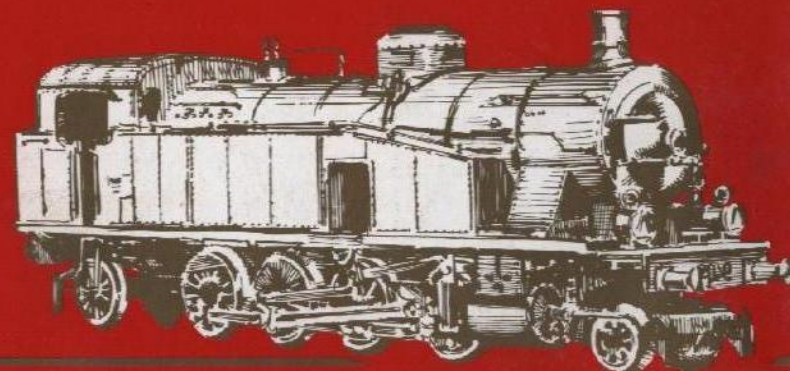


RIVAROSSI

1988



INDICE

tutto per il vostro hobby nella produzione RIVAROSSI

GRAFICO DELLA POTENZA DI TRAZIONE	«HO»	1
SCARTAMENTO «HO»	«HO»	2
IMPIANTI COMPLETI	«HO»	3
I TRENI D'EPOCA	«HO»	5
I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI	«HO»	10
LOCOMOTIVE	«HO»	20
CARRI MERCE	«HO»	56
CARROZZE	«HO»	65
TRENHOBBY «HO»	«HO»	86
MATERIALI D'ARMAMENTO	«HO»	91
PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI	«HO»	98
TRAMWAY	«HO»	99
SCARTAMENTO «O»	«O»	101
LOCOMOTIVE E TRENHOBBY	«O»	101
CARRI MERCE	«O»	105
CARROZZE	«O»	106
BINARI E SCAMBI	«O»	106
SCARTAMENTO «N»	«N»	107
ASSORTIMENTO GRANDI TRENI	«N»	107
LOCOMOTIVE	«N»	109
CARRI MERCE	«N»	115
CARROZZE	«N»	119
ELEMENTI DI COMANDO «HO» - «O» - «N»		127
CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE		128
CAMBIAMENTI		

3^a di cop.

ALCUNE AVVERTENZE PER LA CONSULTAZIONE DI QUESTO CATALOGO



— IL SIMBOLO INDICA LE NOVITÀ 1988

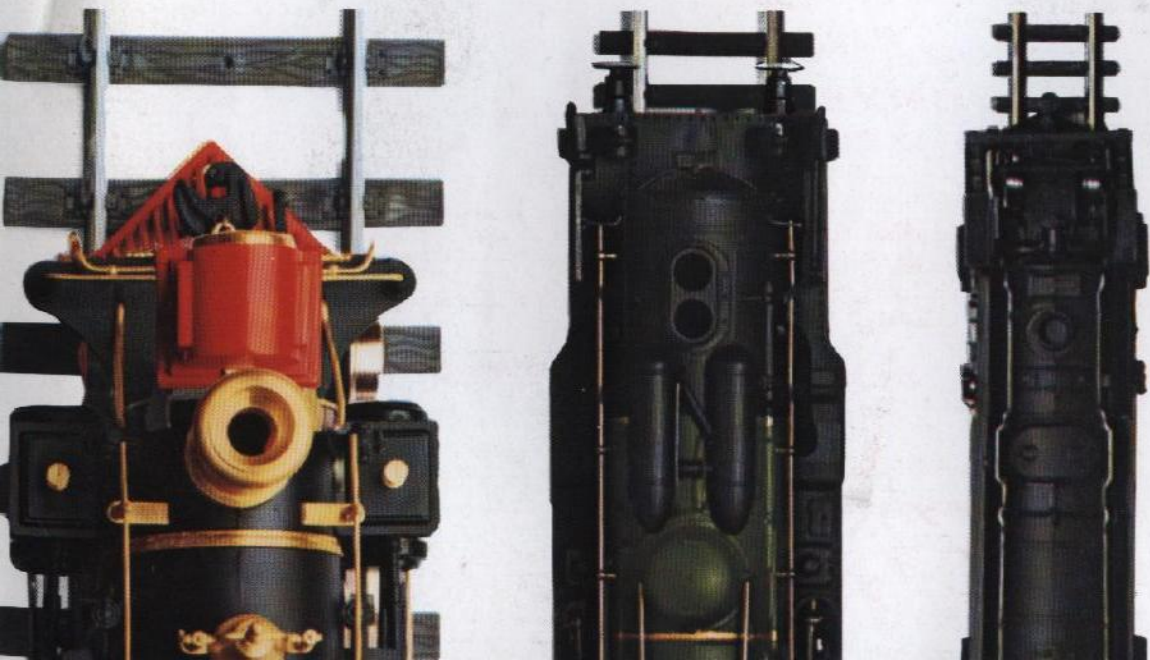


— IL SIMBOLO INDICA UNA NUOVA VERSIONE DI ARTICOLI CONSEGNATI NEGLI ANNI PRECEDENTI

— 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.



RIVAROSSI TRE SCARTAMENTI. *Una scelta vastissima.*



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



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



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

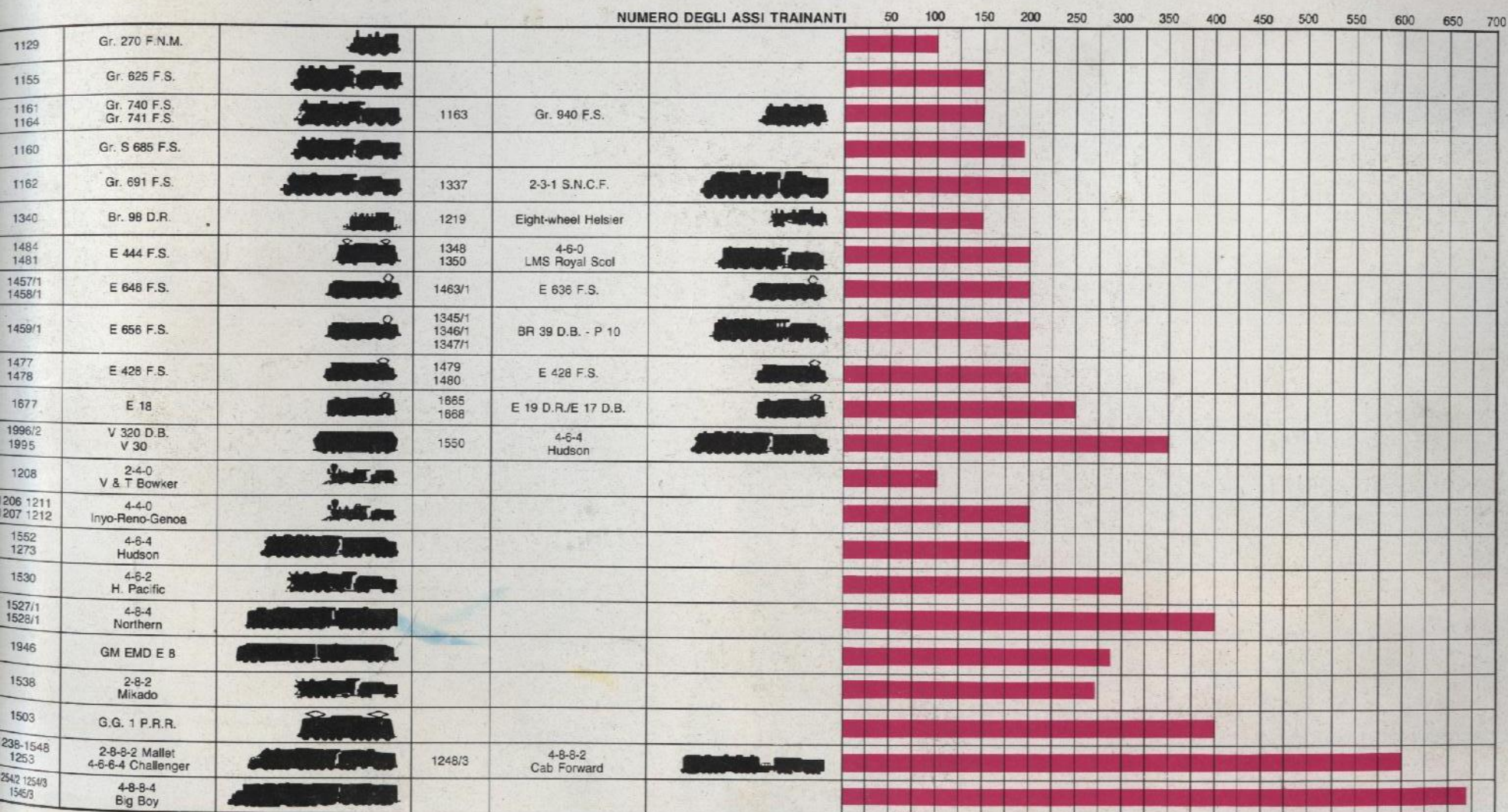
GRAFICO DELLA POTENZA DEI MEZZI DI TRAZIONE RIVAROSSI "HO"

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 del-

le 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.



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.

Rivarossi, tanto rappresentativa del settore Fermodellistico da identificarsi, 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.

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 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" -127.

0556

Treno merci 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 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

Confezioni complementari



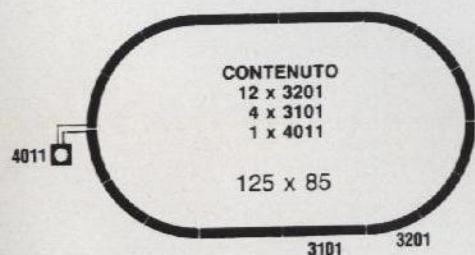
3020
Scatola complementare per impianti, con binari e scambi.



3021
Scatola complementare per impianti con binari e scambi.

Schemi di tracciati

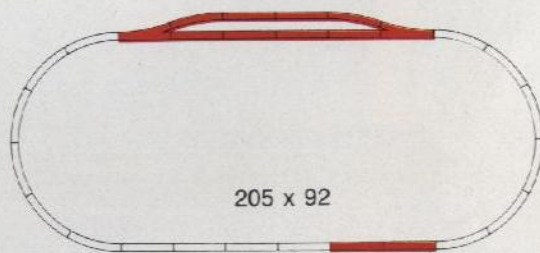
A



Tracciato con il contenuto degli impianti completi

**SCATOLA DI
AMPLIAMENTO**

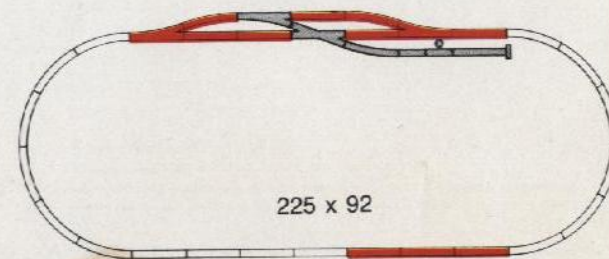
A+B



Tracciato composto da A più confezione complementare B

**SCATOLA DI
AMPLIAMENTO**

A+B+C



Tracciato composto da A più confezione complementare B e C

TIMBERJACK TRAIN

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" - 127.

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 sfornati da avviare alle segherie. Nel Michigan e nella California, alla fine del secolo scorso ed agli inizi dell'attuale, erano nu-

merose 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.

