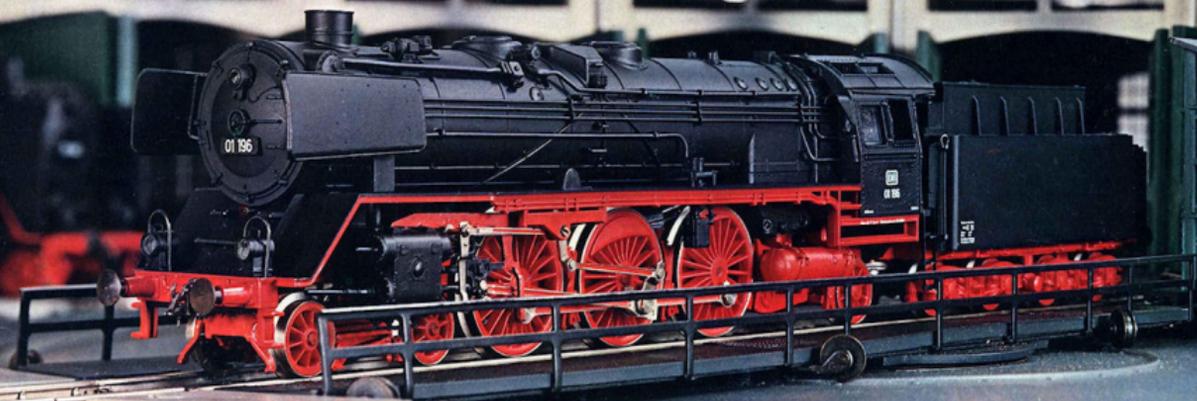


NOVITA' RIVAROSSI 1980

SUPPLEMENTO AL CATALOGO GENERALE

RR
RIVAROSSI



GIOCATREN

Ora tanto perfetto
da essere supermodello da collezione.

533
Treno merci di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D341 (Fiat) delle FS 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 elettronico di velocità su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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.

503
Confezione come la 533 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).

534
Treno passeggeri di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D341 (Breda) FS 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 elettronico di velocità su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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.

504
Confezione come la 534 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).

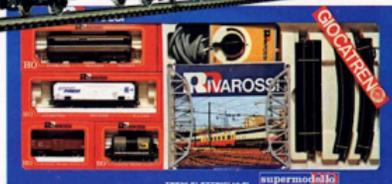
537
Treno merci di tipo italiano, con composizione speciale. Gli spostamenti del «circo» avvengono di norma su strada ma, alle volte, sono necessari speciali convogli ferroviari. Il convoglio è composto da una locomotiva diesel-idraulica a due assi, corredata di illuminazione frontale, da una carrozza per il personale specializzato e da un carro a carrelli per trasporti speciali... in questo caso un veicolo gabbia con animale.

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 elettronico di velocità su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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. 43.

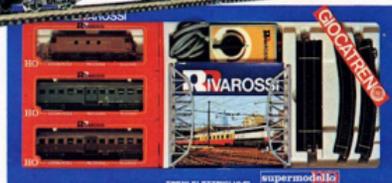
507
Confezione come la 537 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).



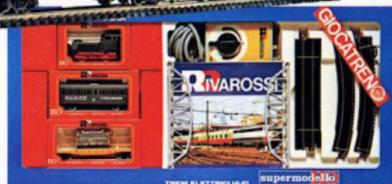
533
CONSEGNALE



534
CONSEGNALE



537
CONSEGNALE



GIOCATREN

540
Treno passeggeri di tipo italiano per linee secondarie non elettrificate. Il collegamento sulle linee non elettrificate avviene solitamente con gruppi automotori, ad una o più unità, mossi da motori termici a ciclo diesel. Sono automotrici moderne e veloci che disimpagnano agevolmente il servizio loro demandato. La composizione prevede una coppia di automotrici ALn 668 FS. Una di esse è motrice e la seconda è rimorchiata.

L'unità motrice è munita di illuminazione frontale. 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 elettronico di velocità, su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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. 52.

510
Confezione come la 540 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).

539
Treno merci di tipo francese composto da una locomotiva elettrica Bo - Bo della Société National des Chemins de Fer Francaise, da un carro merci unificato a sponde alte tipo E, da un carro refrigerante a due assi e da un carro serbatoio, sempre a due assi, atto al trasporto di carburanti.

Il modello di locomotiva è predisposto anche per il funzionamento con linea aerea tramite i pantografi. Desiderando attuare tale realistico sistema di alimentazione è necessario corrodere il binario di linea aerea di contatto. A tal scopo consultare il Catalogo Generale Rivarossi.

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 elettronico di velocità, su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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. 49.

509
Confezione come la 539 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).

538
Treno misto di tipo americano. Sul finire dello scorso secolo ed agli inizi dell'attuale, le piccole cittadine del «West» americano erano collegate tra loro dai «mixed trains» che svolgevano contemporaneamente i servizi di trasporto merci e materiali, di servizio passeggeri e di consegna della posta. La composizione comprende una locomotiva a vapore «del tipo» con due assi accoppiati, una carrozza a carrelli «combination car» con scomparto postale e bagagli e con scomparto riservato ai passeggeri. Un carro a carrelli, con sponde alte «gondola», assicura il trasporto delle merci e del materiale più vario.

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 elettronico di velocità, su entrambi i sensi di marcia, sistema R.E.A.S.. 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. 50.

508
Confezione come la 538 ma con trasformatore non elettronico (art. 4007).



540
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



539
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



538
CONSEGNABILE



I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

"GAMBRINUS"

ANNI '60



322

323 Impianto completo come il 322 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

324 Impianto completo come il 322 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNABILE

La «ferrovia» all'alba. Un mondo. Tante sensazioni.

Il cielo di un grigio perla lattiginoso si illumina lentamente. La luce che piano piano s'innalza da oriente lascia mano intravedere da lontano le rotule che sembrano tracce viscidie e fragili lasciate dal passaggio di lumache. Si intrecchiano, s'incurvano e quì e là brillano più intensamente vicino al bagliore dei segnali. Le traverse di un marrone rossastro trasudano rugiada.

I radi e timidi fili d'erba che osano spuntare tra le pietre frantumate della massciata chiedono timidamente di sopravvivere ancora un giorno, ma tra poco passerà l'uragano che forse li stroncherà.

Tante luci brillano... sono colorate. Alcune si spegneranno, altre cambieranno colore ma la grande luce che tutto inonderà le farà quasi scomparire tra poco. Là in lontananza una locomotiva, tra soffi, sbuffi e foliate di fumo bianco e nero stà facendo il suo lavoro.

Improvvisamente dall'alto la «gran voce» della stazione bruscamente ritorna.

Un Essere superiore con una voce distaccata che esce dalla laringe degli atoparianti ci scuote dal nostro torpore. È in arrivo! Dalla notte emerge il lungo convoglio madido di pioggia. Con un ritmico frastuono a pochi passi da noi si arresta il treno tra uno stridio di freni. La locomotiva è ansante ed i suoi organi pulsano. Non è stanca, ma dentro di lei vi è l'immense forza che prorompe an-

siosa di svilupparsi. Dai finestrini, con il vetro rigato diagonalmente da strisce di pioggia, visi anonimi ed insonnoliti ci guardano con occhi assenti.

Un lungo fischio. Il treno riprende la sua corsa mentre, finalmente, il sole si mostra nitido all'orizzonte.

Una mattina. Una stazione. Un treno...in una delle città che il «Gambrinus» abbraccia.

322

Confezione del convoglio «Gambrinus» con locomotiva.

Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore BR 01-196 delle DB ● Carrozza bagagliaio Düm ● carrozza di 1ª classe serie Aüm ● carrozza di 2ª classe serie Büm ● carrozza mista di 2ª classe e buffet serie BRbüum.

Lunghezza del convoglio cm. 148.

Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri sul Catalogo Generale.

Per ottenere un effetto più realistico, le carrozze di questo convoglio possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913



322

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

the Capitol Limited

ANNI '20



274

275 Impianto completo come il 274 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

276 Impianto completo come il 274 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNA PRIMI MESI 1983

Il 13 marzo 1923 iniziò il servizio il primo convoglio «Capitol Limited» sulla relazione Baltimora-Chicago via Washington.

La compagnia «Baltimore and Ohio» decise la programmazione del treno quale risultato di numerose richieste che da più parti le erano giunte. Gli uomini d'affari di Chicago, o che a Chicago erano convenuti da altre parti, desideravano poter partire da questa città nel tardo pomeriggio per raggiungere la «Capitale» Washington od il porto di Baltimora.

Al traino del treno vennero destinate le potenti locomotive «Pacific» della serie «Presidenti» poiché ai lati della cabina esse recavano i nomi di Presidenti degli Stati Uniti.

Il colore caratteristico originale delle carrozze, veramente di gran lusso, era verde scuro e così pure la locomotiva era dipinta nello stesso colore.

Successivamente, ma agli inizi degli anni trenta, la colorazione mutò, in modo più vistoso, in «royal blu e grigio».

274

Confezione del convoglio «The Capitol Limited» con locomotiva.

Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore del tipo «Pacific»-«Presidenti Filmore»-● carrozza «combination»-«Capitol Home»-● carrozza «pullman»-«Lincoln Memorial»-● carrozza «diner»-«Molly Stark»-● carrozza «observation»-«Mountain Road».

La coloritura degli elementi del convoglio segue fedelmente gli schemi originali della fine degli anni venti.

Lunghezza del convoglio completo cm. 150.

Per ottenere un effetto più realistico, le carrozze di questo convoglio possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14513.

Il prestigioso convoglio «The Capitol Limited anni '20» viene fornito solo completo. Può essere però allungato con la carrozza «Pullman», art. 2693, illustrata sulle pagine dedicate alle carrozze passeggeri.



274

LOCOMOTIVE ITALIANE

1148

Locomotiva a vapore Gr. 835-105 delle FS.

Quando nel 1905 si formarono le Ferrovie dello Stato si avvertì la necessità di ampliare e ammodernare il parco dei mezzi motori destinati ai servizi di manovra. Alla manovra, allora, erano spesso adatte le locomotive con tender separato ma esse non erano adatte a tale lavoro perché il tender era un incomodo veicolo da tirare dietro e poi esso occupava spazio, spazio utile che veniva sottratto ad una parte del convoglio. La soluzione del problema venne con la progettazione e la messa in servizio delle 835 che trivevano spunto da analoghi mezzi già in uso sulla Rete Mediterranea. Le 835, locomotive-tender a tre assi accoppiati, furono mezzi veramente inparagabili ed insostituibili pur disponendo, date le ridotte dimensioni, di non eccessive scorte d'acqua. Si accollavano le "tirate" di lunghe file di veicoli in manovra. Ma l'abilità dei macchinisti delle 835, provenienti spesso dal servizio di linea, era assai grande: non si facevano mai "boccare" con le casse d'acqua quasi vuote quando, magari a Milano, si doveva arrivare i pesanti treni di arrivo, che dovevano essere ricoverati al completo nei fasci binari di pulizia vetture. Arrivano, le 835, grondanti acqua che trabocca dalle aperture dei portelli scocciosi di casse d'acqua troppo colme. Alcune generose badilite di carbone, gli agganci si tenevano, alcuni getti di sabbia e rotoli di stoffa che si usavano per "sacchiare" da tutti i portelli, getti di fumo nero ed il superbo convoglio di vetture dipinte in blu scuro con le scritte della "Compagnia delle Carrozze Letti", che al traino delle migliori locomotive aveva attraversato, ammirato da tutti, l'Italia, si avviava lentamente, tirato da una piccola locomotiva sbuffante, verso il suo momentaneo riposo. Note, le 835, per i servizi di manovra, non mancavano di effettuare anche treni di comodi passeggeri in condizioni di emergenza nel periodo bellico. Anche ai oggi è quasi impossibile trovare una «Cirilla» (così erano conosciute tra i ferrovieri) attiva in uno scalo, è pur vero che esse sono ancora presenti, poiché telai e ruote di 835 sono serviti per realizzare motori diesel come le D 234 (Rivarossi 1778) oppure elettriche quali sono le E 321 ed E 322.

Il modello, eccezionalmente superdetagliato, propone il prototipo 835-105. Esso dispone di bellissimo completo, fanali illuminati, apparecchiatura frenante fedelmente riprodotta, iscrizioni caratteristiche. Il modello ha la lunghezza di cm. 11,5.

1147

Locomotiva a vapore Gr. 851-186 delle FS.

Le locomotive-tender del gruppo 851 FS originariamente appartenenti al gruppo 270 della Rete Adriatica, furono progettate quando era prossimo il completamento delle linee Sulmona-Isernia e Rocchetta S. Antonio-Potenza. Su queste linee le pendenze raggiungevano il 28 per mille, quindi si sarebbero richiesti mezzi trainati di buona potenza e di discreta velocità. Non dovevano disporre di tender perché il traino di esso avrebbe escluso dalla composizione una carrozza di pari peso, inoltre il carico d'acqua e di carbone, disposti sulla locomotiva, avrebbero aumentato il peso aderente di essa. Per il loro rifornimento d'acqua e carbone, si attrezzarono adeguatamente le stazioni situate sul percorso. Le 270 P.A. svolsero i loro primi servizi su tali linee a partire dal 1898, anno di costruzione del diciotto esemplari della prima serie. Ad esse, con assegnazione di servizio su altre linee, se ne aggiunsero altre nel 1901 e così via fino al 1911 allorché le Officine Meccaniche di Saronno consegnarono la 207a locomotiva dell'ormai divenuto gruppo 851 FS. Nel 1905 le allora Amministrazioni ferroviarie private vennero unificate in un unico ente, le Ferrovie dello Stato. L'elevata potenza sviluppata da questo motore e l'ottimo spazio alla partenza, accentuato dalla notevole aderenza, fecero sì che il loro valido servizio avesse luogo fino a pochi anni o sono. Non era improbabile incontrarle, negli scali ferroviari o nei parchi di stazione, in testa a lunghe treni di carri da smistare. Alcune di esse, ormai pensionate, non sono state demolite, ma preservate e poste su di un breve tratto di binario in qualche pubblico giardino quale testimonianza di un'epoca gloriosa. Il prototipo 851-186, che ci è servito per la riproduzione, è preservato nei giardini di Como, vicino al lago, ed è simpatico luogo d'incontro ai appassionati che spesso indicano ai più piccoli - il potente motore nero... - il modello accuratamente rifinito in ogni particolare, dal bellissimo con distribuzione «Walschaert», ai fanali illuminati, al gruppo frenante fedelmente riprodotto, alle targhe del costruttore ed a quelle riguardanti il numero di servizio, ha una lunghezza di cm. 11,7.

1463

Locomotiva elettrica E 636-381 delle FS.

