

# NOVITÀ RIVAROSSI 1985

SUPPLEMENTO AL CATALOGO GENERALE 1983/84 E AL CATALOGO NOVITÀ 1984

**RR**  
RIVAROSSI



1471-1472 Locomotive elettriche E 632 042 - E 633 080 delle FS (ultima serie)

## Locomotive a vapore italiane



1157

GIÀ IN CONSEGNA



1156

GIÀ IN CONSEGNA

1155

Locomotiva a vapore Gr. 625 006 delle FS

Il modello propone il corrispondente prototipo cui è stato applicato un secondo compressore a semplice stadio per ottenere una maggiore disponibilità di aria compressa indispensabile per servizi che richiedono numerose soste o rallentamenti.

Anteriormente è collocato uno spartineve con vomere di tipo rigido così come il prototipo. Il tender "standard" a carrelli ha sostituito quello originale a tre assi.

Il motore di trazione è alloggiato nel tender ed il moto viene trasmesso alle ruote motrici della locomotiva tramite giunti articolati. All'interno della cabina si vede la testata della caldaia realisticamente riprodotta.

Il rapporto di trasmissione adottato consente velocità molto basse e docilità di manovra.

Biellismo con distribuzione "Walschaerts" fedelmente riprodotta. I carrelli del tender sono in color nero con ruote rosse e cerchiatura bianca come quelle della locomotiva. I corrimano sono in nero. I fanali anteriori sono illuminati.

Lunghezza del modello cm 23.



1155

GIÀ IN CONSEGNA

1157

Locomotiva a vapore Gr. S 685 611 delle FS

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

Le locomotive appartenenti al Gruppo 685 si dividevano in tre sotto gruppi. 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 "Walschaerts" 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.

Alla locomotiva è collegato il tender "standard" da 22m<sup>3</sup> d'acqua, montato su carrelli. Nel modello il motore di trazione è montato sul tender. Il moto è trasmesso alle ruote motrici della locomotiva tramite giunti articolati. All'interno della cabina è stata riprodotta, con fedeltà di dettaglio, la testata della caldaia.

Gli assi accoppiati ruotano su boccole di supporto in bronzo. Il rapporto di trasmissione adottato consente facilità di manovra anche alle basse velocità. I fanali sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 26.

1156

Locomotiva a vapore Gr. 625 058 delle FS

L'adozione del tender a carrelli da 22m<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 inoltre nella marcia a ritroso evitando i possibili sviamenti cui erano soggetti i tender a tre assi.

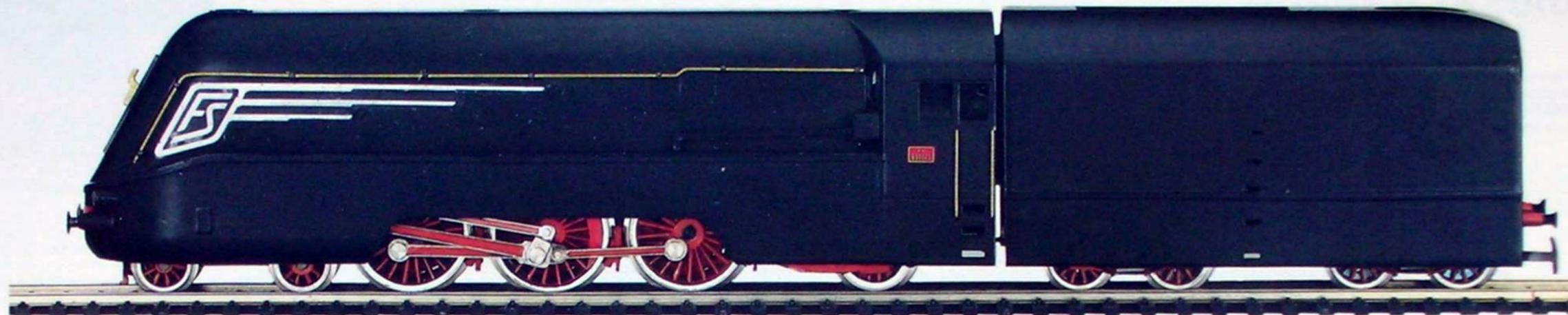
Il prototipo 625 058 dispone di un compressore "Westinghouse" a doppio stadio montato a lato della caldaia.

Le caratteristiche meccaniche ed estetiche sono le stesse del modello 1155.

Lunghezza del modello cm.23.

1153

Locomotiva aerodinamica a vapore  
Gr. A 691 026 delle 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 "careatura" allo scopo di 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 realizzato con molti particolari riportati, con grande finezza nella realizzazione e gli esemplari, prodotti in numero limitato, saranno numerati.  
Lunghezza del modello cm. 28.



CONSEGNA LUGLIO 1153

## Locomotive elettriche E 632 ed E 633 delle FS

Dopo una prima serie di cinque prototipi, consegnate alle Ferrovie dello Stato tra il 1979 ed il 1980, nuove ordinazioni e cospicue si sono succedute per portare avanti un programma che prevede un totale di 212 unità ripartite tra la versione E 632 (122 unità) ed E 633 (90 unità). Per ora sono state consegnate una trentina di unità e le altre seguiranno compatibilmente con i tempi, lunghi per la complessità della costruzione. Con la commessa "1982", quella in corso di approntamento presso diverse Case Costruttrici "FIAT Savigliano" SOFER, ANSALDO, TIBB, il lotto di costruzione prevede:  
50 locomotive E 632 (da E 632 017 a E 632 066)  
72 locomotive E 633 (da E 633 080 a E 633 151)  
Le locomotive E 632 ed E 633 sono le più moderne del parco FS e sono dotate di equipaggiamento elettronico di trazione.

Ogni locomotiva, a cassa rigida, poggia su tre carrelli a due assi. Ciascun carrello dispone di un solo motore di trazione e pertanto il rodiggio è B'B'B. Motrici di uso universale sono state particolarmente studiate per essere destinate ai servizi con convogli merci e viaggiatori di composizione pesante e predisposte pure per la trazione dei treni navetta.

Le due versioni differiscono per la diversa velocità massima che possono sviluppare.

Le E 633 raggiungono i 130 km orari mentre le E 632 con differente rapporto di trasmissione sono più "corsaiole" infatti la loro velocità si avvicina a 160 km/ora.

Le locomotive della commessa "1982" presentano novità rispetto alle unità poste in servizio fino ad ora. Avvalendosi dell'esperienza non solo costruttiva ma anche d'esercizio, che le ha viste attive in tutte le situazioni, sono state introdotte novità sia all'interno che all'esterno. L'osservatore, in questo secondo aspetto, noterà come siano stati installati i pantografi "52 FS" in luogo di quelli di tipo asimmetrico delle precedenti macchine.

Ciò è stato possibile perché sono stati impiegati i reostati per la frenatura elettrica FUSANI di ingombro minore che sull'imperiale sostituiscono quelli montati fino ad ora. Essi sono protetti da una specie di gabbia che ha nel contempo funzioni di praticabile.

Un volto nuovo per le ottime "TIGRI" E 632 ed E 633 delle Ferrovie dello Stato.

1471

Locomotiva elettrica E 632 042 delle FS  
Il prototipo appartiene alla ordinazione 1982 del "Servizio Materiale Trazione" delle "Ferrovie dello Stato", fa parte della commessa in allestimento presso il "Tecnomasio Italiano Brown Boveri" che ne cura sia la costruzione meccanica sia l'allestimento della parte elettrica. Atto a sviluppare la velocità massima di 160 km. orari è idoneo al servizio viaggiatori sulle linee principali ove tale velocità è ammessa.  
Il modello, oltre ad essere munito di pantografi tipo 52 FS e della riproduzione dei reostati FUSANI con relativa gabbia metallica di protezione, è munito di un rapporto di trasmissione che tiene conto del regime "corsaiolo" del prototipo.  
I fanali si accendono a luce bianca nel senso di marcia prescelto mentre quelli "di coda" proiettano luce rossa. I carrelli, con grande dovizia di particolari, sono articolati rispetto alla cassa con un accorgimento costruttivo originale il quale consente alla locomotiva l'iscrizione su linee e stretto raggio di curvatura.  
La captazione di corrente può avvenire dalle rotaie oppure tra una di queste e la linea aerea di contatto a mezzo di un apposito deviatore.  
Lunghezza del modello cm.20.

