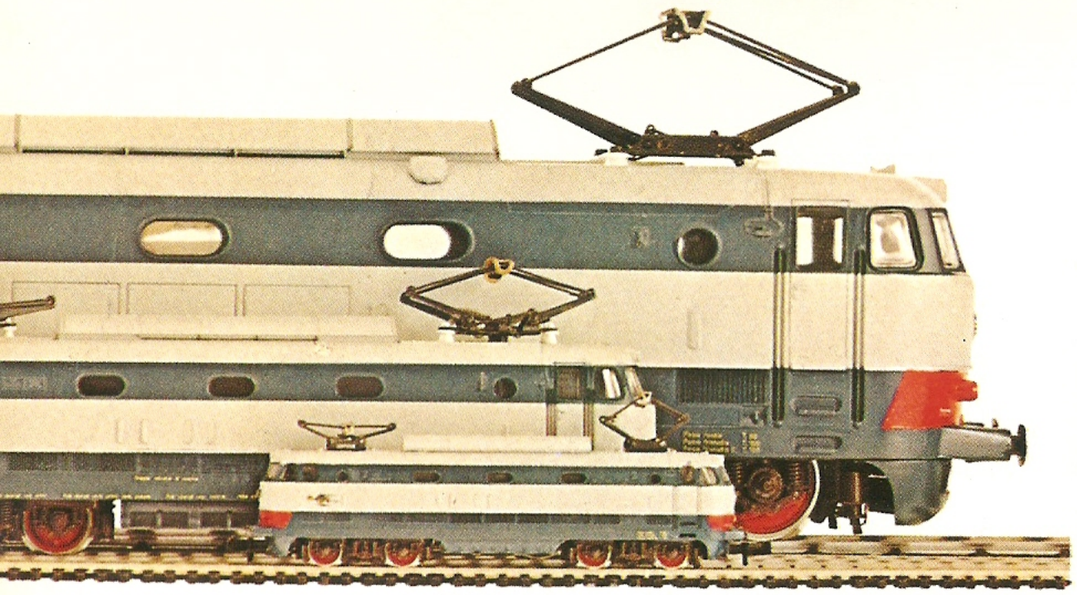
RIVAROSSI

1986

ALLEVI AM Modellismo
Corso Torino, 30 - Tel. 29151 - NOVARA



RIVAROSSI
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
I TRENI D'EPOCA	«HO»	6
I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI	«HO»	11
LOCOMOTIVE	«HO»	26
CARRI MERCE	«HO»	62
CARROZZE	«HO»	73
TRENHOBBY «HO»	«HO»	88
MATERIALE D'ARMAMENTO	«HO»	94
PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI	«HO»	102
TRAMWAY	«HO»	103
SCARTAMENTO «O»	«O»	105
LOCOMOTIVE E TRENHOBBY	«O»	106
CARRI MERCE	«O»	110
CARROZZE	«O»	111
BINARI E SCAMBI	«O»	111
SCARTAMENTO «N»	«N»	112
ASSORTIMENTO GRANDI TRENI	«N»	113
LOCOMOTIVE	«N»	115
CARRI MERCE	«N»	121
CARROZZE	«N»	125
MATERIALE D'ARMAMENTO	«N»	132
ELEMENTI DI COMANDO «HO» - «O» - «N»		136
CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE		3ª di cop.

ALCUNE AVVERTENZE PER LA CONSULTAZIONE DI QUESTO CATALOGO

— IL SIMBOLO INDICA LE NOVITÀ 1986

— IL SIMBOLO INDICA UNA NUOVA VERSIONE DI ARTICOLI CONSEGNATI NEGLI ANNI PRECEDENTI

— LE DATE DI CONSEGNA DEGLI ARTICOLI DI CUI SOPRA VERRANNO COMUNICATE ATTRAVERSO I PUNTI VENDITA

TUTTI GLI ALTRI ARTICOLI ILLUSTRATI SU QUESTO CATALOGO SONO REGOLARMENTE IN PRODUZIONE.

DATA LA VASTA GAMMA E LA VARIETÀ DI ARTICOLI CHE PRODUCIAMO, POTREMMO TROVARCI MOMENTANEAMENTE SPROVVISTI DI ALCUNI DI ESSI. IN QUESTO CASO, VI PREGHIAMO DI MANTENERLI IN PRENOTAZIONE PRESSO IL VOSTRO ABITUALE FORNITORE DANDOCI IN TAL MODO L'OPPORTUNITÀ DI APPRONTARLI E CONSEGNARLI NEL MINOR TEMPO POSSIBILE.

SCARTAMENTO "HO" 16,5 mm.

HO

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.

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 pressoché 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; fra questi il tipo HO (acca-zero), di 16,5 mm. che è lo scartamento più ricorrente in Fermodellismo. Con Rivarossi, lo "scartamento" HO si è rivelato la base di realizzazioni, la cui perfezione, ne ha fatto spesso delle rarità a livello di collezionismo internazionale.

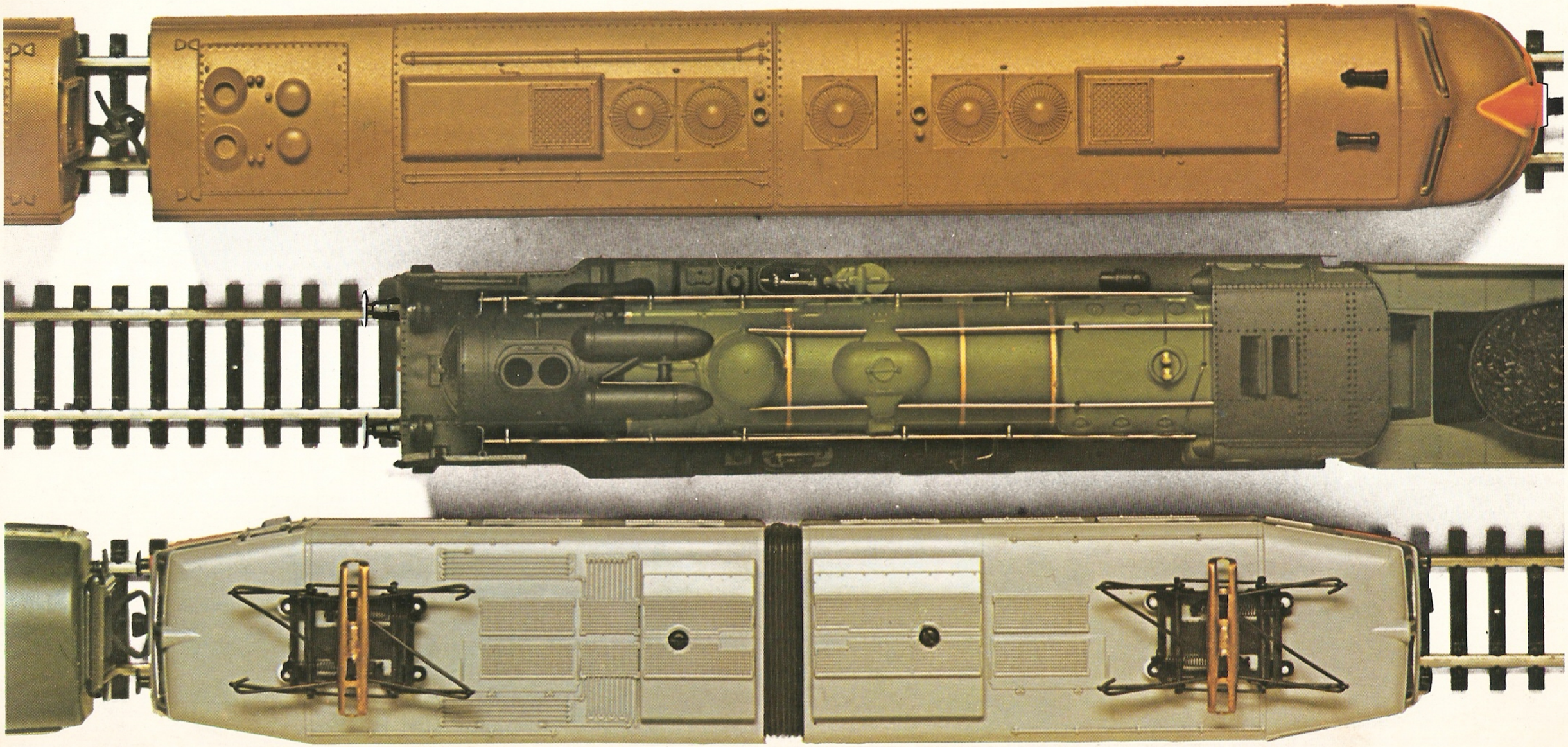
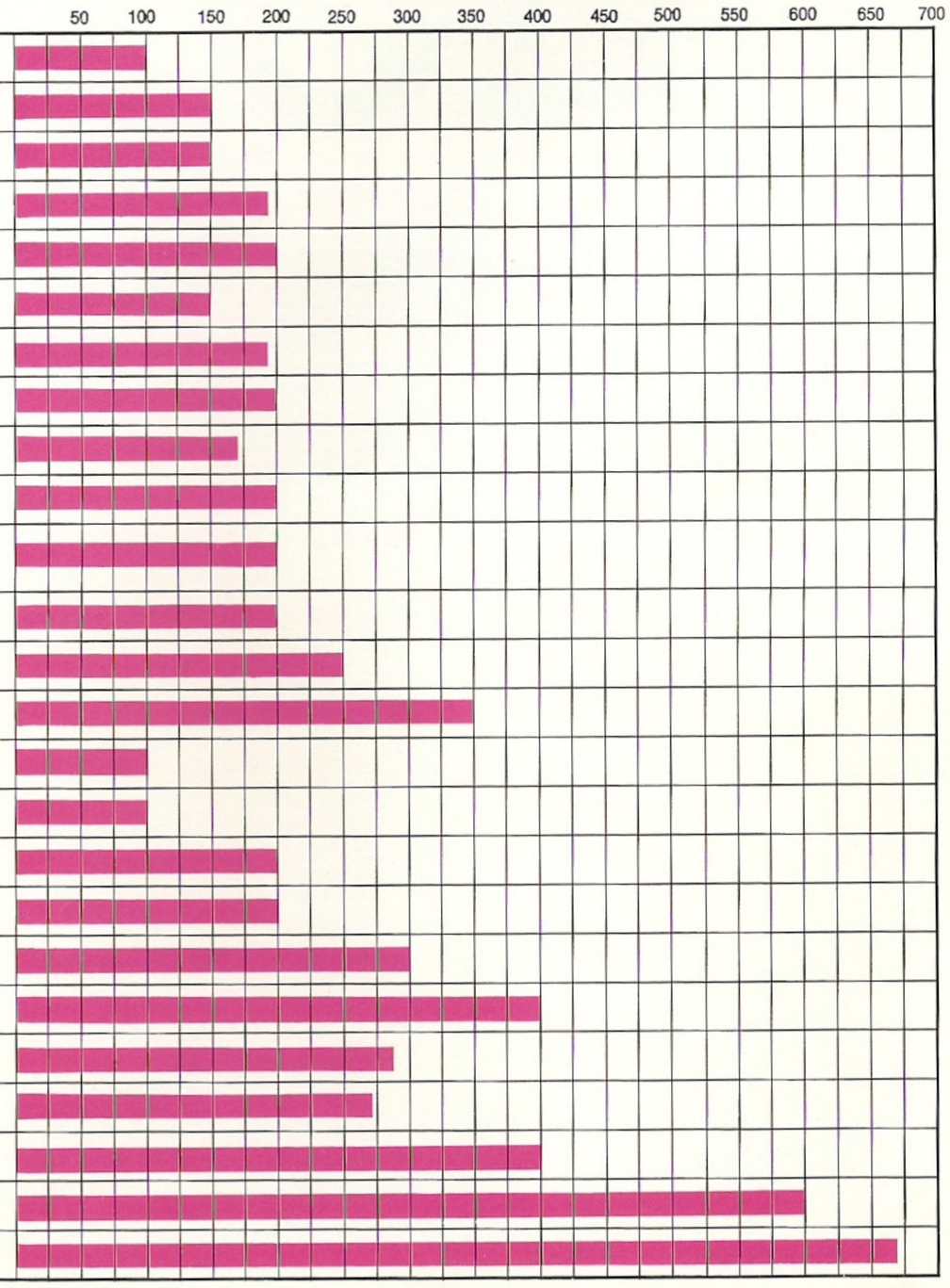


GRAFICO DELLA POTENZA DEI MEZZI DI TRAZIONE RIVAROSSI

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.



1147	Gr. 851 F.S.	1129	Gr. 270 F.N.M.	
1138 1133	Gr. 625 F.S. Gr. 623 F.S.	1781	D 234 F.S.	
1161 1142	Gr. 740 F.S. Gr. 741 F.S.	1143	Gr. 940 F.S.	
1157	Gr. S 685 F.S.	1204	4-6-0 I.C. Casey Jones	
1162	Gr. 691 F.S.	1336 1341 1338	2-3-1 S.N.C.F.	
1340	Br. 98 D.R.	1219	Eight-wheel Helsier	
1782	D 341 F.S.	1783	D 341 F.S.	
1468 1469	E 444 F.S.	1348 1350	4-6-0 LMS Royal Scol	
1676	Bo-Bo S.N.C.F.	1674 1675	Bo-Bo N.S.	
1457/1 1458/1	E 646 F.S.	1463/1	E 636 F.S.	
1459/1	E 656 F.S.	1345/1 1346/1 1347/1	BR 39 D.B. - P 10	
1460/1 1461/1	E 428 F.S.	1462/1	E 428 F.S.	
1666 1667	E 19 D.B.	1665 1668	E 19 D.R./E 17 D.B.	
1996/2	V 320 D.B.	1520	2-6-4 Berkshire	
		1225	0-4-0 4 wheel switcher	
1208	2-4-0 V & T Bowker	1148	Gr. 835 F.S.	
1206 1211 1207 1212	4-4-0 Inyo-Reno-Genoa	1529	Twelve wheel Helsier	
1552 1273	4-6-4 Hudson	1271	0-8-0 I.H.B.	
1530	4-6-2 H. Pacific			
1527/1 1528/1	4-8-4 Northern			
1930	GM EMD E 8	1925 1927	GN EMD E 8	
1218 1230	2-8-2 Mikado	1339/3 1339/4	BR. 10 D.B.	
1536	2-10-2 B & O	1503	G.G. 1 P.R.R.	
1238-1548 1253	2-8-8-2 Mallet 4-6-6-4 Chalenger	1248/3	4-8-8-2 Cab Forward	
1254/2 1254/3 1545/3	4-8-8-4 Big Boy			

CONFEZIONI

UN AMPIO ASSORTIMENTO DI IMPIANTI COMPLETI DI BINARI E TRASFORMATORI E DI CONVOGLI DI VARIE EPOCHE E NAZIONALITÀ.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 95 a 99 e "HO" - "O" - "N" - 136

IMPIANTI COMPLETI DI BINARI E TRASFORMATORI

0556
Treno merci di tipo italiano composto da una locomotiva elettrica tipo E 321 112 delle FS con illuminazione su entrambre le testate, completa di pantografo funzionante e di commutatore per la presa di corrente dal binario o dalla linea aerea, da due pianali con container e da un carro refrigerante.
Sono inclusi anche un tracciato di binari, realizzabile con 14 elementi, a forma di ovale. Un 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 e di accessori illuminati.
Lunghezza del convoglio: cm. 48.

0556

0557
Treno passeggeri di tipo italiano composto da una locomotiva elettrica tipo E 321 112 delle FS con illuminazione su entrambe le testate, completa di pantografo funzionante e di commutatore per la presa di corrente dal binario o dalla linea aerea, da un bagagliaio a due assi e da una carrozza a carrelli tipo "Corbellini" a porte centrali, FS. Sono inclusi un tracciato di binari, realizzabile con 14 elementi, a forma di ovale anche un 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 e di accessori illuminati.
Lunghezza del convoglio: cm. 48

0557

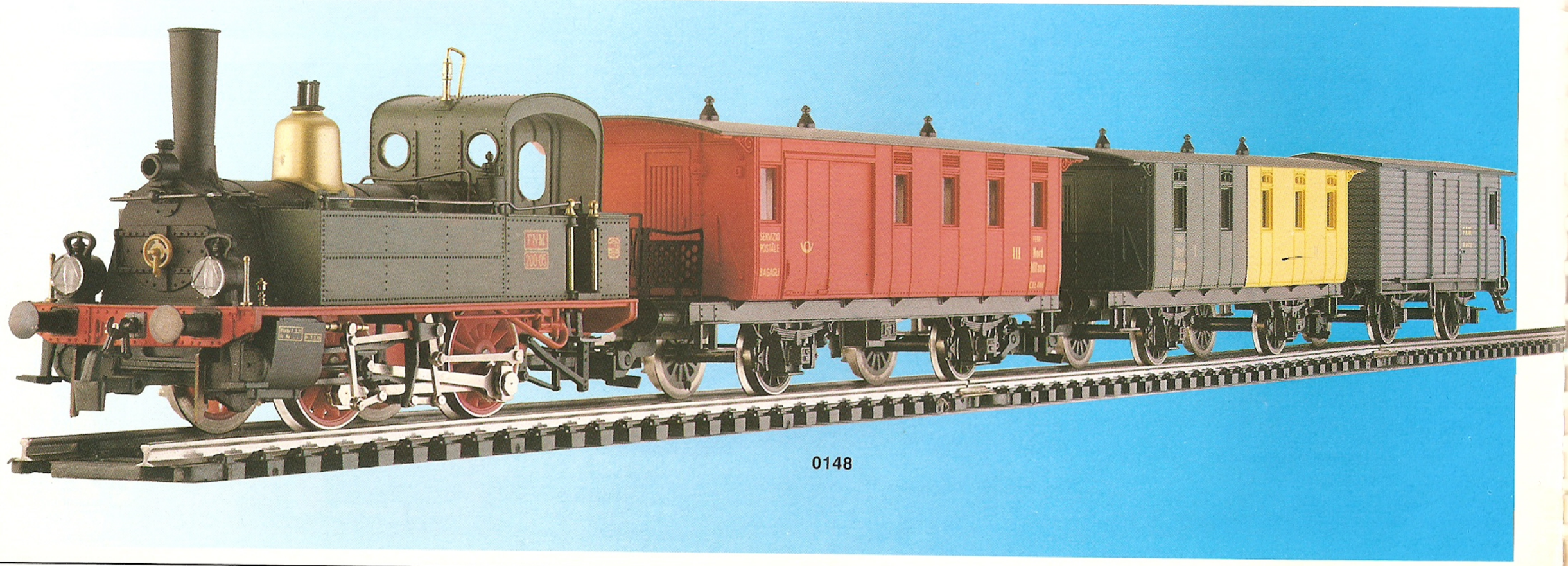
0554
Treno merci di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D341 (Fiat) delle FS con illuminazione reversibile, da un carro refrigerante, da un carro scoperto a sponde alte serie E e da un carro serbatoio per il trasporto di carburante. Il tracciato dei binari, realizzabile 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. 59.

0555
Treno passeggeri di tipo italiano composto da una locomotiva diesel-elettrica a carrelli D341 (Breda) FS con illuminazione reversibile, 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.

Treno della Brianza "1888"

0148
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 3ª Classe • carrozza mista di 1ª e 2ª Classe • Carro bagagliaio attrezzato • Lunghezza del convoglio completo cm. 55.

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.



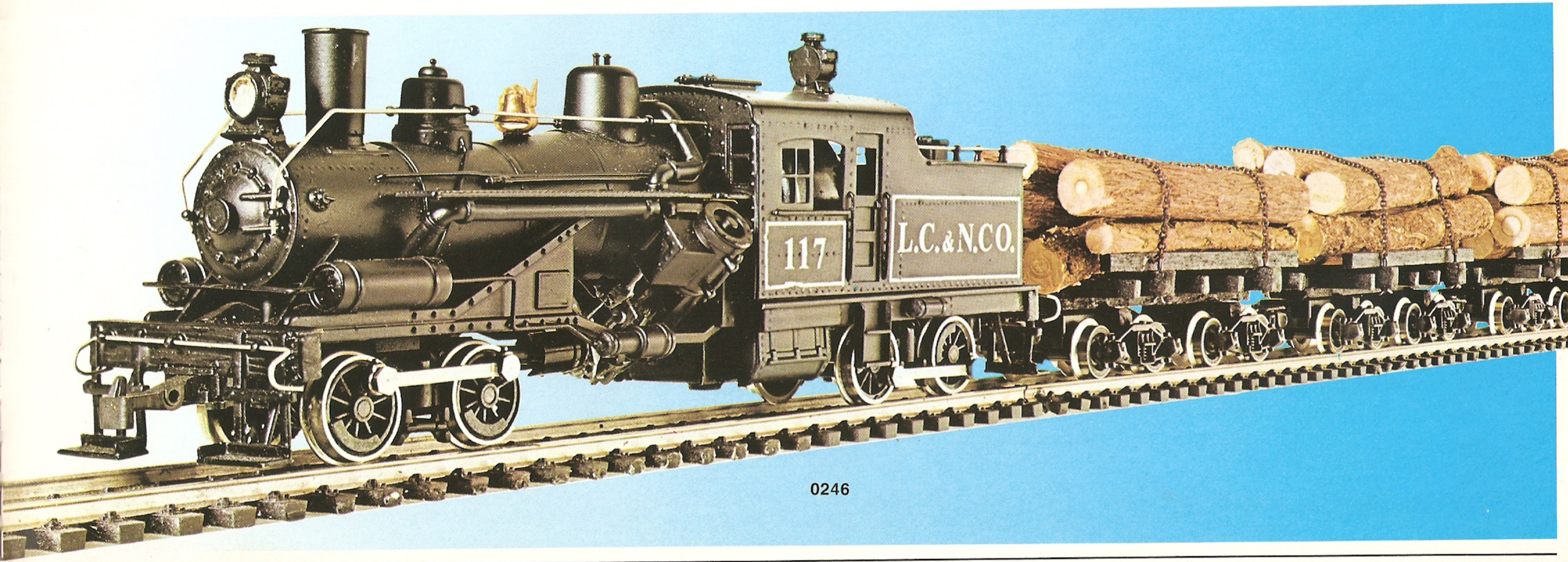
0148

TIMBERJACK TRAIN

0246
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.

Nelle vaste foreste nord americane erano sorte imprese che provvedevano al taglio degli alberi ad alto fusto per ricavarne legname da costruzione per molteplici usi. Non si costruivano strade ma si posavano rotaie per trasportare su di esse i tronchi sfrondati da avviare alle segherie. Nel Michigan e nella California, alla fine del secolo scorso ed agli inizi dell'attuale, erano numerose le "Lumber Company" e tutte ebbero una propria ferrovia. Le locomotive che furono studiate, 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: su cui poggiava la locomotiva, 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.

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



0246

THE AFTERNOON EXPRESS

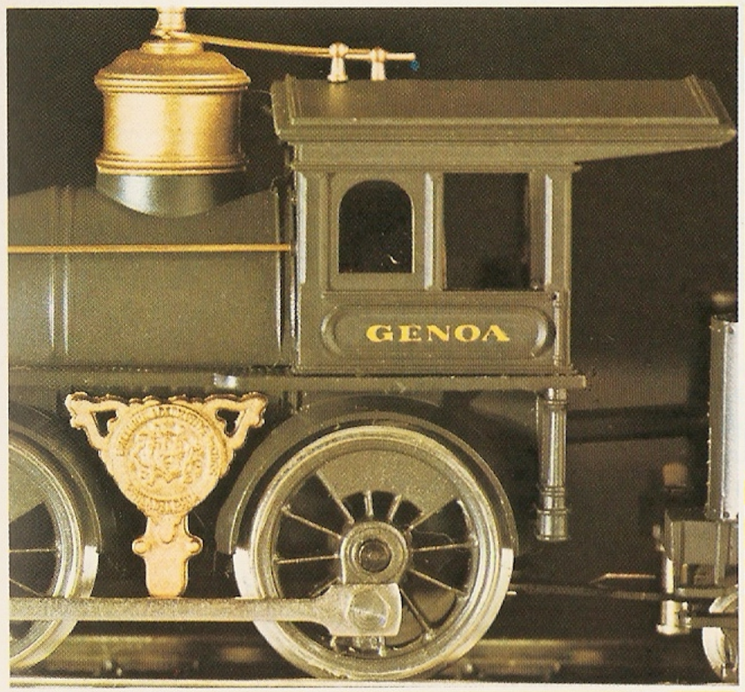
0224

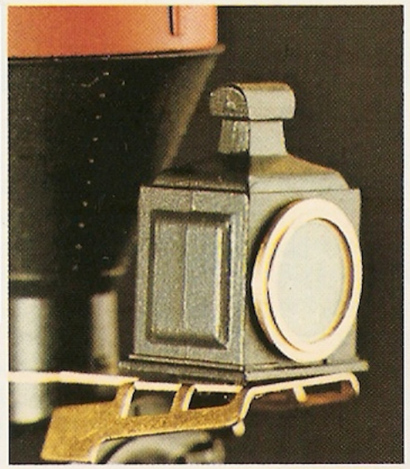
Confezione del convoglio "The Afternoon Express" con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-4-0 "Genoa" della "Virginia & Truckee" • vagone bagagliaio • carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combine" • carrozza "Coach" • carrozza adibita al trasporto del materiale per il circo Barnum • lunghezza del convoglio completo cm. 90.

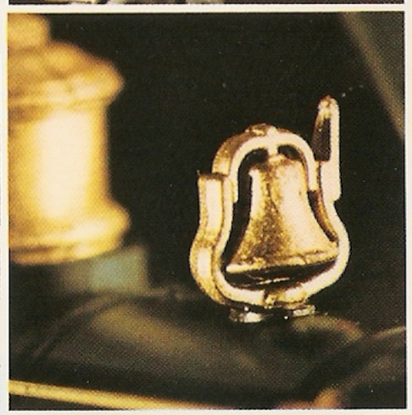
La Compagnia "Virginia & Truckee" iniziò verso il 1870 la sua attività gestendo la linea che collegava le città di Reno e Virginia City. Una diramazione della linea conduceva a Minden.
I nomi delle città citate, oltre a quello di Carson City da cui si dipartiva la linea per Minden, sono sufficienti per richiamare alla nostra mente il mondo del vecchio West. Su questa rete ferroviaria si muovevano convogli composti dalle più belle locomotive dell'epoca, trainanti lussuose carrozze 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). Anche il circo si muoveva sui binari, con carri speciali decorati esternamente nel modo più vistoso.

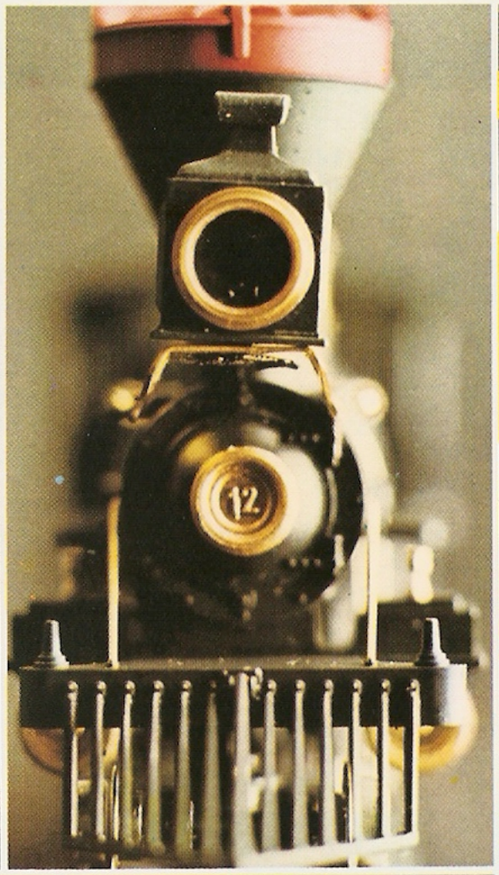
Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

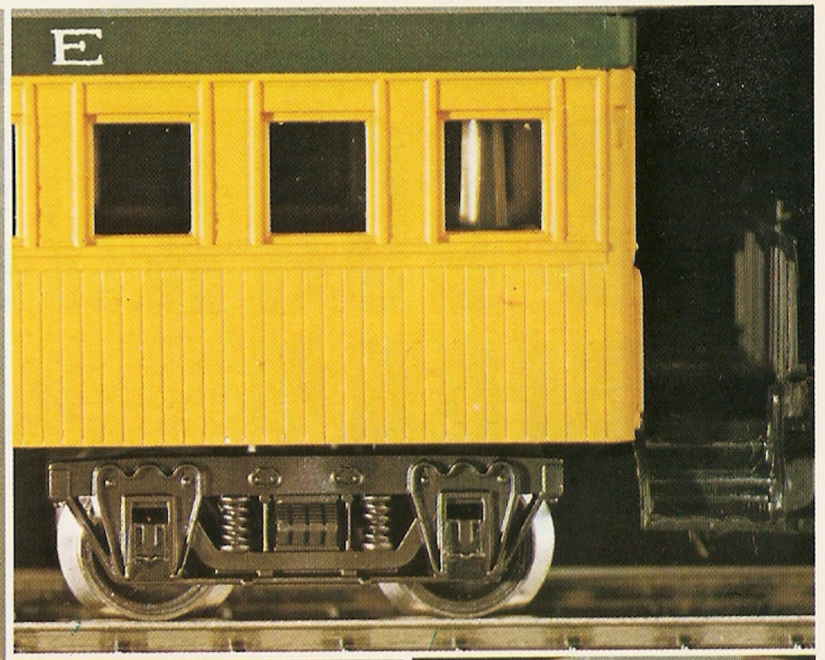
0224

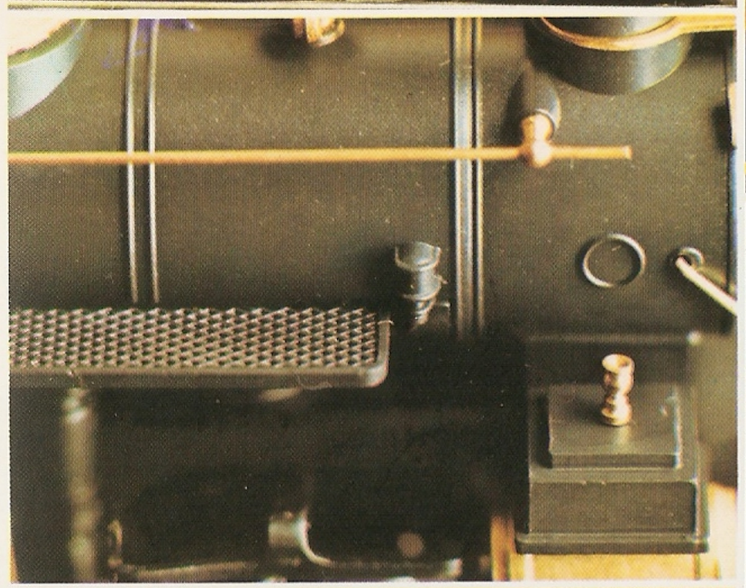


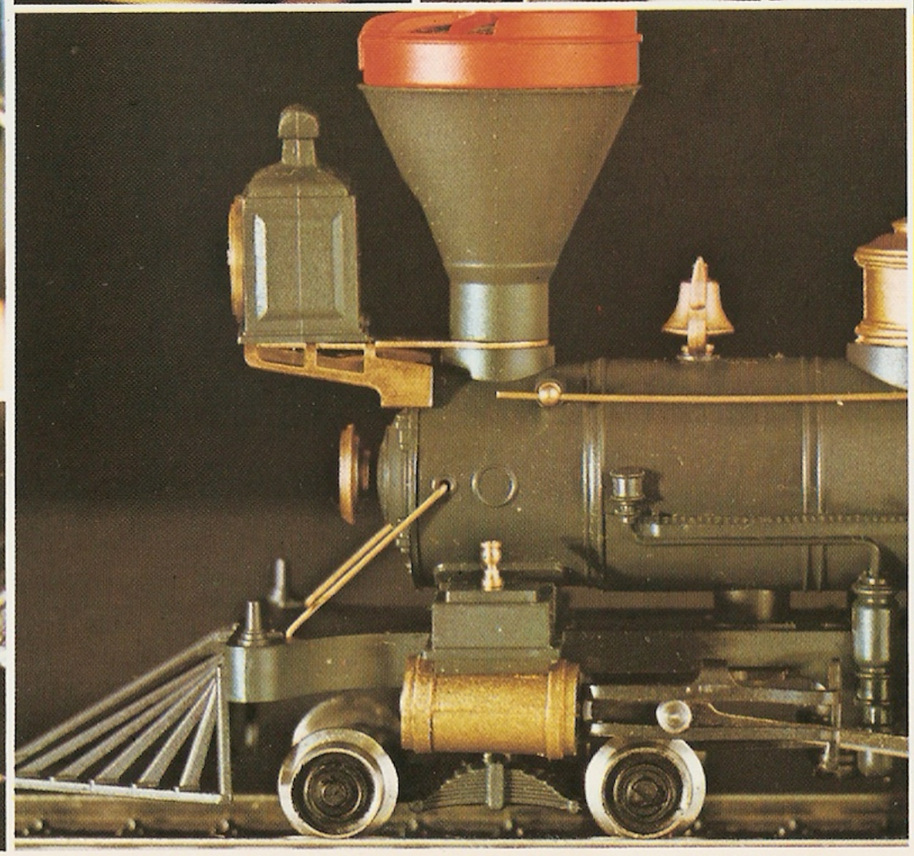


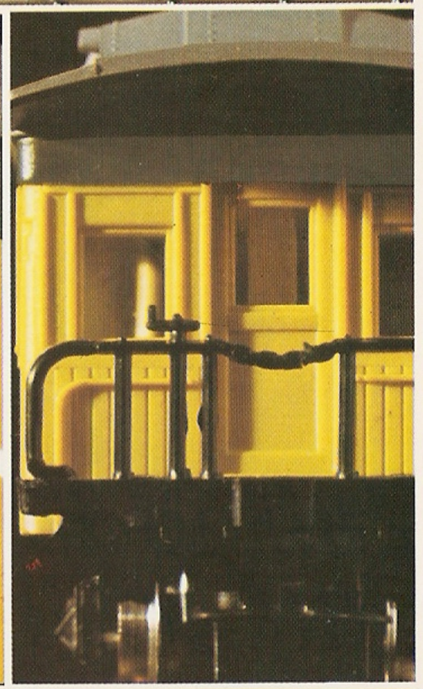


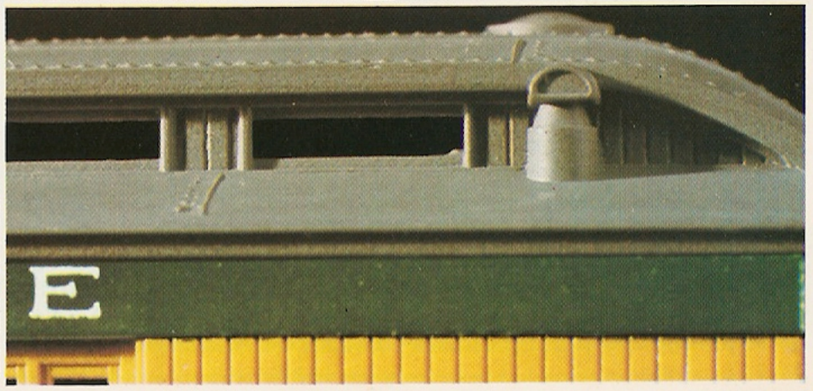












ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

THE BONANZA FREIGHT

0229

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 • vagone di coda "caboose" • lunghezza del convoglio completo cm. 105.

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, casse o barili e ricaricano altra merce. Due uomini armati di Winchester a ripetizione 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. Nella prateria il sole continua a riversare i suoi raggi infuocati. Anche oggi il "Bonanza Freight" è arrivato.

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

0229

BANDIERA

"VESUVIO" ANNO 1980

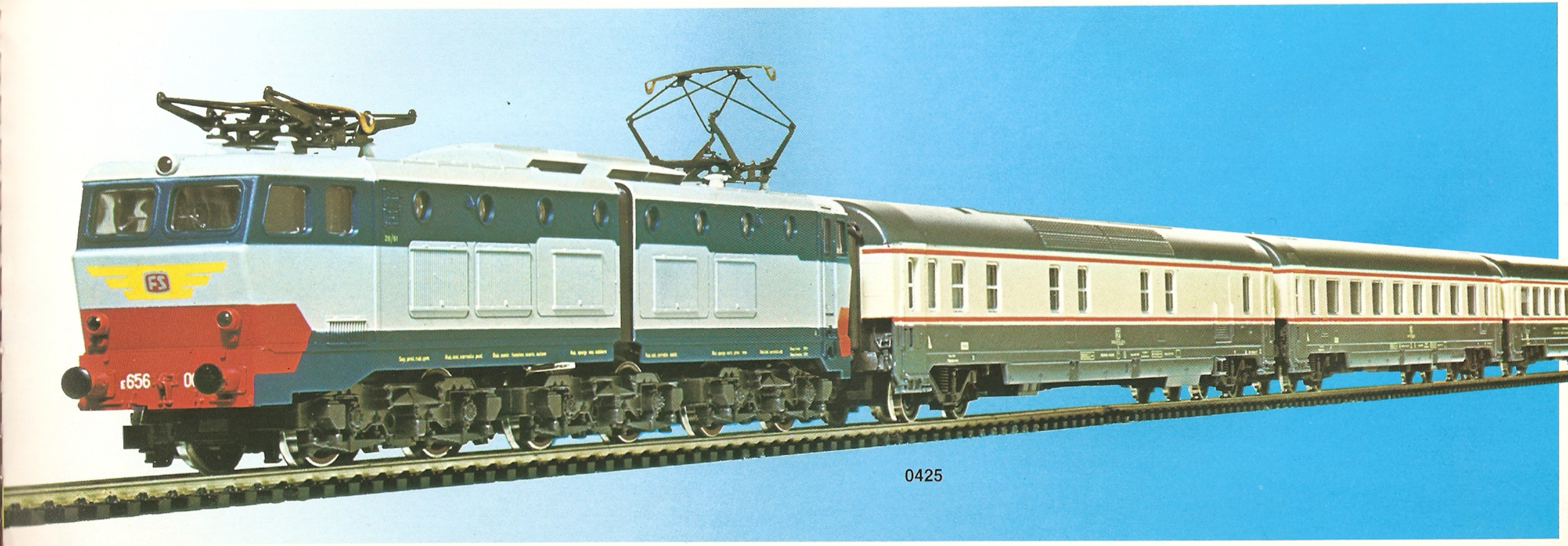
0425
Confezione del convoglio TEE - Bandiera "VESUVIO" con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 656-024 FS corredata da un dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia • vagone bagagliaio serie DZ • carrozza di 1ª classe serie AZ • carrozza ristorante serie DZ • carroza salone di 1ª classe serie AZ • lunghezza del convoglio completo cm. 144.

2552 *(non illustrato)*
Confezione come la 425 ma senza locomotiva.

Il servizio interno dei convogli TEE denominati "gran conforto" oppure "bandiera" si sviluppa su 4 comunicazioni che si irradiano da Milano. "Adriatico" tra Milano e Bari • "Vesuvio" tra Milano e Roma-Napoli • "Cycnus" tra Milano e Ventimiglia • "Ambrosiano" tra Milano e Roma. Ciascun treno comprende alcune carrozze di 1ª 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 fascie 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.

Per ottenere un effetto più realistico, le carrozze di questi convogli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. M4913.

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



0425

TRANS EUROP EXPRESS

"MEDIOLANUM" ANNO 1972

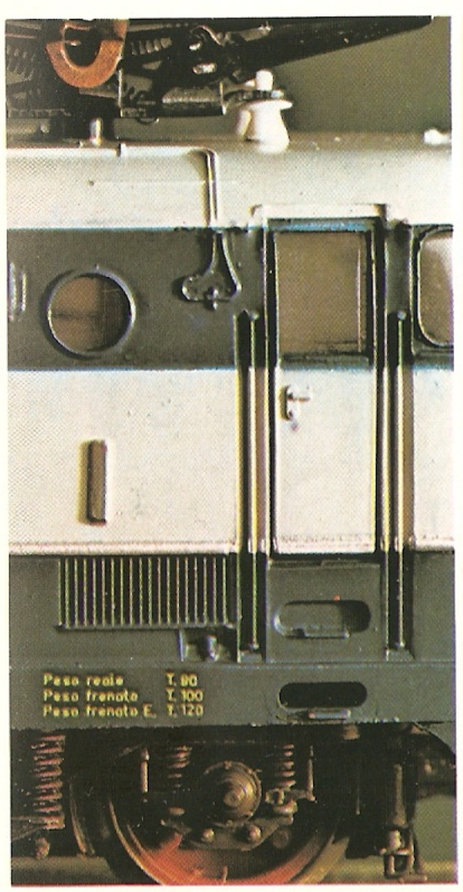
0133
Confezione del convoglio TEE con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva elettrica gruppo E 444-017 (2ª serie) F.S. • vagone bagagliaio serie Dz • carrozza di 1ª classe serie Az • carrozza ristorante serie Rz • carrozza salone 1ª classe serie Az • lunghezza del convoglio completo cm. 140.

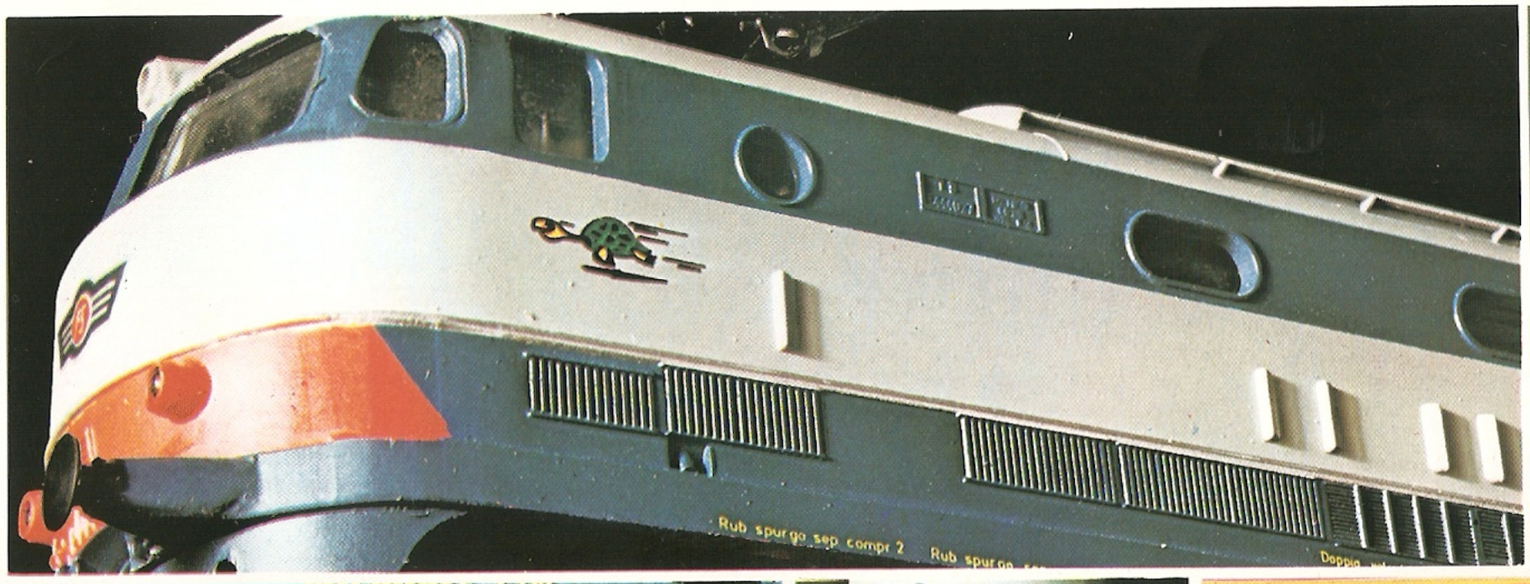
2551 *(non illustrato)*
Confezione come la 133 ma senza locomotiva.

0133

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; 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 munite 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. Ora questi treni vengono gradualmente sostituiti dagli "Intercity".

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. M14913.





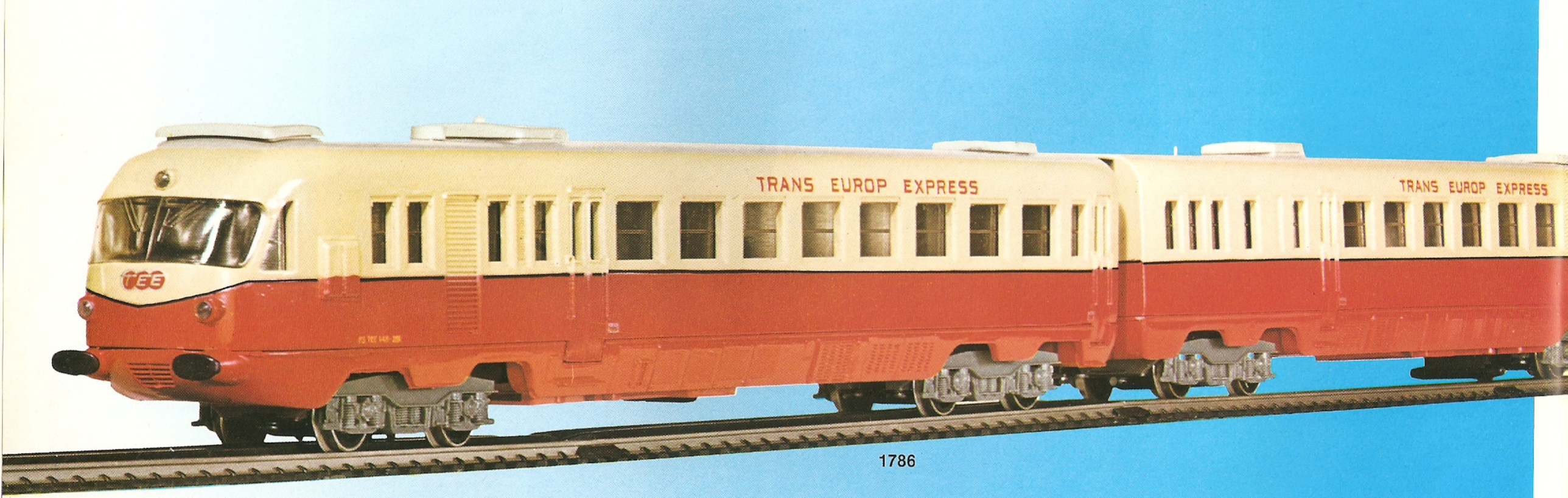
ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

CONVOGLIO AUTOMOTORE

"LIGURE" ANNO 1957

1786
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.

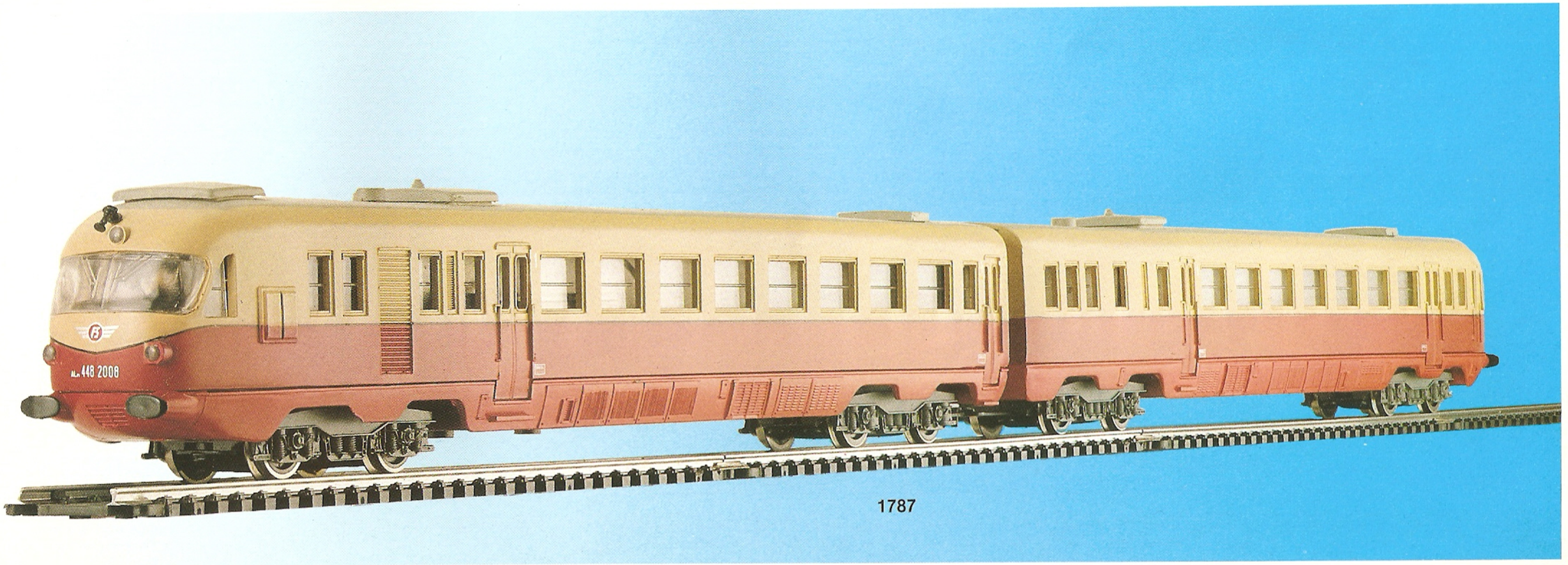
Per conto delle Ferrovie dello Stato furono realizzati e posti in servizio, nel 1957, treni costituiti da due unità accoppiate destinati a servizi molto celeri fra centri importanti di Paesi che si erano accordati a tale scopo e che diedero così vita al "Raggruppamento Trans-Europ-Express". Con le F.S. italiane aderirono le Amministrazioni ferroviarie di Francia, Svizzera, Germania Occidentale, Belgio, Olanda e Lussemburgo. I nove gruppi automotori costruiti in Italia inziarono il loro servizio assicurando i seguenti collegamenti: Milano-Genova-Ventimiglia-Marsiglia (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 integrantesi 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 riscaldamento, 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.



1786

Negli anni Settanta i gruppi di automotrici ALN 442/448, FS a seguito di modifiche all'allestimento interno, in quanto furono tolte dal servizio TEE e passate ai servizi interni, presero la nuova assegnazione di gruppo: 460/448. Ferma restando la colorazione, furono abolite le scritte TEE e su ciascuna testata apparve il fregio FS.

1787
Coppia di automotrici come le 1786, ma nella nuova versione degli anni Settanta.



1787

the "ROYAL SCOT,,

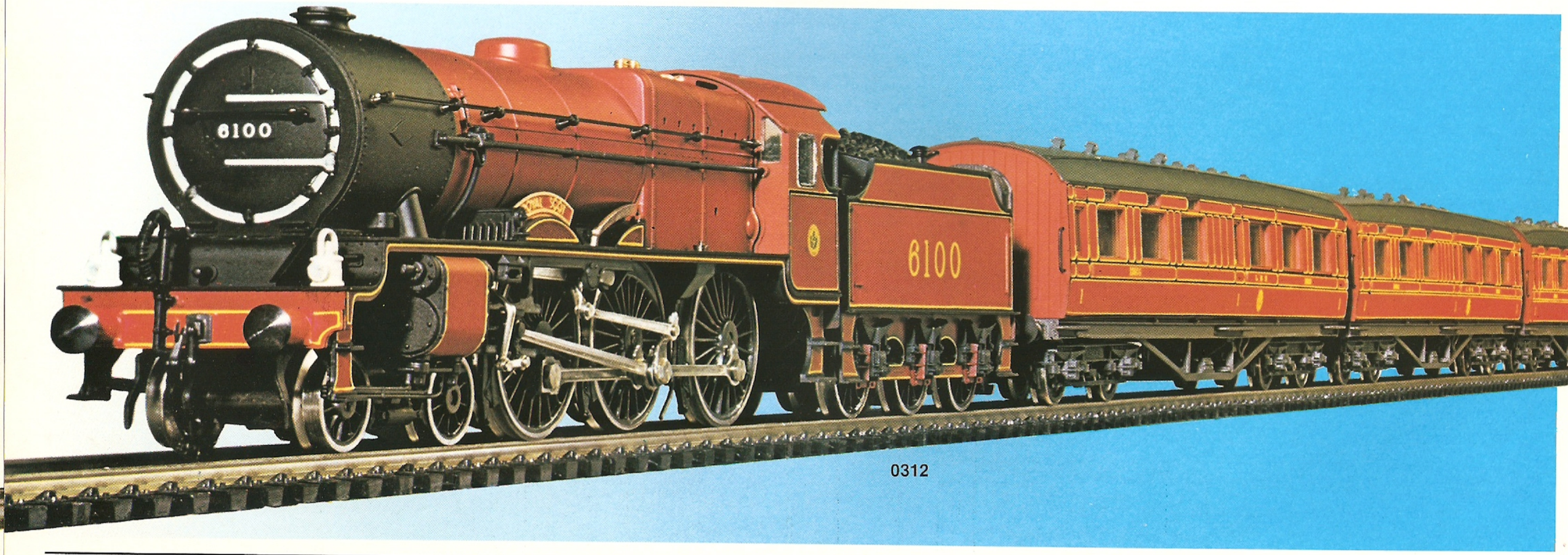
0312
Confezione del convoglio "Royal Scot" con locomotiva.
Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore 4-6-0 "Royal Scot" delle LMS - carrozza mista con scompartimento per il personale del treno e scompartimenti di 1ª classe - carrozza di terza classe - due carrozze di 1ª classe. Tutte le carrozze sono della LMS. Lunghezza del convoglio completo cm. 105.

2937 *(non illustrato)*
Confezione come la 0312 ma senza locomotiva.

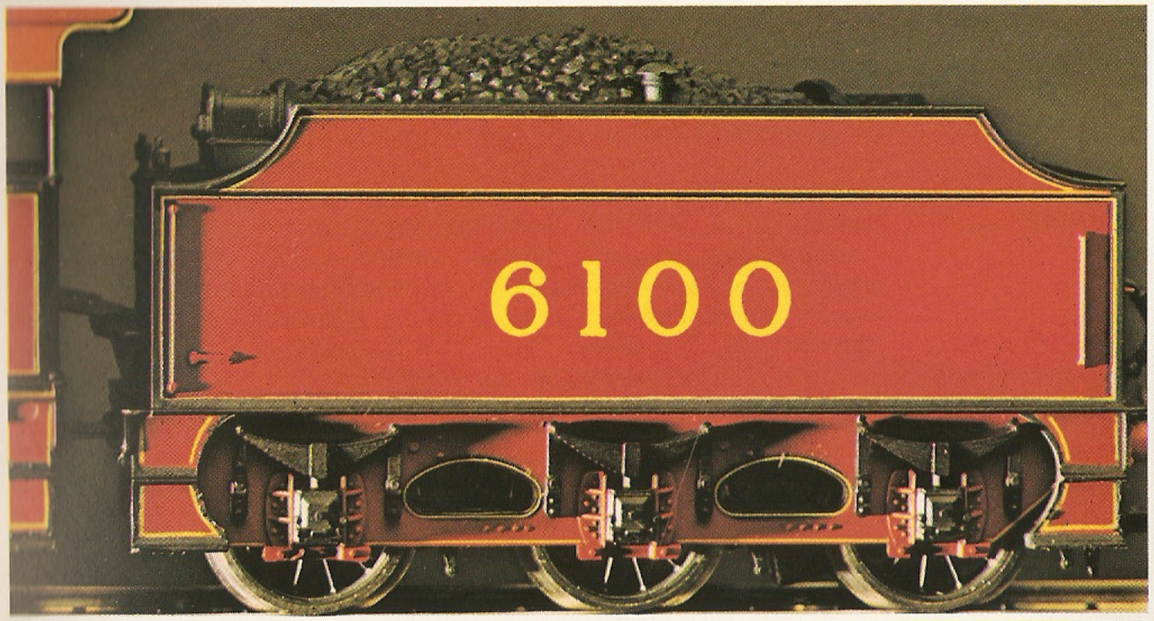
Nel 1927, la Compagnia London Midland & Scottish Railway pose in servizio un primo gruppo di 50 nuove locomotive (prima delle quali la 6100 "Royal Scot") assegnate ai convogli passeggeri sulla Londra-Glasgow e Londra-Edimburgo.
Il nome "Royal Scot" della prima locomotiva venne non solo usato per identificare 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 percorrenza venne portata a 7 ore e 40 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 percorse in lungo ed in largo le reti ferroviarie degli Stati Uniti e del Canada.

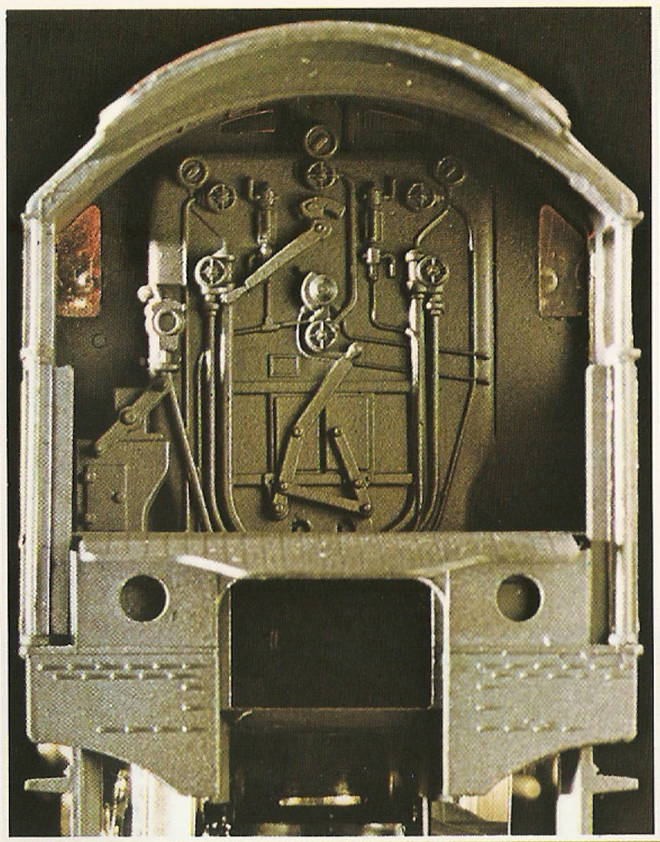
Per ottenere un effetto più realistico, le carrozze di questi convogli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. M4913.

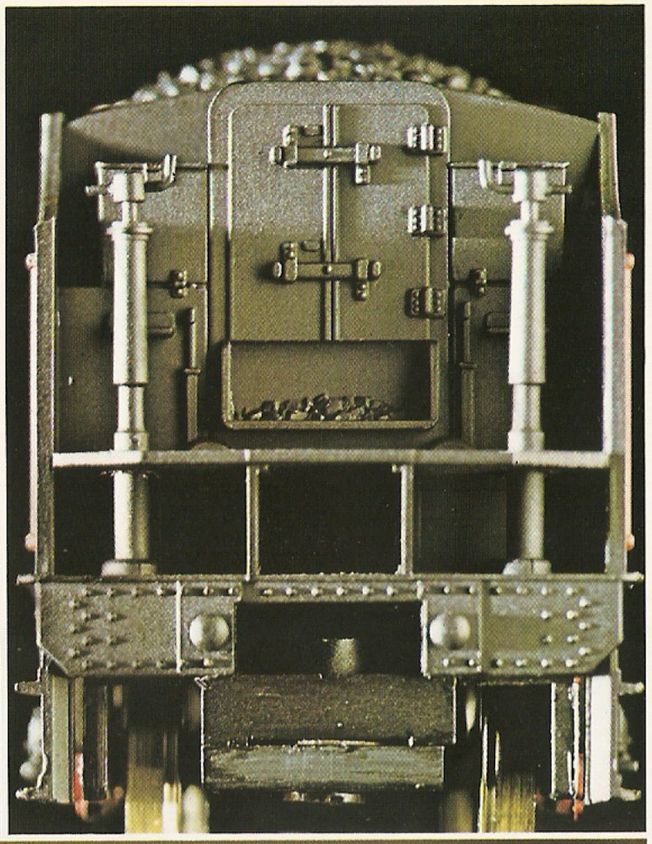
Per allungare questo convoglio consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.

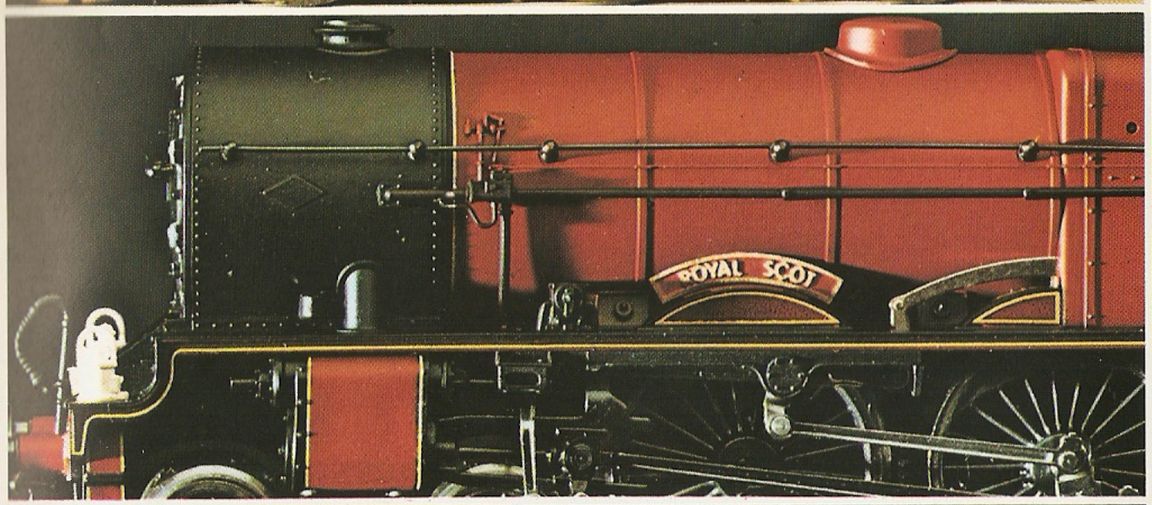


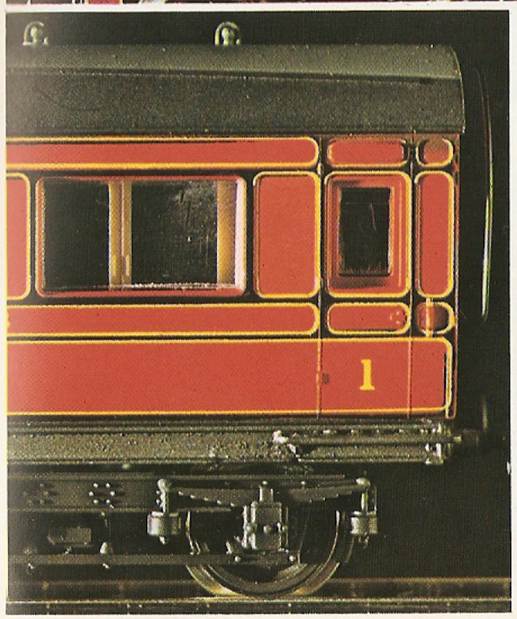
0312

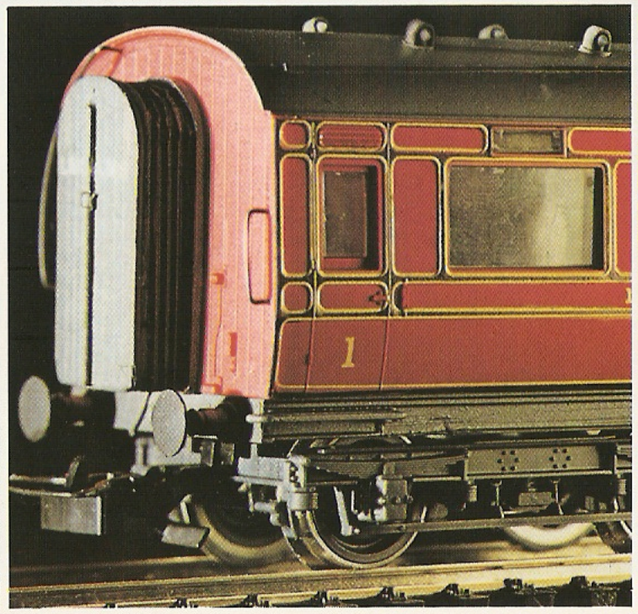


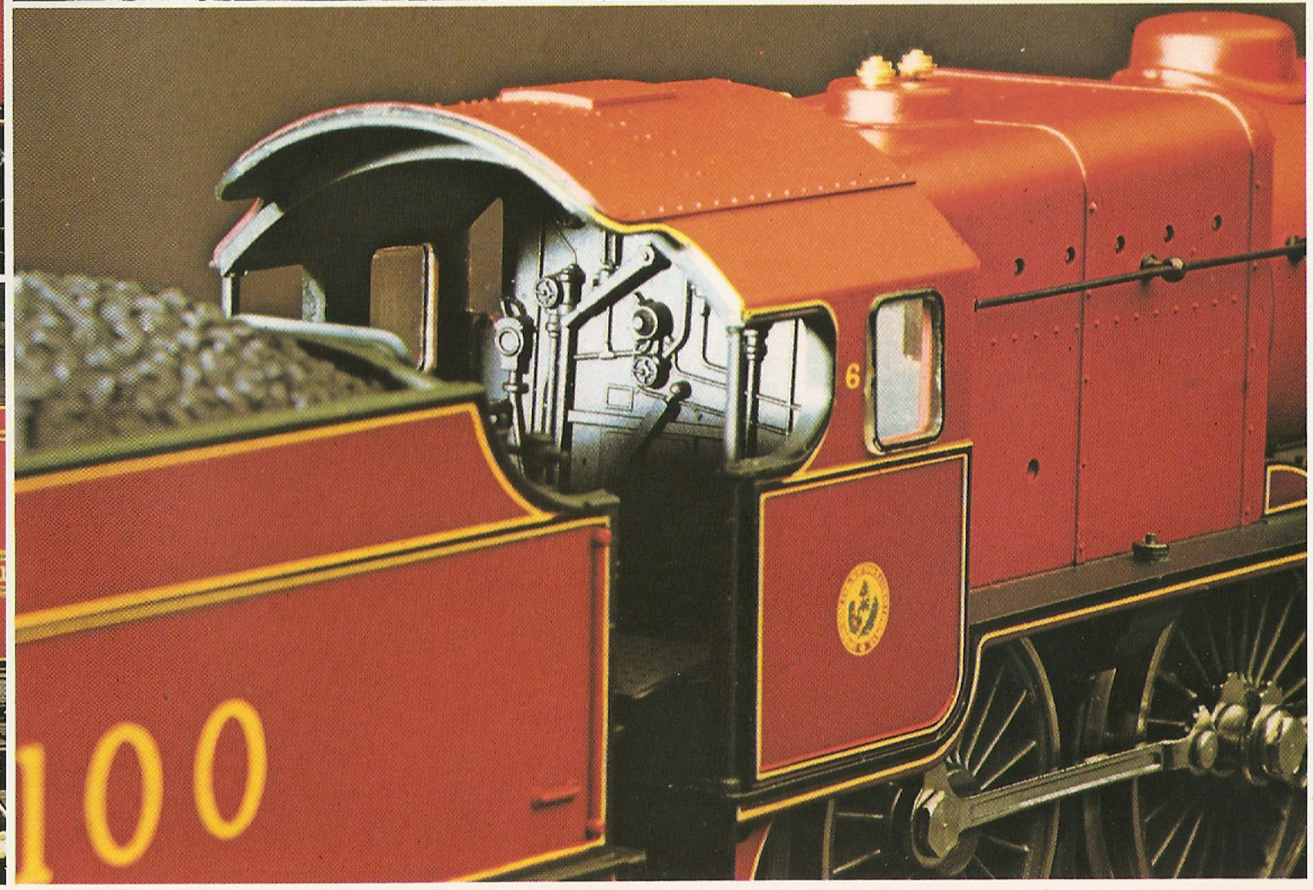












ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

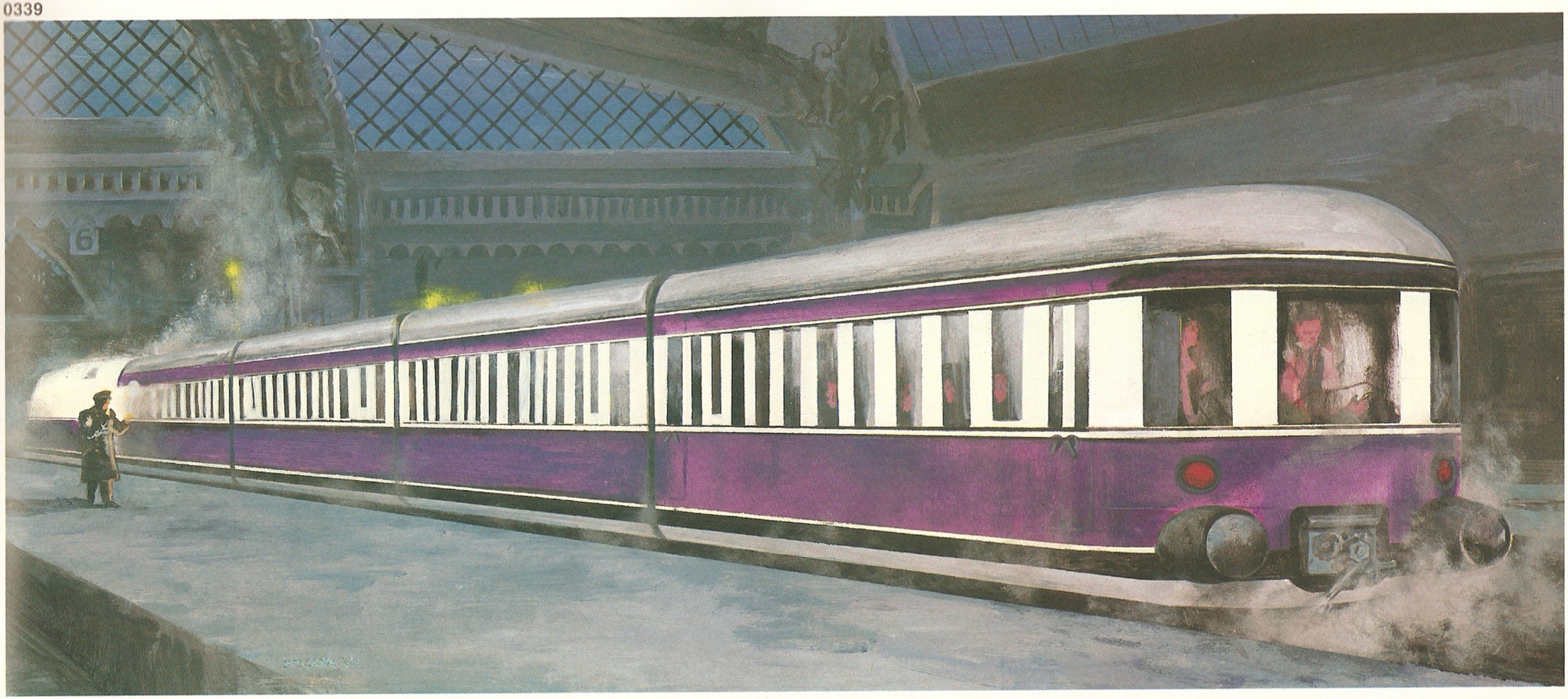
Il treno "Henschel-Wegmann" 1936

0339
Confezione del convoglio "Henschel-Wegmann" completo di locomotiva. La confezione comprende una locomotiva aerodinamica a vapore BR61 001 una carrozza bagagliaio-ristorante 10.401. due carrozze miste 2ª e 3ª classe 10.402/10.403 una carrozza di coda di seconda e terza classe 10.404.

0339

Questo convoglio fu concepito all'inizio degli anni 30 per il servizio rapido tra Berlino e Dresda, servizio che fu iniziato nel 1936. La locomotiva con rodiggio 2-C-2, che comprendeva anche le scorte d'acqua e di combustibile poteva marciare indifferentemente nelle due direzioni, per cui una volta giunto a una stazione di testa, poteva rapidamente essere agganciata all'altra estremità del convoglio. Naturalmente anche il convoglio bloccato di quattro carrozze, due di testa e due centrali, con vettura bagagliaio-ristorante e posti di 2ª e 3ª classe nelle altre era bidirezionale. Il modello riproduce dettagliatamente questa composizione al suo stato di origine.
Lunghezza del convoglio cm. 120.