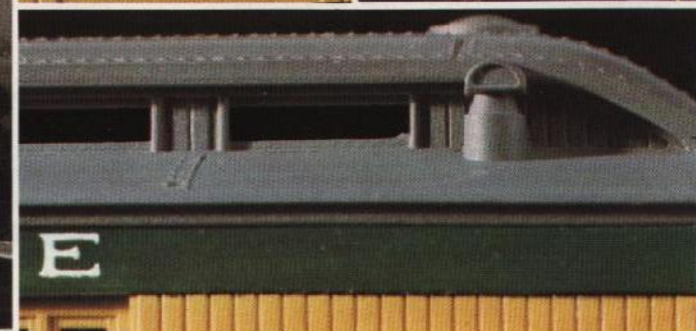
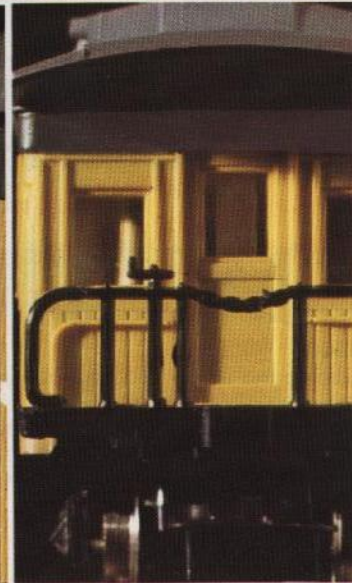
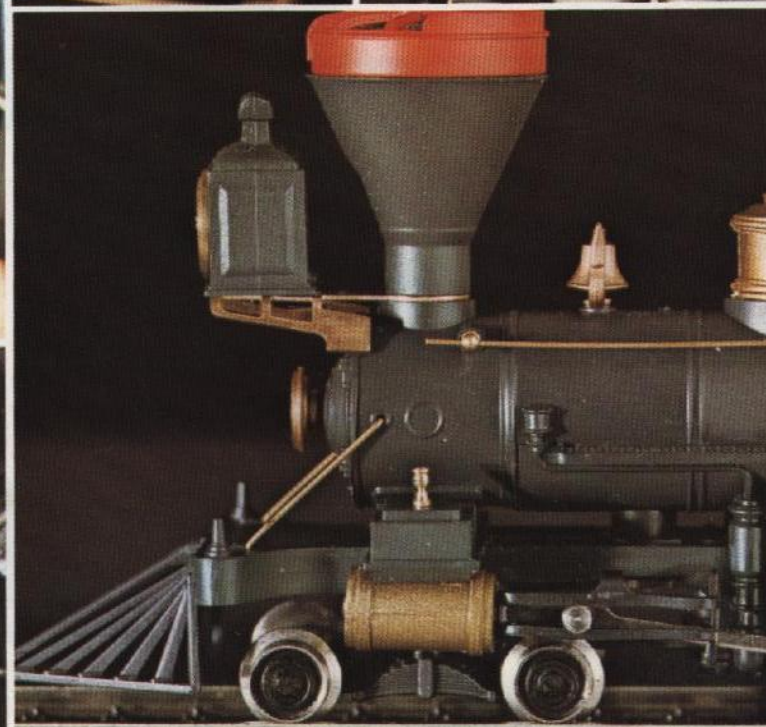
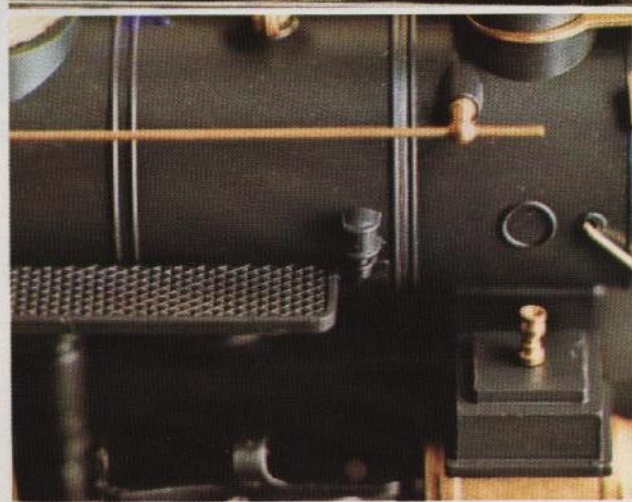
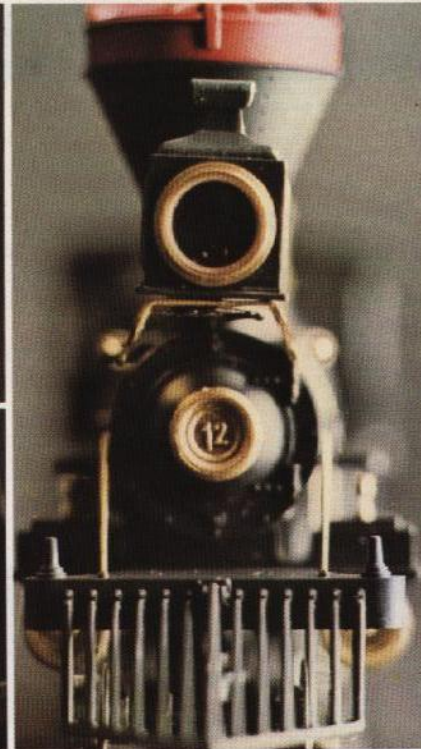
I nomi delle città citate, oltre a quello di Carson City da cui si dipartiva la linea per Minden, sono sufficienti per richiamare alla nostra mente il mondo del vecchio West. Su questa rete ferroviaria si muovevano convogli composti dalle più belle locomotive dell'epoca, trainanti lussuose carrozze e 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.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" - 127.

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



0224



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

Il treno "Henschel-Wegmann" 1936

0339

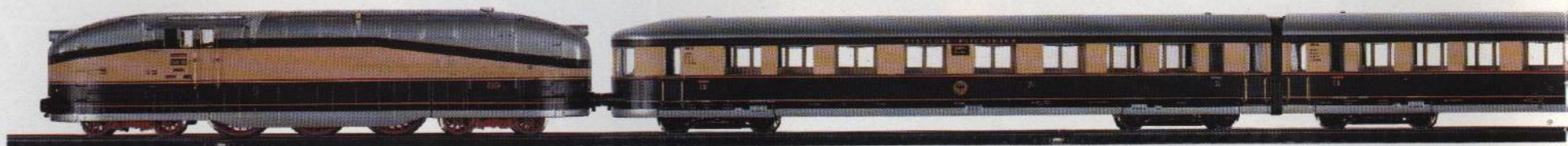
Confezione del convoglio "Henschel-Wegmann" completo di locomotiva. La confezione comprende una locomotiva aerodinamica a vapore BR61 001 una carrozza bagagliaio-ristorante 10.401, due carrozze miste 2^a e 3^a classe 10.402/10.403 una carrozza di coda di seconda e terza classe 10.404.

0389

Come 0339 ma per funzionamento a 3 rotaie in C.A.

M4920

Confezione comprendente le parti occorrenti per illuminare, con il sistema a luminosità costante D.I.C., il convoglio "Henschel-Wegmann" 0339.



0339
0389

Convoglio "Blauer Enzian" 1953

2900

Confezione del convoglio "Blauer Enzian" ricostruito nel 1952/53 dal convoglio "Henschel-Wegman", con l'aggiunta di una carrozza intermedia, per il servizio rapido tra Monaco di Baviera e Amburgo. Comprende le carrozze di testa e di coda e tre carrozze intermedie. Lunghezza del convoglio cm. 126



2900
5629

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 2^a e 3^a classe nelle altre era bidirezionale. Il modello riproduce dettagliatamente questa composizione al suo stato di origine.

Lunghezza del convoglio cm. 120.



5629

Come il 2900 ma per funzionamento a 3 rotaie in c.a.



GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

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 (2^a serie) F.S. • vagone bagagliaio serie Dz • carrozza di 1^a classe serie Az • carrozza ristorante serie Rz • carrozza salone 1^a classe serie Az • lunghezza del convoglio completo cm. 140.

2551 (non illustrato)

Confezione come la 133 ma senza locomotiva.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" -127.

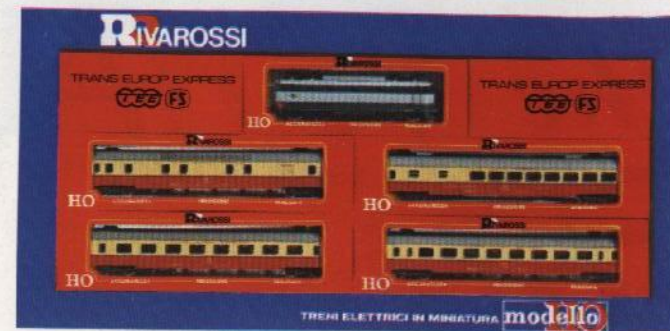


0133

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. Ecco 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. M4913.



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

the "ROYAL SCOT,"



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

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.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" - 127.

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.

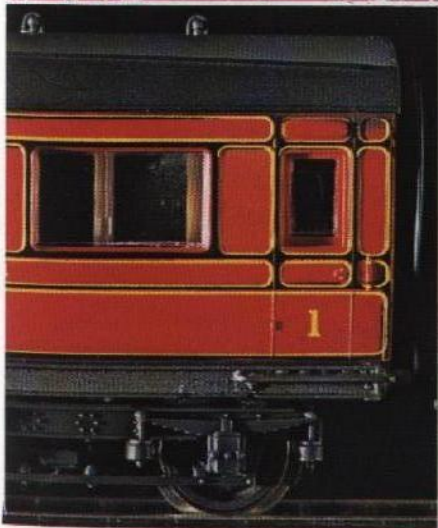
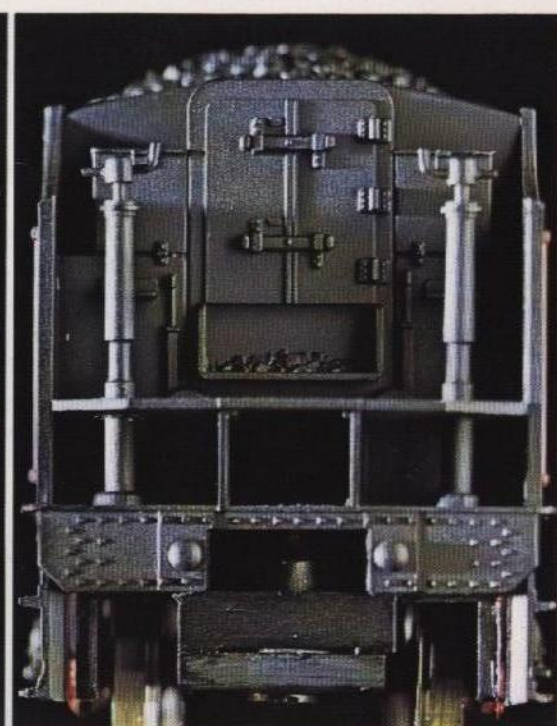
A Carlisle veniva effettuato il cambio di locomotiva con altra della stessa classe ed il "Royal Scot" dopo altre 120 miglia raggiungeva Glasgow. Nel 1932 la percorrenza venne portata a 7 ore e 40 minuti.

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.



0312



ALCUNI PARTICOLARI SONO FORTEMENTE INGRANDITI

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.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" - 127.

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.

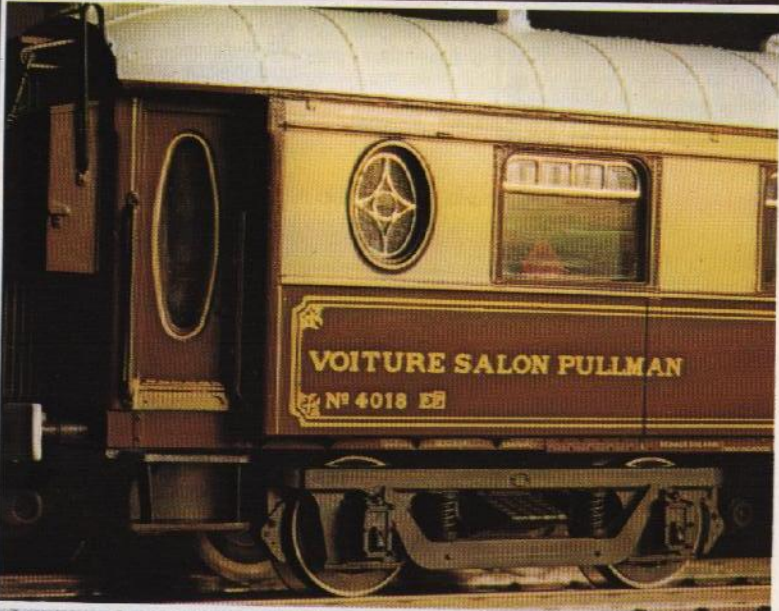
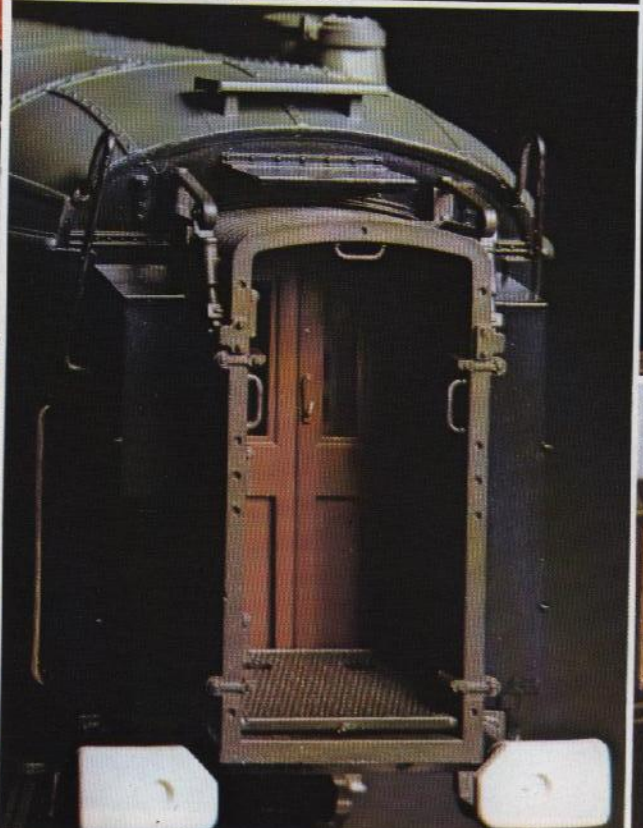
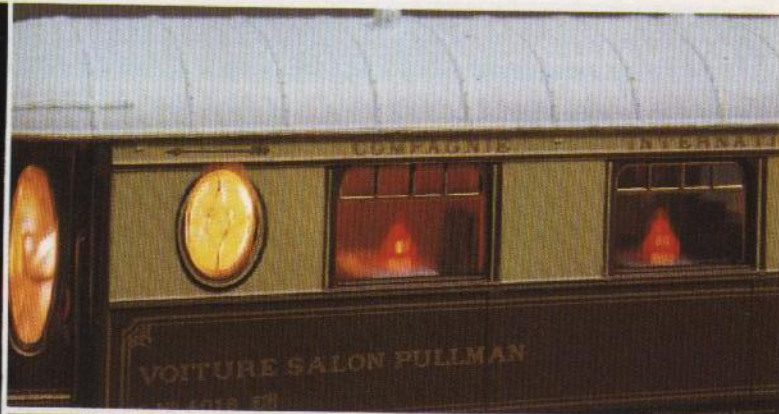
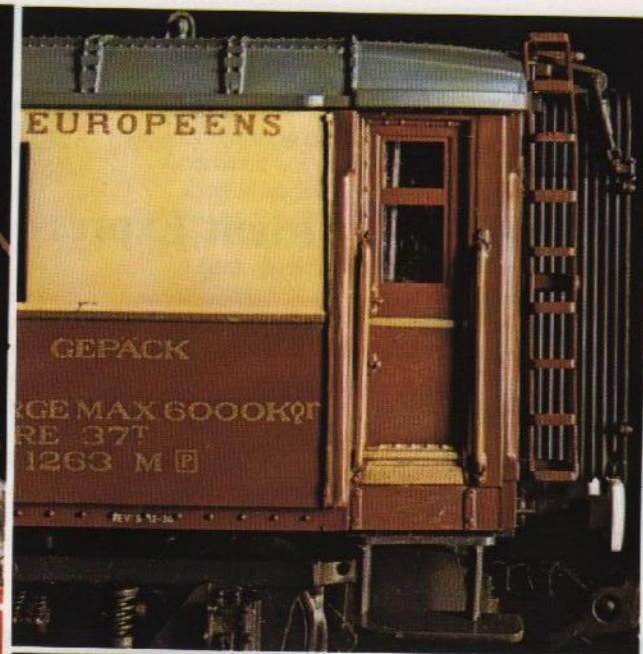
Nel periodo della trazione a vapore "La Flèche d'Or", treno di lusso, era solitamente trainato da locomotive Pacific 2-3-1 "Chapelon" della "Compagnie du Nord". Le vetture erano tra le più confortevoli: spiccavano le "Pullman" della CIWL e, sempre della CIWL, erano le carrozze con letti provenienti dalla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



“Venice Simplon Orient Express”



0340

Confezione del convoglio “Venice Simplon Orient Express” con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: Locomotiva elettrica E632 049 FS, carrozza bagagliaio blu, carrozza con letti Lx, carrozza “Pullman” blu e avorio, carrozza “Bar”. Lunghezza del convoglio completo cm. 139,5.

