

NOVITÀ RIVAROSSI 1981

CATALOGO D'ANTICIPO AL CATALOGO GENERALE 1981/82,
DI PROSSIMA EDIZIONE, CHE COMPRENDERÀ L'INTERA GAMMA DEI PRODOTTI

RIVAROSSI

I TRENI D'EPOCA

Una nostalgica e grande era è passata. Il lamento cupo del fischio della ansimante vaporiera non s'ode più. Il giallo chiarore del faro della locomotiva non s'intravede più tra gli alberi della fitta foresta ed il ricordo di una fiorente attività di tagliatori di legna rimarrà vivo nella memoria o nelle pagine ingiallite della storia. Nelle vaste foreste nord americane erano sorte imprese che provvedevano al taglio degli alberi ad alto fusto per ricavarne legname da costruzione per i molteplici usi. Non si costruivano strade ma si posavano rotaie per trasportare su di esse i tronchi sfrondati da avviare alle segherie. Nel Michigan e nella California, alla fine del secolo scorso ed agli inizi dell'attuale, erano numerose le "Lumber Company" e tutte ebbero una propria ferrovia. Le locomotive che furono studiate, se così possiamo dire in quanto non si poteva certo parlare di razionale ciclo di progettazione e costruzione in serie, per questo impiego particolare, dovevano svolgere il loro servizio su binari posati alla meglio su terra battuta, con curve a strettissimo raggio e forti pendenze. Nacquero così tipi caratteristici di motrici come "Shay" "Clymax" ed "Heisler". Tutti questi mezzi, seppur con sistemi diversi, disponevano di carrelli motori: due su cui poggiava solitamente la locomotiva più uno, anch'esso motore, perché collegato a quelli della locomotiva tramite un albero di trasmissione, sul quale era collocato il "tender" nel caso la locomotiva fosse stata corredata da questo elemento aggiuntivo, soluzione valida ed indispensabile per l'iscrizione sulle strettissime curve. I carri per il legname, i "log buggies", erano molto semplici. Due carrelli del tipo "Archbar" erano collegati tra loro da una trave, che formava anche l'ossatura del carro. Tra gli stanti, tenuti da catene, erano collocati i tronchi. E tutto il convoglio tra sbuffi e scricchiolii partiva alla volta della segheria situata, forse, a parecchie miglia di distanza mentre nei boschi continuava, alacre, il lavoro di seghe ed accette tra lo schianto di altri alberi che cadevano.

289

Confezione del convoglio "Timberjack" con caratteristica locomotiva a vapore tipo "Heisler" munita di tre carrelli motori e quattro carri "log buggie" completi di carico di tronchi. I carri "log buggie" sono equipaggiati da carrelli "Archbar". Lunghezza del convoglio cm. 59.

Per allungare questo convoglio consultare le pagine del Catalogo Generale dedicate ai carri merce.

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

In linea di massima il traffico merci si articola su quattro tipi di treni, se così possiamo chiamarli: "Raccoglitori" od "Omnibus", "Completi", "Derrate", "Teem". I treni merci "Raccoglitori" od "Omnibus" servono a smistare il volume dei carri destinati alle varie stazioni della stessa linea ed a raccogliere da ognuna di esse i carri destinati alle stazioni successive della medesima linea. È ovvio che nella composizione del treno i carri debbano essere ordinati in modo che sia agevole la loro manovra di smistamento in ogni stazione.

Si può chiarire meglio l'insieme delle interessanti manovre ricorrendo ad un esempio. Immaginiamo quale potrebbe essere l'ordine di composizione di un treno "Omnibus" che partendo dalla stazione "A" debba raggiungere la stazione di destinazione "E" con interposte le stazioni "B" - "C" - "D".

La sua composizione in origina da "A" sarà:

Locomotiva, più: 1 - Gruppo di carri misti per il trasporto di piccoli colli per le varie destinazioni. 2 - Carri destinati alla stazione "B" interposta. 3 - Carri destinati alla stazione "C" interposta. 4 - Carri destinati alla stazione "D" interposta. 5 - Carri destinati alla stazione "E" terminale.

Si noti come i carri destinati alla prima stazione "B" siano in testa alla composizione in quanto sarà la stessa locomotiva del treno che, previo sezionamento del convoglio, provvederà alla loro sistemazione nel binario "di ricovero" di quella stazione. I carri "raccolti" da "B" verranno inseriti dalla stessa locomotiva nei vari gruppi di destinazione del convoglio.

Identiche manovre avverranno nelle stazioni, successive, "C" e "D", del percorso. La velocità di questi treni è di solito contenuta in 65 Km./ora.

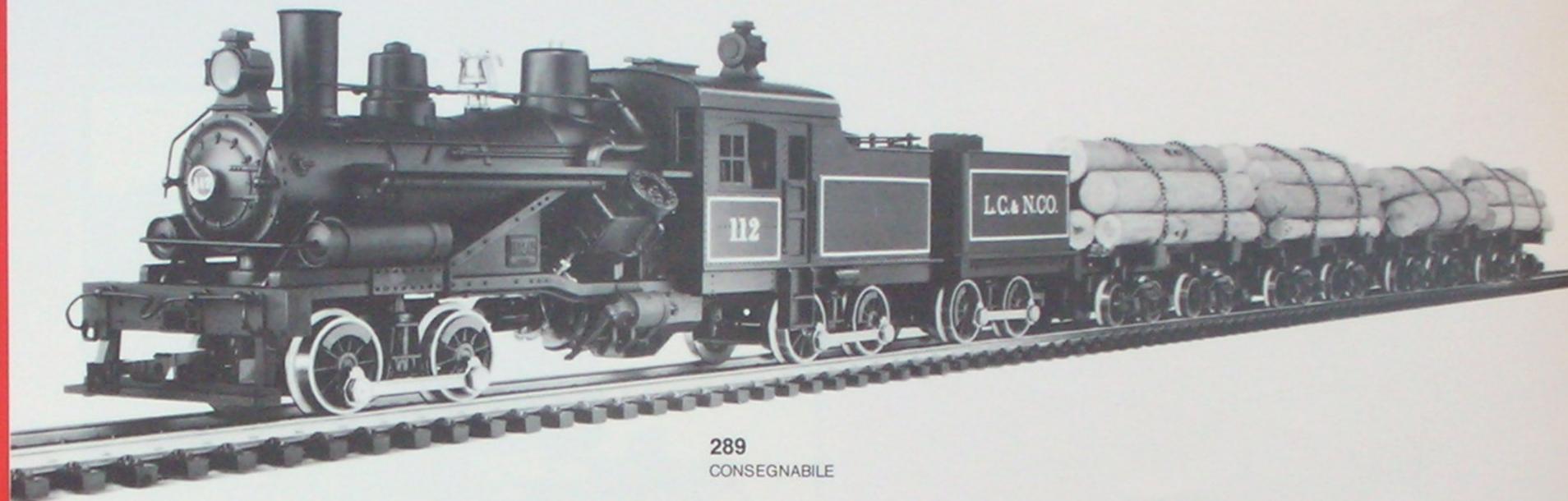
156

Confezione di un convoglio merci "Omnibus" con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore Gr. 740-316 FS • carri scoperti a sponde alte serie E • carro serbatoio serie M • carro refrigerante • carro refrigerante per il trasporto di derrate alimentari surgelate. Lunghezza del convoglio completo cm. 105.

Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate ai carri merce sul Catalogo Generale.

TIMBERJACK TRAIN

supermodello



289
CONSEGNABILE

"Treno merci Omnibus"

supermodello



156
158 Impianto completo come il 156 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.
159 Impianto completo come il 156 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.
CONSEGNABILE

TRENO VIAGGIATORI "ACCELERATO"

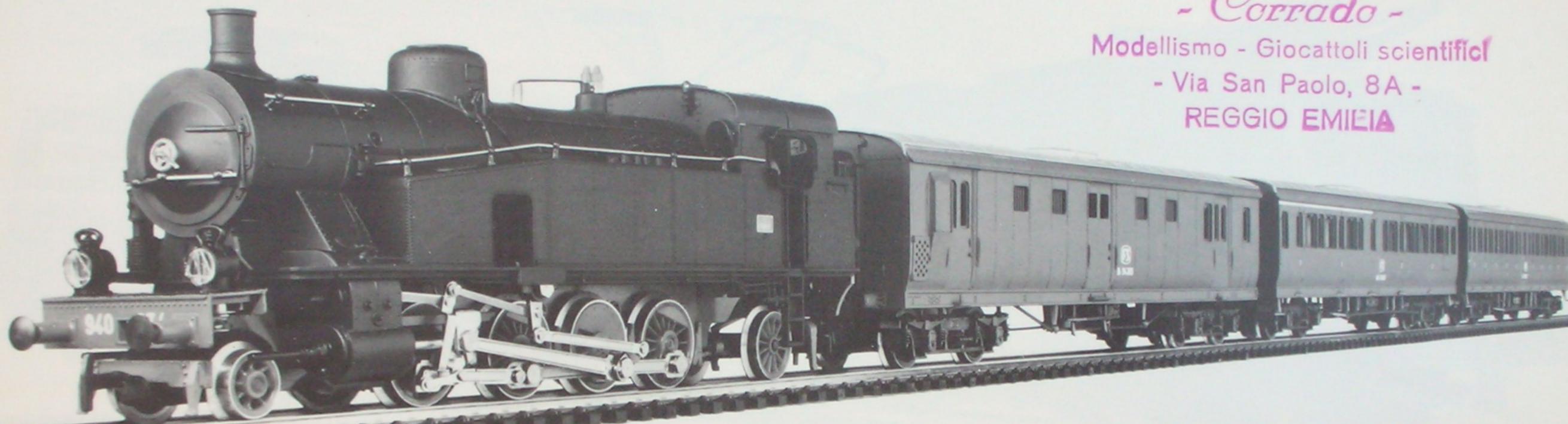


- Corrado -

Modellismo - Giocattoli scientifici

- Via San Paolo, 8A -

REGGIO EMILIA



157

160 Impianto completo come il 157 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

161 Impianto completo come il 157 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNABILE

Da alcuni anni la terminologia "Accelerato", che sugli orari ferroviari, almeno quelli destinati alla consultazione del pubblico, veniva utilizzata per indicare, oltre ad un numero caratteristico, quei treni che fermavano in tutte le stazioni del percorso, è stata modificata in "locale".

La definizione di "Accelerato" evoca però un periodo in cui, su alcune linee secondarie e non ancora elettrificate, il mezzo a vapore disimpegnava il servizio dei convogli locali. Ad una locomotiva a vapore con tender dei gruppi 625, 640, 740 oppure loco-tender dei gruppi 851, 880, 940 erano agganciate alcune carrozze "centoportate" più volte riattate, revisionate ed ammodernate, se non nella struttura, almeno nella verniciatura.

Il convoglio partiva, magari da un binario tronco di una grande stazione, e tra soffi e sbuffi raggiungeva, dopo tante fermate e dopo aver attraversato vallate intercalate da gallerie, un'altra grande stazione oppure una remota località, forse unico mezzo valido di comunicazione con essa.

È stata un'epoca che, anche se non definitivamente chiusa, ha lasciato una traccia nello sviluppo dei trasporti su rotaia del nostro paese.

157

Confezione del convoglio "Accelerato" con locomotiva a vapore.

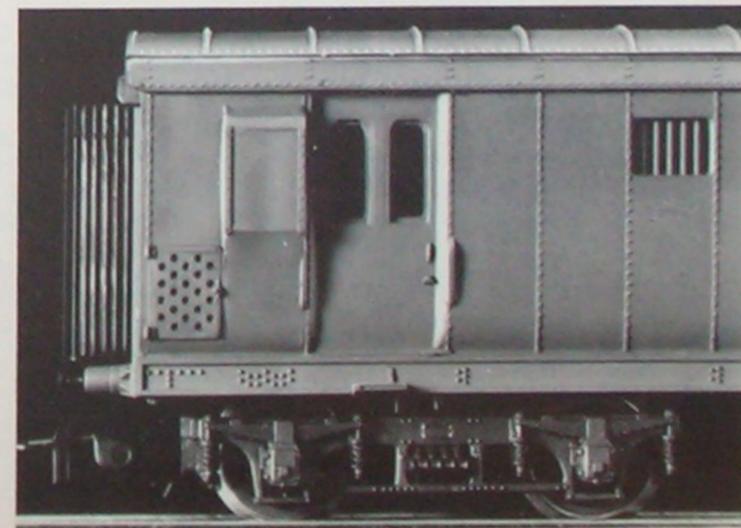
Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva-tender Gr. 940-034 delle FS • vagone bagagliaio serie Dz FS • carrozza mista di 1ª e 2ª classe serie ABz delle FS • carrozza di 2ª classe serie Bz delle FS.

La coloritura degli elementi del convoglio è, per la locomotiva, il tradizionale nero semilucido con telaio, ruote e traverse respingenti in rosso. Per le carrozze si ha il grigio ardesia con tetto argento ed iscrizioni bianco-avorio.

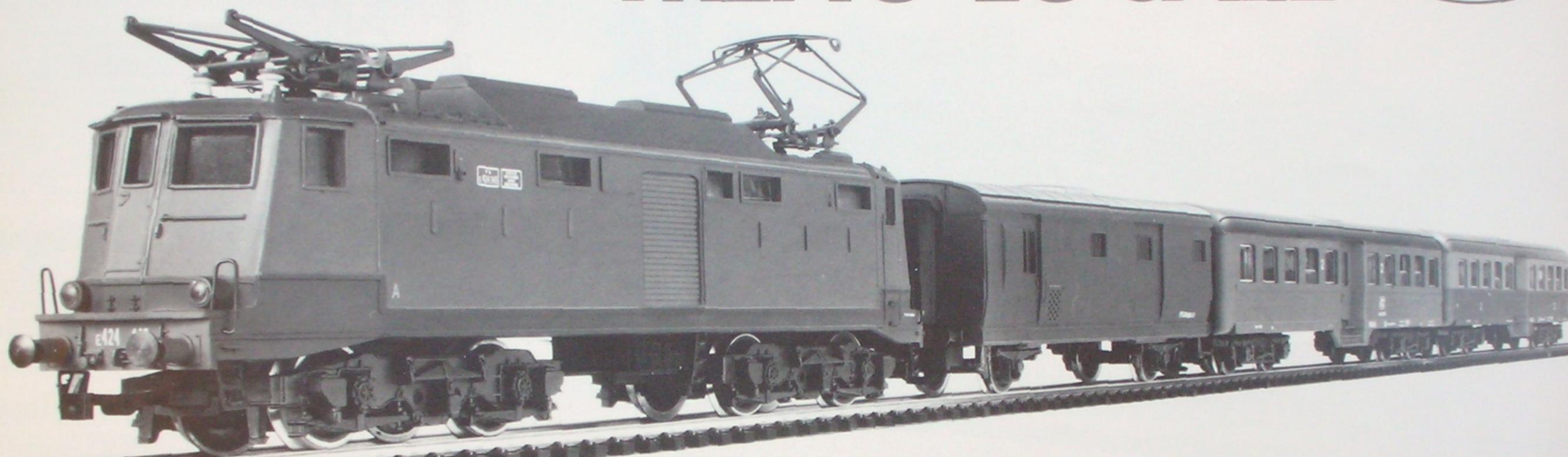
Lunghezza del convoglio completo cm. 83.

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.



“TRENO LOCALE”



444

447 Impianto completo come il 444 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

448 Impianto completo come il 444 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981

Sugli orari ferroviari di alcuni anni fa oltre al numero caratteristico che distingue ogni treno veniva data, per il pubblico, un'indicazione "accelerato", che chiariva in modo inequivocabile il servizio che quel treno avrebbe offerto all'utente.

La terminologia che analizzando la parola era, almeno, impropria è stata sostituita da "locale". In effetti questo tipo di treno svolge un prezioso ed insostituibile servizio di collegamento tra tutte le stazioni, grandi e piccole, di una linea. Raccoglie il traffico dei viaggiatori locali da quei piccoli centri che, per esigenze d'orario, i più veloci treni attraversano senza sostare.

Sulle linee elettrificate il servizio dei "locali" viene svolto da locomotive elettriche di tipo leggero, il gruppo E 424 ne è un esempio, e da carrozze che consentono una rapida salita e discesa dei viaggiatori, quali sono le Bz cosiddette a "porte centrali".

444

Confezione del convoglio "Locale" con locomotiva elettrica.

Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica E 424-143 delle FS • vagona bagagliaio serie Di delle FS nei colori grigio ardesia e tetto argento • carrozza viaggiatori serie Bz 34708 nei colori bruno ed isabella • carrozza viaggiatori serie Bz 34700 nei colori grigio-ardesia con tetto argento. Le iscrizioni delle carrozze sono in bianco avorio. Lunghezza del convoglio completo cm. 64.

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.



"RIVIERA EXPRESS"



- Corrado -

Modellismo - Giocattoli scientifici

- Via San Paolo, 8A -

REGGIO EMILIA



443

445 Impianto completo come il 443 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

446 Impianto completo come il 443 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNA DA STABILIRE

Albeggia, dalla lontana galleria s'ode un sordo brontolio che aumenta poco a poco poi, d'un tratto, il brillare intenso di due luci che si avvicinano. Un improvviso scintillio azzurrognolo sfolgora in alto tra la linea aerea e pantofo. Ecco, la sagoma squadrata grigio azzurra della nuova locomotiva appare. Il lungo convoglio s'avanza rapidamente e percorre in tutta la lunghezza il marciapiede antistante il primo binario, con uno stridore soffocato di freni ed un lieve sussulto s'arresta.

Si corre e ci si accalca vicino alle portiere per salire e prendere posto... Qui è libero? No!... Avanti!... Avanti!... Più al centro?... Lasciate prima scendere!... Valigie, borse, pacchi, un passeggino pieghevole per bambini, che sembra una strana composizione di un eclettico artista entrano a viva forza nelle carrozze quasi galleggiando sul mare di teste e di braccia protese ad afferrare le maniglie di salita.

Sono passati brevi ed intensi istanti.

Le portiere sbattono nello scatto della chiusura.

Al ripetuto imperioso trillo del fischietto del capostazione ed alla paletta alzata, rivolta verso la motrice, risponde il cupo rintonare del fischio azionato dal macchinista. Con un dolce svelto avvio il "Riviera Express" prende progressivamente velocità sfilando, con le sue carrozze multicolori, innanzi ad una selva di mani che s'agitano nei saluti mentre il fragore sovrasta ogni voce.

La locomotiva, la più moderna della Rete Italiana, affronta la ripida salita poi, con un lungo decrescere il treno raggiungerà Milano e da qui via di nuovo verso il sospirato mare che, da Genova fino a Ventimiglia, apparendo a larghi tratti, accompagnerà il nostro viaggio.

443

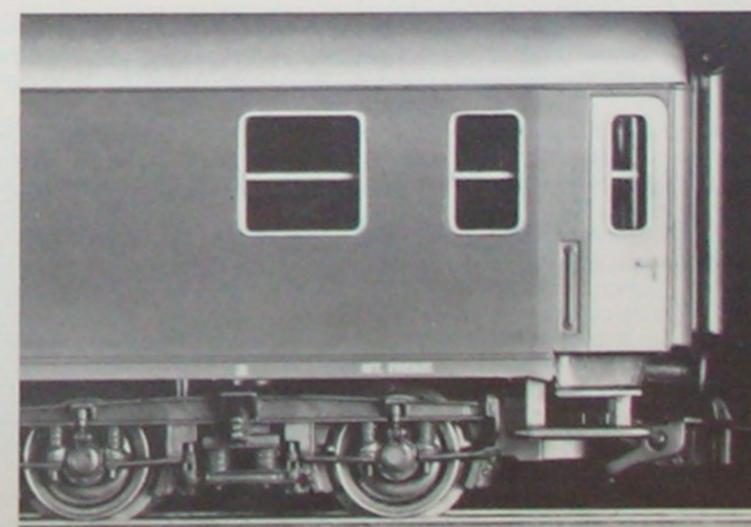
Confezione del convoglio "Riviera Express".

Il convoglio completo del treno "Riviera Express", che collega nella realtà Francoforte sul Meno con Ventimiglia Via Chiasso, Milano, Genova, prevede la seguente composizione: Locomotiva elettrica E 633-002 delle FS • vagone bagagliaio serie Dz FS • carrozza di 1ª classe serie Azx FS del tipo per alta velocità • carrozza di 2ª classe serie Bzx FS del tipo per alta velocità • carrozza con letti "TEN" delle FS.

Lunghezza del convoglio completo cm. 144.

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.



I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

supermodello

THE ALTON LIMITED

ANNO 1948



819

820 Impianto completo come il 819 ma con corredo della confezione Hobby Track 3001.

821 Impianto completo come il 819 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

CONSEGNA PRIMI MESI 1981

Tre erano le Compagnie ferroviarie che collegavano Chicago a St. Louis. Esse cercavano di assicurarsi la preferenza del passeggero provvedendo, fra l'altro, ad offrire il massimo comfort utilizzando materiale tecnicamente aggiornato.

Si ebbe un "treno verde" della "Illinois Central", perché verniciato esternamente in tale colore ed era il "Daylight Special", il "Banner Blue Limited" della "Wabash" fu il "treno blu" poiché il materiale era prevalentemente dipinto in blu.

Nel Settembre del 1924 la "Chicago and Alton" mise in servizio il "suo" treno, (due per l'esattezza), "The Alton Limited", il "più bel treno del mondo", oppure "il treno rosso".

Le carrozze, con iscrizioni e filettature in oro, riportavano sui loro fianchi i nomi degli Stati Illinois e Missouri, delle città Chicago e St. Louis o dei loro sobborghi, od i nomi di alcuni Presidenti americani.

Il 24 Settembre 1924, dopo la presentazione di un treno a Chicago e del secondo a St. Louis, gli "Alton Limited" iniziarono alla stessa ora il servizio che inaugurava il primo collegamento delle due città in entrambi i sensi. Per moltissimi anni la trazione a vapore fu la regina incontrastata dell'"Alton Limited" ma, sul finire degli anni '40, l'avvento delle locomotive diesel-elettriche impose una sostituzione di motrici anche per questi convogli. Per l'"Alton Limited"

la coloritura delle "nuove diesel" rimase quella bicolore rossa con filettature ed iscrizioni in oro.

819

Confezione del convoglio "The Alton Limited" con locomotive. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: coppia di locomotive diesel-elettriche EMD della "Chicago and Alton" • una carrozza "Combination" bagagliaio-passeggeri "Missouri" • carrozza "Diner" "Bloomington" • carrozza "Coach" "Wilson" • carrozza "Observation" "Chicago". La coloritura bicolore rossa con filettature in oro dei vari elementi segue gli schemi originali. Lunghezza del convoglio completo cm. 170.

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.



LOCOMOTIVE ITALIANE

1467

Locomotiva elettrica E 424-143 delle FS.

Il progetto della locomotiva ebbe luogo negli anni antecedenti il secondo conflitto mondiale ma solamente nel 1943 vennero costruiti e posti in esercizio i primi esemplari. Negli anni successivi un nutrito numero di motrici venne ad accrescere il parco di trazione elettrica delle FS.

Basilarmente il mezzo si avvale di parte elettrica e meccanica simile a quella delle locomotive E 636. Il rodiggio è costituito da quattro assi motori distribuiti su due carrelli. Questa soluzione fu adottata poiché il mezzo era destinato, di massima, a servire treni leggeri, in prevalenza viaggiatori.

A causa di varie modifiche, rese necessarie dall'esperienza costruttiva in evoluzione, il Gruppo E 424 venne suddiviso in alcune serie, che però mantennero pressoché invariato l'aspetto esteriore comunque caratterizzato da diversa strutturazione dei dettagli tra le due fiancate della cassa.

Il modello che riproduce il prototipo E 424-143 è dotato di commutatore con il quale è possibile predisporre il funzionamento con presa di corrente dalle sole rotaie oppure tra una di queste e la linea aerea tramite i pantografi.

L'illuminazione dei fanali è automaticamente predisposta secondo il senso di marcia.

Pantografi del tipo 52 FS a doppio strisciante per alte velocità.

Lunghezza del modello cm. 19,3.

1452

Locomotiva elettrica E645-080 delle FS.

Le locomotive del gruppo E645 hanno le caratteristiche strutturali salienti delle E646.

Il rodiggio è Bo+Bo+Bo e la cassa, articolata in due metà ha il suo snodo coincidente e poggiante sul carrello intermedio. Rispetto alle motrici E646, destinate quasi esclusivamente alla composizione con treni viaggiatori, le locomotive E645 furono munite di un rapporto di trasmissione che le destina a convogli merci pesanti oppure a trazione su linee accidentate con treni viaggiatori.

Il prototipo prescelto per la riproduzione venne costruito nel 1965 dall'"Ansaldo Costruzioni Meccaniche".

Il modello, nei colori bruno-isabella caratteristico delle FS, ha le decorazioni in color argento ed è munito dei pantografi tipo 52 FS.

Dispone dell'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia e, tramite il commutatore, può captare la corrente d'alimentazione dal binario solamente oppure da una rotaia dalla linea aerea di contatto.

Lunghezza del modello cm. 19,5.

LOCOMOTIVA EUROPEA

Questo spazio lo avevamo riservato ad una locomotiva ma, purtroppo, non abbiamo fatto in tempo ad illustrarla.

Possiamo però anticiparvi che si tratta di un modello magnifico, raffinato, curato nei minimi dettagli come abbiamo dimostrato di saper fare, in particolare, con le nostre ultime produzioni.

Questo modello sarà presentato sul Catalogo Generale 1981/82 che sarà pubblicato nel mese di Luglio e che comprenderà l'intera gamma della nostra produzione.

Lo troverete consultando le pagine dedicate alle locomotive europee.

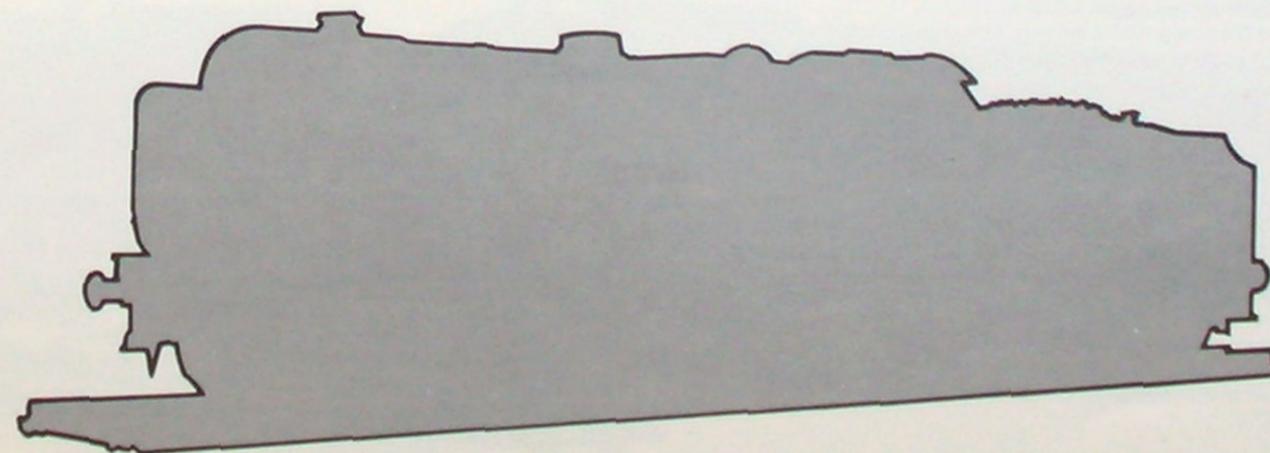


La locomotiva viene presentata fotografata da entrambi i lati per evidenziare le forti differenze.

1467
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



1452
CONSEGNABILE



LOCOMOTIVE TEDESCHE

1353

Locomotiva-tender, tipo Mallet BR 96-001 delle DR, (ex Gt 2 x 4/4 delle Ferrovie Statali Bavaresi). Le linee a tratti con forte pendenza nell'ambito della rete delle Ferrovie Statali Bavaresi creavano non poche difficoltà ai mezzi di trazione disponibili agli inizi del secolo; a ciò contribuiva il costante aumento dei carichi trainati. Ciò indusse l'Amministrazione, ad ordinare un certo numero di locomotive pesanti, a più assi motori, alla Maffei di Monaco.

Si costruirono quindici locomotive a due gruppi motori, di quattro assi accoppiati ciascuno, che vennero designate Gt 2 x 4/4.

Era l'anno 1913 quando la prima grossa Mallet entrò in servizio. Essa e quelle che la seguirono, vennero preposte alla trazione specificatamente sui percorsi comprendenti le tratte Laufach-Heigenbrücken, Rothenkirchen-Probstzella, che erano a forte acclività.

Al primo lotto di queste quindici unità ne seguì un secondo di altre dieci che costruttivamente subirono modifiche all'apparato motore ed al generatore di vapore. Nel complesso le venticinque locomotive superarono nella quasi totalità, gli eventi bellici; si ha notizia che solamente due di esse, la 96-007 e la 96-015, venissero distrutte e terminassero il loro servizio nel 1948, almeno l'ultima di esse.

Il modello che propone il prototipo 96-001 è un vero capolavoro di meccanica, e dispone di entrambi i gruppi motori.

L'illuminazione dei fanali anteriori e posteriori avviene automaticamente secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 21.

1005

Modello con le stesse caratteristiche del 1353 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotaie in corrente alternata.

1997

Locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP della "Hersfelder Kreisbahn".

Il prototipo venne costruito dalla Rheinthal Henschel A.G. di Kassel nel 1952 in collaborazione con le Ferrovie Federali Tedesche (Deutsche Bundesbahn).

Classificata dalle DB V 320-001 e successivamente 232-001-8, venne lungamente sperimentata ed impiegata sulla linea Monaco-Lindau.

Da qualche tempo, tolta dal servizio presso le DB, è diventata proprietà della "Hersfelder Kreisbahn", una Compagnia privata che tutt'ora la utilizza.

Il modello riproduce il prototipo nella sua coloritura originale arancio e grigio della "HK".

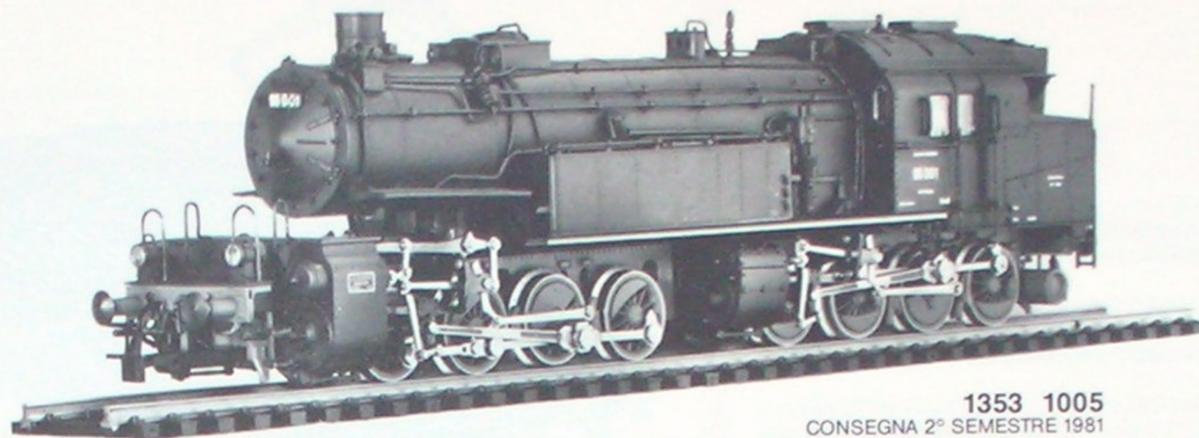
I fanali frontali si illuminano automaticamente secondo il senso di marcia.

Lunghezza del modello cm. 27.

1086

Modello con le stesse caratteristiche del 1997 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotaie in corrente alternata.

supermodello



1353 1005
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1981



1997 1086
CONSEGNABILE

LOCOMOTIVE AMERICANE

1254/3

Locomotiva articolata a vapore "Big Boy" per treni merci pesanti n° 4005 della "Union Pacific".

Tra il 1941 e il 1944 la "American Locomotive Company" costruì e consegnò alla "Union Pacific Railroad Company" venticinque locomotive articolate con rodiggio 4-8-8-4.