Il prototipo, antesignano per l'Italia del rodiggio Bo-Bo-Bo, dispone di sei assi motori suddivisi su tre carrelli sui quali è sistemata la cassa articolata in due metà. È stato allora adottato questo sistema per ottenere una ben determinata distribuzione dei pesi. Ogni carrello, munito di due motori, cioè uno per ogni asse, ha la caratteristica di poter circolare a tutte le velocità che si richiedano dal servizio essendo dotato di organi di guida e di richiamo trasversale. Le prime locomotive E 636 entrarono in servizio nel 1940. Il modello che propone il prototipo E 636-381 è stato munito di inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Esso è pure provvisto di commutatore per predisporre l'alimentazione tramite il binario solitamente oppure tra una rotaia e la linea aerea di contatto tramite il pantografo, i pantografi riproducono il tipo 52 delle FS. Rispetto alle precedenti versioni, su questo E 636 è stato adottato un diverso numero di servizio così il nuovo modello può essere realisticamente affiancato agli altri su medesimo impianto. Lunghezza del modello cm. 22,7.

1458

Locomotiva elettrica E 646-127 delle FS.

Le locomotive E 646 derivano dalle precedenti E 636 delle quali conservano le caratteristiche strutturali salienti: il rodiggio è Bo-Bo-Bo e la cassa, articolata in due metà, ha il suo snodo coincidente e poggianti sul carrello intermedio. A differenza di quanto avvenne per le E 636 ove il cambio di rapporto destinava a poggiare il loro ruolo di mezzi trainati per treni merci e treni passeggeri, le E 646 vennero progettate per esclusivo impiego nelle composizioni dei convogli pesanti e veloci passeggeri. La cassa, negli E 646 della 2a serie, venne disegnata con cabina di guida di forma più moderna con spigoli arrotondati. Per il colore si adottò il verde magnolia abbinato al grigio perla. Il modello, che si riferisce al prototipo E 646-127, dispone di pantografi tipo 52 FS. Ha l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia e, tramite il commutatore, può captare la corrente d'alimentazione dal binario solitamente oppure da una rotaia e dalla linea aerea di contatto. Lunghezza del modello cm. 19,5.



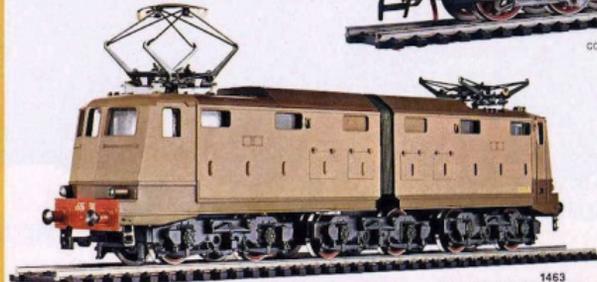
1148

CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1980



1147

CONSEGNA PRIMI MESI 1980



1463

NOVITÀ GIÀ CONSEGATA



1458

NOVITÀ GIÀ CONSEGATA

1464
Locomotiva elettrica E 444-091 (2a serie) «Tartaruga» delle FS.
È una moderna e diffusa locomotiva che da alcuni anni è largamente impiegata per la trazione dei convogli passeggeri diretti ed espressi sulla rete ferroviaria italiana. Tra i convogli espressi si comprendono anche i treni Trans Europ Express in servizio interno ed internazionale.
Il rodiggio, cioè disposizione degli assi, è Bo-Bo. Il modello già da tempo riprodotto, si ritra, in questa nuova versione migliorata, al prototipo E 444-091. È stato quindi adottato un nuovo numero di servizio che lo rende realisticamente interessante perché «diverso» dai precedenti ai quali senza tema d'identità può essere affiancato. È ora munito di inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Un commutatore lo predispone per la presa di corrente dal solo binario o da una rotaia e dalla linea aerea tramite i pantografi. I pantografi riproducono il tipo 52 delle FS.
Lunghezza del modello cm. 19,5.

1466
Locomotiva elettrica E 633-002 delle FS.
È una motrice tutta nuova. Il prototipo già ultimato sta eseguendo prove valutative per cento delle Ferrovie dello Stato.
La Fiat Ferroviaria Savigliano ha interamente progettato e realizzato la locomotiva che presto sarà seguita da cinque esemplari. Ad essi sembra se ne debbano aggiungere alcune altre decine.
L'esperienza acquisita dalla E 444-091 FS, i cui quattro motori di trazione sono alimentati da un «chopper» ripartito su dodici colonne comprendenti coppie di transistori, ha determinato l'impollazione della nuova unità per ciò che riguarda l'apparecchiatura elettrica di trazione.
La E 633-002 è una locomotiva con rodiggio Bo-Bo-Bo a cassa rigida che si adatta, come le recenti esperienze dimostrano, ai percorsi tortuosi meglio di soluzioni con carrelli rigidi a tre assi a lungo passo. È una soluzione più semplice rispetto a quanto fatto in precedenza con casse articolate a snodo centrale poggianti sui carrelli intermedio.
I motori di trazione, uno per carrello, sono del tipo T 850 derivato da quelli dell'E 444 ma eroganti una potenza maggiore.

Confrontando questa unità con le E 658 FS si nota come l'utilizzazione del «chopper», i carrelli ad unico motore e la trazione bassa permettano una migliore utilizzazione della aderenza, consentendo di ottenere superiori prestazioni rispetto alle E 658 stesse benché il passo sia inferiore a quello di circa il 15%. Il «chopper» consentirà inoltre una regolazione automatica e continua della velocità e dello sforzo di trazione.

In base ai rapporti di trasmissione che verranno installati si disporrà di locomotive E 633 atte al servizio passeggeri (velocità massima 160 km/ora) ed al servizio merci (velocità massima 130 km/ora).
Caratteristico è lo schema di verniciatura adottato che si ritiene valerosi ancor più la moderna linea della carrozzeria. Per ora non è stato ancora ricercato un nome emblematico per designare questo tipo di macchina, ma riteniamo che la tradizione instaurata con i precedenti tipi «Tartaruga» e «Calimano», avrà un seguito anche se alcune voci non si troverebbero d'accordo su tale fatto.

Il modello propone il prototipo E 633-002. Dispone di tre carrelli sotto cassa rigida ma un accorgimento costruttivo consente ad esso di scivolare anche su linee a stretto raggio di curvatura.
I pantografi sono modellisticamente conformi all'originale di tipo FAIVELEY e la verniciatura è conforme allo schema del prototipo.
Le luci si accendono automaticamente in funzione del senso di marcia prescelto.
Lunghezza del modello cm. 20,7.



1464
NOVITA' GIÀ CONSEGNATA



1466
FOTO DAL VERO
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1980

LOCOMOTIVE TEDESCHE

1352
Locomotiva-tender articolata, tipo Mallet, BR 96-022 delle D.R.
La fabbrica di locomotive J.A. Maffei, di Monaco, venne incaricata, dalle Ferrovie Statali Bavaresi («Bayerische Staatsbahn»), della costruzione di un primo lotto di locomotive articolate, sistema Mallet.
La linea a forte pendenza richiedeva locomotive che, nel servizio merci, assicurassero buona potenza e, per le caratteristiche del tracciato, un carico per asse non troppo elevato onde consentire loro la percorribilità su armamento leggero.
La soluzione del problema si chiamò G1 2 x 4/4, la più grossa Mallet che l'industria tedesca avesse mai costruito. Tra il 1915 e il 1914 ne vennero costruiti in servizio quindici esemplari.
Negli anni successivi alla prima guerra mondiale altre dieci unità s'aggiunsero alle precedenti. Queste ultime ebbero in dotazione un carbonile maggiorato per aumentarne l'autonomia. Tutte entrarono a far parte delle «Deutsche Reichsbahn».
Nel 1926 vennero apportate modifiche ai cilindri per l'alta pressione e si stociparono le sabbiere.
Il prototipo aceto per la riproduzione è il 96-022 nella sua versione dei primi anni del 1930.
Le ultime BR 96 vennero ritirate dal servizio nel 1948.
Il modello, vero capolavoro di meccanica, dispone di motorizzazione su entrambi i gruppi: è quindi ad aderenza totale. I fanali anteriori e posteriori sono illuminati secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 21.

