

# RIVAROSSI

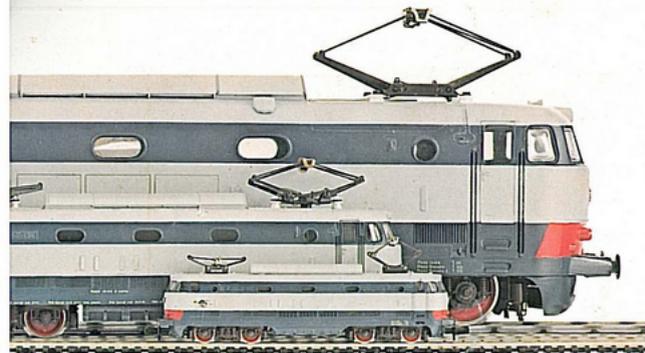
Le ferrovie in miniatura HI-FI



Foto dal vero del convoglio "VENICE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS"

# RIVAROSSI HI-FI. TRE SCARTAMENTI.

Una scelta vastissima.



**HO**

(acca-zero) scartamento 16,5 mm: nato negli anni '30, è il più diffuso tra i fermodellisti di tutto il mondo

**O**

(zero) scartamento 32 mm: il più vicino al reale in ogni particolare, può vivere all'aperto

**N**

(enne) scartamento 9 mm: la preziosa miniatura che valorizza lo spazio

## INDICE

tutto per il vostro hobby nella produzione RIVAROSSI

### SCARTAMENTO "HO" «HO» 1

GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE	«HO» 2
IMPIANTI COMPLETI	«HO» 3
GIOCATRENO	«HO» 4
I TRENI D'EPOCA	«HO» 6
I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI	«HO» 9
HOBBY TRACK HO	«HO» 40
ESEMPI DI TRACCIATI	«HO» 41

### LOCOMOTIVE

Locomotive italiane	
Locomotive a vapore	«HO» 43
Locomotive elettriche	«HO» 47
Locomotive ed automotrici diesel	«HO» 51
Locomotive europee	
Locomotive a vapore inglesi e tedesche	«HO» 52
Locomotive elettriche e diesel tedesche	«HO» 57
Locomotive a vapore francesi	«HO» 59
Locomotiva elettrica francese	«HO» 59
Locomotive elettriche olandesi	«HO» 60
Locomotive americane	
Locomotive a vapore d'epoca	«HO» 60
Locomotive a vapore da manovra	«HO» 61
Locomotive a vapore per treni passeggeri e merci	«HO» 62
Locomotive elettriche e diesel americane	«HO» 73

### CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE «HO» 76

CARRI MERCE	
Carri merce italiani	
Carri merce scoperti	«HO» 77
Carri coperti e refrigeranti	«HO» 78
Carri serbatoio e trasporto automezzi	«HO» 79
Carri con containers e pianali	«HO» 80
Carri merce Europei	
Carri tedeschi, belga, svizzeri, svedesi, francese	«HO» 80
Carri merce Americani	
Carri merce d'epoca	«HO» 82
Carri merce	«HO» 83

### CARROZZE

Carrozze italiane	«HO» 87
Carrozze europee	
Carrozze tedesche	«HO» 91
Carrozze inglesi	«HO» 92
Carrozze con letti	«HO» 93
Carrozze CIWL	«HO» 94
Carrozze americane	
Carrozze d'epoca	«HO» 96
Carrozze degli anni '20	«HO» 97
Carrozze aerodinamiche	«HO» 99

### MODELLO ORO

Locomotive	«HO» 101
------------	----------

### TRENHOBBY HO «HO» 101

Locomotive	
Locomotive a vapore italiane	«HO» 102
Locomotive elettriche italiane	«HO» 103
Locomotiva diesel americana	«HO» 104
Carri merce	
Carri merce italiani	«HO» 104
Carri merce americani	«HO» 105
Carrozze	
Carrozze italiane	«HO» 105
Stazioni ed accessori	«HO» 106

### MATERIALE D'ARMAMENTO «HO» 107

Binari e scambi	«HO» 108
Binari speciali	«HO» 109
Accessori	«HO» 110
Piloni e ponti	«HO» 111
Catenaria e pali	«HO» 112
Sganciatori	«HO» 118
Ganci e semaforo	«HO» 114
Piattaforma girevole	«HO» 115
Passaggi a livello	«HO» 116

### STAZIONI ED ACCESSORI «HO» 116

Stazioni ed accessori	«HO» 116
Accessori per parchi ferroviari	«HO» 117
Studi per stazioni	«HO» 118

### PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI «HO» 119

TRAMWAY	
Tramway	«HO» 120
Accessori per Tramway	«HO» 121

### SCARTAMENTO "O" «O» 1

#### IMPIANTI COMPLETI «O» 2

#### LOCOMOTIVE «O» 3

Locomotiva elettrica italiana	«O» 3
Locomotive tedesche	«O» 4
Locomotive d'epoca americane	«O» 5
Locomotiva a vapore da manovra	«O» 6
Locomotive diesel americane	«O» 7

#### CARRI MERCE «O» 8

Carri merce europei	
Carri merce italiani, tedeschi e svizzeri	«O» 8
Carri merce pianali, containers, serbatoio	«O» 9
Carro merce belga e svedese	«O» 10

#### CARROZZE «O» 11

Carrozze europee	
Carrozze italiane	«O» 11
Carrozze tedesche	«O» 12
Carrozze francese	«O» 12

#### TRENHOBBY «O» «O» 13

#### BINARI E SCAMBI «O» 15

Parti di ricambio	«O» 15
-------------------	--------

#### SERIE CAPOLAVORI «O» 16

Simbologia per tracciati ed esemplificazioni tecniche	«O» 16
---	--------

#### SERIE PRESTIGE «O» 21

Esempi di tracciati	«O» 21
Parti di ricambio	«O» 21

### SCARTAMENTO "N" «N» 1

#### ASSORTIMENTI GRANDI TRENI «N» 2

### HOBBY TRACK «N» «N» 8

Esempi di tracciati	«N» 9
---------------------	-------

### LOCOMOTIVE «N» 10

Locomotive europee	
Locomotive a vapore tedesca e inglese	«N» 10
Locomotive a vapore francesi	«N» 11
Locomotiva elettrica italiana	«N» 11
Locomotive diesel italiana, tedesche, belga	«N» 12

### Locomotive americane «N» 12

Locomotive a vapore	«N» 12
Locomotive diesel	«N» 17

### CARRI MERCE «N» 19

Carri merce europei	
Carri merce italiani, tedeschi e svizzeri	«N» 19
Carri merce belga e svedese	«N» 20
Carri merce americani	«N» 21

### CARROZZE «N» 23

Carrozze europee	
Carrozze italiane	«N» 23
Carrozze francesi	«N» 24
Carrozze tedesche	«N» 24
Carrozze CIWL	«N» 25

### Carrozze americane «N» 26

Carrozze anni '20	«N» 26
Carrozze aerodinamiche	«N» 30

### MATERIALE D'ARMAMENTO «N» 32

Binari	«N» 32
Binari scambi e incroci	«N» 33
Binari speciali ed accessori	«N» 33
Piloni e ponti	«N» 34
Simbologia per tracciati ed esemplificazioni tecniche	«N» 35
Esempi di tracciati	«N» 36
Parti di ricambio	«N» 36

### ELEMENTI DI COMANDO «HO» «O» «N» 1

# SCARTAMENTO "HO" 16,5 mm.

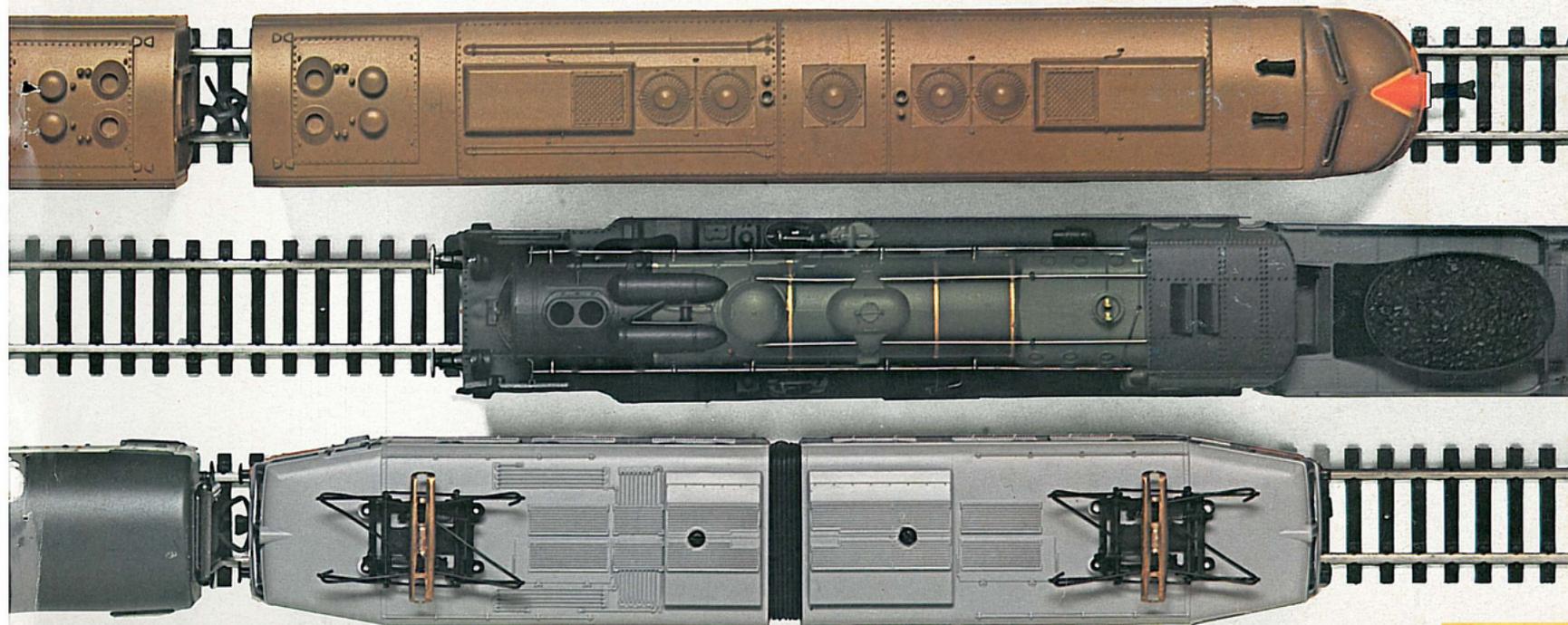
Nella tecnica ferroviaria, il termine « scartamento » ha rivestito sempre la più grande importanza. Proprio in quanto « misura », ha costantemente condizionato lo sviluppo delle reti, comportando l'adozione di adeguati mezzi di locomozione e trasporto.

Con « scartamento » si designa la distanza intercorrente tra le due rotaie di un binario, misurata esattamente tra le pareti interne dei « funghi » delle rotaie stesse. Nel tempo si sono avuti più tipi di scartamento: « normale », « largo », « ridotto » ecc.

L'estendersi delle comunicazioni ferroviarie tra Paese e Paese ha imposto la necessità di disporre di « scartamenti » unificati. Da tempo si è quindi pervenuti ad uno « scartamento » standard che precisato in 1435 mm., è di adozione pressochè universale. Come nella tecnica ferroviaria, così in Fermodellismo, lo « scartamento » è sempre stato termine di misura della massima importanza. La sua dimensione è praticamente la base di riferimento su cui poggia ogni realizzazione fermodellistica: ne è quindi, la caratteristica-base.

Rivarossi, tanto rappresentativa del settore Fermodellistico da identificarvisi — non poteva evitare di dedicare allo « scartamento » la massima attenzione, considerando tutti quelli di più larga diffusione e particolare significato: fra questi il tipo HO (acca-zero), di 16,5 mm.

HO è lo scartamento più ricorrente in Fermodellismo. Con Rivarossi, lo « scartamento » HO si è rivelato la base di realizzazioni, la cui perfezione e rispondenza al reale, ne ha fatto spesso delle rarità a livello di collezionismo internazionale.



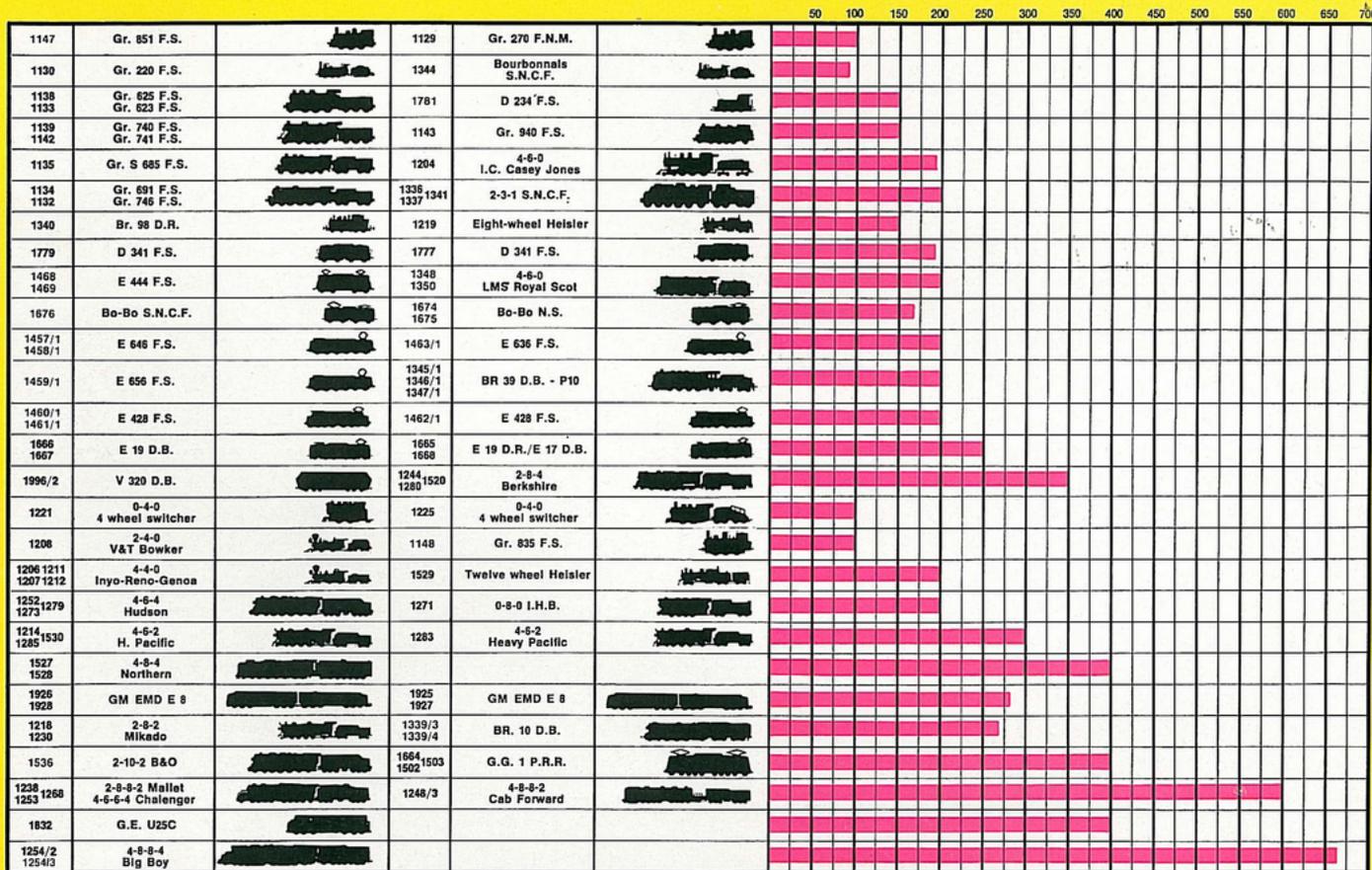
# Grafico della potenza dei mezzi di trazione Rivarossi

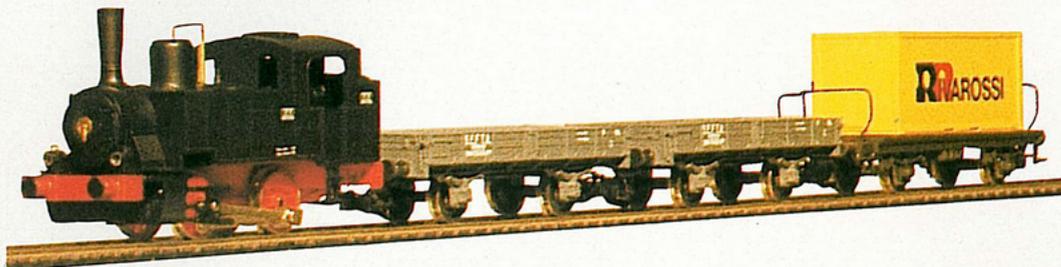
GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE DELLE LOCOMOTIVE RIVAROSSÌ ESPRESSO IN NUMERO D'ASSI TRAINATI

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

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

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





100

Treno merci di tipo italiano per linee secondarie. Il servizio merci sulle linee non elettrificate era disimpegnato da piccole ma potenti locomotive a vapore che all'occorrenza provvedevano anche allo smistamento dei carri del convoglio.

La composizione del convoglio prevede:  
una locomotore a vapore con due assi accoppiati  
due carri merci a sponde basse della SEFTA  
un carro speciale porta container con carico.

Il tracciato dei binari, composto da 12 sezioni curve, di cui una con morsetteria per la corrente d'alimentazione e da due sezioni diritte, consente la realizzazione di un ovale, ulteriormente ampliabile con altri elementi.

A tal scopo si consulti la parte «binari» del Catalogo.

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. 42.



101

Treno viaggiatori di tipo italiano.

La trazione dei convogli viaggiatori sulle linee secondarie avveniva con locomotive a vapore che pur disponendo di buona potenza avevano lunghezza ridotta.

Ciò consentiva di sfruttare al massimo la lunghezza dei binari di incrocio delle piccole stazioni aumentando al massimo la parte del treno riservata ai veicoli per i passeggeri.

La composizione del convoglio prevede:

una locomotore a vapore con due assi accoppiati  
una carrozza viaggiatori con comparto riservato al servizio bagagli e posta  
una carrozza viaggiatori di 3° classe con vestiboli aperti a terrazzino protetti da balustrini.

Il tracciato dei binari, composto da 12 sezioni curve, di cui una con morsetteria per la corrente d'alimentazione, e da due sezioni diritte consente la realizzazione di un ovale, ulteriormente ampliabile con altri elementi.

A tal scopo si consulti la parte «binari» del Catalogo.

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. 40.



# GIOCATRENO

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).



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 disimpegnano 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).



540

539

Treno merci di tipo francese composto da una locomotiva elettrica Bo - Bo della Société National des Chemins de Fer Française, 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 correre 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).



539

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 «old time» 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).



538

# TIMBERJACK TRAIN



Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate ai carri merci.

246  
 Confezione del convoglio « Timberjack » con caratteristica locomotiva a vapore tipo Heisler munita di carrelli e quattro carri « log buggie » completi di carico di tronchi. I carri « log buggie » sono equipaggiati da carrelli « arch-bar ». Lunghezza del convoglio cm. 53.

Una nostalgica e grande era è passata. Il lamento cupo del fischio della ansimante vaporiera non s'ode più. Il giallo chiaro del fango 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 sfondati 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 stricchiolii 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.

6 "HO"



289



246

supermodello

# Treno merci dei laghi



145

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

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

145

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

145

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

199

Stesse caratteristiche della confezione 145 ma con locomotiva predisposta per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

# Der Windbergbahn Zug



302

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

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

adatto per inscrivere nelle curve con rodiggio ridotto.

Una di queste locomotive, la 98 001, è stata preservata dalla demolizione ed è attualmente conservata al Museo dei Trasporti di Dresda.

302

302

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

399

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

« I Convogli 246, 145, 302, 289, 148 possono essere completati con le speciali confezioni Hobby Track illustrate a pagina « HO » 40 »



# Treno della Brianza "1888"



148

- Questo convoglio può essere completato con le speciali confezioni Hobby Track illustrate a pagina « HO » 40.

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

Là, in fondo, un pennacchio di fumo tradisce la presenza del « mostro ». Un fischio! Uno sbuffare ritmico con pennacchi di va-

pore e fumo nero ed il convoglio multicolore s'allontana tra le verdeggianti colline della Brianza verso i Laghi. Dopo qualche chilometro la scena si ripete mentre il vociare di chi è sceso dal treno si perde oltre i cancelli della stazioncina verso la borgata.

Molti i passeggeri che sono saliti chi sulle piccole carrozze, chi sul carro chiuso grigio « arredato » con panche. Sembra che questi carri venissero agganciati, di rinforzo, agli Omnibus nella tratta Saronno-Como per portare in quest'ultima località i contadini, specialmente ogni « Lunedì di Pasqua », per il tradizionale acquisto del « seme-bachi » indispensabile agli allevamenti dei « bachi » per la produzione della « Famosa seta di Como ».

Il 28 Settembre 1974 ha compiuto il suo « primo viaggio », da Malnate a Laveno sulla rete delle FNM, un « treno d'epoca »

riadattato nello stato originale « fin di secolo » dalle stesse FNM.

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

148

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



148

# I grandi treni internazionali

# "GAMBRINUS"



supermodello



604  
614 Impianto completo come il 604  
ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

604  
Confezione del convoglio «Gambrinus»  
con locomotiva. Il convoglio completo pre-  
vede la seguente composizione: locomoti-  
va elettrica 118 028-0 nei nuovi colori tur-  
chese e beige, bagagliaio serie Düm • car-  
rozza mista di 2° classe e buffet serie BR  
buüm • carrozza di 1° classe serie Äüm •  
carrozza di 2° classe serie Büm. Lunghez-  
za del convoglio completo cm. 140.



604



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

322  
Confezione del convoglio «Gambrinus» con locomotiva.  
Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapo-  
re BR 01-196 delle DB • Carrozza bagagliaio Düm • carrozza di 1° classe se-  
rie Äüm • carrozza di 2° classe serie Büm • carrozza mista di 2° classe e bu-  
fet serie BRbuüm.  
Lunghezza del convoglio cm. 148.

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 mano intravedere da lontano le rotaie che sembrano tracce viscidie e fragili lasciate dal passaggio di lumache. Si intrecciano, s'incurvano e quà 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 folate di fumo bianco e nero stà facendo il suo lavoro. Improvvisamente dall'alto la «gran voce» della stazione bruscamente rintorna.

Un Essere superiore con una voce distaccata che esce dalla laringe degli atoparanti 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 treni. La locomotiva è ansante ed i suoi organi pulsano. Non è stanca, ma dentro di lei vi è l'immane forza che prorompe an-

Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

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

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.

## I grandi treni internazionali

# Loreley-Express



311  
327 Impianto completo come il 311 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

Sui treni di maggiore importanza il viaggiatore dispone di ottime carrozze, spesso dotate di condizionamento d'aria, ove all'occorrenza può essere riservato un posto a sedere.

Gli orari di questi convogli sono oggetto di particolari ed attenti studi per far sì che il viaggio avvenga in condizioni ottimali di

tempo e di percorrenza. Questi convogli, che possono definirsi internazionali, hanno solitamente una lunga percorrenza ed il loro inquadramento tiene appunto conto di tutte le esigenze accennate.

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



311

311  
Confezione del convoglio «Lorely Express» con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore, con tender, Baurheite 10 delle D.B. • carrozza bagagliaio Düm • carrozza di 1ª classe serie Aüm • carrozza con letti serie WLA D.S.G. • carrozza mista di 2ª classe e buffet serie BR buüm. • Lunghezza del convoglio completo cm. 148.

supermodello

## “R 95” RAPIDO MILANO-VENEZIA ANNO 1937



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



143  
154 Impianto completo come il 143 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

Sull'importante linea che collega Milano a Venezia circolavano, poco dopo la metà degli anni '30, quattro convogli rapidi giornalieri: R91 ed R95 da Milano, R90 ed R92 da Venezia. Il sistema di trazione era esclusivamente a vapore in quanto la linea non era allora elettrificata (e non lo sarebbe stata fino alla fine degli anni cinquanta). A bordo del convoglio erano importanti personaggi dell'industria milanese, fresche coppie di sposi e forse anche uomini politici che desideravano raggiungere Vene-

zia, loro meta per riunioni o per una notte di svaghi al Lido. All'ora di cena, dalle moderne e confortevoli carrozze, molti di essi si sarebbero recati nella efficientissima carrozza ristorante... «voiture restaurant».

Chi muoveva il tutto era una delle trentadue locomotive «Pacific» Gr. 691 che le FS avevano in servizio e che poteva raggiungere la velocità massima di 130 Km/h.

143  
Confezione del convoglio rapido «R95» «Milano-Venezia» con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente com-



143

posizione originale degli anni '30: locomotiva a vapore Gr. 691-023 FS (rodiggio 2-3-1) completa di tender • bagagliaio-posta serie DUz 95000 con colori ed iscrizioni caratteristiche dell'epoca • carrozza mista di 1ª e 2ª classe serie ABz 52061 con coloriture ed iscrizioni caratteristiche • carrozza di 3ª classe serie Cz 31149 • carrozza ristorante della CIWL nel tipico colore blu con iscrizioni e filettature in giallo oro. Lunghezza del convoglio cm. 142.

2572 (non illustrato)  
Confezione delle sole quattro carrozze d'epoca, come art. 143 senza locomotiva.

# Simplon Orient-Express



149

155 Impianto completo come il 149 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

162 Impianto completo come il 149 ma con carrozze senza illuminazione.

164 Impianto completo come il 162 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

supermodello

Nel 1884 la « Rivista Illustrata » dedicava un articolo al neonato « Orient Express ». Quel giornale dissertava così: « Come il pacchettino transatlantico è detto un albergo navigante, così, albergo di primo ordine ma roteante, può dirsi il treno della Compagnia Internazionale dei vagoni-letto, fondata a Parigi e diretta attivamente dal Signor Nagelmackers.

Fra la fine del secolo scorso e gli anni antecedenti la prima guerra mondiale a Parigi si svolgeva una vita allegra e volutamente spensierata che poi venne definita « Belle Epoque ». Vi prendevano parte attiva una minoranza di francesi e tanti stranieri che oltre ai divertimenti locali frequentavano luoghi lontani ed incantevoli. Trascorrevano la primavera a Parigi, d'inverno assaporavano le caldi notti sulle rive del Nilo, parlavano di altre notti dolcissime ad Istanbul e di tante avventure e

viaggi 'fantastici' su di un grande treno: l'« Orient Express ».

In verità di « Orient Express » ve ne era più di uno che seguendo itinerari 'diversi' e con tante vetture letto partivano da tante città: Ostenda, Parigi, Berlino, Vienna per arrivare a Budapest, Sofia, Trieste, Salonicco o Costantinopoli. Chi frequentava quei treni era, oltre il Lord inglese, il miliardario americano od orientale, i sultani, giocatori, donne fatali... il treno di lusso era una delle cose più rare, allora.

Poi tra le due guerre, seppur con qualche cosa di cambiato, il « treno » rimase quasi intatto per il suo fascino. S'antepose ad uno di essi il « Simplon » ma i personaggi rimasero sempre fedeli e l'alone di mistero continuò.

All'« Orient Express » la seconda guerra mondiale fu fatale. Ragioni politiche ed altri impedimenti, diverso modo di vivere,

di viaggiare, tolsero al « grande treno » ogni cosa: il nome cambiò in « Direct Express » ed il treno che rimase non fu affatto di lusso. Comunque il mito rimane. Ricordiamo che nel periodo di fulgore il « Simplon Orient Express », che entrava in Italia dalla galleria del Sempione (Domodossola), giungeva a Milano per proseguire verso Venezia, Trieste ed oltre fino a Istanbul. La trazione era naturalmente a vapore e tra il 1932 ed il 1937 da Milano a Venezia essa era solitamente affidata alle « S 685 » poi sostituite dalle « 691 ».

149

Confezione del convoglio « Simplon Orient Express » con locomotiva.

Il convoglio completo prevede la seguente composizione: Locomotiva a vapore 1-3-1 S 685 delle FS • bagagliaio della CIWL • carrozza con letti tipo Lx della CIWL • car-



149

rozza ristorante tipo VS CIWL • carrozza mista I<sup>a</sup> e II<sup>a</sup> classe serie Abz delle FS • Lunghezza del convoglio completo cm. 145.

Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

*I grandi treni internazionali*

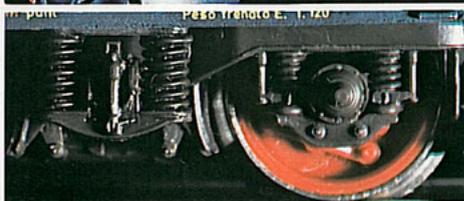
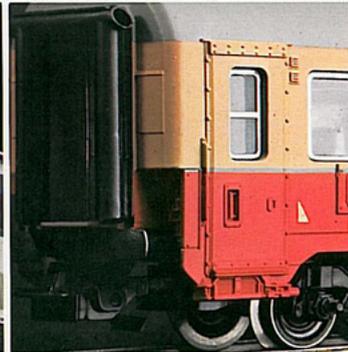
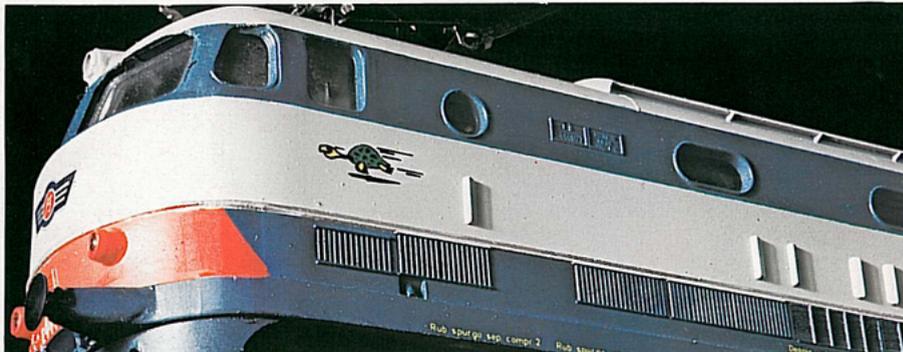
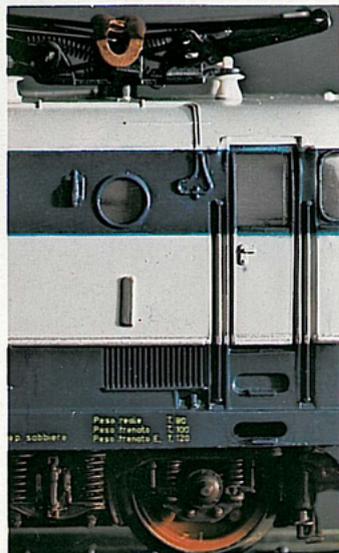
# TRANS EUROP EXPRESS "MEDIOLANUM"



133  
439 Impianto completo come il 133 ma con corredo di Hobby Träck 3011.

**supermodello**

ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI



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

Sono trascorsi alcuni anni dall'entrata in servizio dei primi convogli « Trans Europ Express » e lo sviluppo raggiunto dalla rete TEE, nonché l'alto favore accordato dagli utenti a questo servizio, dimostra che l'idea prospettata nel 1953 non solo si è dimostrata valida, ma è veramente indovinata. Si può ben dire che questi treni hanno gettato un ponte attraverso le frontiere Europee. Le comunicazioni TEE che interessano il nostro Paese sono numerose e conosciute anche per i percorsi particolarmente belli dal punto di vista turistico. Eccole con i nomi di battesimo dei treni che le servono: Milano-Genova-Ventimiglia-Avignone: « Ligure » • Milano-Torino-Lione: « Mont Cenis » • Milano-Ginevra: « Lemano » • Milano-Parigi: « Cisalpin » • Milano-Como-Zurigo-Basilea: « Ticino » e « Gottardo » • Milano-Monaco: « Mediolanum ».

Le F.S. hanno contribuito a mantenere alto il prestigio di questi treni dotandone alcuni, in particolare dal maggio 1972, di materiale molto moderno e confortevole. Sono così entrate in servizio nuove carrozze a carrelli, tutte di prima classe come prescritto dalle norme TEE, realizzate con criteri oltremodo funzionali. Sono di quattro tipi: carrozza a otto scompartimenti di sei posti ciascuno; carrozza salone, senza scompartimenti, da quarantotto posti; carrozza ristorante con annessa cucina fornita delle più moderne attrezzature; carrozza furgone munita di gruppi di convertitori di corrente per l'alimentazione di tutte le apparecchiature e i servizi del convoglio. In questa carrozza vi sono locali per il capo-treno, la dogana e il centralino per l'audiodiffusione. Queste carrozze, che sulla rete italiana sono rimorchiate dalle potenti locomotive elettriche « E 444 », sono

muniti di speciali carrelli che permettono velocità fino a 200 Km/h, sono dotate di portiere scorrevoli a chiusura automatica e di impianto di aria condizionata. Notissimo è lo schema di verniciatura: fascia rosso-bordeaux e giallo sabbia, tetto in grigio perla. « TEE il club più veloce d'Europa » è uno slogan che i servizi pubblicitari delle F.S. hanno diffuso sulla stampa, alludendo al fatto che su questi prestigiosi treni che viaggiano a 160 km/ora, possono incontrarsi persone con cui è piacevole conversare come in un vero club.

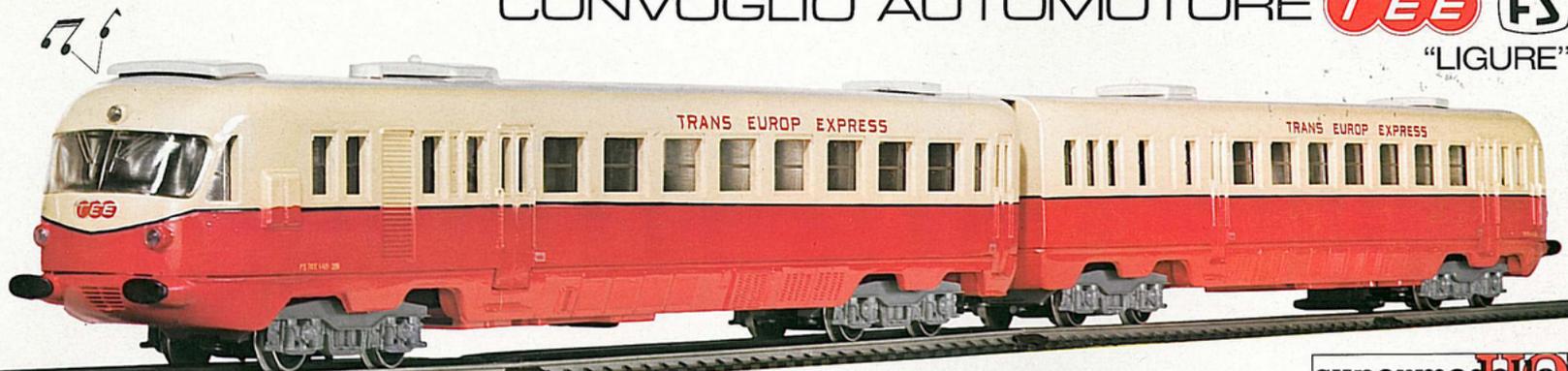


133

133  
Confezione del convoglio TEE con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-017 (2ª serie) F.S. • vagoni bagagliaio serie Dz • carrozza di 1ª

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

## CONVOGLIO AUTOMOTORE TEE FS "LIGURE"



1773

Per conto delle Ferrovie dello Stato furono realizzati e posti in servizio, nel 1957, treni costituiti da due unità accoppiate destinati a servizi di linea fra centri importanti di Paesi che si erano accordati a tale scopo e che diedero così vita al « Raggruppamento Trans-Europ-Express ». Con le F.S. italiane aderirono le Amministrazioni ferroviarie di Francia, Svizzera, Germania Occidentale, Belgio, Olanda e Lussemburgo e ne scaturì una rete di comunicazioni di elevato confort e rapidità che, con il trascorrere degli anni, si è vieppiù rafforzata e sviluppata. I nove gruppi automotori costruiti in Italia iniziarono il loro servizio assicurando i seguenti collegamenti: Milano-Genova-Ventimiglia-Mar-

siglia (T.E.E. Ligure) • Milano-Verona-Insbruck-Monaco (T.E.E. Mediolanum) • Milano-Domodossola-Losanna-Ginevra (T.E.E. Lemano) • Milano-Torino-Bardonecchia-Lione (T.E.E. Mont Cenis). Ogni complesso TEE serie 442/448 è costituito da due elementi, entrambi motori, accoppiati con intercomunicazione ed integranti nel complesso dei vari servizi. I posti a sedere per viaggiatori sono 90 suddivisi in due compartimenti di 42 e 48 posti rispettivamente. Inoltre sono installati due comparti per guardaroba, quattro servizi, due comparti per la dogana ed il radiotelefono nonché un comparto per la cucina. Tutti gli impianti e le attrezzature come l'arredamento, l'illuminazione, il ri-

scaldamento, il ricambio d'aria e l'insonorizzazione delle vetture, furono realizzati con criteri moderni. Ciascuna automotrice di questo treno TEE è dotata di un motore a ciclo Diesel a 12 cilindri della potenza di 490 HP a 1500 giri/minuto. La velocità massima è di 140 Km/ora in piano e nei percorsi acclivi con pendenze del 20‰ è di oltre 70 Km/ora. In fase di progetto, alle due unità motrici era prevista l'aggiunta di un elemento intermedio, non motore, per aumentare la disponibilità dei posti viaggiatori, elemento che fu realizzato solo sperimentalmente. Il modello riproduce il convoglio nella versione definitiva a due unità.

supermodello



1773

1773  
Modello del convoglio ferroviario costruito dalla Breda per collegamenti rapidi Trans-Europ-Express. Il treno è composto da una unità motrice ed una folle con fanali anteriori bianchi e posteriori rossi. Inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Nell'unità folle è inserito un dispositivo acustico a pila funzionante al passaggio sui binari 3108. Lunghezza cm. 63.

# I grandi treni internazionali

# BANDIERA



## "VESUVIO"



425

440 Impianto completo come il 425 ma con corredo di Hobby Track 3011.

**supermodello**

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

Il servizio interno dei convogli TEE denominati « gran confort » oppure « bandiera » si sviluppa su 4 comunicazioni che si irradiano da Milano. « Adriatico » tra Milano e Bari • « Vesuvio » tra Milano e Roma-Napoli • « Cynus » tra Milano e Ventimiglia • « Ambrosiano » tra Milano e Roma. Ciascun treno comprende alcune carrozze di 1° classe a compartimenti, una o più carrozze salone, una carrozza ristorante ed un bagagliaio.

Tutto questo materiale è strutturalmente simile a quello dei treni TEE per servizio internazionale dal quale differisce solamente per il diverso schema di verniciatura che nel caso dei « bandiera » è grigio ardesia e bianco avorio con fasce rosse. Su queste carrozze, come pure su quelle dei treni « TEE » sono stati introdotti numerosi accorgimenti per garantire la massima sicurezza. La trazione è affidata ai locomotori E 444 e, recentemente, anche ai nuovissimi E 656 da poco entrati in servizio.

14 "HO"



425

**Confezione del convoglio TEE - Bandiera « VESUVIO » con locomotiva.** Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 656-024 FS corredata da un dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia • vagoni bagagliaio serie DZ • carrozza di 1° classe serie AZ • carrozza ristorante serie DZ • carrozza salone di 1° classe serie AZ • lunghezza del convoglio completo cm. 144. 2552 (non illustrato)  
Confezione come la 425 ma senza locomotiva.

Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

# ITALIA EXPRESS



135

438 Impianto completo come il 135 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

I traguardi tecnici raggiunti hanno permesso l'istituzione, sulla rete interna, di convogli rapidi marcianti a velocità medie di 140 Km/ora. Tra questi treni prendiamo ad esempio il convoglio « Italia Express » che collega Roma ad importanti città tedesche ed olandesi.

Nella composizione del convoglio vi sono carrozze di diverse Amministrazioni ferroviarie europee e prima fra tutte, oltre alle FS, la « Deutsche Bundesbahn ». Il treno, con il numero E 270, ha origine da Roma-Termini. Risale la penisola per raggiungere Milano-Centrale e da qui, instradato via Chiasso, raggiunge la Germania e l'Olanda portando carrozze dirette a Berlino, Francoforte, Stoccarda, Copenaghen ed Amsterdam.

Per la trazione dell'Italia Express vengono usate le moderne locomotive elettriche E 444 le quali hanno sostituito, per questi tipi di convogli, le precedenti ma pur sempre valide locomotive E 646.



135

**Confezione del convoglio « Italia Express » con locomotiva.** Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-017 (2° serie) FS • vagoni postali serie Dz FS • carrozza di 1° classe serie Azz FS • carrozza di 2° classe serie Bz FS • carrozza di 1° classe serie Alum D.B. • lunghezza del convoglio completo cm 140. 2553 (non illustrato)  
Confezione come la 135 ma senza locomotiva.

# "Exp. 643,, Tuttoletti Milano-Roma Anno 1970



433  
442 Impianto completo come il 433 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

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.

supermodello

Bella, stellata, ma appena rinfrescata da una leggera aria che s'insinua sotto le grandi arcate vetrate, è la notte di un giorno d'estate alla Stazione di Milano Centrale. Il rumore della città, soffocata dalla calura del giorno, giunge attutito ma è sovrastato dalla voce, quasi senza espressione, che dagli altoparlanti, continua incessante ad annunciare treni in arrivo o in partenza su uno degli innumerevoli binari. Va vai di gente e di carrelli con bagagli si affiancano alle carrozze tutte blu in attesa. Alle 23 e 32 minuti il Milano-Roma, partirà, quindi occorre affrettarsi. Sistemazione nelle cuccette che l'aria condizionata riesce a rendere climaticamente abitabili, qualche saluto e quindi la lunga teoria di carrozze del « tutto-letti » si muove, cercando la sua strada nell'intrico dei binari e di luci multicolori. Breve sosta a Pavia ed in silenzio, ormai quasi tutti dor-

mono, il treno fruscando sui binari s'avvicina agli Appennini che, giostrando tra gole ed anfratti, valicherà per giungere a Genova. Qualcuno s'affaccia ai finestrini, e rimane in attesa di vedere il mare perchè tra pochi istanti, dopo Genova, esso apparirà e per un lungo tratto farà compagnia riverberando sull'increspatura delle onde i riflessi argenti della luna. Pisa è raggiunta poi Livorno e da qui nei chiarori dell'alba un luogo balzo senza soste fino a Roma Termini ove, puntualmente alle 8.30 il viaggio termina.

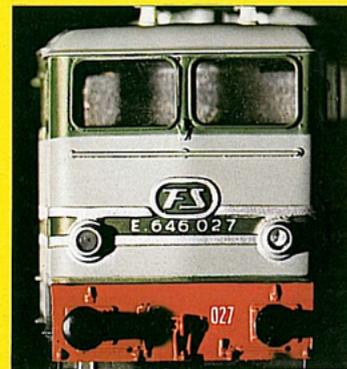
433  
Confezione del convoglio « Exp. 643 » tuttoletti Milano-Roma con locomotiva.  
Il convoglio completo « tutto-letti » prevede la seguente composizione: Locomotiva



433

elettrica E 646 FS • tre carrozze con letti tipo MU della CIWL • una carrozza tipo P della CIWL • Lunghezza del convoglio completo cm. 144

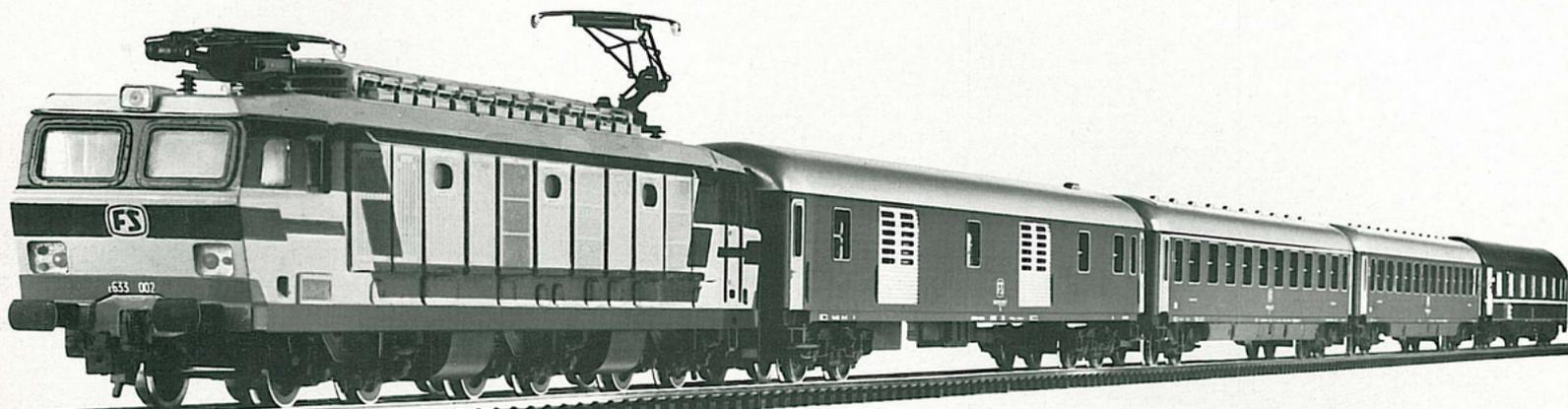
Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.



I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

supermodello

# "RIVIERA EXPRESS"



1983

443

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

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 sflogora in alto tra la linea aerea e pantografo. 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 a da qui via di nuovo verso il sospirato mare che, da Genova fino a Ventimiglia, apparendo a larghi tratti, accompagnerà il nostro viaggio.

443

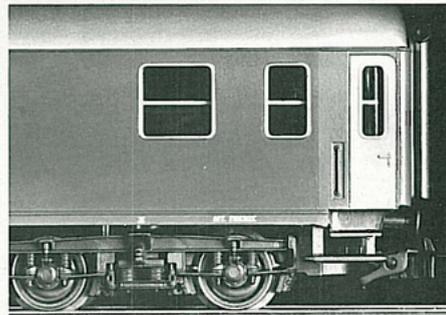
Confezione del convoglio "Riviera Express".

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 1° classe serie Azx FS del tipo per alta velocità • carrozza di 2° 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.

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 VIAGGIATORI "ACCELERATO"



157

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

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 "centoporte" 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.

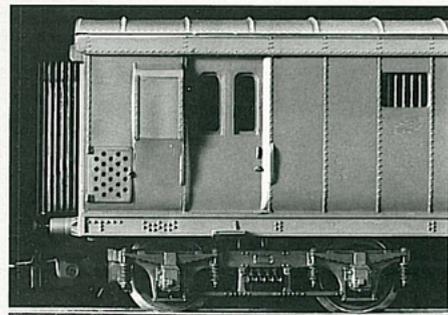
Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva-tender Gr. 940-034 delle FS • vagone bagagliaio serie Dz FS • carrozza mista di 1ª e 2ª classe serie ABz delle FS • carrozza di 2ª classe serie Bz delle FS.

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.

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

Confezione del convoglio "Locale" con locomotiva elettrica. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica E 424-143 delle FS • vagoni 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.

444

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

444

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

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

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 origine 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.

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".

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

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 merci completo”



426  
441 Impianto completo come il 426  
ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

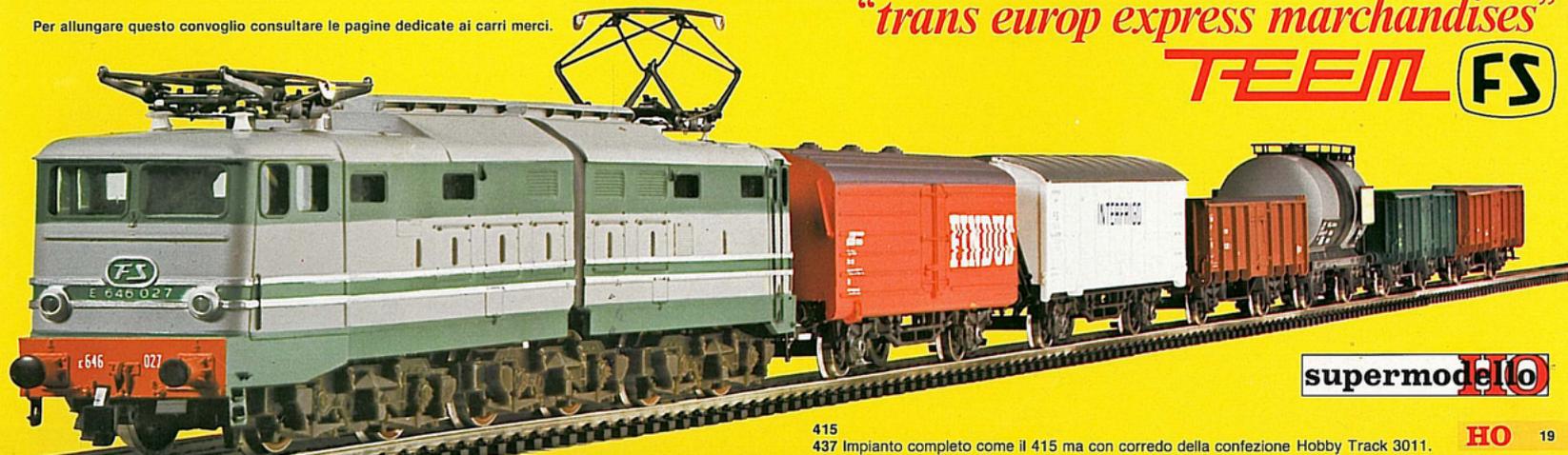
156  
159 Impianto completo come il 156 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

# “Treno merci Omnibus”



Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate ai carri merci.

# “trans europ express marchandises”



415  
437 Impianto completo come il 415 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

*I grandi treni internazionali*

# LA FLÈCHE D'OR



310-332

All'inizio dell'era ferroviaria ogni locomotiva era contraddistinta da un nome ...di battesimo. Tale tradizione scomparve con il tempo e la distinzione dei mezzi rimase affidata ad aridi numeri. Al contrario, ciò avvenne per i treni. La comparsa di grandi espressi internazionali e di lusso fece sì che la loro distinzione avvenisse anche con nomi più pratici per il vasto pubblico degli utenti

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

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

Infatti la « Compagnie Internationale des Carrozés Letto e dei Grandi Treni Espres-

310

326 Impianto completo come il 310 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

332 Impianto completo come il 310 ma con le carrozze senza illuminazione.

334 Impianto completo come il 332 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

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

310

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

2936 (non illustrato)

Confezione come la 310 ma senza la locomotiva.

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



GLI ORIGINALI DELLE CARROZZE LETTO E PULLMAN DELLA CIWL SONO ESPOSTI AL MUSEO FERROVIARIO DI MULHOUSE

310

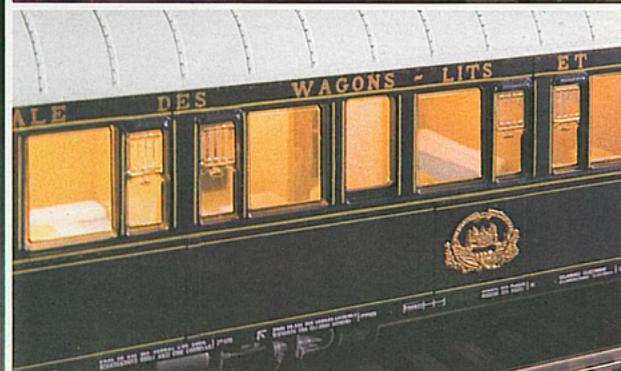
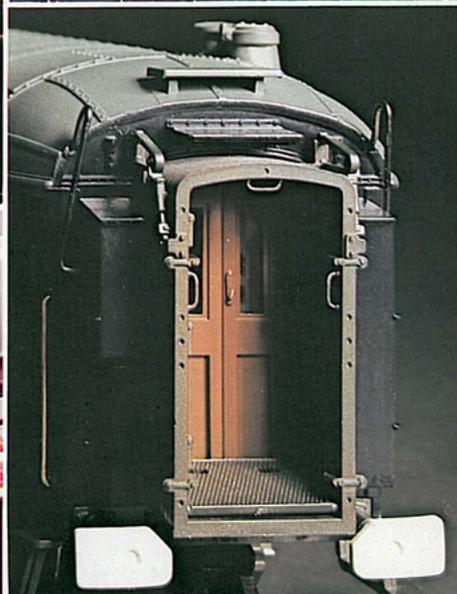
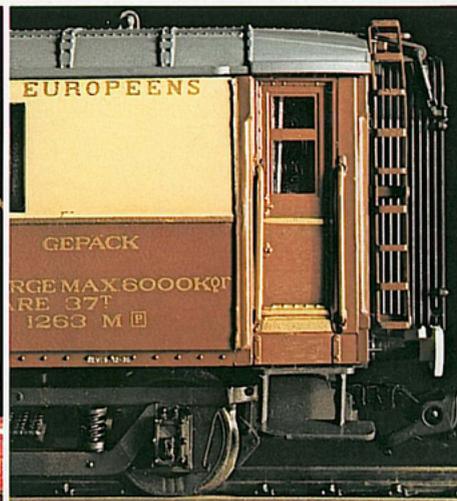
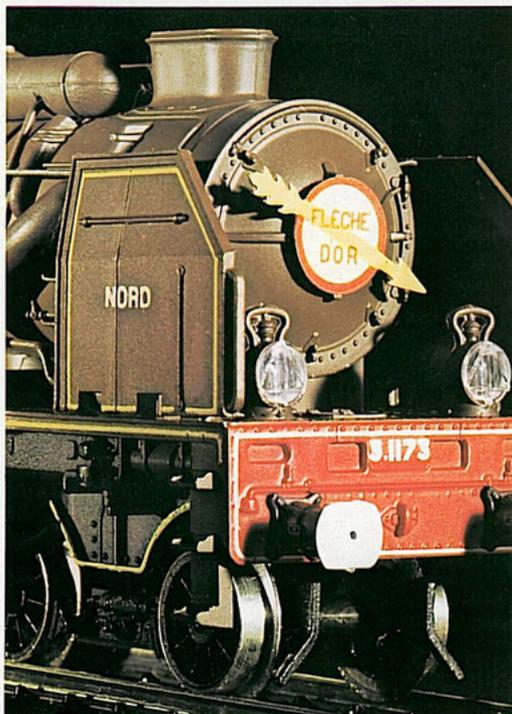
**supermodello**

2945 (non illustrato)

Confezione come la 332 ma senza locomotiva.

20 "HO"

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



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

*I grandi treni internazionali*

*the* "ROYAL SCOT,"



312-329

312

328 Impianto completo come il 312 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

329 Impianto completo come il 312 ma con locomotiva "Hector".

331 Impianto completo come il 329 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

Nel 1927, la Compagnia London Midland & Scottish Railway pose in servizio un primo gruppo di 50 nuove locomotive (prima delle quali la 6100 «Royal Scot») per essere particolarmente assegnate ai convogli passeggeri sulla Londra-Glasgow e Londra-Edimburgo.

Il nome «Royal Scot» della prima locomotiva venne non solo usato per identificare la classe di appartenenza delle nuove locomotive ma anche il treno che esse trainavano.

Dal Settembre 1927 il percorso Londra-Carlisle, di 298 miglia, veniva coperto senza fermate intermedie con un treno di 15 carrozze dal peso complessivo che si aggirava sulle 420 tonnellate.