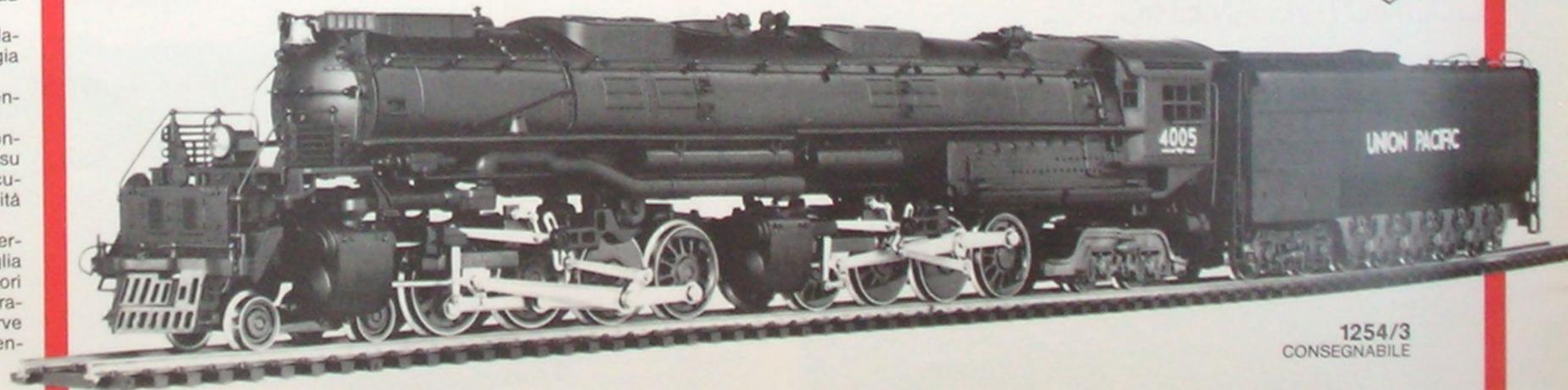
Mai prima di allora erano state costruite motrici così grandi e potenti. Ad esse venne simbolicamente dato il soprannome "Big Boy" che le distinse a tal punto da divenire, anche ufficialmente, una terminologia di riconoscimento.

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 "centipede" con ampia scorta d'acqua e carbone.

Il modello che si propone riproduce l'"all black" 4005 che, il prototipo naturalmente, venne posto in servizio nell'Ottobre 1941 e ritirato dal servizio attivo nel Luglio 1962 dopo aver percorso 1.043.624 miglia (km. 1.679.191). Il modello è equipaggiato da un motore di grande potenza collegato ai due gruppi motori di quattro assi ciascuno per mezzo di trasmissione pendolare con giunti snodati. Enorme potenza di trazione. Pur trattandosi di locomotiva di eccezionale lunghezza, può iscriversi perfettamente in curve aventi raggio di mm. 400. Faro anteriore illuminato. Biellismo interamente funzionante. Tender tipo "centipede". Lunghezza cm. 47,5.

BIG BOY



1254/3
CONSEGNABILE

LE "THOROUGHBREDS: LE "PUROSANGUE" DELLA "NEW YORK CENTRAL"

supermodello

LOCOMOTIVE A VAPORE 4-6-4 "SUPER HUDSON" J 3a

Il ricordo delle locomotive 4-6-4 "Hudson" è legato strettamente alla Compagnia "New York Central", poiché furono le sue quelle che più colpirono l'attenzione del pubblico e rimasero famose nel tempo.

Le "Hudson" derivarono dalle "Heavy Pacific" e, benché queste svolgessero bene i compiti loro affidati, l'incremento del traffico ferroviario impose lo studio di locomotive in grado di trainare a velocità sostenuta per lunghi tratti dei convogli passeggeri sempre più pesanti. Così vennero costruite nel 1927 le "Hudson" J 1a, che offrirono prestazioni superiori alle aspettative riuscendo a trainare, per esempio, un convoglio di 13 carrozze "pullman" a 90 mph. In seguito venne studiata una nuova serie denominata J2 di ancor maggiore potenza.

Così, dopo un'esperienza decennale, a partire dal 1937 la "New York Central" e la "Alco" (American Locomotive Co.) costruirono le cosiddette "Super Hudson" classificate come tipo J 3a che sommarono le doti velocistiche della J 1a con quelle di potenza delle J2.

Queste unità furono munite di carrello posteriore "booster", uno speciale apparato motore ausiliario che entrava in funzione alla partenza onde aumentare la potenza trattiva allo spunto.

Altra caratteristica di queste locomotive era il dispositivo per il caricamento automatico dell'acqua "water scoop" che consentiva il rifornimento in piena corsa. Si trattava di una presa idrodinamica mobile collocata sotto il telaio del tender che, abbassata a comando fin sotto il piano delle rotaie, raccoglieva l'acqua da un apposito canale situato tra le rotaie stesse e la convogliava nel cassone del tender. Data l'alta velocità della locomotiva, il caricamento avveniva molto rapidamente.

Nel 1938 dieci di queste locomotive vennero carenate secondo i disegni dello stilista Henry Dreyfuss e destinate quasi esclusivamente alla trazione del convoglio "20th Century Limited" che, nella "nuova" versione con materiale modernissimo, iniziò i collegamenti tra Chicago e New York. Era il 15 Giugno 1938.

Nel corso degli anni, sia alle "Super Hudson" di aspetto tradizionale sia alle unità munite di carenatura, vennero apportati dei cambiamenti tecnici che in alcuni casi si evidenziarono nel lato estetico.

Ad alcune motrici, di entrambe le versioni, vennero sostituite le ruote motrici. Al posto della "Boxpok" originali si montarono le "Scullin disc" riconoscibili perché simili ad un disco pieno traforato da alcune aperture circolari.

Per disporre di più ampie scorte di combustibile e d'acqua, negli anni '40, vennero costruiti, anche per altri tipi di locomotive, tender di grande capacità del tipo "Centipede". Alcuni di essi, dal 1945/46, vennero accoppiati ad alcune locomotive "Super Hudson" J3 normali e carenate.

La Rivarossi produce, da anni, due superbe riproduzioni di "Super Hudson" J3:

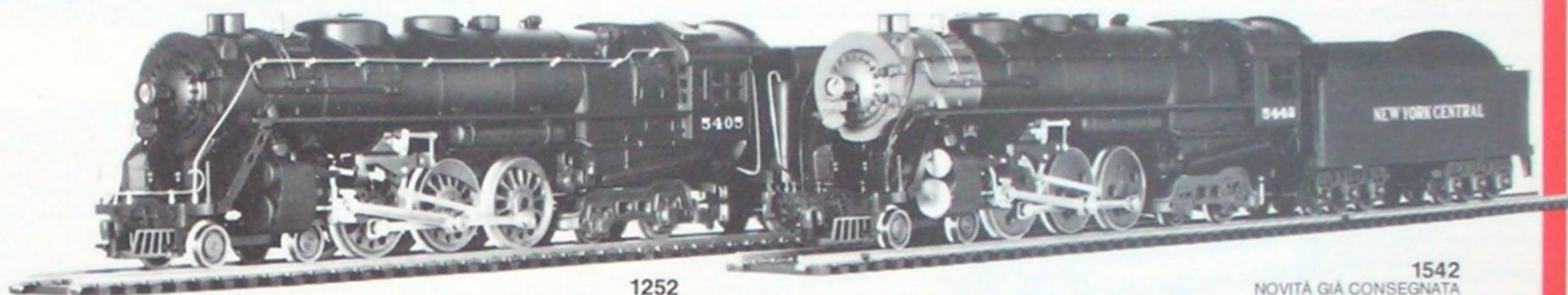
1252
Locomotiva 4-6-4 n° 5405. Propone il prototipo della prima locomotiva J3 che entrò in servizio nel 1937. Essa ha, per così dire, l'aspetto tradizionale e dispone delle ruote "Boxpok" originali.

1273
Locomotiva 4-6-4 n° 5446. È la copia di una delle dieci locomotive "carenate" che furono destinate ai convogli di moderna costruzione ("The 20th Century Limited").

La Rivarossi ha ritenuto interessante proporre due altre perfette riproduzioni di locomotive "Super Hudson" J3 costruite in un numero limitato di esemplari.

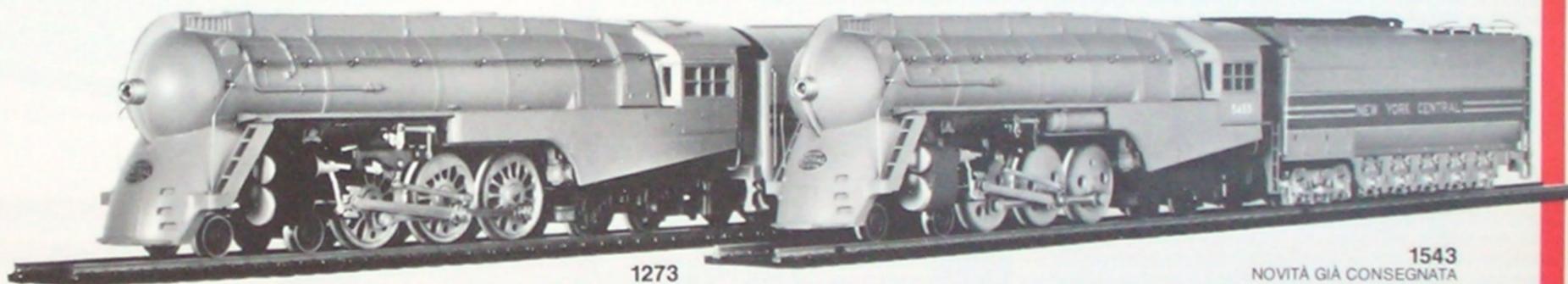
1542
Locomotiva 4-6-4 n° 5442.
Il 5 Dicembre 1937 dalle officine "American" di Schenectady uscì la "Super Hudson" J3 5442 che montava le ruote tipo "Scullin". Il modello evoca questo prototipo.

1543
Locomotiva 4-6-4 n° 5453.
Il tender "Centipede", le ruote tipo "Scullin" sono le caratteristiche più evidenti di questo prototipo così come lo si ebbe in circolazione nel 1943. Anche la parte carenata che sovrasta i lati del focolaio risulta accorciata.



1252

1542
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA



1273

1543
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA

LOCOMOTIVE AMERICANE

1930

Coppia di locomotive diesel-elettriche tipo Electro Motive Division E8 della General Motors. Circa trentacinque anni or sono le "diesel" apparivano in maniera consistente sulla scena delle ferrovie americane determinando l'inizio di un progressivo tramonto dei "mostri sbuffanti" che "dinosauri d'acciaio" avevano servito così a lungo e così bene la causa del trasporto su rotaia.

Le prime motrici, in vari tipi, erano prodotte da diverse industrie: la EMD GM (Electro Motive Division della General Motors) si pose all'avanguardia soprattutto nell'approntamento di locomotive per esercizio passeggeri, posizione che ha sempre mantenuto anche negli anni successivi.

La produzione intensiva ed in serie di tali motrici fu un affare per la EMD che, grazie al crescente successo nelle vendite, in breve tempo ammortò gli investimenti fatti. Il modello di maggiore successo ad anche il più recente fu la serie E8 il cui apparato motore era in grado di sviluppare una potenza di 2250 HP. Inizialmente le EMD E8 vennero impiegate essenzialmente per il servizio passeggeri ma in seguito anche per quello merci.

Il modello, nello schema di coloritura originale della Compagnia "Alton Railroad", che in seguito venne incorporata nella "Gulf Mobile and Ohio", riproduce una coppia di unità motrici del convoglio "Alton Limited" che alla fine degli anni '40 sostituirono i precedenti mezzi a vapore.

I colori sono quelli rosso e marrone con iscrizioni in oro propri del convoglio. Il faro ed i "number boards" s'illuminano automaticamente secondo il senso di marcia.

Lunghezza complessiva delle due unità cm. 50.

supermodello



1930
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981

LOCOMOTIVE DIESEL-IDRAULICHE KRAUSS-MAFFEI ML 4000 C'C'

Nell'Ottobre 1961 sei locomotive della potenza di 4000 HP, progettate e costruite dalle officine Krauss Maffei di Monaco-Allach, vennero consegnate a due Compagnie ferroviarie americane.

Tre di esse, dipinte in giallo-ocra, argento e nero, erano destinate alla "Denver and Rio Grande Western Railroad Co." e le altre tre, in grigio scuro e rosso, raggiunsero il secondo acquirente: la "Southern Pacific Company". Era quasi un secolo che nella storia delle ferrovie americane non si registravano ordinazioni di locomotive a costruttori esteri. Ma perché ciò avvenne? Una delle principali ragioni che rese possibile l'operazione fu il grande interesse per sperimentare il sistema di trasmissione idraulica nelle condizioni di impiego delle locomotive nel traffico che lo sviluppo delle linee e le condizioni ambientali americane richiedono. In America infatti salvo poche eccezioni limitate a motrici di piccola potenza, si era sempre adottata una trasmissione diesel-elettrica di cui si aveva enorme esperienza.

Il sistema di trasmissione idraulica, di cui erano munite le ML 4000, se confrontato con quello elettrico, offre certi vantaggi assai evidenti quando la locomotiva è chiamata a trainare convogli a pesante composizione su linee a forte pendenza, là ove si richiede una marcia continua a bassa velocità.

Altro vantaggio delle locomotive aventi questo tipo di trasmissione rispetto alle altre è il minor peso ed un più contenuto costo richiesto dalle operazioni di manutenzione.

Tutto questo era quanto le due Compagnie volevano direttamente verificare.

Dopo accurate prove valutative lungamente ripetute, sia su linee ad andamento misto nel nord della Germania sia su quella fortemente acclive del Semmerino in Austria, le sei locomotive varcarono l'oceano per essere immediatamente poste in servizio.

Benchè le prove pratiche e le prestazioni di esercizio confermassero largamente le teorie dei tecnici, le locomotive rimasero sole; forse non trovarono, immediatamente, le simpatie dei "ferrovieri" o forse la concorrenza dei costruttori nazionali non lasciò margine per altre ordinazioni.

1834

Coppia di locomotive diesel-idrauliche tipo ML 4000 della Compagnia "Denver and Rio Grande Western". La coppia di locomotive, con numeri di servizio 4001 e 4002 è fornita nei caratteristici colori della Compagnia: giallo ocra, argento e nero. La commutazione dell'illuminazione dei fari e "number board" avviene automaticamente secondo il senso di marcia.

Lunghezza del modello composto dalle due unità cm. 50.

1835

Coppia di locomotive diesel-idrauliche tipo ML 4000 della Compagnia "Southern Pacific". I numeri di servizio delle due unità che formano la coppia sono 9001 e 9002.

Esse, come nella realtà, sono nei colori caratteristici grigio scuro e rosso. I fari ed i "number board" si illuminano automaticamente secondo il senso di marcia.

Le due unità che compongono il modello misurano complessivamente cm. 50.

CARRI MERCE ITALIANI

CARRO COPERTO DI GRANDE CAPACITÀ SERIE GABS FS.

Sono recentemente entrati in servizio complessivamente quasi 2000 carri Gabs.

(Significato della sigla internazionale secondo UIC: G = carro coperto; a = a carrelli; b = lunghezza superiore a m. 18; s = idoneo al regime "S", cioè velocità fino a 100 km/h).

Sviluppati secondo un progetto delle FS, i carri mostrano alcune varianti: porte in lega leggera o tradizionale, rivestimento della classe che si riconosce immediatamente per la vivace colorazione che mira a presentare all'utente un veicolo più attraente anche nell'aspetto esteriore.

Questi veicoli, montati su carrelli tipo Y 25 Cs2, sono stati costruiti da alcune Ditte italiane e vengono particolarmente utilizzati per il trasporto di merci voluminose e di generi ortofrutticoli.

2060

Carro coperto serie Gabs 181 1 250 delle FS.

Riproduzione di un prototipo con porte scorrevoli di tipo tradizionale. Il modello, verniciato nel colore rosso-vagone con tetto argento ed iscrizioni in bianco, ha la lunghezza di cm. 26.

2061

Carro coperto serie Gabs 181 0 096 delle FS.

Riproduzione di un prototipo con porte scorrevoli in lega leggera.

Il modello, verniciato nel color rosso-vagone con tetto in argento, ha la lunghezza di cm. 26.

2062

Carro coperto serie Gabs 181 1 260 delle FS.

Riproduzione di un prototipo con porte scorrevoli di tipo tradizionale e con cilindro freno di diametro 360 mm. Per identificare questo particolare con rapidità basta osservare le lunette superiori delle pareti di testa che sono verniciate in argento come il tetto; le altre pareti sono in rosso-vagone. Lunghezza del modello cm. 26.