1472

Locomotiva elettrica E 633 080 delle FS (in sostituzione dell'art. 1466)  
Nell'ordinazione del 1982 è compreso il prototipo alla cui costruzione concorrono per la parte meccanica la "FIAT Ferroviaria Savigliano" e ANSALDO per gli equipaggiamenti elettrici.  
Il rapporto di trasmissione di cui è dotato gli consente una velocità massima di 130 km orari.  
Il modello, replica fedele del prototipo, dispone di un rapporto di trasmissione demoltiplicato rispetto a quello dell'E 632 042 in modo da evidenziare, anche dal punto strettamente modellistico, la reale differenza tra le due locomotive.  
Per il rimanente le caratteristiche tecniche tra i due modelli sono le stesse.  
Lunghezza del modello cm.20.

## Locomotive elettriche italiane



1471



1472

CONSEGNA SETTEMBRE

### Per i fedelissimi del "CLAN DEI RIVAROSSÌ"

Attendavate il modello della locomotiva elettrica E 633 RIVAROSSÌ?  
La vostra paziente attesa non è delusa!

E vero che il modello era stato annunciato sul Catalogo Generale con il codice di riferimento 1466... ma, come tale, non verrà prodotto. Esso si basava sulla riproduzione di una delle cinque locomotive prototipo ancora in fase sperimentale ma, avendo avuto notizia che in seguito vi sarebbero state delle variazioni per giungere ad una versione definitiva, abbiamo optato per il rinvio della realizzazione.  
Ora sono due le "TIGRI" che vi offriamo nella loro veste nuova e preparate con la tecnica RIVAROSSÌ.  
Non avrete atteso invano.

0451

Confezione del convoglio "Riviera Express" con locomotiva Elettrica E 632 042 (sostituisce il convoglio Art. 0443)

0452

Impianto completo come il 0451 ma con corredo della confezione Hobby Track 3011 (sostituisce l'impianto Art. 0446)

# Locomotive ed automotrici diesel italiane

Ritenendo doveroso soddisfare le numerose richieste pervenute, abbiamo pensato di ampliare la gamma di questi articoli già esistenti e visibili sul nostro catalogo generale 1983/84 proponendo prototipi analoghi ma in versione più attuale con grande arricchimento di particolari



CONSEGNA APRILE 1783

1783

Locomotiva diesel-elettrica D 341 1036 FIAT delle FS (in aggiunta al 1777)  
Trattasi della versione realizzata dalla FIAT in alcune decine d'esemplari. Come si è detto, la struttura della cassa ha le testate con pareti verticali e la coloritura è quella attuale in "verde vagone", "isabella" e traverse porta respingenti in "rosso segnale". Le custodie dei respingenti sono in "verde-vagone".

Tra le aggiunte di elementi, avvenute negli anni successivi alla costruzione si notino i fari centrali di testata, le trombe. Tutto ciò è stato riprodotto sul modello sul quale figurano pure i corrimano riportati ai lati delle portiere d'intercomunicazione di testa. Sul tetto compaiono pure gli attacchi per le scalette di visita sul tetto.

Le traverse porta respingenti sono predisposte per accogliere il gancio modellistico. Targhe di immatricolazione FS e del costruttore con caratteri in color alluminio su fondo rosso.

Il rapporto di trasmissione è stato calcolato in modo d'ottenere un ulteriore miglioramento di marcia anche alle basse velocità.

L'illuminazione dei fanali avviene automaticamente secondo il senso di marcia prescelto. Lunghezza del modello cm. 17,3.

Nella seconda metà degli anni '50 viene sviluppato e prende corpo il progetto delle FS di una nuova automotrice che avrebbe dovuto rimpiazzare, mano mano, tutta quella congerie di mezzi, appartenenti a gruppi diversi e di costruzione prebellica che formavano il parco automotrici dell'epoca.

La ALn 668 ebbe presentazioni e lancio ufficiale in occasione della Fiera di Milano nella primavera del 1960 dopo quasi quattro anni di studi.

L'esordio fu felice poiché da allora in serie diverse, ben 785 automotrici di questo tipo sono entrate nel parco delle Ferrovie dello Stato. Ad esse se ne aggiungono quasi un centinaio prodotte per ben undici ferrovie in concessione italiane e quasi altre 500 destinate a ferrovie straniere operanti in tutte le latitudini.

Ottimo macchine, sempre migliorate nel passare del tempo e delle commesse sono a buon diritto il gruppo più numeroso occupando ben il 75% del parco automotrici FS.

Significato della sigla ALn 668

A = Automotrice

L = Leggera

n = sta per propulsione Diesel, (n sta per "nafta" come veniva allora indicato il "gasolio" per trazione)

68 = 68 posti a sedere

6 = il raddoppio iniziale della cifra 6 indica la possibilità del comando multiplo.

Per il numero a quattro cifre che segue si intenda:

prima cifra indica il Costruttore (1 = FIAT)

le tre seguenti il numero progressivo.

2518

Automotrice ALn 668 1511 delle FS (in aggiunta al 2522)

Unità non motorizzata che propone il prototipo delle "Ferrovie dello Stato".

Coloritura come per l'articolo 1784 cui può essere agganciato per formare un

interessante convoglio in comando multiplo.

Lunghezza del modello cm.25,6.

Locomotive diesel-elettriche D 341 delle FS

Nel 1956 erano ancora in servizio ben 3400 locomotive a vapore. Gran parte di esse non era però in buone condizioni di affidabilità quindi sempre più si avvertiva la esigenza di disporre di nuove motrici che potessero essere operanti principalmente su quelle linee per le quali non si prevedeva l'elettrificazione.

Le principali industrie italiane ricevettero dalle FS l'incarico di realizzare una nuova locomotiva diesel-elettrica che fosse comune come struttura ma potesse differire nell'impiego di diversi tipi di motore.

Si ebbero esteticamente due diverse versioni. La prima caratterizzata dai frontali inclinati e nella livrea "bruno-isabella" e, successivamente, anche il classico "rosso segnali". La seconda con frontali verticali e con la coloritura che prevedeva il "verde vagone", "isabella".

Si noti che su entrambe le versioni, pur avendo subito con il passare degli anni alcune modifiche quali ad esempio l'installazione di un fano centrale collocato sulla parte alta di ciascuna testata, siano invece rimaste operanti le porte di accesso sulle testate per consentire l'intercomunicazione con il convoglio.



1784

CONSEGNA GIUGNO

1784

Automotrice ALn 668 1518 delle FS (in aggiunta al 1774)

Le automotrici delle "Ferrovie dello Stato" della serie 1500, furono costruite dalla FIAT "Materfer", (questa era in quel tempo l'esatta ragione sociale) a partire dal 1965 per concludersi nel 1967.

Le automotrici dispongono di 68 posti, di due motori di trazione collegati a cambio meccanico che, per la serie 1500, è del tipo Wilson a quattro marce. Il carrello è del tipo convenzionale con molle a balestra bipartite nella sospensione secondaria mentre nella sospensione primaria, cioè quella in cui sono direttamente interessate le boccole di supporto degli assi, si adottano molle elicoidali.