A Carlisle veniva effettuato il cambio di locomotiva con altra della stessa classe ed il «Royal Scot» dopo altre 120 miglia raggiungeva Glasgow. Nel 1932 la percor-

renza venne portata a 7 ore e 40 minuti dalle 8 ore e 15 minuti.

Poiché questa locomotiva era considerata la più valida espressione della trazione a vapore inglese, per la fiera mondiale di Chicago nel 1933 fu allestito un convoglio speciale «Royal Scot» da inviare in America ove, a scopo dimostrativo, percorse in lungo ed in largo le reti ferroviarie degli Stati Uniti e del Canada.

329

Confezione del convoglio «Royal Scot» ma con locomotiva «Hector».

312

Confezione del convoglio «Royal Scot» con locomotiva.

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

Lunghezza del convoglio completo cm. 105.

2937 (non illustrato)

Confezione come la 312 e la 329 senza locomotiva.

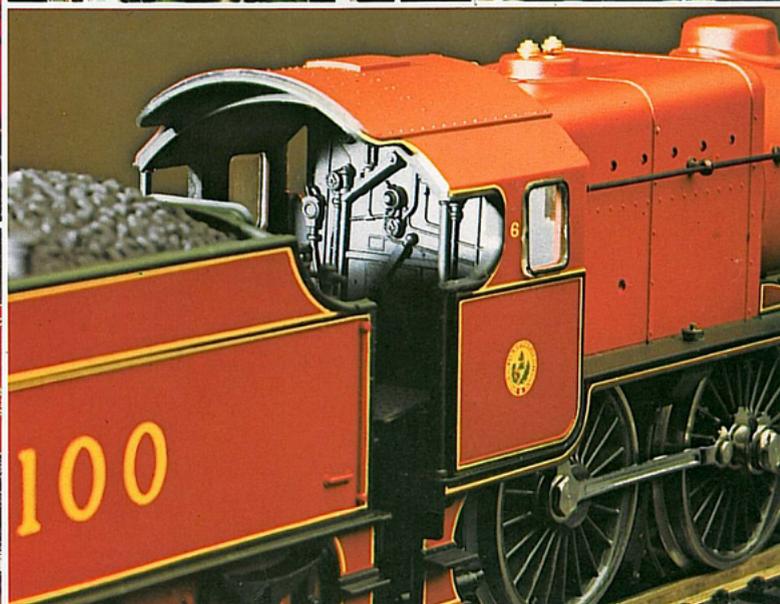
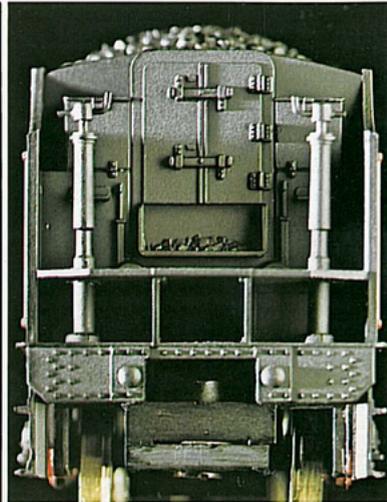
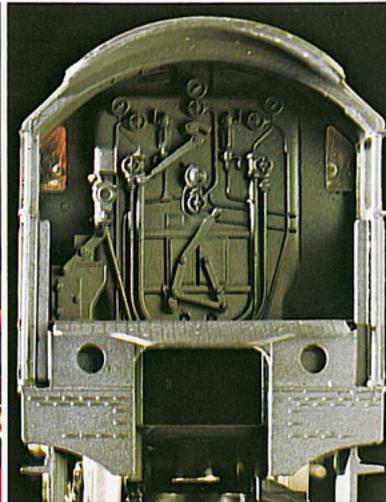
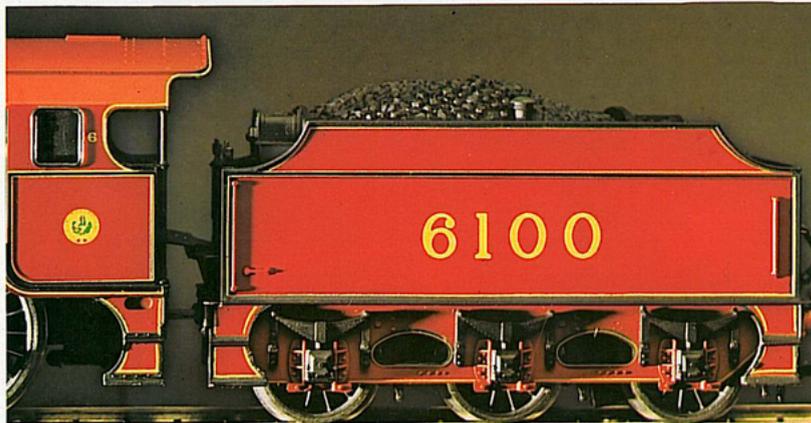


312

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

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

supermodello

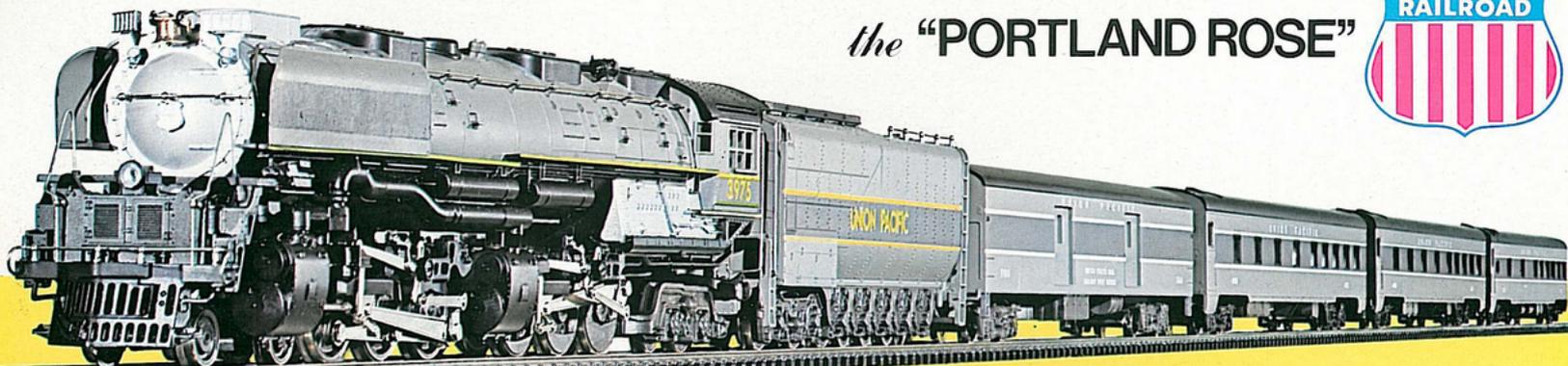


ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

# I grandi treni internazionali



the "PORTLAND ROSE"



248  
283 Impianto completo come il 248 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

Omaha, nel Nebraska, è un importante nodo ferroviario. Vi giungono i convogli che sulla «Overland Route», provengono da Chicago ed attraverso questa città, anche dalla più orientale New York. Qui da Omaha, la «Union Pacific» gestisce la linea che proseguendo verso ovest giunge a Portland nell'Oregon.

Al lungo convoglio in attesa viene agganciata la locomotiva. Sarà una 4-6-6-4 «Challenger» oppure una 4-8-4 serie 800 sempre della U.P.? Non importa!

Il treno, il Portland Rose, s'avvia lungo la valle del fiume Platte che nel 1847 vide l'esodo dei Mormoni e nel 1849 le carovane dei pionieri dirette ad ovest in cerca dell'oro.

Si attraversano le grandi pianure (Great Plains) del Wyoming, si oltrepassano Cheyenne e Laramie, nomi di città che suscitano ricordi, si valicano le Montagne Rocciose mentre scorrono miglia e miglia di binario per giungere a Pocatello ove, chi desiderasse visitare i grandi Parchi Nazionali del Wyoming, dovrà scendere e prendere un treno che, salendo verso nord, condurrà a Yellowstone.

Ma il «Portland Rose» prosegue per Shoshone ove, chi vorrà fermarsi, potrà salire su di un «locale» che in meno di un paio d'ore lo condurrà a Sun Valley celebre località sciistica resa famosa anche da un film musicale degli anni '40 «Serenata

a Vallechiera» in cui alcuni celebri brani musicali interpretati dall'orchestra di Glenn Miller sono noti ancora oggi.

Proseguendo con il «Portland Rose» si percorre lo Stato dell'Utah, si entra nell'Oregon e si giunge finalmente a Portland. Qui il «Portland Rose» viene smistato: alcune carrozze hanno terminato il loro viaggio e vengono sganciate mentre al loro posto se ne aggiungono altre provenienti da Los Angeles e San Francisco con la «Shasta Route».

Nuovamente partenza e da Portland, la città delle rose, il nuovo treno risale decisamente a nord per giungere finalmente a Seattle nello Stato di Washington.

248  
Confezione del convoglio «Portland Rose» con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva articolata a vapore, 4-6-6-4 «Challenger», della Union Pacific Railroad, nei colori nero, grigio chiaro e scuro • carrozza bagagliaio • due carrozze «Roomette» • una carrozza di coda • Lunghezza del convoglio completo cm. 165.

262  
Confezione come la 248 ma con locomotiva 4-8-4 FEF3 «Northern» della Union Pacific Railroad • Lunghezza del convoglio completo cm. 162,5.

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



262  
287 Impianto completo come il 262 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

2677 (non illustrato)  
Confezione come la 248 e la 262 ma senza locomotiva.

supermodello



Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

# “The Shenandoah freight”



supermodello

212



Nelle lontane colline che costeggiano la valle Shenandoah un veloce treno merci sembra si lamenti nella notte. S'ode il suo rombo, l'ansimare della locomotiva sotto sforzo ed il suo fischio stridulo dai toni diversi. Il clangore aumenta man mano che il lungo convoglio s'avvicina a Lithia, piccola cittadina della Virginia. Il convoglio ormai è vicino, il fischio, quasi un urlo alto nella notte, copre il ritmico segnale di campana di un passaggio a livello. Il frastuono è tremendo al passare della motrice enorme. Il boato dello scarico del vapore, il martello dei biellismi in azione e, cupo, nella notte, l'ululato del fischio raggiungono il parossismo, mentre passa la locomotiva articolata tipo Mallet 2-8-8-2 classe Y6b della Norfolk and Western. Il fracasso s'attenua poco a poco e rimane il ritmico ticchettio delle ruote dei carri

sulle giunzioni delle rotaie. Il merci sulla Shenandoah Valley Line piano piano s'allontana e s'addentra nelle colline più a sud ove nuovamente s'ode l'urlo della locomotiva che l'eco rimbalza fino a noi. Tutt'attorno la campagna riprende il suo rumore con l'amichevole musica dei grilli ed il gracidiare delle rane nei fossati.

## QUESTO CONVOGLIO È COMPLETO DI BINARI

Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate ai carri merci.

212

*Confezione del convoglio «Shenandoah Freight» con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva articolata a vapore con tender, tipo Y6b «Mallet Compound» della compagnia «Norfolk and Western» • rodiggio 2-8-8-2 • faro anteriore funzionante • 11 carri merci di tipo diverso, tutti su carrelli tipo Bettendorf • vagoni di coda «Caboose» per il trasporto del personale del treno • un ovale di binari composto da 30 elementi • lunghezza del convoglio completo cm. 236. Per l'alimentazione di questo impianto usare i trasformatori Rivarossi illustrati a pag. «HO» «O» «N» 1.*



212

# I grandi treni internazionali

## L'AMERICANO DI LUSO NELLA SUA LUNGA CORSA NEL TEMPO

### "The 20th Century Limited"

ANNO 1938



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

Di questo prestigioso « treno » il giornale « Evening World » scrisse in un editoriale che il suo nome era « così magnifico che non poteva essere scritto se non per esteso ed in lettere maiuscole: « THE TWENTIETH CENTURY LIMITED » e si tratta in effetti di un treno tutto maiuscolo. Il treno con questo nome, venne inaugurato il 15 Giugno 1902 per collegare New York con Chicago ed il suo ideatore fu George H. Daniels. Per 36 anni il « The 20th Century Limited » fu il non plus ultra in fatto di treni per quel tempo ma, nel giorno del trentaseiesimo anniversario (15/6/38), la Compagnia New York Central mise in servizio « il più moderno e lussuoso materiale mai costruito per il traffico ferroviario ». Si trattava complessivamente di 62 nuove carrozze costruite dalla Pullman Standard di Chicago e di 10 locomotive tipo HUDSON J 3c. (4-6-4) ottenute dalla trasformazione

26 "HO"

di altrettante locomotive completamente revisionate e potenziate cui venne applicata una carenatura espressamente studiata e disegnata da un architetto ferroviario, se così possiamo definirlo, quale Henry Dreyfuss. Questo materiale serviva infatti a formare le quattro sezioni complete dei convogli che in tal modo stabilivano un nuovo standard in fatto di comodità e lusso. Il marchio prestigioso del « The 20th Century Limited » era riprodotto sul vasellame, sul cristallo dei bicchieri, sul cartoncino color argento dei biglietti ferroviari, sul coperchio dei posacenere, sulle coperte da letto dei « roomettes ». Il giorno dell'inaugurazione le due sezioni (il treno completo era composto da due convogli o « sections ») del nuovo treno partirono tra suoni di fanfare e applausi dalla stazione « Grand Central Terminal » di New York verso Chicago. Un'ora dopo

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

221

280 Impianto completo come il 221 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

due identiche « sections » partirono da « La Salle Street Station » di Chicago con lo stesso cerimoniale. Era così inaugurata una nuova era del servizio passeggeri in America.

221

Confezione del convoglio « The Twentieth Century Limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-4 « Hudson » tipo J3a della New York Central • vagoni bagagliaio • carrozza tipo « Roomette » (2 pezzi) • carrozza di coda « Tail car » con estremità carenata • lunghezza del convoglio completo cm. 155. 2701 (non illustrato) Confezione come la 221 ma senza locomotiva.



221

supermodello

## "The 20th Century Limited"

ANNI '20



260

288 Impianto completo come il 260 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

«Vi sono treni e treni» ma nessun treno ha mai ricevuto attenzioni quante ne ebbe il «Twentieth Century Limited» da tutto il personale della «New York Central» perchè considerato il motivo d'orgoglio e simbolo della loro «ferrovia». Questo scriveva Franklin Snon il 1 novembre 1928

sul giornale «Christian Science Monitor». Effettivamente erano in molti ad essere orgogliosi del «Century» che in quel tempo simboleggiava lo «zenith» delle ferrovie americane. Era comunque certo che il materiale della composizione rappresentava quanto di meglio vi fosse allora, dalla potente locomotiva «Hudson» alle carroz-

ze «Pullman» del tipo «heavyweight». Il record di traffico lo si ebbe in un giorno del gennaio 1929 quando ben 7 «sections» del treno lasciarono Chicago per New York e ciascuno degli 822 passeggeri pagò un supplemento di 10 dollari per avere il privilegio di viaggiare sul «più grande treno del mondo»



260

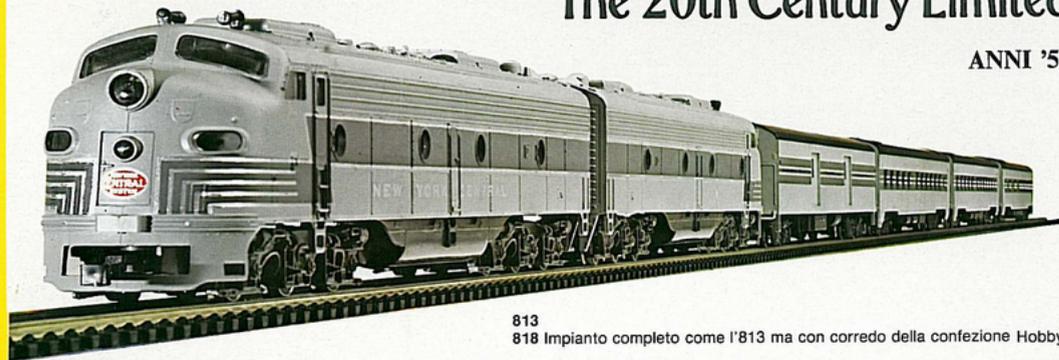
Confezione del convoglio «The Twentieth Century Limited» con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore «5045» 4-6-4 della «New York Central» • carrozza mista bagagliaio-passeggeri «Combine» • carrozza «Pullman» • carrozza «Diner» • carrozza «Observation» con terrazzino posteriore • Lunghezza del convoglio cm. 150. 2676 (non illustrato)

Confezione come la 260 ma senza locomotiva.

**supermodel HO**

## "The 20th Century Limited"

ANNI '50



813

818 Impianto completo come l'813 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

Un opuscolo pubblicitario della «New York Central» definiva il «Century» «Il treno preferito dalle persone più famose». E famoso fu il personaggio che prese parte all'inaugurazione di una nuova era per il «Century», la trazione diesel-elettrica. Il generale Eisenhower era infatti presente alla prima partenza del nuovo «Century» alla stazione «Grand Central Terminal»

di New York. Con lui erano il sindaco della città e l'attrice Beatrice Lillie che assistettero il futuro presidente americano al battesimo del convoglio con il lancio di una tradizionale bottiglia di... un miscuglio di acque dei laghi: Erie e Michigan, sulle cui sponde è Chicago, e dei fiumi Hudson e Mohawk che bagnano New York. Le acque simboleggiavano i punti terminali del-

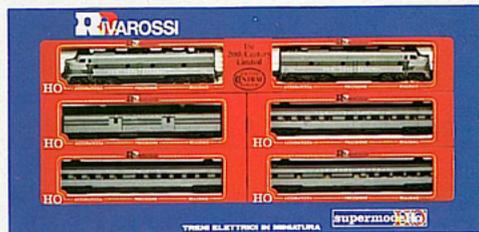
la linea e davano corpo allo slogan che la identificava: «Water Level Route». Qualche giorno dopo il «Century» iniziò il quotidiano collegamento tra le due importanti città.

813

Confezione del convoglio «The Twentieth Century Limited» con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente com-

posizione: locomotiva diesel-elettrica EMD E8 a due unità della «New York Central». Faro anteriore e «number boards» illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia • Vagone bagagliaio • carrozza tipo «Roomette» (2 pezzi) • carrozza di coda «Tail car» con estremità carenata • lunghezza del convoglio completo cm. 165. 2701 (non illustrato)

Confezione come la 813 ma senza locomotiva.



Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

*I grandi treni internazionali*

# CRESCENT LIMITED



222

281 Impianto completo come il 222 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

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.

Nessun treno è più bello di questo! È una sintetica affermazione che scaturisce dalla lettura di un depliant pubblicitario che venne pubblicato nell'anno 1925, allorché s'inaugurò (26 Aprile 1925) il collegamento diretto tra New York e New Orleans per mezzo di un convoglio di lusso. Nell'ottobre del 1929 materiale più moderno venne appositamente preparato per questo servizio e i colori verde « Virginia » e verde più chiaro « Sylvan green » per la fascia dei finestrini, contraddistinsero da quel periodo le carrozze di questi convogli. Tutte le carrozze del tipo « Pullman » vennero battezzate con nomi « alla memoria » di illustri cittadini degli Stati del Sud attraverso i quali la linea si snodava con un'ampissima curva schematizzabile in forma di falce di luna crescente tra il firmamento di « stelle » delle città del Sud. Anche le locomotive adibite al traino di

questo treno erano parzialmente dipinte di verde e portavano filettature e iscrizioni in oro come le carrozze. Ai lati dei cilindri e sui fianchi della cabina spiccava la « falce di luna », C iniziale anche del nome « Crescent ».

222

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

*2700 (non illustrato)*

*Confezione come la 222 ma senza locomotiva.*



222



**supermodello**

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

# "THE BLUE COMET"



249

284 Impianto completo come il 249 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

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.

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

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

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

che scivola veloce sulle rotaie che hanno riflessi argentei alla luce lunare quasi fossero traccia di pulviscolo che la « Cometa » lascia dietro di sé nello spazio.

Sono ancora lontani i problemi che assillano la nostra vita quotidiana. Tra breve questa pace avrà termine ma per ora siamo con l'animo sereno e sarà forse buona cosa rientrare e recarci nella carrozza « Giacobini » (ristorante-buffet) per concederci un tonificante « drink ».

Là troveremo degli amici che ci faranno compagnia. Si intravedono già le prime luci ... ci stiamo avvicinando ... « The Blue Comet » tra poco sarà ingoiato dal tunnel e si fermerà alla « Grand Central Station ».

249

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

2684 (non illustrato)

Confezione come la 249 ma senza locomotiva.



249

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

supermodello

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

supermodello

# the Capitol Limited



ANNI '20 e  
ANNI '30



274-225

Il 13 marzo 1923 iniziò il servizio il primo convoglio «Capitol Limited» sulla relazione Baltimore 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 Baltimore.

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

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

225 Impianto completo come il 274 ma nella coloritura «royal blu e grigio».

291 Impianto completo come il 225 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

2698 (non illustrato) Confezione come la 274 ma senza locomotiva.

2627 (non illustrato) Confezione come la 225 ma senza locomotiva.

274

Confezione del convoglio «The Capitol Limited» con locomotiva.

Il convoglio prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore del tipo «Pacific» «President Fillmore» ● 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. 14913.



274

Per allungare questo convoglio consultate le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

# CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED

THE  
MILWAUKEE  
ROAD



220

279 Impianto completo come il 220 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

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

Tra i diversi convogli prescelti a formare il quadro rappresentativo dei « Grandi treni » non poteva mancare uno dedicato alla Compagnia « The Milwaukee Road ». « Chippewa Hiawatha » è il treno che collegava Chicago ad Ontonagon, Mich. sulla riva meridionale del Lago Superiore. La linea percorsa dal treno attraversava regioni un tempo abitate da importanti tribù di pellerossa. Il nome del treno infatti è composto da due parole che si riallacciano alla storia ed alla leggenda di quei popoli « indiani ». « Chippewa » era il nome di una fiera tribù di indiani che abitava nella regione nord-est dello stato del Wisconsin. « Hiawatha » era un indiano, forse un capo tribù, celebre per la sua velocità nella corsa: si dice che fosse tanto veloce che lanciando una freccia riusciva a rincorrerla ed afferrarla prima che essa cadesse a terra.

E veloci furono i treni cui venne imposto il suo nome. La sua figurina stilizzata era riprodotta su alcune carrozze e locomotive dei treni Hiawatha. Il « Chip », soprannome del treno, iniziò il servizio nell'anno 1938 avvalendosi di locomotive Pacific 4-6-2 dipinte nei colori caratteristici grigio, arancio e marrone così come le carrozze del tipo standard che componevano il convoglio. Il nome Chippewa appariva sul bordo superiore della fiancata del tender. La composizione iniziale del convoglio prevedeva carrozze Pullman, Diner ed Observation.

Gli altri convogli Hiawatha furono: North Woods Hiawatha - tra New Lisbon e Star Lake • Midwest Hiawatha - tra Chicago ed Omaha • Olympian Hiawatha - tra Chicago e Seattle.

220

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

2713 (non illustrato)

Confezione come la 220 ma senza locomotiva.

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



220

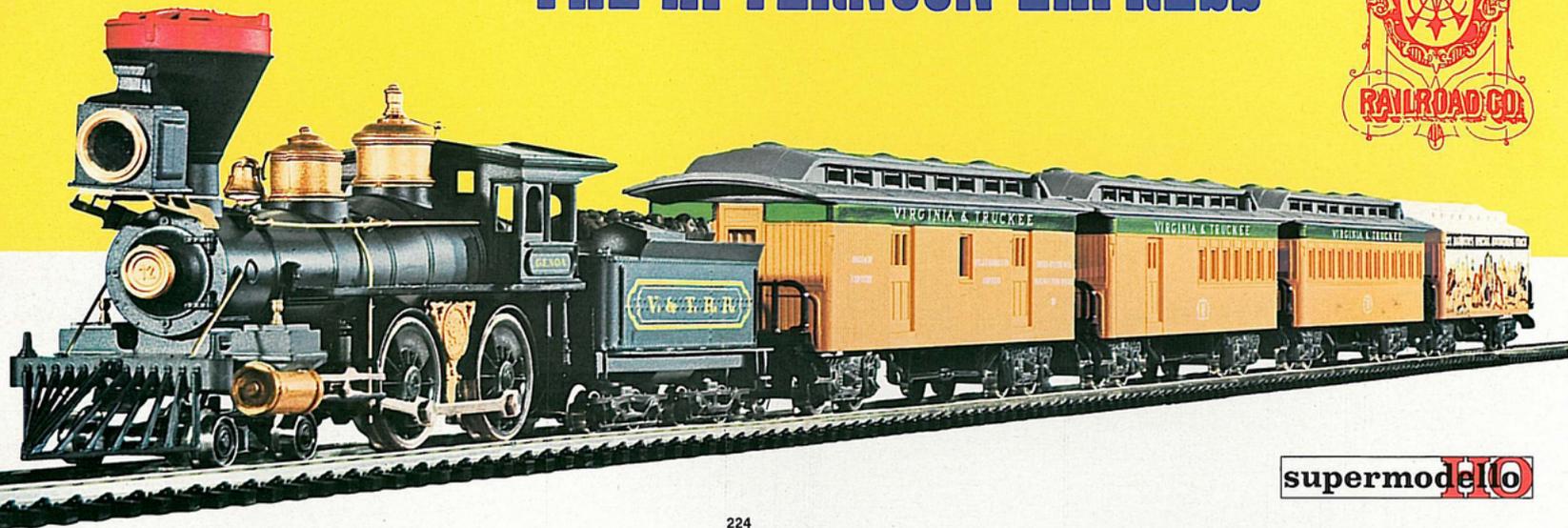
supermodello

HO

31

I grandi treni internazionali

# THE AFTERNOON EXPRESS



supermodelo

La storia del Nevada è ricca di leggende popolari: la ricchezza favolosa dei filoni metalliferi nella regione di Comstock, la saga di Sandy Bowers e di Eilley Orrum, il primo grande millionario dello Stato, l'ultimo grande assalto all'oro di Tonopah e Goldfield ma nessun nome splende più brillante della « Virginia & Truckee R.R. ». Infatti la leggendaria epopea di questa ferrovia è stata spesso evocata da coloro che rivivono in sogno l'epoca delle locomotive a vapore ambientate in un mondo favoloso. La Compagnia « Virginia & Truckee » iniziò verso il 1870 la sua attività gestendo la linea che collegava le città di Reno e Virginia City. Una diramazione della linea conduceva a Minden.

I nomi delle città citate, oltre a quello di Carson City da cui si dipartiva la linea per Minden, sono sufficienti per richiamare pure alla nostra mente il mondo del vec-

chio West. Su questa rete ferroviaria si muovevano convogli composti dalle più belle locomotive dell'epoca, trainanti lussuose carrozze Pullmann e spesso carrozze private appartenenti a fortunati uomini d'affari, banchieri e milionari che per spostarsi disdegnavano le insicure diligenze, preferendo la ferrovia... ma in modo del tutto personale. Insomma, su quei binari correva il materiale più bello e costoso che si poteva produrre. Tra questi convogli spicca il « The Afternoon Express » (letteralmente l'« Espresso del pomeriggio ») alla testa del quale venivano poste due o tre locomotive quando, nei rigidi inverni, si doveva aprire la linea tra cumuli di neve mentre il personale della « Wells Fargo », appoggiato da uomini armati, sorvegliava il tesoro dagli assalti dei banditi che in quella particolare regione non mancavano certamente.

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

224

278 Impianto completo come il 224 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011.

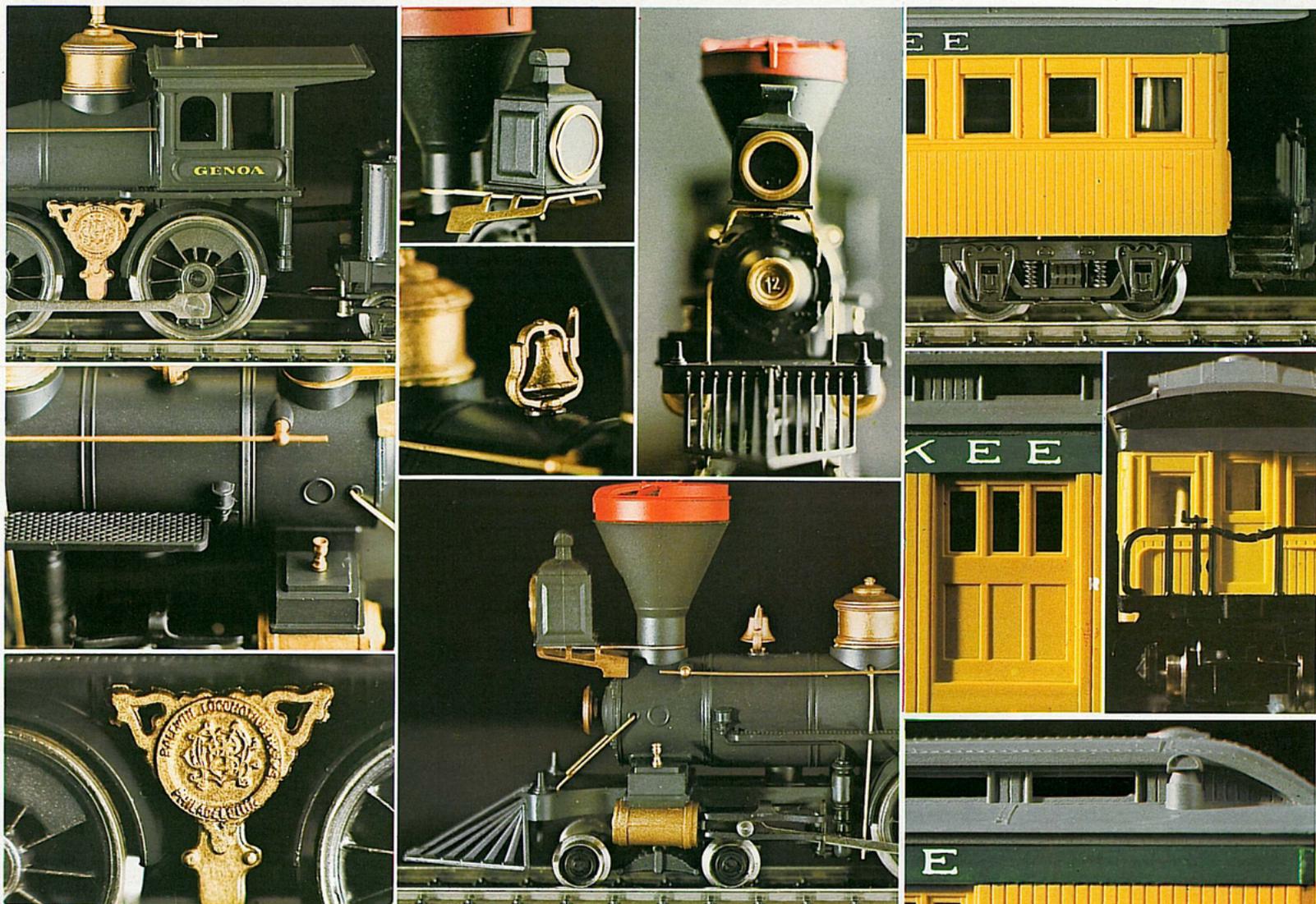
Mentre nei « Saloons » delle città scorrevano fiumi di whisky e di birra ed i sorrisi di belle ragazze invitavano al gioco d'azzardo gli incauti avventori, il circo, « il più grande spettacolo del mondo », s'accampava ai margini della città mostrando numeri da brivido e animali strani e sconosciuti. Anche il circo si muoveva sui binari, con carri speciali decorati esternamente nel modo più vistoso.

224

Confezione del convoglio « The Afternoon Express » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-4-0 « Genoa » della « Virginia & Truckee » • vagoni ba-



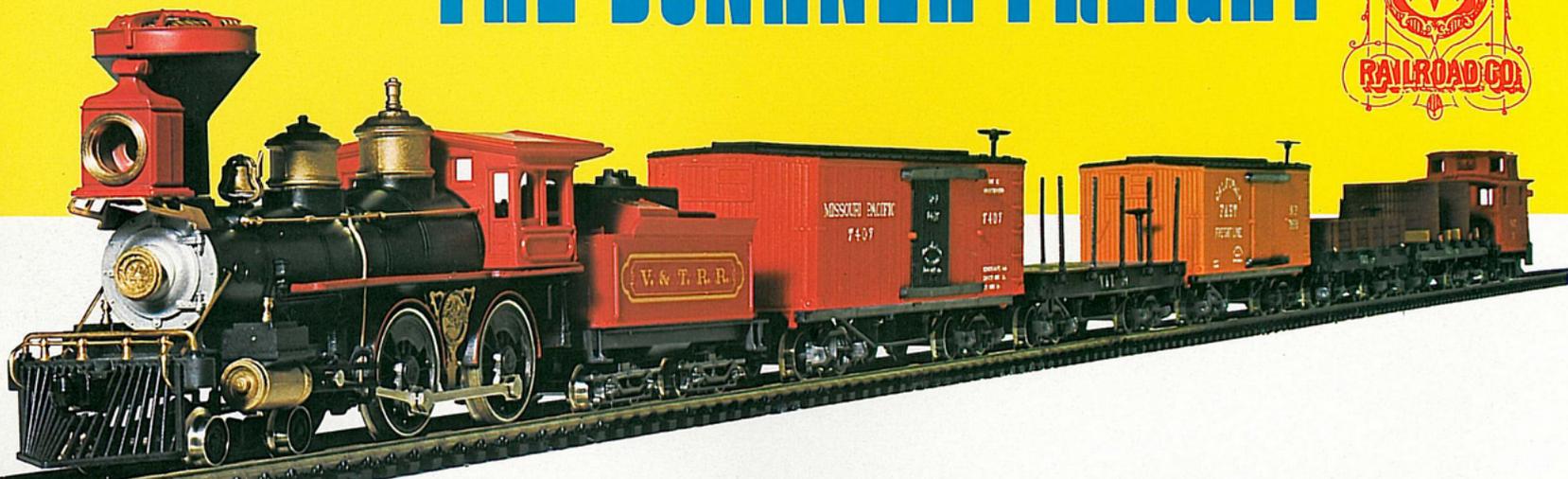
bagliano • carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combine » • carrozza « Coach » • carrozza adibita al trasporto del materiale per il circo Barnum • lunghezza del convoglio completo cm. 90.



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

*I grandi treni internazionali*

# THE BONANZA FREIGHT



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

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

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

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

229

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

229

282 Impianto completo come il 229 ma con corredo della confezione di Hobby Track 3011.



229

Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate ai carri merci.

supermodello

# "DE LUXE Super CHIEF"



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

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

La Compagnia ne ebbe i motivi validi: le lunghe percorrenze unite al vento, caro agli americani, di poter attraversare il West dei pellerossa per raggiungere il West di Hollywood, l'impeccabile servizio ristorante di Fred Harvey sui suoi « Diners » ed i suoi comodissimi « Sleepers ». Il « prenome » che divenne sinonimo di lus-

so per la « Santa Fè » fu « Chief ». Il primo convoglio, sotto tale egida, si mosse nel 1926 sulla relazione Chicago-Los Angeles e fu un vero successo poichè ad esso altri si aggiunsero: « De Luxe Super Chief », « Texas Chief », « Kansas City Chief » e « San Francisco Chief ». Il « San Francisco Chief » fu l'ultimo e più recente ad entrare in servizio (1954).

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

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

250

285 Impianto completo come il 250 ma con corredo della confezione di Hobby Track 3011.

250

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

2678 (non illustrato)

Confezione come la 250 ma senza locomotiva.



250

supermodello

I grandi treni internazionali

# the PANAMA LIMITED



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

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

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

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

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

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

809

817 Impianto completo come l'809 ma con corredo della confezione di Hobby Track 3011.

809

Confezione del convoglio « The Panama Limited » con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: doppia locomotiva diesel-elettrica tipo EMD E8 munita di dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia • vagoni postale • carrozza con letti « City of Jackson » • carrozza belvedere « Magnolia » • carrozza di coda « Gulfport » • La coloritura degli elementi del convoglio è fedele allo schema originale. Lunghezza del convoglio completo cm. 165. 2528 (non illustrato)

Confezione come la 809 ma senza locomotiva.

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.

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



809

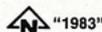
supermodello

I grandi treni internazionali

supermodello



# THE BROADWAY LIMITED



"1983"

502

512 Impianto completo come il 502 ma con corredo della confezione di Hobby Track 3011.

## THE BROADWAY LIMITED

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

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

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

Senza dubbio il motivo di questa favorevole congiuntura risiede nelle attenzioni verso gli utenti del mezzo ferroviario che la Compagnia «Pennsylvania R.R.» ed i dipendenti della «Pullman» praticano per tenere alto il prestigio del «loro» treno.

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

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.

Per allungare questo convoglio consultate le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

Infatti la prima impressione che si avverte salendo a bordo del «Broadway» sia a New York o a Philadelphia oppure a Chicago, è l'ordine e la pulizia che regna ovunque. Tutto il materiale in composizione, dalla potente locomotiva elettrica del tipo GG1 all'ultima carrozza del treno, il «Tail car» di coda,

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

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

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

Il treno «Broadway Limited» è essenzialmente composto da carrozze «Roomette» (con compartimenti riservati disponibili di letti e servizi) e da vetture salone e ristorante. L'intero tratto viene percorso in circa sedici ore.

Le vetture che compongono i convogli da e per New York, recano ciascuno un nome diverso come norma della «Pullman»: tra esse ricordiamo Huron Rapids, Catawissa Rapids, Imperial Loch, Mountain View.

502

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

2714 (non illustrato)

Confezione come la 502 ma senza locomotiva.

I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

supermodello

# THE ALTON LIMITED

ANNO 1948



819

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

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 matrici 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

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.



# THE ALTON LIMITED

ANNO 1924



261

286 Impianto completo come il 261 ma con corredo della confezione di Hobby Track 3011.

supermodel **HO**

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

261

Confezione del convoglio « The Alton Limited » con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della « Chicago and Alton » • una carrozza « Combination » bagagliaio-passeggeri « Missouri » • carrozza « Diner » « Bloomington » • carrozza « Coach » « Wilson » • carrozza « Observation » « Chicago » • La coloritura dei vari elementi segue gli schemi originali • Lunghezza del convoglio completo cm. 150.

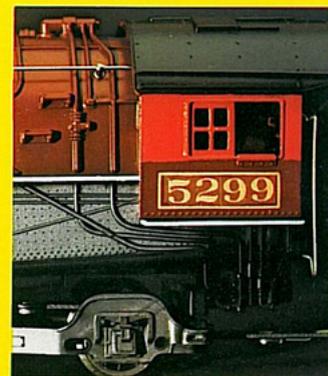
Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.



261

2683 (non illustrato)

Confezione come il 261 e 819 ma senza locomotiva.



HO

# HOBBY TRACK

supermodello

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



A  
3011



C  
3003



D  
3004

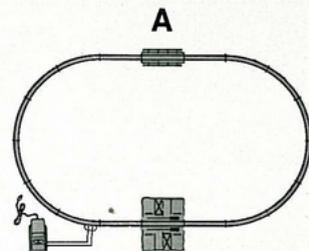


B  
3002



E  
3007

## Alcuni esempi di tracciati ottenibili con HOBBY TRACK



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

3011

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

3006

Confezione come la 3011, ma senza trasformatore.

3002

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

3003

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

3004

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

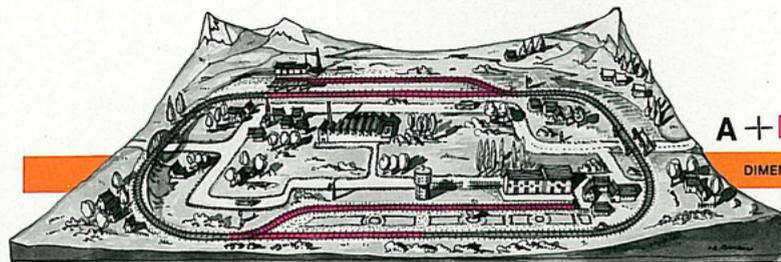
3007

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

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

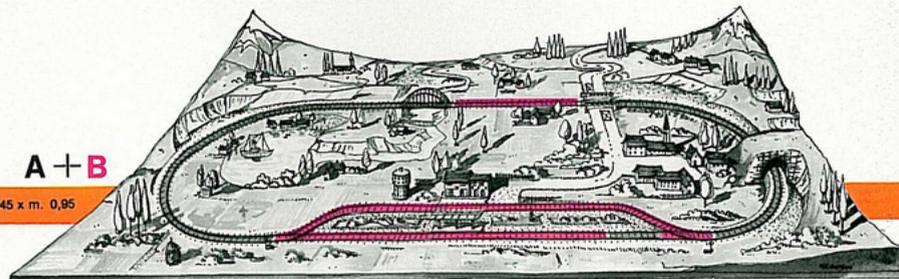
Il materiale compreso nella confezione è il seguente: 4 binari dritti speciali con sezionatura • 4 binari dritti da 100 mm. • 5 binari dritti da 200 mm. • 2 segnali luminosi di 1ª categoria • 2 posti di comando per l'arresto dei treni e commutazione delle luci ai semafori • cavi tripolari per il collegamento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

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



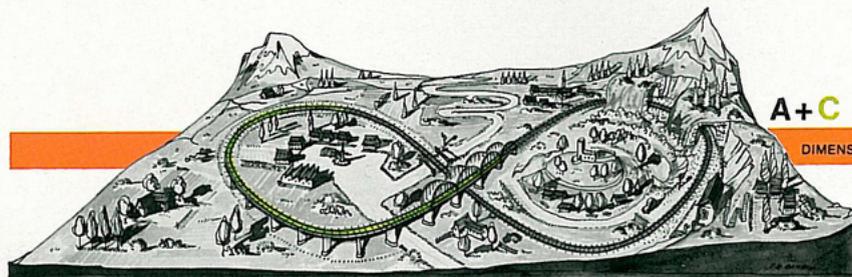
A+B

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



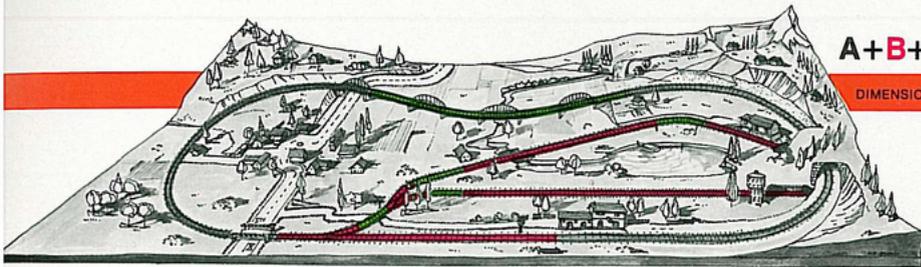
A+B

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



A+C

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

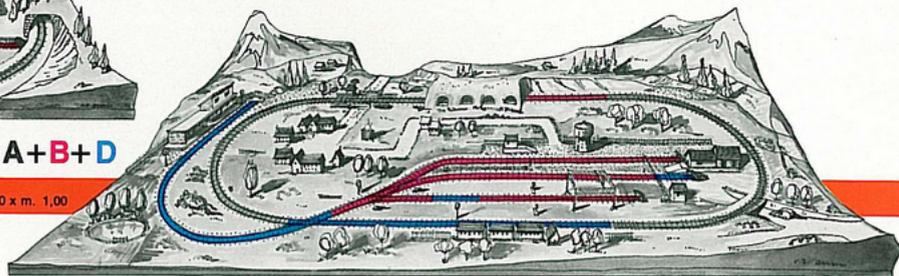


**A+B+C**

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

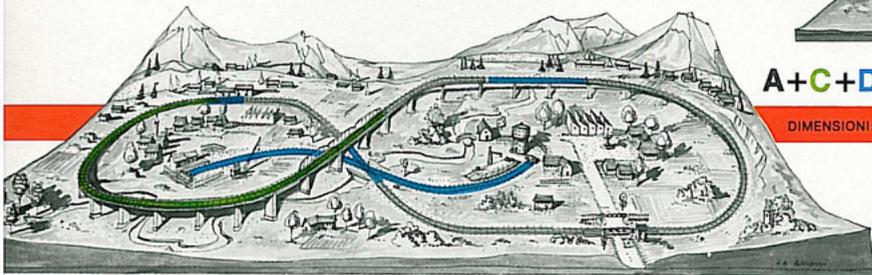
**A+B+D**

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



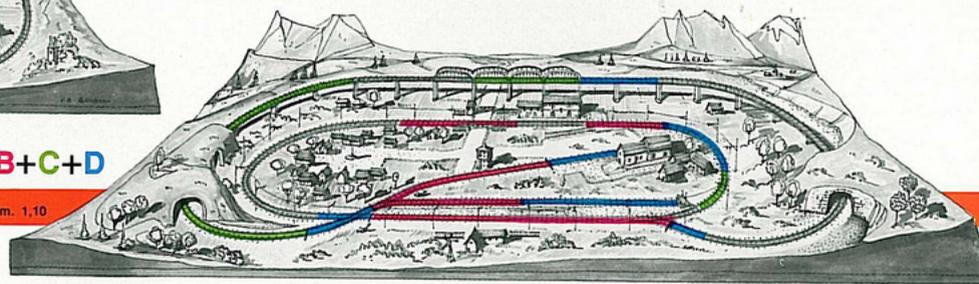
**A+C+D**

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



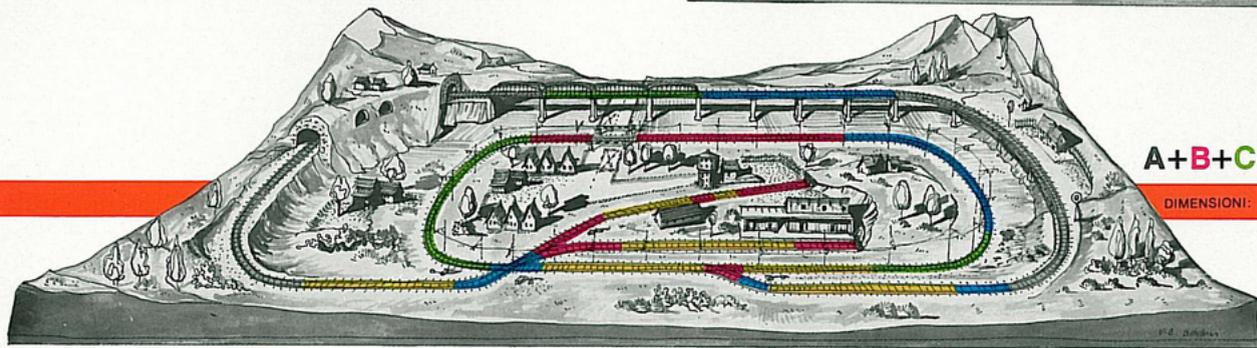
**A+B+C+D**

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



**A+B+C+D+E+E**

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

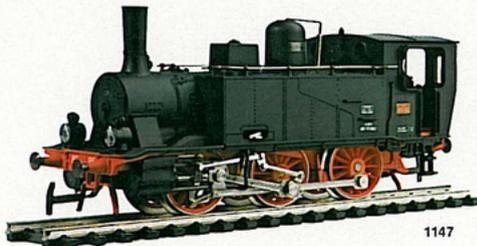


# Locomotive

Locomotiva, pezzo forte del collezionista. A vapore, diesel, elettrica. Rivarossi ve la propone in tutte le sue versioni. Compresa quella più suggestiva, a vapore, che ha come merito, tutta la nostra più affettuosa cura ed attenzione. Cara vecchiaia amica la locomotiva a vapore, con alle spalle più di un secolo di vita gloriosa, ormai destinata a scomparire.

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 tranti 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 F.A. svolsero i loro primi servizi su tali linee a partire dal 1898, anno di costruzione dei 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 queste motrici e l'ottimo spunto alla partenza, accentuato dalla notevole aderenza, fecero sì che il loro valido servizio avesse luogo fino a pochi anni or sono. Non era improbabile incontrarle, negli scali ferroviari o nei parchi di stazione, in testa a lunghe serie 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 di appassionati che spesso indicano al più piccini «il potente mostro nero». Il modello accuratamente rifinito in ogni particolare: dal biellismo con distribuzione «Walshaerts», ai fanali illuminati, al gruppo frenante fedelmente riprodotto, alle targhe del costruttore ed a quelle riproducendo il numero di servizio, ha una lunghezza di cm. 117.



1147

1143

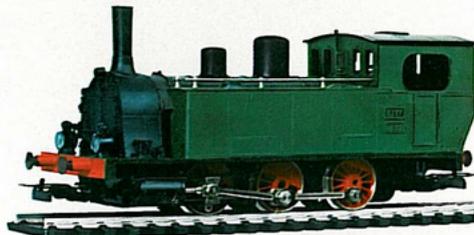
Locomotiva a vapore Gr. 940 delle FS. Le linee ferroviarie che valicano l'Appennino o le Alpi hanno sempre avuto, difficoltà d'esercizio causa il loro tracciato molto sinuoso con salite a forte pendenza. S'impose quindi la necessità di disporre di una motrice con particolari caratteristiche di aderenza e d'iscrizione in curva. L'ufficio Studi delle FS valutò a fondo la cosa e progettò quella che risultò essere una ottima locomotiva, sia per i treni passeggeri come per i merci. La Gr. 940. L'apparato motore, il generatore ed il rodiggio, cui s'aggiunse un «bissel» portante posteriore, furono quelli della 740 che avevano già dato buona prova. Attorno a questi elementi s'aggiunsero le casse d'acqua laterali alla caldaia (che nello stesso tempo aumentarono il peso aderente) e la cabina di guida con riserva di combustibile; ne uscì una loco-tender con rodiggio 1-C-1 che, riprodotto in cinquanta esemplari, corrispose pienamente alle esigenze del servizio. Il modello propone il prototipo Gr. 940 034 che fino a qualche tempo fa effettuava il servizio merci sulla linea Como-Lecco. Il biellismo è completamente funzionante, i due fanali anteriori sono illuminati ed il gruppo frenante è stato riprodotto con fedeltà. Lunghezza del modello cm. 16,4.



1143

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

## Locomotive a vapore italiane



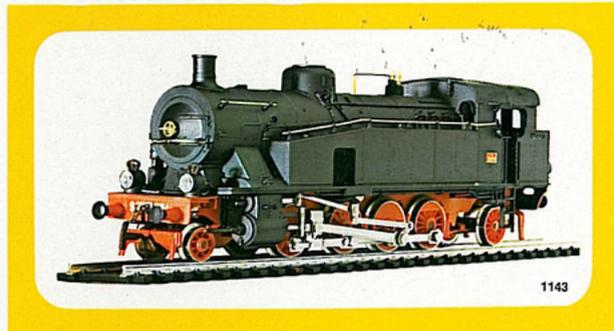
1129 1097

1129

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

1097

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



1143

1148

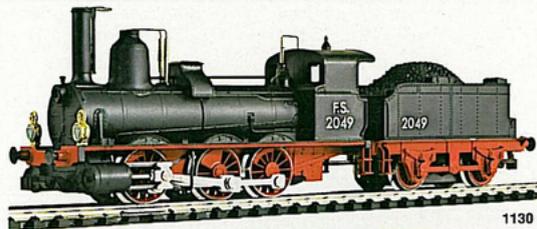
Locomotiva a vapore Gr. 835-105 delle FS.

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 adibite locomotive con tender separato ma esse non erano adatte a tale lavoro perché il tender era un scomodo veicolo da tirarsi 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 travevano spunto da analoghi mezzi già in uso sulla Rete Mediterranea. Le 835, locomotive-tender a tre assi accoppiati, furono mezzi veramente impareggiabili ed insostituibili pur disponendo, date le ridotte dimensioni, di non eccessive scorte d'acqua. Si accollavano le «irrite» di lunghe serie di vagoni in manovra. Ma l'abilità dei macchinisti delle 835, provenienti spesso dal servizio di linea, era assai grande: non si facevano mai «beccare» con le casse d'acqua quasi vuote quando, magari a Milano Centrale, dovevano smistare i pesanti treni di arrivo, che dovevano essere ricoverati al completo nei fasci di binari di pulizia vetture. Arrivavano, le 835, grondanti acqua che traboccava dalle aperture dei portelli soffici di casse di acqua troppo colme. Alcune generose badilate di carbone, gli agganci si tendevano, alcuni getti di sabbia sulle rotaie, sbuffi di vapore che uscivano «da tutti i pori», getti di fiammaccia nera ed il superbo convoglio di vetture dipinte in blu scuro con le bronze insegne e le scritte della «Compagnia delle Carrozze Letti», che ai tratti delle migliori locomotive aveva attraversato, ammirato da tutti, l'Italia, si avviava lentamente, tirato da una piccola locomotiva sbuffante, verso il suo momentaneo riposo. Nata, le 835, per i servizi di manovra, non mancarono di effettuare anche traini di convogli passeggeri in condizioni di emergenza nel periodo bellico. Anche se 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 motrici diesel come le D 234 (Rivarossi 1778) oppure elettriche quali sono le E 321 ed E 322.

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

1130

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



1130



1138

1138

Locomotiva a vapore per treni passeggeri Gr. 625 delle F.S. Le locomotive del gruppo 625, rodiggio 1-3-0, furono macchine ideali per il servizio, particolarmente su linee accidentate, dei treni semi diretti e locali i quali richiedevano, per mantenere apprezzabili velocità commerciali di marcia, avviamenti rapidi sostenuti e costanza di buona potenza durante i percorsi in salita. Il gruppo 625 comprendeva, nel 1923, 188 unità le ultime delle quali, costruite nel 1921 a Berlino presso la casa Schwartzkopf in conto riparazioni di guerra, furono munite del preriscaldatore sistema Knorr per l'acqua d'alimentazione. Un certo numero di locomotive dispongono del sistema di distribuzione a valvole « Caprotti », le altre adottano il sistema a bielle « Walschaert ». Il modello che propone il prototipo 625 321 con distribuzione Caprotti e tender da 12 m<sup>3</sup> d'acqua e 6 tonnellate di carbone, ha i due fanali anteriori illuminati. L'apparecchiatura frenante è stata fedelmente riprodotta. Lunghezza del modello cm. 20.



1139

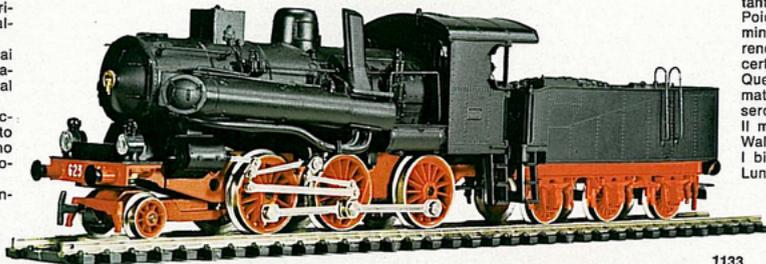
1139

Il Gruppo 740, forse il più numeroso delle Ferrovie dello Stato, comprendeva originariamente 470 unità costruite in due serie distinte. Le « Gr. 740 » sono uno dei simboli della trazione a vapore in Italia svolgendo da oltre un sessantennio un efficace lavoro alla testa di convogli merci ed anche passeggeri. Il tender, collegato a queste locomotive, può essere quello normale a tre assi da 12 mc. di acqua e 6t. di carbone oppure quello « standard » a carrelli di maggiore capacità. Il modello che propone il prototipo 740 316 (rodiggio 1-4-0), è munito del tender « standard » da 22 m<sup>3</sup> d'acqua montato su carrelli. I fanali anteriori sono illuminati. Il sistema frenante è riprodotto e la distribuzione, del tipo « Walschaert », è funzionante. Lunghezza del modello cm. 25. Nella serie TrenHobby (art. 11145) è disponibile la riproduzione del prototipo Gr. 740 050 munito di tender a tre assi.