2070

Carro scoperto, con terrazzino, serie Eaos 596 9501 delle FS.

Tra le parecchie centinaia di carri Eaos (E = carro ad alte sponde; a = a carrelli; o = non atto al ribaltamento in testa; s = velocità fino a 100 km/h) ve ne sono quasi trecento che dispongono di un terrazzino, accessibile con scalette, situato su di una parete di testa.

Il modello, verniciato in rosso-vagone con iscrizioni bianche, propone il prototipo 596 9501 FS. Lunghezza del modello cm. 16,7.

supermodello



1834
CONSEGNABILE

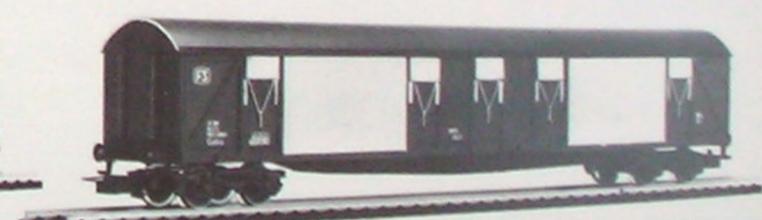


1835
CONSEGNABILE

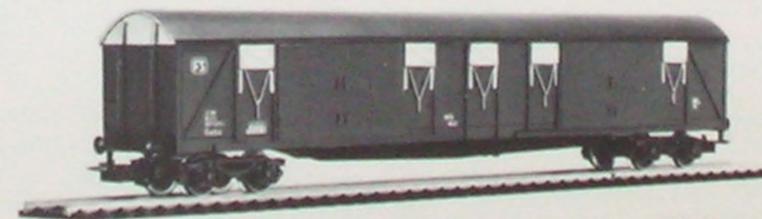
supermodello



2060
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1981



2061
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1981



2062
CONSEGNA 2° SEMESTRE 1981



2070
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

CARRI MERCE AMERICANI

Solamente alcune variazioni a sette tipi base di carri sono sufficienti per dare una valida e completa risposta a qualsiasi richiesta di trasporto da parte di ogni tipo d'industria per il trasporto dei suoi prodotti. Ciò è stato possibile per il continuo progresso nella costruzione dei rotabili e l'attento studio del problema dei trasporti, a breve o lunga distanza, in una regione assai vasta quale è il Nord America. Costruttivamente il carro merci americano ha dimensioni maggiori rispetto al corrispondente europeo anche se, da alcuni anni, anche in Europa si tende sempre più ad introdurre nuovi carri a grande capacità muniti di carrelli, così come lo sono nella totalità quelli americani. Ma vediamo, seppur in breve sintesi, quali sono questi sette tipi base di carro e quali sono le caratteristiche principali.

STOCK CAR

È un carro per il trasporto di animali vivi, di forma e dimensioni simili ai precedenti. Il carro "stock" può essere ad un solo piano e quindi adatto al trasporto di bovini, cavalli, ecc., oppure a due piani per animali di taglia più piccola come suini ed ovini. Le pareti sono in legno a forma di gabbia per assicurare ventilazione mentre testate e pavimento, in metallo, sono, all'interno del carro, rivestiti in legno.

2217
Carro "stock" della Compagnia "Missouri Kansas Texas" nei colori giallo e rosso bruno con iscrizioni in nero. Carrelli tipo "Archbar". Lunghezza del modello cm. 14,9.

BOX CAR

È il classico carro coperto che ha la più grande diffusione. I "box cars" sono principalmente utilizzati per trasportare quelle merci che richiedono una valida protezione dagli agenti atmosferici come, a titolo di esempio, automobili o parti di esse, mobili, generi alimentari confezionati, elettrodomestici e tutto quanto si possa prestare a tale soluzione di trasporto. La cassa del carro, ormai costruite interamente in acciaio, mentre era in legno nei tipi di costruzione più vecchie, poggia su due carrelli del tipo "Archbar" oppure "Bettendorf" dall'inconfondibile sagoma esterna. I portelloni laterali della cassa scorrono lateralmente su guide. Sul tetto è collocata una passerella longitudinale per consentire il transito del personale sul carro ed il passaggio tra carri contigui. Con apposite scalette laterali si accede alla passerella.

2213
Carro "box" metallico della Compagnia "New York Central" nei colori verde con iscrizioni nere su fondo bianco. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2212
Carro "box" metallico della Compagnia "Boston and Maine" nei colori azzurro e nero con iscrizioni in nero e bianco. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2209
Carro "box" con cassa in legno della Compagnia "Seaboard" nei colori rosso bruno con iscrizioni in bianco. Carrelli tipo "Archbar". Lunghezza del modello cm. 14,9.

REFRIGERATOR CAR

La terminologia è spesso abbreviata in "reefer" e sta ad indicare quei carri che con caratteristiche simili ai "box car", già descritti, hanno però le pareti termicamente isolate e portiere di carico a chiusura ermetica. Il ghiaccio occorrente viene solitamente introdotto, negli appositi scomparti, attraverso portelli sistemati sul tetto alle estremità del carro.

I "reefer" oltre al trasporto di merce richiedente bassa temperatura per la sua conservazione, sono inversamente impiegati per proteggere dal rigore invernale, prodotti che debbono essere trasportati in ambiente temperato. In questo caso, è ovvio, il ghiaccio non viene utilizzato ma può essere invece predisposta una adeguata apparecchiatura per il riscaldamento dell'interno della cassa. Anche qui si hanno versioni specializzate per il trasporto di merci specifiche.

2200
Carro "reefer" della "Fruit Grover Express" nei colori giallo e rosso bruno con iscrizioni nere. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2215
Carro "reefer" della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé" nei colori arancio e nero con iscrizioni in nero e bianco. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

FLAT CAR

È il carro pianale impiegato per infiniti usi di facilissima intuizione. Solitamente, nel tipo tradizionale, è costituito da una intelaiatura metallica su cui è sistemato un pavimento in legno. Ai lati sono collocati gli "stanti" che hanno la mansione di contenere certi tipi di carico: tronchi d'albero o legname lavorato in travi od assi, ad esempio. Di questo carro esistono diverse versioni particolarmente studiate per il trasporto di carichi specifici ed eccezionali.

2201
Carro "flat" della Compagnia "Reading" nei colori rosso con iscrizioni in bianco. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 15,4.

2237
Carro "flat" della Compagnia "Pennsylvania" nei colori grigio con iscrizioni in nero. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 15,4.

supermodello



2217
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



2213
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



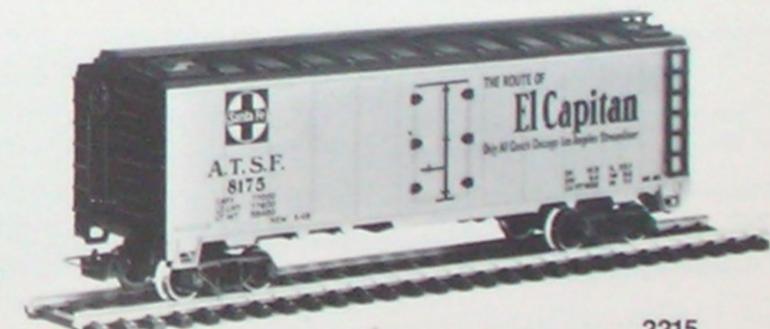
2212
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



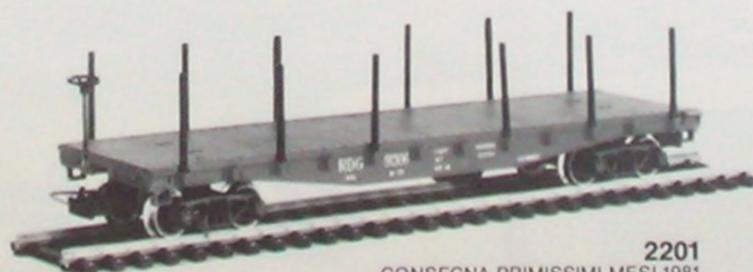
2209
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



2200
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



2215
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



2201
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



2237
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981

GONDOLA CAR

Si tratta di un carro scoperto a sponde alte che trova principale impiego nel trasporto di minerali, manufatti metallici, rottami di ogni genere, macchine utensili ed anche carichi speciali poiché, in parecchie versioni costruttive, sono state rese mobili le pareti così da consentire rapidamente ed agevolmente le operazioni di carico e scarico delle merci.

2244

Carro "gondola" della Compagnia "Norfolk Southern" nei colori rosso vivo con iscrizioni bianche. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

TANK CAR

La struttura dei carri serbatoio è schematicamente costituita da un'enorme contenitore metallico, quasi sempre di forma cilindrica, poggiante su di un telaio a traliccio munito di carrelli.

Nei carri a grandissima capacità è lo stesso serbatoio "portante" che assolve le funzioni del telaio che è, in questo caso, assente. Questi veicoli sono particolarmente utilizzati, come del resto è facilmente comprensibile, per trasportare prodotti liquidi o gassosi.

È ovvio che nei casi specifici si adottino particolari accorgimenti costruttivi e che, proprio per questo motivo, la tipologia dei carri sia specialisticamente riservata al prodotto che s'intende immagazzinare nella cisterna.

Il serbatoio è internamente diaframmato per ridurre gli sbattimenti del liquido ed aumentare così la stabilità del rotabile.

Tra i prodotti trasportabili con questi carri si possono citare: tutti i combustibili liquidi, prodotti chimici, prodotti alimentari (latte, vino ecc.) e prodotti gassosi sotto pressione.

2220

Carro "tank" della Compagnia "E.I. Du Pont de Nemours" nei colori verde, giallo e nero con iscrizioni in bianco e rosso.

Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 13,7.

2261

Carro "tank" della Compagnia "Gulf" nei colori rosso e nero con iscrizioni in bianco e nero.

HOPPER CAR

È un carro tramoggia cui è affidato il compito di trasportare carbone o minerali sfusi che possono essere rapidamente scaricati attraverso i portelloni, azionabili dall'esterno e situati sul fondo del carro. Di questo carro esistono versioni coperte; in questo caso, al riparo da agenti esterni, vengono trasportati cereali o merci pulverulente che, com'è ovvio, richiedono questo accorgimento protettivo.

2221

Carro "hopper" della Compagnia "Baltimore and Ohio" nei colori nero con iscrizioni in bianco.

Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2222

Carro "hopper" della Compagnia "Boston and Maine" nei colori azzurro e nero con iscrizioni in bianco.

Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2223

Carro "hopper" della Compagnia "Minneapolis and St. Louis" nei colori rosso vivo e nero con iscrizioni in bianco.

Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

CABOOSE CAR

Il carro denominato "caboose", ha una forma particolare, facilmente riconoscibile. Può essere considerato come un ufficio ed, in un certo senso, abitazione del personale viaggiante di scorta al convoglio merci.

Nella composizione del treno esso occupa sempre l'ultimo posto e chiude così il convoglio.

L'interno del carro è arredato con tavolo, sedili, cuccette e dispone anche di una cucina con tutto l'occorrente per la cottura dei cibi... è quasi una "roulotte" su rotaie.

Il carro è pure dotato di un posto di osservazione caratterizzato da una cupola finestrata in modo da avere una visione panoramica del treno. Tra il personale della "caboose" e quello di "macchina" i collegamenti avvengono via radiotelefono.

2229

Vagone "caboose" della Compagnia "Union Pacific" nei colori giallo e rosso bruno con iscrizioni in rosso.

2231

Vagone "caboose" della Compagnia "Southern Pacific" nei colori argento con iscrizioni in nero e rosso. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 12,6.



2244
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2220
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2261
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2221
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2222
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2223
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2229
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



2231
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

CARROZZE ITALIANE

2540

Bagagliaio serie Dz delle Ferrovie dello Stato.

Il modello riproduce un prototipo destinato alla composizione dei treni rapidi ed espressi. I carrelli sono del tipo "Minden Deutz" 50.

La coloritura segue lo schema originale che prevede: grigio-ardesia per la cassa, con tetto argento, portiere in giallo oro metallizzato. Le iscrizioni sono in bianco-avorio.

Lunghezza del modello cm. 30.

2580

Bagagliaio serie Dz 94365 delle FS.

Dopo la costituzione delle Ferrovie dello Stato avvenuta nei primi anni del secolo con la fusione delle allora principali Amministrazioni Ferroviarie, Rete Adriatica, Rete Mediterranea in un unico Ente di Stato, si rese necessaria l'introduzione in servizio di nuovi veicoli. Il progetto costruttivo di questi bagagliai fu uno dei primi ad essere realizzato su larga scala.

Sono trascorsi parecchi anni dalla costruzione di questi veicoli (1907 è l'anno che vide entrare in servizio i primi esemplari), il tempo e la lunga attività hanno falciato buona parte di essi che, dapprima accantonati, sono in seguito stati demoliti. Negli ultimi anni della trazione a vapore, segnatamente su linee secondarie, gli esemplari superstiti, magari verniciati a nuovo nel grigio ardesia ora di prammatica, hanno dato ancora il loro valido contributo. Il modello propone uno di questi bagagliai nel caratteristico grigio-ardesia delle FS.

I carrelli sono del tipo AA delle FS.

Lunghezza del modello cm. 22.

2581

Carrozza mista di 1ª e 2ª classe serie ABz 58406 delle FS.

Questo tipo di carrozza, proveniente dalla declassazione di precedenti carrozze Alz tipo 1910, è montato su carrelli tipo AA FS e dispone di 18 posti a sedere negli scompartimenti di 1ª classe e di 28 negli scompartimenti di 2ª classe. Il modello è corredato di arredamento interno ed è presentato nella più recente coloritura adottata dalle FS: grigio ardesia per la cassa con iscrizioni in bianco avorio.

Lunghezza del modello cm. 22.

2582

Carrozza di 2ª classe serie Bz 36452 delle FS.

Il tipo di carrozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz (3ª classe) tipo 1928 (anni di costruzione 1928 e 1931). I posti disponibili su questa caratteristica carrozza tutta aperta sono complessivamente 78 su sedili in legno affacciati. I carrelli, tipici dell'epoca, sono del tipo AA FS.

Il modello, comprendente l'arredamento interno, è presentato nella più recente coloritura grigio ardesia con iscrizioni in bianco avorio, già da diversi anni adottata dalle FS.

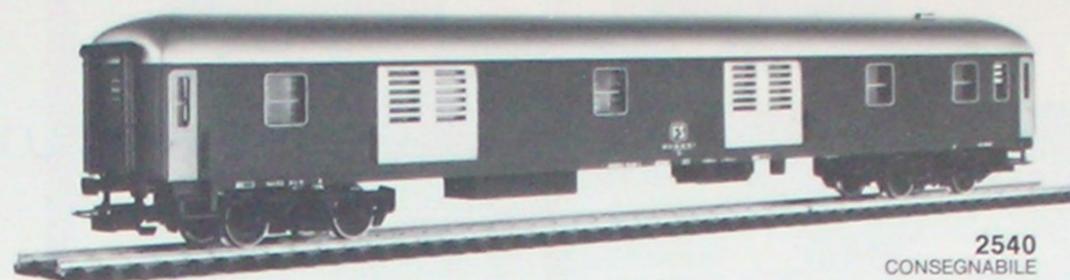
Lunghezza del modello cm. 22.

CARROZZE EUROPEE

Questo spazio lo avevamo riservato per due carrozze di 1ª e 2ª classe dai colori molto vivaci come sempre più di frequente si possono osservare fra i rotabili in circolazione nei principali paesi europei.

