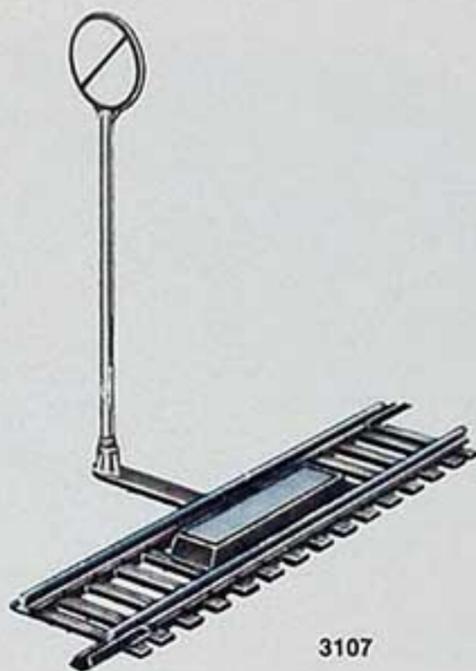
Le manovre di smistamento saranno non solo più reali (è possibile effettuare anche la classica manovra a spinta od anche usare la sella di lancio), ma assai semplificate in quanto è sufficiente un solo elettrosganciatore situato sul binario principale dal quale si dipartono i fasci del parco merci, per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

Il materiale rotabile, al quale sono stati applicati ganci muniti di presganciatore, 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 coprigancio (fig. 3), ricadendo oltre il becchetto. In tal modo i ganci sono accoppiati (fig. 4).

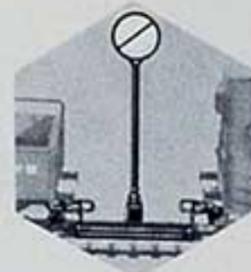
Per lo sganciamento, o meglio presganciamento, si attueranno le seguenti fasi premettendo che il carro B deve sempre spingere il carro A:

— 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 coprigancio di A, solleverà nel suo movimento tale elemento svincolandosi.

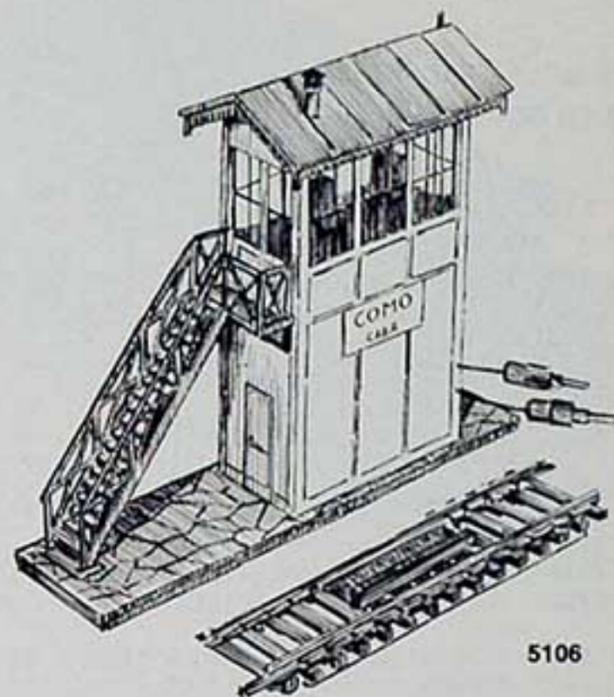
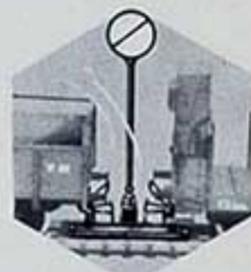


3107

1 Posizione normale dei ganci con controgancio abbassato.

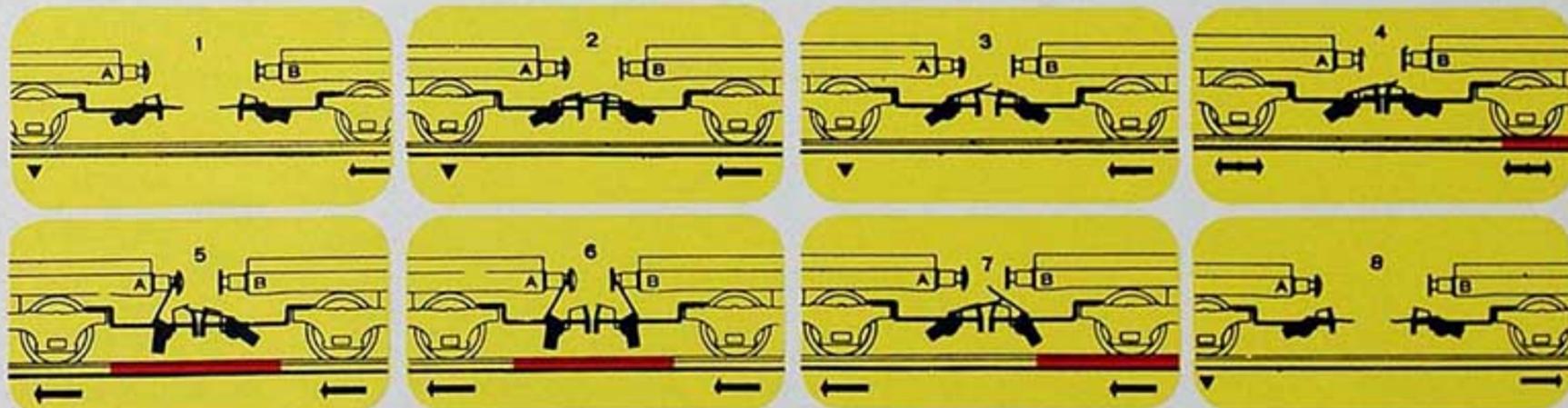


2 Posizione del controgancio sotto l'azione magnetica dello sganciatore.



5106

LEGENDA:   
 Veicolo fermo  
 Veicolo in moto con indicazione della direzione  
 Elettrosganciatore 5106



— Il coprigancio 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 un qualsiasi becchetto in quanto i copriganci 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 presganciatore e Semaforo



## 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 - 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.
- 109477 Dispositivo presganciatore per ganci 109849 e 103138.
- 111122 Gancio per 1451.
- 111616 Gancio per 1664.

### GANCI CON PRESGANCIATORE PER I SEGUENTI CARRI O CARROZZE E SIMILARI:

- 107396 2403 - 2404 - 2405 - 22402 - 22403 - 22404 - 22405.
- 107397 2901 - 2902 - 22901 - 22902.
- 107398 2401 - 22401.
- 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 - 2085 - 2086 - 2505 - 2506 - 2514 - 12001 - 12004 - 12005 - 12009 - 12011 - 12012 - 12027 - 12028 - 12034 - 12036 - 12046 - 12053.
- 107602 2049 - 2051 - 2052 - 2264 - 2406 - 2407 - 2408 - 2409 - 2914 - 12406 - 12407 - 12408 - 12409.
- 107603 2227 - 2228 - 12228.
- 107604 2501 - 2502 - 2503 - 2504 - 2528 - 2529 - 2928 - 2929.
- 107626 2048 - 2048/1 - 2048/2 - 12059.
- 108714 (Per applicazione predisposta mediante molla 104908) 2716 - 2717 - 2718 - 2732 - 2733 - 2734 - 2735 - 2736 - 2742 - 2743.
- 110667 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 8084 - 2087 - 2427 - 2428 - 2429.
- 115051 2076.

### CARRELLI COMPLETI DI GANCIO CON PRESGANCIATORE PER CARRI E CARROZZE

- 101356 Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 102947 Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom, Derrick e Tank.
- 106723 Carrello molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107411 Carrello molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom, Derrick, e Tank.
- 107605 Carrello per carri italiani serie Poz art. 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2024 - 2025 - 112026.

- 107607 Carrello tipo Bettendorf (con fissaggio con perno) per art. 2058 - 2090 - 2091 e per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107608 Carrello tipo Archbar (con fissaggio con perno) per carri americani tipo Flat, Box, Gondola, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107609 Carrello tipo Bettendorf per Cabooses a carrelli art. 2231 - 2241 - 2307 - 32241.
- 107610 Carrello per carrozze art. 2507 - 2508 - 2509 - 2545 - 2913 - 32507 - 32508 - 32509 - 2554.
- 107611 Carrello per carrozze art. 2510 - 2511 - 2512 - 2510/1 - 2511/1 - 2510/2 - 2511/2 - 2512/2 - 12535 - 12536 - 12537 - 12535/1 - 12536/1 - 12537/1.
- 107612 Carrello per carrozza con letti tipo P art. 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.
- 109032 Carrello tipo Archbar per carri americani 2310 - 2311 - 2312 - 2313 - 2316.
- 109092 Carrello per carrozze americane art. 2992 - 2993 - 2994 - 2995 - 2996 - 2997 - 2998.
- 109165/1 Carrello a 2 assi per carrozze americane con illuminazione art. 2742 - 2744 - 2745.
- 109492 Coppia di carrelli (con e senza generatore) per carrozze europee art. 2517 - 2530 - 2538 - 2548 - 2549 - 2550 - 2915 - 2917 - 2918 - 2919 - 2921 - 2924 - 2925 - 2926 - 2927.
- 116176 Carrello per carrozze italiane per treni TEE e BANDIERA art. 2556 - 2561.

## Accessori automatici del Sistema Rivarossi

**5002**  
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. 97). Il funzionamento del segnale può essere ottenuto per mezzo del relais 4206 anche manualmente con scatola di comando 4201.



5002

# Piattaforma girevole

# HO

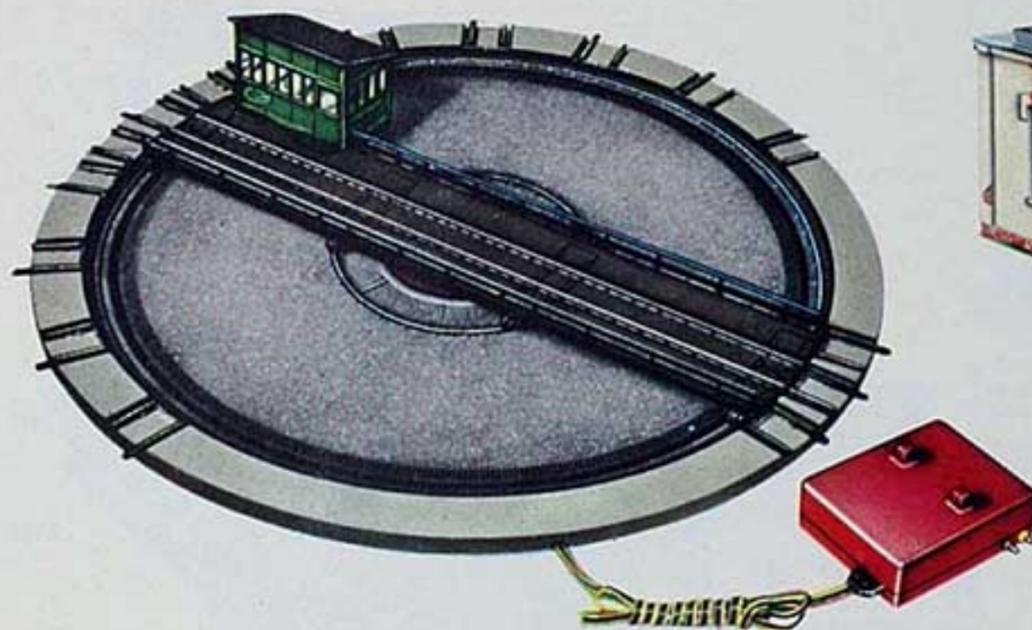
Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 161.

**5104**  
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 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 stazione ferroviaria in miniatura possa avere. La manovra di arrivo 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 FERROSSI ad eccezione delle locomotive 1801-1819-1825-14000 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 1200-1248-1254, 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.

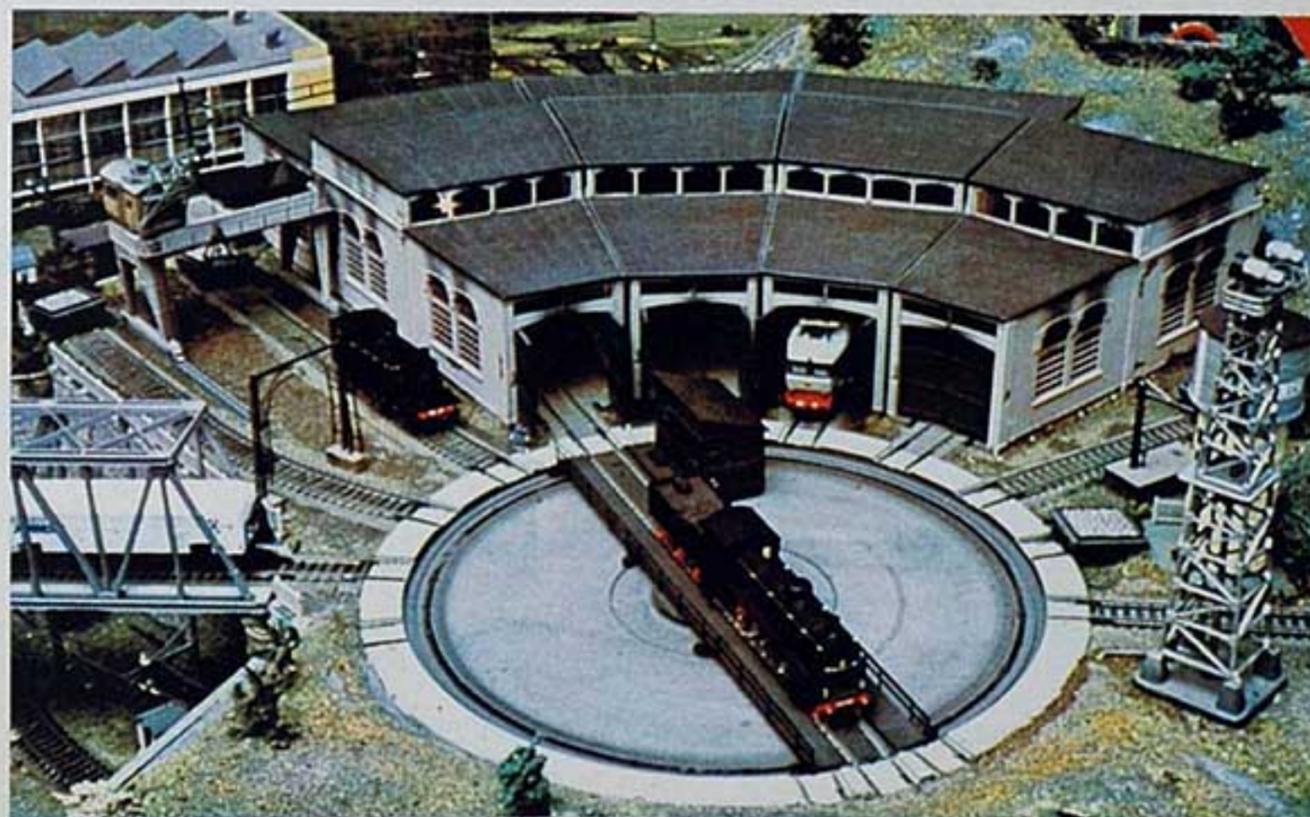
La foto mostra il suggestivo effetto che crea la piattaforma girevole corredata dalle rimesse per locomotive ambientata su un plastico.



5104



5103



# Passaggi a livello



Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 161.

## 5101

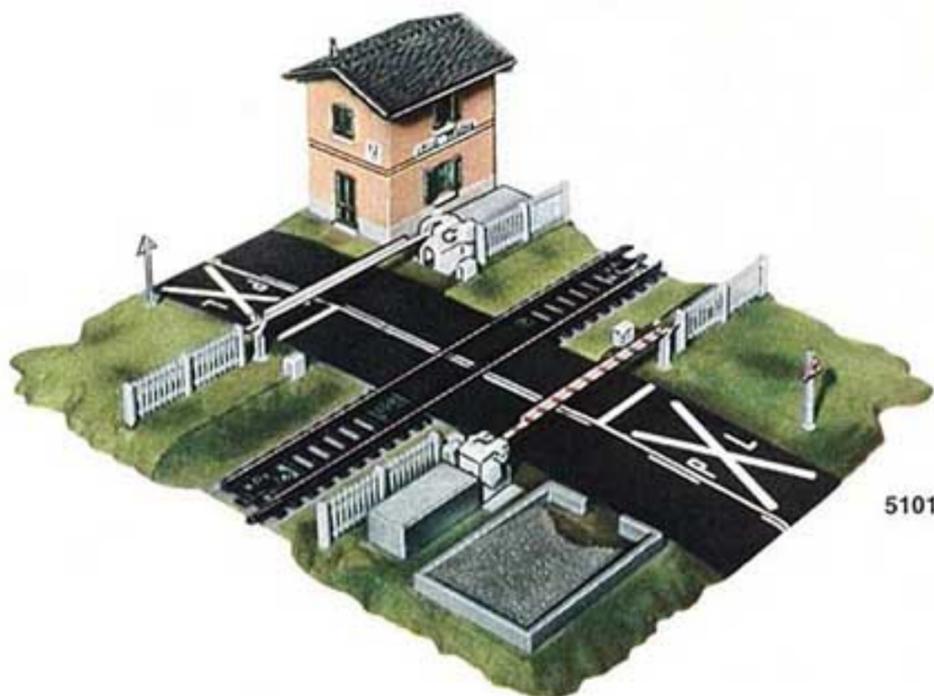
Passaggio a livello automatico funzionante in c.a. 15 V. Composto da tre elementi scomponibili: sbarra con casello, elemento centrale con incorporato il binario con controrotaia di contatto, seconda sbarra con deposito di ghiaia. Riproduce fedelmente il passaggio a livello di « Cosio-Traona » sulla linea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

## 5110

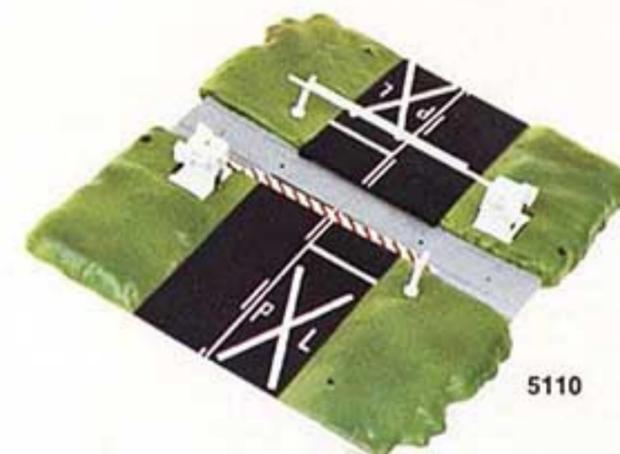
Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

## 35101 (Non illustrato)

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



5101



5110

## IMPORTANTE

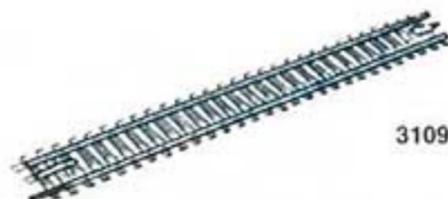
Il passaggio a livello automatico 5101 deve essere alimentato in corrente alternata alla tensione di 15 V. Qualsiasi trasformatore Rivarossi che abbia una uscita in C.A. a 15 V può essere usato purchè lo stesso non serva, nello stesso tempo, ad alimentare il treno. Questo deve essere comandato da un 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

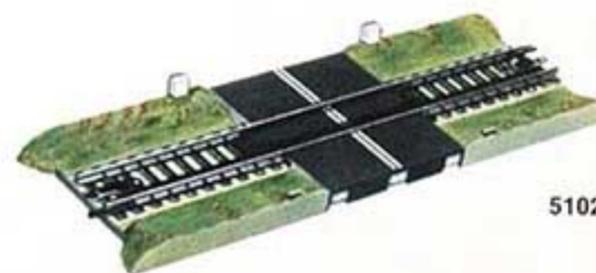
Speciale elemento di binario diritto, pari in lunghezza ad un 3101 con controrotaia di contatto per prolungare il tratto di comando della chiusura e dell'apertura delle sbarre del passaggio a livello 5101.

## 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.

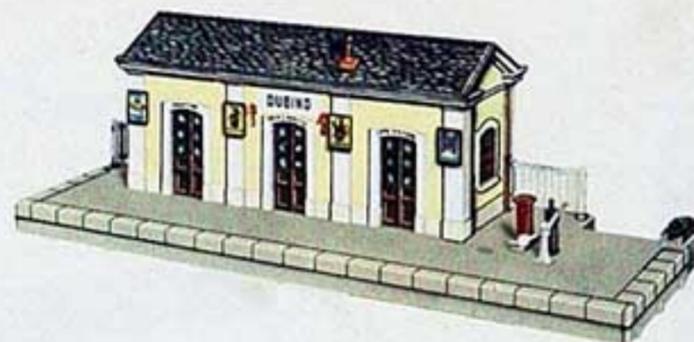
FIGURINE PREISER in scala HO.  
Tutto l'assortimento è descritto nel Catalogo Preiser.



# Stazioni ed accessori

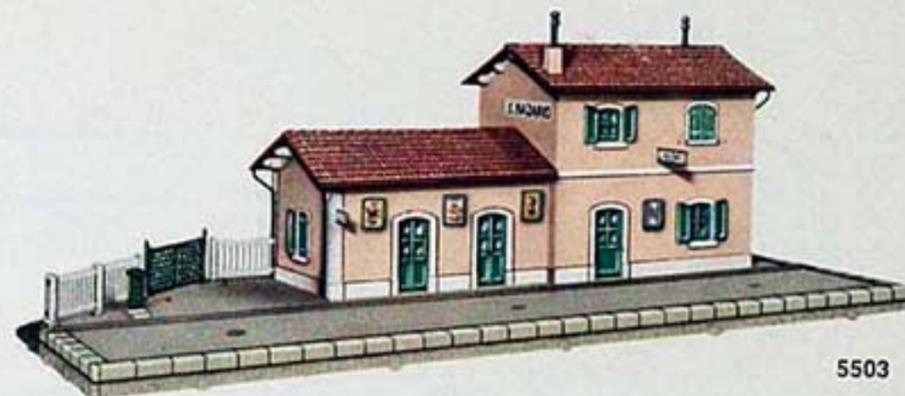


**5502**  
Modello della stazione di Dubino sulla linea Colico-Chiavenna, in provincia di Sondrio. cm. 20,5 x 8,5 x 6,8.



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.



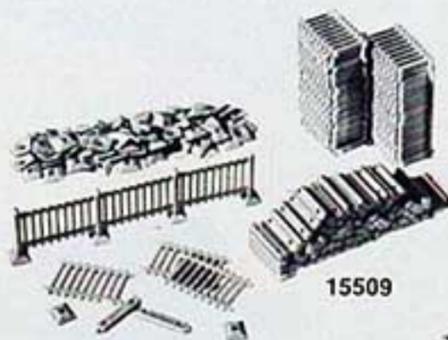
5503

**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 riproducendo fedelmente la tipica staccionata delle Ferrovie dello Stato; lunghezza totale circa cm. 180.



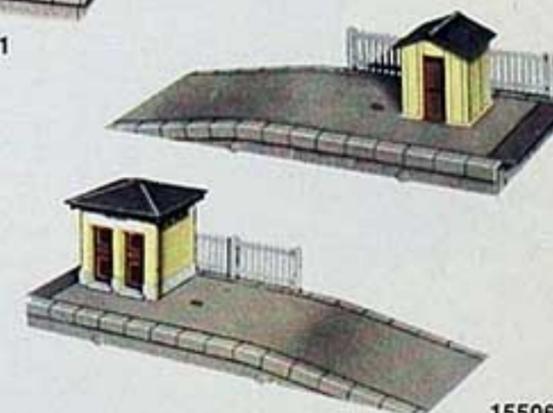
15509

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



5508

**15506**  
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**  
Scatola di montaggio per una banchina di prolunga. cm. 30 x 6,3 x 1.



15504

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



15505

# Accessori per parchi ferroviari

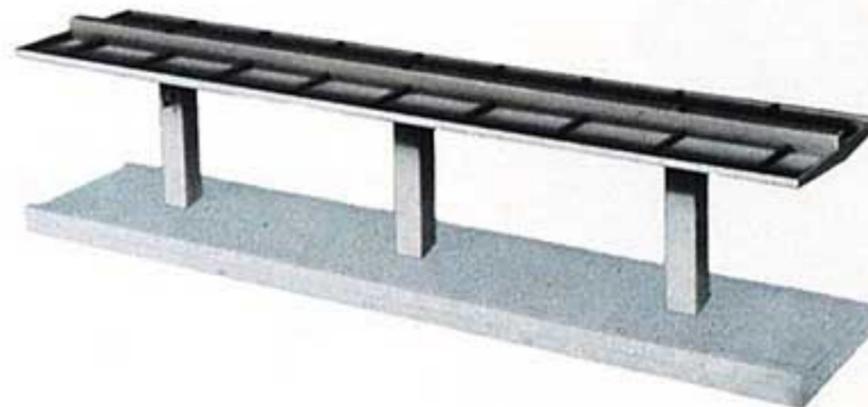
# HO

**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.



15519

**5522**  
Torre radar con schermo. Funzionamento manuale.



5522

**5510**  
Galleria  
cm. 25 x 20,5 x 13,5.

**5507**  
Cabina di blocco per apparati centrali. Questo tipo di costruzione, frequente in quasi tutte le stazioni che dispongono di un parco merci, ospita tutte le apparecchiature di comando per il funzionamento degli scambi e dei segnali di protezione. Da essa vengono predisposti gli instradamenti dei convogli nel piazzale di stazione. In particolare il modello propone una cabina per apparati centrali a funzionamento idraulico. E' fornita montata, cm. 11,7 x 3 x 10.