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

Il rinato “Orient Express” è stato ripristinato per iniziativa del gruppo internazionale “Sea Containers” che, acquistate 35 carrozze della CIWL, le ha restaurate nel loro stato originale degli anni '20 per ricreare l'atmosfera di quei favolosi anni.



0340

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.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 91 a 97 e "HO" - "O" - "N" -127.



0248

EMPIRE STATE EXPRESS



0296

Confezione del convoglio "Empire State Express" con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: Locomotiva a vapore 4-6-4 "Hudson" della "New York Central", una carrozza "Coach", una carrozza "Grill", una carrozza "Roomette" e una carrozza "Observation", tutte del tipo "Corrugated". Lunghezza del convoglio cm. 157

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



0296

CRESCENT LIMITED



0822

Confezione del convoglio "Southern Crescent Limited" con locomotiva. Il convoglio prevede la seguente composizione: coppia di locomotive diesel-elettriche EMD della "Southern", una carrozza "Coach", una carrozza "Grill", una carrozza "Roomette" e una carrozza "Observation", tutte del tipo "Corrugated". Lunghezza del convoglio cm. 172

Nessun treno è più bello di questo! È una sintetica affermazione che scaturisce dalla lettura di un depliant pubblicitario che viene pubblicato nell'anno 1915, allorché s'inaugurò (26 Aprile 1925) il collegamento diretto tra New York e New Orleans per mezzo di un convoglio di lusso. La versione che presentiamo è l'ultima entrata in servizio con locomotive Diesel EMD corredata di carrozze "Corrugated".

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

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 o M4916.



0822

LOCOMOTIVE



Locomotiva, pezzo forte del collezionista. A vapore, diesel, elettrica.
Rivarossi ve la propone in tutte le sue versioni. Compresa quella più suggestiva, a vapore, che ha come merito, tutta la nostra più affettuosa cura ed attenzione. Cara 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

1165

Locomotiva a vapore 0-4-0 FNM 200-6 il cui prototipo fu costruito nel 1883 e che prestò servizio alle "Ferrovie Nord Milano" fino a non molti anni fa. Il modello, ricco di dettagli, ha i fari e il biellismo funzionanti. Lunghezza del modello cm. 9,5.



1165

1163

Locomotiva a vapore GR. 940 delle FS. Il modello propone il prototipo Gr. 940 033 che è esposto al Museo di Pietrarsa. Il biellismo è completamente funzionante e finemente riprodotto, i due fanali anteriori sono illuminati ed il gruppo frenante è stato riprodotto con fedeltà. Lunghezza del modello cm. 16,4.



1163

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.

1164

Locomotiva a vapore, con tender. Gr. 741 155 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. 741 155, 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 m³ d'acqua ha i carrelli molleggiati. Lunghezza del modello cm. 24.

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 m³ 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



1155



1164

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



1161

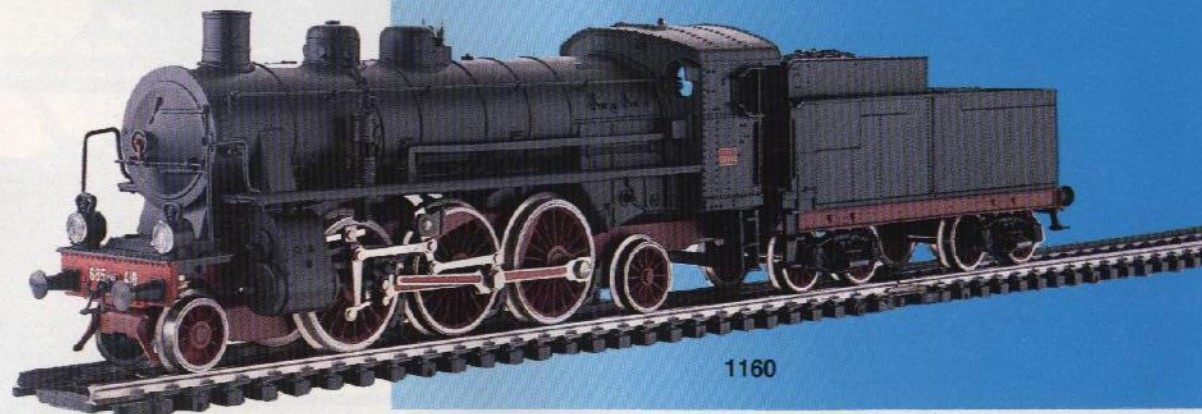
1162

Locomotiva a vapore Gr. 691 002 FS riprodotta allo stato d'origine con tender da 22 cm³ 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.



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.



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.

1477

Modello del locomotore italiano E 428 095 FS (1ª serie), dotato di pantografi tipo 32 funzionanti e di ruote motrici con trasmissione a tamponi di gomma. Fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia.

Lunghezza del modello cm. 22.



1477

1478

Modello del locomotore italiano E 428 137 FS (2ª serie), dotato di pantografi tipo 32 funzionanti, di ruote motrici con trasmissione a tamponi di gomma e con finestrate delle cabine modificate.

Carrelli portanti tipo Ap 1110. Fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia.

Lunghezza del modello cm. 22.



1478

1479

Modello del locomotore italiano E 428 206 FS (3ª serie), dotato di pantografi tipo 32 funzionanti, di ruote motrici con trasmissione a tamponi di gomma e carrelli portanti tipo Ap 1110.

Fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia.

Lunghezza del modello cm. 22.



1479

1480

Modello del locomotore italiano E 428 226 FS (3ª serie), dotato di pantografi tipo 32 funzionanti, di ruote motrici con trasmissione a tamponi di gomma e con finestrini laterali modificati. Carrelli portanti tipo Ap 1110. Livrea negli sgargianti colori per il servizio treni navetta. Fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia.

Lunghezza del modello cm. 22.



1480

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.

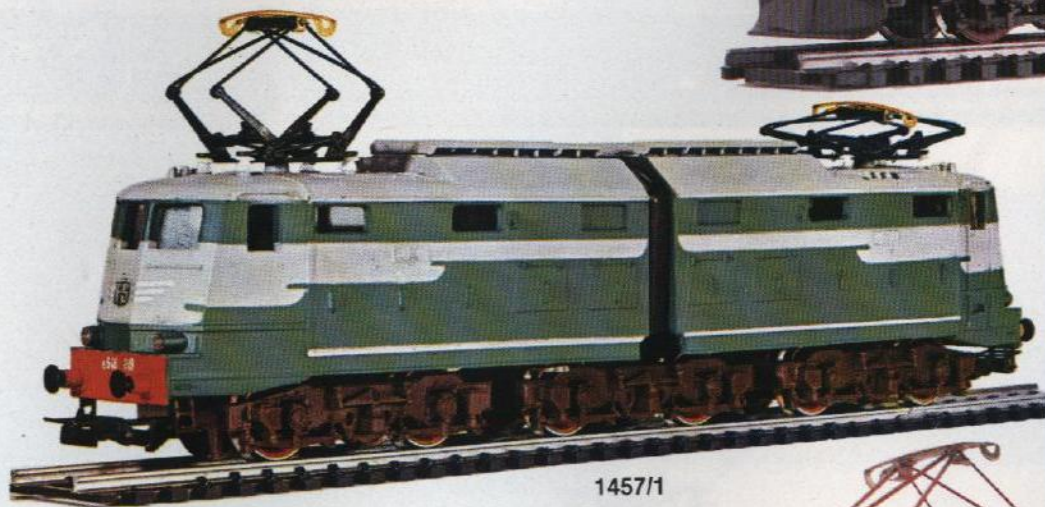
Le prime cinque unità formarono il gruppo E 646 1ª serie, mentre le altre 31, con diverso rapporto di trasmissione, formarono il gruppo E 645. La coloritura di queste è nel tradizionale castano-isabella con il vistoso fregio sui frontali. I pantografi sono in color rosso del tipo 52 FS.

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 poggiate 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

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.



1459/1

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 di tutto simili al modello 1458/1 ma riproduce fedelmente la coloritura e le decorazioni del prototipo a cui si riferisce. Lunghezza del modello cm. 19,5.



1474

1484

Locomotiva elettrica E 444-053 (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 444-053. 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.



1484

1481

Locomotiva elettrica E 447 023 delle FS per alta velocità.

Il rodiggio, cioè disposizione degli assi, è Bo-Bo. Il modello si rifa al prototipo E 447 023. 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.



1481

1483

Locomotiva elettrica E 633 214 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.



1483

1482

Locomotiva elettrica E 632 049 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 "corsaio" del prototipo.

I fanali si accendono a luce bianca nel senso di marcia prescelto mentre quelli "di coda" proiettano luce rossa. I carrelli, con grande dovizia di particolari, sono articolati rispetto alla cassa con un accorgimento costruttivo originale il quale consente alla locomotiva l'iscrizione su linee e stretto raggio di curvatura.

La captazione di corrente può avvenire dalle rotaie oppure tra una di queste e la linea aerea di contatto a mezzo di un apposito deviatore.

Lunghezza del modello cm. 20.



1482

AUTOMOTRICI ITALIANE

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

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.



2518



1789

1789
Modello dell'automotrice leggera a nafta ALn 56 2059 FS "Breda" del 1938 allo stato finale del dopoguerra. Completo di arredamento interno, fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 26,1.



2463

2463
Modello dell'automotrice leggera a nafta ALn 56 2039 FS "Breda". Caratteristiche come il 1788 ma senza motorizzazione ed accoppiabile al precedente. Lunghezza del modello cm. 26,1.



1790

1790
Modello dell'automotrice leggera a nafta ALn 56 2011 FS, "Breda", del 1937 allo stato d'origine. Completo d'arredamento interno, fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 26,1.



2464

2464
Modello dell'automotrice leggera a nafta ALn 56 2034 FS, "Breda". Caratteristiche come il 1790 ma senza motorizzazione ed accoppiabile al precedente.

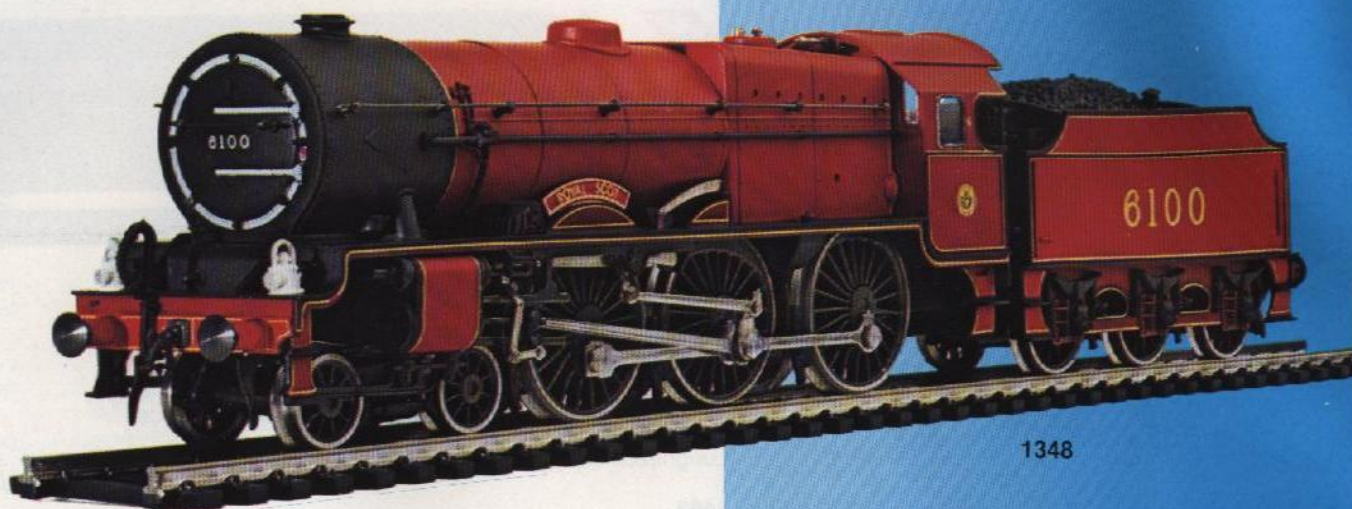
Alla produzione delle ALn 56 "Fiat", si affiancarono, tra il 1935 e il 1938, novanta ALn 56 "Breda". Allo stato d'origine avevano i radiatori montati frontalmente. Dopo la guerra, in sede di ricostruzione, i radiatori dell'acqua vennero spostati dal frontale ai fianchi della cassa per migliorare il raffreddamento dei motori.