Anche per queste dobbiamo però ritardare la presentazione in quanto non abbiamo fatto in tempo ad approntare i modelli. Le troverete illustrate tra le carrozze europee del Catalogo Generale 1981/82 che sarà pubblicato nel mese di Luglio prossimo e che comprenderà l'intera gamma della nostra produzione.

supermodello



2540
CONSEGNABILE



2580
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

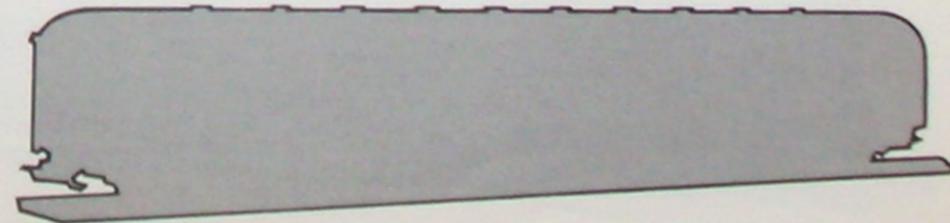
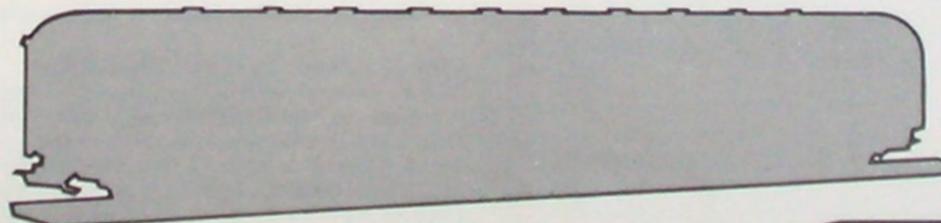


2581
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

Le carrozze N° 2540-2580-2581-2582 possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913.



2582
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



CARROZZA TEDESCA

supermodello

2942

Carrozza con letti "TEN" "Trans Euro Nacht" delle DB.

L'espletamento del servizio con carrozze con letti avviene da qualche anno con veicoli che sono stati acquistati dalle diverse Amministrazioni Ferroviarie Europee ivi comprese le "Deutsche Bundesbahn". La conduzione del servizio, cioè il personale addetto, dipende dalla CIWLT.

Il modello propone il prototipo WLABmh delle DB che ha la caratteristica coloritura rossa, con iscrizioni in bianco avorio, mantenuta dalle DB anche se tipi simili di carrozze di altre Amministrazioni sono verniciate nel blu-chiaro tradizionale. Completa di arredamento interno, la carrozza è munita di carrelli "Minden Deutz". Lunghezza del modello cm. 30.

La carrozza N° 2942 può essere illuminata con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. 14913.

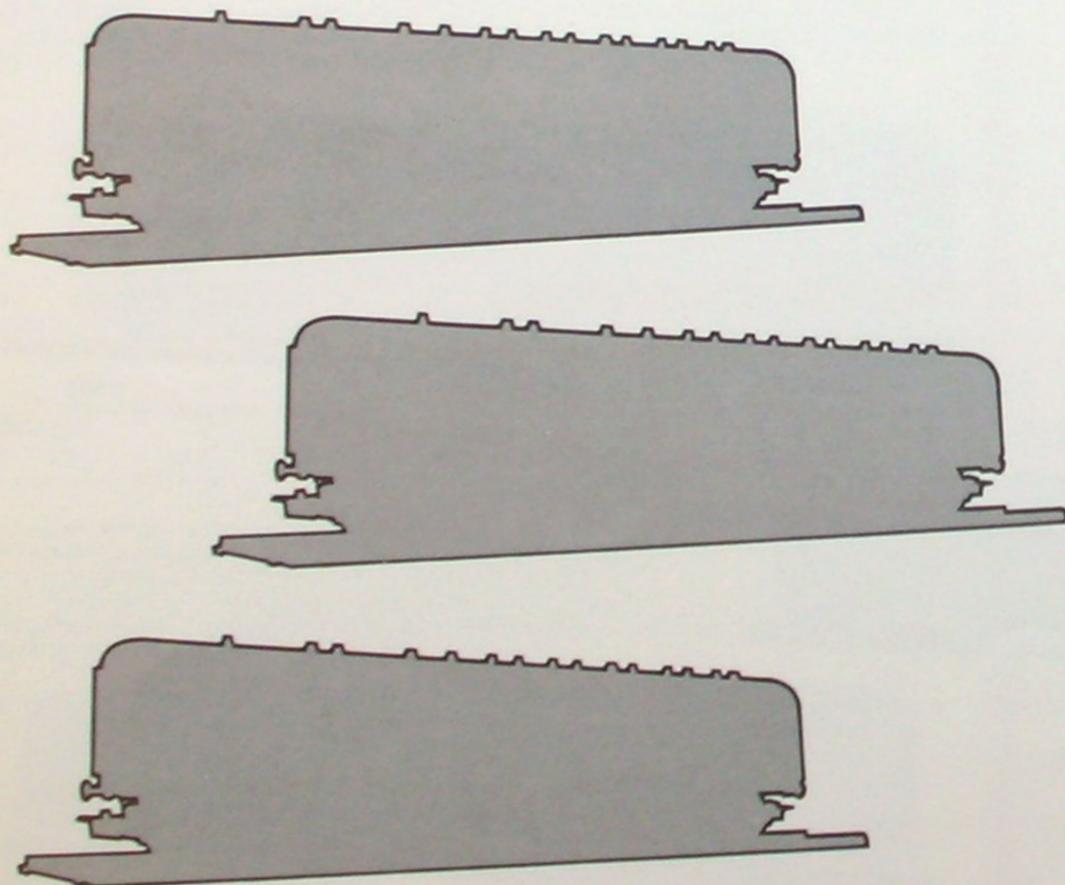


2942
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981

CARROZZE EUROPEE

Abbiamo illustrato, a pagina 7, una locomotiva europea senza precisare di quale modello si tratta; ebbene anche per queste carrozze non possiamo esservi più precisi. Possiamo però assicurarvi che saranno altrettanto raffinate e curate in tutti i particolari come tutti i modelli delle produzioni più recenti.

Vi rimandiamo perciò al Catalogo Generale 1981/82 che pubblicheremo nel mese di Luglio prossimo e che comprenderà l'intera gamma della nostra produzione. Le troverete consultando le pagine dedicate alle carrozze europee.



supermodello

CARROZZE CIWL "ILLUMINABILI"



2590 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Carrozza ristorante della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto" n° 2871.

Costruita nel 1926 dalla "The Birmingham Railway Carriage and Wagon Co.", Smethwick, Birmingham (Inghilterra). Questa tipica carrozza venne da prima posta in servizio con il treno "Simplon Orient Express" ma entrò presto in composizione con altri "Grandi Treni Espressi Europei".

L'allestimento interno prevede: tre sale da pranzo rispettivamente di 8, 24, 24 posti, separate da pareti a vetri, un reparto cucina, un reparto per la preparazione dei piatti ed infine un comparto per i vini. La carrozza è attualmente in circolazione.

La colorazione è quella caratteristica blu notte con filettature ed iscrizioni gialle.

Il modello è illuminabile facilmente utilizzando le parti occorrenti contenute nella confezione RIVAROSSI 14916. Lunghezza del modello cm. 27.

2591 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Carrozza "Pullman" per il treno "La Flèche d'Or" n° 4018 E della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto".

Il prototipo, costruito nel 1926 dalla "Metropolitan Carriage, Wagon & Finance Co. Ltd." Birmingham (Inghilterra) fa parte di un lotto di carrozze Pullman costruite appositamente per la composizione del treno "La Flèche d'Or" che nel Settembre 1926 inaugurò la relazione tra Parigi e Calais. Caratteristici i colori marrone e crema con filettature ed iscrizioni in oro e bronzo propri della versione originale del 1926. L'arredamento interno è costituito da un salone centrale diviso da una parete e porta con vetri. Vi sono tavolini in corrispondenza dei finestrini ed alle due estremità sono siti due salottini riservati. Su ogni tavolo è collocata la classica "abatjour" con paralume.

Il modello è illuminabile facilmente utilizzando le parti occorrenti contenute nella confezione RIVAROSSI 14916. Lunghezza del modello cm. 27.

2592 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Carrozza "Pullman" di 1ª classe n° 4029 della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto". Il prototipo, costruito in Inghilterra dalla "Metropolitan Carriage Wagon Co." di Saltey, fa parte del primo gruppo di carrozze "salone" tipo "Flèche d'Or" al cui omonimo convoglio in origine erano assegnate.

A partire però dal 1932, coll'introduzione di carrozze Pullman in 2ª classe, colorate in blu e avorio, nella composizione del "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 bicolore blu e avorio del 1934 con le iscrizioni originali di allora in giallo e blu. L'allestimento interno di gran lusso è corredato dalle piccole "abatjour" caratteristiche.

Il modello è illuminabile facilmente utilizzando le parti occorrenti contenute nella confezione RIVAROSSI 14916. Lunghezza del modello cm. 27.

2593 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Carrozza con letti per treni di lusso tipo Lx n° 3532 A della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto".

La carrozza fa parte di un lotto di sessanta unità del tipo Lx costruito in Francia nel 1929 dalla "Entreprises Industrielles Charentaises" di Ayré.

L'allestimento interno prevede dieci scompartimenti con posto letto singolo trasformabile, nella realtà, in comodi divani nella posizione "giorno".

Il modello, eccezionale riproduzione del prototipo, propone quest'ultimo nella versione originale con coloritura blu notte con filettature gialle ed iscrizioni in bronzo.

Il modello è illuminabile facilmente utilizzando le parti occorrenti contenute nella confezione RIVAROSSI 14913 più due mollette di presa corrente per i carrelli RIVAROSSI 117722. Lunghezza del modello cm. 27.

2594 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Carrozza ristorante della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto" n° 2971.

Al prototipo, 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. Il luogo dei carrelli "Pennsylvania" si adottarono i più confortevoli "Minden Deutz". Il modello, fedele riproduzione del prototipo nella sua versione del 1965, con immatricolazione unificata U.I.C. 51 66 08 80023 e nei colori blu notte con filettature ed iscrizioni in giallo, dispone di un allestimento interno comprendente tra 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".

Il modello è illuminabile facilmente utilizzando le parti occorrenti contenute nella confezione RIVAROSSI 14913 più due mollette presa corrente per i carrelli RIVAROSSI 111127. Lunghezza del modello cm. 27.

14916 (Novità non illustrata) CONSEGNABILE

Confezione comprendente le parti occorrenti per illuminare, con il sistema a luminosità costante D.I.C. una qualsiasi delle carrozze 2590, 2591 e 2592, modelli riproducenti prototipi di vetture della CIWL.

L'istruzione allegata alla confezione fornisce in modo esauriente le indicazioni occorrenti al corretto montaggio dei vari pezzi.

IMPIANTI COMPLETI

7023

Treno merci composto da locomotiva diesel e due carri scoperti a sponde alte serie E. La locomotiva, con faro anteriore illuminato è verniciata nei colori rosso, grigio, argento e giallo secondo lo schema delle "Deutsche Bundesbahn". I carri dispongono di ruote metalliche e sono rispettivamente verniciati in verde vagone e rosso vagone. Le iscrizioni sono in bianco. Completa la confezione un cerchio di binari. Lunghezza del convoglio cm. 72.

7024

Impianto come il precedente 7023 ma corredato da trasformatore normale 4007.

7020

Impianto come il precedente 7023 ma corredato da trasformatore elettronico 4011.

7028

Treno merci composto da una locomotiva a vapore, riprodotto un prototipo BR 80 delle "Deutsche Bundesbahn", da un carro refrigerante "Interfrigo" e da un carro scoperto a sponde alte serie E. La locomotiva, verniciata in nero e rosso, dispone di fanali anteriori e posteriori illuminati. Il biellismo, completo, è funzionante e i respingenti sono molleggiati. Le iscrizioni sono bianche. Il carro refrigerante è verniciato in bianco ghiaccio e le iscrizioni sono in azzurro e nero. Il carro scoperto è verniciato in rosso vagone e le iscrizioni sono bianche. Le ruote dei carri sono metalliche. Completa la confezione un cerchio di binari. Lunghezza del convoglio cm. 78.

7026

Impianto come il precedente 7028 corredato da trasformatore normale 4007.

7022

Impianto come il precedente 7028 corredato da trasformatore elettronico 4011.

7027

Treno passeggeri composto da una locomotiva a vapore, riprodotto un prototipo BR 80 delle "Deutsche Bundesbahn" e da due carrozze viaggiatori con terrazzini. La locomotiva, verniciata in nero e rosso, dispone di fanali anteriori e posteriori illuminati. Il biellismo, completo, è funzionante ed i respingenti sono molleggiati. Le due carrozze, verniciate in rosso vagone l'una e verde l'altra, hanno il tetto in color argento. Tutte le iscrizioni sono in bianco e le ruote metalliche. Completa la confezione un cerchio di binari. Lunghezza del convoglio cm. 84.

7025

Impianto come il precedente 7027 ma corredato da trasformatore normale 4007.

7021

Impianto come il precedente 7027 ma corredato da trasformatore elettronico 4011.

LOCOMOTIVA AMERICANA

7102/D

Locomotiva diesel elettrica tipo "Consolidation CF 20-4" della "Union Pacific Railroad". L'enorme sviluppo del sistema di trazione a mezzo di locomotive diesel-elettriche trova il suo inizio negli anni susseguenti la fine della seconda guerra mondiale.

Precedentemente negli Stati Uniti erano stati intrapresi studi ed effettuati numerosi esperimenti in tal senso, ma solo nel periodo post bellico si iniziò gradualmente la sostituzione dei mezzi a vapore (secondo dati della A.A.R., a tutto il 31 Dicembre 1948 ne risultavano in servizio in U.S.A. 34.581 unità) con le nuove unità. Queste, di vari tipi per i più diversi impieghi, vennero costruite da importanti Ditte alcune delle quali vantavano non pochi meriti nella costruzione di locomotive a vapore.

Il modello riproduce una motrice, costruita nel 1951 dalla "Fairbanks-Morse Co." di Chicago, Illinois, ed utilizzata dalla "Union Pacific" per i suoi convogli merce ed anche passeggeri.

Il colori del modello, che è munito di fano anteriore illuminato, sono quelli tradizionali della Compagnia: giallo arancio e grigio con iscrizioni in rosso.

Il fregio anteriore è blu, rosso e bianco. Lunghezza del modello cm. 40.