5507



5510

# Studi per stazioni



Ecco alcune esemplificazioni delle molteplici possibilità di combinazioni delle stazioni nel « sistema RIVAROSI ». 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.

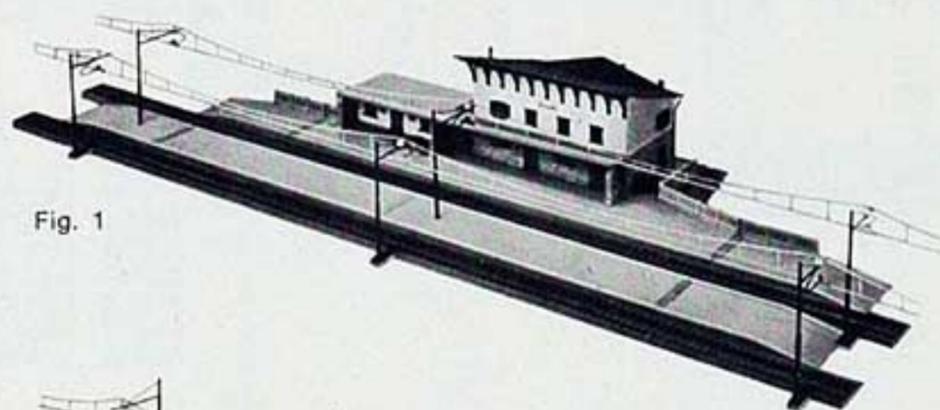
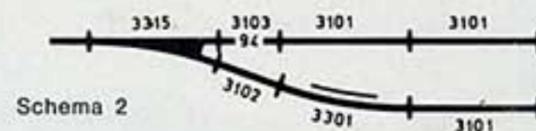
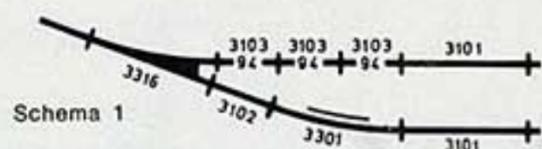


Fig. 1

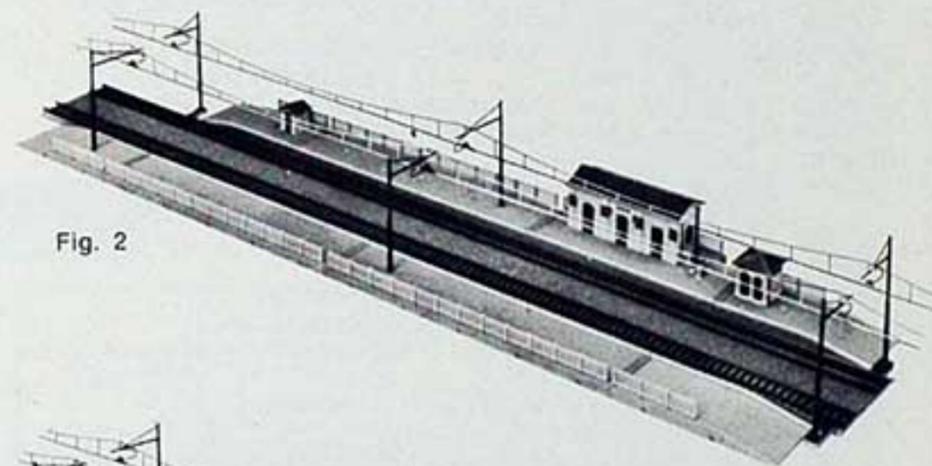


Fig. 2

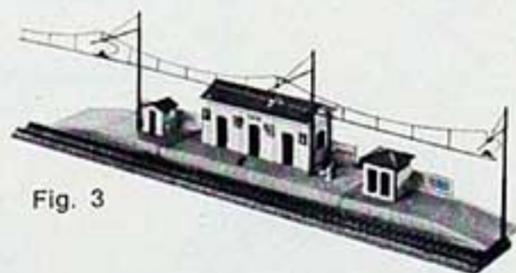


Fig. 3

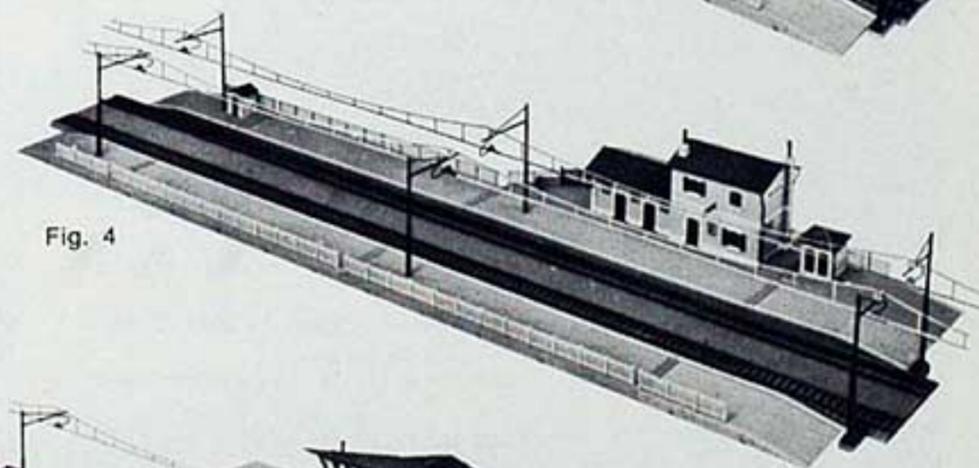


Fig. 4

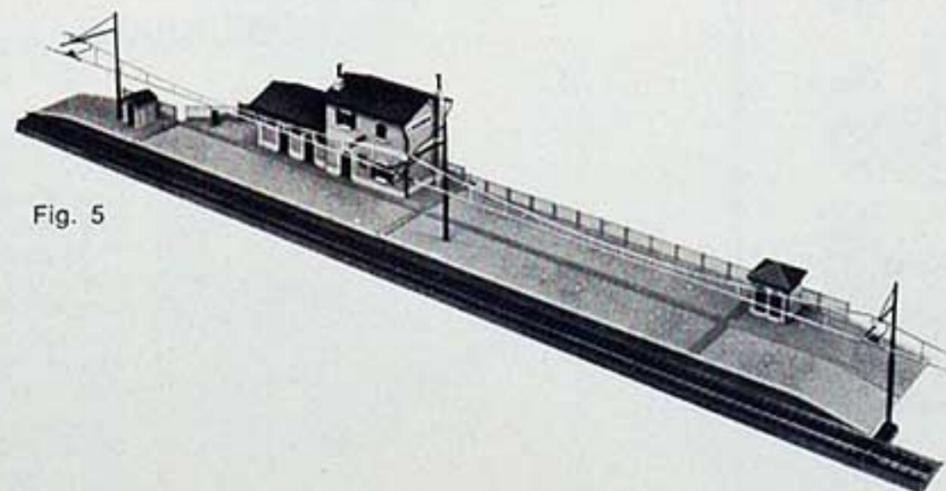


Fig. 5

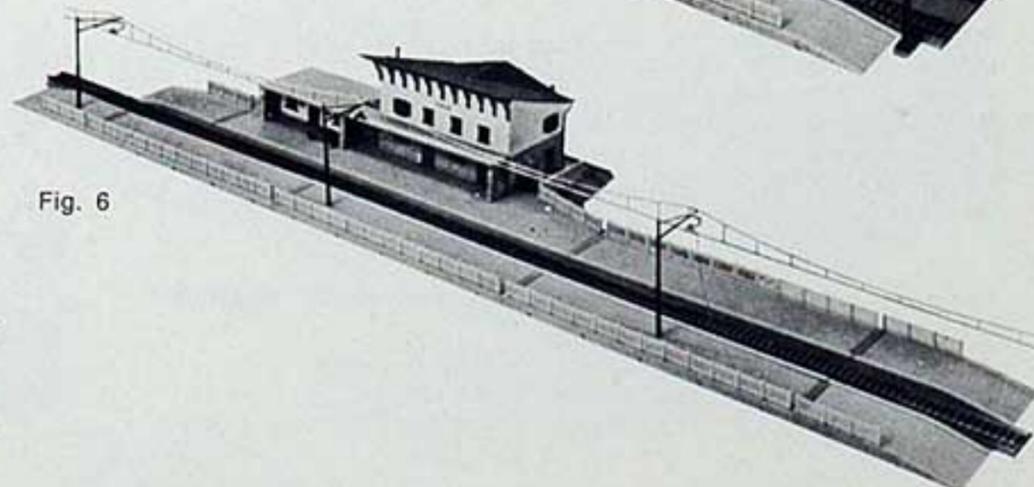


Fig. 6

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

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

3	
1 5502 o	
15502	
1 15506	
2 3803	
1 3801	

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

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

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

# Pezzi di ricambio ed attrezzi

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

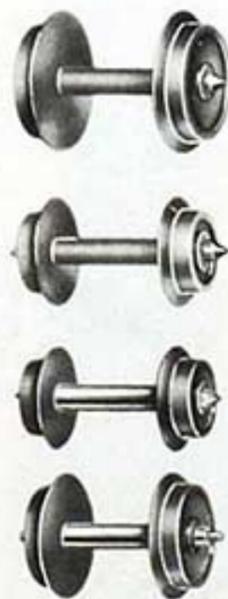
# HO

## Elementi di uso generale

- 101089 Molle per le spazzole dei motori.
- 109550 Spazzole per motori.
- 100760 Lampadina 12 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.
- 100761 Lampadina 19 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.
- 101031 Virola portalampadina per 100760, 100761, 105595 e 109121.
- 102005 Lampadina 16 V. - Ø 3.
- 103380 Lampadina 1,5 V. - Ø 3 per carro spazzaneve art 2258.
- 105595 Lampadina rossa 12 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.
- 106009 Lampadina rossa 16 V. - Ø 3 per segnale art. 5002.
- 106010 Lampadina verde 16 V. - Ø 3 per segnale art. 5002.
- 108710 Lampadina 14 V. - Ø 3.
- 109121 Lampadina 1,5 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico per le carrozze con illuminazione costante art. 2526, 2531, 2532 e 2539.
- 110653 Lampadina 14 V. - Ø 4,6x9,5.
- 111096 Lampadina 14 V. - Ø 4,6x11,5.
- 104969 Asse con ruote Ø 9 con alberino metallico.
- 106388 Asse con ruote Ø 12,5 con alberino metallico.
- 108587 Asse con ruote metalliche Ø 9 per carrozze americane con illuminazione interna.
- 109745 Asse con ruote Ø 11 con alberino metallico.
- 100816 Anello di adesione per ruote motrici Ø 12,5.
- 109050 Anello di adesione per ruote motrici Ø 15 e Ø 16.
- 109103 Anello di adesione per ruote motrici Ø 11.
- 109104 Anello di adesione per ruote motrici Ø 21.
- 109108 Anello di adesione per ruote motrici Ø 18.
- 108270 Pantografo tipo 52 F.S.
- 111604 Pantografo tipo americano a doppio strisciante.
- 114999 Pantografo tipo tedesco a doppio strisciante.
- 114470 Dispositivi antidisturbo radio-TV.
- 115120 Relé d'inversione per le locomotive con funzionamento a corrente alternata.
- 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.
- 101372 Giunzione isolante per rotaie.
- 106273 Profilato per rotaie in barre di cm 99.
- 102556 Foglio decalcomanie pubblicità per stazioni.
- 103933 Assortimento scritte per stazioni.
- 107127 Serie di cartelli di percorrenza per carrozze europee.
- 115319 Assortimento stemmi per locomotive e carri europei.
- 115690 Assortimento stemmi per locomotive, carri e carrozze americane.

**Assi con ruote non isolate per adattare carri e vagoni RIVAROSSO 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.



## Elementi per collegamenti elettrici

### 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.

### 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.

## Attrezzi e lubrificanti per la manutenzione

- 6202 Attrezzi per la pulizia dei tagli del collettore.
- 6203 Chiave aperta per esagono da 3 mm.
- 6204 Chiave a tubo per esagono da 3 mm.
- 6205 Chiave a tubo per esagono da 6 mm.
- 6206 Pinza speciale per la chiusura dei trasformatori-raddrizzatori.
- 6207 Pinza speciale per i ribattini dei biellismi.
- 6208 Flacone di grasso speciale (per trasmissioni).
- 6209 Flacone di olio di vaselina (per biellismi).
- 6211 Olio speciale lubrificante per trasmissioni ad 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 trasmissioni.

# TRAMWAY

# HO



Per l'alimentazione ed il comando del Tramway « Sistema Rivarossi » vedasi a pag. 161.

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 scaia 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.

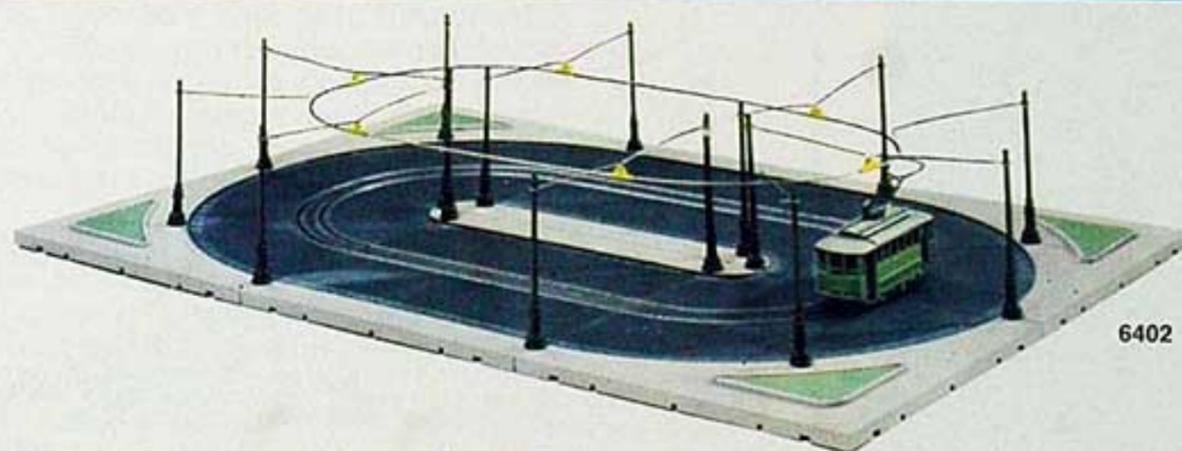
**6401**  
Scatola contenente una vettura tranviaria 6410 e un rimorchio 6420 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formanti un circuito d'ingombro di cm. 60x100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari. Nella scatola può essere inserito a scelta uno dei trasformatori-raddrizzatori 4005 (220 V) o 4006 (220 V).



6410



6420



6402



6401

L'illustrazione mostra la confezione degli impianti tranviari 6401 e 6402.

# Accessori per tramway

# HO



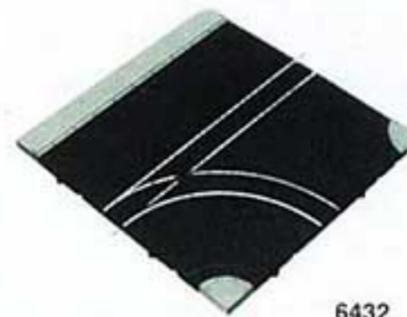
6430

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



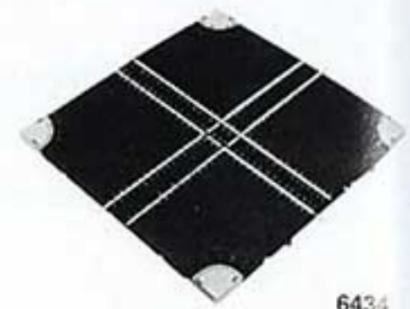
6431

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



6432

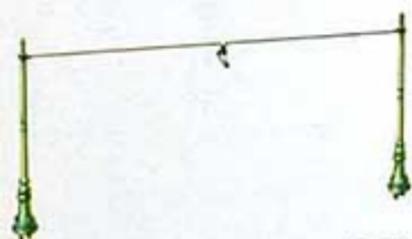
**6432**  
Sezione stradale con scambio  
destra incorporato.



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 sezio-  
ne stradale con binario a pre-  
sa di corrente.

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



6460

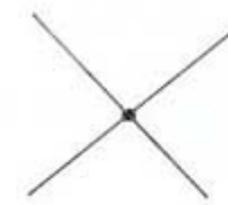
**6460**  
Tratto di filo aereo diritto cor-  
rispondente a una sezione  
stradale 6430 con binario di-  
ritto incorporato.



6462

**6462**  
Tratto di filo aereo corrispon-  
dente a una sezione stradale  
con scambio destro incorpo-  
rato.

**6463**  
Come sopra ma sinistro.



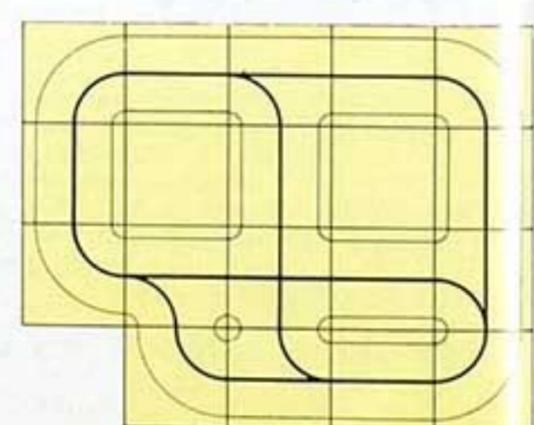
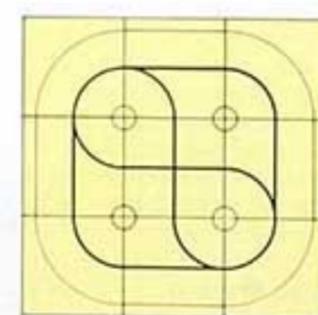
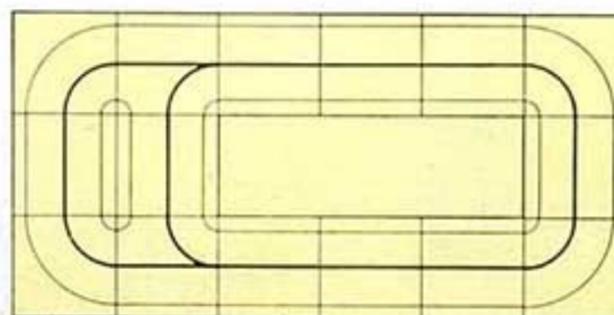
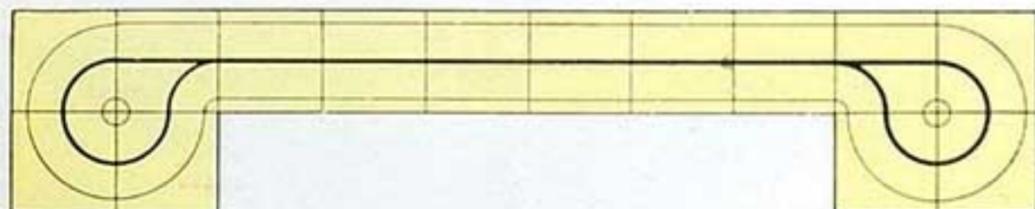
6464

**6464**  
Tratto di filo aereo per sezio-  
ne stradale con incrocio.

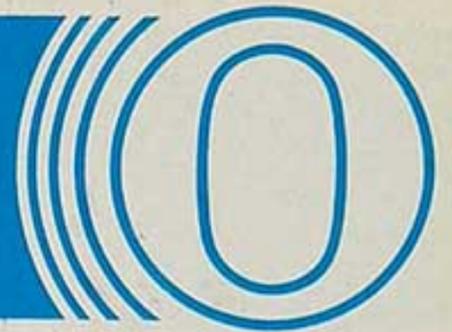


105483

**105483**  
Forcella di fissaggio per  
sezioni stradali.



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



# SCARTAMENTO "O" 32 mm.

Parlando dello 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 1/2 esatti) della misura della carreggiata in uso nell'epoca: misura apparentemente a noi incomprensibile, ma che corrispondeva alla classica carreggiata dei cocchi romani, impostasi come misura standard, anche in Inghilterra.

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.

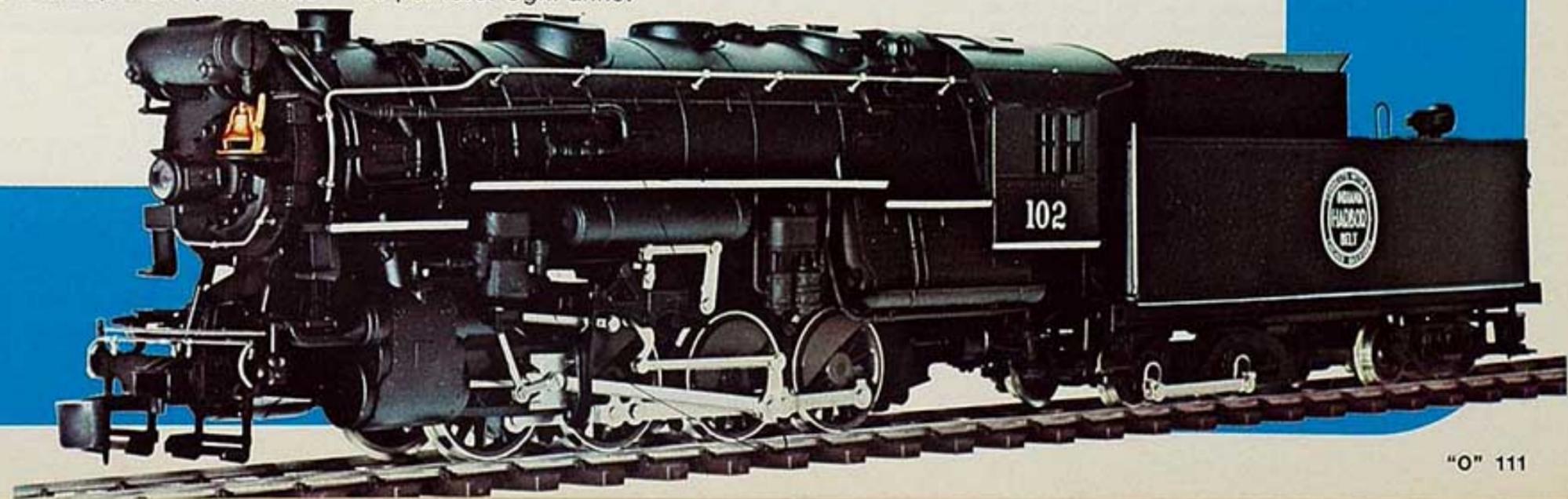
Lo scartamento O (zero), di 32 mm., ha una fisionomia speciale: perché si avvicina di più al vero, nella dimensione, nella perfezione, persino nel caratteristico rumore del convoglio che corre sui binari. È l'ideale per chi non può tener impegnato a lungo lo spazio di casa. Infatti un tracciato di binari O si posa sul pavimento, e si sposta in pochi minuti. Inoltre è una produzione dai prezzi 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

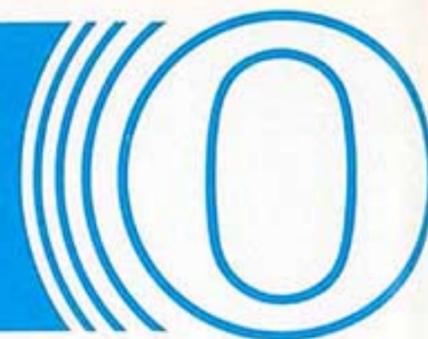
di particolari su locomotori, carrozze, carri e materiali d'armamento. Chi dispone di un giardino, di un terrazzo, di un garage è il cliente ideale della produzione Rivarossi di questo formato. È una produzione fortunata che fa la felicità dei ragazzi, dei modellisti, e di quei super modellisti che esigono tutta la gioia che la tecnica unita alla fantasia può loro offrire. Diciamo, non a caso, per modellisti fortunati! Perché un impianto, specialmente se realizzato come un buon plastico, 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 — sembra 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 o con lo scenario del mare o di una catena di montagne.

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.



# 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 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 merci. 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.