Il modello propone il prototipo 1518. Si noti l'applicazione dei silenziatori di scarico sull'imperiale (essi denotano l'impiego di motori non sovralimentati) degli aeratori e dei fari centrali sulla testata cui si affiancano tromba e fischio.

Lo schema di verniciatura è quello attualmente adottato che prevede i colori: "grigio azzurro", "beige pergamena", "bianco panna", "rosso segnali" ed argento per il tetto.

L'illuminazione della coppia di fanali avviene automaticamente nel senso di marcia prescelto.

Lunghezza del modello cm 25,6.



2518

CONSEGNA GIUGNO



1782

CONSEGNA APRILE

1782

Locomotiva diesel-elettrica D 341 2002 BREDA delle FS (in aggiunta al 1779)

Il prototipo, caratterizzato dalle testate di forma inclinata, è stato costruito dalla BREDA per la parte meccanica mentre, per le apparecchiature elettriche, concorsero: "Marelli", "Tecnomasio Italiano Brown Boveri", "Compagnia Generale di elettricità".

Il modello propone il prototipo nel suo odierno aspetto riportando quindi tutti quegli elementi che sono stati aggiunti successivamente alla sua prima immissione in servizio. Tra queste aggiunte si evidenziano i fari centrali sulla parte alta delle testate ed a fianco di questi le trombe per le segnalazioni acustiche.

Pure lo schema di verniciatura è quello adottato attualmente: "castano isabella" e, "rosso segnali", per le traverse porta respingenti (che a loro volta sono predisposte per accogliere il gancio modellistico) e il fascione laterale inferiore. Le custodie dei respingenti sono in castano. Targa d'immatricolazione FS e del costruttore in "argento alluminio" con fondo rosso.

Il rapporto di trasmissione è stato calcolato in modo d'ottenere un ulteriore miglioramento di marcia anche alle basse velocità.

L'illuminazione dei fanali avviene automaticamente secondo il senso di marcia prescelto. Lunghezza del modello cm. 17,3.



1785

CONSEGNA GIUGNO

1785

Automotrice ALn 668 1009 delle FP

La "Gestione Governativa Ferrovie Padane", con direzione d'Esercizio a Ferrara, espletò servizio passeggeri sulla relazione Ferrara-Codigoro.

Sono impiegate automotrici ALn 668 di serie diverse tra le quali la 1009.

I colori caratteristici sono: "grigio", "verde magnolia", "argento".

I dati caratteristici del modello sono gli stessi dell'articolo 1784.

Lunghezza del modello cm 25,6.



2521

CONSEGNA GIUGNO

2521

Automotrice ALn 668 1008 delle FP

Unità non motorizzata che propone il prototipo delle "Ferrovie Padane".

Coloritura come per l'articolo 1785 cui può essere agganciato per formare un

interessante convoglio in comando multiplo.

Lunghezza del modello cm.25,6.

## Locomotive americane a vapore per treni passeggeri e merci



1523

GIÀ IN CONSEGNA

1523

Locomotiva articolata 4-6-6-4 "Challenger" 3801 della "Denver & Rio Grande Western".

Il periodo bellico era prossimo alla conclusione e per l'imponente traffico ferroviario che ne derivava la "D & RGW" decise di far costruire alcune locomotive pesanti. Il "War Production Board" autorizzò solamente il trasferimento di sei locomotive "Challenger" già destinate alla "Union Pacific" ed in costruzione alla "American Locomotive Co".

Queste pervennero alla "D & RGW" con i numeri 3800-3805.

Le caratteristiche tecniche di queste sei 4-6-6-4 erano simili a quelle della "Union Pacific".

Il modello riproduce il prototipo "D & RGW 3801".

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: "nero" con camera "fumo argento".

Lunghezza del modello cm. 44.



1548

GIÀ IN CONSEGNA

1548

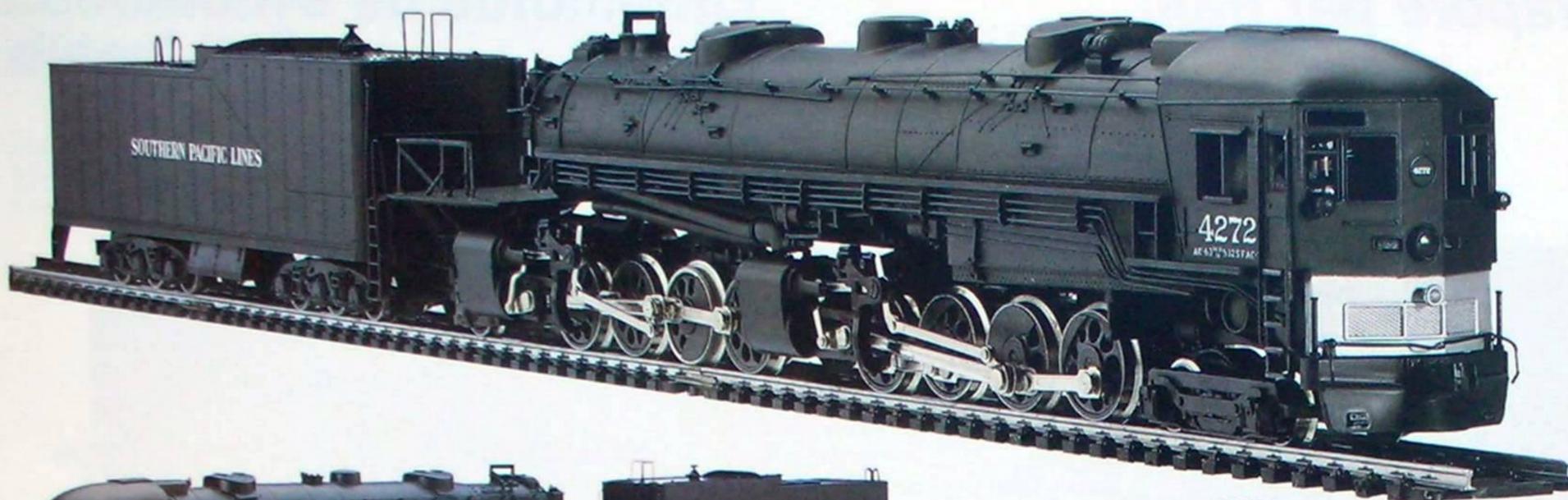
Locomotiva articolata 4-6-6-4 "Challenger" 3985 della "Union Pacific".

Il modello propone il prototipo "UP 3985". Esso è stato preservato dalla demolizione assieme alla "UP 3977". Attualmente, mantenuto in perfette condizioni di marcia è sovente impiegato nella composizione di treni per appassionati di ferrovia.

Il modello è nella medesima coloritura del prototipo: "nero", "argento grafite".

Le caratteristiche tecniche del modello sono simili a quelle dell'articolo 1523.

Lunghezza del modello cm. 44.



1546-3

GIÀ IN CONSEGNA



1547-3

GIÀ IN CONSEGNA



Locomotive articolate 4-8-2 "Mallet" "Cab Forward" della "Southern Pacific".

Le prime locomotive articolate "Mallet", di assetto tradizionale, comparvero sulle linee della "Southern Pacific" nel 1909, ma quando esse erano costrette a percorrere i lunghi portici paravalanghe e le gallerie della Sierra Nevada, l'enorme fumo che si sprigionava dagli scappamenti creava serie difficoltà di visibilità e di ambiente al personale di macchina. Dopo queste esperienze molte locomotive vennero modificate per funzionare "a ritroso" cioè con la cabina in testa. In luogo del carbone si predispose perché fossero alimentate con combustibile liquido che giungeva ai bruciatori con condutture longitudinali dal grande serbatoio del capace tender.

Dai primi esemplari, attraverso miglioramenti che l'evolversi delle tecnologie via via suggerivano si giunse a costruire complessivamente 195 unità, suddivise nelle varie classi da "AC 4" ad "AC 12". L'ultima locomotiva venne consegnata nel 1944.