0339



LA FLÈCHE D'OR

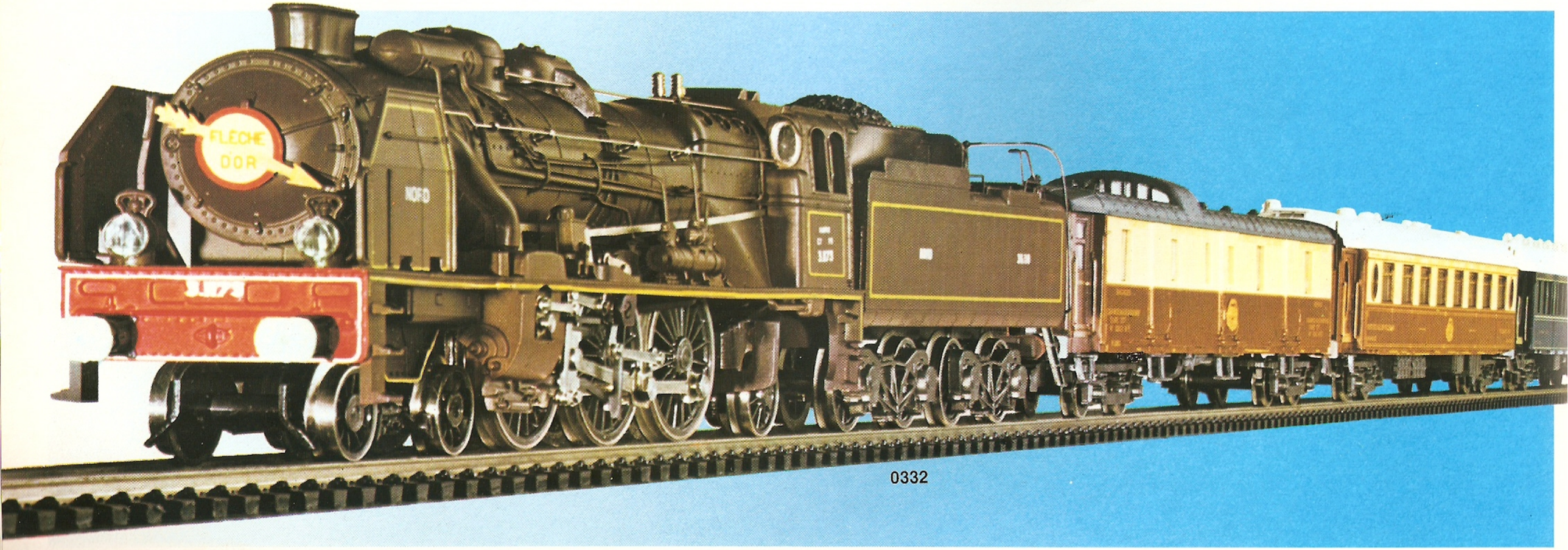
0332
Confezione del convoglio "La Flèche d'Or" con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva a vapore Pacific 231 "Chapelon" • bagagliaio della CIWL • carrozza con letti tipo LX della CIWL • carrozza "Pullman" tipo VPC della CIWL • carrozza ristorante tipo VS CIWL. Lunghezza del convoglio completo cm. 145.

2945 *(non illustrato)*
Confezione come la 0332 ma senza locomotiva.

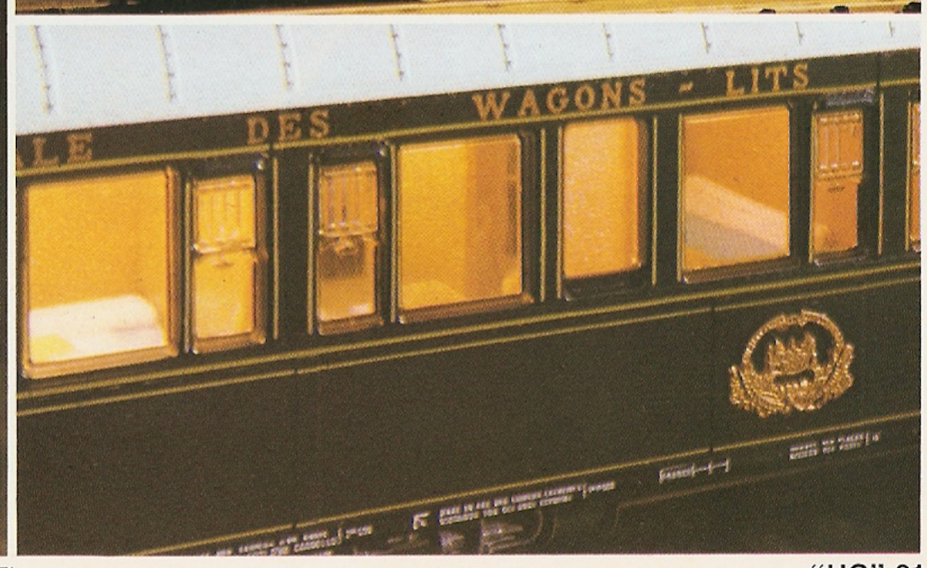
La comparsa di grandi espressi internazionali e di lusso fece sì che la loro distinzione avvenisse con nomi più pratici per il vasto pubblico degli utenti, lasciando i numeri agli "addetti ai lavori".
Tra questi famosi treni, in Francia, ebbe un posto d'onore, fino al 30 Settembre 1972, la "Flèche d'Or" 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.

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. M4913 - M4916.



0332



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

Simplon Orient Express

0162
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 • carrozza ristorante tipo VS CIWL • carrozza mista 1ª e 2ª classe serie ABz delle FS • Lunghezza del convoglio completo cm. 145.

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.
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".

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

0162

the "PORTLAND ROSE"

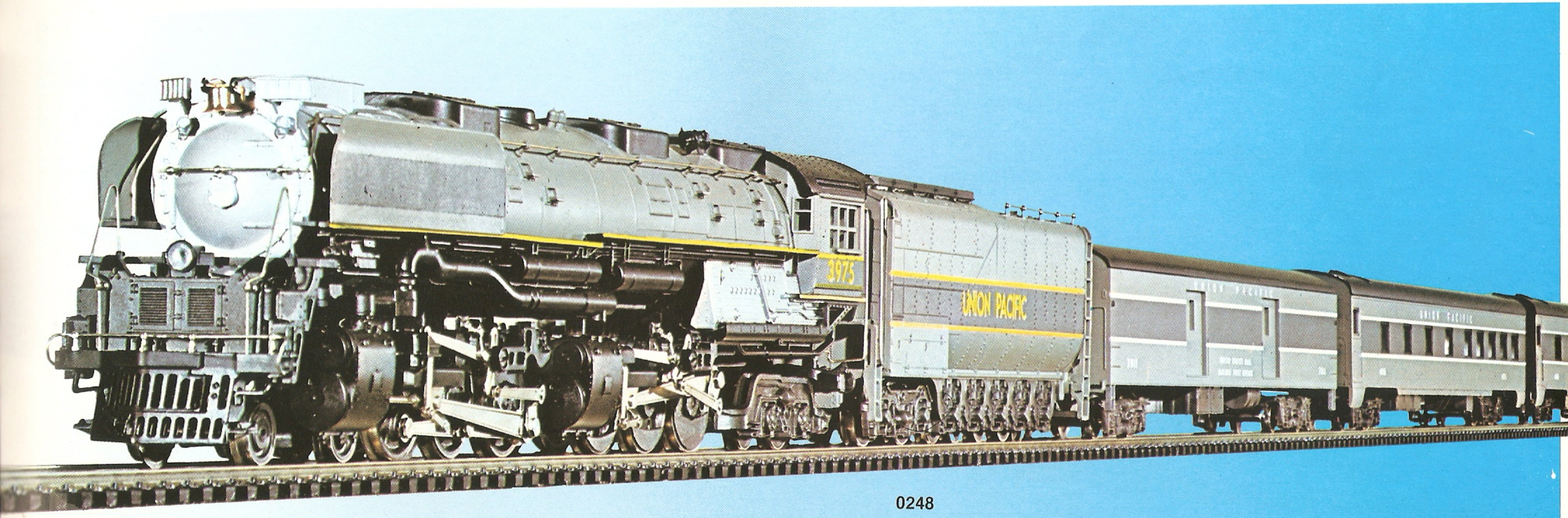
0248
Confezione del convoglio "Portland Rose" con locomotiva. Il convoglio completo prevede la seguente composizione: locomotiva articolata a vapore, 4-6-6-4 "Challenger", della Union Pacific Railroad, nei colori nero, grigio chiaro e scuro • carrozza bagagliaio • due carrozze "Roomette" • una carrozza di coda • Lunghezza del convoglio completo cm. 165.

2677 *(non illustrato) Confezione come la 0248 ma senza locomotiva.*

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. M4913.

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 una 4-6-6-4 "Challenger".
Il treno, il "Portland Rose", s'avvia lungo la valle del fiume Platte, attraversa le grandi pianure del Wyoming, oltrepassa Cheyenne e Laramie, valica le Montagne Rocciose, mentre scorrono miglia e miglia di binario, per giungere a Pocatello.
ma il "Portland Rose" prosegue per Shoshone, percorre lo Stato dell'Utah, entra nell'Oregon e giunge finalmente a Portland.
Nuovamente partenza e da Portland, la città delle rose, il treno risale decisamente a nord per giungere finalmente a Seattle nello Stato di Washington.



0248

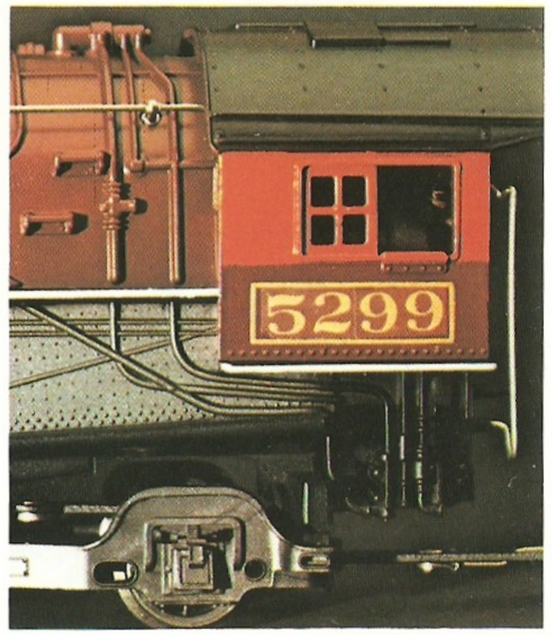
THE ALTON LIMITED

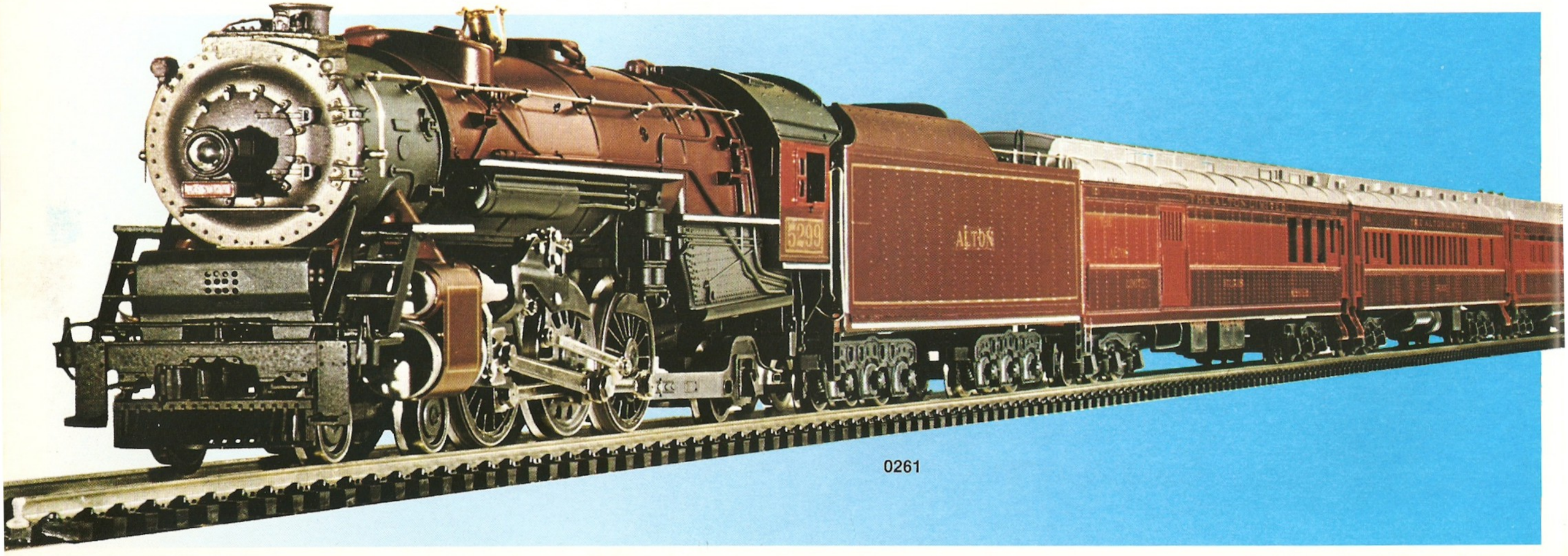
ANNO 1924

0261
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" • un 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.

2683 *(non illustrato)*
Confezione come la 0261 ma senza locomotiva.

Tre erano le Compagnie ferroviarie che collegavano Chicago a St. Louis. Esse cercavano di assicurarsi la preferenza del passeggero provvedendo, 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





0261

THE ALTON LIMITED

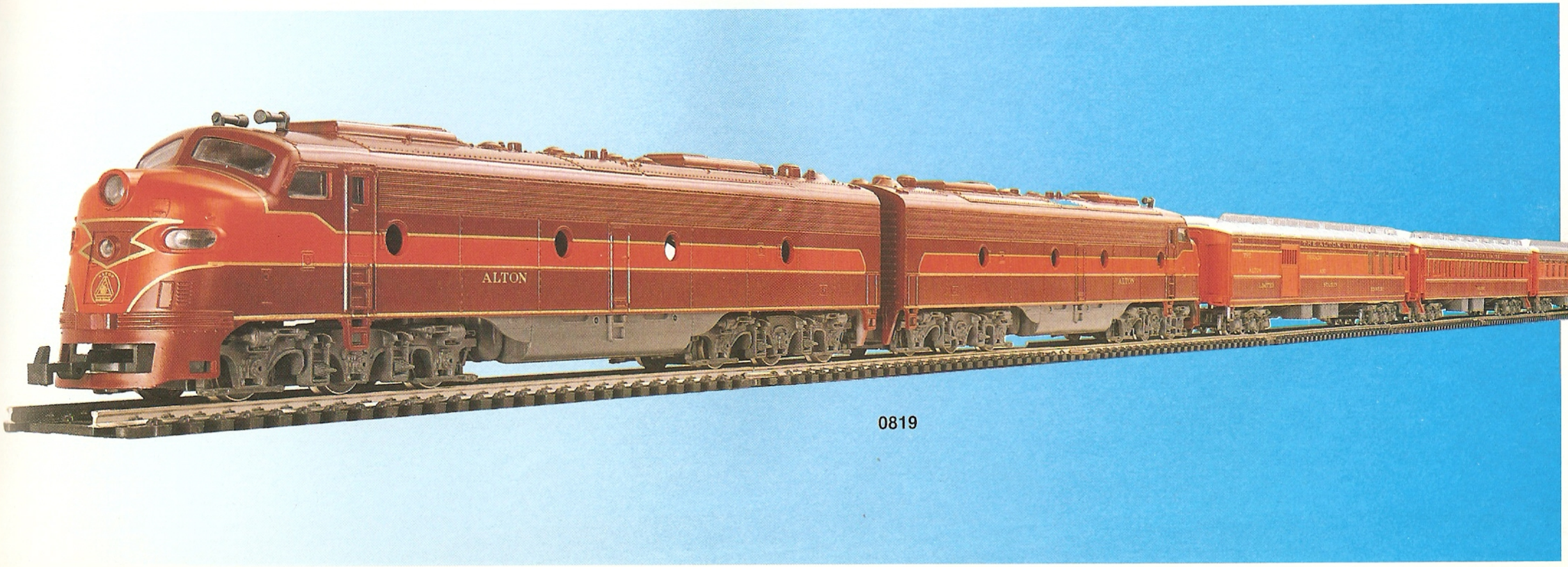
ANNO 1948

0819

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.

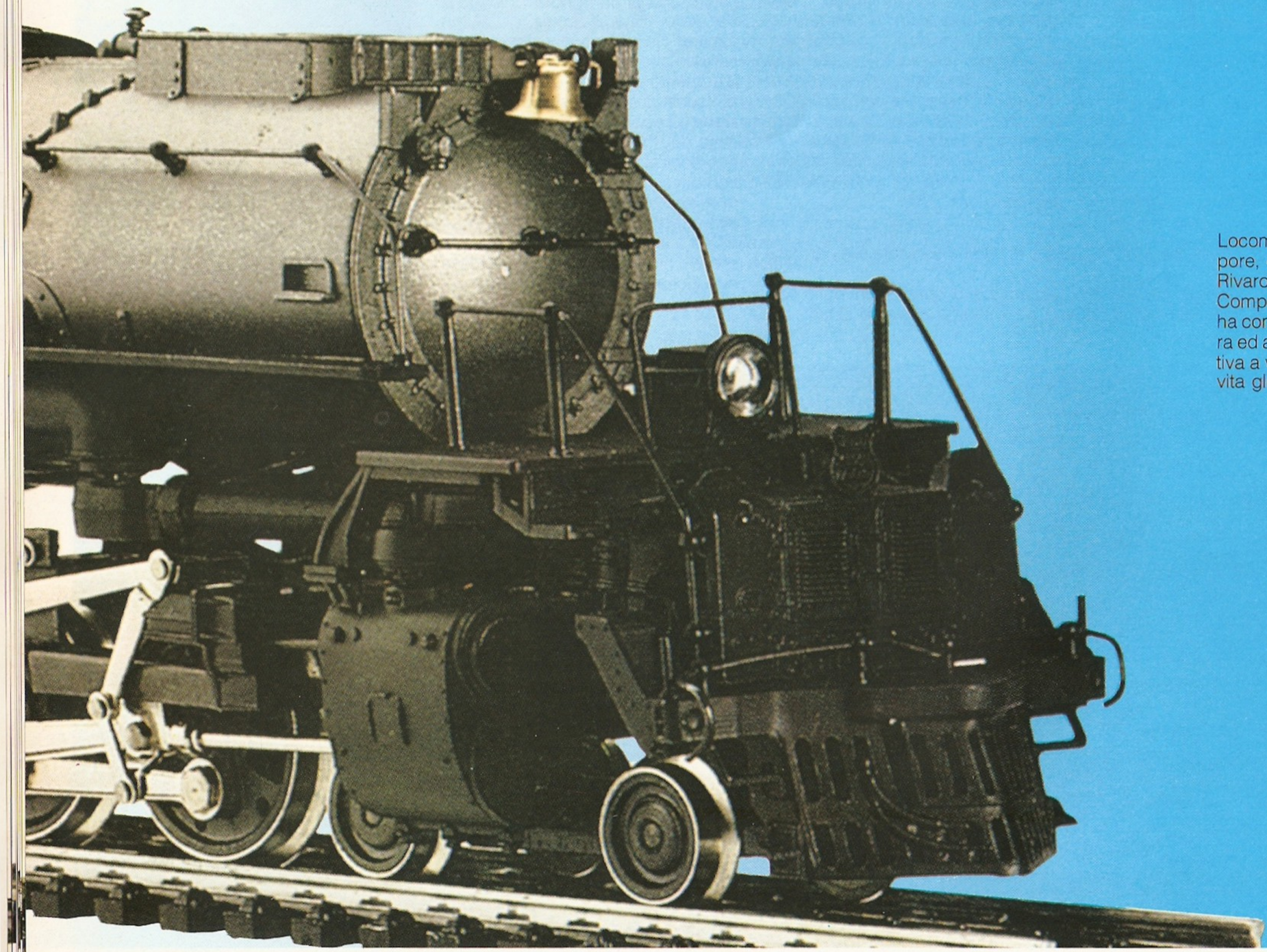
Per allungare questi convogli consultare le pagine dedicate alle carrozze passeggeri.
Per ottenere un effetto più realistico, le carrozze di questo convoglio possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C., art. M4913.

i nomi degli Stati Illinois e Missouri, delle città Chicago e St. Louis o dei loro sobborghi, od i nomi di alcuni Presidenti americani.
Il 24 Settembre 1924, dopo la presentazione di un treno a Chicago e del secondo a St. Louis, gli "Alton Limited" iniziarono alla stessa ora il servizio che inaugurava il primo collegamento delle due città in entrambi i sensi. Per moltissimi anni la trazione a vapore fu la regina incontrastata dell'"Alton Limited" ma, sul finire degli anni '40, l'avvento delle locomotive diesel-elettriche impose una sostituzione di motrici anche per questi convogli. Per l'"Alton Limited" la coloritura delle "nuove diesel" rimase quella bicolore rossa con filettature ed iscrizioni in oro.



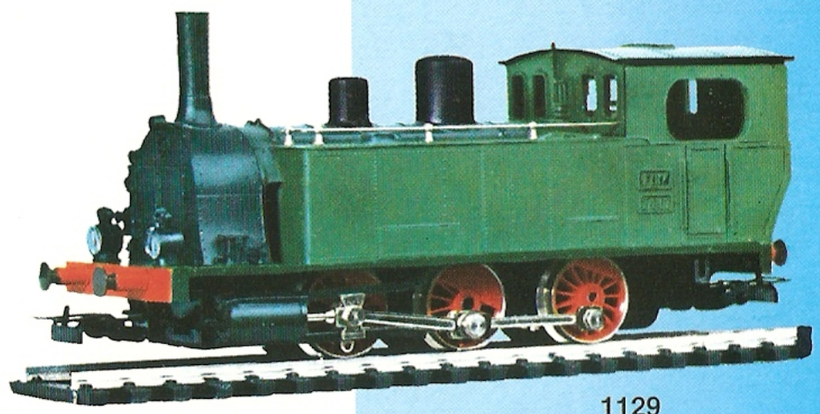
0819

LOCOMOTIVE



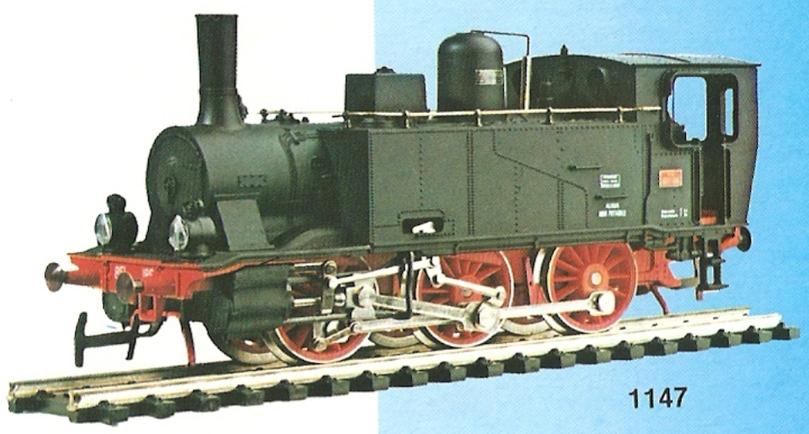
Locomotiva, pezzo forte del collezionista. A vapore, diesel, elettrica.
Rivarossi ve la propone in tutte le sue versioni. Compresa quella più suggestiva, a vapore, che ha come merita, tutta la nostra più affettuosa cura ed attenzione. Cara vecchia amica la locomotiva a vapore, con alle spalle più di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

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.



1129

1147
Locomotiva a vapore Gr. 851-186 delle FS.
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 riproducenti il numero di servizio. Ha una lunghezza di cm. 11,7.



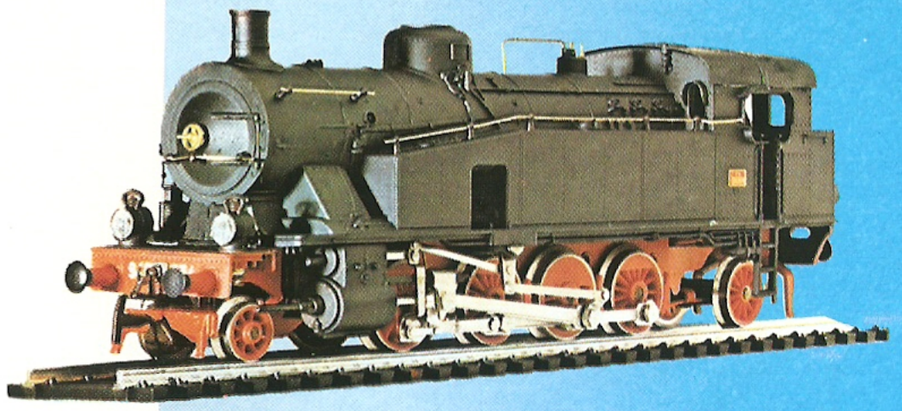
1147

1148
Locomotiva a vapore Gr. 835-105 delle FS.
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.

1148

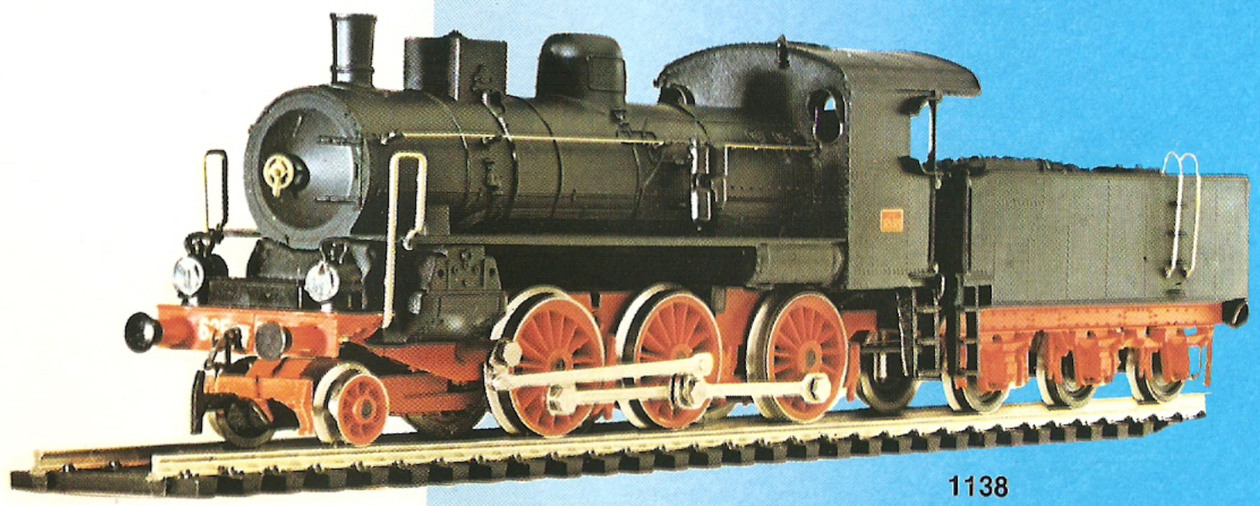
Per l'alimentazione ed il comando delle locomotive vedasi a pag. 136.

1143
Locomotiva a vapore Gr. 940 delle FS.
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

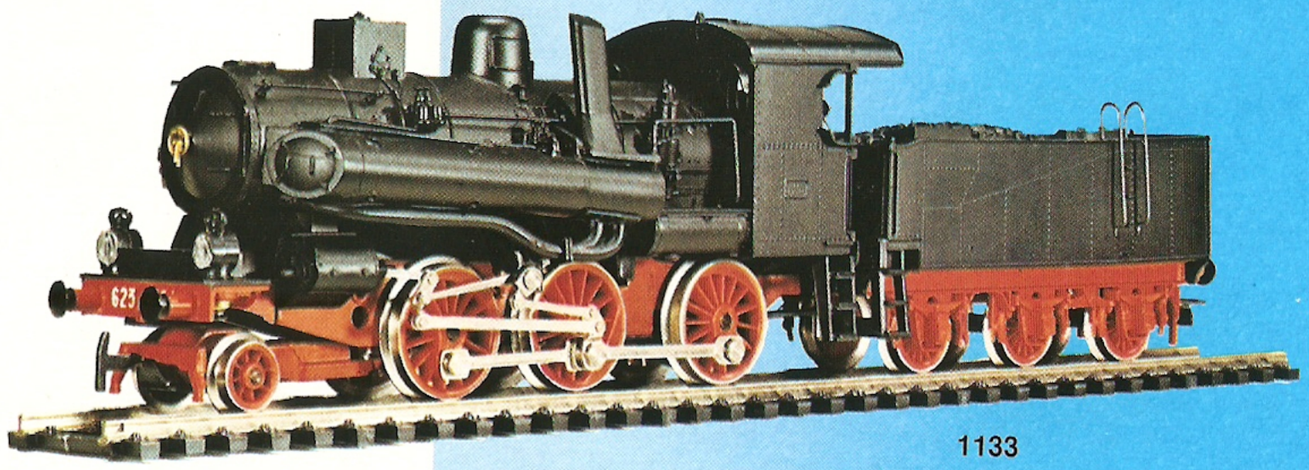
1138
Locomotiva a vapore per treni passeggeri Gr. 625 delle FS.
Il modello che propone il prototipo 625 321 con distribuzione Caprotti e tender da 12 m^3 d'acqua e 6 tonnellate di carbone, ha i due fanali anteriori illuminati. L'apparecchiatura frenante è stata fedelmente riprodotta. Lunghezza del modello cm. 20.



1138

1133
Locomotiva a vapore, con tender, per treni merci e viaggiatori GR 623-114 della F.S. con preriscaldatori Franco-Crosti.
Il modello riproduce il prototipo 623-114 con distribuzione Walschaert.
I biellismi sono funzionanti ed i fanali anteriori illuminati. Lunghezza del modello cm. 21.

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 uscenti dalla caldaia prima dello scarico nell'atmosfera e lambiti dall'acqua proveniente dal tender.
In tal modo l'alimentazione della caldaia ha luogo con acqua ad elevata temperatura (circa 150° C) e ciò per effetto di ricupero 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.

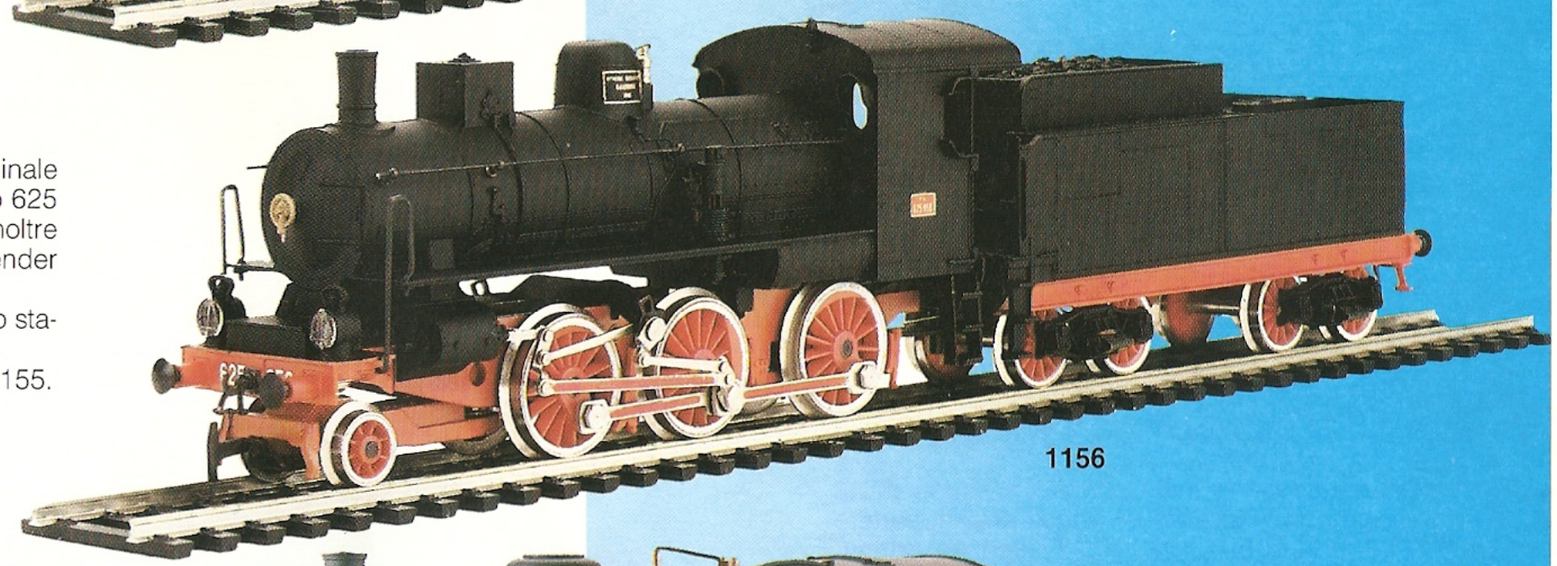


1133

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

1156
Locomotiva a vapore Gr. 625 058 delle FS.
L'adozione del tender a carrelli da 22 m^3 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.

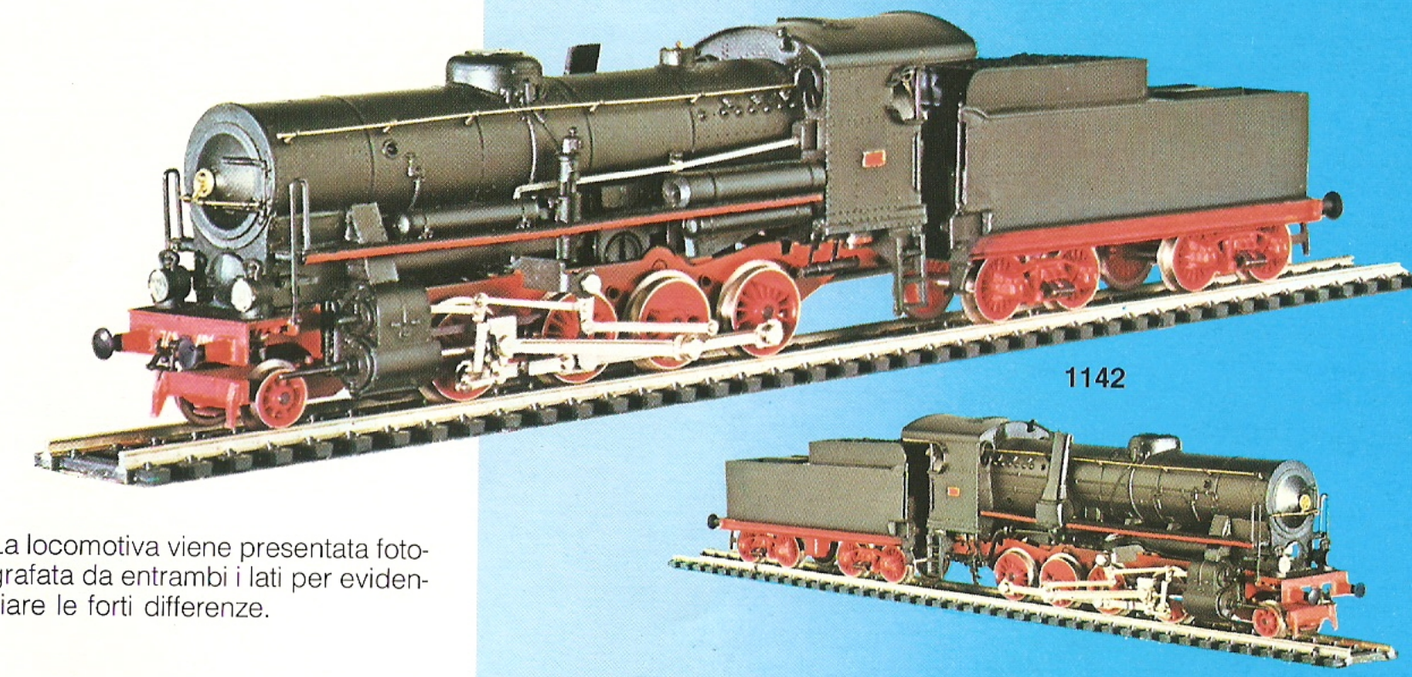

1156

1161
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 modello che propone il prototipo 740 387 (rodiggio 1-4-0), è munito del tender "standard" da 22 m^3 d'acqua montato su carrelli. I fanali anteriori sono illuminati. Il sistema frenante è riprodotto e la distribuzione, del tipo "Walschaert", è funzionante.
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.
Lunghezza del modello cm. 25.

Nella serie TrenHobby (art. M1161) è disponibile la riproduzione del prototipo Gr. 740 387

1161

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". 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.
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^3 d'acqua ha i carrelli molleggiati. Lunghezza del modello cm. 24.



1142

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

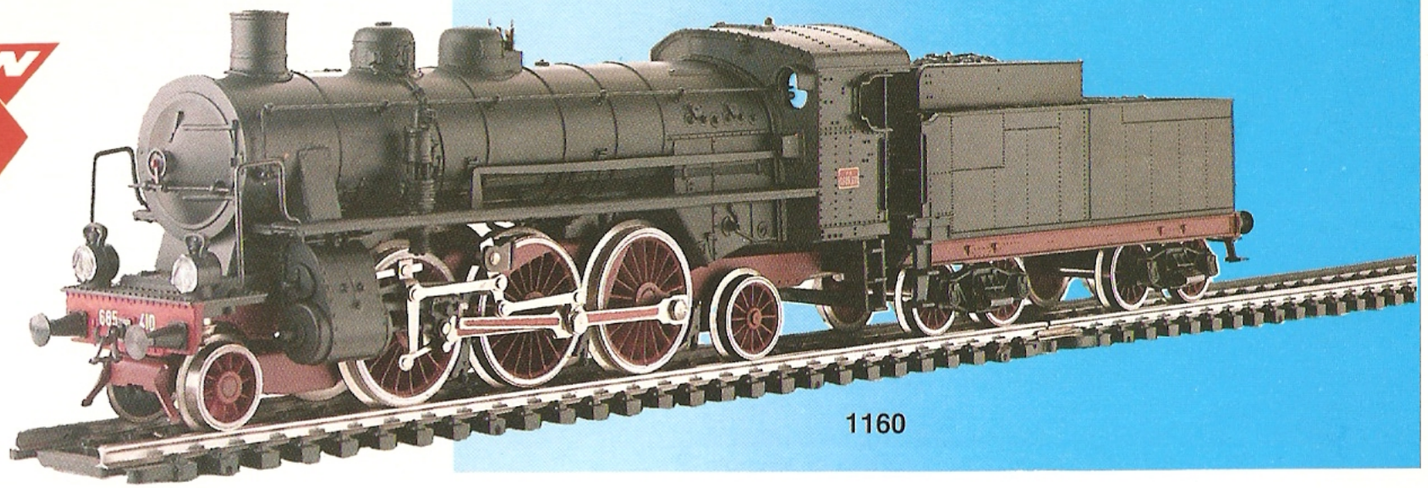
1157
Le locomotive appartenenti al Gruppo 685 si suddividevano in tre sotto gruppi. Al terzo di tali sottogruppi appartengono le S 685 che tra gli anni 1930 e 1936, vennero ottenute montando il preriscaldatore "Knorr" su cinquanta locomotive del Gruppo 685.
Tra queste locomotive c'erano unità con distribuzione "Walschaerts" ed altre con distribuzione a valvole "Caprotti"; questi due diversi sistemi vennero comunque mantenuti.
Alla locomotiva è collegato il tender "standard" da 22m^3 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.

1157

1162
Locomotiva a vapore Gr. 691 002 FS riprodotta allo stato d'origine con tender da 22 cm^3 d'acqua. Il motore è sistemato nel tender ed il moto viene trasmesso alle ruote motrici della locomotiva a mezzo di giunti articolati. Ogni dettaglio è fedelmente riprodotto, compreso l'interno della cabina. Fari anteriori illuminati.
Lunghezza del modello: 28 cm.

1162

1160
Modello della Locomotiva a vapore Gr. 685-410 FS dopo il ripristino del motore normale in sostituzione di quello sperimentale a turbina, Motore nel tender, trazione sulle ruote della locomotiva. Completa di ogni dettaglio incluso l'interno della cabina. Fari anteriori illuminati.
Lunghezza del modello: cm. 26.

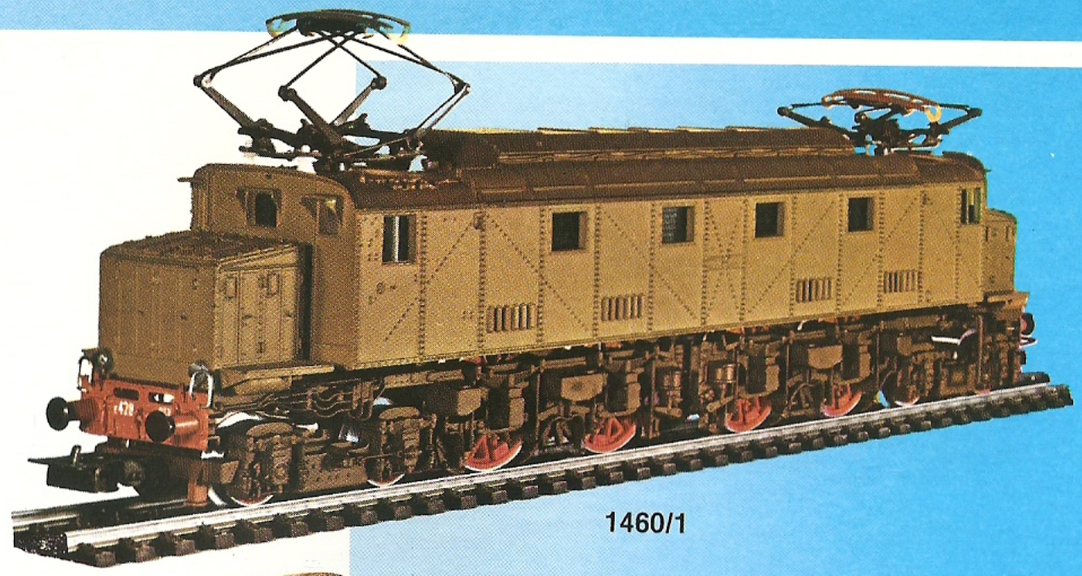

1160

1473

1473
Locomotori elettrici E 321 112 + E 322 112 FS accoppiati. L'unità con cabina E 321 112 è motorizzata, completa di pantografo funzionante di commutatore per la presa di corrente dal binario o dalla linea aerea e di fanali illuminati. La seconda unità è folle.
Lunghezza totale: cm. 21,5.

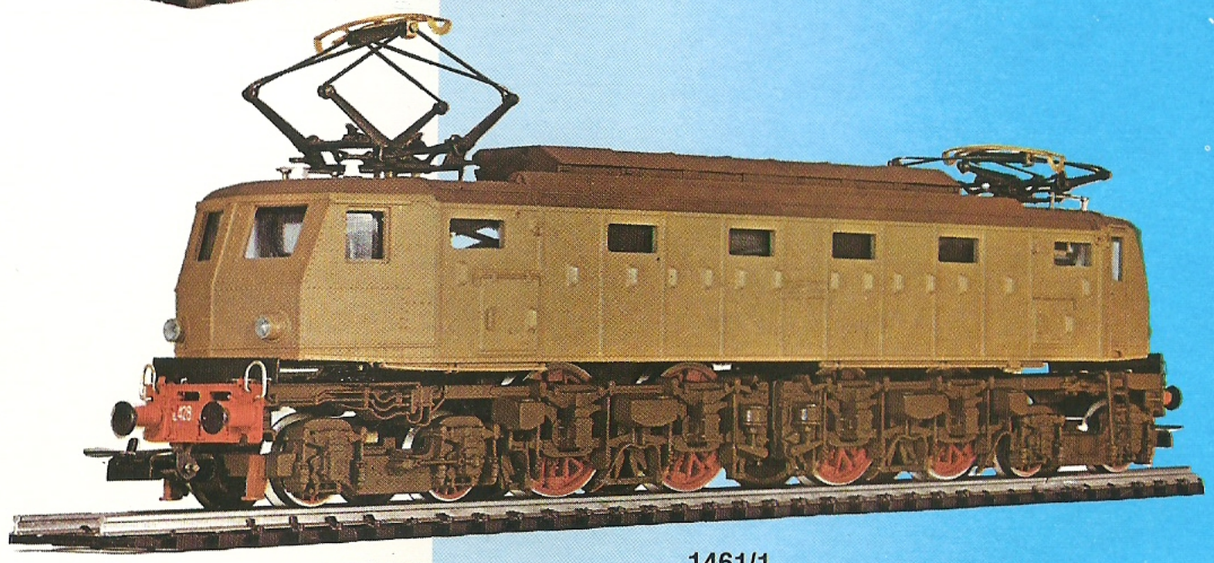
6319
Scatola comprendente il materiale necessario a motorizzare ed a illuminare i fanali dell'unità senza cabina E 322 112.

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 riproducenti il tipo 52 delle FS. Commutatore per la presa di corrente dalle rotaie o dalla linea aerea. Lunghezza del modello cm. 22.



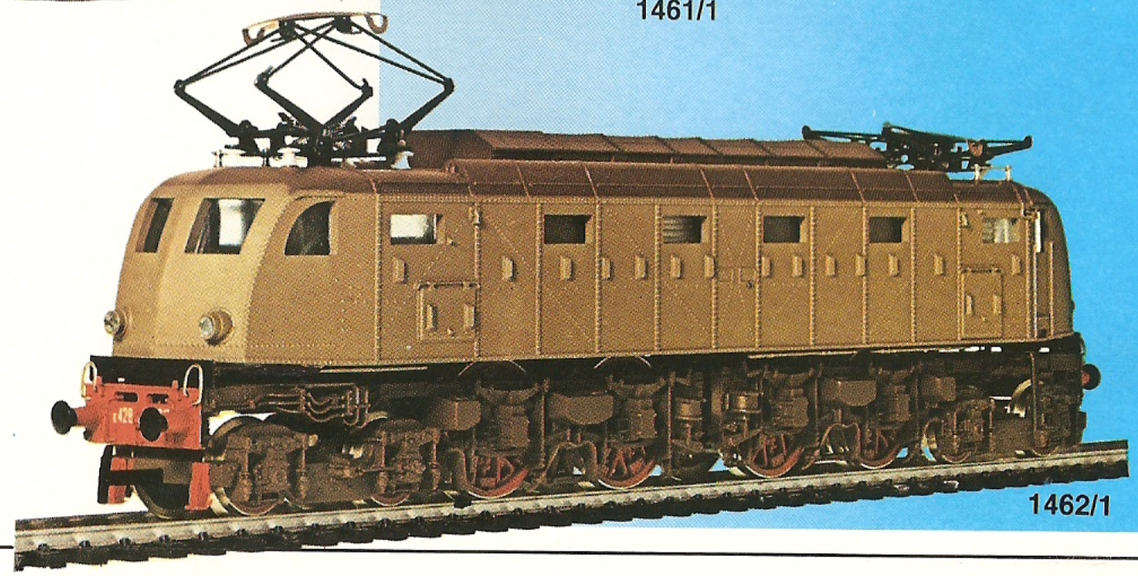
1460/1

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.



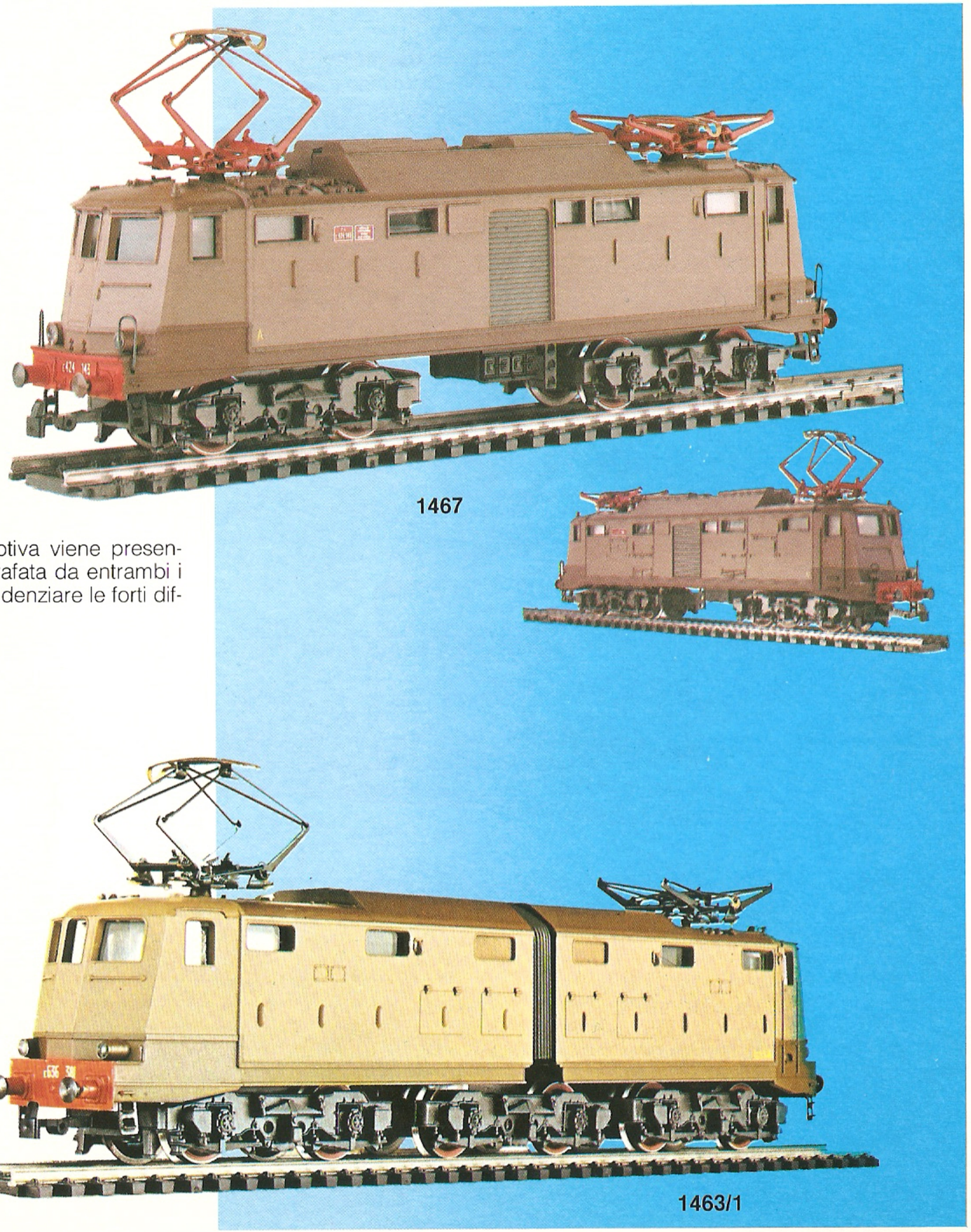
1461/1

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

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.
A causa di varie modifiche, resesi necessarie dall'esperienza costruttiva in evoluzione, il Grupo E 424 venne suddiviso in alcune serie, che però mantennero pressoché invariato l'aspetto esteriore comunque caratterizzato da diversa strutturazione dei dettagli tra le due fiancate della cassa.
Il modello che riproduce il prototipo E 424-143 è dotato di commutatore con il quale è possibile predisporre il funzionamento con presa di corrente dalle sole rotaie oppure tra una di queste e la linea aerea, tramite i pantografi.
L'illuminazione dei fanali è automaticamente predisposta secondo il senso di marcia.
Pantografi del tipo 52 FS a doppio strisciante per alte velocità.
Lunghezza del modello cm. 19,3.



1467

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

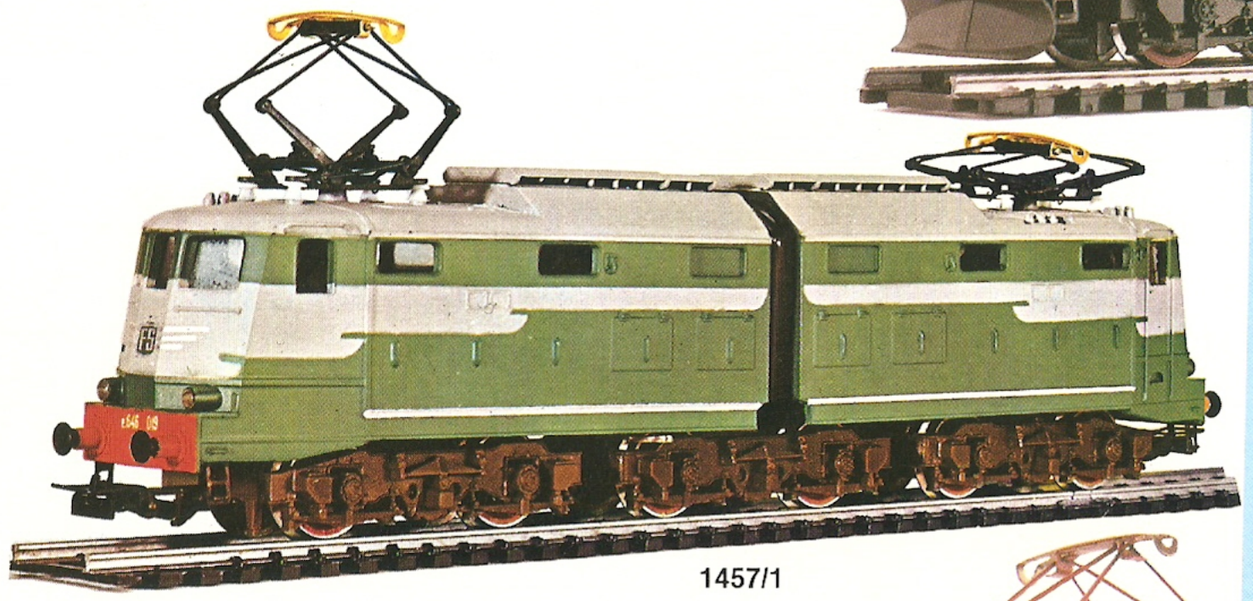
Tutte le locomotive elettriche italiane vengono consegnate con i pantografi rossi, come nella realtà.

1463/1
Locomotiva elettrica E 636-381 delle FS.
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 52 delle FS. Lunghezza del modello cm. 22,7.

1463/1

1470
Locomotiva elettrica E 645 012 (1ª 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 1ª 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 52 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.

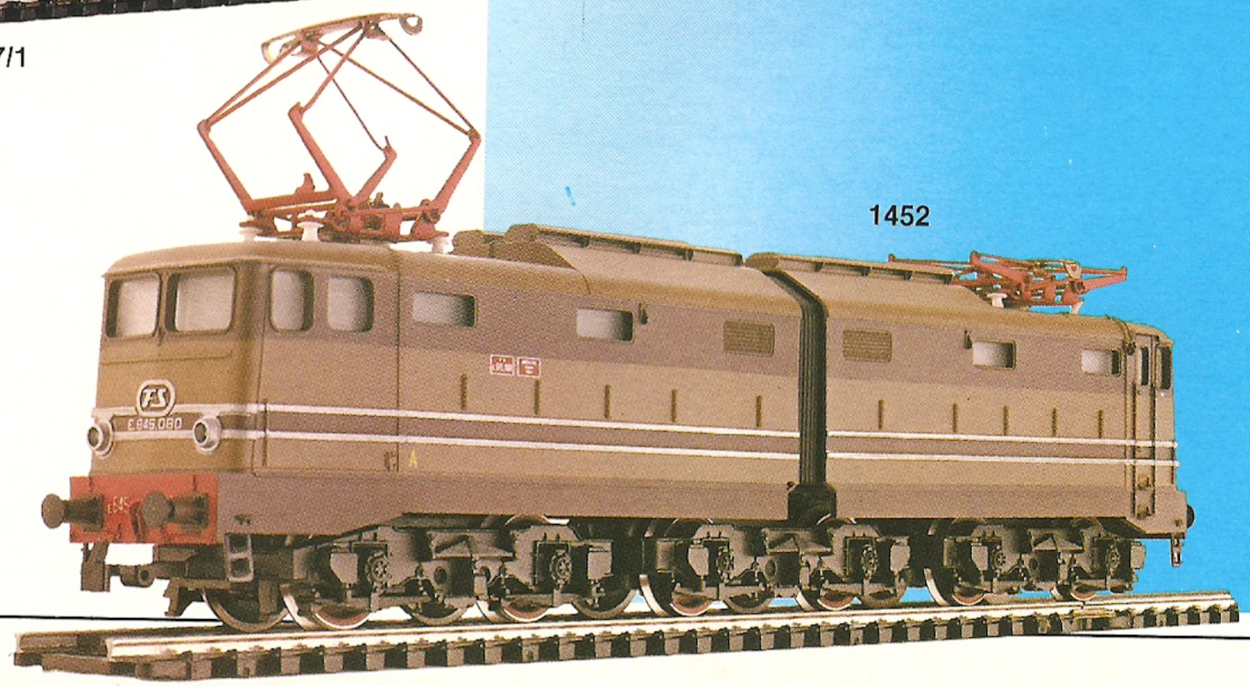
1470



1457/1

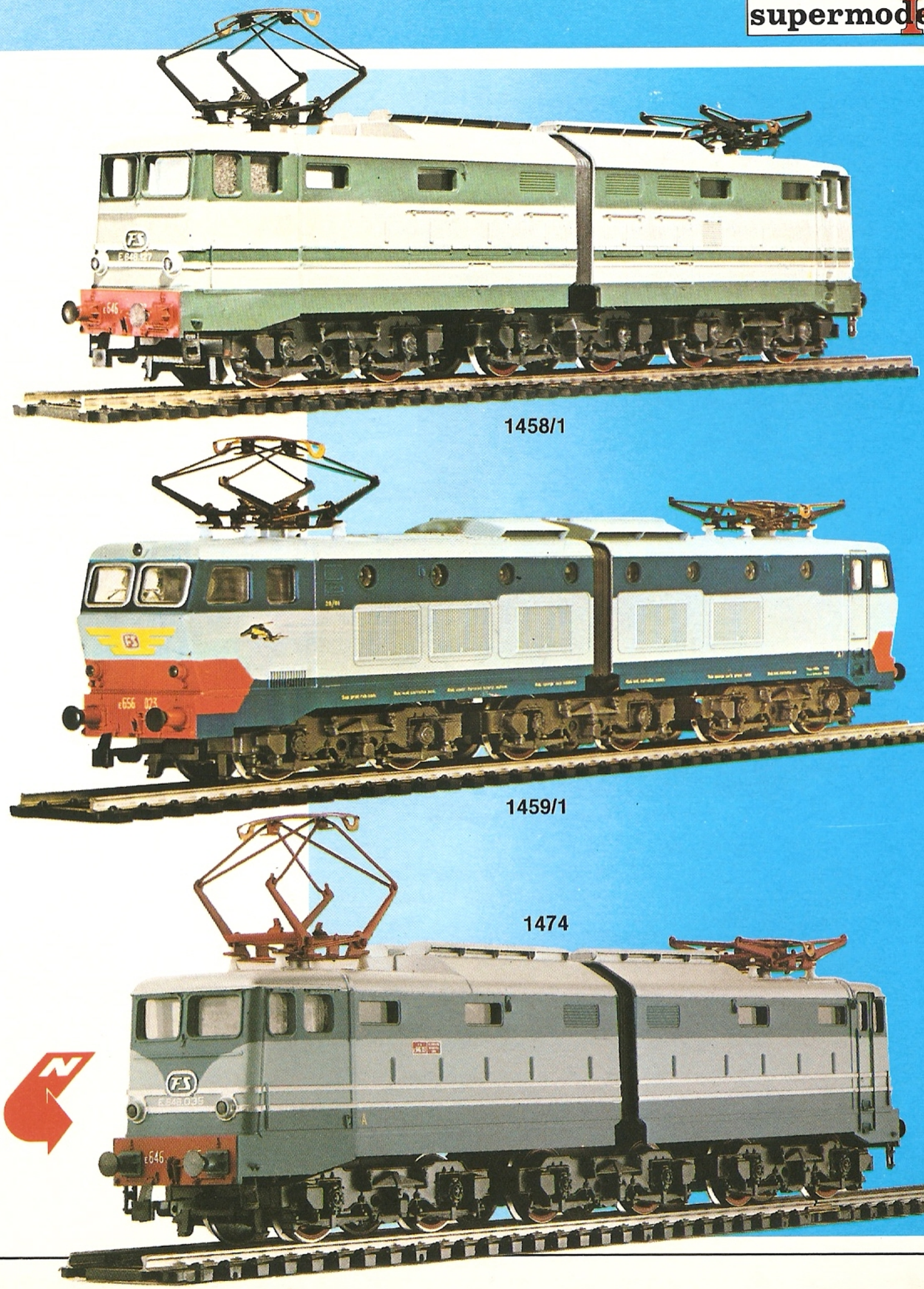
1457/1
Locomotore italiano tipo E 646 003 delle FS (1ª serie), fedele riproduzione del prototipo entrato in servizio nel 1959 per il traino dei treni pesanti merci e passeggeri. Rodiggio Bo + Bo + Bo. Illuminazione con due fanali anteriori e due posteriori con dispositivo per l'inversione automatica 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 52 FS con doppio pattino per alte velocità.

1452
Locomotiva elettrica E 645-080 delle FS (2ª serie).
Le locomotive del gruppo E 645 hanno le caratteristiche strutturali salienti delle E 646. Il rodiggio è Bo + Bo + Bo e la cassa, articolata in due metà ha il suo snodo coincidente e poggiante sul carrello intermedio.
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.



1452

1458/1
Locomotiva elettrica E 646-127 delle FS (2ª serie).
Le locomotive E 646 derivano dalle precedenti E 636 delle quali conservano le caratteristiche strutturali salienti, 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

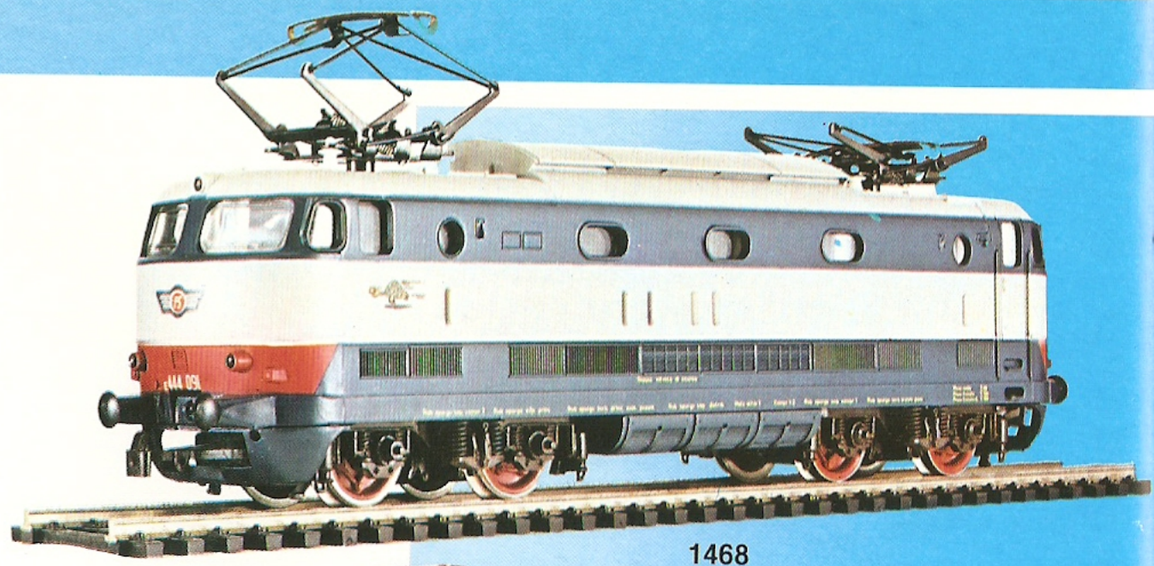
1459/1

1474

1459/1
Locomotore elettrico E 656-024 delle FS "Caimano".
Abbiamo riprodotto il prototipo con numero di servizio E 656-024 che ha la caratteristica bordatura in color alluminio dei vetri delle testate e la riproduzione del "Caimano" sulle fiancate. Il modello ha i fanali illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci ed è munito di un commutatore per la presa di corrente delle due rotaie o da una di queste e la linea aerea di contatto. Lunghezza del modello cm. 22,7.

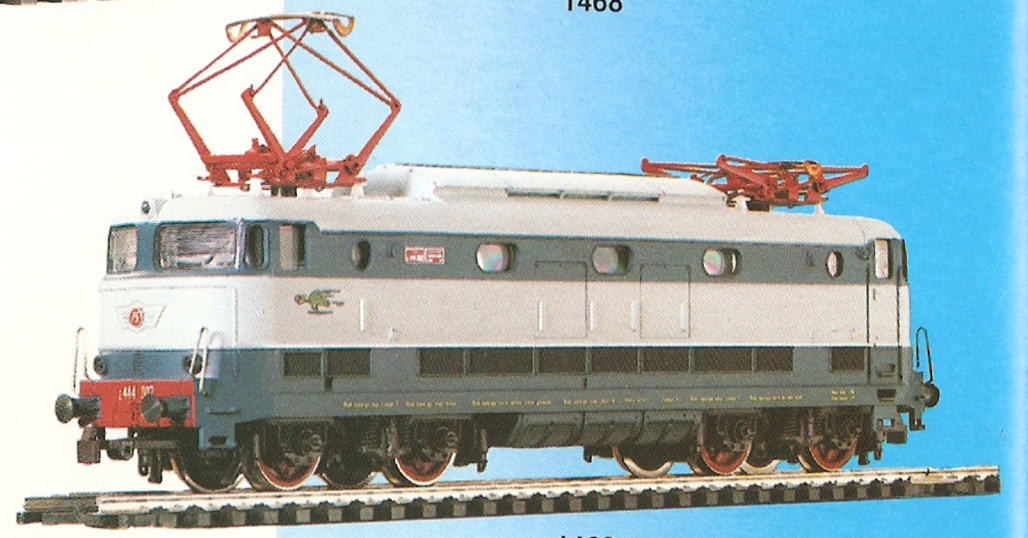
1474
Locomotiva elettrica E 646 035 delle FS (2ª serie). Il prototipo di questa locomotiva nel 1962 fu colorato in blu e celeste, nei medesimi colori del "Treno Azzurro", che era destinata a trainare.
Il modello ha caratteristiche meccaniche ed estetiche del tutto simili al modello 1458/1 ma riproduce fedelmente la coloritura e le decorazioni del protoripo a cui si riferisce. Lunghezza del modello cm. 19,5.

1468
Locomotiva elettrica E 444-017 (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 si rifa al prototipo E 444-017. È 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.



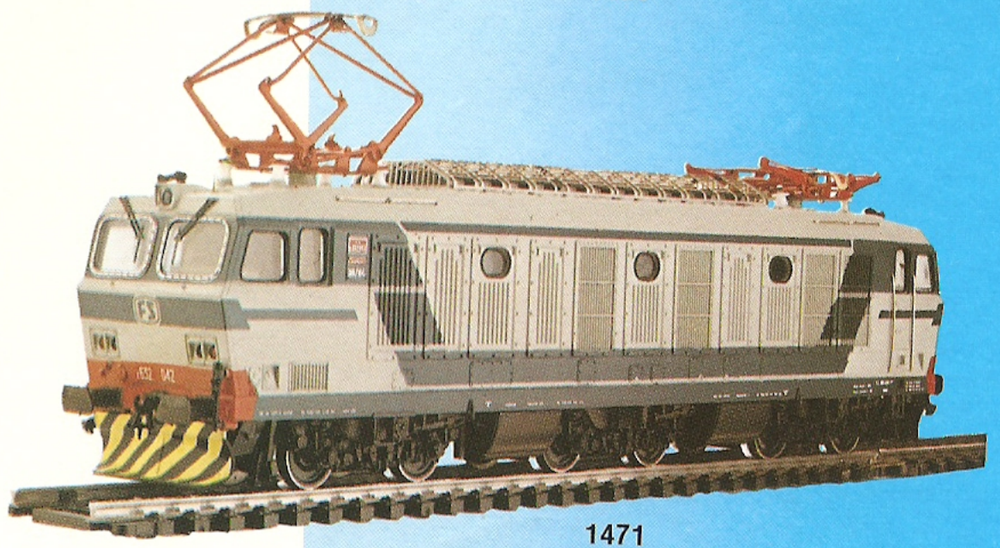
1468

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 tondeggiante 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.



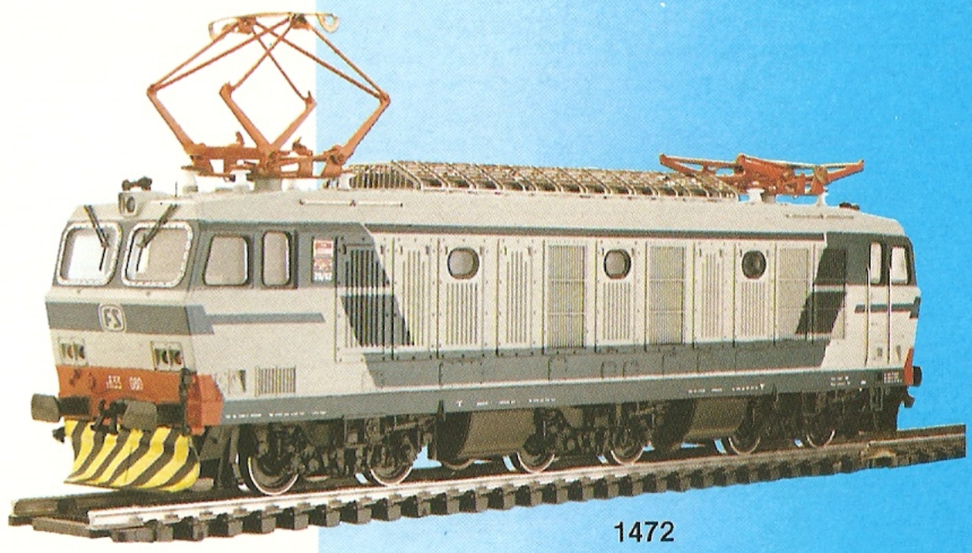
1469

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".
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'inscrizione 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.



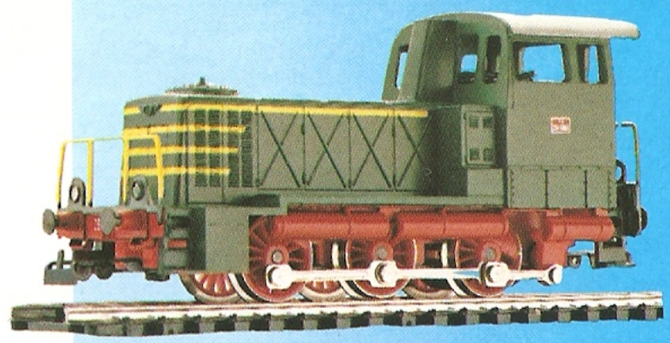
1471

1472
Locomotiva elettrica E 633 080 delle FS.
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.



1472

1781
Locomotiva diesel da manovra D 234 3003 delle FS.
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.



1781

1782
Locomotiva diesel-elettrica D 341 2002 BREDA delle FS.
Il prototipo 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 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.
L'illuminazione dei fanali avviene automaticamente secondo il senso di marcia prescelto. Lunghezza del modello cm. 17,3.

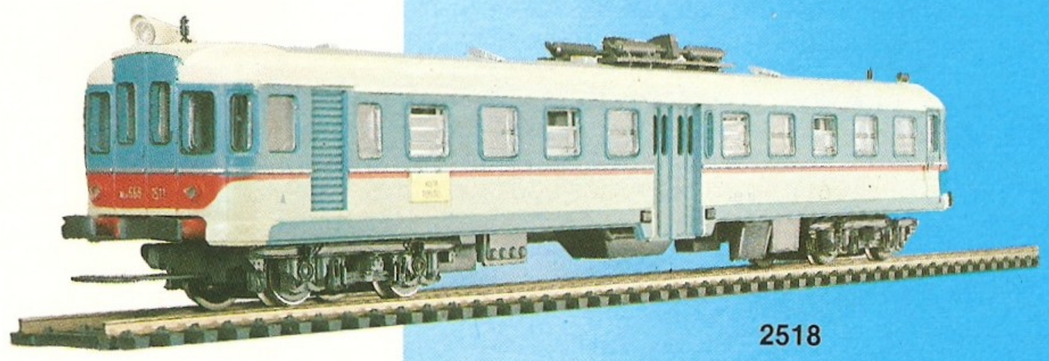
1782

1783
Locomotiva diesel-elettrica D 341 1036 FIAT delle FS.
Trattasi della versione realizzata dalla FIAT in alcune decine d'esemplari. 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.
L'illuminazione dei fanali avviene automaticamente secondo il senso di marcia prescelto. Lunghezza del modello cm. 17,3.