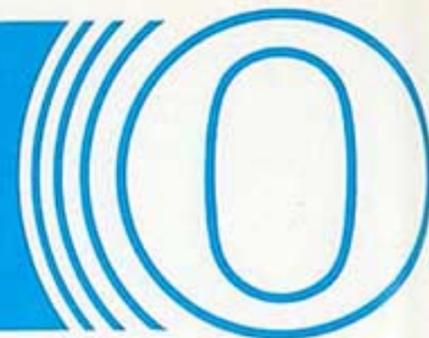


7001 7008

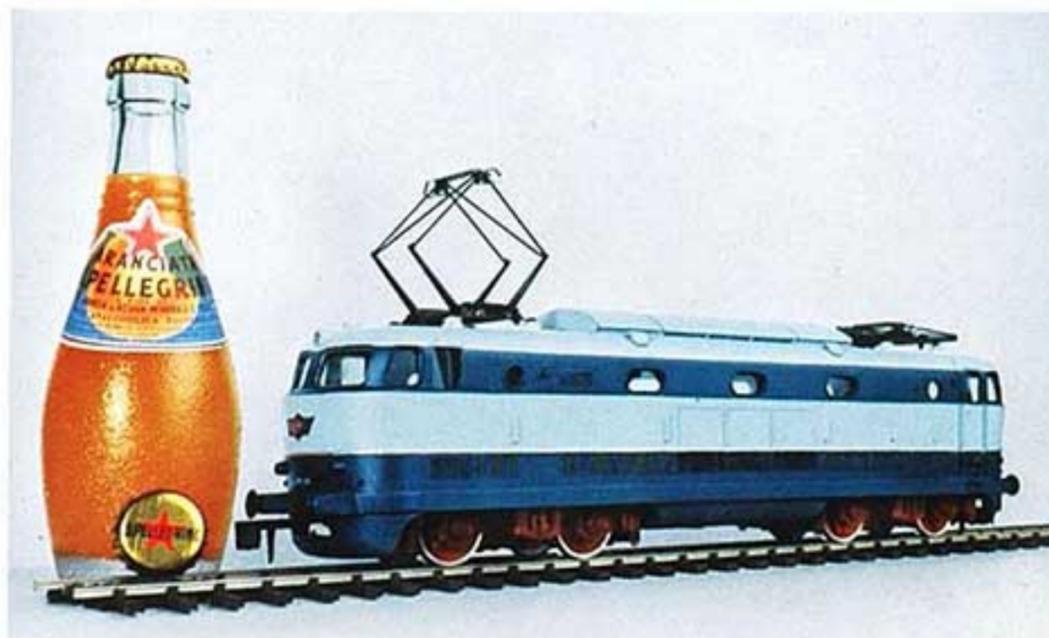
**7008**  
Impianto come il precedente 7001 ma con trasformatore.



# LOCOMOTIVE



Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 161.



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

## Locomotiva elettrica italiana



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.

114 "O"

7181

# 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.

7283/BU (non illustrato)

Locomotiva-tender, a vapore, 0-6-0 in versione americana. Il servizio di manovra e di smistamento dei veicoli ferroviari viene svolto da locomotive che possiedono particolari prestazioni. Esse debbono infatti essere in grado di operare a velocità ridotta con frequenti fermate ed inversioni di marcia anche su linee a ridotto raggio di curvatura.

Il rodiggio che, maggiormente si presta a questo scopo, è quello che prevede tre assi accoppiati con ruote di piccolo diametro con il peso di tutto la macchina centrato sul gruppo ruote.

La visuale della linea da parte del personale di conduzione deve essere buona sia che la locomotiva si muova in marcia avanti che in retromarcia. Sovente queste locomotive venivano usate anche per il normale servizio di linea.

Il modello riproduce una «Tanker» americana ed ha il fanale anteriore illuminato. Biellismo con distribuzione funzionante. Lunghezza del modello cm. 21,5.

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 Rheinstahl 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.

7182

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

7184

Locomotiva diesel-idraulica gruppo 216 delle Ferrovie Federali Tedesche. Il nuovo ed originale schema di verniciatura che le «DB» hanno adottato, ha lo scopo di intonare esteticamente i mezzi di trazione ai colori molto vivaci con i quali vengono ora dipinte le nuove carrozze passeggeri per i treni espressi. Il prototipo, costruito dalla Rheinstahl Henschel A.G. è quindi particolarmente impiegato per treni passeggeri. Il modello possiede i fanali anteriori illuminati ed è lungo cm. 36.



7183



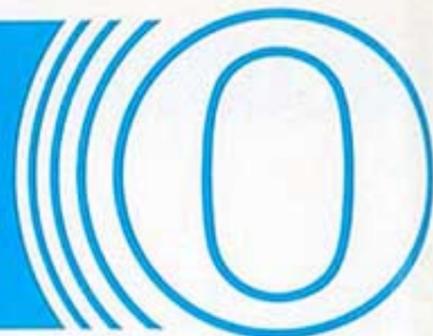
7190



7182



7184



# Locomotive d'epoca americane

Riteniamo interessante dare all'appassionato di locomotive americane d'epoca alcuni cenni tecnico-storici riguardanti, in generale, le locomotive con rodiggio (disposizione degli assi) 4-4-0 chiamate comunemente « American » o « Eight Wheeler ».

Questo tipo di locomotiva può essere considerato come esempio classico di locomotiva in quanto tutte le innumerevoli compagnie ferroviarie degli Stati Uniti ne ebbero in servizio. Essa infatti venne costruita in continuazione dal 1840 fino agli inizi del secolo attuale (si dice che complessivamente ne furono costruite oltre 25.000 esemplari) e trovò applicazione indifferentemente sia per i convogli merci come per quelli passeggeri.

La macchina offriva tutti i migliori requisiti che si potessero richiedere e che erano necessari per circolare sull'armamento (sistema di binari) allora disponibile in America con rotaie leggere malamente fissate su traverse collocate su una base instabile, curve strette e forti acclività. Non disponevano però di buona aderenza e quindi i convogli dovevano essere di adeguata composizione.

Erano di una semplicità estrema ed offrivano buone accessibilità ai meccanismi della distribuzione che erano interni al telaio secondo il sistema « Stephenson »; anche per questo le bielle motrici erano collegate al primo asse motore.

Quattro barre prismatiche formavano le guide di scorrimento per il testa croce.

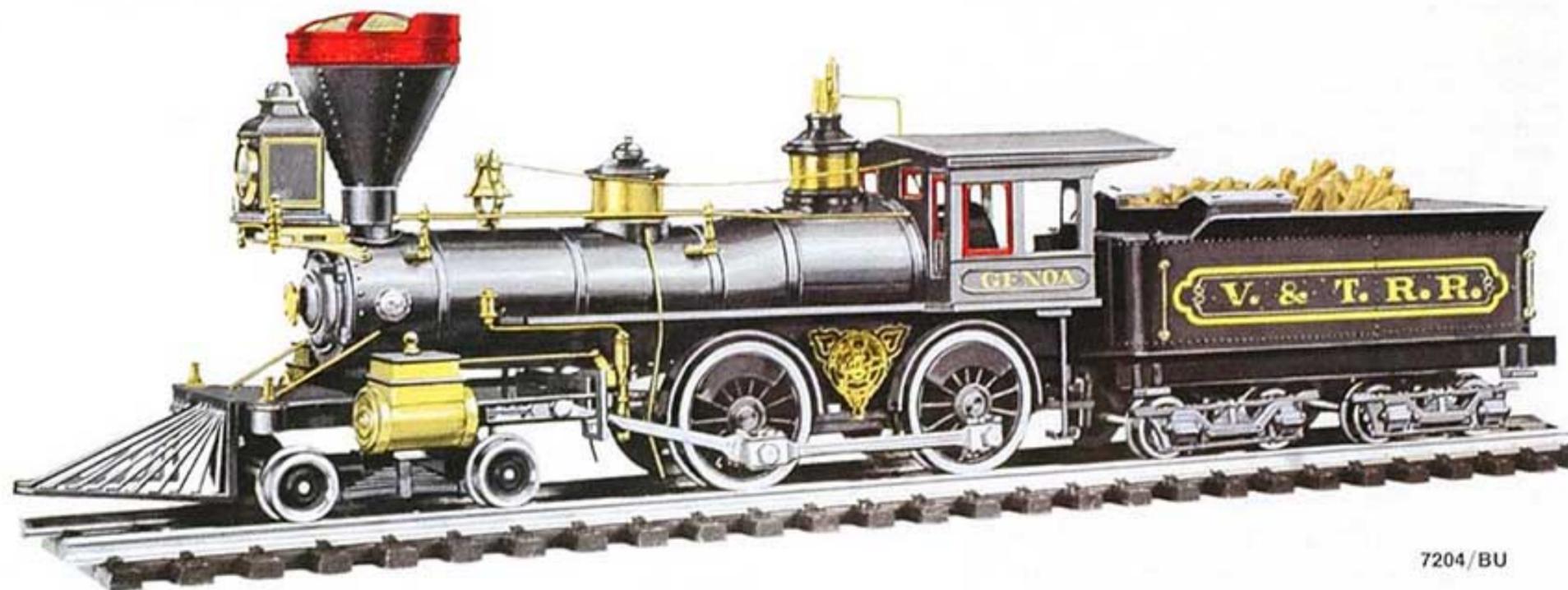
Il telaio, anch'esso molto semplice, era essenzialmente costituito da due longheroni prismatici collegati da un limitato numero di traverse di collegamento.

## 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 vaporiere 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.

## 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.



7204/BU



7203/BU

Il tipo di locomotiva con rodiggio 4-6-0, così come quello 4-4-0, fu assai diffuso negli Stati Uniti.

Venne prodotto in continuazione dal 1850 al 1920 e venne indifferentemente impiegato per il servizio merci e per quello passeggeri.

L'accesso agli organi meccanici dell'apparato motore era leggermente più difficoltoso rispetto alle 4-4-0 ma le prestazioni, sia di potenza come di aderenza e quindi di trazione, fecero sì che l'abbandono della produzione avvenisse solamente perché si resero possibili tipi con diverso rodiggio e con potenze maggiori.

In generale le 4-6-0 richiedevano scarse operazioni di manutenzione.

L'ampio spazio tra le ruote motrici non creava problemi di accesso e la caldaia era solitamente buona vaporiera servendo ottimamente a tutte le esigenze del servizio.

In tutto oltre 17.000 locomotive di questo tipo vennero costruite negli Stati Uniti... Un numero ragguardevole non vi pare?

#### 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

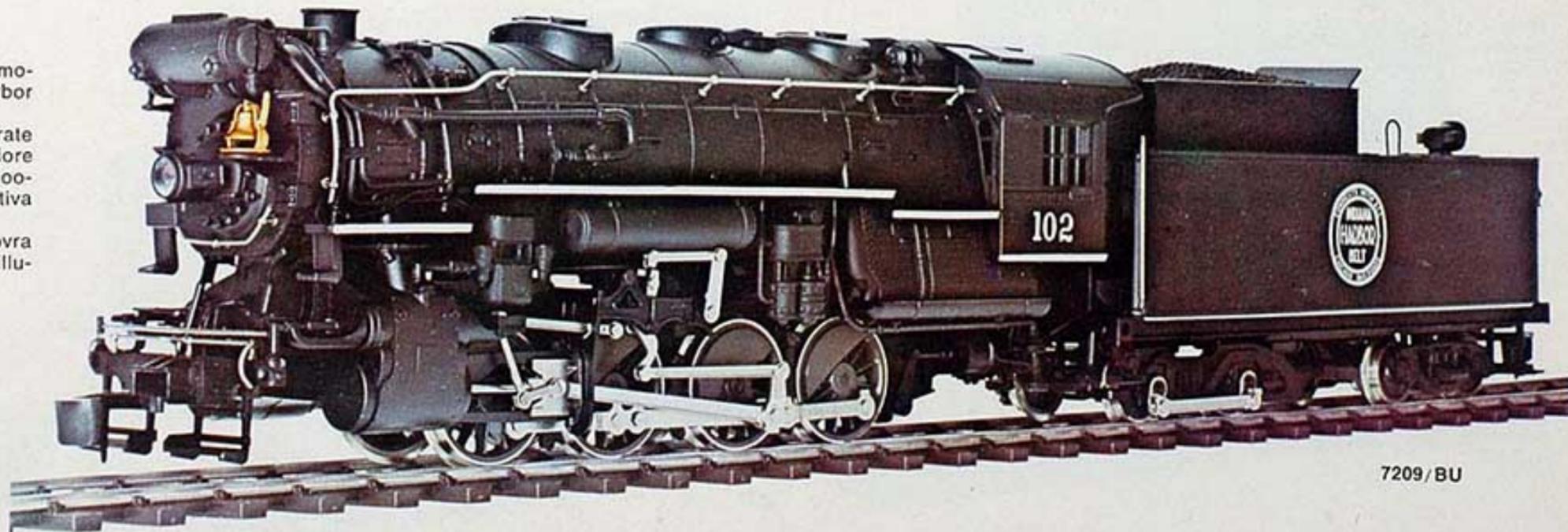
## Locomotiva a vapore da manovra

#### 7209/BU

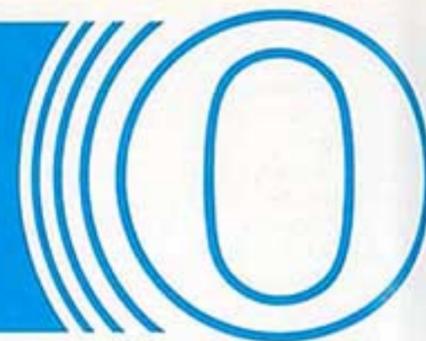
L'American Locomotive Works costruì, nel 1927, tre locomotive pesanti da manovra per la Compagnia Indiana Harbor Belt.

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 Santa Fé

Faro frontale illuminato. Lunghezza cm. 19,2.



7105/D

## 7102/B

Locomotiva diesel elettrica tipo Fairbank Morse nei colori della compagnia « Santa Fé ». 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/E

## 7102/C

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



7102/C

## 7105/B

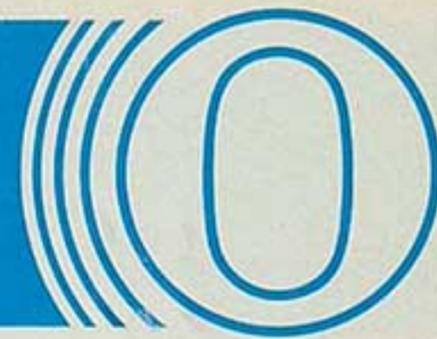
Locomotiva come la 7105/C ma nei colori della Pennsylvania.



7105/B



# CARRI MERCE



## Italiani

7560

Carro merci aperto a sponde alte tipo «E» delle ferrovie dello Stato italiano. 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.

7574

Carro refrigerante serie «IES» privato della Migros immatricolato FS. Questi carri sono termicamente isolati e vengono usati per il trasporto di cibi, verdure, carni e derrate facilmente deperibili per conto della ditta Migros, proprietaria di una catena di supermercati. Lunghezza del modello, decorato a più colori, cm. 26.

7562

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



7560



7562



7574

## Tedeschi

7564

Carro merci a sponde alte tipo «E» delle Ferrovie Federali Tedesche. Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza centimetri 22,5.

7563

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

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.

7566

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



7564



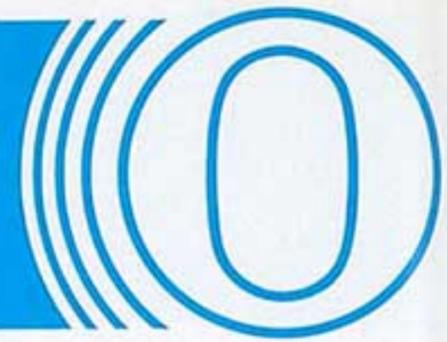
7567



7563



7566



**7575**

Carro pianale di tipo « Sss-y » DB, speciale per il trasporto di containers. Il carro è corredato da due containers da 30' della Casa di spedizioni Rhode & Liesenfeld di Amburgo. I containers sono amovibili ed hanno i portelloni di carico apribili. Lunghezza cm. 49,6.



7575

**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.

7572

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



7570



7572

Questi carri cisterna possono essere riempiti con acqua che può essere scaricata per mezzo di un ruinetto 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.

7568

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



7561

## Svedese



7568

## Carri merce americani

7308/B

I «Refrigerator cars» o brevemente «Reefers» 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.

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.

7304/C

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

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



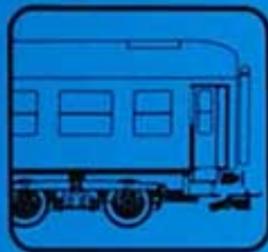
7304/C



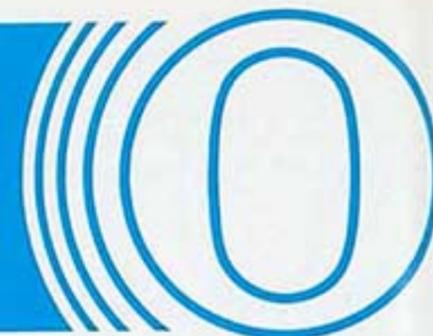
7306/D

7306/D

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

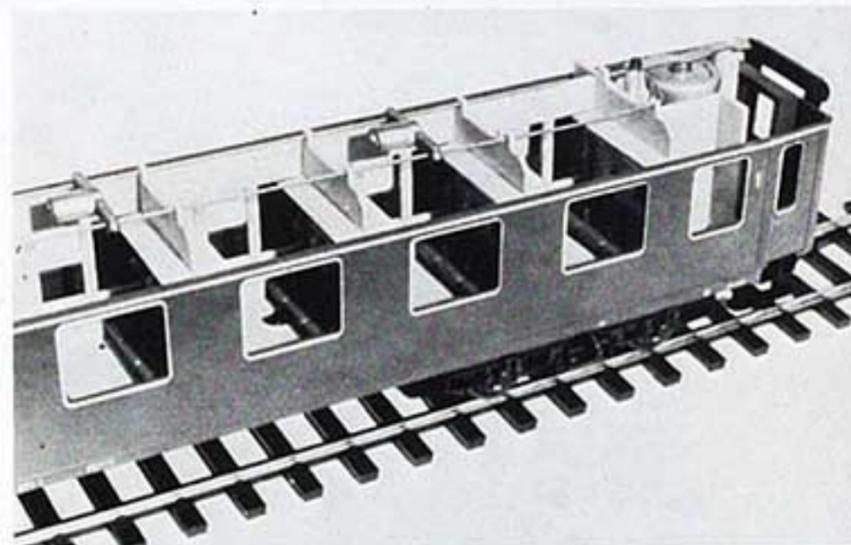


# CARROZZE



**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, che contengono pure gli arredamenti interni.

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.



7780

**7784**  
Carrozza italiana di 2° classe di tipo unificato delle Ferrovie dello Stato. Lunghezza cm. 59,5.



7784

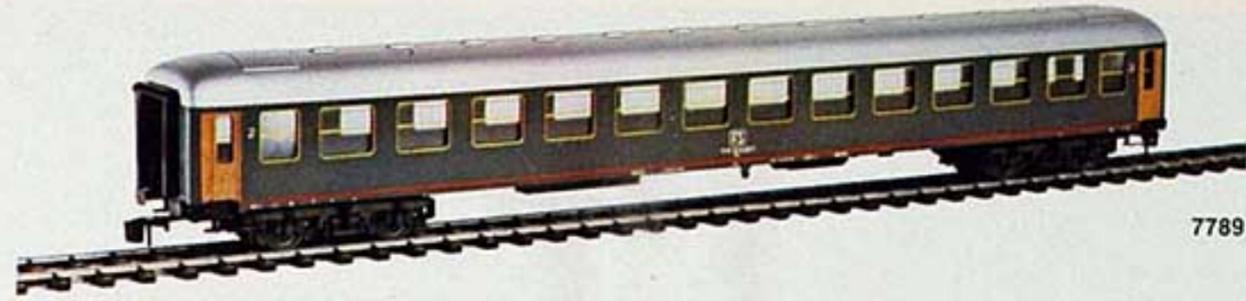
**7798**  
Carrozza passeggeri AZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di prima classe destinato alla composizione di convogli rapidi con velocità oltre 180 km/h. Caratteristiche le portiere in color giallo oro e la riga rossa orizzontale che contraddistingue questo tipo di veicoli. Il modello è montato su carrelli « Minden Deutz » ed è lungo cm. 59,5.



7798

7789

Carrozza passeggeri BZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di seconda classe con le stesse caratteristiche del modello 7788.



7789

# Tedesche

7787

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

7786

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



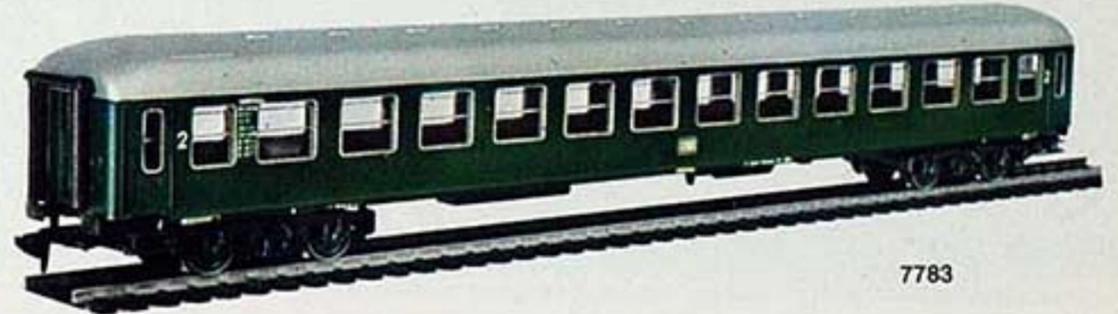
7787



7786

7783

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



7783

7781

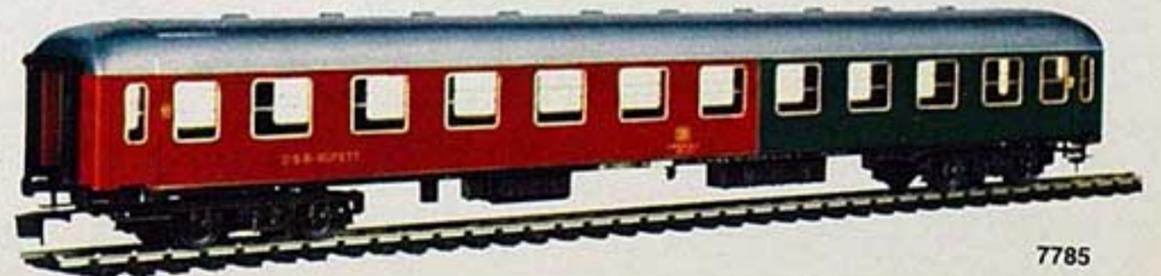
Fedelissima riproduzione della carrozza tedesca di 1° classe delle D.B. recentemente poste in servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.



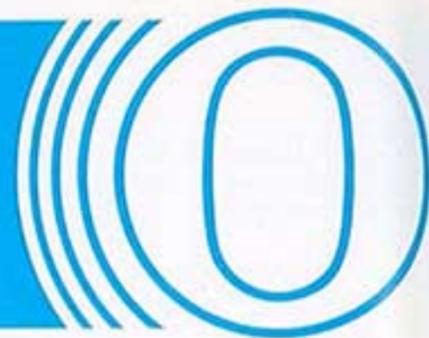
7781

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.



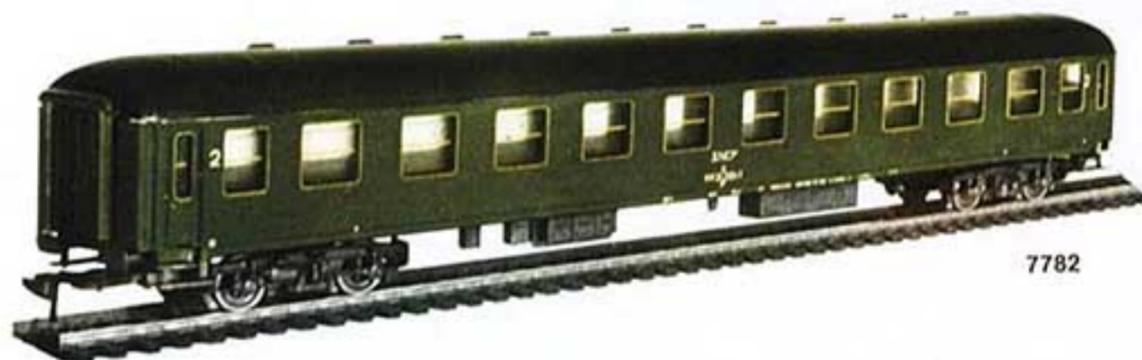
7785



## Francese

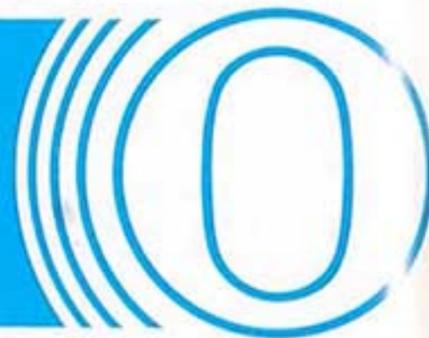
7782

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.



