



NOVITA' RIVAROSSI 1978

SUPPLEMENTO AL CATALOGO GENERALE

RR
RIVAROSSI

INDICE

SCARTAMENTO "HO"

I treni d'epoca	2
- Treno della Brianza 1888 -	2
I grandi treni internazionali	3
- The Portland Rose -	3
- The Blue Comet -	4
- De Luxe Super Chief -	5
Locomotive	6
Carrozze	12
Carri	13
Semaforo	13
Cofanetto trasparente	20

SCARTAMENTO "O"

Trenohobby	
Carrozze	14

SCARTAMENTO "N"

Assortimenti grandi treni «N»	15
- Crescent Limited -	15
Locomotive	16
Carri	17
Carrozze	18
Elementi di comando per «HO» - «O» - «N»	20
Bollino per il Clan del Rivarossi	21



OGNI REALIZZAZIONE RIVAROSSI E' COSI' ADERENTE ALLA REALTA' CHE ANCHE LE ILLUSTRAZIONI SUL CATALOGO SEMBRANO BALZARVI INCONTRO!

VI PRESENTIAMO ANCORA TANTE NOVITA' 1978

a completare sempre più la collezione Rivarossi splendidamente illustrata sul catalogo generale "I treni più famosi del mondo" dove potrete trovare il panorama completo di tutta la produzione Rivarossi di treni e accessori. Chiedetelo al vostro rivenditore di fiducia.

HO

I TRENI D'EPOCA

Treno della Brianza "1888"



148

CONSEGNA PRIMI MESI 1979

Bisogna ritornare, con il pensiero, indietro negli anni... ai primi del secolo oppure verso la fine di quello scorso ed immaginare una tettoia in ferro sostenuta da colonne in ghisa tutte lavorate, quasi intagliate, verniciate in verde scuro.

Là, in fondo, un pennacchio di fumo tradisce la presenza del « mostro ». Un fischio! Uno sbuffare ritmico con pennacchi di vapore e fumo nero ed il convoglio multicolore s'allontana tra le verdeggianti colline della Brianza verso i Laghi.

Dopo qualche chilometro la scena si ripete mentre il vociere di chi è sceso dal

treno si perde oltre i cancelli della stazione verso la borgata.

Molti i passeggeri che sono saliti chi sulle piccole carrozze, chi sul carro chiuso grigio « arredato » con panche. Sembra che questi carri venissero agganciati, di rinforzo, agli Omnibus nella tratta Saronno-Como per portare in quest'ultima località i contadini, specialmente ogni « Lunedì di

Pasqua », per il tradizionale acquisto del « seme-bachi » indispensabile agli allevamenti del « bachi » per la produzione della « Famosa seta di Como ».

Il 28 Settembre 1974 ha compiuto il suo « primo viaggio », da Malnate a Laveno sulla rete delle FNM, un « treno d'epoca » riadattato nello stato originale « fin di secolo » dalle stesse FNM.

Il caratteristico treno frequentemente fa le sue sortite in occasione di ricorrenze e congressi ed è diventato così un simpatico e folkloristico motivo d'attrazione.

supermodello



148

Confezione del convoglio « Treno della Brianza 1888 »: locomotiva a vapore 0-4-0 FNM 200-05 (il prototipo fu costruito nel 1883) • carrozza mista postale e 3° Classe • carrozza mista di 1° e 2° Classe • Carro bagagliaio attrezzato • Lunghezza del convoglio completo cm. 55.

148

HO

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

the "PORTLAND ROSE"



248

251 Impianto completo come il 248 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

La Shasta Route è una importante linea che collega San Francisco con Portland, Tacoma, Seattle.

Il treno che parte da S. Francisco, dopo aver attraversato su di un grande ponte la Suisun Bay, si lancia nella verdeggiante e fertillissima Sacramento Valley. Dopo un lungo percorso, dai finestrini di destra del treno, si può ammirare il Lassen Peak (il solo vulcano attivo d'America). La fermata successiva è Redding, porta d'accesso alla Shasta Dam (un vasto bacino idrico formato dalla diga Shasta) ed al Parco Nazionale Lassen. Dopo Dunsuir la linea passa nei pressi

del monte Shasta che spicca, con la cima perennemente bianca di neve, sul fondo azzurro del cielo. Superata la linea di confine tra la California e l'Oregon si giunge a Klamath Falls, da cui si può accedere al Crater Lake National Park. Il treno prosegue nella vallata delle Cascade Mountains ricoperte da vaste foreste con enormi alberi. Ad ogni curva è uno scenario stupendo che culmina alla sommità del passo con l'immagine del lago Odell ricco di trote. Si discende dal versante nord delle « Cascade » e dopo aver toccato Albany e Salem si giunge a Portland, città

delle rose. Da Portland Or., per Seattle Wash., si viaggia con la Union Pacific. Nel 1946 il collegamento tra le città si svolgerà con il « Portland Rose » nella cui composizione entravano anche vetture provenienti da Huntington. L'Union Pacific, visti gli ottimi risultati ottenuti su altri tipi di locomotive, dispose che su alcune 4-6-6-4 Challengers venissero applicati i deflettori di fumo in aggiunta ad una verniciatura particolare ed elegante per adeguare al materiale per passeggeri che dovevano trainare, come si è detto, sulle relazioni Portland-Huntington e Portland-Seattle con il Portland Rose.

supermodello



248

Confezione del convoglio « Portland Rose » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva articolata a vapore, 4-6-6-4 « Challenger », della Union Pacific Railroad, nei colori nero, grigio chiaro e scuro • carrozza bagaglio • due carrozze « Roomette » • una carrozza di coda • Lunghezza del convoglio completo cm. 165.

248

HO

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI "THE BLUE COMET"



249
252 Impianto completo come il 249 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

Immaginiamo di essere sulla piattaforma posteriore della carrozza « observation » di questo treno.

Siamo in coda alla Cometa Blu (The Blue Comet) il treno che nel Febbraio 1929 iniziò i collegamenti tra New York e Atlantic City. Il treno è diretto a New York e tra breve saremo nella grande città, nel suo frenetico trambusto in un mare di luci colorate.