1783

1784
Automotrice ALn 668 1518 delle FS.
Le automotrici delle "Ferrovie dello Stato" della serie 1500, furono costruite dalla FIAT "Materfer", 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 secondarie mentre nella sospensione primaria si adottano molle elicoidali.
Il modello propone il prototipo 1518. Si noti l'applicazione dei silenziatori di scarico sull'imperiale 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.

1784

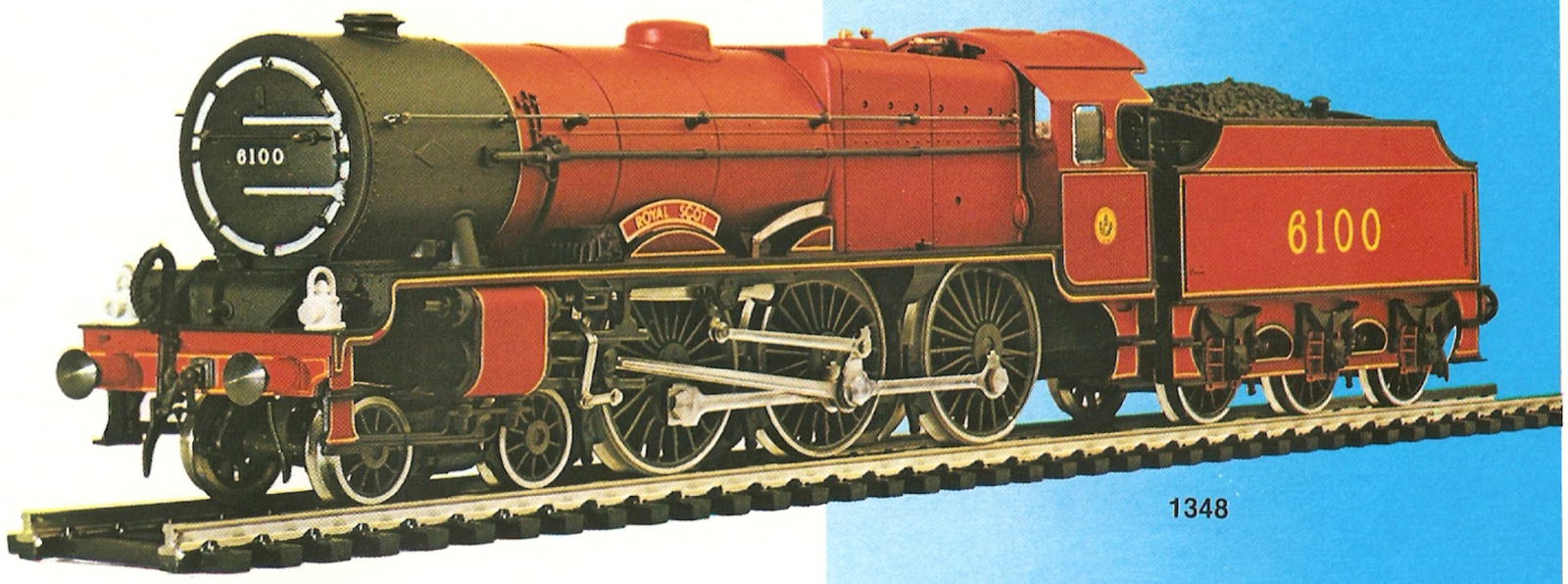


2518

2518
Automotrice ALN 668 1511 delle FS Modello non motorizzato che riproduce il prototipo delle FS.
I dati caratteristici sono gli stessi dell'articolo 1784.
Lunghezza del modello cm. 25,6.

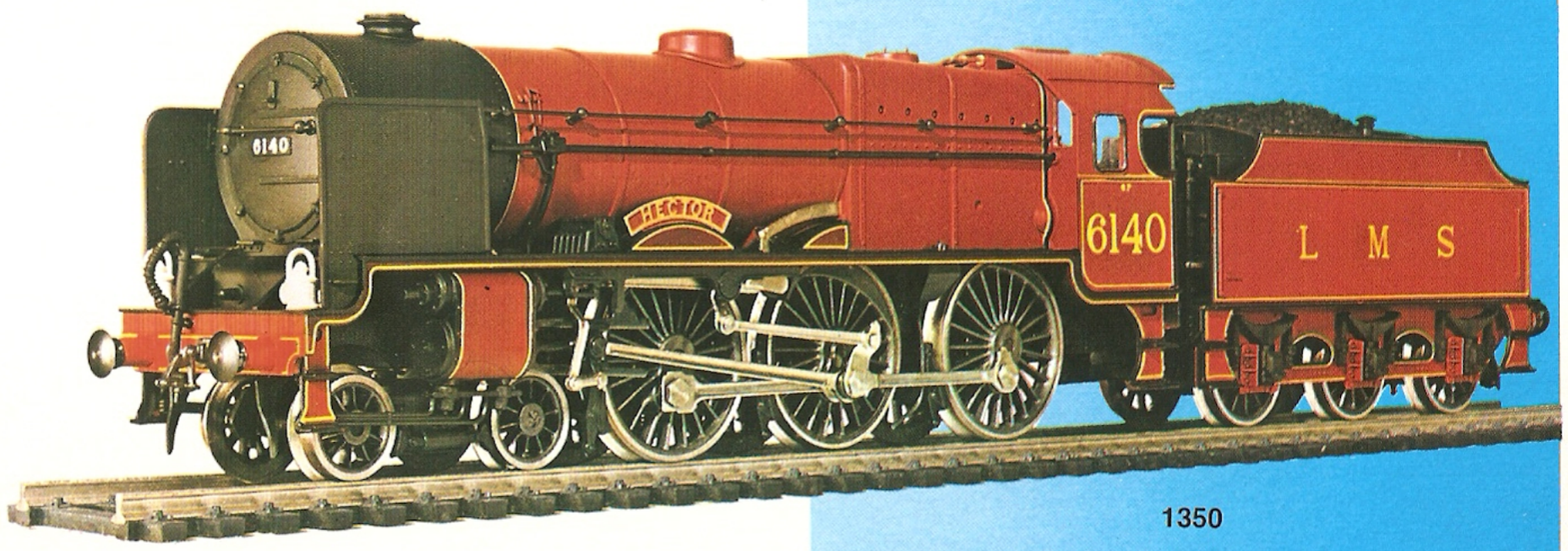
LOCOMOTIVE INGLESI

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



1348

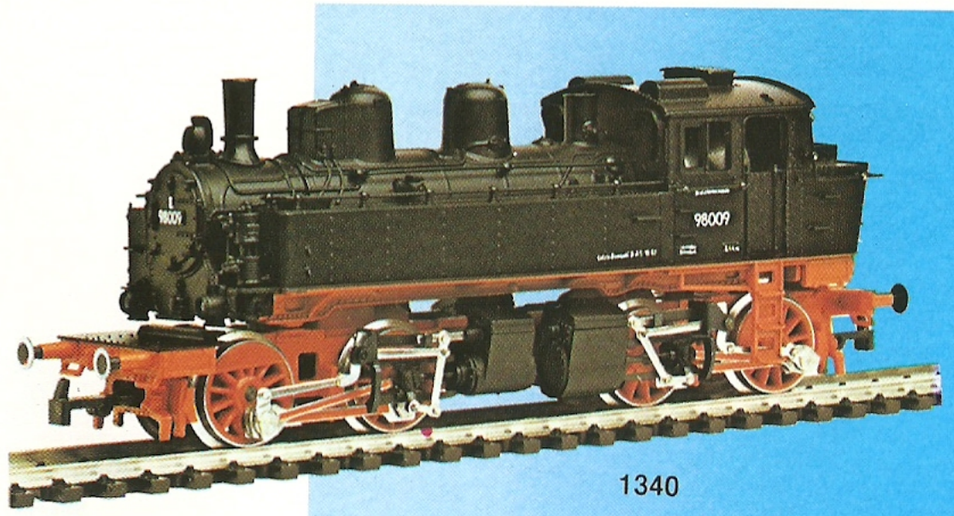
1350
Locomotiva a vapore, con tender, 6140 "HECTOR" della "London Midland and Scottish Raylway". Rodiggio 4-6-0.
Entro la fine del 1927 tutte le cinquanta unità formanti il primo lotto vennero poste in servizio e tra esse anche la 6140.
Dalle esperienze del servizio emerse la necessità di attuare una modifica avente lo scopo di convogliare verso l'alto i prodotti della combustione scaricati attraverso il fumaiolo, che creavano disagio e scarsa visibilità al personale di macchina.
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.
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 TEDESCHE

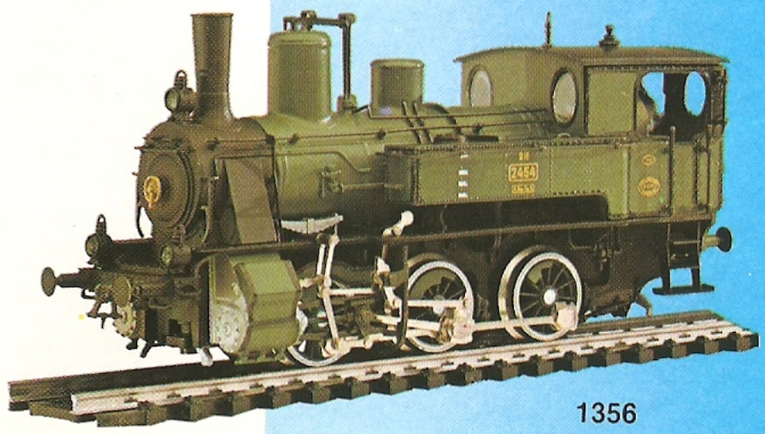
1340
Locomotiva articolata, tipo Mayer, BR 98 009 delle D.R. Perfetta riproduzione del prototipo n. 009. Motore di grande potenza, munito di trasmissione che aziona i due gruppi motore comprendenti ciascuno due assi accoppiati. Fanali frontali con illuminazione. Lunghezza cm. 14.



1340

1356-1357-1358
Le Ferrovie dello Stato della Baviera decisero di costruire una locomotiva-tender, con rodiggio Cn2, da adibire al servizio di manovra ed ai convogli merci.
La prima serie, di complessive 73 unità venne immessa in servizio a partire dal 1898.
Il gruppo originario di appartenenza era DII.
Di questo tipo di locomotiva vengono riprodotti i seguenti modelli:

1356
Locomotiva Bavarese D II "2454" (in seguito "89 653") con numero di costruzione 4751 della "Krauss". Versione allo stato d'origine del 1902, anno in cui fu costruita. Coloritura verde e nera con filettature nere, ruote verdi e decorazioni in oro/bronzo secondo lo schema della "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen".
Fanali anteriori e posteriori, tipo a petrolio, illuminati secondo il senso di marcia.



1356

1357
Locomotiva (ex D II "2457") Gt 33,15 "89 656" (con numero di costruzione 2274 della "Maffei") della "Deutsche Reichsbahn".
Versione allo stato del 1935 con coloritura nera, telaio e ruote rosse e iscrizioni in bianco. Caratteristici sono il sopralzo del carbonile sul lato sinistro e la targa porta numero di servizio situata anteriormente e in parte elevata della camera fumo.
Le altre caratteristiche rimangono come nella versione originale.

1357

1358
Locomotiva (ex D II "2439") Gt 33,15 "89 638" (con numero di costruzione 2146 della Maffei") della "Deutsche Bundesbahn" nello stato dei 1948. Coloritura nera con iscrizioni in bianco, telaio e ruote rosse. Caratteristico il sopralzo, di grande capacità, per il carbonile.
È installato l'impianto frenante con compressione laterale, serbatoi per l'aria e cilindri esterni per il comando della timoneria freni.
Le altre caratteristiche rimangono come nella versione originale.
Lunghezza di ciascun modello cm. 12.

1358

BR 77' (Pfälz., Bayer. PT 3/6)
Le Ferrovie del Palatinato (Pfälzische Eisenbahn) ordinarono tra il 1911 e il 1923 diciannove locomotive di questo tipo e nel 1923 anche le Ferrovie dello Stato Bavaresi (Bayerische Staatsbahn) ne ordinarono altre dieci.
Tutte queste locomotive passarono alle DR nel 1925 e dopo l'ultima guerra passarono alle DB.
Modelli di queste locomotive in scala perfetta con biellismo e distribuzione funzionanti, ricche di dettagli riportati e con attacchi per ganci secondo le norme "NEM" vengono prodotti nei seguenti tipi:

1361
1010

1361
Versione allo stato d'origine della "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen"
funzionamento a due rotaie in c.c.

1010
Versione allo stato d'origine della "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen"
funzionamento a tre rotaie in c.a.

1359
1008

1359
Versione del periodo DR
funzionamento a due rotaie in c.c.

1008
Versione del periodo DR
funzionamento a tre rotaie in c.a.

1360
Versione del periodo DB funzionamento a due rotaie in c.c.

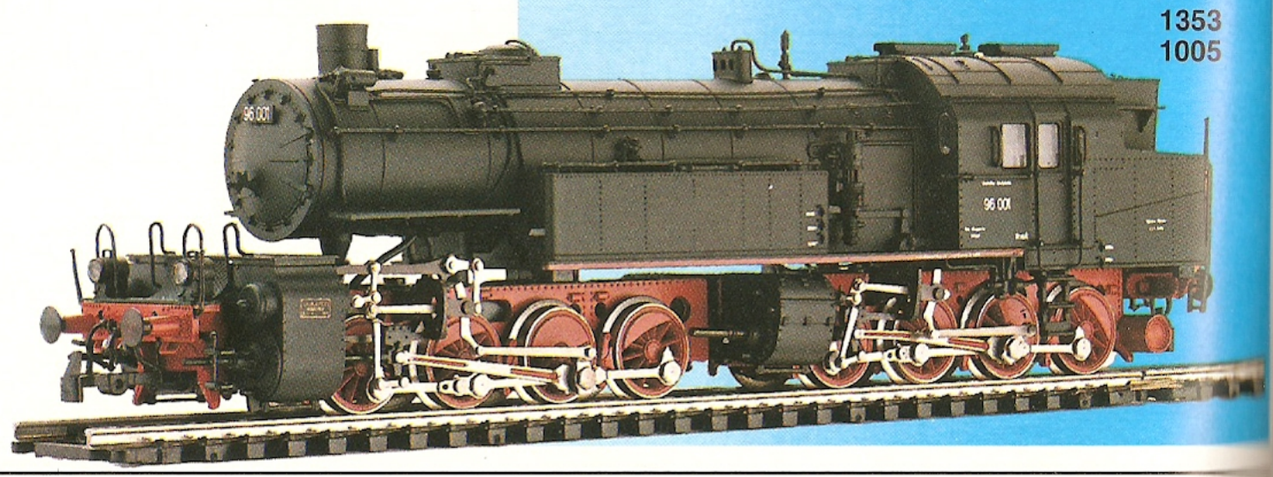
1009
Versione del periodo DB funzionamento a tre rotaie in c.a.

1362
Versione delle ferrovie del Palatinato funzionamento a due rotaie in c.c.

1011
Versione delle ferrovie del Palatinato funzionamento a tre rotaie in c.a.

1353
Locomotiva-tender, tipo Mallet BR 96-001 delle DR; (ex Gt 2 × 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 minori, alla Maffei di Monaco.
Si costruirono quindici locomotive a due gruppi motori, di quattro assi accoppiati ciascuno.
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.
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.



1352
Locomotiva-tender articolata, tipo Mallet, BR 96-022 delle D.R.
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 meccannica, dispone di motorizzazione su entrambi i gruppi: è quindi ad aderenza totale. I fanali anteriori e posteriori sono illuminati secondo il senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 21.

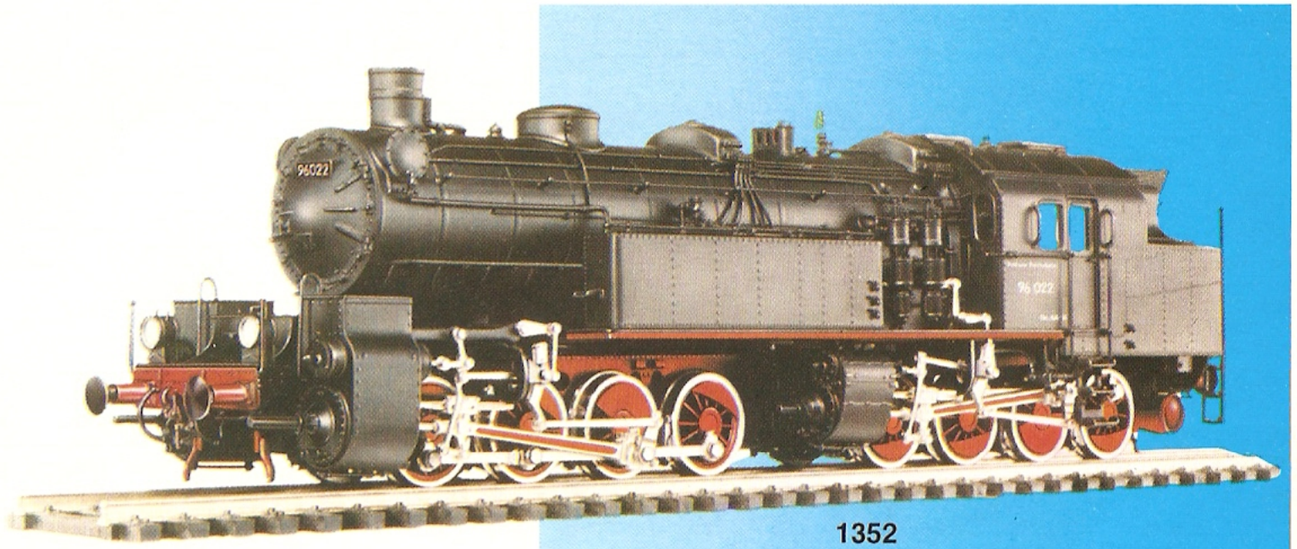
1004
Modello avente le stesse caratteristiche del 1352 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

1354
Locomotiva-tender, tipo Mallet, Gt 2 × 4/4 delle Ferrovie Statali Bavaresi. Il modello propone il prototipo "5776" 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.

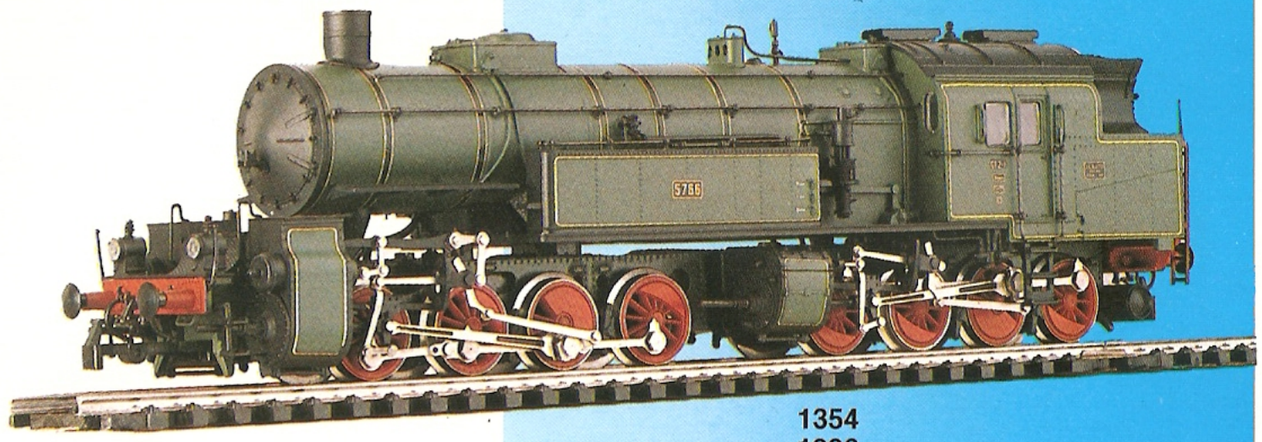
1006
Modello avente le stesse caratteristiche del 1354 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

1355
Locomotiva-tender, tipo Mallet Gt 2 × 4/4 delle Ferrovie Statali Bavaresi.
La locomotiva prototipo "5751", 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. Lunghezza del modello cm. 21.

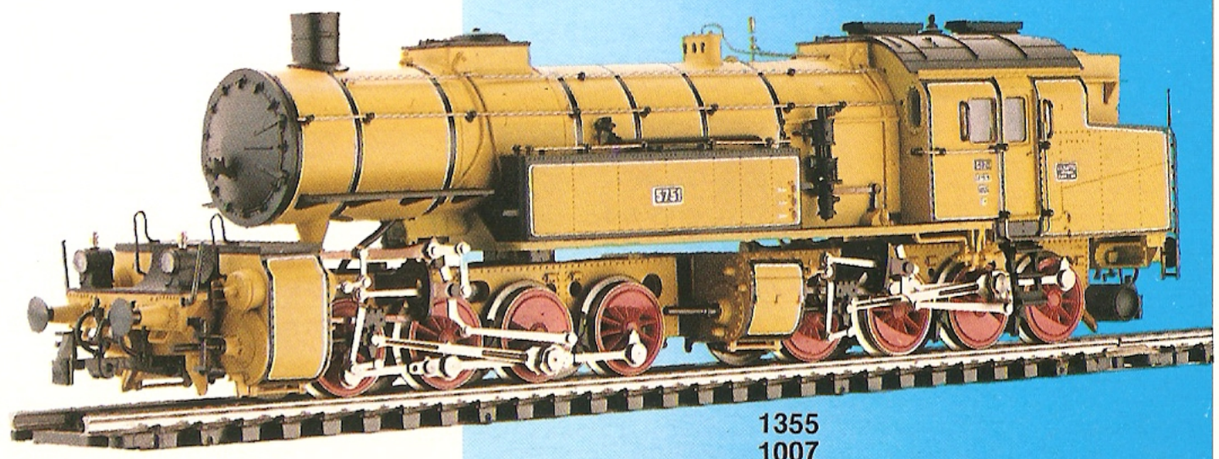
1007
Modello avente le stesse caratteristiche del 1355 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1352
1004



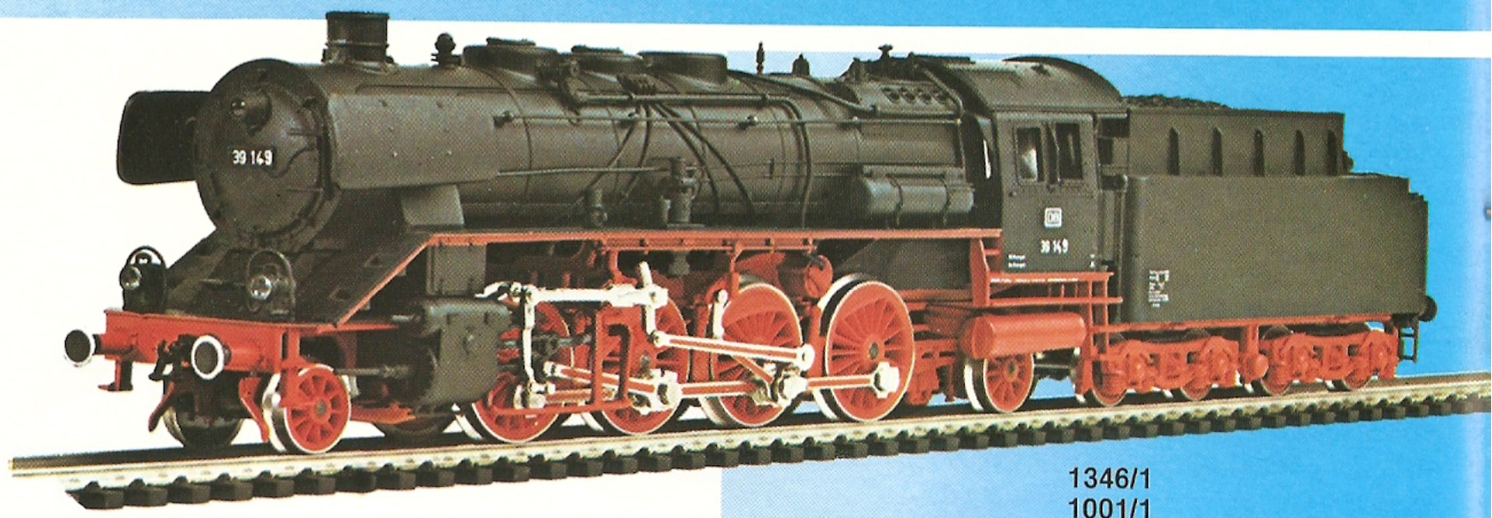
1354
1006



1355
1007

1346/1
Locomotiva a vapore, con tender, per treni passeggeri BR 39 149 della "Deutsche Bundesbahn".
Il progetto originale di queste locomotive fu sviluppato nel 1922 dalle "Ferrovie Prussiane" ed era contraddistinto dalla sigla P 10.
Il passare degli anni, imposero modifiche e miglioramenti alle unità superstiti.
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.

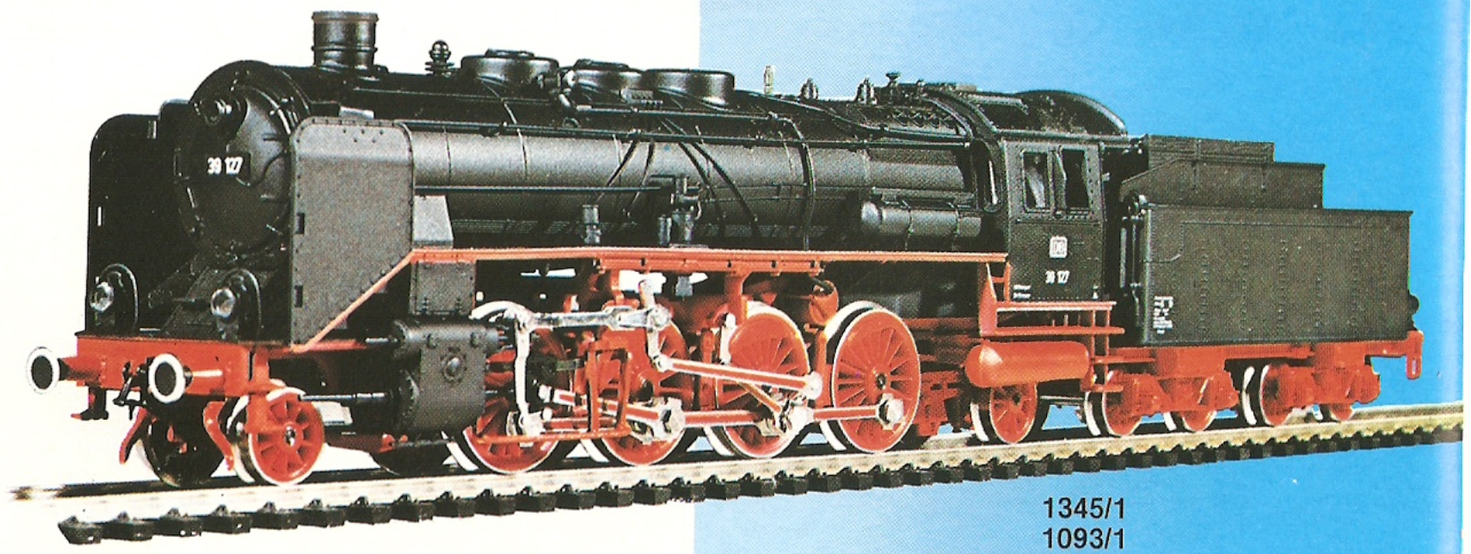
1001/1
Modello avente le stesse caratteristiche del 1346/1 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1346/1
1001/1

1345/1
Locomotiva a vapore con tender per treni passeggeri a composizone 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.

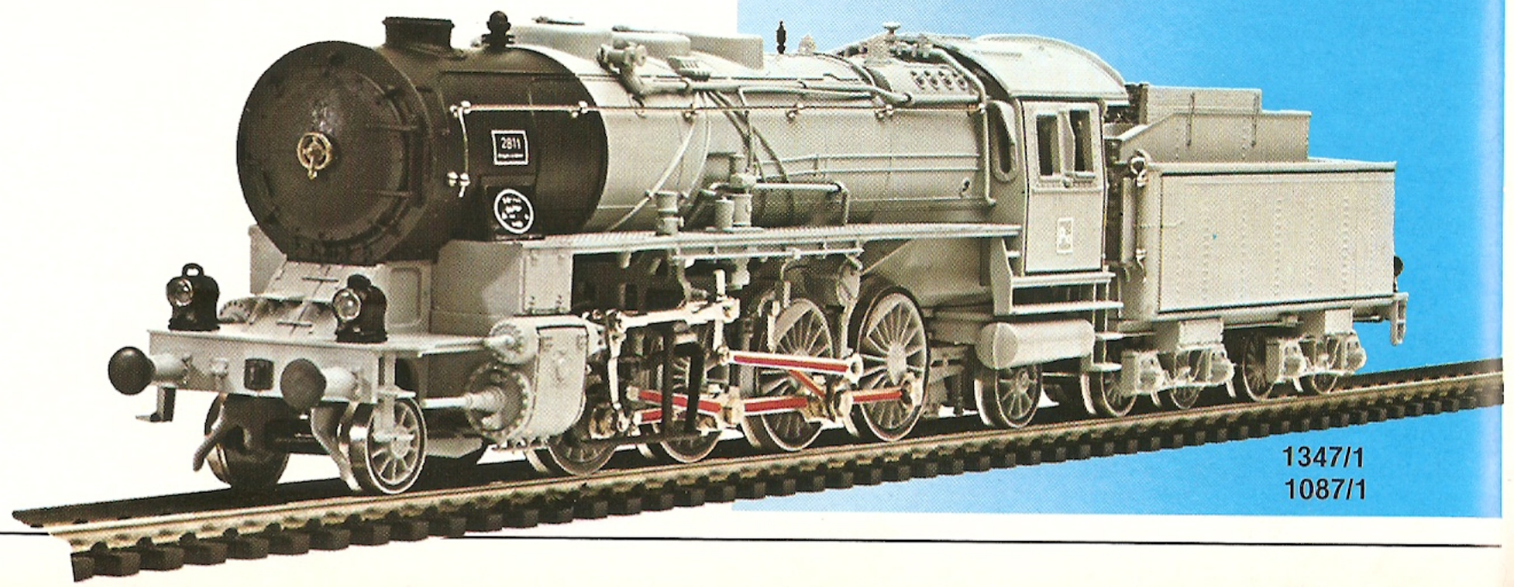
1093/1
Modello avente le stesse caratteristiche del 1345/1 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



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.
Il modello scelto riporta, come l'originale, il numero di costruzione 11000 della Borsig ed il numero di servizio 2811.
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 iscriversi in curve con raggio minimo di mm. 360.
La lunghezza totale è cm. 27,5.

1087/1
Modello avente le stesse caratteristiche del 1347 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.



1347/1
1087/1

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.
Poiché si trattò di due prototipi quasi sperimentali. Il sistema d'alimentazione venne così sviluppato:
la 10 001 uscì con funzionamento a carbone.
La 10 002 venne predisposta per il funzionamento ad olio e quindi il suo tender era attrezzato per immagazzinare la scorta di questo combustibile fluido.
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.

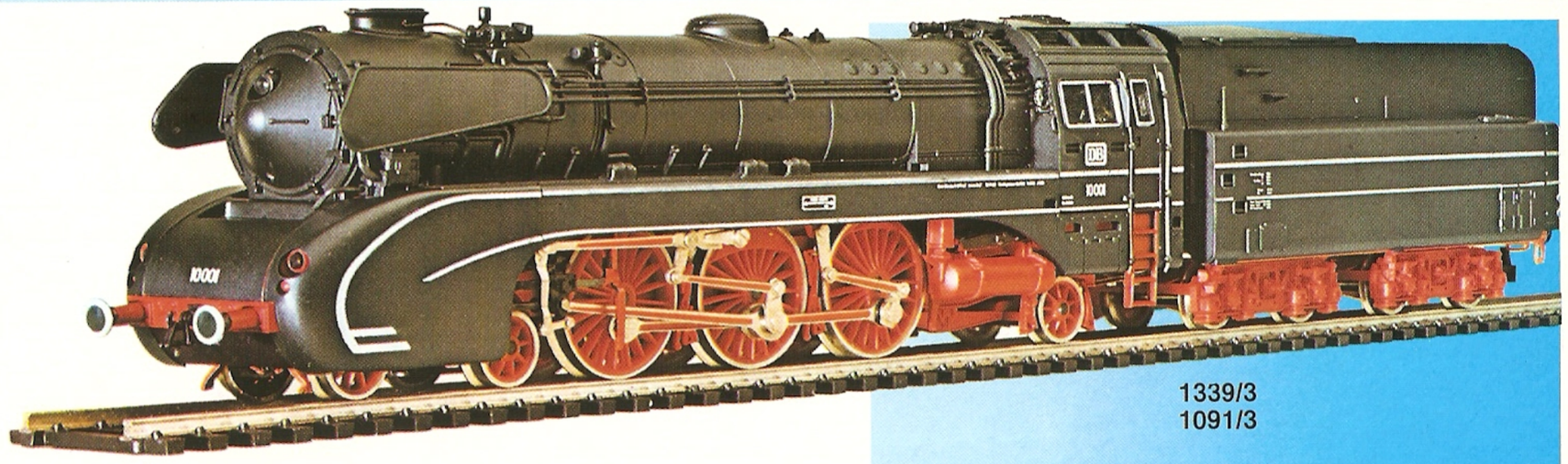
1339/4
Modello della locomotiva 10 002 predisposto per il funzionamento in corrente continua.

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

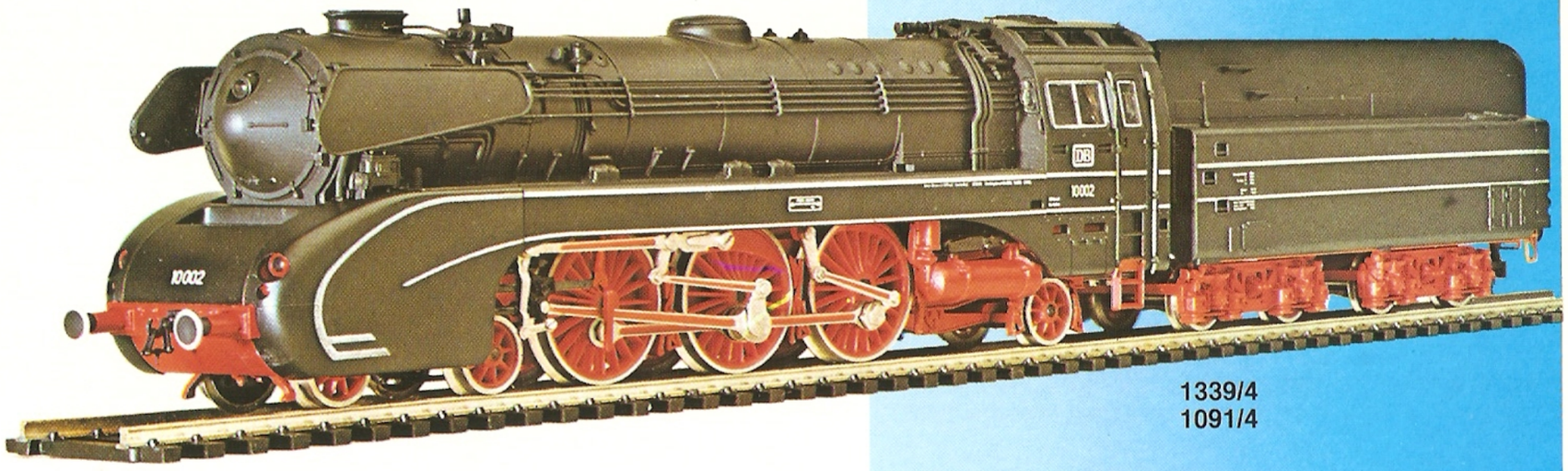
1996/2
Riproduzione di una locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP realizzata dalla Rheinstahl Henschel A.G. di Kassel. Classificata come V 320 001 è in servizio sulle linee delle Deutsche Bundesbahn. Modello dotato di fari frontali funzionanti e di dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo 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.

Dati caratteristici comuni a tutti i modelli:
Rodiggio 4-6-2. Biellismo 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.



1339/3
1091/3

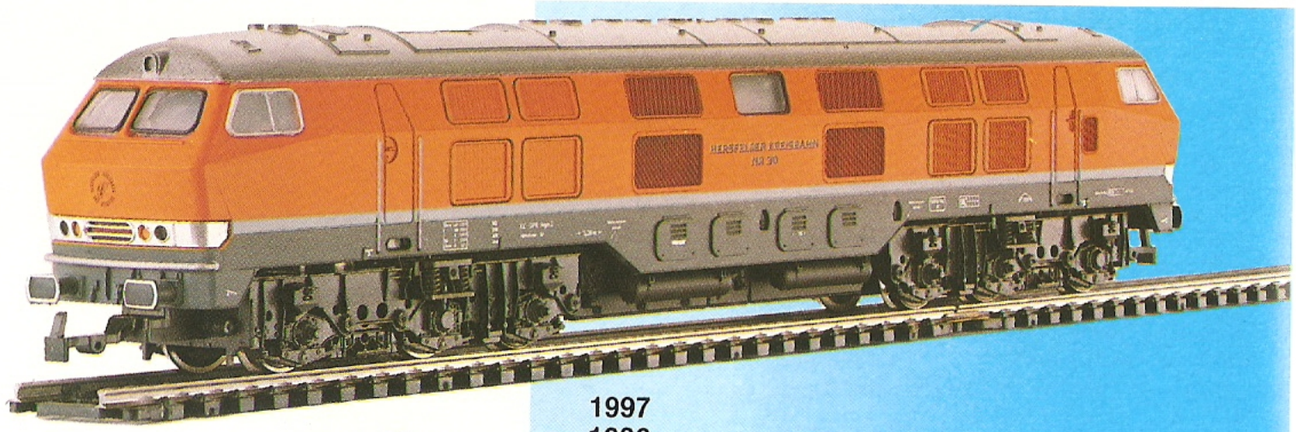


1339/4
1091/4

1996/2
1099/1

1997
Locomotiva diesel-idraulica da 4000 HP della "Hersfelder Kreisbahn".
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.

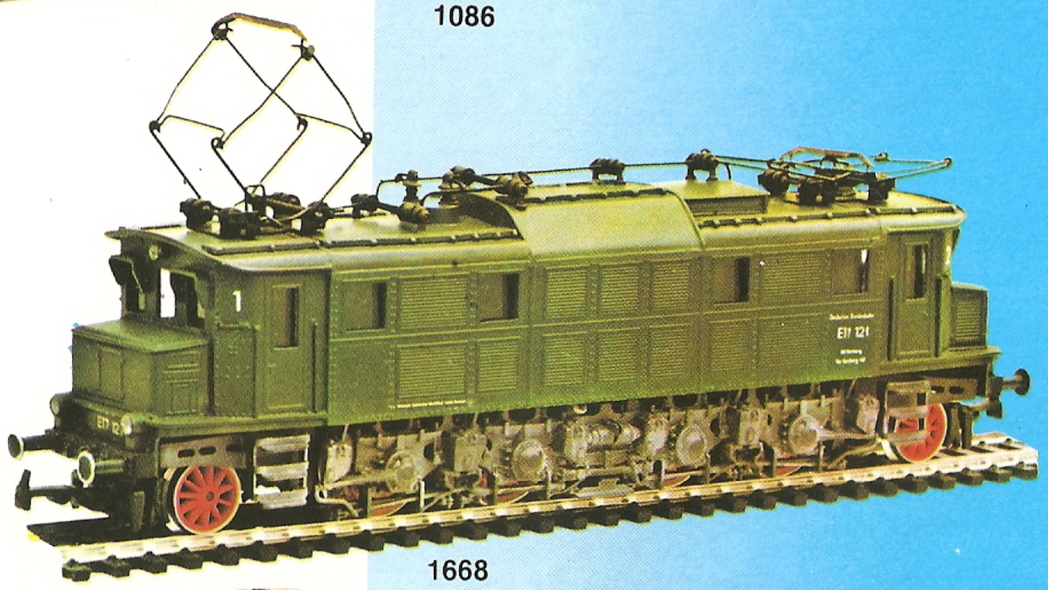
1086
Modello con le stesse caratteristiche del 1997 ma predisposto per il funzionamento secondo il sistema a 3 rotaie in corrente alternata.



1997
1086

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.



1668
1094

1665
Splendida riproduzione del locomotore elettrico E 19-11 delle Ferrovie Federali Tedesche. Questi locomotori, 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.

1665
1098

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.

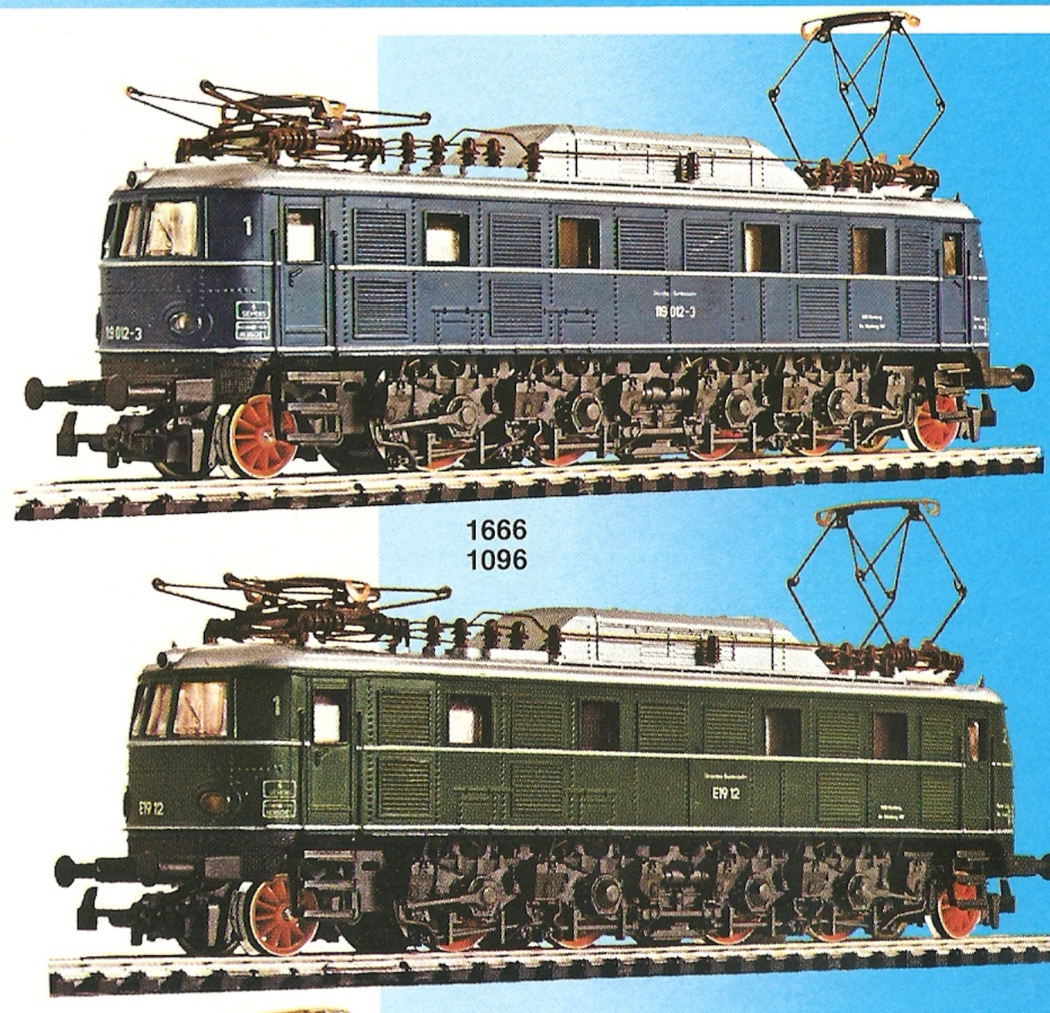
1096
Modello avente le stesse caratteristiche del 1666 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

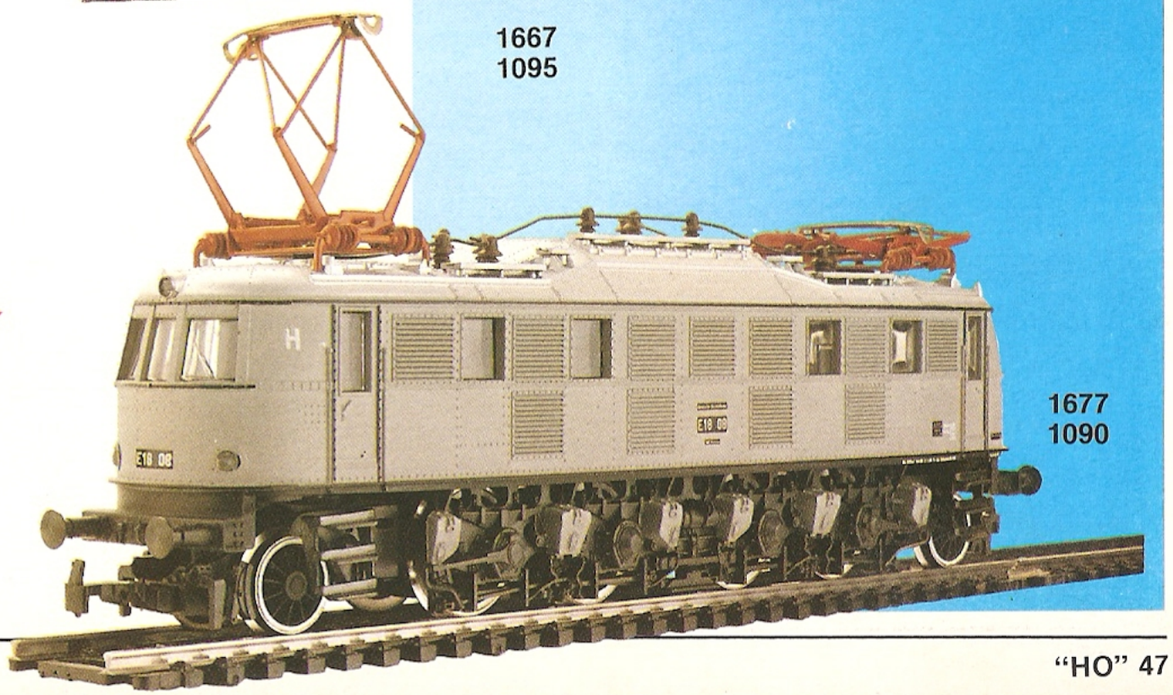
1667
Riproduzione della locomotiva elettrica E 19-12 della Deutsche Bundesbahn nel caratteristico colore verde in cui era verniciata nel periodo compreso tra gli anni 1944 e 1959. Illuminazione con tre fanali su ogni testata con inversione automatica secondo il senso di marcia. Il modello è corredato 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.

1677
Modello del Locomotore E 18 08 come è stato ripristinato allo stato d'origine in occasione del Giubileo delle Ferrovie Tedesche.
Lunghezza del modello cm. 20.

1090
Modello avente le stesse caratteristiche del 1677, ma con funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.





LOCOMOTIVE FRANCESI

1338-1342-1343

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 progettà 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.

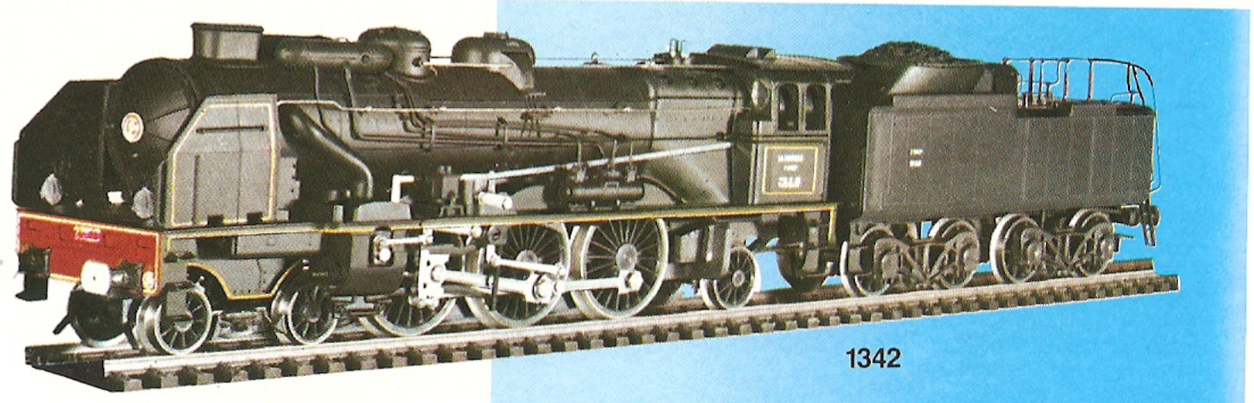
Il prototipo era in grado di raggiungere una velocità massima di 140 km/h, ed in ordine di marcia la locomotiva pesava 183 tonnellate.

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.

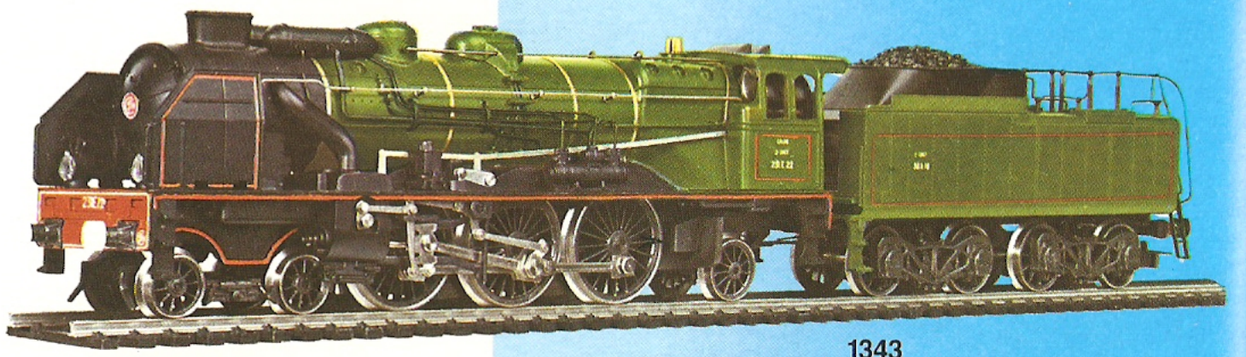
I modelli 1342 e 1343 rappresentano prototipi delle SNCF mentre il modello 1338 nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi del quale illustriamo la foto originale del prototipo esposto al Museo Ferroviario di Mulhouse, ne è la fedele riproduzione.

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.

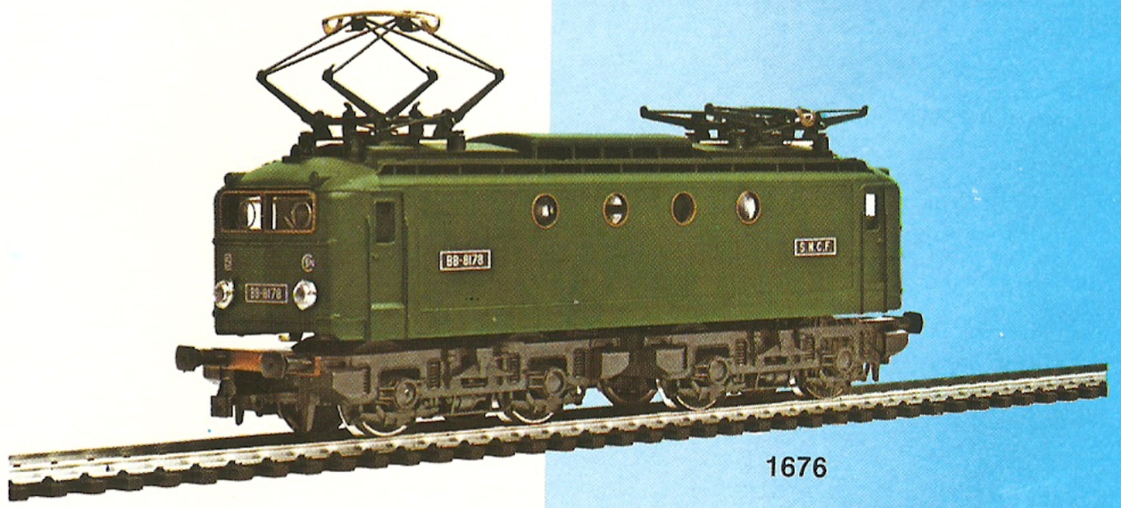


1342



1343

1338



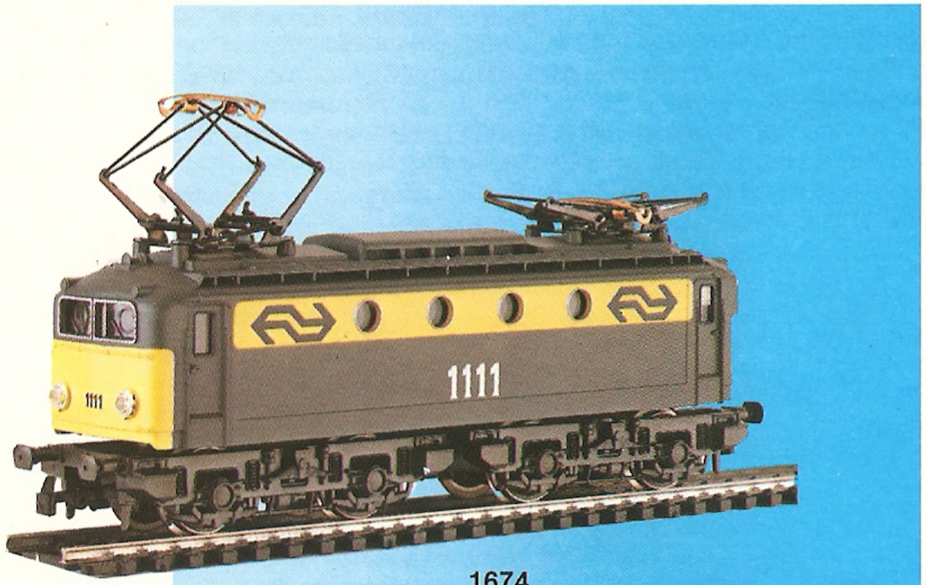
1676

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.

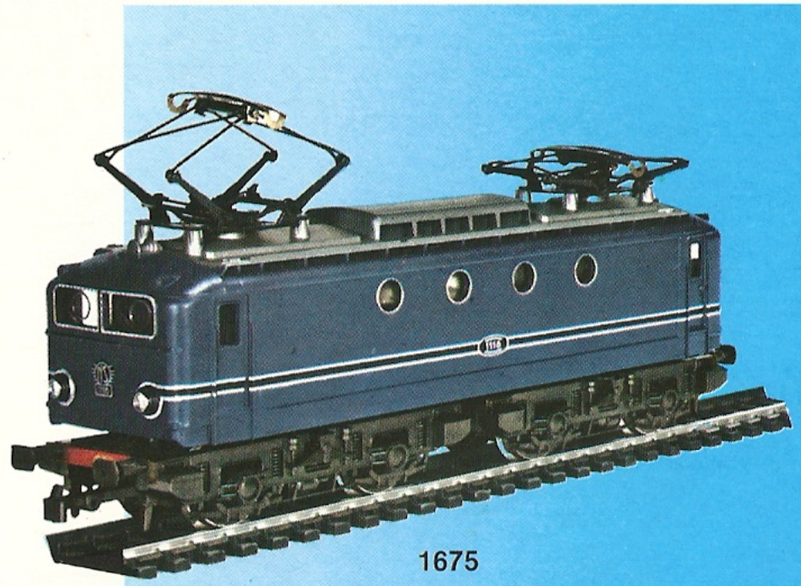
LOCOMOTIVE OLANDESI

1674
Locomotore elettrico BB n° 1111 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.



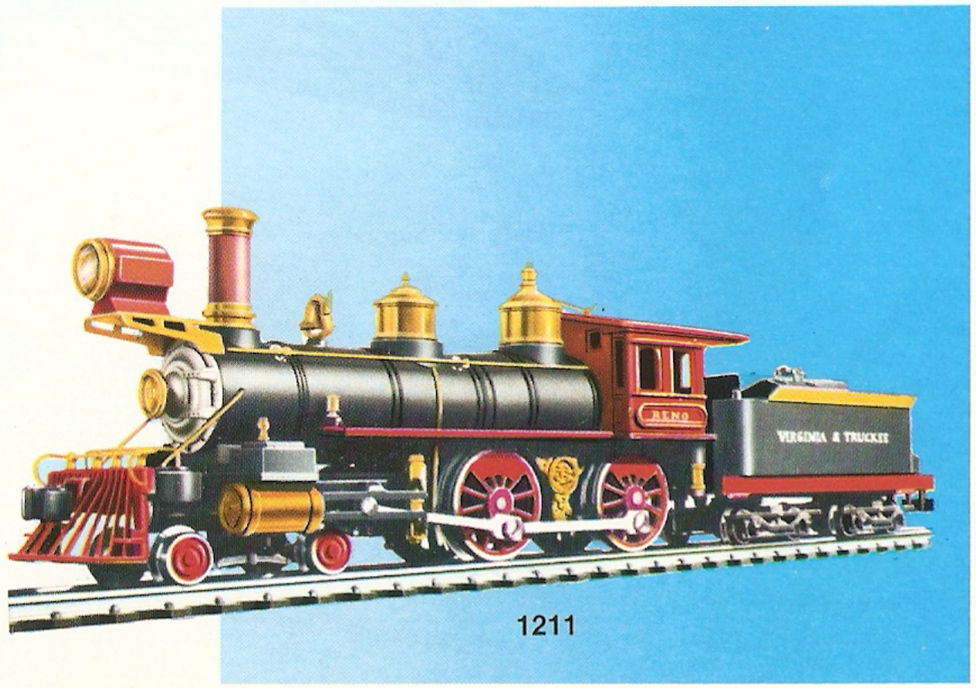
1674

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° 1116 delle N.S. Lunghezza cm. 15,5.


1675

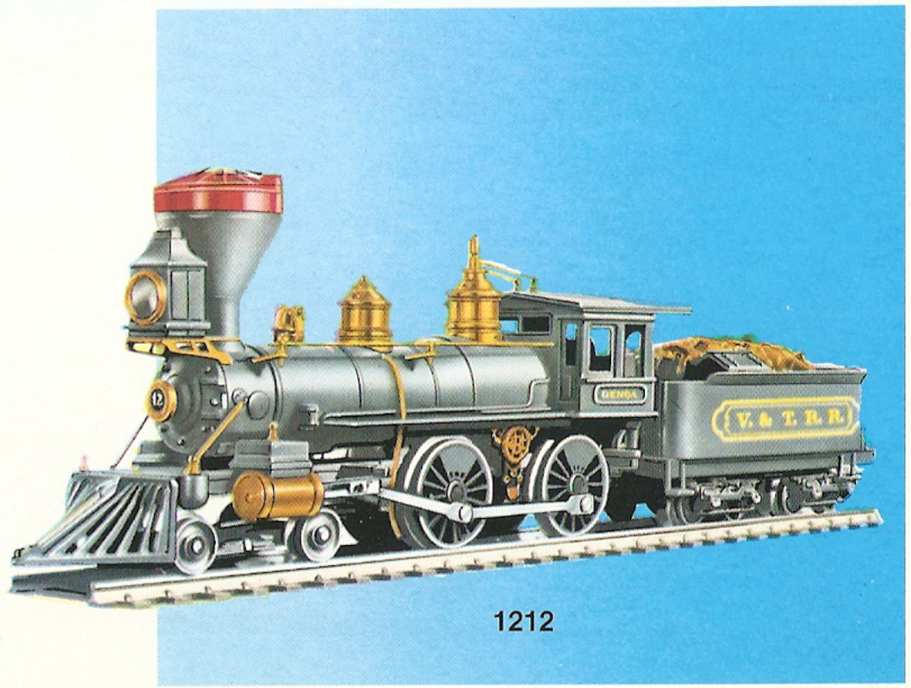
LOCOMOTIVE AMERICANE

1211
Eccezionale riproduzione della locomotiva americana tipo "Reno" della Compagnia "Virginia & Truckee". Lunghezza cm. 20.



1211

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.



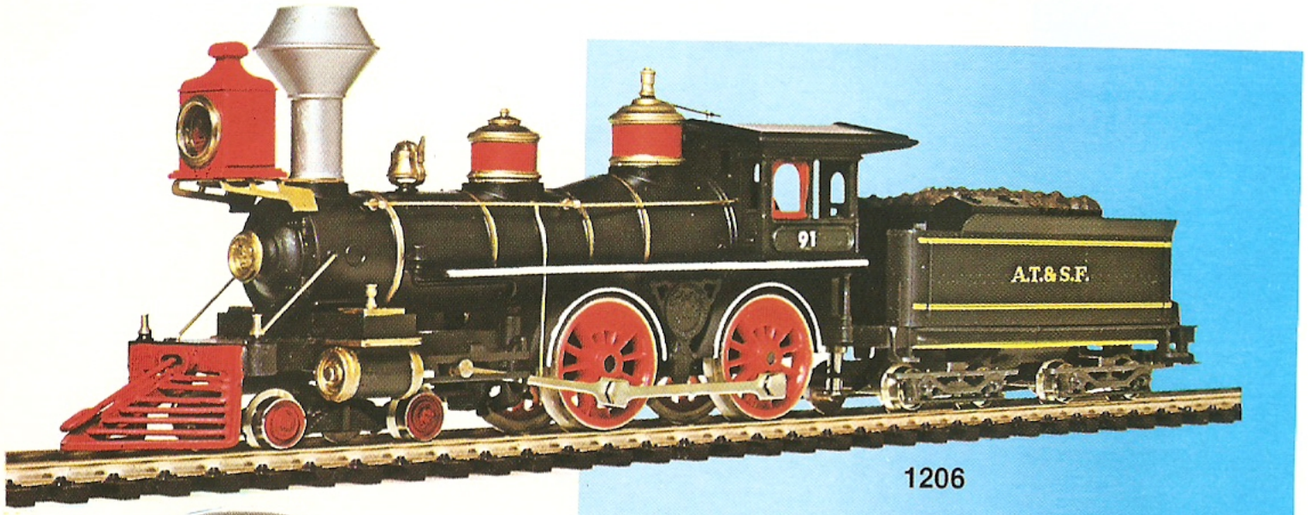
1212

1206
Locomotiva americana vecchio stile con tender. Riproduzione della locomotiva n. 91 con rodiggio 4-4-0 "American" della "Atchison Topeka and Santa Fé".
Tipica locomotivca 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. 20.

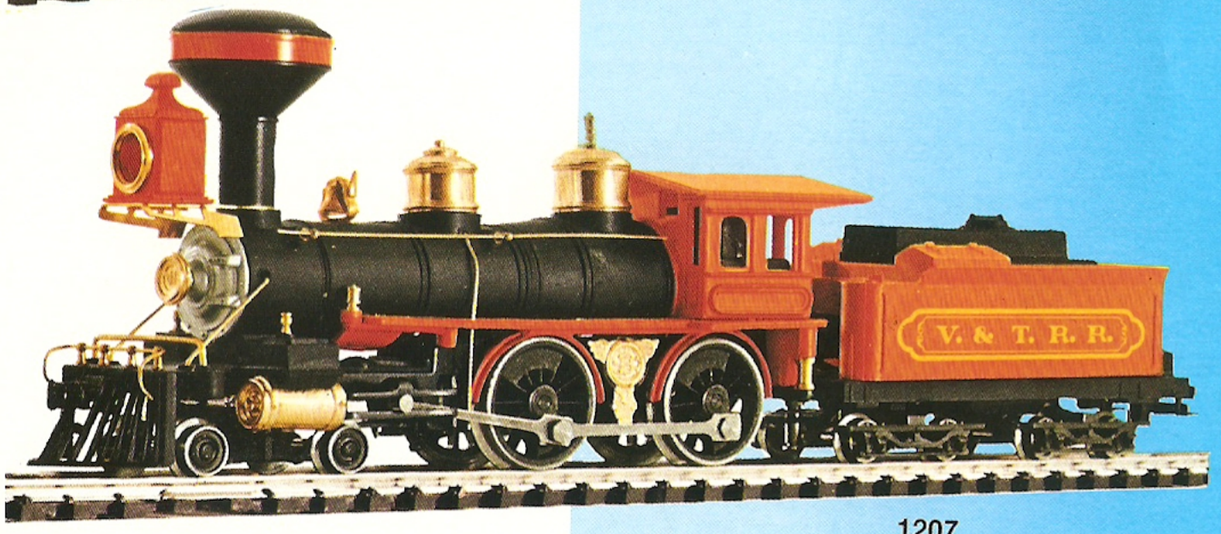
1207
Locomotiva americana "old time" 4-4-0 con tender. Riproduzione del prototipo "Inyo" in uso presso la Compagnia ferroviaria "Virginia and Truckee". Il nome "Inyo" con il quale venne chiamata la locomotiva deriva come gli altri delle sue consorelle, Genoa e Reno, dai nomi delle località servite alla fine del secolo scorso ed al principio dell'attuale dalla linea della "Virginia and Truckee". Lunghezza del modello cm. 20.

1208
Modello asolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 2-4-0 denominata "J.W. BOWKER" della compagnia ferroviaria "Virginia & Truckee".
Lunghezza cm. 18 circa.

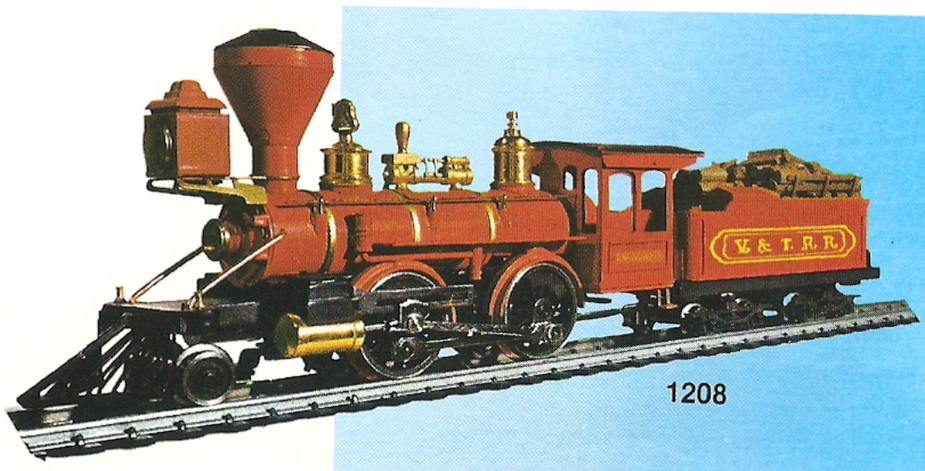
1204
Modello assolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 4-6-0 denominata "Casey Jones" della compagnia ferroviaria "Illinois Central". Notevoli le parti e numerosi i dettagli riportati in ottone come nel prototipo.
Lunghezza cm. 22.



1206



1207



1208

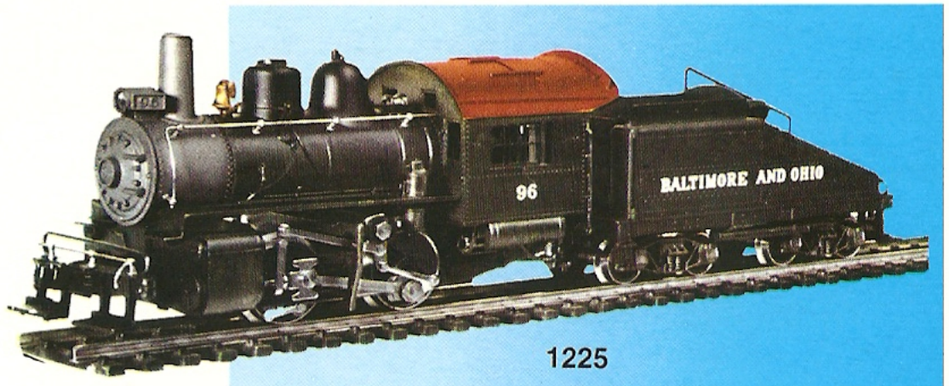
1204

1225
Locomotiva da manovra, con tender. Riproduzione del prototipo n. 96 classe C 16 della Compagnia "Baltimore and Ohio". 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. 18,5.

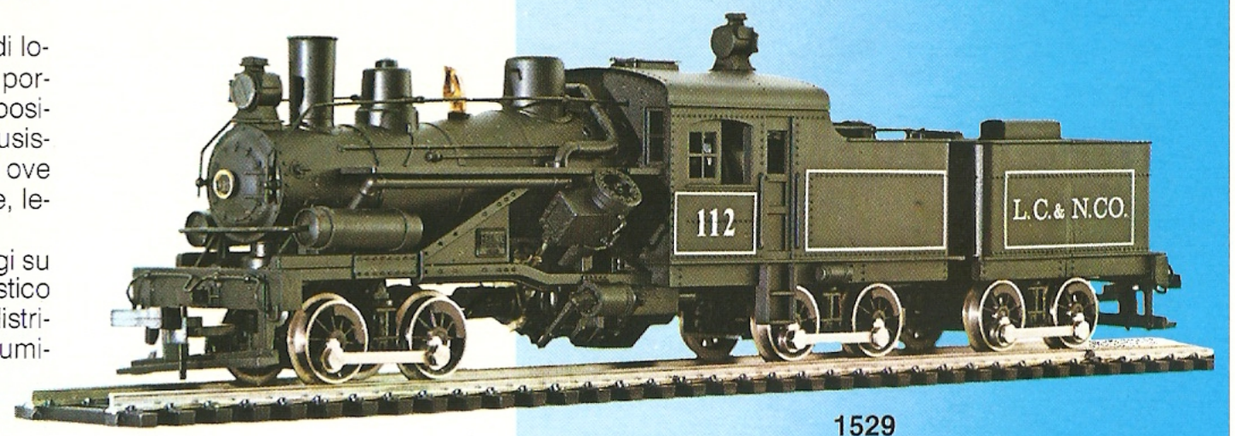
1529
Locomotiva a vapore tipo Heisler a tre carrelli motori.
Il modello propone un altro prototipo della "Lehigh Coal & Navigation Company", che alla motrice tradizionale aggiunge una sorta di tender motorizzato realizzando così una locomotiva a tre carrelli.
Si ottiene così un incremento della forza 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 ad 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.

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 disinserirsi 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.
Il biellismo, con distribuzione sistema "Walschaert", è funzionante nel modello ed il fanale anteriore è illuminato. Lunghezza cm. 27.

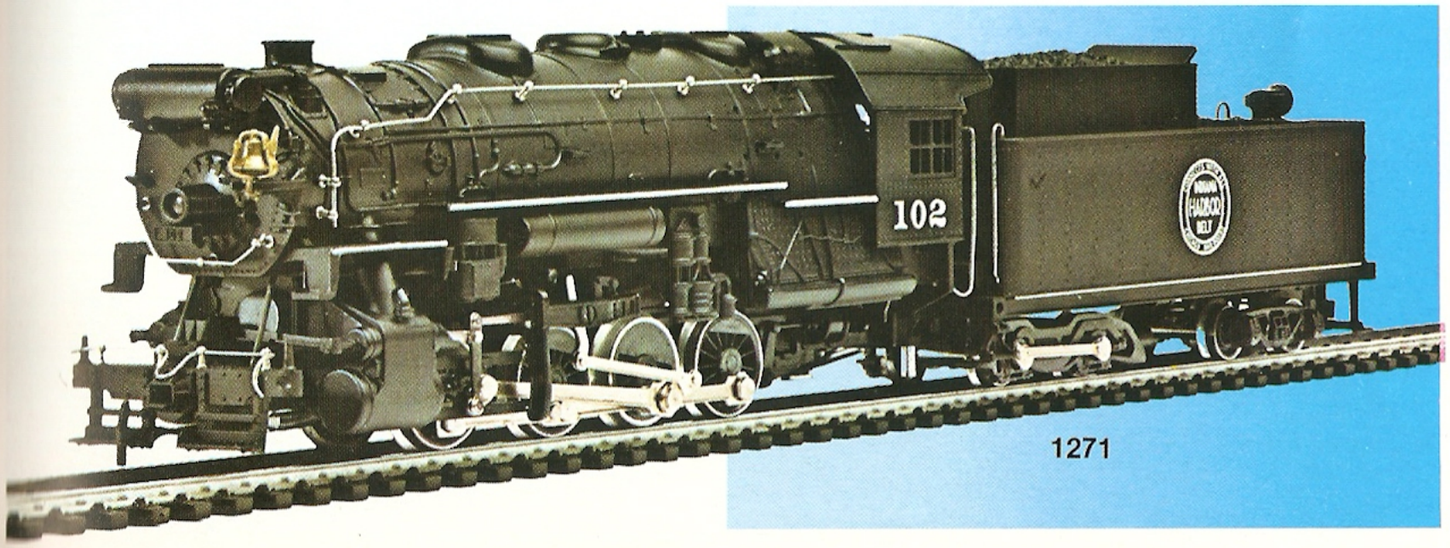
1219
Locomotiva a vapore tipo "HEISLER" a due carrelli motori.
Il modello propone il prototipo della "Lehigh Coal & Navigation Company".
La grande versatilità d'impiego di questo tipo di locomotive ne consigliava l'uso sia negli scali dei porti, sia sui binari di servizio che collegavano i depositi anche all'interno dei centri abitati. L'altro diffusissimo uso avveniva all'interno delle folte foreste ove si procedeva al taglio degli alberi per ricavarne, 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.