LOCOMOTIVE INGLESÌ

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

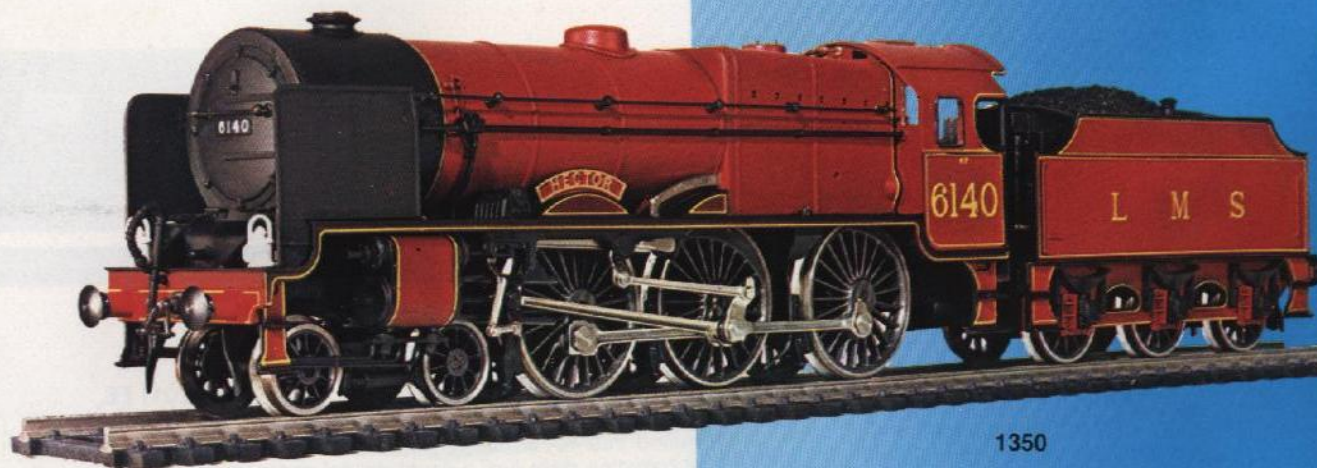
Locomotiva a vapore, con tender, 6140 "HECTOR" della "London Midland and Scottish Railway". Rodiggio 4-6-0. Entro la fine del 1927 tutte le cinquanta unità formanti il primo lotto vennero poste in servizio e tra esse anche la 6140. Dalle esperienze del servizio emerse la necessità di attuare una modifica avente lo scopo di convogliare verso l'alto i prodotti della combustione scaricati attraverso il 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 filature ed iscrizioni.

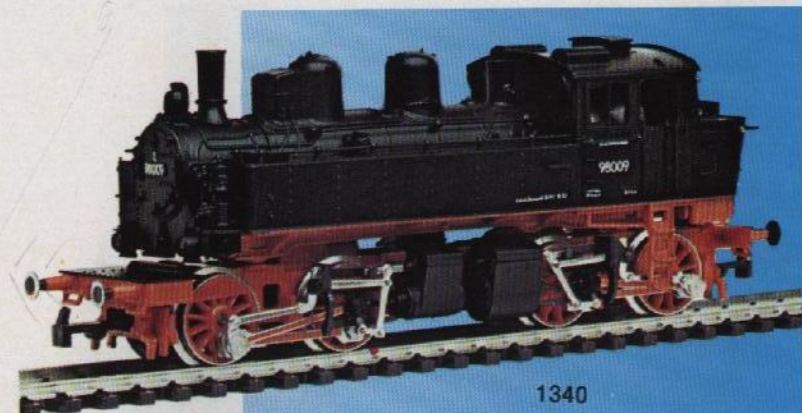
I fanali anteriori sono illuminati. Lunghezza del modello cm. 23,5.



1350

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

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 lunghi cm. 15,5.



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

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

1008

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



1359
1008

1360

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

1009

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



1360
1009

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.



1362
1011

BR 77° (Pfalz P5)

Le "Ferrovie del Palatinato" (Pfälzische Eisenbahn) acquistarono nel 1908 12 di queste locomotive a vapore saturo dalla ditta "Krauss". Di tipo non convenzionale diedero però ottimi risultati.

Nel 1925 passarono alle DR che le trasformarono a vapore surriscaldato. nel 1945 le nove superstiti passarono alle DB che, nel 1947, le vendettero quasi tutte a compagnie private.

Modelli di queste locomotive in scala perfetta con biellismo e distribuzione funzionante, ricche di particolari riportati e dotate di attacchi per ganci secondo le norme "NEM" vengono prodotti nei seguenti tipi, lunghi cm. 15,5:

1380

BR 77° (Pfalz. P5) immatricolata dalla "Königl. Bayer. Staatsbahn".

1029

Come la 1380 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1372

BR 77° versione del periodo DB.

1021

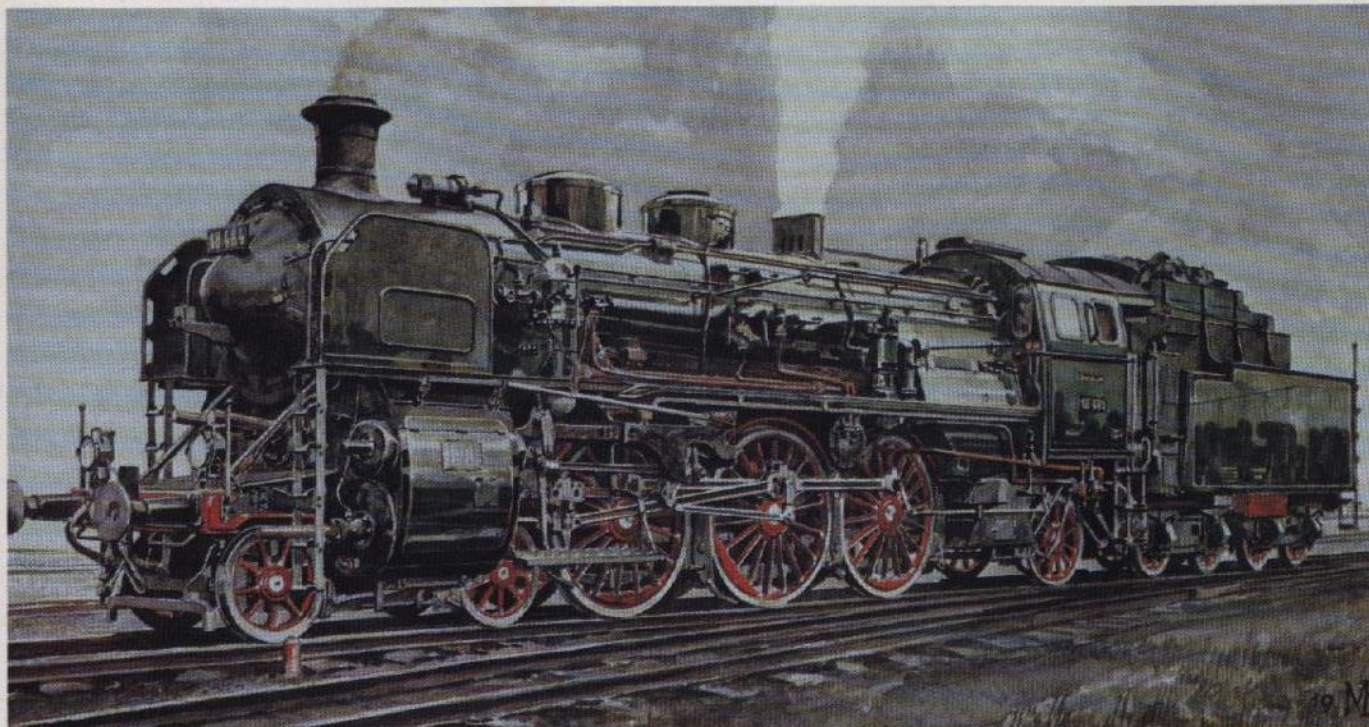
Come la 1372 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.



1380
1029



1372
1021



1367

BR 18⁶ versione del periodo DB.

1016

Come la 1367 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1366

BR 18⁴ (Bayer. S3/6) con cabina aerodinamica, nei colori originali della "Königl. Bayer. Staatsbahn".

1015

Come la 1366 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1378

BR 18⁴ nei colori e con le scritte delle Ferrovie Francesi.

1018

Come la 1378 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1365

BR 18⁴ versione del periodo DR.

1014

Come la 1365 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1377

BR 18⁴ nei colori e con le scritte delle Ferrovie Belghe.

1026

Come la 1377 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1364

BR 18⁴⁻⁵ versione del periodo DB.

1013

Come la 1364 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.



BR 18 (Bayer. S3/6)

Tra il 1908 ed il 1918 la "Königl. Bayer Staatsbahn" acquisì da "Maffei" ben 71 locomotive di questo tipo con cabina aerodinamica. Dopo la prima guerra mondiale 18 di queste locomotive furono cedute alla Francia e al Belgio in conto danni di guerra.

Tra il 1912 e il 1918 furono aggiunte altre 18 locomotive simili, ma con cabina normale, ruote motrici di diametro maggiorato e tender diverso.

Nel 1923 e negli anni seguenti altre 50 locomotive simili furono costruite da "Maffei" e da "Henschel". Di queste ultime, negli anni '50, 30 furono ricostruite dalle DB.

Modelli di queste locomotive, in scala perfetta, con bellissimo e distribuzione funzionanti, ricchi di particolari riportati, interno delle cabine perfettamente riprodotto e dotate di attacchi per ganci secondo le norme "NEM", vengono prodotti nei seguenti tipi:

1363

BR 18⁶ come ricostruita dalle DB.

1012

Come la 1363 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1369

BR 18⁴⁻⁵ con cabina normale nei colori originali della "Königl. Bayer. Staatsbahn".

1027

Come la 1369 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1379

BR 18⁴⁻⁵ versione del periodo DR.

1028

Come la 1379 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1368

BR 18⁴⁻⁵ nei colori della "Königl. Bayer. Staatsbahn" ma con le scritte della DR.

1017

Come la 1368 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

Lunghezza dei modelli cm. 25

BR 96 (Bay. Gt 2 x 4/4)

Le "Ferrovie Statali Bavaresi", all'inizio del secolo, onde ovviare alle difficoltà riscontrate per superare con i mezzi di trazione disponibili i tratti di linea con forte pendenza e con carichi sempre crescenti, ordinarono alla "Maffei" di Monaco quindici locomotive a due gruppi motori di quattro assi ciascuno. A questo primo lotto ne seguì un secondo di altre dieci che subirono lievi modifiche rispetto alle precedenti. Queste locomotive di appartenenza in origine alle "Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen" passarono alle DR e infine alle DB.

Modelli di queste locomotive, in scala perfetta, dotate di bellissimi e distribuzione in acciaio inox perfettamente funzionanti e di attacchi per ganci secondo le norme NEM, vengono prodotti nelle seguenti versioni di cm. 21 di lunghezza.

1374

BR 96 versione del periodo DR.

1023

Come la 1374 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1376

BR 96 versione nella speciale livrea blu adottata per l'Esposizione dei Trasporti di Monaco nel 1925.