1004
Modello averle le stesse caratteristiche del 1352 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1352 1004
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1980

Nel arco di dodici anni, cioè nel periodo compreso tra il 1925 ed il 1937, ben 231 locomotive 2-3-1 vennero costruite da diverse Ditte per le allora «Deutsche Reichsbahn». Tutte queste macchine, impostate su un solo progetto di base, anche se leggermente diverse in certi particolari non essenziali, vennero raggruppate nei Baureihe 01. Le locomotive vennero studiate tenendo conto del particolare impiego cui sarebbero state adibite e cioè la trazione dei convogli passeggeri diretti a composizione pesante su linee pianeggianti.

Già le prime unità poste in servizio confermarono le attese dei progettisti rivelandosi ottime motrici sotto ogni aspetto.

Nel corso degli anni le locomotive subirono sostanziali cambiamenti che solo in parte interessarono l'aspetto esteriore.

L'esame estetico dei due prototipi scelti per la riproduzione ci mostra: nel caso della 01-141 i grandi deflettori di fumo originali ricoperti anche i gruppi pompe collocati lateralmente alla caldaia nella zona dell'camera fumo, il secondo prototipo 01-196 monta invece deflettori più piccoli e di forma moderna. Le pompe hanno qui una posizionatura centrale abbassata, rispetto la caldaia, che interessa parzialmente i praticabili. Naturalmente le condutture di collegamento interessanti i vari complessi hanno la loro logica collocazione.

Alle motrici vennero accoppiati tender di tipo diverso tra i quali, ultimo in ordine di data, quello 2' T34 con cassone a lamiera saldate.

La massima velocità raggiungibile era km/h. 130.

1349

Locomotiva a vapore, con tender, per treni viaggiatori serie BR 01-141 delle «Deutsche Bundesbahn». Il modello propone il prototipo di pari numero caratterizzato dagli ampi deflettori di fumo. Il bellissimo, interamente funzionante, ha la distribuzione secondo il sistema «Heusinger». I fanali della motrice e dei tender s'illuminano automaticamente secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 28,5.

1002

Modello con le stesse caratteristiche del 1349 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotelle in corrente alternata.

1351

Locomotiva a vapore, con tender, per treni viaggiatori serie BR 01-196 delle «Deutsche Bundesbahn». Come il prototipo di numero corrispondente, il modello dispone di deflettori di fumo di tipo moderno. Bellissimo con distribuzione sistema «Heusinger» interamente funzionante.

I fanali della motrice e quelli del tender si illuminano automaticamente secondo il senso di marcia pre-seleto. Lunghezza del modello cm. 28,5.

1003

Modello con le stesse caratteristiche del 1351 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotelle in corrente alternata.

LOCOMOTIVA INGLESE

1350

Locomotiva a vapore, con tender, 6140 «HECTOR» della «London Midland and Scottish Railway». Rodiggio 4-6-0.

La pressante necessità di disporre di un tipo di locomotiva per i treni passeggeri espressi sulla linea della costa occidentale del paese, Induse, nel 1926, la «London Midland and Scottish Railway» ad affidare a Sir Henry Fowler lo studio di una tale motrice.

Si optò per una motrice con rodiggio 4-6-0 a 3 cilindri semplice espansione.

Di questo nuovo modello venne ordinato un primo lotto di 50 unità. La LMS classificò questa locomotiva come «6 P» ma, per tradizione, la identificazione della classe avvenne anche con un nome.

Si scelse quello della capostipite 6100 che, come tutte le altre locomotive, venne dedicata ad uno dei tanti Reggimenti dell'Esercito Britannico. Il nome della classe divenne quindi «Royal Scot».

Entro la fine del 1927 tutte le cinquanta unità formanti il primo lotto vennero poste in servizio e tra esse anche la 6140.

Dalle esperienze del servizio emerse la necessità di attuare una modifica avente lo scopo di convogliare verso l'alto i prodotti della combustione scaricati attraverso il fumaiolo, che creavano disagio e scarsa visibilità al personale di macchina. Vennero eseguite diverse prove sperimentali con convogliatori di fumo, di forme e dimensioni diverse, installati ai lati della camera fumo.

Buoni risultati si ottennero con i deflettori aventi la sommità dei plastroni inclinata verso l'interno e che, a partire dai primi anni trenta, vennero applicati a diverse macchine. La locomotiva 6140 fu una di queste. Questa macchina fino al Maggio 1936 portò il nome «Hector» a ricordo di una veterana locomotiva della L.N.W.R., dopo fu ribattezzata «The King's Royal Rifle Corps», Reggimento dell'Esercito Britannico, come richiedeva la tradizione per tutte le locomotive della classe «Royal Scot».

Il modello riproduce il prototipo 6140 «HECTOR» nel suo stato del 1935.

Il bellissimo è interamente funzionante e la massima cura è stata posta nella fedele riproduzione delle caratteristiche fittellate ed accorate.

I fanali anteriori sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 23,5.



1349
NOVITA' GIÀ CONSEGNA
1002
CONSEGNA



1351
CONSEGNA
1003
CONSEGNA



1350
CONSEGNA

LOCOMOTIVA AMERICANA

1538

Locomotiva a vapore, con tender, 2-10-2 Classe Sta N° 6200 della -Baltimore and Ohio-. La S1 disponevano di distribuzione «Baker» ed erano munite di preriscaldatore d'acqua. Il caricamento del carbone nel focolaio avveniva meccanicamente a mezzo di «stoker» (coocle) azionato da un motore a vapore. Il tender, di grandi capacità, era del tipo «Vanderbilt».

Tutte le 125 locomotive di queste serie svolsero il loro servizio merci sulle linee colleganti Pittsburg, Akron e Toledo nella regione denominata Cumberland.

Questo tipo di locomotiva, chiamata anche «Santa Fe» per il particolare rodiggio, si mostrò talmente efficiente sia nella trazione come nella spinta dei convogli, che non trovò sostituzione valida nelle locomotive articolate di tipo Mallet di cui la B. & O. già disponeva.

Negli anni del trapasso da trazione a vapore a diesel, non era difficile trovare una S1 che prestasse assistenza a qualche «Diesel» magari alla testa del prestigioso «The Capitol Limited». Si può affermare che le 2-10-2 avevano velocità e forza nel contempo e che la B. & O. non ebbe mai in altri mezzi questo ottimo binomio.

Il prototipo della Sta 6200 venne costruito nel 1926 dalla Baldwin Locomotive Works.

Il modello dispone di un motore di grande potenza collegato ad una trasmissione articolata di tipo pendolare che imprime il movimento ai cinque assi accoppiati; quello centrale è senza bordini, come sul prototipo, per consentire l'iscrizione della macchina nelle curve a raggio ridotto.

Bellissimo e distribuzione sono completamente funzionanti. Il faro è illuminato.

I carrelli del tender «Vanderbilt» sono del tipo «Commonwealth» a tre assi. Lunghezza cm. 38.

1538
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA

treHobby

Modelli in scatola di montaggio.

11147

Scatola di montaggio della locomotiva-tender gruppo 851 FS. Il gruppo 851 delle Ferrovie dello Stato comprese 207 locomotive costruite tra gli anni 1898 e 1911. Il progetto costruttivo le destinava alla trazione dei convogli passeggeri che la Rete Adriatica aveva in servizio sui valichi dell'Appennino, specialmente sulla relazione che univa Roma con Ancona e Pescara. Tra le prime locomotive entrate in servizio e le ultime passa un decennio; vi sono differenze nel disegno del telaio e nelle dimensioni delle casse d'acqua.