1546-3

Locomotiva articolata 4-8-2 "Cab Forward" 4272 della "SP". Solamente due mesi separarono la consegna, alla "Southern Pacific" da parte della "Baldwin Locomotive Works", dell'ultima locomotiva appartenente alla Classe "AC 10" (la 4244) dalla consegna della nuova fornitura di locomotive numerate da 4245 a 4274 e classificate "AC 11".

Le differenze tra le macchine appartenenti a queste classi è del tutto trascurabile. L'aspetto esteriore è praticamente identico.

Il prototipo "SP 4272", penultimo della Classe "AC 11", e la cui fotografia appare in parecchie documentazioni ufficiali, servì da riferimento per la realizzazione del primo modello di "Cab Forward" che venne prodotto da Rivarossi parecchi anni or sono. Esso ebbe enorme diffusione non solo negli Stati Uniti ma anche nelle altre parti del mondo.

Il meccanismo è razionale, ben congeniato e di tutta affidabilità.

Si ripropone questo modello in una veste migliorata e di assoluta fedeltà al prototipo com'era all'epoca in cui, nel 1943, venne consegnato alla Compagnia.

La cerchiatura in bianco di tutte le ruote e la riproduzione, sul mozzo degli assi motori, della stelletta bianca a cinque punte danno un tocco di classe al modello.

Lunghezza del modello cm. 44.

1547-3

Locomotiva articolata 4-8-2 "Cab Forward" 4294 della "SP". L'enorme volume di merci che, permanendo lo sforzo bellico, le linee della "Southern Pacific" dovevano smaltire, rese pressante la necessità di aumentare la disponibilità di locomotive pesanti e potenti.

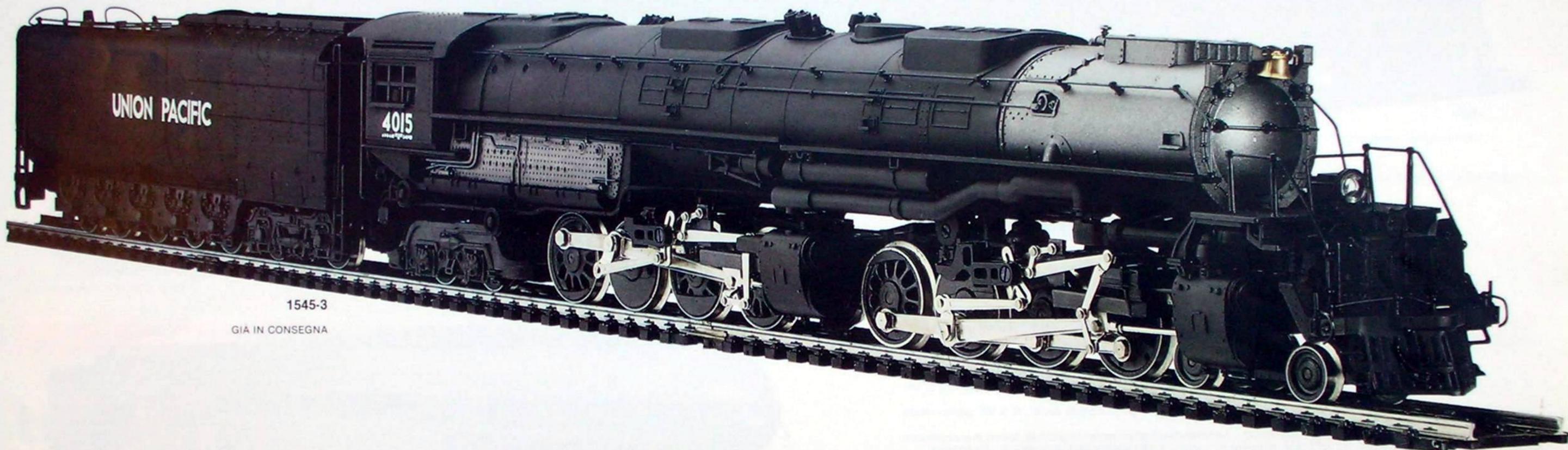
La stessa topografia della rete ferroviaria della "SP" non concedeva alternative. Si doveva, non vi era altro modo, ricorrere a nuove costruzioni di locomotive articolate. Il "War Production Board" approvò l'ordinazione di un ulteriore lotto di venti 4-8-2. La prima di queste locomotive, "SP 4275", arrivò ad El Paso nell'autunno 1943 e l'ultima, "SP 4294", fu consegnata nel marzo 1944. Essa fu l'ultima macchina, non solo della sua classe "AC 12" con cui venne contraddistinto il lotto ma anche l'ultima locomotiva a vapore nuova di prima mano che la "SP" ricevette.

Attualmente la "SP 4294" è conservata al riparo e in perfetta efficienza nel California State Railroad Museum di Sacramento.

Il modello riproduce il prototipo "SP 4294" nel suo stato d'origine del 1944 così come le foto ufficiali dell'epoca lo colsero quando le Baldwin Locomotive Works lo consegnarono alla "Southern Pacific".

Dati tecnici come 1546-3.

Lunghezza del modello cm.44.



1545-3

GIÀ IN CONSEGNA

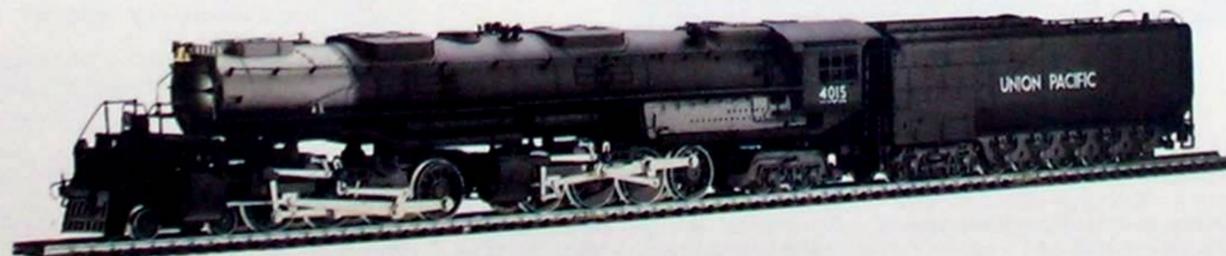
1545-3

Locomotiva articolata 4-8-8-4 "Big Boy" 4015 della "Union Pacific". 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 a vapore 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 (43 km/ora).

Il servizio al quale le locomotive vennero assegnate e per il quale erano state progettate e costruite, consisteva nel trainare convogli merci a composizione pesante tra Ogden, Utah e 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 propone il prototipo "UP 4015". Come nella realtà sono assenti le serpentine di raffreddamento che in altri prototipi sono collocate ai lati dell'ampia piattaforma anteriore. La coloritura è "nero", "grigio grafite".

La "UP 4015" espletò l'ultimo convoglio, con trazione a vapore, sulla tratta Laramie-Cheyenne. Era il 21 Luglio 1959.

Il modello dispone di 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. 40. Faro anteriore illuminato. Bellissimo interamente funzionante. Tender tipo "Centipede". Lunghezza del modello cm. 47,5.