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

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

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



1133

1133

Locomotiva a vapore, con tender, per treni merci e viaggiatori GR 623-114 della F.S. Le locomotive del GR 625 F.S. furono tra le più riuscite tanto che il loro impiego fu molto esteso nel tempo. Poiché la loro utilizzazione non si prevedeva dovesse terminare a breve scadenza si reputò utile, intorno al 1950, di rendere più economico il loro impiego adottando, per un certo numero di esse, i preriscaldatori Franco-Crosti. Questa applicazione fece sì che le locomotive così trasformate, 25 con distribuzione Walschaert e 10 Caprotti, venissero a formare un nuovo gruppo quale il 623 F.S. Il modello riproduce il prototipo 623-114 con distribuzione Walschaert. I bellissimi sono funzionanti ed i fanali anteriori illuminati. Lunghezza del modello cm. 21.



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



1142  
"1983"

1142

Locomotiva a vapore, con tender. Gr. 741 401 FS per treni merci e passeggeri. Nel 1941 alcune locomotive del Gr. 740 FS, rodiggio 2-8-0, subirono importanti lavori di modifica quali la sostituzione della caldaia e l'applicazione dei preriscaldatori «Franco-Crosti». Ne sortirono due tipi: il Gr. 743 con due preriscaldatori collocati ai due lati della caldaia; ed il Gr. 741 con un solo preriscaldatore centrale situato longitudinalmente sul telaio della locomotiva con convogliatore di scarico sul lato destro. La caldaia e la cabina, per fare posto all'apparecchiatura, furono alzate rispetto

al loro livello originale. Anche il piano di carico del focolaio venne perciò a trovarsi ad un livello più alto e quindi il corrispondente piano del tender dovette essere alzato modificando in modo opportuno la testata anteriore del cassone. La trasformazione non portò solamente a vantaggi economici per un più razionale sfruttamento tecnico del combustibile ma anche ad una maggior aderenza della locomotiva, con aumento della trazione, dovuta all'aumento di peso.

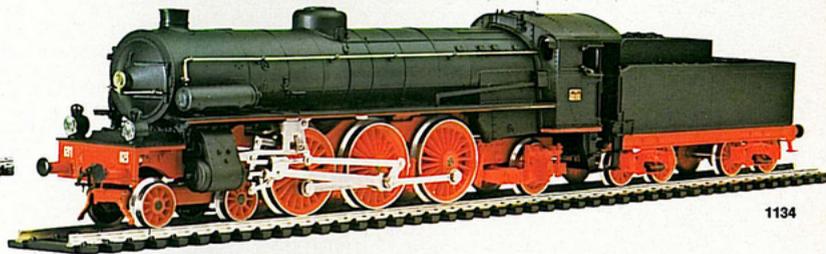
Le Gr. 741 FS (e così pure le Gr. 743 FS) trovarono impiego sui

tratti di linea particolarmente accidentati sia per il servizio merci come per quello passeggeri.

La realizzazione del modello, che riproduce il prototipo Gr. 741 401, è curata in ogni particolare ivi compresa la riproduzione del sistema di frenatura. La distribuzione è del tipo Walschaert ed i fanali anteriori illuminati. Il tender da 22 m<sup>3</sup> d'acqua ha i carrelli molleggiati. Lunghezza del modello cm. 24.



1135



1134

1135

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

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

Le S 685, il cui peso aderente è 51 tonnellate, potevano marciare a 120 Km/h ed avevano una potenza di 1350 HP. Ottime per i treni viaggiatori sono state in seguito adibite al servizio merci.

Il modello che presentiamo è la replica del prototipo Gr. S 685-584 cui è accoppiato il tender standard, a carrelli, da 22 m<sup>3</sup> d'acqua. La realizzazione del modello è curata nei più piccoli dettagli, ivi compresa la riproduzione del sistema di frenatura ed il molleggio dei carrelli del tender. Gli assi motori accoppiati ruotano su boccole di bronzo conferendo al modello un funzionamento molto dolce. I fanali sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 26.

1134

Locomotiva a vapore, con tender Gr. 691-023, per treni passeggeri delle FS. Per il traino dei treni a grande velocità l'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato predispose, nel 1928, un progetto per la trasformazione delle esistenti locomotive Gr. 690 costruite nel 1911 e nel 1914 in trentatré esem-

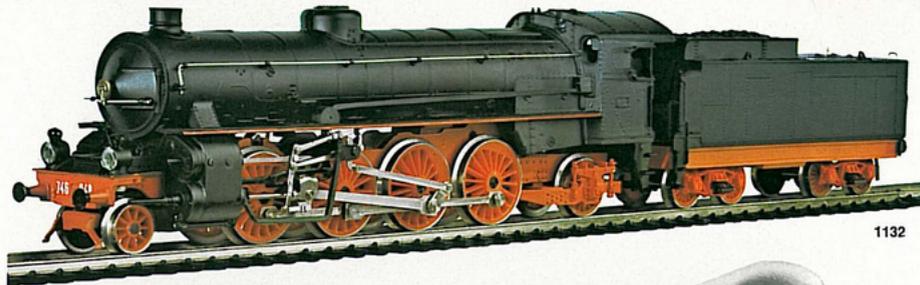
plari dalle Officine O.M., Breda ed Ansaldo, in locomotive Gr. 691 mantenendo lo stesso rodiggio 4-6-2.

Le nuove locomotive, pur conservando lo stesso apparato motore e le stesse ruote motrici delle 690, adottarono il generatore di vapore (caldaia) già applicato alle locomotive Gr. 746 ed il «bisel» posteriore previo allungamento del telaio. Le modifiche consentirono di ottenere una locomotiva in grado di offrire una notevole prestazione in fatto di velocità (caratteristica della Gr. 690) insieme alla grande produzione oraria di vapore propria del generatore del Gr. 746. Le locomotive del Gr. 691 svolsero quindi dal 1928, anno in cui venne posta in servizio la prima unità, sino all'inizio del 1962, un compito importantissimo nel traino dei convogli passeggeri sulle più importanti linee dell'alta Italia. Il modello propone il prototipo Gr. 691-023 nel suo stato originale del 1931 con tender da 22 m<sup>3</sup> d'acqua.

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

1132

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



1132

1151

Locotender a due assi accoppiati. Il servizio di manovra ed alle volte la trazione di convogli merci e viaggiatori, sulle brevi distanze, veniva svolto da piccole locomotive a vapore. Il modello propone una di queste motrici nella coloritura verde-nera-rossa. Lunghezza del modello cm. 10,5.



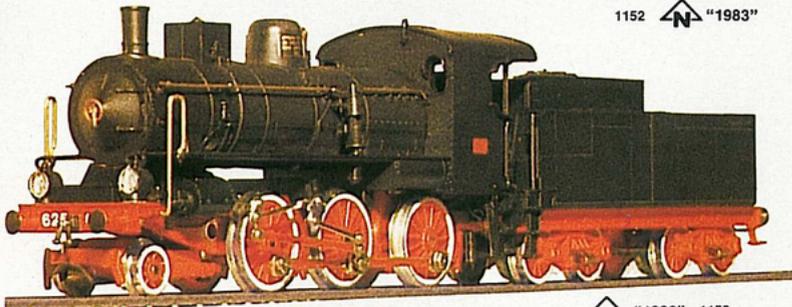
1151  "1983"

1152

Locotender a due assi accoppiati. Modello con caratteristiche tecniche identiche al modello 1151 ma con coloritura tradizionale nera e rossa.



1152  "1983"



 "1982" 1150

1150

Locomotiva a vapore 625 058 delle FS. L'adozione del tender a carrelli da 22 m<sup>3</sup> d'acqua, in luogo di quello originale a tre assi e di capacità ridotta, consentì ad alcune

locomotive del Gruppo 625 di disporre di una maggiore autonomia. Si ottenne l'assoluta sicurezza inoltrando nella marcia a ritroso evitando i possibili sva-

tender a tre assi. Il prototipo 625 058 dispone di un compressore Westinghouse a doppio stadio montato a lato della caldaia. Bellissimo con distribu-

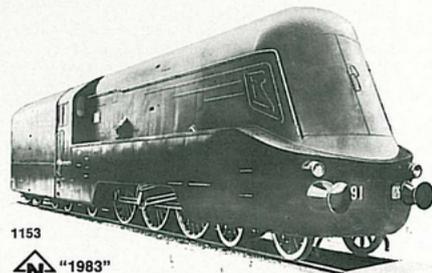
zione Walschaerts. Fanali illuminati. Lunghezza del modello cm. 23.

1153

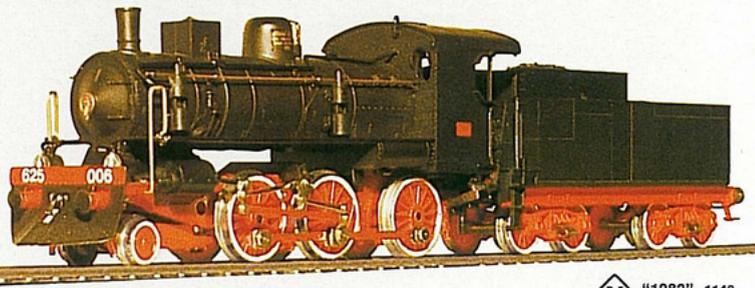
Locomotiva aerodinamica a vapore A 691 026 FS. Negli anni '30 la passione dell'aerodinamica contagiò anche l'Europa. Ai suoi canoni stilistici si vollero adeguare anche le locomotive. In Italia si tentò, tra l'altro, con la locomotiva 691 026, una delle 33 unità del gruppo 691.

Ad essa, nel 1939, si applicò una pesante "carenatura" che avrebbe dovuto diminuire la resistenza all'avanzamento con incremento della velocità. Così modificata, la locomotiva venne reimmatricolata A 691 026, la "A" sta per aerodinamica.

Il modello riproduce il prototipo nella versione del 1939. È realizzata con moltissime parti in metallo e gli esemplari saranno prodotti in numero limitato. Lunghezza del modello cm. 28.



1153  "1983"



 "1982" 1149

1149

Locomotiva a vapore 625 006 delle FS. Il modello propone il corrispondente prototipo cui è stato applicato un secondo compressore a semplice stadio per otte-

nere una maggiore disponibilità di aria compressa indispensabile per servizi che richiedono numerose soste o rallentamenti. Anteriormente è colloca-

to uno spartineve con vomere di tipo rigido così come il prototipo. Il tender standard a carrelli ha sostituito quello originario a tre assi. Bellissimo con distribu-

zione Walschaerts. Fanali illuminati. Lunghezza del modello cm. 25.

## Locomotive elettriche italiane

Tutte le locomotive elettriche italiane vengono consegnate con i pantografi rossi, come nella realtà.

1460/1

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



1460/1

1461/1

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



1461/1

supermodello HO

1462/1

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

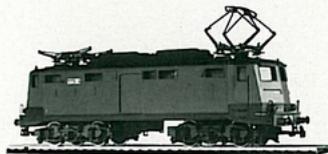


1462/1

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



1467



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

## 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.

Basilamente 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 S2 FS a doppio strisciante per alte velocità.

Lunghezza del modello cm. 19,3.



1463/1

## 1463/1

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 richiedono 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 solamente oppure tra una rotaia e la linea aerea di contatto tramite il pantografo. I pantografi riproducono il tipo S2 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.

## 1457/1

Locomotore italiano tipo E 646 003 delle FS (1ª serie), fedele riproduzione del prototipo entrato in servizio nel 1959 per il traino dei treni pesanti merci e passeggeri. Rodiggio Bo+Bo+Bo. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie oppure dalla linea aerea. Lunghezza cm. 22,7. Pantografi del tipo S2 FS con doppio pattino per alte velocità.



1457/1



1470

## 1470

Locomotiva elettrica E 645 012 (la serie) delle FS.

Nel 1959 venne impostata la costruzione di locomotive destinate a formare il gruppo E 646. Esteticamente simili alle E 636, differivano essenzialmente per l'impiego di un motore doppio per ogni asse.

Le prime cinque unità formarono il gruppo E 646 la serie, mentre le altre 31, con diverso rapporto di trasmissione, formarono il gruppo E 645. La coloritura di queste è nel tradizionale castano-isabella con il vistoso fregio sui frontali. I pantografi sono in color rosso del tipo S2 FS.

Sul modello l'illuminazione dei fanali avviene automaticamente secondo il senso di marcia. Un commutatore consente la captazione della corrente di trazione dal binario oppure da una rotaia e la linea aerea.

Il modello, corredato da una coppia di spartineve, ha una lunghezza di cm. 22,7.



1452

1452

Locomotiva elettrica E645-080 delle FS. (2a serie).

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 e dalla linea aerea di contatto. Lunghezza del modello cm. 19,5.

1458/1

Locomotiva elettrica E646-127 delle FS. (2a serie).

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 poggiante sul carrello intermedio. A differenza di quanto avvenne per le E 636 ove il cambio di rapporto destinava a priori 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 solamente oppure da una rotaia e dalla linea aerea di contatto. Lunghezza del modello cm. 19,5.



1458/1

1468

Locomotiva elettrica E444-017 (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 rifà, in questa nuova versione migliorata, al prototipo E 444-017. È stato quindi adottato un nuovo numero di servizio che lo rende realisticamente interessante perché «diverso» dai precedenti al 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.



1468

1468



1469

1469

1469

Locomotiva elettrica E 444 002 delle Ferrovie dello Stato. (1ª serie).

Le locomotive del gruppo E 444 si presentano, secondo l'aspetto esteriore della cabina di guida, in due forme distinte.

Le prime quattro macchine del gruppo (E 444 001-004) hanno la forma delle estremità meno tondeggianti rispetto a quella delle altre unità, di gran lunga più numerose, costruite successivamente.

Il modello propone il prototipo E 444 002. È completo di tutte le iscrizioni caratteristiche ivi comprese le targhe con il numero di servizio e del Costruttore, le Officine di Savigliano. Sul tetto è riportato il praticabile, i pantografi, tipo 52 FS, sono rossi mentre le luci d'estremità s'accendono automaticamente secondo il senso di marcia prescelto. Sui fianchi è riportata la simpatica figurina della «Tartaruga» che contraddistingue le locomotive del gruppo E 444. 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 conto 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 sia da debbano aggiungere alcune altre decine.

L'esperienza acquisita dall'esercizio svolto dalla E 444-005 FS, i cui quattro motori di trazione sono alimentati da un «chopper» ripartito su dodici colonne comprendenti coppie di tristori, ha determinato l'impostazione 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 poggiate sul carrello 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 656 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 656 stesse benché il peso sia inferiore a queste 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 alle 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 valorizzi 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 «Caimano», 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 esse di iscriversi anche su linee a stretto raggio di curvatura.

I pantografi sono modellisticamente conformi all'originale di tipo FAIYELEY 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.

1455/1

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



1455/1

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

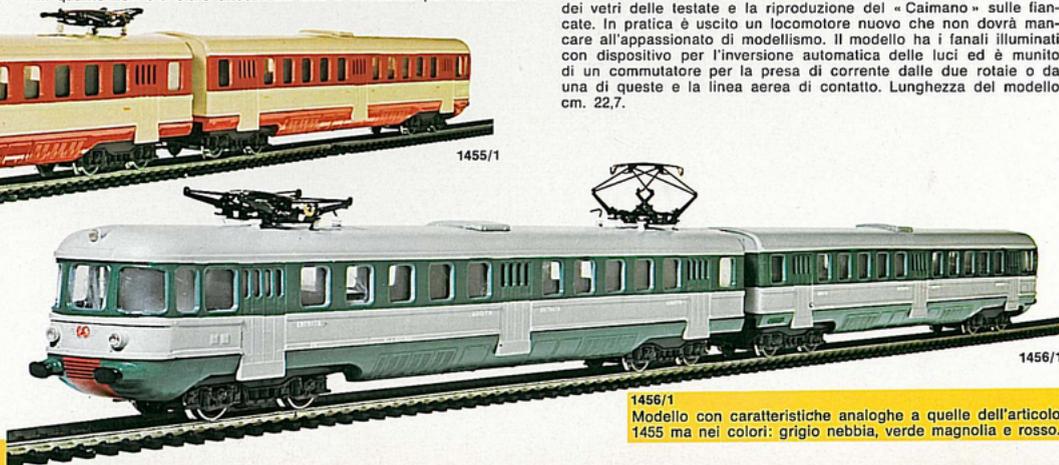
I primi esemplari del nuovo mezzo, entrati in servizio nel luglio 1961, sono stati sperimentalmente impiegati, con esito oltremodo soddisfacente, sulle linee ferroviarie che uniscono Roma ai Castelli.

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

1459/1

Locomotore elettrico E 656-024 delle FS «Caimano».

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



1456/1

1456/1

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

supermodello



1466

FOTO DAL VERO

⚡ "1983"

## Locomotive ed automotrici diesel italiane

1780

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

1779

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

1781

Locomotiva diesel da manovra D 234 3003 delle FS.

Le locomotive da manovra svolgono un ruolo importantissimo nel traffico ferroviario. Provvedono allo smistamento dei veicoli ed alla composizione dei convogli. Debbono disporre di buona potenza ed ottimo spunto.

Il gruppo D 234, comprende 37 macchine che hanno la comune particolarità di essere state costruite con telai e rodiggi recuperati da vecchie locomotive a vapore del gruppo 835 ritirate dal servizio. Il prototipo D 234 3003 è stato costruito dalla O.M. nell'anno 1961.

I fanali anteriori sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 11,5.

1776

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

2527  
Unità folle nei colori beige e verde lichene, per l'accoppiamento con l'art. 1776. Si potranno così comporre convogli di più unità.

1777

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

1774

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

2522  
Unità folle per l'accoppiamento con il modello dell'automotrice ALn 668 art. 1774. Si potranno così comporre dei convogli costituiti da due o più unità. Lunghezza cm. 25,6.



1780



1779



1781

↑ "1983"



1776



1777



1774

supermodello

## Locomotiva a vapore inglese

1348

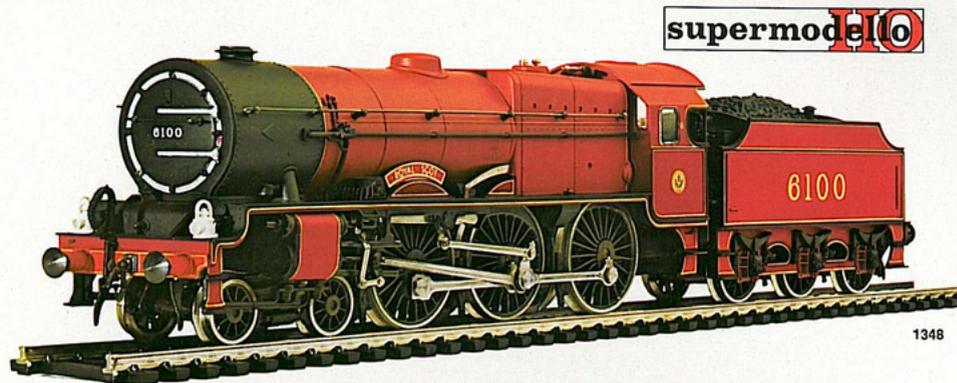
Locomotiva a vapore, con tender, 6100 «Royal Scot» della «London Midland and Scottish Railway». Rodiggio 4-6-0.

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

Le prime 25 macchine ricevettero nomi di Reggimenti dell'Esercito Britannico ma la prima, la 6100 «Royal Scot» servì per indicare tutta la classe. La 6100 ha una lunga storia. Nel 1933 la locomotiva 6152 scambiò nome e numero con la 6100 e come tale venne inviata in Canada ed in USA per partecipare ad una mostra di materiale ferroviario che si tenne a Chicago. Il nome ed il numero non vennero cambiati al suo ritorno e, come tale, divenne in seguito alla nazionalizzazione delle ferrovie inglesi la 46100 delle British Railway.

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

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



1348

1350

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

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 fumalolo, 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.

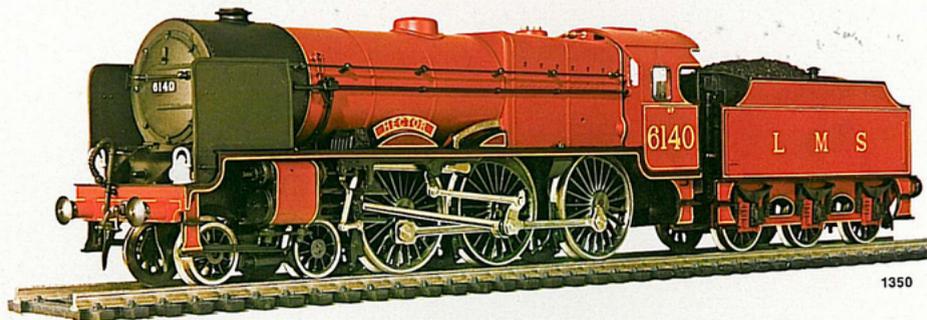
Buoni risultati si ottennero con i deflettori aventi la sommità dei piastroni inclinata verso l'interno e che, a partire dai primi anni trenta, vennero applicati a diverse macchine. La locomotiva 6140 fu una di queste.

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 biellismo è interamente funzionante e la massima cura è stata posta nella fedele riproduzione delle caratteristiche filettature ed iscrizioni.

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

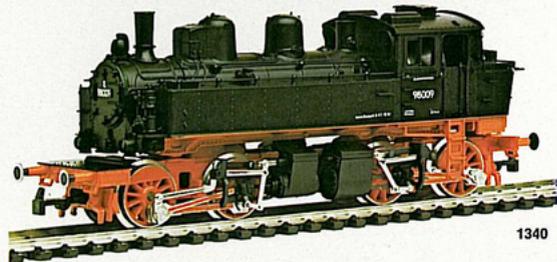


1350

## Locomotive a vapore tedesche

1340

Locomotiva articolata, tipo Mayer, BR 98 009 delle D.R. Perfetta riproduzione del prototipo n. 009. Motore di grande potenza, munito di trasmissione che aziona i due gruppi motore comprendenti ciascuno due assi accoppiati. Fanali frontali con illuminazione. Lunghezza cm. 14.



1340

1346/1

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

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

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

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

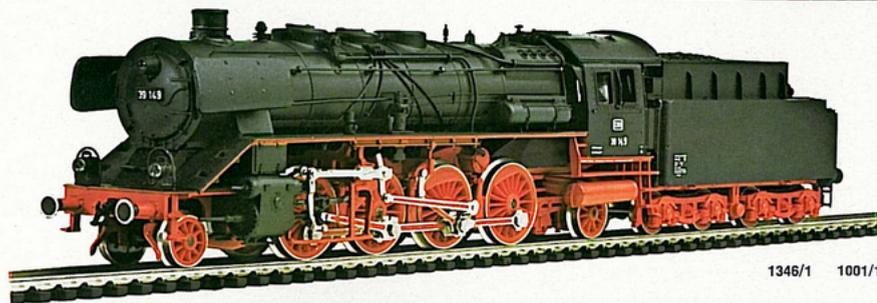
Pure il tender originale (quello della 39 127 ad esempio) venne sostituito con un tipo moderno a lamiere saldate.

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

Fanali illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Il modello può inserirsi anche in curve con raggio minimo di mm. 360. Lunghezza totale cm. 27,5.

1001/1

Modello avente le stesse caratteristiche del 1346/1 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1346/1 1001/1

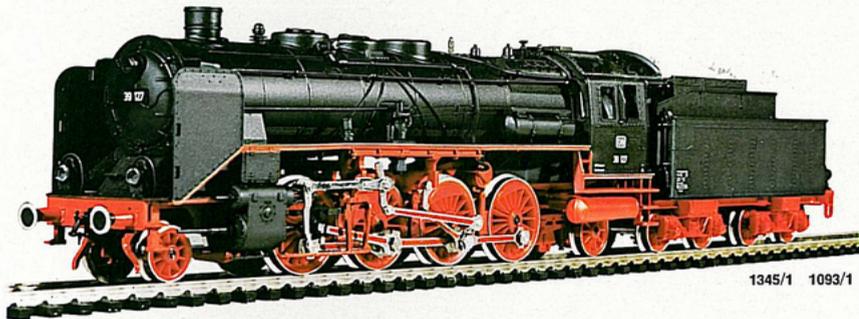
1345/1

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

Rodiggio 1-4-1 (Mikado). Biellismo interamente funzionante con distribuzione sistema Heusinger. Fanali illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Il modello può inserirsi anche in curve con raggio minimo di mm. 360. Lunghezza cm. 27,5.

1093/1

Modello avente le stesse caratteristiche del 1345/1 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1345/1 1093/1

1347/1

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

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

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

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

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

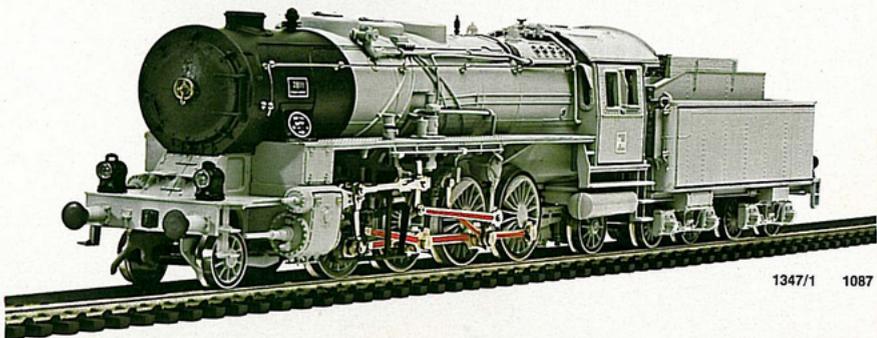
Il modello ha i fanali anteriori e posteriori illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Il biellismo è interamente funzionante.

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

La lunghezza totale è cm. 27,5.

1087

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



1347/1 1087

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

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

le 10 001 uscì con funzionamento a carbone e con la possibilità di bruciare anche olio combustibile. Per il carico del carbone, finemente granulato, il tender era munito di un dispositivo particolare, azionato da un motore a vapore, ed il suo carbonile era chiuso da sportelloni; in altre parole il carbone non era in vista e quindi esposto agli agenti atmosferici come negli altri tender. La possibilità di bruciare anche olio, per la 10 001, non aveva lo scopo di aumentare la potenza ma di ottenere all'occorrenza una più alta produzione di vapore.

Caratteristica estetica di questa locomotiva era la coloritura rossa limitata anteriormente alla sola traversa porta respingenti ed alle intere scalette d'accesso alla cabina. Tre sono le aste di comando tra cabina e le apparecchiature site sul lato anteriore sinistro della caldaia.

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

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

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

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

**1339/3**  
Modello della locomotiva 10 001 predisposto per il funzionamento in corrente continua.

**1091/3**  
Modello come 1339/3 ma predisposto per il funzionamento in corrente alternata nel sistema a tre rotaie.

**1339/4**  
Modello della locomotiva 10 002 predisposto per il funzionamento in corrente continua.

**1091/4**  
Modello come 1339/4 ma predisposto per il funzionamento in corrente alternata nel sistema a tre rotaie.



#### Dati caratteristici comuni a tutti i modelli:

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

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

**supermodello**

Nell'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 nel 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.

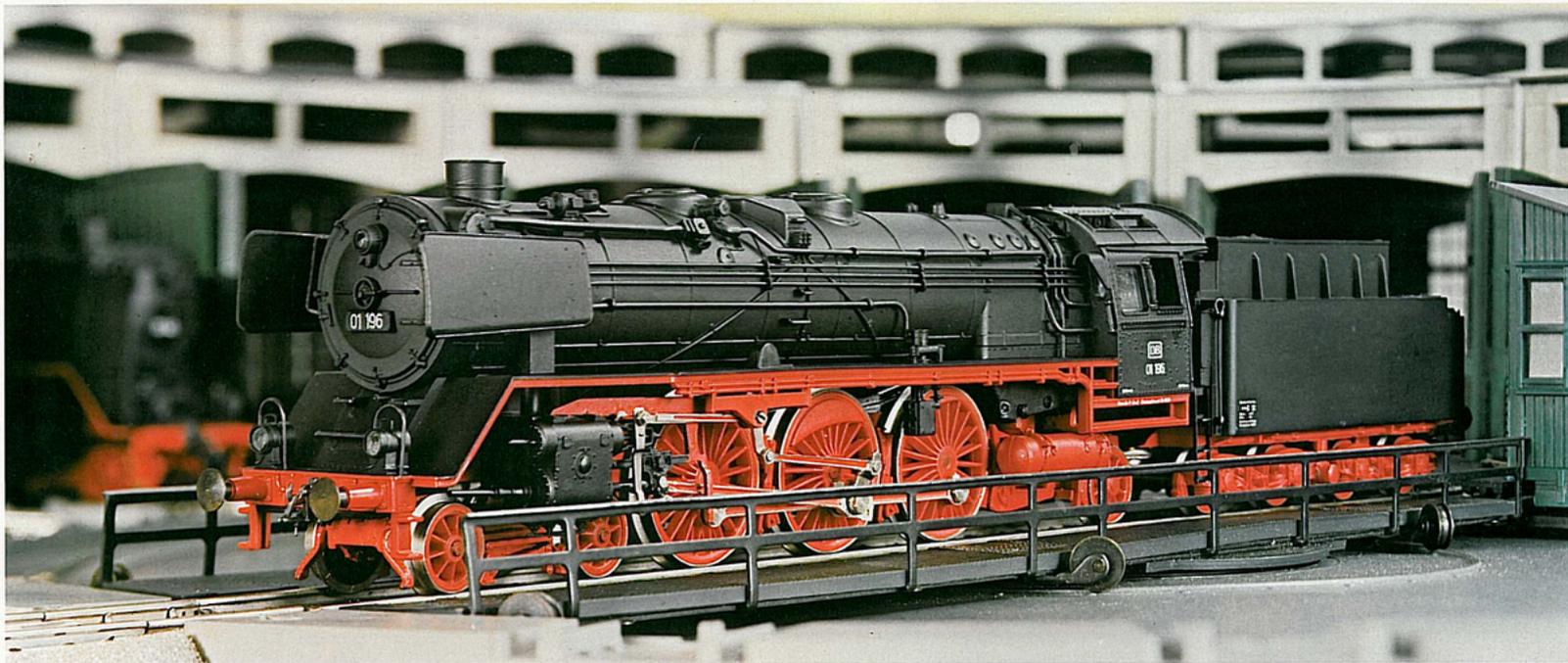
Già le prime unità poste in servizio confermarono le attese dei progettisti rivelandosi ottime motrici sotto ogni aspetto.

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

L'essame estetico dei due prototipi scelti per la riproduzione ci mostra: nel caso della 01-141 i grandi deflettori di fumo originali ricoprenti anche i gruppi pompe collocati lateralmente alla caldaia nella zona della 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.



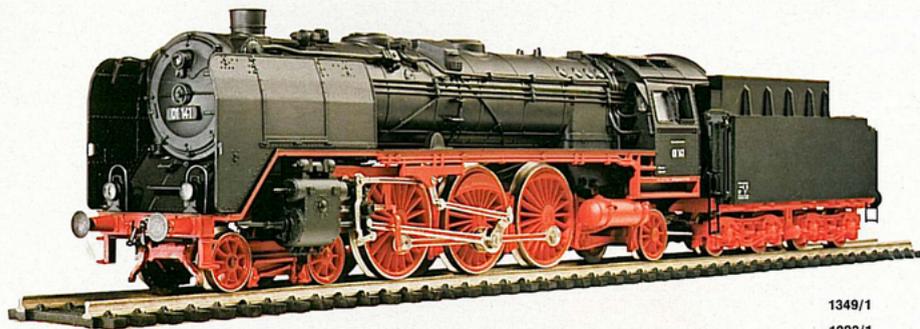
1351  
1003

**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 prescelto. Lunghezza del modello cm. 28,5.

**1003**  
Modello con le stesse caratteristiche del 1351 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotaie in corrente alternata.

**1349/1**  
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 del tender s'illuminano automaticamente secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 28,5.

**1002/1**  
Modello con le stesse caratteristiche del 1349 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotaie in corrente alternata.



1349/1  
1002/1

supermodello

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.

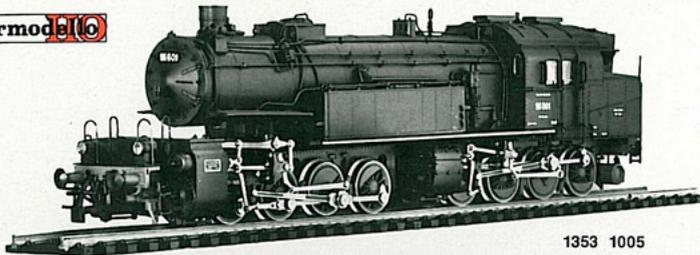
Il modello che propone il prototipo 96-001 è un vero capolavoro di meccanica, e dispone di entrambi i gruppi motori.

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.

supermodello



1353 1005

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.

Le linee a forte pendenza richiedevano locomotive che, nel servizio merci, assicurassero buona potenza e, per le caratteristiche del tracciato, un carico per asse non troppo elevato onde consentir loro la percorribilità su armamento leggero.

La soluzione del problema si chiamò Gt 2 x 4/4, la più grossa Mallet che l'industria tedesca avesse mai costruito. Tra il 1913 e il 1914 ne vennero posti 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 sdoppiarono le sabbiere. Il prototipo scelto 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 entrambe 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 avente le stesse caratteristiche del 1352 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1352 1004

1354

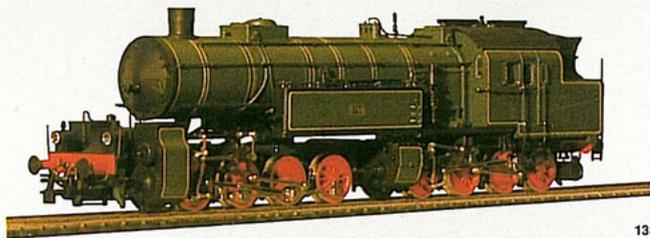
Locomotiva-tender, tipo Mallet, Gt 2 x 4/4 delle Ferrovie Statali Bavaresi. Il modello propone il prototipo "5778" nella coloritura originale delle «Bayerische Staatsbahn», verde, nera, filettature in giallo ed iscrizioni in bronzo.

Il modello, raffinata esecuzione in ogni dettaglio, è un gioiello di meccanica. Dispone di entrambi i gruppi motori. L'inversione delle luci, secondo il senso di marcia prescelto, avviene in modo automatico.

Lunghezza del modello cm. 21.

1006

Modello avente le stesse caratteristiche del 1354 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1354 1006 "1982"

1355

Locomotiva-tender, tipo Mallet Gt 2 x 4/4 delle Ferrovie Statali Bavaresi.

La locomotiva prototipo "5751", che in seguito a successive modifiche venne poi classificata 96 001 nelle Deutsche Reichsbahn, ebbe in origine una coloritura "gialla". Abbiamo ricostruito la "Bavarese gialla" sui documenti originali e la proponiamo all'attenzione degli appassionati.

Il modello, nei colori giallo-ocra-nero, filettature bianche ed iscrizioni originali ha le stesse caratteristiche meccaniche peculiari degli articoli 1352 - 1353 - 1354.

La sua lunghezza è cm. 21.

1007

Modello avente le stesse caratteristiche del 1355 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1355 1007 "1982"

## Locomotive elettriche e diesel tedesche

1997

Locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP della "Hersfelder Kreisbahn". Il prototipo venne costruito dalla Rheinstahl 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.

1996/2

Riproduzione di una locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP realizzata dalla Rheinstahl Henschel A.G. di Kassel. Classificata come V 320 001 è in servizio sulle linee delle Deutsche Bundesbahn. Modello dotato di fari frontali funzionanti e di dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Lunghezza cm. 27.

1099/1

Modello avente le stesse caratteristiche del 1996/2 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

1665

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

1098

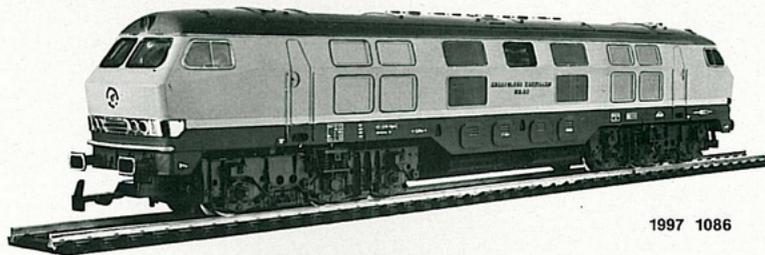
Modello avente le stesse caratteristiche del 1665 ma costruito per funzionamento a 3 rotaie in corrente alternata.

1667

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

1095

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



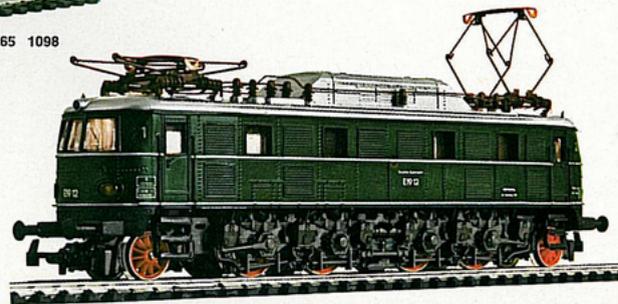
1997 1086



1996/2 1099/1



1665 1098



1667 1095

supermodello

1668

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

1094

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

1666

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

1096

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

1673

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

I tre fanali delle testate sono illuminati e si accendono automaticamente secondo il senso di marcia. Un commutatore predisposto il modello per la presa di corrente dalle rotaie o da una di queste e la linea aerea a mezzo dei pantografi. Lunghezza cm. 20.

1089

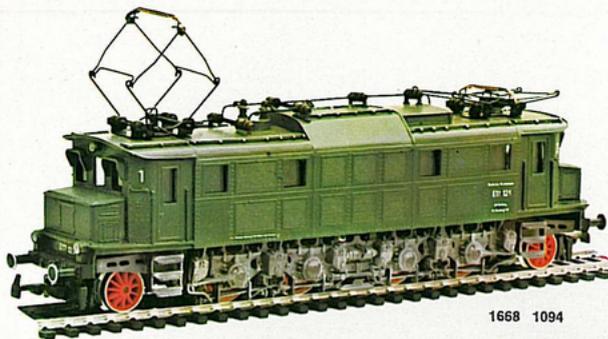
Modello avente le stesse caratteristiche del 1673 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

1672

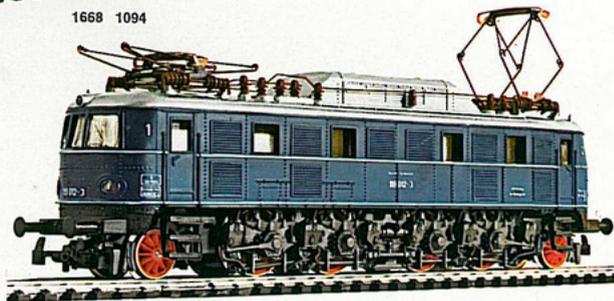
Locomotiva elettrica 118 028-0 delle Ferrovie Federali Tedesche. Il prototipo di questa locomotiva, appartenente come alcune altre decine di consorelle al gruppo E 18, è stato recentemente riverniciato nei colori turchese e beige per intonarlo ai colori vivaci ora di moda sulle carrozze dei convogli passeggeri. Benché costruita al termine degli anni 30 la locomotiva è tutt'ora validissima e continua la sua gloriosa carriera alla testa dei treni espressi più famosi. Il modello ha i tre fanali di ogni testata illuminati secondo il senso di marcia, possiede il commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea per mezzo dei pantografi. Lunghezza del modello cm. 20.

1092

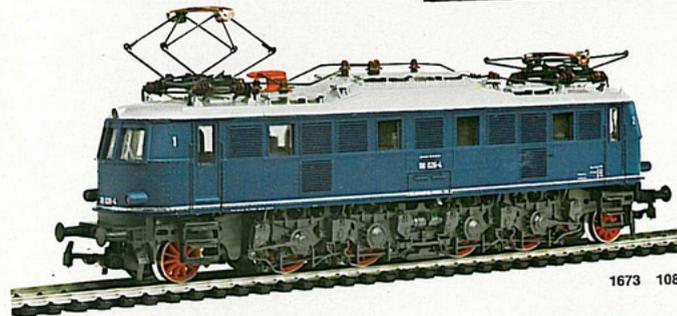
Modello avente le stesse caratteristiche del 1672 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1668 1094



1666 1096



1673 1089



1672 1092

## Locomotive a vapore francesi

1336 - 1337 - 1341

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

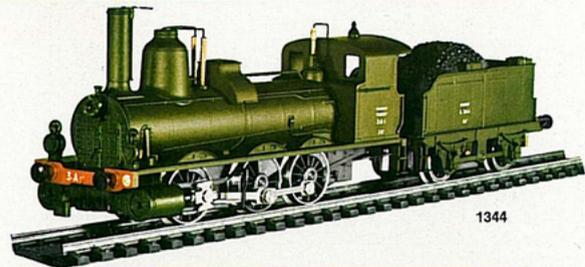
Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h, ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate.

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

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

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

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



1344

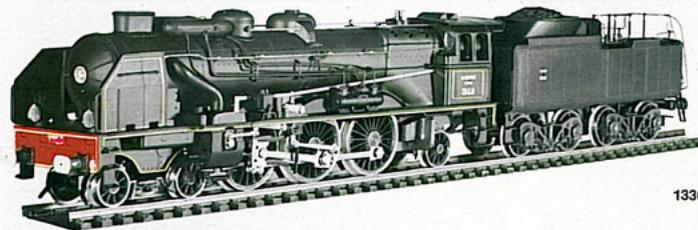
1344

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

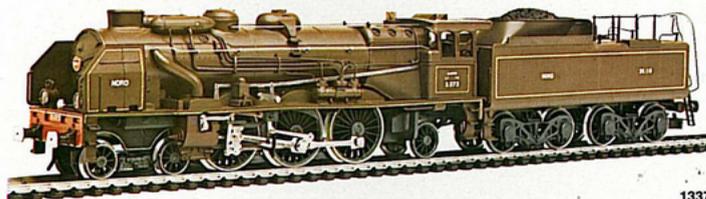
## Locomotiva elettrica francese

1676

Locomotore elettrico francese a carrelli per convogli passeggeri e treni merci. Modello perfettamente rifinito e dotato di pantografi funzionanti con commutatore per la presa di corrente dalle rotaie e dalla linea aerea. Fanali illuminati. Fedele riproduzione del prototipo BB 8105 delle S.N.C.F. costruito dalla Società Alsthom di Belfort. Lunghezza cm. 15,5.



1336

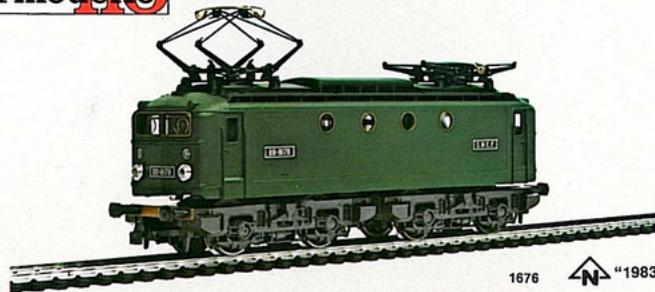


1337



1341

supermodello



1676

N "1983"

## Locomotive elettriche olandesi

1674

Locomotore elettrico BB n.° 1110 delle Ferrovie Olandesi usato per il traino di convogli passeggeri e merci, nel nuovo schema di verniciatura di recente introduzione. Fanali funzionanti. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza cm. 15,5.

1675

Locomotore elettrico olandese a carrelli per convogli passeggeri e treni merci. Modello perfettamente rifinito e dotato di pantografi funzionanti con commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Fanali illuminati. Riproduzione del prototipo BB n.° 1109 delle N.S. Lunghezza cm. 15,5.



↑ "1983" 1674

↑ "1983" 1675

Le locomotive di questa pagina si prestano molto bene a formare convogli con i vagoni di pag. "HO" 82 e "HO" 98.

## Locomotive americane a vapore d'epoca

1207

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

1208

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

1211

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

1206

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

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

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

1212

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

1204

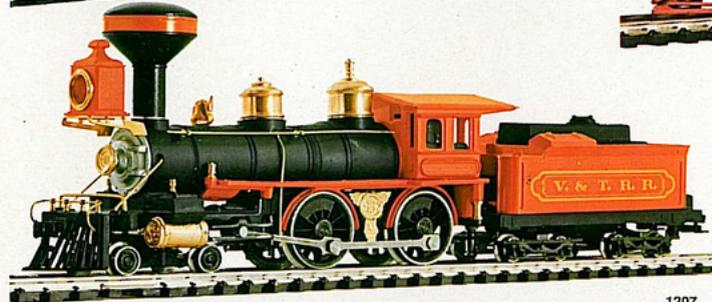
Modello assolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 4-6-0 denominata «Casey Jones» della compagnia ferroviaria «Illinois Central». Notevoli le parti e numerosi i dettagli riportati in ottone come nel prototipo. Lunghezza cm. 22.



1212

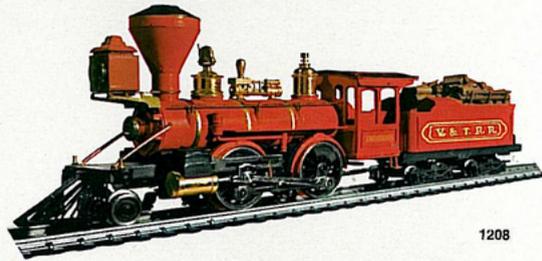


1211

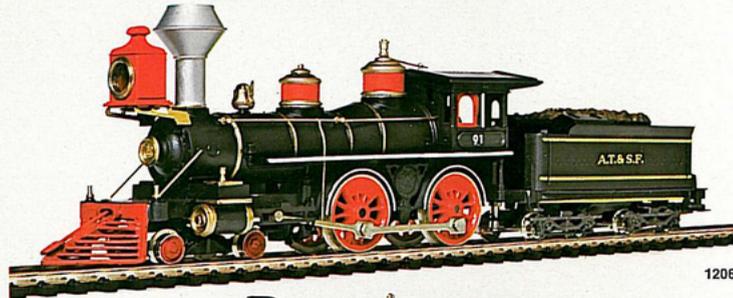


1207

supermodello



1208



1206



1204

## Locomotive americane a vapore da manovra

1221

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

1225

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

1286

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

Locomotiva a vapore a carrelli tipo HEISLER.

Di « geared » locomotive ne esistono tre tipi: Shay, Climax, Heisler. Tutti sono caratterizzati dal « corpo » caldaia-cabina-deposito combustibile ed acqua collocato su di un unico telaio poggiante su carrelli motori mossi da una trasmissione ad ingranaggi, da qui il nome « geared locomotive ».

Il motore a vapore è diverso per ciascuno di questi tipi di macchina come pure la sua dislocazione sul telaio. Comunque si tratta di locomotive caratterizzate da un motore ad elevata velocità di rotazione che è collegato, con un rapporto di trasmissione riducente, alle ruote motrici di piccolo diametro dei carrelli. Ne consegue un'elevata potenza di trazione ma una bassa velocità. Poiché tutti gli assi sono motori è ottimo il fattore d'aderenza al binario che rende la locomotiva indispensabile per le linee con forte acclività e con curve a stretto raggio o per percorsi tortuosi ove sarebbe impossibile l'impiego di una locomotiva tradizionale a telaio rigido con trasmissione a bielle.

Nel tipo Heisler la struttura poggia su due o tre carrelli a quattro ruote ciascuno mentre l'apparato motore è sistemato nella zona centrale del telaio con i due cilindri collocati trasversalmente con sistemazione a V di 90°. L'albero motore è longitudinale al telaio e muove, con entrambe le estremità, una trasmissione articolata che aziona un pignone conico dentato ingranante con una corona collocata al centro di un asse con ruote di ogni carrello. Questo asse muove quello attiguo tramite bielle d'accoppiamento esterne alle ruote.

1219

Locomotiva a vapore tipo « HEISLER » a due carrelli motori.

Il modello propone il prototipo della « Lehigh Coal & Navigation Company ».

La grande versatilità d'impiego di questo tipo di locomotive ne consigliava l'uso sia negli scali dei porti, sia sui binari di servizio che collegavano i depositi anche all'interno dei centri abitati. L'altro diffusissimo uso avveniva all'interno delle folte foreste di montagne ove si procedeva al taglio degli alberi per ricavarne, una volta sfrondati, ridotti in tronchi e trasportati alla segheria, legname da costruzione.

Il modello dispone di trasmissione ad ingranaggi su entrambi i carrelli secondo lo schema caratteristico del tipo reale di locomotiva. Tutto il sistema di distribuzione è funzionante. Entrambi i fanali sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 13.



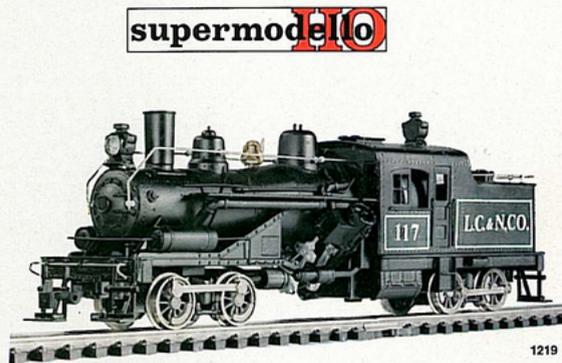
1221



1225



1286



1219

1529

Locomotiva a vapore tipo Heisler a tre carrelli motori.

Il modello propone un altro prototipo della « Lehigh Coal & Navigation Company » che alla motrice tradizionale aggiunge una sorta di tender motorizzato realizzando così una locomotiva a tre carrelli.

I vantaggi sono evidenti. Il motore a vapore, di buona potenza, viene utilizzato per muovere con la consueta trasmissione ad albero longitudinale con giunti snodati anche il terzo carrello su cui grava il cassone del « tender » contenente la sola scorta d'acqua.

Si ottiene così un incremento della forza di trazione, rispetto al prototipo a due soli carrelli, senza aumentare il carico per asse, condizione importantissima per consentire il transito della locomotiva su linee, ponti e viadotti a portata limitata. Nel modello tutti e tre i carrelli sono motori con trasmissione ed ingranaggi e bielle come nella realtà. Il sistema di distribuzione è funzionante ed i fanali, uno anteriore sulla caldaia e l'altro sul tetto della cabina, sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 21.



1529

1271

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

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

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

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

Lunghezza cm. 27.



1271

## Locomotive americane a vapore per treni passeggeri e merci

supermodello

1202

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

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

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

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

Lunghezza del modello cm. 35.

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2678 di pag. « HO » 35 si può formare il convoglio « De Luxe Super Chief ».



1202

1279

Locomotiva a vapore, con tender, della Compagnia Ferroviaria Americana « Chesapeake & Ohio ». Rodiggio 4-6-4 « Hudson ».

Nel 1942 la « C&O » acquistò dalla Baldwin le prime « Hudson ». Queste erano macchine molto pesanti e potenti che potevano sviluppare una forza di traino di 64.600 libbre (Kg. 29.328).

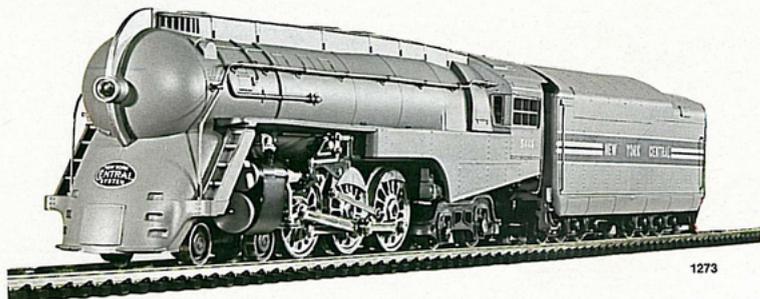
Sebbene la « C&O » gestisse un traffico ferroviario prevalentemente merci sulle sue linee che interessavano gli Stati dell'Ohio, Michigan e Virginia, non trascurò il servizio passeggeri che affidò alle « Hudson » fino alla loro sostituzione con mezzi mossi da motori a combustione interna.

Il modello propone una di queste « Hudson ».

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



1279



1273



1252

## 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 J3a che sommarono le doti velocistiche della J1a 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 stessate e la convogliava nel cassone del tender. Dato 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 molrici. 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

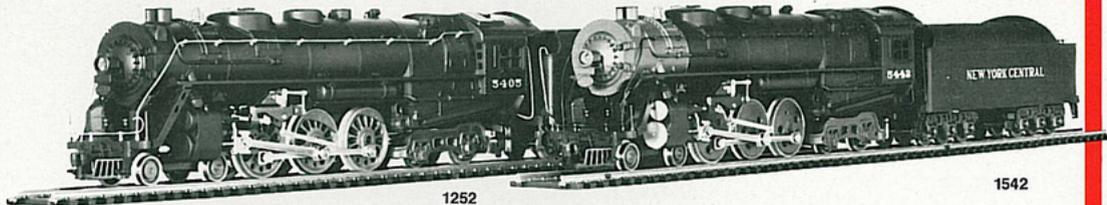
Locomotiva 4-6-4, n° 5442.

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

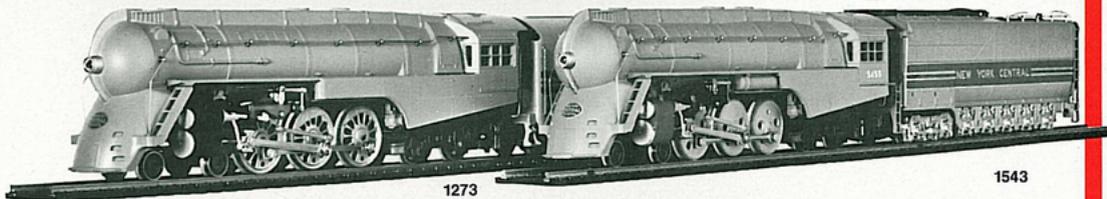
Locomotiva 4-6-4 n° 5453.

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



1273

1543

1285

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

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2700 di pag. «HO» 28 si può formare il convoglio «Crescent Limited».

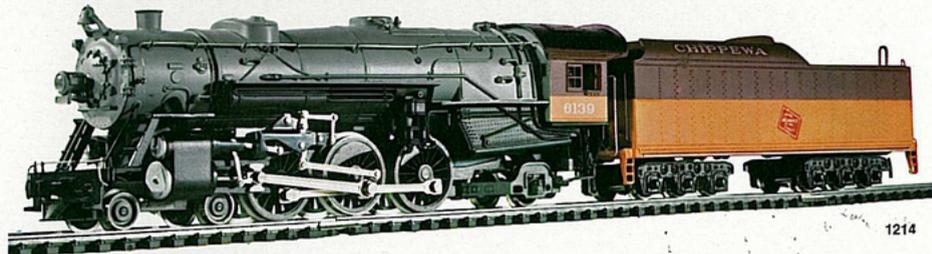


1285

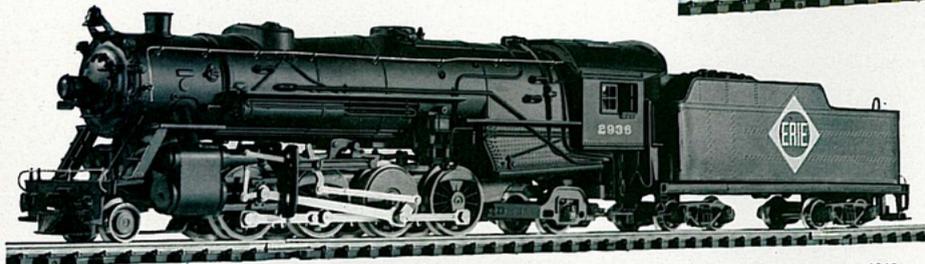
1214

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

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2713 di pag. «HO» 31 si può formare il convoglio «Chippewa Hiawatha Limited».