7782

## Fabbricati



7951

7951

Stazione « Umatilla ». Riproduzione della stazione omonima costruita ad Umatilla verso la fine del secolo scorso per conto della Compagnia Oregon Railway & Navigation Co. Struttura in legno come l'originale. Dimensioni: 37,5 x 23 x 26 cm.



7952

7952

Classica stazione in legno; questo tipo caratteristico di stazione si può trovare lungo le linee ferroviarie sia europee che americane. La stazione è accoppiabile con gli elementi laterali per stazione. Dimensioni cm. 32,5 x 17,5 x 24.



7953

7953

Elemento laterale per stazione. Può essere usato sciolto, oppure accoppiato alla stazione per formare un unico complesso. Dimensioni cm. 17 x 19 x 25.



7954

7954

Deposito merci con tettoia e magazzino. La porta del magazzino è funzionante, il modello può essere affiancato ad altri elementi simili per ottenere la lunghezza di deposito desiderata. Dimensioni cm. 24,5 x 21 x 15.

7955

Deposito merci con tettoia. Riproduzione di un tipico deposito merci aperto con struttura in legno. È possibile affiancare due o più elementi di deposito fino ad ottenere la lunghezza desiderata. Dimensioni cm. 24,5 x 21 x 15.

7956

Cabina sopraelevata di controllo per il traffico ferroviario nelle stazioni o negli scali di smistamento. Riproduzione in legno della cabina di controllo « Wauwatosa » della Compagnia ferroviaria americana « Milwaukee Road ». Dimensioni cm. 15 x 10 x 17.



7955

7958 (non illustrato)

Scaletta in legno adatta ad essere accoppiata ai depositi. Dimensioni cm. 5 x 4 x 3.

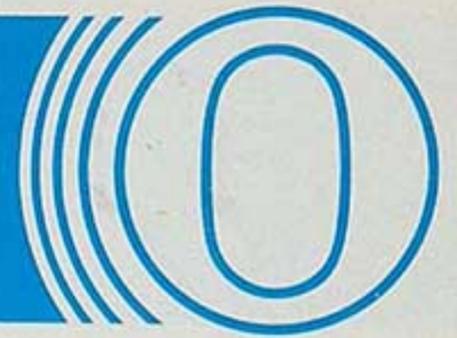
I fabbricati descritti sono realizzati in legno con finestre trasparenti e porte funzionanti.



7956

# trenhobby

## 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 « Genua » 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 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.

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, bellissimo 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 bellissimo 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.



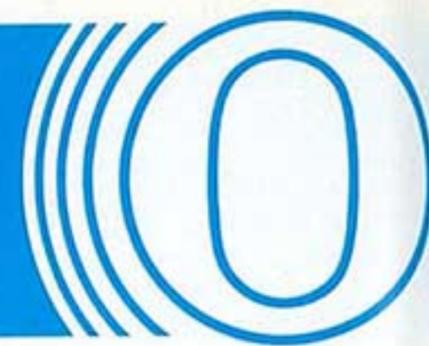
7201



7283

Con i pezzi contenuti nella scatola di montaggio 7283 è possibile montare sia la locomotiva come da figura a pagina 115, sia quella in versione americana, illustrata sopra, nello stello giallo.

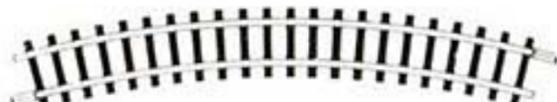
# BINARI E SCAMBI



Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 161.



**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.

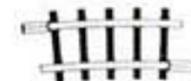


**7911**  
 Binario flessibile cm. 90.

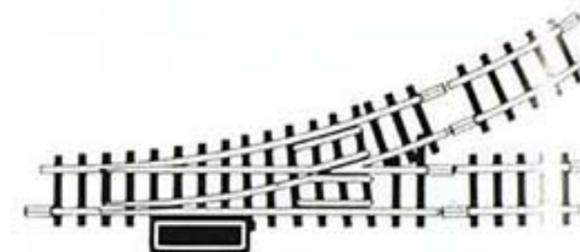
**7912**  
 Congiunzioni (50 pezzi).



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



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



**7904** 75 9  
**7907** 75 6

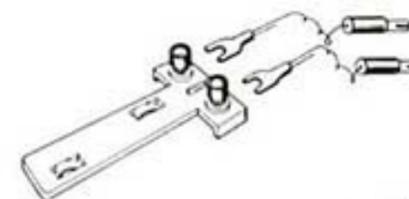
**7904**  
 Scambio sinistro con comando a mano. Lo scambio viene fornito con un pezzo di binario 7901 e un 7903.

**7907**  
 Come sopra ma destro.

**7909**  
 Scambio destro con comando elettromagnetico.

**7906**  
 Come sopra ma sinistro.

**4209**  
 Dispositivo di comando, completo di fili, per la trasformazione dello scambio 7904/7907 da comando a mano a comando elettromagnetico.



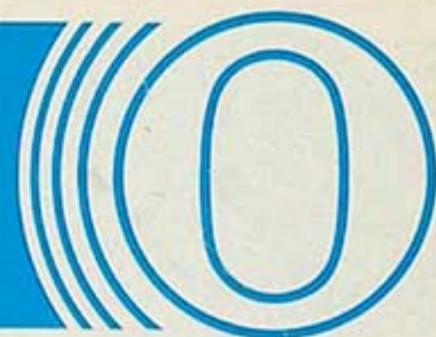
**7913**  
**7913**  
 Dispositivo per il collegamento elettrico del binario con il trasformatore d'alimentazione.

## Parti di ricambio "O"

- 101089 Molla per spazzole dei motori.
- 109550 Spazzole per motori.
- 112990 Lampadina 3 V. a bulbo per le carrozze con illuminazione interna.
- 111300 Asse con ruote nere  $\varnothing$  21 per carri e carrozze.
- 110967 Gancio con perno di fissaggio per carrozze
- 112361 Gancio a codolo con perno di fissaggio per carri.
- 112571 Gancio a codolo con piastrina di fissaggio per carri.

LA NUOVA SERIE  
CAPOLAVORI

# “Capolavori.”



La Pacific, locomotiva capolavoro.  
Ora con Rivarossi diventa un capolavoro di locomotiva!



7300

Oggi Rivarossi inaugura la nuova Serie Capolavori con la « Pacific 231 G ».  
La scelta di iniziare questa nuova serie con la Pacific non è casuale, è nata infatti dalla consapevolezza di poterci misurare con le più ardue difficoltà costruttive.  
Un sistema di lavorazione artigianale quasi simile a quello dell'orologiaio e l'uso di materiali pregiati, ci hanno permesso di ripetere, con puntigliosa precisione, tutti i particolari costruttivi della Pacific, che si presentava particolarmente difficile da riprodurre e in grado, perciò, di esaltare le capacità dei nostri tecnici. Il giudizio sul risultato è lasciato agli esperti di « treni da collezione ». Noi, per ora, siamo orgogliosi di chiamare « capolavoro » questa locomotiva e collocarla in questa nuova serie.

7300

Locomotiva a vapore Pacific 231 G della Paris-Lion-Méditerranée PLM.  
Queste locomotive, con rodiggio 2-3-1 provengono dalla trasformazione, eseguita a partire dal 1934, di altri tipi precedenti quale le 231 D e 231 F.  
La trasformazione ebbe come obiettivo l'aumento della potenza di trazione e sfruttò certi accorgimenti tecnici che quasi contemporaneamente venivano applicati a locomotive simili anch'esse in trasformazione.

Le modifiche, assai interessanti, diedero buoni risultati per il grado di surriscaldamento dal vapore consentendo di passare da 260° a 380° la temperatura dello stesso con una economia di esercizio del 10%. Venne adottato, su queste macchine, un fumaiolo a doppio scarico e pure la distribuzione, sistema Walschaert, fu migliorata.

La riproduzione è in perfetta scala « O ». Il modello che s'ispira al prototipo 230 G 250 è stato ricavato dai disegni 231 G 230 originali dell'epoca quindi è la fedele copia in miniatura di quella particolare locomotiva. Naturalmente la verniciatura è quella dello schema originale dell'epoca.

Realizzato interamente in metallo, secondo le tecniche più recenti, il modello dispone di un potente motore elettrico che trasmette il moto agli assi accoppiati « molleggiati ». Le ruote di tutti gli assi sono in metallo e sono munite di cerchione in acciaio inox. La massima cura è stata posta nella riproduzione dei particolari, anche i più minuscoli, per ottenere un modello eccezionale.

Non pensiamo si possa dire di più; l'esame del modello appagherà il critico più esigente. La lunghezza del modello, in ordine di marcia, è cm. 54,2.

Il modello verrà costruito in serie numerata e limitata; inoltre completata la produzione iniziale non verrà più prodotto.

## 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 gabbiere 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.



# Assortimenti grandi treni "N"

# N

## "The Shenandoah freight"



supermodel **N**

9010  
CONSEGNA PRIMI MESI 1977

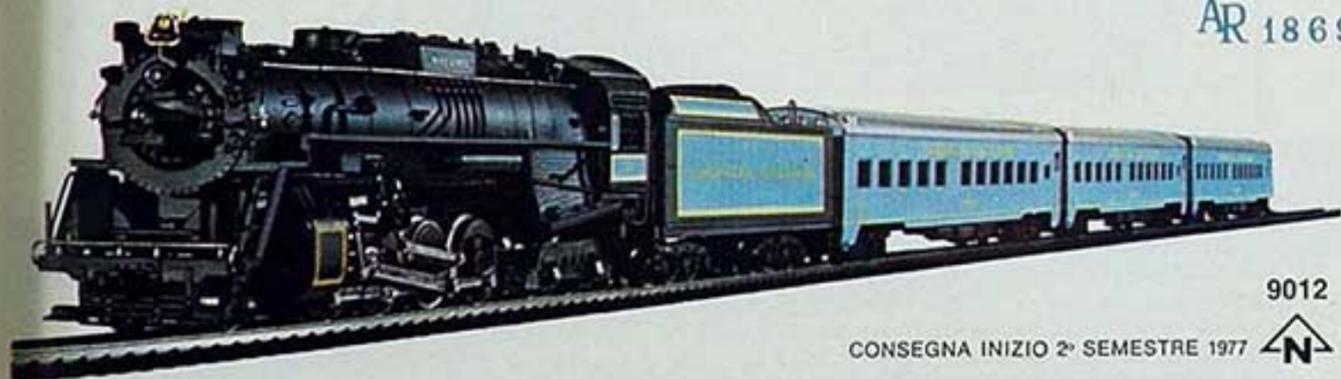


**9010**  
Treno merci americano « The Shenandoah Freight » con locomotiva articolata, a vapore, tipo Mallet Y6b rodiggio 2-8-8-2. La Compagnia ferroviaria « Norfolk & Western » disponeva fino a qualche anno fa di un considerevole numero di locomotive articolate a vapore, che, assieme ad innumerevoli consorelle di altro tipo, assicuravano il traffico sulle varie linee gestite dalla Compagnia. La « N&W » fu infatti l'ultima, in ordine di tempo, a passare dal tradizionale sistema di trazione a vapore a quello « diesel » in quanti poteva disporre, a buon mercato, delle fonti di approvvigionamento del combustibile « carbone ». Il servizio merci con i treni a composizione pesante era affidato alle 2-8-8-2, veramente ottime macchine. Il convoglio modello oltre alla citata locomotiva 2-8-8-2 comprende otto carri merci assortiti e una « Caboose » della « N&W ». Lunghezza del convoglio cm. 100.

**9060 = 9010 + HOBBY TRACK 9770**

## GOLDEN SPIKE CENTENNIAL LIMITED AMERICAN RAILROADS

AR 1869 / 1969



9012  
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977



**9012**  
Treno passeggeri commemorativo « Golden Spike Centennial Limited ». Nella primavera del 1969, l'agenzia di viaggi High Iron Company, propose un viaggio speciale da New York a Promontory Point nello Stato dell'Utah per celebrare il centenario della congiunzione delle due principali linee ferroviarie che, provenendo da opposte direzioni del continente, si unirono, appunto, a Promontory Point. Furino allestite, allo scopo, delle carrozze dipinte con colori e scritte per l'occasione che, trainate da due diverse locomotive pur esse colorate, formarono il treno commemorativo. Il convoglio partì da Harmon N.Y. con alla testa la locomotiva 2-8-4 « Berkshire » n° 759. Nel viaggio di ritorno alla testa del treno era una potente motrice elettrica GG1. Oltre alla locomotiva, a vapore, 2-8-4 n° 759 il convoglio modello comprende tre carrozze speciali una delle quali, quella di coda, termina con l'estremità carenata. Lunghezza del convoglio completo cm. 62. (Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

**9062 = 9012 + HOBBY TRACK 9770**

# Assortimenti grandi treni "N"

# N

## LA FLÈCHE D'OR



9011

CONSEGNA 2° SEMESTRE 1977



### supermodello **N**



9011

Treno rapido di lusso « La Flèche d'Or ». Il celeberrimo convoglio fu uno dei treni « Pullman » che la Wagon Lits istituì negli anni 30. Esso collegava Parigi con Calais Maritime (parte di un servizio coordinato che includeva l'attraversamento della Manica tra Calais e Dover e il proseguimento fino a Londra come « Golden Arrow »). Oltre alla locomotiva Pacific 2-3-1 « Chapelon » il convoglio comprende: un bagagliaio CIWL • una carrozza « Pullman » ed una carrozza ristorante sempre della Wagon Lits. Lunghezza del convoglio completo cm. 60.  
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9061 = 9011 + HOBBY TRACK 9770

## “HOLLAND ITALIEN EXPRESS”



9006



9006

Treno passeggeri « Holland Italien Express » con locomotiva elettrica gruppo E 444 delle Ferrovie dello Stato. L'espresso si avvale, per il percorso italiano da Roma a Chiasso e viceversa, dei locomotori potenti e veloci del gruppo E 444 F.S. Oltre alla locomotiva con fanali illuminati, pantografi funzionanti ed entrambi i carrelli motori, il convoglio ha in composizione una carrozza di 1° classe di tipo unificato serie AZX F.S., una carrozza di 2° classe di tipo unificato serie BZX F.S., una carrozza con letti serie M della CIWL. Tutte le carrozze sono munite di arredamento interno e sono equipaggiate con carrelli tipo Minden Deutz. Lunghezza del convoglio completo cm. 63.  
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9096 = 9006 + HOBBY TRACK 9770

## "TRENO MERCI RACCOGLITORE"



9001



## supermodel **N**



9001

Treno merci « raccoglitore » delle Ferrovie dello Stato con locomotiva diesel-elettrica gruppo D341 F.S. Sulle linee non ancora elettrificate della rete italiana il servizio merci, come pure quello viaggiatori, viene disimpegnato da locomotive diesel. Oltre alla motrice, che ha i fanali illuminati, il convoglio comprende i due carri scoperti a sponde alte serie E, un carro refrigerante per il trasporto di derrate alimentari ed infine un carro serbatoio per il trasporto di carburante. Lunghezza del convoglio completo cm. 35.

9091 = 9001 + HOBBY TRACK 9770

## "RIVIERA EXPRESS"



9003



9003

Treno passeggeri « Riviera Express » per servizio di collegamento tra grandi città europee. Il convoglio è trainato da una locomotiva diesel-idraulica tipo 216 (V160) delle Deutsche Bundesbahn con fanali illuminati. Oltre alla motrice entrano nella composizione una carrozza bagagliaio serie Düm D.B., una carrozza di 2° classe serie BZX delle Ferrovie dello Stato ed una carrozza di 1° classe serie Aüm delle D.B. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono montate su carrelli tipo Minden Deutz. Lunghezza del convoglio completo cm. 63. (Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9093 = 9003 + HOBBY TRACK 9770

## "LORELEY EXPRESS"



9004

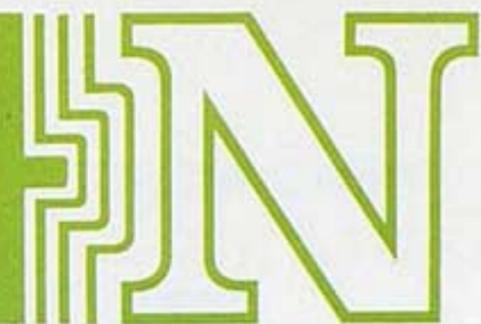


9004

Treno passeggeri « Loreley Express » delle Ferrovie Federali Tedesche. Il famoso treno espresso per comunicazioni internazionali è stato trainato per il percorso germanico dalle locomotive del gruppo 10 D.B. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva BR 10 con tender (roddiggio 2-C-1), carrozza bagagliaio Düm D.B., carrozza di 1° classe Aüm D.B., carrozza con letti DSG. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono munite di carrelli tipo Minden Deutz. Lunghezza del convoglio completo cm. 71. (Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9094 = 9004 + HOBBY TRACK 9770

# Assortimenti grandi treni "N"



## "TRENO MERCI DIRETTO"



9005

## supermodello **N**



9005

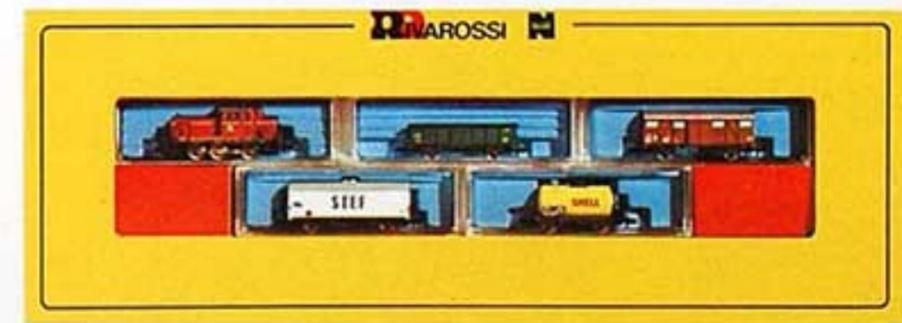
9095 = 9005 + HOBBY TRACK 9770

Treno merci diretto delle Ferrovie Federali Tedesche con locomotiva diesel-idraulica tipo 216 (V160) D.B. Il traffico merci tra importanti centri avviene per mezzo di treni diretti completi che comprendono tutti i veicoli che da una stazione mittente hanno una stessa destinazione. Questo servizio, nelle linee non elettrificate viene disimpegnato da locomotive diesel-idrauliche. Oltre alla motrice nella composizione del convoglio entrano: un carro scoperto a sponde alte serie E, due carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari ed un carro serbatoio per carburanti. Lunghezza del convoglio completo cm. 41.

## "TRENO MERCI DISTRIBUTORE"



9000



9000

9090 = 9000 + HOBBY TRACK 9770

Treno merci « distributore » delle Ferrovie Federali Tedesche con locomotiva diesel-idraulica a tre assi accoppiati tipo 260 (V60) D.B. Tipico convoglio per servizio merci locale che prevede, oltre la locomotiva, la seguente composizione: un carro scoperto a sponde alte serie E, un carro serbatoio per trasporto carburante e due carri coperti con portiere scorrevoli. Lunghezza del convoglio completo cm. 35.

## Capitol Limited



9008



supermodello **N**



9008

Confezione del convoglio «The Capitol Limited» con locomotiva. Il convoglio comprende la seguente composizione: locomotiva 4-6-2 «Pacific» (Art. 9132), carrozza mista bagagliaio-passeggeri «Combine», carrozza «Pullman», carrozza «Observation» con terrazzino posteriore. Colori originali del convoglio blu e grigio con iscrizioni in oro. Lunghezza del convoglio cm. 60. (Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9098 = 9008 + HOBBY TRACK 9770

## CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED



9007



9007

Treno passeggeri «Chippewa Hiawatha Limited» con locomotiva a vapore tipo «Pacific». La Compagnia ferroviaria «The Milwaukee Road» istituì questo treno prestigioso dai colori vistosi per collegare Chicago Illinois con Ontonagon nel Mich. Oltre alla locomotiva 4-6-2 munita di tender e verniciata nei colori caratteristici del convoglio, entrano nella composizione: una carrozza «Pullman», una carrozza mista passeggeri-merci «Combine», una carrozza «Observation» con terrazzino posteriore. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono equipaggiate con carrelli a tre assi. Lunghezza del convoglio completo cm. 60. (Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

9097 = 9007 + HOBBY TRACK 9770

## “LITTLE FREIGHT OF BALTIMORE”



9002



9002

Treno merci americano «Little Freight of Baltimore» trainato dalla locomotiva a due assi accoppiati e tender, classe C16a, della Baltimore and Ohio. Nella zona industriale dell'entroterra di Baltimore il servizio merci locale era spesso affidato a queste piccole ma potenti locomotive. La composizione prevede tre carri assortiti montati su carrelli ed una «caboose» pure a carrelli. Lunghezza del convoglio completo cm. 43.

9092 = 9002 + HOBBY TRACK 9770

# HOBBY TRACK N

supermodello **N**

9770

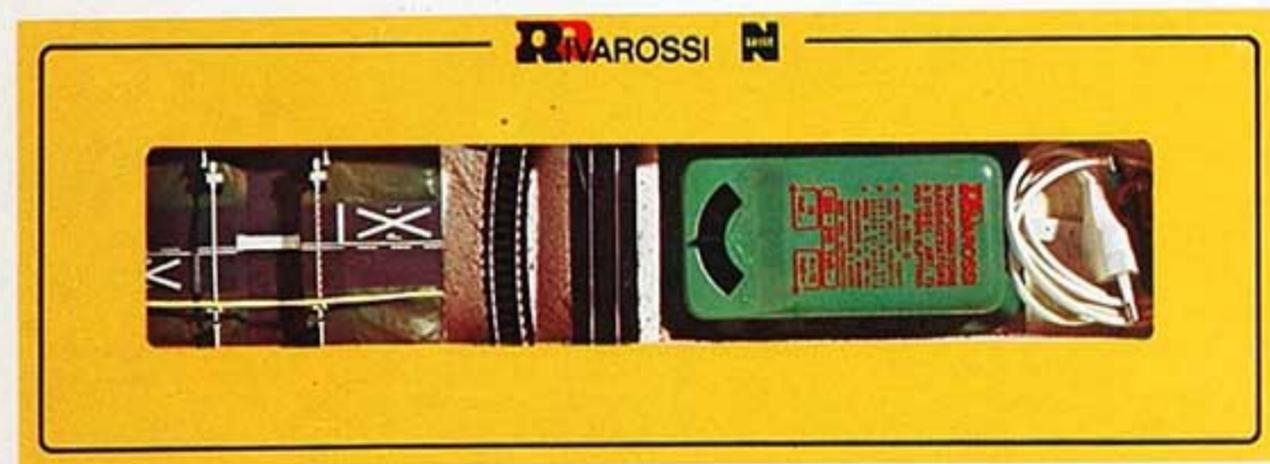
La confezione di base « Hobby Track N » A consente l'approntamento di un ovale di binari corredato da trasformatore alimentatore e passaggio a livello. È questo il corredo indispensabile per chi desidera far funzionare un qualsiasi treno in scala N. Questo tracciato di base potrà essere ulteriormente sviluppato con l'inserimento degli elementi contenuti nelle scatole aggiuntive B - C - D.

La confezione di base A comprende: 5 binari diritti • 11 binari curvi R1 • 1 binario curvo R1 con presa d'alimentazione • 1 binario diritto speciale per l'instradamento di eventuali veicoli deragliati • passaggio a livello • trasformatore-raddrizzatore per il collegamento alla rete 220 V.

9771

La confezione aggiuntiva « Hobby Track N » B consente non solo l'ampliamento del tracciato di base A ma anche la realizzazione di un binario di raddoppio oppure la disposizione di binari tronchi di smistamento. I pezzi contenuti nella confezione B sono: 13 binari diritti • 2 binari curvi R5 • 2 binari speciali con terminale paracolpi • scambio elettrico con deviazione sinistra • scambio elettrico con deviazione destra • dispositivi per il comando a distanza degli scambi • fili elettrici di collegamento.

Questa confezione può essere affiancata da una « Hobby Track N » C per ulteriore ampliamento del tracciato. Vedansi a tal scopo gli appositi schemi illustrativi.



A

9770

9772

La confezione aggiuntiva « Hobby Track N » C consente l'ampliamento del tracciato di base A e la realizzazione di un circuito ad 8 con rampa di accesso al tratto sopraelevato e conseguente rampa di discesa. Gli elementi costituenti la confezione C sono: 8 binari curvi R1 • 3 binari diritti • serie di 24 piloni per rampa • ponte Warren • 20 elementi di impalcato per binari curvi • 6 elementi di impalcato per binari diritti. Questa confezione può essere vantaggiosamente affiancata da una o più confezioni « Hobby Track N » D per ulteriore ampliamento del tracciato.

Vedansi a tal fine gli schemi illustrativi.