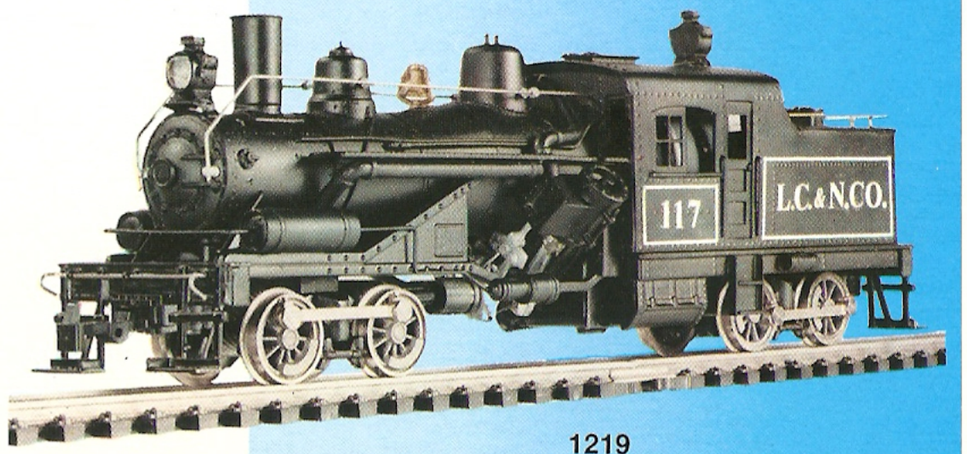
1225



1529

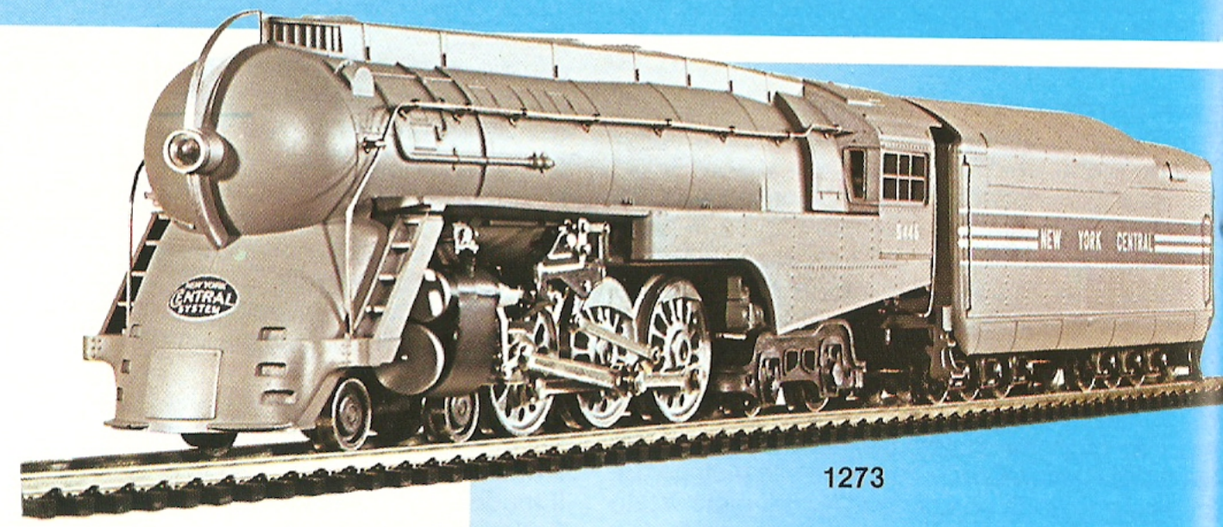


1271



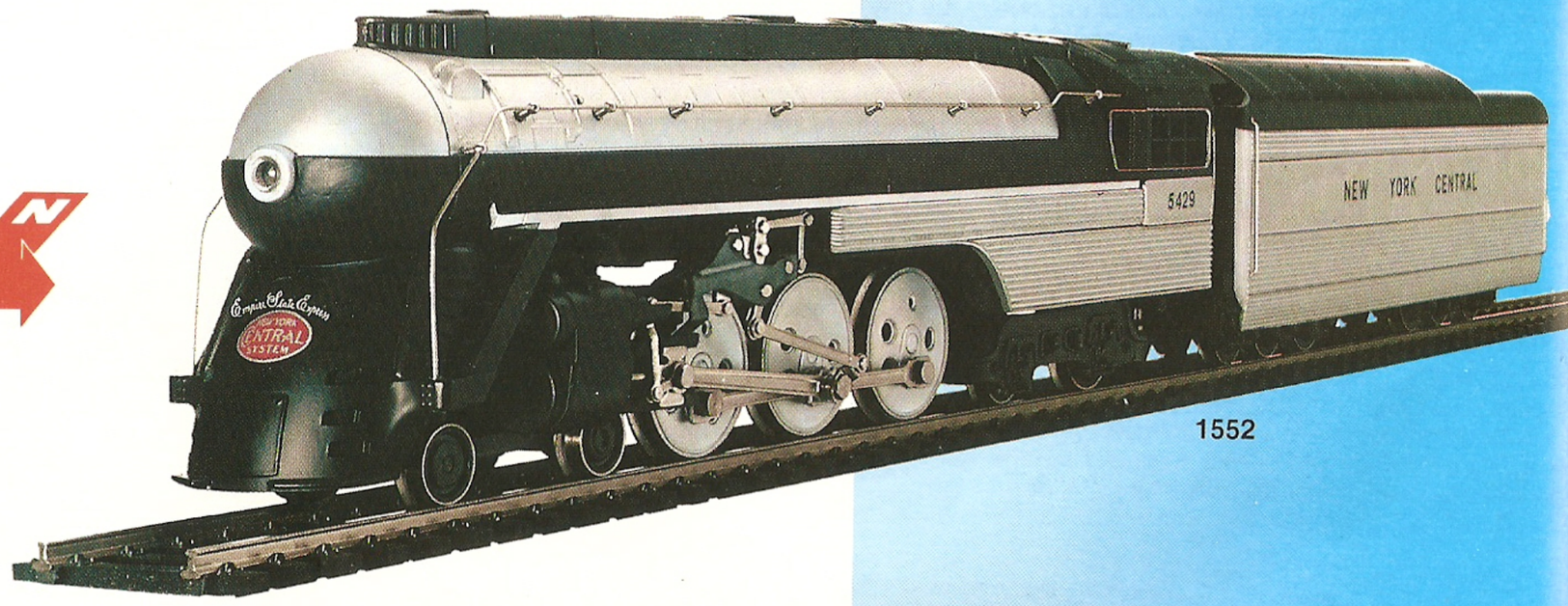
1219

1273
Locomotiva 4-6-4 n° 5446 "Super Hudson" J3a carenata della "New York Central". È la copia di una delle dieci locomotive "carenate" che furono destinate ai convogli di moderna costruzione ("The 20th Century Limited"). Lunghezza del modello cm. 35.



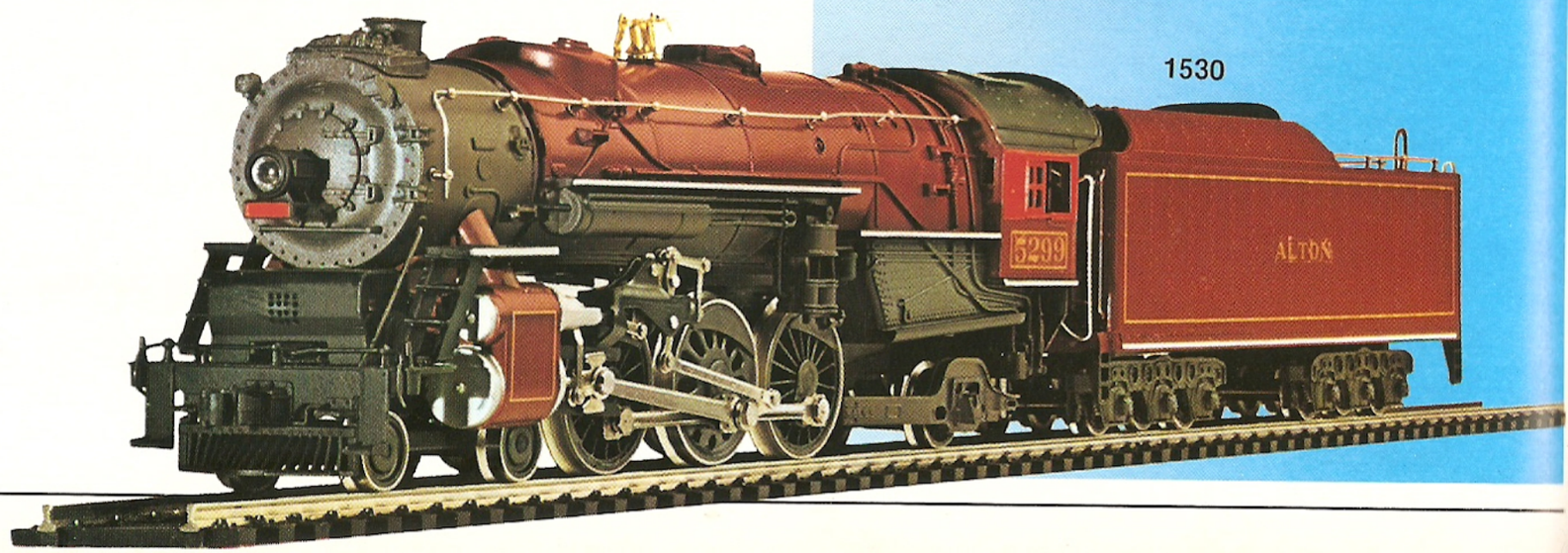
1273

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 stell" 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.



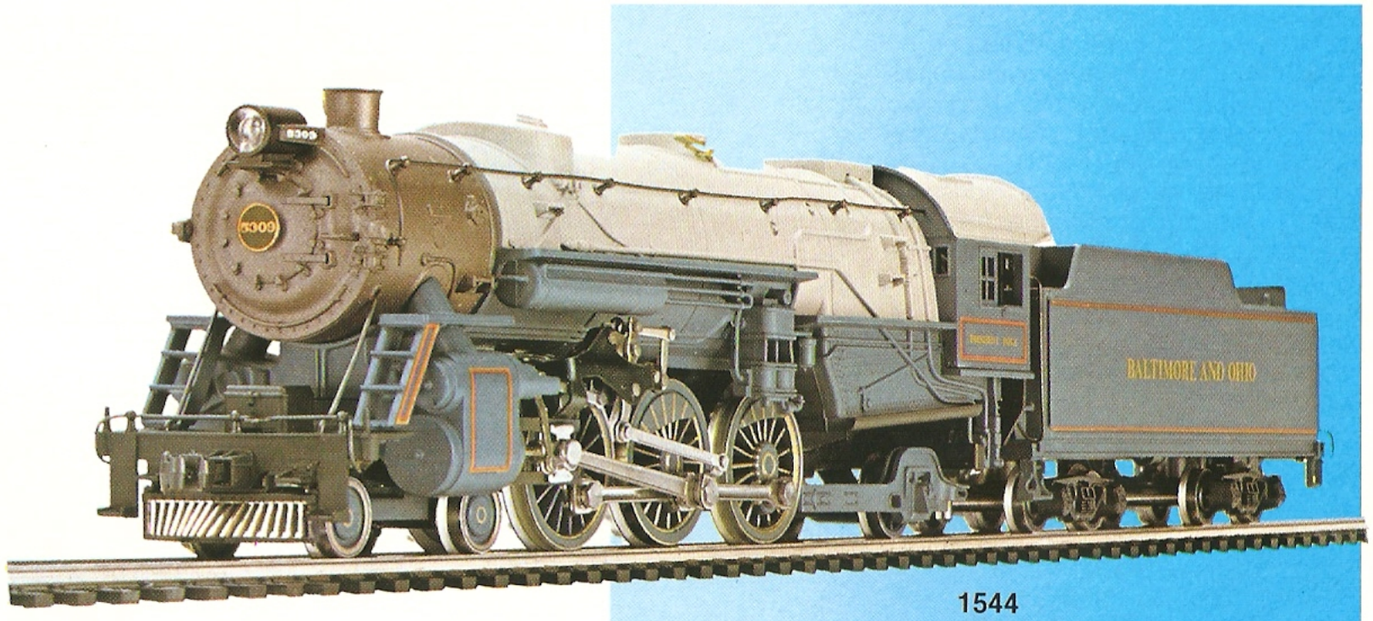
1552

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.



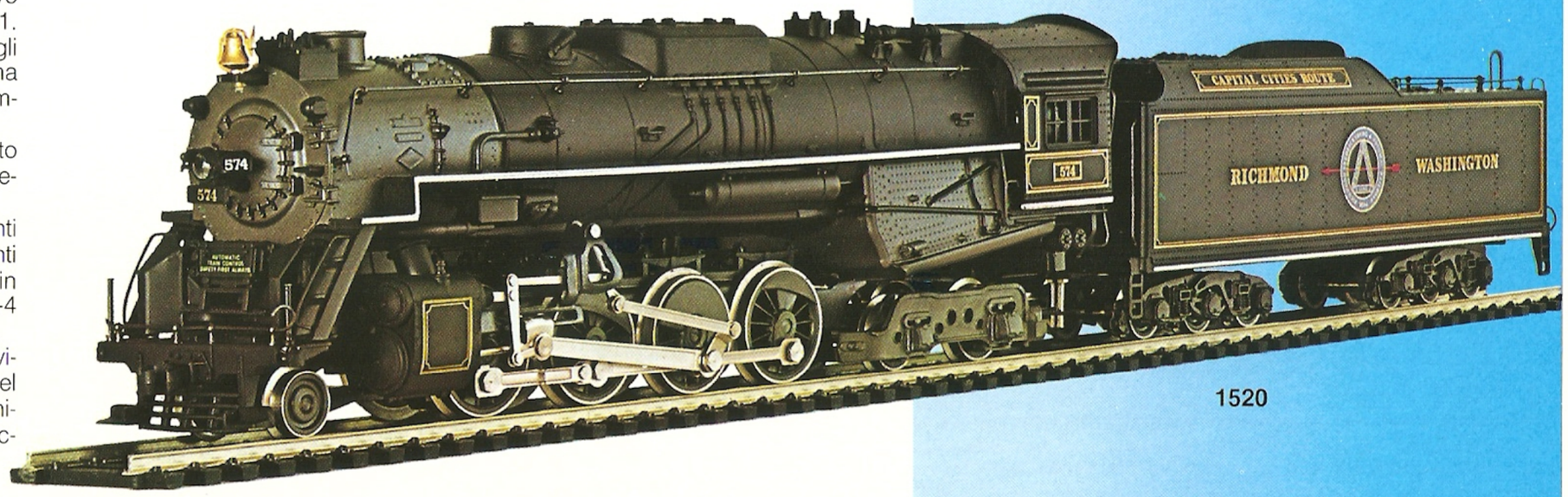
1530

1544
Locomotiva Americana a vapore, con tender, 4-6-2, "Heavy Pacific" "President Polk" della Compagnia "Baltimore & Ohio".
Le locomotive "Pacific" della "President Class" ebbero in origine una coloritura "verde-oliva" poi, per adeguarle alla nuova livrea delle carrozze del treno "The Capitol Limited", vennero mano a mano verniciate nello smagliante "Royal blue" e grigio con iscrizioni e filettature in rosso e oro.
Ai lati della cabina rimase comunque il nome di uno dei venti Presidenti cui ogni esemplare era dedicato. Nel caso del prototipo prescelto il "President Polk".
Il faro anteriore è illuminato, ed il biellismo interamente funzionante.
Lunghezza del modello cm. 30.



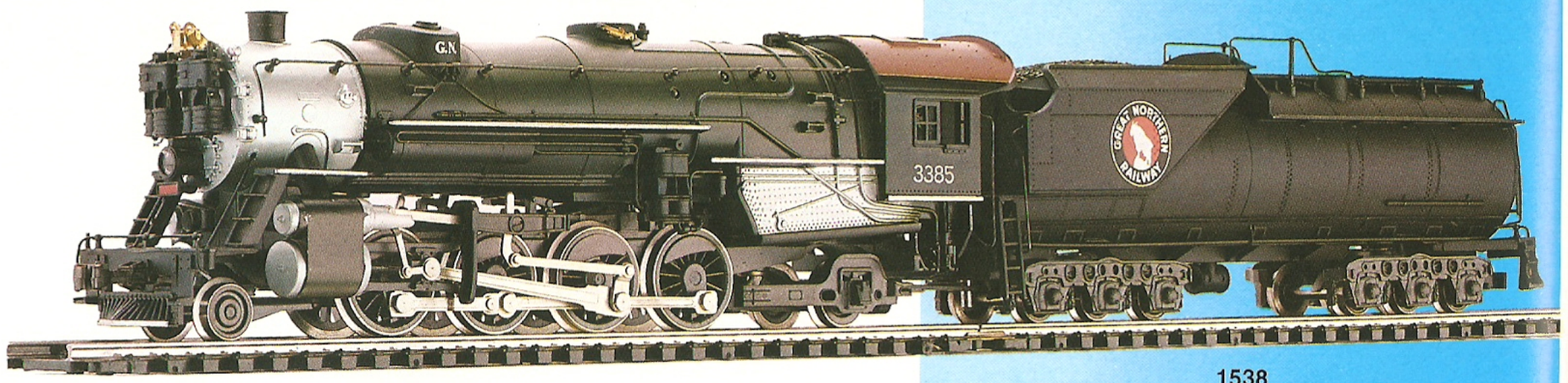
1544

1520
Locomotiva a vapore 2-8-4 "Berkshire" della Compagnia "Richmond, Fredericksburg and Potomac".
Nei 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." previde 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.



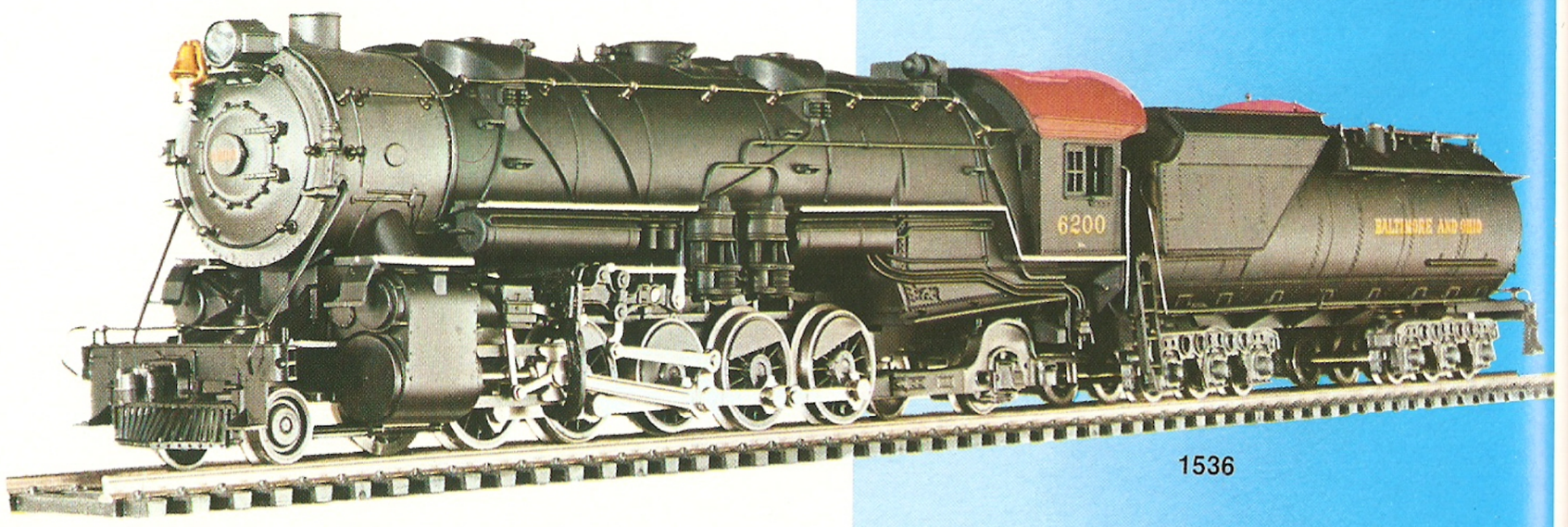
1520

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.



1538

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" azionato da un motore a vapore. Il tender, di grandi capacità, era del tipo "Vanderbilt".
Tutte le 125 locomotive di queste serie svolsero il loro servizio merci sulle linee colleganti Pittsburg. Akron e Toledo nella regione denominata Cumberland.
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".
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.
Biellismo 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

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".
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'inscrizione del modello in curve con raggio minimo di mm. 400. Il faro anteriore è illuminato. Lunghezza del modello cm. 44.

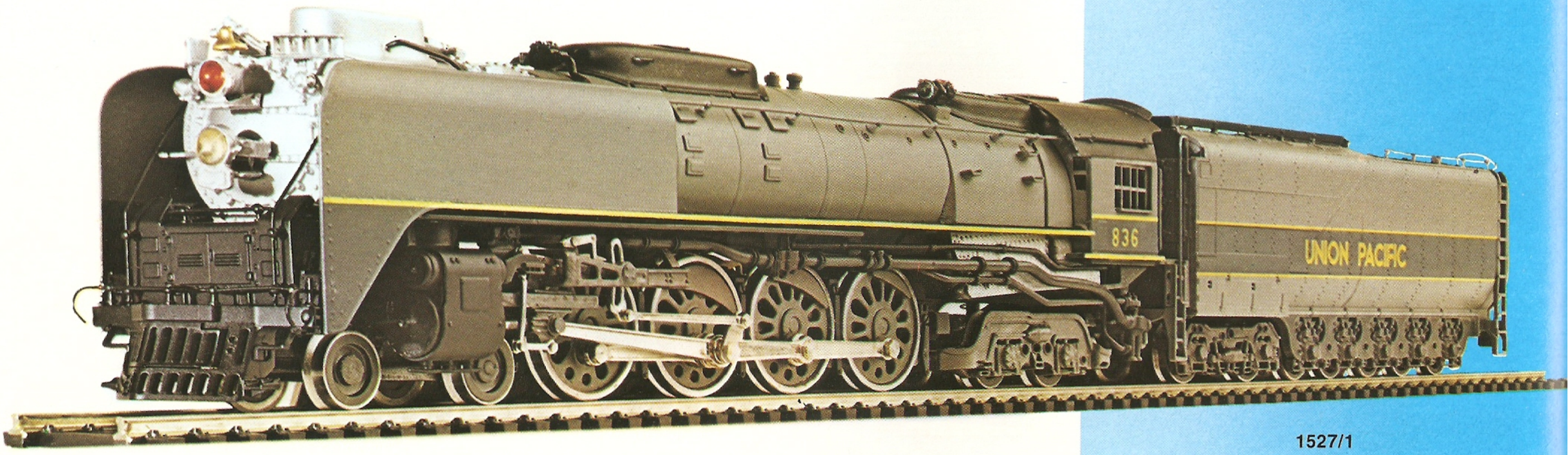
1253
Locomotiva articolata, a vapore, 4-6-6-4 "Challenger" della "Union Pacific".
Negli anni compresi tra il 1942 ed il 1944 la UP ricevette un lotto di 65 "Challenger"; alcune di esse, munite di deflettori di fumo, vennero impiegate per convogli passeggeri sulle linee a forte pendenza nel "West" degli 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 fascie arancione.
Il modello riproduce il prototipo 3975 in questa ultima attraente livrea. Lunghezza del modello cm. 44.

1548

1253

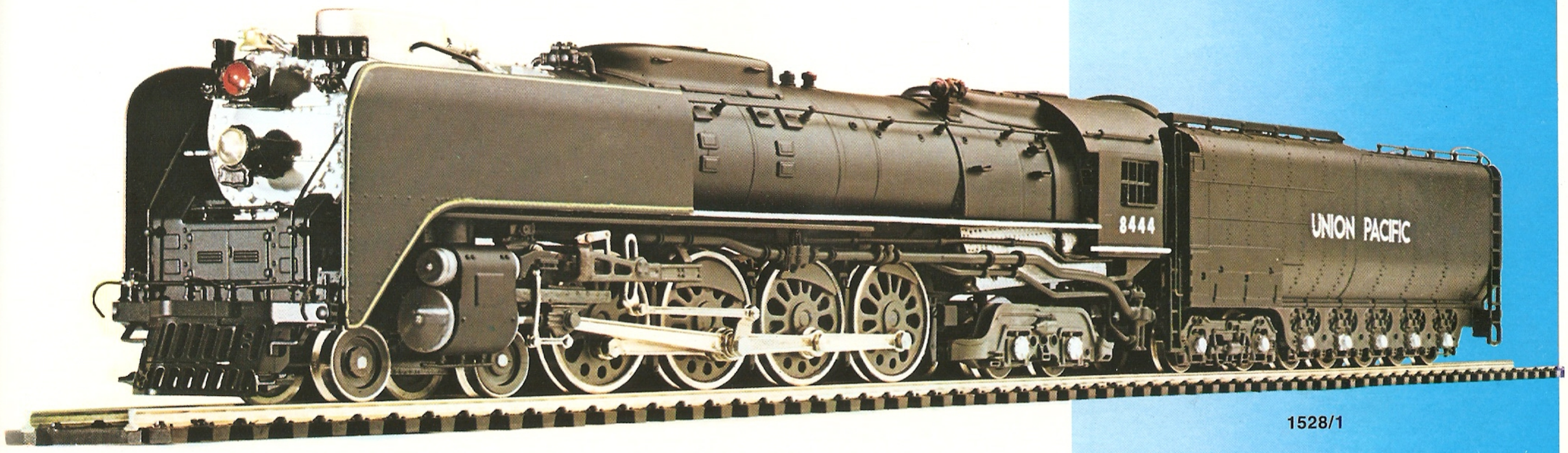
Locomotive a vapore 4-8-4 FEF 3 "Northern" della "Union Pacific Railroad".
La prima locomotiva FEF 2 "800" tipo Northern venne costruita nel 1937 dalla ALCO, l'ultima, nella versione più moderna FEF 3, nel 1944.
Le loco della classe "800" vennero progettate essenzialmente per il servizio passeggeri con 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 allorché 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 fumaiolo a doppio scarico.
Comune a tutte le motrici era invece il grande tender "Centipede". 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 bicolore 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, riproducente il prototipo "836" è proposto nella caratteristica coloritura bicolore ed ha le stesse caratteristiche tecniche dell'art. 1528/1. Lunghezza del modello cm. 40,5.



1527/1

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 munità del tender "Centipede" identico a quello delle "Big Boy". Il faro anteriore è illuminato ed il biellismo di comando della distribuzione è completamente funzionante. Lunghezza del modello cm. 40,5.

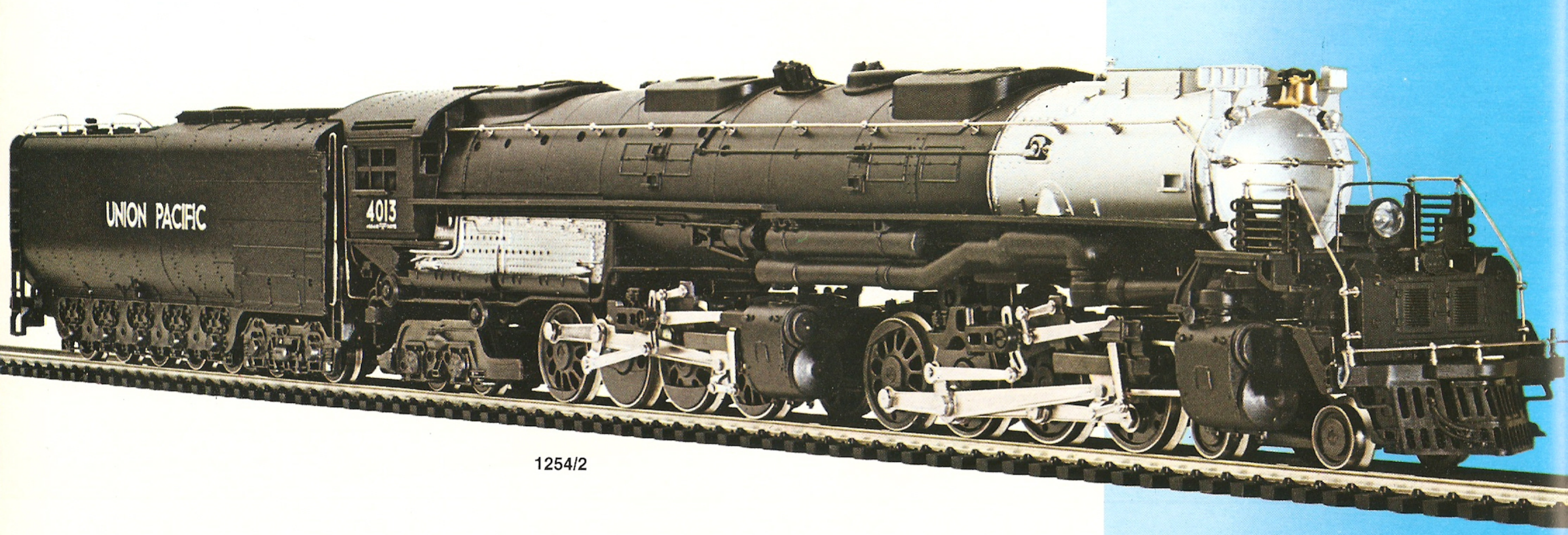


1528/1

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).

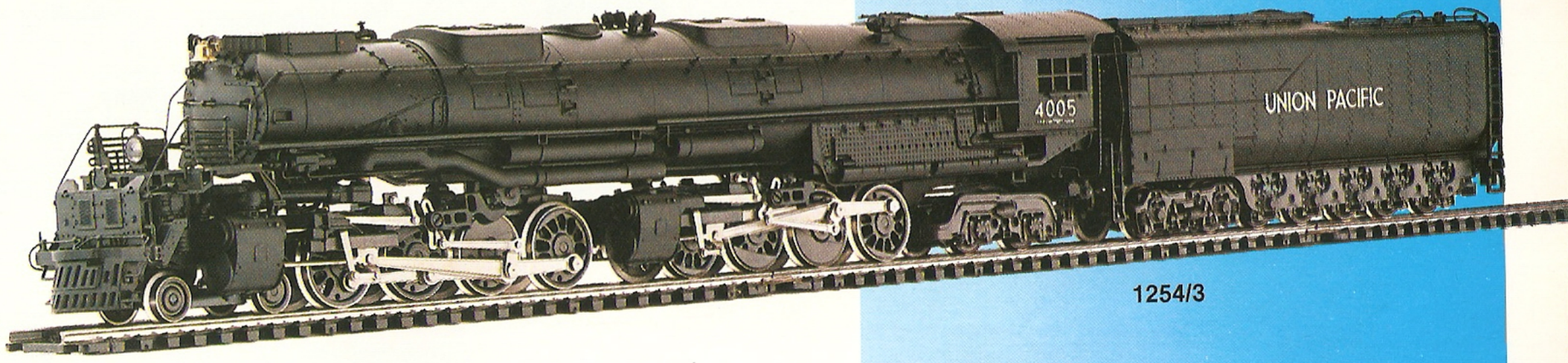
Il modello che si propone, riproduce il prototipo 4013, costruito nel 1941 per la Compagnia "Union Pacific" ed è caratterizzato dalla coloritura in grigio alluminio della zona camera fumo e dei laterali dell'immenso focolaio. Rodiggio 4-8-8-4, motore di grande potenza collegato ai due gruppi motori di quattro assi ciascuno per mezzo di trasmissione pendolare con giunti snodati. Enorme potenza di trazione. Pur trattandosi di locomotiva di eccezionale lunghezza, può iscriversi perfettamente in curve aventi raggio di mm. 400. Faro anteriore illuminato Biellismo interamente funzionante. Tender tipo "Centipede". Lunghezza cm. 47,5.

BIG BOY

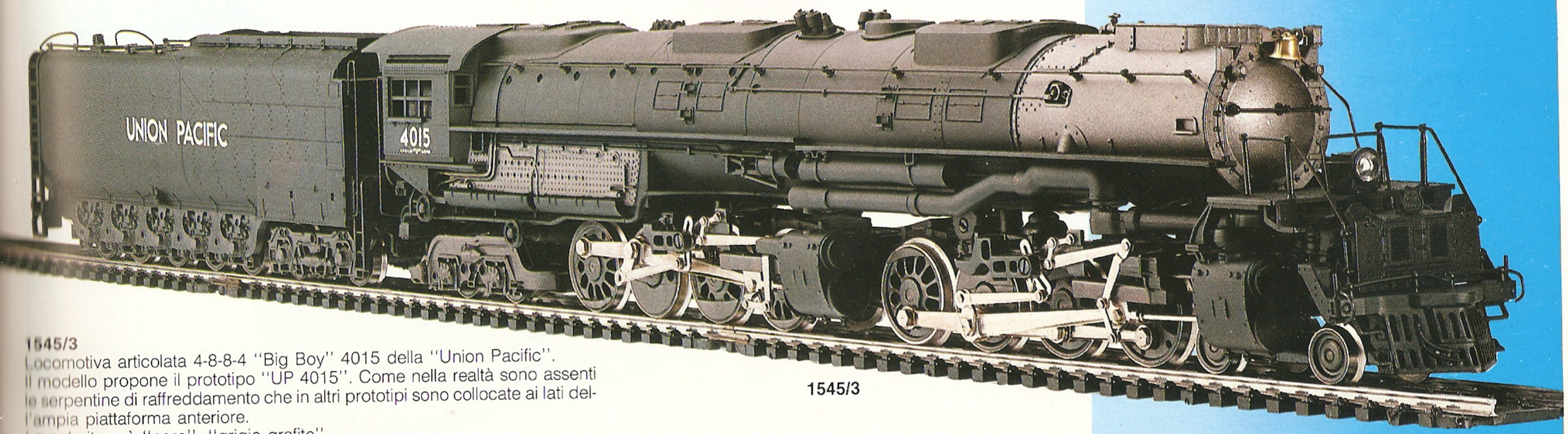


1254/2

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



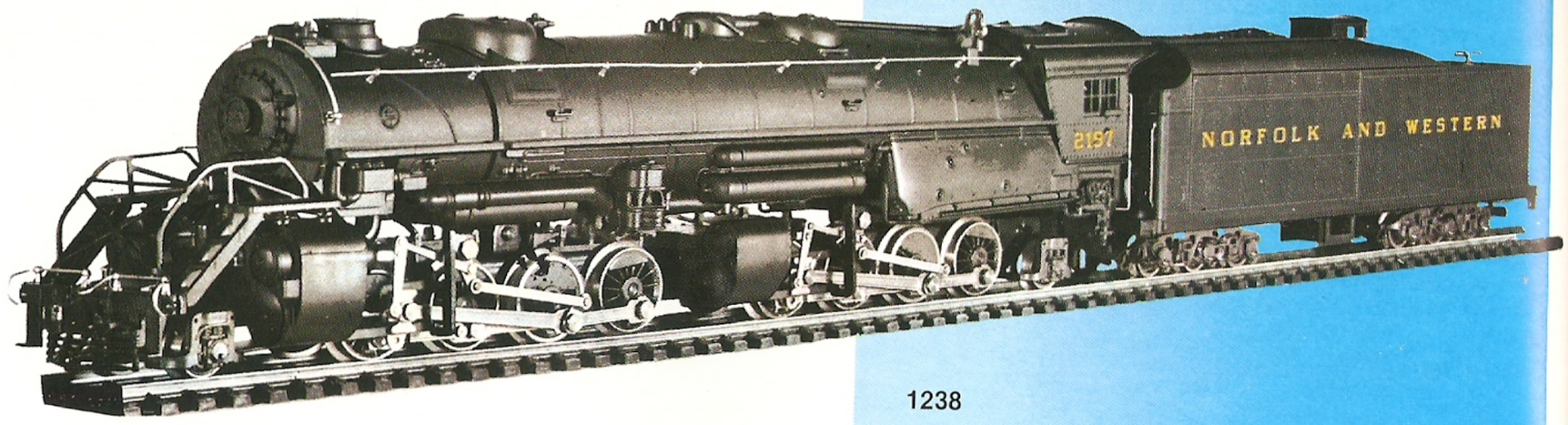
1254/3



1545/3
Locomotiva articolata 4-8-8-4 "Big Boy" 4015 della "Union Pacific".
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".
Le altre caratteristiche si identificano con quelle degli articoli 1254/2 e 1254/3.
Lunghezza del modello cm. 47,5.

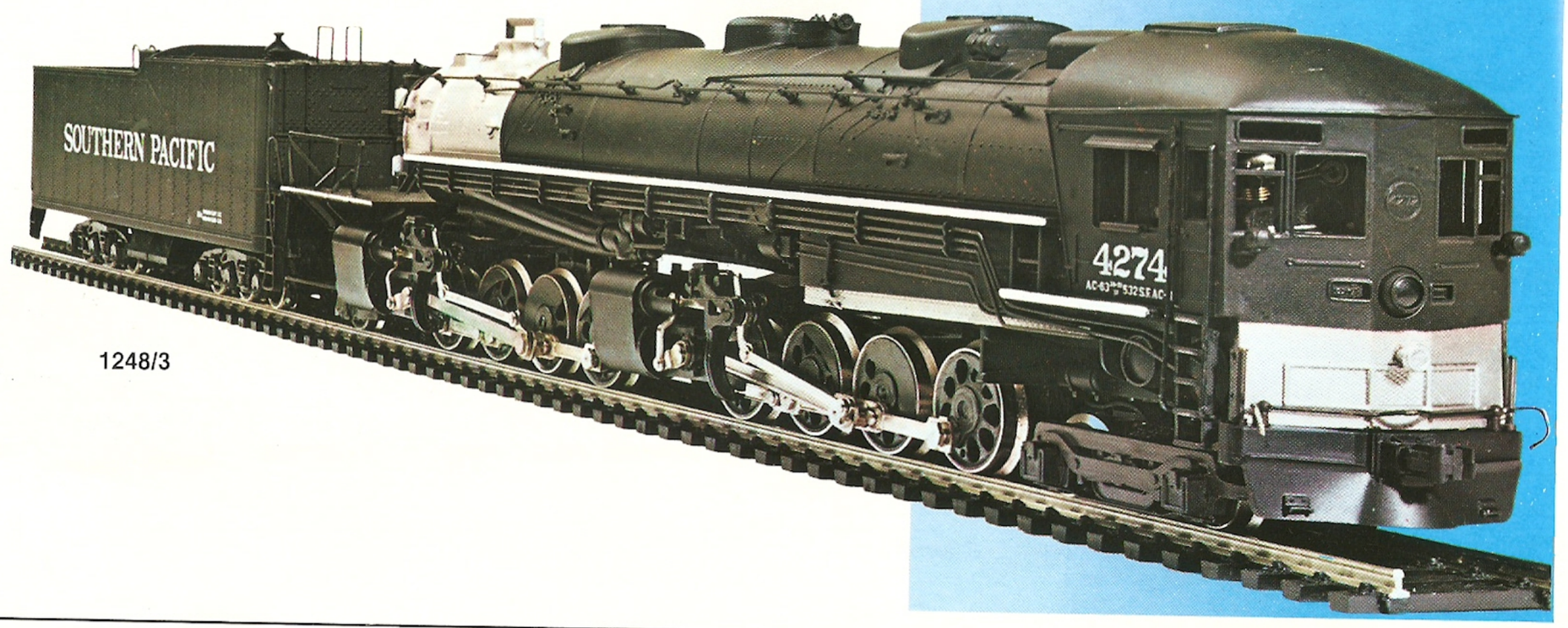
1545/3

1238
Locomotiva articolata tipo Mallet "Y 6 b" "Norfolk & Western". Perfetta ed imponente riproduzione del prototipo n. 2197, 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. Malgrado le dimensioni eccezionali presenta una dolcezza di scorrimento e docilità di comando sbalorditive; grazie all'articolazione dei gruppi motori, il modello si inscrive perfettamente in curve con raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore. Biellismo complesso e interamente funzionante. Lunghezza della locomotiva con tender 40,5 cm.
Questo modello può essere girato sulla piattaforma girevole grazie a un dispositivo incorporato.



1238

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. La particolare articolazione dei gruppi motori permette l'inscrizione in curve aventi un raggio di mm. 400. Illuminazione con faro anteriore, biellismo completo e funzionante.
Lo schema di verniciatura bicolore, grigio-alluminio della zona camera fumo, dei bordi laterali del cinerario e della parte inferiore-anteriore della cabina, è quello del prototipo.
Le iscrizioni, sono quelle caratteristiche della locomotiva dopo il 1947 allorché la parola "Lines" fu tolta dalla originale precedente iscrizione sui lati dei tender.
Lunghezza del modello cm. 44.



1248/3

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. 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.

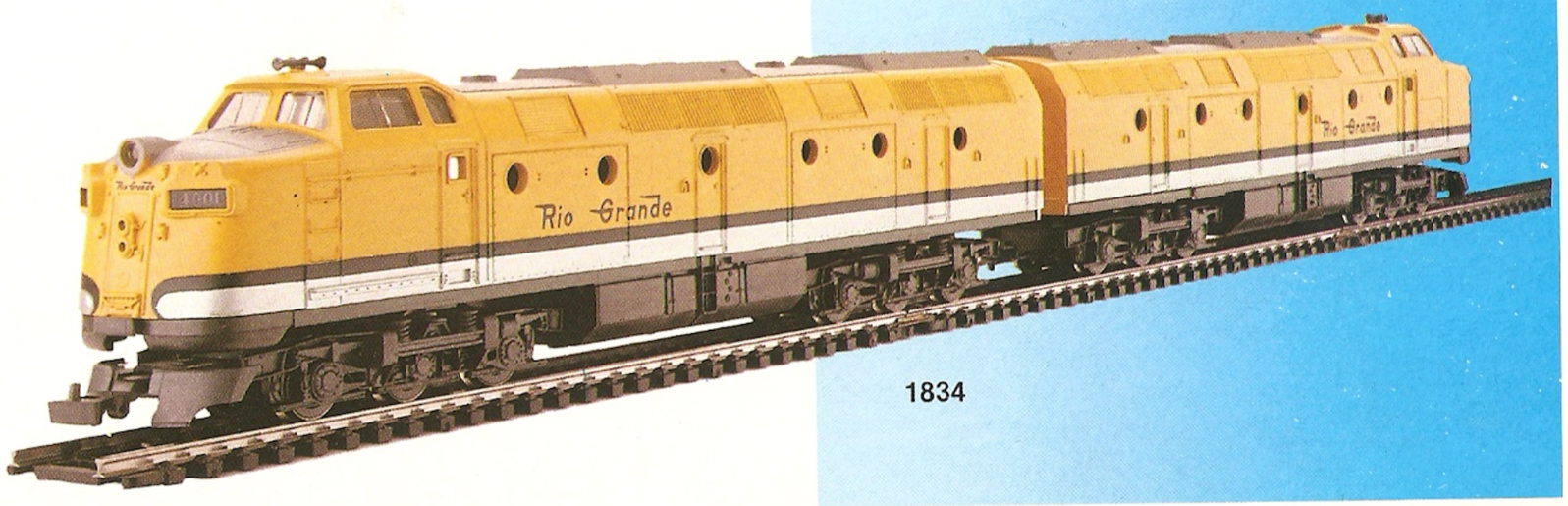
1503

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'

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.



1834

CARRI MERCE

I carri o vagoni merce, dall'inglese "waggon", 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 RIVAROSSI 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.

2085

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

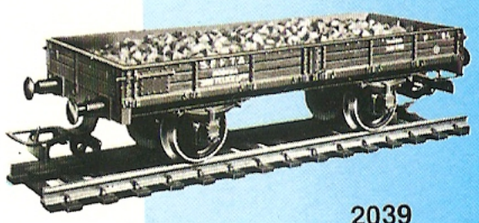
2009
Tipico carro scoperto a sponde alte tipo L impiegato soprattutto per il trasporto di carbone. Lunghezza cm. 11,2.

2009

2003
Carro aperto a sponde alte tipo Ltm 1922 delle F.S., con carico di carbone. Lunghezza cm. 9,4.

2003

2039
Carro aperto a sponde basse tipo P della SEFTA con carico di ghiaia. Dettaglio finissimo in ogni particolare. Lunghezza cm. 9,4.



2039

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.

2083

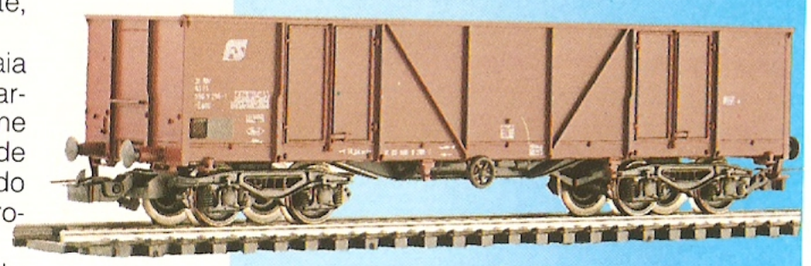
2002
Carro aperto a sponde alte tipo M della Società Veneta. Colorazione e scritte come da prototipo. Lunghezza cm. 9,4.

2002

2041
Carro aperto a sponde alte della SEFTA. Colorazione e scritte originali. Lunghezza cm. 9,4.

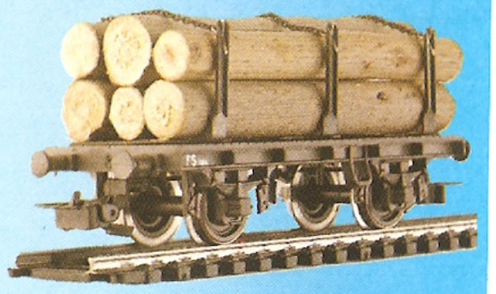
2041

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.
Il prototipo, cui si riferisce, è stato costruito dalla Costamasnaga S.p.A. per conto delle FS. Lunghezza del modello cm. 16,7.



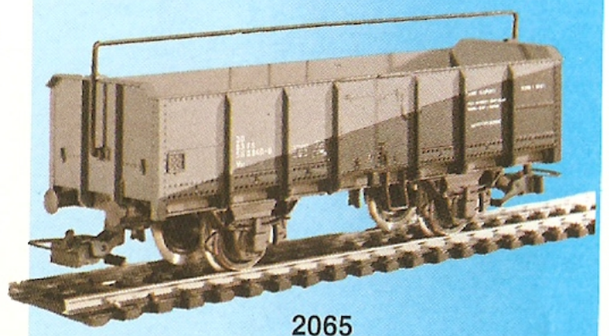
2101

2109
Carro pianale delle F.S. con carico di tronchi. Stanti metallici e catenelle per il fissaggio del carico. Lunghezza cm. 9,4.



2109

2065
Carro per trasporto scorie, serie Vsr delle FS.
Alcuni carri del vecchio tipo L, scoperti a sponde alte, sono stati destinati al trasporto delle scorie e del ceneraccio proveniente dalle locomotive a vapore.
Solitamente questi carri, che stazionano preferibilmente in prossimità dei binari di ricovero delle locomotive, sono verniciati in grigio e nero, con iscrizioni in bianco.
Lunghezza del modello cm. 9,3.

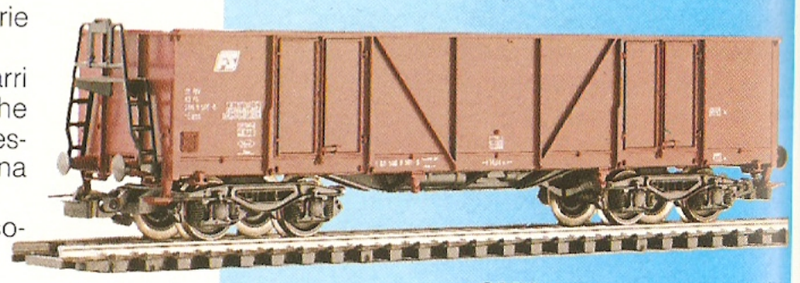


2065

2064
Carro attrezzi F 101 della "Società Emiliana di Ferrovie Tranvie ed Automobili".
Anche sulle linee di una "Ferrovia in concessione" sono necessari, interventi per la manutenzione del binario oppure il soccorso in caso di incidente.
Per questo servizio sono approntati dei carri chiusi in cui sono riposte tutte le attrezzature che potrebbero occorrere nell'emergenza. Il modello propone il prototipo F 101 nel suo caratteristico color grigio con iscrizioni bianche.
Lunghezza del modello cm. 11,2.

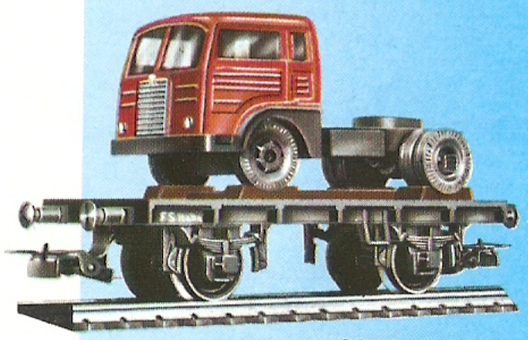
2064

2070
Carro scoperto, con terrazzino, serie Eaos 596 9501 delle FS.
Tra le parecchie centinaia di carri Eaos ve ne sono quasi trecento che dispongono di un terrazzino, accessibile con scalette, situato su di una parete di testa.
Il modello, verniciato in rosso-vagone con iscrizioni bianche, propone il prototipo 596 9501 FS.
Lunghezza del modello cm. 16,7.



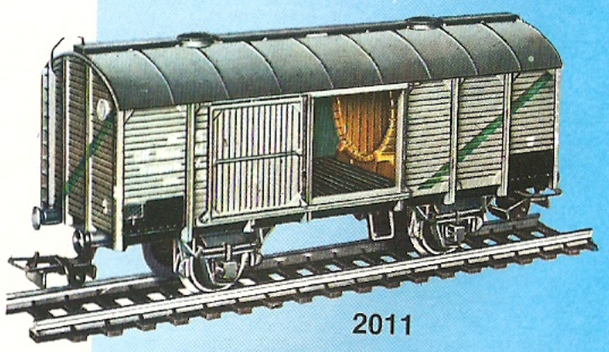
2070

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.



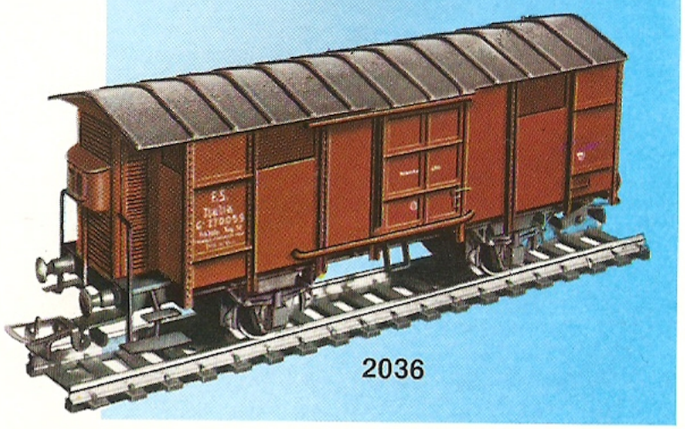
2008

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.



2011

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

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

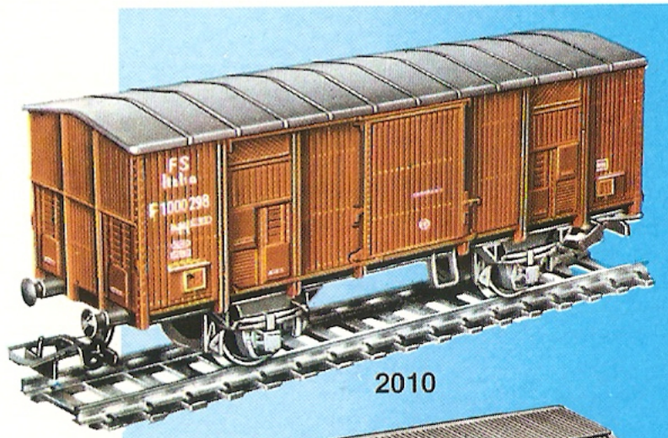
2073
Carro cisterna a 2 assi per il trasporto di carburanti nei colori e nelle scritte della AGIP di Roma. Lunghezza cm. 10.

2073

2106
Carro refrigerante di grande capacità tipo IRS della società MIGROS per il trasporto di derrate alimentari deperibili. La foto dell'originale mostra i due lati con le caratteristiche decorazioni multicolori. Lunghezza cm. 17.

2106

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

2086
Carro refrigerante tipo Hgb delle F.S., nei colori e con il marchio MOTTA. Lunghezza cm. 11,2.

2086

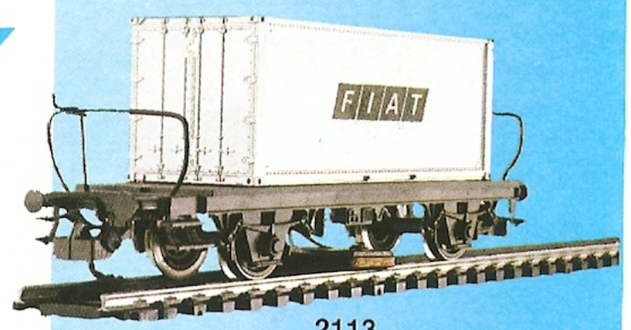
2092
Carro refrigerante tipo Hgm della Interfrigo immatricolato FS. Il carro è adibito al trasporto di derrate alimentari deperibili e, per la loro conservazione, deve essere rifornito di ghiaccio prima ed alle volte anche durante il viaggio di trasferimento.
Il modello ha le iscrizioni caratteristiche disposte secondo il più recente schema.
Lunghezza cm. 13.

2092

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

2034

Carro nettabinari
2113
Carro pianale per trasporto containers. Il modello attrezzato per la pulizia dei binari è completo di un container tipo box da 20 piedi FIAT. 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.



2113

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 cm. 11,5.

2079

2110
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di un container da 20', nei colori e con le scritte originali UNITED STATES LINE. Il container è amovibile.
Lunghezza del modello cm. 11,5.

2110

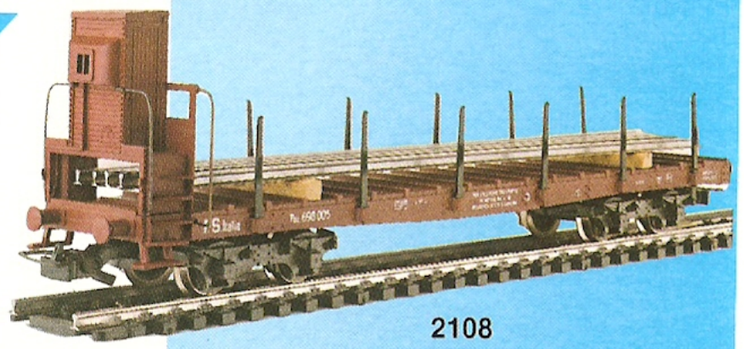
2112
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di container da 20'. Il container nei colori e scritte della EVERGREEN è amovibile. Lunghezza cm. 11,5.

2112

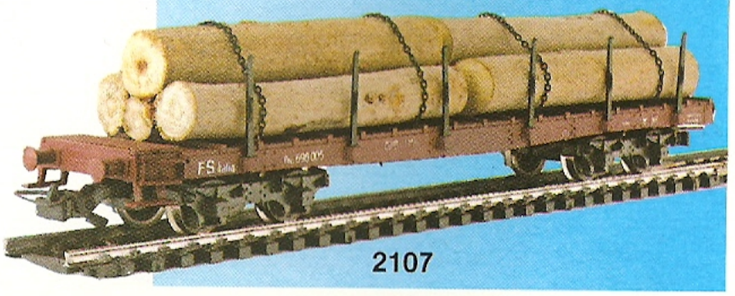
2111
Carro pianale a 2 assi tipo Lbs 50 con carico di un container da 20'. Il container nei colori e scritte della C.P. Ships è amovibile. Lunghezza cm. 11,5.

2111

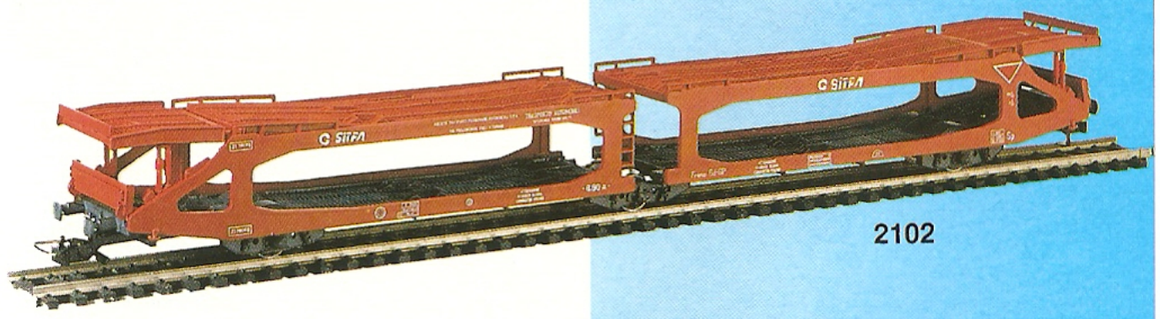
2108
Carro pianale a carrelli con garitta, tipo Poz 1920 delle FS. La garitta sopraelevata permette il trasporto di carichi molto lunghi come rotaie, ecc. completo di carico di rotaie. Lunghezza cm. 18,7.


2108

2107
Carro pianale a carrelli tipo Poz 1920 delle F.S., impiegato precipuamente per il trasporto delle rotaie. Lunghezza cm. 18,7. Completo di carico di legname.

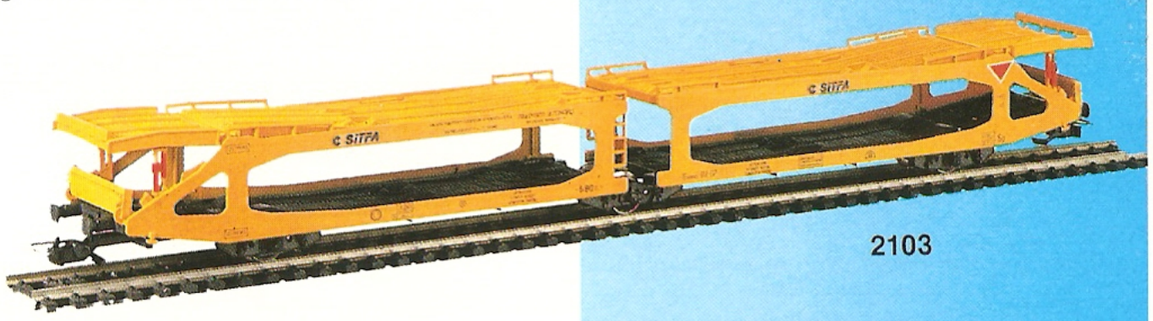

2107

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.



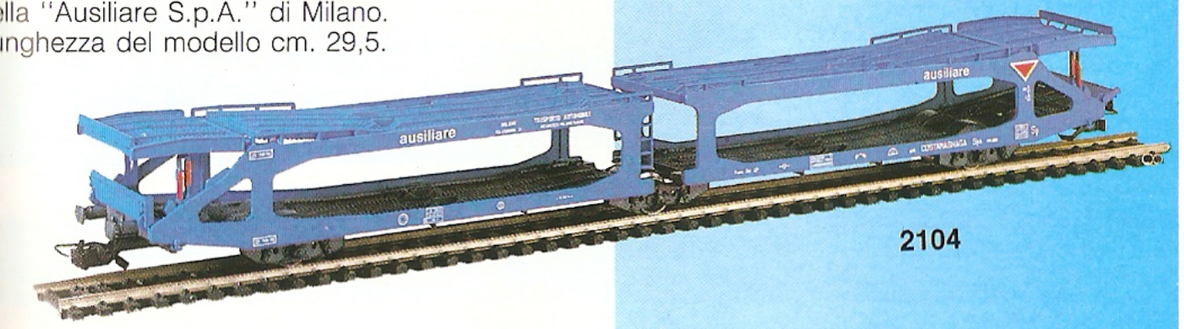
2102

2103
Simile all'articolo 2102 della SITFA ma nel più recente schema di coloritura "arancio" con iscrizioni nere.
Lunghezza del modello cm. 29,5.



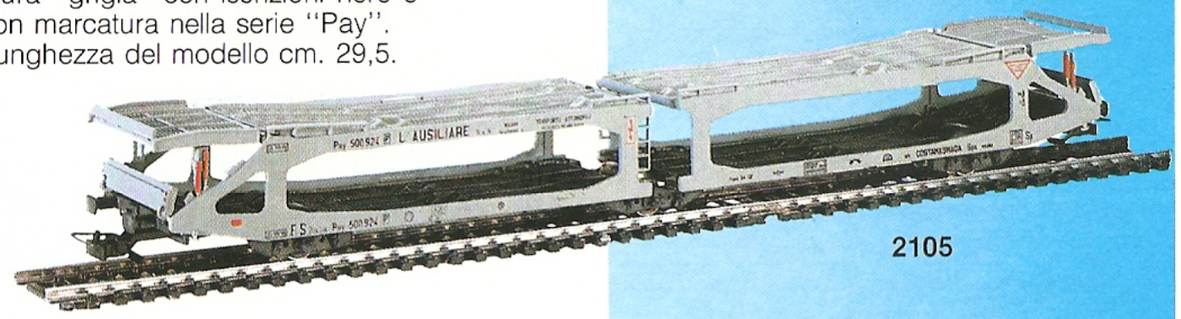
2103

2104
Simile ai precedenti ma nella coloritura "blu" con iscrizioni bianche della "Ausiliare S.p.A." di Milano.
Lunghezza del modello cm. 29,5.



2104

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.



2105

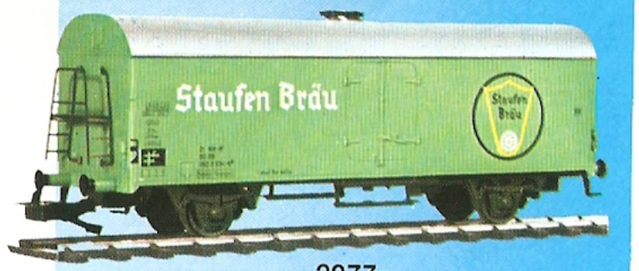
Carri articolati per il trasporto autoveicoli serie "Laekks" immatricolati FS.
Il trasporto degli autoveicoli o comunque di veicoli su ruote gommate, scocche, chassis, trattori, roulottes, carrelli e simili, viene effettuato con carri ferroviari speciali appositamente strutturati. Questo servizio, che 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.

CARRI MERCE TEDESCHI E AUSTRIACI

2078
Carro refrigerante privato immatricolato dalle D.B. È attrezzato per il trasporto della birra "Spatenbräu" di Monaco. Lunghezza cm. 13.

2078

2077
Carro refrigerante privato immatricolato dalle D.B. È attrezzato per il trasporto della birra per conto della "Staufen Bräu". Lunghezza cm. 13.



2077

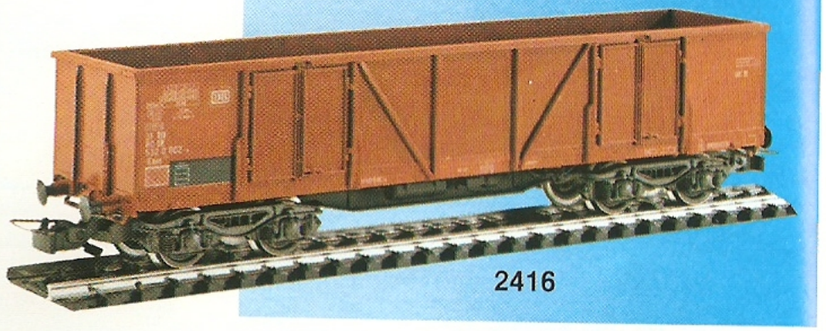
2428
Carro scoperto a sponde alte, serie E delle SNCB. Tipo di carro unificato in uso presso molte Amministrazioni ferroviarie europee ed ammesso al servizio internazionale. Lunghezza cm. 12.

2428

2418
Carro simile all'articolo 2416 ma delle Ferrovie Federali Austriache ÖBB. Lunghezza del modello cm. 16,7.

2418

2416
Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie Eaos della "Deutsche Bundesbahn". Modello riproducente un prototipo della "Deutsche Bundesbahn" nel tradizionale rosso vagone con iscrizione bianche.
Lunghezza del modello cm. 16,7.


2416

CARRI MERCE BELGA

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.

2427

2417
Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie "Eaos" delle Ferrovie Belghe SNCB.
Lunghezza del modello cm. 16,7.

2417

CARRI MERCE FRANCESI

2419
Carro simile all'articolo 2417 ma delle Ferrovie Francesi SNCF.
Lunghezza del modello cm. 16,7.

2419

2437
Carro refrigerante di "super capacità" a carrelli della Interfrigo. 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.
Le scritte sono dell'ultima versione.

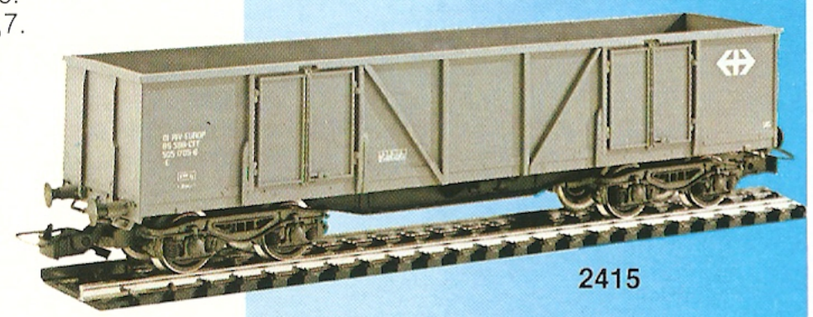
2437

2438
Carro frigorifero a carrelli e motocompressore della INTERFRIGO. Con scritte ultimo tipo.
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.

2438

CARRI MERCE SVIZZERI

2415
Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie Eaos delle "Ferrovie Federali Svizzere" SBB-CFF.
Questo carro di grande capacità segue un progetto costruttivo unificato in sede europea. Le Ferrovie Elvetiche hanno dipinto questi carri in color grigio con iscrizioni in bianco.
Lunghezza del modello cm. 16,7.


2415

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

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.

2432

CARRI MERCE SVEDESI

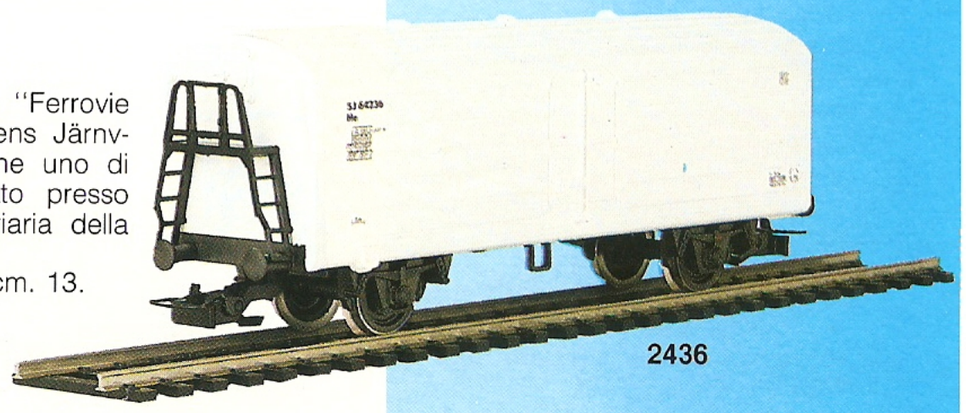
2434
Carro refrigerante delle "Ferrovie Statali Svedesi" - "Statens Järnväger". La "RIMFO" è proprietaria del carro al quale è affidato il compito di trasportare prodotti alimentari deperibili.
Lunghezza cm. 13.

2434

2435
Carro refrigerante delle "Ferrovie Statali Svedesi" - "Statens Järnvägar". È uno dei carri che la "SCAN", che ne è proprietaria, utilizza per trasportare i prodotti che essa commercializza.
Lunghezza cm. 13.

2435

2436
Carro refrigerante delle "Ferrovie Statali Svedesi" - "Statens Järnvägar". Il prodello propone uno di questi carri immatricolato presso l'Amministrazione Ferroviaria della Svezia.
Lunghezza del modello cm. 13.


2436

2429
Carro refrigerante privato immatricolato dalle S.J. È attrezzato per il trasporto di derrate alimentari surgelate per conto della FINDUS. Lunghezza cm. 13.

2429

2087
Carro refrigerante privato immatricolato dalle SBB-CFF-FFS. È attrezzato per il trasporto della birra per conto della "ANKER BIER A.G." di Fallingsdorf. Lunghezza cm. 13.

2087

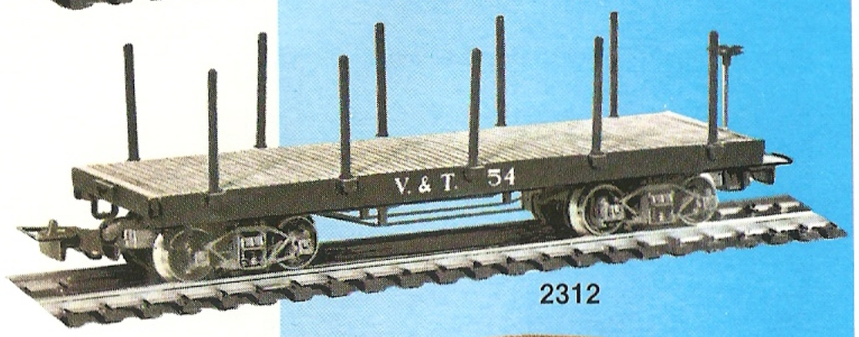
Il trasporto delle derrate alimentari impone l'impiego di speciali carri ferroviari con pareti termicamente isolate. Ad ogni estremità della cassa è collocato uno scomparto per contenere le colonne di ghiaccio per la refrigerazione.
Il ghiaccio viene caricato da una botola cui è possibile accedere tramite scalette facenti capo ad una piattaforma.