Ma per qualche momento ancora continuiamo a godere un attimo di tranquillità cullati dal lieve ondeggiare della carrozza

che scivola veloce sulle rotaie che hanno riflessi argentei alla luce lunare quasi fossero traccia di pulviscolo che la « Cometa » lascia dietro di sé nello spazio. Sono ancora lontani i problemi che assillano la nostra vita quotidiana. Tra bre-

ve questa pace avrà termine ma per ora siamo con l'animo sereno e sarà forse buona cosa rientrare e recarci nella carrozza « Giacobini » (ristorante-buffet) per concederci un tonificante « drink ». Là troveremo degli amici che ci faranno compagnia. Si intravedono già le prime luci ... ci stiamo avvicinando ... « The Blue Comet » tra poco sarà ingoiato dal tunnel e si fermerà alla « Grand Central Station ».

supermodel **HO**



249
Confezione del convoglio « The Blue Comet » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-2 « Pacific » della « Central Railroad of New Jersey » • una carrozza « Combination » bagagliaio-passeggeri • una carrozza « Diner » Giacobini • carrozza « Coach » • carrozza « Observation » • La coloritura dei vari elementi segue gli schemi originali. Lunghezza del convoglio completo cm. 150.

249

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

"DE LUXE Super CHIEF"



250

253 Impianto completo come il 250 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001
CONSEGNABILE

Nel corso evolutivo dei treni passeggeri americani, comparvero numerosi « grandi treni », tutti individualmente collocati ed individuati da un nome. Vi furono anche raggruppamenti di convogli indicati genericamente con prenome comune ed individualmente con un « nome » proprio. E' fuori dubbio che il raggruppamento più prestigioso rimanga quello presentato dalla Atchison Topeka & Santa Fe.

La Compagnia ne ebbe i motivi validi: le lunghe percorrenze unite al vento, caro agli americani, di poter attraversare il West del pellerossa per raggiungere il West di Hollywood, l'impeccabile servizio

ristorante di Fred Harvey sui suoi « Diners » ed i suoi comodissimi « Sleepers ». Il « prenome » che divenne sinonimo di lusso per la « Santa Fe » fu « Chief ». Il primo convoglio, sotto tale egida, si mosse nel 1926 sulla relazione Chicago-Los Angeles e fu un vero successo poiché ad esso altri si aggiunsero: « De Luxe Super Chief », « Texas Chief », « Kansas City Chief » e « San Francisco Chief ». Il « San Francisco

Chief » fu l'ultimo e più recente ad entrare in servizio (1954).

In ogni caso la Santa Fe si distinse per assicurare il massimo grado di confort e di efficienza fino al termine della gestione diretta e cioè fino alla costituzione dell'Amtrak. Nel 1937 il treno « De Luxe Super Chief » ebbe a disposizione una locomotiva 4-6-4 Hudson sulla quale venne sperimentata una carenatura di tipo aerodinamico e tutta la locomotiva ebbe una particolare verniciatura per adeguarla esteticamente alle nuove carrozze « light weight » che in quel tempo stavano entrando nella composizione del convoglio.

supermodello



250

Confezione del convoglio « De Luxe Super Chief » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva carenata a vapore 4-6-4 Hudson • carrozza bagaglio • due carrozze « Roomette » • una carrozza di coda • Lunghezza del convoglio completo cm. 155.

250

Hobby

Locomotive

1135

Locomotiva a vapore, con tender, Gr. S 685-584 delle FS. La locomotiva tipo «Prairie» ebbero presso le FS un notevole sviluppo perché offrivano, grazie al tipo di rodiggio 2-6-2, notevoli vantaggi. Questa soluzione, infatti, permetteva al focolaio di svilupparsi al disopra dell'asse portante posteriore e l'adozione del carrello di guida italiano consentiva una buona guida anche con un solo asse portante anteriore. La locomotiva, nel complesso, risultava così abbastanza leggera e potente al da poter percorrere linee tortuose con armamento leggero e con convogli relativamente pesanti.

Le locomotive appartenenti al Gruppo 685 si suddividono in tre sottogruppi. Al terzo di tali sottogruppi appartengono le S 685 che, tra gli anni 1930 e 1936, vennero ottenute montando il preriscaldatore Knorr su cinquanta locomotive del Gruppo 685. Al numero di identificazione del Gruppo venne fatta precedere la lettera S per contraddistinguere tale nuova versione. Tra queste locomotive c'erano unità con distribuzione Walschaert ed altre con distribuzione a valvole Caprotti; questi due diversi sistemi vennero comunque mantenuti.

Le S 685, il cui peso aderente è di 51 tonnellate, potevano marciare a 120 Km/h ed avevano una potenza di 1350 HP. Ottime per i treni viaggiatori sono state in seguito adibite al servizio merci. Il nostro Catalogo Generale illustra il modello riprodotto il prototipo Gr. S 685-584 con tender di grande capacità da 29 m³ d'acqua (art. 1119, che è fuori produzione). Il nuovo modello che presentiamo è invece la replica del prototipo Gr. S 685-584 cui è accoppiato il tender standard, a carrelli, da 22 m³ d'acqua.

La realizzazione del modello è curata nei più piccoli dettagli, ivi compresa la riproduzione del sistema di frenatura ed il montaggio dei carrelli del tender. Gli assi motori accoppiati ruotano su boccole di bronzo conferendo al modello un funzionamento molto dolce. I fanali sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 26.

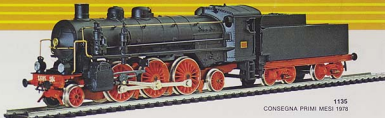
11136

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 680-037 delle FS. L'immissione in servizio, nei primi anni del secolo, di carrozze a cassa metallica con conseguente aumento del peso dei treni, indusse l'Ufficio Studi delle FS a studiare un nuovo tipo di locomotiva, più potente, che fosse adeguata alle nuove esigenze.

Nel 1907 dalla Officina Ernesto Breda sortì la prima locomotiva di tipo «Prairie», rodiggio 2-6-2, e nelle prime uscite dimostrò subito ottime doti di velocità. A quel primo prototipo ben 148 ne seguirono negli anni successivi formando un valido gruppo di locomotive che diedero un decisivo impulso alla celebrità dei convogli sulle importanti relazioni Milano-Firenze-Roma-Napoli. Il tender d'origine fu quello a tre assi ma a partire dal 1914 esso fu sostituito con quello a carrelli da 22 m³.