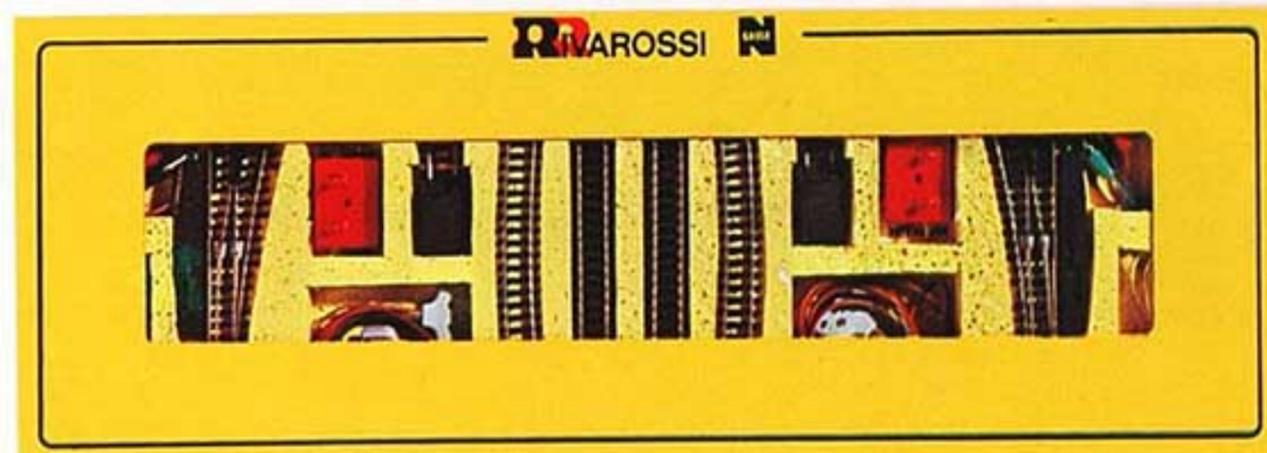
9773

La confezione « Hobby Track N » D ha un duplice scopo:

- consentire di realizzare un grande tracciato a forma di ovale con curve ad ampio raggio, binario di raddoppio oppure binari tronchi di scalo;

- in unione con le altre confezioni di base ed aggiuntive offrire illimitate possibilità di ampliamento e di progettazione per grandi circuiti anche con curve concentriche.

La confezione D comprende: sezioni di binario ad ampio raggio R2, 2 binari curvi R5, binari diritti, 2 binari speciali con terminale paracolpi, scambio elettrico con deviazione destra, scambio elettrico con deviazione sinistra, sezioni di binario speciale, dispositivi per il comando a distanza degli scambi, fili elettrici di collegamento.



B

9771



C

9772

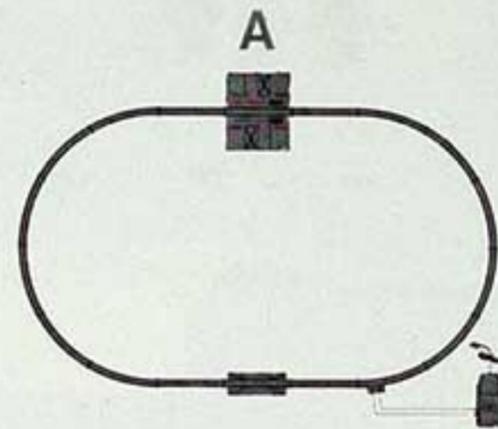


D

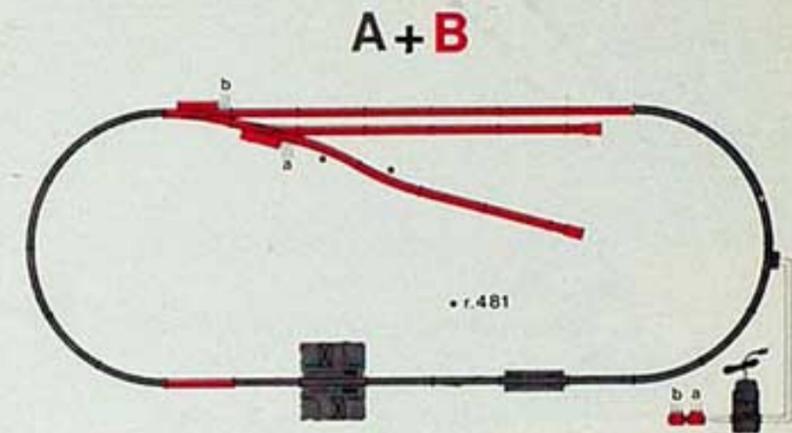
9773

Il sistema « Hobby Track » è articolato su quattro confezioni complementari contenenti l'occorrente per la realizzazione di numerosissimi tracciati ferroviari « personalizzati » nella forma e rispondenti a qualsiasi esigenza termoplastica. Il sistema è a progressività variabile. Infatti si ottengono ottime combinazioni con l'impiego di una o più confezioni aggiuntive come può desumersi esaminando alcuni schemi di tracciati che riportiamo.

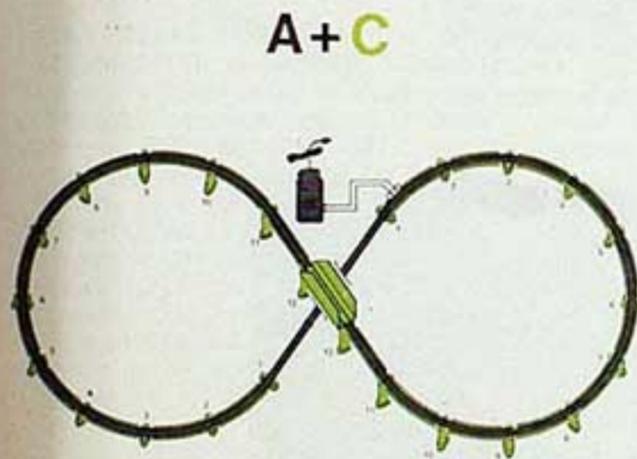
# Alcuni esempi di tracciati ottenibili con HOBBY TRACK N



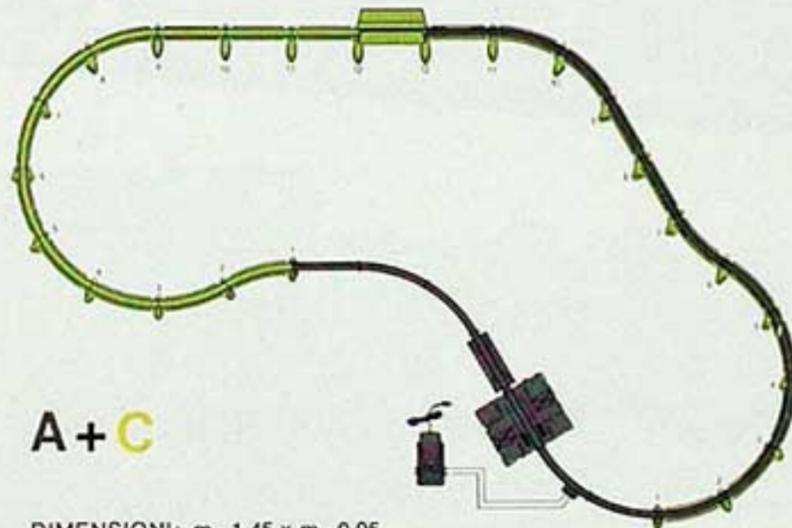
DIMENSIONI: m. 0,90 x m. 0,60



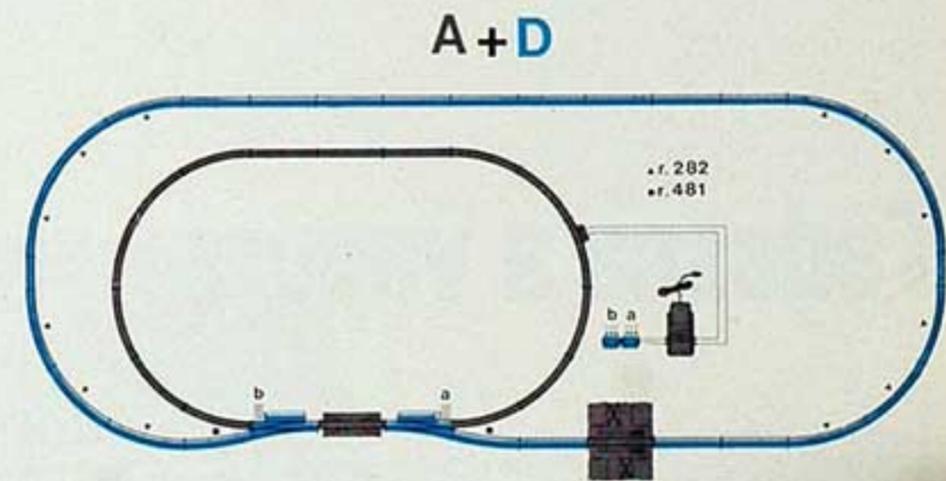
DIMENSIONI: m. 1,40 x m. 0,60



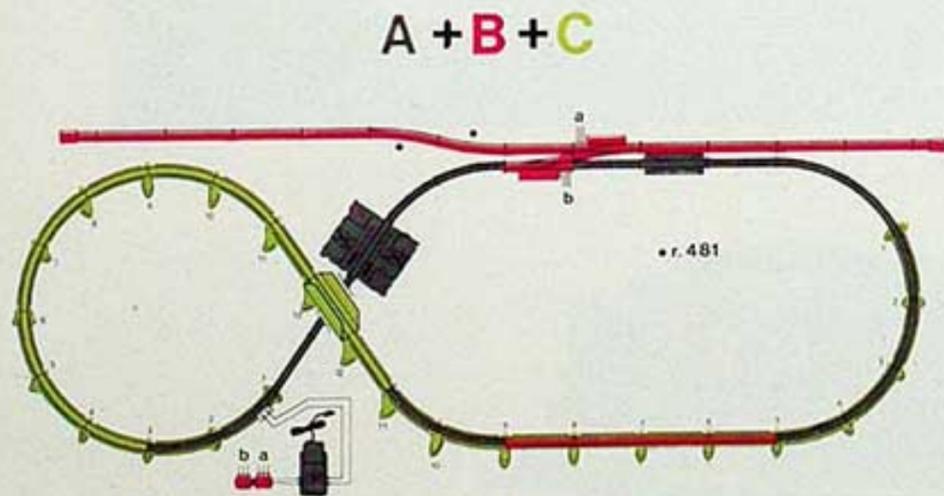
DIMENSIONI: m. 1,15 x m. 0,70



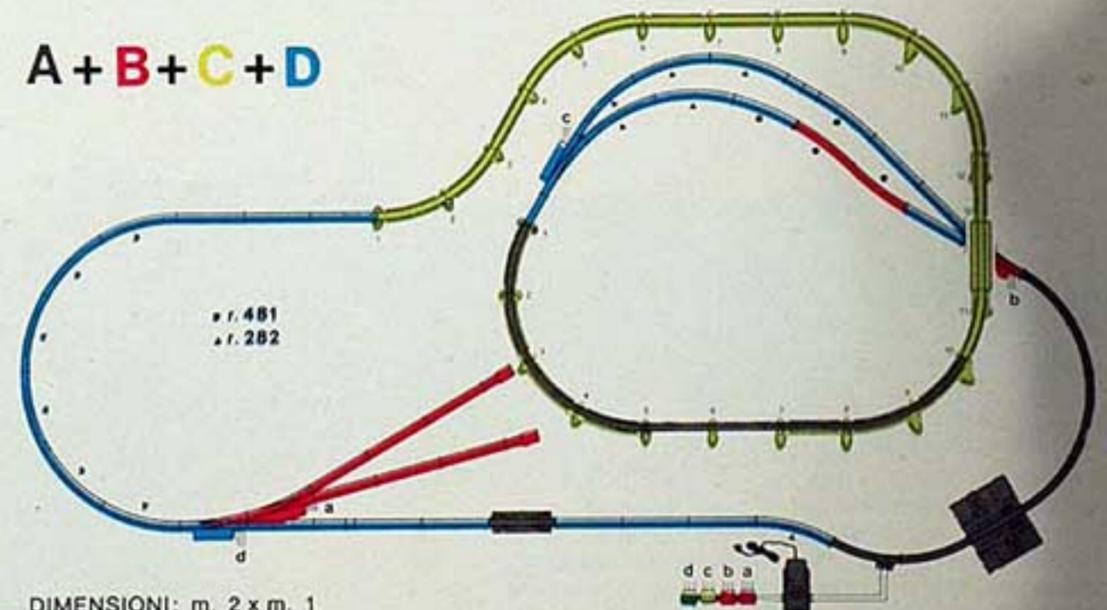
DIMENSIONI: m. 1,45 x m. 0,95



DIMENSIONI: m. 1,70 x m. 0,65



DIMENSIONI: m. 1,65 x m. 0,60



DIMENSIONI: m. 2 x m. 1



# LOCOMOTIVE



Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 161



9173

## Tedesca a vapore

9173

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.

Arrivo in stazione di un convoglio trainato dalla BR 10. Particolare di un plastico.



## Inglese a vapore

21/L

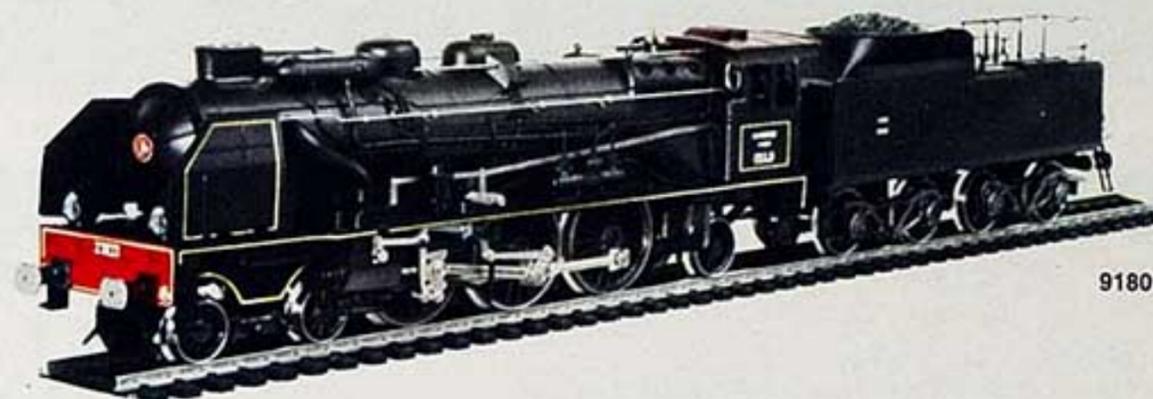
Le locomotive della classe « Jubilee » furono progettate nel 1934 da Stanier. Costruite per i treni espressi passeggeri erano molto veloci ed eccellenti arrampicatrici anche sui declivi delle colline nella regione del Midland. Centonovanta locomotive di questo tipo vennero costruite in totale. Il modello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



21/L

CONSEGNABILE SOLO IN ITALIA  
FABBRICATA IN ESCLUSIVA  
PER PECO-ENGLAND

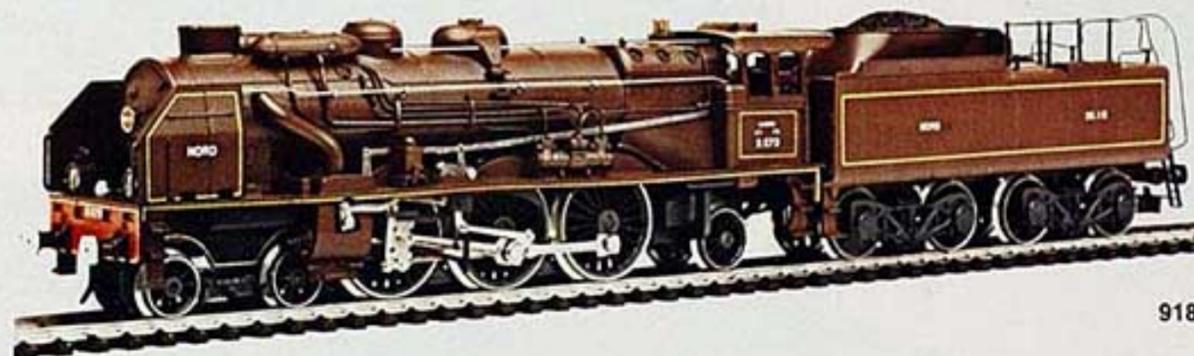
# Locomotive a vapore francesi



9180

9180 - 9181 - 9182

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 a Chantilly, una di queste locomotive, raggiunse la ragguardevole velocità di 174 km/h su una pendenza di 5 mm per metro. I modelli 9180 e 9182 rappresentano prototipi delle SNCF, mentre il modello 9181 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.



9181



9182



## Locomotive elettriche e diesel italiane

9161

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.



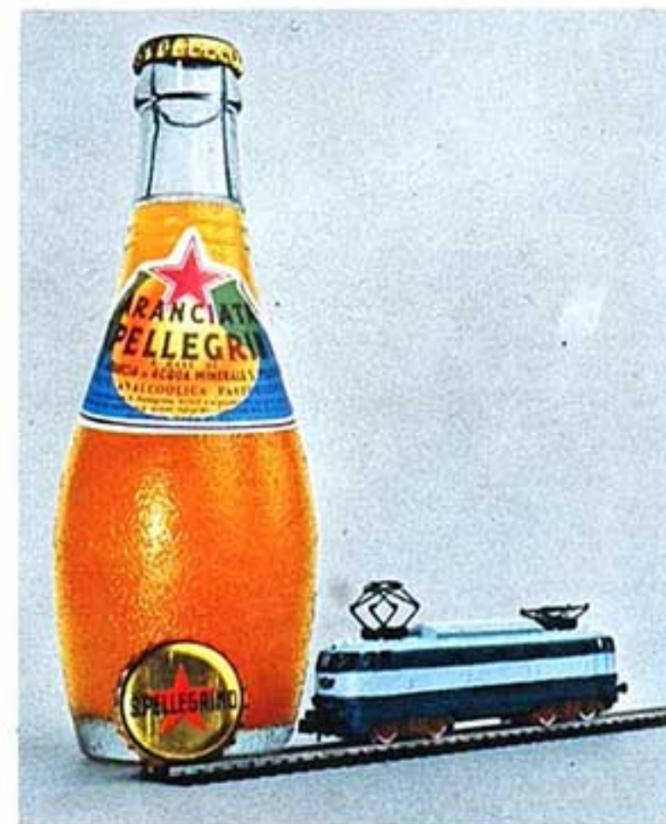
9161

9160

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.



9160



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

## Locomotive diesel tedesche

9170

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.



9170

9172

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.



9172

# Locomotiva diesel belga

9171

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.



9171

# Locomotive a vapore americane

9137

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



9137

9135

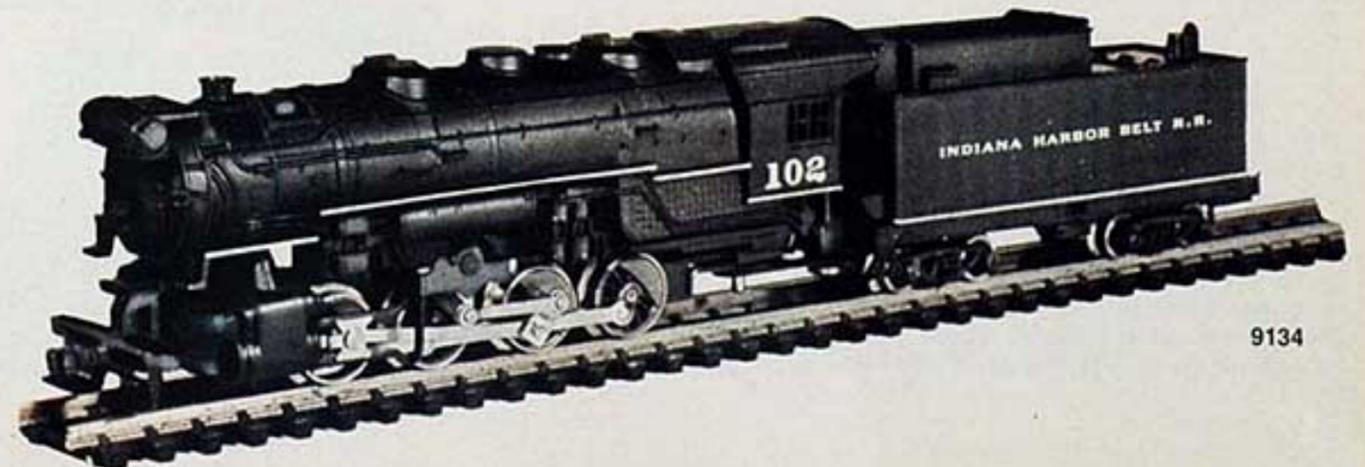
Locomotiva da manovra, con tender. Riproduzione del prototipo n. 96 classe C 16 a della Compagnia « Baltimore and Ohio ». Colorazione come da schema originale. Lunghezza cm. 10.



9135

9134

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



9134



9131

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 faro anteriore illuminato. Lunghezza cm. 15,5.



9131

9133

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.



9133

9130

Locomotiva americana a vapore con tender, tipo 4-6-2 « Pacific » della The Milwaukee Road. Il modello, con bellissimo funzionante e faro anteriore illuminato, è verniciato secondo lo schema originale delle motrici che nei favolosi anni 30 trainavano il convoglio « Chippewa Hiawatha Limited » tra Chicago ed Ontonagon. Lunghezza cm. 15,5.



9130

9132

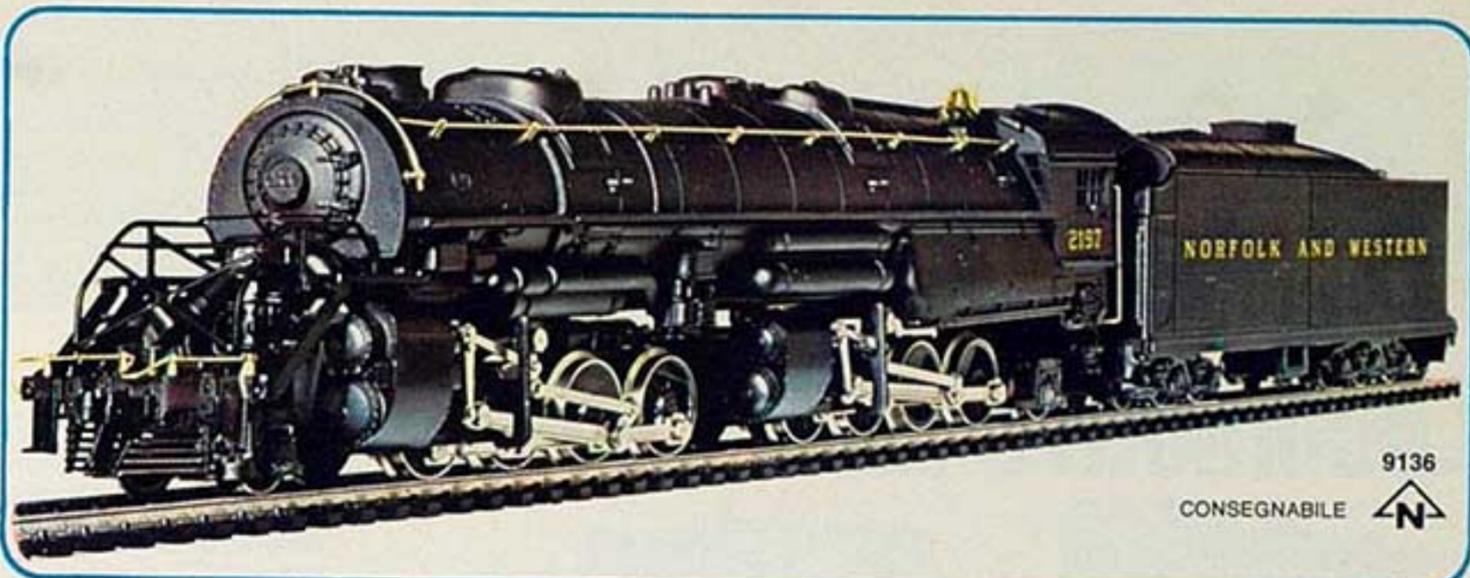
Locomotiva americana a vapore con tender, tipo 4-6-2 « Pacific » della Baltimore and Ohio. 21 locomotive di questo tipo vennero dedicate ad altrettanti Presidenti degli Stati Uniti ed alcune di esse, verniciate nei colori grigio e blu, furono adibite al servizio viaggiatori alla testa dei convogli « The Capitol Limited ». Il modello che proponiamo è dedicato, come il prototipo, al Presidente Polk ed ha il faro anteriore illuminato. Lunghezza cm. 15,5.



9132

**9136**

Una trentina di locomotive articolate Mallet « compound » con rodiggio 2-8-8-2, classe Y6b, furono costruite direttamente dalla Norfolk and Western nelle proprie officine di Roanoke-Virginia negli ultimi anni compresi tra il 1948 ed il 1952. I numeri di servizio delle locomotive erano compresi tra il 2171 ed il 2200. Le Y6b furono eccellenti macchine e le ultime costruite negli U.S.A., contrastarono validamente l'avvento della trazione diesel sulle linee della N&W fino al termine degli anni cinquanta. Il modello ha entrambi i gruppi motori, è dotato di illuminazione ed ha i biellismi funzionanti. Lunghezza del modello cm. 22,5.