1025

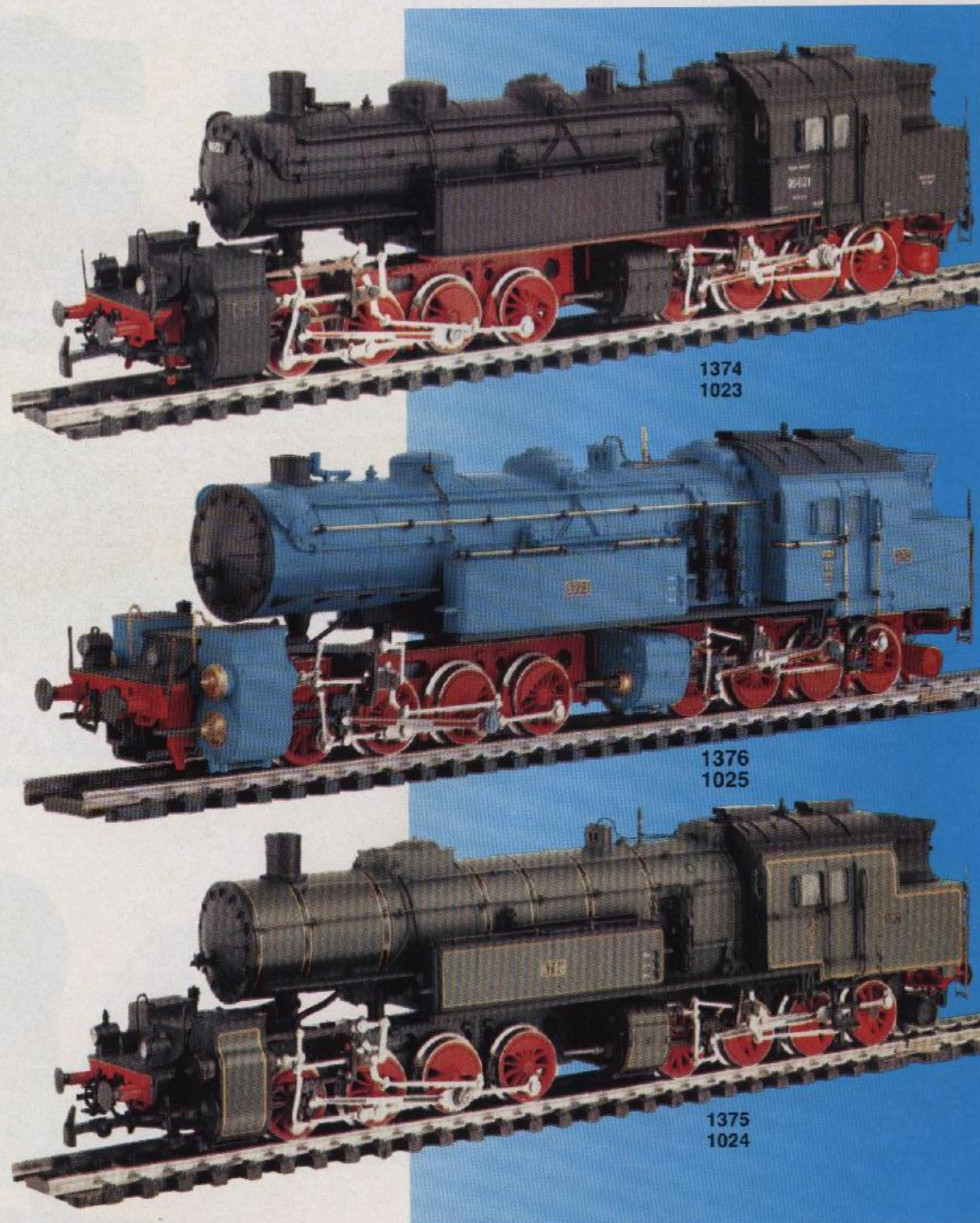
Come la 1376 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1375

GT2 x 4/4 versione originale del periodo delle "Ferrovie Statali Bavaresi"

1024

Come la 1375 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.



1374
1023

1376
1025

1375
1024

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.

1345/1

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

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

1093/1

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

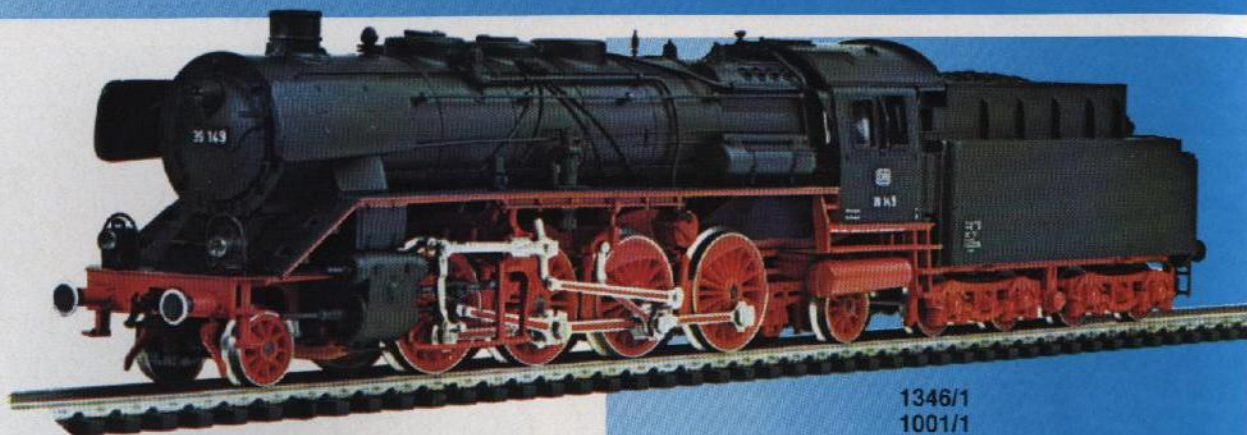
1347/1

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.

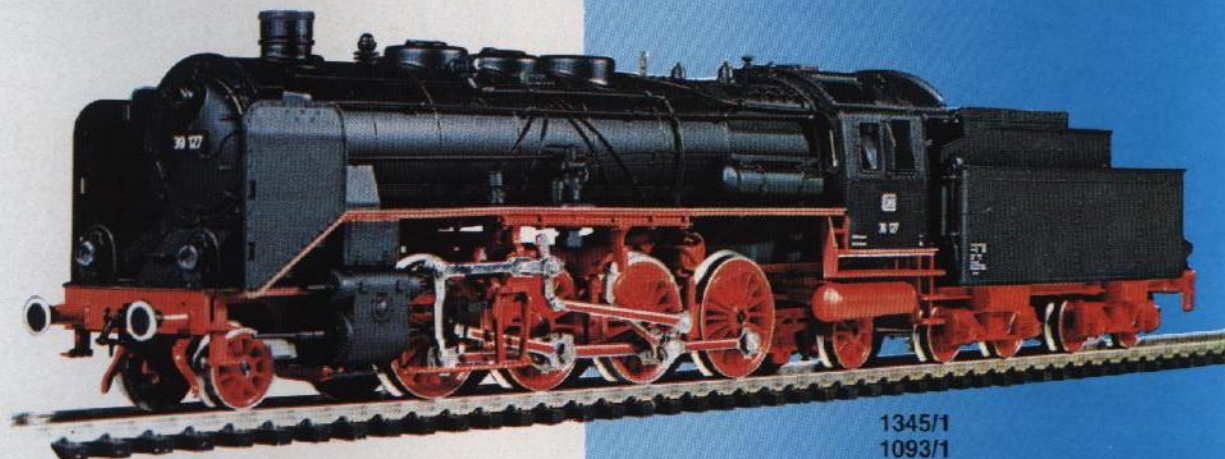
Il modello scelto riporta, come l'originale, il numero di costruzione 11000 della Borsig ed il numero di servizio 2811. Il modello ha i fanali anteriori e posteriori illuminati con dispositivo per l'inversione automatica delle luci secondo il senso di marcia. Il biellismo è interamente funzionante. Esso 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.



1346/1
1001/1



1345/1
1093/1



1347/1
1087/1

COFANETTO TRASPARENTE

6318

Cofanetto trasparente per esposizione di modelli lunghi fino a 30 cm. La confezione è completa di binario in scala H0 e targhetta sulla quale scrivere la descrizione del modello. Locomotive, carri e carrozze potranno fare bella mostra di sé, ben protetti dalla polvere e da quanto altro potrebbe danneggiarli.



6318

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.

1996/2
1099/1**1995**

V 30 (Ex V 320 001 delle DB) nella più recente livrea della "Hersfelder Eisenbahn GmbH". Lunghezza del modello cm. 27.

1085

Come la 1995 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a..

1995
1085

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

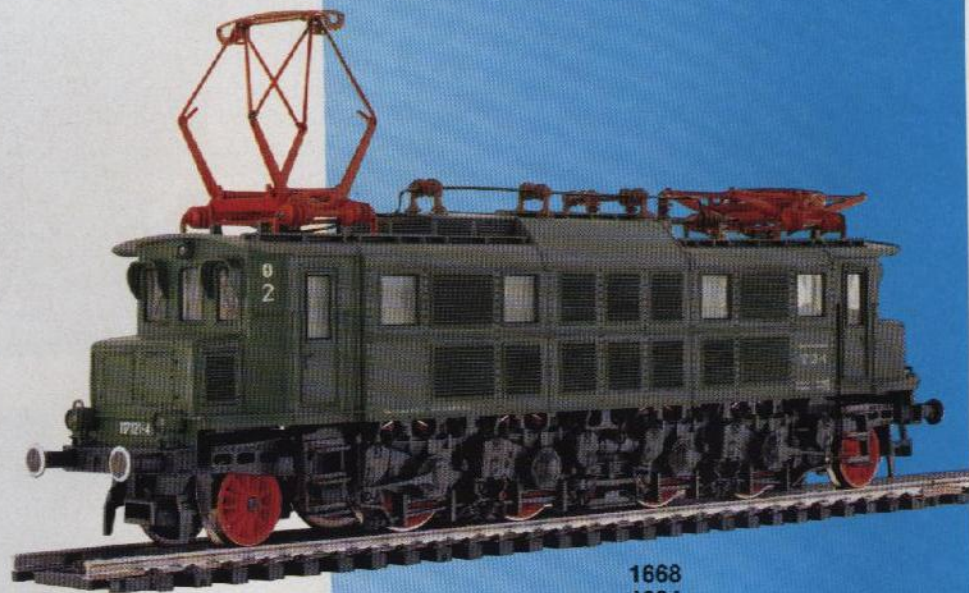
Modello avente le stesse caratteristiche del 1668 ma costruito per il funzionamento a tre rotaie in corrente alternata.

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.



1668
1094



1665
1098

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.



1677
1090

LOCOMOTIVA SVIZZERA

1660

Locomotiva diesel-elettrica da manovra Em 3/3 18820 delle SBB costruita nel 1963. Illuminazione dei fanali anteriori e posteriori con inversione automatica secondo il senso di marcia. Contrappesi delle Bielle esterni al telaio. Trasmissione del moto mediante volano, respingenti molleggiati. Lunghezza del modello cm. 11,5.

1084

Come il 1660 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.



1660
1084

LOCOMOTIVE FRANCESI

1337

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 progetta 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. Il modello 1337, nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi, il prototipo del quale è 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.

I modelli sono dotati di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 29.



1337

LOCOMOTIVE FRANCESI

1337

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 progetta 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. Il modello 1337, nel caratteristico colore marrone delle Ferrovie Nord Francesi, il prototipo del quale è 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.

I modelli sono dotati di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 29.



1337

1211

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

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.

1208

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



1212



1208



1211

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.



1529

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.



1219

1567

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.



1567

1552

Locomotiva a vapore 4-6-4 "Hudson" della "New York Central".

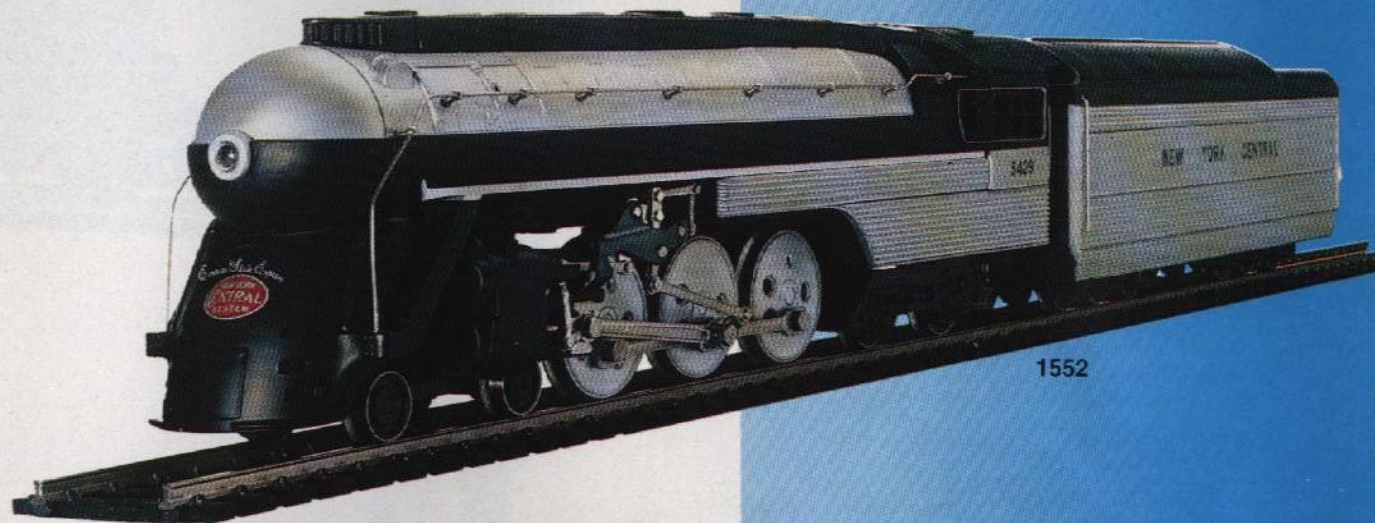
L'"Empire State Express" (Cleveland-New York, Detroit-New York) era uno dei treni tra i più prestigiosi della "N.Y.C."

Due locomotive del tipo "Hudson" classe J3. 5426 e 5429 vennero nel 1941 rivestite da una carenatura che prevedeva elementi in lamiera ondulata in acciaio inossidabile in modo da riprendere l'aspetto esteriore delle nuove carrozze in "Stainless steel" che la "Budd Manufacturing Co", specializzata in questo "design" aveva realizzato per l'"Empire State Express".

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

Le caratteristiche tecniche del modello sono simili a quelle del modello 1567.

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 bellissimo 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

1550

Locomotiva a vapore 4-6-4 "Hudson" "604", della compagnia "Boston and Albany", nei caratteristici colori: bianco, due toni di verde e scritte in argento, usata per i collegamenti tra il New England e Chicago.

Lunghezza del modello cm. 34,5.