Il nostro Catalogo Generale illustra il modello, sempre in scatola di montaggio (rif. 11125), che propone il prototipo 68102 nel suo stato originale con tender a tre assi da noi attualmente messo fuori produzione.

Il modello che presentiamo, e che sostituisce il precedente, propone la 680-037 nel periodo posteriore al 1914 quindi con tender standard a carrelli, capace di 22 m³ d'acqua. La confezione comprende, oltre alle parti in plastica pre-vernicata e decorate con le iscrizioni caratteristiche dell'epoca, anche gli elementi occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione del modello. È stato inoltre riprodotto il sistema di frenatura per le ruote della motrice ed il molleggio dei carrelli del tender. Lunghezza del modello cm. 26.



1135

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

treni Hobby

Modelli in scatola di montaggio



11136

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

La locomotiva viene presentata fotografata da entrambi i lati per evidenziare le forti differenze.



1142

Locomotiva a vapore, con tender, Gr. 741 401 FS per treni merci e passeggeri. Nel 1941 alcune locomotive del Gr. 740 FS, rodiggio 2-6-0, subirono importanti lavori di modifica quali la sostituzione della caldaia e l'applicazione dei preriscaldatori «Franco-Crosini». Ne sortirono due tipi: il Gr. 743 con due preriscaldatori collocati ai due lati della caldaia, ed il Gr. 741 con un solo preriscaldatore centrale situato longitudinalmente sul telaio della locomotiva con convogliatore di scarico sul lato destro. La caldaia e la cabina, per fare posto all'apparecchiatura, furono alzate rispetto al loro livello originale. Anche il piano di carico del focolaio venne perciò a trovarsi ad un livello più alto e quindi il corrispondente piano del tender dovette essere alzato modificando in modo oppor-



1142

CONSEGNA FINE 2° SEMESTRE 1978

supermodello

tuno la testata anteriore del cassone. La trasformazione non portò solamente a vantaggi economici per un più razionale sfruttamento tecnico del combustibile ma anche ad una maggior aderenza della locomotiva, con aumento della trazione, dovuta all'aumento di peso.

Le Gr. 741 FS (e così pure le Gr. 743 FS) trovarono impiego sui tratti di linea particolarmente accidentati sia per il servizio merci come per quello passeggeri.

La realizzazione del modello, che riproduce il prototipo Gr. 741 401, è curata in ogni particolare ivi compresa la riproduzione del sistema di frenatura. La distribuzione è del tipo Walschaert ed i fanali anteriori illuminati. Il tender da 22 m³ d'acqua ha i carrelli molleggiati. Lunghezza del modello cm. 24.

Locomotive

1134

Locomotiva a vapore, con tender Gr. 691-023, per treni passeggeri delle FS. Per il traino dei treni a grande velocità l'Ufficio Studi dello Stato 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 Q.M. Breda ed Ansaldo, in locomotive Gr. 691 mantenendo lo stesso rodiggio 4-6-2.

Le nuove locomotive, pur conservando 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 «bis-sel» 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 Gr. 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 propone il prototipo Gr. 691-023 nel suo stato originale del 1931 con tender da 22 m³ d'acqua.

Nella gamma dei modelli di locomotive italiane che la Rivarossi illustra sul Catalogo Generale, è compresa anche la riproduzione (art. 1118) del prototipo Gr. 691-022 cui è collegato il tender da 29 m³ d'acqua che venne gradualmente adottato su tutte le 33 locomotive che formavano il Gr. 691 in sostituzione di quello da 22 m³. L'articolo 1118 sopraddescritto è stato messo fuori produzione e sostituito dall'articolo 1134.

La realizzazione del modello è stata curata in ogni particolare (vi compresa la riproduzione del sistema di frenatura ed il molleggio dei carrelli del tender. La distribuzione è del tipo Walschaert ed i fanali anteriori illuminati. Lunghezza del modello cm. 28.



1134
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

1454/1

Locomotore elettrico E 444-033 delle FS «Tartaruga». Da alcuni anni è a Catalogo nella gamma Rivarossi la riproduzione del locomotore elettrico E 444-027 che fu oggetto di attenzione per un particolare, peraltro riprodotto fedelmente, esistente allora sul prototipo.

Si trattava della inclinazione terminale della mascherina rossa anteriore o «baffo» che aveva un diverso andamento rispetto a quanto adottato su altre unità. Abbiamo pensato di riprodurre ora un altro prototipo, l'E 444-033, per il quale è stato non solo riprodotto il numero di servizio, ma anche adeguata alla prassi più diffusa l'inclinazione laterale del «baffo».

Ne è uscito così un secondo locomotore che è interessante affiancare al primo aumentando, anche in miniatura, il numero di motrici dello stesso gruppo circolanti sul plastico ferroviario.

Lunghezza del modello cm. 19,5.



1454/1
CONSEGNABILE



1453/1
CONSEGNABILE

1453/1

Locomotore elettrico E 656-023 delle FS «Caimano».

La Rivarossi iniziò le consegne del modello del prototipo con numero di servizio E 656-001 pressoché contemporaneamente all'effettiva entrata in servizio del locomotore vero. Il primo gruppo di questi venne identificato unicamente con l'indicazione del Gruppo in quanto non era stato ancora bandito il concorso per ricercare il «nome» al locomotore.

Successivamente all'adozione del nome «Caimano» su parte delle unità già in servizio e su quelle in consegna venne applicata l'effigie della «bestiola» divoratrice, nel caso specifico, ... di chilometri.

Pertanto abbiamo ora riprodotto il prototipo con numero di servizio E 656-023 che ha la caratteristica bordatura in color alluminio dei vetri delle testate e la riproduzione del «Caimano» sulle fiancate. In pratica è uscito un locomotore nuovo che non dovrà mancare all'appassionato di modellismo. I dati tecnici della nuova versione sono identici a quelli del modello illustrato sul Catalogo Generale (art. 1453) che attualmente non è più consegnabile.

Lunghezza del modello cm. 22,7.