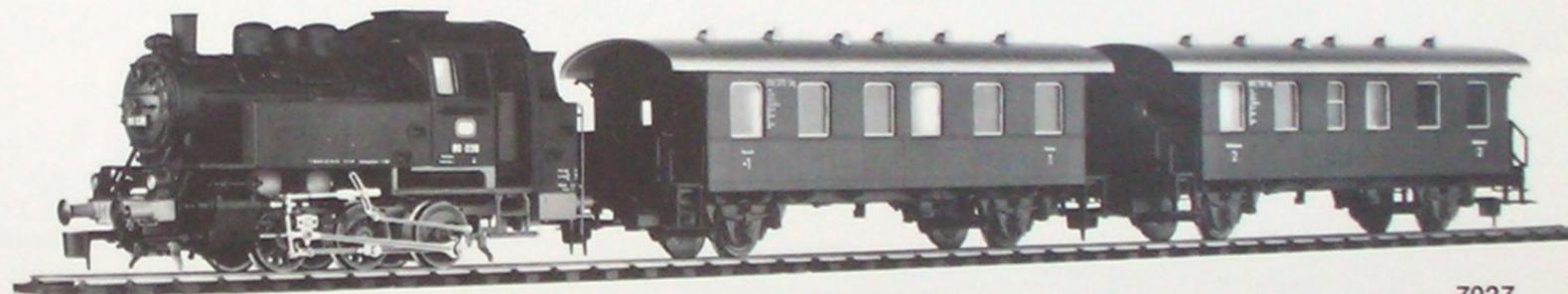
supermodel



7023
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA



7028
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA

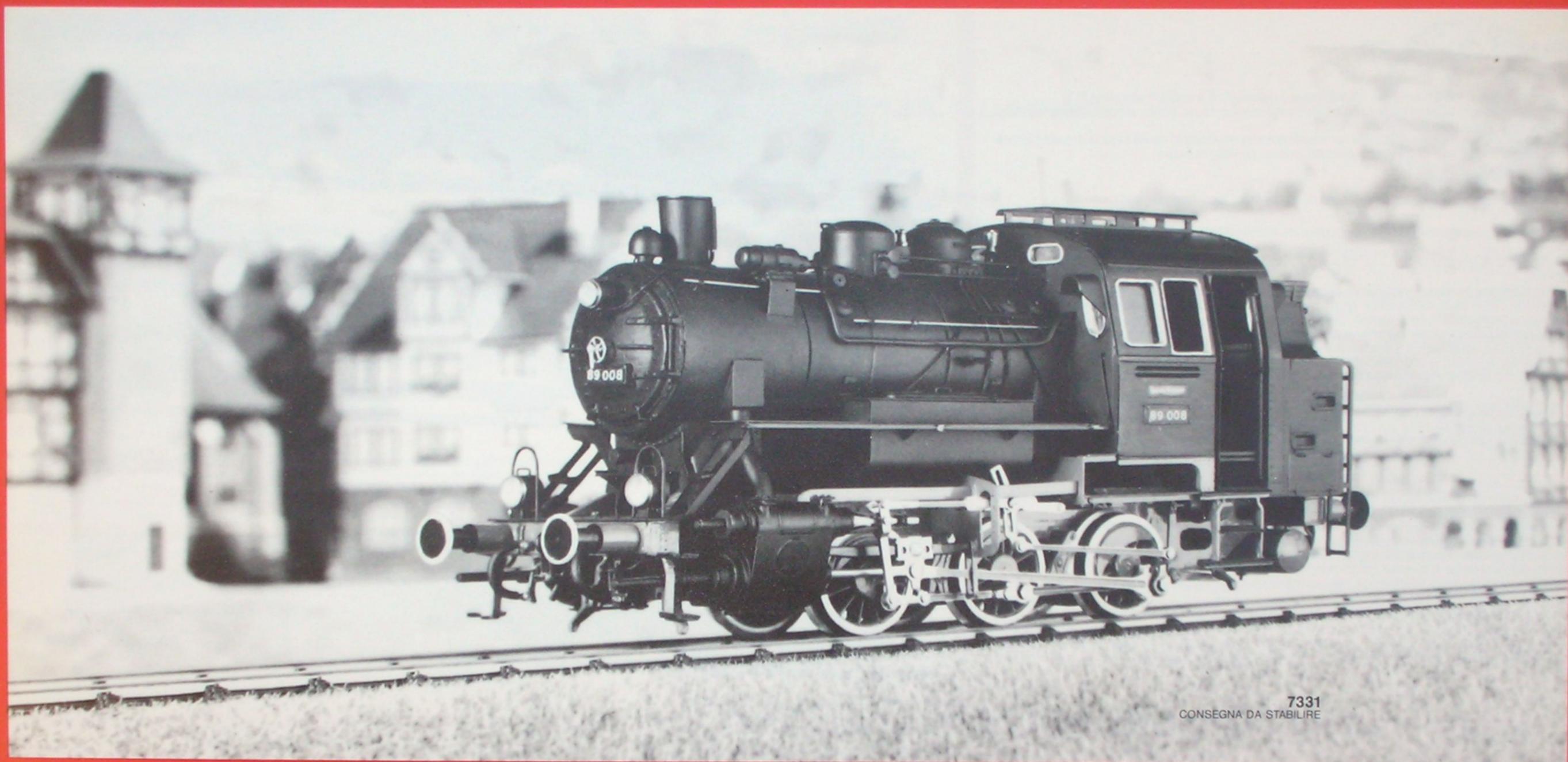


7027
NOVITÀ GIÀ CONSEGNATA

supermodel



7102/D
CONSEGNABILE



7331
CONSEGNA DA STABILIRE

Prestige

Locomotiva-tender BR 89-005 delle "vecchie" Deutsche Reichsbahn.

7331

Tra il 1934 ed il 1938 vennero costruite e consegnate alla D.R. dieci locomotive-tender da adibirsi ai servizi di manovra "leggera". I costruttori furono Schwartzkopff e Henschel e le unità prodotte differivano tra loro per particolarità tecniche legate alla produzione di vapore prodotto dal generatore, saturo per le 89-001 e 89-003 e surriscaldato per le rimanenti unità. In effetti l'adozione del vapore surriscaldato sulle locomotive da manovra

ebbe da queste prove esito soddisfacente in quanto offriva tangibili vantaggi economici nell'esercizio. Esteticamente ed anche per le caratteristiche costruttive, esse si basavano sulle BR 80, ma differivano da queste perché disponevano di una sola sabbiera e per l'assenza delle casse d'acqua ai lati della caldaia.

La scorta d'acqua era contenuta in un ampio cassone collocato sotto la caldaia e poggiante direttamente su longheroni del telaio. Il "carro" della

locomotiva era pressoché identico a quello delle BR 80. Al termine degli eventi bellici cinque BR 89 circolarono sulle linee polacche ma, in seguito, rientrarono nella Repubblica Democratica Tedesca raggiungendo le altre compagne.

La BR 89-008, accantonata nel 1967, è stata restaurata per essere collocata nel museo dei mezzi di trasporto di Dresda. Lunghezza del modello cm. 22.

Prestige

Locomotive-tender del "Baureihe 80".

Le locomotive-tender del "Baureihe 80" erano state classificate tra i tipi normalizzati del programma di costruzioni delle Ferrovie del Reich (Deutsche Reichsbahn) come "locomotive da manovra per lo smistamento dei convogli viaggiatori" nelle più importanti stazioni ferroviarie tedesche.

Dal 1927, anno dell'immissione in servizio della prima locomotiva, altre ne seguirono per un totale di 39 unità.

Esse vennero suddivise tra gli importanti nodi ferroviari di Colonia e Lipsia. Dopo il 1945 un buon numero di locomotive, quelle rimaste al deposito di Lipsia, vennero incorporate nelle nuove "Deutsche Reichsbahn" che le utilizzarono fino al loro accantonamento che avvenne nel 1968. La locomotiva 80-023 è stata restaurata e collocata nel museo dei mezzi di trasporto di Dresda.

Le diciassette locomotive che invece vennero a far parte delle "Deutsche Bundesbahn", le Ferrovie Federali Tedesche, svolsero la loro attività in diversi scali della Germania Occidentale fino al 1965.

Alcune unità, cedute a grosse ditte della Ruhr, rimasero attive fino al 1968.

Nel programma "Prestige" abbiamo ritenuto interessante "personalizzare" il modello di locomotive BR 80 che, così come venne presentato alcuni anni fa, ebbe tanto successo tra i fermodellisti. Ripresi in mano i disegni originali, le fotografie ed elaborato un piano di "superdettaglio" ci pare di essere riusciti ad ottenere due modelli che, ci auguriamo saranno assai apprezzati dagli appassionati.

Si tratterà di modelli numerati e quindi di limitatissima serie che diverranno preziosi e ricercati poichè non più ripetuti.

7332

Locomotiva-tender BR 80-028 delle "Deutsche Reichsbahn". Propone il prototipo, costruito nel 1926 ma entrato in servizio l'anno successivo, come il fotografo lo bloccò nei primi mesi del 1949 allo scalo di Norimberga ove era stato distaccato.

La coloritura, nera e rossa con iscrizioni bianche, è quella tradizionale di tutte le locomotive in servizio.

Benchè la locomotiva, nel 1949, fosse attiva nella Germania Occidentale, ai lati della cabina vi è ancora la dicitura "Deutsche Reichsbahn" che in seguito venne sostituita con il tipico fregio delle "Deutsche Bundesbahn" al momento della loro costituzione.

Lunghezza del modello cm. 22.

7333

Locomotiva-tender BR 80-026 delle "vecchie" Deutsche Reichsbahn".

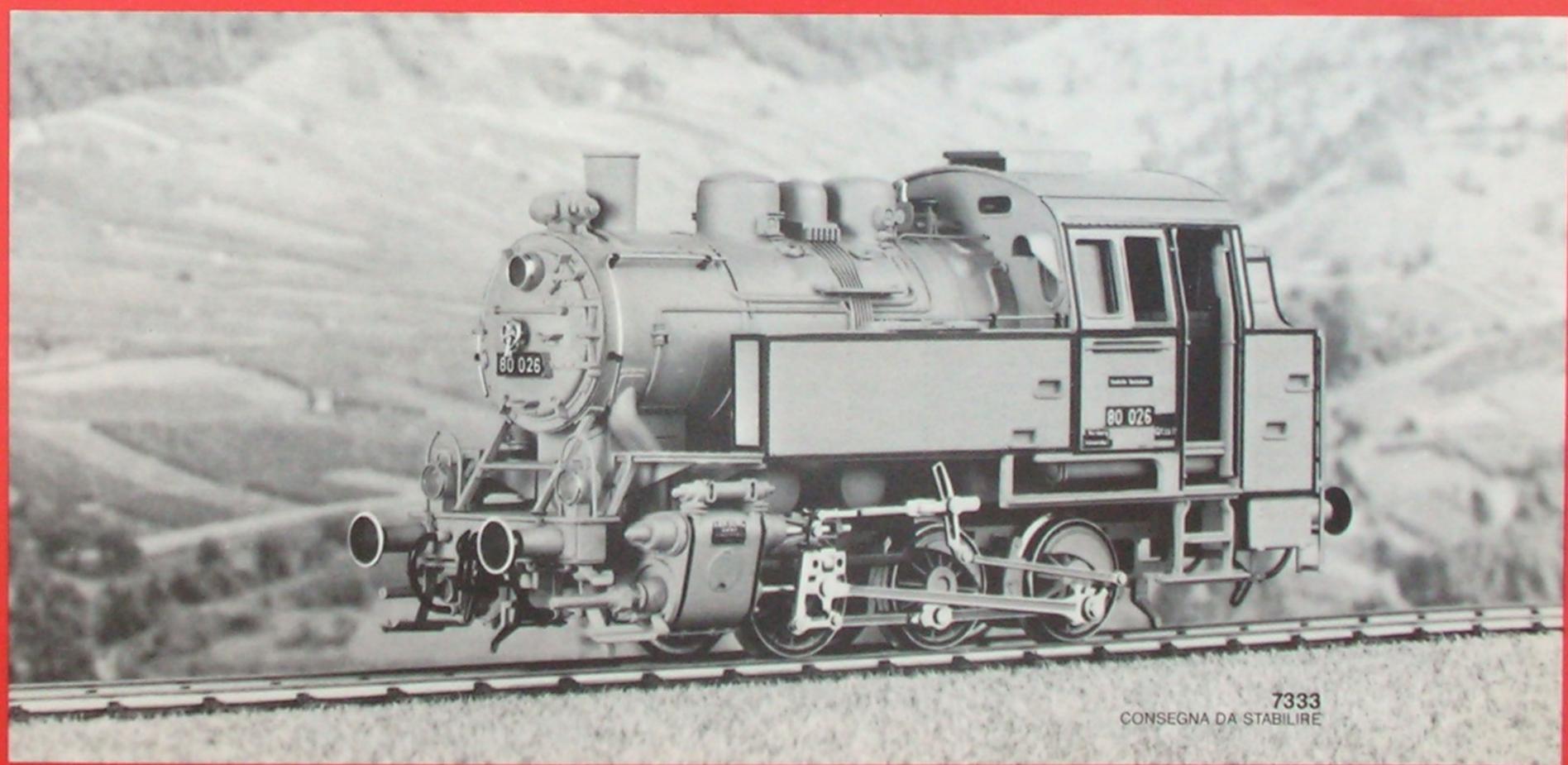
Il prototipo, costruito nel 1927 nelle "Officine Arnold Jung" di Jungenthal con il numero di fabbrica 3865, venne verniciato dapprima in grigio chiaro con filettature in nero e scritte bianche. In questa veste la locomotiva venne fotografata e forse presentata alla "stampa", ma quest'ultima è una nostra considerazione confermata però da quanto, in altri casi, avvenne con certezza.

Successivamente la macchina fu riverniciata nel tradizionale nero e rosso prima di entrare in servizio attivo.

Lunghezza del modello cm. 22.



7332
CONSEGNA DA STABILIRE



7333
CONSEGNA DA STABILIRE

“capolavori.,

Fermodellismo d'Autore: sono i particolari che fanno di un'opera d'Arte un capolavoro.

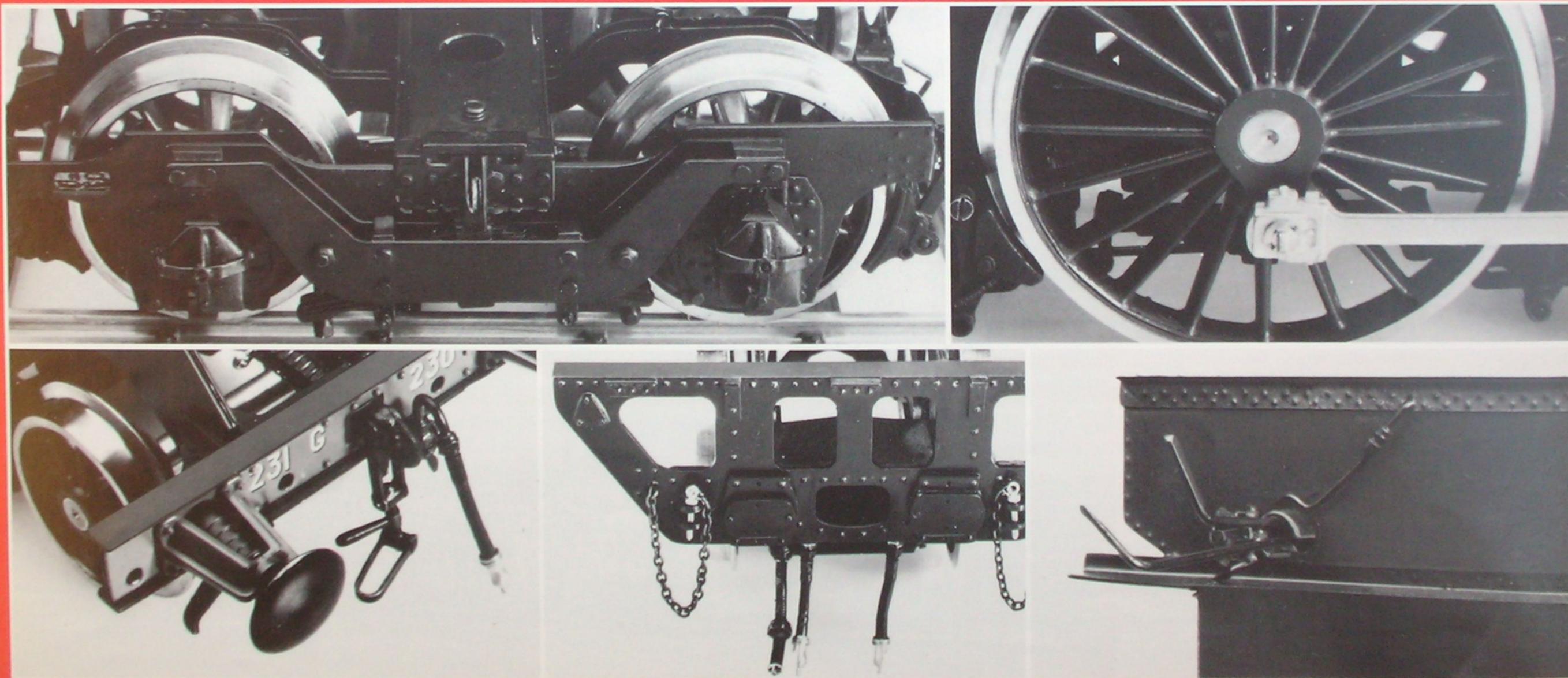
Rivarossi preferisce ai tempi brevi,
la sicurezza del risultato.

Non risparmiando in nulla. Tempo compreso.

I modelli di questa serie, prodotti in numero limitato e numerato, richiedono ricerche e tempi di realizzazione eccezionali. Ogni modello, in perfetta scala "0", è realizzato dedicando la massima cura nella riproduzione del maggior numero di particolari. I sistemi e le tecniche di costruzione impiegati sono gli stessi della locomotiva vera.

L'eccezionale fedeltà di riproduzione fa di ogni modello un capolavoro. I modelli di questa serie, veri pezzi d'autore, una volta completata la riproduzione prevista, non verranno più realizzati.