L'avvento di nuovi e moderni mezzi di trazione mano mano relegò queste locomotive allo svolgimento dei servizi di manovra. Fino a non molti anni fa era facile vederne ancora in azione in parecchie stazioni italiane.

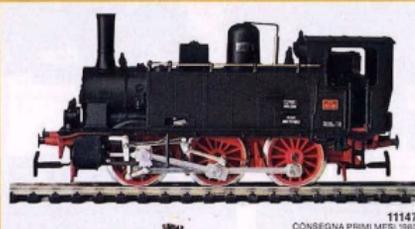
Il modello, che ripropone il prototipo 851-186 ora esposto a Como nei giardini in prossimità del celebre lago, è fornito in scatola di montaggio. Tutte le parti della struttura sono verniciate e decorate. Il bellissimo completo è già parzialmente montato e nella confezione sono comprese tutte le parti occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione. Lunghezza del modello montato cm. 11,7.

11485

Scatola di montaggio della locomotiva elettrica E 645-044 delle FS. Rodiggio Bo-Bo-Bo. Questo tipo di locomotiva è la versione per convogli merci, del corrispondente E 646. La struttura esterna è, salvo le varianti al rapporto di trasmissione, le apparecchiature elettromeccaniche sono le stesse nei due tipi. Diverso è lo schema di coloritura essendosi scelta la tradizionale livrea bruno-isabella.

Il modello, fedele riproduzione del prototipo, ottenibile con le parti comprese nella confezione che, ove occorre, sono già completamente verniciate e decorate, è equipaggiato di un dispositivo che consente l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia.

Rispetto al modello precedentemente a catalogo è stato cambiato il numero di servizio per ottenere una seconda locomotiva realisticamente diversa da quella precedente e quindi affiancabile ad essa su di un medesimo impianto ferroviario in miniatura. Lunghezza del modello montato cm. 29.

11147
CONSEGNA PRIMI MESI 198015514
CONSEGNABILE

15514

Scatola di montaggio per «Deposito attrezzi». Nelle stazioni grandi e piccole, negli angoli più nascosti degli scali ferroviari sorgono delle piccole e caratteristiche costruzioni. Entro di esse vengono riposti gli attrezzi di lavoro delle «squadr» addette alla manutenzione della linea. Il modellino, che riproduce uno di questi tipici depositi, dopo il montaggio avrà le dimensioni di cm. 4 x 4 x 3,5.

11485
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA

CARRI MERCE ITALIANI

2101

Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie Eaos delle FS.

Ammodernato già ad alcune carnicelle i carri serie Eaos che sono regolarmente in servizio sulle linee interne della rete FS. Questi carri di grande capacità sono stati costruiti secondo un progetto unificato in sede europea, infatti sono numerose le Amministrazioni ferroviarie che li hanno posti in uso.

Atti al servizio internazionale, dispongono di carrelli Y25 Cas2 che, unitamente all'impianto di frenatura, consentono ad essi velocità massima di 120 km. orari a vuoto e di 100 km. orari a pieno carico. Il prototipo, cui il modello si riferisce, è stato costruito dalla Costamagna S.p.A. per conto delle FS. Lunghezza del modello cm. 16,7.

2034

Carro merci coperto, a due assi, serie C 251 delle Ferrovie Nord Milano.

Il prototipo di questo carro venne costruito al finire dello scorso secolo. Il suo impiego era vastissimo. Poteva trasportare le più svariate cose: dai prodotti agricoli della fertile Brianza ai prodotti commerciali dell'operaio Milano.

Il modello riproduce il prototipo così come era negli anni trenta. Le portiere laterali sono apribili. Lunghezza del modello cm. 8,4.



2101
FOTO DAL VERO
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1980



2034
NOVITÀ GIÀ CONSEGNA

CARROZZE ITALIANE

2585

Carrozza bagagliaio, a due assi, serie D 651 delle Ferrovie Nord Milano.

Sui convogli «omnibus» che s'irradiavano da Milano verso le operose località dell'alta Lombardia o che da queste raggiungevano le metropoli, vi era un intenso movimento di merci al seguito dei convogli passeggeri. Allo scopo si impiegavano appositi veicoli che, sovente, assolvevano anche il servizio di messaggerie postali. Sul modello, fedelmente riprodotto nei colori originali verde con tetto grigio e scritte gialle, sono di particolare interesse i balaustrini metallici traforati, le ruote a razze e, sul tetto, gli scarichi delle lampade. Lunghezza del modello cm. 13,8.

2584

Carrozza passeggeri, a due assi, serie C 351 delle Ferrovie Nord Milano.

Costruiti nei primi anni del secolo, le carrozze di questo tipo era hanno svolto un prezioso ed insostituibile servizio nei convogli che, sulle linee sociali delle FNM, collegavano Milano ai laghi lombardi. Il modello, finemente dettagliato, è presentato nei colori originali verde, tetto grigio ed iscrizioni gialle. Si fanno notare le balaustrine lineari traforate sulle piattaforme d'estremità, le ruote a razze di disegno originale e gli scarichi per le lamadose situati sul tetto. Lunghezza del modello cm. 13,8.

2529/1

Carrozza mista bagagliaio/posta - passeggeri, a due assi, serie CD 601 delle Ferrovie Nord Milano.

Nella composizione dei convogli suburbani fanno parte veicoli che, opportunamente attrezzati, disimpegnano anche il servizio merci e quello postale. Le caratteristiche del modello sono le stesse del 2528/1. Lunghezza del modello cm. 13,8.

2528/1

Carrozza passeggeri, a due assi, serie C 501 delle Ferrovie Nord Milano.

Assieme ad altri tipi di rotabili similari, il prototipo, da numerosi decenni, svolge il servizio di trasporto dei passeggeri che usufruiscono del treno per recarsi giornalmente alla «grande» Milano Industriale dai vicini paesi e cittadine lombarde. Il modello, particolarmente curato, è stato corredato di ruote a razze di grande realismo e dalla balaustrina delle piattaforme d'estremità in metallo brunito finemente traforato. I colori sono: verde per il corpo della carrozza, tetto grigio ed iscrizioni in giallo. Lunghezza del modello cm. 13,8.

2589

Carrozza passeggeri italiana di 1ª Classe, del tipo unificato serie Axz 50 83 10-88 016-8 delle FS.

Principalmente allo scopo di sperimentare un nuovo tipo di vernice, più elastica e meno soggetta a scricpolarsi sotto l'azione delle escursioni termiche ambientali e sotto l'azione degli agenti atmosferici, ma forse anche per verificare se un nuovo schema di coloritura potesse essere adottato in futuro, le FS hanno messo in circolazione nella primavera del 1978 una carrozza della prima serie Axz 52000 ripercucita in azzurro con fascia argento e rosso.

Specificatamente destinate ai diretti 2700 e 711 della relazione Firenze-Milano Centrale e viceversa, essa entrò in composizione con altri treni, tanto è vero che, per poterci documentare su di essa la «beccamo» nella stazione di Rimini. Se poi tale coloritura verrà adottata più estesamente in futuro non si sa. Resta però il fatto che un «colorato» tentativo sia stato fatto.

Il modello riproduce fedelmente il prototipo del quale, oltre allo schema di coloritura, riporta tutte le iscrizioni caratteristiche ed è completato dall'allestimento interno. I carrelli sono del tipo «Mindan Deutz». Lunghezza del modello cm. 30.