HO

Locomotive

Le due locomotive 10 001 e 10 002, che formarono il Baureihe 10 della Deutsche Bundesbahn, furono progettate per il traino di convogli passeggeri diretti a composizione pesante. L'intenzione era di procedere, con lo sviluppo di questo nuovo tipo di motrice, alla sostituzione delle locomotive BR 01 e BR 03 ma ciò non avvenne poiché nel frattempo si svilupparono altri sistemi di trazione.

Il generatore di vapore (caldaia) derivò direttamente dal tipo già adottato per il Baureihe 01 nella versione del 1953 che offriva un ottimo rendimento e, per ridurre la resistenza all'aria della locomotiva, si provvide ad una loro parziale carenatura. Poiché si trattò di due prototipi quasi sperimentali, il sistema d'alimentazione venne così sviluppato:

Le 10 001 uscì con funzionamento a carbone e con la possibilità di bruciare anche olio combustibile. Per il carico del carbone, finemente granulato, il tender era munito di un dispositivo particolare, azionato da un motore a vapore, ed il suo carbonile era chiuso da sportelloni; in altre parole il carbone non era in vista e quindi esposto agli agenti atmosferici come negli altri tender. La possibilità di bruciare anche olio, per la 10 001, non aveva lo scopo di aumentare la potenza ma di ottenere all'occorrenza una più alta produzione di vapore. Caratteristica estetica di questa locomotiva era la coloritura rossa limitata anteriormente alla sola traversa porta respingenti ed alle intere scalette d'accesso alla cabina. Tre sono le aste di comando tra cabina e le apparecchiature site sul lato anteriore sinistro della caldaia.

La 10 002 venne già predisposta per il funzionamento solamente ad olio e quindi il suo tender era attrezzato per immagazzinare la scorta di questo combustibile fluido. I tender di queste due macchine, diversi tra loro per accogliere i combustibili citati, vennero realizzati a struttura portante cioè senza telaio.

Per questa seconda macchina le caratteristiche estetiche salienti erano: coloritura rossa sia della traversa porta respingenti anteriore sia della parte di carenatura ad essa sottostante, le scalette di accesso alla cabina erano rosse solamente nella parte inferiore sporgente dalla carenatura.

Cinque erano tra aste di comando e condutture gli elementi longitudinali che, sul lato sinistro della caldaia, partivano dalla cabina verso la parte anteriore della caldaia.

La Rivarossi ha riprodotto i modelli di entrambi i prototipi curandone, con scrupolosa meticolosità, le differenze estetiche che li contraddistinguono.

1339/1
Modello della locomotiva 10 001 predisposto per il funzionamento in corrente continua.

1091/1
Modello come 1339/1 ma predisposto per il funzionamento in corrente alternata nel sistema a tre rotaie.

1339/2
Modello della locomotiva 10 002 predisposto per il funzionamento in corrente continua.

1091/2
Modello come 1339/1 ma predisposto per il funzionamento in corrente alternata nel sistema a tre rotaie.



1339/1 1091/1
CONSEGNABILE



1339/2 1091/2
CONSEGNABILE

Dati caratteristici comuni a tutti i modelli:

Rodiggio 4-6-2. Bilanciato interamente funzionante. Elevata potenza di trazione. Fari anteriori della locomotiva e posteriori del tender illuminati. Il modello è corredato da una coppia di speciali carenature che, facilmente sostituibili alle originali, gli consentono di

percorrere binari con piccolo raggio di curvatura.

La locomotiva è predisposta per accogliere un dispositivo generatore di fumo. Lunghezza di ciascun modello cm. 32.

Gli articoli 1339 - 1091 illustrati sul Catalogo Generale non sono mai stati prodotti ma sostituiti da quelli sopra descritti.

supermodello

Locomotive

1279

Locomotiva a vapore, con tender, della Compagnia Ferroviaria Americana « Chesapeake & Ohio ». Rodiggio 4-6-4 « Hudson ». Nel 1942 la « C&O » acquistò dalla Baldwin le prime « Hudson ». Queste erano macchine molto pesanti e potenti che potevano sviluppare una forza di traino di 64.600 libbre (Kg. 29.328).

Sebbene la « C&O » gestisse un traffico ferroviario prevalentemente merci sulle sue linee che interessavano gli Stati dell'Ohio, Michigan e Virginia, non trascurò il servizio passeggeri che affidò alle « Hud-

son » fino alla loro sostituzione con mezzi mossi da motori a combustione interna.

Il modello propone una di queste « Hudson ».

Bellissimo con distribuzione Baker interamente funzionante. Faro anteriore illuminato. Tender di grande capacità con carrelli « Buckeye » a tre assi. Lunghezza del modello cm. 34,5.

1265

Locomotiva articolata a vapore, con tender, della Compagnia Ferroviaria americana « Baltimore and Ohio ». Rodiggio 2-8-8-0.

Basata su di un progetto dell'USRA il gruppo di locomotive ED-5 della « B&O » vennero costruite tra il 1919 ed il 1920 dalla Baldwin Locomotive Co.

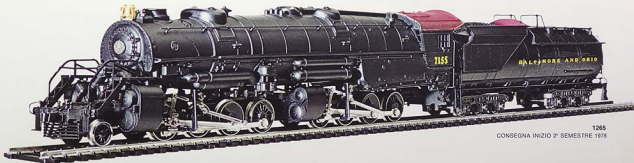
Esse disponevano di una distribuzione Baker ed il tender era a cassetta cilindrica del tipo Vanderbilt.

La « B&O » impiegava le locomotive articolate con i treni merci sulle linee accidentate del Cumberland e sulle aspre salite di Cranberry, Cheat River e Newburg.

Il modello è munito di un motore di grande potenza collegato ad una doppia trasmissione pendolare, con giunti cardanici, che aziona due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Telaio metallico. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e facilità di comando sbalorditive; infatti, grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si iscrive perfettamente in curve con raggi di mm. 400. Illuminazione con fari anteriori. Bellissimo completo e interamente funzionante. Lunghezza del modello cm. 40.



1279
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1978



1265
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1978

supermodel **HO**

HO

Locomotive

1256

Locomotiva a vapore 4-6-2 «Heavy Pacific» della «Central Railroad of New Jersey». Le locomotive del tipo «Pacific», rodiggio 4-6-2, vennero costruite, in America, in grande quantità a partire dal 1902 fino al 1930.