1214



1218

1218

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



1230

1230

Locomotiva a vapore, con tender, tipo Mikado 4501 della «Southern Railway». Nel 1911 la «Southern» ordinò la costruzione di 25 locomotive 2-8-2 alla Baldwin Locomotive Company che già nel 1897 aveva costruito per prima locomotiva con questo rodiggio per conto delle Ferrovie Giapponesi. Ecco perché ne scaturì il nome «Mikado» a designare questo particolare «arrangiamento» di assi portanti e motori per una locomotiva a vapore.

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

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

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

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

Lunghetta cm. 29.

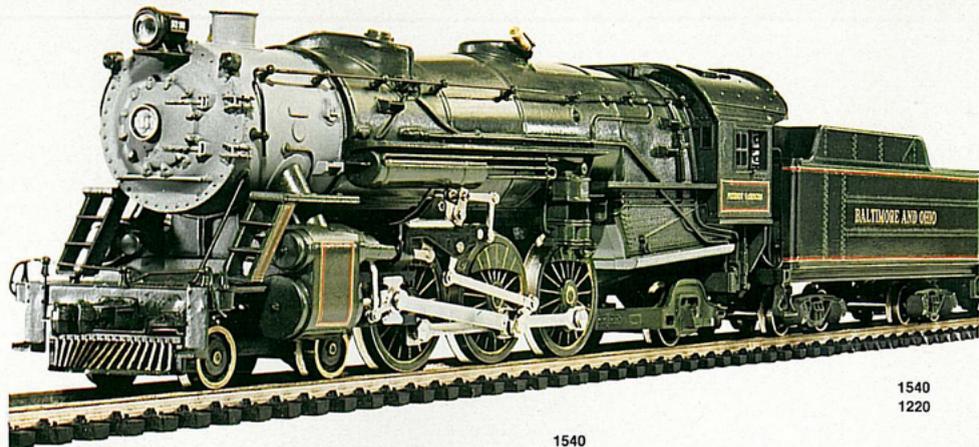
supermodello

## supermodello

Le locomotive del tipo « Pacific », rodiggio 4-6-2, vennero costruite in America in grande quantità a partire dal 1902 fino al 1930.

Progettate per il servizio passeggeri vennero pure usate per i convogli merci veloci: le locomotive « Pacific » furono, infatti, per parecchi anni l'espressione della velocità nel campo dei trasporti ferroviari e ciò fino all'entrata in servizio di altri tipi di motrici più potenti e « corsaiole ». Benchè largamente diffuse, si calcola che negli U.S.A. ne siano state costruite complessivamente 6800 unità, sembra che solamente sulla base dei progetti compiuti dall'USRA negli anni della prima guerra mondiale si giungesse ad una certa unificazione nelle costruzioni.

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



1540  
1220

1540

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della « Baltimore & Ohio ».

Nel 1927 la Compagnia « Baltimore and Ohio » pose in servizio un certo numero di locomotive di tipo Pacific destinate alla trazione dei convogli passeggeri sulle linee principali.

Ogni locomotiva della classe « President » venne dedicata ad un Presidente degli USA. Il suo nome venne riportato ai lati della cabina.

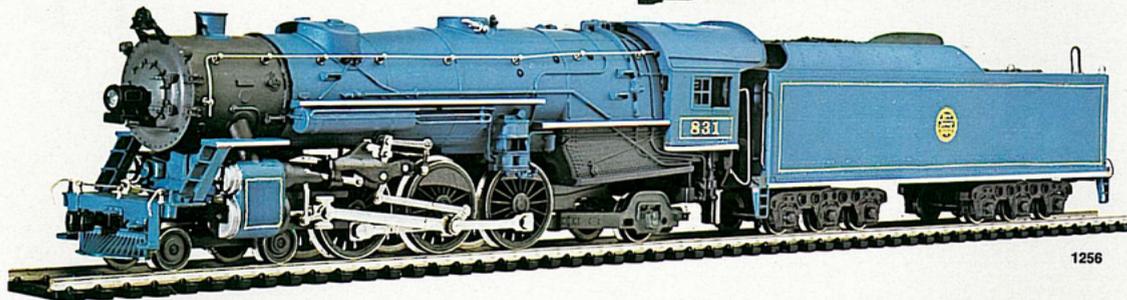
Il modello si riferisce al prototipo che era dedicato al Presidente « Fillmore ».

La coloritura è in verde-oliva con iscrizioni e filettature in oro.

Lunghezza del modello, munito di faro anteriore illuminato e di biellismo con distribuzione Baker, cm. 30.

1220

Locomotiva come la 1540 ma nella coloritura « royal blu e grigio ». Dedicata al presidente Washington.



1256

1530

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della « Chicago & Alton ». La potente locomotiva che trainava il treno « The Alton Limited » sulla relazione Chicago-St. Louis doveva essere adeguata, anche dal punto di vista estetico, alla grandiosità del convoglio. L'attraente coloritura, in marrone e rosso con iscrizioni in oro, davano alla motrice un aspetto lussuoso ed imponente.

Lunghezza del modello, munito di faro anteriore illuminato, di biellismo con distribuzione Baker e di tender di grande capacità su carrelli a tre assi, cm. 33.

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2683 di pag. « HO » 39 si può formare il convoglio « The Alton Limited ».

1256

Locomotiva a vapore 4-6-2 « Heavy Pacific » della « Central Railroad of New Jersey ».

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

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2684 di pag. « HO » 29 si può formare il convoglio « The Blue Comet ».



1530

1520

Locomotiva a vapore 2-8-4 « Berkshire » della Compagnia « Richmond, Fredericksburg and Potomac ».

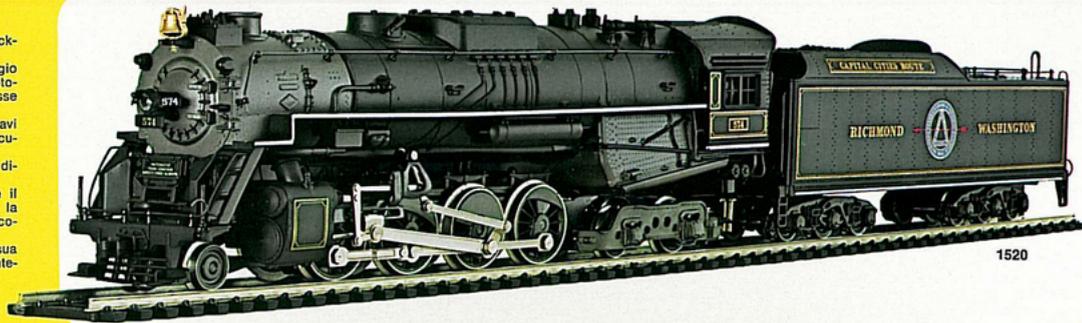
Nel lunghi quattro anni e mezzo della seconda guerra mondiale il tonnellaggio delle merci trasportate sulle linee della « Richmond, Fredericksburg and Potomac Railroad » quasi uguagliò il tonnellaggio complessivo delle merci mosse dall'inizio del secolo a tutto il 1941.

Le merci, le più disparate, venivano trasportate, negli anni di pace, con navi da carico in servizio costiero ma l'emergenza unita ad evidenti ragioni di sicurezza imposero il loro dirottamento su rotaia.

Il numero dei treni, nel 1943, quasi raddoppiò rispetto al 1941 ed i convogli divennero più lunghi e più pesanti.

Per far fronte alla impellente richiesta di nuovi e potenti mezzi di trazione il programma approvvigionamenti della « R. F. & P. » prevede l'acquisizione e la messa in servizio, nel 1943, di dieci locomotive veloci 2-8-4 « Berkshire » costruite dalla Lima Locomotive Works.

Il modello che propone il prototipo 574 entrato in servizio nel 1943 nella sua originale coloritura, dispone del sistema di distribuzione « Baker », faro anteriore illuminato e tender di grande capacità con carrelli « Buckeye ». Lunghezza del modello cm. 35.



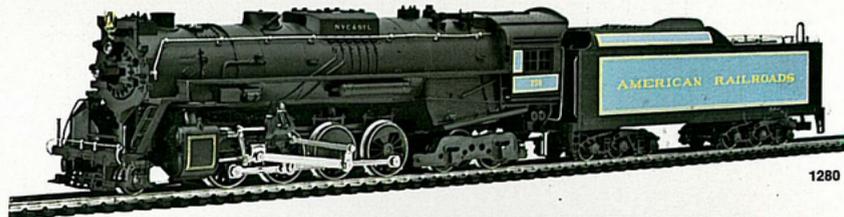
1520

1280

Questa locomotiva Berkshire riesumata dal deposito nel 1969 e, riverniciata in nero, azzurro e oro, venne usata per festeggiare con un treno speciale, il « Golden Spike », il centenario dell'allacciamento delle linee che provenienti da est e da ovest, attraversavano tutta l'America Settentrionale.

Quello stesso treno venne trainato anche da una modernissima locomotiva elettrica GG 1, anch'essa verniciata in azzurro e oro per l'occasione (vedi pag. « HO » 66). Il modello, con le stesse caratteristiche del 1244, monta però il gancio tipo americano NMRA.

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

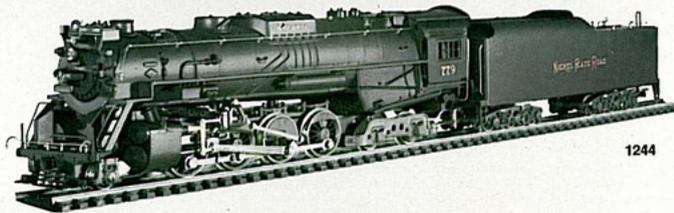


1280

1244

Locomotiva a vapore tipo « Berkshire » Classe S3 della « Nickel Plate Road ». Questo tipo di locomotiva, costruito in 80 esemplari dalla « Lima Locomotive Works » negli anni 1948-49 rappresenta la versione più moderna dei mezzi di trazione a vapore con rodiggio 2-8-4. Essenzialmente studiato per il traino di convogli merci, fu pure qualche volta adibito, per le sue doti di versatilità, al servizio passeggeri con convogli pesanti. Distribuzione tipo « Baker ». Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 35.

supermodello



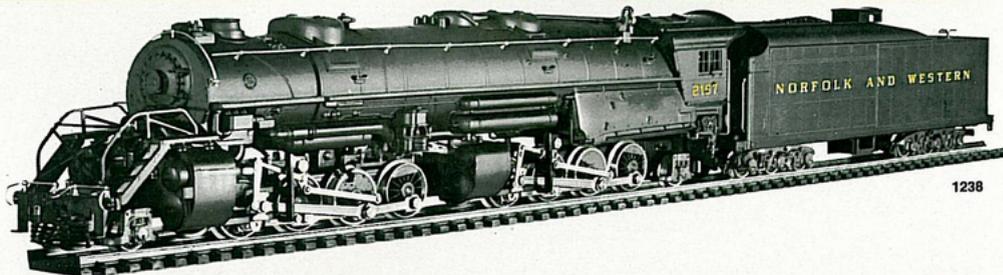
1244

1238

Locomotiva articolata tipo Mallet « Y6b » - Norfolk & Western -. Perfetta ed imponente riproduzione del prototipo n. 2187, prestigioso modello, unico nel suo genere. Motore di grande potenza munito di trasmissione pendolare, con giunti cardanici, che aziona i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Telaio metallico. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e docilità di comando sbalorditive; infatti, grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si iscrive perfettamente in curve con raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore. Bellissimo complesso e interamente funzionante. Tender con cartelli tipo « Buckeye ». Lunghezza della locomotiva con tender 40,5 cm.

Questo modello può essere girato sulla piattaforma girevole grazie a un dispositivo incorporato.

66 «HO»



1238



1265

1265

Locomotiva articolata a vapore, con tender, della Compagnia Ferroviaria americana « Baltimore and Ohio ». Rodiggio 2-8-8-0. Basate su di un progetto dell'USRA il gruppo di locomotive ED-5 della « B&O » vennero costruite tra il 1919 ed il 1920 dalla Baldwin Locomotive Co.

Esse disponevano di una distribuzione Baker ed il tender era a cassone cilindrico del tipo Vanderbilt.

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

Il modello è munito di un motore di grande potenza collegato ad una doppia trasmissione pendolare, con giunti cardanici, che aziona due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Telaio me-

tallico. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e docilità di comando sbalorditive; infatti, grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si iscrive perfettamente in curve con raggio di mm. 400. Illuminazione con fano anteriore. Biellismo completo e interamente funzionante. Lunghezza del modello cm. 40.

1248/3

Locomotiva articolata tipo « AC 11 » della « Southern Pacific Lines ». Imponente e perfetta riproduzione del prototipo n. 4274. Comunemente chiamata « Cab Forward » per la particolare disposizione della cabina situata nella parte anteriore. Questa soluzione venne adottata dalla « Baldwin » Locomotive Works » per alleviare le condizioni sfavorevoli di visibilità per il personale di macchina, dovendosi percorrere numerosissime gallerie sulle linee della Sierra Nevada. Rodiggio 4-8-8-2, motore di grande potenza munito di trasmissione pendolare con giunti cardanici azionante i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. Enorme potenza di trazione, grande scorrevolezza e docilità di comando. La particolare articolazione dei gruppi motori permette l'iscrizione in curve aventi un raggio di mm. 400. Illuminazione con fano anteriore, biellismo completo e funzionante: il tender è montato su carrelli tipo Buckeye.

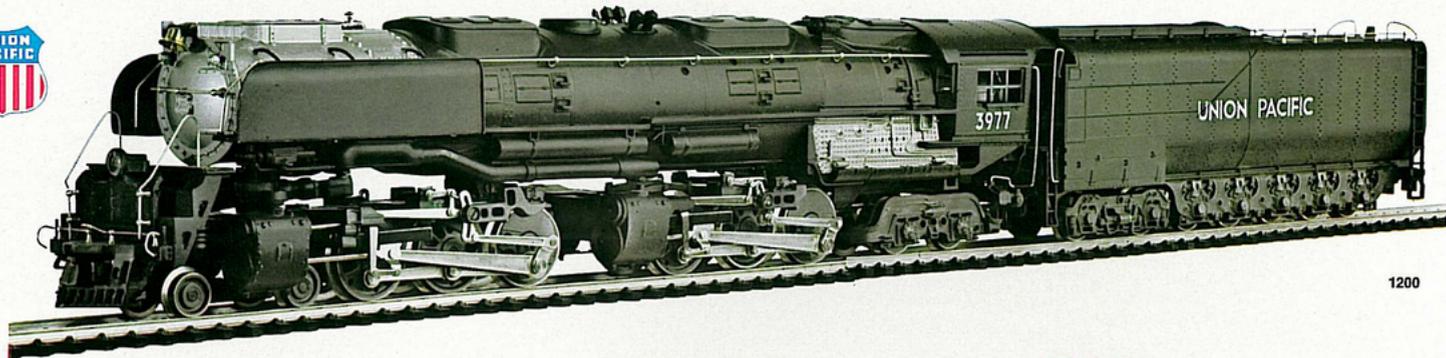
Lo schema di verniciatura bicolore, caratterizzato dalla coloritura in grigio-alluminio della zona camera fumo, dei bordi laterali del cinerario e della parte inferiore-anteriore della cabina, è quello del prototipo.

Le iscrizioni, accuratamente riprodotte, sono quelle caratteristiche della locomotiva dopo il 1947 allorchè la parola « Lines » fu tolta dalla originale precedente iscrizione sui lati del tender. Lunghezza del modello cm. 44.



1248/3

supermodello



1200

**supermodel** HO

1200

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

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

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

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

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

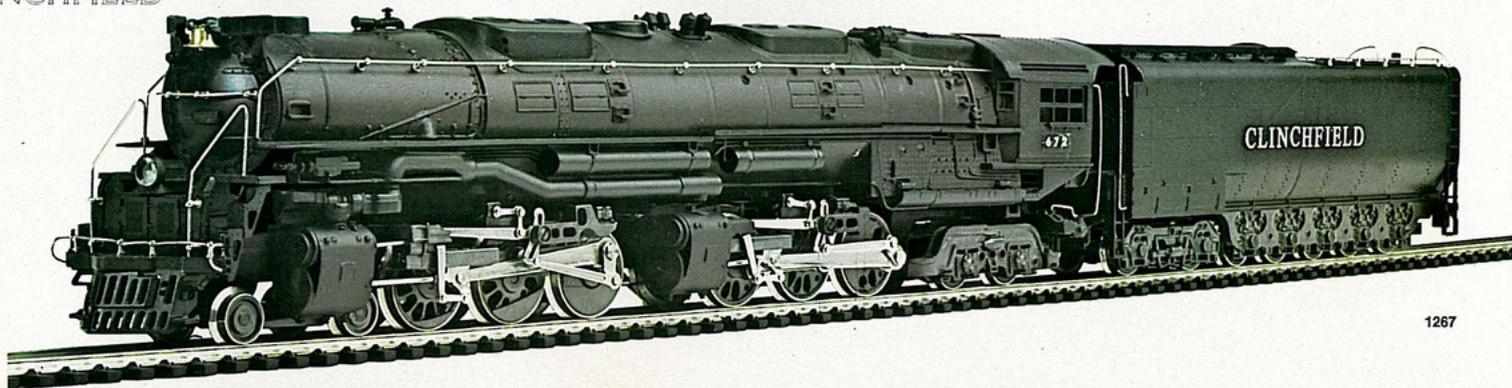
1267

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

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

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

CLINCHFIELD



1267



1268

**supermodello**

1268

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

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

Le locomotive «Challenger», studiate e prodotte originariamente

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

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

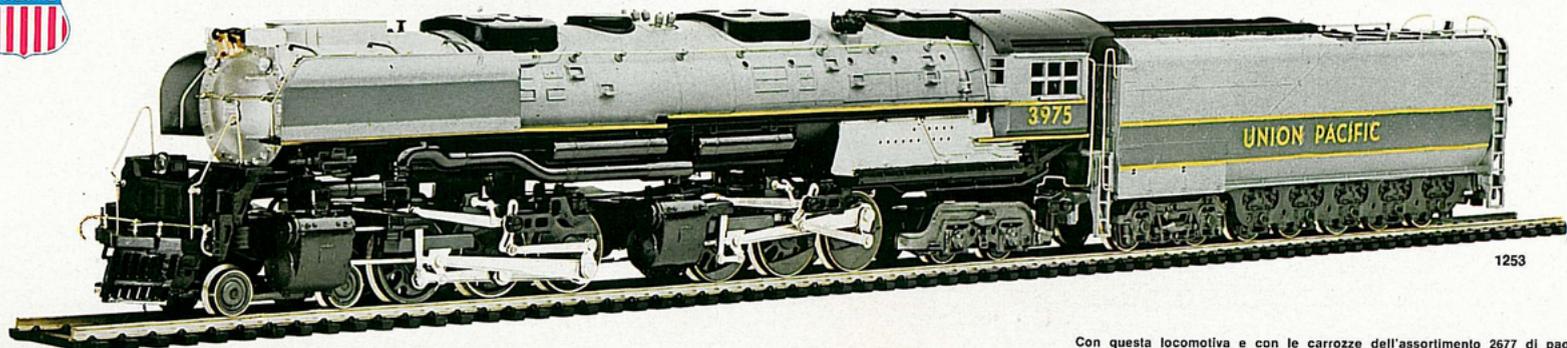
Docilità di manovra ed elevata forza di trazione sono punti di forza messi in evidenza dal potente motore di cui il modello è munito. Il faro anteriore, sistemato al centro del portellone d'accesso alla camera fumo, è illuminato. Il tender è montato su carrelli Buckeye. Lunghezza del modello cm. 42,5.

1253

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

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

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



1253

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2677 di pag. «HO» 24 si può formare il convoglio «Portland Rose».

Con questa locomotiva e con le carrozze dell'assortimento 2677 di pag. «HO» 24 si può formare il convoglio «The Portland Rose».



Locomotive a vapore 4-8-4 FEF 3 «Northern» della «Union Pacific Railroad»  
La prima locomotiva FEF 2 «800» tipo Northern venne costruita nel 1937 dalla ALCO, l'ultima, nella versione più moderna FEF 3, nel 1944.

Le loco della classe «800» vennero progettate essenzialmente per il servizio passeggeri con treni veloci potendo raggiungere, in normale servizio, la velocità di 100 miglia orarie (circa 160 Km/ora). Durante il periodo bellico, oltre al servizio passeggeri con convogli di truppe, svolsero pure quello merci per il trasporto dell'enorme massa di materiali bellici. A partire dal 1946, nel corso delle grandi revisioni, vennero loro applicate le «orecchie d'elefante», simpatico nomignolo dei grandi convogliatori per il fumo che avevano lo scopo di evitare che esso entrasse in cabina alorché le locomotive percorrevano una linea in discesa.

1527/1

Locomotiva a vapore 4-8-4 FEF 3 «836» della «Union Pacific Railroad».

Le locomotive 4-8-4 serie «800» vennero costruite in tre lotti ben distinti ed in tre epoche diverse. Le motrici con numeri da 800 ad 819 uscirono dalla ALCO (American Locomotive Company) nel 1937; quelle con numeri da 820 ad 834 nel 1939 ed infine quelle da 835 ad 844 nel 1944. Le locomotive del terzo lotto differivano dalle altre precedenti per alcuni particolari estetici tra cui, in modo evidente, il traversone anteriore «pilot» ottenuto in acciaio fuso con forma identica a quello in uso sulla Big Boy ed il fumaio a doppio scarico. Comune a tutte le motrici era invece il grande tender «Centioede». La Union Pacific impiegò questo tipo di locomotiva

solitamente per i treni passeggeri sulle relazioni Omaha, Neb., Cheyenne, Wyo., Denver, Col., Ogden e Salt Lake City, Utah e Huntington, Ore.

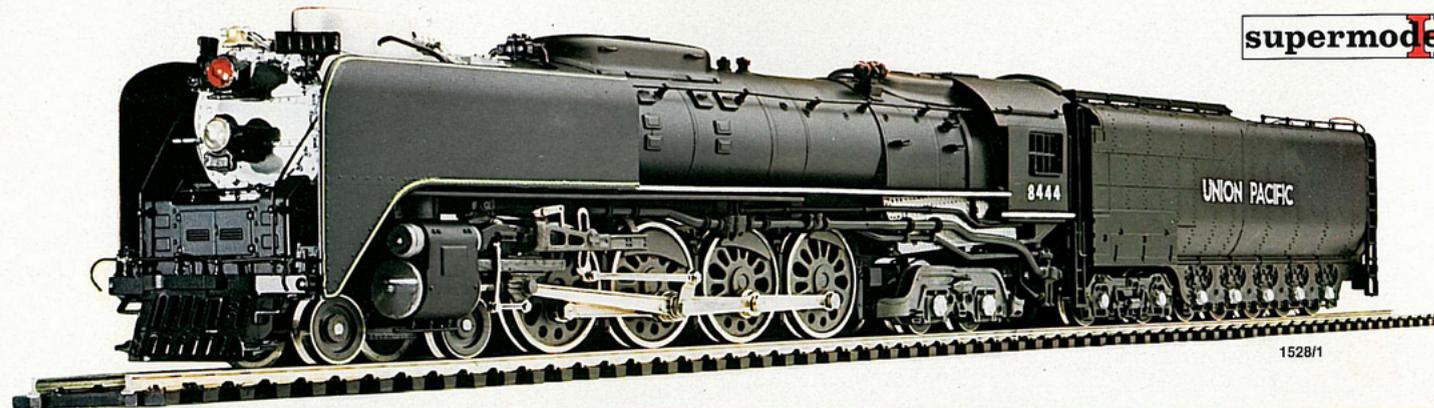
La coloritura bicolora grigia venne introdotta a partire dal 1946 per adeguare l'estetica della locomotiva alle carrozze pure bicolori, che entravano nella composizione dei convogli. Il modello, riprodotto il prototipo «836» è proposto nella caratteristica coloritura bicolora ed ha le stesse caratteristiche tecniche dell'art. 1528. Lunghezza del modello cm. 40,5.

1528/1

Locomotiva a vapore 4-8-4 FEF 3 «8444» della «Union Pacific Railroad».

La «844» fu l'ultima locomotiva a vapore che la Union Pacific mise in servizio, è forse per questo che essa è tutt'ora mantenuta in servizio sia pure per occasioni particolari. Immatricolata come «844» ed appartenente perciò alla famosa classe «800» venne posta in servizio nel Dicembre 1944. Nel corso della sua lunga carriera nel servizio passeggeri la «844» trainò importanti e conosciuti convogli quali: «Overland Limited», «Portland Rose», «Pacific Limited». Nel 1962 il numero «844» venne cambiato in 8444 perché una nuova locomotiva diesel fu immatricolata con «844». Attualmente la «8444» è dislocata presso il deposito di Creyenne, Wyo., e di sovente viene «accesa» per treni speciali di appassionati di ferrovia.

Il modello riproduce il prototipo «8444» nella attuale coloritura nera. Esso, come del resto tutte le locomotive della classe «800», è munito del tender «Centioede» identico a quello delle «Big Boy». Il faro anteriore è illuminato ed il bellissimo di comando della distribuzione è completamente funzionante. Lunghezza del modello cm. 40,5.



supermodello

1254/3

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

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 inscrivere perfettamente in curve aventi raggio di mm. 400. Faro anteriore illuminato. Bellissimo interamente funzionante. Tender tipo "centipede". Lunghezza cm. 47,5.

## BIG BOY



1254/3

1254/2

Locomotiva articolata, a vapore, «Big Boy» per treni merci pesanti. Un primo gruppo di venti locomotive, con rodiggio 4-8-8-4, vennero consegnate, nell'autunno del 1941, alla «Union Pacific» dalla ditta costruttrice, American Locomotive Company. Un secondo gruppo di cinque macchine venne consegnato nel 1944. Tra tutte le motrici articolate, a semplice espansione, la 4-8-8-4 era la «più grande» in tutti i sensi: dimensioni, peso, potenza e velocità. Il nome «Big Boy», che in modo appropriato sintetizza tutte queste qualità, venne subito adottato per indicare questo tipo di locomotiva e pare che il nomignolo tragga origine da una scritta, fatta con gesso da uno sconosciuto meccanico dell'ALCO, ed apparsa un bel mattino sul portellone della camera fumo del prototipo 4000. Queste locomotive erano capaci di una velocità di 80 miglia orarie (130 Km/ora) e la loro massima potenza, di oltre 7000 HP, era sviluppata alla velocità di 30 miglia orarie (48 Km/ora).



1254/2

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

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. Rodiggio 4-8-8-4, motore di grande potenza collegato ai due gruppi motori di quattro assi ciascuno per mezzo di trasmissione pendolare con giunti snodati. Enorme potenza di trazione. Pur trattandosi di locomotiva di eccezionale lunghezza, può inscrivere perfettamente in curve aventi raggio di mm. 400. Faro anteriore illuminato. Bellissimo interamente funzionante. Tender tipo «Centipede». Lunghezza cm. 47,5.

supermodello

1536

Locomotiva a vapore, con tender, 2-10-2 Classe S1a N° 6200 della «Baltimore and Ohio». Le S1 disponevano di distribuzione «Baker» ed erano munite di preriscaldatore d'acqua. Il caricamento del carbone nel focolaio avveniva meccanicamente a mezzo di «stoker» (coclea) azionato da un motore a vapore. Il tender, di grandi capacità, era del tipo «Vanderbilt».

Tutte le 125 locomotive di questa 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 prestava 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 S1a 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 bordino, come sul prototipo, per consentire l'iscrizione della macchina nelle curve a raggio ridotto.

Il bellissimo e distribuzione sono completamente funzionanti. Il faro è illuminato. I carrelli del tender «Vanderbilt» sono del tipo «Commonwealth» a tre assi. Lunghezza cm. 36.



1536



1283

1283

Locomotiva a vapore con tender della Compagnia ferroviaria americana «Atchafalaya Topeka and Santa Fe». Rodiggio 4-6-2 «Heavy Pacific». Distribuzione sistema Baker. Il modello, munito di faro anteriore con illuminazione, è particolarmente adatto per il traino del convoglio passeggeri «California Limited» composto dalle carrozze 2716 - 2732 - 2717 - 2718 - 2743 illustrate alla pagina «HO» 97 ed appartenenti alla stessa «Santa Fe». Lunghezza del modello cm. 33.

1538

Locomotiva a vapore con tender n° 3385 della Compagnia ferroviaria americana «Great Northern». Rodiggio 2-8-2 «Heavy Mikado». Distribuzione sistema Walschaerts.

Il prototipo n° 3385, cui si riferisce il modello, dispone di un tender a struttura tubolare tipo «Vanderbilt». I carrelli sono a tre assi.

Il faro anteriore della locomotiva è illuminato.

I colori sono il verde e nero con iscrizioni argento.

Lunghezza del modello cm. 33.



1537

“1983”



1538

“1983”

1537

Locomotiva a vapore con tender n° 3380 della Compagnia ferroviaria americana «Great Northern».

Questo tipo di motrice, con rodiggio 2-8-2 «Heavy Mikado» — veniva quasi esclusivamente utilizzato per la trazione dei convogli merci. Il prototipo n° 3380 disponeva di un tradizionale tender a cassone. Il bellissimo ha la distribuzione sistema «Walschaerts». Il faro anteriore è illuminato.

Lunghezza del modello cm. 29.

## Locomotive elettriche e diesel americane

1664

Questi favolosi locomotori elettrici G.G. 1 della Pennsylvania R.R. costruiti tra il 1934 e il 1943 sono tra i più potenti mezzi di trazione mai costruiti nel mondo. La carrozzeria è stata disegnata dal noto stilista Raymond Loewy, la costruzione dell'equipaggiamento elettrico affidata alla General Electric ed alla Westinghouse, la parte meccanica alla Baldwin Locomotive Works ed alla sua filiale General Steel Castings Corporation. Il montaggio finale invece venne eseguito dalla General Electric per le prime unità mentre per tutte le altre fu eseguito dalla Altoona. Fari frontali e pantografi funzionanti. Il modello si presta molto bene per il traino delle carrozze illustrate a pag. «HO» 99 (art. n. 2741/46/47) e a pag. «HO» 97 (art. 2723/24/25/26). Grazie ad un particolare sistema di snodi, malgrado la sua lunghezza, il modello può circolare anche sulle curve di 80 cm. di diametro.  
Lunghezza cm. 30.

1502

Nella primavera del 1969, la High Iron Company (un'Agenzia che organizza viaggi per appassionati di ferrovie) propose un viaggio speciale da New York a Promontory Point, nell'Utah, in occasione della cerimonia commemorativa del centenario della congiunzione delle due linee ferroviarie che, correndo attraverso tutto il territorio degli Stati Uniti, collegano la costa Ovest della Federazione a quella Est. Cento anni prima a Promontory Point, l'avvenimento era stato festeggiato piantando un chiodo d'oro, per unire l'ultima rotola. Bene! Analoga cerimonia era in programma, venne predisposto per questo un treno speciale, il «Golden Spike». Il treno partì da Harmon N.Y. per Kansas City al traino della locomotiva a vapore 2-8-4 n. 759 (modello 1280, pag. «HO» 66) riverniciata per l'occasione in nero ed azzurro, con la scritta in oro «American Railroad». Nel viaggio di ritorno la vaporiera cedette il posto al modernissimo G.G. 1 n. 4902, che la Penn Central aveva riverniciata per l'occasione su disegno dell'artista Robert Lorenz di Fremont nell'Ohio.  
Dopo il suo debutto con il «Centennial Special», il G.G. 1 n. 4902 continuò il suo servizio sulla linea New York - Washington.  
Il modello rappresenta esattamente quel G.G. 1 nella sua speciale colorazione.  
Lunghezza cm. 30.

1500

Locomotiva come la 1664 ma in colore verde scuro.  
Lunghezza cm. 30.

1504

Non si hanno informazioni precise sui motivi che nel 1955 indussero la Compagnia Pennsylvania Rail Road ad adottare per tre locomotive elettriche tipo G.G. 1 la colorazione argento con fascia rossa ed il grande emblema ombreggiato in nero. Probabilmente, ma è una supposizione, si era alla ricerca di un nuovo schema di verniciatura con colori vivaci. Il modello riproduce il prototipo 4866 nei suoi colori originali.  
Lunghezza cm. 30.

1503

Locomotiva elettrica 4-6-6-4 tipo G.G. 1 nei nuovi colori Amtrak. Si tratta della stessa unità n. 4902 che venne impiegata per il «Golden Spike Centennial Limited» nel colore azzurro (vedi art. 1502-1500). Recentemente è stata riverniciata con i colori della «Amtrak» argento, rosso e blu ed immatricolata con il numero 902. Amtrak è la denominazione di un nuovo Ente americano che gestisce il servizio passeggeri su linee appartenenti a diverse Compagnie ferroviarie dalle quali ha acquistato parte del materiale rotabile.  
Lunghezza cm. 30.

1832

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



1664



1502



1500



1504



1503



1832

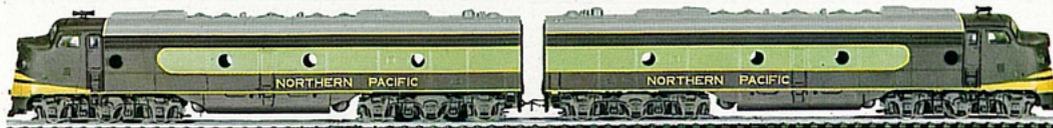
supermodel **HO**

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.

Altri costruttori quali: Alco, Baldwin, Lima e Fairbanks Morse erano in lizza per conquistare la parte rimanente del mercato. La produzione intensiva ed in serie fu un affare per la EMD che grazie al crescente successo nelle vendite, in breve tempo ammortò gli investimenti fatti. Il modello di maggior successo ed anche il più recente fu la E8 il cui apparato motore ar 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. Innumerevoli furono le Compagnie ferroviarie non solo nord-americane che posero in servizio queste unità; i modelli che proponiamo ne riproducono alcune, delle Compagnie più note.

1927

Coppia di locomotive diesel elettriche EMD E8 General Motors, nei colori della « Northern Pacific ». Realizzazione perfetta sulla base dei disegni originali del prototipo. Grande potenza di trazione. Faro e « number boards » illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Lunghezza cm. 50.



1927

1925

Coppia di locomotive diesel-elettriche EMD E8 General Motors, nei colori della « New York Central ». Unità di questo tipo svolgevano il servizio di trazione con i convogli « The 20th Century Limited » sulla relazione New York-Chicago. Con i loro potenti motori le EMD E8 GM possono trainare convogli su ogni tipo di percorso senza dover essere sostituite e da ciò deriva un risparmio di tempo notevole. Possono sviluppare una velocità massima di circa 150 Km/h. Faro anteriore e « number boards » illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 50.



1925

1926

Coppia di locomotive diesel-elettriche EMD E8 General Motors nei colori della « Atchison Topeka and Santa Fe ». Solitamente lo schema di coloritura che la AT&SF adottò per le proprie locomotive rende anche il modello molto attraente ed interessante. Faro anteriore e « number boards » illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 50.

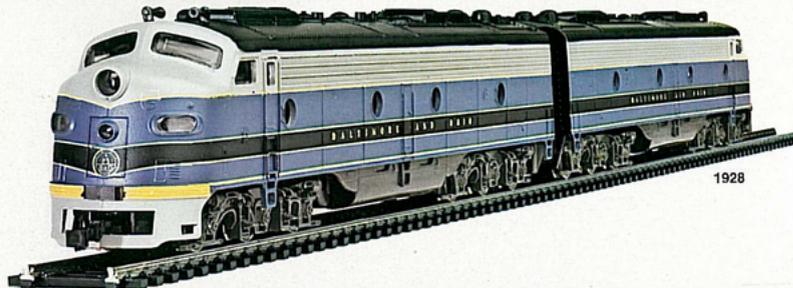
supermodello



1926

1928

Coppia di locomotive diesel elettriche EMD E8 General Motors nei colori della « Baltimore and Ohio ». Solitamente lo schema di coloritura dei convogli passeggeri era « pesante » in quanto formate da parecchie carrozze. Ciò richiedeva l'impiego di più motrici accoppiate in trazione multipla ove la conduzione era affidata all'unità di testa. Per semplificare le manovre e per evitare di « girare » la motrice, nel caso di trazione multipla si agganciavano « dorso a dorso » due locomotive munite entrambe di cabina di guida una delle quali, quella che si sarebbe trovata alla testa del treno, avrebbe ospitato il personale di macchina. Lunghezza complessiva del modello di doppia locomotiva, con faro anteriore e « number boards » illuminati e munita di un dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia, cm. 50.



1928

1929

Coppia di locomotive diesel-elettriche tipo Electro Motive Division E8 della General Motors. Il modello, nello schema di coloritura originale della Compagnia "Illinois Central", riproduce le unità motrici

del convoglio « The Panama Limited ». Elevata potenza di trazione. Faro e « number boards » illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Lunghezza complessiva delle due unità cm. 50.

supermodello HO



1929

1930

Coppia di locomotive diesel-elettriche tipo Electro Motive Division E8 della General Motors.

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.



1930

#### 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.

Benché 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.

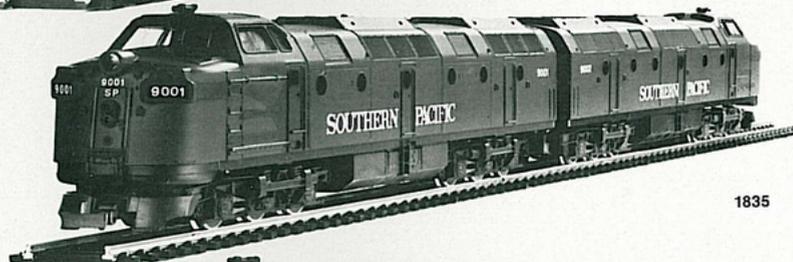
Lunghezza del modello composto dalle due unità cm. 50.

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" s'illuminano automaticamente secondo il senso di marcia.

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



1835



1834

# Classificazione delle locomotive

## LOCOMOTIVE A VAPORE

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

Rodiggio		Classificazione			Denominazione	Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese		< fronte	O asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese	
< o o		1 A	2-2-0	110	Planet	< o o o o	D	0-8-0	040	8-wheel switcher 8-Coupled	
< o o o		1 A 1	2-2-2	111	Jenny Lind, Buddicom	< o o o o o	D 1	0-8-2	041		
< o o o		2 A	4-2-0	210	Crampton	< o o o o o o	D 2	0-8-4	042		
< o o o o		2 A 1	4-2-2	211	Single Driver, Bicycle	< o o o o o o o	1 D	2-8-0	140	Consolidation	
< o o		B	0-4-0	020	4-wheel switcher, 4 wheeler	< o o o o o o o o	1 D 1	2-8-2	141	Mikado	
< o o o		B 1	0-4-2	021		< o o o o o o o o o	1 D 2	2-8-4	142	Berkshire	
< o o o o		B 2	0-4-4	022	Forney 4-Coupled	< o o o o o o o o o o	2 D	4-8-0	240	Twelve wheeler	
< o o o		1 B	2-4-0	120	Four wheeler	< o o o o o o o o o o	2 D 1	4-8-2	241	Mountain, Mohawk	
< o o o o		1 B 1	2-4-2	121	Columbia	< o o o o o o o o o o o	2 D 2	4-8-4	242	Pocono, Confederation, Niagara, Northern	
< o o o o o		1 B 2	2-4-4	122		< o o o o o o o o o o o o					
< o o o o		2 B	4-4-0	220	American	< o o o o o o o o	E	0-10-0	050	10-wheel switcher, 10-Coupled	
< o o o o o		2 B 1	4-4-2	221	Atlantic	< o o o o o o o o o	E 1	0-10-2	051	Union	
< o o o o o o		2 B 2	4-4-4	222	(Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia	< o o o o o o o o o o	1 E	2-10-0	150	Decapod	
< o o o o o o o						< o o o o o o o o o o o	1 E 1	2-10-2	151	Santa Fé, Lorraine	
< o o o o o o o o						< o o o o o o o o o o o o	1 E 2	2-10-4	152	Texas, Selkirk	
< o o o o o o o o o						< o o o o o o o o o o o o o	2 E	4-10-0	250	Mastodon	
< o o o		C	0-6-0	030	6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupled	< o o o o o o o o o o	2 E 1	4-10-2	251	Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain	
< o o o o		C 1	0-6-2	031		< o o o o o o o o o o o	F	0-12-0	060	Centipede	
< o o o o o		C 2	0-6-4	032	Forney 6-Coupled	< o o o o o o o o o o o o	1 F	2-12-0	160	Javanic	
< o o o o o o		1 C	2-6-0	130	Megui	< o o o o o o o o o o o o o	1 F 1	2-12-2	161		
< o o o o o o o		1 C 1	2-6-2	131	Prairie	< o o o o o o o o o o o o o o	1 F 2	2-12-4	162		
< o o o o o o o o		1 C 2	2-6-4	132	Adrialc	< o o o o o o o o o o o o o o o	2 F	4-12-0	260		
< o o o o o o o o o		2 C	4-6-0	230	Ten wheeler	< o o o o o o o o o o o o o o o o	2 F 1	4-12-2	261	Union Pacific	
< o o o o o o o o o o		2 C 1	4-6-2	231	Pacific	< o o o o o o o o o o o o o o o o o	2 F 2	4-12-4	262	Soviet	
< o o o o o o o o o o o		2 C 2	4-6-4	232	Baltic, Hudson						

Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	francese	
< o o + o o		B B	0-4-0+0-4-0	020+020	Alleghany Union Pacific, Challenger
< o o + o o o		B B 1	0-4-0+0-4-2	020+021	
< o o o o + o o o o		2 B 1 1 B 2	4-4-2+2-4-4	221+122	
< o o o o + o o o o		C C	0-6-0+0-6-0	030+030	Mallet (Articulated) Mallet (Articulated) Yellowstone
< o o o o o + o o o o o		1 C 3	2-6-0+0-6-6	130+033	
< o o o o o o + o o o o o o		2 C 2	4-6-0+0-6-4	230+032	
< o o o o o o o + o o o o o o o		2 C 1 1 C 2	4-6-2+2-6-4	231+132	Mallet (Articulated) Big Boy
< o o o o o + o o o o o		D D	0-8-0+0-8-0	040+040	
< o o o o o o + o o o o o o		1 D 1	2-8-0+0-8-2	140+041	
< o o o o o o o + o o o o o o o		1 D 2	2-8-0+0-8-4	140+042	Big Boy
< o o o o o o o o + o o o o o o o o		2 D 1	4-8-0+0-8-2	240+042	
< o o o o o o o o o + o o o o o o o o o		2 D 2	4-8-0+0-8-4	240+042	
< o o o o o o o o o o + o o o o o o o o o o		2 D 1 1 D 2	4-8-2+2-8-4	241+142	
< o o o o o o o + o o o o o o		1 E 1	2-10-0+0-10-2	150+051	
< o o o o o o o o + o o o o o o o o		(1 D) D+D1	2-8-0+0-8-0+0-8-2	140+040+041	Triplex

## LOCOMOTIVE ELETTRICHE E DIESEL

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

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

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

La tabella fornisce alcuni esempi esplicativi.

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

# Carri merce

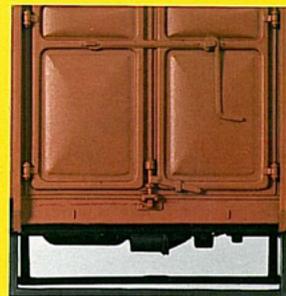
supermodello

I carri o vagoni merce, dall'inglese « wagon », denominazione usata in America anche per i carri dei pionieri, sono il settore più diversificato della produzione ferroviaria, dovendo trasportare le merci più diverse.

Naturalmente questa diversificazione si è sviluppata nel tempo.

All'inizio i vagoni non erano molto diversi dai carri e le merci vi venivano accatastate alla meglio. Esistono attualmente almeno 12 tipi base di carro merce, che vanno da quello a sponde fisse o ribaltabili al carro coperto, al carro pianale per il trasporto, ad esempio, di automobili, fino ai carri speciali più recenti, come i carri frigorifero o quelli per il trasporto di liquidi, di gas ecc.

L'assortimento RIVAROSSO in questo settore è molto ampio e consente la formazione di convogli molto vari e suggestivi.



## Carri merce italiani

2085

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

2083

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

2002

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

2039

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

2009

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

2003

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

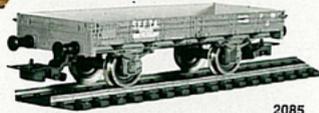
2041

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

2034

Carro merci coperto, a due assi, serie C 251 delle Ferrovie Nord Milano. Il prototipo di questo piccolo 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'operosa Milano. Il modello riproduce il prototipo così come era negli anni trenta. Le portiere laterali sono apribili. Lunghezza del modello cm. 8,4.

2063



2085



2009



2041



2039



2003



2034

2063

Carro coperto serie F della SEFTA (Società Emiliana di Ferrovie Tranvie ed Automobili) di Modena.

Nel 1982 è ricorso il cinquantenario d'inaugurazione di questa Ferrovia, ora

ATCM. Nel suo parco veicoli sono compresi un certo numero di carri coperti con cassa in legno.

Il colore è grigio con iscrizioni bianche. Lunghezza del modello cm. 11,2.

# Carri italiani coperti e refrigeranti

supermodello

2036

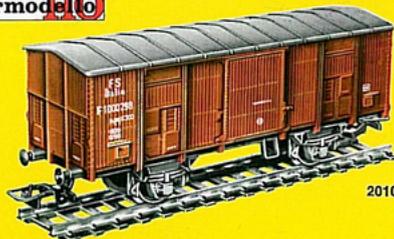
Carro chiuso tipo G delle F.S., con garitta, portiere apribili. Questo tipo di carro viene adibito al trasporto di merci o bestiame. Lunghezza cm. 12,4.



2036

2010

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



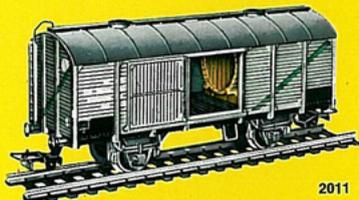
2010

2011

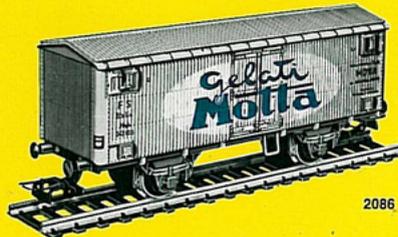
Carro coperto tipo Mva delle F.S. Nell'interno due serbatoi a botte. Questo tipo di carro è destinato al trasporto dei vini. Lunghezza cm. 11,2.

2086

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



2011



2086

2076

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



2092



2076

2092

Carro refrigerante tipo Hgm della Interfrigo immatricolato FS. Il carro è adibito al trasporto di derrate alimentari deperibili e, per la loro conservazione, deve essere rifornito di ghiaccio prima ed alle volte anche durante il viaggio di trasferimento. Il parco rotabile della Interfrigo, specializzata in questo tipo di trasporto, dispone di moltissimi carri che giornalmente percorrono le linee ferroviarie europee.

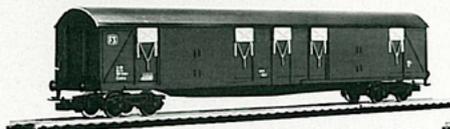
Il modello ha le iscrizioni caratteristiche disposte secondo il più recente schema. Lunghezza cm. 13.

## 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 ortofruticoli.

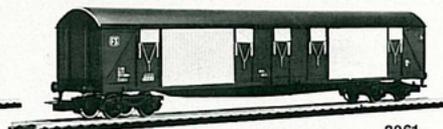
2060

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.



2060

N "1983"

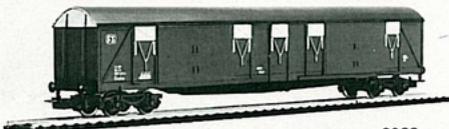


2061

N "1983"

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

N "1983"

supermodello

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.

78 "HO"

# Carri italiani serbatoio e per trasporto automezzi

2093

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



2093

2074

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



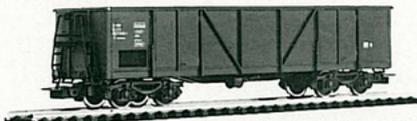
2074

2073

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



2073



“1983” 2070

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 alto al ribaltamento in testa; s = velocità fino a 100 km/h) ve ne sono quasi trecento che dispongono di un terrazzino, accessibile con scalette, slittato 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.



2101  
FOTO DAL VERO  
“1983”

2101

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

Ammontano già ad alcune centinaia 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 Cs2 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 Costamasnaga S.p.A. per conto delle FS. Lunghezza del modello cm. 16,7.



2091

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

2033

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

2100

Carro pianale a carrelli serie Poz delle FS per trasporto automezzi e veicoli in genere. Modello completo di semirimorchio furgonato CAMPARI. Lunghezza cm. 18,7.

supermodello

2088

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

2090

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



2090



2008

2008

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



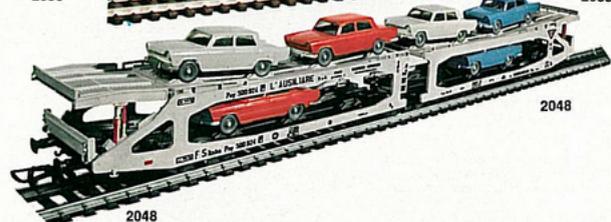
2033



2100



2088



2048

2048

Carro articolato per il trasporto autoveicoli, serie Pay delle FS. Il veicolo, di proprietà privata della Ausiliare S.p.A., è stato costruito dalle Officine di Costamasnaga. Il modello è completo di sei automobili amovibili. Lunghezza cm. 29,5.

## Carri italiani containers e pianali

### Carro nettabinieri

2082

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

2007

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

2014

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

2015

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

2094

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

2080

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

2079

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

2081

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

## Carri merce europee Tedeschi

2427

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

2078

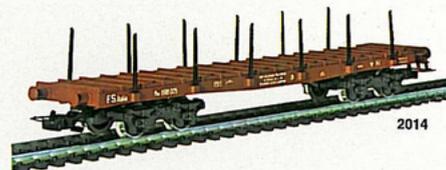
Carro refrigerante privato immatricolato dalle D.B. È attrezzato per il trasporto della birra «Spatenbräu» di Monaco. Lunghezza cm. 13.

80 "HO"

supermodello



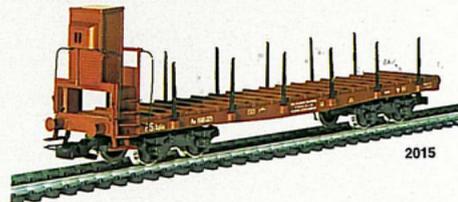
2007



2014



2094



2015



2080



2079



2081



2427



2078

2077

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

## Belga

2428

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

supermodello



2077



2428

## Swizzeri

2431

Carro frigorifero a carrelli e motocompressore della INTERFRIGO. Il carro dispone di un impianto autonomo di refrigerazione ed è quindi indipendente da impianti a terra per il rifornimento di ghiaccio.

I carrelli sono di tipo unificato. Lunghezza del modello cm. 26.

2433

Carro scoperto a sponde alte serie E delle Ferrovie Federali Svizzere.

Il modello propone un prototipo atto al servizio internazionale. I colori sono il classico rosso bruno con iscrizioni bianche. Lunghezza del modello cm. 12.



2433

## Francese

2089

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



2431

↑  
"1983"



2089



2432

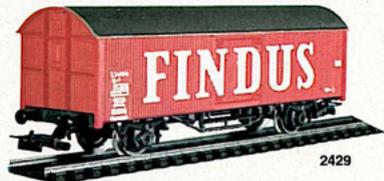
↑  
"1982"

2432

Carro refrigerante della Compagnia «Bell». La «Bell» dispone di carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari. Il prototipo reca iscrizioni «bilingue» ed è immatricolato dalla SBB CFF FFS. Lunghezza del modello cm. 13.



2087



2429

## Svedesi

2429

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

2430

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

2095

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



2430



2095

## Carri merce americani d'epoca

supermodello

2310

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



2310

2311

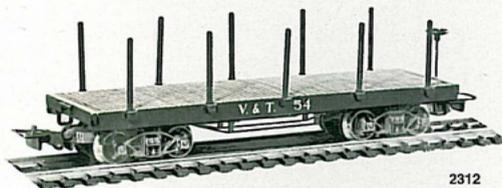
Carro coperto tipo Box della « California Fast Freight Line ». In colore giallo con tetto nero, scritte bianche. Lunghezza centimetri 14.



2311

2312

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



2312

2313

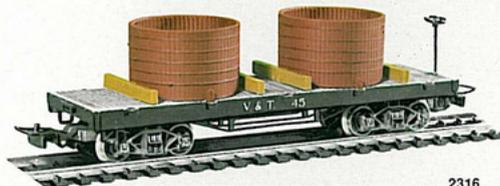
Carro aperto con sponde basse tipo Gondola della « Virginia & Truckee ». Pianale nero con sponde rosse, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



2313

2314

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



2316

2316

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



2314

2348

Carro aperto a sponde alte tipo Gondola della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fé ». Il modello propone un carro « old time » dalla caratteristica struttura in legno.

Carri di questo tipo trasportavano le merci più disparate quali ad esempio: carbone, ghiaia, casse, botti ecc.

Il pianale e le sponde sono in color bruno e le scritte in bianco e nero. Lunghezza cm. 14.



2348

2347

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



2347

2349

Carro speciale «Log buggie» per il trasporto di tronchi d'albero. Questi carri sono molto corti e quindi capaci di percorrere linee con curve a raggio molto stretto. I tronchi che costituiscono il carico sono di lunghezza determinata per essere collocati sul carrello della sega alla segheria. I carri sono chiamati familiarmente «buggies». Il corpo principale di questi veicoli è in legno, quindi facilmente riparabile in loco mentre i carrelli, assai semplici e senza problemi di manutenzione, sono i comuni «arch-bar». Le due rotaie

piazzate sul carro servono da guida per una gru montata su piccole ruote che le permettono di superare la breve distanza tra un carro e l'altro. La gru serve per caricare i tronchi sui carri mentre lo scarico avviene solitamente, allorché la teoria dei «buggies» percorre un tratto di binario con una delle due rotaie fortemente sopraelevata.

I tronchi ruzzolano giù per un pendio e cadono in uno specchio d'acqua dal quale, ripescati uno alla volta con un convogliatore, vengono avviati alla sega per il taglio. Il modello è lungo cm. 11.



2349

## Carri merce americani

2242

Carro aperto con sponde alte tipo «Gondola» della «Monon». Colorazione e scritte come da prototipo. Lunghezza del modello cm. 14,7.



2242

2254

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



2254



2250

2250

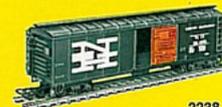
Carro aperto con sponde alte tipo Gondola della «Union Pacific». Colorazione e scritte come da prototipo. Lunghezza centimetri 14,7.