9136  
CONSEGNABILE 

**9185**

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. La locomotiva, ora ricondotta nella sua veste originale, è conservata in perfetta efficienza e sovente viene usata per viaggi speciali. Lunghezza cm. 19.



9185  
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977 

**9186**

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. 19.



9186  
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1977 



# N

## Locomotive diesel americane



9144 - 9149

9141 - 9146

9142 - 9147

9143 - 9148

9140 - 9145

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

9140 SANTA FE  
9141 UNION PACIFIC  
9142 MILWAUKEE  
9143 PENNSYLVANIA  
9144 SOUTHERN PACIFIC

### UNITÀ FOLLE

9145 SANTA FE  
9146 UNION PACIFIC  
9147 MILWAUKEE  
9148 PENNSYLVANIA  
9149 SOUTHERN PACIFIC



9153

9152

9150

9151

9154

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.

9150 SANTA FE  
9151 BALTIMORE & OHIO  
9152 PENNSYLVANIA  
9153 UNION PACIFIC  
9154 CHICAGO AND NORTH WESTERN



9112



9102



9115



9105



9114



9104



9113



9103



9101

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**

9101 SANTA FE  
 9102 G.M. DEMO  
 9103 PENN. CENTRAL  
 9104 UNION PACIFIC  
 9105 BURLINGTON

**UNITÀ FOLLE**

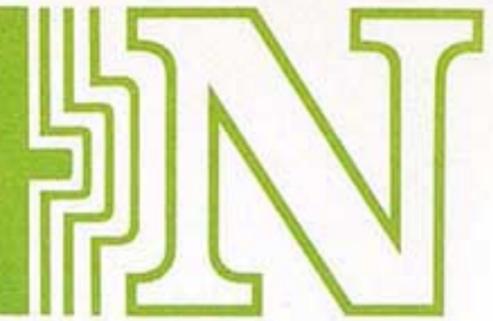
9111 SANTA FE  
 9112 G.M. DEMO  
 9113 PENN. CENTRAL  
 9114 UNION PACIFIC  
 9115 BURLINGTON



9111



# CARRI MERCE



## Carri merce Italiani

9316

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.



9316

9306

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.

9320

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.



9306



9320

## Carri merce tedeschi

9317

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

9307

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.



9317



9307

9308

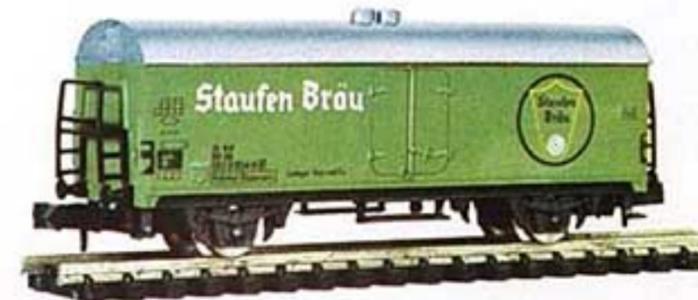
Stupenda riproduzione del carro chiuso per il trasporto delle banane « Chiquita ». Il carro ha le portiere apribili ed i portelloni per la aereazione di colore argento. Lunghezza cm. 7.

9313

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



9308



9313

9312

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

9310

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

9311

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

9309

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.



9312

9310

9311

9309

9309



9303

9301

9302

9300

9304

9305

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 9300, Esso 9301, Shell 9302, B.P. 9303, Aral 9304.



9305



9321

CONSEGNABILE



9321

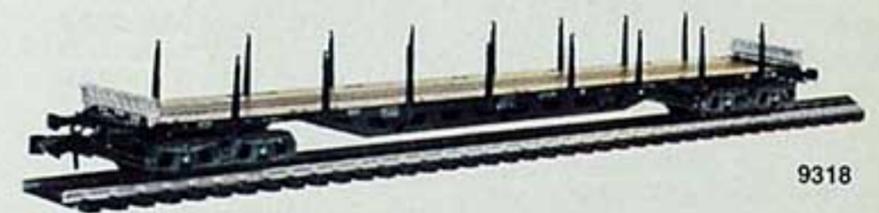
Carro cisterna per il trasporto di carburanti nei colori e con le iscrizioni della Industria Italiana Petroli «IP». Lunghezza cm. 5,5.

9319

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.



9319



9318

9318

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

## Belga

## Svedese

9315

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.



9315

9314

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



9314



## Carri merce americani

**9333** **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 9330, Union Pacific 9331, Central New Jersey 9332, Southern 9333.



9333



9330

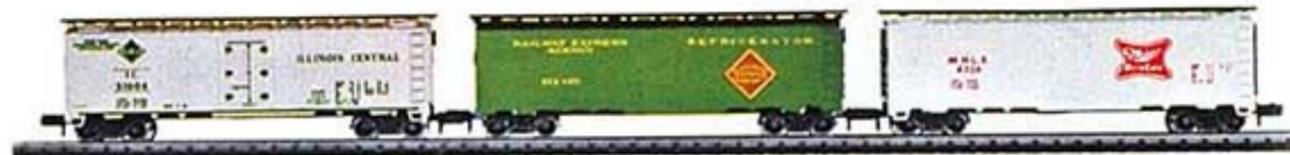
9331

9332

**9356** **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 9355, El Capitan 9356, Railway Express 9357, Miller High Life 9358.



9356



9355

9357

9358

**9345** **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 più disparate. Alcuni carri sono pure provvisti di portelli alle testate onde facilitare il carico dei legnami. Elenco dei colori disponibili: Northern Pacific 9345, Rio Grande 9346, Pennsylvania 9347, Seaboard 9348.



9345



9346

9347

9348

**9351** **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 9350, Canadian National 9351, New Haven 9352, Pace Maker 9353.



9351



9350

9352

9353

**2334/N** (non illustrato)  
 Carro aperto tipo « Box 50 F.T. » della Great Northern. Lunghezza cm. 10.

**9337** **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 9335, Minneapolis & St. Louis 9336, Canadian National 9337, Erie Lackawanna 9338.



9337



9335

9336

9338

**9399** **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.



9399

**9374** **BAY WINDOW CABOOSE**  
 Carro di coda detto Caboose della Norfolk & Western. 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.



9362



9360

9361

9363



9374

CONSEGNA PRIMI MESI 1977



**9362** **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 9360, Hooker 9361, U.T.L.X. 9362, Co-Op 9363.



**9365 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 9365, Dupont 9366, Gulf 9367, Union Starch 9368.



9365

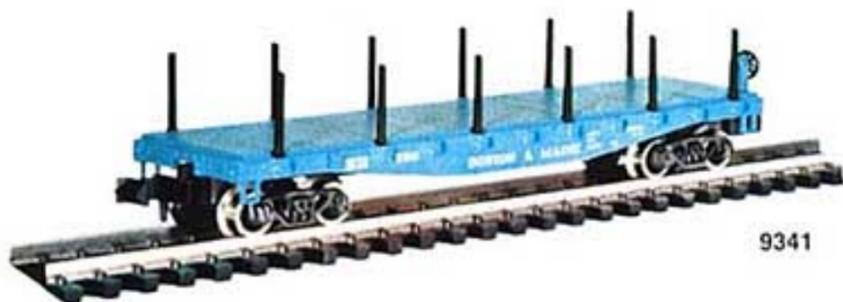


9366

9367

9368

**9341 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 9340, Boston & Maine 9341, Great Northern 9342, R.D.G. 9343.



9341



9340

9342

9343

**9371 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 Fé 9370, Union Pacific 9371, Southern Pacific 9372, Burlington 9373.



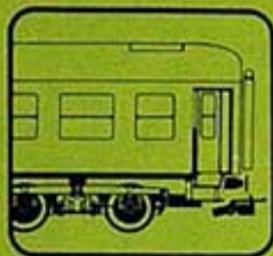
9371



9370

9372

9373



# CARROZZE



## Carrozze italiane

9820

Confezione per illuminare le carrozze:

9521 - 9524 - 9525 - 9526 - 9527 - 9528 - 9529 - 9530 -  
9531 - 9532 - 9533 - 9534 - 9535 - 9536 - 9537 - 9538 -  
9539 - 9540 - 9541 - 9542 - 9543 - 9552/3/4/5.

9524

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.

9526

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. 16,8.

9530

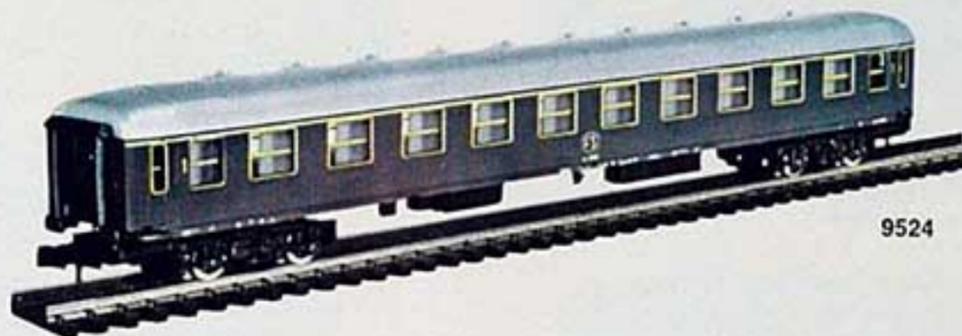
Carrozza con letti di C.I.W.L. Modello completo di arredamento interno e con scritte e fregi originali. Il prototipo, realizzato dalla Fiat è in servizio sulle principali linee internazionali. Lunghezza centimetri 16,8.

9522

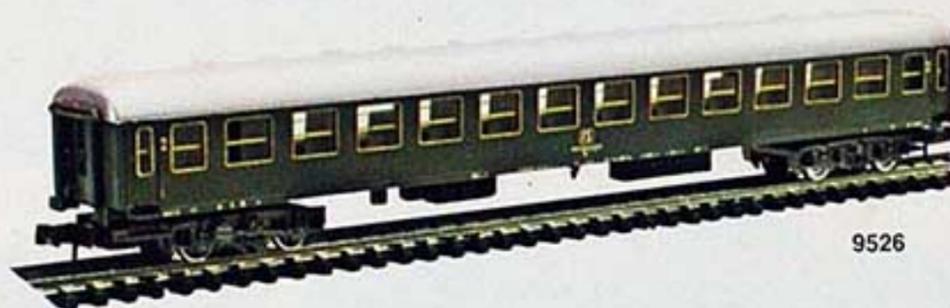
Carrozza passeggeri AZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di prima classe destinato alla composizione di convogli rapidi con velocità oltre 180 km/h. Caratteristiche le portiere in color giallo oro e la riga rossa orizzontale che contraddistingue questo tipo di veicoli. Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli « Minden Deutz » ed è lungo cm. 16,8.

9523

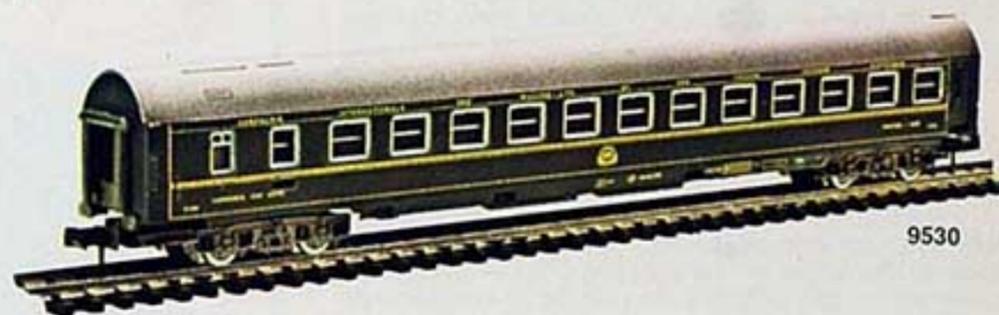
Carrozza passeggeri BZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di seconda classe con le stesse caratteristiche del modello 9522.



9524



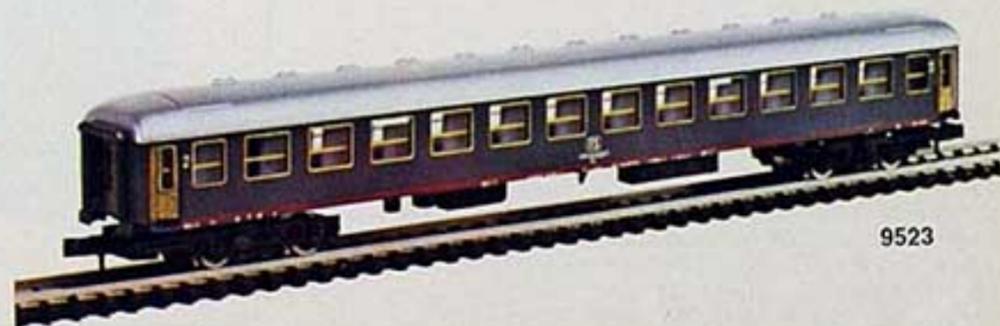
9526



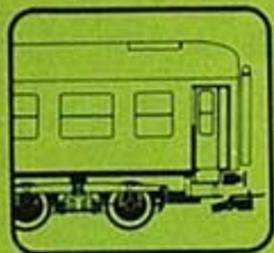
9530



9522



9523



## Carrozze francesi

9528

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



9528

9552

Carrozza bagagliaio-doccia della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).

Il prototipo Fg 1290, costruito nel 1929 dalla Metropolitan Carriage, è entrato in composizione con i treni « Espressi » più famosi.

Il modello è proposto nel caratteristico color blu con iscrizioni in giallo oro. I carrelli sono del tipo PP CIWL.

Lunghezza del modello cm. 13,3.

9555

Carrozza « Pullman » della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).

Il prototipo VP 4150 è stato costruito dalla E.T.C. nel 1929 ed appartiene alla serie « Côte d'Azur ». I colori blu e bianco del modello e le iscrizioni corrispondono agli originali. La vettura è completa di arredamento.

Lunghezza del modello cm. 14,7.

9553

Carrozza ristorante della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).

Il prototipo, cui il modello s'ispira, è il VR 3345 costruito nel 1928 che ha fatto parte dei convogli più famosi quali la « Flèche d'Or » ed il Train Bleu. I colori e le iscrizioni del modello corrispondono a quelli dell'originale. I carrelli sono del tipo PP della CIWL. Vettura completa di arredamento.

Lunghezza del modello cm. 14,7.

9554

Carrozza con letti della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).

La carrozza con letti Lx, prototipo scelto per la riproduzione, venne costruita nel 1930 ed entrò in servizio nei convogli di lusso.

Essa rappresentò in quegli anni il più elevato livello di comodità nel campo dei veicoli ferroviari. Carrelli tipo PP della CIWL. Il modello è completo di arredamento.

Lunghezza del modello cm. 14,7.

TUTTE LE CARROZZE « N » POSSONO ESSERE ILLUMINATE CON IL KIT 9820



9552

CONSEGNA 2ª SEMESTRE 1977



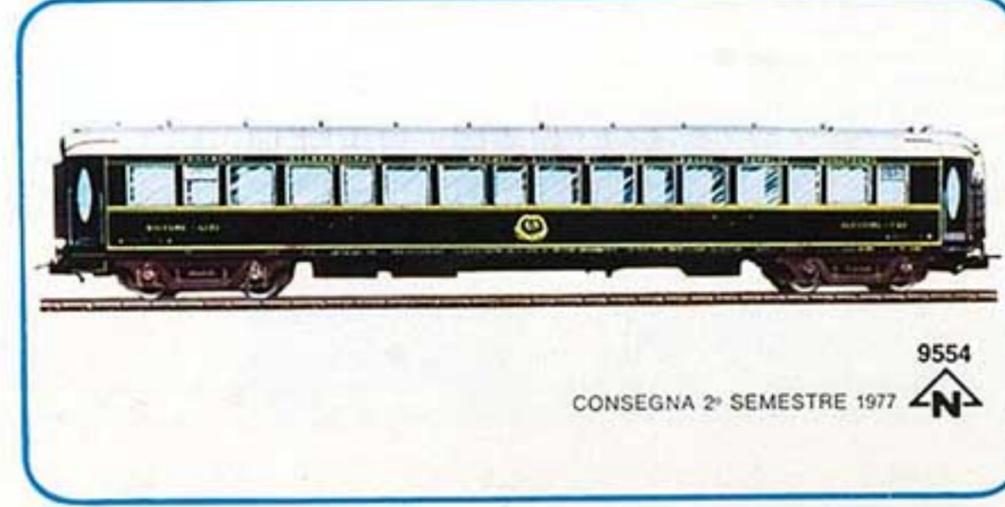
9555

CONSEGNA 2ª SEMESTRE 1977



9553

CONSEGNA 2ª SEMESTRE 1977



9554

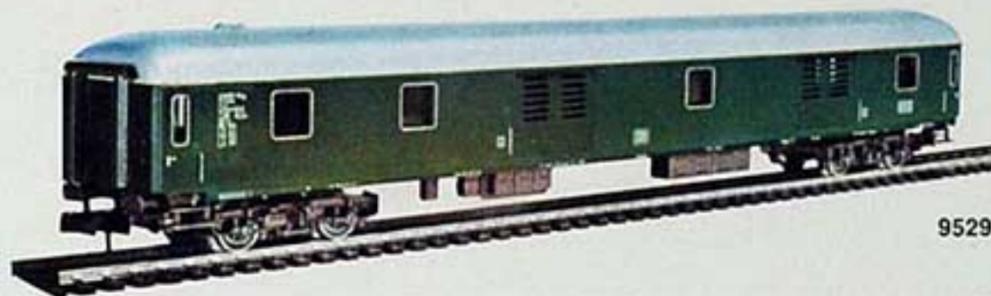
CONSEGNA 2ª SEMESTRE 1977



# Carrozze tedesche

9529

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



9529

9527

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



9527

9525

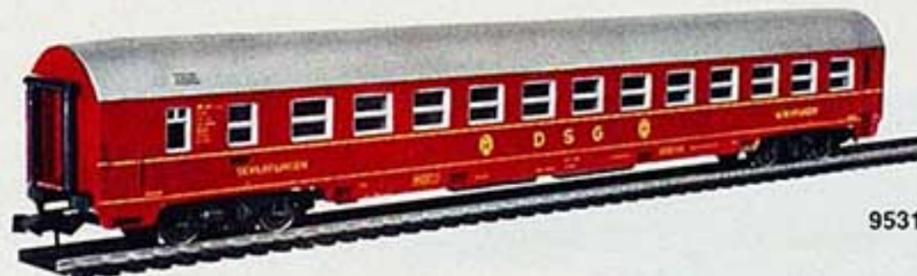
Carrozza di 1ª classe delle Ferrovie Federali Tedesche. Completa di arredamento. Il prototipo viene usato per servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.



9525

9531

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



9531

9521

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.



9521

# Carrozze americane degli anni '20

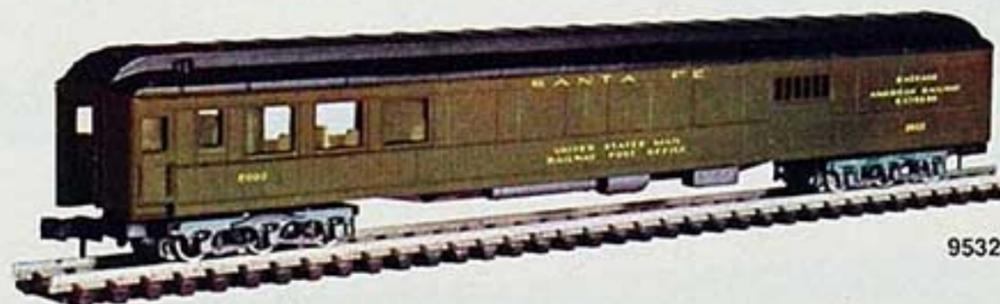
9820

Confezione per illuminare le carrozze:

9521 - 9524 - 9525 - 9526 - 9527 - 9528 - 9529 - 9530 - 9531 - 9532 - 9533 - 9534 - 9535 - 9536 - 9537 - 9538 - 9539 - 9540 - 9541 - 9542 - 9543 - 9552/3/4/5.

9532

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



9532

9533

Carrozza come la 9532 ma nei colori della Compagnia Baltimore and Ohio.

9534

Carrozza come la 9532 ma nei colori della Compagnia Pennsylvania Rail Road.

9535

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. 15,5.



9535

9536

Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia Baltimore and Ohio.

9537

Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia Pennsylvania Rail Road.



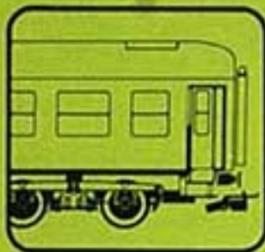
9533

9534



9536

9537



# N

**9539**

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.



9539

**9538**

Carrozza come la 9539 ma nei colori della Compagnia Santa Fé.



9538

9540

**9540**

Carrozza come la 9539 ma nei colori della Compagnia Pennsylvania Rail Road.



9543

**9543**

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.



9542

9541

**9542**

Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia Baltimore and Ohio.

**9541**

Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia Santa Fé.

**9547**

Carrozza belvedere tipo «observation» nei colori bruno ed arancio della «The Milwaukee Road». Riproduce la carrozza di coda usata nella composizione del convoglio «Chippewa Hiawatha Limited». Completo di arredamento interno, il modello è munito di carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 15,5.



9547



9546

**9546**

Carrozza «Pullman» nei colori bruno ed arancio della «The Milwaukee» per il treno «Chippewa Hiawatha Limited». Modello completo di arredamento interno, carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 15,5.

**9545**

Carrozza «Combination» nei colori bruno ed arancio della «The Milwaukee Road» per il treno «Chippewa Hiawatha Limited». Completa di arredamento interno, carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 15,5.



9545

**9548**

Carrozza «Diner» nei colori bruno ed arancio della «The Milwaukee Road» per il treno «Chippewa Hiawatha Limited». Modello completo di arredamento interno; carrelli a tre assi. Lunghezza cm. 15,5.



9548

CONSEGNABILE

# Carrozze aerodinamiche americane

**9501**

Vagone bagagliaio-postale per lo smistamento della corrispondenza espresso ed il trasporto di merci varie della Chicago N.W. Lunghezza cm. 16.

**9500**

Carrozza come la 9501 ma nei colori della Compagnia Union Pacific.

**9502**

Carrozza come la 9501 ma nei colori della Compagnia Pennsylvania Rail Road.



9501



9500

9502

**9503**

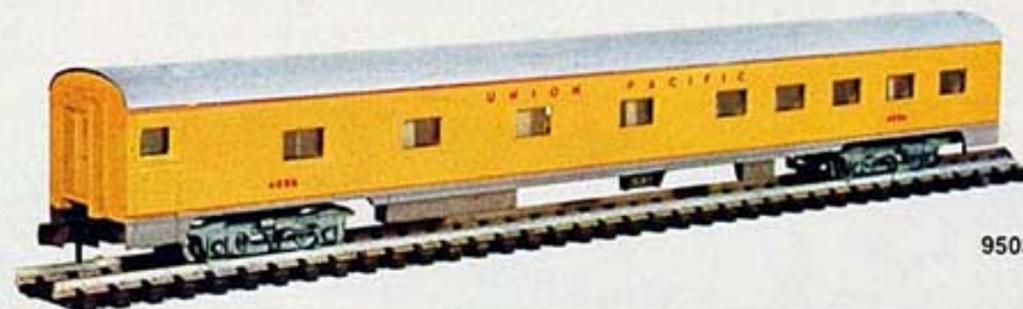
Carrozza con letti della compagnia americana Union Pacific completa di arredamento interno. Il prototipo riprodotto contiene 10 cabine singole e 6 cabine doppie. Lunghezza cm. 16.

**9504**

Carrozza come la 9503 ma nei colori della Compagnia Chicago North and Western.

**9505**

Carrozza come la 9503 ma nei colori della Compagnia Pennsylvania Rail Road.



9503



9504

9505

**9508**

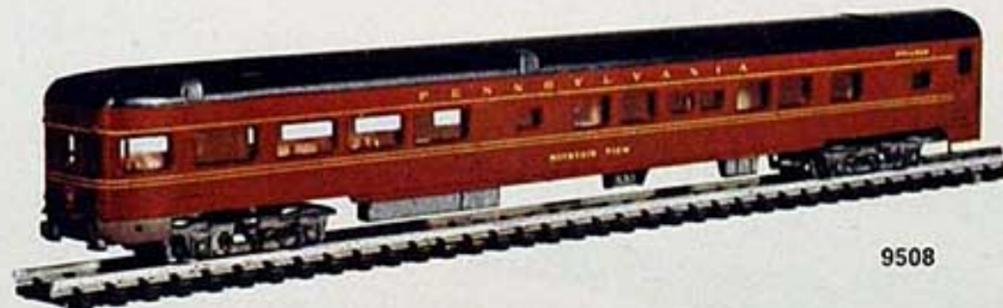
La carrozza Mountain View e la gemella Tower View della Pennsylvania sono le carrozze belvedere del treno Broadway Limited. Furono costruite dalla Pullman Standard. Lunghezza cm. 16. Completa di arredamento interno.