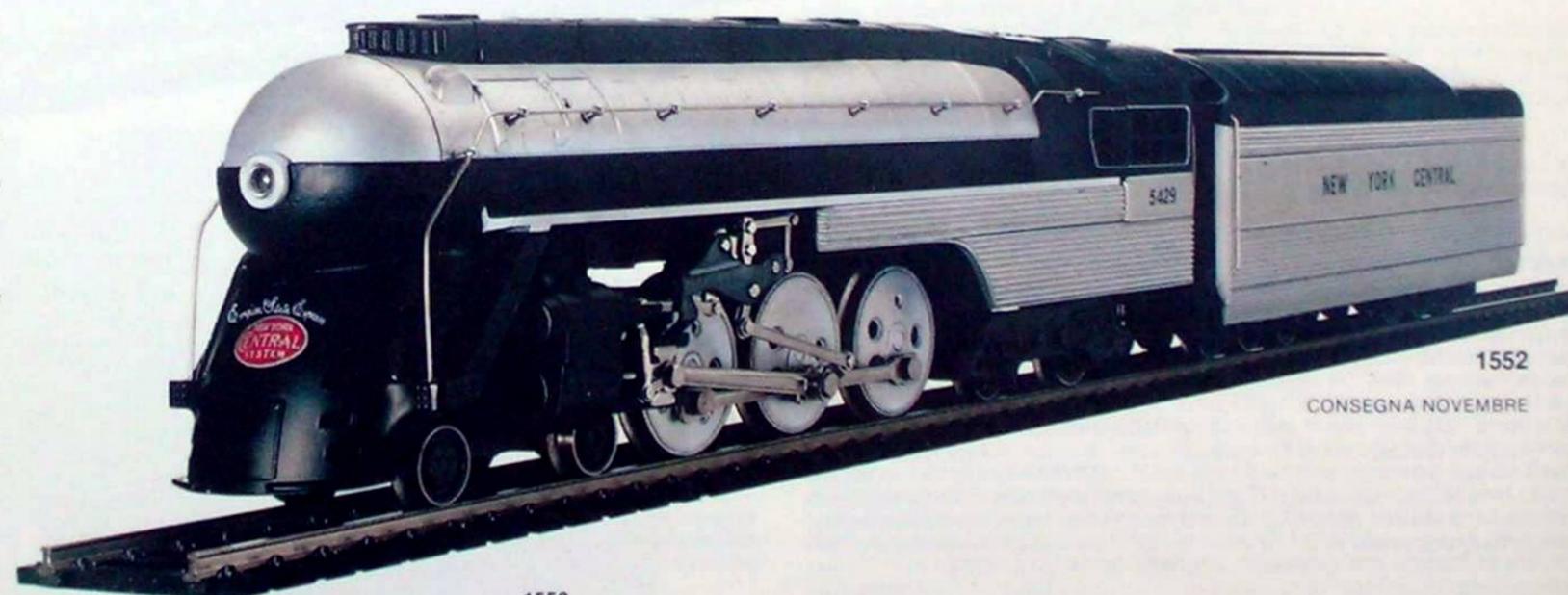
1549

CONSEGNA DA STABILIRE



1549

Locomotiva a vapore 4-8-4 "Northern" Classe J 611 della "Norfolk and Western".  
Le prime locomotive "Northern" della "Norfolk and Western", vennero costruite nel 1941 presso l'officina della stessa Compagnia a Roanoke, Virginia.  
Esse furono numerate da 600 a 604. Quest'ultima venne terminata nel 1942.  
Tutte erano carenate.  
Altre se ne aggiunsero nel 1943 e tra queste la "N & W 611", ma a queste la carenatura venne aggiunta solamente nel 1950 quando le restrizioni del periodo bellico cessarono e si volle uniformare l'aspetto di tutte le macchine costituenti il gruppo.  
Le locomotive vennero impiegate su tutte le linee principali della "N & W" percorrendo giornalmente oltre 800 chilometri.  
Pur disponendo di ruote motrici di dimensioni relativamente piccole, erano macchine ben proporzionate ed erano in grado di correre a 140 km/ora con convogli di 15 carrozze.  
Il modello propone il prototipo "611 N & W".  
Il biellismo dispone del meccanismo di distribuzione tipo Baker. Il faro anteriore è illuminato.  
Lunghezza del modello cm. 40.



1552

CONSEGNA NOVEMBRE

1552

Locomotiva a vapore 4-6-4 "Hudson" della "New York Central".  
L'"Empire State Express" (Cleveland-New York, Detroit-New York) era uno dei treni tra i più prestigiosi della "N.Y.C.". Due locomotive del tipo "Hudson" classe J3, 5426 e 5429 vennero nel 1941 rivestite da una carenatura che prevedeva elementi in lamiera ondulata in acciaio inossidabile in modo da riprendere l'aspetto esteriore delle nuove carrozze in "Stainless steel" che la "Budd Manufacturing Co", specializzata in questo "design" aveva realizzato per l'"Empire State Express".

Caratteristico l'aspetto della locomotiva che si rifà al progetto di Henry Dreyfuss sulla falsariga delle altre J3 del "20th Century Limited". I colori sono quelli dell'acciaio inossidabile per le carenature laterali della locomotiva e le fiancate del tender. "Nero" e "argento" per la caldaia ed ancora argento per le ruote motrici del tipo "Scullin".  
Le caratteristiche tecniche del modello sono simili a quelle del modello 1273.  
Lunghezza del modello cm. 35.



1553

CONSEGNA MARZO-APRILE

1553  
Locomotiva a vapore da manovra 0-6-0 USRA "Six wheel switcher" della "Baltimore and Ohio".  
"Baldwin" ed "American Loco Co." si suddivisero l'incarico di costituire le 255 locomotive 0-6-0 che l'USRA (United States Railroad Administration) aveva progettato con un criterio di unificazione.  
Le locomotive disponevano di caldaia cilindrica e differivano tra loro solamente per dettagli di minor importanza che spesso erano stati introdotti dopo la consegna alle diverse Compagnie cui furono assegnate.  
Tra le prime a ricevere le locomotive figurano la "Baltimore and Ohio" e la "Chicago & North Western".  
Il modello riproduce il prototipo nei colori originali.  
Il faro anteriore è illuminato, la distribuzione è del tipo "Walschaerts". Il rapporto di trasmissione è demoltiplicato per consentire una marcia lenta e docilità di funzionamento.  
Lunghezza del modello cm. 24,5.



1554

CONSEGNA MARZO-APRILE

1554  
Locomotiva a vapore da manovra 0-6-0 USRA "Six wheel switcher" della "Chicago & North Western".  
Caratteristiche tecniche del modello identiche a quelle dell'articolo 1553.  
Lunghezza del modello cm. 24,5.

**trenObby** Modello in scatola di montaggio

## Locomotiva italiana a vapore

M1158

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 22m<sup>3</sup>.  
Il modello che presentiamo propone la 680-037 nel periodo posteriore al 1914 quindi con tender standard a carrelli, capace di 22m<sup>3</sup> d'acqua.



M1158

GIÀ IN CONSEGNA

La confezione comprende, oltre alle parti in plastica preverniciata e decorate con le iscrizioni caratteristiche dell'epoca, anche gli elementi occorrenti alla motorizzazione ed alla illuminazione del modello. Il motore è sistemato nel tender in modo da lasciare completamente sgombra la cabina della locomotiva permettendo di riprodurre i dettagli, e la trazione è trasmessa alle ruote motrici della locomotiva a mezzo di un giunto universale.  
Lunghezza del modello montato cm. 26.