1550

1538

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

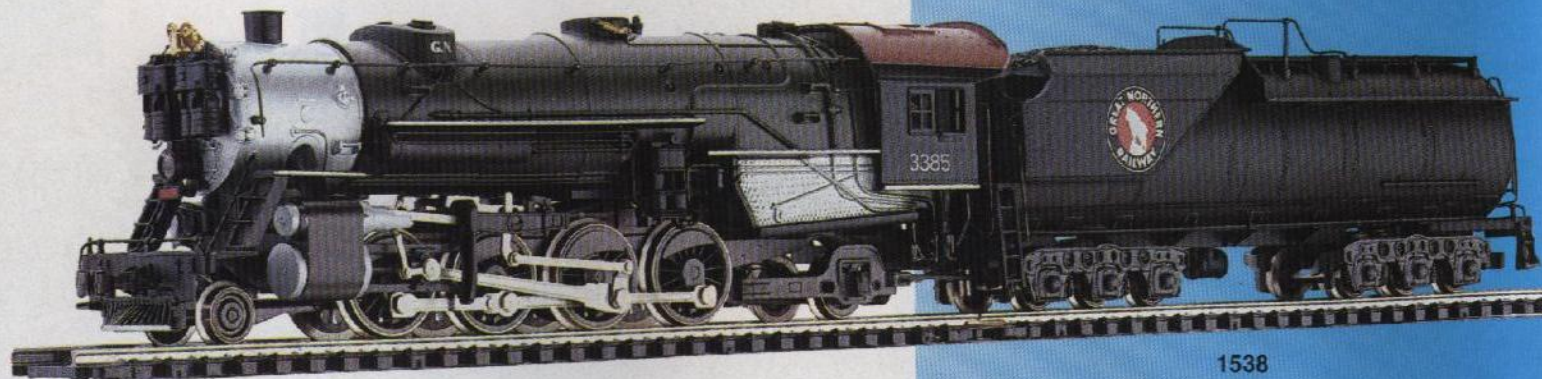
Il prototipo n° 3385, cui si riferisce il modello, dispone di un tender a struttura tubolare tipo "Vanderbilt".

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.



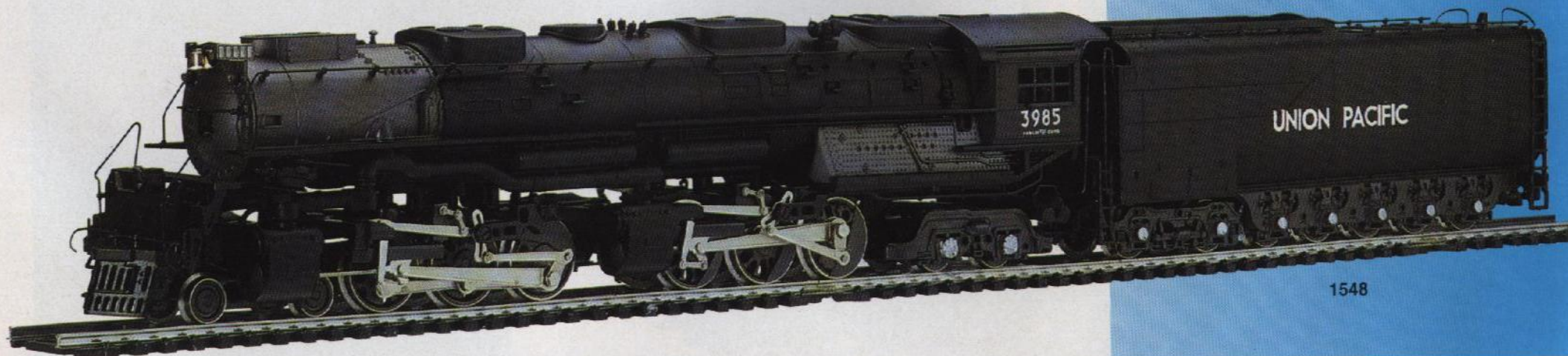
1538

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



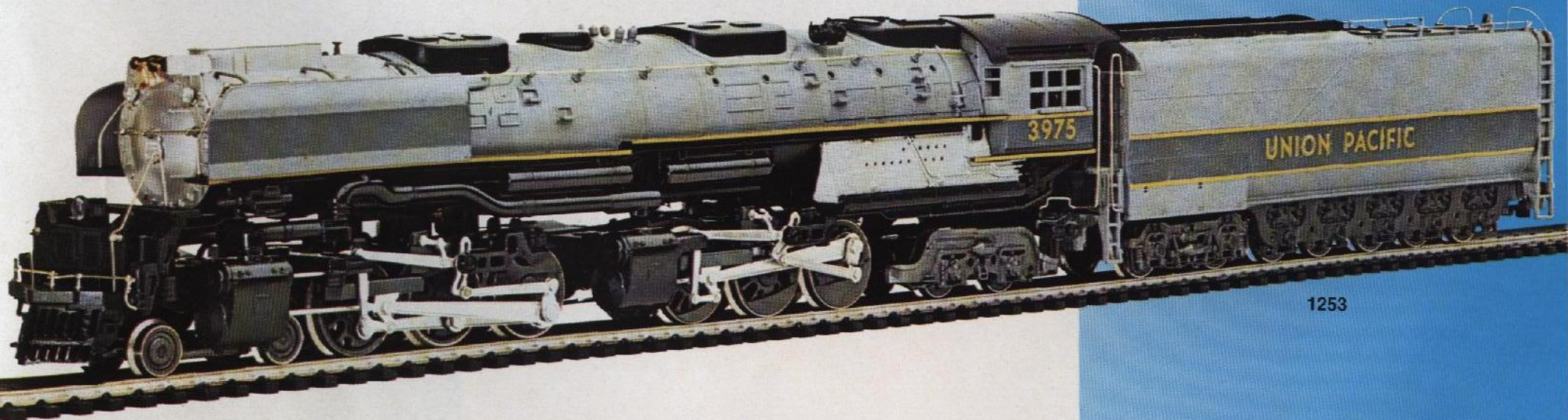
1548

**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 fasce arancione.

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



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

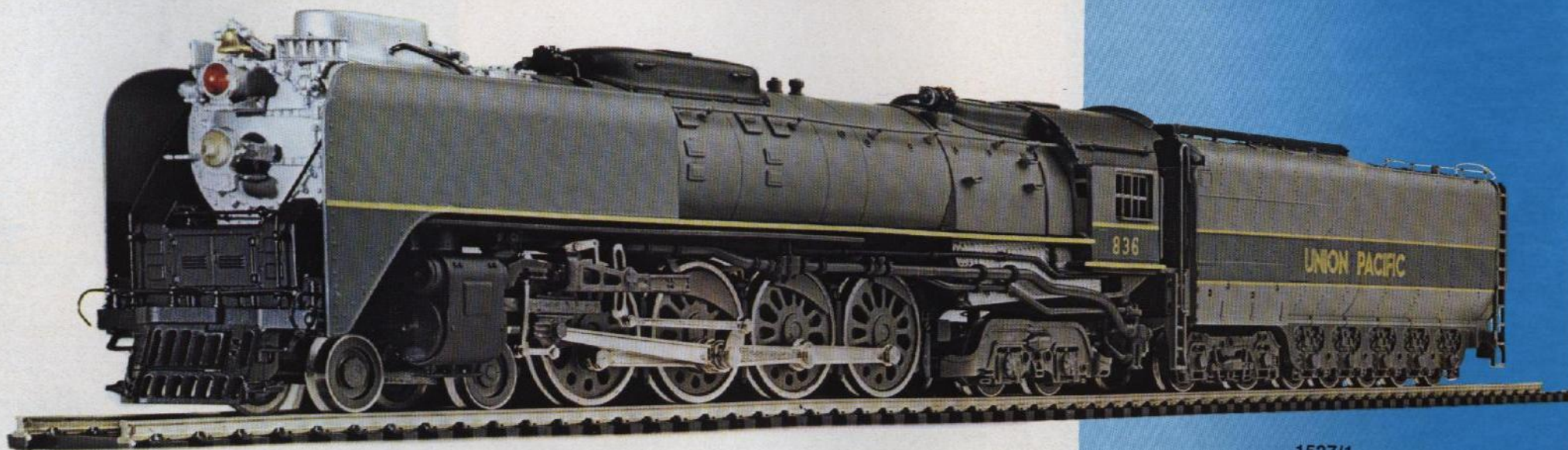
Locomotiva a vapore 4-8-4 FEF 3 "836" della "Union Pacific Railroad".

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, riprodotto 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.