2239

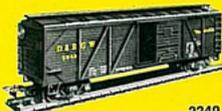
Carro coperto tipo Box «Canadian National». Lunghezza centimetri 14,9.



2239



2238



2240

2238

Box «New Haven». Lunghezza cm. 14,9.

2240

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

supermodel



2263

2263

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

2259

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



2259

2318

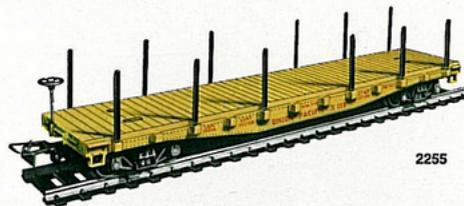
Carro tipo Reefer della «Miller High Life». Lunghezza cm. 14,9.



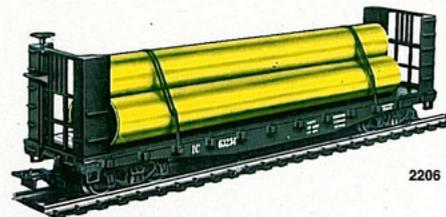
2318

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

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



2255



2206

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

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



2299

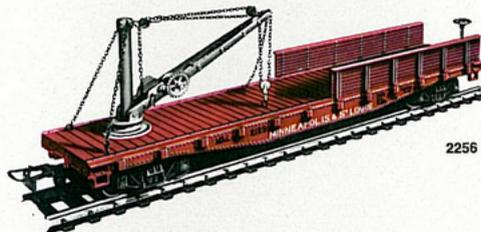


2306

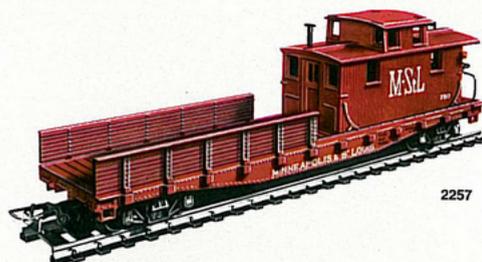
## supermodello

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

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



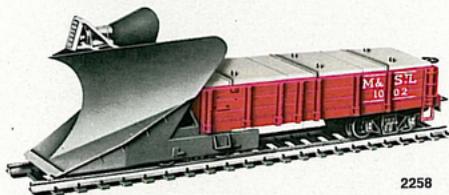
2256



2257

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

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



2258



2307

## 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. Mavediamo, 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 merci 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.

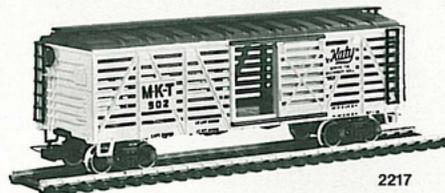
2201

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.

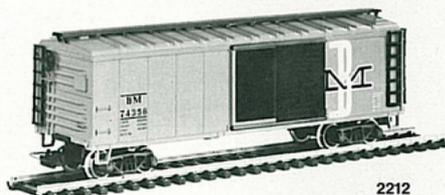
supermodello



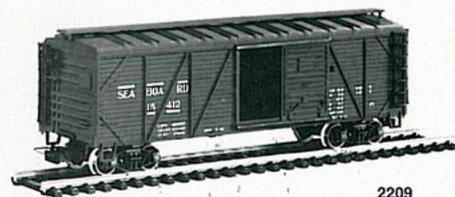
2217



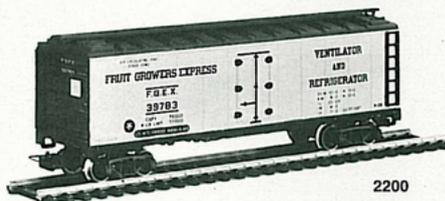
2213



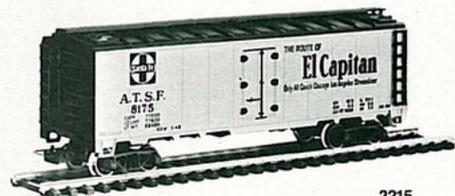
2212



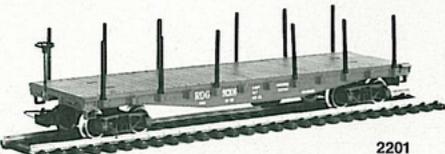
2209



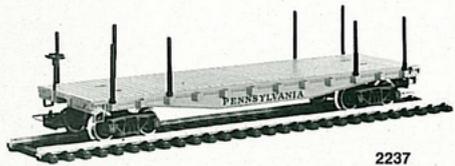
2200



2215



2201



2237

**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 sbalzi 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



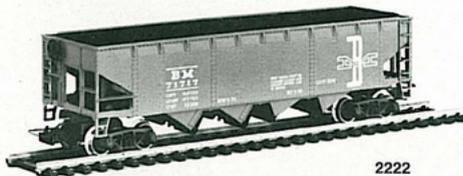
2220



2261



2221



2222



2223



2229



2231

# Carrozze

supermodel 

Oggi nel linguaggio comune, quando diciamo pullman intendiamo per lo più un'autocorriera, di solito usata per i lunghi percorsi e viaggi turistici, senza pensare che Pullman è il nome dell'uomo che nel 1858 costruì negli Stati Uniti le prime vetture passeggeri con delle vere comodità. Sempre dovuta a Pullman, la prima carrozza-letto è del 1865 e del 1867 quella con letti e ristorante.

Quanta strada dai primi anni, in cui i passeggeri di prima classe viaggiavano su vetture che ricordavano le antiche diligenze, mentre quelli di terza dovevano addirittura sopportare le intemperie su carrozze completamente scoperte.

E il riscaldamento? Ebbene i passeggeri delle prime linee ferroviarie, alle stazioni dovevano comprare l'acqua calda per riempire i loro scaldapiedi!



## 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 questa serie hanno svolto un prezioso ed insostituibile servizio nei convogli che, sulle linee sociali della 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 finemente traforate sulle piattaforme d'estremità, le ruote a razze di disegno originale e gli scarichi per le lampade 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 1° Classe, del tipo unificato serie Axx 50 83 10-88 016-8 delle FS. Principalmente allo scopo di sperimentare un nuovo tipo di vernice, più elastica e meno soggetta a scolorirsi 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 Axx 52000 riverniciata 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 «beccamomo» nella stazione di Rimini. Se poi tale coloritura verrà adottata nel 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 «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 30.



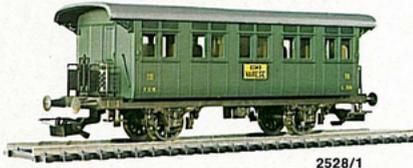
2585



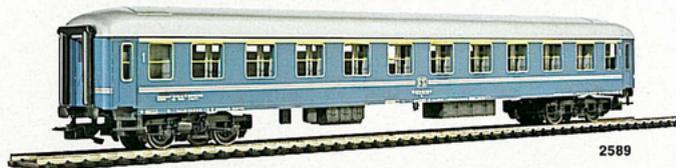
2584



2529/1



2528/1



2589

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

2509

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

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

2507

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

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

2508

Carrozza di 2° classe, serie Bz F.S.

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

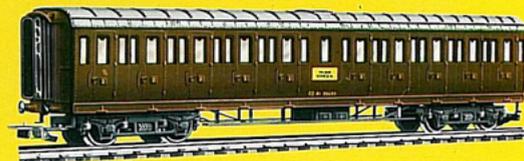
supermodello



2509



2507



2508

2512

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

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

2510

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

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

2511

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

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



2512



2510



2511

Queste carrozze a carrelli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. art. 14913

## supermodello



2563

**2563**  
Bagagliaio a due assi serie Di delle FS verniciatura grigio ardesia. Tipico bagagliaio italiano da impiegare in composizione con i treni merci o viaggiatori su linee secondarie. Lunghezza cm. 13,8.



2505

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

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



2514 2506

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

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

**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.

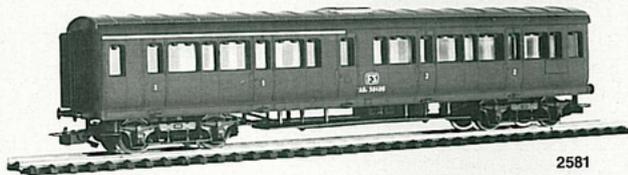
Il tipo di carrozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz (3ª classe) tipo 1928 (anni di costruzione 1928 e 1931). I posti disponibili su questa caratteristica carrozza tutta aperta sono complessivamente 78 su sedili in legno affacciati. I carrelli, tipici dell'epoca, sono del tipo AA FS.

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.

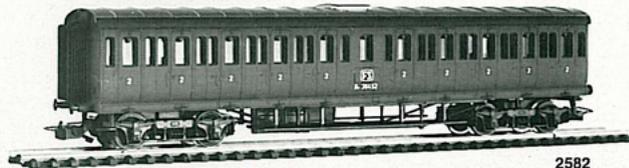


2580



2581

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



2582

2545

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



2545



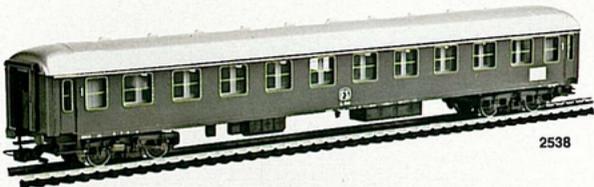
2554

2554

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

2538

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



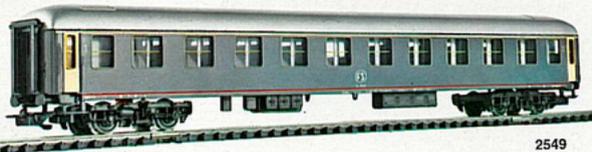
2538

2530

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



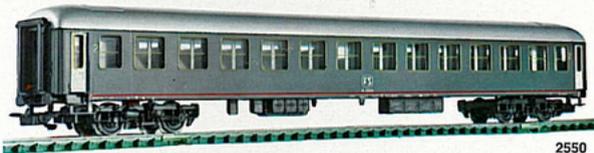
2530



2549

2549

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



2550

2550

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

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.

**supermodello**



2540 2548

2548

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

2540

Bagagliaio serie Dz delle Ferrovie dello Stato. Modello come l'articolo 2548 senza il dispositivo acustico. Lunghezza del modello cm. 30.



2560

2560

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

2560

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



2556



2574



2575

**2574**  
Carrozza passeggeri italiana di 1° Classe di tipo unificato serie Azx delle FS.

Le apparecchiature sottocassa sono esternamente protette da carenature laterali longitudinali.

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

supermodello

## Carrozze tedesche

**2575**  
Carrozza passeggeri italiana di 2° Classe di tipo unificato serie Bzx delle FS.

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

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



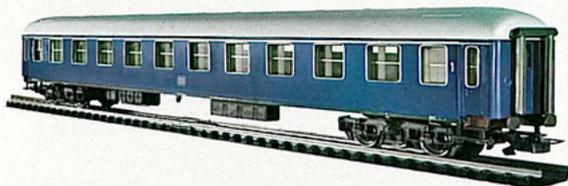
2918

**2918**  
Carrozza di 2° classe per treni internazionali serie Büm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, con i colori e le scritte originali, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30.

**2921**  
Carrozza mista 2° classe - buffet, tipo BR buüm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Carrozzeria bicolore rosso-granata-verde con scritte originali. Modello completo di arredamento interno per entrambe le sezioni: passeggeri con scompartimenti di 2° classe e bar-ristorante con cucina-bar e tavolini per le consumazioni. Lunghezza cm. 30.



2921



2917

**2917**  
Carrozza di 1° classe per treni internazionali, serie Aüm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, decorato nei colori e con le iscrizioni originali, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 30.



2925



2915

**2915**  
Bagagliaio per treni rapidi e diretti serie Düm delle D.B. (Deutsche Bundesbahn). I carrelli sono del tipo Minden Deutz 50. Colori e scritte originali. Lunghezza cm. 30.

**2924**  
Carrozza tipo Aüm di 1° classe delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi. La carrozza è presentata nel nuovo schema di verniciatura di recente apparso nelle D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



2924

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



2927

**2925**  
Carrozza tipo Büm di 2° classe delle Deutsche Bundesbahn per treni rapidi nei nuovi colori delle D.B. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.

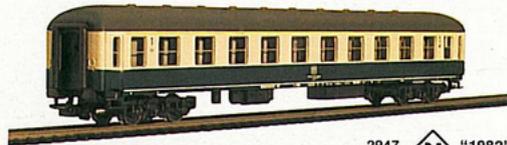
Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.



2946  "1982"

**2946**  
 Bagagliaio per treni espressi serie Düm delle «Deutsche Bundesbahn». Le DB stanno estendendo a buona parte dei veicoli per treni viaggiatori lo schema di coloritura blu oceano-crema e tetto grigio. Il modello propone un bagagliaio in questa recente livrea.  
 Lunghezza cm. 30.

supermodel 



2947  "1982"

**2947**  
 Carrozza viaggiatori di 1ª classe pre treni espressi delle «Deutsche Bundesbahn». Modello con caratteristiche tecniche simili all'art. 2948. Lunghezza del modello cm. 30.

**2948**

Carrozza viaggiatori di 2ª classe per treni espressi delle «Deutsche Bundesbahn». Il modello completo di allestimento interno, dispone di carrelli «Minden Deutz». La coloritura segue lo schema, blu oceano-crema e tetto grigio recentemente introdotto. Lunghezza del modello cm. 30.



2948  "1982"

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.



2931  "1983" 2935  "1983"

**2931**

Carrozza viaggiatori tipo «Standard corridor stock» della «London Midland and Scottish Railway» n° di servizio 14289. Trattasi della tipica carrozza di 3ª classe che entrava nella composizione del treno «Royal Scot» ma il suo impiego venne esteso ad altri convogli. Il modello completo di allestimento interno, ha una lunghezza di cm. 22,5.

**2935**

Modello di carrozza «Standard corridor stock» della L.M.S. con numero di servizio 14250. Caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 2931.

## Carrozze inglesi

**2933**

Carrozza di 1ª classe con scompartimenti e salone della «London Midland & Scottish Railway» n. di servizio 15933.

Questa carrozza fu, assieme ad altre, quasi la prima a disporre di ampi finestroni dal lato corridoio.

Costruita nel 1928 per l'immissione nel treno «Royal Scot» in seguito entrò nella composizione con altri prestigiosi convogli dell'epoca.

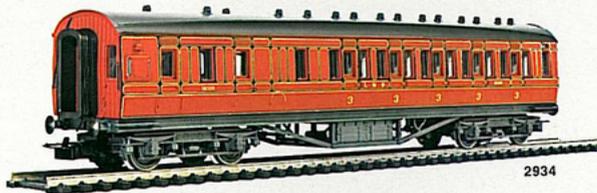
Il modello, particolarmente curato nei minimi dettagli ivi compresa la raffinata e dettagliata decorazione esterna, reca il numero di servizio 15933. Lunghezza cm. 22,5.

**2932**

Carrozza di 1ª classe con scompartimenti e salone della «London Midland & Scottish Railway».

Modello simile al 2933 ma recante il numero di servizio 15604 per consentire, nel rispetto della realtà, la sua collocazione nella composizione del treno che già comprende l'altra carrozza di 1ª classe e viceversa. Lunghezza del modello cm. 22,5.

Per ottenere un effetto più realistico le carrozze 2932 - 2931 - 2934 - 2935 - 2933 e le altre del convoglio «The Royal Scot» contenute nelle confezioni 312, 328, 329, 331, 2937, possono essere illuminate, con il sistema a luminosità costante D.I.C. art. 14913.



2934

**2934**

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 gli scomparti 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.



2933

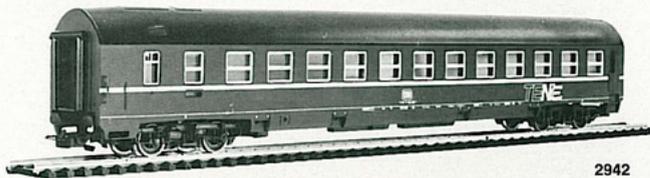


2932

Le carrozze numero 2934, 2931, 2935, 2932, 2933 servono per allungare i relativi convogli «Grandi Treni Internazionali».

2942

Carrozza con letti "TEN" "Trans Euro Nacht" delle DB. L'esplicitamento del servizio con carrozze con letti avviene da qualche anno con veicoli che sono stati acquistati dalle diverse Amministrazioni Ferrovie Europee ivi comprese la "Deutsche Bundesbahn". La conduzione del servizio, cioè il personale addetto, dipende dalla CIWL. Il modello propone il prototipo WLABmh delle DB che ha la caratteristica coloritura rossa, con iscrizioni in bianco avario, 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.



2942

2573

Carrozza con letti «TEN» - «Trans Euro Notte» delle FS. Un certo numero di carrozze con letti serie MU della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto e del Turismo» sono passate in proprietà dell'amministrazione delle FS mentre la conduzione del servizio è rimasta alla CIWL. La coloritura esterna, le iscrizioni e la marcatura codificata sono state cambiate. È apparsa, quale particolare più evidente, la caratteristica dicitura bilingue «TEN». Il modello propone una di queste carrozze che in origine recava il numero di servizio 4811 CIWL ed ora la marcatura 71 83 72 80 528-7 FS. Completa di arredamento interno, la carrozza è munita di carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.



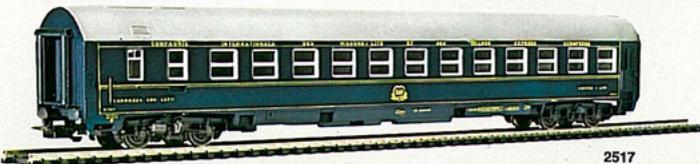
2573



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

2517

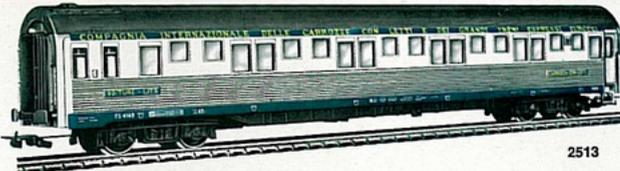
Carrozza con letti serie M, riprodotta dal più recente tipo della C.I.W.L., modello verniciato nel caratteristico colore blu, con scritte e fregi originali. Completo di arredamento interno. Il prototipo, realizzato dalla FIAT Divisione Ferroviaria, è in servizio sulle principali linee europee. Lunghezza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



2517

2513

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



2513

2907

Carrozza con letti del tipo Lx «U.S. Army» della «Compagnia Internazionale dei vagoni letto». Il prototipo, nell'immediato dopoguerra, venne utilizzato dalle truppe americane per il trasporto esclusivo del personale militare tra la

Francia e le «zone» dell'Europa centrale allora occupate dalle Forze Alleate. Sui fianchi delle carrozze «Lx», dopo aver rimosso momentaneamente il caratteristico fregio a girlandina, venne applicata una coloratissima insegna.

Queste carrozze entrarono nella composizione del convoglio «MOZART» che collegava Parigi ad importanti città del centro Europa. Lunghezza del modello cm. 27.



2907

HO "1982"

supermodello

2919

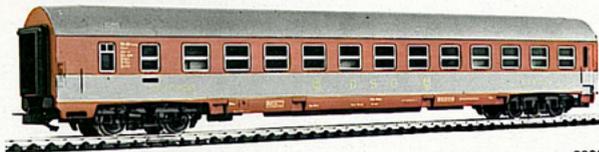
Carrozza con letti, per traffico interno, tipo WLA Bum della DSG (Deutsche Schlaf und Speisewagen Gesellschaft). Carrelli tipo Minden Deutz 50. Il modello, nel colore rosso-granata con filettature gialle come l'originale, è completo di arredamento. Lunghezza cm. 30.



2919

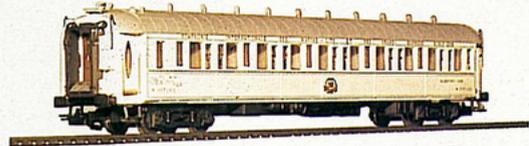
2926

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



2926

2912 "1983"



2912

Carrozza con letti della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Un certo numero di carrozze con letti vennero destinate ai treni delle Ferrovie Egizie. Essi entravano nelle composizioni dei convogli che collegavano il

Cairo a Luxor. Caratteristiche, oltre alla coloritura bianca avente lo scopo di attenuare il forte calore solare, sono le iscrizioni in arabo. Il modello, completo di allestimento interno, ha una lunghezza di cm. 27.

HO "1982"

## CARROZZE CIWL

supermodello

2587

Carrozza o furgone bagagliaio n° 1269 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Per i «Grandi Espressi 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 ai treno o quelli dei vagoni ristorante. Il furgone 1269 appartiene alla serie di veicoli dal 1263 (il modello riprodotto questo prototipo è 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 costruiti dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co. Ltd.» di Saitley-Birmingham vennero dipinti secondo uno schema di coloritura che a secondo 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 1° Classe n° 4029 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Il prototipo, costruito in Inghilterra dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co.» di Saitley, 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 per adeguarle allo stesso schema 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 2° classe, colorate in blu e avorio 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. L'allestimento interno di gran lusso è corredato dalle piccole «abatjour» 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. 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 «Pennysylvania» 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 marcatura unificata divenne 51 66 08 80023-5 ma il numero d'origine non venne tolto; infatti esso rimase «cancellato da un tratto» sulla targ. RIC. È tuttora circolante sulla rete nazionale FS.

Il modello, fedele riproduzione del prototipo nella sua versione del 1965, dispone di un'allestimento interno comprendente 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.

2922

Carrozza ristorante «MITROPA» W R 4 U. Come per le carrozze con letti anche per alcune carrozze ristorante venne attuato il trasferimento dalla CIWL all'organizzazione tedesca MITROPA. La coloritura e le iscrizioni vennero modificate ed adeguate alle nuove esigenze d'impiego. Il modello, completo di allestimento interno, è lungo cm. 27.

2923

Carrozza con letti «MITROPA» W L 4 A. Nell'anno 1942 un certo numero di carrozze con letti della CIWL vennero «trasferite» all'autorità ferroviaria tedesca che le inserì nel parco MITROPA. Alcune di esse vennero riverniciate nel color rosso amaranzo con iscrizioni in color giallo ocra. Sul loro fianchi apparvero, oltre alla scritta «MITROPA», anche gli emblemi di questa organizzazione e di nuovi numeri d'identificazione. Il modello, completo di allestimento interno, ha una lunghezza di cm. 27.

2592 - Modello analogo all'articolo 2586 ma privo d'illuminazione.

2594 - Modello analogo all'articolo 2588 ma privo d'illuminazione.

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

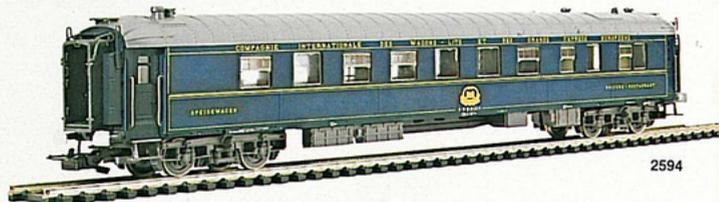


2587



2592

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



2594

Le carrozze N° 2592 - 2591 - 2923 possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. art. 14916.



2922

“1982”



2922

“1982”

Le carrozze N° 2578 - 2593 - 2590 - 2594 - 2922 possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. art. 14913.

2578

Carrozza o furgone bagagliaio N. 1270 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 quello dei vagoni ristorante. Il prototipo prescelto per la riproduzione, particolarmente utilizzato per il servizio del « Simplon Orient Express », venne costruito nel 1929 dalla « Metropolitan Carriage & Wagon Co. Ltd. » di Salfrey, Birmingham. Attualmente il bagagliaio N. 1270 è accantonato a Milano ove, in epoca recente, disimpegnava il servizio di collegamento per il trasporto di materiali della « Compagnia » tra gli impianti di Milano e Roma. Il modello, nella coloritura e con le iscrizioni esatte degli anni in cui esso era in composizione con il treno « Simplon Orient Express », è predisposto ad accogliere un impianto d'illuminazione, sistema « DIC », ed è montato su carrelli « P » della W.L. Lunghezza del modello cm. 24.



2578

2568

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 costruito 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 propri del treno.

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. Ampie e comode poltrone in velluto accolgono i viaggiatori. Nel 1965 la N° 4018 E venne trasformata in bar-dancing. Nel 1967 mutò la tradizionale livrea Pullman bicolore per il tutto blu CIWL. Ritirata dal servizio nel 1975 essa venne inviata alle Officine CIWL di Saint Denis per essere restaurata allo stato d'origine e finalmente collocata in esposizione al « Musée Français du Chemin de Fer » a Mulhouse.

Il modello, fedelissima ed eccezionale riproduzione del prototipo nel suo stato originale, è corredato di illuminazione interna sistema « DIC » che mantiene una luminosità pressoché costante al variare della tensione d'alimentazione.

L'arredamento interno è curato nei minimi dettagli. Le piccole « abatjour » sono illuminate singolarmente con prismi di riflessione. I carrelli sono del tipo « P » W.L.. I colori sono quelli marrone e panna con iscrizioni in oro e bronzo. Lunghezza del modello cm. 27.

2591 - Modello analogo all'articolo 2568 ma privo d'illuminazione.



2568 2591

2567

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 Aytre. Dieci carrozze, la N° 3532 A è una di queste, furono decorate internamente da Nelson, famoso arredatore. L'allestimento interno prevede dieci scompartimenti, con posto letto singolo, che possono essere resi comunicanti a due a due aprendo la parete divisoria così da formare un doppio scompartimento a due letti trasformabili in comodi divani nella posizione « giorno ». Ogni scompartimento è munito di lavabo con accessori, di un tavolo abbattibile e di sgabello imbottito.

Dopo anni di servizio e parecchie trasformazioni la carrozza N° 3532 A (ha avuto anche diverse immatricolazioni l'ultima delle quali 61 87 70-41 123-8 del parco SNCF) nel 1974 è stata temporaneamente accantonata e successivamente inviata alle Officine CIWL di Saint Denis ove a cura del personale CIWL è stata, con non poca fatica, per recuperare tutte le parti mancanti, alcune delle quali ricostruite appositamente, riportata allo stato d'origine del 1929 sia per l'arredamento interno come per la coloritura e le decorazioni esterne. Ora è definitivamente esposta al « Musée Français du Chemin de Fer » a Mulhouse nella Francia sud orientale.

Il modello, eccezionale riproduzione del prototipo nello stato originale, è corredato di illuminazione interna diffusa sistema « DIC » che mantiene una luminosità pressoché costante al variare della tensione d'alimentazione. L'arredamento interno propone l'allestimento di alcuni scompartimenti nella versione « giorno » ed altri in quella « notte ». I carrelli sono del tipo « P » W.L.. Lunghezza del modello cm. 27.

2593 - Modello analogo all'articolo 2567 ma privo d'illuminazione.



2567 2593

2566

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 dapprima posta in servizio con il treno « Simplon Orient Express » ma entrò presto in composizione con altri « Grandi Treni Espresi 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.

Il modello, fedelissima ed eccezionale riproduzione del prototipo nel suo stato originale, è corredato di illuminazione interna sistema « DIC » che mantiene una luminosità pressoché costante al variare della tensione d'alimentazione. L'arredamento interno è curato nei minimi dettagli. Le piccole « abatjour » sono illuminate singolarmente con prismi di riflessione. I carrelli sono del tipo « P » W.L.. Lunghezza del modello cm. 27.

2590 - Modello analogo all'articolo 2566 ma privo d'illuminazione.



2566 2590

Le carrozze non illuminate possono esserlo con gli art. 14913 o 14916

## Carrozze americane d'epoca

Le carrozze illustrate in questa pagina, fedeli riproduzioni di prototipi realizzati verso la fine del secolo scorso, possono essere ottimamente accoppiate, per il traino, alle locomotive americane d'epoca: RENO (1211), GENOA (1212), INYO (1207), BOWKER (1208) e 4-4-0 A.T. & S.F. (1206) illustrate in altra parte del presente catalogo.

2992

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

2995

Carrozza come la 2992 ma nei colori della Compagnia « Kansas City, St. Louis and Chicago ».

2617

Carrozza come la 2992 ma nei colori della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fè ».

2996

Carrozza mista bagagliaio-passeggeri « Combination car » della compagnia « Kansas City, St. Louis and Chicago ». Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.

2993

Carrozza come la 2996 ma nei colori della Compagnia « Virginia & Truckee ».

2618

Carrozza come la 2996 ma nei colori della Compagnia « Atchison Topeka and Santa Fè ».

2619

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

2994

Carrozza come la 2619 ma nei colori della Compagnia « Virginia & Truckee ».

2997

Carrozza come la 2619 ma nei colori della Compagnia « Kansas City, St. Louis and Chicago ».

2998

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

supermodello



2992



2995

2617



2996



2993

2618



2619



2994

2997



2998

## Carrozze americane degli anni venti

2716

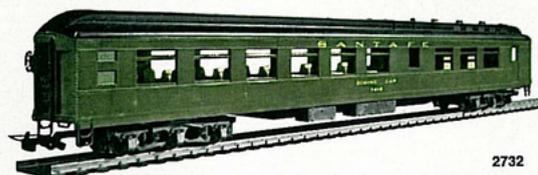
Carrozza «Combination» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.

2732

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



2716

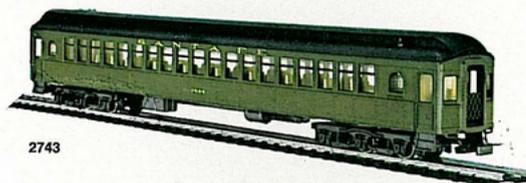


2732

supermodello

2743

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



2743

2717

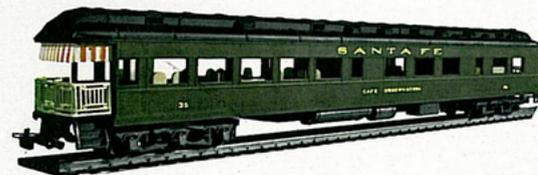
Carrozza tipo Pullman «St. Croix» nei colori verde e nero con scritte in oro della Atchison Topeka & Santa Fé. Completa di arredamento interno. Carrelli a 3 assi. Lunghezza cm. 29.

2718

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



2717



2718

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.

2723 2724 2726 2725

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



2723

«COMBINATION»

2724

«PULLMAN»

2726

«DINER»

2725

«CAFE OBSERVATION»

2881

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

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

Lunghezza cm. 29.



2881

2843

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

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

Lunghezza cm. 29.



2843

supermodello

2768

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

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

Lunghezza cm. 29.



2768

2648

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



2648

Queste carrozze servono anche per allungare i relativi convogli « Grandi Treni Internazionali ».

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.

2674

Carrozza passeggeri « Pullman » della « New York Central ».

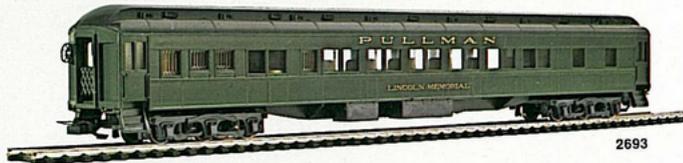
La composizione del treno « The 20th Century Limited » anni '20 prevedeva l'impiego di tali carrozze sulla relazione New York-Chicago.

Il modello riproduce la carrozza « Centstar ». Essa dispone di arredamento interno ed è equipaggiata di carrelli a 3 assi.

Lunghezza cm. 29.



2674



2693

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 dividevano 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 Baltimore via Washington. La colorazione, verde pullman, era quella tipica degli anni venti. Il modello, completo di allestimento interno, è lungo cm. 29.

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.I.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.

**2679**

Carrozza passeggeri « Heavyweight standard » costruita dalla Pullman per la composizione del convoglio « The Alton Limited ».  
Il modello, nei colori marrone e rosso con iscrizioni in oro, propone il prototipo « Wilson ».  
E' completo di arredamento interno ed i carrelli sono a tre assi.  
Lunghezza cm. 29.



2679

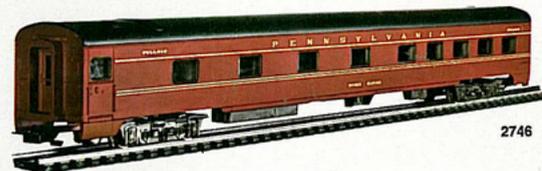
## Carrozze aerodinamiche americane

**2741**

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



2741



2746

**2746**

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

**2747**

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



2747

supermodello

**2765**

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



2765



2764

**2764**

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

Queste carrozze servono anche per allungare i relativi convogli «Grandi Treni Internazionali».

2766

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



2766

2870

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



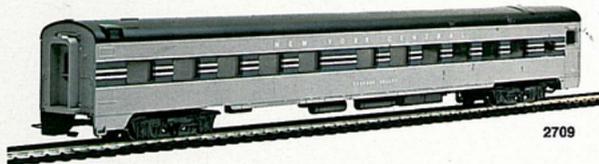
2870

supermodel **HO**

2709

Carrozza «Roomette» per il convoglio «The Twentieth Century Limited» della «New York Central» nei caratteristici colori del treno.

Il modello, equipaggiato con carrelli a due assi, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 29.

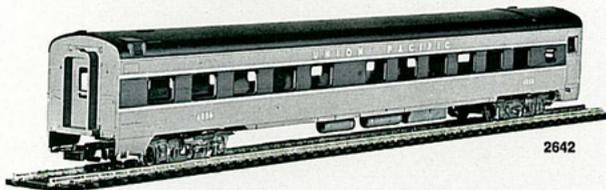


2709

2642

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

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



2642

Per illuminare le carrozze a carrelli con illuminazione costante sistema D.J.C. vedere la confezione 14913 illustrata a pag. «HO» 110.

2634

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

Ogni carrozza disponeva di dieci cabine singole e sei doppie.

Il modello riproducente una carrozza di questo tipo, nei caratteristici colori blu, azzurro ed argento, dispone di arredamento interno. Lunghezza cm. 31.



2634

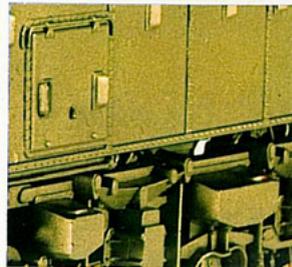
Le carrozze numero 2634, 2642, 2709, 2870, servono per allungare i relativi convogli «Grandi Treni Internazionali».

# Modello oro

Nessuna scoperta al mondo ha sostituito il vecchio luccicante mito dell'oro. La sua funzione di simbolismo. Il suo prestigio. I Modelli Oro Rivarossi, dorati pezzo per pezzo prima del montaggio, sono gioielli fuori della realtà. Senza confini precisi. Possono funzionare, ma possono troneggiare sotto una campana di cristallo, come pezzi d'Arte. Possono soddisfare il desiderio di un regalo fuori del comune; o quello di lasciar osservare

con la precisione consentita dalla doratura, le chiodature, i rilievi, le incisioni di un locomotore anche nei minimi microscopici dettagli.

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



## Locomotive

21221

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

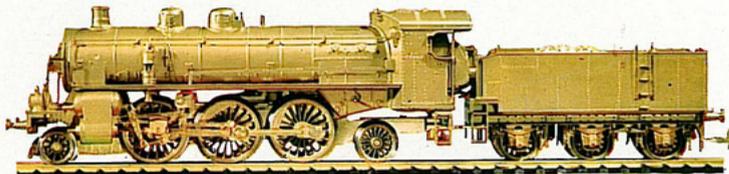
21123

Locomotiva italiana a vapore Gr. 690 delle F.S. Biellismo con distribuzione Walschaert completo e funzionante. Lunghezza cm. 23,5.

21444

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

supermodello



21221



21123



21444

# trenObby

## Modelli in scatola di montaggio

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

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

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

## Locomotive italiane a vapore

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 propone 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 biellismo 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.

11143

Scatola di montaggio della locomotiva-tender Gr. 940 034 delle FS. Confezione in elegante scatola comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione ed illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaert, dettaglio perfetto anche nei minimi particolari, ivi compresa la riproduzione dell'apparecchiatura di frenatura. Lunghezza del modello cm. 16,4.

11145

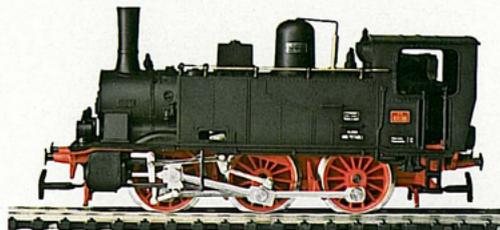
Scatola di montaggio della locomotiva a vapore tipo Gr. 740 050 delle FS munita di tender a tre assi da 12 m<sup>3</sup> d'acqua.

Confezione in elegante scatola comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaert, già parzialmente montato.

Dettagli finissimi in tutte le parti, ivi compresa la riproduzione dell'apparecchiatura frenante. Lunghezza del modello montato cm. 22,5.

11144

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 625 108 delle FS per convogli leggeri. Nella confezione sono già comprese anche tutte le parti necessarie per motorizzare anche il gruppo frenante ed illuminare il modello. Dettaglio accurato e di grande effetto. Biellismo con distribuzione sistema Walschaert, già parzialmente montato. Lunghezza cm. 20.



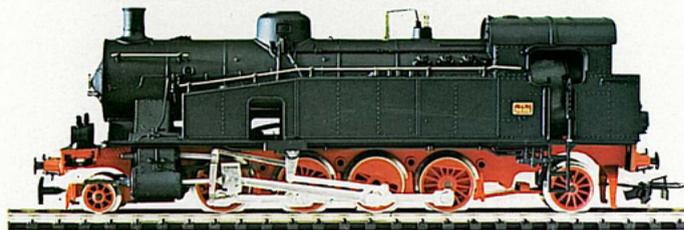
1147

15514



15514

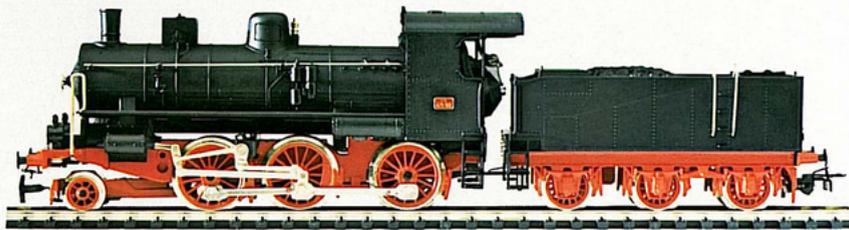
Scatola di montaggio per «Deposito attrezzi». Nelle stazioni grandi e piccole, negli angoli più nascosti degli scali ferroviari sorgono delle piccole e caratteristiche costruzioni. Entro di esse vengono riposti gli attrezzi di lavoro delle «squadre» addette alla manutenzione della linea. Il modellino,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



11143



11145

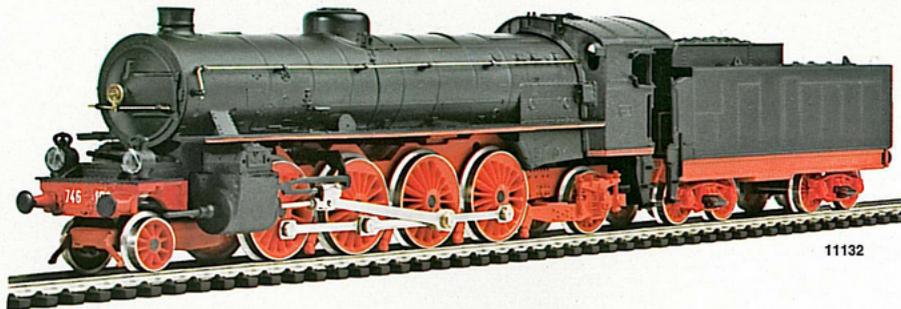


11144

supermodello

11132

Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 746 101 F.S. Le locomotive del Gruppo 746, rodiggio 1-4-1, vennero costruite in 48 esemplari ma con due diversi sistemi di distribuzione: Walschaert oppure Caprotti. Le prime ebbero i numeri di servizio compresi da 001 a 050 e le seconde (che costituirono dapprima il Gr. 747 F.S. successivamente soppresso) da 101 a 110. Le «746» furono progettate per il servizio di trazione su linee a forte pendenza come la Milano-Chiasso e, ad avvenuta elettrificazione di questa, spostate sulla dorsale adriatica. Il modello riproduce il prototipo 746 101, uno dei dieci con distribuzione a valvole sistema Caprotti. La confezione comprende, oltre alle parti in plastica pre-verniciate, anche gli elementi occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione del modello. Lunghezza cm. 22.



11132

supermodello

11136

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

Nel 1907 dalle Officine Ernesto Breda sortì la prima locomotiva di tipo «Prairie», rodiggio 2-6-2 che nelle prime «uscite» dimostrò subito ottime doti di velocità. A quel primo prototipo ben 148 ne seguirono negli anni successivi formando un valido gruppo di locomotive che diedero un decisivo impulso alla celerità dei convogli sulle importanti relazioni Milano-Firenze-Roma-Napoli. Il tender d'origine fu quello a tre assi ma a partire dal 1914 esso fu sostituito con quello a carrelli da 22 m<sup>3</sup>.

Il modello che presentiamo propone la 680-037 nel periodo posteriore al 1914 quindi con tender standard a carrelli, capace di 22 m<sup>3</sup> d'acqua. La confezione comprende, oltre alle parti in plastica pre-verniciata e decorate con le iscrizioni caratteristiche dell'epoca, anche gli elementi occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione del modello. E' stato inoltre riprodotto il sistema di frenatura per le ruote della motrice ed il molleggio dei carrelli del tender. Lunghezza del modello cm. 26.



11136

**trenO**bbly Modelli in scatola di montaggio

## Locomotive elettriche italiane

11461/1

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



11461/1

11465/1

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 e, salvo la variante 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 dalla precedente e quindi affiancabile ad essa su di un medesimo impianto ferroviario in miniatura. Lunghezza del modello montato cm. 29.



11465/1

## Locomotiva diesel americana

11814

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

supermodello



11814

## Carri merce italiani

12027

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

12028

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

12021

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

12059

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

12005

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

12001

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

12009

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

12004

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



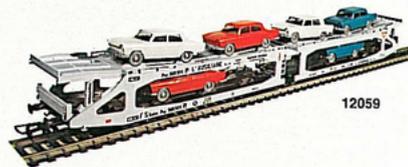
12027



12028



12021



12059



12005



12001



12009



12004

12034

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

12011

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

12036

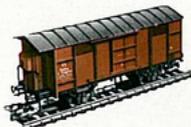
Scatola di montaggio del carro tipo « G » delle F.S. Lunghezza cm. 11,2.

12012

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



12034



12036



12011



12012

## Carri merce americani

12245

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

12211

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

12300

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

12260

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

12302

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

12301

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

12298

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

12271

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



12245



12302



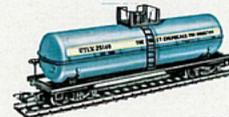
12211



12301



12300



12298



12260



12271

## Carrozze italiane

12537

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

12536

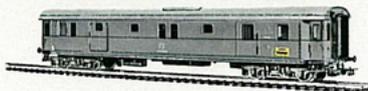
Scatola di montaggio della carrozza di 2° classe tipo Bz 31000 delle F.S. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27.

12538

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

12535

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



12537



12535



12536



12538

supermodelo

## Stazioni ed accessori

**100921-1**  
Tetto a 2 falde di 62 x 33 mm.  
con coprigiunta a tegole.

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

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

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

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

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

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

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

**100921-2**  
Tetto a 2 falde di 120 x 50 mm.  
con coprigiunta a tegole.

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

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

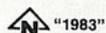
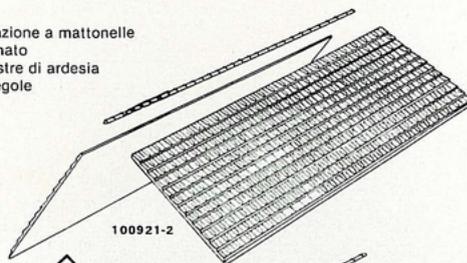
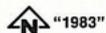
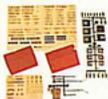
**15504**  
Scatola di montaggio di un elemento di prolunga per banchina.

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

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

**15513**  
Scatola di montaggio di un cancello ferroviario.

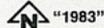
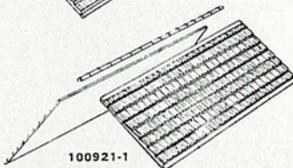
- \*100486 Pavimentazione a mattonelle
- \*100673 Muro bugnato
- \*100674 Tetto a lastre di ardesia
- \*100675 Tetto di tegole



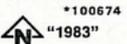
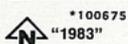
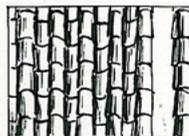
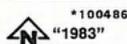
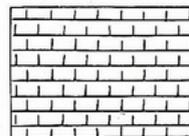
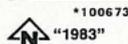
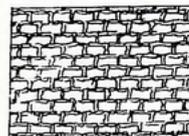
**15527**  
Assortimento di parti per fabbricati ferroviari.  
La confezione comprende parti essenziali per il completamento di fabbricati ferroviari.

Tetto a due falde grande, tetto più piccolo, cornignoli, pluviali, fontanelle, cancello, cartelloni pubblicitari e scritte caratteristiche.

Sono un indispensabile aiuto per il fermodellista costruttore.



Carta per modellisti, a colori, in fogli di cm. 35 x 25



15511



15502



15503



15508



15506



15505



15504



15103



15519



15501



15507



15509



15513

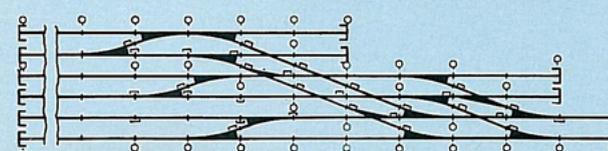
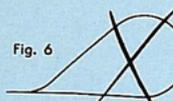
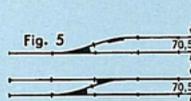
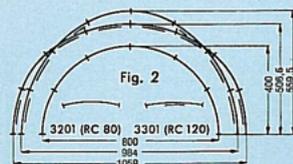
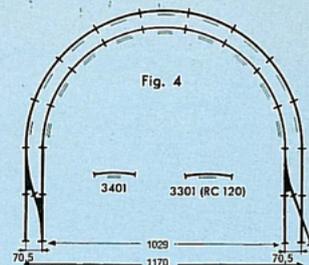
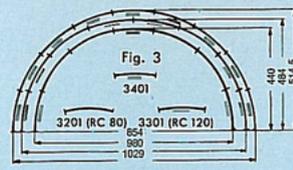
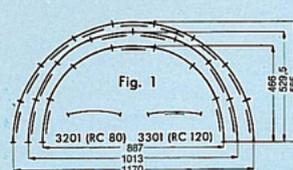
# Materiale d'armamento



I tecnici Rivarossi hanno copiato fedelmente dal vero, in scala HO, stazioni, ponti, serbatoi, pensiline: tutti gli accessori per un plastico completo. Già montati: salvo banchine e staccionate, disponibili solo in scatole di montaggio. E tutti col « sistema Rivarossi » che rende agevole e pratica ogni operazione. Citiamo, ad esempio, un paio di interessanti soluzioni. Sui basamenti di stazioni e banchine, finti tombini di scarico celano le sedi per i pali speciali 3803 delle linee aeree. In caso di raddoppio di linea, se tra i binari c'è la banchina 15504, la « chiusura » del tracciato è resa geometricamente corretta dall'elemento di binario 3103 (vedi pag. « HO » 106). Per gli appassionati, nella serie Trenhobby esistono le stazioni « sistema Rivarossi » anche in scatole di montaggio.

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

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



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

Per altri esempi di tracciati rimandiamo al «Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici Rivarossi» art. 84520.

# Binari e scambi

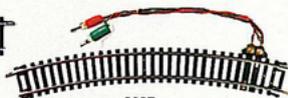


3101  
3102 3103

3101  
Elemento di binario dritto lungo cm. 20.

3102  
Elemento di binario dritto lungo cm. 10.

3103  
Elemento di binario dritto lungo cm. 9,4 per il raddoppio dei binari nelle stazioni nelle quali venga impiegata la banchina 15504 e 15505. Vedere applicazioni a pag. "HO" n. 118.



3207

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



3127

3127  
Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.

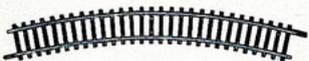
7912  
Congiunzione (50 pezzi).  
(Non illustrata)



3318 3317

3318  
Scambio sinistro con comando a mano; caratteristiche geometriche uguali a quelle degli elementi 3101 e 3301. Può essere trasformato ad azionamento elettromagnetico tramite la macchina 4209.

3317  
Scambio come il 3318 ma destro.



3201 3401  
3301 3406 3302

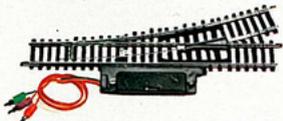
3201  
Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.

3401  
Elemento di binario curvo; 18 sezioni formano un cerchio di 103 cm. di diametro.

3301  
Elemento di binario curvo a largo raggio; 18 elementi formano un cerchio di 117,1 cm. di diametro.

3406  
Elemento di binario curvo pari a mezza lunghezza di un 3401.

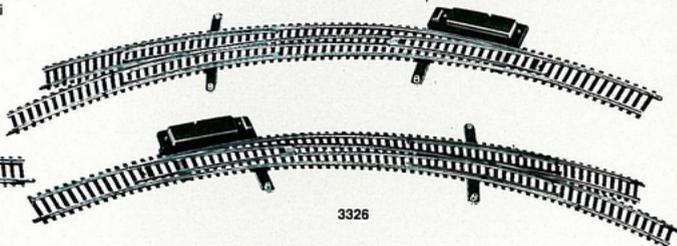
3302  
Elemento di binario curvo a largo raggio pari a mezza lunghezza di un 3301.



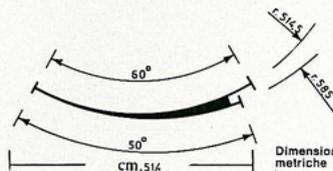
3324 3323

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

3323  
Scambio come il 3324 ma destro



3326



Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

3326

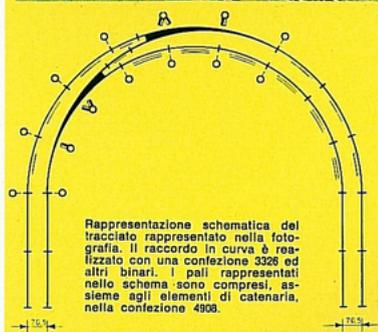
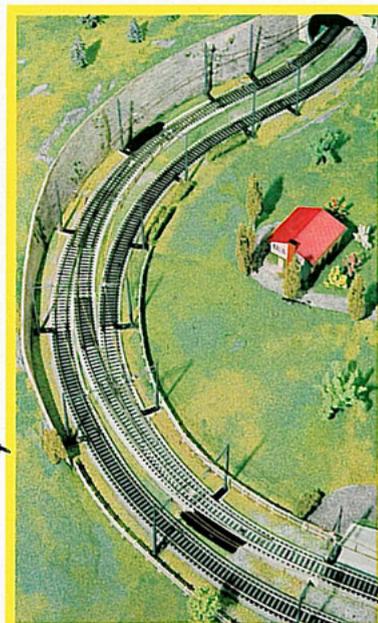
Confezione comprendente una coppia di scambi in curva (destro e sinistro) a comando elettromagnetico. Consente di realizzare con l'aggiunta di normali sezioni di binari RIVAROSSI, oltre a molteplici altre combinazioni, un raccordo in curva tra due linee concentriche aventi l'interbinario standard di mm. 70,5. La comunicazione completa sottende un angolo di 120°. Il tratto di binario esterno ha un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3301 mentre quello concentrico interno un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3401.

3909 (Non illustrata)

Coppia di massicciata destra e sinistra per scambi in curva 3326.

4908 (Non illustrata)

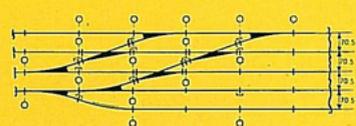
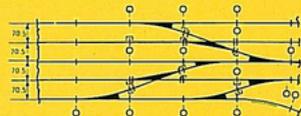
Confezione comprendente tutto l'occorrente per corredare una qualsiasi combinazione di scambi in curva della linea aerea a catenaria.



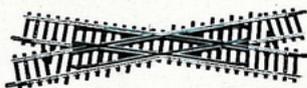
Rappresentazione schematica del tracciato rappresentato nella fotografia. Il raccordo in curva è realizzato con una confezione 3326 ed altri binari. I pali rappresentati nello schema sono compresi, assieme agli elementi di catenaria, nella confezione 4908.



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



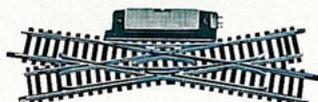
Esempi d'applicazione del deviatore inglese semplice 3322 (oppure 3321) impiegati tanto per ottenere deviazioni con incrocio a destra quanto a sinistra.



3311 3312

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

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



3322 3321

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

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

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

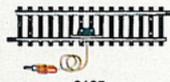
## Binari speciali



3126

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

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



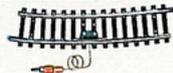
3105

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



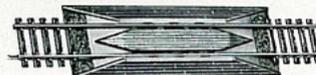
3303

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



3304

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



3114

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



3106

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

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



3113



3305 3306

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

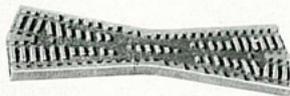
**3306**  
 Elemento di binario curvo 3302 con congiunzione isolante sulla rotaia esterna per il sezionamento elettrico.



3108

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

# Accessori



3904 3905 3900

**3904**  
Massicciata per incrocio destro.

**3905**  
Massicciata per incrocio sinistro.

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

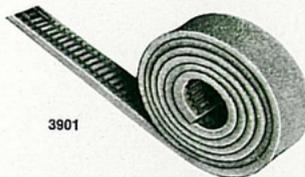


3906 3907 3909

**3906**  
Massicciata per scambio destro 3323 e 3317.

**3907**  
Massicciata per scambio sinistro 3324 e 3318.

**3909**  
Coppia massicciata per scambi in curva 3326.



3901

**3901**  
Massicciata per binari dritti e curvi.



5512

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



5517

**5517**  
Altro tipo di terminale.



4601

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

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



4209

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



4501 4504  
4503 4502

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



4508

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



4602 4603

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

**4603**  
Come 4602 ma con cavetto giallo e spina piccola.



4401 4402

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

## 14916

Confezione comprendente le parti occorrenti per illuminare, con il sistema a luminosità costante D.I.C. una qualsiasi delle carrozze 2923, 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.

## 14913

Confezione comprendente tutte le parti necessarie per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C. sia le carrozze 2931, 2934, 2935, 2932 e 2933 e sia le altre del convoglio «The Royal Scot» contenute nelle confezioni 312, 328, 329, 331, 2937. Con qualche piccola modifica specificata sulle istruzioni contenute nella confezione, possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. anche tutte le altre carrozze illustrate a Catalogo.

# Piloni e ponti

L'illustrazione mostra una realizzazione ottenuta col materiale di questa pagina e con pali e catenaria di pag. «HO» 112.