2585
NOVITÀ GIÀ CONSEGNA



2584
NOVITÀ GIÀ CONSEGNA



2529/1
NOVITÀ GIÀ CONSEGNA



2528/1
CONSEGNA

La carrozza N° 2589
può essere illuminata
con il sistema
a luminosità costante D.I.C.
art. 14913.



2589
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

CARROZZE CIWL

2587

Carrozza o furgone bagagliaio n° 1269 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Per i «Grandi Espresi Europei» costituiti preferenzialmente con i propri vagoni letto, ristorante e pullman la CIWL disponeva di propri bagagliai che nell'aspetto esterno si armonizzavano con quello delle altre carrozze. Alcuni di questi bagagliai erano forniti di compartimenti per servizio postale, altri, oltre alla zona riservata ai bagagli, erano in parte attrezzati come dispense per i vagoni ristoranti oppure ospitavano cuccette per il personale ferroviario di scorta al treno o quelli dei vagoni ristorante. Il furgone 1269 appartiene alla serie di veicoli dal 1263 (il modello riprodotto è questo prototipo e compreso esclusivamente nella composizione del convoglio Flèche D'Or, Art. 310) ed il 1276 (tra essi è anche il prototipo 1270 scelto per la riproduzione del modello art. 2578) che entrarono in servizio tra la fine del 1928 ed il 1929. Tutti carnavi dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co. Ltd.» di Salford-Birmingham vennero dipinti secondo uno schema di coloritura che a seconda i casi si confaceva con il tipo di convoglio cui in origine essi vennero destinati. Il modello, nella caratteristica coloritura blu e avorio, viene proposto nella sua versione d'origine. Dispone dei carrelli «P» della Wagons Lits. Lunghezza del modello cm. 24.

2586

Carrozza «Pullman» di 1ª Classe n° 4029 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto», il prototipo, costruito in Inghilterra dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co.» di Salford, fa parte del primo gruppo di carrozze «salone» tipo «Flèche d'Or» al cui omonimo convoglio in origine erano assegnate. La composizione del convoglio «Flèche d'Or» utilizzava esclusivamente, almeno fino al 1934, vetture Pullman di questa prima serie. Il loro colore d'origine era marrone e crema, ad adeguare allo stesso sistema di coloritura delle carrozze della «Pullman Company» che, oltre Manica, assicuravano fino a Londra il proseguimento del convoglio. Questa scelta era, in un certo qual senso, imposta dalla numerosa clientela inglese che si serviva di quel servizio. A causa però di questa tinta particolare l'inserimento di tali carrozze in altre composizioni era quasi preclusa. A partire però dal 1932, con l'introduzione di carrozze Pullman di 2ª classe, colorate in blu e avorio, nella composizione dei «Flèche d'Or», si pensò di adeguare le 4001 fino al 4030 a questa nuova colorazione. Il prototipo 4029 seguì queste disposizioni e, nel 1934, divenne blu e avorio. Il modello della 4029 riproduce il prototipo nella sua versione bicolorata blu e avorio del 1934 con le iscrizioni originali di allora. L'allestimento interno di gran lusso è corredato dalle piccole «abat-jour» caratteristiche che sono singolarmente illuminate con prisma di riflessione. I carrelli sono quelli originali di tipo «P» della Wagons Lits. Il modello è lungo cm. 27.

2588

Carrozza ristorante della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto» n° 2971. Ai prototipi, costruito nel 1927 dalle Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia, vennero, nel 1965, sostituiti i carrelli per adeguare la carrozza alle aumentate velocità dei convogli in cui entrava in composizione. In luogo dei carrelli «Pensylvanica» si adottarono i più confortevoli «Minden Deutz». Anche l'impianto d'illuminazione subì un miglioramento, almeno nella sua funzionalità, in quanto vennero installate, plafoniere con tubi fluorescenti. Per adeguare inoltre il mezzo alle allora recenti disposizioni di codificazione emanate dalla U.I.C. la marcatrice unificata divenne 51 66 98 80023-6 fin al numero d'origine non venne tolto, infatti esso rimane «cancellato da un tratto» sulla targua P.C. E' tuttora circolante sulla rete nazionale FS. Il modello, fedele riproduzione del prototipo nella sua versione del 1965, dispone di un'allestimento interno complementare tre sale da pranzo rispettivamente da 8, 24, 24 posti, da un reparto cucina per la preparazione dei vari menù ed un comparto per i vini. I carrelli sono del tipo «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 27.

CARROZZA INGLESE

Carrozza passeggeri tipo «Brake Third corridor» 16100 della «London Midland and Scottish Railway». Se si analizza la composizione dei treni passeggeri della L.M.S. si nota la presenza di una o più carrozze miste. Sullo stesso veicolo vi è un ampio compartimento destinato al personale di servizio del treno, ai bagagli e per l'altra parte ai compartimenti destinati ai passeggeri. Il modello riproduce il prototipo 16100 che era nella composizione del treno «Royal Scot». La decorazione esterna segue in modo fedele quella caratteristica dei veicoli destinati a quel prestigioso convoglio. La carrozza è completa di allestimento interno. Lunghezza del modello cm. 22,5.

CARROZZA AMERICANA

2693

Carrozza passeggeri tipo «Pullman» della «Baltimore and Ohio». Le carrozze «heavy weight» degli anni venti comprendevano versioni di lusso che costruite dalla «Pullman Manufacturing Co.» si suddivisero in tipi e versioni differenti secondo gli usi cui erano destinate. Era abituale l'adozione di carrelli a tre assi perché la costruzione della carrozza, tutta metallica, era molto pesante e richiedeva una maggiore distribuzione dei carichi sul binario. La carrozza «Lincoln Memorial» era del tipo «chair» con ampie e comode poltrone collocate in un unico salone. La carrozza della «Pullman» era entrata anche nella composizione del treno «The Capitol Limited» della «Baltimore and Ohio» che univa Chicago a Baltimora via Washington. La colorazione, verde pullman, era quella tipica degli anni venti. Il modello, completo di allestimento interno, è lungo cm. 29.

La carrozza N° 2587 può essere illuminata con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913.



2587
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



2586
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



Le carrozze N° 2586 - 2588 sono illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913.

2588
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



2934
CONSEGNABILE

Le carrozze N° 2934 - 2693 possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913.



2693
CONSEGNA PRIMI MESI 1980



La nuova serie

Prestige

Treni da collezione e per esperti fermodellisti.

Il successo ed i consensi ottenuti con la serie Capolavori, il cui primo modello è di prossima consegna, ha indotto la Rivarossi a presentare la prima di una nuova serie di locomotive che interesserà tutti coloro che amano il fermodellismo.

Si tratta di autentici gioielli da produrre in serie limitata, numerata che, come vari pezzi d'autore, non saranno più ripetuti.

Ogni modello, in perfetta scala «O», è realizzato in plastica e metalli pregiati. I sistemi e la tecnica di costruzione, i tipi di materiali impiegati e la scelta dei modelli ci consentono di proporre un prezzo molto interessante senza per questo nulla togliere alla finezza e alla preziosità di questi pezzi - da amatore».

7330

Locomotiva a vapore, con tender n° 1404 classe M-60/66 della «Baltimore and Ohio».

Le locomotive «American» oppure «Eight Wheeler» hanno il rodiggio 4-4-0.

Le 4-4-0 possono a giusta ragione essere chiamate le pioniere delle locomotive a vapore su tutte le reti ferroviarie americane.