**9506**

Carrozza come la 9508 ma nei colori della Compagnia Union Pacific.

**9507**

Carrozza come la 9508 ma nei colori della Compagnia Chicago North and Western.



9508



9506

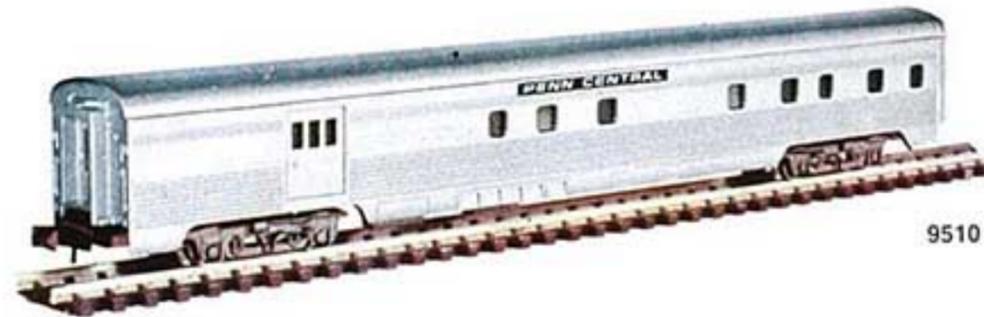
9507



**9510**  
Bagagliaio della Penn Central completo di arredamento interno. Nessun treno passeggeri è completo senza un bagagliaio. Lunghezza cm. 15,2.

**9509**  
Carrozza come la 9510 ma nei colori della Compagnia Santa Fé.

**9511**  
Carrozza come la 9510 ma nei colori della Compagnia Southern Pacific.



9510



9509

9511

**9514**  
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. Lunghezza cm. 15,2.

**9512**  
Carrozza come la 9514 ma nei colori della Compagnia Santa Fé.

**9513**  
Carrozza come la 9514 ma nei colori della Compagnia Penn Central.



9514



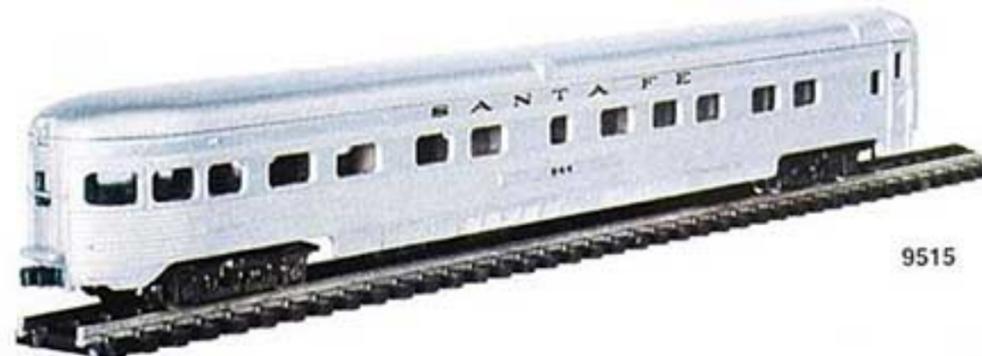
9512

9513

**9515**  
Perfetta riproduzione della carrozza belvedere del tipo «Observation» completa di arredamento interno. Il modello riproduce il prototipo in uso presso la Santa Fé. Lunghezza cm. 16.

**9516**  
Carrozza come la 9515 ma nei colori della Compagnia Penn Central.

**9517**  
Carrozza come la 9515 ma nei colori della Compagnia Southern Pacific.



9515



9516

9517

## Assortimenti carri e carrozze

N

9544

Assortimento composto da un pezzo per tipo dei seguenti vagoni passeggeri: 9524 - 9525 - 9526 - 9527.

9398

Assortimento composto da un pezzo per tipo dei seguenti vagoni merci: 9315 - 9312 - 9316 - 9310 - 9302 - 9306.



9544



9398

# MATERIALE D'ARMAMENTO

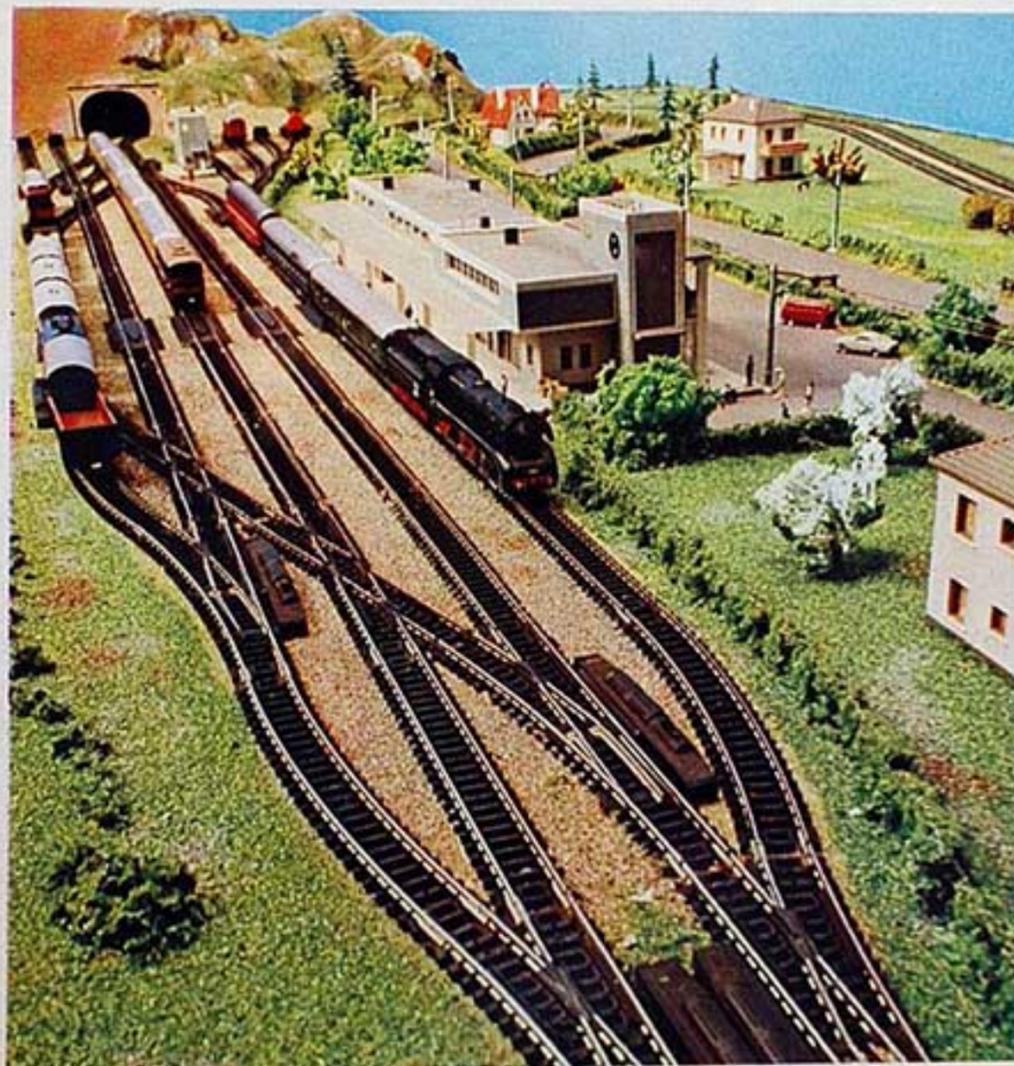
N

**Il sistema Rivarossi nei binari dello scartamento «N»**

Il binario Rivarossi per i treni in scala «N» ha lo scartamento internazionale di 9 mm. È stato progettato e realizzato tenendo conto delle norme NEM ed NMRA. Le rotaie, in lega speciale inossidabile, consentono un'ottima conduzione di corrente e quindi assicurano

ideali condizioni di funzionamento alle motrici. Gli elementi di binario curvo sono caratterizzati da tre differenti raggi: dal più piccoli come raggio 249 mm. a quello successivo con raggio 282 mm. che consente l'attuazione, in curva, della linea a doppio binario con interbinario normale; infine il raggio 481 mm: per linee su cui far circolare i con-

vogli ad elevata velocità. Oltre agli scambi di diversi tipi, il sistema Rivarossi N prevede un binario flessibile che può essere impiegato per la costruzione di tratti di linea con raggi di curvatura a piacere e per collegamenti con percorso di qualsiasi forma.

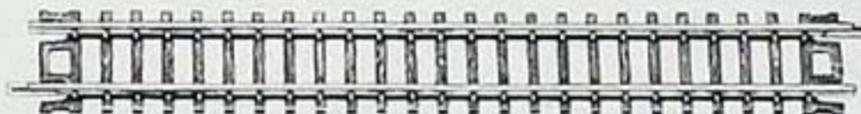


## Binari

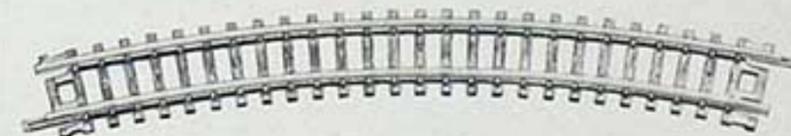
### NOTA GENERALE

Tutti gli accessori con azionamento elettromagnetico (tensione d'alimentazione 15 Volt in corrente alternata) sono comandabili a distanza tramite il dispositivo 4201 da collegarsi alle

prese in c.a. di uno dei nostri trasformatori. Le caratteristiche di questi sono illustrate nel capitolo loro dedicato in altra parte del catalogo.

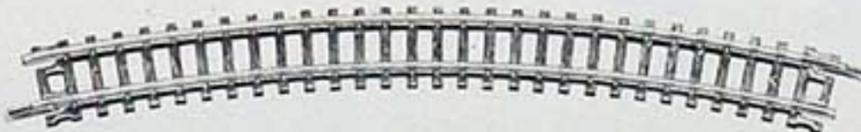


9701  
Elemento di binario diritto. Lunghezza mm 124.



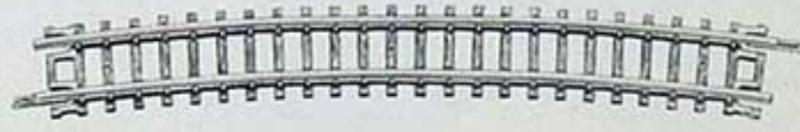
9710  
Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.

9711  
Elemento di binario curvo - 24 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.



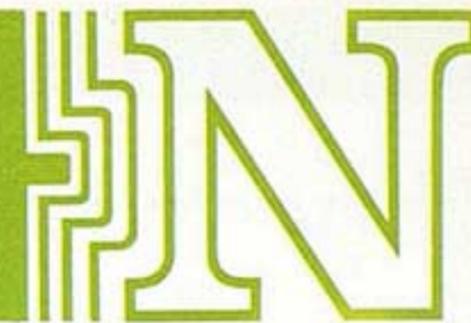
9720  
Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 282 mm.

9721  
Elemento di binario curvo - 24 elementi formano un cerchio con raggio 282 mm.



9726  
Elemento di binario curvo ad ampio raggio - 24 elementi formano un cerchio con raggio 481 mm.

# Scambi ed incroci



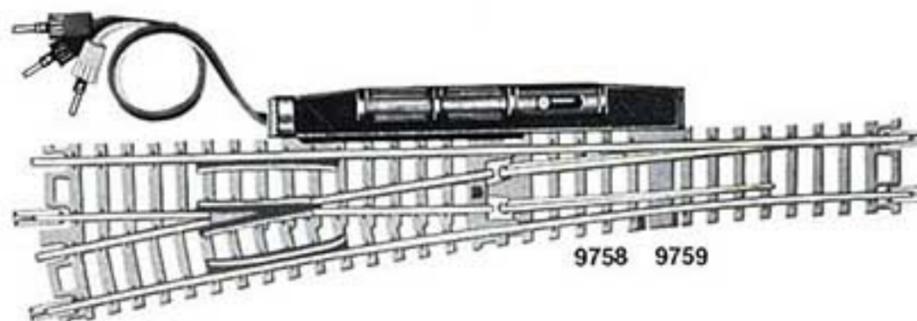
Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi pag. 161.

## 9700

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.



9700



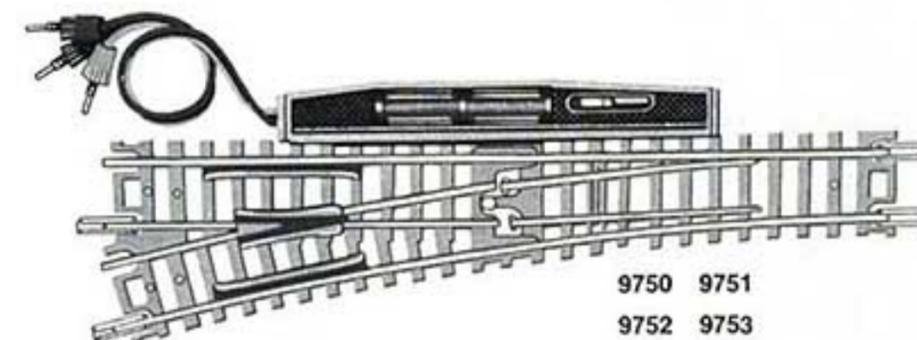
9758 9759

## 9758

Deviatore sinistro con comando elettromagnetico e manuale. Il tratto diritto è lungo 154 mm. Il tratto deviato si stacca dal diritto con un angolo di 10 gradi.

## 9759

Deviatore destro con le stesse caratteristiche dell'art. 9758.



9750 9751  
9752 9753

## 9750

Deviatore sinistro con comando elettromagnetico e manuale. Caratteristiche geometriche uguali agli elementi di binario 9701 per il tratto diritto e 9726 per quello deviato.

## 9751

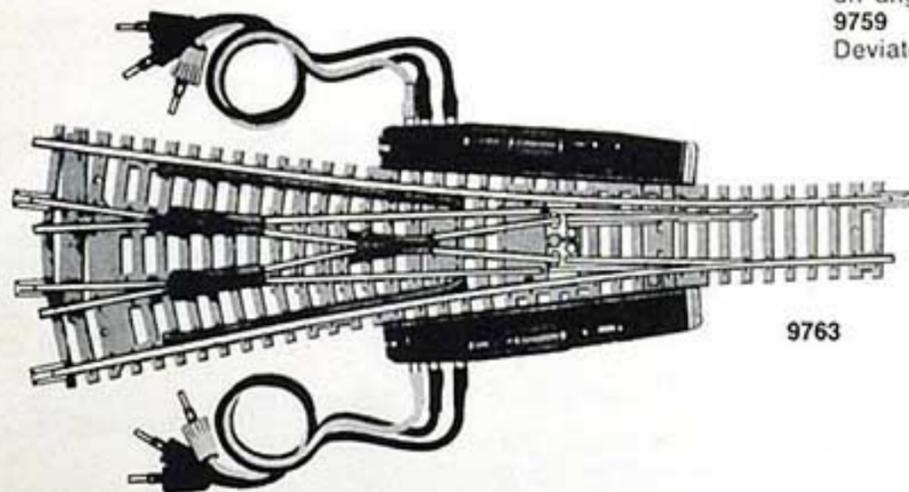
Deviatore destro con le stesse caratteristiche dell'art. 9750.

## 9752

Deviatore sinistro con comando solamente manuale. Caratteristiche geometriche identiche a quelle dell'art. 9750.

## 9753

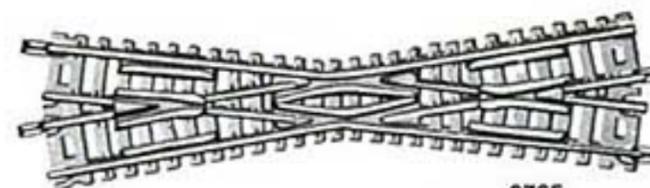
Deviatore destro con comando solamente manuale. Caratteristiche geometriche identiche a quelle dell'art. 9751.



9763

## 9763

Deviatore a tre vie con comando elettromagnetico e manuale. Il tratto diritto centrale è lungo mm. 154. I due tratti devianti si staccano dal diritto centrale con un angolo di 10 gradi.

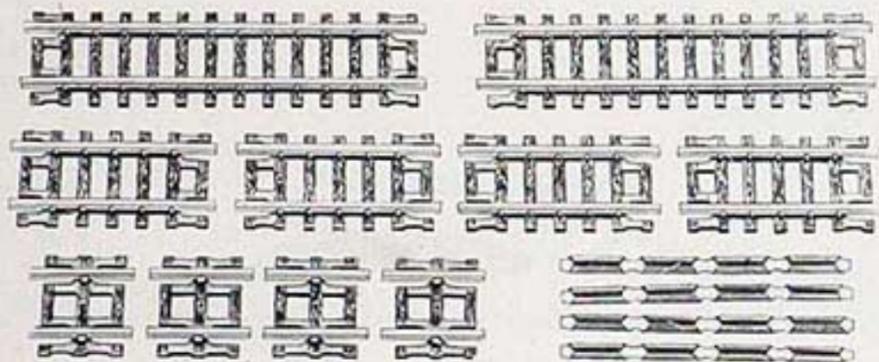
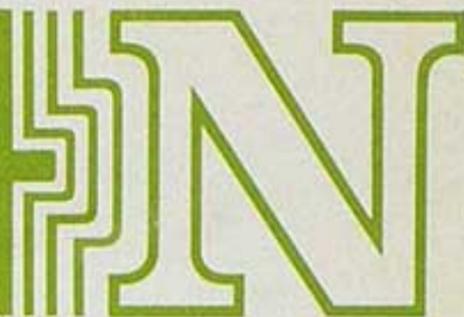


9765

## 9765

Incrocio. I tratti di binario s'intersecano con un angolo di 15 gradi ed hanno entrambi una lunghezza di mm. 124. Nella confezione sono compresi elementi di rotaia compensatori per predisporre l'incrocio, nel tracciato, con intersezione destra oppure sinistra.

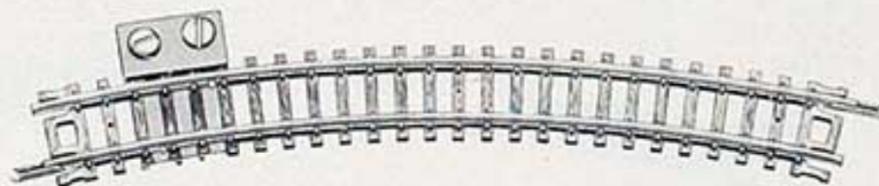
# Binari speciali ed accessori



9709

## 9709

Assortimento binari speciali comprendente:  
 n. 2 elementi di binario dritto corrispondenti a 1/2 lunghezza dell'art. 9701. Lunghezza mm. 62.  
 n. 4 elementi di binario dritto corrispondenti a 1/4 di lunghezza dell'art. 9701. Lunghezza mm. 31.  
 n. 4 elementi di binario dritto corrispondenti ad 1/8 di lunghezza dell'art. 9701. Lunghezza mm. 15,5.  
 n. 24 giunzioni per il collegamento delle rotaie.



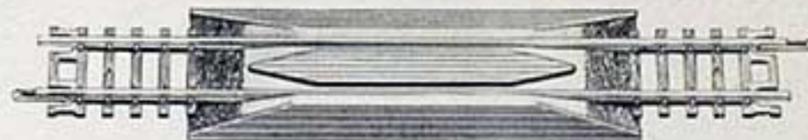
9712

## 9712

Binario curvo come 9710 ma con presa corrente.

## 4403

Cavetto di collegamento per 9712.



9702

## 9702

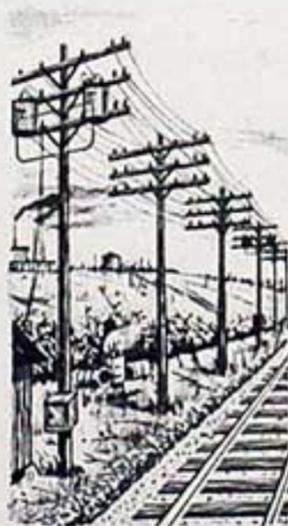
Elemento di binario dritto con dispositivo per rimettere in « via » eventuali vagoni deragliati o per agevolare la posa sul binario dei veicoli.  
 Lunghezza mm. 124.



9822

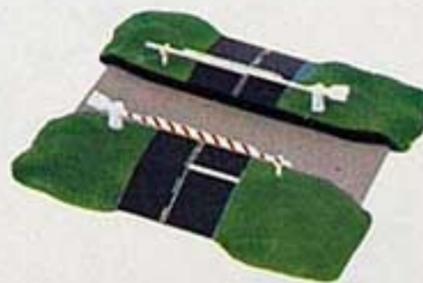
## 9822

Confezione comprendente un terminale per binario tronco di tipo europeo ed un secondo di tipo americano. Gli elementi, di semplicissimo assemblaggio, possono essere indifferentemente collocati sugli elementi di binario dritto e curvo.



9801

9801  
 Pali telefonici (12 pezzi).



9800

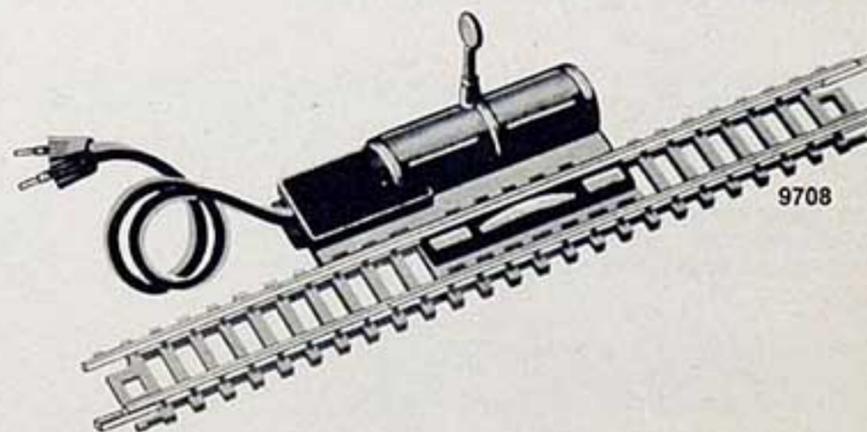
9800  
 Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

## 9735

Congiunzione (48 pezzi).

## 9738

Congiunzione isolante (12 pezzi).



9708

## 9708

Elemento di binario dritto con dispositivo di comando elettromagnetico che consente di sganciare i veicoli ferroviari.  
 Lunghezza mm. 124.

## NOTE GENERALI

Nella installazione di un tracciato ferroviario può presentarsi la necessità di attuare un tratto di binario in salita, discesa o sopraelevato.

Comunque in queste condizioni la linea sarà essenzialmente costituita da elementi di binario normale sostenuti da elementi di impalcato, o viadotto, curvi o dritti e poggerà su appositi piloni ad altezza crescente progressiva per i tratti acclivi (in salita e discesa) e su piloni ad altezza costante per il tratto sopraelevato.

I piloni per rampa art. 9741 sono numerati progressivamente dall'1, il più basso, al 12 il più alto e debbono essere usati nell'ordine di successione. Il collegamento tra i tratti di linea in salita e discesa può avvenire con un prolungamento in sopraelevata supportato dai piloni ad altezza costante art. 9742 su cui poggiano gli elementi di impalcato dritti o curvi e relativi elementi di binario oppure, per i soli tratti dritti, un qualsiasi ponte già completo di binario, scelto a piacimento tra i tipi illustrati in questa pagina.

### 9742

Confezione contenente 4 piloni e 4 travate. Usando questa confezione con la confezione 9741 è possibile allungare il sovrappasso alla fine delle rampe. Inoltre al posto delle quattro travate si possono usare i ponti illustrati in questa pagina.

### 9741

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.

### 9747

Ponte ferroviario a via superiore poggiante su travate a traliccio tipo Warren. Completo di binario con lunghezza mm. 124.

### 9746

Ponte ferroviario a via inferiore sostenuta da travate a traliccio tipo Warren. Completo di binario con lunghezza mm. 124.

### 9748

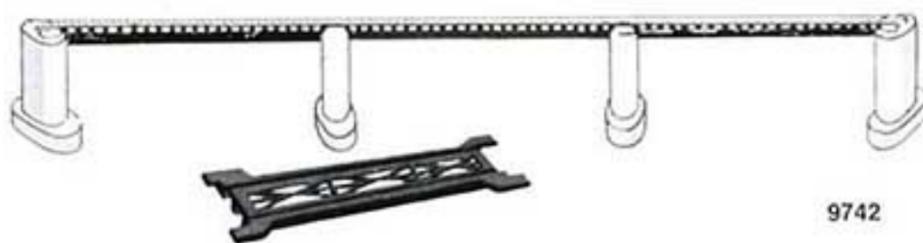
Ponte ferroviario a via inferiore sostenuta da travate composite a parete piena. Completo di binario con lunghezza mm. 124.