# Carri merce italiani

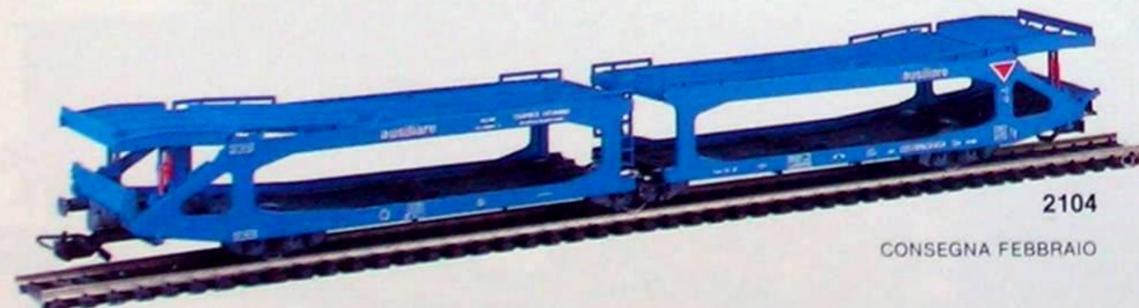
Carri articolati per il trasporto autoveicoli serie "Laekks" immatricolati FS. Il trasporto degli autoveicoli o comunque di veicoli su ruote gommate, scocche, chassis, trattori, roulottes, carrelli e simili, viene effettuato con carri ferroviari speciali appositamente strutturati. Questo servizio, che di solito vede impiegati un certo numero di carri nello stesso treno, ha luogo normalmente dai piazzali di carico, allo scopo allestiti presso le Case costruttrici di autoveicoli, ed i centri regionali od internazionali di smistamento. I modelli proposti riproducono altrettanti prototipi, della medesima Ditta costruttrice, che vennero acquistati in epoche diverse da due tra le maggiori organizzazioni nazionali operanti nel settore di questo tipo di trasporto.



2102

Carro articolato per trasporto autoveicoli serie "Laekks" della SITFA "Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli" Torino. Carro conforme all'originale in color "rosso ferro" con iscrizioni bianche.

Lunghezza del modello cm. 29,5.



2104

Simile ai precedenti ma nella coloritura "blu" con iscrizioni bianche della "Ausiliare S.p.A." di Milano.

Lunghezza del modello cm. 29,5.

2035

Carro aperto a sponde basse tipo P 69 della SEFTA "Società Emiliana di Ferrovie Tranvie ed Automobili" di Modena con vomere spazzaneve.

Il servizio di sgombero neve, che in certi inverni cade copiosa nella pianura padana, era affidato a carri zavorrati con carichi di ghiaia, cui era stato applicato un vomere spartineve.

Sospinti da una locomotiva svolgevano il loro prezioso lavoro, spesso nottetempo, per preparare i binari al traffico quotidiano.

Lunghezza del modello cm. 9,4.



2035

CONSEGNA MARZO



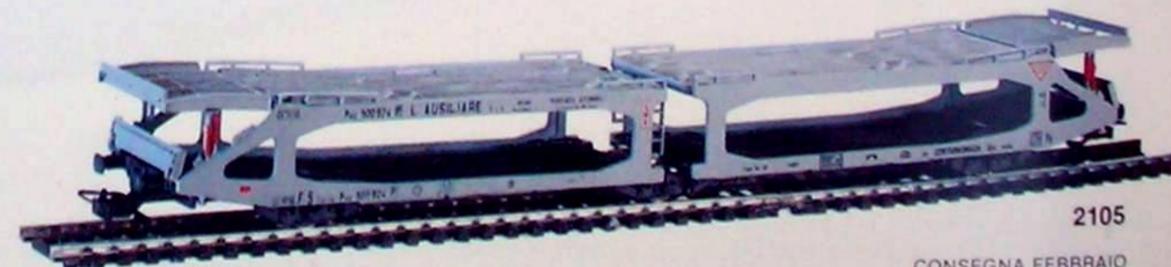
2103

CONSEGNA FEBBRAIO

2103

Simile all'articolo 2102 della SITFA ma nel più recente schema di coloritura "arancio" con iscrizioni nere.

Lunghezza del modello cm. 29,5.



2105

CONSEGNA FEBBRAIO

2105

Simile al modello 2104 della "Ausiliare S.p.A." di Milano ma nella coloritura "grigia" con iscrizioni nere e con marcatura nella serie "Pay".

Lunghezza del modello cm. 29,5.

## Carri merce europei

### Svedese

2436

Carro refrigerante delle Ferrovie Statali Svedesi "Statens Jarnvager". Il trasporto delle derrate alimentari impone l'impiego di speciali carri ferroviari con pareti termicamente isolate. Ad ogni estremità della cassa è collocato uno scomparto per contenere le colonne di ghiaccio per la refrigerazione. Il ghiaccio viene caricato da una botola cui è possibile accedere tramite scalette facenti capo ad una piattaforma. Il modello propone uno di questi carri immatricolato presso l'Amministrazione Ferroviaria della Svezia. Lunghezza del modello cm. 13.



2436

GIÀ IN CONSEGNA

### Belga



2417

CONSEGNA FEBBRAIO

2417

Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie "Eaos" delle Ferrovie Belghe SNCB. Lunghezza del modello cm. 16,7.

### Austriaco



2418

CONSEGNA FEBBRAIO

2418

Carro simile all'articolo 2417 ma delle Ferrovie Federali Austriache ÖBB. Lunghezza del modello cm.16,7.

### Francese



2419

CONSEGNA FEBBRAIO

2419

Carro simile all'articolo 2417 ma delle Ferrovie Francesi SNCF. Lunghezza del modello cm.16,7.

I carri scoperti a sponde alte tipo "Eaos", montati su carrelli, sono già decine di migliaia. Basati su di un progetto pressoché comune, unificato in sede europea, sono stati adottati dalla quasi totalità delle Amministrazioni Ferroviarie d'Europa.

È una realtà che lunghi convogli merci abbiano in composizione un gran numero di questi carri il cui carico, spesso, è costituito da rottami di ferro o di altro metallo destinato all'industria siderurgica.

L'appassionato di ferrovie, ora che la Rivarossi ha prodotto i modelli di "Eaos", è in grado di comporre uno di questi convogli inserendo un assortimento di carri delle diverse Amministrazioni scegliendo tra i modelli 2070 - 2101 - 2415 - 2416 già compresi nella gamma Rivarossi e gli altri che rientrano nel programma NOVITÀ 1985 che illustriamo.

Ricordiamo il significato della sigla "Eaos":

E = carro a sponde alte

a = a carrelli

o = non atto al ribaltamento di testata

s = velocità fino a 100 km/ora

Questi carri dispongono di carrelli unificati del tipo Y 25 Cs 2.

## Carrozze CIWL

Queste carrozze e carrelli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. Art. M4913



2565

CONSEGNA MARZO



2595

CONSEGNA MARZO



2596

CONSEGNA MARZO



2949

CONSEGNA MARZO

2565

Carrozza o furgone bagagliaio N. 1263 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 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 Saltley, Birmingham.

Il modello, nella coloritura e con le iscrizioni degli anni in cui esso era in composizione con il convoglio "Flèche d'OR", è predisposto ad accogliere un impianto d'illuminazione, sistema "DIC". I carrelli sono del tipo "P" della W.L.

Lunghezza del modello cm. 24.

2595

Carrozza con letti tipo Mu WLABm delle FS

La costruzione di carrozze con letti che avviene su ordinazione diretta delle "Ferrovie dello Stato" segue a grandi linee l'estetica che già era propria dei veicoli moderni della CIWL. È ovvio che varianti e miglioramenti, dettati dall'esperienza costruttiva e d'esercizio, siano stati introdotti. Per i carrelli, ad esempio, si è passati dai pur validi "Minden Deutz" ai più recenti tipi basati su un progetto originario FIAT.

La marcatura è naturalmente quella unificata secondo la classificazione UIC.

Per la parte letterale, che fa parte della codifica, le FS, con l'inizio delle costruzioni in proprio, si sono allineate ad altre Reti europee con una classificazione prevista dal RIC, avente il seguente significato:

WL = Carrozza con letti

A = con posti di 1ª classe

B = con posti di 2ª classe

m = veicolo con lunghezza superiore a 24 m.

Il modello, completo di allestimento interno, propone uno di questi prototipi.

Lunghezza del modello cm.30.