CARRI MERCE AMERICANI

2310
Carro coperto tipo Box della "Missouri & Pacific". In colore rosso con tetto e porte nere. Lunghezza cm. 14.

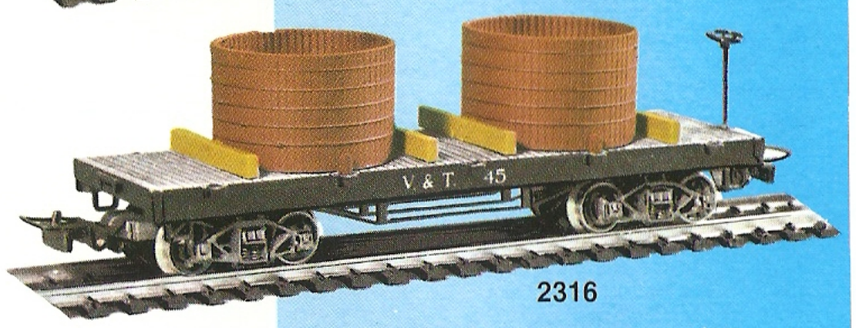
2310

2312
Carro pianale tipo Fiat della "Virginia & Truckee". In colore nero con scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



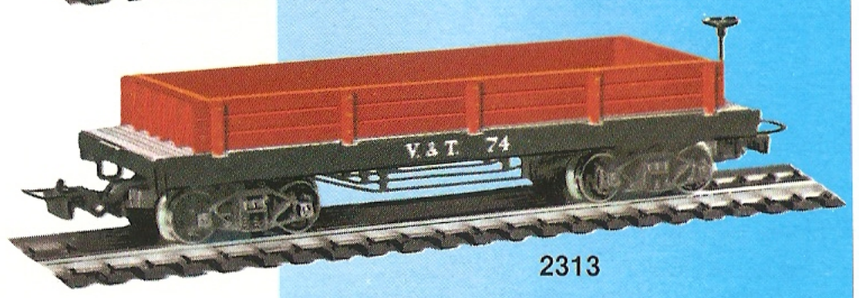
2312

2316
Carro con due serbatoi tipo Tank della Compagnia "Virginia & Truckee". Pianale nero con serbatoi rossi, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



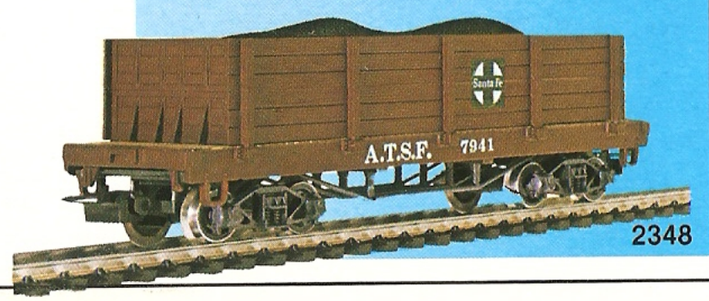
2316

2313
Carro aperto con sponde basse tipo Gondola della "Virginia & Truckee". Pianale nero con sponde rosse, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



2313

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



2348

2311
Carro coperto tipo Box della "California Fast Freight Line". In colore giallo con tetto nero, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.

2311

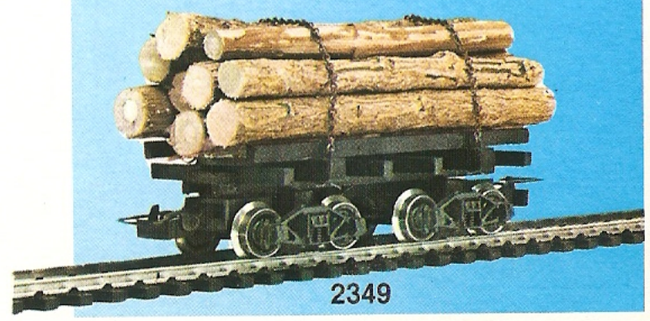
2314
Vagone di coda tipo Caboose della "Virginia & Truckee". In colore rosso con scritte bianche. Lunghezza cm. 9,7.

2314

2347
Carro coperto tipo Box della "Illinois River Packet Company".
È un tipico carro ferroviario "old time" dalla caratteristica struttura in legno. Il modello ha le portiere scorrevoli ed è verniciato in verde e nero con le iscrizioni originali in bianco. Lunghezza cm. 14.

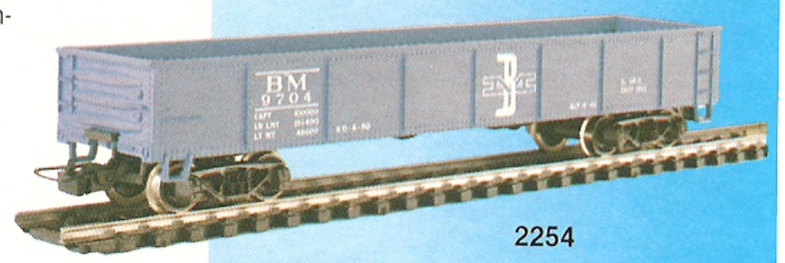
2347

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. Il modello è lungo cm. 11.



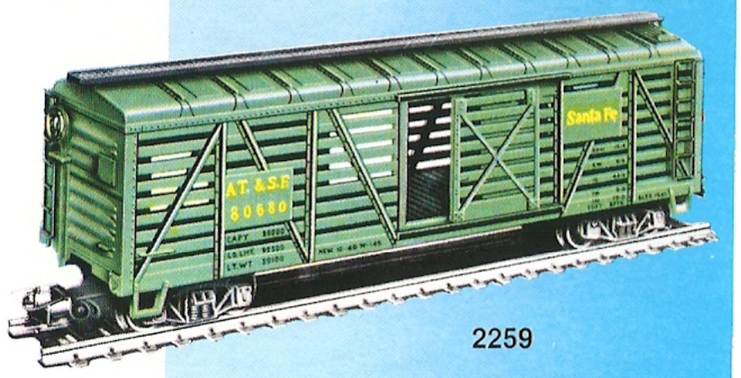
2349

2254
Gondola "Boston & Maine". Lunghezza cm. 14,7.



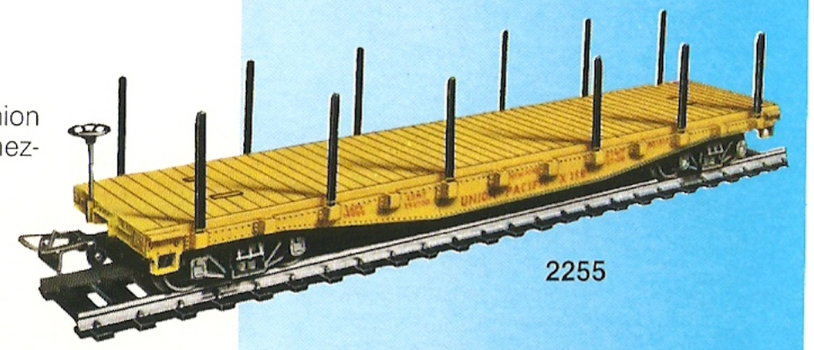
2254

2259
Carro coperto tipo Stock della "Santa Fé". Usato per il trasporto del bestiame. Lunghezza cm. 14,9.



2259

2255
Carro pianale tipo Fiat della "Union Pacific", stanti smontabili. Lunghezza cm. 15,4.


2255

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

2307

2239
Carro coperto tipo Box "Canadian National". Lunghezza centimetri 14,9.

2239

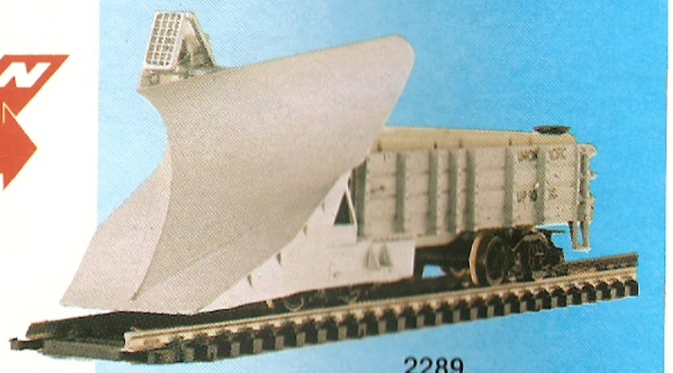
2215
Carro "reefer" della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé" nei colori arancio e nero con iscrizioni in nero e bianco. Carrelli tipo "Bettendorf". Lunghezza del modello cm. 14,9.

2215

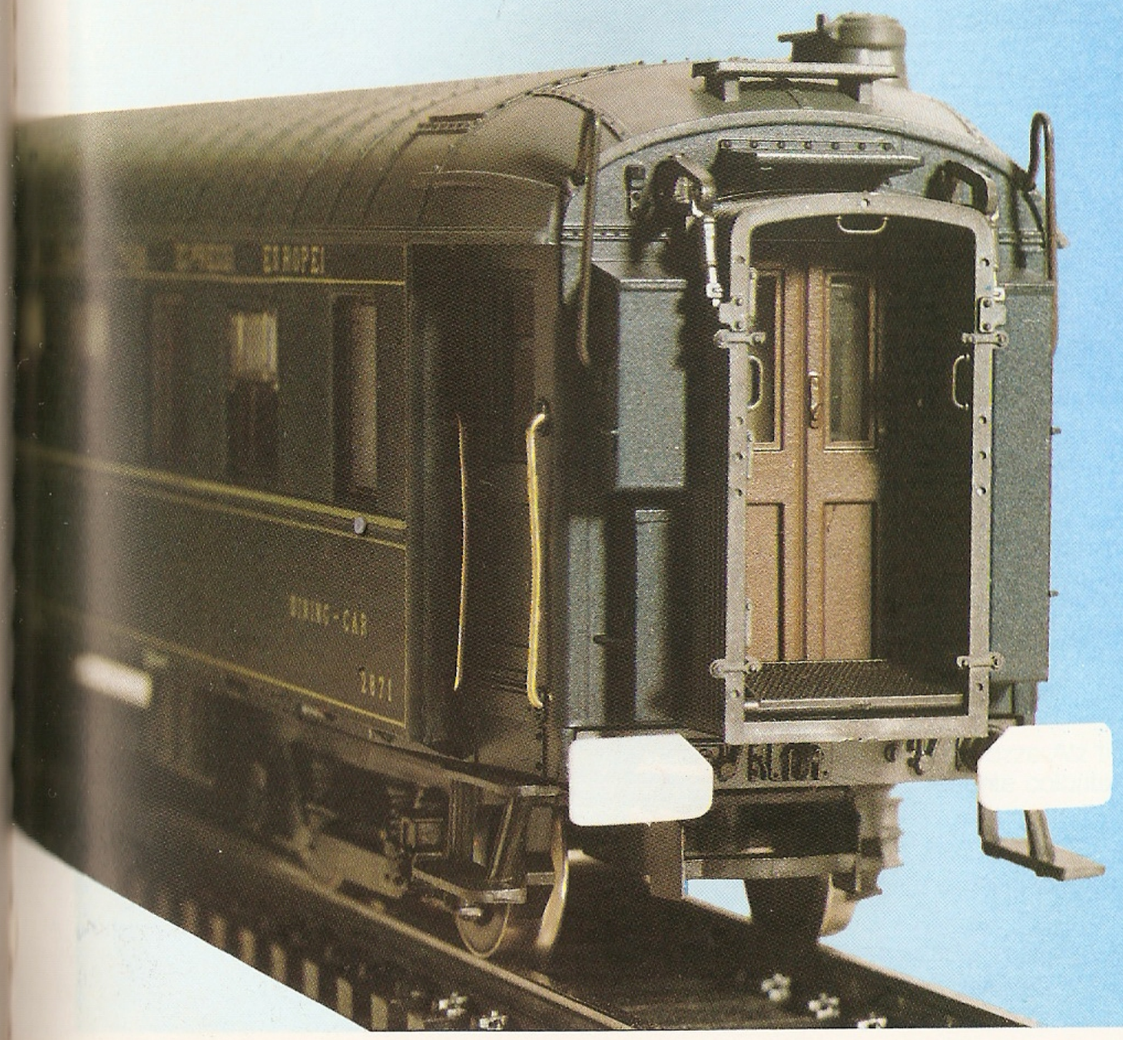
2306
Carro tramoggia americano, tipo "Hopper". Colori e scritte originali della "SOO Line". Lunghezza cm. 14,9.

2306

2289
Carro spazzaneve americano, a vomero, nei colori della compagnia ferroviaria "Union Pacific". Lunghezza cm. 14,2.


2289

CARROZZE



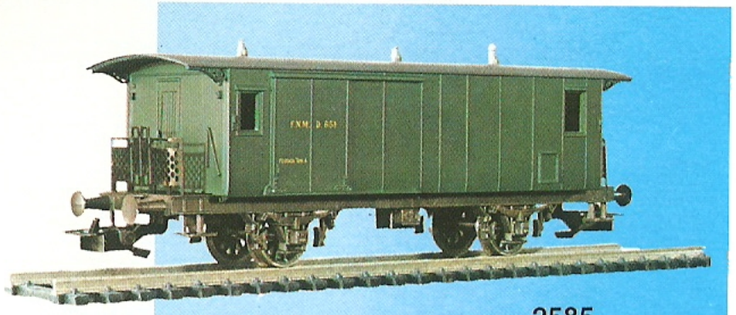
Oggi nel linguaggio comune, quando diciamo pullman intendiamo per lo più un'autocorriera di solito usata per i lunghi percorsi e viaggi turistici, senza pensare chè Pullman è il nome dell'uomo che nel 1858 costruì negli Stati Uniti le prime vetture passeggeri con delle vere comodità. Sempre dovuta a 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!

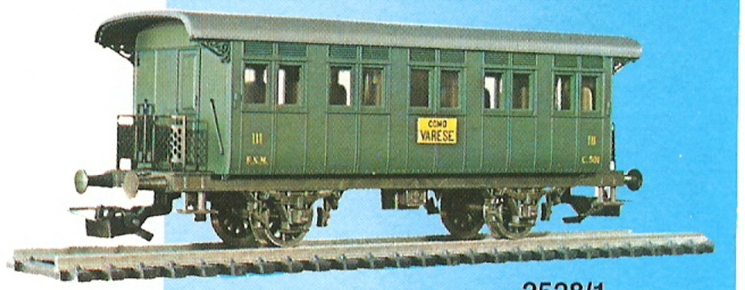
CARROZZE ITALIANE

2585
Carrozza bagagliaio, a due assi, serie D 651 delle Ferrovie Nord Milano.
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.



2585

2528/1
Carrozza passeggeri, a due assi, serie C 501 delle Ferrovie Nord Milano.
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 iscrizione in giallo. Lunghezza del modello cm. 13,8.

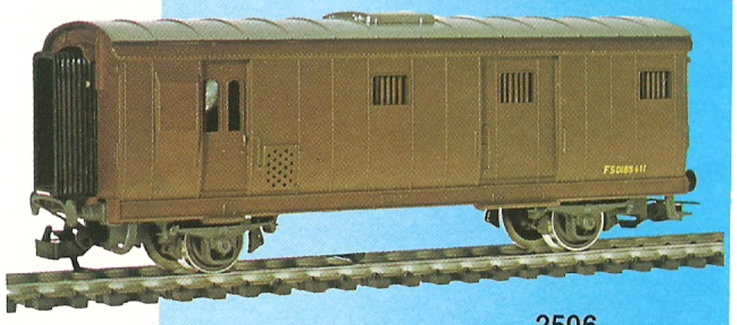


2528/1

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.

2563

2506
Bagagliaio a due assi tipo Di delle F.S. Lunghezza cm. 13,8.



2506

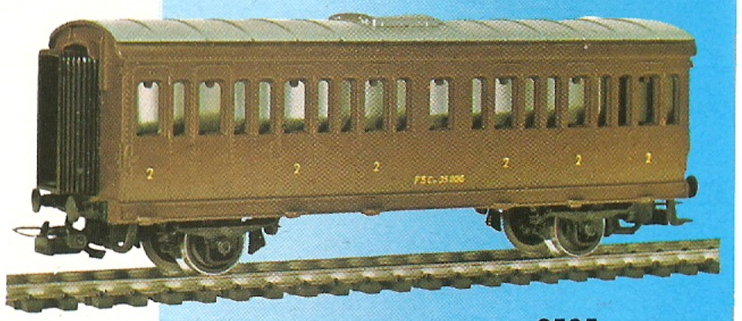
2529/1
Carrozza mista bagagliaio/posta-passeggeri, a due assi, serie CD 601 delle Ferrovie Nord Milano.
Le caratteristiche del modello sono le stesse del 2528/1. Lunghezza del modello cm. 13,8.

2529/1

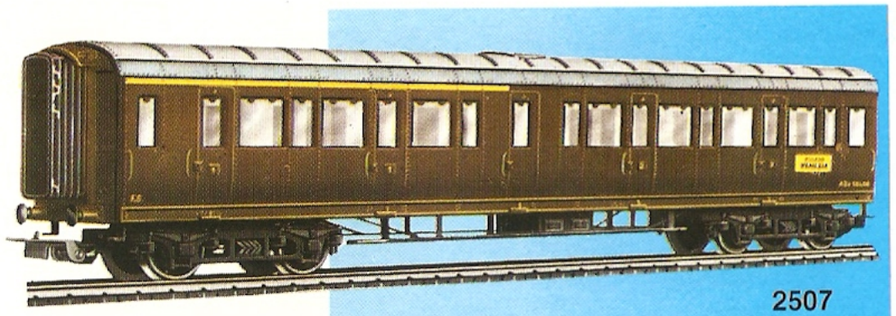
2584
Carrozza passeggeri, a due assi, serie C 351 delle Ferrovie Nord Milano.
Il modello, finemente dettagliato, è presentato nei colori originali verde, tetto grigio ed iscrizioni gialle. Si fanno notare le balaustrine finemente traforate sulle piattaforme d'estremità, le ruote a razze di disegno originale e gli scarichi per le lampade situati sul tetto. Lunghezza del modello cm. 13,8.

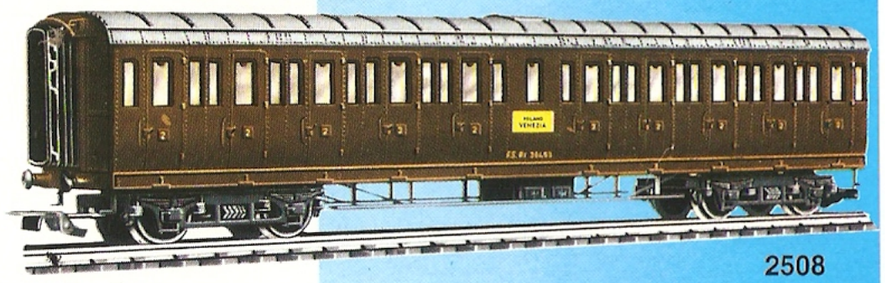
2584

2505
Carrozza a due assi tipo Ciy delle FS
Lunghezza cm. 13,8



2505

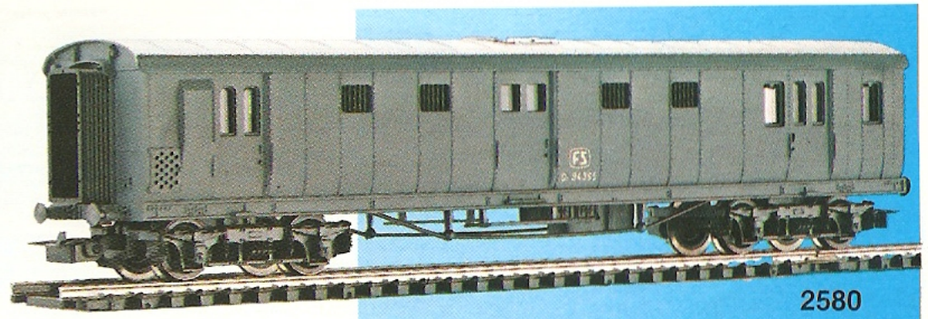


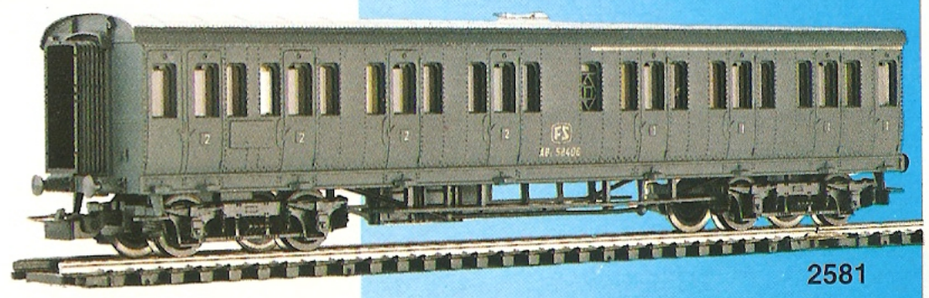


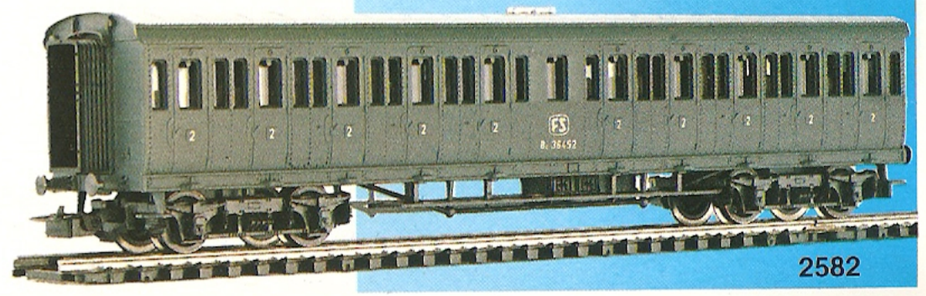
2507
Carrozza mista di 1ª e 2ª classe, serie ABz FS.
Questo tipo di carrozza, proveniente dalla declassazione di precedenti carrozze Alz tipo 1910 è montato su carrelli tipo AA. FS. Il modello è corredato di arredamento interno ed ha una lunghezza di cm. 22.

2508
Carrozza di 2ª classe, serie Bz FS.
Il tipo di carrozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz (3ª classe) tipo 1928. I carrelli, tipici dell'epoca, sono del tipo AA FS. Il modello, comprendente l'arredamento interno, ha la lunghezza di cm. 22.

2509
Bagagliaio-Posta, serie DUz tipo 1907 (anno di costruzione) delle FS
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.







2580
Bagagliaio serie Dz 94 365 delle FS.
Sono trascorsi parecchi anni dalla costruzione di questi veicoli, gli esemplari superstiti, 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.

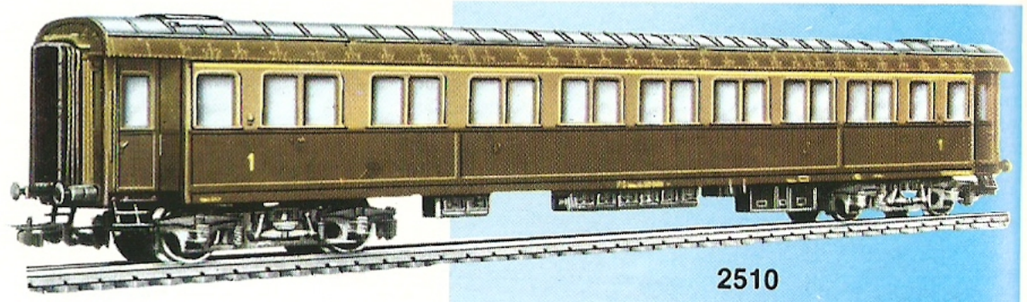
2581
Carrozza mista di 1ª e 2ª classe serie ABz 58406 delle FS.
Questo tipo di carrozza, proveniente dalla declassazione di precedenti carrozze Alz tipo 1910. Il modello è corredato di arredamento interno ed è presentato nella più recente coloritura adottata dalle FS.
Lunghezza del modello cm. 22.

2582
Carrozza di 2ª classe serie Bz 36452 delle FS.
Il tipo di carozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz tipo 1928. Il modello, comprendente l'arredamento interno, è presentato nella più recente coloritura adottata dalle FS.
Lunghezza del modello cm. 22.

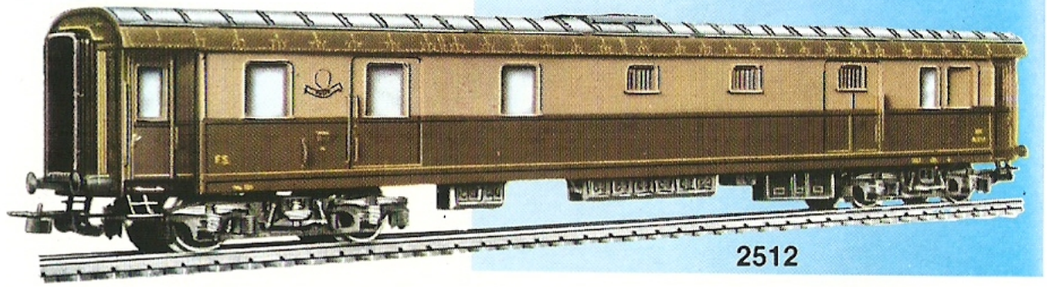
2510
Carrozza di 1ª classe serie Az 52008 FS (anno di costruzione 1937). Questo tipo di carrozza, classico esempio di vettura di lusso negli anni '30, proviene dalla precedente serie ABz (mista di 1ª e di 2ª classe) modificata e riclassificata nel luglio del 1956. Il modello nei colori originali del 1956 è completo di arredamento interno ed ha una lunghezza di cm. 27.

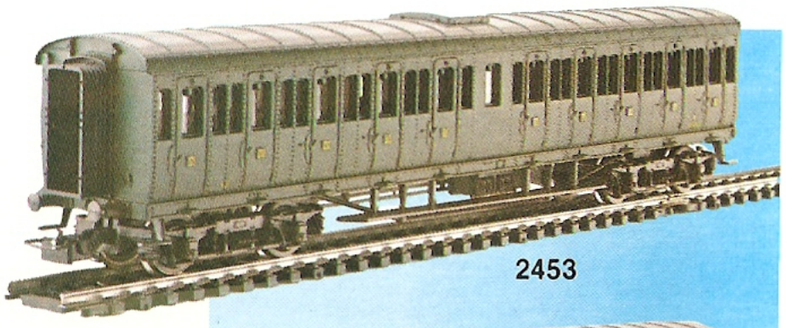
2511
Carrozza di 2ª classe, serie Bz 31052 FS (anno di costruzione 1931). Con l'eliminazione della 3ª classe tutte le vetture appartenenti a quella serie Cz vennero classificate come Bz. Carrelli tipo 31. Il modello, corredato di arredamento interno, è proposto nei colori originali ed è lungo cm. 27.

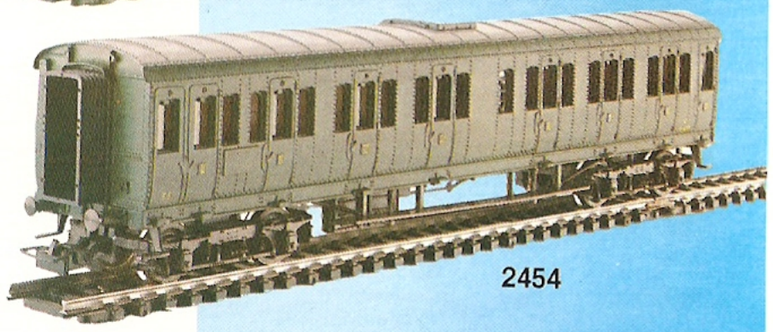
2512
Bagagliaio-Posta, serie DUz 95.000 F.S.
Nel 1934 vennero ordinati complessivamente 29 vagoni di questo tipo da porre in servizio nei treni rapidi e direttissimi sulle principali linee della rete. Il modello, nei colori originali, ha una lunghezza di cm. 27.


2510

2511


2512


2453

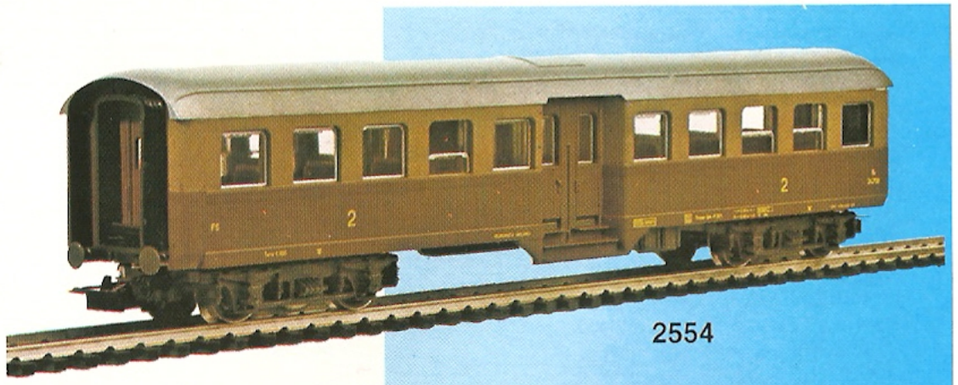

2454

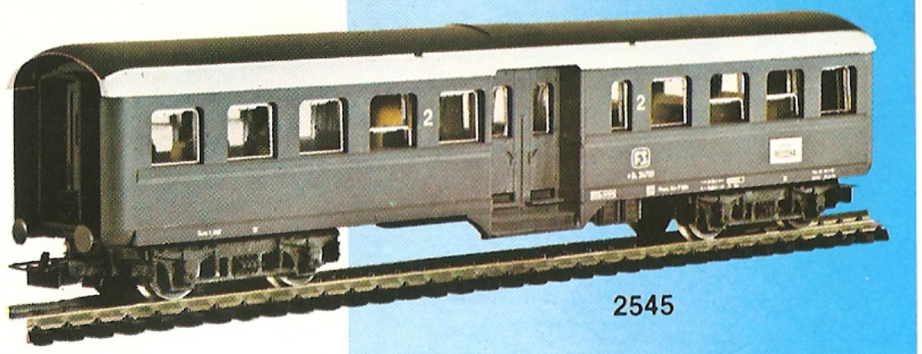
2455

2453
Carrozze di 3ª classe Clz 36225 FS nella colorazione verde-vagone grigio e nero d'origine, durata fino agli anni Trenta.

2454
Carrozza mista di prima e seconda classe serie ABlz 58402 FS della stessa epoca della precedente.

2455
Bagagliaio postale serie DUlz 94210 nella finitura della carrozze precedenti.





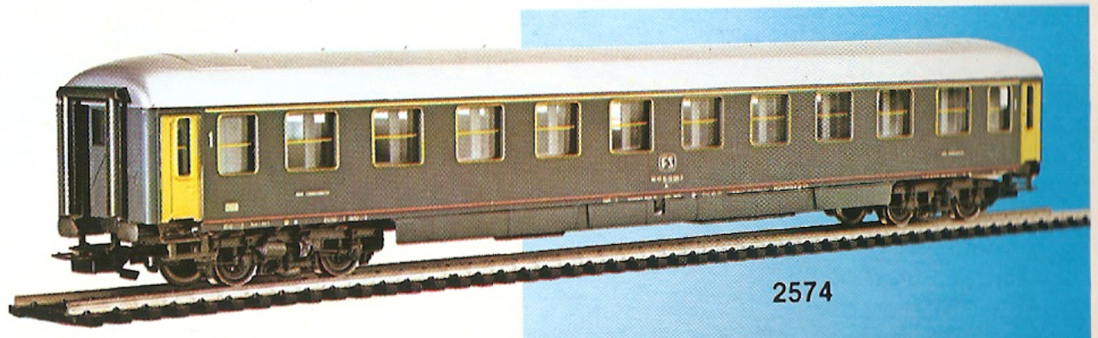
2554
Carrozza italiana di 2ª classe delle Ferrovie dello Stato completa di arredamento interno. Riproduzione del prototipo serie BZ 34708 nei colori bruno isabella d'origine. Lunghezza cm. 22.

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.

Tutte le carrozze a carrelli possono essere illuminate con il sistema a luminosità costante D.I.C. art. M 4913 o M 4916.

2574
Carrozza passeggeri italiana di 1ª Classe di tipo unificato serie Azx delle FS.
Le apparecchiature sottocassa sono esternamente protette da carenature laterali longitudinali.
Queste moderne vetture, entrano nella composizione dei treni espressi e rapidi in servizio nazionale ed internazionale a lunga percorrenza; sono infatti ammesse a velocità di 180 Km. orari. Il modello, nei caratteristici colori, è completo di arredamento interno ed è montato su carrelli del tipo Minden Deutz. Lunghezza cm. 30.

2575
Carrozza passeggeri italiana di 2ª Classe di tipo unificato serie Bzx delle FS.
Sulle relazioni nazionali ed internazionali con treni espressi e rapidi, vengono inserite, in composizione, carrozze unificate munite di aria condizionata abilitate alla velocità di 180 Km. orari. Le apparecchiature sottocassa sono protette esternamente da coperture carenate che conferiscono alle vetture una linea moderna ed esteticamente valida.
Il modello propone una vettura unificata di questo tipo nei caratteristici colori ed è completo di arredamento interno e di carrelli "Minden Deutz". Lunghezza cm. 30.



2543
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.
Avvalendosi delle esperienze acquisite nelle precedenti forniture e delle migliorie che la tecnica suggeriva, si ottennero veicoli sempre più confortevoli. Venne introdotto, tra l'altro, un sistema di climatizzazione interno.
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 dal nuovo schema di coloritura delle FS.
Lunghezza del modello cm. 30.

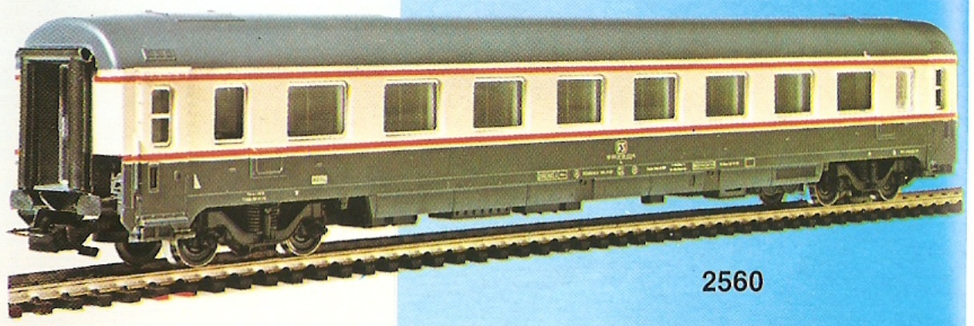
2544
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS.
Modello con caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 2543 ma nella versione di 2ª classe.
Lunghezza cm. 30.

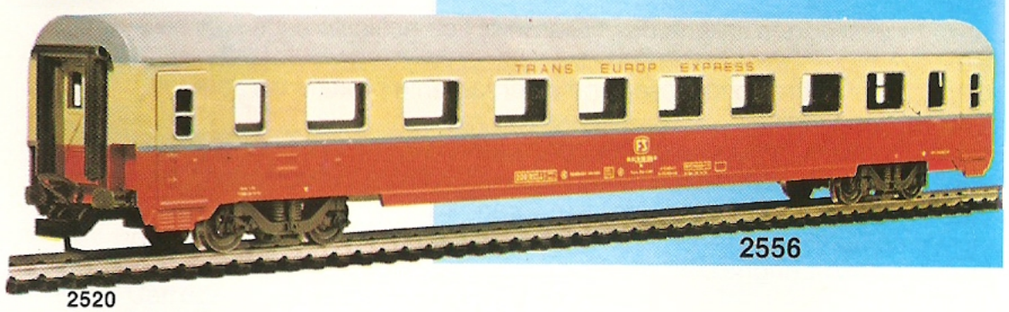
2560
Carrozza passeggeri di 1ª classe "gran conforto" per treni "Bandiera". Riproduzione del prototipo AZ FS nei colori originali grigio ardesia, avorio e rosso. Il modello, completo di arredamento interno, è corredato dai carrelli per alta velocità. Lunghezza cm. 29,5.

2556
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.

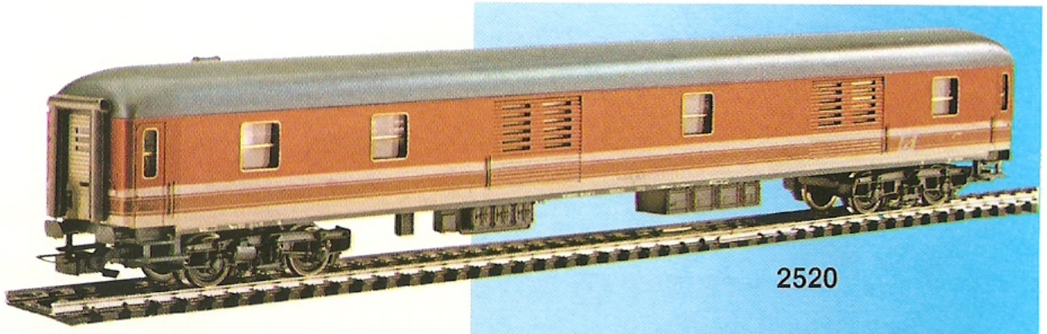
2543

2544

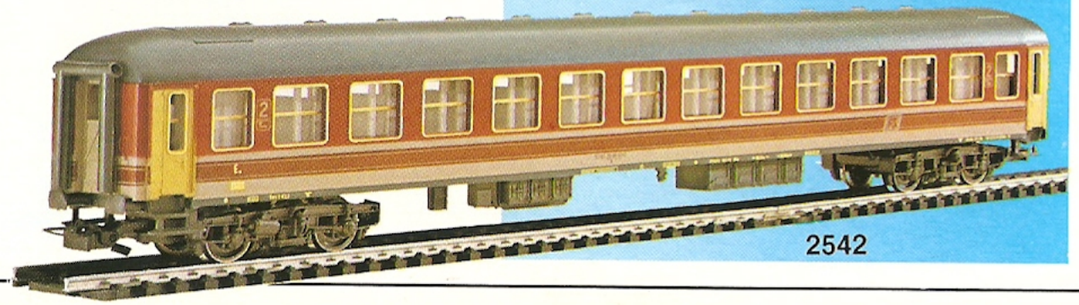

2560



2556


2520

2541


2542

2520
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 verniciati con tali colori. Il modello propone uno di questi veicoli. Lunghezza del modello cm. 30.

2541
Carrozza passeggeri italiana, serie A, di 1ª classe, del tipo unificato UIC-X delle FS.
Recentemente è stato definito un nuovo schema di coloritura per le nuove carrozze UIC-X: "grigio beige e rosso fegato" con imperiale e carenature, ove questi esistano in "grigio antracite".
Il modello 2541 propone un prototipo di 1ª classe riverniciato secondo il nuovo schema. Esso è completo di allestimento interno, utilizza carrelli Minden Deutz ed ha una lunghezza di cm. 30.

2542
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS.
Modello con caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 2541 ma nella versione di 2ª classe.

CARROZZE TEDESCHE E INGLESI

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

2918

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

2917

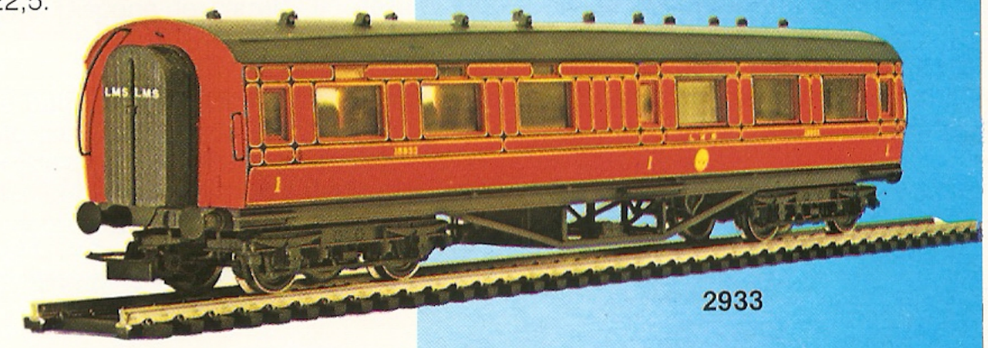
2915
Bagagliaio per treni rapidi e diretti serie Düm delle D.B. I carrelli sono del tipo Minden Deutz 50. Colori e scritte originali. Lunghezza cm. 30.

2915

2921
Carrozza mista 2ª classe - buffet, tipo BR buüm delle D.B. 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 2ª classe e bar-ristorante con cucina-bar e tavolini per le consumazioni. Lunghezza cm. 30.

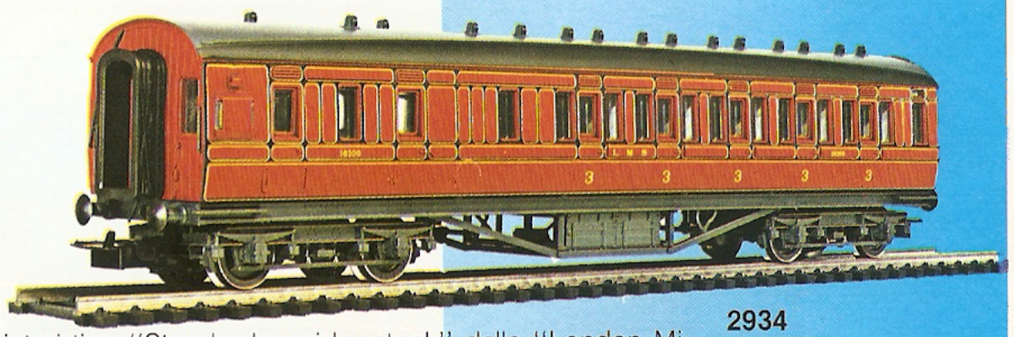
2921

2933
Carrozza di 1ª classe con scompartimenti e salone della "London Midland & Scottish Railway", n. di servizio 15933.
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.



2933

2934
Carrozza passeggeri tipo "Brake Third corridor" 16100 della "London Midland and Scottish Railway".
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.



2934

2935
Carrozza viaggiatori tipo "Standard corridor stock" della "London Midland and Scottish Railway" n° di servizio 14250.
Trattasi della tipica carrozza di 3ª classe che entrava nella composizione del treno "Royal Scott".
Il modello completo di allestimento interno, ha una lunghezza di cm. 22,5.

2935

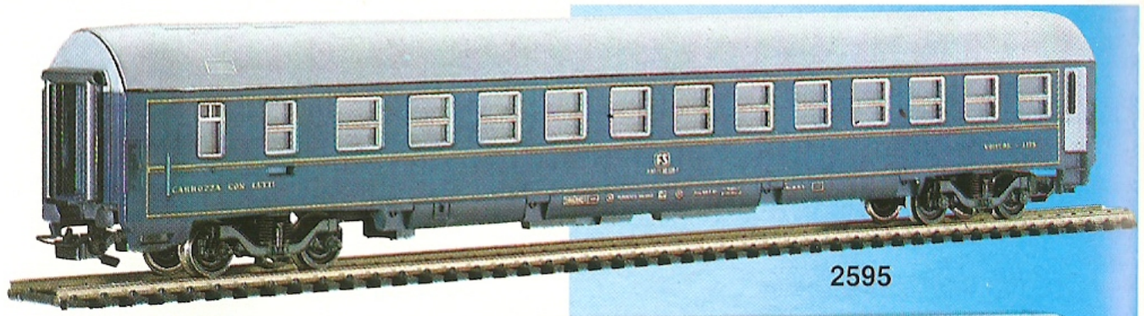
CARROZZE LETTO ITALIANE E FRANCESI

2595
Carrozza con letti tipo Mu WLABm delle FS.
Lunghezza del modello cm. 30

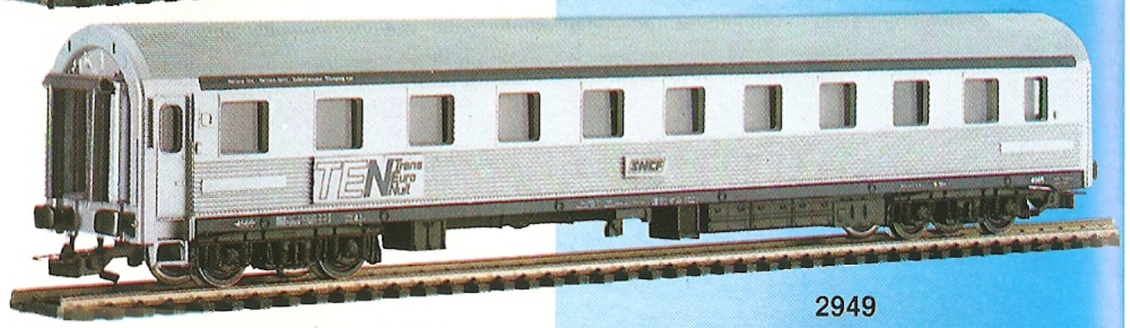
2949
Carrozza con letti P 7187 75 40701-5/ex CIWL 4576) immatricolata SNCF.
Lunghezza del modello cm. 27,8.

2513
Carrozza con letti tipo P delle C.I.W.L. con scompartimenti singoli.
Lunghezza cm. 27,8.

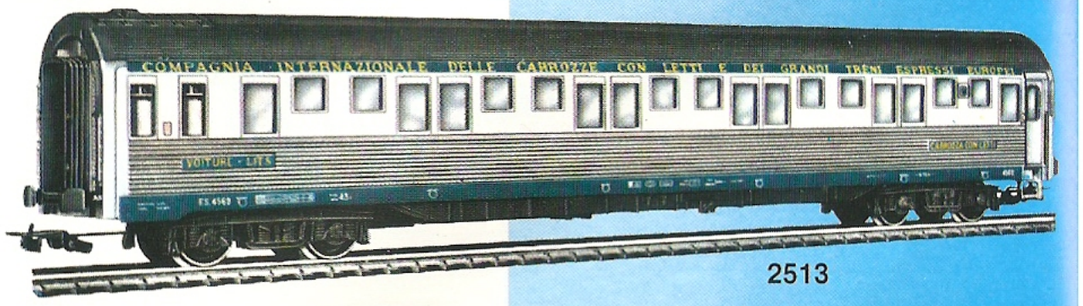
2517
Carrozza con letti serie M, riprodotta dal più recente tipo della C.I.W.L.
Lunghezza cm. 30.



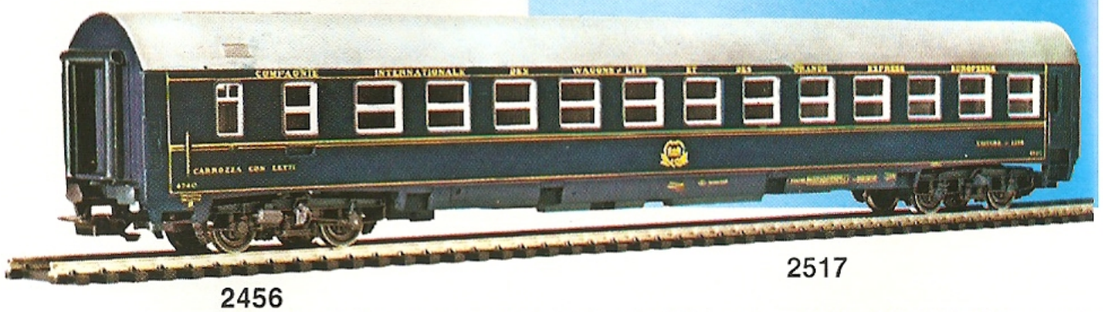
2595



2949



2513



2517

2456
2573
2596

2456
Modello della carrozza con letti serie MU, noleggiata dalle FS all'Agenzia di viaggi RAILTOUR.
Lunghezza del modello: cm. 30.

2573
Carrozza con letti «TEN» - «Trans Euro Notte» delle FS.
Lunghezza cm. 30.

2596
Carrozza con letti tipo P 6183 75 41764-8 (ex CIWL 4566) immat. FS.
Il modello completo di allestimento interno riproduce il prototipo FS.
Lunghezza del modello cm. 27,8.

CARROZZE CIWL ANNI 30

2587

2565

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.
Il furgone 1269 appartiene alla serie di veicoli dal 1263 ed il 1276 che entrarono in servizio tra la fine del 1928 ed il 1929. 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.

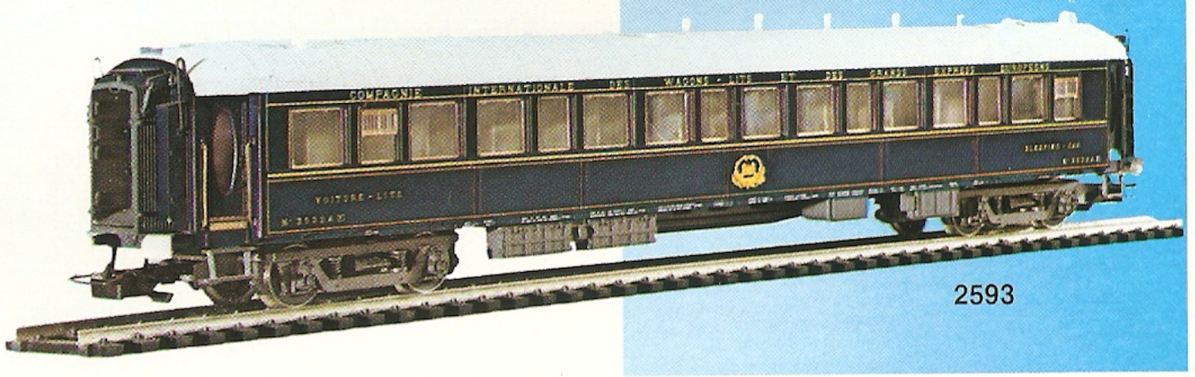
2565
Carrozza o furgone bagagliaio N. 1263 della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto".
Il prototipo prescelto per la riproduzione venne costruito nel 1929 dalla "Metropolitan Carriage & Vagon Co. Ltd" di Saltley, Birmingham.
Il modello, nella coloritura e con le iscrizioni degli anni in cui esso 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.

Le carrozze possono essere illuminate con gli art. M 4913 o M 1916

2578
Carrozza o furgone bagagliaio N. 1270 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.
Il prototipo prescelto per la riproduzione, particolarmente utilizzato per il servizio del "Simplon Orient Express", venne costruito nel 1929.
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.

2593
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. Dieci carrozza, la N° 3532 A è una di queste, furono decorate internamente da Nelson, famoso arredatore. 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 è stata riportata allo stato d'origine del 1929 sia per l'arredamento interno come la coloritura e le decorazioni esterne. Ora è definitivamente esposta al "Musée Francais du Chemin de Fer" a Mulhouse nella Francia sud orientale.
Il modello, riproduzione del prototipo nello stato originale, è dotato di arredamento interno con 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.

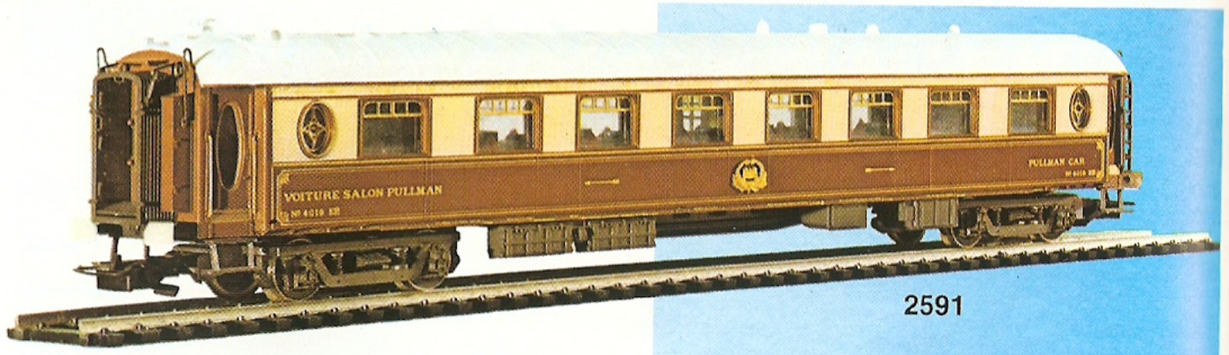
2578



2593

2591
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 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 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.
Ritirata dal servizio nel 1975 essa venne inviata alle Officine CIWL di Saint Denis per essere restaurata allo stato d'origine e collocata al "Musée Francais du Chemin de Fer" a Mulhouse.
Il modello è la fedelissima riproduzione del prototipo nel suo stato originale.
L'arredamento interno è curato nei minimi dettagli. 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.

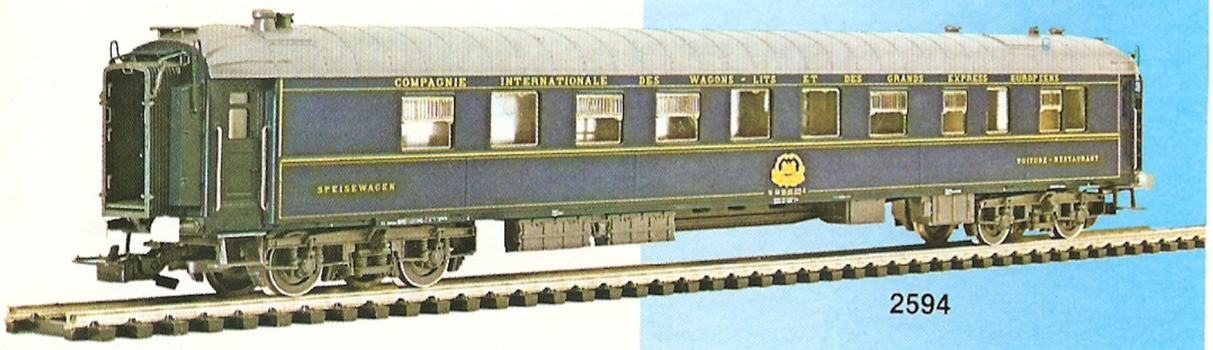
2592
Carrozza "Pullman" di 1ª Classe n° 4029 della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto". Il prototipo, fa parte del primo gruppo di carrozze "salone" tipo "Flèche d'Or".
A partire dal 1932, con l'introduzione di carrozze Pullman di 2ª classe, colorate di blu e avorio, nella composizione del "Flèche d'Or", si pensò di adeguare le 4001 fino al 4030 a questa nuova colorazione. Il prototipo 4029 seguì queste disposizioni e, nel 1934, divenne blu e avorio.
Il modello della 4029 riproduce il prototipo nella sua versione bicolore blu e avorio del 1934 con le iscrizioni originali di allora. L'allestimento interno di gran lusso è corredato dalle piccole "abatjour" caratteristiche. I carrelli sono quelli originali di tipo "P" della Wagon Lits. Il modello è lungo cm. 27.



2591

2592

2590

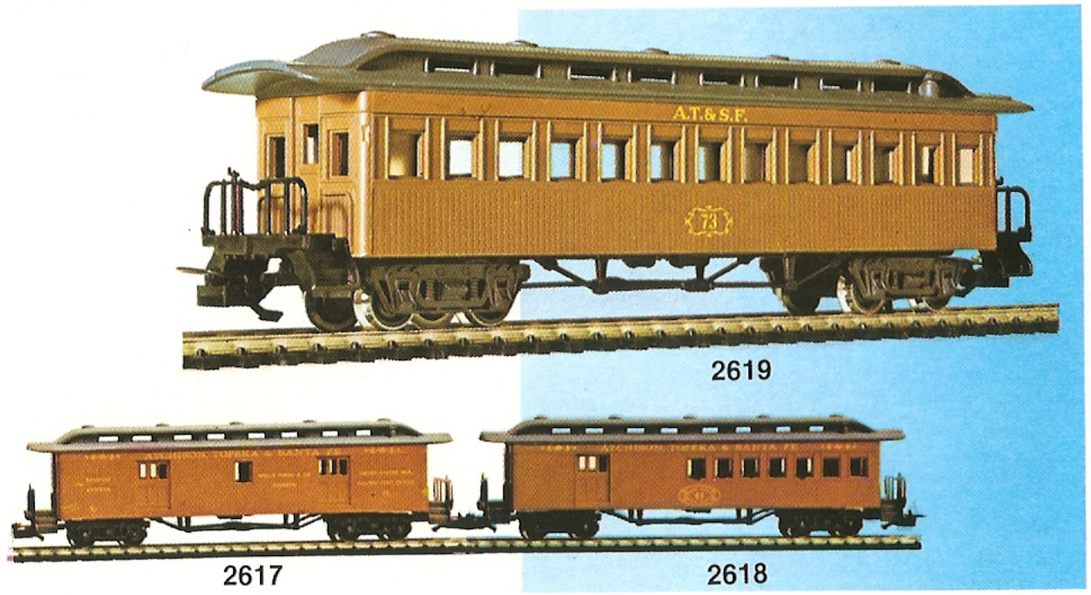


2594

2590
Carrozza ristorante della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto" N° 2871.
Costruita nel 1926 dalla "The Birmingham Railway Carriage and Wagon Co." Smethwick, Birmingham questa tipica carrozza venne posta in servizio con il treno "Simplon Orient Express".
L'allestimento interno prevede: tre sale da pranzo rispettivamente di 8, 24, 24 posti, 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 riproduzione del prototipo nel suo stato originale, può essere corredato di illuminazione interna sistema "DIC". L'arredamento interno è curato nei minimi dettagli. I carrelli sono del tipo "P" W.L. Lunghezza del modello cm. 27.

2594
Carrozza ristorante della "Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto" n° 2971.
Al prototipo, 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 "Minden Deutz". Per adeguare inoltre il mezzo alle allora recenti disposizioni di codificazione emanate dalla U.I.C. la marcatura unificata divenne 51 66 08 80023-6 ma il numero d'origine non venne tolto; infatti esso rimase "cancellato da un tratto" sulla targa RIC. È 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.

CARROZZE AMERICANE D'EPOCA



2619

2617

2618

2619
Carrozza passeggeri "Coach" della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé". Il modello è completo di arredamento interno ed è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.

2617
Carrozza come la 2992 ma nei colori della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé".

2618
Carrozza come la 2993 ma nei colori della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé".

2992

2994

2993

2998

2992
Vagone bagagliaio "Baggage car" della compagnia "Virginia & Truckee". Carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.

2994
Carrozza come la 2619 ma nei colori della Compagnia "Virginia & Truckee".

2993
Carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combination car" della compagnia "Virginia & Truckee". Il modello, completo di arredamento interno, è montato su carrelli tipo Commonwealth. Lunghezza cm. 16,5.

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.

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.

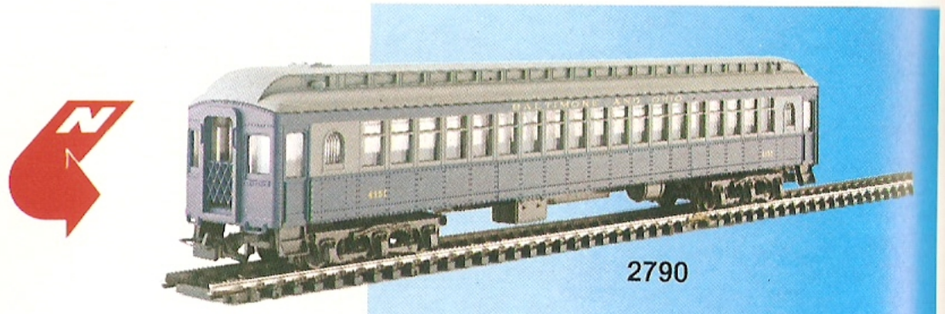
CARROZZE AMERICANE ANNI 20

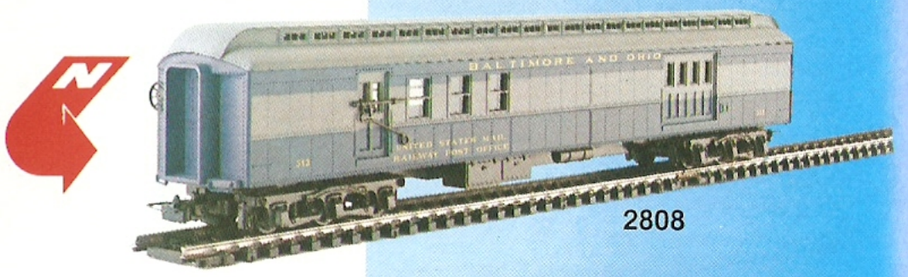
2790
Carrozza passeggeri "Coach" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 26,2.

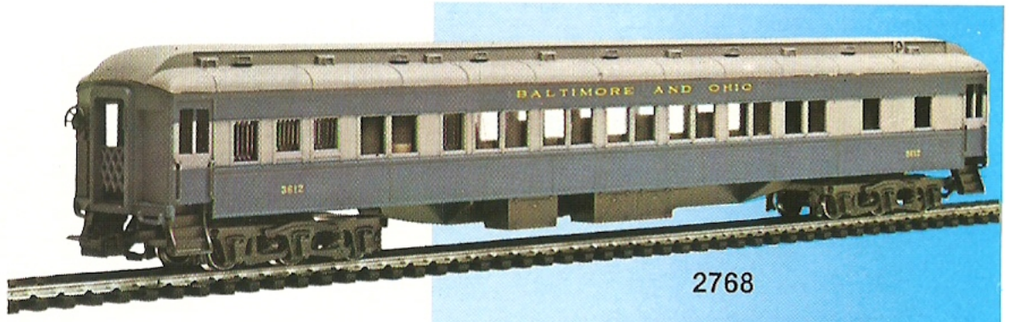
2808
Carrozza bagagliaio-postale "Baggage Po" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm 26.2.

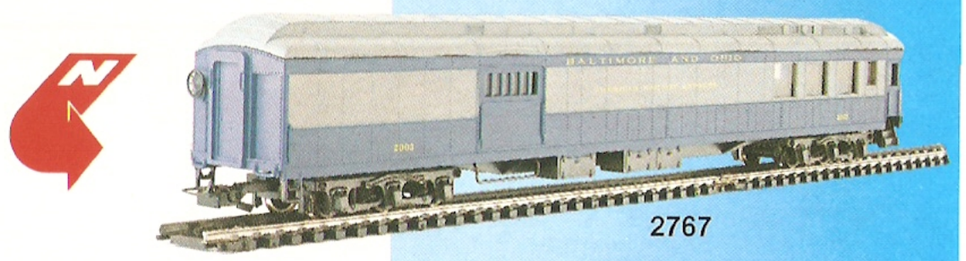
2823
Carrozza letti "Duplex sleeper" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 29.

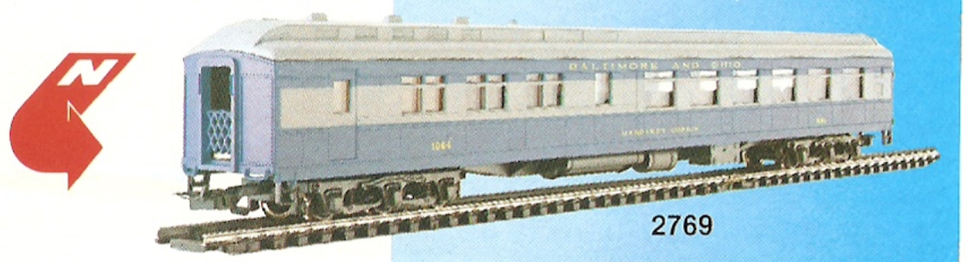
2770
Carrozza di coda "Observation" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 29.

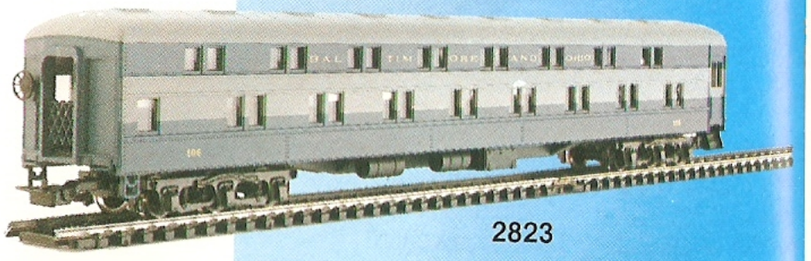










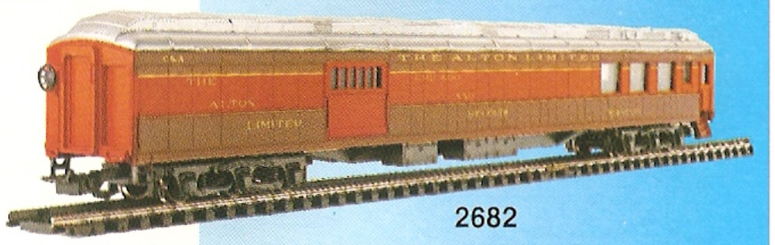


2768
Carrozza passeggeri "Pullman" per il convoglio "The Capitol Limited" nei caratteristici colori del treno della "Baltimore and Ohio". Il modello, equipaggiato con carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno. Lunghezza cm. 29.

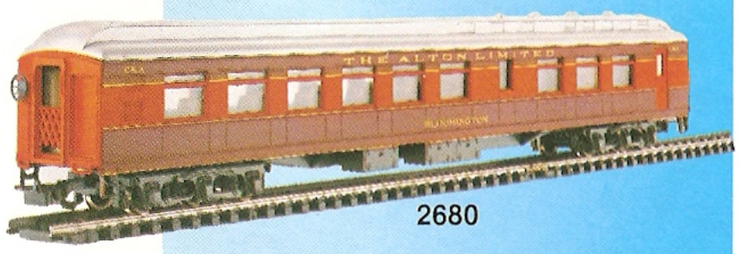
2767
Carrozza mista bagagliaio-passeggeri: "Combine" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 29.

2769
Carrozza ristorante "Diner" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 29.

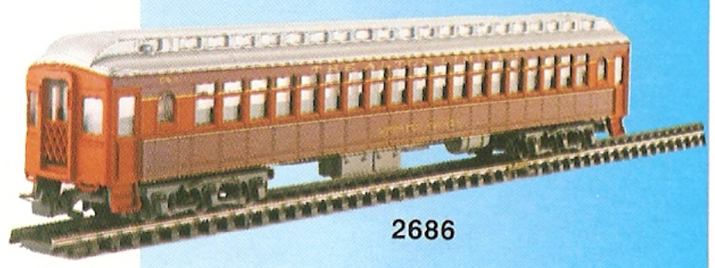
2679



2682



2680



2686

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".
È completo di arredamento interno ed i carrelli sono a tre assi.
Lunghezza cm. 29.

2682
Carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combine" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 29.

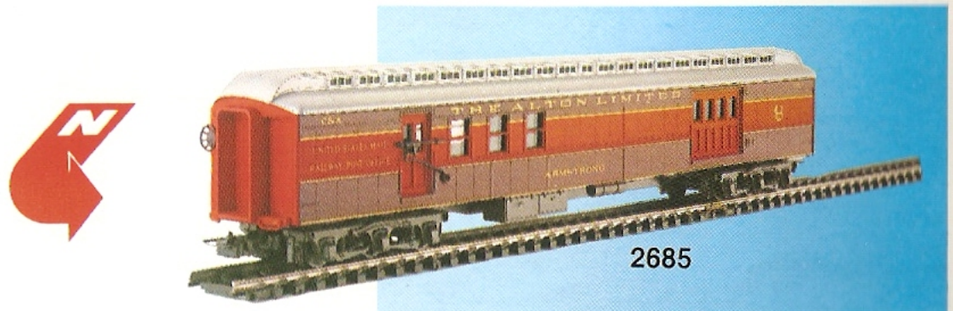
2680
Carrozza ristorante "Diner" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 29.

2686
Carrozza passeggeri "Coach" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 26,2.

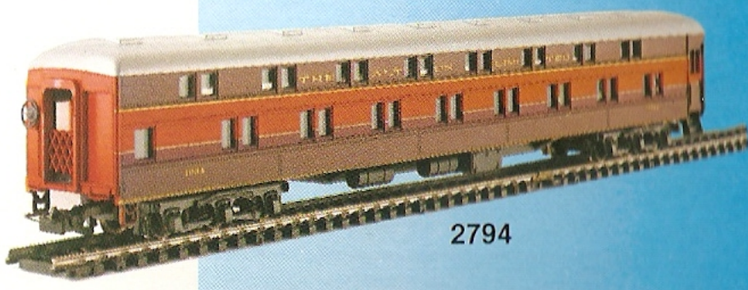
2685
Carrozza bagagliaio postale "Baggage PO" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 26,2.

2794
Carrozza letti "Duplex Sleeper" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 29.

2681
Carrozza di coda "Observation" nella stessa livrea del 2679. Lunghezza cm. 29.



2685



2794

2681

CARROZZE AMERICANE ANNI 30

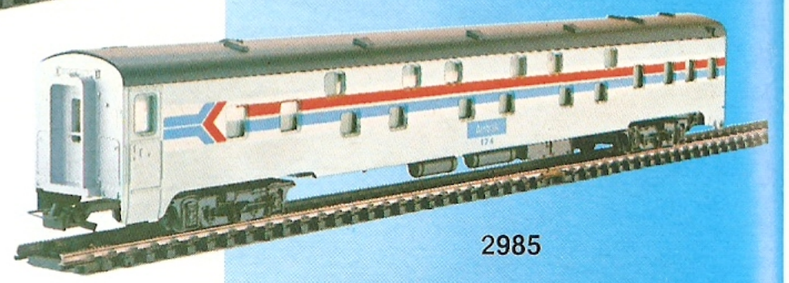
2987
Carrozza "Vista Dôme" nei colori della compagnia "Amtrack". Perfetta riproduzione della lussuosa carrozza con cupola panoramica usata sulle linee americane. Completa di arredamento. Lunghezza cm. 31.

2985
Carrozza letti "Duplex Sleeper" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.

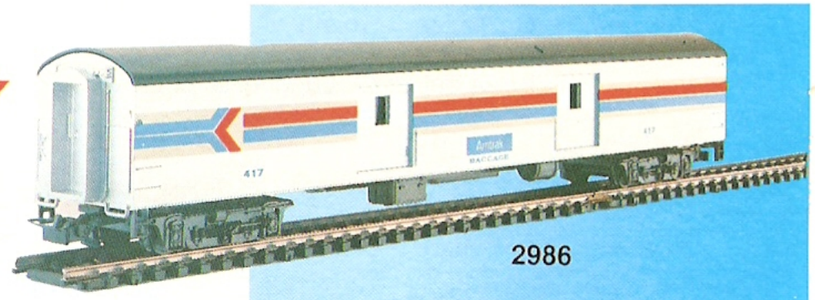
2875
Carrozza ristorante "Diner" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.

2982
Carrozza belvedere aerodinamica "Tail-car" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.

2987

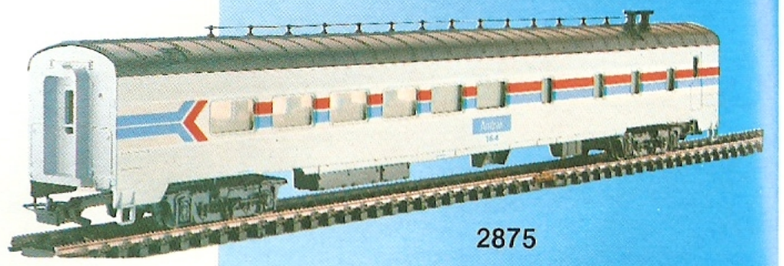


2985

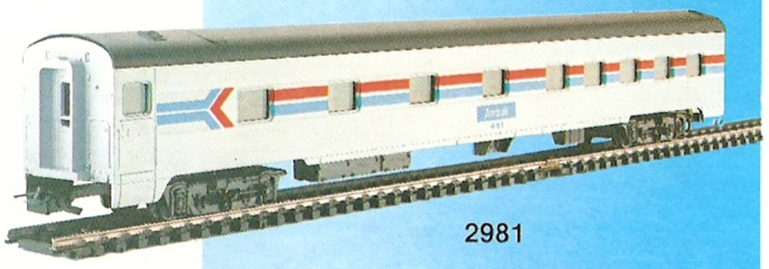


2986

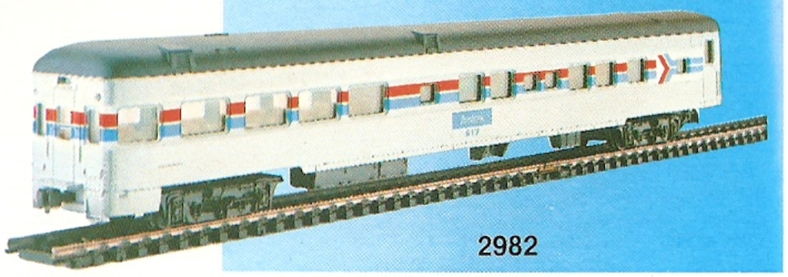
2983



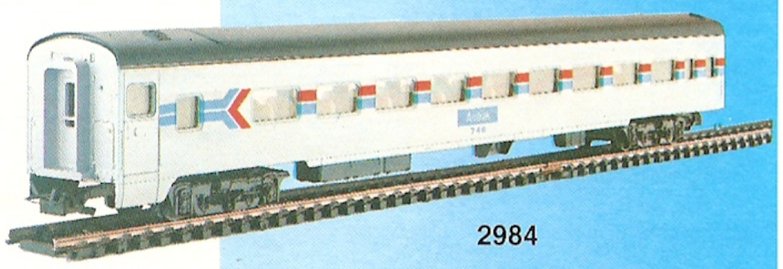
2875



2981



2982



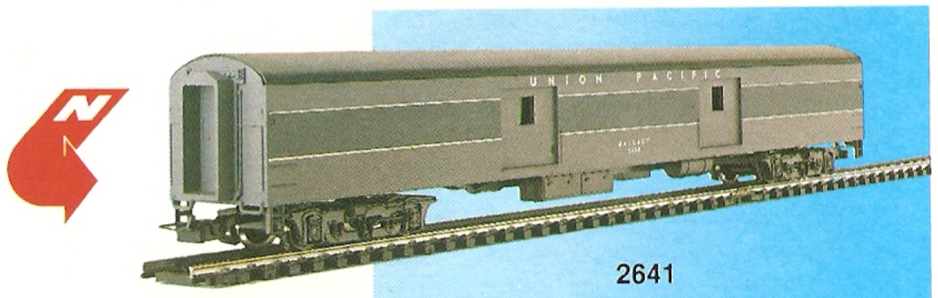
2984

2986
Carrozza bagagliaio "Baggage" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.

2983
Vagone postale "RPO" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 26,2.

2981
Carrozza letti "Roomette" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.

2984
Carrozza passeggeri "Chair Coach" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.



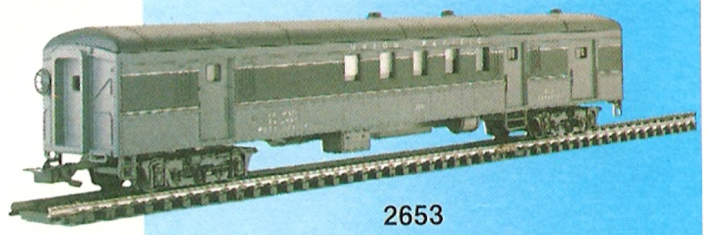
2641

2641
Carrozza bagagliaio "Baggage" nei colori della compagnia "Union Pacific". Lunghezza cm. 31.

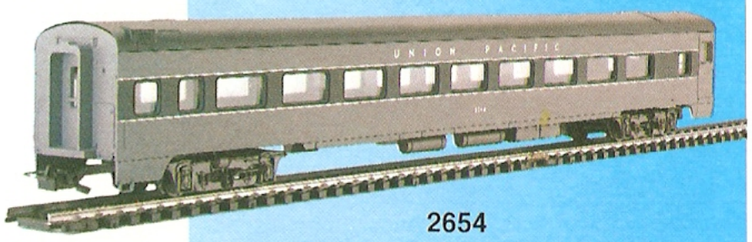
2653
Vagone postale "RPO" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 26.