Questo tipo di macchina fu costruito in larga quantità dal 1840 al 1905, in seguito in misura assai minore. Esso fu indifferentemente utilizzato sia per i treni passeggeri come per i convogli merci. La 4-4-0 disponeva di tutte le caratteristiche che si richiedevano per il funzionamento sulle linee allora costruite le quali disponevano di rotte leggere e di massicciate, quando esistevano, che assicuravano una precaria stabilità al binario. Frequenti erano le curve a raggio molto stretto, quindi era indispensabile la presenza di un carrello di guida, e lo

forti acclività che si dovevano superare, dove si richiedevano buone doti di aderenza. La 4-4-0 rispondeva in modo quasi completo a queste esigenze. Si calcola che negli Stati Uniti siano state poste in servizio circa 25.000 locomotive «American» con forme, dimensioni e prestazioni differenti poiché la tecnica costruttiva era, con il passare degli anni, in continua evoluzione.

Quasi comune a tutte fu l'adozione delle distribuzioni sistema Stephenson il cui meccanismo principale era sistemato internamente ai longheroni del telaio. Le «American» però vennero ritirate dal servizio prima che su di esse si applicassero altri sistemi di distribuzione con meccanismi di comando esterni, e prima che anche ad esse si sistemassero i preriscaldatori per migliorare il rendimento termico del generatore di vapore. Furono indubbiamente macchine di costruzione assai semplici e di forme ben proporzionate.

Il modello che presentiamo nella nuova serie «PRESTIGE» propone il prototipo 1404 classe M-60/66 della «Baltimore and Ohio» costruito nel 1839 dalle Baldwin Locomotive Works. Il modello, realizzato in plastica e metalli pregiati, è azionato da un potente motore elettrico.

La massima cura è stata posta nella riproduzione di tutti i particolari in modo da farne un pezzo eccezionale. Il modello, in perfetta scala «O» verrà costruito in serie unica, numerata e limitata. Lunghezza cm. 34.

LOCOMOTIVE AMERICANE

9203

Locomotiva articolata, a vapore tipo Mallet, con rodiggio 4-6-6-4 «Challenger» 3977 della «Union Pacific».

Le prime locomotive «Challenger», costruite dall'American Locomotive Company sotto la supervisione di Otto Jabeinmann della Union Pacific, che ne aveva sviluppato lo studio, vennero consegnate alla Union Pacific nel 1935. Per l'esattezza la prima unità, la 3905, venne posta in servizio il 25 agosto 1935 a Council Bluffs.

Nell'anno 1943 la UP, 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 a lati del doppio funaiolo. Le locomotive «Challenger» potevano svolgere indifferentemente, grazie alle loro ottime prestazioni, sia il servizio merci sia passeggeri, fino a 70 miglia orarie (circa 100 Km/ora), possedendo ottima stabilità e perfetta equilibratura delle masse (ballismi e contrappesi) specialmente negli ultimi modelli costruiti dalla American Locomotive Company.

Il modello, vero gioiello della meccanica per le soluzioni tecniche adottate, propone il prototipo 3977. Entrambi i gruppi motori sono mossi internamente da una trasmissione ad ingranaggi ed articolati in modo da consentire al modello l'iscrizione in curve di piccolo raggio. Il furo anteriore è illuminato. Lunghezza del modello cm. 23,5.

La General Motors deteneva in primato di costruzione e vendite, negli U.S.A. ed in Canada, delle locomotive a propulsione diesel-elettrica. Circa il 60% delle locomotive di questo tipo circolanti erano di costruzione G.M.

Nei suoi due grandi complessi industriali situati l'uno a La Grange, Illinois e l'altro nei sobborghi di Chicago assieme a quello di London, Ontario, in territorio del Canada, venivano prodotte motori di tutti i tipi. Locomotive potenti e veloci per il servizio passeggeri, altre per il traino dei pesanti convogli merci ed infine macchine particolari di impiegarci nei servizi di manovra.

Questa ultima categoria comprendeva anche il modello «SW 1500» nella versione con cabina di guida (chiamata in gergo «cow»... letteralmente mucca) e quella, senza cabina di guida («bull»... vitello) da accoppiarsi con la prima e da essa dipendente per tutti i comandi, così da ottenere una doppia trazione, assi importante ed utile per smuovere lunghe «tirate» di carri.

Ciascuna unità «SW 1500» dispone di un motore a ciclo diesel, a 12 cilindri collegato ad un generatore elettrico a sua volta azionante i motori elettrici di trazione.

Il rodiggio è BO - BO.

9106

Motrice diesel elettrica BO - BO tipo «SW 1500» con cabina di guida («Cow»). Il modello riproduce un prototipo in funzione sulle linee della compagnia ferroviaria americana «Southern Pacific» nel caratteristico schema di coloritura nero con fregi rossi, arancione ed argenteo. Entrambi i carrelli sono moltiplicati, quindi la locomotiva dispone di ottima capacità di trazione.

I fari anteriori e posteriori sono illuminati.

Lunghezza del modello cm. 9,4.

9116

Modello, non motorizzato, riprodotto l'unità «bull» del tipo «SW 1500» nei colori della compagnia ferroviaria americana «Southern Pacific».

Lunghezza del modello cm. 9,4.



9203
CONSEGNA DA STABILIRE



UNITÀ MOTTRICE
SOUTHERN PACIFIC
9106
CONSEGNALE



UNITÀ FOLLE
SOUTHERN PACIFIC
9116
CONSEGNALE

supermodel

CARROZZA ITALIANA

9590

Carrozza passeggeri serie Azx di 1ª classe dello FS.

A scopo sperimentale per verificare un nuovo tipo di vernice più resistente all'azione deterioratrice degli agenti atmosferici e probabilmente anche per studiare un futuro nuovo schema di coloritura, le FS hanno messo in servizio la carrozza Azx di tipo unificato 50 63 10-58 016-6.

Il modello che riproduce fedelmente l'originale prototipo sia nel colore azzurro della cassa con banda argento come nelle caratteristiche iscrizioni, è completo di allestimento interno ed è munito di carrelli «Minden Deutz».

Lunghezza del modello cm. 16,8.



9590
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

CARROZZA TEN

9591

Carrozza con letti «Trans Euro Notte» delle FS.

Un certo numero di carrozze con letti sono passate dalla «Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo» in proprietà all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Anche altre Amministrazioni ferroviarie europee hanno acquistato analogo diritto di proprietà su mezzi identici.

Ne è conseguito che lo schema di coloritura è stato concordemente cambiato e che su tutti questi veicoli è apparsa la caratteristica sigla TEN, direttamente ininterpretabile in tutte le lingue principali. È rimasto il colore blu, anche se di tonalità più chiara rispetto al precedente della CIWL.

Il modello che è completo di arredamento interno, riproduce il prototipo 71 83 72 80 526-7 che in origine era immatricolato 4871 presso la CIWL.

I carrelli sono del tipo «Minden Deutz».

Lunghezza del modello cm. 16,8.



9591
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

CARROZZE CIWL

9593

Carrozza bagagliaio o furgone n. 1270 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letti».

Per i «Grandi Treno Espressi Europei», in prevalenza composti da carrozze con letti, ristorante e pullman, la CIWL disponeva di propri bagagliai che nell'aspetto e nella coloritura s'armonizzavano con quello delle altre carrozze.

Il prototipo n° 1270, sul quale ci siamo basati per la riproduzione del modello, è compreso nella serie 1263 al 1278, e è stato costruito in Inghilterra dalla «Metropolitan Carriage» e messo in servizio entro il mese di Dicembre 1928.