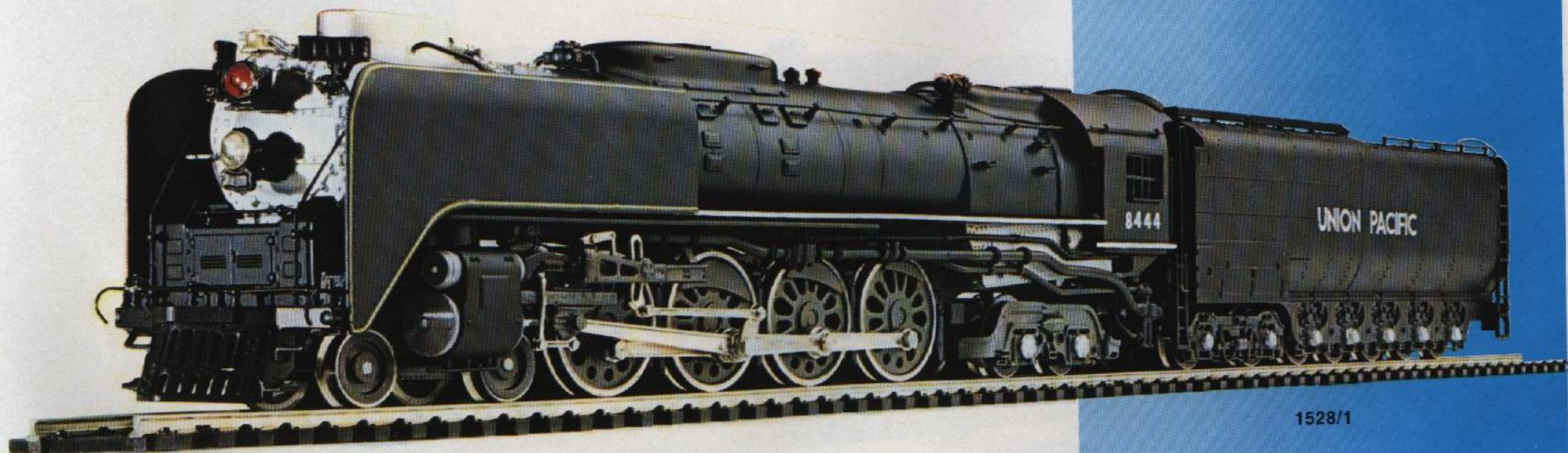


1527/1

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



1528/1

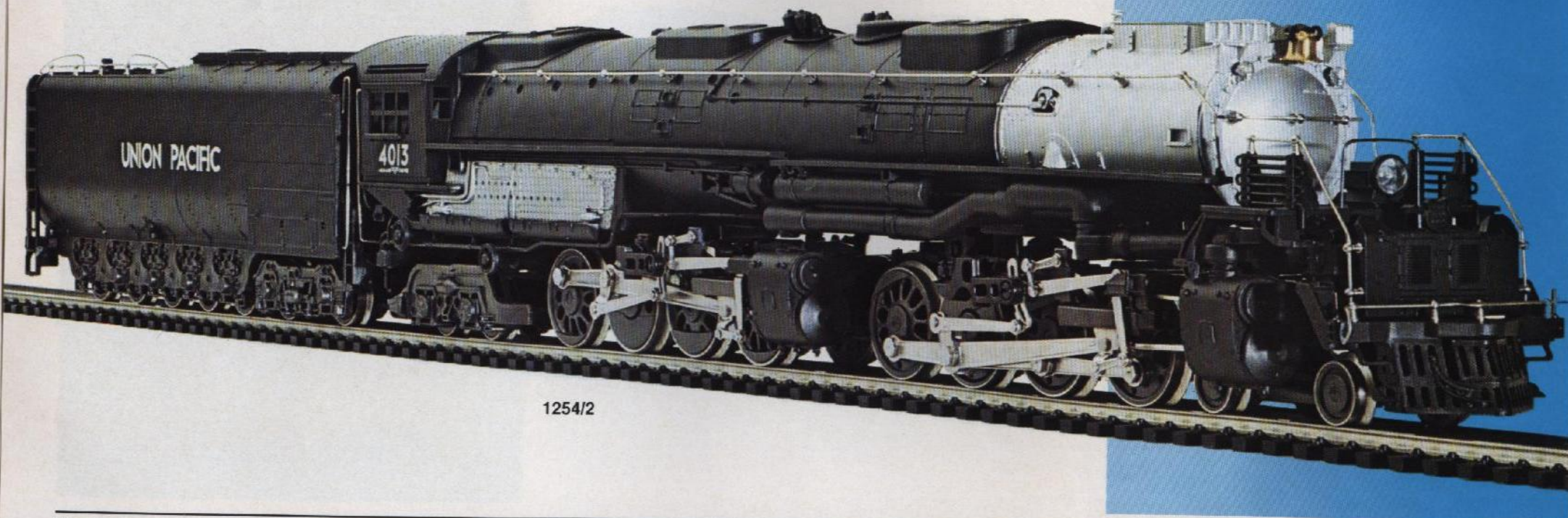
1254/2

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



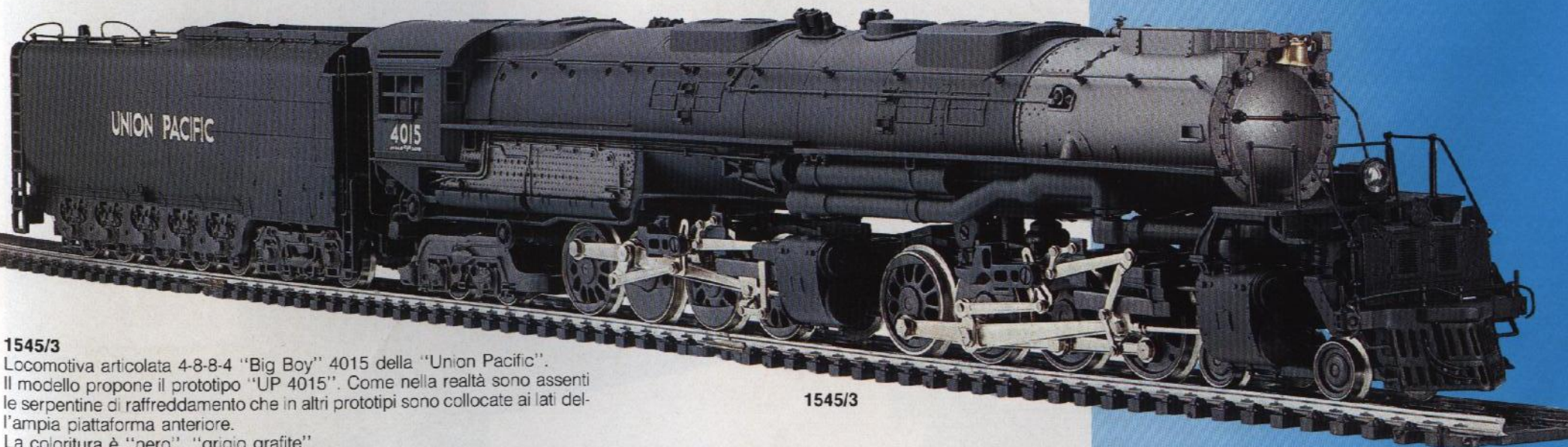
1254/2

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



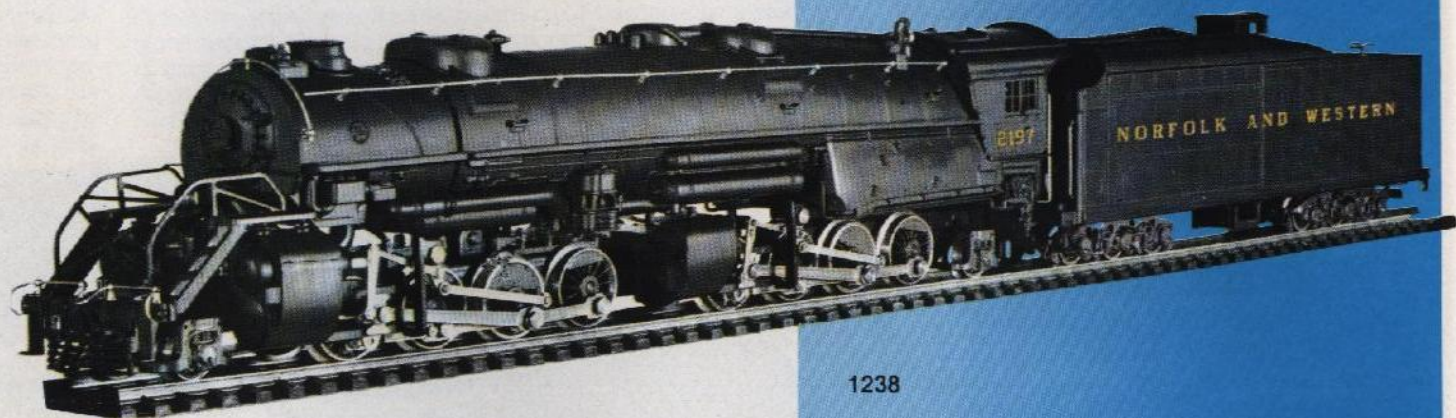
1545/3

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.

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 iscrive 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.



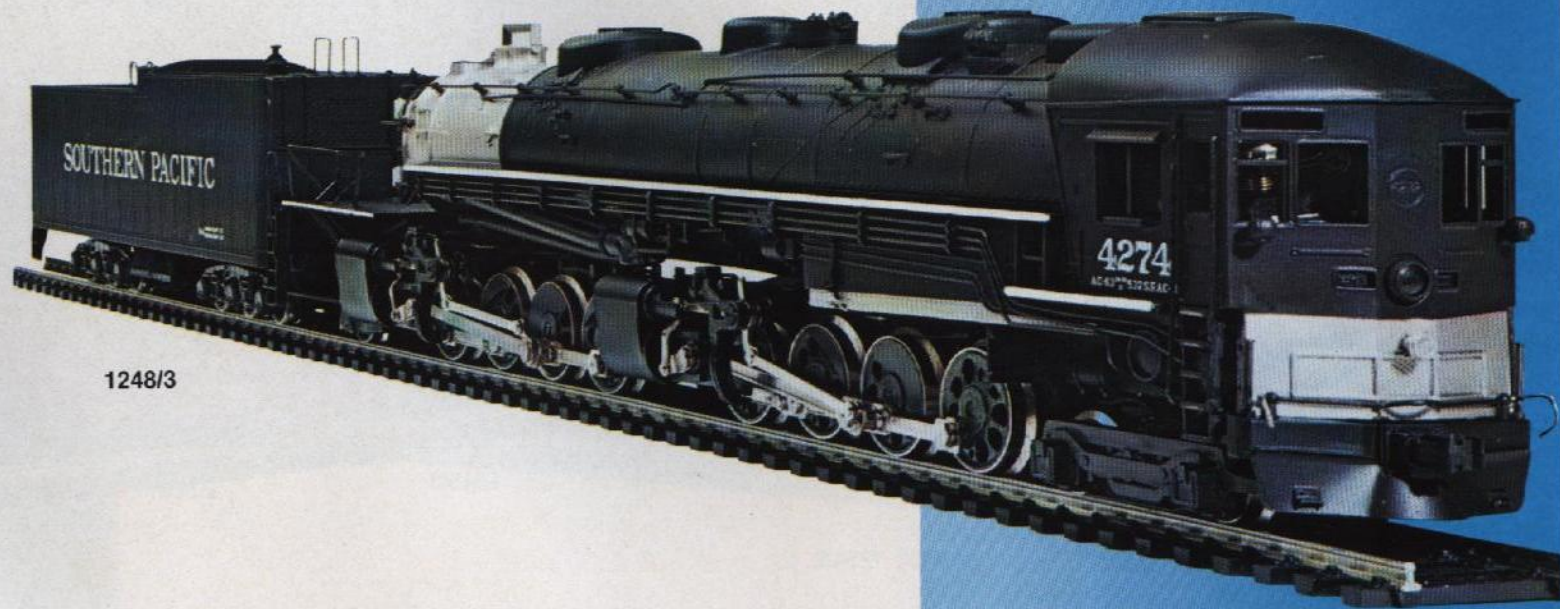
1238

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 azionanti i due gruppi motori comprendenti ciascuno 4 assi accoppiati. La particolare articolazione dei gruppi motori permette l'iscrizione 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

1946

Coppia di locomotive diesel-elettriche, tipo Electro Motive Division E8 della General Motors, con cabina di guida. Il modello, nello schema di coloritura originale della Compagnia "Southern" riproduce una coppia di unità motrici. Il faro ed i "number boards" s'illuminano automaticamente secondo il senso di marcia.
Lunghezza complessiva delle due unità cm. 50.



1946

6147

Locomotiva E8 tipo B senza cabina di guida, da accoppiarsi alle unità con cabina, nei colori della Compagnia "Southern", modello motorizzato.
Lunghezza cm. 24

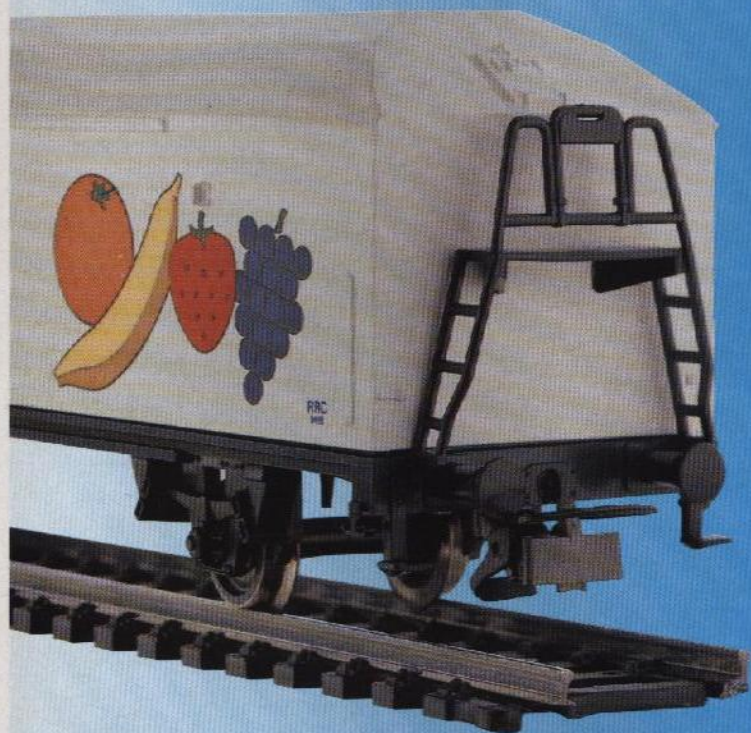


6147
6148

6148

Come 6147 ma non motorizzato.

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 RIVAROSSÌ in questo settore è molto ampio e consente la formazione di convogli molto vari e suggestivi.

2003

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



2003

2083

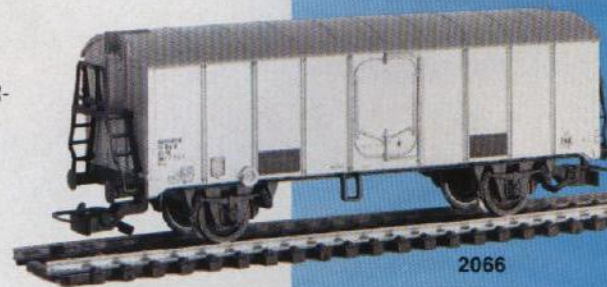
Carro scoperto a sponde alte, serie E delle F.S. È uno dei tipi di carro unificati per le ferrovie europee ed è ammesso al servizio internazionale. Lunghezza cm. 12.



2083

2066

Carro refrigerante, tipo Ibes INTERFRIGO, immatricolato FS. Lunghezza del modello cm. 13.



2066

2037

Modello del carro cisterna a due assi tipo MP per il trasporto carburanti nei colori dell'Agip petroli Spa" di Roma.

Lunghezza del modello cm. 10.



2037

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

2038

Modello uguale al 2037, ma nei colori della Compagnia "QB".

Lunghezza del modello cm. 10.



2038

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

2068

Modello uguale al 2037, ma nei colori della Compagnia ERG.

Lunghezza del modello cm. 10.



2068

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

2071

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

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.



2071

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

2109

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



2109

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



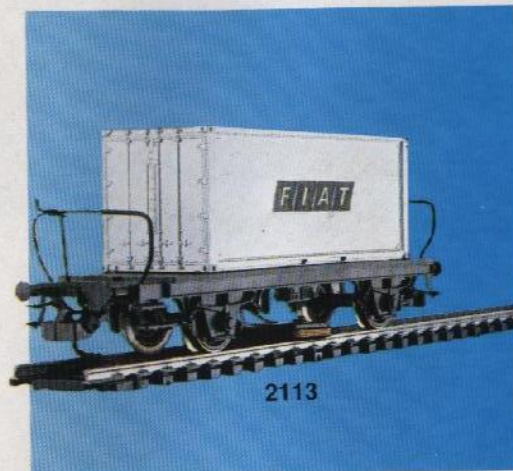
2036

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.

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

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



2072

Carro pianale a carrelli tipo Poz 1920 delle FS impiegato per il trasporto tubi. Lunghezza cm. 18,7. Completo di carico di tubi.



2072

2107

Carro pianale a carrelli tipo Poz 1920 delle FS impiegato per il trasporto di legname. Lunghezza cm. 18,7. Completo di carico di legname.



2107

2108

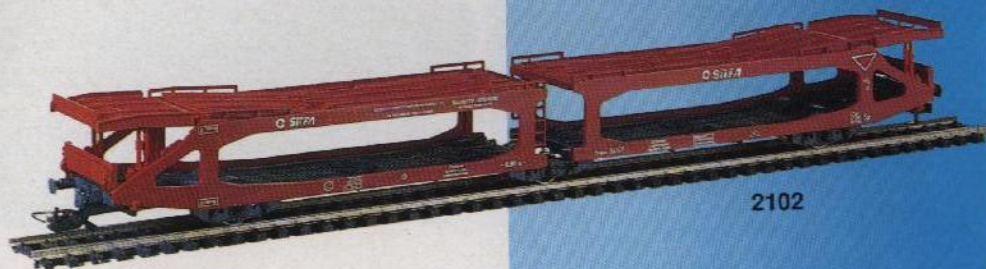
Carro pianale a carrelli con garitta, tipo Poz 1920 delle FS. La garitta sovrarelevata permette il trasporto di carichi molto lunghi come rotaie, ecc. completo di carico di rotaie. Lunghezza cm. 18,7.