2654
Carrozza passeggeri "Chair Coach" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

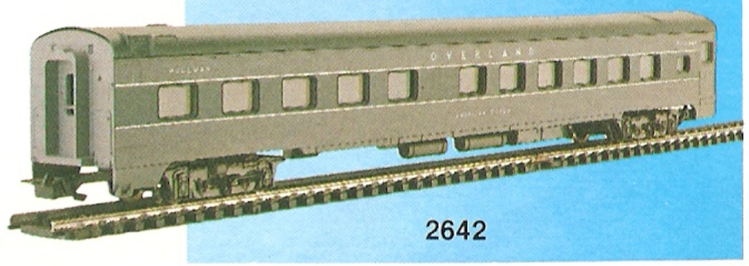
2642
Carrozza letti "Roomette" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.



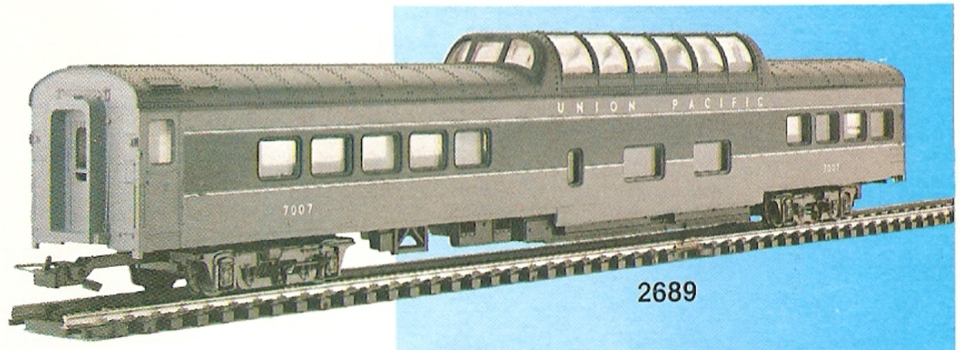
2653



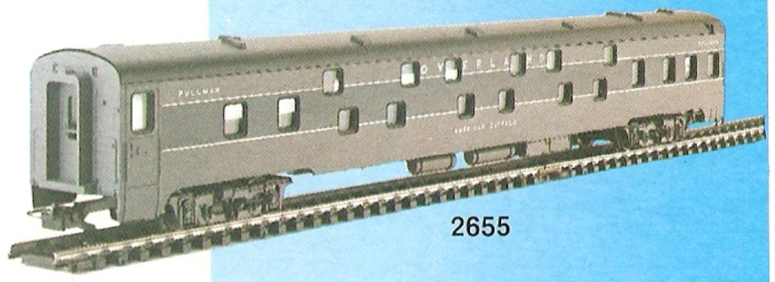
2654



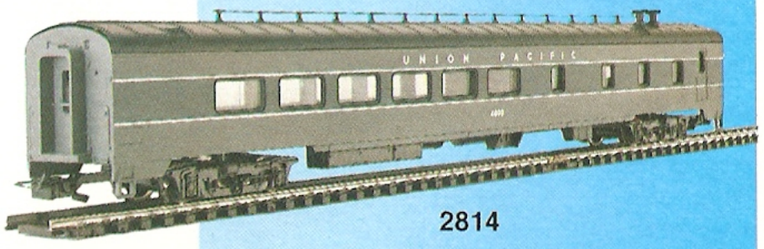
2642



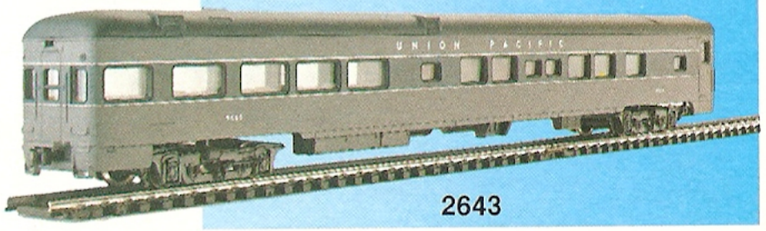
2689



2655



2814



2643

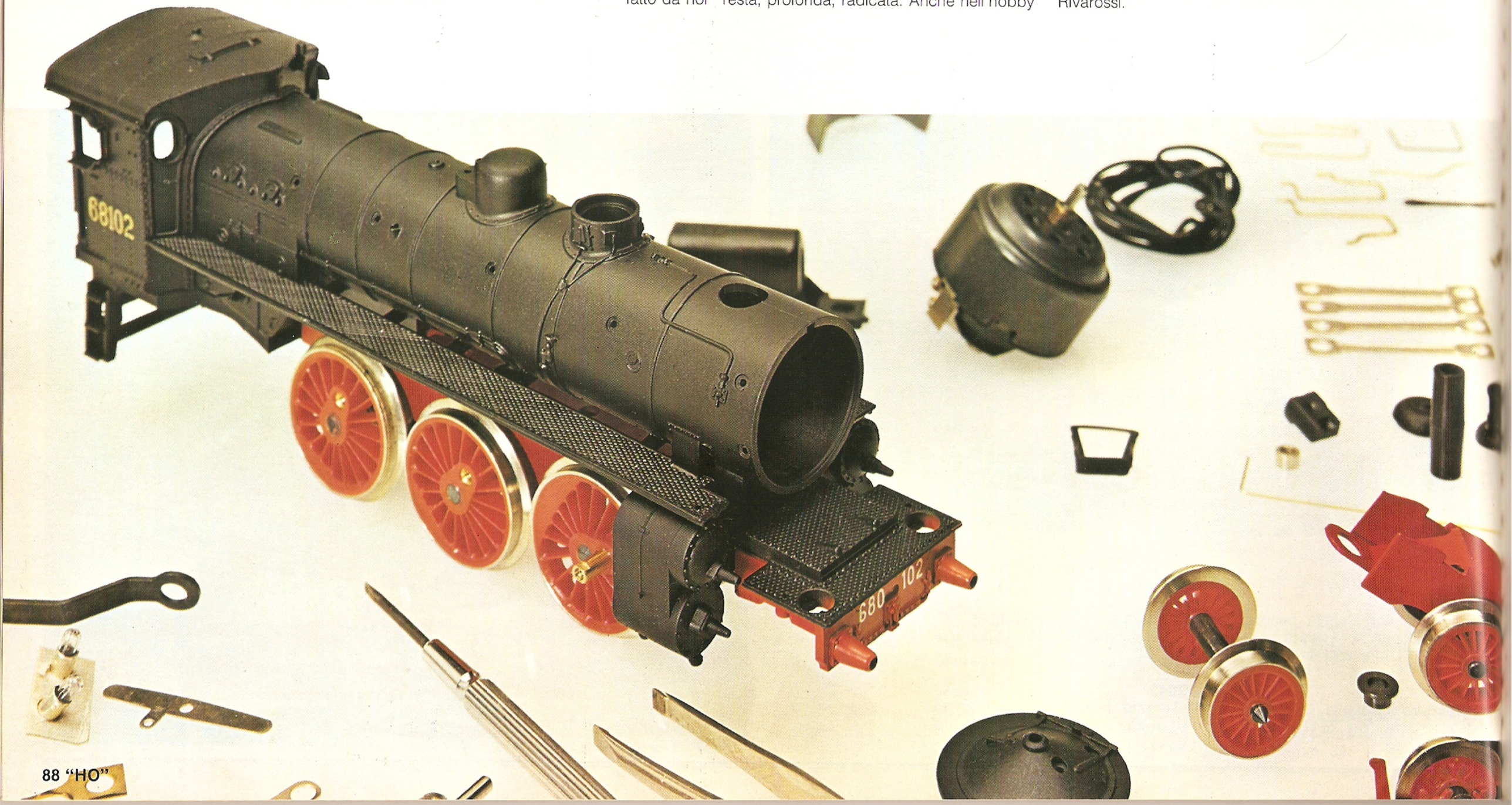
2689
Carrozza con cupola panoramica "Vista Dome" nella stessa livrea dello 2641. Lunghezza cm. 31.

2814
Carrozza ristorante "Diner" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

2655
Carrozza letti "Duplex Sleeper" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

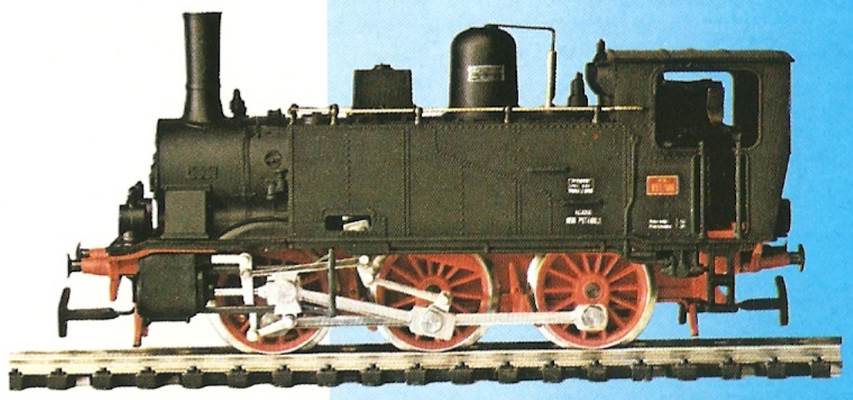
2643
Carrozza belvedere aerodinamica "Tail Car" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

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 del "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.



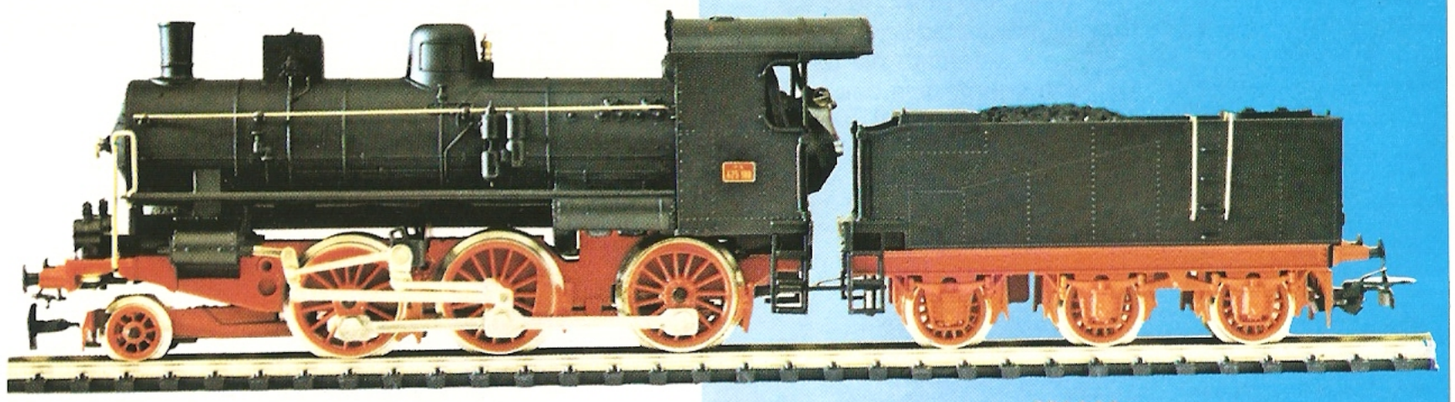
MODELLI IN SCATOLA DI MONTAGGIO

M 1147
Scatola di montaggio della locomotiva-tender gruppo 851 FS.
Il modello, che propone il prototipo 851-186 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.



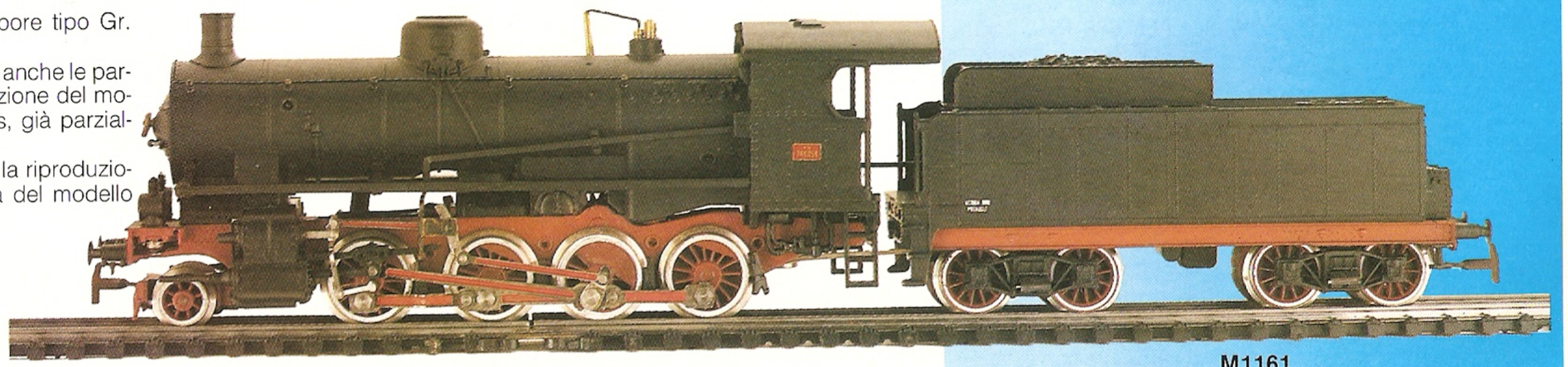
M1147

M 1144
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 ed illuminare il modello. Biellismo con distribuzione sistema Walschaerts, già parzialmente montato. Lunghezza cm. 20.



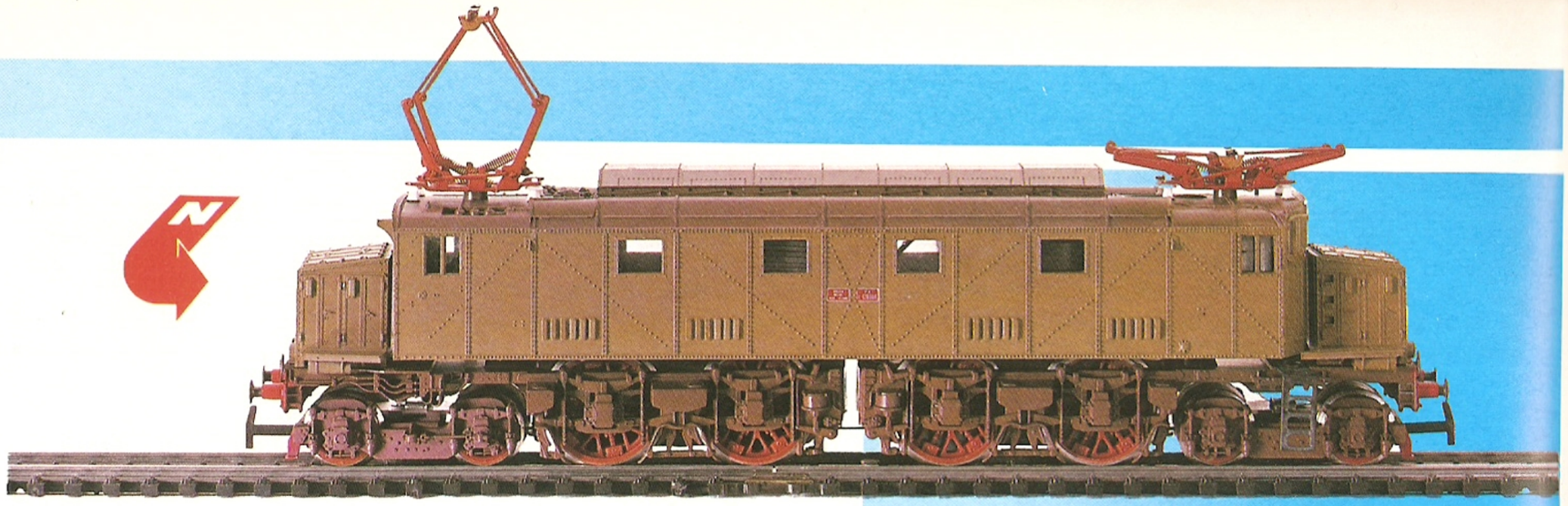
M1144

M 1161
Scatola di montaggio della locomotiva a vapore tipo Gr. 740 387 delle FS munita di tender a carrelli.
Confezione in elegante scatola comprendente anche le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Biellismo con distribuzione Walschaerts, già parzialmente montato.
Dettagli finissimi in tutte le parti, ivi compresa la riproduzione dell'apparecchiatura frenante. Lunghezza del modello montato cm. 22,5.



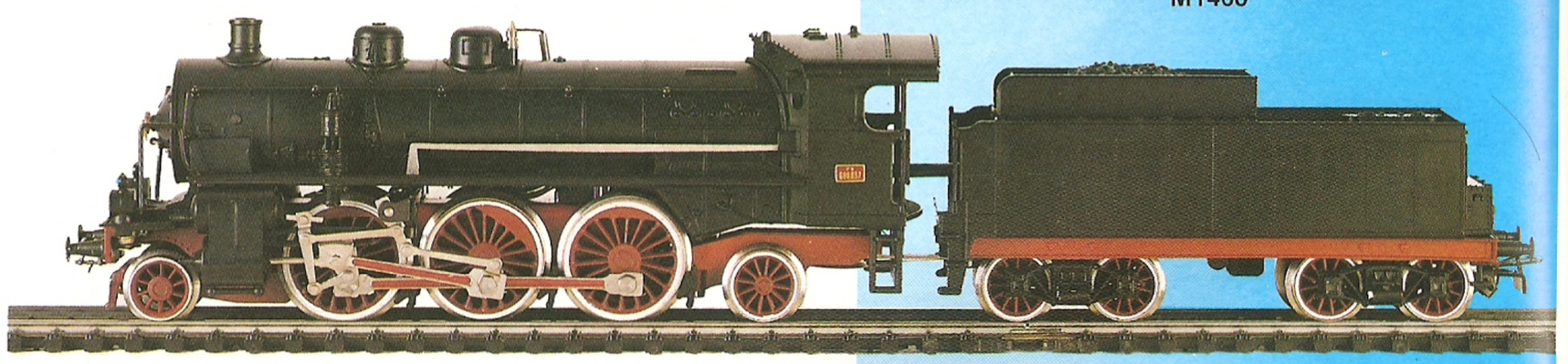
M1161

M 1460
Scatola di montaggio del locomotore E 428 007 1ª serie delle F.S. La confezione comprende già anche tutte le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Lunghezza cm. 22.



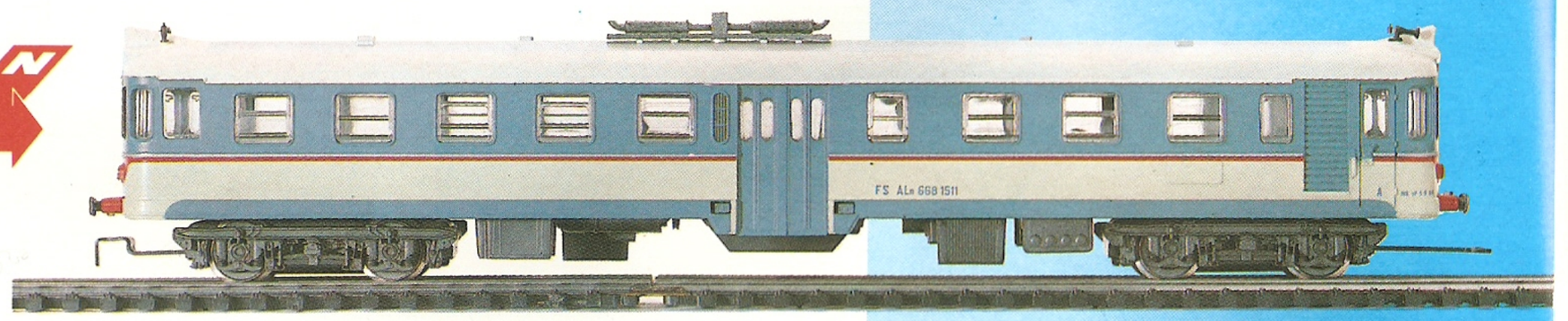
M1460

M 1158
Scatola di montaggio della locomotiva italiana Gr. 680-037 delle FS. Il modello che presentiamo propone la 680-037 nel periodo posteriore al 1914 quindi con tender standard. A carrelli, capace di 22 m^3 d'acqua.
La confezione comprende, oltre alle parti in plastica preverniciate e decorate con le iscrizioni caratteristiche d'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 delle locomotiva permettendo di riprodurne i dettagli, e la trazione è trasmessa alle ruote motrici della locomotiva a mezzo di un guanto universale.
Lunghezza del modello montato cm. 26.



M1158

M 1784
Scatola di montaggio dell'automotrice ALN 668 1518 completa di motorizzazione e illuminazione. Carrozzeria verniciata con scritte. Lunghezza cm. 25,6.



M1784

M 2518
Scatola di montaggio dell'automotrice ALN 668 1511 in versione non motorizzata. Carrozzeria verniciata con scritte. Lunghezza cm. 25,6.

M2518

M 2027
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.

M2027

M 2021
Carro serbatoio e garritta serie Mbe 943000 (anno di costruzione 1942) delle FS. Le FS. ordinarono 500 veicoli di questo tipo da adibire al trasporto di benzina. Lunghezza cm. 11,3.

M2021

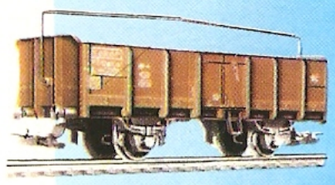
M 2005
Scatola di montaggio del carro tipo "P 1905" delle FS. Lunghezza cm. 9,4.

M2005

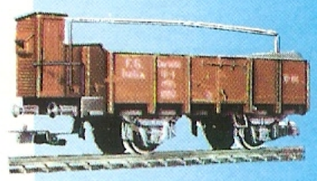
M 2001
Scatola di montaggio del carro tipo "Ltm 1922" delle FS. Lunghezza cm. 9,3.

M2001

M 2009
Scatola di montaggio del carro tipo "L 1946" delle FS. Lunghezza cm. 11,3.


M2009

M 2004
Scatola di montaggio del carro tipo "Ltm" con garitta, delle FS. Lunghezza cm. 10,8.


M2004

M 2036
Scatola di montaggio del carro tipo "G" delle FS. Lunghezza cm. 11,2.

M2036

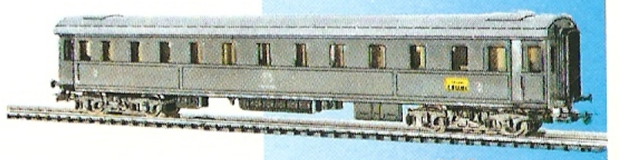
M 2535
Scatola di montaggio della carrozza di 1ª classe tipo Az 52000 delle FS. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27.

M2535

M 2011
Scatola di montaggio di un carro coperto, con serbatoio tipo Mva delle FS. Lunghezza cm. 11,2.

M2011

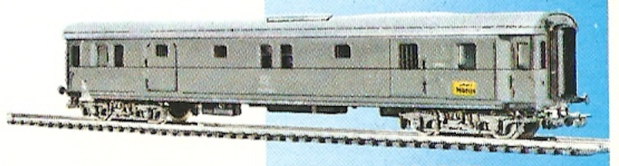
M 2536
Scatola di montaggio della carrozza di 2ª classe tipo Bz 31000 delle FS. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 27.


M2536

M 2012
Scatola di montaggio del carro refrigerante italiano tipo "Hgb" delle FS. Lunghezza cm. 11,2.

M 2012

M 2537
Scatola di montaggio del bagaglio tipo Duz 95000 delle FS. Lunghezza cm. 27.


M2537

M 5502
Scatola di montaggio della stazione di Dubino. cm. 25 × 8,5 × 6,8.

M 5103
Scatola di montaggio di un tipico elemento di rimessa delle FS.

M 5501
Scatola di montaggio di un tipico serbatoio d'acqua delle FS. Altezza cm. 16,2.

M 5503
Scatola di montaggio della stazione di S. Nazario cm. 30,4 × 15 × 11,4.

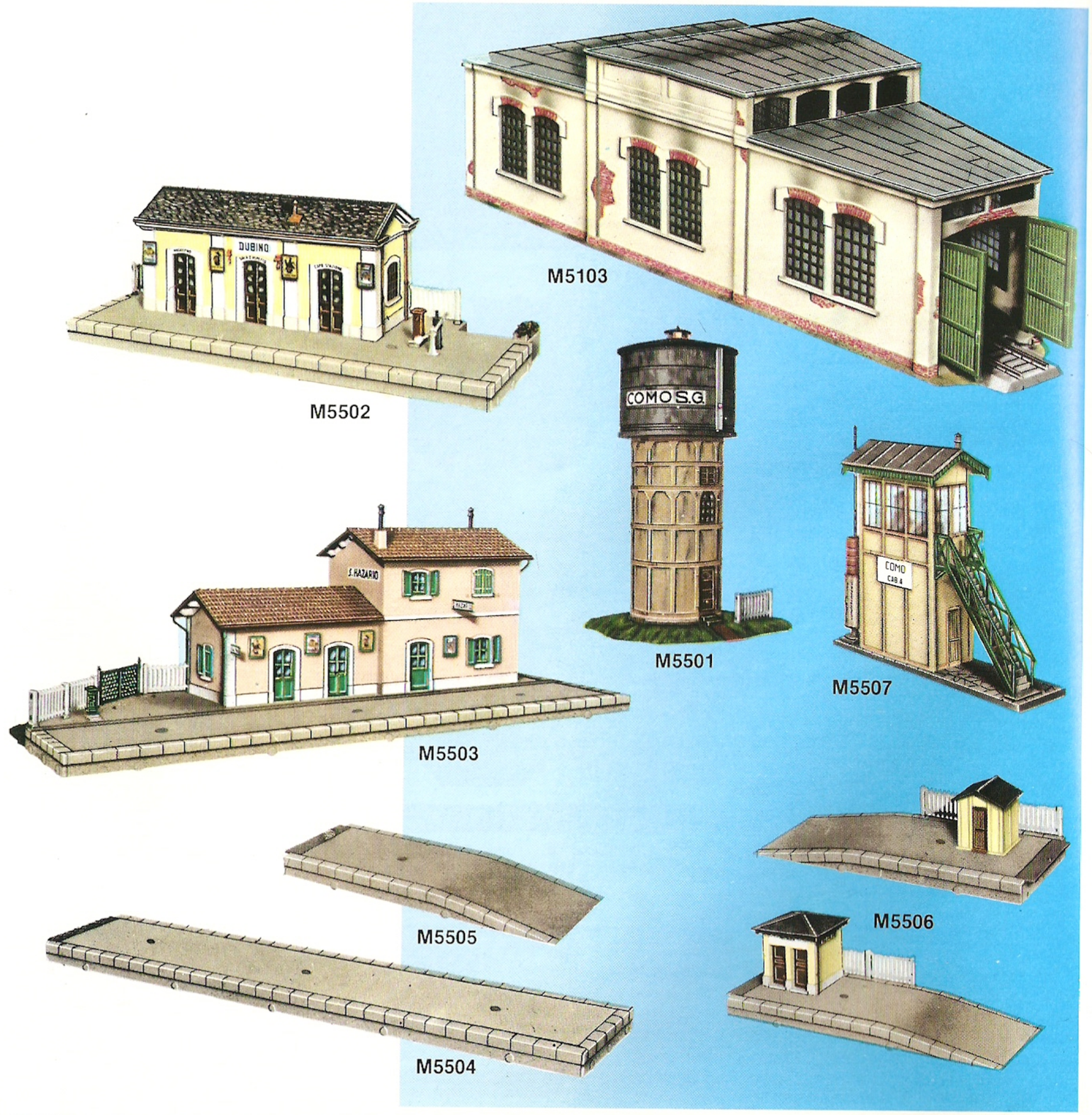
M 5507
Scatola di montaggio di un posto di blocco. cm 11,7 × 3 × 10.

M 5505
Scatola di montaggio di un elemento terminale per banchina.

M 5504
Scatola di montaggio di un elemento di prolunga per banchina.

M 5506
Scatola di montaggio per una coppia di banchine terminali.

Scatole di montaggio di Fabbricati e Accessori in Scala HO



M 5511
Scatola di montaggio della stazione di Pergine. cm. 50 × 20,3 × 13.

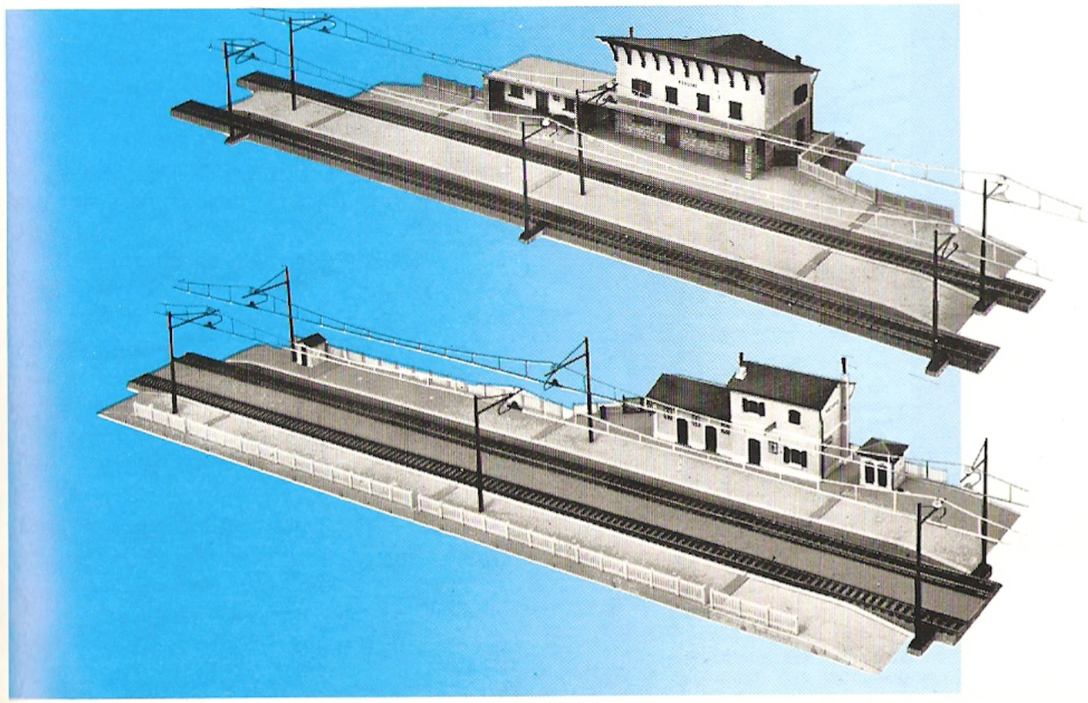
M 5519
Scatola di montaggio per due pensiline per banchina M5504.

M 5508
Scatola di montaggio dello scalo merci di Olgiate Calco. cm. 30 × 10,6 × 8,6.

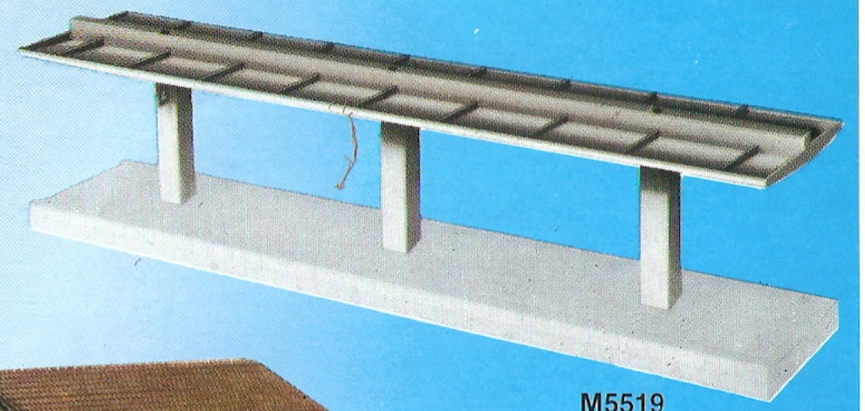
M 5513
Scatola di montaggio di un casello ferroviario.

M 5509
Scatola di montaggio per staccionata. Lunghezza cm. 180 circa.

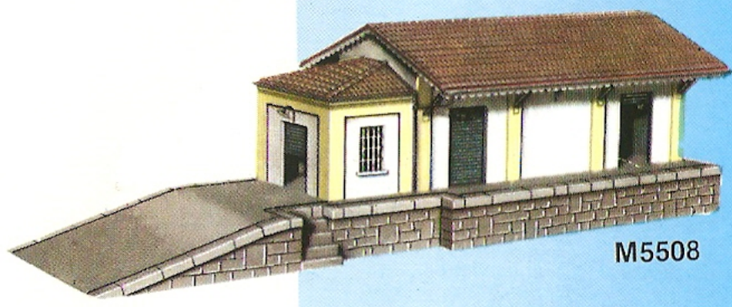
Alcuni esempi di composizioni con fabbricati e banchine.



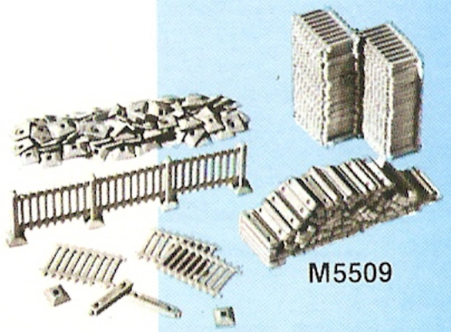
M5511



M5519



M5508



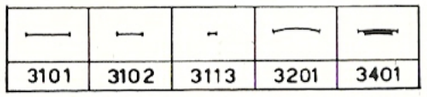
M5509

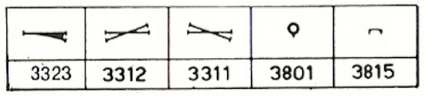
M5513

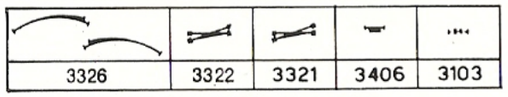
MATERIALE D'ARMAMENTO

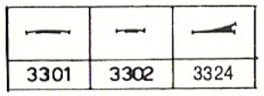
I tecnici Rivarossi hanno copiato fedelmente dal vero, in scala HO, stazioni, ponti, serbatoi, pensiline: tutti gli accessori per un plastico completo, disponibili solo in scatole di montaggio. E tutti col "sistema Rivarossi" che rende agevole e pratica ogni operazione. Citiamo, ad esempio, un paio di 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 M5504, la "chiusura" del tracciato è resa geometricamente corretta dall'elemento di binario 3103.

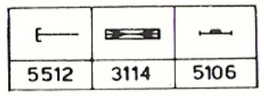
Naturalmente oltre a quanto detto è disponibile una vasta gamma di binari, scambi, incroci, ponti oltre a tutti gli elementi per l'impianto della linea aerea d'alimentazione.

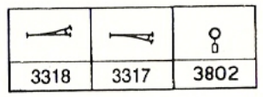






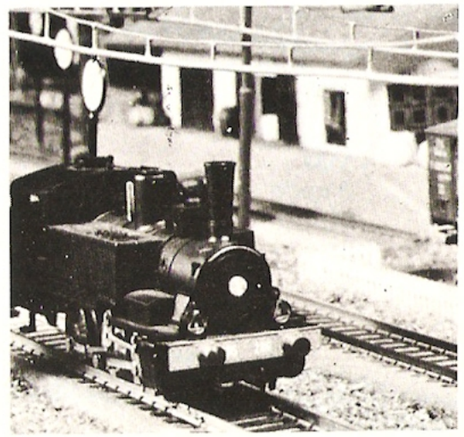




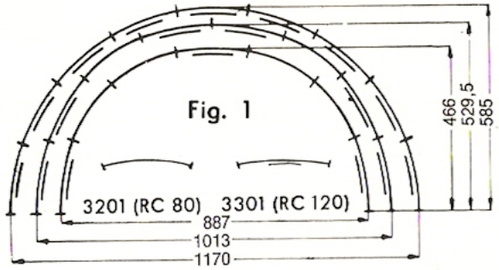


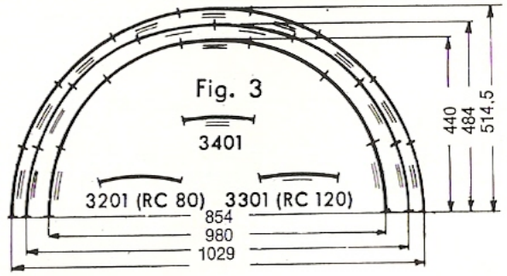
Prima di accingersi a posare il binario, leggere attentamente queste note:

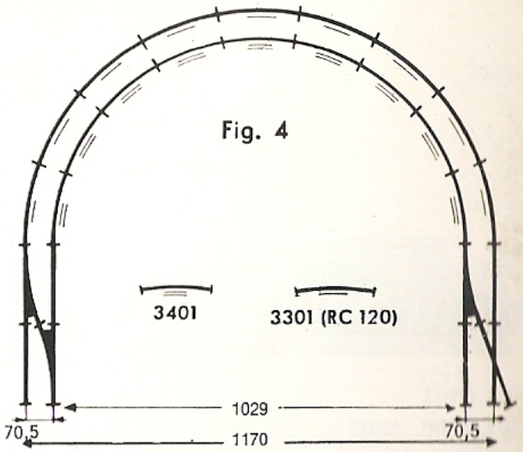
1 - 12 elementi di binario 3201 formano un cerchio di 800 mm. di diametro.
2 - 18 elementi di binario 3301 formano un cerchio di 1170 mm. di diametro.
3 - 18 elementi di binario 3401 formano un cerchio di 1029 mm. di diametro.
4 - Mediante l'uso di elementi curvi 3201, 3301 e 3401 si possono comporre 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 fig. 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

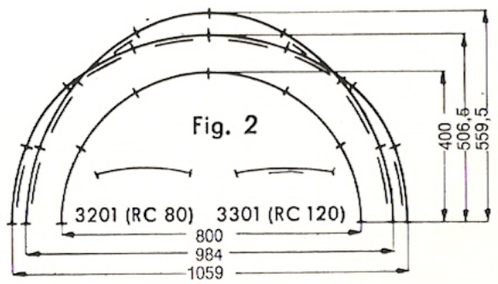


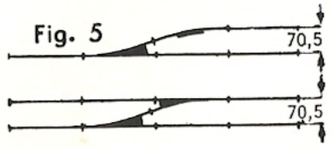
diritto pari ad un elemento 3101.
9 - Per collegare due tratti paralleli mediante uno scambio bisognerà innestare al tratto curvo dello scambio un elemento 3301 (fig. 5).
10 - Due binari paralleli collegati fra loro da due scambi o da uno scambio ed un elemento curvo 3301 hanno i loro assi teorici distanti 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 selezionamento dei binari, altrimenti la linea andrebbe in corto circuito.

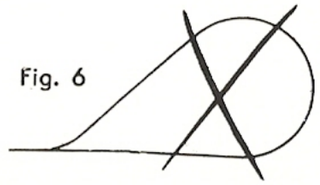


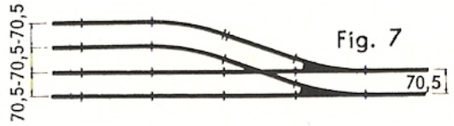


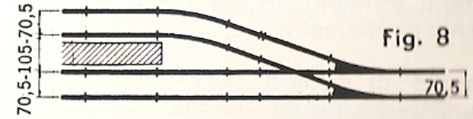


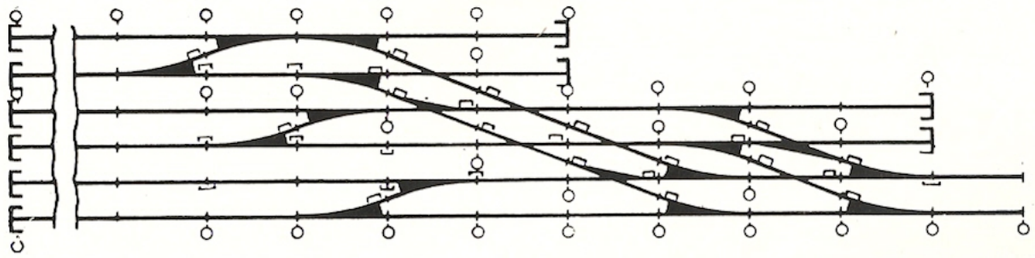












Tracciato per una stazione di testa. Mediante l'uso di incroci destri si possono ottenere traversate diagonali con inclinazione opposta.

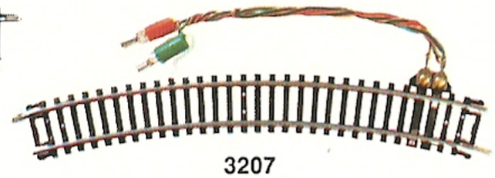
Per altri esempi di tracciati rimandiamo al "Manuale dei tracciati e dei circuiti elettrici Rivarossi" art. 8445.

BINARI E SCAMBI

3101

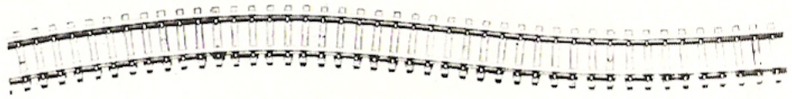
3102 3103

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.



3207

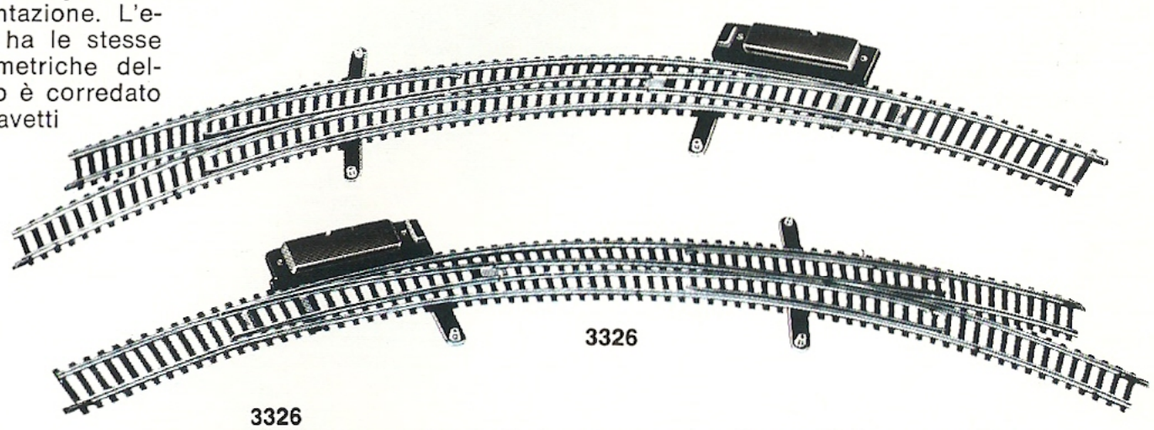
3207
Elemento di binario curvo, con morsettiera, per il collegamento dei cavetti d'alimentazione. L'elemento di binario ha le stesse caratteristiche geometriche dell'art. 3201. L'articolo è corredato da una coppia di cavetti



3127

3127
Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.

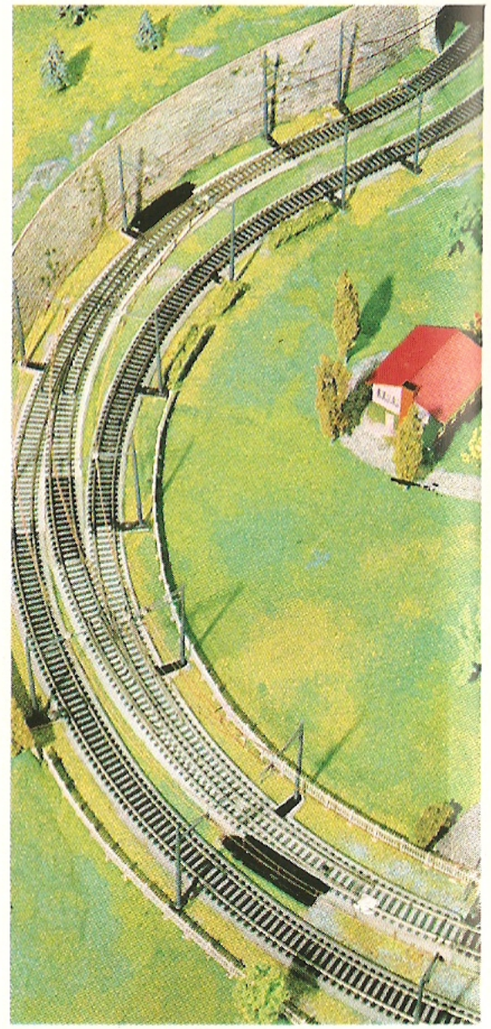
7912
Congiunzione (50 pezzi). (Non illustrata)

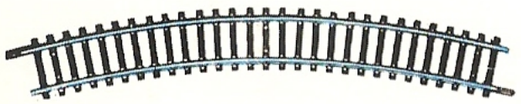


3326

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.

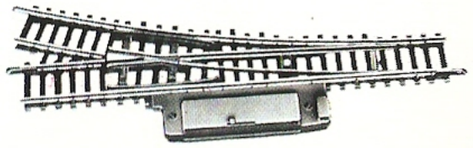




3201 3401

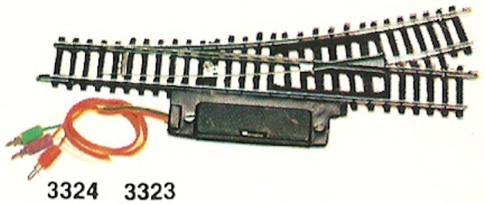
3301 3406 3302

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.



3318 3317

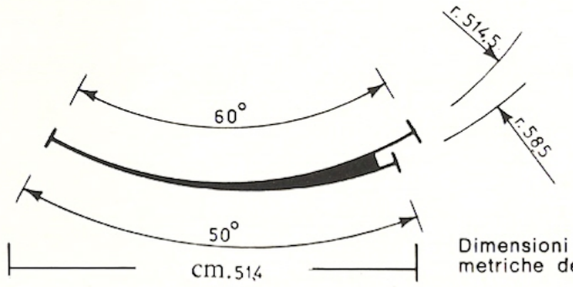
3318
Scambio sinistro con comando a mano; caratteristiche geometriche uguali a quelle degli elementi 3101 e 3301. Può essere trasformato ad azionamento elettromagnetico tramite la macchinetta 4209.
3317
Scambio come il 3318 ma destro.



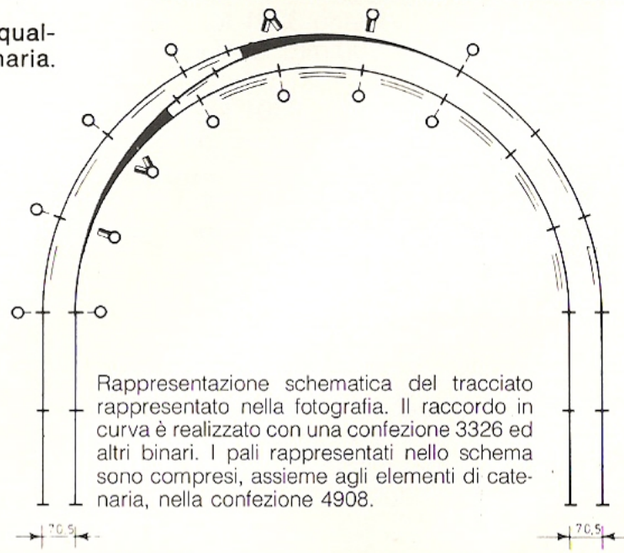
3324 3323

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



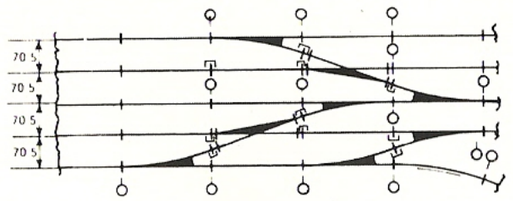
Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

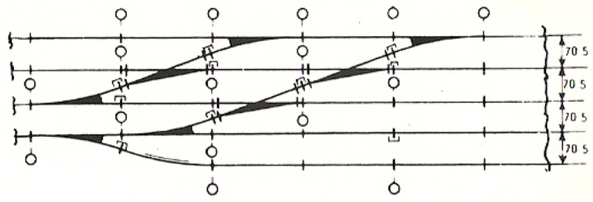


Rappresentazione schematica del tracciato rappresentato nella fotografia. Il raccordo in curva è realizzato con una confezione 3326 ed altri binari. I pali rappresentati nello schema sono compresi, assieme agli elementi di catenaria, nella confezione 4908.

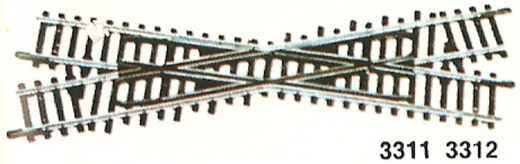
Un raddoppio di linea con deviazione in curva corredata da binari tronchi, è un'altra delle realizzazioni ottenibili con gli scambi in curva 3326. Risulta evidente l'enorme guadagno di spazio e la maggiore attinenza alla realtà.

Per questa realizzazione occorrono i seguenti pezzi:
n° 2 confezioni 3326
n° 2 terminali 5512
n° 6 sezioni 3401
n° 6 sezioni 3302
n° 2 sezioni 3102
oltre a un certo numero di sezioni diritte 3101. Il quantitativo di quest'ultime varierà in rapporto alla lunghezza del tratto diritto che si desidera ottenere. Desiderando applicare la linea aerea saranno necessarie anche due confezioni 4908, per la coppia di scambi; oltre agli altri normali elementi.





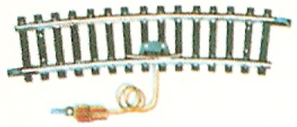
Esempi d'applicazione del deviatoio inglese semplice 3322 (oppure 3321) impiegati tanto per ottenere deviazioni con incrocio a destra quanto a sinistra.



3311 3312

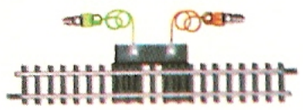
3311
Incrocio con tratto deviato destro ad angolo di 20 gradi, specialmente adatto per tratti diagonali di attraversamento nei parchi ferroviari delle stazioni.

3312
Incrocio come 3311 ma con tratto deviato sinistro.



3303

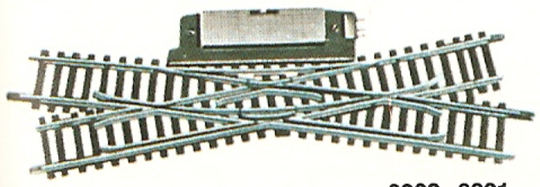
3303
Elemento di binario curvo 3302 con contatto sulla rotaia interna, azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



3126

3126
Elemento di binario diritto, lungo cm. 20 con cavetti di alimentazione.

4403
Cavetto di collegamento come quello impiegato per l'art. 3126.



3322 3321

3322
Deviatoio 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.

3321
Scambio con incrocio come il 3322 ma con comando a mano.

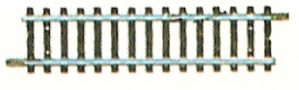
3900 (Non illustrata)
Massicciata per scambio con incrocio 3322-3321.

3105

3105
Elemento di binario diritto di 10 cm. con contatto 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.

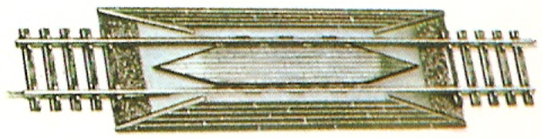


3106

3106
Elemento di binario diritto di 10 cm., con congiunzione isolante per sezionamento elettrico.

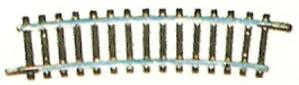
3113

3113
Speciale elemento di binario lungo 12 mm.



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.



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.

5512
Terminale del tipo in uso in tutte le stazioni. Può essere applicato a qualsiasi tipo di binario RIVAROSSI. Misure: cm. 5,5 × 4 × 2,5.

3906 3907 3909

3906
Massicciata per scambio destro 3323 e 3317.

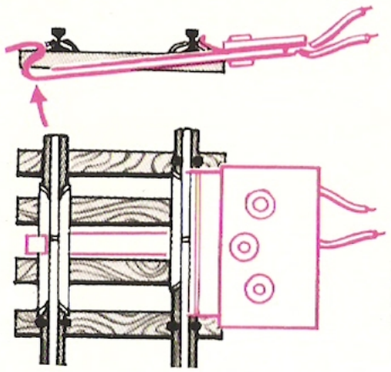
3907
Massicciata per scambio sinistro 3324 e 3318.

3909
Coppia massicciata per scambi in curva 3326.

5517
Altro tipo di terminale.

3901

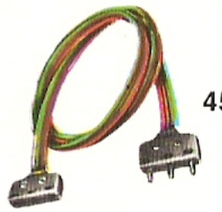
3901
Massicciata per binari dritti e curvi.



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.

4601

La piastrina 4601 va agganciata dal disotto del binario e nel modo illustrato in questo particolare.

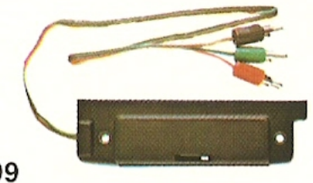


4508

4508
Cavetto tripolare lungo 1 metro con spine tripolari maschio e femmina piccole per collegamento di scambio e segnali.

4401 verde **4402** rosso
Cavetto unipolare con spine maschio e femmina grosse. Lunghezza 1 metro.

4501 verde **4504** bruno
4503 giallo **4502** rosso
Cavetto unipolare con spine maschio e femmina piccole. Lunghezza 1 metro.



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.

4602 **4603**

4602
Piastrina per presa di corrente dalla rotaia, con spina grossa, si può applicare in qualsiasi punto del binario.

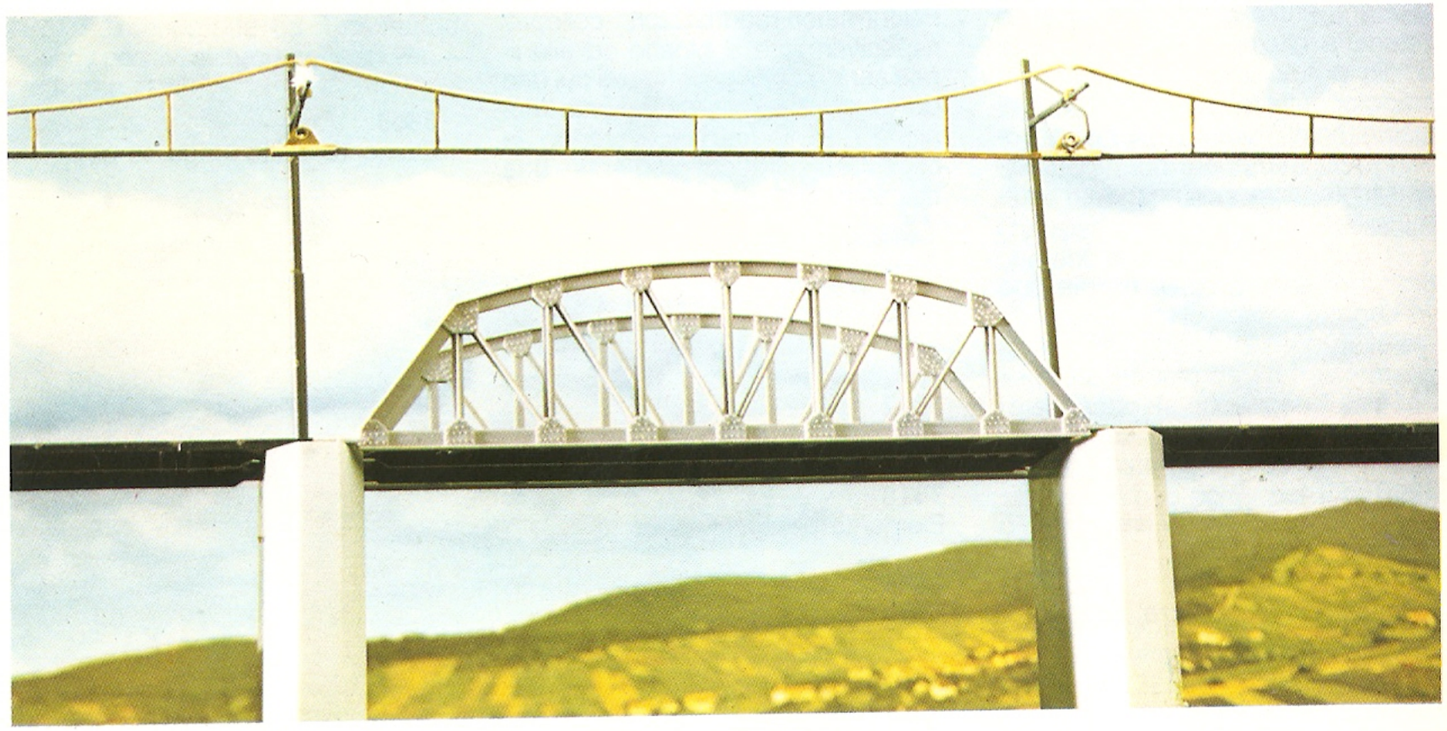
4603
Come 4602 ma con cavetto giallo e spina piccola.

M 4916
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.
(Non illustrato).

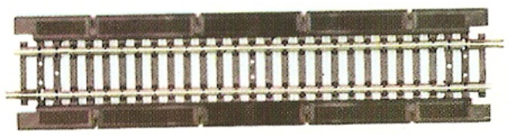
M 4913
Confezione comprendente tutte le parti necessarie per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C. sia le carrozze 2931, 2934, 2935, 2932 e 2933 e sia le altre del convoglio "The Royal Scot" contenute nelle confezioni 0312, 0328, 0329, 0331, 2937. Con qualche piccola modifica specificata 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. (Non illustrato).

PILONI E PONTI

L'illustrazione mostra una realizzazione ottenuta col materiale di questa pagina e con pali a catenaria di pag. "HO" 100.



3128
Binario diritto con elemento di viadotto. Lunghezza cm. 20.

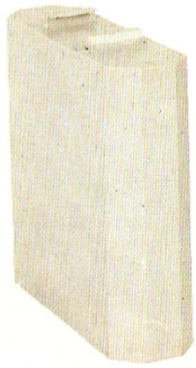


3128

3206
Binario curvo con elemento di viadotto; 12 elementi formano un cerchio di 80 cm. di diametro.

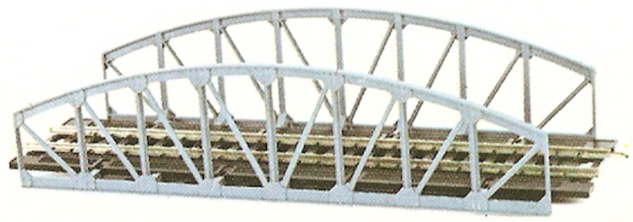
3206

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 diritto 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.



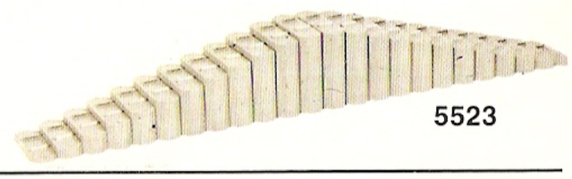
5524

3129
Ponte a travata superiore completo di binari. Il ponte può essere usato con la serie di piloni 5523 o con la serie dei piloni 5524.



3129

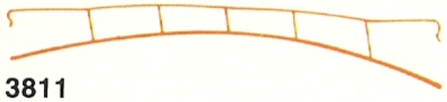
5523
Serie di 24 piloni che permettono di approntare delle salite e delle discese costanti sia in curva che diritte usando sia i binari normali diritti o curvi o i binari con viadotto diritti 3128 e curve 3206.
Usando questi piloni potete così ottenere facilmente dei sovrappassi. (Vedi anche descrizione dell'articolo 5524). Tutti i piloni hanno un foro per poterli corredare del palo della linea aerea art. 3834.



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. Le due motrici, di cui una dovrà essere necessariamente munita di pantografo riceveranno la corrente indipendentemente una dall'altra.



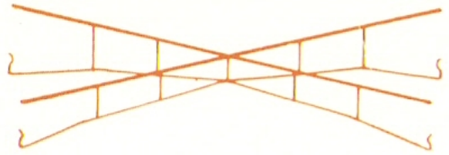
3811
Elemento curvo ∅ 117,1 cm.

3819
Elemento curvo ∅ 103 cm.

3810
Elemento curvo ∅ 80 cm. circa.

3826
Elemento curvo mezza lunghezza del 3819.

3812
Elemento curvo mezza lunghezza del 3811.



3817
Elemento per incrocio destro.

3818
Elemento per incrocio sinistro.

3824
Elemento per scambio con incrocio sinistro.

3825
Elemento per scambio con incrocio destro.

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.

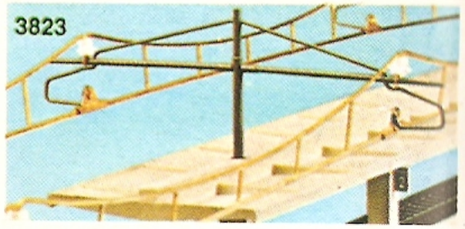
3808
Elemento diritto lungo 9,4 cm.

3833
Elemento diritto lungo 1,2 cm.

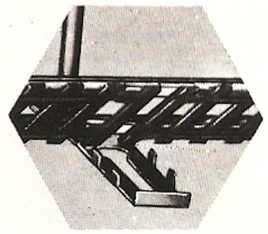
3838
Elemento diritto per sottopassaggi lungo cm. 20.

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.

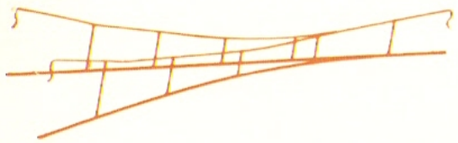


3823
Palo speciale per pensilina.



I pali 3801, 3802, 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.

SGANCIATORE



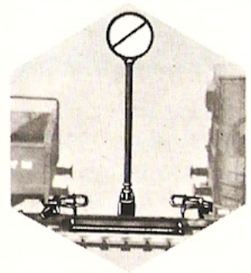
3814
Elemento per scambio sinistro.

3813
Elemento per scambio destro.

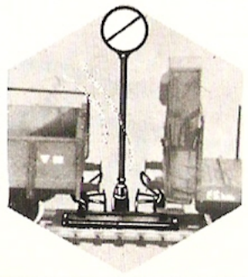
3801
Palo italiano per sostegno della catenaria.

3802
Palo come 3801 ma con cavetti e spine di alimentazione della linea aerea.

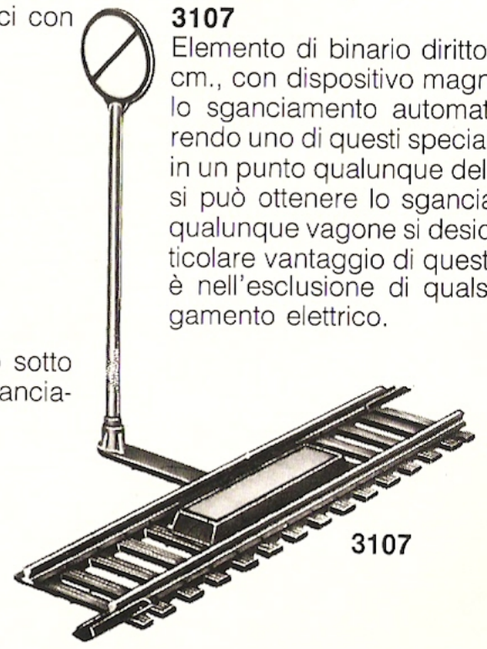
1 Posizione normale dei ganci con controgancio abbassato.



2 Posizione del controgancio sotto l'azione magnetica dello sganciatore.



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.

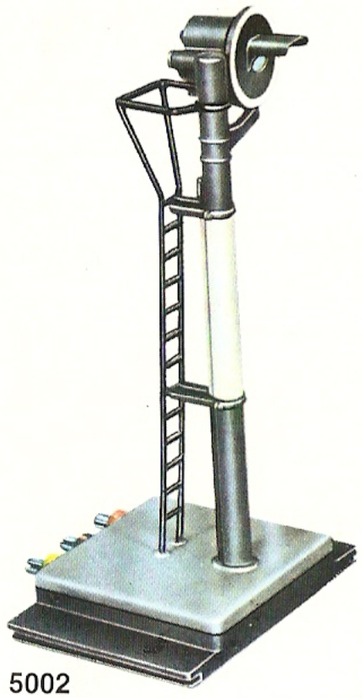


3816 **3804** **3815**

3816
Isolatore per congiunzione della catenaria.

3804
Prolunga per pali.

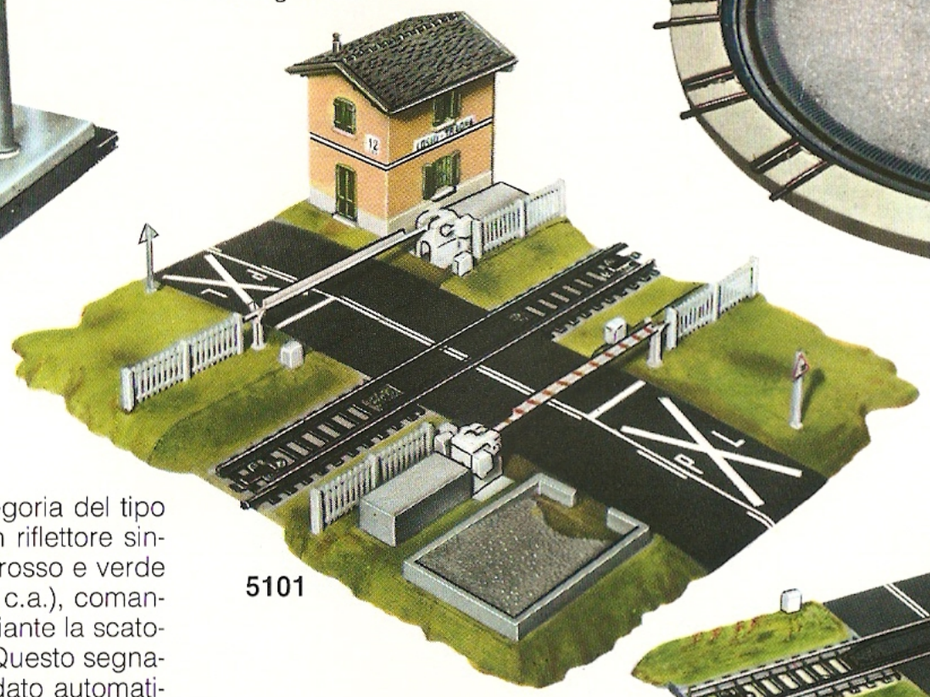
3815
Tubetto di congiunzione per catenaria.



5002

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. Il funzionamento del segnale può essere ottenuto per mezzo del relais 4211 anche manualmente con scatola di comando 4201.

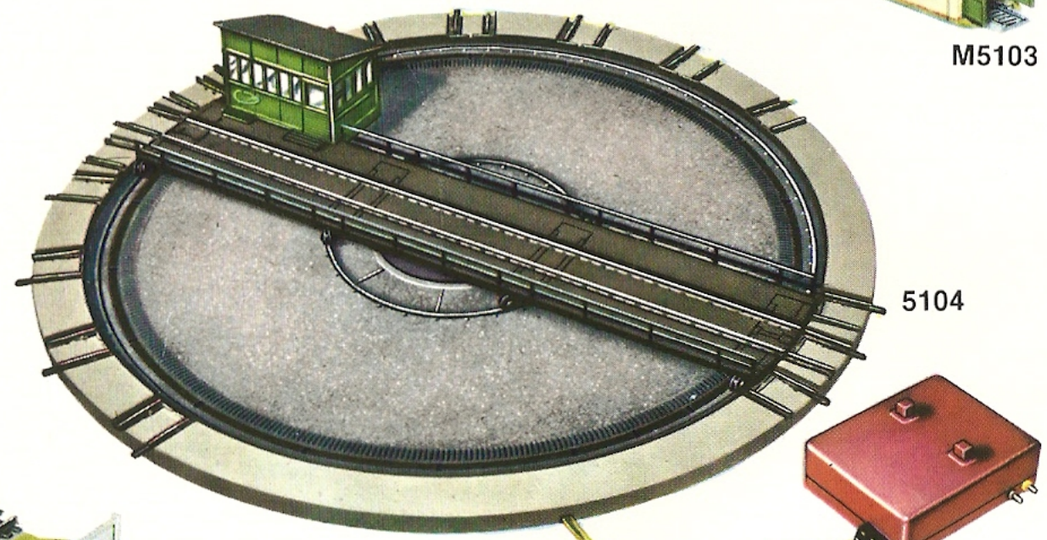
5101
Passaggio a livello automatico funzionante in c.a. 15 V. Composto da tre elementi scomponibili: sbarra con casello, elemento centrale con incorporato il binario con controrotaia di contatto, seconda sbarra con deposito di ghiaia. Riproduce fedelmente il passaggio a livello di "Cosio-Traona" sulla linea Colico-Sondrio. Ingombro massimo del basamento con una sola linea cm 26 × 21; un elemento 5102 misura cm. 7 di larghezza.



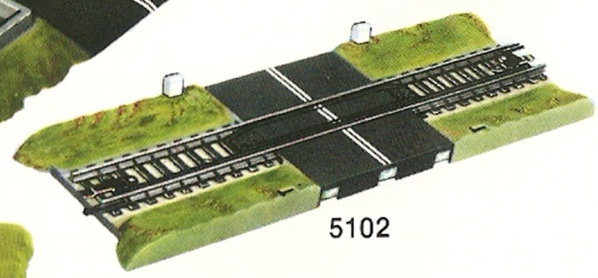
5101

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 136.

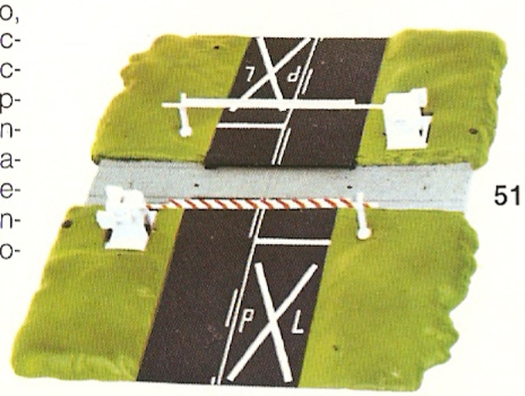
M5103



5104



5102



5110

5110
Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

3109

3109
Speciale elemento di binario diritto, pari in lunghezza ad un 3101 con controrotaia 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 controrotaia di contatto. Serve per realizzare il passaggio a livello su linea a due o più binari paralleli. Larghezza del basamento 7 cm.