7300 CONSEGNA IMMINENTE
*Locomotiva a vapore Pacific G230 della Paris-Lion-Mediterranée PLM.
Alcuni particolari del primo modello della Serie, di prossima consegna.*



ASSORTIMENTI GRANDI TRENI "N"

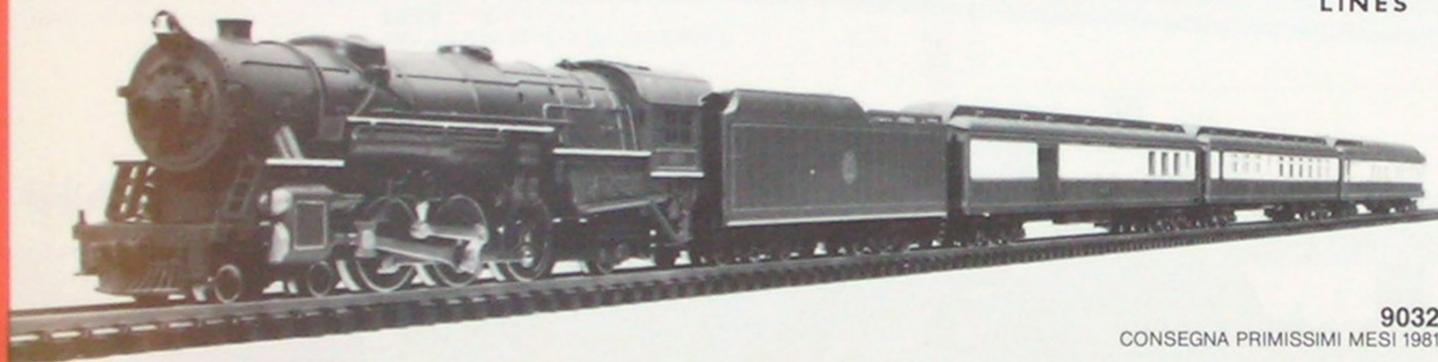
Capitol Limited

ANNI '20

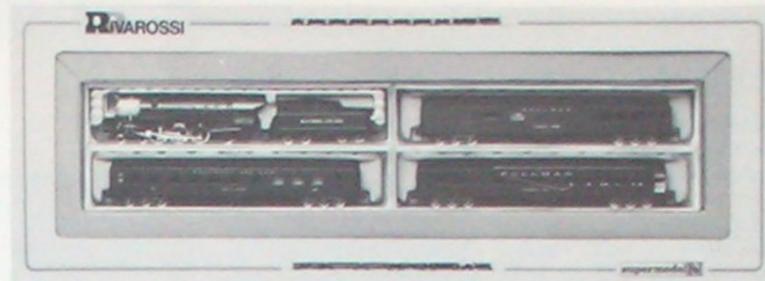


9033
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

THE BLUE COMET

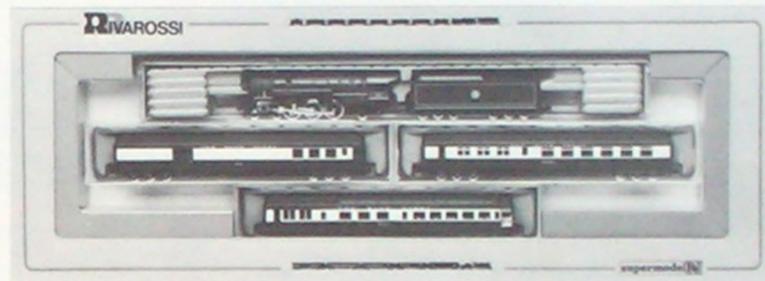


9032
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



supermodello

9033 **9036 = 9033 + HOBBY TRACK 9770** • **9037 = 9033 + HOBBY TRACK 9774**
Treno passeggeri "The Capitol Limited" con locomotiva a vapore tipo "Heavy Pacific".
La Compagnia "Baltimore and Ohio" decise la programmazione del treno "The Capitol Limited" per dare una risposta alle numerose richieste che la clientela le aveva rivolto per ottenere un treno rapido che collegasse Chicago, nello stato dell'Illinois, con la "Capitale" Washington o la città di Baltimore. Correva l'anno 1923 ed i convogli alla cui trazione erano adibite le potenti "Pacific" della serie Presidenti, erano nello smagliante verde scuro con filettature ed iscrizioni in oro. La composizione del convoglio è la seguente: locomotiva 4-6-2 "Heavy Pacific" con tender, carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combine", carrozza "Pullman", carrozza "Observation" con terrazzino posteriore. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono equipaggiate con carrelli a tre assi. Lunghezza del convoglio completo cm. 60.
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).



9032 **9034 = 9032 + HOBBY TRACK 9770** • **9035 = 9032 + HOBBY TRACK 9774**
Treno passeggeri "The Blue Comet" con locomotiva a vapore tipo "Heavy Pacific".
La Compagnia "Central Railroad of New Jersey" istituì questo prestigioso convoglio nel mese di Febbraio 1929 per collegare in modo rapido le città di Atlantic City e New York.
La composizione del convoglio è la seguente: Locomotiva 4-6-2 "Heavy Pacific" con tender, carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combine", carrozza ristorante "Diner", carrozza "Observation" con terrazzino posteriore. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono equipaggiate con carrelli a tre assi. Lunghezza del convoglio completo cm. 60.
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

LOCOMOTIVE AMERICANE

9207
Locomotiva a vapore, con tender, 4-6-2 "Heavy Pacific" della Compagnia "Baltimore and Ohio".
Nel 1927 la Compagnia "Baltimore and Ohio" pose in servizio un certo numero di locomotive tipo "Pacific", costruite dalla "Baldwin", adibendole al traino di convogli passeggeri pesanti sulle linee principali. Costruttivamente le locomotive seguirono quasi fedelmente i piani che l'U.S.R.A. (United States Railroad Administration) aveva predisposto alcuni anni prima per un analogo tipo di locomotiva pesante. A questi mezzi di trazione, che si volle destinare ai convogli "The Capitol Limited", vennero apportate alcune modifiche sia strutturali sia, in un secondo tempo, di coloritura. Per questo si passò infatti dall'originale verde oliva al "royal blue" per adeguarle al nuovo schema di verniciatura bicolore delle carrozze. Già all'inizio ogni locomotiva venne dedicata ad un Presidente degli Stati Uniti (venti dei primi ventuno, in quanto si ebbero due Presidenti omonimi) il cui nome venne riportato sui due fianchi della cabina. Il modello riproduce il prototipo 5301 nella coloritura originale verde oliva con zona della camera fumo in grigio e porta il nome del Presidente Adams.
Con la referenza 9199 viene inoltre presentata una locomotiva in "royal blue" che propone il prototipo dedicato al Presidente Polk. Lunghezza del modello cm. 15,5.

TUTTI I MODELLI ILLUSTRATI HANNO IL BIELLISMO INTERAMENTE FUNZIONANTE ED IL FARO ANTERIORE ILLUMINATO.



9207
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

9206

Locomotiva a vapore, con tender, 4-6-2 "Heavy Pacific" della Compagnia "Central Railroad of New Jersey".

Le locomotive del tipo "Pacific", rodiggio 4-6-2, fecero la loro apparizione negli Stati Uniti, verso la fine del secolo scorso. Solamente nel 1902 questo tipo di motrice subì modifiche ed ammodernamenti sostanziali quali l'ampliamento del focolaio che, non più costretto tra i longheroni del telaio, venne allargato sopra il carrello portante posteriore.

Le locomotive di altro tipo, che allora erano adibite al servizio passeggeri, vennero impiegate al traino dei treni in servizio locale su linee di breve percorso; al loro posto le "Pacific" iniziarono il loro lungo ed importante lavoro. Circa 6000 "Pacific" vennero complessivamente poste in servizio nei soli U.S.A.. Le prime "Pacific pesanti", "Heavy Pacific", della serie U.S.R.A. (United States Railroad Administration) vennero costruite nel 1919 dalle Ditte "Baldwin Company" ed "American Locomotive Company".

Dal 1923 le nuove unità vennero, in molti casi, munite di tender a grande capacità.

La "Central Railroad of New Jersey" dispose di un certo numero di "Pacific" e le destinò, in parte, alla composizione del convoglio "The Blue Comet" che collegava New York con Atlantic City.

Il modello, nei colori caratteristici blu cielo e grigio scuro con filettature ed iscrizioni in oro, è munito di faro anteriore illuminato e di biellismo funzionante. Il modello ha la lunghezza di cm. 18.

Le officine "Baldwin" costruirono le prime locomotive con rodiggio (disposizione degli assi) 2-8-2 nel secolo scorso per conto del Giappone e da qui venne la designazione "Mikado". Pare che più di diecimila "Mikado" fossero, nel complesso, costruite per le ferrovie americane.

Il ridotto diametro delle ruote motrici limitava la velocità di queste macchine, che dapprima vennero essenzialmente impiegate nel traffico merci, poi anche nel servizio di manovra negli scali, in quanto i carrelli di guida anteriore e posteriore facilitavano il loro inserimento nelle curve a piccolo raggio.

L'United States Railroad Administration progettò un tipo pesante di "Mikado" che, costruito in parecchi esemplari nel corso degli anni "venti", fu impiegato da moltissime Compagnie nord-americane.

Anche la Compagnia "Great Northern" dispose di locomotive "Mikado" alle quali vennero collegati due diversi tipi di tender: il cosiddetto "Vanderbilt", caratterizzato dall'enorme serbatoio cilindrico sovrastato dall'ampia tramoggia per il carbone, oppure quello standard a cassone con pianta rettangolare.

9204

Locomotiva a vapore, con tender "Vanderbilt", 2-8-2 "Mikado" della "Great Northern Railway".

Coloritura: nero con la zona della camera fumo in argento grafite. Il marchio sul tender è in rosso bianco e nero; le iscrizioni sono in bianco.

Il modello che propone il prototipo 3385, è munito di faro anteriore illuminato, biellismo interamente funzionante ed ha una lunghezza di cm. 18.

9205

Locomotiva a vapore, con tender standard a cassone rettangolare, 2-8-2 "Mikado" della "Great Northern Railway".

Il modello, che propone il prototipo 3380, è verniciato in nero con la zona della camera fumo in argento grafite. Sul tender "rettangolare" è riportato l'emblema della compagnia in tre colori. Il faro anteriore è illuminato.

Il modello ha la lunghezza di cm. 18.

9208

Locomotiva articolata, a vapore, 4-8-8-4 "Big Boy" 4013 della "Union Pacific".

Alla fine degli anni cosiddetti della "depressione", che ebbero inizio nel 1929 con lo storico crollo azionario di "Wall Street", si ebbe un'inversione di tendenza nella costruzione delle locomotive. Il "vapore" era in fase di declino perché le nuove motrici a combustione interna cominciavano ad incontrare il giustificato favore delle Compagnie Ferroviarie acquirenti giocando le carte, valide, della praticità e dell'economia.

Ma per il "vapore" non era ancora detta l'ultima parola poiché la tecnica costruttiva diede ancora validi esempi di che cosa il "vapore" fosse capace di fare.

Durante gli anni '40, anche gli eventi storici ne furono complici, si produssero locomotive a vapore di elevata potenza. Tra esse spiccano le venticinque enormi locomotive articolate che la "American Locomotive Co." costruì per la "Union Pacific". Con il soprannome "Big Boy" esse si prepararono ai gravosi servizi sulle rampe del Weber Canyon nello stato dello Utah e sulla linea dello Sherman Hill nel Wyoming. Il modello che si propone riproduce il prototipo 4013, costruito nel 1941 per la Compagnia "Union Pacific" ed è caratterizzato dalla coloritura in grigio alluminio della zona camera fumo e dei laterali dell'immenso focolaio.

Il modello, con rodiggio 4-8-8-4 ha entrambi i gruppi motori con trasmissione ad ingranaggi su tutti gli assi. Il sistema di articolazione dei gruppi motori consente l'iscrizione del modello anche su linee con raggio di curvatura ridotto. I biellismi sono interamente funzionanti. Faro anteriore. Lunghezza del modello cm. 25,6.

TUTTI I MODELLI ILLUSTRATI HANNO IL BIELLISMO INTERAMENTE FUNZIONANTE ED IL FARO ANTERIORE ILLUMINATO.

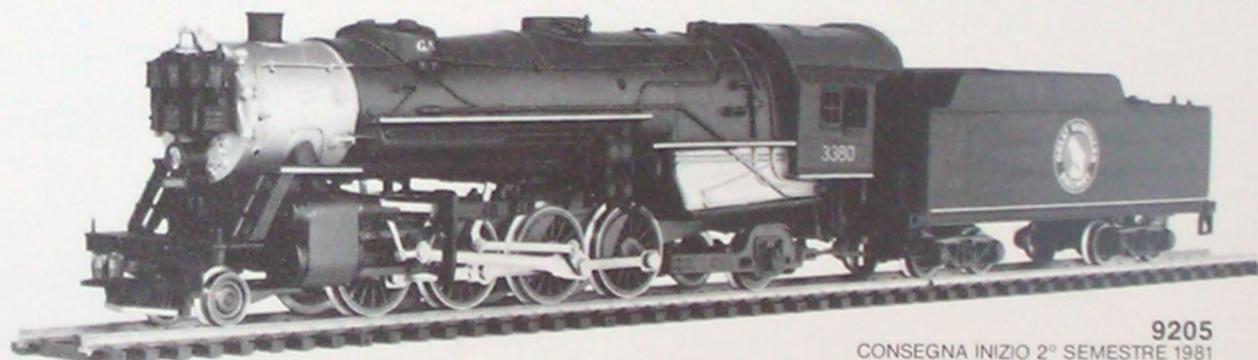
supermodel



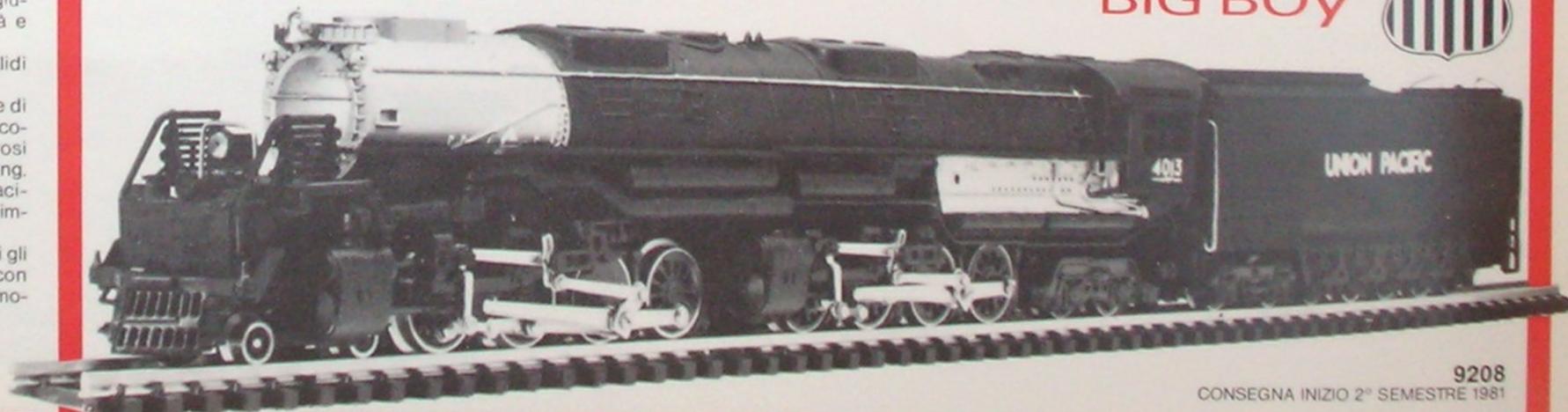
9206
CONSEGNA PRIMISSIMI MESI 1981



9204
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1981



9205
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1981



9208
CONSEGNA INIZIO 2° SEMESTRE 1981

BIG BOY



CARROZZA TEN

9519

Carrozza con letti "TEN" "Trans Euro Nacht" delle DB. L'espletamento del servizio con carrozze con letti avviene da qualche anno con veicoli che sono stati acquisiti dalle diverse Amministrazioni Ferroviarie Europee ivi comprese le "Deutsche Bundesbahn". La conduzione del servizio, cioè il personale addetto, dipende dalla CIWLT.

Il modello propone il prototipo WLABmh delle DB che ha la caratteristica coloritura rossa, con iscrizioni in bianco avorio, mantenuta dalle DB anche se tipi simili di carrozze di altre Amministrazioni sono verniciate nel blu-chiaro tradizionale.

Completa di arredamento interno, la carrozza è munita di carrelli "Minden Deutz". Lunghezza del modello cm. 16,8.

CARROZZA RISTORANTE

9520

Carrozza ristorante della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto" n° 2971. Al prototipo, 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 "Pennsylvania" si adottarono i più confortevoli "Minden Deutz". Per adeguare inoltre il mezzo alle allora recenti disposizioni di codificazione emanate dalla U.I.C. la marcatura unificata divenne 51 66 08 80023-6 ma il numero d'origine non venne tolto; infatti esso rimase "cancellato da un tratto" sulla targa RIC. È tutt'ora circolante sulla rete nazionale FS.

Il modello propone il prototipo nella versione del 1965 e dispone di arredamento interno. Lunghezza del modello cm. 14,7.