Progettate per il servizio passeggeri vennero pure usate per i convogli merci veloci. Infatti, le locomotive «Pacific» furono per parecchi anni l'espressione della velocità nel campo dei trasporti ferroviari e ciò fino all'entrata in servizio di altri tipi di motrici più

potenti e «corsaiole». Benchè largamente diffuse, si calcola che negli U.S.A. ne siano state costruite complessivamente 6500 unità, sembra che solamente sulla base dei progetti compiuti dall'USRA negli anni della prima guerra mondiale si giungesse ad una certa unificazione nelle costruzioni.

Negli anni «venti» esse ebbero, come detto, il dominio incontrastato del traffico passeggeri. Furono alla testa di treni dal nome prestigioso e contribuirono, per la parte loro dovuta, a favorire lo sviluppo crescente di una nazione dinamica in continua espansione.

Il modello propone una «Heavy Pacific» nella caratteristica coloritura blu cielo e grigio scuro per il treno «The Blue Comet» che collegava New York ad Atlantic City. Lunghezza del modello, munito di faro anteriore illuminato, di bellissimo con distribuzione Baker e di tender di grande capacità su carrelli a tre assi, cm. 33.

1253

Locomotiva articolata, a vapore, 4-6-6-4 «Challenger» della «Union Pacific». Ai tre modelli di locomotive «Challenger» della nostra gamma se ne affianca ora un quarto, molto interessante, che propone un prototipo essenzialmente adibito al servizio con treni viaggiatori.

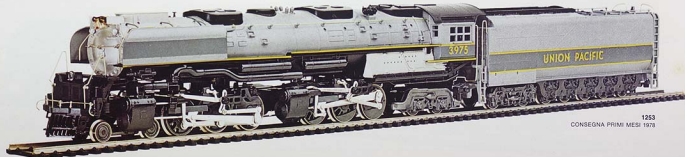
Negli anni compresi tra il 1942 ed il 1944 la UP ricevette un lotto di 65 «Challenger»: alcune di esse, munito di deflettori di fumo, vennero impiegate per convogli passeggeri sulle linee a forte pendenza nel «West» degli Stati Uniti. Nel 1946, per la composizione dei convogli con carrozze «Streamlined», la coloritura di qualche motrice venne modificata dal nero usuale a quello multicolore a due tonalità di grigio e fasce arancione.

Il modello riproduce il prototipo 3975 in questa ultima attraente livrea. Lunghezza del modello cm. 44.



1256

CONSEGNA PRIMI MESI 1970



1253

CONSEGNA PRIMI MESI 1970

supermodel **HO**

Locomotiva

1254/2

Locomotiva articolata, a vapore, «Big Boy» per treni merci pesanti. Un primo gruppo di venti locomotive, con rodiggio 4-B-4, vennero consegnate, nell'autunno del 1941, alla «Union Pacific» dalla ditta costruttrice, American Locomotive Company. Un secondo gruppo di cinque macchine venne consegnato nel 1944. Tra tutte le motrici articolate, a semplice espansione, la 4-B-4 era la «più grande» in tutti i sensi: dimensioni, peso, potenza e velocità. Il nome «Big Boy», che in modo appropriato sintetizza tutte queste

qualità, venne subito adottato per indicare questo tipo di locomotiva e pare che il nomignolo tragga origine da una scritta, fatta con gesso da uno sconosciuto meccanico dell'ALCO, ed apparsa un bel mattino sul portellone della camera fumo del prototipo 4000. Queste locomotive erano capaci di una velocità di 80 miglia orarie (130 Km/ora) e la loro massima potenza, di oltre 7000 HP, era sviluppata alla velocità di 30 miglia orarie (48 Km/ora).

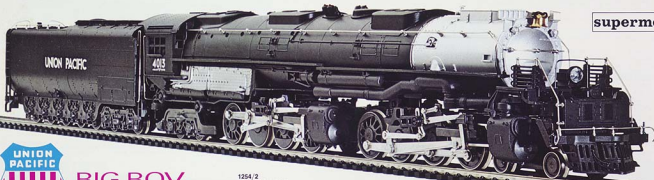
Il servizio al quale le locomotive vennero assegnate e per il quale erano state progettate e costruite, consisteva nel trainare convogli merci a composizione pesante tra Ogden, Utah a Green River, Wyoming, su di una linea dal tracciato tortuoso con forti pendenze che valicava la catena dei monti Wasatch. Ciascuna locomotiva aveva sufficiente potenza ed autonomia, disponeva infatti di un tender a grande capacità del tipo «Cetipede» con ampia scorta

di combustibile ed acqua, per trainare questi treni di oltre un centinaio di carri (oltre un chilometro e mezzo di lunghezza complessiva) in trazione semplice cioè senza seconda locomotiva di spinta.

Il modello che si propone, riproduce il prototipo 4013, costruito nel 1941, che è caratterizzato dalla coloritura in grigio alluminio della zona camera fumo e dei laterali dell'immenso focolaio.

Il nostro Catalogo Generale illustra anche il modello (art. 1254) che, fedele al prototipo cui si riferisce (nr. 4005), propone una locomotiva dello stesso gruppo nella classica «livrea» nera. I dati tecnici del modello qui illustrato sono identici a quello già illustrato sul nostro Catalogo citato al quale Vi rimandiamo. Il modello in «livrea» nera art. 1254 è stato da noi messo fuori produzione e rimpiazzato con il modello qui sopra descritto.

supermodello



BIG BOY

1254/2
CONSEGNIABILE



HO

Carrozze

2574

Carrozza passeggeri italiana di 1ª Classe di tipo unificato serie Azx delle FS.

Le apparecchiature sottocassa sono esternamente protette da carenature laterali longitudinali.

Queste moderne vetture, entrano nella composizione dei treni espressi e rapidi in servizio nazionale ed internazionale a lunga percorrenza; sono infatti ammesse a velocità di 180 Km. orari. Il modello, nei caratteristici colori, è completo di arredamento interno ed è montato su carrelli del tipo Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.

2575

Carrozza passeggeri italiana di 2ª Classe di tipo unificato serie Bzx delle FS.

Sulle relazioni nazionali ed internazionali con treni espressi e rapidi, vengono inserite, in composizione, carrozze unificate munite di aria condizionata abilitate alla velocità di 180 Km. orari. Le apparecchiature sottocassa sono protette esternamente da coperture carenate che conferiscono alle vetture una linea moderna ed esteticamente valida.