Accessori automatici del Sistema Rivarossi

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, fa eccezione il solo trasformatore 4009 (220 V), che può essere usato contemporaneamente sia per il treno come per il passaggio a livello.

M5103
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
Piattaforma girevole automatica funzionante in c.a. 15 V comandata a distanza da apposito commutatore. Possono essere collegate ad essa fino a 11 rimesse M5103 o 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 piattaforma girevole, del diametro di cm. 40 può ruotare in entrambi i sensi e può portare tutte le locomotive RIVAROSSI ad eccezione delle locomotive che non possono essere ospitate sul ponte del 5104 a causa della loro lunghezza. Il ponte girevole, azionato premendo il pulsante di comando, si arresta automaticamente in corrispondenza di ogni diramazione binari.

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

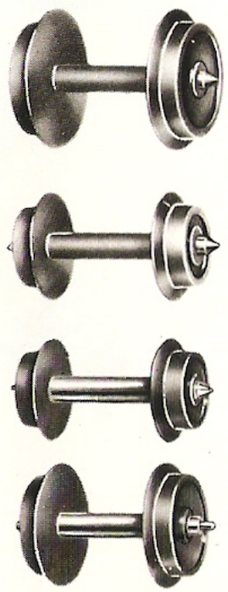
R01089 Molle per le spazzole dei motori.
R09550 Spazzole per motori.
R00760 Lampadina 12 V. - ⌀ 4,5 a bulbo cilindrico.
R00761 Lampadina 19 V. - ⌀ 4,5 a bulbo cilindrico.
R01031 Virola portalampadina per 100760, 100761, 105595 e 109121.
R02005 Lampadina 16 V. - ⌀ 3.
R03380 Lampadina 1,5 V. - ⌀ 3 per carro spazzaneve art. 2258.
R05595 Lampadina rossa 12 V. - ⌀ 4,5 a bulbo cilindrico.
R06009 Lampadina rossa 16 V. - ⌀ 3 per segnale art. 5002.
R06010 Lampadina verde 16 V. - ⌀ 3 per segnale art. 5002.
R08710 Lampadina 14 V. - ⌀ 3.
R10653 Lampadina 14 V. - ⌀ 4,6x9,5.
R11096 Lampadina 14 V. - ⌀ 4,6x11,5.
R04969 Asse con ruote ⌀ 9 con alberino metallico.
R06388 Asse con ruote ⌀ 12,5 con alberino metallico.
R08587 Asse con ruote metalliche ⌀ 9 per carrozze americane con illuminazione interna.
R09745 Asse con ruote ⌀ 11 con alberino metallico.
R00816 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 12,5.
R09050 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 15 e ⌀ 16.
R09103 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 11.
R09104 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 21.
R09108 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 18.
R08270 Pantografo tipo 52 FS.
R11604 Pantografo tipo americano a doppio strisciante.
R14999 Pantografo tipo tedesco a doppio strisciante.
R14470 Dispositivi antidisturbo radio-TV.
R15120 Relé d'inversione per le locomotive con funzionamento a corrente alternata.
R00971 Striscia di fibra nera con traversine lunghezza cm. 70 per la posa del binario fisso, diritto e curvo.
R00972 Chiodini speciali per fissare il profilato per rotaie sulla 100971.
R01371 Giunzione isolante per rotaie.
R06273 Profilato per rotaie in barre di cm 99.
R07127 Serie di cartelli di percorrenza per carrozze europee.
R15319 Assortimento stemmi per locomotive e carri europei.
R15690 Assortimento stemmi per locomotive, carri e carrozze americane.

Assi con ruote non isolate per adattere carri e vagoni RIVAROSSI per il funzionamento su altri sistemi.

R03718 ⌀ 12,5 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.
R03734 ⌀ 9 mm. non isolate per sistema a 3 rotaie.
R08763 ⌀ 9 mm. (per art. 2048) non isolate per sistema a 3 rotaie.

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 sè, ben protetti dalla polvere e da quanto altro potrebbe danneggiarli.



ELEMENTI PER COLLEGAMENTI ELETTRICI

Cavetti in matassine da 10 metri

R01344 Tripolare a tre colori: rosso - verde - bruno.
R00945 Verde unipolare.
R06025 Giallo unipolare.
R06026 Bruno unipolare.
R00946 Rosso unipolare.
R01796 Nero unipolare ultraflessibile.

Presse unipolari piccole

R06011 Femmina verde.
R06012 Femmina giallo.
R06013 Femmina rosso.
R06014 Femmina bruno.
R06015 Maschio verde.
R06016 Maschio giallo.
R06017 Maschio rosso.
R06018 Maschio bruno.

Prese unipolari grandi

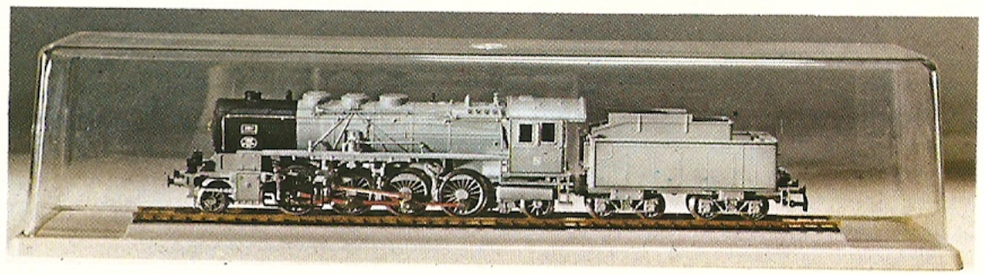
R06019 Femmina rosso.
R06020 Femmina verde.
R06021 Maschio rosso.
R06022 Maschio verde.

Prese tripolari

R06023 Maschio
R06024 Femmina

ATTREZZI E LUBRIFICANTI PER LA MANUTENZIONE

6202 Attrezzi per la pulitura 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.
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 additivato con bisolfuro di molibdeno.
6212 Olio speciale lubrificante, per bronzine autolubrificanti, tipo «Shell bearing infusion».
6213 Flacone di pasta lubrificante al bisolfuro di molibdeno per ingranaggi di trasmissioni.



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 sì 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.

6401

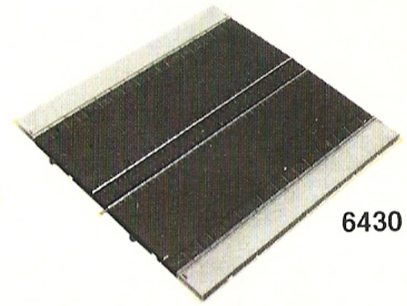
6401
Scatola contenente una vettura tranviaria 6410/1 e un rimorchio 6420/1 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formanti un circuito d'ingombro di cm 60 × 100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari.

6410/1 6420/1

6410/1
Vettura tranviaria in scala "HO" riproducente nei minimi particolari le vetture tipo "Edison", nei colori originali giallo e grigio. Lunghezza cm. 12.

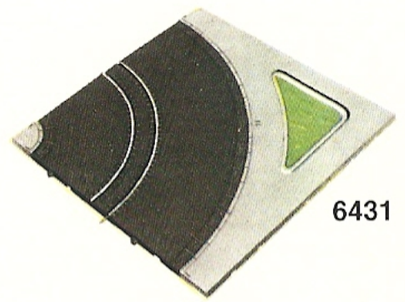
6420/1
Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410/1, adatto ad essere trainato dalle medesime. Tanto la motrice 6410/1 che il rimorchio 6420/1 vengono forniti completi di decalcomanie pubblicitarie diverse, numeri, cartelli, ecc.

Per l'alimentazione ed il comando del Tramway "Sistema Rivarossi" vedasi a pag. 136.



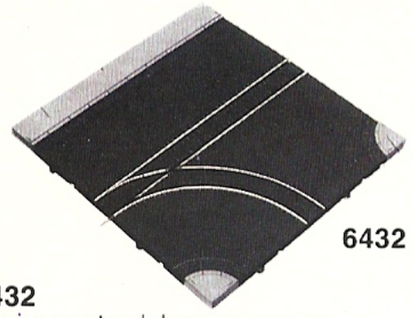
6430

6430
Sezione stradale con binario diritto incorporato.



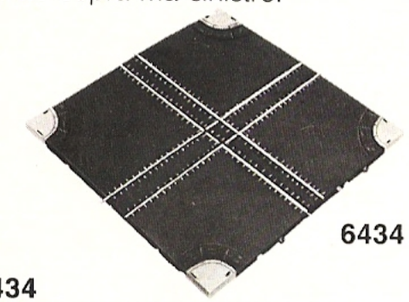
6431

6431
Sezione stradale con binario curvo incorporato.

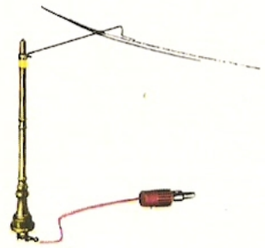


6432
Sezione stradale con scambio destro incorporato.

6433
Come sopra ma sinistro.

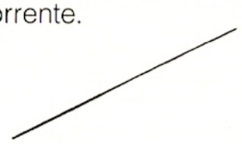


6434
Sezione stradale con incrocio a 90° incorporato.



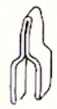
6451
Palo con tirante e filo aereo corrispondente ad una sezione stradale con binario a presa di corrente.

6452
Come sopra ma senza presa di corrente.

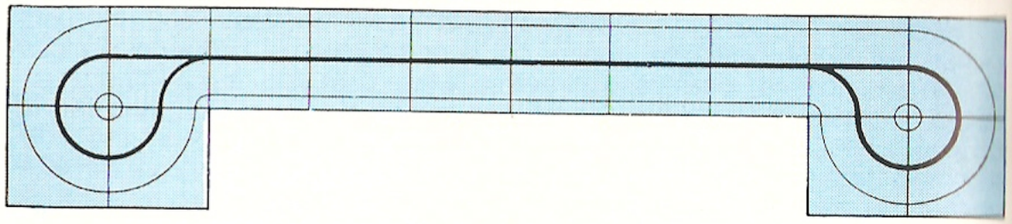


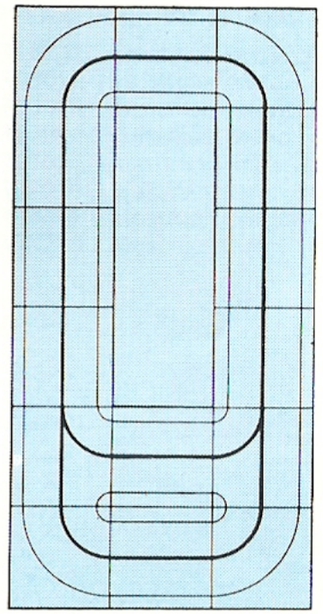
6460
Tratto di filo aereo diritto corrispondente a una sezione stradale 6430 con binario diritto incorporato.

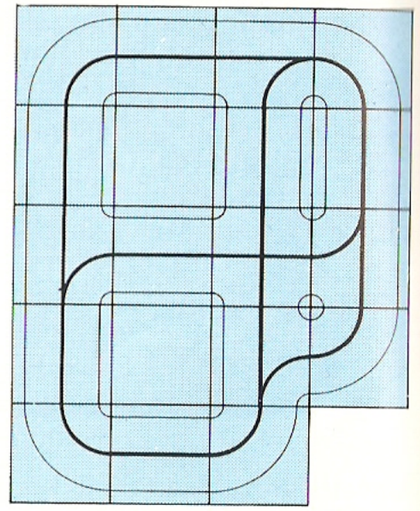
6464
Tratto di filo aereo per sezione stradale con incrocio.

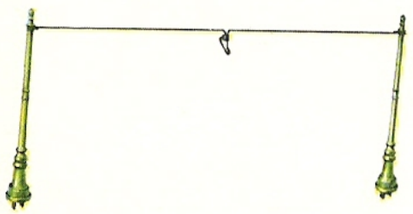


R 05483
Forcella di fissaggio per sezioni stradali.







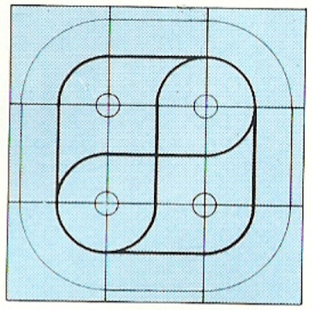


6450
Coppia di pali con supporto per filo aereo.

6462
Tratto di filo aereo corrispondente a una sezione stradale con scambio destro incorporato.

6463
Come sopra ma sinistro.

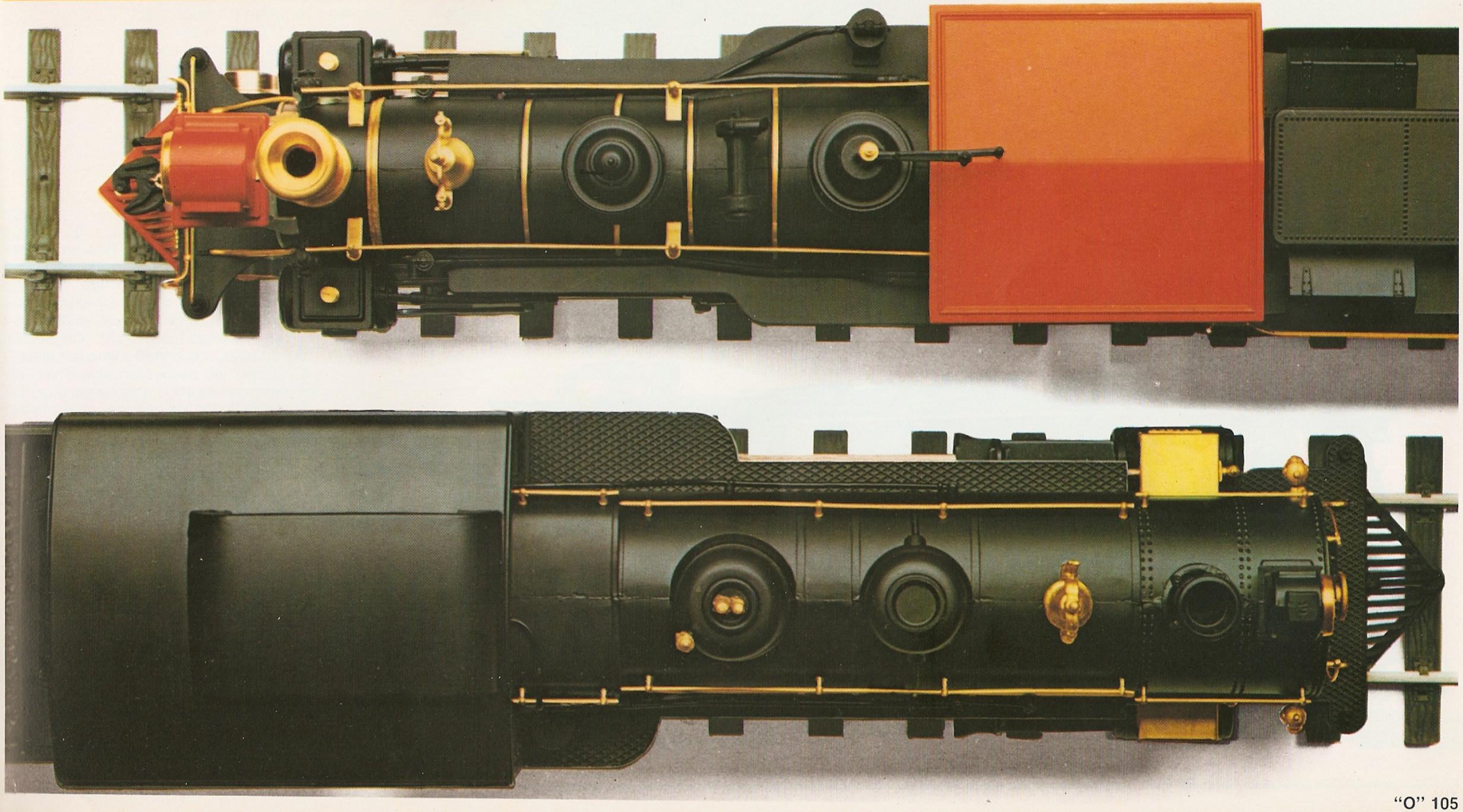
Desideriamo far rilevare che il "Sistema Tranviario Rivarossi", si basa sulla possibilità di realizzare numerose e svariate forme di tracciati che si possono adattare allo spazio disponibile e che possono essere impostati in base al proprio estro costruttivo.
Come si vede sulla illustrazione la caratteristica particolare della linea è che comprende la sezione stradale con il marciapiede che rende più realistico e completo il paesaggio,.



SCARTAMENTO "0" 32 mm.

0

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 0 (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 0 (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 ecc.
Ma il trionfo dello scartamento 0 è all'aperto: nell'angolo di un giardino, mentre corre parallelo ai vialetti di ghiaia, o in un paesaggio tropicale costituito da un'aiuola verde e fiorita.
Questa serie infatti è stata realizzata con un grosso pregio: quello di resistere alle intemperie, per la tranquillità dei modellisti che appunto vogliono montare impianti all'aperto.



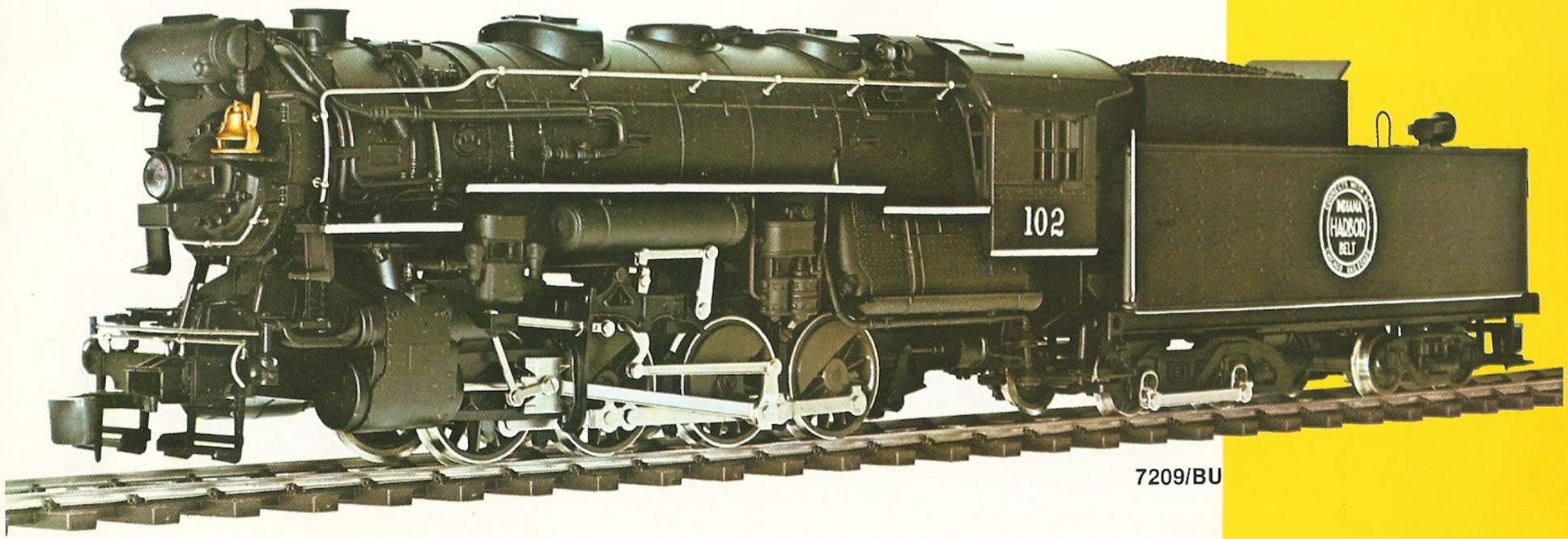
LOCOMOTIVE

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.

7210

7210
Interessantissima scatola di montaggio della locomotiva con tender, pesante americana da manovra della "Indiana Harbor Belt". Rodiggio 0-8-0, biellismo 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. (Non illustrato).



7209/BU

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.

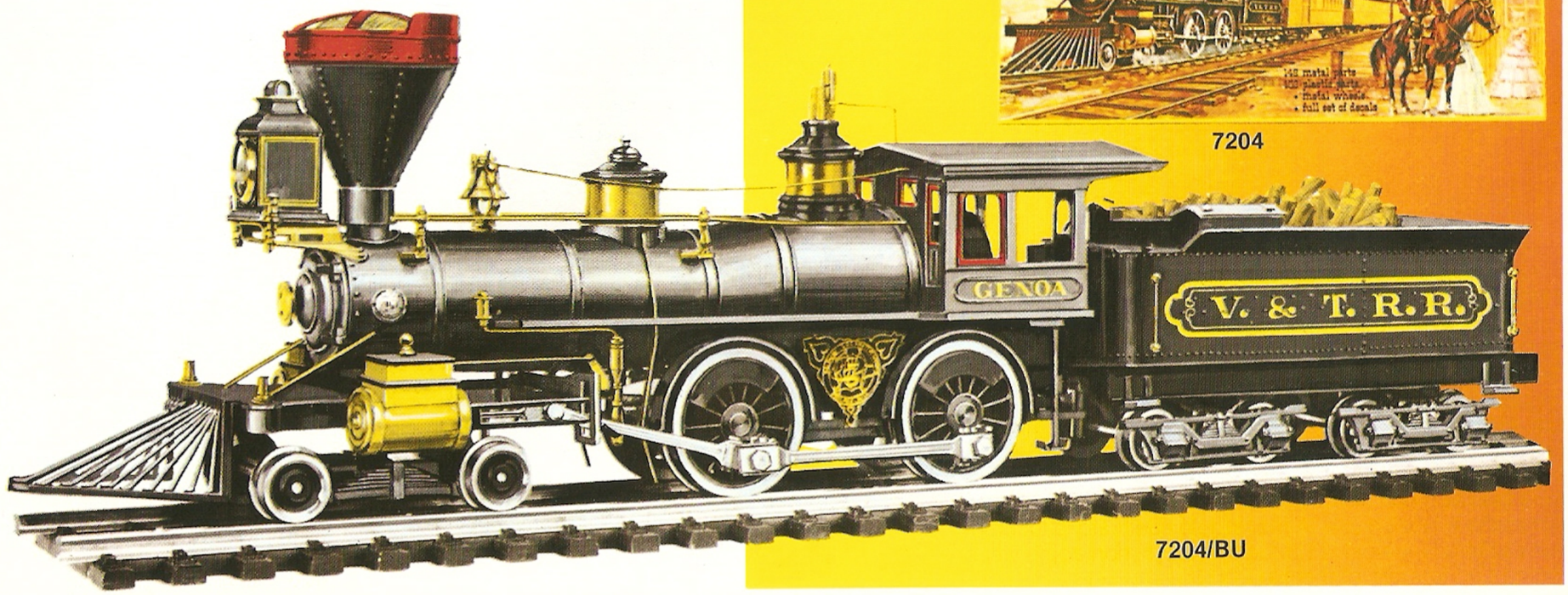
7203/BU

7204
Scatola di montaggio della locomotiva americana 4-4-0 "GENOA". Il nome "Genoa" della locomotiva deriva dall'omonima città dello stato del Nevada.
Fu costruita intorno al 1872 dalla Balwin 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

7204/M
Confezione contenente tutti i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare i modelli 7203 e 7204. (Non illustrato).

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.

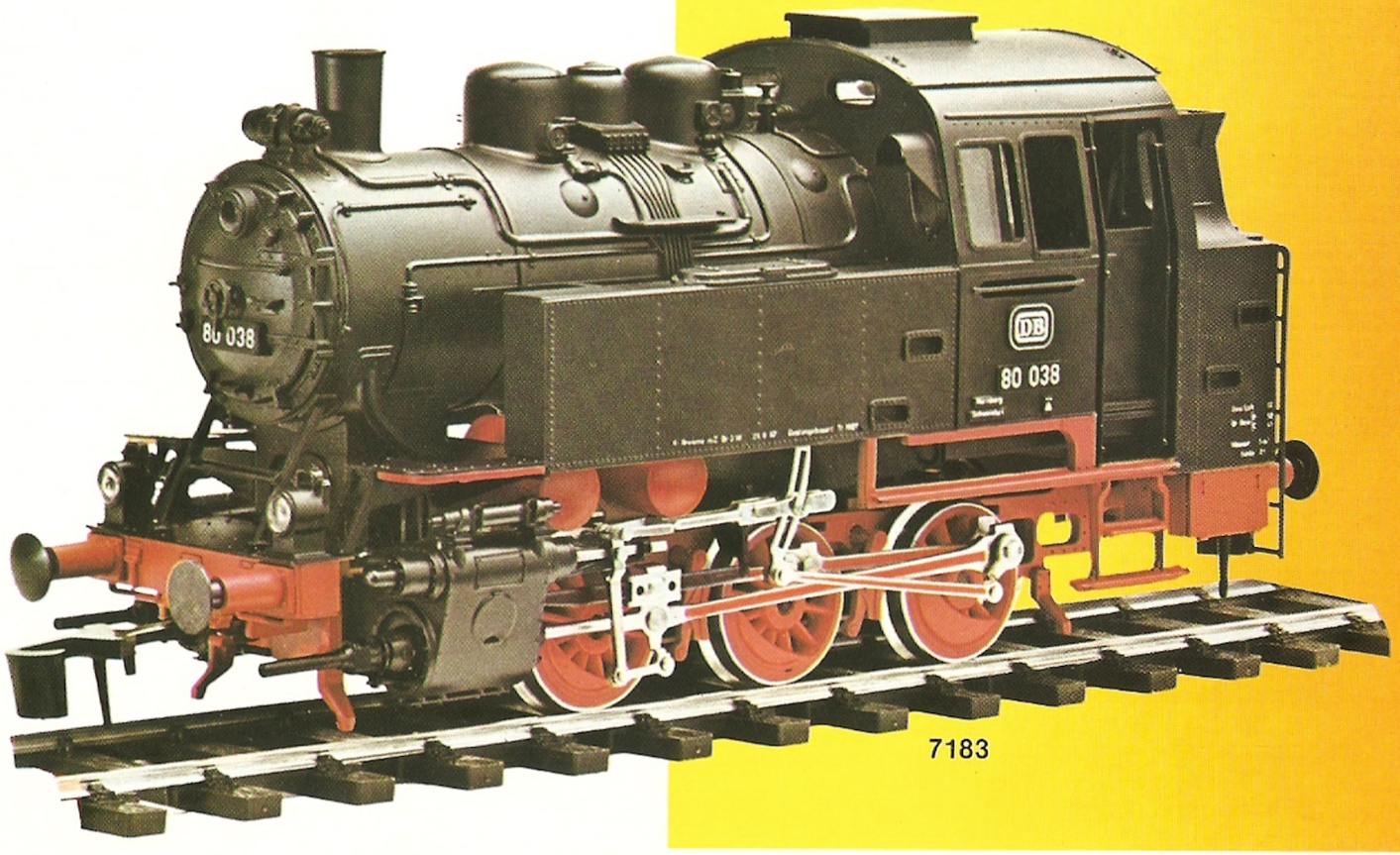


7204/BU

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

7283/M
Confezione contenente tutti i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7283. (Non illustrato).



7183

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 biellismo 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.

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 Rheinstahl 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.

7190

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 Rheinstahl Henschel A.G. è quindi particolarmente impiegato per treni passeggeri. Il modello possiede i fanali anteriori illuminati ed è lungo cm. 36.

7184

CARRI MERCE

7560/1
Carro merci aperto a sponde alte tipo "E" delle ferrovie dello Stato italiane.
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.

7560/1

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.

7574/1

7563/1
Carro refrigerante tipo "Ichqrs" della Spatenbräu impiegato per il trasporto della famosa birra tedesca. Lunghezza cm. 26.

7563/1

7568/1
Carro refrigerante della "Findus" impiegato per il trasporto di surgelati alimentari. Lunghezza cm. 26.

7568/1

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.

7577

7564/1
Carro merci a sponde alte tipo "E" delle Ferrovie Federali Tedesche.
Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza centimetri 22,5.

7564/1

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.

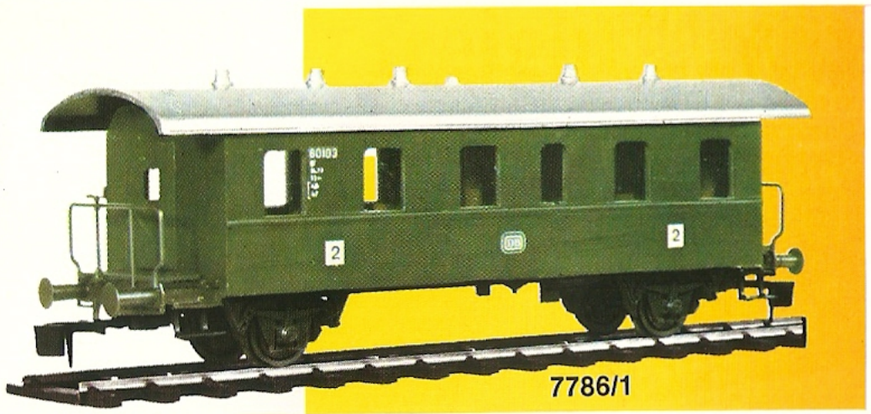
7561/1

Tutti i carri merce vengono consegnati con ruote metalliche isolate.

CARROZZE D'EPOCA TEDESCHE

supermodello

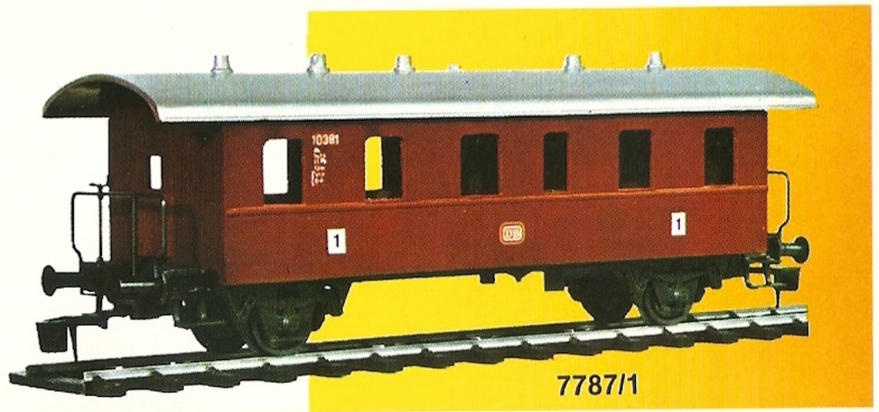
7786/1
Carrozza di 2ª classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.



7786/1

7787/1
Carrozza di 1ª classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.

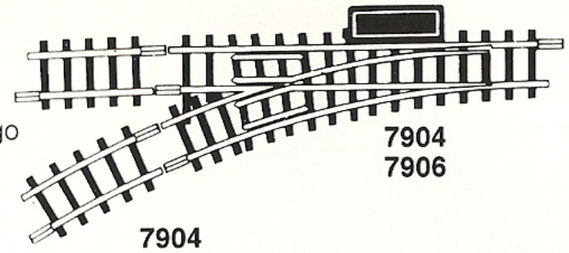
Le carrozze vengono consegnate con ruote metalliche isolate.



7787/1

BINARI E SCAMBI

7901
Elemento di binario diritto lungo mm. 94.


7904
7906

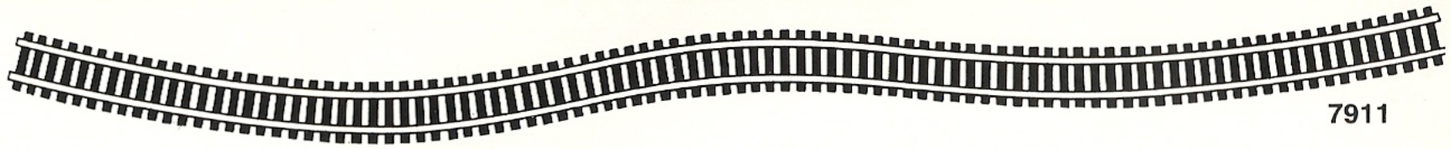
7904
Scambio sinistro con comando a mano. Lo scambio viene fornito con un pezzo di binario 7901 e un 7903.

7907
Come sopra ma destro.

7909
Scambio destro con comando elettromagnetico.

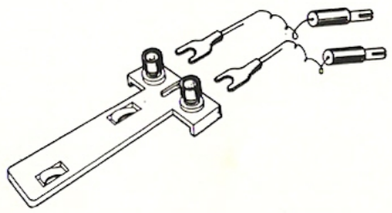
7906
Come sopra ma sinistro.

4209
Dispositivo di comando, completo di fili, per la trasformazione dello scambio 7904/7907 da comando a mano a comando elettromagnetico.

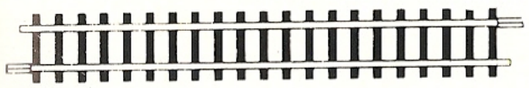

7911

7911
Binario flessibile cm. 90.

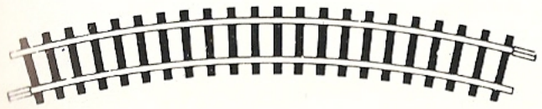
7912
Congiunzioni (50 pezzi).



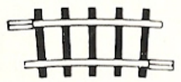
7913
Dispositivo per collegamento elettrico del binario con il trasformatore d'alimentazione.



7900
Elemento di binario diritto lungo cm. 40.



7902
Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 160 cm. di diametro.



7903
Elemento di binario curvo un quarto di lunghezza di un 7902.

Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 136.

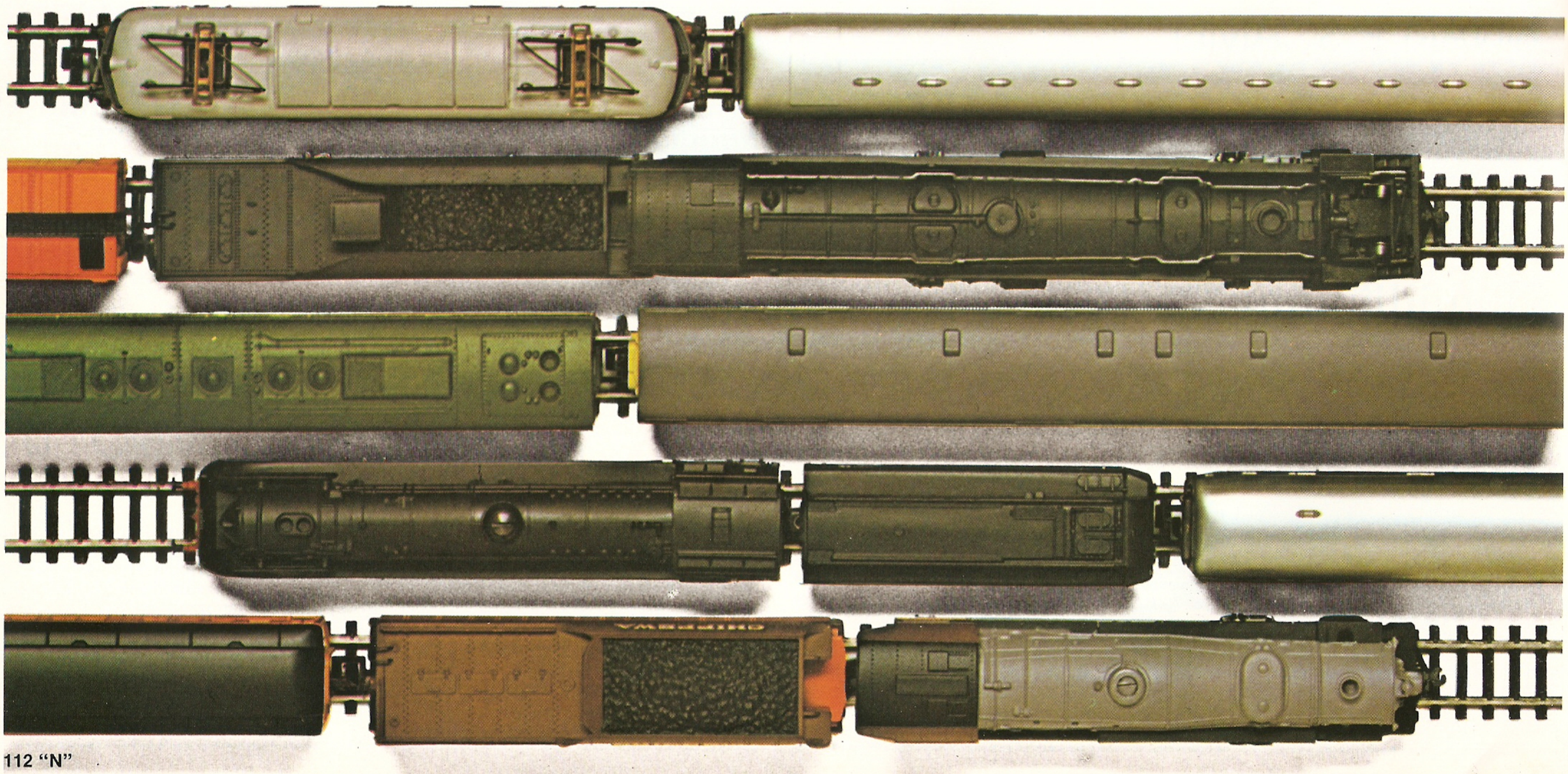
PARTI DI RICAMBIO "0"

R01089 Molla per spazzole dei motori
R09550 Spazzole per motori
R11300 Asse con ruote nere ∅ 21 per carri e carrozze
R10967 Gancio con perno di fissaggio per carrozze
R12361 Gancio a codolo con perno di fissaggio per carri
R12571 Gancio a codolo con piastrina di fissaggio per carri
R10960 Asse con ruote metalliche isolate per carri e carrozze.

SCARTAMENTO "N" 9 mm.

N

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 degli 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.



"The Shenandoah freight"

9010

9010
Treno merci americano "The Shenandoah Freight" con locomotiva articolata, a vapore, tipo Mallet Y6b rodiggio 2-8-8-2. La Compagnia ferroviaria "Norfölk & Western" disponeva fino a qualche anno fa di un considerevole numero di locomotive articolate a vapore, che, assicuravano il traffico sulle varie linee gestite dalla Compagnia. La "N&W" fu infatti l'ultima, a passare dal tradizionale sistema di trazione a vapore a quello "diesel" in quanto poteva disporre, a buon mercato, delle fonti di approvvigionamento del combustibile "carbone". Il servizio merci era affidato alle 2-8-8-2. 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.

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

TRENO MERCI "RACCOGLITORE"

9001
Treno merci "raccoglitore" delle Ferrovie dello Stato con locomotiva diesel-elettrica gruppo D341 F.S. Sulle 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.

9001

LA FLÈCHE D'OR

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 Maritime (parte di un servizio coordinato che includeva l'attraversamento della manica tra 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).

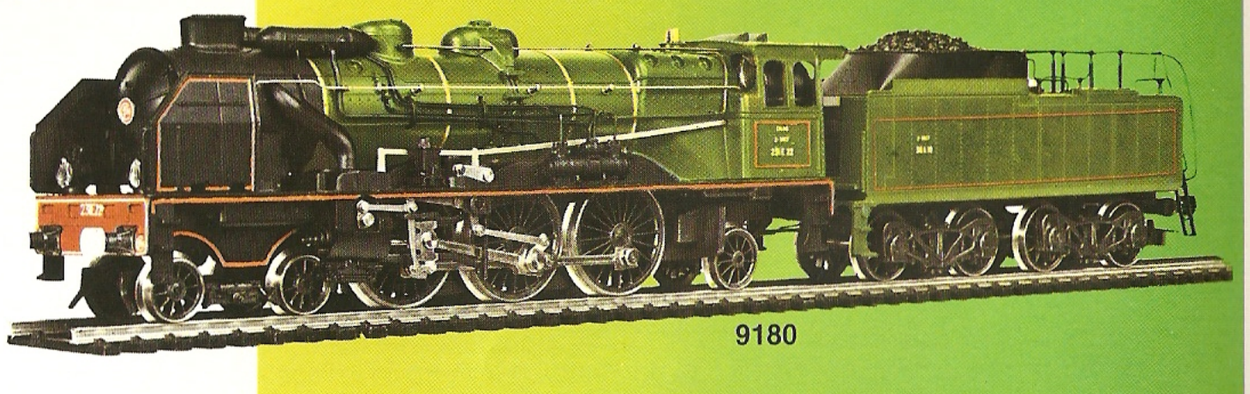
9011

LOCOMOTIVE TEDESCHE E FRANCESI

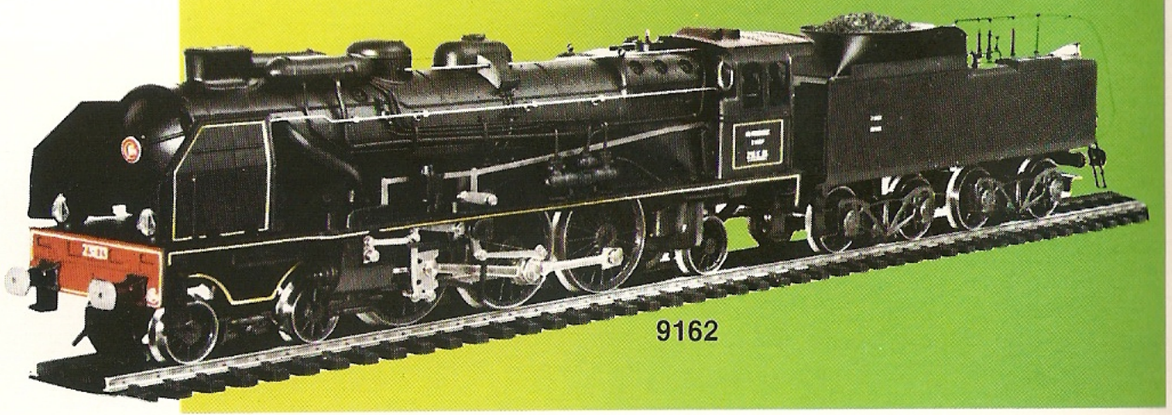
9173
Locomotiva a vapore, con tender, per treni direttissimi e rapidi. Rodiggio 2-3-1 tipo "Pacific". Supermodello della BR 10 delle Ferrovie Federali Tedesche. Fari frontali funzionanti. La carenatura conferisce a questa splendida locomotiva un aspetto del tutto particolare. La perfetta riproduzione del modello mantiene intatto il fascino del prototipo. Lunghezza cm. 17.

9173

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

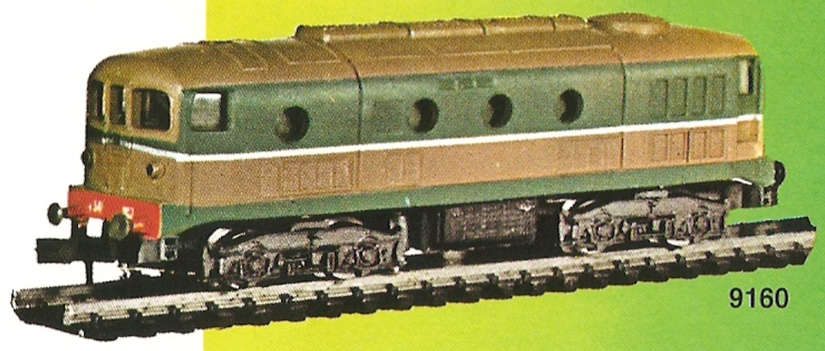

9162

LOCOMOTIVE ITALIANE

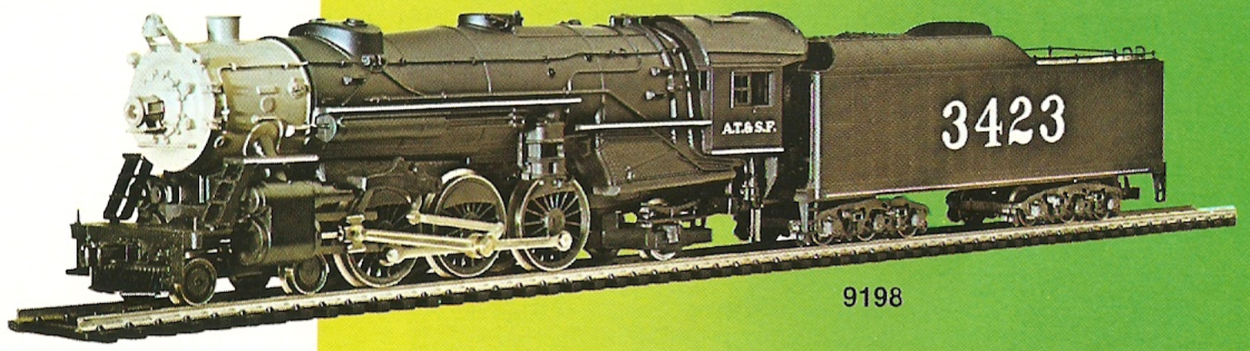
9162
LOCOMOTORE F.S. E 444 (2ª serie). Nuova versione migliorata.
Le locomotive del gruppo E 444 sono state realizzate su disegni di progetto dell'Ufficio Studi del Servizio Materiale e trazione delle F.S. Il moderno mezzo di trazione è destinato al traino di treni rapidi e direttissimi sulle più importanti 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". Il modello riproduce il prototipo E 444.006. Entrambi i carrelli sono motori. Fanali illuminati su entrambe le testate. Il modello è lungo cm. 10,5.

9162

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.


9160

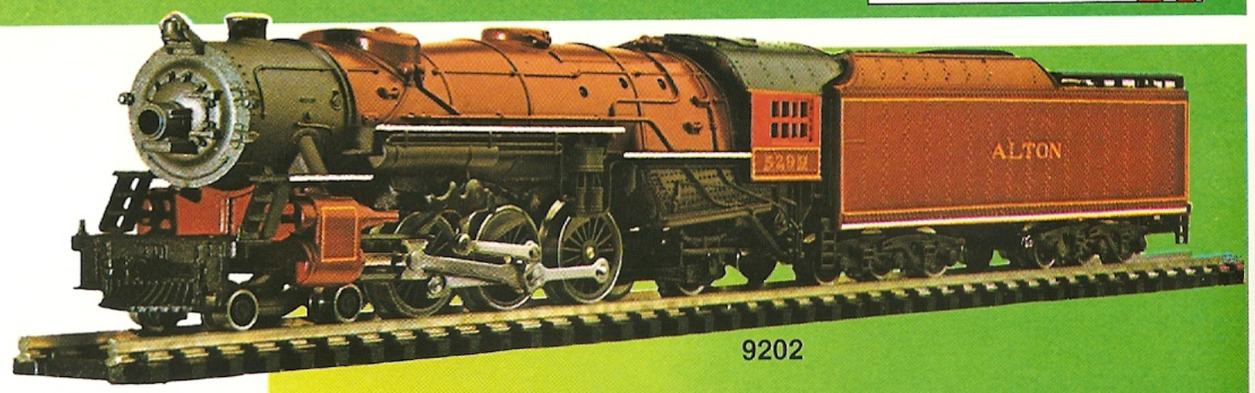
LOCOMOTIVE AMERICANE



9198

9198
Locomotiva a vapore 4-6-2 "Heavy Pacific" della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fé". 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.

9202
Locomotiva americana a vapore tipo 4-6-2 "Heavy Pacific" della "Chicago & Alton". Il modello, con biellismo 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.

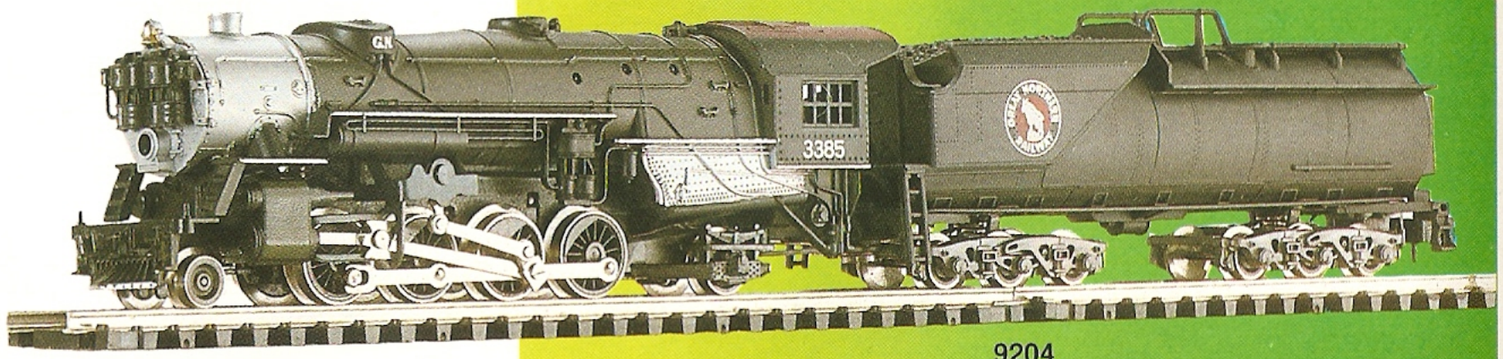


9202

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

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.



9204

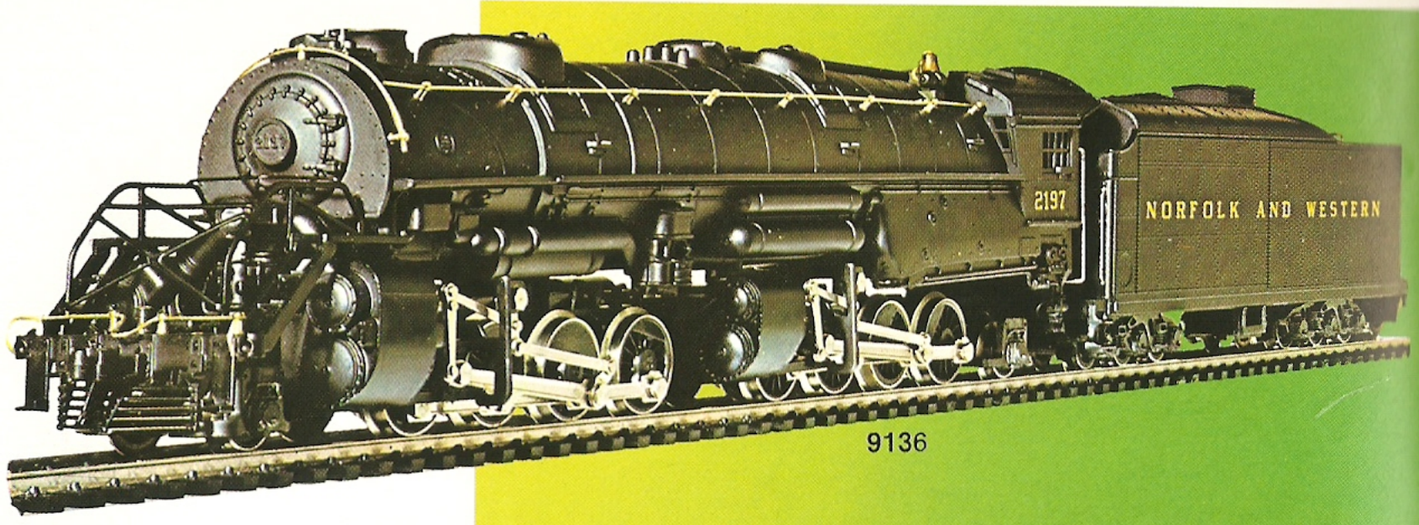
9186
Locomotiva a vapore tipo "Berkshire" Classe S 3 della "Nickel Plate Road". Questo tipo di locomotiva, costruito in 80 esemplari negli anni 1948-49, rappresenta la versione più moderna dei mezzi di trazione a vapore con rodiggio 2-8-4. Essenzialmente studiato per il traino di convogli merci, fu pure 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

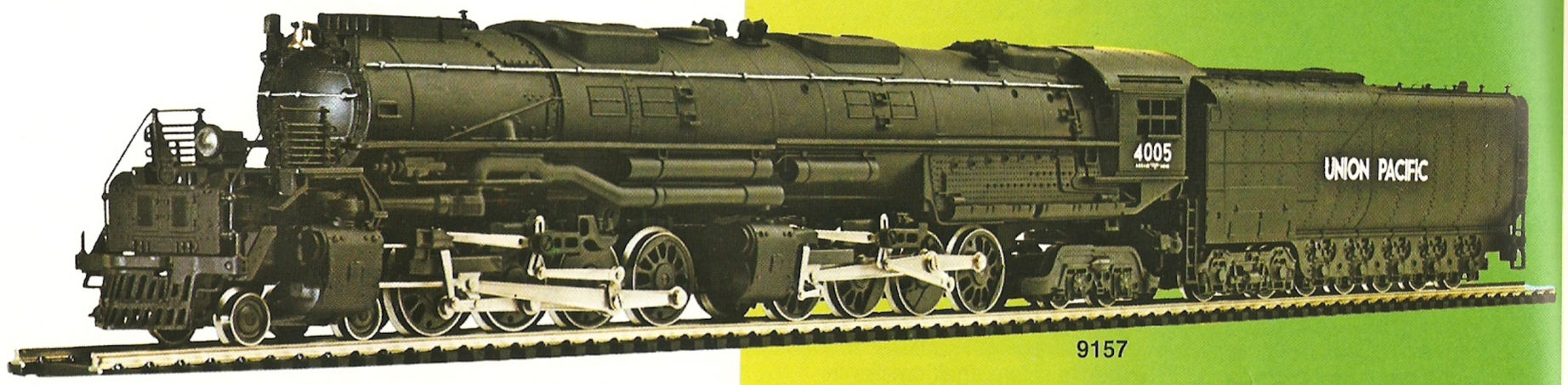
9136
Una trentina di locomotive articolate Mallet "compound" con rodiggio 2-8-8-2, classe Y6b, furono costruite direttamente dalla Norfolk and Western nelle proprie officihe di Roanoke-Virgina negli anni compresi tra il 1948 ed il 1952. Le Y6b furono eccellenti macchine e contrastarono validamente l'avvento della trazione diesel fino al termine degli anni cinquanta. Il modello ha entrambi i gruppi motori, è dotato di illuminazione ed ha i biellismi funzionanti.
Lunghezza del modello cm. 22,5.

9157
Locomotiva articolata, a vapore, "Big Boy" 4005 della "Union Pacific" per treni merci pesanti. Un primo gruppo di venti locomotive, con rodiggio 4-8-8-4, vennero consegnate, nell'autunno del 1941. Un secondo gruppo di cinque macchine venne consegnato nel 1944.
Queste locomotive erano capaci di una velocità di 80 miglia orarie.
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 del modello anche su linee con raggio di curvatura ridotto. I biellismi sono interamente funzionanti. Faro anteriore. Lunghezza del modello cm. 25,6.

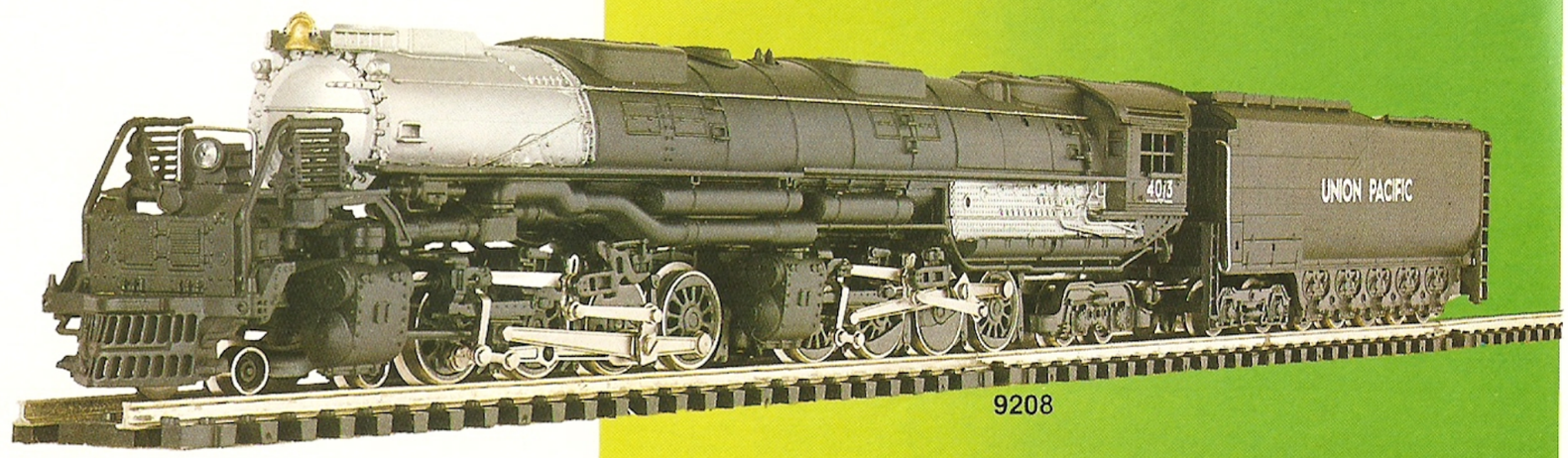
9208
Locomotiva articolata, a vapore, 4-8-8-4 "Big Boy" 4013 della "Union Pacific".
Il modello riproduce il prototipo 4013, costruito nel 1941 per la Compagnia "Union Pacific" ed è caratterizzato dalla coloritura in grigio alluminio della zona camera fumo e dei laterali dell'immenso focolaio.
Il modello, con rodiggio 4-8-8-4 ha entrambi i gruppi motori con trasmissione su tutti gli assi. Il sistema di articolazione dei gruppi motori consente l'iscrizione anche su linee con raggio di curvatura ridotto. I biellismi sono interamente funzionanti. Faro anteriore. Lunghezza del modello cm. 25,6.



9136



9157



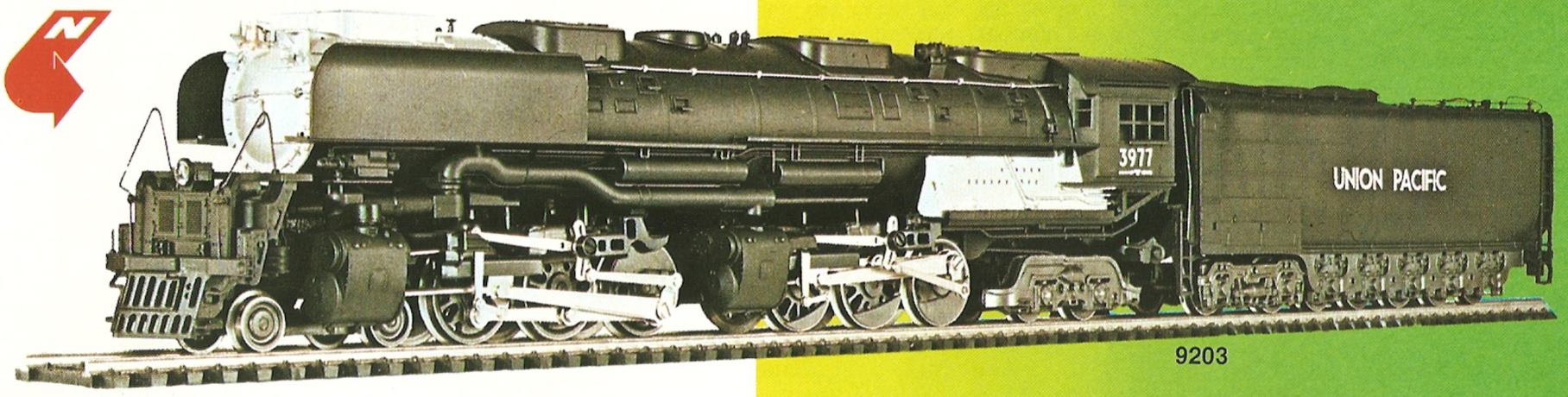
9208

9203
Locomotiva articolata, a vapore, 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.
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.
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 treni merci pesanti ad elevate velocità, fino a 70 miglia orarie (circa 110 Km/ora), possedendo ottima stabilità e perfetta equilibratura delle masse.
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 l'iscrizione in curve di piccolo raggio. Il faro anteriore è illuminato.
Lunghezza del modello cm. 23,5.

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 MOTRICE
9143 PENNSYLVANIA
9144 SOUTHERN PACIFIC

UNITÀ FOLLE
9148 PENNSYLVANIA
9149 SOUTHERN PACIFIC



9203

9149
9144

9148
9143

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 FÉ
9153 UNION PACIFIC

9150

9153

9101

9111

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 MOTRICE
9101 SANTA FÉ

UNITÀ FOLLE
9111 SANTA FÉ

CARRI MERCE EUROPEI

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 Costamasnaga. Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza cm. 6.

9316

9315
Fedele riproduzione del carro aperto a sponde alte delle ferrovie belghe. Lunghezza centimetri 6.

9315

9323
Carro scoperto a sponde alte serie E delle Ferrovie Federali Svizzere. I colori sono il classico rosso bruno con iscrizioni bianche. Lunghezza del modello cm. 6.

9323

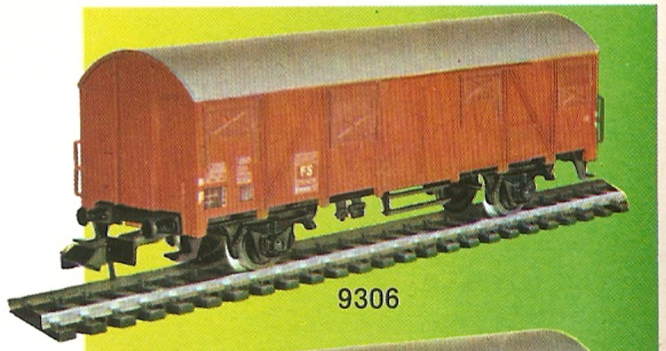
9317
Carro merci aperto, tipo E, delle D.B. Lunghezza cm. 6.

9317

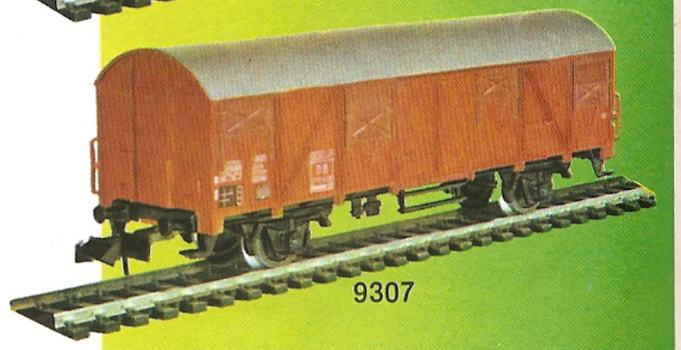
9308
Riproduzione del carro chiuso per il trasporto delle banane "Chiquita". Il carro ha le portiere apribili ed i portelloni per la aereazione di colore argento. Lunghezza cm. 7.

9308

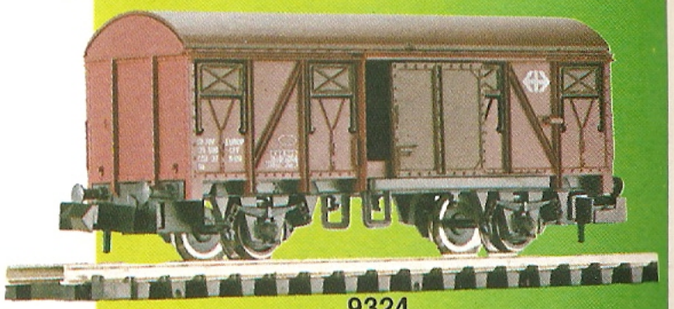
9306
Fedele riproduzione del carro coperto tipo GBS delle Ferrovie dello Stato Italiano. È il classico carro chiuso per il trasporto di merci disparate. Porte apribili. Lunghezza cm. 7.


9306

9307
Vagone merci coperto in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Porte apribili. Lunghezza cm. 7.


9307

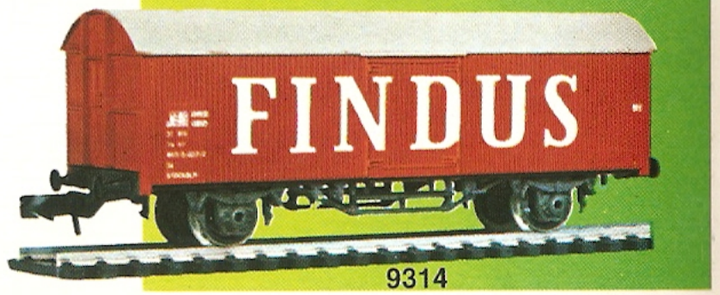
9324
Carro coperto serie Gs delle Ferrovie Federali Svizzere (SBB CFF). Lunghezza del modello cm. 7.


9324

9313
Modello di un vagone privato della fabbrica di birra tedesca Staufen Bräu. Lunghezza cm. 7.

9313

9314
Modello del carro refrigerante della "Findus" impiegato per il trasporto di surgelati alimentari. Lunghezza cm. 7.



9314

9322
Carro refrigerante della Interfrigo. I carri refrigeranti sono utilizzati per il trasporto di derrate alimentari deperibili.
Il cassone è termicamente isolato e la bassa temperatura interna è ottenuta da colonne di ghiaccio immesse negli appositi scomparti.
Il modello propone un prototipo che reca le nuove iscrizioni adottate dalla Interfrigo. Lunghezza cm. 7.

9322

9309 9325

9309
Carro refrigerante della Migros. Il carro è illustrato visto dai due lati. Lunghezza cm. 7.

9310
Carro refrigerante della Spaten Bräu. Lunghezza cm. 7.

9325
Carro refrigerante "Bell".
Il modello reca iscrizioni "bilingue" come il prototipo.
Lunghezza cm. 7.

9311
Carro refrigerante della compagnia francese Stef, lungo cm. 7.

9310 9311

9305

9303 9301

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: GULF 9381, Esso 9301, B.P. 9303, TEXACO 9380.

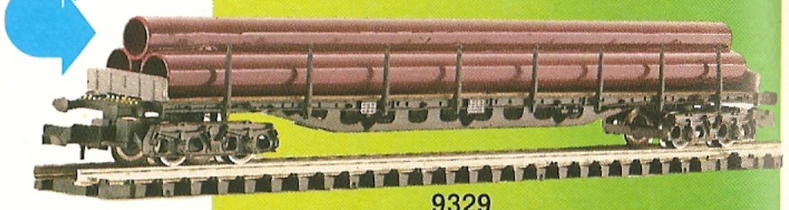
9327
Carro pianale a carrelli con carico di due containers da 30° cadauno. Lunghezza cm. 14.

9327

9328
Carro pianale a carrelli con carico di due containers "Evergreen". Lunghezza cm. 14.

9328

9329
Carro pianale a carrelli carico di tubi. Lunghezza cm. 14.


9329

9321
Carro cisterna per il trasporto di carburanti nei colori e con le iscrizioni della Industria Italiana Petroli "IP". Lunghezza cm. 5,5.

9321

9380 9381

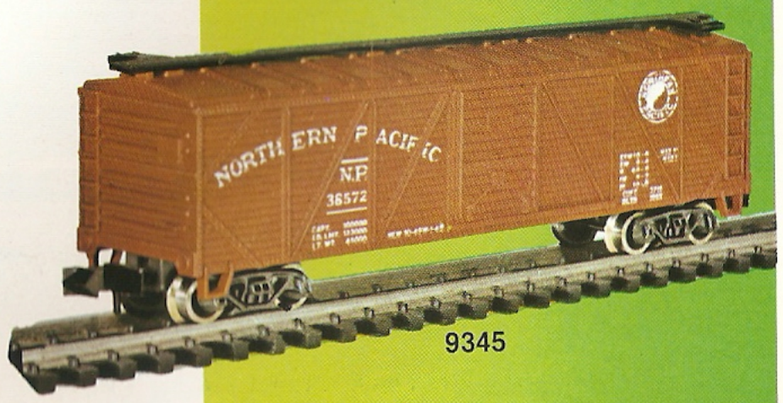
CARRI MERCE AMERICANI

9333 40 FT GONDOLA CAR
Carro aperto tipo "Gondola" della "Southern". Lunghezza cm. 8. Elenco dei colori disponibili: "Boston & Maine" 9330, "Union Pacific" 9331, "Central New Jersey" 9332, "Southern" 9333.

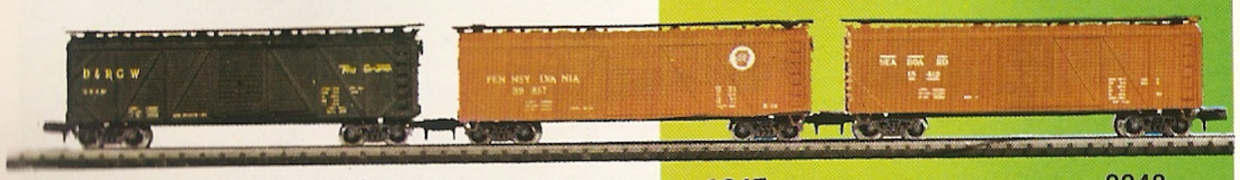
9333

9330 9331 9332

9345 40 FT WOOD BOX CAR
Carro coperto 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. Elenco dei colori disponibili: "Northern Pacific" 9345, "Rio Grande" 9346, "Pennsylvania" 9347, "Seaboard" 9348.



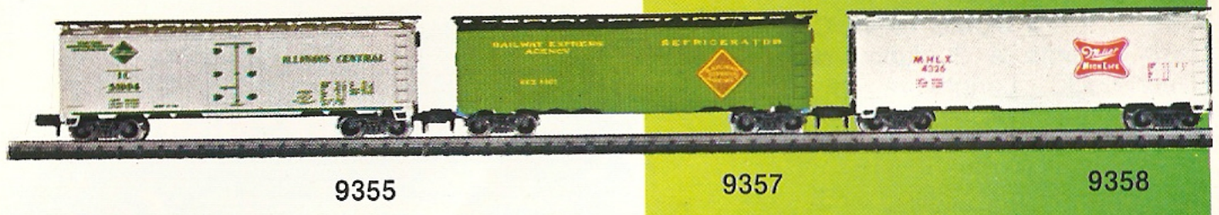
9345



9346 9347 9348

9356 40 FT REFRIGERATOR CAR
Carro 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.

9356



9355 9357 9358

9351 40 FT METAL BOX CAR
Carro coperto tipo Box di metallo della "Canadian National". Lunghezza cm. 8. Questi carri sono di fabbricazione più recente rispetto ai precedenti.
Elenco dei colori disponibili: "Penn Central" 9350, "Canadian National" 9351, "New Haven" 9352, "Pace Maker" 9353.

9351

9350 9352 9353

9337 40 FT OPEN HOPPER CAR

Carro tramoggia della "Canadian National". Lunghezza cm. 8. A questi carri è affidato il compito di trasportare minerali in genere. I portelloni sul fondo 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

9335 9336 9338

9365 3 DOME TANK CAR

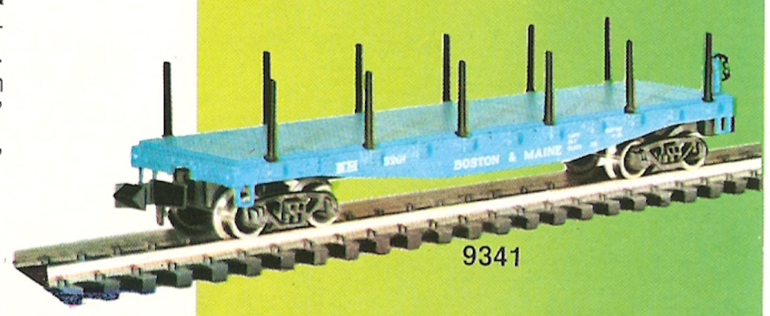
Carro cisterna a 3 duomi della "Deep-Rock". Lunghezza cm. 8. Questi carri sono usati per il trasporto dei prodotti liquidi derivati dal petrolio.
Elenco dei colori disponibili: "Deep-Rock" 9365, "Dupont" 9366, "Gulf" 9367, "Union Starch" 9368.

9365

9366 9367 9368

9341 40 FT FLAT CAR

Carro pianale con stanti della "Boston & Maine". Lunghezza cm. 8. Elenco dei colori disponibili: "Union Pacific" 9340, "Boston & Maine" 9341, "Great Northern" 9342, "R.D.G.", 9343.



9341

9340 9342 9343

9362 SINGLE DOME TANK CAR

Carro cisterna a 1 duomo della "U.T.L.X.". Lunghezza cm. 8. La cisterna di questi carri è opportunamente diaframmata per diminuire gli sbattimenti del liquido.
Elenco dei colori disponibili: "Dupont" 9360, "Hooker" 9361, "U.T.L.X." 9362, "Co-Op" 9363.