Carrozze con letti tipo P

Questo tipo di carrozza con letti venne posta in servizio negli anni 1955-56. Si presentava con una concezione costruttiva nettamente differente rispetto alle vetture con letti di cui la CIWL già disponeva e che poteva ritenersi classica.

La cassa di queste vetture, come pure il tetto, è costruita in acciaio inossidabile. Le lamiere che ricoprono le fiancate ed il tetto presentano delle scanalature ed ondulazioni longitudinali che danno una maggiore rigidità rispetto a lamiere piane di pari spessore. Le lamiere sono fissate all'ossatura mediante saldatura elettrica a punti secondo un procedimento specifico della BUDD.

Anche i carrelli di queste vetture, del tipo N della "Schlieren" hanno i telai realizzati con elementi saldati e non dispongono di piastre di scorrimento per le custodie porta cuscinetti di supporto degli assi.

L'allestimento interno prevede 20 scompartimenti ad un letto, disposti su due livelli sfalsati di 65 cm.

Il parco originale delle carrozze P comprendeva alcune decine d'esemplari di proprietà della CIWL ma, nel 1971 parte di questo materiale venne immatricolato da alcune Amministrazioni ferroviarie che, aderenti ad un regime di Pool, gestirono direttamente il servizio letti. Le carrozze assunsero quindi l'immatricolazione UIC della Rete noleggiatrice invece di quella di veicolo privato della Compagnia.

2596

Carrozza con letti tipo P 6183 75 41764-8 (ex CIWL 4566) immatricolata FS

Originariamente le carrozze con letti P erano munite di soffiotti di intercomunicazione a mantice ma, per consentire la loro immissione nei convogli formati da carrozze di tipo moderno, su di esse si provvide ad eliminare il soffiotto e previa l'installazione di una sorta di prolunga, si adattò l'intercomunicante a tamponi di gomma.

Il modello completo di allestimento interno riproduce il prototipo FS.

Lunghezza del modello cm. 27,8.

2949

Carrozza con letti tipo P 7187 75 40701-5 (ex CIWL 4576) immatricolata SNCF

Modello con caratteristiche simili all'articolo 2596 ma riprodotto un prototipo che ha operato in Francia nel servizio TEN.

Lunghezza del modello cm. 27,8.

## Carrozze aerodinamiche americane

### DINING CAR:

nella composizione di treni a lungo percorso che collegano tra loro grandi città vengono immesse carrozze appositamente attrezzate per la preparazione di cibi, anche i più raffinati, che vengono serviti ai passeggeri in grandi scomparti, veri ristoranti viaggiatori.

Cucina funzionale, servizio ineccepibile, clientela raffinata allietata da impianto radio, la cui lunga antenna è collocata longitudinalmente sul tetto dal quale sbucano anche i due camini della cucina, sono caratteristiche di queste carrozze.

Lunghezza di ciascun modello cm. 35.

Si propongono modelli di "Dining car" del tipo "Lightweight" 1930 delle seguenti Compagnie:



2815 "Illinois Central"



2812 "Atchison Topeka & Santa Fe (Super Chief)

2813 "New York Central"



2816 "Pennsylvania Railroad"

2814 "Union Pacific" (grigio chiaro-grigio scuro)

2817 "Northern Pacific"



2804 "Northern Pacific"



2862 "Illinois Central"

2802 "Pennsylvania Railroad"



2711 "New York Central"

2639 "Atchison Topeka and Santa Fe" (Super Chief)

2655 "Union Pacific" (grigio chiaro-grigio scuro)

### DUPLEX SLEEPER:

con questa sintetica definizione vengono indicate in America quelle carrozze con letti in cui la disposizione degli scomparti è su due livelli.

Troviamo i "Duplex Sleeper" già nelle carrozze del tipo così detto "Heavyweight" costruite dall'inizio del secolo ma tipiche degli anni '20. La "Pullman Standard" aveva una notevole esperienza in queste realizzazioni.

Già quasi al termine degli anni '30, la maggior diffusione di leghe leggere e di più avanzate tecnologie consentirono la costruzione di carrozze viaggiatori e tra queste le "Duplex sleeper", più leggere e con soluzioni moderne.

Anche i carrelli, che debbono sopportare il peso del veicolo ed assicurargli stabilità e confort subirono cambiamenti. Dai tipi a tre sale adottati per le "Heavyweight" si adottarono quelli a due sale per le più leggere "Lightweight" dell'ultima generazione.

Si hanno quindi essenzialmente due tipi generalizzati di "Duplex sleeper": le "Heavyweight" con carrelli a tre sale e le "Lightweight" muniti di carrelli a due sale.

Si propongono modelli dei due tipi nelle coloriture di diverse Compagnie ferroviarie che li hanno adottati.

Lunghezza di ciascun modello cm. 35.



2823 "Baltimore and Ohio"



2728 "New York Central"

2896 "Southern Railway" (Crescent Limited)

2821 "Atchison Topeka & Santa Fe"



2820 "Pennsylvania Railroad"

2794 "Chicago and Alton"

2793 "Baltimore and Ohio"

2729 "Central Railroad of New Jersey" (Blue Comet)

2954 "The Milwaukee Road"

## Carrozze americane degli anni venti

GIA IN CONSEGNA

Queste carrozze e carrelli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. Art. M4913

# Carrozze italiane

**7977**  
ILLUSTRATO SUL CATALOGO GENERALE 1983/84  
SCATOLA DI MONTAGGIO PER L'ILLUMINAZIONE E L'ARREDAMENTO  
INTERNO DEI VAGONI 7780/1 - 7781/1 - 7782/1 - 7788/1 - 7796 e 7798.



7798

CONSEGNA DA STABILIRE

**7798**  
Carrozza passeggeri italiana, serie A, di 1ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS  
Il modello propone un prototipo che dopo aver subito la grande revisione è stato verniciato secondo il recente schema di coloritura: "grigio beige" "rosso fegato" "grigio antracite".  
I carelli sono del tipo "Minden Deutz" con ruote metalliche isolate.  
Lunghezza del modello cm. 59,5.

**7978**  
ILLUSTRATO SUL CATALOGO GENERALE 1983/84  
SCATOLA DI MONTAGGIO COME LA 7977 MA PER I VAGONI 7783/1 - 7784/1 - 7789/1 - 7797 e 7799.



7799

CONSEGNA DA STABILIRE

**7799**  
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS  
Il modello riproduce un prototipo di 2ª classe avente le stesse caratteristiche del modello 7798.  
Lunghezza del modello cm. 59,5.

## SCALA "O" SERIE "CAPOLAVORI" E "PRESTIGE"

Riteniamo opportuno informare i modellisti ed i collezionisti che sono ancora disponibili in quantità limitata i modelli 7300, 7301, 7332, 7333 di queste due prestigiose "SERIE" e che possono richiederli al loro abituale fornitore, mentre la consegna dei modelli 7330 e 7331 verrà annunciata a suo tempo.

Novità illustrate sul catalogo generale 1983/84 non ancora consegnate alla data della pubblicazione del presente catalogo e le cui date di consegna verranno via via comunicate ai punti vendita.

## SCALA "HO"

2060  
2061  
2062

## SCALA "O"

7330  
7331  
7895

## SCALA "N"

9203

La data di consegna per la Novità 1153 è indicata sul presente catalogo. Gli articoli 1466 - 0443 - 0446 sono stati sostituiti come indicato alla pagina HO 3 di questo catalogo.

Tutte le altre novità illustrate sul catalogo generale 1983/84, sul catalogo novità 1984 e sul supplemento al catalogo novità 1984 sono state prodotte e consegnate.

UNA FERROVIA TUTTA PER VOI che porta il codice articolo 84520 illustrata in 3ª di copertina sul catalogo generale 1983/84 è prevista per consegna nel 1º semestre dell'anno 1985.