Il modello propone una vettura unificata di questo tipo nei caratteristici colori ed è completo di arredamento interno e di carrelli - Minden Deutz -. Lunghezza cm. 30.

2573

Carrozza con letti - TEN - - Trans Euro Notte - della FS.

Un certo numero di carrozze con letti serie MU della « Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto e del Turismo » sono passate in proprietà dell'amministrazione delle FS mentre la conduzione del servizio è rimasta alla CIWL.

La coloritura esterna, le iscrizioni e la marcatura codificata sono state cambiate. E' apparsa, quale particolare più evidente, la caratteristica dicitura bilingue « TEN ».

Il modello propone una di quelle carrozze che in origine recava il numero di servizio 4811 CIWL ed ora la marcatura 71 83 72 80 526-7 FS. Completa di arredamento interno, la carrozza è munita di carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.

2642

Carrozza aerodinamica con letti tipo - Roomette - della « Union Pacific ».

Riproduzione di un prototipo che, fra l'altro, entrava nella composizione del convoglio « Portland Rose » che negli anni '40 percorreva la « Overland Route » fra Chicago e la costa del Pacifico. Il modello è corredato di arredamento interno ed è montato su carrelli a due assi. Lunghezza cm. 31.

2648

Carrozza passeggeri tipo « Coach » della « Central Railroad of New Jersey ». I colori caratteristici blu ed avorio in cui è dipinta sono quelli per il convoglio « The Blue Comet » nel quale, come nella realtà, si presta magnificamente ad entrare in composizione in più unità. Il modello è completo di arredamento interno ed ha una lunghezza di cm. 26,2.



2574
CONSEGNA PRIMI MESI 1978



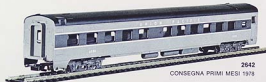
2575
CONSEGNA PRIMI MESI 1978



2573
CONSEGNA PRIMI MESI 1978



Dato che le fiancate della carrozza sono differenti la presentiamo vista da entrambi i lati.



2642
CONSEGNA PRIMI MESI 1978



2648
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

supermodello

Carrozza

2634

Carrozza aerodinamica, con letti, tipo - Roomette - della Atchison Topeka & Santa Fe. Il convoglio - De Luxe Super Chief - che collegava Chicago e Los Angeles, prevedeva nella sua composizione alcune carrozze - Roomette -.

Ogni carrozza disponeva di dieci cabine singole e sei doppie. Il modello riprodotto è una carrozza di questo tipo, nei caratteristici colori blu, azzurro ed argento, dispone di arredamento interno. Lunghezza cm. 31.



2634
CONSEGNABILE

Carro

2100

Carro pianale a carrelli serie Poz delle FS per trasporto automezzi e veicoli in genere.

Modello completo di semirimorchio furgonato CAMPARI.

Lunghezza cm. 18,7.



2100
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

supermodello

Semaforo

5006

Segnale luminoso principale, o di 1ª Categoria, a due fuochi delle FS. I segnali principali, o di 1ª categoria, sono posti in precedenza immediata del tratto di linea che essi sono interessati a proteggere e, se disposti a via impedita, non debbono mai essere oltrepassati dai treni. La colorazione e la posizione delle luci dà, per questo segnale, le sottospicificate indicazioni:



rosso



spento



rosso



verde

Arresto:
il convoglio si ferma senza oltrepassare il segnale.

Via libera condizionata:
lo scambio successivo è disposto sul ramo deviato.



verde



spento

Via libera incondizionata:
lo scambio successivo è disposto sul ramo dritto.

L'uso appropriato del segnale (alimentazione con tensione 15 v. c.a.) prevede il suo accoppiamento con uno scambio elettromagnetico e l'utilizzo delle scatole di comando 4201, 4202 e di un relè 4206. Il segnale può essere inserito anche in circuiti con blocco automatico dei convogli e quindi azionato direttamente dal passaggio del treno. In questo caso la scatola di comando 4202 dovrà essere sostituita da un altro relè 4206 e nel tracciato andranno inseriti, nei punti opportuni, gli elementi di binari di contatto 3105, 3303, 3304. Per intervenire direttamente sul relè si dovrà usare una scatola di comando 4201 ad esso collegata.

5006
CONSEGNA FINE 2° SEMESTRE 1978



trenHobby

Modelli in scatola di montaggio

Carrozze

7895

Scatola di montaggio per carrozze « old timer » di tipo americano della Virginia & Truckee.

L'orientamento costruttivo delle carrozze per passeggeri europee era di suddividere il veicolo in tanti scompartimenti per creare, in ognuno di essi, quell'atmosfera intima che era propria del ristretto spazio nelle diligence. Le carrozze non erano infatti altro che la trasposizione su rotaia delle vetture a cavalli dell'800. I viaggiatori nordamericani invece preferivano carrozze a solone unico perché favorivano la comunicabilità fra le persone.

Gli americani, infatti, amavano conversare liberamente con i compagni di viaggio e questa loro indole è rimasta.

Questa soluzione però non piacque, ad esempio, a Charles Dickens che ebbe a definirle « indecorosi omnibus ».

Per la loro costruzione veniva impiegato largamente il legno limitando all'indispensabile l'uso dei metalli che intervenivano sotto forma di manufatti, alle volte artisticamente elaborati.

La confezione consente il montaggio di due carrozze a carrelli complete in ogni parte. Le due carrozzerie occorrenti possono essere scelte a piacere tra le quattro versioni che vengono fornite nella stessa confezione. Le quattro versioni comprendono: bagagliaio, mista bagagliaio e passeggeri, solo passeggeri, carrozza furgone per trasporto materiali per il « Circo Barnum ».

Le carrozze consentono la composizione di caratteristici convogli « West » in unione con le locomotive 4-4-0 « Reno » e « Genoa » ampiamente illustrato sul Catalogo Generale e disponibili sia montate che in scatola di montaggio.

Per ottenere un convoglio completo si consiglia l'impiego di tre confezioni con le quali ottenere sei carrozze che potrebbero essere: un bagagliaio, una carrozza mista bagagliaio-passeggeri, tre carrozze passeggeri (fuso di più carrozze dello stesso tipo è assai interessante e realistica) ed una carrozza per « Circo Barnum ». Ogni modello di carrozza è lungo cm. 34.