**3128**  
Binario dritto con elemento di viadotto. Lunghezza cm. 20.

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

**5524**  
Serie di 12 piloni alti. Con questi piloni è possibile ottenere un tratto di circuito sopraelevato ad altezza costante curvo usando i binari normali o i binari con viadotto 3206 o dritto usando i binari normali, i binari con viadotto 3128 o con i ponti 3129. Questi piloni, essendo sovrapponibili ai piloni contenuti nella confezione 5523, danno la possibilità di poter approntare delle discese e delle salite costanti raggiungendo l'altezza desiderata. Tutti i piloni hanno un foro per poterli corredare del palo della linea aerea art. 3834 - 3835 - 3836 - 3837.

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

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



3128



3206



5524



3129



5523

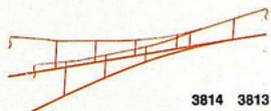
# Catenaria e pali

Mediante l'uso della linea aerea a catenaria, che riproduce fedelmente quella di tipo italiano, si otterrà un maggior effetto realistico dell'impianto, ed al medesimo tempo si potranno far funzionare due treni indipendenti; saranno necessari due trasformatori-raddrizzatori collegati rispettivamente al binario ed alla linea aerea come indicato a pag. HO - O - N = 3. Le due motrici, di cui una dovrà essere necessariamente munita di pantografo riceveranno la corrente indipendentemente una dall'altra.



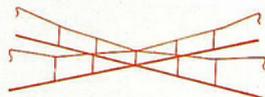
3805 3806 3809 3807  
3808 3833 3838

- 3805**  
Elemento diritto lungo 40 cm.
- 3806**  
Elemento diritto lungo 20 cm.
- 3809**  
Elemento diritto lungo 18,8 cm.
- 3807**  
Elemento diritto lungo 10 cm.
- 3808**  
Elemento diritto lungo 9,4 cm.
- 3833**  
Elemento diritto lungo 1,2 cm.
- 3838**  
Elemento diritto per sottopassaggi lungo cm. 20.



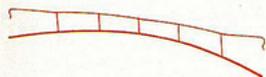
3814 3813

- 3814**  
Elemento per scambio sinistro.
- 3813**  
Elemento per scambio destro.



3817 3818 3824 3825

- 3817**  
Elemento per incrocio destro.
- 3818**  
Elemento per incrocio sinistro.
- 3824**  
Elemento per scambio con incrocio sinistro.
- 3825**  
Elemento per scambio con incrocio destro.



3811 3819 3810  
3826 3812

- 3811**  
Elemento curvo - Ø 117,1 cm.
- 3819**  
Elemento curvo - Ø 103 cm.
- 3810**  
Elemento curvo - Ø 80 cm. circa.
- 3826**  
Elemento curvo mezza lunghezza del 3819.
- 3812**  
Elemento curvo mezza lunghezza del 3811.



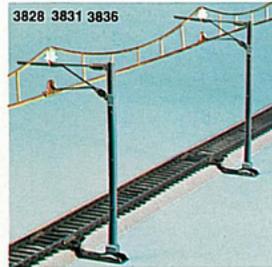
- 3816**  
Isolatore per congiunzione della catenaria.
- 3804**  
Prolunga per pali.
- 3815**  
Tubetto di congiunzione per catenaria.



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



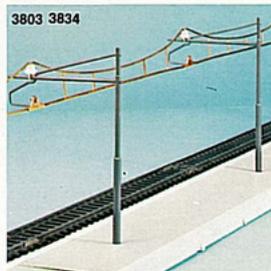
- 3827**  
Palo di tipo tedesco per sostegno della catenaria.
- 3830**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.
- 3835**  
Palo tedesco per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 5524 e 5523.



- 3828**  
Palo di tipo francese per sostegno della catenaria.
- 3831**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.
- 3836**  
Palo francese per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 5524 e 5523.



- 3829**  
Palo di tipo svizzero per sostegno della catenaria.
- 3832**  
Palo come il precedente ma con presa di corrente.
- 3837**  
Palo svizzero per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 5524 e 5523.



- 3803**  
Palo speciale per linea aerea da impiegare su basamenti delle stazioni e del passaggio a livello 5101.
- 3834**  
Palo italiano per sostegno della catenaria da impiegare con i piloni 5524 e 5523.



- 3823**  
Palo speciale per pensilina.



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

# Sganciatori

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

## 3107

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

## 5106

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

L'elettrosganciatore può essere impiegato per provocare:

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

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

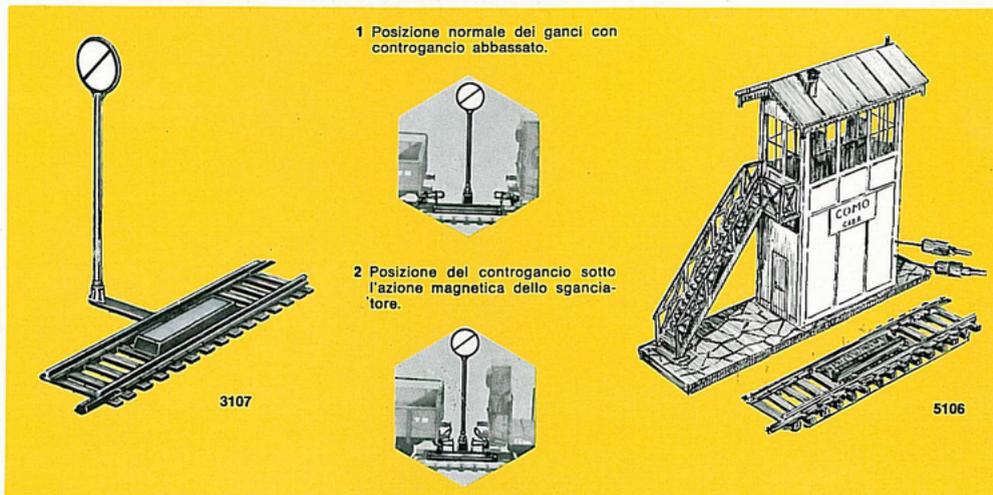
Il materiale rotabile, al quale sono stati applicati ganci muniti di presganciatore, può essere usato anche su tracciati muniti di sganciatori a magnete permanente 3107. In tal caso però tutti i ganci dei carri che passano sullo sganciatore (sempre in fase di spinta) resteranno sganciati senza riagganciarsi.

Come avvengono l'agganciamento e il presganciamento:

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

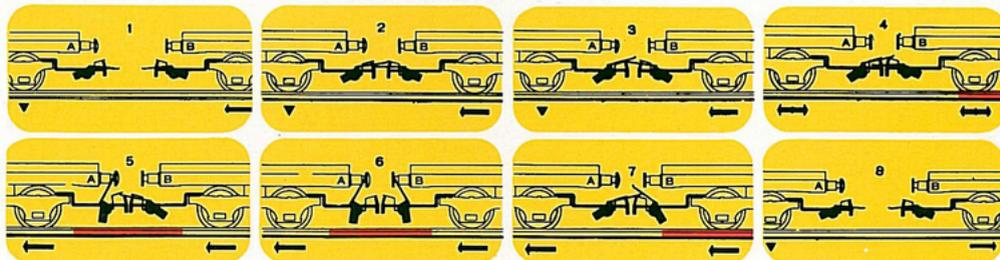
Per lo sganciamento, o meglio presganciamento, si attueranno le seguenti fasi premettendo che il carro B deve sempre spingere il carro A:

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



## LEGGENDA:

- ▼ Veicolo fermo
- ← Veicolo in moto con indicazione della direzione
- Elettrosganciatore 5106



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

# Ganci con dispositivo presganciatore

## GANCI E CARRELLI CON PRESGANCIAMENTO PER LOCOMOTIVE

- 107615** Gancio per tender 11144 - 1143 - 11143 - 1134 - 1135 - 1138 - 1132 - 11132 - 11136 - 1202 - 1252/2 - 1273.
- 107616** Gancio anteriore per 1117/1 - 11124.
- 107617** Gancio posteriore per 1117/1 - 11124.
- 107619** Carrello posteriore per 1114 - 11114 - 1126.
- 107621** Gancio per 1444/3 - 1445/3 - 1446/1.
- 108386** Carter con ganci per 1778/1 - 1131.
- 108696** Gancio per 1832/1 - 11814.
- 109477** Dispositivo presganciatore per ganci 109849 e 103138.
- 111122** Gancio per 1451 - 1454/1.
- 111616** Gancio per 1664 - 1206 - 1212 - 1207 - 1211 - 1208 - 1500 - 1502 - 1503 - 1504.

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

- 107601** 2001 - 2002 - 2003 - 2004 - 2005 - 2006 - 2007 - 2008 - 2009 - 2010 - 2011 - 2012 - 2013 - 2018 - 2019 - 2020 - 2021 - 2022 - 2023 - 2034 - 2036 - 2039 - 2041 - 2047 - 2050 - 2056 - 2085 - 2086 - 2505 - 2506 - 2514 - 12001 - 12004 - 12005 - 12009 - 12011 - 12012 - 12027 - 12028 - 12034 - 12036 - 12046 - 12053.
- 107604** 2501 - 2502 - 2503 - 2504 - 2528 - 2529 - 2928 - 2929.
- 107626** 2048/2 - 12059/1.
- 108714** (Per applicazione predisposta mediante

- molle 104908) 2716 - 2717 - 2718 - 2732 - 2733 - 2734 - 2735 - 2736 - 2742 - 2743 - 2077 - 2078 - 2079 - 2080 - 2081 - 2082 - 2083 - 2084 - 2087 - 2427 - 2428 - 2429 - 2094.
- 110667**
- 115051** 2076.

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

- 101356** Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 102947** Carrello molleggiato tipo Bettendorf (con fissaggio a vite) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom, Derrick e Tank.
- 106723** Carrello molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite o con perno) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107411** Carrello molleggiato tipo Archbar (con fissaggio a vite) per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom, Derrick, e Tank.
- 107605** Carrello per carri italiani serie Poz art. 2014 - 2015 - 2016 - 2017 - 2024 - 2025 - 2100.
- 107607** Carrello tipo Bettendorf (con fissaggio con perno) per art. 2058 - 2090 - 2091 e per carri americani tipo Flat, Gondola, Box, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107608** Carrello tipo Archbar (con fissaggio con

- perno) per carri americani tipo Flat, Box, Gondola, Stock, Reefer, Hopper, Boom e Derrick.
- 107609** Carrello tipo Bettendorf per Caboose a carrelli art. 2231 - 2241 - 2307.
- 107610** Carrello per carrozze art. 2507 - 2508 - 2509 - 2545 - 2913 - 2554.
- 107611** Carrello per carrozze art. 2510/2 - 2511/2 - 2512/2 - 12535/1 - 12536/1 - 12537/1.
- 107612** Carrello per carrozza con letti tipo P art. 2513/2.
- 107630/1** Carrello a 3 assi per carrozze americane art. 2716 - 2717 - 2718 - 2732 - 2743 - 2768 - 2843 - 2881 - 2648.
- 108583/1** Carrello a 3 assi per carrozze americane con illuminazione art. 2733 - 2734 - 2735 - 2736.
- 108963** Carrello a 2 assi per carrozze americane art. 2764 - 2765 - 2766 - 2741 - 2746 - 2747 - 2709 - 2870 - 2642.
- 109032** Carrello tipo Archbar per carri americani 2310 - 2311 - 2312 - 2313 - 2316 - 2347 - 2348 - 2349.
- 109092** Carrello per carrozze americane art. 2992 - 2993 - 2994 - 2995 - 2996 - 2997 - 2998 - 2619.
- 109492** Coppia di carrelli (con e senza generatore) per carrozze europee art. 2517 - 2530 - 2538 - 2548 - 2549 - 2550 - 2915 - 2917 - 2918 - 2919 - 2921 - 2924 - 2925 - 2926 - 2927 - 2573.
- 116176** Carrello per carrozze italiane per treni TEE e BANDIERA art. 2556 - 2561 - 2560 - 2574 - 2575.

**Gli elenchi più completi ed aggiornati li potete trovare sul Catalogo delle Parti di Ricambio, Art. 8369.**

## Semafori

### Accessori automatici del Sistema Rivarossi

#### 5002

Segnale di prima categoria del tipo luminoso delle FS con riflettore singolo a colori variabili: rosso e verde (alimentazione a 15 V. c.a.), comandabile a distanza mediante la scatola di comando 4202. Questo segnale può essere comandato automaticamente dal passaggio del treno, ma in questo caso dovrà

essere accoppiato con il relais 4211 e nel tracciato andranno inseriti nel punto opportuno, gli elementi di binari di contatto 3105, 3304, 3303 (v. pag. «HO» 109). Il funzionamento del segnale può essere ottenuto per mezzo del relais 4211 anche manualmente con scatola di comando 4201.



5002

#### 5006

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



rosso

Arresto:

il convoglio si ferma senza oltrepassare il segnale.



spento



rosso

Via libera condizionata:

lo scambio successivo è disposto sul ramo deviato.



verde



verde

Via libera incondizionata:

lo scambio successivo è disposto sul ramo dritto.



spento

L'uso appropriato del segnale (alimentazione con tensione 15 V. c.a.) prevede il suo accoppiamento con uno scambio elettromagnetico e l'utilizzo delle scatole di comando 4201, 4202 e di un relè 4211. Il segnale può essere inserito anche in circuiti con blocco automatico dei convogli e quindi azionato direttamente dal passaggio del treno. In questo caso la scatola di comando 4202 dovrà essere sostituita da un altro relè 4211 e nel tracciato andranno inseriti, nei punti opportuni, gli elementi di binari di contatto 3105, 3303, 3304. Per intervenire direttamente sul relè si dovrà usare una scatoletta di comando 4201 ad esso collegata.

**supermodello**



5006

## Piattaforma girevole

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. « HO » « O » « N » 1.

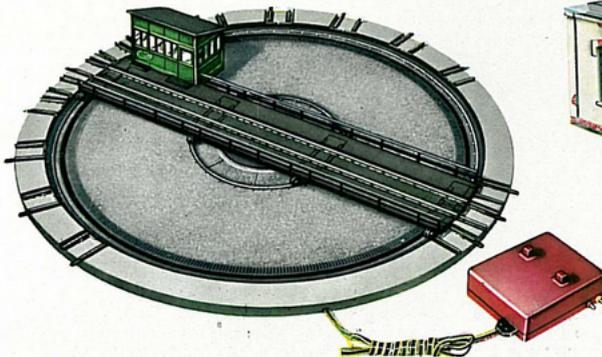
#### 5104

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

Una rimessa per locomotive, composta di più elementi, con antistante la piattaforma girevole è uno dei più attraenti accessori che una installazione ferroviaria in miniatura possa avere. La manovra di ricovero e uscita delle locomotive dal deposito suscita meraviglia per la completa automaticità dell'operazione che viene comandata a distanza. La piattaforma girevole, del diametro di cm. 40 può ruotare in entrambi i sensi e può portare tutte le locomotive RIVAROSSI ad eccezione delle locomotive 1801-1819-1825-1455-1456 a due unità e del convoglio 1773 che, essendo simmetrico non ha bisogno di essere girato, e che non possono comunque essere ospitate sul ponte del 5104 a causa della loro lunghezza. Anche le locomotive 1200-1248-1254, non possono venire girate con la piattaforma. La locomotiva Mallet 1238 può invece venire girata con la piattaforma grazie a uno speciale dispositivo incorporato nella locomotiva stessa. Il ponte girevole, azionato premendo il pulsante di comando, si arresta automaticamente in corrispondenza di ogni diramazione binari.

#### 5103

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



5104



5103

# Passaggi a livello

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

## 5101

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

## 5110

Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

## 35101 (Non illustrato)

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

## IMPORTANTE

Il passaggio a livello automatico 5101 deve essere alimentato in corrente alternata alla tensione di 15 V. Qualsiasi trasformatore Rivarossi che abbia una uscita in C.A. a 15 V può essere usato purché lo stesso non serva, nello stesso tempo, ad alimentare il treno. Questo deve essere comandato da un trasformatore separato, fanno eccezione i soli trasformatori 4008 e 4009 (220 V), che possono essere usati contemporaneamente sia per il treno come per il passaggio a livello.

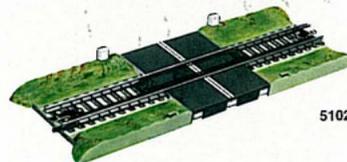
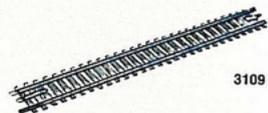
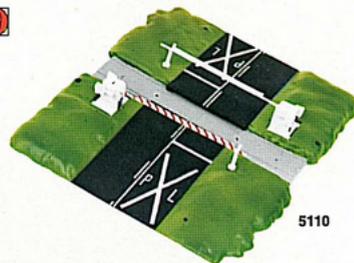
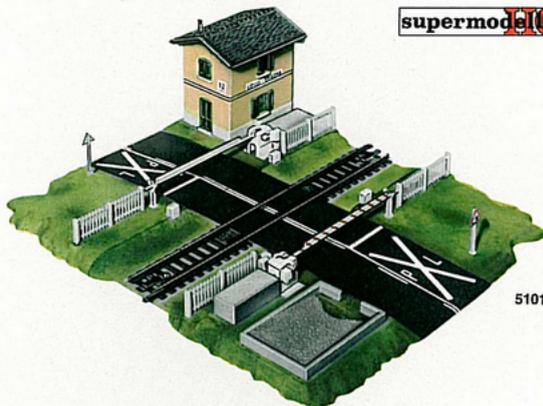
## 3109

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

## 5102

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

supermodello



# Stazioni ed accessori

## 5502

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

## 5503

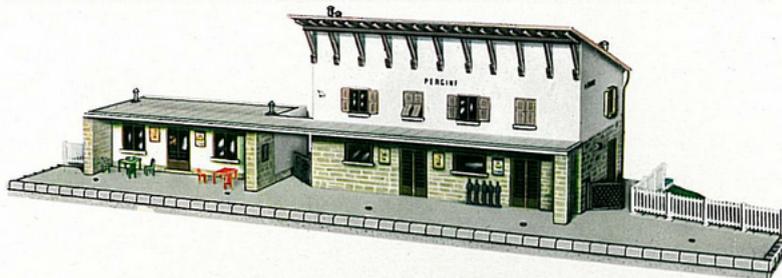
Modello della stazione di S. Nazario sulla linea Trento-Bassano del Grappa; bellissima riproduzione finemente dettagliata. cm. 30,4 x 15,5 x 11,4.



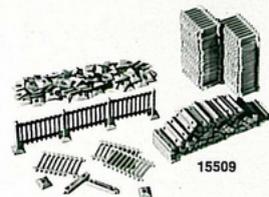
5502

5503

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



5511



15509

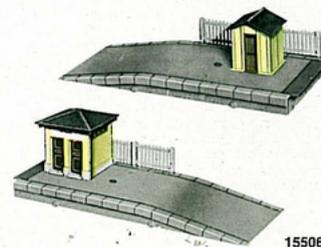
**15508**  
Scatola di montaggio per staccionata riprodotte fedelmente la tipica staccionata delle Ferrovie dello Stato; lunghezza totale circa cm. 180.

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



5508

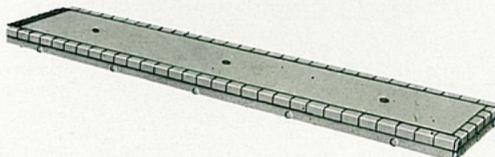
**15506**  
Scatola di montaggio per una coppia di banchine terminali. Una con magazzino, l'altra con gabinetti. cm. 13,3 x 3 x 6,3 x 5.



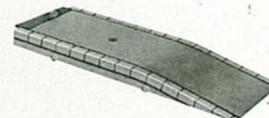
15506

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

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



15504



15505

## Accessori per parchi ferroviari

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

**5501**  
Serbatoio d'acqua riprodotte fedelmente il prototipo delle F.S. - altezza cm. 16,2.

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

**15519**  
Scatola di montaggio per due pensiline per banchine 15504 fornite a parte.



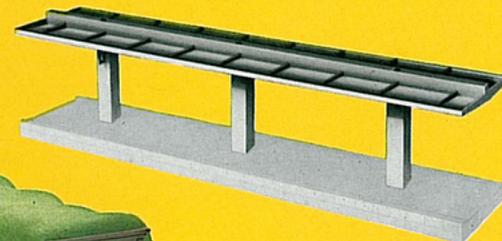
5507



5501



5510



15519

# Studi per stazioni

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

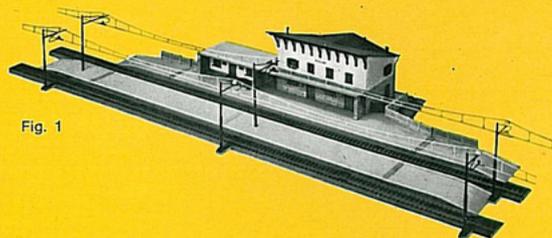


Fig. 1

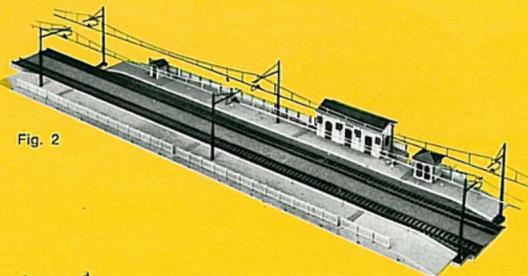


Fig. 2

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

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

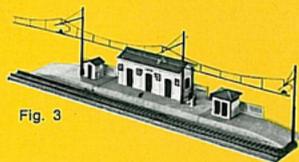


Fig. 3

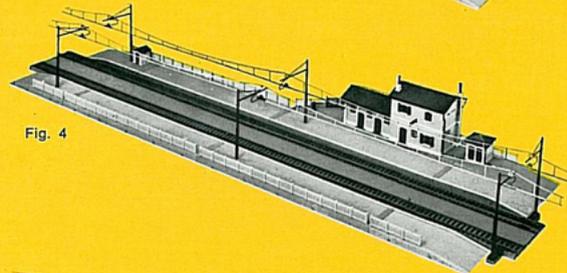


Fig. 4

3	
1	5502 o
	15502
1	15506
2	3803
1	3801

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

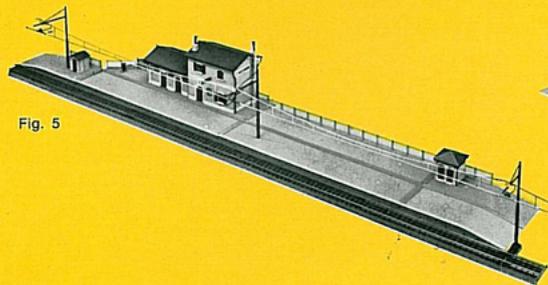


Fig. 5

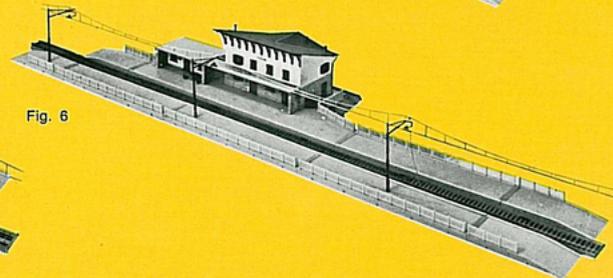


Fig. 6

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

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

# Pezzi di ricambio ed attrezzi

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

## Elementi di uso generale

- 101089 Molle per le spazzole dei motori.  
109550 Spazzole per motori.  
100760 Lampadina 12 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.  
100761 Lampadina 19 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.  
101031 Viola portalamadina per 100760, 100761, 105595 e 109121.  
102005 Lampadina 16 V. - Ø 3.  
103380 Lampadina 1,5 V. - Ø 3 per carro spazzaneve art 2258.  
105595 Lampadina rossa 12 V. - Ø 4,5 a bulbo cilindrico.  
106009 Lampadina rossa 16 V. - Ø 3 per segnale art. 5002.  
106010 Lampadina verde 16 V. - Ø 3 per segnale art. 5002.  
108710 Lampadina 14 V. - Ø 3.  
110653 Lampadina 14 V. - Ø 4,6x9,5.  
111096 Lampadina 14 V. - Ø 4,6x11,5.  
104969 Asse con ruote Ø 9 con alberino metallico.  
106388 Asse con ruote Ø 12,5 con alberino metallico.  
108587 Asse con ruote metalliche Ø 9 per carrozze americane con illuminazione interna.  
109745 Asse con ruote Ø 11 con alberino metallico.  
100816 Anello di adesione per ruote motrici Ø 12,5.  
109050 Anello di adesione per ruote motrici Ø 15 e Ø 16.  
109103 Anello di adesione per ruote motrici Ø 11.  
109104 Anello di adesione per ruote motrici Ø 21.  
109108 Anello di adesione per ruote motrici Ø 18.  
108270 Pantografo tipo 52 F.S.  
111604 Pantografo tipo americano a doppio strisciante.  
114999 Pantografo tipo tedesco a doppio strisciante.  
114470 Dispositivi antidisturbo radio-TV.  
115120 Relè d'inversione per le locomotive con funzionamento a corrente alternata.  
100971 Striscia di fibra nera con traversine lunghezza cm. 70 per la posa del binario fisso, diritto e curvo.  
100972 Chiodini speciali per fissare il profilato per rotaie sulla 100971.  
101372 Giunzione isolante per rotaie.  
106273 Profilato per rotaie in barre di cm 99.  
102556 Foglio decalcomanie pubblicità per stazioni.  
103933 Assortimento scritte per stazioni.  
107127 Serie di cartelli di percorrenza per carrozze europee.  
115319 Assortimento stemmi per locomotive e carri europei.  
115690 Assortimento stemmi per locomotive, carri e carrozze americane.

Assi con ruote non isolate per adattare carri e vagoni RIVAROSSI per il funzionamento su altri sistemi.

- 103718 Ø 12,5 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.  
103734 Ø 9 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.  
108763 Ø 9 mm. (per art. 2048) non isolate per sistema a 3 rotaie.



## Elementi per collegamenti elettrici

### Cavetti in matassine da 10 metri

- 101344 Tripolare a tre colori: rosso - verde - bruno.  
100945 Verde unipolare.  
106025 Giallo unipolare.  
106026 Bruno unipolare.  
100946 Rosso unipolare.  
101796 Nero unipolare ultraflessibile.

### Prese unipolari piccole

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

### Prese unipolari grandi

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

### Prese tripolari

- 106023 Maschio.  
106024 Femmina.

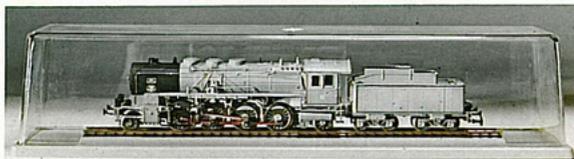
## Attrezzi e lubrificanti per la manutenzione

- 6202 Attrezzi per la pulizia dei tagli del collettore.  
6203 Chiave aperta per esagono da 3 mm.  
6204 Chiave a tubo per esagono da 3 mm.  
6205 Chiave a tubo per esagono da 6 mm.  
6206 Pinza speciale per la chiusura dei trasformatori-raddrizzatori.  
6207 Pinza speciale per i ribattini dei biellismi.  
6208 Flacone di grasso speciale (per trasmissioni).  
6209 Flacone di olio di vaselina (per biellismi).  
6211 Olio speciale lubrificante per trasmissioni ad ingranaggi addivato con bisolfuro di molibdeno.  
6212 Olio speciale lubrificante, per bronzie autolubrificanti, tipo « Shell bearing infusion ».  
6213 Flacone di pasta lubrificante al bisolfuro di molibdeno per ingranaggi di trasmissioni.

## Cofanetto trasparente

6318

Cofanetto trasparente per esposizione di modelli lunghi fino a 30 cm. La confezione è completa di binario in scala H0 e targhetta sulla quale scrivere la descrizione del modello. Locomotive, carri e carrozze potranno fare bella mostra di sé, ben protetti dalla polvere e da quanto altro potrebbe danneggiarli.



6318

# Tramway

La storia del tram corre in parallelo con quella delle ferrovie.

Anche i trasporti pubblici all'interno delle città, apparsi per la prima volta nel XVII secolo (anche se con poca fortuna), passarono attraverso la fase delle vetture correnti si su rotaie, ma trainate da cavalli. New York fu la prima ad avere, nel 1832, una tranvia urbana.

Il primato degli esperimenti per passare dai cavalli alla trazione a vapore è invece ancora una volta dell'Inghilterra, dove furono utilizzati degli impianti termici fissi.

In seguito si realizzarono delle piccole motrici a vapore; il fumo però era fastidioso, per cui presto si cercarono altre soluzioni, come le automotrici ad aria compressa ed infine l'elettricità.

Milano fu la prima città italiana ad avere un servizio di tranvia elettrico. RIVAROSSI ha ricreato il caratteristico Tramway della Edison, che faceva servizio sulla rete dell'Azienda Tranviaria Milanese.



Per l'alimentazione ed il comando del Tramway « Sistema Rivarossi » vedasi a pag. « HO » « O » « N » 1.

**6401**

Scatola contenente una vettura tranviaria 6410/1 e un rimorchio 6420/1 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formanti un circuito d'ingombro di cm 60 x 100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari.

**6402**

Scatola contenente una vettura tranviaria, sei sezioni stradali con binario incorporato, formanti un ovale dall'ingombro di cm 40 x 60, 6 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451 e i relativi fili aerei.

**6403**

Come il 6401 ma con trasformatore art. 4007.

**6404**

Come il 6402 ma con trasformatore art. 4007.

**6405**

Come il 6401 ma con trasformatore elettronico Art. 4011.

**6406**

Come il 6402 ma con trasformatore elettronico Art. 4011.

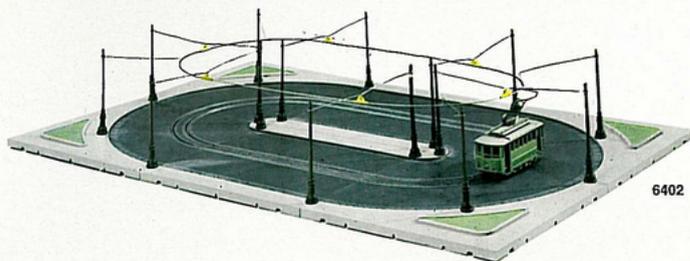
**6410/1**

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

**6420/1**

Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410/1, adatto ad essere trainato dalle medesime. Tanto la motrice 6410/1 che il rimorchio 6420/1 vengono forniti completi di decalcomanie pubblicitarie diverse, numeri, cartelli, ecc.

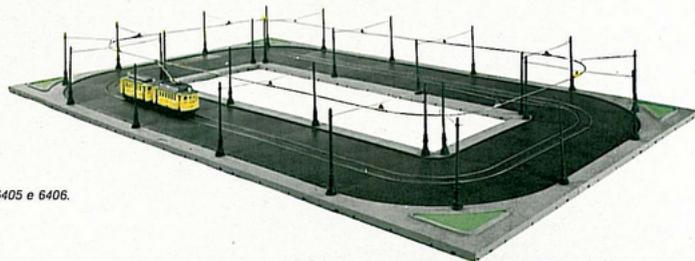
120 «HO»



6402



L'illustrazione mostra la confezione degli impianti tranviari 6401, 6402, 6403, 6404, 6405 e 6406.



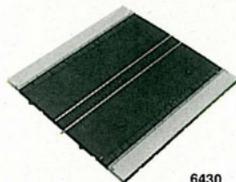
6401

6410/1 6420/1

# Accessori per tramway

Desideriamo far rilevare che il « Sistema Tranviario Rivarossi », oltre alle oramai note caratteristiche di perfetto funzionamento di tutta la produzione Rivarossi, si basa anche sulla possibilità di realizzare numerose e svariate forme di tracciati che si possono adattare allo spazio disponibile e che possono essere impostati in base al proprio estro costruttivo.

Come si vede sulla illustrazione la caratteristica particolare della linea è che comprende la sezione stradale con il marciapiede che rende più realistico e completo il paesaggio.



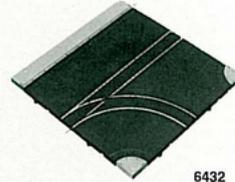
6430

Sezione stradale con binario diritto incorporato.



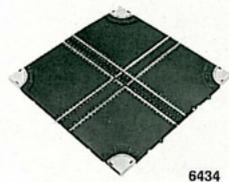
6431

Sezione stradale con binario curvo incorporato.



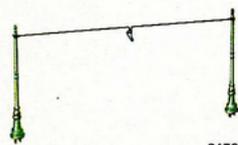
6432

Sezione stradale con scambio destro incorporato.



6434

Sezione stradale con incrocio a 90° incorporato.



6450

Coppia di pali con supporto per filo aereo.



6451

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

6452  
Come sopra ma senza presa di corrente.



6460

Tratto di filo aereo diritto corrispondente a una sezione stradale 6430 con binario diritto incorporato.



6462

Tratto di filo aereo corrispondente a una sezione stradale con scambio destro incorporato.

6463  
Come sopra ma sinistro.



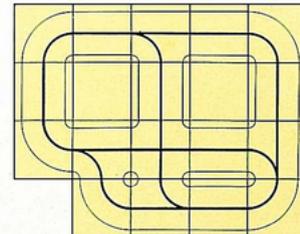
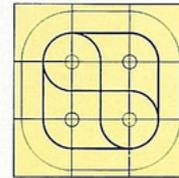
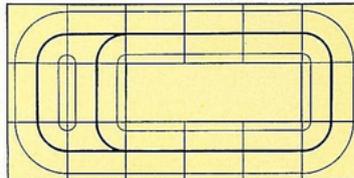
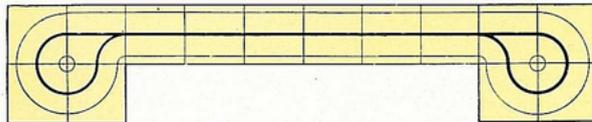
6464

Tratto di filo aereo per sezione stradale con incrocio.



105483

Forcella di fissaggio per sezioni stradali.



Per altri esempi di tracciati rimandiamo al «Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici Rivarossi» art. 84520.

O

# SCARTAMENTO "O" 32 mm.

Se lo scartamento HO (16,5 mm) è quello più diffuso, se lo scartamento N è nato per la gioia di chi subisce il fascino delle miniature e di chi vuole avere un magnifico hobby in poco spazio, lo scartamento O (zero) potrebbe essere definito « di largo respiro ». Con i suoi 32 mm ha una fisionomia particolare: si avvicina di più alla realtà nelle dimensioni, se ne può così apprezzare la perfezione dei dettagli, perfino nel caratteristico rumore che fa il convoglio correndo sui binari.

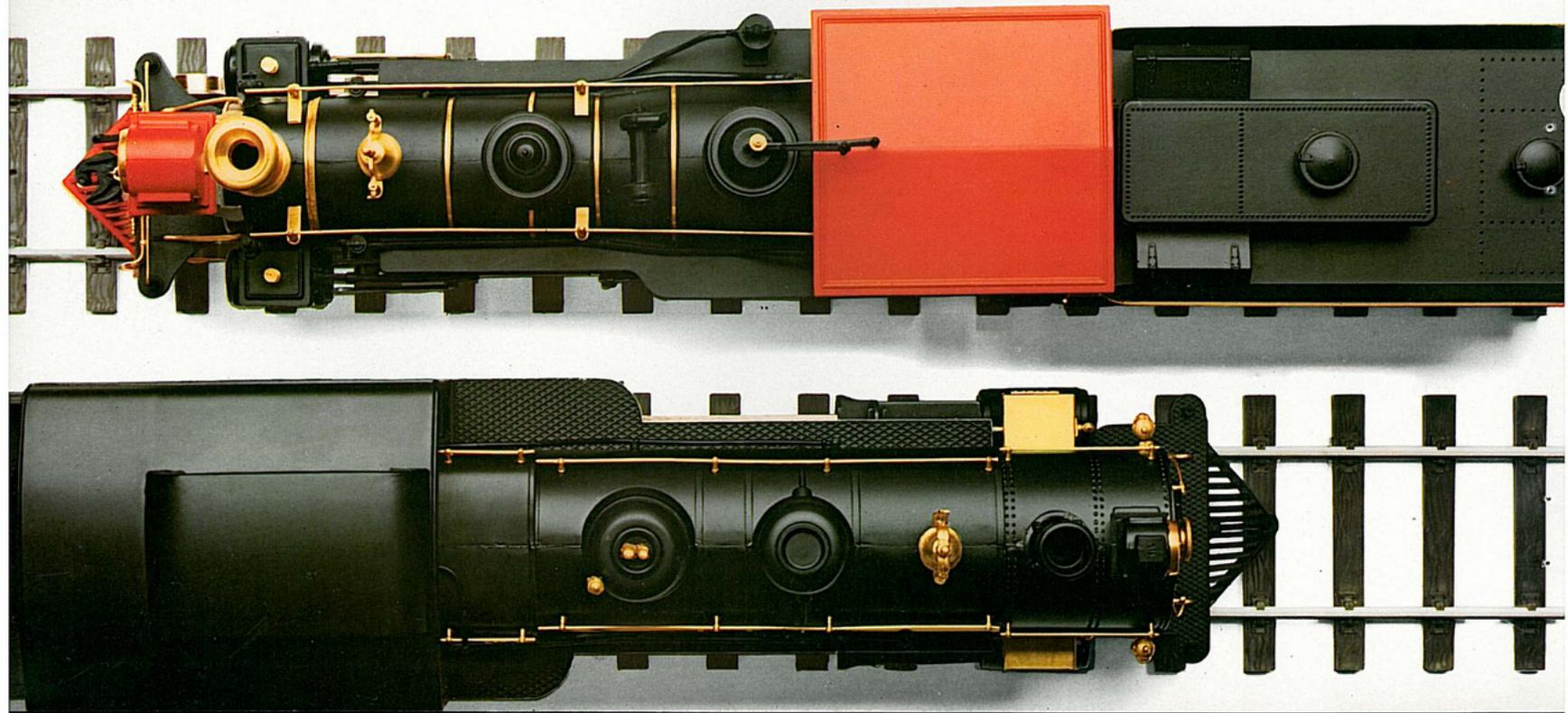
Lo scartamento O (zero) offre molti vantaggi. I binari si possono facilmente posare o rimuovere in pochi minuti. Avendo a disposizione uno spazio « fisso », ad esempio in garage o sul terrazzo, si può costruire un fantastico percorso con locomotori, carrozze, vagoni e materiale che permettono di vivere suggestivamente la dimensione del reale.

Ma il trionfo dello scartamento O è all'aperto: nell'angolo di un giardino, mentre corre parallelo ai vialetti

di ghiaia, in mezzo a « canyon » formati da comuni sassi sapientemente disposti o in un paesaggio tropicale costituito da un'aiuola verde e fiorita.

Lo sfondo del cielo, del sole e delle nuvole saranno un magnifico scenario.

Questa serie infatti è stata realizzata con un altro grosso pregio: quello di resistere alle intemperie, per la tranquillità dei modellisti che appunto vogliono montare impianti all'aperto.



## Impianti completi

supermodel

7023

Treno merci composto da locomotiva diesel e due carri scoperti a sponde alte serie E. La locomotiva, con fano 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.

7035

Treno merci come il 7023 ma con locomotiva diesel delle F.S. nei colori verde, rosso e nero.

7036

Impianto come il precedente 7035 ma con trasformatore normale 4007.

7037

Impianto come il precedente 7035 ma con trasformatore elettronico 4011.

7028

Treno merci composto da una locomotiva a vapore, riprodotte 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, riprodotte un prototipo BR 80 delle "Deutsche Bundesbahn" e da due carrozze viaggiatori con ferrazzini. 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.

7010

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

7009

Impianto come il precedente 7010 ma con trasformatore normale 4007.

7018

Impianto come il precedente 7010 ma con trasformatore elettronico 4011.

7012

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

7011

Impianto come il precedente 7012 ma con trasformatore normale 4007.

7019

Impianto come il precedente 7012 ma con trasformatore elettronico 4011.



7023 - 7024 - 7020  
7035 - 7036 - 7037



7028 - 7026 - 7022



7027 - 7025 - 7021



7010 - 7009 - 7018

supermodel



7012 - 7011 - 7019

7001

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

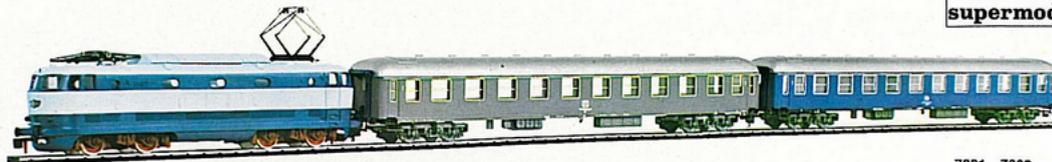
7008

Impianto come il precedente 7001 ma con trasformatore normale 4007.

7017

Impianto come il precedente 7001 ma con trasformatore elettronico 4011.

supermodello



7001 7008

# Locomotive

La locomotiva è certamente il pezzo più suggestivo del Fermodellismo. In questa serie, poi, c'è un settore dal fascino tutto particolare, dedicato alle locomotive d'epoca americane, quelle che furono spesso protagoniste della storia dei più emozionanti film western.

## Locomotiva elettrica italiana

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

supermodello



7181

7181

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



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

## Locomotive tedesche

supermodel

7183

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

7283/BU (non illustrato)

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

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

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

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

7190

Moderno locomotore diesel V 160 delle Ferrovie Federali Tedesche per treni passeggeri e treni merci.

Fari frontali e posteriori funzionanti. Fedele riproduzione del prototipo costruito dalla Rhein Stahl Henschel A.G. Un motore di particolare potenza gli permette di trainare un gran numero di vagoni. Il prototipo con un motore di 1900 HP può raggiungere una velocità massima di 120 Km/h ed il peso è di 79 t.

7182

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

7184

Locomotiva diesel-idraulica gruppo 216 delle Ferrovie Federali Tedesche. Il nuovo ed originale schema di verniciatura che le «DB» hanno adottato, ha lo scopo di intonare esteticamente i mezzi di trazione ai colori molto vivaci con i quali vengono ora dipinte le nuove carrozze passeggeri per i treni espressi. Il prototipo, costruito dalla Rhein Stahl Henschel A.G. è quindi particolarmente impiegato per treni passeggeri. Il modello possiede i fanali anteriori illuminati ed è lungo cm. 35.



7183



7190



7182



7184

## Locomotive americane a vapore d'epoca

supermodel

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

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

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

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

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

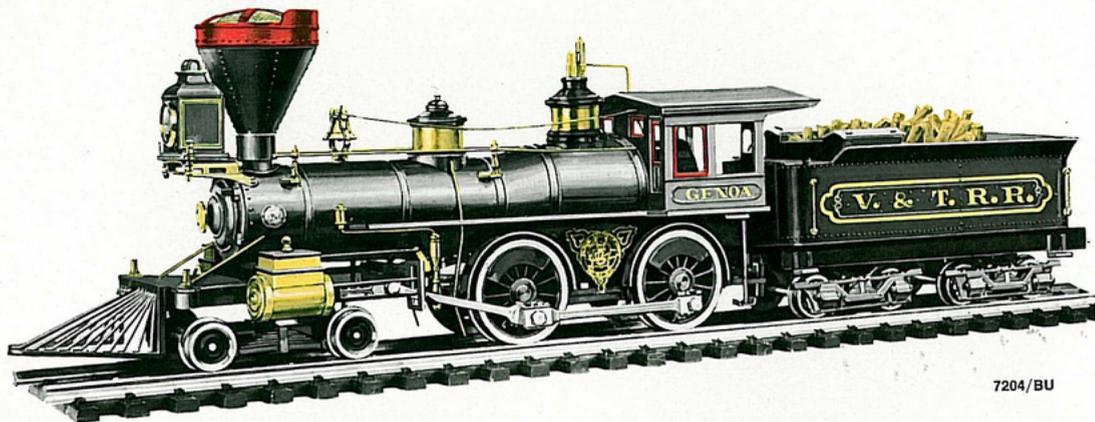
Il telaio, anch'esso molto semplice, era essenzialmente costituito da due longheroni prismatici collegati da un limitato numero di traverse di collegamento.

### 7204/BU

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

### 7203/BU

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



7204/BU



7203/BU

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

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

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

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

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

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

#### 7201/BU

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



7201/BU

supermodello

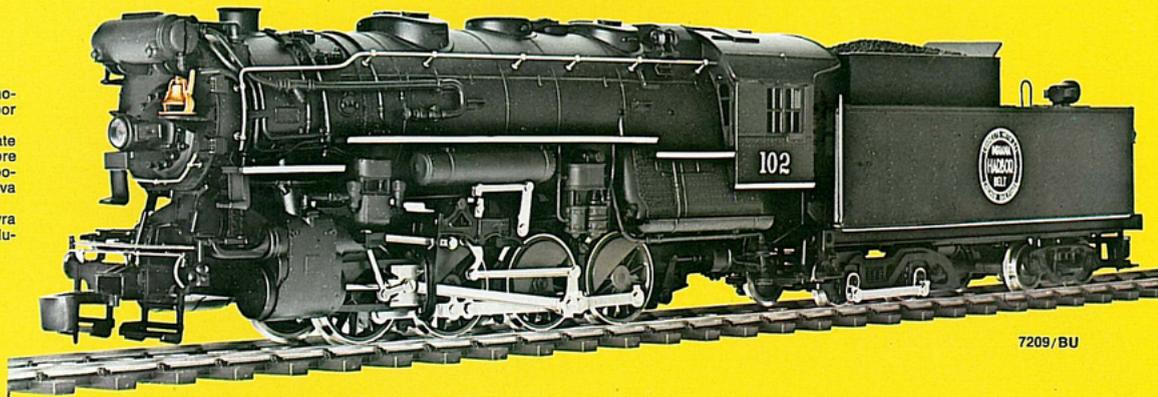
## Locomotiva a vapore da manovra

#### 7209/BU

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

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

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



7209/BU

## Locomotive diesel americane

### 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 faro 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.



7102/D

### 7105/C

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

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

Il modello riproduce locomotori in uso presso la ferrovia Santa Fé

Faro frontale illuminato. Lunghezza cm. 19,2.



7102/C

### 7102/B

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

### 7102/C

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



7102/B

### 7105/B

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

### 7105/G

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

supermodello



7105/C



7105/B



7105/G

# Carri merce

supermodel

Italiani, svizzeri, tedeschi, svedesi, belgi, americani. Per creare convogli nazionali ed internazionali di assoluta fedeltà ed attualità. Oggi la tendenza delle ferrovie di tutto il mondo, forse sull'esempio americano, è quella di abbandonare l'uniformità e la sobrietà del colore per adottare vagoni

dipinti con le tinte più vivaci, percorse da scritte indicanti la natura e spesso la marca delle merci trasportate. Una vera festa per i modellisti che possono formare delle combinazioni veramente fantastiche.

## Carri merce italiani e svizzeri

7560/1

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

7562/1

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

7577

Carro scoperto a sponde alte, serie E, delle Ferrovie Federali Svizzere. Il modello propone un prototipo atto al servizio internazionale. Il colore è il classico rosso bruno e le iscrizioni sono bianche. Lunghezza del modello cm. 22,5.

7574/1

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

7578

Carro refrigerante della Compagnia «Bell». La «Bell» dispone di carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari. Il prototipo reca iscrizioni «bilingue» ed è immatricolato dalla SBB CFF FFS. Lunghezza del modello cm. 26.



7560/1



7562/1



7577

↑  
"1983"



7574/1



↑  
"1983"

7578

## Carri merce tedeschi

7564/1

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

7567/1

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



7564/1



7567/1

Tutti i carri merce vengono consegnati nella nuova versione con ruote metalliche isolate.

## Carri containers e pianali

supermodel

7566/1

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



7566/1

7575/1

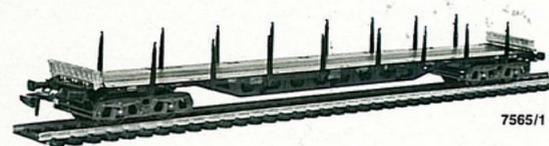
Carro pianale di tipo «Sss-y» DB, speciale per il trasporto di containers. Il carro è corredato da due containers da 30' della Casa di spedizioni Rhode & Liesenfeld di Amburgo. I containers sono amovibili ed hanno i portelloni di carico apribili. Lunghezza cm. 49,6.



7575/1

7565/1

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



7565/1

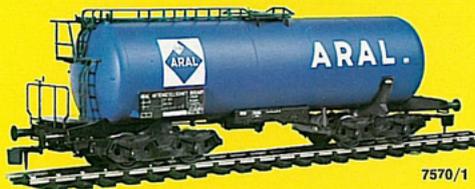
## Carri serbatoio

7570/1

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

7572/1

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



7570/1



7572/1

supermodel

7571/1

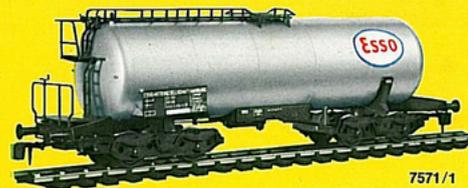
Carro cisterna a carrelli nei colori e con le scritte della compagnia ESSO. Lunghezza cm. 35.

7573/1

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



7573/1



7571/1

7563/1

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



7563/1

## Belga

7561/1

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

## Svedese

7568/1

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



7561/1



7568/1

# Carrozze

supermodel

7977

Scatola di montaggio per l'illuminazione e l'arredamento interno dei vagoni 7780/1, 7781/1, 7782/1, 7788/1 e 7796.

7978

Scatola di montaggio come la 7977 ma per i vagoni 7783/1, 7784/1, 7789/1 e 7797.

## Carrozze italiane

7780/1

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

7784/1

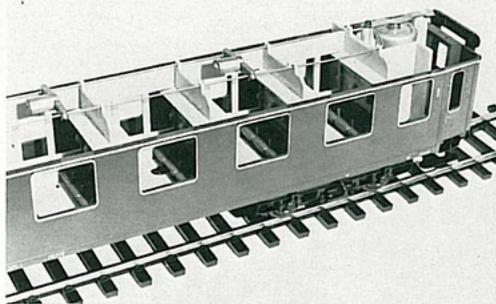
Carrozza italiana di 2° classe di tipo unificato delle Ferrovie dello Stato. Lunghezza cm. 59,5.

7788/1

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

7789/1

Carrozza passeggeri BZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di seconda classe con le stesse caratteristiche del modello 7788/1

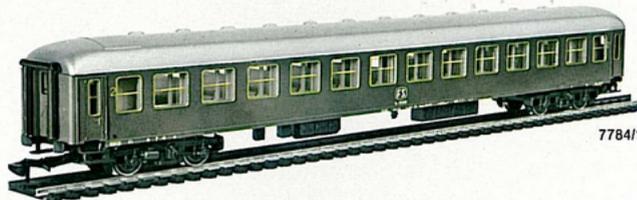


Nel settore scartamento O gli appassionati di modellismo ferroviario che desiderassero ottenere degli effetti di luce particolarmente suggestivi, mediante l'inserimento dell'illuminazione elettrica nelle carrozze passeggeri, possono trovare tutto l'occorrente in due apposite scatole di montaggio Rivarossi,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

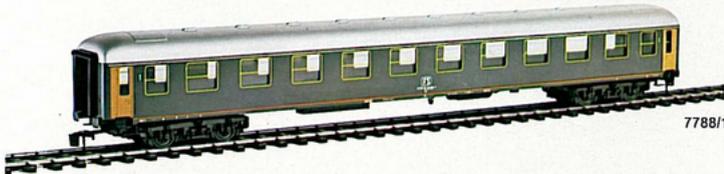
Nella figura: una carrozza scopercia completa di arredamento mostra l'impianto di illuminazione.



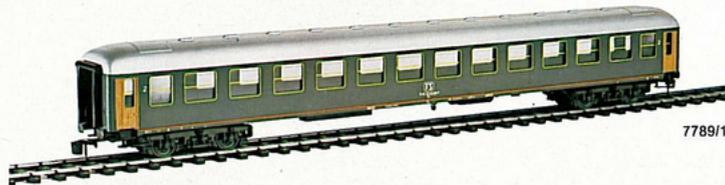
7780/1



7784/1



7788/1



7789/1

TUTTE LE CARROZZE VENGONO CONSEGNAE NELLA NUOVA VERSIONE CON RUOTE METALLICHE ISOLATE

## Tedesche

**7787/1**  
Carrozza di 1° classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.

**7786/1**  
Carrozza di 2° classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.

**7783/1**  
Carrozza di 2° classe di tipo unificato delle Ferrovie Federali Tedesche (D.B.). Lunghezza cm. 59,5.

**7781/1**  
Fedelissima riproduzione della carrozza tedesca di 1° classe delle D.B. recentemente poste in servizio sulle linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.

**7785/1**  
Vagone passeggeri del tipo Buffet in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Il vagone è diviso in due settori: uno composto di scompartimenti di seconda classe e l'altro da una cucina, un bar e dei tavoli con sedie dove è possibile usufruire del servizio ristorante e bar. Il vagone monta carrelli del tipo Minden-Deutz. Lunghezza cm. 59,5. Senza arredamento interno.

**7797**  
Carrozza di 2° Classe serie Bum, delle Deutsche Bundesbahn. Colori turchese-panna come il prototipo. Carrelli «Minden Deutz» con ruote metalliche. Lunghezza del modello cm. 59,5.

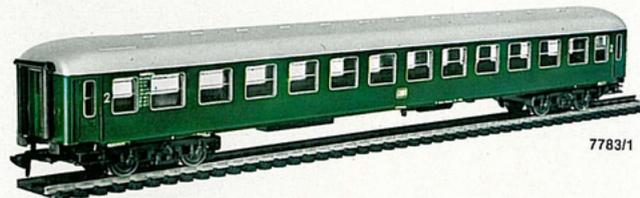


7787/1

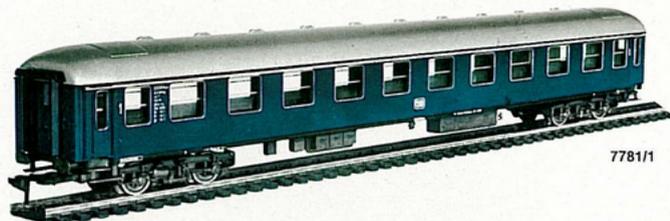


7786/1

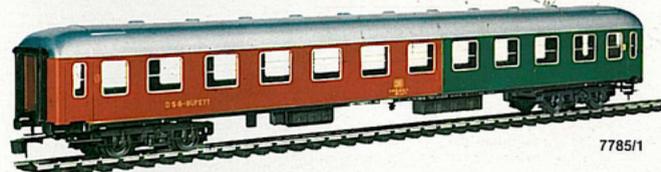
**7796**  
Carrozza di 1° classe, serie Aüm, delle Deutsche Bundesbahn. Esecuzione bicolore turchese-panna per i treni espressi. Carrelli del tipo «Minden Deutz» con ruote metalliche. Lunghezza del modello cm. 59,5.