CARROZZE AMERICANE

Generalmente i veicoli che vengono adibiti al trasporto dei bagagli oppure di merci che per loro natura sono collegati al servizio con treni viaggiatori vengono classificati "Baggage" ossia, Bagagliai.

È una terminologia abbastanza ampia che può estendersi anche a veicoli specificatamente attrezzati per ben precisi tipi di merci che richiedono un trasporto rapido.

9598

Carrozza "Baggage" della "Central Railroad of New Jersey". Colori: blu cielo e panna con iscrizioni oro per il convoglio "The Blue Comet". Lunghezza del modello cm. 15,5.

9604

Carrozza come la 9598 ma nei colori verde con iscrizioni oro per il convoglio "The Capitol Limited" della "Baltimore and Ohio".

Le carrozze "Combine" sono classificate con questo termine appropriato in quanto esse sono la "combinazione", sullo stesso veicolo di due, alle volte anche tre, distinti allestimenti separati tra loro: una parte riservata ai viaggiatori, una parte adibita a bagagliaio oppure al trasporto postale.

9600

Carrozza "Combine" della "Baltimore and Ohio". Colori: verde con iscrizione in oro per il convoglio "The Capitol Limited". Lunghezza del modello cm. 15,5.

9594

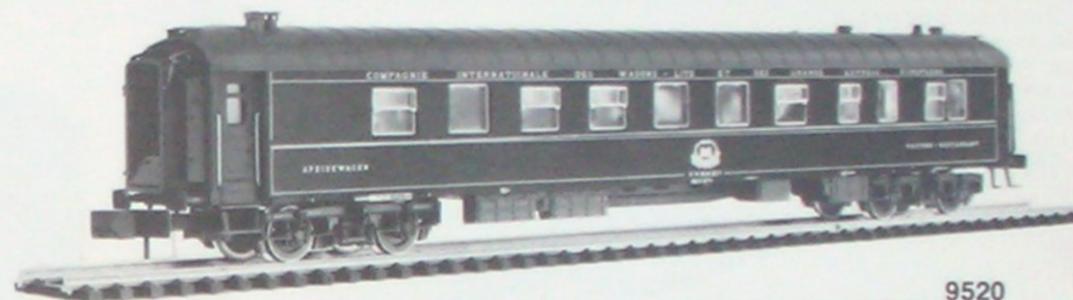
Carrozza come la 9600 ma nei colori blu-cielo e panna con iscrizioni in oro per il convoglio "The Blue Comet" della "Central Railroad of New Jersey".

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

supermodel **N**



9519
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9520
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



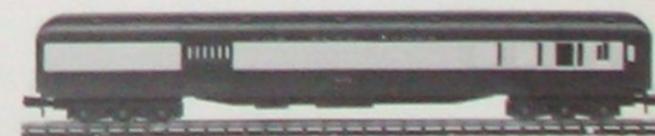
9598
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9604
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9600
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9594
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

Le carrozze "Dining" oppure "Diner" sono allestite in modo da svolgere il servizio ristorante. Dispongono solitamente di un salone attrezzato con tavoli e sedili per il pubblico, di un reparto cucina, di dispensa per i cibi e "cantina" per le bevande. Alle volte esse possono svolgere il servizio di bar od altro, in questi casi l'arredamento delle varie parti è adeguato al servizio specifico richiesto.

9595

Carrozza "Diner" della "Central Railroad of New Jersey".
Colori: blu cielo e panna con iscrizioni in oro per il convoglio "The Blue Comet".
Lunghezza del modello cm. 15,5.

9601

Carrozza come la 9595 ma nei colori verde con iscrizioni in oro per il convoglio "The Capitol Limited", della "Baltimore and Ohio".

George M. Pullman non fu l'inventore della carrozza con letti in se stessa, ma legò il suo nome a quella Compagnia che, da lui fondata, gestì il servizio delle carrozze con letti su tutte le principali linee ferroviarie americane.

Mr. Pullman, fu anche fondatore di quella enorme industria che provide, già dal 1859, alla costruzione dei veicoli ferroviari attrezzati per il servizio letti, che divennero sinonimo di massimo confort e lusso.

Le carrozze "Pullman" dispongono quindi di un allestimento interno particolare che può offrire in scompartimenti o "sections" la sistemazione di letti, nella soluzione notte, trasformabili in divani nella versione giorno. Ogni carrozza dispone di uno o due scomparti riservati a "toilette" ed altri a servizi igienici.

La carrozza "Pullman" riprodotta nel modello, dispone di uno scomparto "toilette" e 12 "sections".

9602

Carrozza "Pullman" della "Baltimore and Ohio".
Colori: verde con iscrizioni oro per il convoglio "The Capitol Limited".
Lunghezza del modello cm. 15,5.

9596

Carrozza come la 9602 ma nei colori blu cielo e panna con iscrizioni oro per il convoglio "The Blue Comet" della "Central Railroad of New Jersey".

Le carrozze "Passenger coach" o, più semplicemente, "Coach" sono internamente attrezzate con sedili dallo schienale inclinabile ed orientabile per accogliere in maniera confortevole i viaggiatori. Nelle carrozze sono pure sistemati appositi scompartimenti per i servizi igienici.

9597

Carrozza "Coach" della "Central Railroad of New Jersey".
Colori: blu cielo e panna con iscrizioni in oro per il convoglio "The Blue Comet".
Lunghezza del modello cm. 15,5.

9603

Carrozza come la 9597 ma nei colori verde con iscrizioni in oro per il convoglio "The Capitol Limited" della "Baltimore and Ohio".

Con "Observation" viene indicata quella carrozza, tipicamente americana, che, munita ad una sola estremità di un terrazzino con balaustra, entra come veicolo di coda nella composizione dei convogli passeggeri americani. L'allestimento interno può assolvere a diverse esigenze: "salone", se munito di ampie poltrone e tavolini, "chair" se dispone di sedili oppure arredamenti "personalizzati" se, come spesso è avvenuto, la carrozza era di proprietà privata... in questo caso il proprietario l'arredava come meglio credeva.

9605

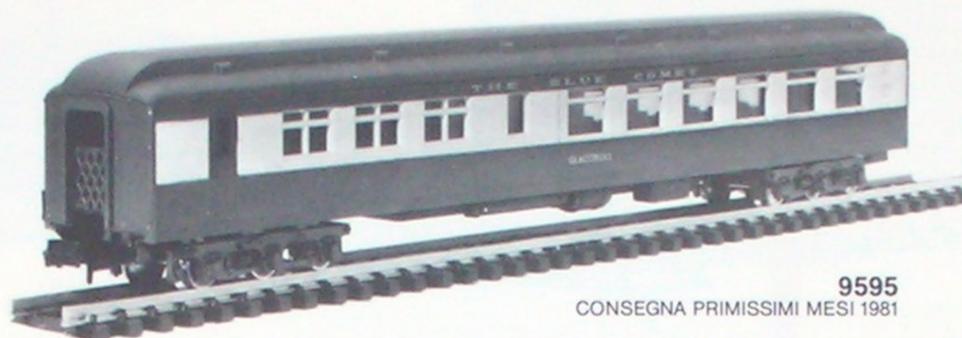
Carrozza "Observation" della "Baltimore and Ohio".
Colorazione verde con iscrizioni oro per il convoglio "The Capitol Limited".
Lunghezza del modello cm. 15,5.

9599

Carrozza come la 9605 ma nei colori blu cielo e panna con iscrizioni oro per il convoglio "The Blue Comet" della "Central Railroad of New Jersey".

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

supermodel



9595
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9601
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



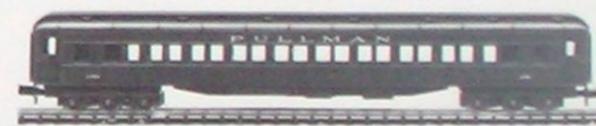
9602
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9596
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9597
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9603
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9605
CONSEGNA PRIMI MESI 1981



9599
CONSEGNA PRIMI MESI 1981

**TERMINI DI CONSEGNA
DELLE NOVITÀ ILLUSTRATE
SUL CATALOGO GENERALE
1979/80 E SUL CATALOGO
NOVITÀ 1980 E NON ANCORA
CONSEGNATE:**

SCALA "HO"

1142	Consegna da stabilire
1148	Consegnabile
1466	Consegna inizio 2° semestre 1981
2101	Consegna primi mesi 1981

SCALA "O"

7300	Consegna imminente
7301	Consegna 2° semestre 1981
7330	Consegna 2° semestre 1981
7895	Consegna inizio 2° semestre 1981

SCALA "N"

9203	Consegna 2° semestre 1981
------	---------------------------

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

SCALA "HO"

501 - 511 - 521
503 - 513 - 523
504 - 514 - 524
505 - 515 - 525
225 - 235
2627
21224

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

SCALA "HO"

1091/1	: 1091/3	1461	: 1461/1
1091/2	: 1091/4	1462	: 1462/1
1117	: 1147	1463	: 1463/1
1131	: 1148	1002	: 1002/1
1339/1	: 1339/3	1255	: 1536
1339/2	: 1339/4	1349	: 1349/1
1442	: 1463/1	2040	: 2034
1444/3	: 1461/1	2501	: 2584
1445/3	: 1460	2503	: 2585
1446/1	: 1462/1	2528	: 2528/1
1447/6	: 1458/1	2529	: 2529/1
1454/1	: 1464		
1455	: 1455/1	11449	: 11465/1
1456	: 1456/1	11430	: 11461/1
1457	: 1457/1	11461	: 11461/1
1458	: 1458/1		
1459	: 1459/1	46301	: 496/505
1460	: 1460/1		Faller

SCALA "O"

7013	: 7023	7781	: 7781/1
7014	: 7024	7782	: 7782/1
7015	: 7025	7783	: 7783/1
7016	: 7026	7784	: 7784/1
7565	: 7565/1	7785	: 7785/1
7566	: 7566/1	7788	: 7788/1
7575	: 7575/1	7789	: 7789/1
7780	: 7780/1		

**ELENCO DELLE NOVITÀ
CONSEGNATE NEL 1979 E 1980
(Illustrate sul Catalogo
Generale 1979/80 e sul
Catalogo Novità 1980)**

SCALA "HO"

149 - 260 - 261
262 - 312
433 - 813 - 1001/1
1087 - 1091/1
1093/1 - 1099/1 - 1133
1138 - 1139
1143 - 1339/1 - 1345/1
1346/1 - 1347/1
1348 - 1444/3 - 1445/3
1446/1 - 1447/6
1457 - 1459 - 1520 - 1527
1528 - 1529
1530 - 1925 - 1926
1927 - 1928
1929 - 1996/2 - 2089
2242 - 2431
2566 - 2567 - 2568
2578 - 2674
2676 - 2677 - 2679
2683 - 2701
2932 - 2933 - 2937
5006 - 6410/1
6420/1 - 11143 - 11144
11145 - 14913

SCALA "O"

7070/1 - 7202 - 7210
7560/1 - 7561/1
7562/1 - 7563/1 - 7564/1
7567/1 - 7568/1
7571/1 - 7572/1 - 7573/1 - 7574/1
7786/1 - 7787/1

SCALA "N"

9011 - 9017 - 9157
9202 - 9552
9553 - 9554 - 9555

UNA FERROVIA TUTTA PER VOI!

Un libro-manuale che insegna a chi si avvicina per la prima volta al mondo dei treni elettrici in miniatura come costruirsi la "sua" ferrovia. Uguale a quella reale. Ed inoltre tanti consigli e tante notizie utili anche per gli esperti. Divertendovi potrete realizzare una vera rete ferroviaria perché il sistema completo Rivarossi fornisce tutto il necessario, uguale a quello vero.

Esempi di tracciati con i relativi collegamenti elettrici, paesaggio, notizie storiche e tante foto per un libro necessario ad ogni fermodellista.

La consegna è prevista per l'autunno. In tale attesa è disponibile, in quantità limitata, il "Manuale dei Tracciati" art. 74830.



IL CLAN DEI RIVAROSSÌ

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 usufruire dei vantaggi offerti dal Clan.

Per ottenere l'ammissione a Socio è sufficiente rispedire alla Rivarossi la speciale cartolina contenuta in ogni impianto Rivarossi.



INDICE

SUPPLEMENTO AL CATALOGO 1979/80 E AL CATALOGO NOVITÀ 1980
PUBBLICATO IN ATTESA DEL CATALOGO GENERALE 1981/82 CHE COMPRENDERÀ L'INTERA GAMMA DEI PRODOTTI

SCARTAMENTO "HO"

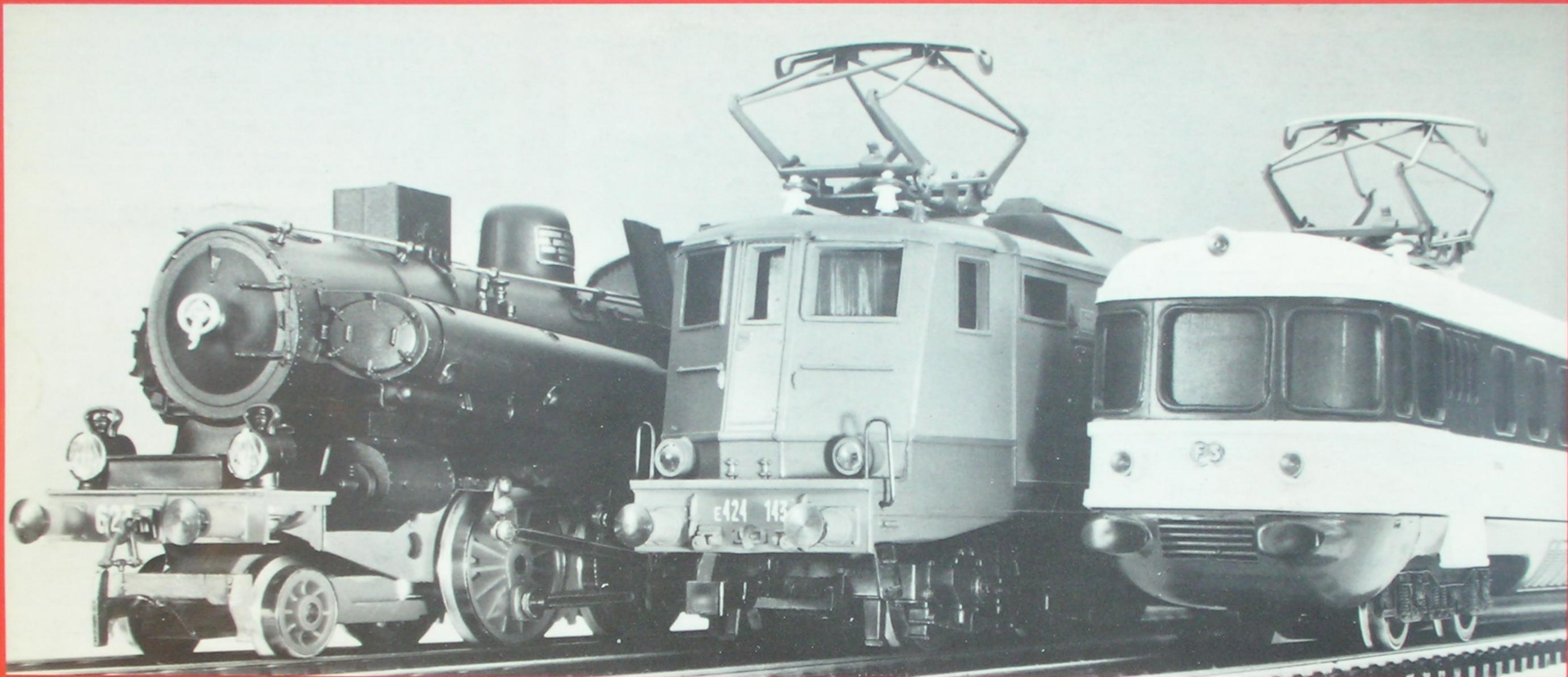
I treni d'epoca	2
I Grandi Treni Internazionali	2
Locomotive	7
Carri Merce	10
Carrozze	13

SCARTAMENTO "O"

Impianti Completi	15
Locomotive	15
Serie Prestige	16
Serie Capolavoro	18

SCARTAMENTO "N"

Assortimenti Grandi Treni "N"	19
Locomotive	19
Carrozze	21
Notizie di carattere generale	23



RIVAROSSO

RIVAROSSO S.p.A. - Via Pio XI, 157/9 - 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.

L. 1.400 IVA COMPRESA