7895

CONSEGNA FINE 2° SEMESTRE 1978



supermodel 6

Nascita ed evoluzione delle Pacific

Con l'entrata in guerra degli Stati Uniti, nell'Aprile 1917, la costruzione di nuove locomotive per il mercato interno venne temporaneamente sospesa per intensificare la produzione di armamenti pesanti e materiale ferroviario per scopi militari.

La gestione ferroviaria venne, nel 1918, assunta direttamente dal Governo Federale con organi direttivi d'emergenza facenti capo alla « United States Railroad Administration » - USRA.

Uno speciale comitato tecnico provide, fra l'altro, ad impostare un piano di progettazione e costruzione di tipi di locomotive unificate che potessero circolare senza restrizioni sulle diverse reti ferroviarie poste temporaneamente sotto il controllo federale.

Questi tipi di motrici, furono otto i « rodiggi » interessati, vennero identificate come « locomotive USRA » e tra esse le 4-6-2 « Pacific » che furono suddivise in leggere « Light Pacific » e pesanti « Heavy Pacific » con riferimento al carico massimo che gravava sugli assi.

Se il peso su ogni singolo asse fosse stato eccessivo, per il binario, le rotaie sarebbero state fortemente sollecitate con pericolo di allentamento degli organi di attacco alle traversine e conseguente deterioramento della linea.

I due tipi di Pacific vennero pertanto dimensionati tenendo conto delle esigenze del servizio cui sarebbero state preposte. Caldaia più piccola per le « Light » con conseguente minor disponibilità di vapore. Il carico per asse venne contenuto entro le 54.000 libbre (24.500 Kg.) in tal modo le locomotive « Light » potevano percorrere qualsiasi linea.

Sulle linee invece ad armamento pesante, non presentando limiti di carico, potevano liberamente circolare le « Heavy » che, munite di caldaia più ampia e di focolaio adeguato, quindi più vaporiere, avevano un carico per asse di 60.000 libbre (27.250 Kg.).

Le consegne dei due tipi di USRA Pacific non avvennero prima del 1919. Negli anni che seguirono le USRA servirono come base per altri progetti che tennero però sempre presente la suddivisione di cui si è detto.

Per quanto riguarda il tender si tenne conto essenzialmente dell'autonomia che le scorte d'acqua e combustibile in esso contenute potevano assicurare in funzione delle necessità del servizio. I tender di maggior capacità, solitamente montati su carrelli a tre assi per un maggior frazionamento del carico, erano generalmente collegati alle locomotive pesanti.

Assortimenti grandi treni "N"

CRESCENT LIMITED



9013

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

supermodello



9013

Treno passeggeri - Crescent Limited -. La compagnia Southern istituì questo convoglio di lusso nel 1925 per collegare direttamente New York con New Orleans. La composizione è la seguente: locomotiva (4-6-2) Heavy Pacific con tender - carrozza mista passeggeri-merci « Combine » - carrozza « Pullman » - carrozza « Observation » con terrazzino posteriore. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno ed equipaggiate con carrelli a tre assi. Lunghezza del convoglio completo cm. 60.

9053 = 9013 + HOBBY TRACK 9770

(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

N

Locomotive

9197

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della Compagnia « The Milwaukee Road » nei colori arancione e marrone per il convoglio « Chippewa Hiawatha Limited ». Il tender, del tipo grande capacità, è su carrelli a tre assi.
Lunghezza del modello cm. 18.



9197

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

9196

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della Compagnia « Southern Railway » nel tipico colore verde e nero per il convoglio « Crescent Limited ». Tender a grande capacità su carrelli a tre assi.
Lunghezza del modello cm. 18.



9196

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

9199

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della Compagnia « Baltimore & Ohio » nella colorazione blu e grigia per il convoglio « The Capitol Limited ». Il tender è montato su carrelli a due assi.
Lunghezza del modello cm. 15,5.



9199

CONSEGNA PRIMI MESI 1978

supermodello

Locomotiva

9198

Locomotiva a vapore 4-6-2 «Heavy Pacific» della Compagnia «Atchison Topeka & Santa Fè». Caratteristica di questa locomotiva è la coloritura grigio-argento della camera fumo. Il tender è del tipo a grande capacità con carrelli a tre assi. Lunghezza del modello cm. 18.



9198

CONSEGNA PRIMI MESI 1976

Tutti i modelli illustrati hanno il biellismo interamente funzionante ed il faro anteriore illuminato.

supermodel **N**

Carro

9322

Carro refrigerante della Interfrigo. I carri refrigeranti sono largamente utilizzati per il trasporto di derrate alimentari deperibili: carni, verdure, frutta e pesce.

Il loro cassone è termicamente isolato e la bassa temperatura interna è ottenuta da colonne di ghiaccio che vengono immesse negli appositi scomparti, situati alle due estremità del carro, attraverso bocche di carico collocate nella parte alta di ogni testata accessibili con scalette di cui il carro è munito.

Il modello propone un prototipo che reca le nuove iscrizioni adottate dalla Interfrigo. Il precedente modello art. 9312, illustrato sul catalogo Generale non è più consegnabile. Lunghezza del modello cm. 7.



9322

CONSEGNABILE

N

Carrozze

9558

Carrozza bagagliaio «Baggage» per il convoglio «Capitol Limited» nei caratteristici colori verde scuro e chiaro del celebre treno della «Southern». Il modello, munito di carrelli a tre assi, può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9556

Carrozza come la 9558 ma nei colori della Compagnia «Baltimore & Ohio».

9557

Carrozza come la 9558 ma nei colori della Compagnia «The Milwaukee Road».

9559

Carrozza come la 9558 ma nei colori della Compagnia «Atchison Topeka & Santa Fé».

9560

Carrozza come la 9558 ma nei colori della Compagnia «Pennsylvania Rail Road».

9539

Carrozza «Diner» nei colori blu e grigio con iscrizioni in oro della «Baltimore & Ohio» per il convoglio «The Capitol Limited». Il modello munito di carrelli a tre assi è completo di arredamento interno e può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9538

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

9540

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

9548

Carrozza come la 9539 ma nei colori della Compagnia «The Milwaukee Road».