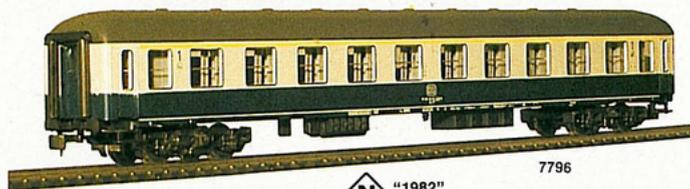
7783/1



7781/1

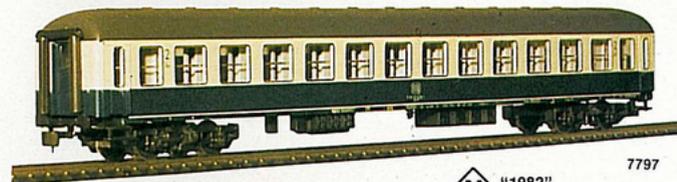


7785/1



7796

▲ "1982"

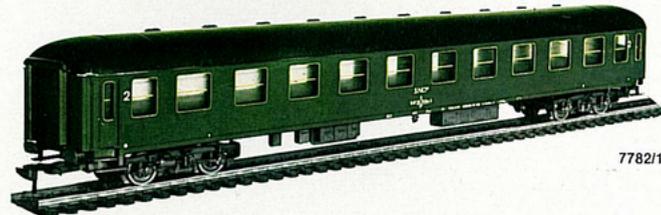


7797

▲ "1982"

## Francese

**7782/1**  
Carrozza francese di 2° classe delle SNCF fedele riproduzione delle nuovissime vetture unificate recentemente entrate in servizio sulle principali linee nazionali ed internazionali. Lunghezza cm. 59,5.



7782/1

# trenhobby

## Scatole di montaggio

### Locomotive



7203

7203

Scatola di montaggio della famosa locomotiva americana 4-4-0 «RENO» della compagnia «Virginia & Truckee». Il nome Reno della locomotiva deriva dalla omonima città dello stato del Nevada allora servito dalla linea ferroviaria della «Virginia & Truckee». A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 34.

7204

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

Furono costruite intorno al 1872 dalla Baldwin Locomotive Works di Philadelphia per la compagnia «Virginia & Truckee». Queste vaporiere hanno occupato un posto preminente nella storia del «WEST» e ora sono conservate in Musei Ferroviari; di tanto in tanto vengono ancora utilizzate per riprese cinematografiche.

7204/M

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

7210

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

7210/M

Confezione contenente i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7210.

7202

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

7202/M

Confezione contenente i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare e illuminare il modello 7202.

7201/M

Confezione contenente i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7201, attualmente fuori produzione e sostituito dall'art. 7202.

7283

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

7283/M

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

supermodello



7202



7204



7210



7283

Coi pezzi contenuti nella scatola di montaggio 7283 è possibile montare sia la locomotiva come da figura a pagina «O» 4, sia quella in versione americana, illustrata sopra, nello stellone giallo.

# trenHobby Modelli in scatola di montaggio

## Carrozze

supermodel

7895

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

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

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

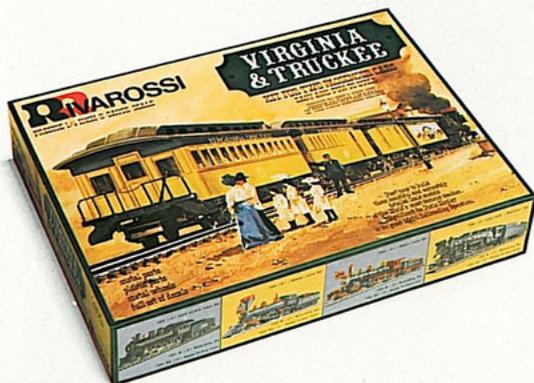
Questa soluzione però non piacque, ad esempio, a Charles Dickens che ebbe a definirle « indecorosi omnibus ».

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

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

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

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



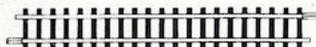
7895

N° "1983"

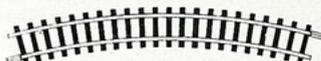


# Binari e scambi

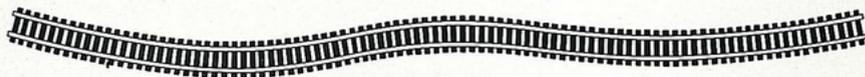
Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag « HO » « O » « N » 1.



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



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



**7911**  
Binario flessibile cm. 90.

**7912**  
Congiunzioni (50 pezzi).

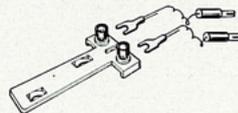
7911



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



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



**7913**  
Dispositivo per il collegamento  
elettrico del binario con il tra-  
sformatore d'alimentazione.

7913



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

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

**7907**  
Come sopra ma destro.

**7909**  
Scambio destro con comando  
elettromagnetico.

**7906**  
Come sopra ma sinistro.

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

## Parti di ricambio "O"

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



La nuova serie

“capolavori.”

**Fermodellismo d'autore:  
produzione  
limitata e numerata di soli 800 pezzi**

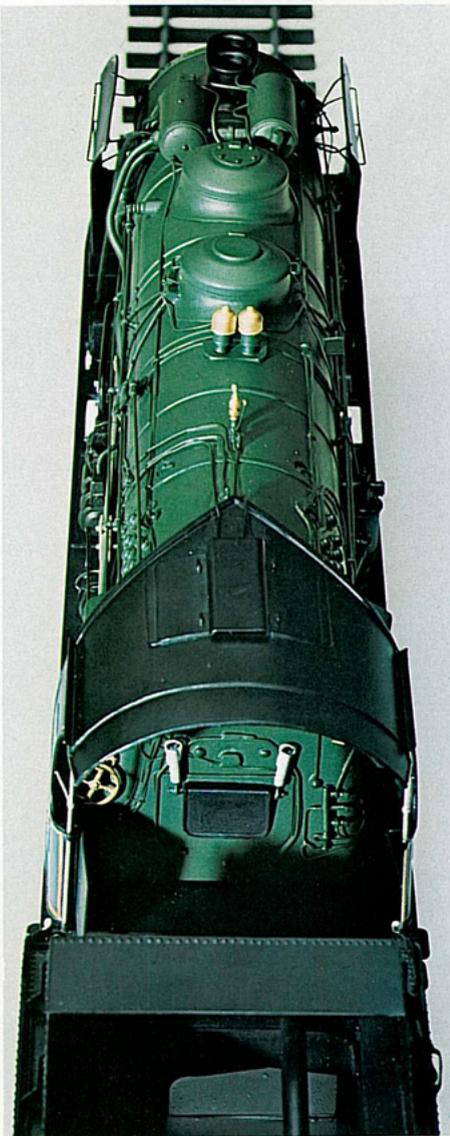
La Rivarossi ha inaugurato con questa « Serie Capolavori » una nuova pagina nella storia del Fermodellismo.

Si tratta di autentici capolavori dedicati ai modellisti e collezionisti più esigenti, prodotti in serie limitata e numerata. Completata la produzione prevista, questi modelli non verranno più prodotti, proprio come i veri pezzi d'autore!

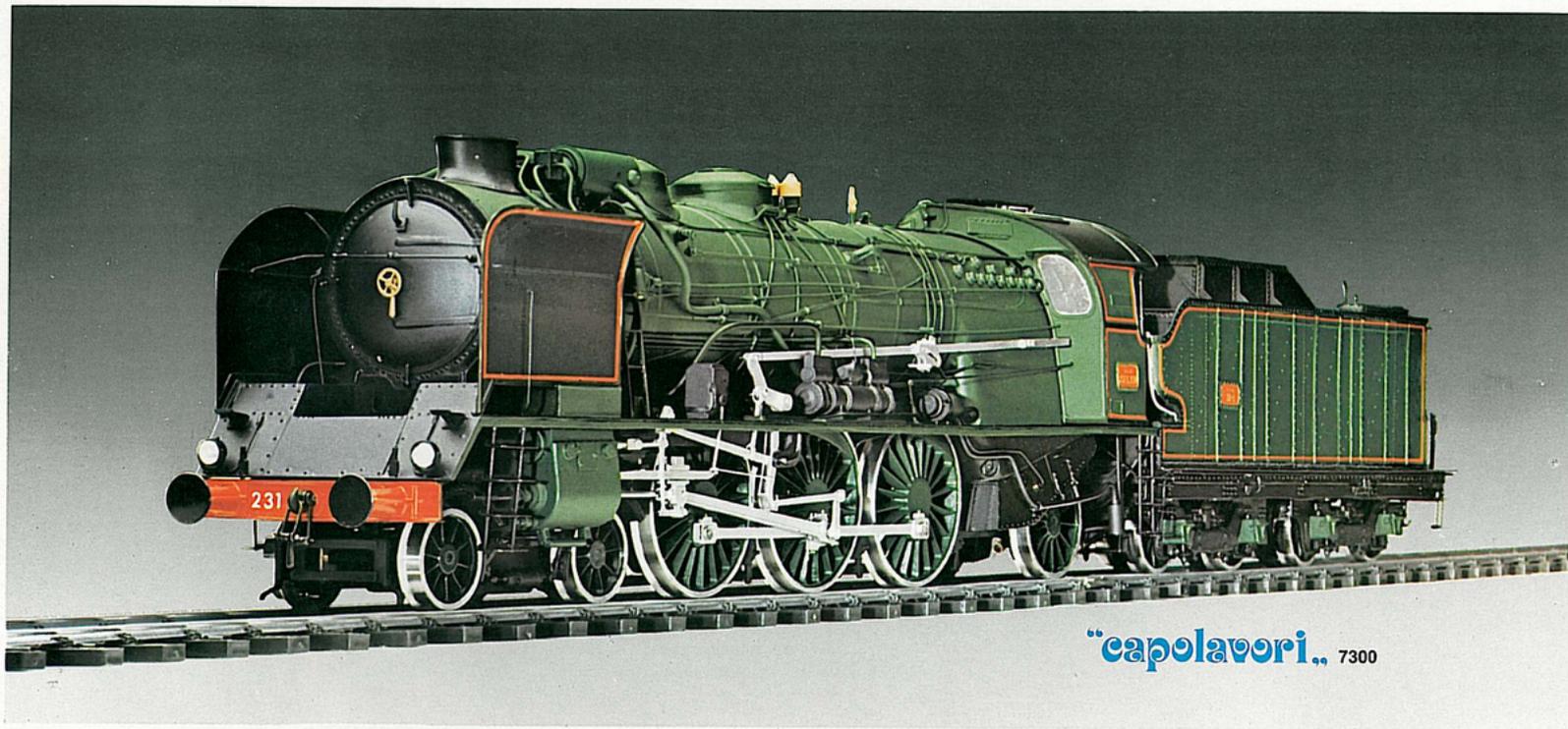
Ogni modello è in perfetta scala « O » ed è realizzato interamente in metallo secondo le tecniche più avanzate.

Non a caso ci sentiamo di affermare che è stata dedicata la massima cura nella riproduzione del maggior numero di particolari, anche i più minuscoli, allo scopo di ottenere dei modelli che anche i più esperti ed esigenti giudicheranno « eccezionali ».

Orgogliosi di questa nuova serie lasciamo comunque il giudizio agli esperti di « Treni da collezione ».



# La Pacific 231 G 230 locomotiva capolavoro. Ora con Rivarossi diventa un capolavoro di locomotiva!



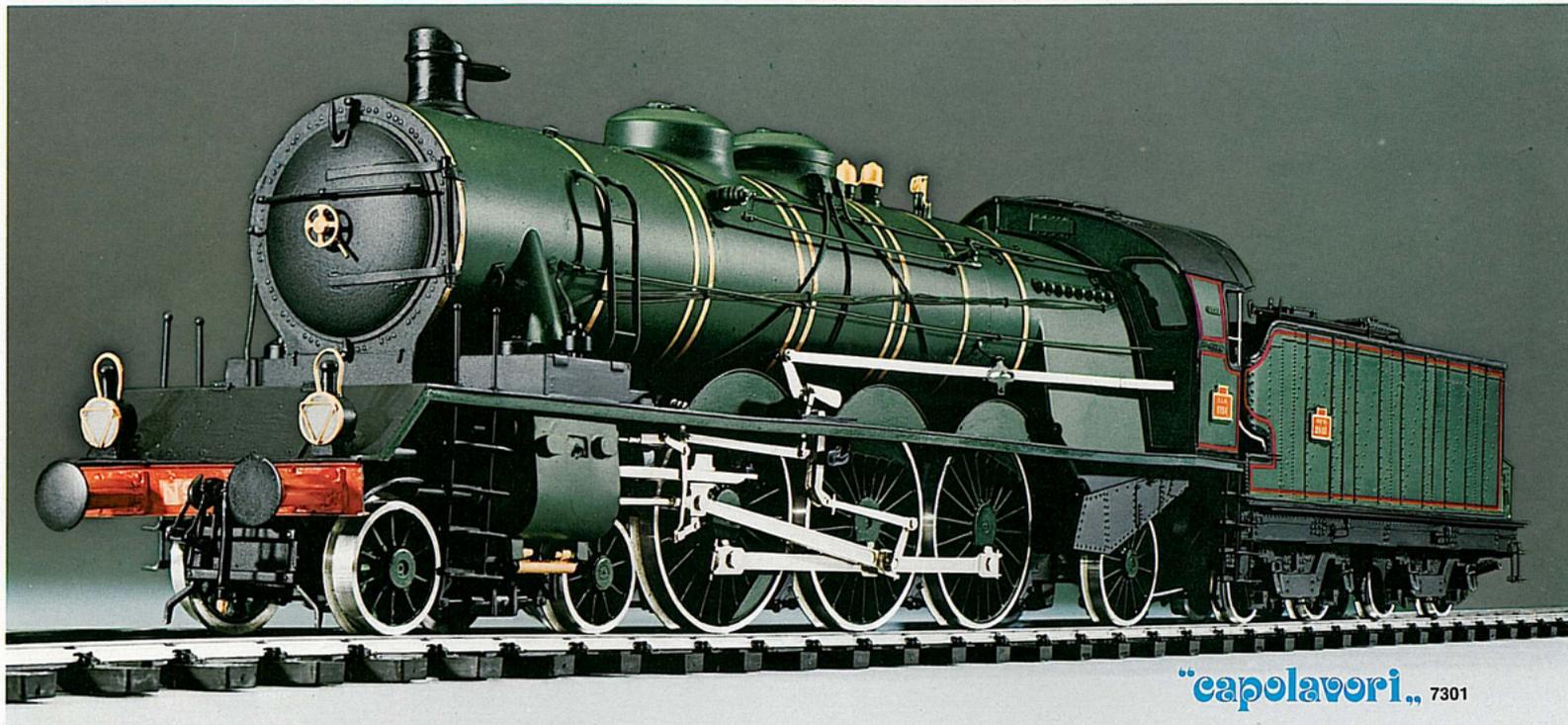
“capolavori.. 7300

**7300**  
Locomotiva a vapore Pacific 231 G 230 della Paris-Lion-Méditerranée PLM.  
Queste locomotive, con rodiggio 2-3-1 provengono dalla trasformazione, eseguita a partire dal 1934, di altri tipi precedenti quale 231 D e 231 F.  
La trasformazione ebbe come obiettivo l'aumento della potenza di trazione e sfruttò certi accorgimenti tecnici che quasi contemporaneamente venivano applicati a locomotive simili anch'esse in trasformazione.  
Le modifiche, assai interessanti, diedero buoni risultati per il grado di surriscaldamento del vapore consentendo di passare da 260° a 360° la temperatura dello stesso con una economia di esercizio del 10%. Venne adottato, su queste macchine, un fumaiolo a doppio scarico e pure la distribuzione, sistema Walschaert, fu migliorata.  
La riproduzione è in perfetta scala «O». Il modello che s'ispira al prototipo 231 G 230 è stato ricavato dai disegni

originali dell'epoca, quindi è la fedele copia in miniatura di quella particolare locomotiva. Naturalmente la verniciatura è quella dello schema originale dell'epoca.  
Realizzato interamente in metallo, secondo le tecniche più recenti, il modello dispone di un potente motore elettrico che trasmette il moto agli assi accoppiati «molleggiati».  
Le ruote di tutti gli assi sono in metallo e sono munite di cerchione in acciaio inox. La massima cura è stata posta nella riproduzione dei particolari, anche i più minuscoli, per ottenere un modello eccezionale.  
Non pensiamo si possa dire di più: l'esame del modello appagherà il critico più esigente. La lunghezza del modello, in ordine di marcia, è di cm. 54,2.  
Il modello verrà costruito in serie numerata e limitata; inoltre completata la produzione iniziale non verrà più prodotto.

LE CONSEGNE SONO IN CORSO

# Ecco il modello della Pacific "6204", poi diventata parte del Gruppo 231-C Seconda locomotiva "capolavoro"



"capolavori.., 7301

7301

Locomotiva a vapore « Pacific 6204 » della Paris-Lyon-Méditerranée.

Gli studi di base delle locomotive di tipo Pacific, da cui derivarono i prototipi della serie 6200 furono impostati in vista di un confronto tra la soluzione della doppia espansione a 4 cilindri con surriscaldamento e quello della semplice espansione. La caldaia era identica, nella sua disposizione e nelle dimensioni, a quella delle Pacific a semplice espansione tranne che per lo spessore delle lamiere, maggiore a causa della superiore pressione di timbro e per la minor lunghezza dei fasci tubieri, ridotti per contenere il peso.

La progenitrice fu la 6001 del 1809 che si differenziava per avere i cilindri lateralmente alle ruote posteriori del carrello anteriore. Tra il Marzo ed il Maggio del 1912 prese servizio la serie di locomotive 6011-6030 in cui i 4 cilindri furono disposti in batteria sull'asse del carrello, soluzione imposta dall'aumento del loro diametro e che obbligava ad allungare le bielle motrici dell'alta pressione. La distribuzione era del tipo classico per la PLM, cioè ammissione fissata al 63% per la bassa pressione e ammissione dell'88% all'alta pressione. La guerra del 1914 arrestò la produzione di queste locomotive che ricominciò nel 1916-17 in parte e definitivamente nel 1921. In corrispondenza della ripresa della produzione del 1917 la numerazione della serie venne cambiata da 6000 a 6200 (6201-6286).

Nel 1925 poi venne adottata la sigla da 231-C (dal No. 2 al No. 86). A partire dal 1925 le locomotive furono dotate di

un preriscaldatore d'acqua per miscelazione sistema ACFI e a partire dal 1931 furono applicati anteriormente degli schermi para fumo. Dal 1926 esse subirono modifiche ai fasci tubieri ed al surriscaldatore che portarono ad un aumento della temperatura del vapore (390° C). Dal 1935 le 231-C (dal No. 2 al No. 86) vennero trasformate in 231-K con l'aggiunta di un altro scappamento e con dei cilindri di bassa pressione nuovi, con sezioni di passaggio ingrandite, oltre a vari miglioramenti. I tender adottati per questo tipo di locomotiva erano montati su 2 carrelli Pennsylvania e trasportavano 28 m<sup>3</sup> d'acqua, 7 tonnellate di carbone e pesavano da 62 a 64 tonnellate a pieno carico.

La riproduzione è in perfetta scala « O ». Il modello che s'ispira al prototipo 6204 allo stato d'origine è stato ricavato dai disegni originali dell'epoca quindi è la fedele copia in miniatura di quella particolare locomotiva. Naturalmente la verniciatura è quella dello schema originale dell'epoca. Realizzato interamente in metallo, secondo le tecniche più recenti, il modello dispone di un potente motore elettrico che trasmette il moto agli assi accoppiati « molleggiati ». Le ruote di tutti gli assi sono in metallo e sono munite di cerchione in acciaio inox. La massima cura è stata posta nella riproduzione dei particolari, anche i più minuscoli, per ottenere un modello eccezionale.

Non pensiamo si possa dire di più: l'esame del modello appagherà il critico più esigente. La lunghezza del modello, in ordine di marcia, è cm. 54. Il modello verrà costruito in serie numerata e limitata: inoltre completata la produzione iniziale non verrà più prodotto.

LE CONSEGNE SONO INIZIATE



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, numerate che, come veri 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-60/68 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 rotaie leggere e di minore consistenza, 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 le

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.

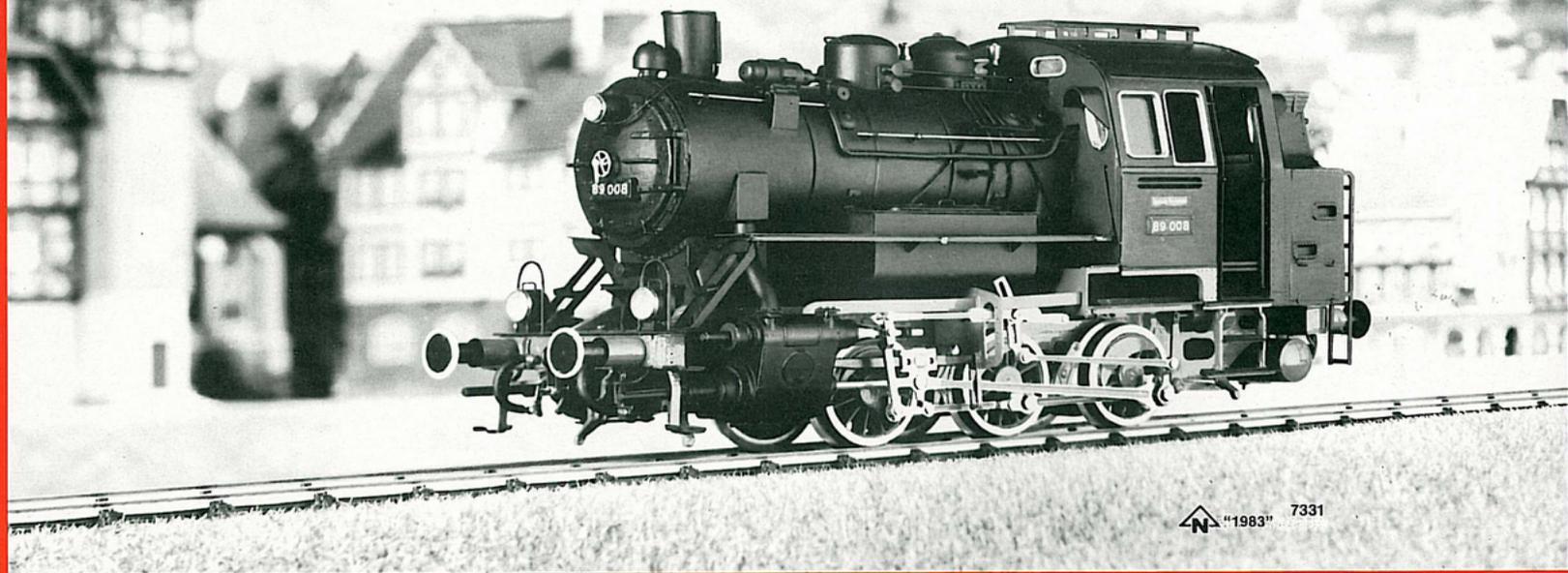
Quasi comune a tutte fu l'adozione dette distribuzione sistema Stephenson il cui meccanismo principale era sistemato internamente ai longheroni del telaio. Le «American» però vennero ritirate dal servizio prima che su di esse si applicassero altri sistemi di distribuzione con meccanismi di comando esterni, 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-60/68 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.

supermodel®



# 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 poiché 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**

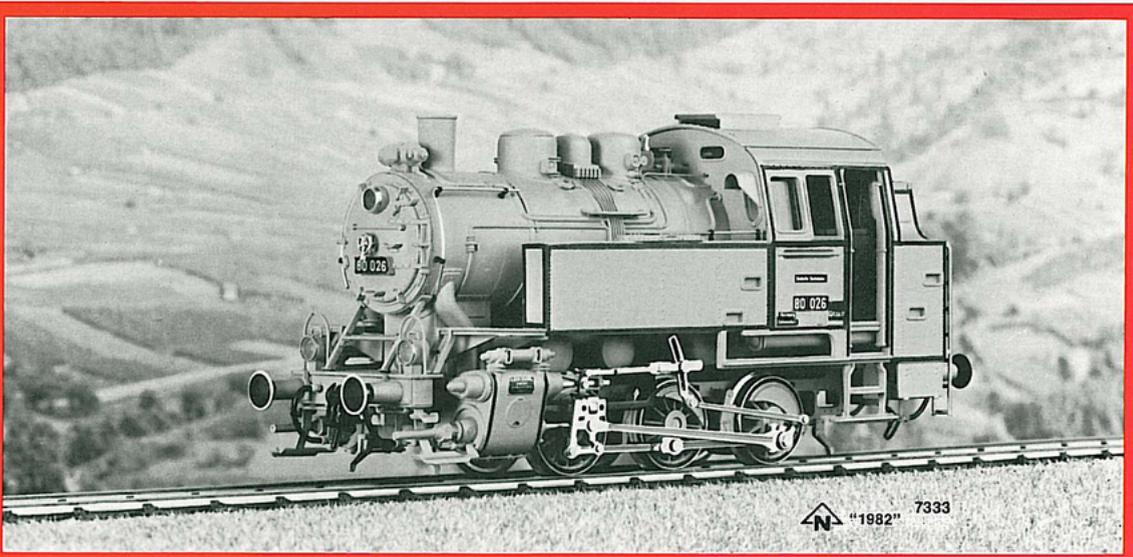
Locomotiva-tender BR 80-026 delle "vecchie" Deutsche Reichsbahn".

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.

supermodello

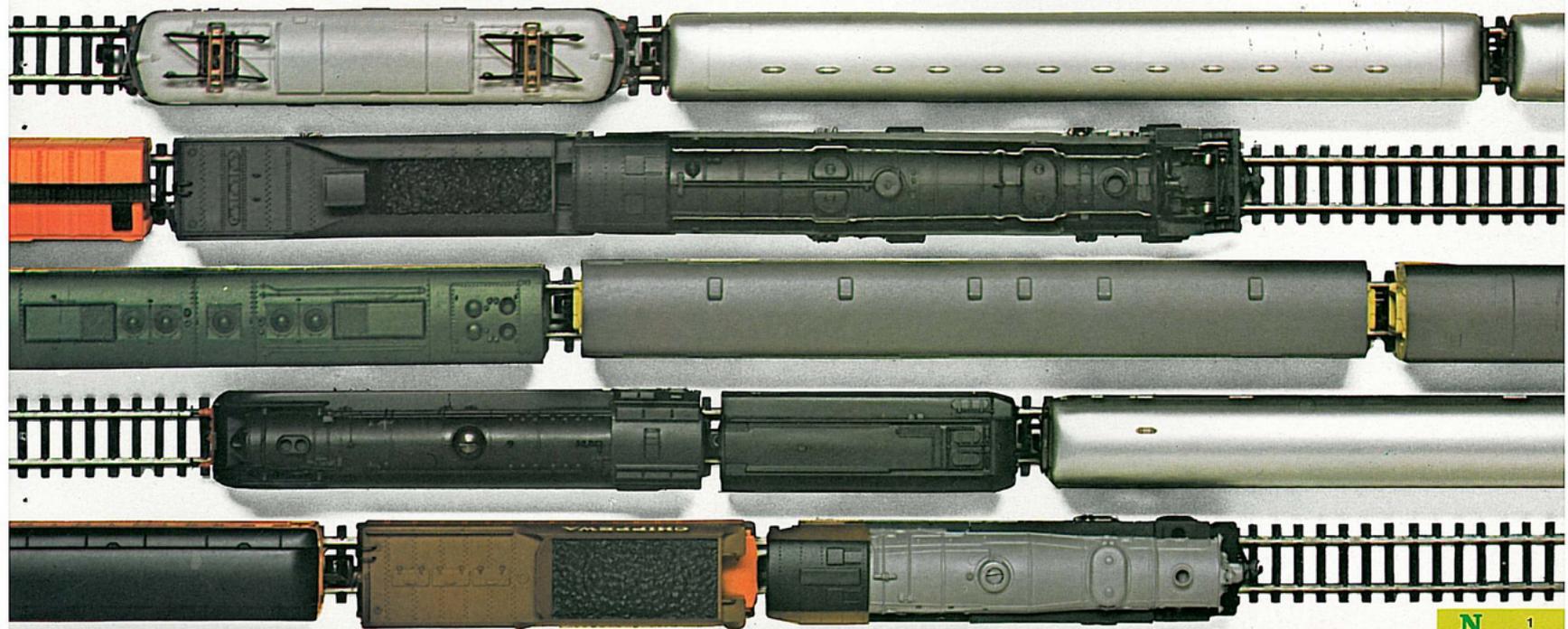


# SCARTAMENTO "N" 9 mm.

In ogni epoca, una delle attività più affascinanti e attraenti è stata la riproduzione in miniatura delle opere della natura e dell'ingegno umano. Basterebbe citare le famose « navi in bottiglia », diffuse soprattutto all'epoca eroica dei velieri o, arrivando ai limiti della meticolosità e della pazienza, ricordare la riproduzione di poemi

e scritti su francobolli o addirittura su capocchie di spillo. Nel campo del fermodellismo l'affascinante arte della miniatura è rappresentata dalla scala N, ossia la riproduzione dei treni in scala 9 mm. Pur rifacendosi per un certo verso alle pratiche dei miniaturisti cui abbiamo accennato, la produzione RIVAROSSI in scala N ha anche de-

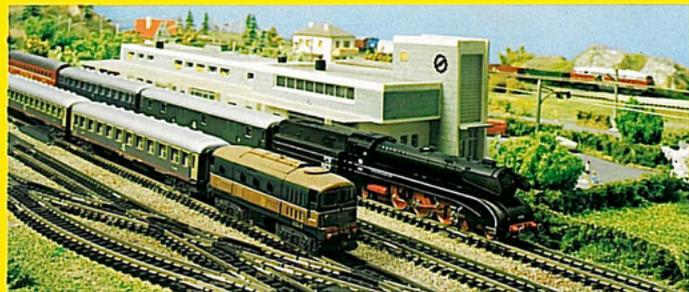
gli scopi molto pratici permettendo di venire incontro alle abitudini della vita moderna, che ci inducono ad una maggior valorizzazione dello spazio. Ma tutto ciò non deve significare « rinuncia ». Con la produzione RIVAROSSI in scala N il fermodellista può permettersi i più complessi tracciati in piccoli spazi.



## Assortimenti grandi treni "N"

Ed ecco alcune dimostrazioni pratiche di quello che si può fare in poco spazio con la produzione RIVAROSSÌ in scala N.

In questo « assortimento grandi treni N » sono stati realizzati grandi convogli, famosi, come l'americano « The Shenandoah freight », un merci con locomotiva articolata a vapore, la « Flèche d'Or », un treno rapido di lusso francese ed altri celebri italiani, tedeschi ecc. Nella foto, il particolare di un plastico di mt. 3,02 x 1,00 in cui possono circolare più convogli contemporaneamente.



## Convogli americani



9010

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

## «The Shenandoah freight»



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



supermodello



9002

9020 = 9002 + HOBBY TRACK 9774  
Treno merci americano «Little Freight of Baltimore» trainato dalla locomotiva a due assi accoppiati e tender, classe C16a, della Baltimore and Ohio. Nella zona industriale dell'entroterra di Baltimore il servizio merci locale era spesso affidato a queste piccole ma potenti locomotive. La composizione prevede tre carri assortiti montati su carrelli ed una «caboose» pure a carrelli. Lunghezza del convoglio completo cm. 43.



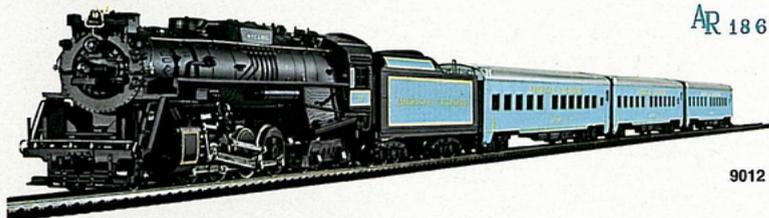
## “LITTLE FREIGHT OF BALTIMORE”



9002

## GOLDEN SPIKE CENTENNIAL LIMITED

AMERICAN RAILROADS



9012

AR 1869 / 1969

supermodel



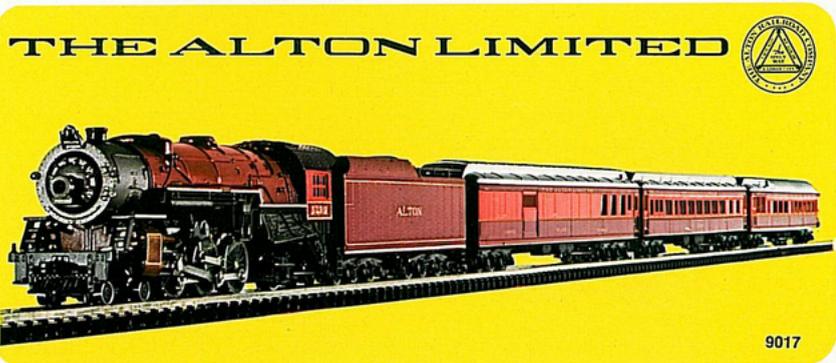
9012

9027 = 9012 + HOBBY TRACK 9774  
Treno passeggeri commemorativo «Golden Spike Centennial Limited». Nella primavera del 1969, l'agenzia di viaggi High Iron Company, propose un viaggio speciale da New York a Promontory Point nello Stato dell'Utah per celebrare il centenario della congiunzione delle due principali linee ferroviarie che, provenendo da opposte direzioni del continente, si unirono, appunto, a Promontory Point. Furino allestite, allo scopo, delle carrozze dipinte con colori e scritte per l'occasione che, trainate da due diverse locomotive pur esse colorate, formarono il treno commemorativo. Il convoglio partì da Harmon N.Y. con alla testa la locomotiva 2-8-4 «Berkshire» n° 759. Nel viaggio di ritorno alla testa del treno era una potente motrice elettrica GG1. Oltre alla locomotiva, a vapore, 2-8-4 n° 759 il convoglio modello comprende tre carrozze speciali una delle quali, quella di coda, termina con l'estremità carenata. Lunghezza del convoglio completo cm. 62.  
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).



9017

9031 = 9017 + HOBBY TRACK 9774  
Treno passeggeri «The Alton Limited». Nel 1924 la «Chicago & Alton» inaugurò un treno di lusso per collegare Chicago a St. Louis. La composizione è la seguente: locomotiva (4-6-2-) Heavy Pacific con tender di grande capacità - carrozza mista «Combine» - carrozza «Pullman» - carrozza «Observation» con terrazzino posteriore. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno ed equipaggiate con carrelli a tre assi. Lunghezza del convoglio completo cm. 61,5.  
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).



9017

## THE ALTON LIMITED



Assortimenti grandi treni "N"

supermodello **N**

CRESCENT LIMITED



9013



9013

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

9028 = 9013 + HOBBY TRACK 9774

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

Capitol Limited ANNI '30



9016



9016

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

9030 = 9016 + HOBBY TRACK 9774

CHIPPEWA HIAWATHA LIMITED



9015



9015

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

9029 = 9015 + HOBBY TRACK 9774

ASSORTIMENTI GRANDI TRENI "N"

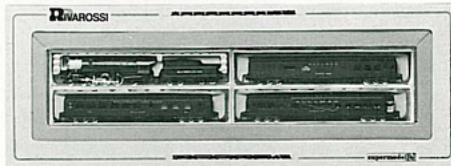
supermodello **N**

Capitol Limited

ANNI '20



9033

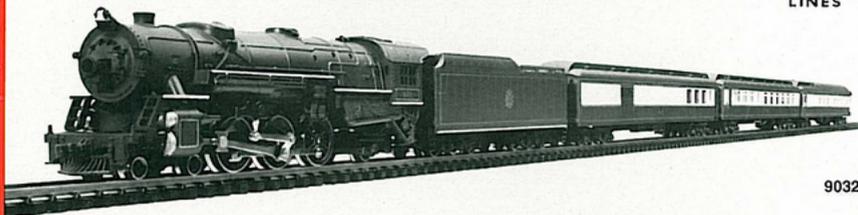


9033

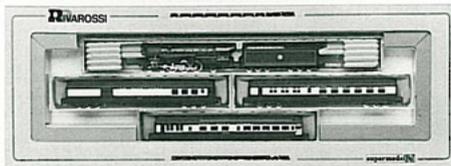
9037 = 9033 + HOBBY TRACK 9774

Treno passeggeri "The Capitol Limited" con locomotiva a vapore tipo "Heavy Pacific". La Compagnia "Baltimore and Ohio" decide 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 Baltimora. 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).

THE BLUE COMET



9032



9032

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).

Convogli europei

"HOLLAND ITALIEN EXPRESS"



9006



9006

9024 = 9006 + HOBBY TRACK 9774

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

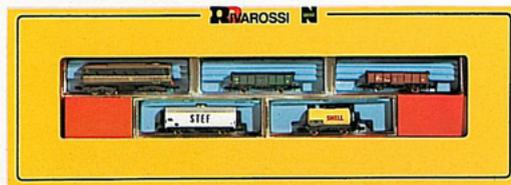
## Assortimenti grandi treni "N"

supermodello **N**

### "TRENO MERCI RACCOGLITORE"



9001



9001

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

9019 = 9001 + HOBBY TRACK 9774

### LA FLÈCHE D'OR



9011



9011

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

9026 = 9011 + HOBBY TRACK 9774

### "LORELEY EXPRESS"



9004



9004

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

9022 = 9004 + HOBBY TRACK 9774

“RIVIERA EXPRESS”



9003



9003 9021 = 9003 + HOBBY TRACK 9774  
Treno passeggeri « Riviera Express » per servizio di collegamento tra grandi città europee. Il convoglio è trainato da una locomotiva diesel-idraulica tipo 216 (V160) delle Deutsche Bundesbahn con fanali illuminati. Oltre alla motrice entrano nella composizione una carrozza bagagliaio serie Düm D.B., una carrozza di 2° classe serie BZX delle Ferrovie dello Stato ed una carrozza di 1° classe serie Aüm delle D.B. Tutte le carrozze sono complete di arredamento interno e sono montate su carrelli tipo Minden Deutz. Lunghezza del convoglio completo cm. 63.  
(Le carrozze possono essere illuminate con la speciale confezione 9820).

“TRENO MERCI DISTRIBUTORE”



9000



9000 9018 = 9000 + HOBBY TRACK 9774  
Treno merci « distributore » delle Ferrovie Federali Tedesche con locomotiva diesel-idraulica a tre assi accoppiati tipo 260 (V60) D.B. Tipico convoglio per servizio merci locale che prevede, oltre la locomotiva, la seguente composizione: un carro scoperto a sponde alte serie E, un carro serbatoio per trasporto carburante e due carri coperti con portiere scorrevoli. Lunghezza del convoglio completo cm. 35.

“TRENO MERCI DIRETTO”



9005



9005 9023 = 9005 + HOBBY TRACK 9774  
Treno merci diretto delle Ferrovie Federali Tedesche con locomotiva diesel-idraulica tipo 216 (V160) D.B. Il traffico merci tra importanti centri avviene per mezzo di treni diretti completi che comprendono tutti i veicoli che da una stazione mittente hanno una stessa destinazione. Questo servizio, nelle linee non elettrificate viene disimpegnato da locomotive diesel-idrauliche. Oltre alla motrice nella composizione del convoglio entrano: un carro scoperto a sponde alte serie E, due carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari ed un carro serbatoio per carburanti. Lunghezza del convoglio completo cm. 41.

# HOBBY TRACK N

supermodello

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

9774

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

La confezione di base A comprende: 5 binari dritti art. 9701 • 11 binari curvi art. 9710 • 1 binario curvo con presa d'alimentazione art. 9712 • 1 binario diritto speciale per l'instradamento di eventuali veicoli deragliati art. 9702 • passaggio a livello art. 9800 • trasformatore-raddrizzatore 220 V. con regolazione elettronica.

9771

La confezione aggiuntiva «Hobby Track N» B consente non solo l'ampliamento del tracciato di base A ma anche la realizzazione di un binario di raddoppio oppure la disposizione di binari tronchi di smistamento. I pezzi contenuti nella confezione B sono: 13 binari dritti art. 9701 • 2 binari curvi art. 9726 • 2 binari speciali con terminale paracolpi art. 9822 • scambio elettrico con deviazione sinistra art. 9752 • scambio elettrico con deviazione destra art. 9753 • dispositivi per il comando a distanza degli scambi art. 4201 • fili elettrici di collegamento.

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

9772

La confezione aggiuntiva «Hobby Track N» C consente l'ampliamento del tracciato di base A e la realizzazione di un circuito ad 8 con rampa di accesso al tratto sopraelevato e conseguente rampa di discesa. Gli elementi costituenti la confezione C sono: 8 binari curvi art. 9710 • 3 binari dritti art. 9701 • serie di 24 piloni per rampa art. 9741 • ponte Warren art. 9746 • 20 elementi di impalcato per binari curvi art. 9743 • 6 elementi di impalcato per binari dritti art. 9749. Questa confezione può essere vantaggiosamente affiancata da una o più confezioni «Hobby Track N» D per ulteriore ampliamento del tracciato. Vedansi a tal fine gli schemi illustrativi.

9773

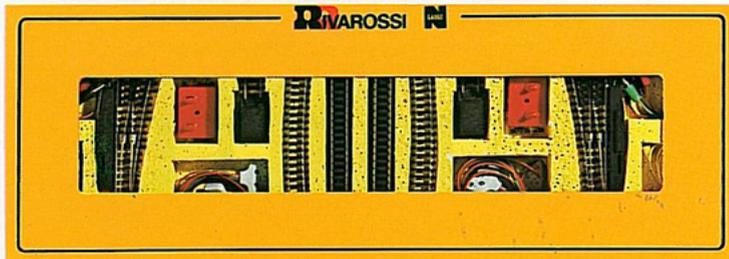
La confezione «Hobby Track N» D ha un duplice scopo:

- consentire di realizzare un grande tracciato a forma di ovale con curve ad ampio raggio, binario di raddoppio oppure binari tronchi di scalo;
- in unione con le altre confezioni di base ed aggiuntive offrire illimitate possibilità di ampliamento e di progettazione per grandi circuiti anche con curve concentriche.

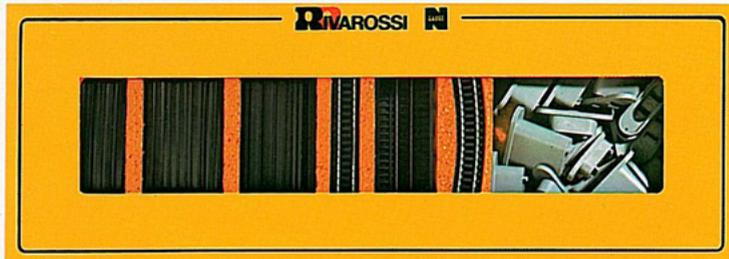
La confezione D comprende: 12 sezioni di binario ad ampio raggio art. 9720 • 2 binari curvi art. 9726 • 12 binari dritti art. 9701 • 2 binari speciali con terminale paracolpi art. 9822 • scambio elettrico con deviazione destra art. 9753 • scambio elettrico con deviazione sinistra art. 9752 • sezioni di binario speciale art. 9709 • dispositivi per il comando a distanza degli scambi art. 4201 • fili elettrici di collegamento.



A  
9774



B  
9771

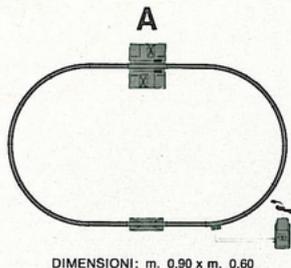


C  
9772

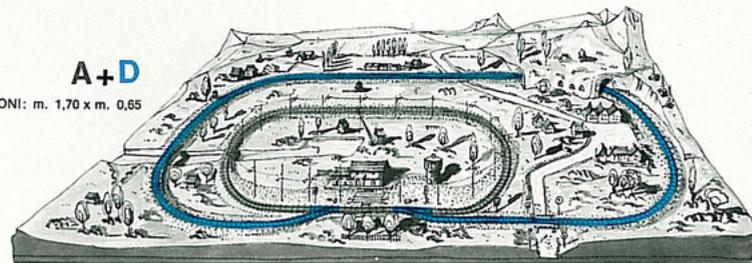


D  
9773

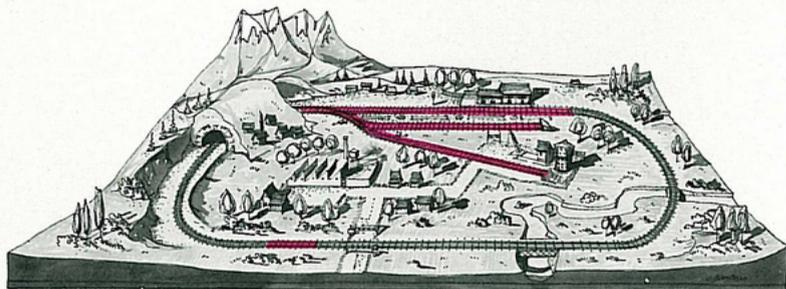
# Alcuni esempi di tracciati ottenibili con **HOBBY TRACK N**



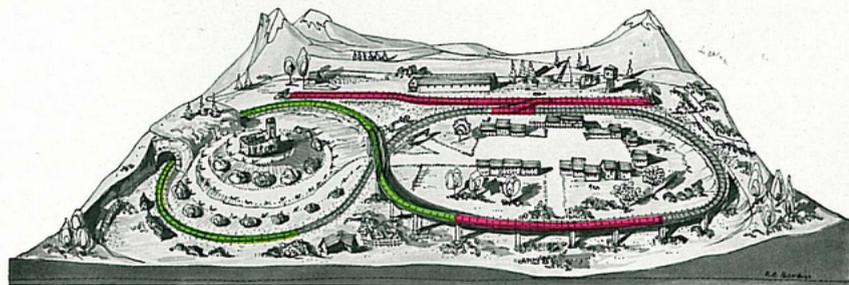
DIMENSIONI: m. 0,90 x m. 0,60



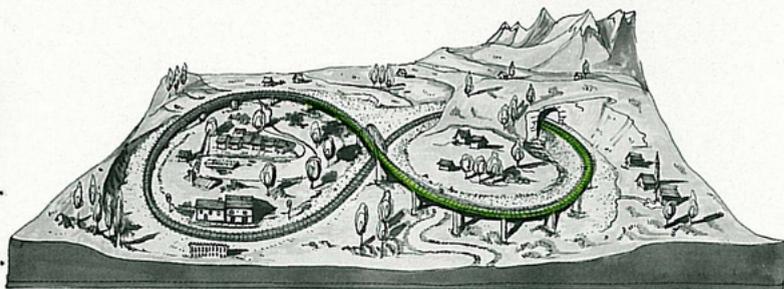
DIMENSIONI: m. 1,70 x m. 0,65



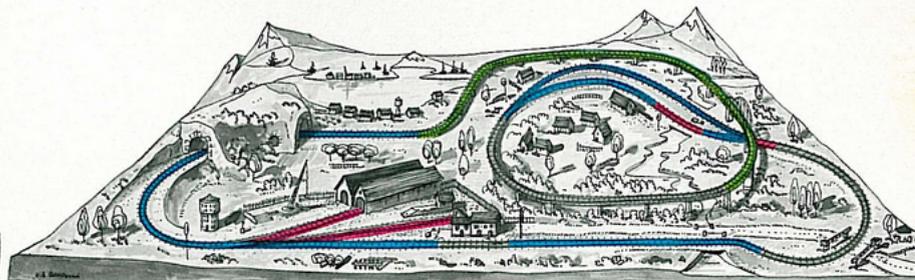
DIMENSIONI: m. 1,40 x m. 0,60



DIMENSIONI: m. 1,85 x m. 0,60



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



DIMENSIONI: m. 2 x m. 1

# Locomotive

supermodello

Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

## Tedesca a vapore

9173

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



9173

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



TUTTI I MODELLI ILLUSTRATI HANNO IL BIELLISMO INTERAMENTE FUNZIONANTE

## Inglese a vapore

21/L

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



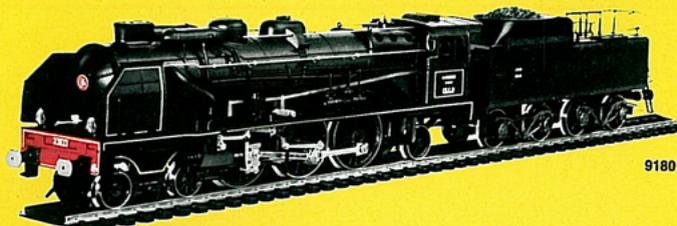
21/L

CONSEGNABILE SOLO IN ITALIA  
FABBRICATA IN ESCLUSIVA  
PER PECO-ENGLAND

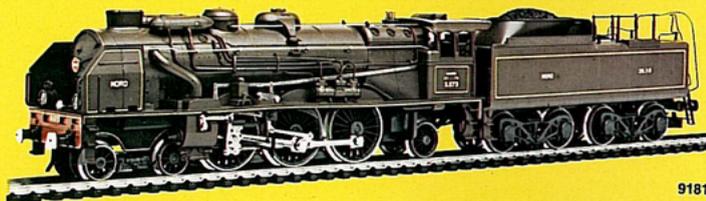
## Locomotive a vapore francesi

9180 - 9181 - 9182

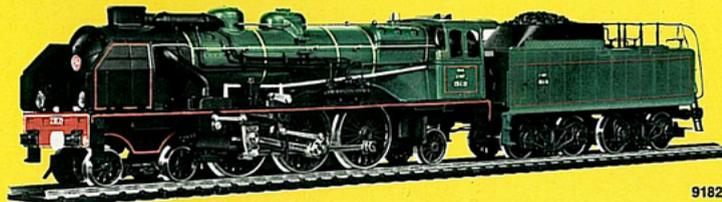
LOCOMOTIVA A VAPORE «CHAPELON» tipo 2-3-1 E. Le prime locomotive di questa serie di rodiggio 2-3-1 (Pacific) apparvero intorno al 1909 e furono costruite fino al 1937. Nel 1926 M. Chapelon progettò alcune modifiche che, applicate ad un primo gruppo di locomotive della serie PO 3500, portarono ad un notevole aumento della potenza rispetto alle locomotive originali. Il nome «Chapelon» o Super Pacific restò a designare queste locomotive che vennero poi particolarmente impiegate sulle linee del Nord della Francia per i convogli passeggeri rapidi. Tra le modifiche apportate da Chapelon significativo è il sistema di distribuzione a valvole. Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate. Nel settembre del 1935 a Chantilly, una di queste locomotive, raggiunse la ragguardevole velocità di 174 km/h su una pendenza di 5 mm per metro. I modelli 9180 e 9182 rappresentano prototipi delle SNCF, mentre il modello 9181 è nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi. Queste ultime macchine trainarono uno dei più bei treni europei dell'epoca «La Flèche d'Or» sul percorso Parigi-Calais. Tutti e tre i modelli sono dotati di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 16.



9180



9181



9182

supermodello

## Locomotiva elettrica italiana

9161

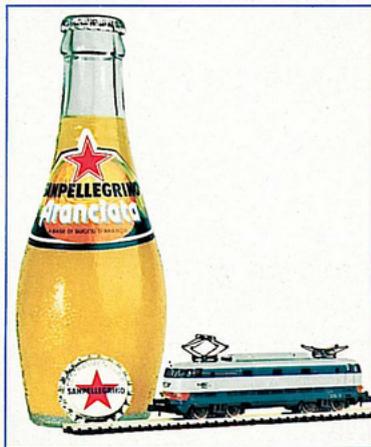
LOCOMOTORE F.S. E 444 (2ª serie). Le locomotive del gruppo E 444 sono state realizzate su disegni di progetto dell'Ufficio Studi del Servizio Materiale e trazione delle F.S. e sono il sedicesimo tipo di locomotiva elettrica entrato a far parte del parco F.S. Il moderno mezzo di trazione impostato sull'obiettivo di adeguare la velocità alle moderne esigenze dei trasporti su rotaia è destinato al traino di treni rapidi e direttissimi sulle più importanti linee italiane. La E 444 è in grado di trainare su linee pianeggianti o con pendenza dell'8 per mille, sei carrozze viaggiatori più un bagagliaio alla velocità di 180 km/h con la possibilità di raggiungere i 200 km/h. La possibilità di raggiungere tali elevate velocità, anche su tracciati sinuosi, è stata conseguita grazie alla potenza dei motori ed alle caratteristiche meccaniche del carrello e delle sue sospensioni. La locomotiva possiede anche un nome caratteristico «Tartaruga» proposto da un simpatico concorso indetto tra ferrovieri. Il modello riproduce il prototipo E 444.008 caratterizzato dalle testate aerodinamiche ed ha il rodiggio Bo-Bo. Entrambi i carrelli sono motori. Fanali illuminati su entrambe le testate. Il modello è lungo cm. 10,5.



9161

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

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



## Locomotiva diesel italiana

supermodello

9160

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

## Locomotive diesel tedesche

9170

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

9172

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

9174

Locomotiva diesel-idraulica gruppo 216 delle Ferrovie Federali Tedesche.

Il prototipo di locomotiva del gruppo 216 cui ci siamo riferiti per la riproduzione del modello, dispone della recente coloritura turchese-panna.

Il modello, la cui lunghezza è cm. 9, ha i fanali illuminati.

## Locomotiva diesel belga

9171

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



9160



9174

"1983"



9172



9170

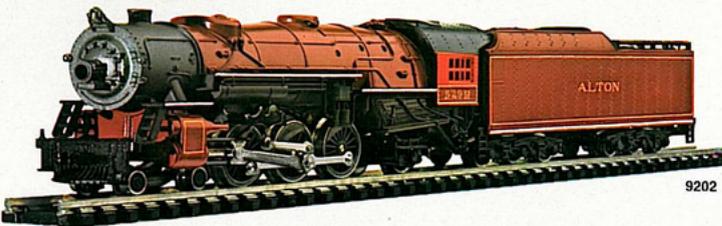


9171

## Locomotive a vapore americane

9202

Locomotiva americana a vapore tipo 4-6-2 « Heavy Pacific » della « Chicago & Alton ». Il modello, con bellissimo funzionante e completo di faro anteriore, è decorato in marrone e rosso con iscrizioni e decorazioni in oro proprie delle locomotive che trainavano il convoglio « The Alton Limited » che negli anni « 20 » collegava Chicago con St. Louis. Lunghezza del modello cm. 18.



9202

9137

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



9137



9135

9135

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

9134

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

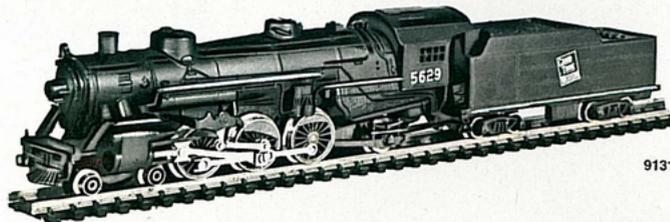


9134

supermodello **N**

9131

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



9131

9133

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



9133

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

## LOCOMOTIVE AMERICANE

9197

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



9197

9196

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



9196

9199

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



9199

supermodello

9198

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



9198

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

9206

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

La 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 metriche 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 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.

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.

supermodel



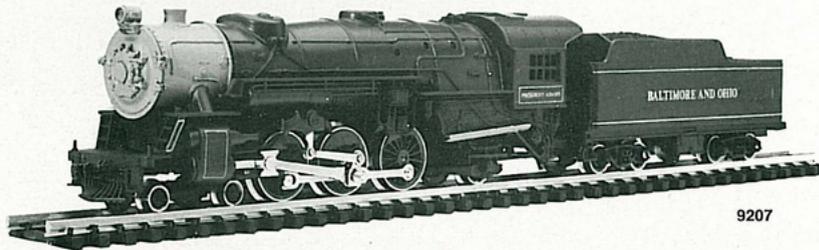
9206



9204



9205



9207

9157

Locomotiva articolata, a vapore, «Big Boy» per treni merci pesanti. Un primo gruppo di venti locomotive, con rodiggio 4-8-8-4, vennero consegnate, nell'autunno del 1941, alla «Union Pacific» dalla American Locomotive Company. Un secondo gruppo di cinque macchine venne consegnato nel 1944. Queste locomotive erano capaci di una velocità di 80 miglia orarie e la loro massima potenza, di oltre 7000 HP, era sviluppata alla velocità di 30 miglia orarie.