Originariamente i bagagliai furono dipinti in due colori ma, successivamente, considerazioni di carattere pratico, (il color avorio della parte superiore era infatti assai problematico da tener pulito su mezzi che erano direttamente agganciati a locomotive a vapore) imposero a completa verniciatura in blu scuro di tutti i veicoli.

Il prototipo 1270, che tra l'altro svolse servizio con il «Simplon Orient Express», fu in attività fino a qualche anno fa per i servizi interni della CIWL tra Milano e Roma. Attualmente è accantonato nelle officine CIWL di Milano.

Il modello, nei colori originali del 1932 è munito di carrelli a due assi tipo «P».

Lunghezza del modello cm. 13,3.



9593
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

9592

Carrozza Pullman di 1ª classe n° 4029 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letti».

Il prototipo 4029, costruito in Inghilterra dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co.» di Salford fa parte del primo lotto di carrozze pullman costruite appositamente per la «Flèche d'Or», il famoso treno di lusso che collegava Parigi a Catania.

L'adozione della coloritura blu e avorio, in luogo della originale marrone e crema propria della «Flèche d'Or», s'impose allorché nel 1932 nella composizione del treno comparvero altre carrozze pullman di 2ª classe dipinte in blu e avorio. L'uniformità di tinte si impose, ma a distinzione delle due classi si rimediò con l'aggiunta, in tutte lettere, della indicazione della classe a seguito della caratteristica scritta «Pullman».

Il modello, nei colori blu e avorio, propone il prototipo 4029 nella versione del 1932.

I carrelli, a due assi, sono del tipo «P».

Lunghezza del modello cm. 14,7.



9592
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

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

ELEMENTI DI COMANDO «HO» «O» «N»

4009

Gruppo alimentatore di grande potenza con Regolazione Elettronica ad Alta Sensibilità R.E.A.S. 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 e livello automatici e segnali comandati automaticamente.

L'erogazione della corrente continua di trazione viene regolata, nei valori inferiori, da un dispositivo elettronico che assicura alla locomotiva una marcia dolce e regolare ai minimi della velocità di funzionamento.

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

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

4011

Gruppo alimentatore con Regolazione Elettronica ad Alta Sensibilità R.E.A.S. Il complesso alimentatore è costituito da un trasformatore il cui avvolgimento secondario fornisce sia la corrente per il circuito di trazione sia la corrente per alcuni accessori.

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 elettromeccanici.

L'erogazione della corrente continua di trazione viene regolata, nei valori inferiori, da un dispositivo elettronico che assicura alla locomotiva una marcia dolce e regolare ai minimi di velocità di funzionamento.

I circuiti elettrici sono protetti da un disgiuntore termico contro i sovraccarichi e corto circuiti accidentali. Con questo trasformatore-raddrizzatore è possibile comandare una qualsiasi delle locomotive Rivarossi. Il gruppo alimentatore è conforme alle norme di sicurezza vigenti.



4011
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1980



4009
CONSEGNA PRIMI MESI 1980

HOBBY TRACK HOBBY TRACK N

Il sistema Hobby Track, che consente la realizzazione di numerosissimi tracciati ferroviari «personalizzati» nella forma e rispondenti a qualsiasi esigenza fermodellistica, viene ulteriormente migliorato con la possibilità di avere la «confezione A» di base dotata di trasformatore con Regolazione Elettronica ad Alta Sensibilità R.E.A.S. Le caratteristiche dei trasformatori (art. 4011) sono illustrate tra gli elementi di comando.

Scala «HO» - Art. 3011
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1980

Scala «N» - Art. 8774
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1980



Rivarossi: treni elettrici Hi-Fi. La loro fedeltà all'originale è stupefacente!
Eguali in ogni particolare ai treni veri.
Perché Rivarossi ha realizzato i più famosi treni del mondo ricavando misure, particolari, scritte e colori dai disegni di progettazione originali. Una scelta di modelli che potrà fare comodamente sfogliando il libro-catalogo «Il treno. Dalle origini ai giorni nostri», un volume di 164 pagine, tutte a colori, che puoi trovare presso il tuo rivenditore di fiducia.

IL CLAN DEI RIVAROSI

Il «bollino» riprodotto a fianco, è il contrassegno annuale del «Clan dei Rivarossi». I Soci del Clan debbono applicarlo annualmente sulla Tessera per continuare ad usufruirne dei vantaggi offerti dal Clan. Per ottenere l'ammissione a Socio è sufficiente riprendere alla Rivarossi la speciale cartolina contenuta in ogni impianto Rivarossi.



**NOVITÀ ILLUSTRATE SUL
CATALOGO GENERALE
1979/80 E NON CONSEGNATE
NEL CORSO DELL'ANNO 1979:**

SCALA «HO»

262	Consegna primissimi mesi 1980
264	Consegna primissimi mesi 1980
272	Consegna primissimi mesi 1980
3133	Consegna inizio 2° semestre 1980
1142	Consegna da stabilire
1527	Consegna primi mesi 1980
1528	Consegna primi mesi 1980
2089	Consegna primi mesi 1980
2431	Consegna primi mesi 1980
5098	Consegna primissimi mesi 1980

SCALA «O»

7300	Consegna inizio 2° semestre 1980
7301	Consegna da stabilire
7895	Consegna 2° semestre 1980

SCALA «N»

9157	Consegnabile
------	--------------

SCALA «HO» «O» «N»

4211	Consegna primissimi mesi 1980
------	-------------------------------

**ARTICOLI ILLUSTRATI SUL
CATALOGO GENERALE
1979/80 E NON PIÙ
CONSEGNABILI DA NOI:**

SCALA «HO»

225
235
501
505
511
515
521
525
604
605

**ARTICOLI
NON PIÙ CONSEGNABILI
E SOSTITUITI
DA:**

SCALA «HO»

1255	: 1536
1442	: 1463
1447/8	: 1458
1454/1	: 1464
2040	: 2034
2501	: 2564
2503	: 2585
2528	: 2528/1
2529	: 2529/1
11124	: 11147
11449	: 11465
11450	: 11461

SCALA «O»

7013	: 7023
7014	: 7024
7015	: 7025
7016	: 7026
7585	: 7585/1
7586	: 7586/1
7575	: 7575/1
7780	: 7780/1
7781	: 7781/1
7782	: 7782/1
7783	: 7783/1
7784	: 7784/1
7785	: 7785/1
7788	: 7788/1
7789	: 7789/1

**11461 (Novità non illustrata)
CONSEGNABILE**

Scatola di montaggio della locomotiva elettrica E 428-123 FS.

Le locomotive elettriche del Gruppo E 428 vennero progettate per il servizio dei convogli passeggeri. Il Gruppo E428 comprende tre serie di locomotive differenti tra loro per diverso aspetto esterno ma, salvo poche varianti, identico rodiggio e parte meccanica. Il prototipo E 428-123 appartiene alla seconda serie.

Il modello proposto segue fedelmente il prototipo. Sulla carrozzeria, accuratamente verniciata, sono ora riprodotte le targhe caratteristiche con il nuovo numero di servizio e l'indicazione della Ditta costruttrice. I corrimani, contenuti nella confezione, sono bruniti per un effetto più realistico del modello. Nella confezione sono pure compresi, oltre a tutte le parti occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione, con inversione automatica secondo il senso di marcia, i semitali recanti sulle traverse con respingenti il nuovo numero di servizio.

Lunghezza del modello montato cm. 22.

GIORNI MOD'LLISMO

Via. G. Ferrari 5-00195 Roma
C. Fisc. GRN FNC 34H08 H501Q

RIVAROSSI

RIVAROSSI S.p.A. - Via Pio XI, 157/9 - 22100 Como (Italy)
Tel. (031) 541541 - Telex 380133 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.