# Carrozze italiane



9622

CONSEGNA GIUGNO

9622

Carrozza passeggeri italiana, serie A, di 1ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS

La costruzione delle carrozze unificate tipo X iniziò nella seconda metà degli anni '60.

Da allora diverse serie simili furono ordinate. Avvalendosi delle esperienze acquisite nelle precedenti forniture e delle migliorie che la tecnica suggeriva, si ottennero veicoli sempre più confortevoli sotto tutti gli aspetti. Venne introdotto, tra l'altro, un sistema di climatizzazione interno ad aria soffiata che fu accolto con entusiasmo dall'utenza.

L'impianto di climatizzazione sistemato sul sottocassa è protetto esternamente da una carenatura. Il modello propone un prototipo munito d'impianto di climatizzazione coperto da carenatura. È corredato da allestimento interno ed è presentato nel nuovo schema di coloritura delle FS che viene esteso alle carrozze esistenti durante i lavori di grande manutenzione.

Lunghezza del modello cm. 16,8.

9623

Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS

Modello con caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 9622 ma nella versione di 2ª classe.

Lunghezza del modello cm. 16,8.



9623

CONSEGNA GIUGNO



9624

CONSEGNA GIUGNO

9624

Bagagliaio italiano, serie D, del tipo unificato UIC-X delle FS

Per la composizione dei convogli composti con carrozze recanti il recente schema di coloritura "Grigio beige" "rosso fegato" "grigio antracite", vengono approntati veicoli bagagliaio esistenti, riverniciati con tali colori oppure, nel caso di nuove costruzioni, con tale schema già in origine. Il modello propone uno di questi veicoli.

Lunghezza del modello cm. 16,8.

TUTTE LE CARROZZE "N" POSSONO ESSERE ILLUMINATE CON IL KIT 9820

Gli articoli della prima colonna non sono consegnabili e sono sostituiti da quelli della seconda colonna:

#### SCALA "HO"

0443	diventa	0451
0446	"	0452
1135	"	1157
1149	"	1155
1150	"	1156
1464	"	1468
1466	"	1472
1527	"	1527/1
1528	"	1528/1
1669	"	1674
1670	"	1675
1671	"	1676
1778	"	1781
M1136	"	M1158

#### PUBBLICAZIONI

74830	diventa	84520
-------	---------	-------

Articoli non consegnabili da noi:

#### SCALA "HO"

2928
2929
4008
6206
21118
21123
21221
21444

#### SCALA "HO". "O". "N"

4210
4909

#### SCALA "N"

9398
9399
9544
9708

#### SCALA "O"

7201/M
--------

Il codice articolo 4007 trasformatore 220 V cc/ca non è più consegnabile e sarà sostituito dal codice articolo 4006 trasformatore 220 V cc

Articoli non consegnabili ma sostituibili con simili

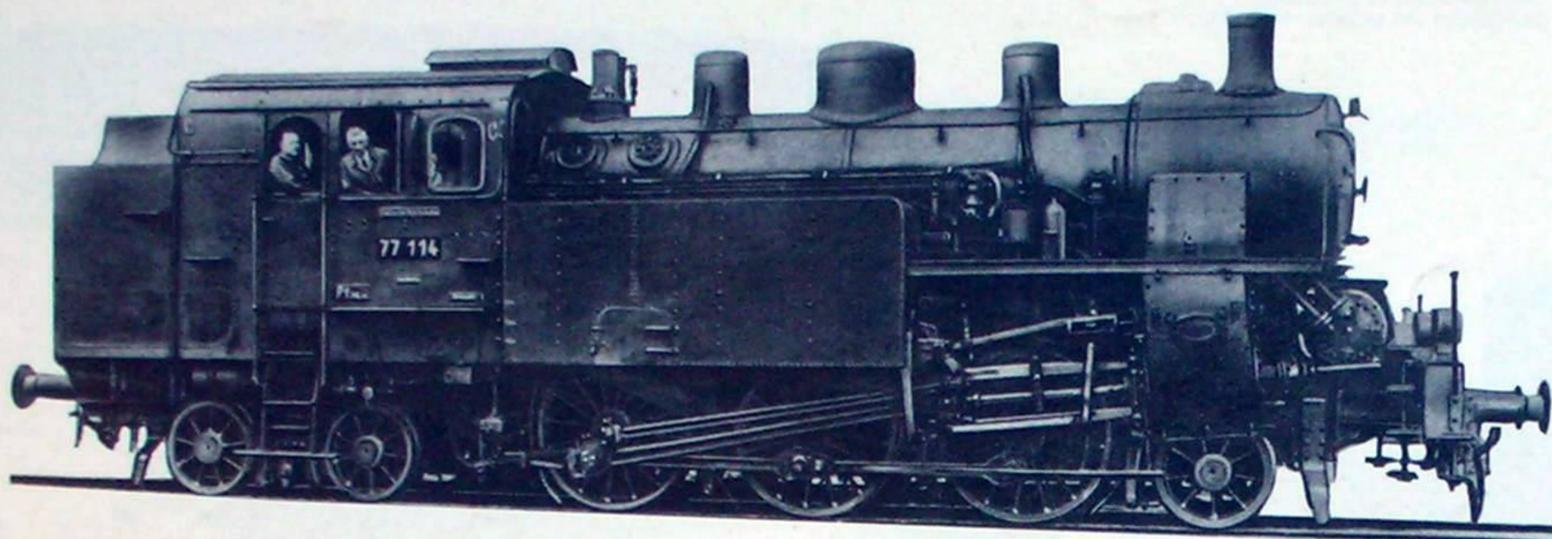
#### SCALA "HO"

0149	diventa	0162
0155	"	0164
0310	"	0332
0326	"	0334
2567	"	2593
2936	"	2945

**IMPORTANTE:** per l'entrata in funzione del nuovo computer, si è reso necessario modificare alcuni nostri codici articolo come segue:

i codici articolo composti da tre numeri devono essere preceduti da uno 0 (es.: Art. 100 diventa 0100); i codici articolo composti da cinque cifre che iniziano col numero uno prendono come inizio la lettera M (es.: Art. 15513 diventa M5513).

Per quanto riguarda le parti di ricambio, il numero uno iniziale dei codici articolo diventa una R (es.: Art. 111127 diventa R11127).



CONSEGNA NOVEMBRE

FOTOGRAFIA DEL PROTOTIPO DALLA COLLEZIONE DEL SIG. HAROLD KOPPISCH

*- Corrado -*  
 Modellismo - Giocattoli scientifici  
 - Via San Paolo, 8A -  
 REGGIO EMILIA

Locomotiva a vapore Gruppo 77<sup>1</sup> (del Palatinato, Bavarese Pt 3/6) in scala perfetta, con bielismo e distribuzione funzionanti e di particolare finezza, ricca di dettagli riportati. Viene prodotta nei seguenti tipi:

- |           |  |
|-----------|--|
| Art. 1361 | Versione allo stato d'origine della "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen" funzionamento a due rotaie in c.c. |
| Art. 1359 | Versione del periodo DR funzionamento a due rotaie in c.c.   |
| Art. 1360 | Versione del periodo DB funzionamento a due rotaie in c.c.   |
| Art. 1362 | Versione delle ferrovie del Palatinato funzionamento a due rotaie in c.c.  |
| Art. 1010 | Versione allo stato d'origine della "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen" funzionamento a tre rotaie in c.a. |
| Art. 1008 | Versione del periodo DR funzionamento a tre rotaie in c.a.   |
| Art. 1009 | Versione del periodo DB funzionamento a tre rotaie in c.a.   |
| Art. 1011 | Versione delle ferrovie del Palatinato funzionamento a tre rotaie in c.a.  |



## IL CLAN DEI RIVAROSS

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

# RIVAROSS

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.

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