Le locomotive vennero assegnate al traino di convogli merci a composizione pesante sui lunghi percorsi e perciò venne loro accoppiato un tender di grande capacità «Centipede». Il modello, che potremmo definire un gioiello della meccanica per le soluzioni adottate nella realizzazione, riproduce fedelmente il prototipo ed ha entrambi i gruppi motori con trasmissione ad ingranaggi su tutti gli assi. Il sistema di articolazione dei gruppi motori consente l'iscrizione dal modello anche su linee con raggio di curvatura ridotto. I bellissimi sono interamente funzionanti. Faro anteriore. Lunghezza del modello cm. 25,6.



9157

9186

Locomotiva a vapore tipo «Berkshire» Classe S3 della «Nickel Plate Road». Questo tipo di locomotiva, costruito in 80 esemplari dalla «Lima Locomotive Works» negli anni 1948-49, rappresenta la versione più moderna dei mezzi di trazione a vapore con rodiggio 2-8-4. Essenzialmente studiato per il traino di convogli merci, fu pure qualche volta adibito, per le sue doti di versatilità, al servizio passeggeri con convogli pesanti.

Distribuzione tipo «Baker». Illuminazione con faro anteriore. Lunghezza cm. 19.



9186

9185

Questa locomotiva Berkshire riesumata dal deposito nel 1969 e, riverniciata in nero, azzurro e oro, venne usata per festeggiare con un treno speciale, il «Golden Spike», il centenario dell'allacciamento delle linee che provenendo da est e da ovest, attraversavano tutta l'America Settentrionale.

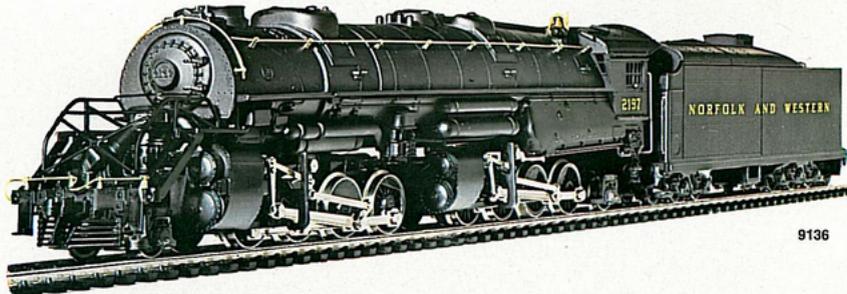
La locomotiva, ora ricondotta nella sua veste originale, è conservata in perfetta efficienza e sovente viene usata per viaggi speciali. Lunghezza cm. 19.



9185

9136

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



9136

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

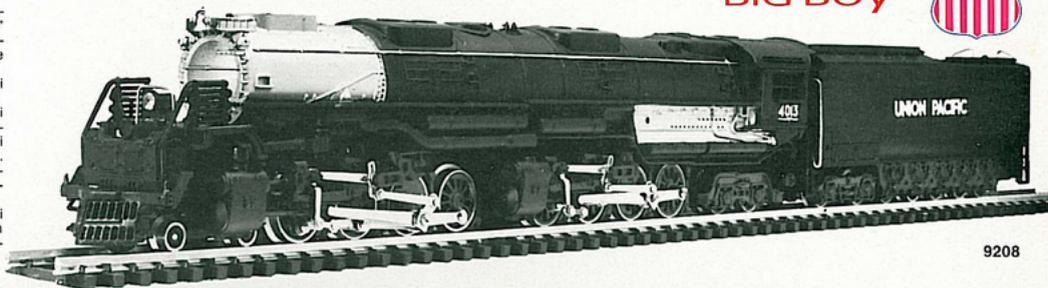
9208

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 acquistanti 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 complicati, 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.



BIG BOY



9208

supermodel

9203

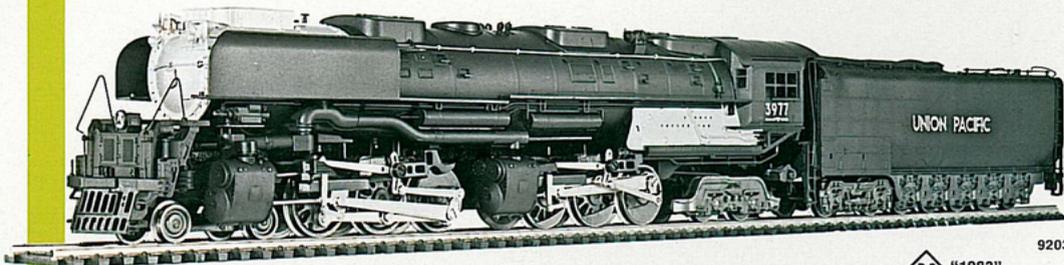
Locomotiva articolata, a vapore tipo Mallet, con rodiggio 4-6-6-4 «Challenger» 3977 della «Union Pacific».

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

Nell'anno 1943 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 ai lati del doppio fumaiolo. Le locomotive «Challenger» potevano svolgere indifferentemente, grazie alle loro ottime prestazioni, sia il servizio merci sia passeggeri. Il loro compito principale era però il servizio merci pesanti ad elevate velocità, fino a 70 miglia orarie (circa 100 Km/ora), possedendo ottima stabilità e perfetta equilibratura delle masse (biellismi e contrappesi) specialmente negli ultimi modelli costruiti dalla American Locomotive Company.

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 faro anteriore è illuminato. Lunghezza del modello cm. 23,5.



9203

1983

## Locomotive diesel americane



9106



9116

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 argento.

Entrambi i carrelli sono motorizzati, quindi la locomotiva dispone di ottima capacità di trazione.

I fari anteriore e posteriore sono illuminati.

Lunghezza del modello cm. 9,4.

9116

Modello, non motorizzato, riprodotto l'unità «calf» del tipo «SW 1500» nei colori della compagnia ferroviaria americana «Southern Pacific». Lunghezza del modello cm. 9,4.

## Locomotive diesel americane



9144 - 9149

9141 - 9146

9142 - 9147

9143 - 9148

9140 - 9145



9153

9152

9150

9151

9154



9101



9104



9105



9111



9114



9115

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

### UNITÀ MOTTRICE

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

### UNITÀ FOLLE

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

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

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

9150 SANTA FE

9151 BALTIMORE &amp; OHIO

9152 PENNSYLVANIA

9153 UNION PACIFIC

9154 CHICAGO AND NORTH WESTERN

## supermodello **N**

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

Quattro motori elettrici EMD D 77 assicurano i 1500 H.P.

### UNITÀ MOTTRICE

9101 SANTA FE  
9104 UNION PACIFIC  
9105 BURLINGTON

### UNITÀ FOLLE

9111 SANTA FE  
9114 UNION PACIFIC  
9115 BURLINGTON

# Carri merce

supermodel

## Carri merce italiani

9316

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

9306

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

9320

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

## Svizzeri

9324

Carro coperto serie Gs delle Ferrovie Federali Svizzere (SBB CFF). Il trasporto delle merci più disparate che richiedono protezione avviene con carri coperti, all'interno dei quali si accede da portelloni laterali scorrevoli. Il modello propone uno di questi carri nel colore rosso bruno con iscrizioni bianche delle Ferrovie Svizzere. Lunghezza del modello cm. 7.

9323

Carro scoperto a sponde alte serie E delle Ferrovie Federali Svizzere. Il modello propone un prototipo alto al servizio internazionale. I colori sono il classico rosso bruno con iscrizioni bianche. Lunghezza del modello cm. 6.

## Carri merce tedeschi

9317

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

9308

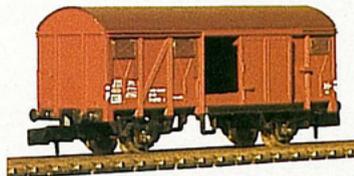
Stupenda riproduzione del carro chiuso per il trasporto delle banane « Chiquita ». Il carro ha le portiere apribili ed i portelloni per la aereazione di colore argento. Lunghezza cm. 7.

9322

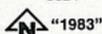
Carro refrigerante della Interfrigo. I carri refrigeranti sono largamente utilizzati per il trasporto di derrate alimentari deperibili: carni, verdure, frutta e pesce. Il loro cassone è termicamente isolato e la bassa temperatura interna è ottenuta da colonne di ghiaccio che vengono immerse negli appositi scomparti, situati alle due estremità del carro, attraverso bocche di carico collocate nella parte alta di ogni testata accessibili con scalette di cui il carro è munito. Il modello propone un prototipo che reca le nuove iscrizioni adottate dalla Interfrigo. Lunghezza del modello cm. 7.



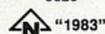
9316



9324



9323



9308



9317



9307



9313



9322



9306



9320

9310

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

9311

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

9309

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

9325

Carro refrigerante «Bell». La Compagnia «Bell» dispone di carri refrigeranti per il trasporto di derrate alimentari deperibili. Il modello reca iscrizioni «bilingue» come il prototipo. Lunghezza del modello cm. 7.

9305

Carro cisterna per il trasporto di carburanti nei colori e con le scritte della compagnia «Gasolin A.G.». Lunghezza cm. 5,5. Disponibile anche nei colori delle seguenti compagnie: Total 9301, Esso 9301, B.P. 9303, Aral 9304.

9321

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

9319

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

9318

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

## Belga

9315

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

## Svedese

9314

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

supermodel



9310

9311

9309

9309

9325

“1983”



9305



9321



9303

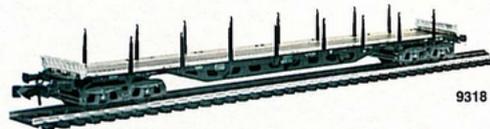
9301

9300

9304



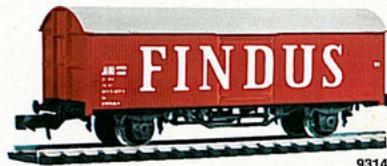
9319



9318



9315



9314

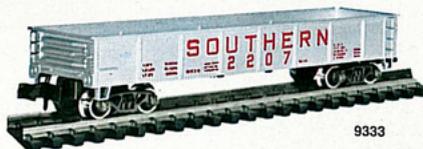
## Carri merce americani

**9333 40 FT GONDOLA CARS**  
 Carro aperto tipo Gondola della Southern. Lunghezza cm. 8. Questi carri sono principalmente usati per il trasporto di minerali di ogni tipo, legnami, materiali metallici, macchine. Elenco dei colori disponibili: Boston & Maine 9330, Union Pacific 9331, Central New Jersey 9332, Southern 9333.

**9356 40 FT REFRIGERATOR CARS**  
 Carro aperto refrigerante della Santa Fé El Capitan. Lunghezza cm. 8. I carri refrigeranti hanno le pareti termicamente isolate e le portiere di carico a chiusura ermetica e vengono usati per il trasporto di merce deperibile. Elenco dei colori disponibili: Illinois Central 9355, El Capitan 9356, Railway Express 9357, Miller High Life 9358.

**9345 40 FT WOOD BOX CARS**  
 Carro aperto tipo Box di legno della Northern Pacific. Lunghezza cm. 8. I box cars sono i classici carri chiusi per il trasporto delle merci più disparate. Alcuni carri sono pure provvisti di portelli alle testate onde facilitare il carico dei legnami. Elenco dei colori disponibili: Northern Pacific 9345, Rio Grande 9346, Pennsylvania 9347, Seaboard 9348.

**9351 40 FT METAL BOX CARS**  
 Carro aperto tipo Box di metallo della Canadian National. Lunghezza cm. 8. Questi carri sono di fabbricazione più recente rispetto ai precedenti pur assolvendo le stesse mansioni. Elenco dei colori disponibili: Penn Central 9350, Canadian National 9351, New Haven 9352, Pace Maker 9353.



9333



9330

9331

9332



9356



9355

9357

9358



9345



9346

9347

9348



9351



9350

9352

9353

supermodel

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

**9337 40 FT OPEN HOPPER CARS**  
Carro tramoggia della Canadian National. Lunghezza cm. 8. A questi carri è affidato il compito di trasportare ghiaia o minerali in genere. I portelloni sul fondo dello stesso servono per scaricare in pochi istanti il carro. Elenco dei colori disponibili: Clinchfield 9335, Minneapolis & St. Louis 9336, Canadian National 9337, Erie Lackawanna 9338.



9337

supermodel



9335

9336

9338

**9362 SINGLE DOME TANK CARS**  
Carro cisterna a 1 duomo della U.T.L.X. Lunghezza cm. 8. La cisterna di questi carri è opportunamente diaframmata per diminuire gli sbalzi del liquido aumentando quindi la stabilità del carro stesso. Elenco dei colori disponibili: Dupont 9360, Hooker 9361, U.T.L.X. 9362, Co-Op 9363.



9362



9360

9361

9363

**9365 3 DOME TANK CARS**  
Carro cisterna a 3 duomi della Deep-Rock. Lunghezza cm. 8. Questi carri sono usati per il trasporto dei prodotti liquidi derivati dal petrolio.

Elenco dei colori disponibili: Deep-Rock 9365, Dupont 9366, Gulf 9367, Union Starch 9368.



9365



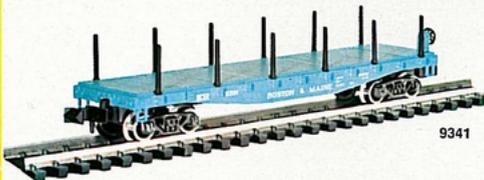
9366

9367

9368

**9341 40 FT FLAT CARS**  
Carro pianale con stanti tipo flat della Boston & Maine. Lunghezza cm. 8. Questo carro è impiegato per infiniti usi. In generale è costituito da un telaio in acciaio fuso con piano di carico in legno.

Elenco dei colori disponibili: Union Pacific 9340, Boston & Maine 9341, Great Northern 9342, R.D.G. 9343.



9341



9340

9342

9343

**9374** **BAY WINDOW CABOOSE**  
Carro di coda detto Caboose della Norfolk & Western. Lunghezza cm. 7,5. Questi vagoni possono essere considerati come l'ufficio viaggiante del convoglio merci americano. In esso abita il personale del treno mentre questo è in movimento.



9374

supermodel



9371

**9371** **BAY WINDOW CABOOSE**  
Carro di coda detto Caboose della Union Pacific. Lunghezza cm. 7,5. Questi vagoni possono essere considerati come l'ufficio viaggiante del convoglio merci americano. In esso abita il personale del treno mentre questo è in movimento.

Elenco dei colori disponibili: Santa Fé 9370, Union Pacific 9371, Southern Pacific 9372, Burlington 9373.



9370

9372

9373

# Carrozze

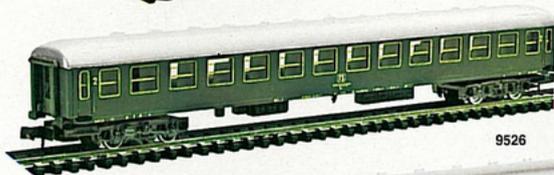
## Carrozze italiane

**9524**  
Carrozza italiana di 1ª classe delle F.S. completa di arredamento. Il modello riproduce fedelmente il moderno prototipo di tipo unificato impiegato per il servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.



9524

**9526**  
Carrozza italiana di 2ª classe delle F.S. completa di arredamento. Modello riprodotto dal prototipo di tipo unificato secondo le norme U.I.C. Lunghezza cm. 16,8.



9526

**9522**  
Carrozza passeggeri AZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di prima classe destinato alla composizione di convogli rapidi con velocità oltre 180 km/h. Caratteristiche le portiere in color giallo oro e la riga rossa orizzontale che contraddistingue questo tipo di veicoli. Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli «Minden Deutz» ed è lungo cm. 16,8.



9522



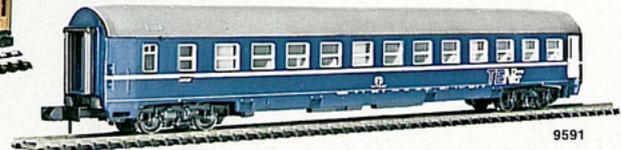
9590

**9590**  
Carrozza passeggeri serie Axx di 1ª classe delle 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 Axx di tipo unificato 59 83 10-88 016-8. 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 munita di carrelli «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 16,8.



9523

**9523**  
Carrozza passeggeri BZX di tipo unificato per alta velocità delle FS. Riproduce un prototipo di seconda classe con le stesse caratteristiche del modello 9522.



9591

**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 acquisito analogo diritto di proprietà sui 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 interpretabile in tutte le lingue principali. È rimasto il colore blu, anche se di tonalità più chiaro rispetto al precedente della CIWLT. Il modello che è completo di arredamento interno, riproduce il prototipo 71 83 72 80 528-7 che in origine era immatricolato 4811 presso la CIWLT. I carrelli sono del tipo «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 16,8.

## Carrozze francesi

supermodel

9528

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

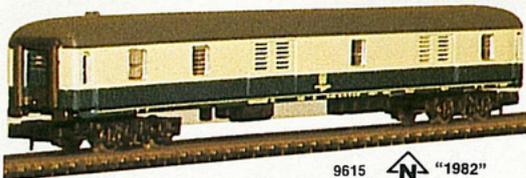


9528

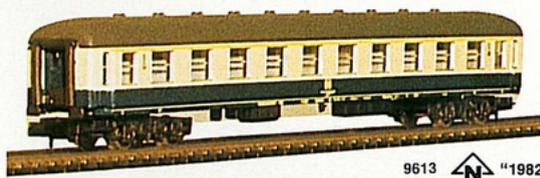
## Carrozze tedesche

9615

Bagagliaio, serie Dum, delle «Deutsche Bundesbahn». Coloritura per i convogli espressi turchese-panna. Carrelli tipo «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 16,8.



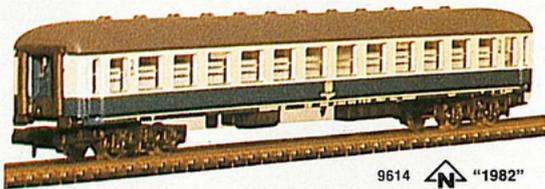
9615 "N" "1982"



9613 "N" "1982"

9614

Carrozza di 2ª classe, serie Büm, delle Deutsche Bundesbahn. Il turchese-panna rappresenta il nuovo schema di colorazione di questo modello. Lunghezza cm. 16,8.



9614 "N" "1982"

9613

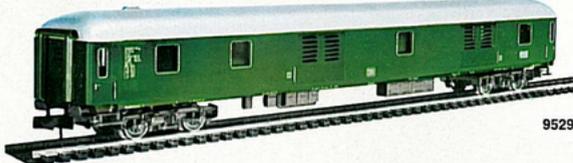
Carrozza di 1ª classe per treni espressi, serie Aüm, delle Deutsche Bundesbahn. Colori come il prototipo turchese e panna. Carrelli «Minden Deutz». Lunghezza del modello cm. 16,8.



9527

9529

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



9529

9527

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



9525

9525

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



9531

9531

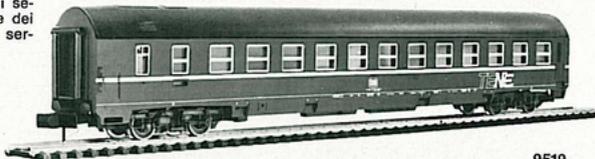
Carrozza con letti della compagnia tedesca D.S.G. Modello completo di arredamento e con scritte e fregi originali. Lunghezza cm. 16,8.



9521

9521

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



9519

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 Ferrovie 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.

9552

Carrozza bagagliaio-doccia della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).  
Il prototipo F 1263, costruito nel 1929 dalla Metropolitan Carriage, è entrato in composizione con i treni «Espressi» più famosi.  
Il modello è proposto nella versione bicolore marrone - bianco avorio con iscrizioni in giallo oro. I carrelli sono del tipo P CIWL.  
Lunghezza del modello cm. 13,3.



9552

9555

Carrozza «Pullman» della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).  
Il prototipo WP 4018 è stato costruito dalla Metropolitan Carriage nel 1926 ed appartiene alla serie «Côte d'Azur».  
I colori marrone - bianco avorio del modello e le iscrizioni corrispondono agli originali. La vettura è completa di arredamento.  
Lunghezza del modello cm. 14,7.



9555

9553

Carrozza ristorante della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).  
Il prototipo, cui il modello s'ispira, è il WR 2871 costruito nel 1926 che ha fatto parte dei convogli più famosi quali la «Flèche d'Or» ed il Train Bleu. I colori e le iscrizioni del modello corrispondono a quelli dell'originale. I carrelli sono del tipo P CIWL. Vettura completa di arredamento.  
Lunghezza del modello cm. 14,7.



9553

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

9554

Carrozza con letti della Compagnia dei Vagoni Letto (CIWL).  
La carrozza con letti Lx 3532 scelta per la riproduzione, venne costruita nel 1929 ed entrò in servizio nei convogli di lusso.  
Essa rappresentò in questi anni il più elevato livello di comodità nel campo dei veicoli ferroviari.  
Carrelli tipo P CIWL. Il modello è completo di arredamento.  
Lunghezza del modello cm. 14,7.



9554



9592

9592

Carrozza Pullman di 1ª classe n° 4029 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto».  
Il prototipo 4029, costruito in Inghilterra dalla «Metropolitan Carriage Wagon Co.» di Saltley fa parte del primo lotto di carrozze pullman costruite appositamente per la «Flèche d'Or», il famoso treno di lusso che collegava Parigi a Calais.  
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.

9593

Carrozza bagagliaio o furgone n. 1270 della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto».  
Per i «Grandi Treni 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 1276; 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 aganciati a locomotive a vapore) imposero la 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.

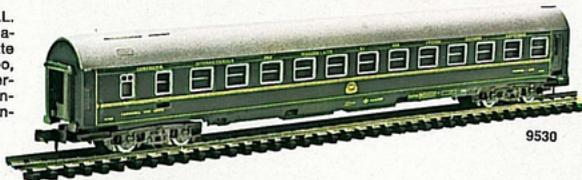
Il modello, nei colori originali del 1932 è munito di carrelli a due assi tipo «P».  
Lunghezza del modello cm. 13,3.



9593

9530

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



9530

9611

Carrozza con letti della MITROPA. Coloritura ed iscrizioni conformi al prototipo. Carrelli tipo «Pennsylvania». Lunghezza del modello cm. 14,7.



9611

**supermodello**

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. E 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.



9520



9612

9616

Carrozza con letti della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Nel 1928 la C.I.W.L. destinò un certo numero di carrozze con letti all'Egitto. Le Ferrovie Egiziane le utilizzavano nella composizione dei «grandi treni» che collegavano il Cairo e Luxor. Lunghezza del modello cm. 14,7.



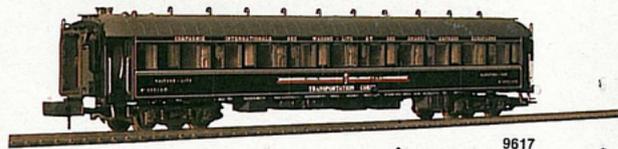
9616

9612

Carrozza ristorante della MITROPA. Coloritura ed iscrizioni conformi al prototipo. Carrelli tipo «Pennsylvania». Lunghezza del modello cm. 14,7.

9617

Carrozza con letti Lx della «Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto». Il prototipo assieme ad altri, venne utilizzato per il trasporto del personale delle Forze alleate tra Parigi e le «zone» dell'Europa Centrale. Ai lati della carrozza era riportata una coloratissima insegna. Lunghezza del modello cm. 14,7.



9617

## CARROZZE AMERICANE ANNI VENTI

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, Bagagliaio. E una terminologia abbastanza ampia che può estendersi anche a veicoli specificamente 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».

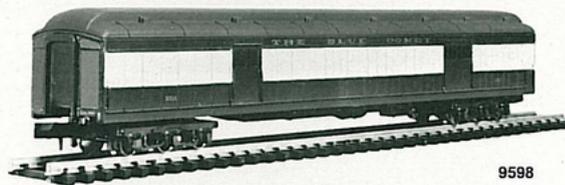
Le carrozze «Combine» sono classificate con questo termine appropriato in quanto esse sono la «combinazione», sullo stesso veicolo di due, alle volte anche tre, distinti allestimenti separati tra loro: una parte riservata ai viaggiatori, una parte adibita a bagagliaio oppure al trasporto postale.

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».



9598



9604



9600



9594

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

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.

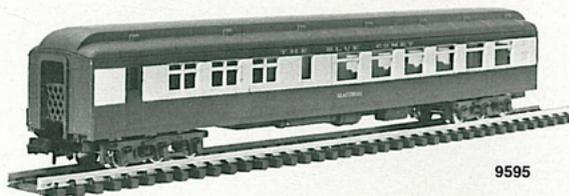
9605

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".

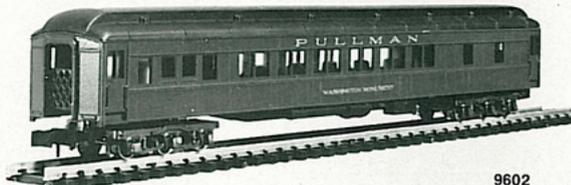
TUTTE LE CARROZZE «N» POSSONO ESSERE ILLUMINATE CON IL KIT 9820



9595



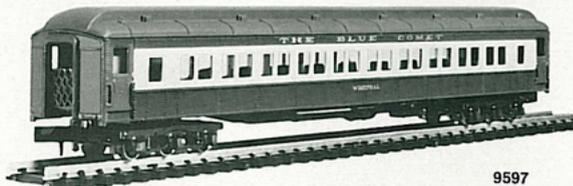
9601



9602



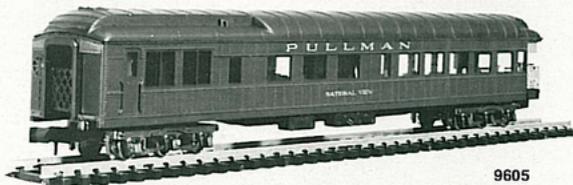
9596



9597



9603



9605



9599

## Carrozze americane degli anni venti

supermodel

9585

Carrozza « Pullman » nei colori marrone e rosso con iscrizioni in oro della « Chicago & Alton » per il convoglio « The Alton Limited ». Il modello, munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno, può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

Nel famoso convoglio « The Alton Limited » entravano in composizione anche altre carrozze che la RR ha riprodotto fedelmente e che si prestano bene ad entrare, in più unità, nella composizione del convoglio: « Baggage » art. 9588, le carrozze « Coach » 9589, le carrozze « Observation » art. 9587, le carrozze « Diner » art. 9586 e le carrozze « Combination » art. 9584.



9558

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

9556

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

9557

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

9559

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

9560

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

9539

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

9538

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

9540

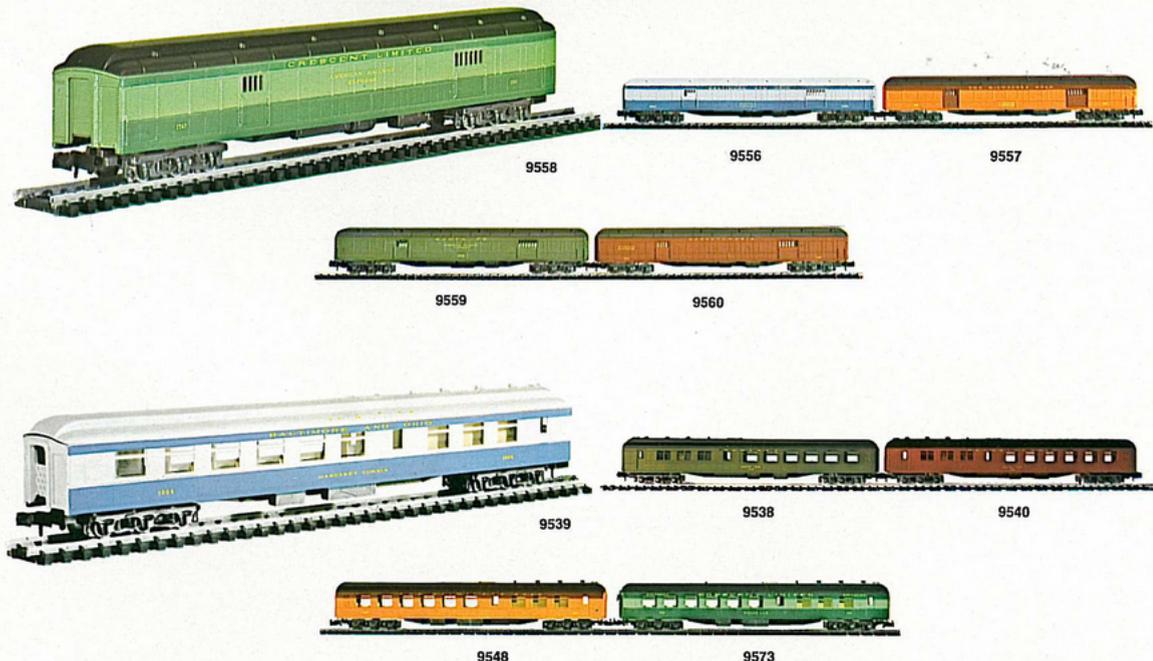
Carrozza come la 9539 ma nei colori della Compagnia « Pennsylvania Rail Road ».

9548

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

9573

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



9563

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

9561  
Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia Baltimore & Ohio ».

9562  
Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia « The Milwaukee Road ».

9564  
Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia « Atchison Topeka & Santa Fè ».

9565  
Carrozza come la 9563 ma nei colori della Compagnia « Pennsylvania Rail Road ».



9563



9561

9562



9564

9565

9535

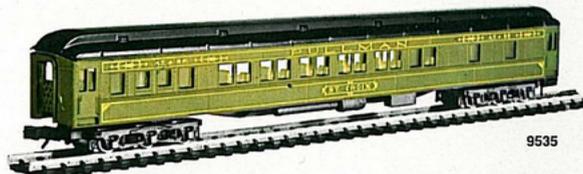
Carrozza « Pullman » « St. Croix » nei colori verde e nero con iscrizioni in oro della « Atchison Topeka & Santa Fè ». Il modello, munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno, può essere illuminato utilizzando l'apposita confezione 9820. Lunghezza cm. 15,5.

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

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

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

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



9535



9536

9537



9546

9574

9543

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

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

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

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

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



9543



9542

9541



9547

9575

supermodel

9545

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

9533

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

9534

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

9532

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

9572

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



9545



9533

9534



9532

9572

## Carrozze aerodinamiche americane

9501

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

9500

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

9502

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

9503

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

9504

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

9505

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



9501



9500

9502



9503



9504

9505

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

supermodel N

9508

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

9506

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

9507

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

9510

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

9509

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

9511

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

9514

Indubbiamente i vagoni passeggeri più usati dalle compagnie americane sono le carrozze del tipo « Coach ». Il modello riproduce il prototipo della Southern Pacific ed è completo di arredamenti interni. Lunghezza cm. 15,2.

9512

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

9513

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

9515

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

9516

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

9517

Carrozza come la 9515 ma nei colori della Compagnia Southern Pacific

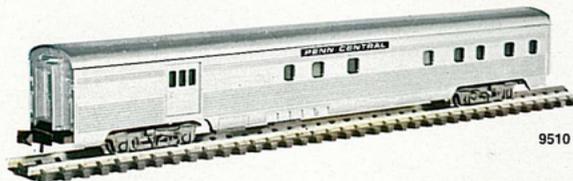


9508



9506

9507



9510



9509

9511

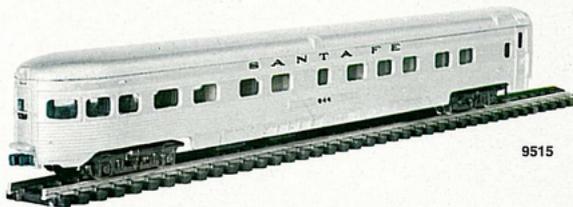


9514



9512

9513



9515



9516

9517

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

supermodel

# Materiale d'armamento

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

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

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

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

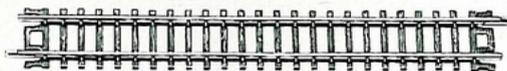


## Binari

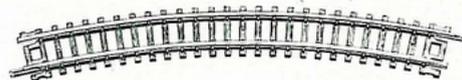
### NOTA GENERALE

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

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



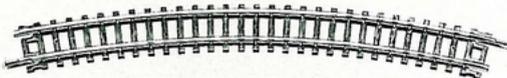
9701/1  
Elemento di binario diritto. Lunghezza mm 124.



9710/1  
Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.

9710/1

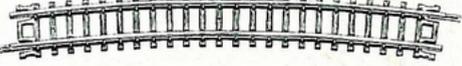
9711/1  
Elemento di binario curvo - 24 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.



9720/1  
Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 282 mm.

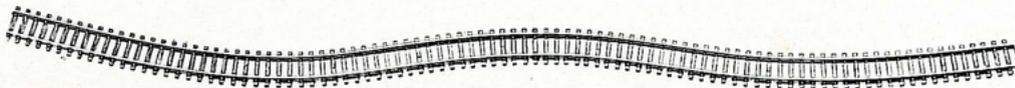
9720/1

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



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

9726



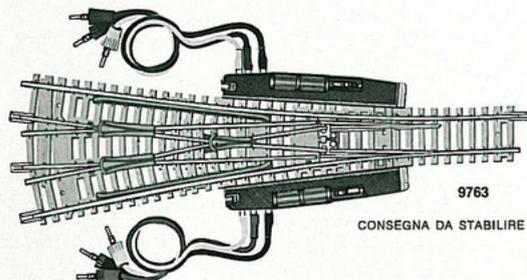
9700

9700

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

## Scambi ed incroci

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. «HO» «O» «N» 1.

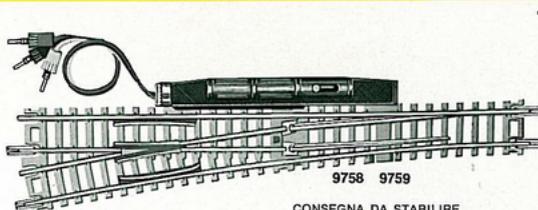


9763

CONSEGNA DA STABILIRE

9760

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



9758 9759

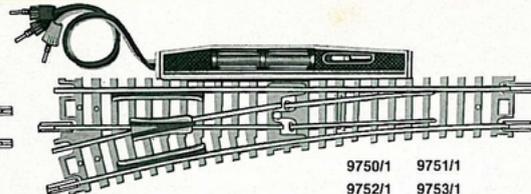
CONSEGNA DA STABILIRE

9758

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

9759

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



9750/1 9751/1  
9752/1 9753/1

9750/1

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

9751/1

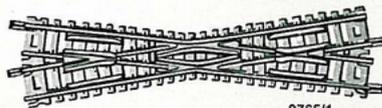
Deviatoio destro con le stesse caratteristiche dell'art. 9750.

9752/1

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

9753/1

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

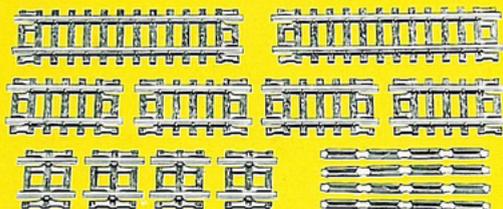


9765/1

9765/1

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

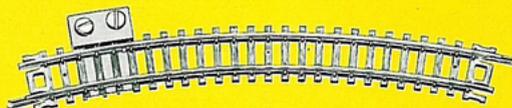
## Binari speciali ed accessori



9709

9709

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



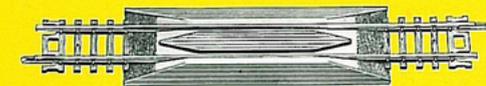
9712/1

9712/1

Binario curvo come 9710 ma con presa corrente.

4403

Cavetto di collegamento per 9712.



9702/1

9702/1

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

Tutti gli articoli contrassegnati col /1 hanno il profilo delle rotaie di acciaio inox.



9822

**9822**  
 Confezione comprendente un terminale per binario tronco di tipo europeo ed un secondo di tipo americano. Gli elementi, di semplicissimo assemblaggio, possono essere indifferentemente collocati sugli elementi di binario dritto e curvo.



9801

**9801**  
 Pali telefonici (12 pezzi).

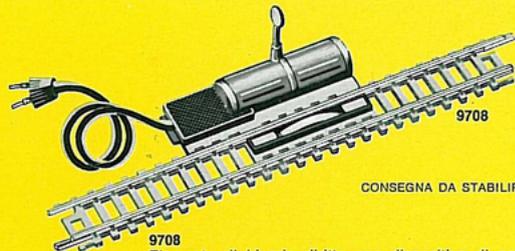


9800

**9800**  
 Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

**9735**  
 Congiunzione (48 pezzi).

**9738**  
 Congiunzione isolante (12 pezzi).



9708

CONSEGNA DA STABILIRE

**9708**  
 Elemento di binario dritto con dispositivo di comando elettromagnetico che consente di sganciare i veicoli ferroviari.  
 Lunghezza mm. 124.

## Piloni e ponti

### NOTE GENERALI

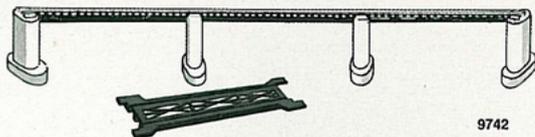
Nella installazione di un tracciato ferroviario può presentarsi la necessità di attuare un tratto di binario in salita, discesa o sopraelevato.

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

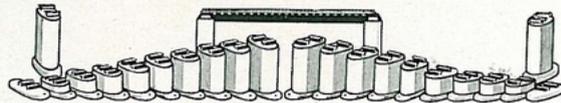
I piloni per rampa art. 9741 sono numerati progressivamente dall'1, il più basso, al 12 il più alto e debbono essere usati nell'ordine di successione. Il collegamento tra i tratti di linea in salita e discesa può avvenire con un prolungamento in sopraelevata supportato dai piloni ad altezza costante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

**9742**  
 Confezione contenente 4 piloni e 4 travate. Usando questa confezione con la confezione 9741 è possibile allungare il sovrappasso alla fine delle rampe. Inoltre al posto delle quattro travate si possono usare i ponti illustrati in questa pagina.

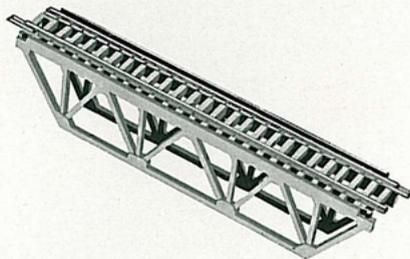
**9741**  
 Confezione di piloni per rampe: 24 piloni e 1 travata per ponte. Con questa confezione è possibile costruire delle rampe o dei circuiti ad « otto » con sovrappasso. Leggete le istruzioni contenute nella confezione. Al posto della travata potete usare i ponti illustrati in questa pagina.



9742

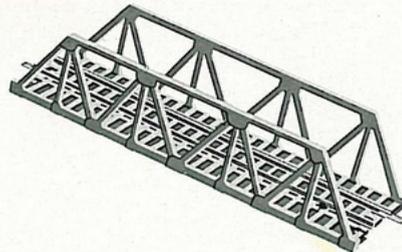


9741



9747

**9747**  
 Ponte ferroviario a via superiore poggiate su travate a traliccio tipo Warren.  
 Completo di binario con lunghezza mm. 124.



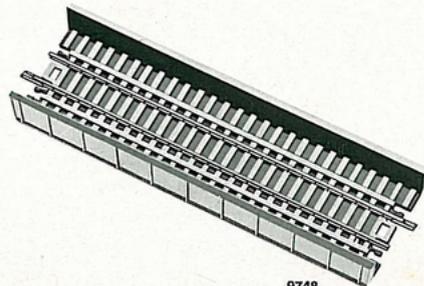
9746

**9746**  
 Ponte ferroviario a via inferiore sostenuta da travate a traliccio tipo Warren.  
 Completo di binario con lunghezza mm. 124.

**9748**  
 Ponte ferroviario a via inferiore sostenuta da travate composite a parete piena.  
 Completo di binario con lunghezza mm. 124.

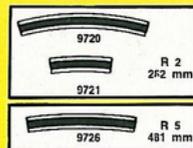
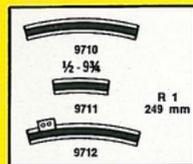
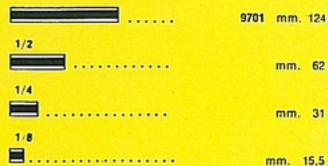
**9743** (non illustrato)  
 Travata curva per binari 9710.

**9749** (non illustrato)  
 Travata per binari dritti.

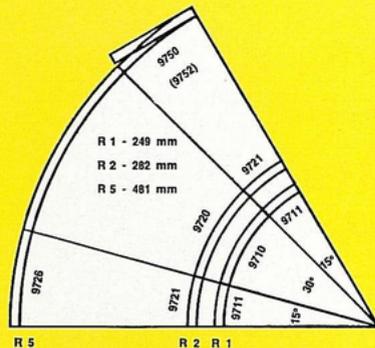
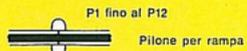


9748

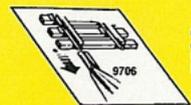
# Simbologia per tracciati ed esemplificazioni tecniche



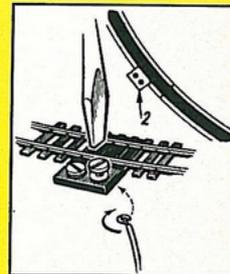
Numero del posto di comando



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



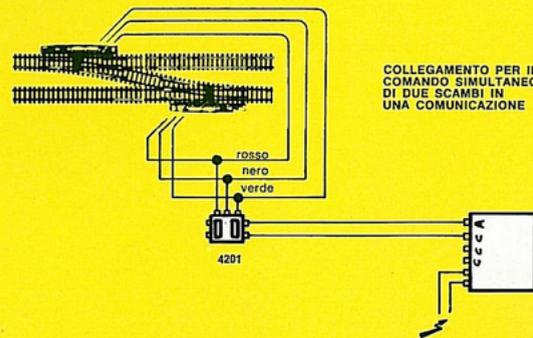
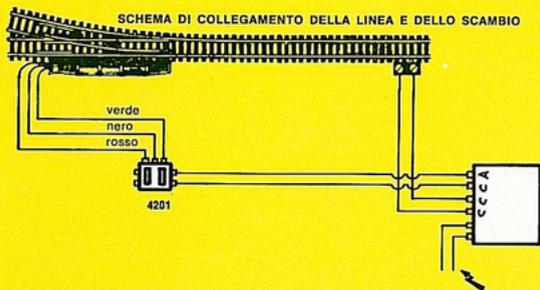
Come sostituire una congiunzione normale 9706 con altra isolata 9738.



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



Il circuito può essere diviso in tratti elettricamente sezionati. I numeri indicano i punti di alimentazione mentre i rettangolini bianchi indicano le congiunzioni isolanti. Per i collegamenti elettrici vedasi quanto previsto nel manuale Riva-rossi 74530 per i treni in scala HO.





## Elementi di comando

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 a 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 spie 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.

4008

Gruppo alimentatore come il 4009 ma senza Regolazione Elettronica.

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 elettromagnetici.

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.

4007 (220 V)

Trasformatore-raddrizzatore con dispositivo per la inversione di polarità e regolatore continuo di tensione per la corrente di trazione. Munito di disgiuntore termico per la protezione contro i corto circuiti e i sovraccarichi. Corredato da una presa di corrente alternata con tensione 15 V per comandi di scambi elettromagnetici. Tensione max della c.c. di trazione 12 V. Tensione della c.a. per comando scambi 15 V. Adatto per alimentare qualsiasi locomotiva.

I trasformatori raddrizzatori 4007 e 4011 non devono essere usati per far funzionare il passaggio a livello automatico 5101 e per il funzionamento automatico dei segnali mediante binari di contatto quando gli stessi alimentano il treno. In questo caso, per l'alimentazione del passaggio a livello e dei segnali, usare il trasformatore 4102.

4102 (220 V) - 4111 (155 V) - 4121 (125 V)

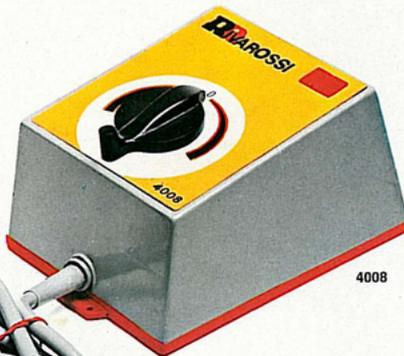
Trasformatore per l'alimentazione di segnali, scambi, per l'illuminazione di plastici, per il funzionamento del 5104 ed anche del 5101. Fornisce 15 V in corrente alternata.



4011



4009



4008



4007



4102

### AVVERTENZE IMPORTANTI

Le locomotive Rivarossi «HO», «O» e «N» devono essere alimentate esclusivamente in corrente continua alla tensione massima di 12 V su binari a due rotaie elettricamente isolate tra loro.

Gli accessori automatici vengono invece alimentati alla tensione costante di 15 V in corrente alternata.

Raccomandiamo vivamente l'uso dei nostri trasformatori-raddrizzatori poiché solamente con essi si otterranno le migliori prestazioni e la massima sicurezza di ottimo funzionamento.

Desideriamo richiamare le seguenti importanti considerazioni: la presa di corrente alternata 15 V, dei trasformatori 4007 e 4011 serve per alimentare scambi elettromagnetici e segnali (vedere la fig. 2). Non è possibile alimentare i segnali comandati automaticamente dal treno ed il passaggio a livello 5101 se questi trasformatori-raddrizzatori alimentano già il treno. È necessario allora alimentare il passaggio a livello e i segnali in automatismo, per mezzo del trasformatore 4102 - 4111 - 4121, che eroga solamente corrente alternata. Solo il trasformatore 4008 tramite l'uscita in corrente alternata può comandare simultaneamente più locomotive e anche scambi, segnali automatici o il passaggio a livello.

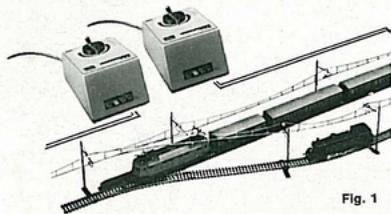


Fig. 1

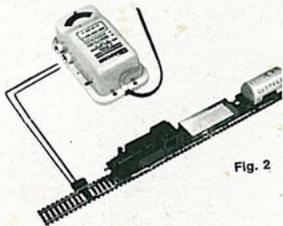


Fig. 2

### COMANDO DI DUE TRENI INDIPENDENTI

Con il « sistema » delle ferrovie in miniatura RIVAROSSÌ, mediante l'impiego della linea aerea e di due trasformatori-raddrizzatori, si possono far funzionare due treni indipendenti sullo stesso percorso. (vedere la fig. 1)

### COMANDO DI DIVERSI TRENI SULLA MEDESIMA LINEA

Mediante i segnali e i dispositivi di blocco illustrati, si può ottenere il funzionamento simultaneo di un numero indefinito di treni sullo stesso percorso.

### TRASFORMATORI

4102 (220 V) - 4111 (155 V) - 4121 (125 V)

Piccoli trasformatori con uscita in corrente alternata 15 V per l'alimentazione di automatismi, scambi o illuminazione di fabbricati.

4007 - 4011 (220 V.)

Trasformatori-raddrizzatori dotati di regolatore di velocità, invertitore di marcia, uscita in corrente continua e in corrente alternata. Possono alimentare treni trainati da tutte le locomotive e gli impianti del sistema Tramway. (vedere la fig. 2)

4008 - 4009 (220 V.)

Doppio trasformatore-raddrizzatore adatto per tutte le applicazioni, dotato di regolatore di velocità, di invertitore di marcia, di doppio avvolgimento secondario. L'apparecchiatura dispone di due uscite: una in corrente continua, con tensione regolata da 0 a 12 volt, per l'alimentazione dei treni e la seconda in corrente alternata, alla tensione costante di 15 volt, per il comando di scambi, accessori, passaggi a livello automatici e segnali comandati automaticamente. Entrambi i circuiti elettrici in uscita sono protetti da disgiuntori termici contro sovraccarichi e corto circuiti accidentali. Due spie luminose segnalano l'intervento dei disgiuntori. (vedere la fig. 3)

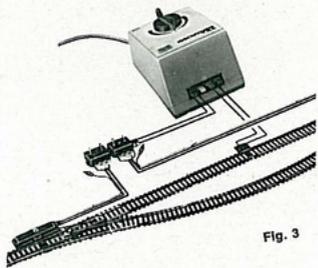


Fig. 3

2. "HO" "O" "N"

4201

Scatola di comando di uno scambio o di un segnale, con due interruttori a leva, affiancabile ad altre scatole 4201 o 4202 mediante accoppiamento a spine.

4202

Scatola di comando per i segnali 5002 e 5006 con interruttore a leva, affiancabile ad altre scatole 4201 o 4202 mediante accoppiamento a spine.

4203

Scatoletta di derivazione per il collegamento multiplo di scambi, segnali ed illuminazione.

4211

Apparecchiatura elettrica comandabile a distanza per la chiusura, apertura o commutazione di circuiti elettrici.

In sintesi il dispositivo che comprende due commutatori separati può assolvere diversi compiti di cui diamo alcuni esempi:

- interrompere o chiudere un circuito di alimentazione di un tratto di linea per provocare l'arresto o l'avviamento di un treno
- commutazione delle luci di un segnale luminoso anche in sincronismo all'azione descritta nel punto precedente
- costituzione di unità di blocco per linee ferroviarie « banalizzate » con funzionamento automatico al passaggio dei treni
- inversione di polarità nei circuiti di trazione per rendere percorribili automaticamente le linee ferroviarie con « anelli di ritorno ».

L'apparecchiatura può essere comandata sia manualmente sia a distanza (tensione d'alimentazione 15 V c.a.) mediante una scatola di comando 4201, o automaticamente da un treno tramite gli elementi di binario con dispositivo di contatto 3105, 3303 e 3304.



# Rivarossi nel mondo

I treni Rivarossi sono apprezzati in tutto il Mondo come dimostrano alcuni estratti, delle più note riviste, riprodotti qui sotto.

• Pour les amateurs de matériel ancien, la sortie de la voiture-lits LX de Rivarossi représentera un événement. C'est du très joli matériel, le fin du fin - en la matière, le Luxe. Le médaillon CIWL est rapporté en plastique point couleur bronze et est un des plus jolis réalisés à l'heure actuelle. Les boîtes d'essieux sont si nettes que l'on a l'impression qu'elles fonctionnent réellement. En bref, un modèle de luxe hautement recommandé, même à titre historique car il a fait date dans l'histoire des voitures-lits.

(I.D.R. N. 174 11/1978)

• The locomotive in HO scale, is an accurate and carefully-done model. The painting and lettering is excellent; even thin yellow pin-stripes are opaque and unbroken.

(RAILROAD MODEL CRAFTSMAN 9/1978)

• It matches the prototype proportions very well. The mechanism follows the prototype's drive train very closely. This is an excellent model that is sure to be a hit with many modelers.

(MODEL RAILROADER 8/78).

• Nous avons là une véritable maquette et le constructeur ne s'est pas laissé tenter par une adaptation fantaisiste.

(LOCO REVUE 2/67 n. 270)

• Jusqu'à maintenant, seuls les constructeurs japonais s'étaient lancés dans la fabrication de ces locomotives assez bizarres, utilisées par les Américains sur leurs chemins de fer forestiers.

De nombreux détails sont rapportés, soit sous forme de petites sous-ensembles en plastique, soit sous forme de fils ou pièces métalliques (cloche par exemple).

Le fonctionnement du modèle est de qualité. La circulation de cette locomotive ne pose pas de problèmes.

(R.M.F. 4/1978)

• La quantità dei particolari riprodotti non ha mancato di stupirci anche per la loro esatta collocazione per il rispetto alla scala... e per la superba verniciatura per la quale è stato tenuto conto anche della proporzionalità della lucentezza sicché l'effetto "metallico" è veramente sorprendente.

Curati e rifiniti a dovere sono inoltre i finestrini, con le relative cornicette finemente verniciate in color ottone, allo stesso livello è l'arredamento interno con tutte le strutture debitamente colorate, in tinta sono addirittura le lenzuola dei letti!

(FERROVIE ITALMODEL 10/78)

• Avec la voiture n° 3532, type Lx et la voiture-restaurant n° 2671, toutes deux construites dans les années 1925/1930, Rivarossi donne dans les chefs-d'œuvre à l'échelle HO. En effet, ce genre de modèles est plutôt réservé d'habitude à la production artisanale en petite série.

(da RMF N° 186 11/1978)

• "This model is composed of high quality, well detailed casting with all detail cast on". "All 16 drivers are powered through a very unusual type of drive"

"... excellent tracking and operation on curves as sharp as 15" radius; remarkable".

(MODEL RAILROADER 3/65)

• Beautiful Berkshire! ...the performance is superb; the hauling capacity is high while at the same time the locomotive can be controlled down to a crawl, so that one may enjoy watching the neatly modelled Baker valve gear clank past. This is no exaggeration...

(RAILWAY MODELLER 2/66 n. 184)

• "Detailierung, Beschriftung und Farbgebung ist bestens. ... Fahrgeschäften, Zugkraft und Stelzvermögen sind als sehr gut zu bezeichnen, die Fahrgeräusche sehr gering und die maximale und minimale Geschwindigkeit ist zufriedenstellend".

(MINIATURBAHNEN - Miba Verlag - 10/69 n. 10)



## IL CLAN DEI RIVAROSSÌ

Il "bollino" riprodotto a fianco, è il contrassegno annuale del "Clan dei Rivarossì".

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 iscrivere alla Rivarossì la speciale cartolina contenuta in ogni impianto Rivarossì.

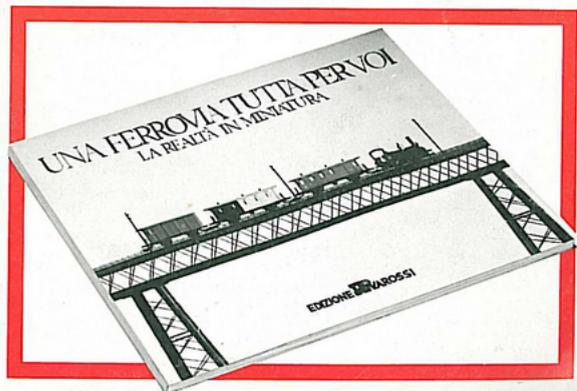


## UNA FERROVIA TUTTA PER VOI!

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. Ugualmente 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 Rivarossì 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 modellista.

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



# 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

---



Fotografia e poster del "VENICE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS" sono riprodotti per gentile concessione della "Venice Simplon-Orient-Express Inc.", Copyright 1982 VSOE Inc.

Photographie et affiche du "VENICE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS" sont reproduits avec l'aimable permission de la "Venice Simplon-Orient-Express Inc.", Copyright 1982 VSOE Inc.

Photograph and poster of the "VENICE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS" are reproduced by kind permission of "Venice Simplon-Orient-Express Inc.", Copyright 1982 VSOE Inc.

Foto und Embleme des "VENICE SIMPLON-ORIENT-EXPRESS" mit freundlicher Genehmigung der "Venice Simplon-Orient-Express Inc.", Copyright 1982 VSOE Inc.

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.

**GIORECA**  
di FUNARI & DONATI  
Via F. Turati, 4 - PISA  
Tel. 48006.

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.