9362

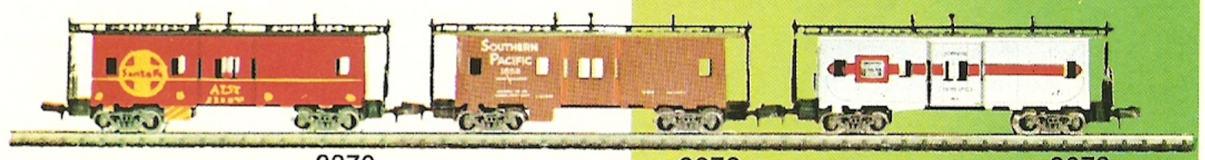
9360 9361 9363

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, "Norfolk & Western" 9374.

9374

9371



9370 9372 9373

CARROZZE ITALIANE

supermodello N

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.

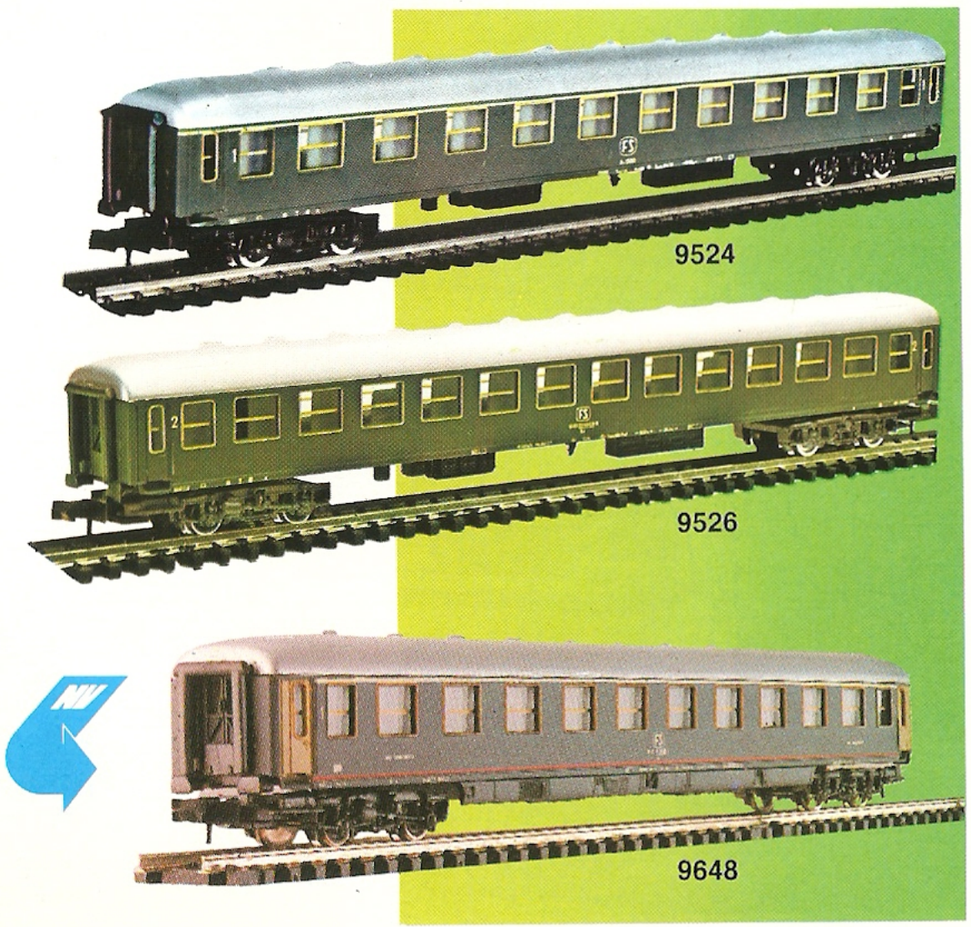
9526
Carrozza italiana di 2ª classe delle F.S. completa di arredamento. Modello riprodotto dal prototipo di tipo unificato secondo le norme U.I.C.
Lunghezza cm. 16,8.

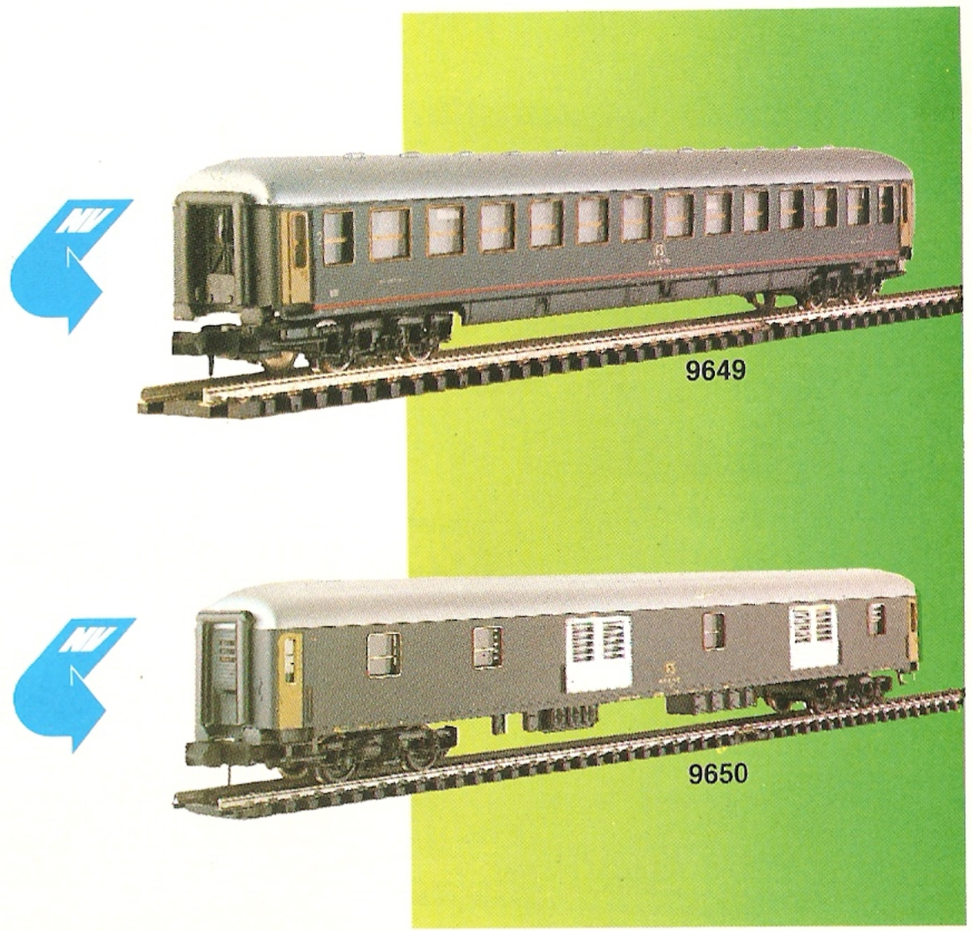
9648
Carrozza italiana di 1ª classe delle F.S. nella versione con le apparecchiature sottocassa protette da carenature laterali longitudinali. Arredamento interno. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 16,8.

9649
Carrozza Italiana di 2ª classe delle F.S. Caratteristiche eguali allo 9648. Lunghezza cm. 16,8.

9650
Bagagliaio Italiano serie D del tipo unificato UIC-X delle FS. Lunghezza cm. 16,8.

Tutte le carrozze "N" possono essere illuminate con il KIT 9820.





9618
Carrozza passeggeri italiana, serie A, di 1ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS. Il modello propone un prototipo che è stato verniciato secondo il recente schema di coloritura: "grigio beige-rosso fegato-grigio antracite".
I carrelli sono del tipo "Minden Deutz".
Completo di allestimento interno, lunghezza cm. 16,8.

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. Venne introdotto, tra l'altro, un sistema di climatizzazione interno ad aria soffiata e sistemato sul sottocassa e protetto esternamente da una carenatura. Il modello propone un prototipo di questo tipo. È corredato da allestimento interno ed è presentato nel nuovo schema di coloritura delle FS. Lunghezza cm. 16,8.

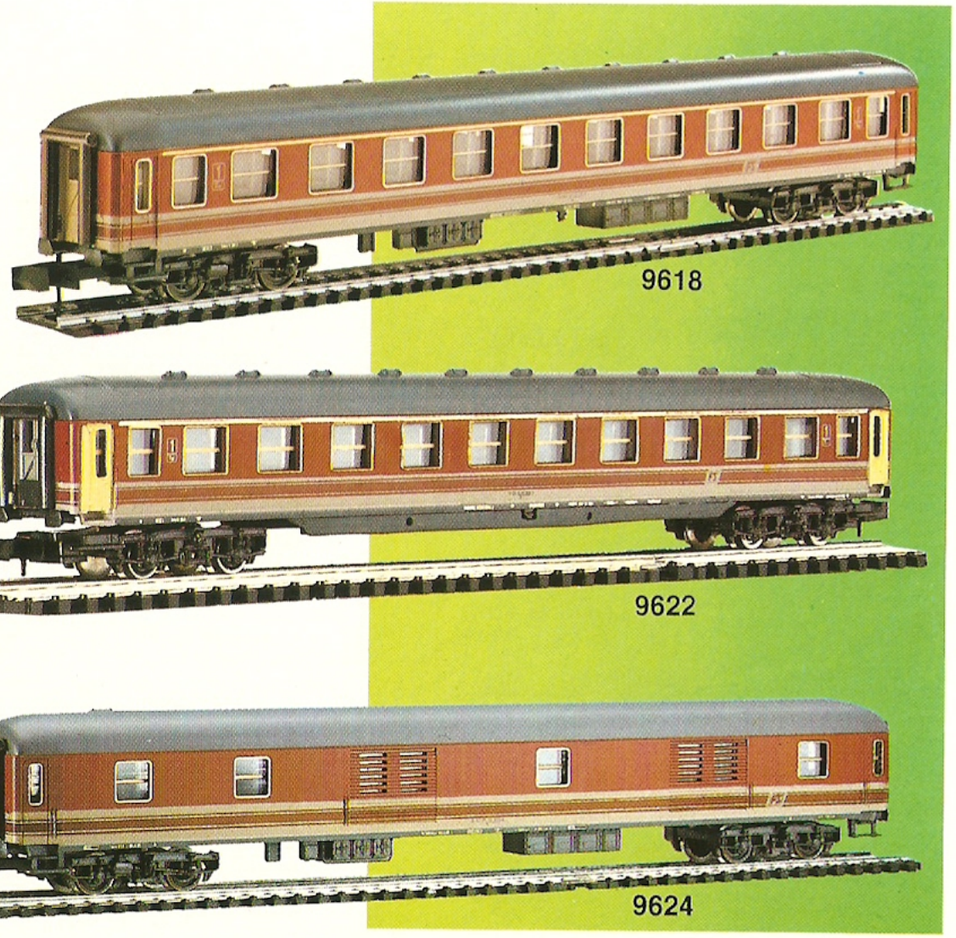
Tutte le carrozze "N" possono essere illuminate con il KIT 9820.

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. Il modello propone uno di questi veicoli.
Lunghezza cm. 16,8.

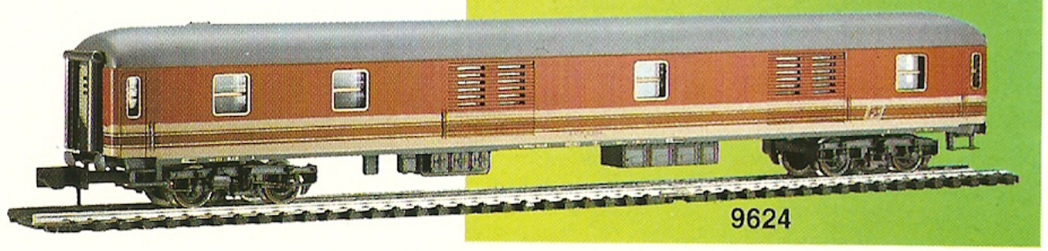
9619
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS. Il modello riproduce un prototipo di 2ª classe avente le stesse caratteristiche del modello 9618.
Lunghezza cm. 16,8.

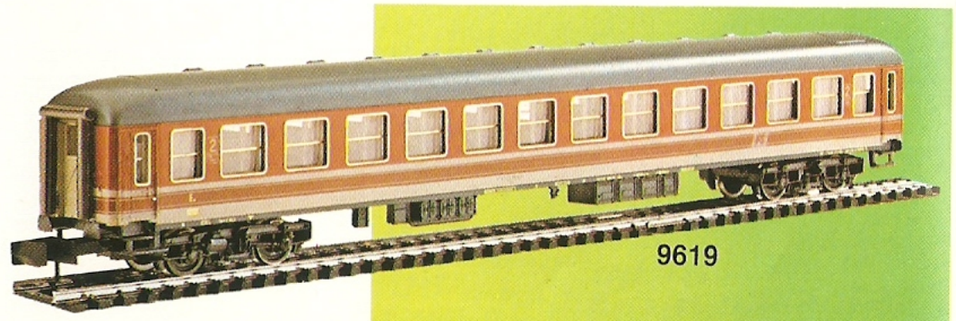
9623
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2ª classe del tipo unificato UIC-X delle FS. Modello con caratteristiche analoghe a quelle dell'articolo 9622 ma nella versione di 2ª classe.
Lunghezza cm. 16,8.

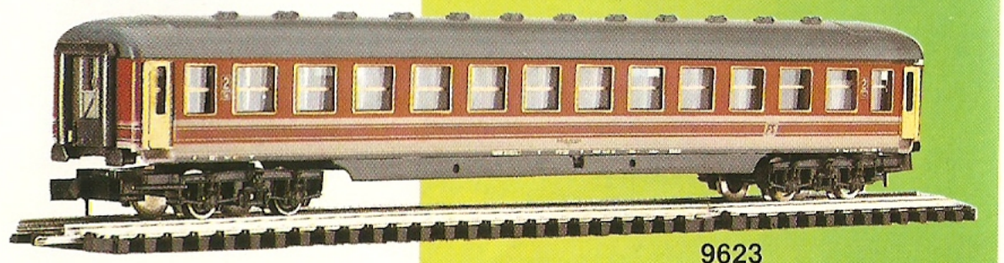
9591
Carrozza con letti "Trans Euro Notte" delle F.S. Un certo numero di carrozze con letti sono passate dalla "Compagnia Internazionale delle Carrozze Letti e del Turismo" in proprietà all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.
Ne è conseguito che lo schema di coloritura è stato cambiato e che su tutti questi veicoli è apparsa la sigla TEN. È rimasto il colore blu.
Il modello completo di arredamento interno, riproduce il prototipo 71 83 72 80 528-7.
I carrelli sono del tipo "Minden Deutz".
Lunghezza cm. 16,8.

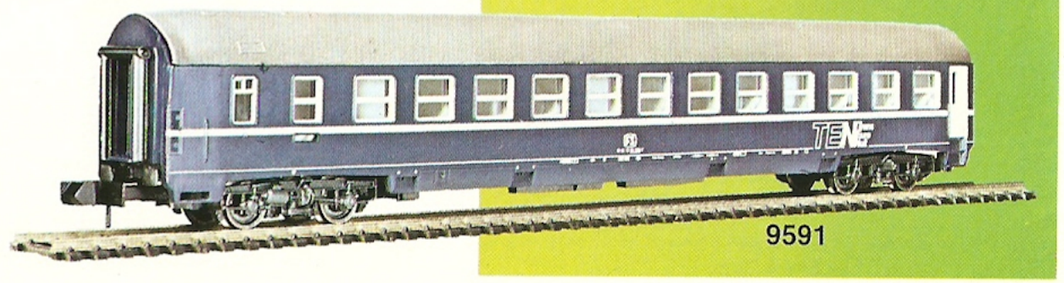

9618

9622


9624


9619


9623


9591

CARROZZE FRANCESI E TEDESCHE

supermodello N

9528
Carrozza di 2ª classe delle Ferrovie Statali Francesi, di tipo unificato, con arredamento interno. Lunghezza cm. 16,8.

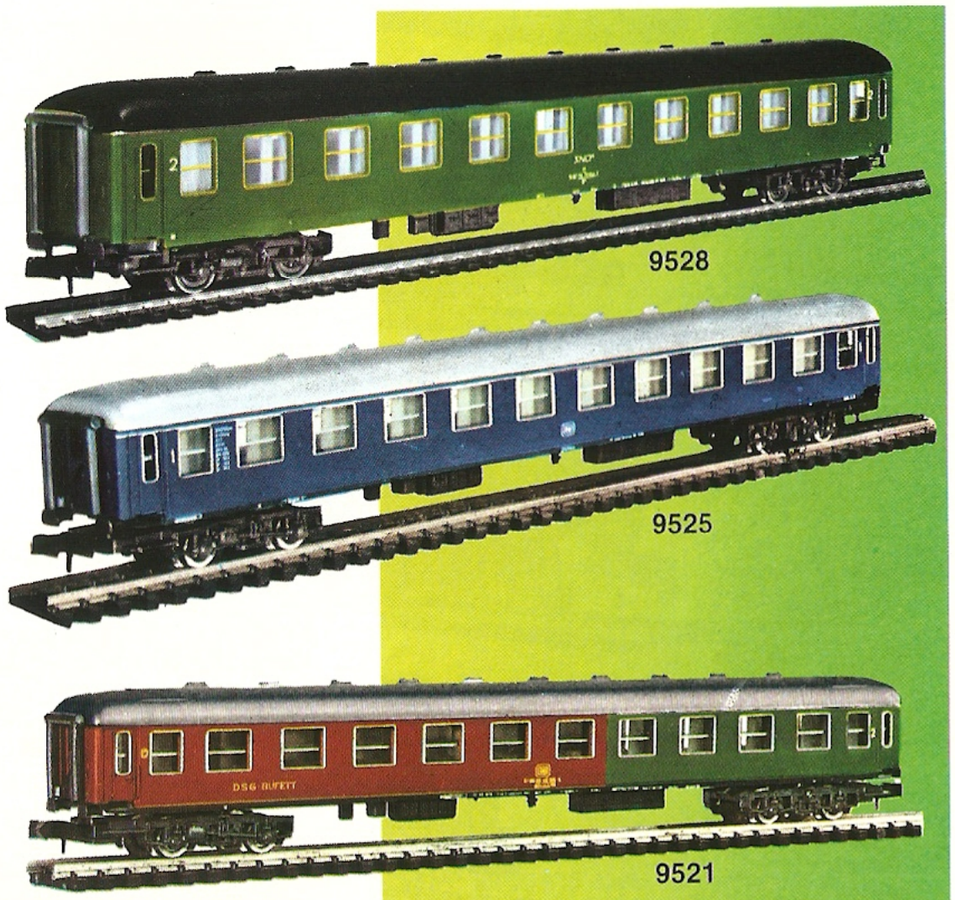
9525
Carrozza di 1ª classe delle Ferrovie Federali Tedesche. Completa di arredamento. Il prototipo viene usato per servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.

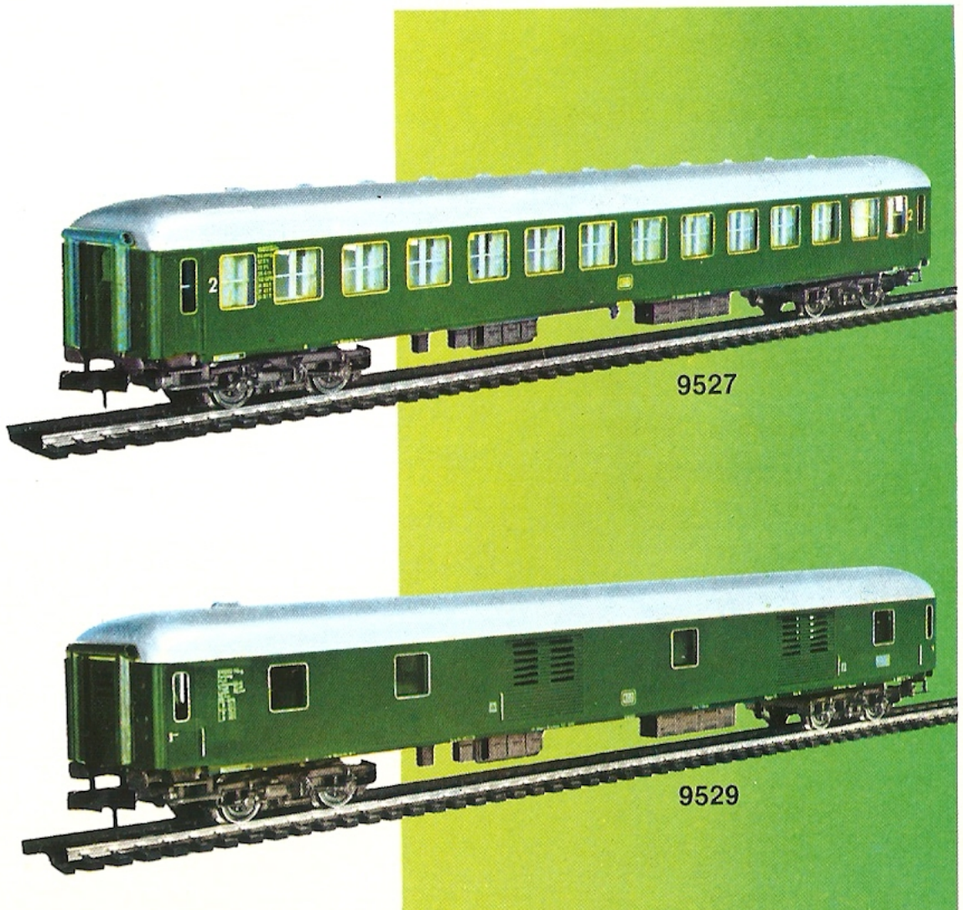
9521
Vagone passeggeri del tipo Buffet in uso presso le Ferrovie Federali Tedesche. Il vagone è diviso in due settori: uno composto di scompartimenti di seconda classe e l'altro da una cucina, un bar e dei tavoli con sedie dove è possibile usufruire del servizio ristorante e bar. Lunghezza cm. 16,8.

9527
Carrozza di 2ª classe delle Ferrovie Federali Tedesche di tipo unificato, con arredamento interno. Lunghezza cm. 16,8.

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.

Tutte le carrozze "N" possono essere illuminate con il KIT 9820





CARROZZE "CIWL" ANNI 30

9552
Carrozza bagagliaio-doccia della CIWL.
Il modello è nella versione bicolore marrone-bianco avorio con iscrizioni in giallo oro.
Lunghezza cm. 13,3.

9555
Carrozza "Pullman" della CIWL nei colori marrone, bianco avorio completa di arredamento.
Lunghezza cm. 14,7.

9553
Carrozza ristorante della CIWL nei colori e nelle iscrizioni originali. I carrelli sono del tipo P. Vettura completa di arredamento.
Lunghezza cm. 14,7.

9593
Carrozza bagagliaio n. 1270 della CIWL.
Il prototipo n° 1270, è compreso nella serie 1263 al 1276.
Il modello, nei colori originali del 1932 è munito di carrelli a due assi tipo "P".
Lunghezza cm. 13,3.

9592
Carrozza Pullman di 1ª classe n° 4029 della CIWL.
Il modello, nei colori blu e avorio, propone il prototipo 4029 nella versione del 1932. I carrelli sono del tipo P.
Lunghezza cm. 14,7.

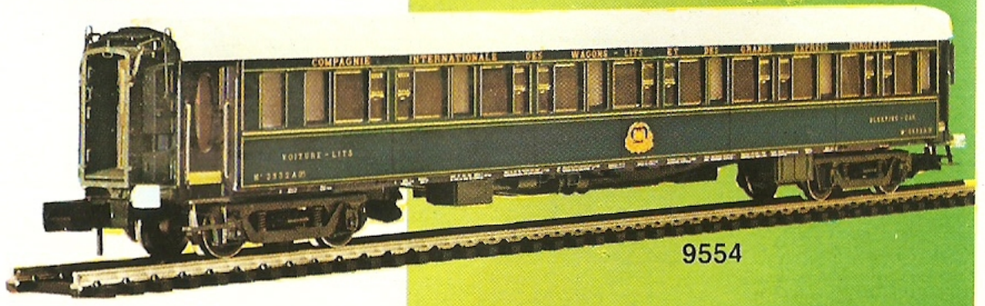
9554
Carrozza con letti della CIWL.
La carrozza con letti Lx 3532 venne costruita nel 1929 ed entrò in servizio nei convogli di lusso.
Carrelli tipo P. Il modello è completo di arredamento.
Lunghezza cm. 14,7.

9520
Carrozza ristorante della CIWL n° 2971.
Al prototipo, vennero, nel 1965, sostituiti i carrelli per adeguare la carrozza alle aumentate velocità dei convogli.
Il modello propone il prototipo nella versione del 1965 e dispone di arredamento interno. Lunghezza cm. 14,7.

Tutte le carrozze "N" possono essere illuminate con il KIT 9820

9593

9592



9554

9520

9552

9555

9553

CARROZZE AMERICANE

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.
Lunghezza cm. 15,5.

9572
Carrozza "Combination" nei colori della Compagnia "Southern". Lunghezza cm. 15,5.

9574
Carrozza "Pullman" nei colori della Compagnia "Southern". Lunghezza cm. 15,5.

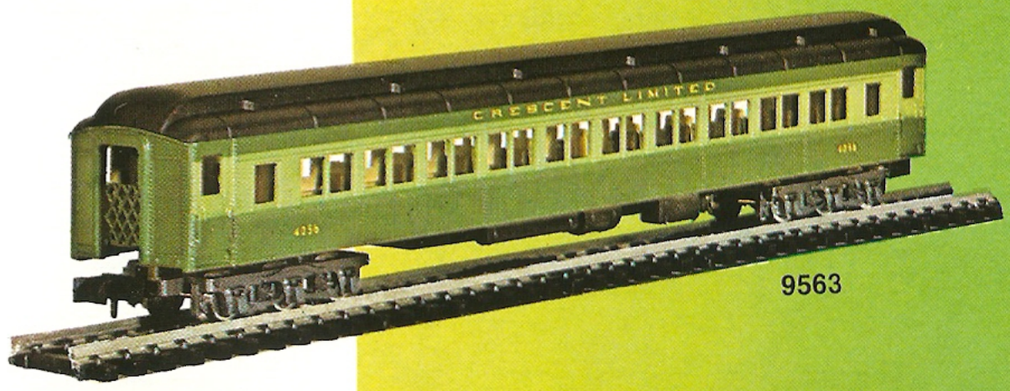
9558
Carrozza bagagliaio "Baggage" per il convoglio "Crescent Limited". Lunghezza cm. 15,5.

9573
Carrozza "Diner" nei colori della Compagnia "Southern". Lunghezza cm. 15,5.

9575
Carrozza "Observation" nei colori della Compagnia "Southern". Lunghezza cm. 15,5.

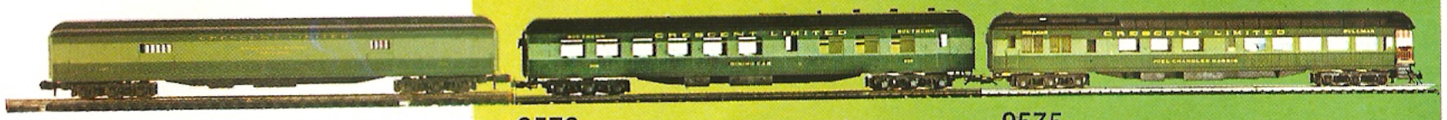
9585
Carrozza "Pullman" nei colori marrone e rosso con iscrizioni in oro della "Chicago & Alton" per il convoglio "The Alton Limited". Il modello è munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno. Lunghezza cm. 15,5.
Nel famoso convoglio "The Alton Limited" entravano in composizione anche altre carrozze che si prestano bene ad entrare, in più unità, nella composizione del convoglio: "Baggage" art. 9588, "Coach" art. 9589, "Observation" art. 9587, "Diner" art. 9586, "Combination" art. 9584.

Tutte le carrozze "N" possono essere illuminate con il KIT 9820.

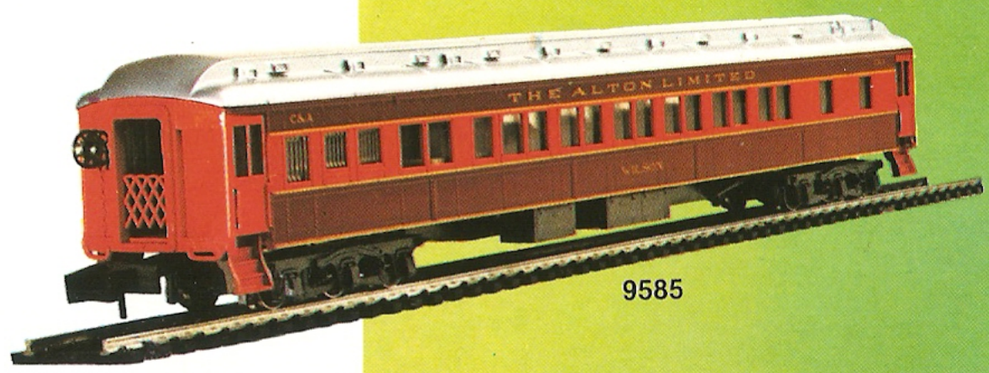


9563

9572 9574

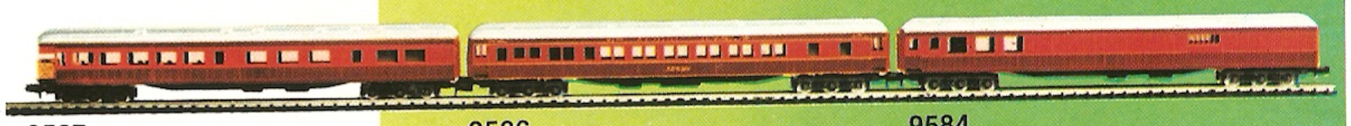


9558 9573 9575



9585

9588 9589


9587 9586 9584

9535
Carrozza "Pullman" "St. Croix" nei colori verde e nero con iscrizioni in oro della "Atchison Topeka & Santa Fé". Il modello è munito di carrelli a tre assi e di arredamento interno. Lunghezza cm. 15,5.

9559
Carrozza "Baggage" nei colori della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fè". Lunghezza cm. 15,5.

9538
Carrozza "Diner" nei colori della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fè". Lunghezza cm. 15,5.

9564
Carrozza "Coach" nei colori della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fè". Lunghezza cm. 15,5.

9532
Carrozza "Combination" nei colori della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fè". Lunghezza cm. 15,5.

9541
Carrozza "Observation" nei colori della Compagnia "Atchison Topeka & Santa Fè". Lunghezza cm. 15,5.

9501
Carrozza "Baggage-Po" per lo smistamento della corrispondenza espresso ed il trasporto di merci varie della "Chicago N.W." Lunghezza cm. 16.

9504
Carrozza "Sleeper" nei colori della Compagnia "Chicago North and Western". Lunghezza cm. 16.

9507
Carrozza "Tail Car" nei colori della Compagnia "Chicago North and Western". Lunghezza cm. 16.

9503
Carrozza "Sleeper" della compagnia americana "Union Pacific" completa di arredamento interno. Il prototipo riprodotto contiene 10 cabine singole e 6 cabine doppie. Lunghezza cm. 16.

9500
Carrozza "Baggage-Po" nei colori della compagnia "Union Pacific". Lunghezza cm. 16.

9506
Carrozza "Tail Car" nei colori della Compagnia "Union Pacific". Lunghezza cm. 16.

9508
La carrozza "Tail Car" Mountain View della "Pennsylvania", fu costruita dalla Pullman Standard. Lunghezza cm. 16. Completa di arredamento interno.

9502
Carrozza "Baggage-Po" nei colori della Compagnia "Pennsylvania Rail Road". Lunghezza cm. 16.

9505
Carrozza "Sleeper" nei colori della Compagnia "Pennsylvania Rail Road". Lunghezza cm. 16.

9515
Perfetta riproduzione della carrozza "Tail Car" tipo "Observation" completa di arredamento interno. Il modello riproduce il prototipo in uso presso la "Santa Fé" Lunghezza cm. 16.

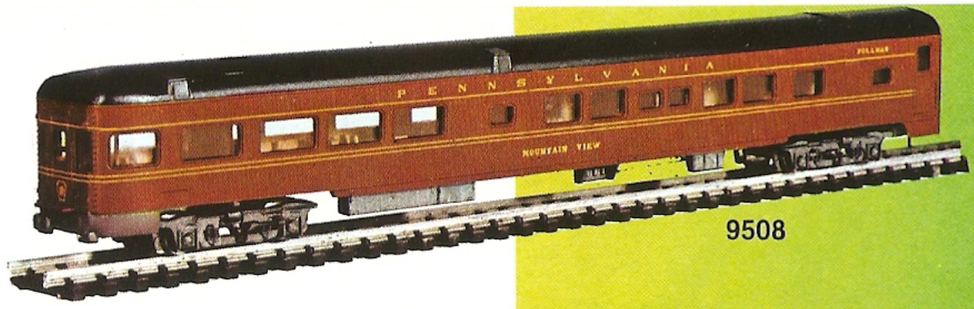
9509
Carrozza "Baggage" nei colori della Compagnia "Santa Fè". Lunghezza cm. 15,2.

9512
Carrozza "Coach" nei colori della Compagnia "Santa Fè". Lunghezza cm. 15,2.

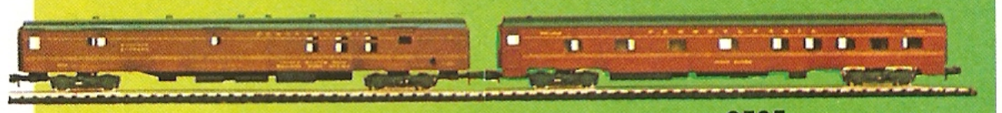
9514
I vagoni passeggeri più usati dalle compagnie americane sono del tipo "Coach". Il modello riproduce il prototipo della "Southern Pacific" ed è completo di arredamenti interni. Lunghezza cm. 15,2.

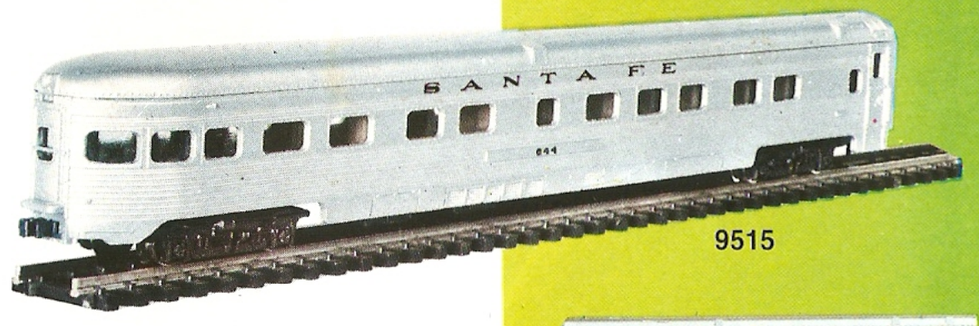
9511
Carrozza "Baggage" nei colori della Compagnia "Southern Pacific". Lunghezza cm. 15,2.

9517
Carrozza "Tail Car" nei colori della Compagnia "Southern Pacific". Lunghezza cm. 16.

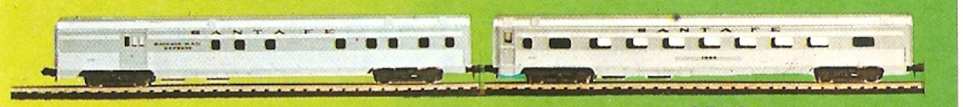


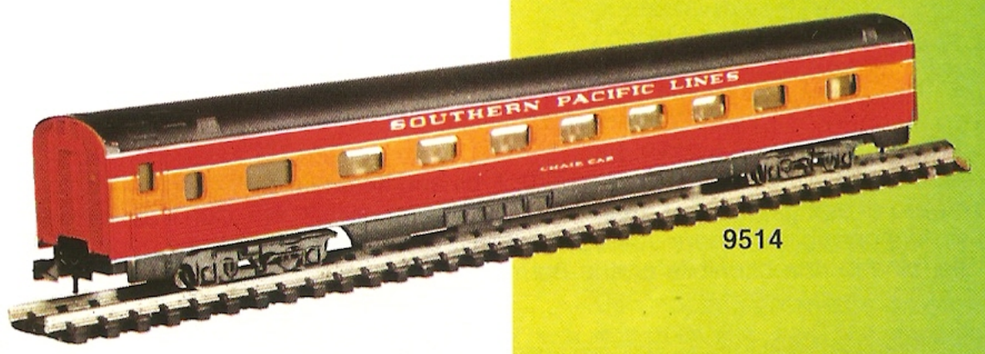
9508


9502 9505

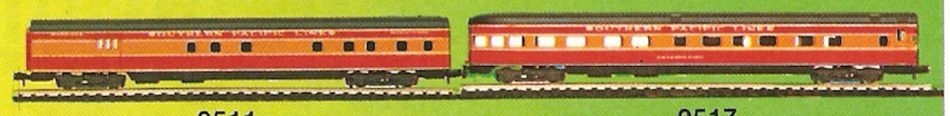


9515


9509 9512



9514


9511 9517

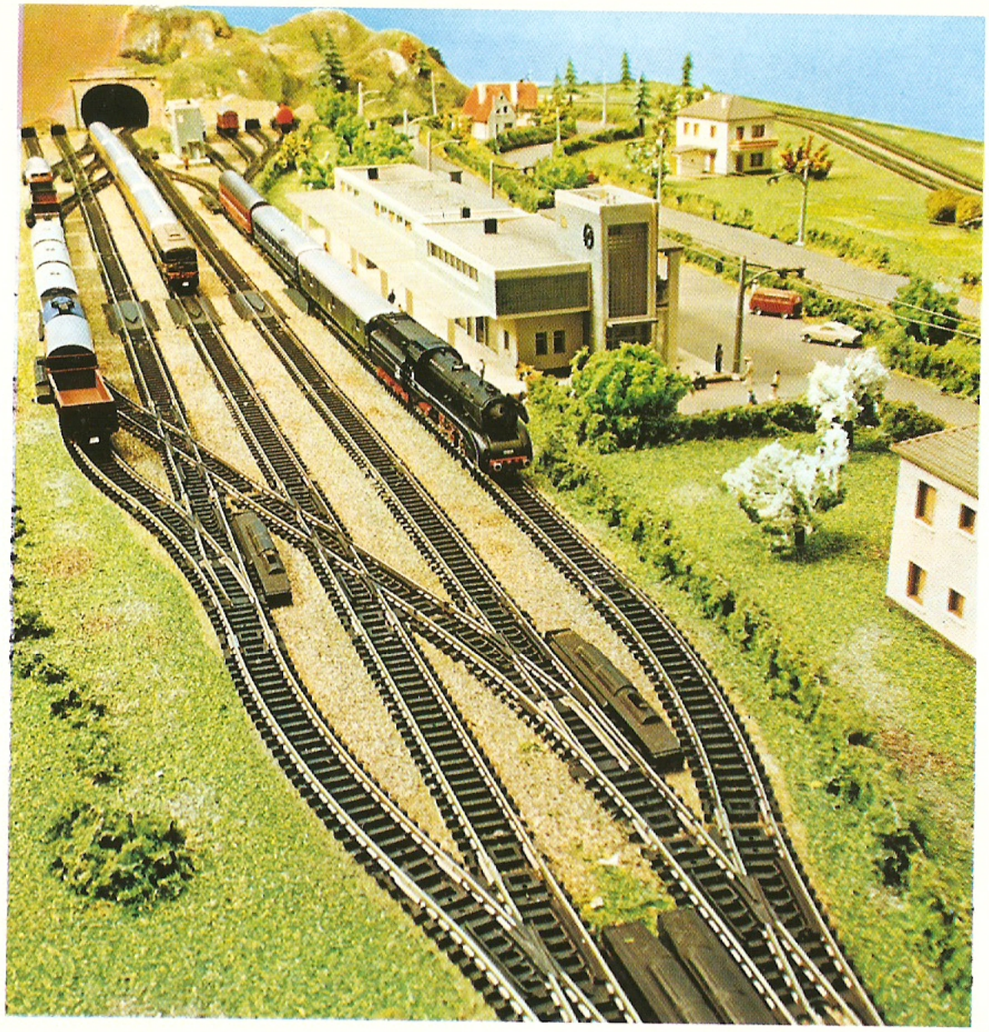
MATERIALE D'ARMAMENTO

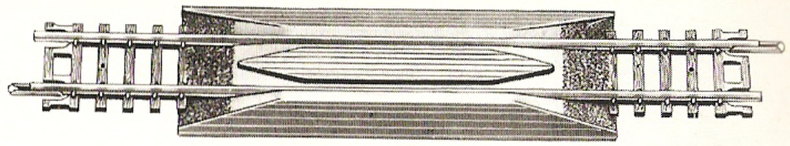
Il sistema Rivarossi nei binari dello scartamento "N"

Il binario Rivarossi per i treni in scala "N" ha lo scartamento internazionale di 9 mm. È 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 funzionamento 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.

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.

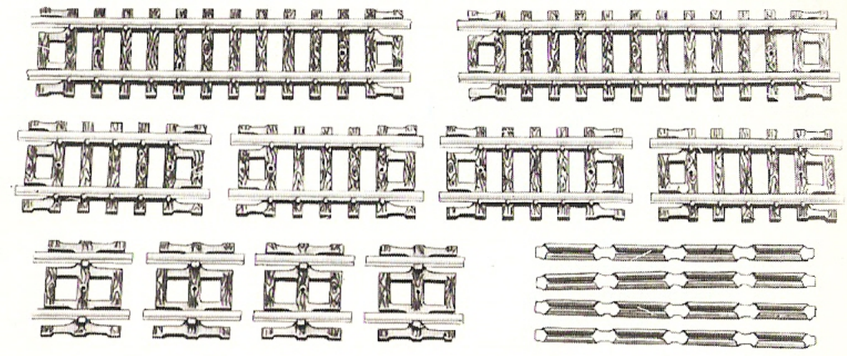




9702/1

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.



9709

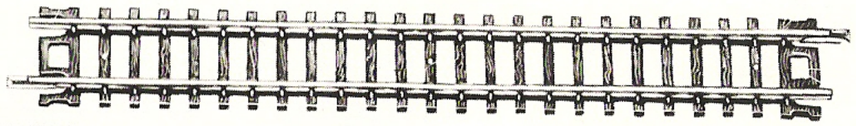
9709

Assortimento binari speciali comprendente:
n. 2 elementi di binario diritto corrispondente a 1/2 lunghezza dell'art. 9701/1. Lunghezza mm. 62.
n. 4 elementi di binario diritto corrispondenti a 1/4 di lunghezza dell'art. 9701/1. Lunghezza mm. 31.
n. 4 elementi di binario diritto corrispondenti ad 1/8 di lunghezza dell'art. 9701/1. Lunghezza mm. 15,5.
n. 24 giunzioni per il collegamento delle rotaie.

9700

9700

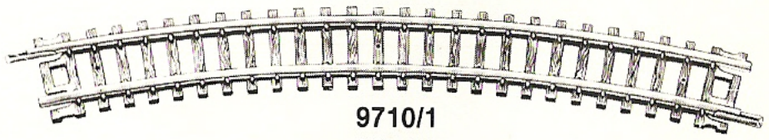
Binario flessibile lunghezza mm. 810. Il binario flessibile può essere inserito a mezzo di due giunzioni normali in tutti i sistemi ferroviari "N". Con il binario flessibile è possibile ottenere qualsiasi raggio di curvatura o figurazione geometrica del binario non ottenibile con le normali rotaie in commercio.



9701/1

9701/1

Elemento di binario diritto. Lunghezza mm. 124.



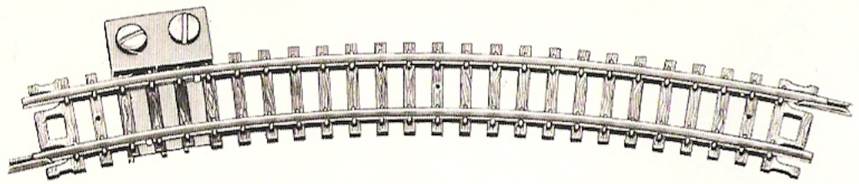
9710/1
9711/1

9710/1

Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.

9711/1

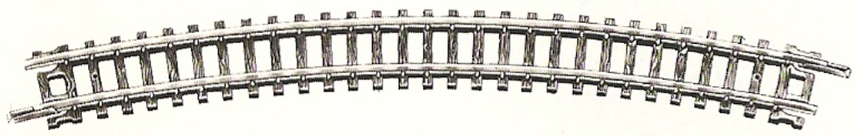
Elemento di binario curvo - 24 elementi formano un cerchio con raggio 249 mm.



9712/1

9712/1
Binario curvo come 9710/1 ma con presa corrente.

4403
Cavetto di collegamento per 9712/1.



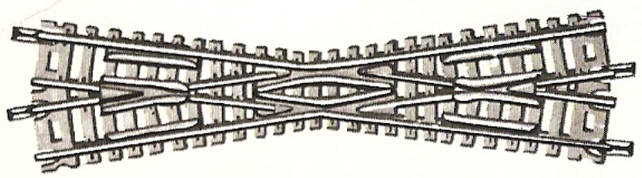
9720/1
9721/1

9720/1
Elemento di binario curvo - 12 elementi formano un cerchio con raggio 282 mm.

9721/1
Elemento di binario curvo - 24 elementi formano un cerchio con raggio 282 mm.

9726

9726
Elemento di binario curvo ad ampio raggio - 12 elementi formano un cerchio con raggio 481 mm.



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.

9800

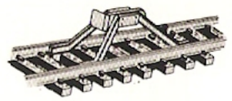
9800
Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.

9735
Congiunzione (48 pezzi).

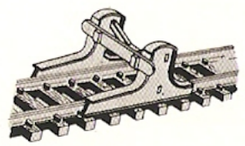
9738
Congiunzione isolante (12 pezzi).

9743
(Non illustrato).
Travata curva per binari 9710/1.

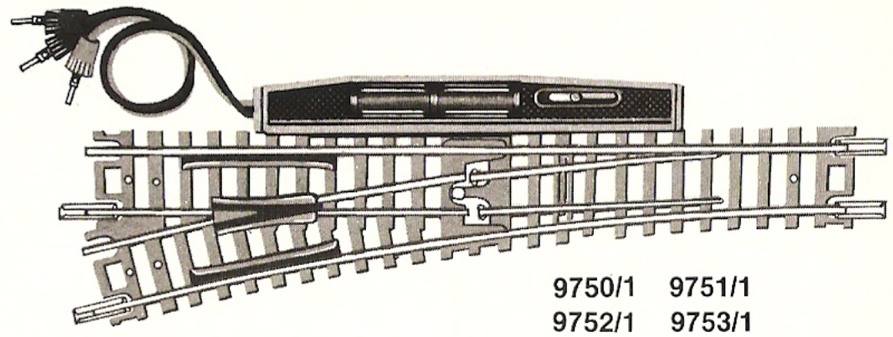
9749
Travata per binari diritti.
(Non illustrato).



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 diritto e curvo.



9750/1 9751/1
9752/1 9753/1

9750/1
Deviatoio sinistro con comando elettromagnetico e manuale. Caratteristiche geometriche uguali agli elementi di binario 9701/1 per il tratto diritto e 9726 per quello deviato.

9751/1
Deviatoio destro con le stesse caratteristiche dell'art. 9750/1.

9752/1
Deviatoio sinistro con comando solamente manuale. Caratteristiche geometriche identiche a quelle dell'art. 9750/1.

9753/1
Deviatoio destro con comando solamente manuale. Caratteristiche geometriche identiche a quelle dell'art. 9751/1.

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, curvi o diritti e poggerà su appositi piloni ad altezza crescente progressiva per i tratti acclivi (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 diritti o curvi e relativi elementi di binario oppure, per i soli tratti diritti, un qualsiasi ponte già completo di binario.

9742
Confezione contenente 4 piloni e 4 travate. Usando questa confezione con la confezione 9741 è possibile allungare il sovrapasso alla fine delle rampe. (Non illustrato).

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 sovrapasso. (Non illustrato).

SIMBOLOGIA PER TRACCIATI ED ESEMPLIFICAZIONI TECNICHE

9701 mm. 124

1/2 mm. 62

1/4 mm. 31

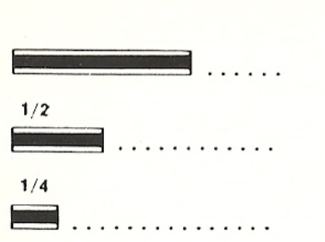
1/8 mm. 15,5

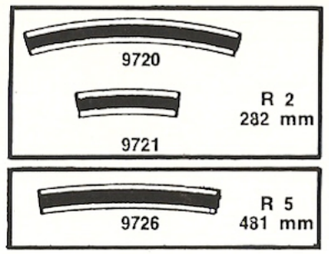
1/2 1/4 1/4 1/8 1/8

9709 Assortimento

9702 mm. 124

9706 mm. 62





Numero del posto di comando

Destro Sinistro

9765

P1 fino al P12

Pilone per rampa

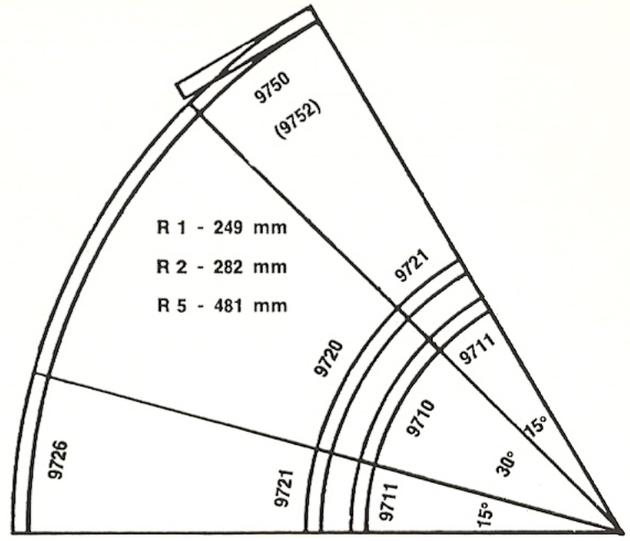
Viadotto

Congiunzione isolata

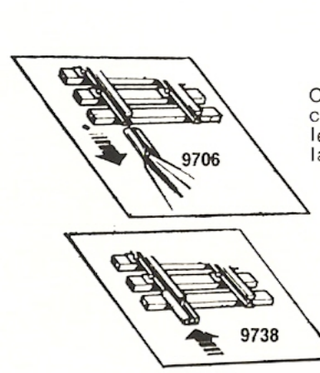
su una rotaia su entrambe le rotaie

Collegamento elettrico

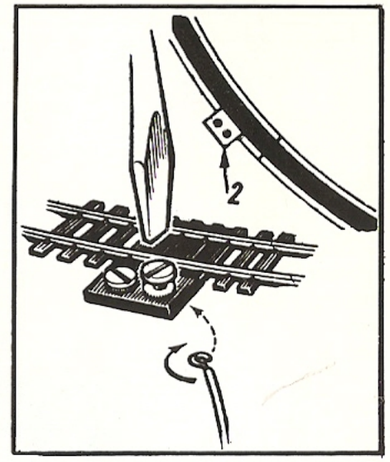
ad una rotaia ad entrambe le rotaie



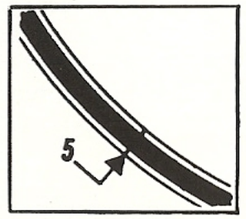
Gli elementi di binario curvo possono avere tre diversi raggi di curvatura e diverso angolo al centro



Come sostituire una congiunzione normale 9706 con altra isolata 9738.

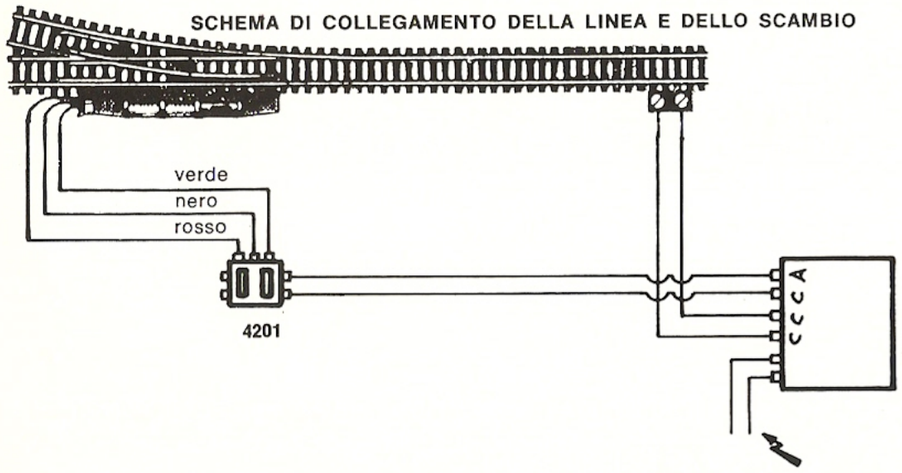


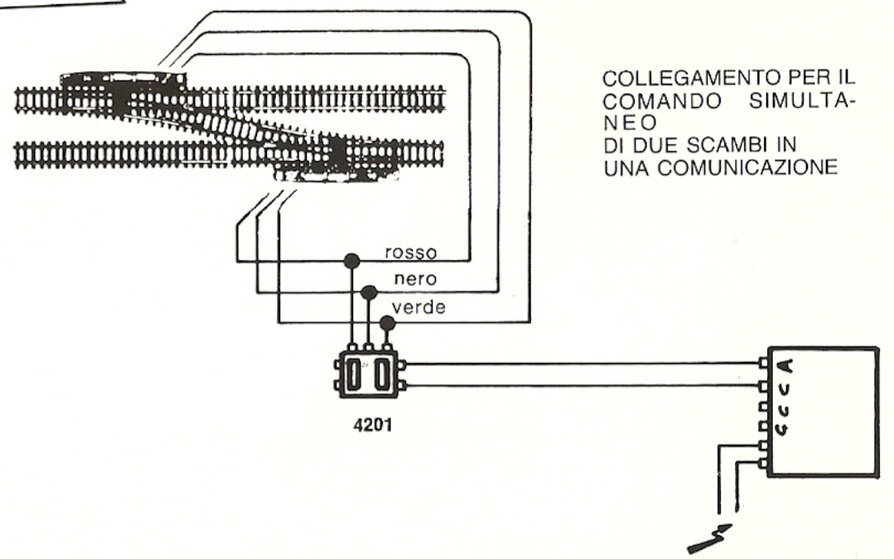
I fili d'alimentazione provenienti dal trasformatore debbono essere collegati alla morsettiera dell'elemento di binario 9712.



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 Rivarossi 8445 i treni in scala HO.

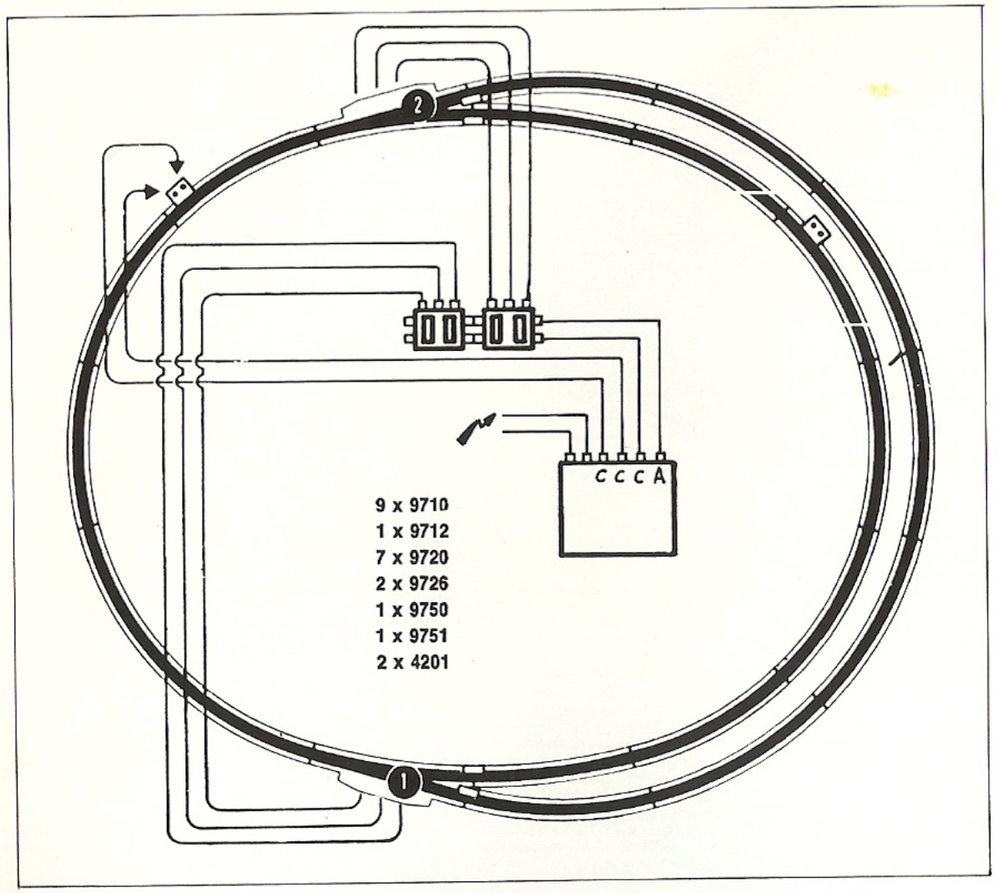
SCHEMA DI COLLEGAMENTO DELLA LINEA E DELLO SCAMBIO



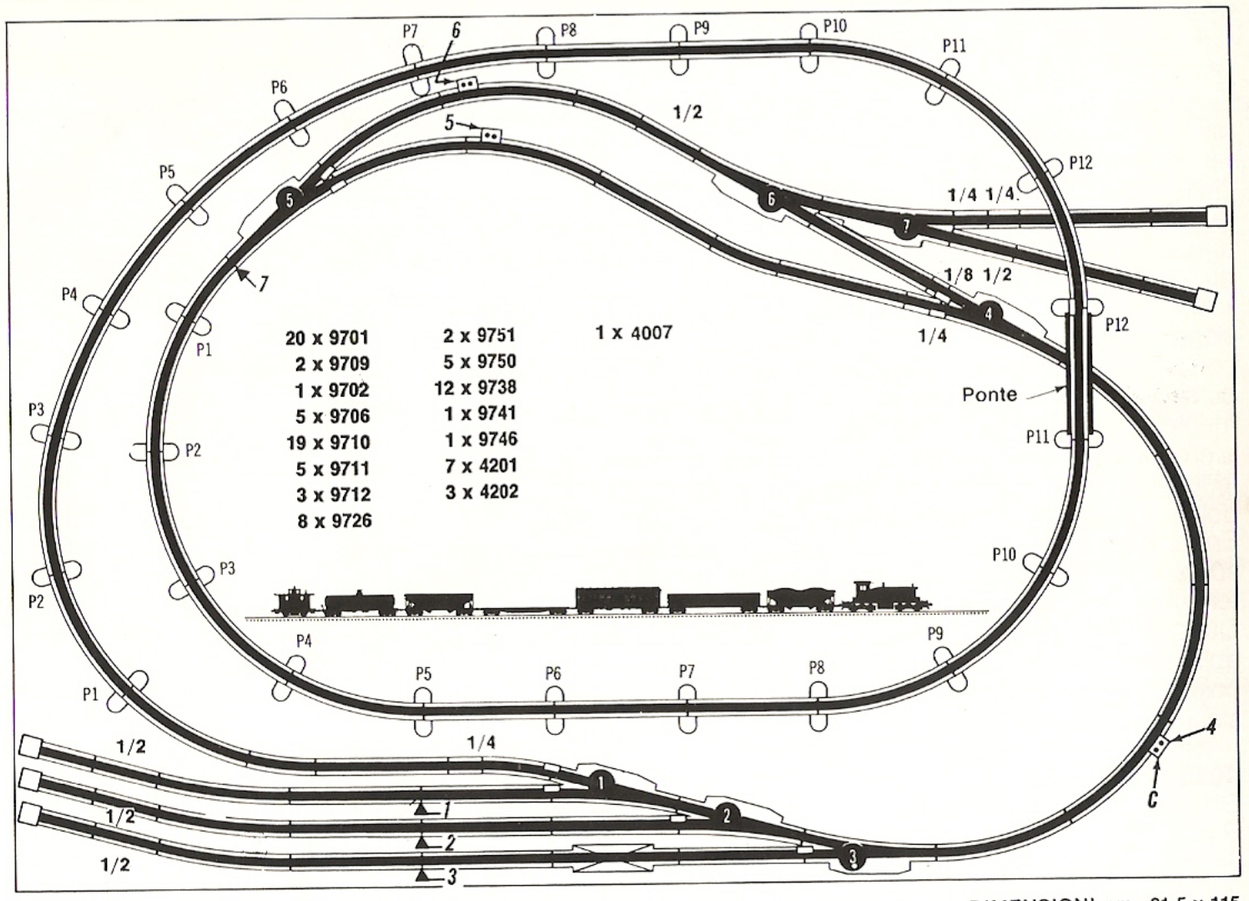


COLLEGAMENTO PER IL COMANDO SIMULTANEO DI DUE SCAMBI IN UNA COMUNICAZIONE

ESEMPI DI TRACCIATI



DIMENSIONI cm. 61 x 69



DIMENSIONI cm. 81,5 x 115

PARTI DI RICAMBIO "N"

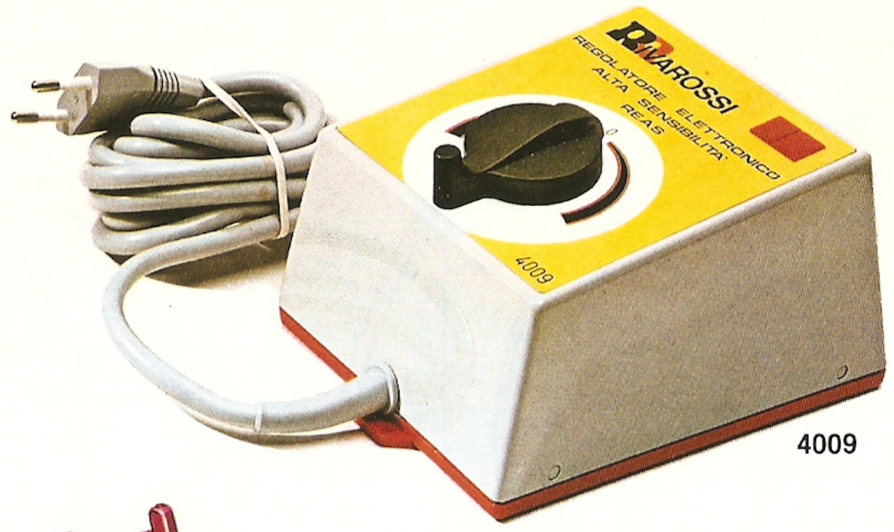
R10015 Spazzola con molla di pressione per motori.
R10043 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 6,5.
R10125 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 8,5 e ⌀ 9.
R10528 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 10,8 e ⌀ 12,2.
R12728 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 7,5.
R13728 Anello di adesione per ruote motrici ⌀ 7,4.
R09970 Asse con ruote isolate nere ⌀ 5,2 per carri e carrozze americani.
R10367 Asse con ruote non isolate ⌀ 5,2 per carrozze americane con illuminazione interna.
R10866 Asse con ruote non isolate ⌀ 5,6 per carrozze europee.
R10920 Asse con ruote isolate nere ⌀ 6,2 per carri euorpei.
9820 Scatola contenente le parti necessarie per illuminare tutti i tipi di carrozze "N".

ELEMENTI DI COMANDO E ACCESSORI

4009 (220 V)
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 apllicazioni possibili, può alimentare due locomotive grandi oppure tre piccole contemporaneamente. Il gruppo alimentatore è conforme alle norme di sicurezza vigenti.

4011 (220 V)
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.

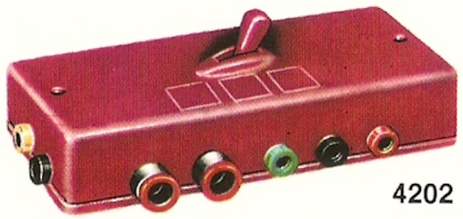
4102 (220 V)
Trasformatore per l'alimentazione di segnali, scambi, per l'illuminazione di plastici, per il funzionamento del 5104 ed anche del 5101. Fornisce 15 V in corrente alternata.

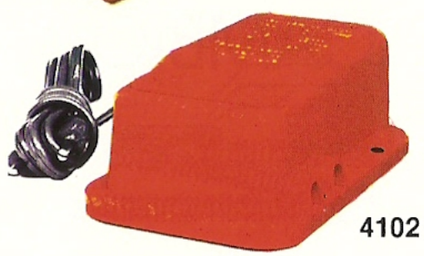


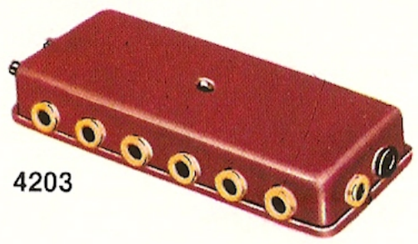
4009

4201

4011


4202


4102


4203

4211

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 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:
a) interrompere o chiudere un circuito di alimentazione di un tratto di linea per provocare l'arresto o l'avviamento di un treno
b) commutazione delle luci di un segnale luminoso anche in sincronismo all'azione descritta nel punto precedente
c) costituzione di unità di blocco per linee ferroviarie "banalizzate" con funzionamento automatico al passaggio dei treni
d) 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.

Classificazione delle locomotive

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, del trasformatore 4011 serve per alimentare scambi elettromagnetici e segnali. 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 - che eroga solamente corrente alternata. Solo il trasformatore 4009 tramite l'uscita in corrente alternata può comandare simultaneamente più locomotive e anche scambi, segnali automatici o il passaggio a livello.

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.
Poiché 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 225F.S.
OOO	C	D 234 F.S.
OO OO	Bo+Bo	E 424F.S.; E 444 F.S.
oO Oo	1A+A1	AIn 668F.S.
OOO OOO	C+C	V 320 DB
OoO OoO	A1A+A1A	GE EMD E8
OO OO OO	Bo+Bo+Bo	E 636 F.S.; E 646 F.S.; E 656 F.S.
oOOOOo	1+D+1	E 18 DB; E 19 DB
ooOO OOoo	2-Bo+Bo-2	E 428 FS
ooOOO OOOoo	2-Co+Co-2	GG 1

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 (< fronte; o asse portante; O asse motore accoppiato)	Classificazione UIC	inglese americana	francese	Denominazione
< oO	1 A	2–2–0	1 1 0	Planet
< oOo	1 A 1	2–2–2	1 1 1	Jenny Lind, Buddicom
<ooO	2 A	4–2–0	2 1 0	Crampton
<ooOo	2 A 1	4–2–2	2 1 1	Single Driver, Bicycle
< OO	B	0–4–0	0 2 0	4-wheel switcher, 4 wheeler
< OOo	B 1	0–4–2	0 2 1	
< OOoo	B 2	0–4–4	0 2 2	Forney 4-Coupled
<oOO	1 B	2–4–0	1 2 0	Four wheeler
<oOOo	1 B 1	2–4–2	1 2 1	Columbia
<oOOoo	1 B 2	2–4–4	1 2 2	
<ooOO	2 B	4–4–0	2 2 0	American
<ooOOo	2 B 1	4–4–2	2 2 1	Atlantic
<ooOOoo	2 B 2	4–4–4	2 2 2	Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia
< OOO	C	0–6–0	0 3 0	6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupled
< OOOo	C 1	0–6–2	0 3 1	
< OOOoo	C 2	0–6–4	0 3 2	Forney 6-Coupled
<oOOO	1 C	2–6–0	1 3 0	Mogul
<oOOOo	1 C 1	2–6–2	1 3 1	Prairie
<oOOOoo	1 C 2	2–6–4	1 3 2	Adriatic
<ooOOO	2 C	4–6–0	2 3 0	Ten wheeler
<ooOOOo	2 C 1	4–6–2	2 3 1	Pacific
<ooOOOoo	2 C 2	4–6–4	2 3 2	Baltic, Hudson
< OOOO	D	0–8–0	0 4 0	8-wheel switcher 8-Coupled
< OOOOo	D 1	0–8–2	0 4 1	
< OOOOoo	D 2	0–8–4	0 4 2	
<oOOOO	1 D	2–8–0	1 4 0	Consolidation
<oOOOOo	1 D 1	2–8–2	1 4 1	Mikado
<oOOOOoo	1 D 2	2–8–4	1 4 2	Berkshire
<ooOOOO	2 D	4–8–0	2 4 0	Twelve wheeler
<ooOOOOo	2 D 1	4–8–2	2 4 1	Mountain, Mohawk
<ooOOOOoo	2 D 2	4–8–4	2 4 2	Pocono, Confederation, Niagara, Northern
< OOOOO	E	0–10–0	0 5 0	10-wheel switcher, 10-Coupled
< OOOOOo	E 1	0–10–2	0 5 1	Union
<oOOOOO	1 E	2–10–0	1 5 0	Decapod
<oOOOOOo	1 E 1	2–10–2	1 5 1	Santa Fé, Lorraine
< oOOOOOoo	1 E 2	2–10–4	1 5 2	Texas, Selkirk
<ooOOOOO	2 E	4–10–0	2 5 0	Mastodon
<ooOOOOOo	2 E 1	4–10–2	2 5 1	Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain
< OOOOOO	F	0–12–0	0 6 0	
<oOOOOO	1 F	2–12–0	1 6 0	Centipede
<oOOOOOo	1 F 1	2–12–2	1 6 1	Javanic
<oOOOOOoo	1 F 2	2–12–4	1 6 2	
<ooOOOOO	2 F	4–12–0	2 6 0	
<ooOOOOOo	2 F 1	4–12–2	2 6 1	Union Pacific
<ooOOOOOoo	2 F 2	4–12–4	2 6 2	Soviet

Rodiggio (< fronte; o asse portante; O asse motore accoppiato)	Classificazione UIC	inglese americana	francese	Denominazione
< OO + OO	B B	0-4-0+0-4-0	020+020	
< OO + OOo	B B 1	0-4-0+0-4-2	020+021	
<ooOOo+oOOoo	2 B 1 1 B 2	4-4-2+2-4-4	221+122	
< OOO + OOO	C C	0-6-0+0-6-0	030+030	
< oOOO + OOOooo	1 C C 3	2-6-0+0-6-6	130+033	Alleghany
<ooOOO + OOOoo	2 C C 2	4-6-0+0-6-4	230+032	Union Pacific, Challenger
<ooOOOo+oOOOoo	2 C 1 1 C 2	4-6-2+2-6-4	231+132	
< OOOO + OOOO	D D	0-8-0+0-8-0	040+040	Mallet (Articulated)
< oOOOO + OOOOo	1 D D 1	2-8-0+0-8-2	140+041	Mallet (Articulated)
< oOOOO + OOOOoo	1 D D 2	2-8-0+0-8-4	140+042	Yellowstone
<ooOOOO + OOOOo	2 D D 1	4-8-0+0-8-2	240+042	Mallet (Articulated)
<ooOOOO + OOOOoo	2 D D 2	4-8-0+0-8-4	240+042	Big Boy
<ooOOOOo+oOOOOoo	2 D 1 1 D 2	4-8-2+2-8-4	241+142	
<oOOOOO + OOOOOo	1 E E 1	2-10-0+0-10-2	150+051	
<oOOOO+OOOO+OOOOo	(1 D) D+D1	2-8-0+0-8-0+0-8-2	140+040+041	Triplex

RIVAROSSI TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

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

PRINTED IN ITALY - GRAFICHE F.G.F.

UNA FERROVIA TUTTA PER VOI

Un libro-manuale che insegna a chi si avvicina per la prima volta al mondo dei treni elettrici in miniatura come costruirsi la "sua" ferrovia uguale a quella reale. Ed inoltre tanti consigli e tante notizie utili anche per gli esperti. Divertendovi potrete realizzare una rete ferroviaria perché il sistema completo Rivarossi fornisce tutto il necessario, uguale a quello vero.
Esempi di tracciati con i relativi collegamenti elettrici, paesaggio, notizie storiche e tante foto per un libro necessario ad ogni fermodellista.
In tale attesa è disponibile, il "Manuale dei Tracciati" art. 8445.

IL CLAN DEI RIVAROSSI

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.

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.