9573

Carrozza come la 9539 ma nei colori della Compagnia «Southern».

9563

Carrozza passeggeri «Coach» nei colori verde scuro e chiaro della «Southern» per il convoglio «Capitol Limited». Il modello, munito di carrelli a tre assi è completo di arredamento interno e può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9561

Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia «Baltimore & Ohio».

9562

Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia «The Milwaukee Road».

9564

Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia «Atchison Topeka & Santa Fé».

9565

Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia «Pennsylvania Rail Road».



9558
CONSEGNABILI



9556

9557



9559

9560



9539
CONSEGNABILI



9538

9540



9548

9573



9563
CONSEGNABILI



9561

9562



9564

9565

supermodello

Carrozze

9535
Carrozza « Pullman » « St. Croix » nei colori verde e nero con iscrizioni in oro della « Atchison Topeka & Santa Fe ». Il modello, munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno, può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9536
Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia « Baltimore & Ohio ».

9537
Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia « Pennsylvania Rail Road ».

9546
Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia « The Milwaukee Road ».

9574
Carrozza come la 9535 ma nei colori della Compagnia « Southern ».

9543
Carrozza « Observation » nei colori rosso-amaranto e nero con scritte in oro della « Pennsylvania Rail Road ». Il modello, munito di carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno e può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9542
Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia « Baltimore & Ohio ».

9541
Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia « Atchison Topeka & Santa Fe ».

9547
Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia « The Milwaukee Road ».

9575
Carrozza come la 9543 ma nei colori della Compagnia « Southern ».

9545
Carrozza « Combination » nei colori bruno ed arancio della « The Milwaukee Road » per il treno « Chippewa Hiawatha Limited ». Il modello, munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno, può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

9533
Carrozza come la 9545 ma nei colori della Compagnia « Baltimore & Ohio ».

9534
Carrozza come la 9545 ma nei colori della Compagnia « Pennsylvania Rail Road ».

9532
Carrozza come la 9545 ma nei colori della Compagnia « Atchison Topeka & Santa Fe ».

9572
Carrozza come la 9545 ma nei colori della Compagnia « Southern ».



9535
CONSEGNABILI



9536

9537



9546

9574



9543
CONSEGNABILI



9542

9541



9547

9575



9545
CONSEGNABILI



9533

9534



9532

9572

supermodello

Elemento di comando

4008

Gruppo alimentatore di grande potenza. Il complesso alimentatore è costituito da un trasformatore con doppio avvolgimento secondario che dà luogo a due sorgenti di corrente, a bassa tensione, indipendenti tra loro.

Un unico dispositivo di comando serve sia per ottenere l'inversione di polarità della corrente continua di trazione, con conseguente inversione del senso di marcia della locomotiva, sia la regolazione progressiva della tensione e quindi della velocità.

L'apparecchiatura dispone di due uscite: una in corrente continua, con tensione regolata da 0 a 12 volt, per l'alimentazione dei treni e la seconda in corrente alternata, alla tensione costante di 15 volt, per il comando di scambi, accessori, passaggi a livello automatici e segnali comandati automaticamente.

Entrambi i circuiti elettrici in uscita sono protetti da disgiuntori termici contro sovraccarichi e corto circuiti accidentali. Due spie luminose segnalano l'intervento dei disgiuntori.

Questo trasformatore-raddrizzatore di elevata potenza è adatto per tutte le soluzioni possibili, può alimentare due locomotive grandi oppure tre piccole contemporaneamente. Il gruppo alimentatore è conforme alle norme di sicurezza vigenti.



4008
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1978

Cofanetto trasparente

107751

Cofanetto trasparente per esposizione di modelli lunghi fino a 30 cm. La confezione è completa di binario in scala H0 e targhetta sulla quale scrivere la descrizione del modello.

Locomotive, carri e carrozze potranno fare bella mostra di sé, ben protetti dalla polvere e da quanto altro potrebbe danneggiarli.



107751
CONSEGNA PRIMI MESI 1978

NOVITA' ILLUSTRATE SUL CATALOGO GENERALE 1977/78 E NON CONSEGNATE NEL CORSO DELL'ANNO 1977:

SCALA « HO »

143	Consegna primi mesi 1978
310	Consegna inizio 2° Semestre 1978
312	Consegna 2° Semestre 1978
144	Consegna primi mesi 1978
313	Consegna inizio 2° Semestre 1978
315	Consegna 2° Semestre 1978
2572	Consegna primi mesi 1978
2936	Consegna inizio 2° Semestre 1978
2937	Consegna 2° Semestre 1978
1001	Consegna primi mesi 1978
1133	Consegna fine 2° Semestre 1978
1346	Consegna primi mesi 1978
1348	Consegna 2° Semestre 1978
2089	Consegna fine 2° Semestre 1978
2431	Consegna fine 2° Semestre 1978
2567	Consegna primi mesi 1978
2933	Consegna 2° Semestre 1978
11132	Consegnabile

SCALA « N »

9011	Consegna fine 2° Semestre 1978
9061	Consegna fine 2° Semestre 1978
9552	Consegna fine 2° Semestre 1978
9553	Consegna fine 2° Semestre 1978
9554	Consegna fine 2° Semestre 1978
9555	Consegna fine 2° Semestre 1978

ARTICOLI ILLUSTRATI SUL CATALOGO GENERALE 1977/78 E NON PIU' CONSEGNABILI DA NOI:

SCALA « O »

7954
7956

SCALA « N »

9102
9103
9112
9113
9130

RELAIS

4211

Sostituisce il relais n. 4206.
Relais come il precedente ma migliorato e potenziato ed adatto alle medesime funzioni.

CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1978

ARTICOLI NON PIU' CONSEGNABILI E SOSTITUITI DA:

SCALA « HO »

1091	: 1091/1; 1091/2
1119	: 1135
1254	: 1254/2
1339	: 1339/1; 1339/2
1453	: 1453/1
1454	: 1454/1
2017	: 2100
11125	: 11136

SCALA « N »

9312	: 9322
------	--------

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 recarsi alla Rivarossi la speciale cartolina contenuta in ogni impianto Rivarossi.



RIVAROSSİ

RIVAROSSİ 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.