### 9743 (non illustrato)

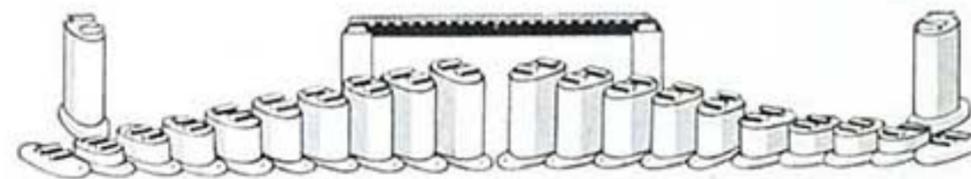
Travata curva per binari 9710.

### 9749 (non illustrato)

Travata per binari dritti.



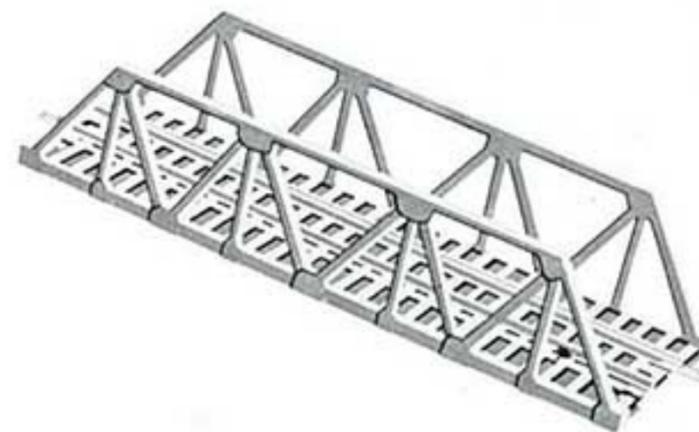
9742



9741



9747

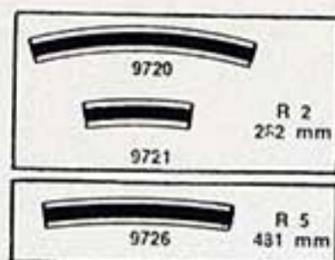
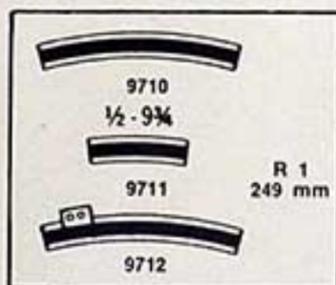
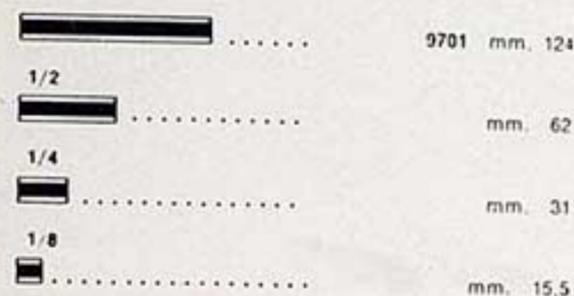


9746



9748

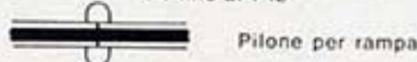
# Simbologia per tracciati ed esemplificazioni tecniche



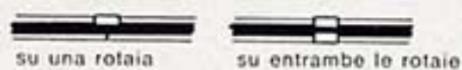
Numero del posto di comando



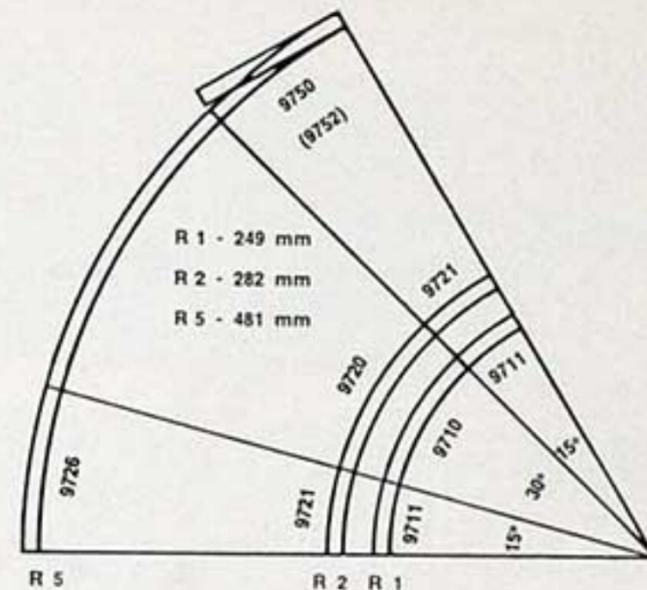
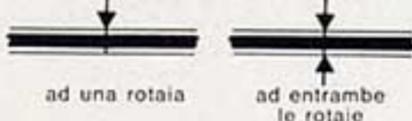
P1 fino al P12



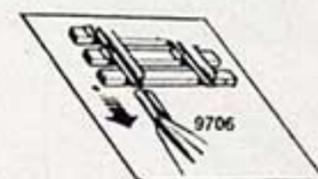
Congiunzione isolata



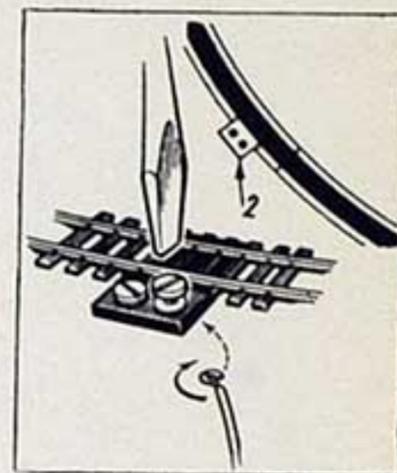
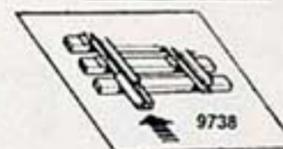
Collegamento elettrico



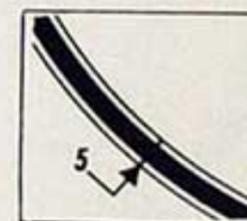
Gli elementi di binario curvo possono avere tre diversi raggi di curvatura e diverso angolo al centro



Come sostituire una congiunzione normale 9706 con altra isolata 9738.

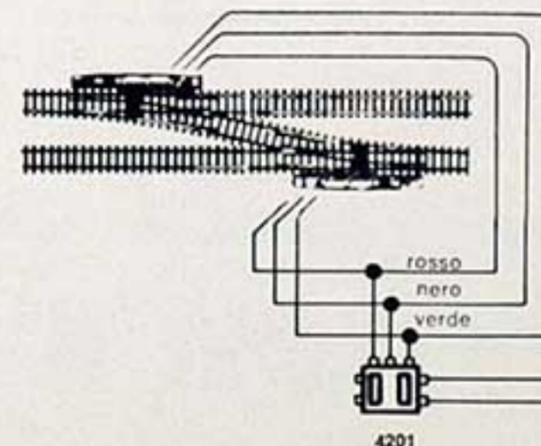
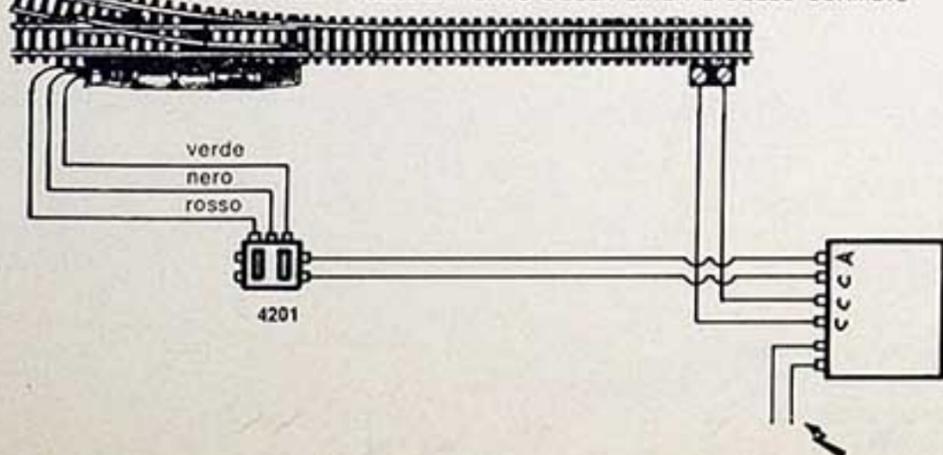


I fili d'alimentazione provenienti dal trasformatore debbono essere collegati alla morsettiera dell'elemento di binario 9712.



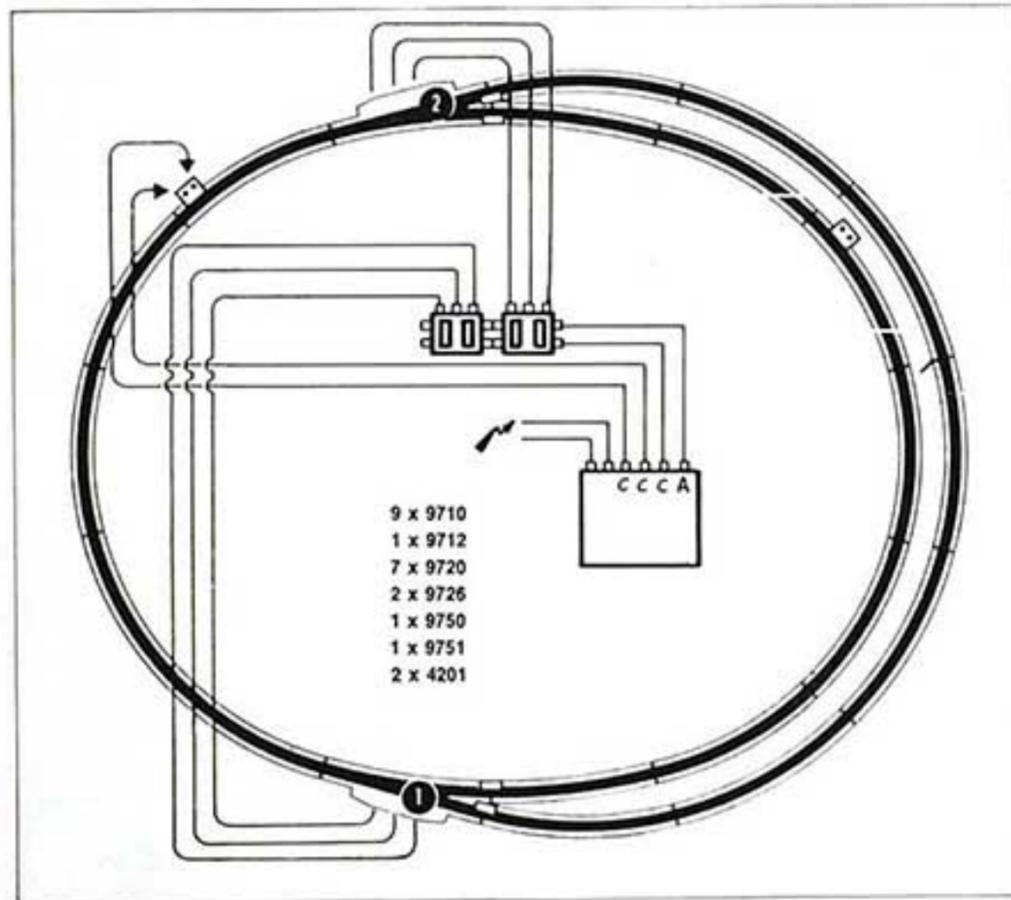
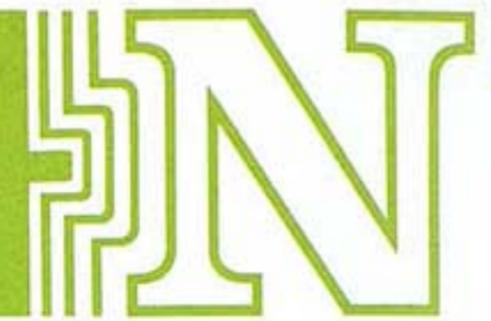
Il circuito può essere diviso in tratti elettricamente sezionati. I numeri indicano i punti di alimentazione mentre i rettangolini bianchi indicano le congiunzioni isolanti. Per i collegamenti elettrici vedasi quanto previsto nel manuale Rivarossi 74830 per i treni in scala HO.

SCHEMA DI COLLEGAMENTO DELLA LINEA E DELLO SCAMBIO

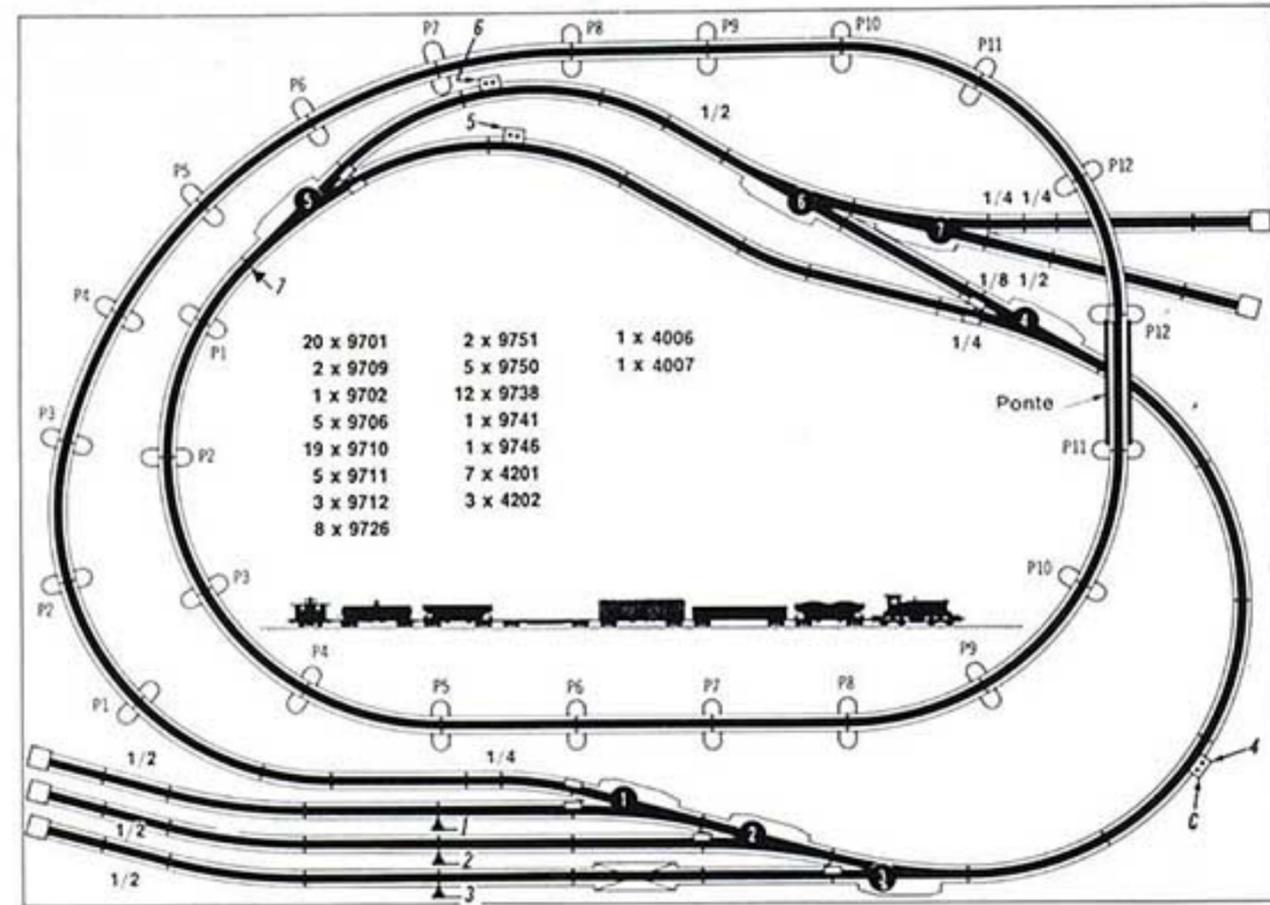


COLLEGAMENTO PER IL COMANDO SIMULTANEO DI DUE SCAMBI IN UNA COMUNICAZIONE

# Esempi di tracciati



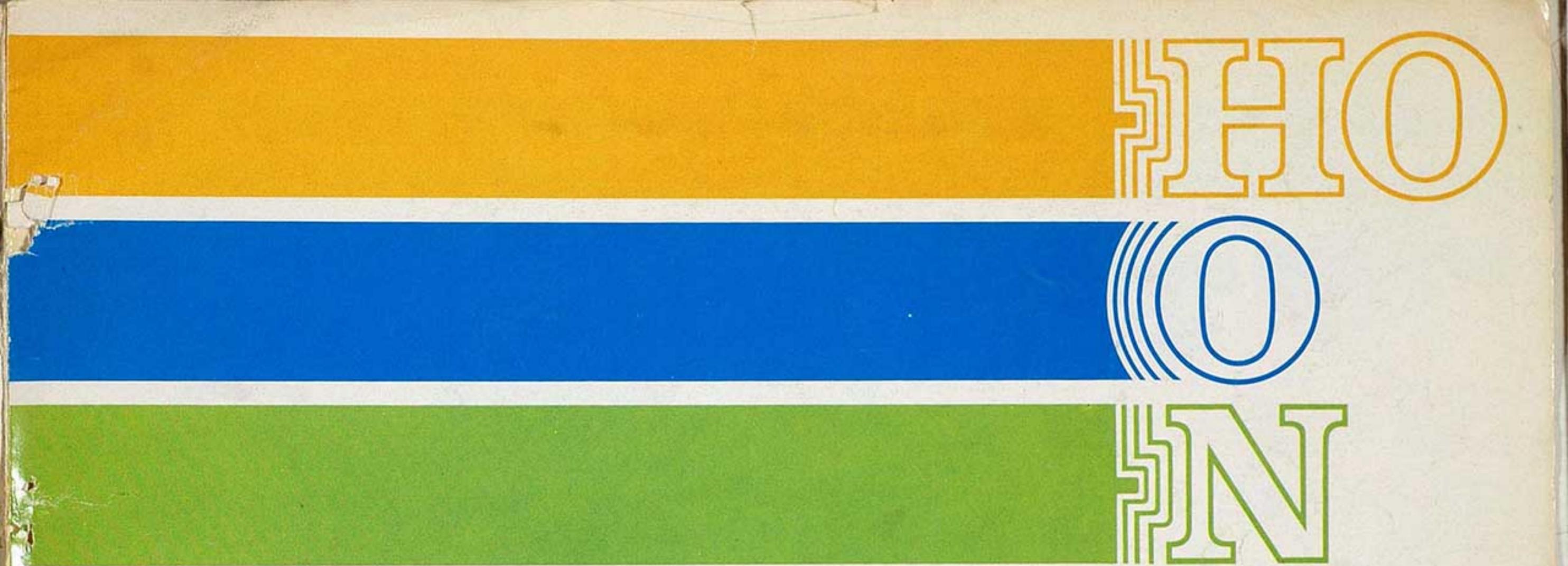
DIMENSIONI cm. 61 x 69



DIMENSIONI cm. 81,5 x 115

## Parti di ricambio "N"

- 110015 Spazzola con molla di pressione per motori.
- 110043 Anello di aderenza per ruote motrici  $\varnothing$  6,5.
- 110125 Anello di aderenza per ruote motrici  $\varnothing$  8,5 e  $\varnothing$  9.
- 110528 Anello di aderenza per ruote motrici  $\varnothing$  10,8 e  $\varnothing$  12,2.
- 112728 Anello di aderenza per ruote motrici  $\varnothing$  7,5.
- 113728 Anello di aderenza per ruote motrici  $\varnothing$  7,4.
- 109970 Asse con ruote isolate nere  $\varnothing$  5,2 per carri e carrozze americane.
- 110367 Asse con ruote non isolate  $\varnothing$  5,2 per carrozze americane con illuminazione interna.
- 110866 Asse con ruote non isolate  $\varnothing$  5,6 per carrozze europee.
- 110920 Asse con ruote isolate nere  $\varnothing$  6,2 per carri europei.



HO

O

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

## 4006 (220 V)

Trasformatore-raddrizzatore adatto per tutte le locomotive RIVAROSSÌ 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.

## 4007 (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.

## 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.

## 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.

## 4210

Posto di comando a pile, il dispositivo dev'essere completato con due pile piatte da 4,5 V tipo **SUPERPILE** n. 50.

I trasformatore-raddrizzatori 4006 - 4002 - 4007 - 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.



4006



4007



4102



4022 4012

4002



4003 4013

4023



4210

## Dispositivo sonoro per "HO" "O" "N"

### 4909

Dispositivo elettronico a transistori per l'emissione di caratteristici suoni ferroviari di una locomotiva a vapore. L'apparecchiatura è corredata da comandi separati per la regolazione progressiva, partendo da zero, del ritmo di scappamento (sbuffi della locomotiva) e della tonalità. Comando separato per l'emissione del caratteristico fischio della locomotiva (tipico fischio europeo). Il dispositivo deve essere alimentato a 15 volt in corrente alternata per mezzo di uno dei nostri trasformatore.

### 4910

Dispositivo identico al 4909 ma predisposto per l'emissione del fischio caratteristico di una locomotiva americana.



4909

## 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 poichè 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 4007 - 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 del trasformatore 4102 - 4111 - 4121, che eroga 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

**4006 (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.

### 4007 (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 accidentati 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

**4210**  
Complesso costituito da una scatola con invertitore 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

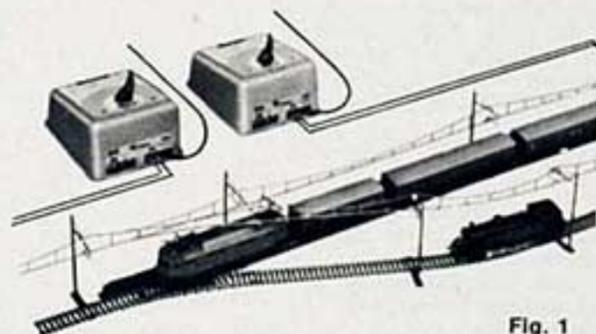


Fig. 1

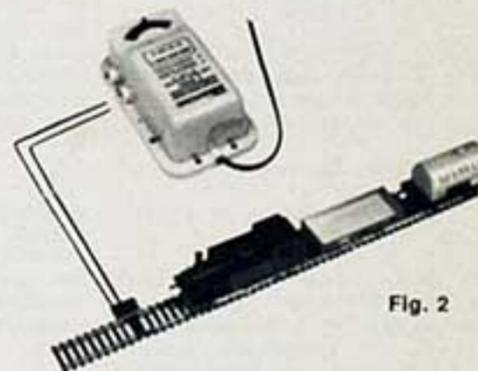


Fig. 2

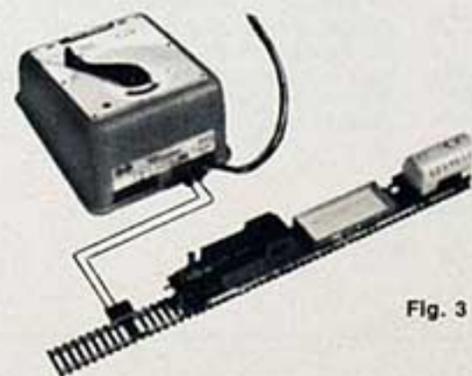


Fig. 3

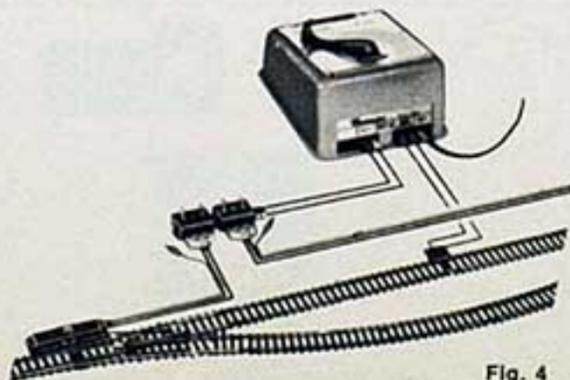


Fig. 4

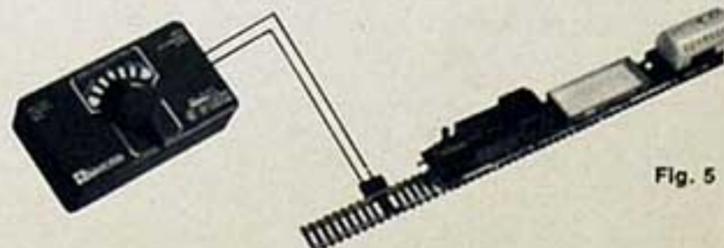


Fig. 5

# 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)

• "...infatti abbiamo potuto ammirare una stupenda realizzazione della locomotiva "Mikado" Gruppo 39, ricca di sovrastrutture e particolari che la pongono tra modelli di classe superiore e..."  
• "...Un simile capolavoro ci ha fatto rimpiangere la scarsa potenzialità del nostro mercato fermodellistico, altrimenti avremmo..." (Da ITALMODEL FERROVIE nr. 191 - Mese di Marzo 1976).

• 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 Fahrgeräusche 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 IN MINIATURA  
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.

---