2108

2102

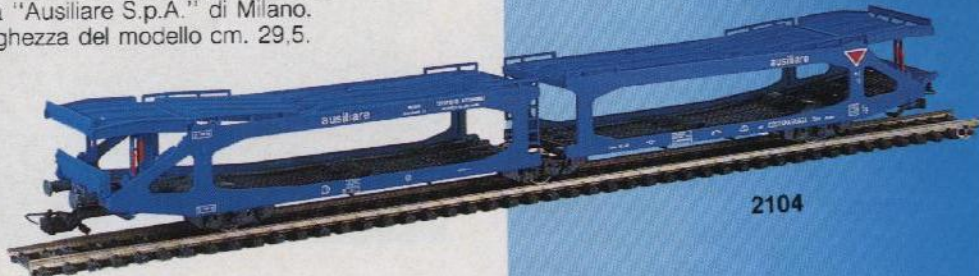
Carro articolato per trasporto autoveicoli serie "Laekks" della SITFA "Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli" Torino. Carro conforme all'originale in color "rosso ferro" con iscrizioni bianche. Lunghezza del modello cm. 29,5.



2102

2104

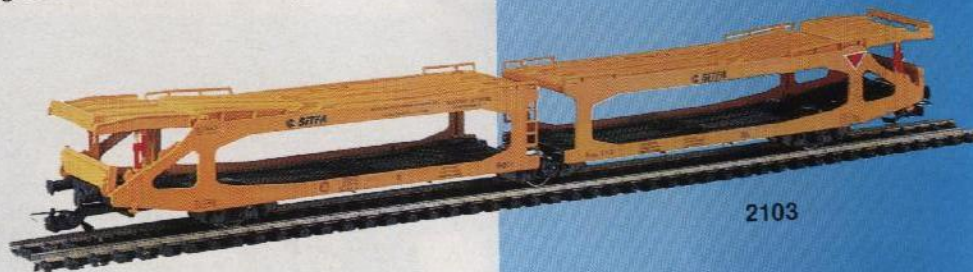
Simile ai precedenti ma nella coloritura "blu" con iscrizioni bianche della "Ausiliare S.p.A." di Milano. Lunghezza del modello cm. 29,5.



2104

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

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, 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

supermodello

2439

Carro refrigerante di grande capacità, tipo, IRS, per il trasporto della birra "Gold Ochsen", immatricolato DB.

Lunghezza del modello cm. 17.



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.



2422

Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie Eaos della "Deutsche Bundesbahn". Modello riprodotto un prototipo della "Deutsche Bundesbahn" nel tradizionale rosso vagone con rotame.

Lunghezza del modello cm. 16,7.



2418

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



CARRI MERCE BELGA

2428

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



2440

Carro isotermico tipo Idls della compagnia "Visvervoer Poissons" immatricolato SNCB.

Lunghezza del modello cm. 13.



2417

Carro merci scoperto a sponde alte, a carrelli, serie "Eaos" delle Ferrovie Belghe SNCB.

Lunghezza del modello cm. 16,7.



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

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

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

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

CARRI MERCE AMERICANI

supermodello

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

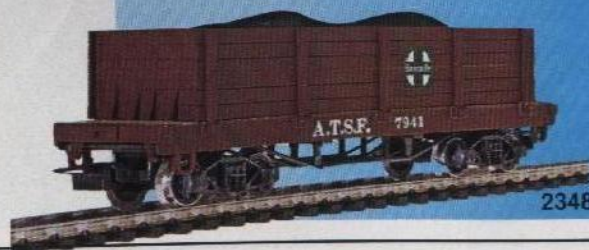
Carro aperto con sponde basse tipo Gondola della "Virginia & Truckee". Pianale nero con sponde rosse, scritte bianche. Lunghezza cm. 14.



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

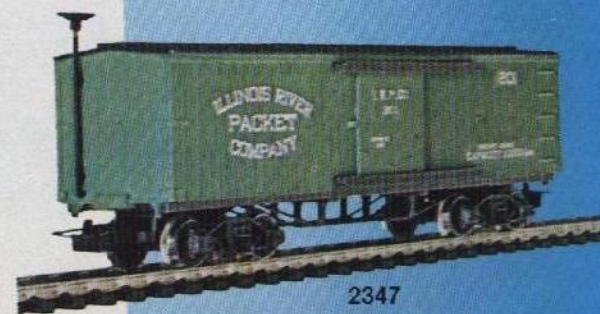
Vagone di coda tipo Caboose della "Virginia & Truckee". In colore rosso con scritte bianche. Lunghezza cm. 9,7.



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

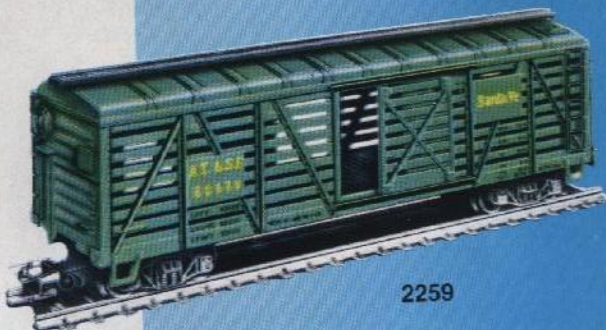
Gondola "Boston & Maine". Lunghezza cm. 14,7.



2254

2259

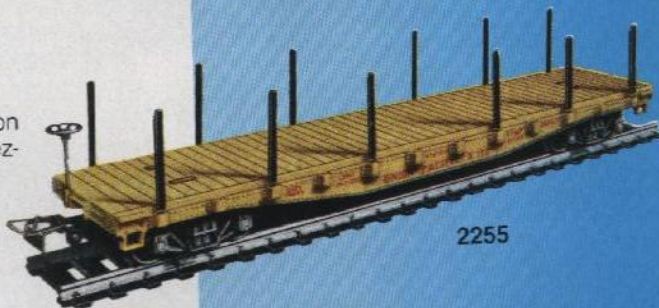
Carro coperto tipo Stock della "Santa Fé". Usato per il trasporto del bestiame. Lunghezza cm. 14,9.



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 che Pullman è il nome dell'uomo che nel 1858 costruì negli Stati Uniti le prime vetture passeggeri con delle vere comodità. Sempre dovuta a Pullman, la prima carrozza-letto è del 1865 e del 1867 quella con letti e ristorante.

CARROZZE ITALIANE

supermodello

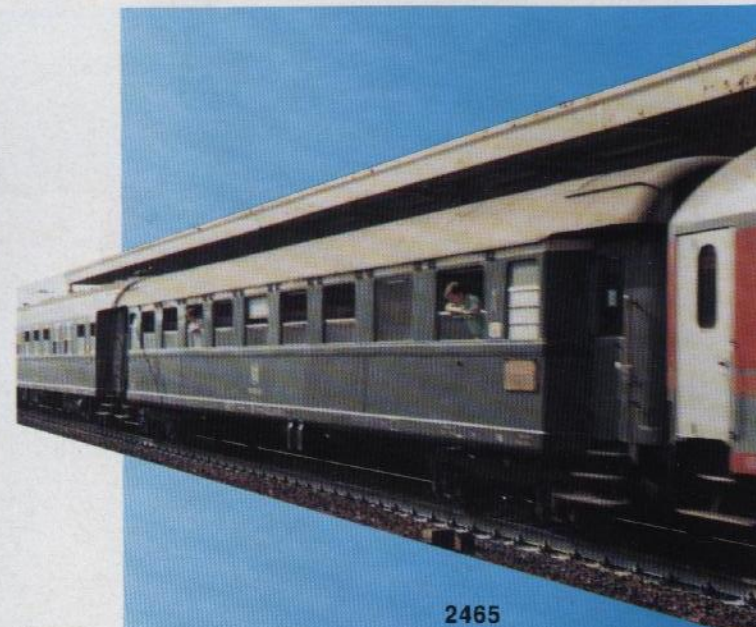
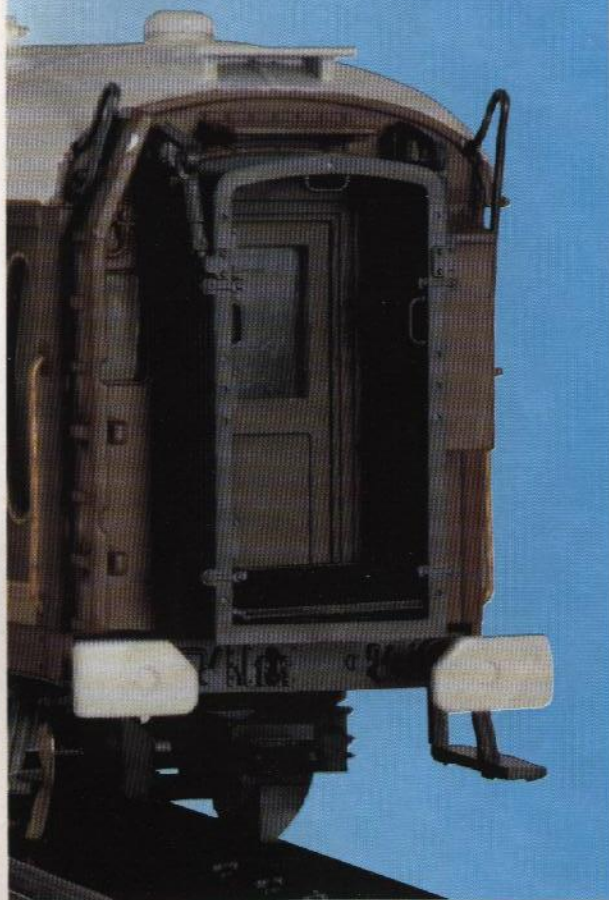
Nei primi anni del dopoguerra numerose centinaia di carrozze di nuovo tipo vennero costruite con finanziamenti degli Stati Uniti. Caratteristiche particolari di queste carrozze furono la diminuzione di peso rispetto alle precedenti e l'adozione di un nuovo carrello, tipo 27 FS. Molte di queste carrozze, durante gli anni, subirono varie modifiche. La Rivarossi le ha progettate tutte e ne presenta per ora una versione di prima e una di seconda classe.

2465

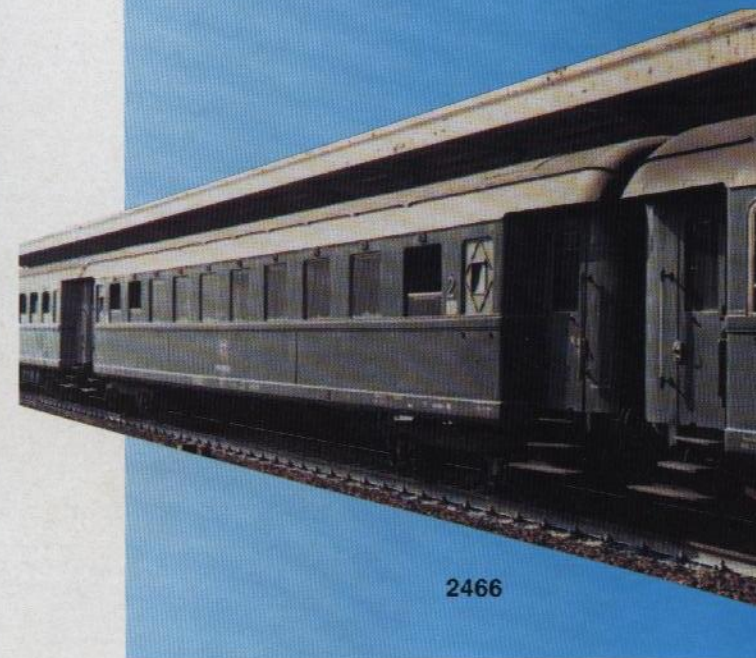
Carrozze di prima classe FS costruite negli anni dal 1947 al 1950 allo stato attuale. Lunghezza del modello cm. 27,5.

2466

Carrozze di seconda classe FS costruite negli anni dal 1947 al 1950 allo stato attuale. Lunghezza del modello cm. 27,5.



2465



2466

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 balastrini 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 balastrina delle piattaforme d'estremità in metallo brunito finemente traforato. I colori sono: verde per il corpo della carrozza, tetto grigio ed iscrizioni in giallo. Lunghezza del modello cm. 13,8.



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 balastrine 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



2508



2509

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 1^a e 2^a 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 2^a classe serie Bz 36452 delle FS. Il tipo di carrozza 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.

2507

Carrozza mista di 1^a e 2^a 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 2^a classe, serie Bz FS. Il tipo di carrozza proviene dalla riclassificazione della serie Cz (3^a 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

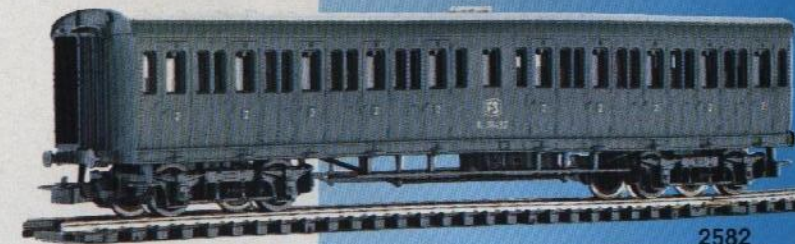
Bagagliaio-Posta, serie DUz tipo 1907 (anno di costruzione) delle FS. Il progetto costruttivo di questi bagagliai-posta fu uno dei primi ad essere realizzato in larga scala. I carrelli sono del tipo AA delle F.S. Lunghezza del modello cm. 22.



2580



2581



2582

2510

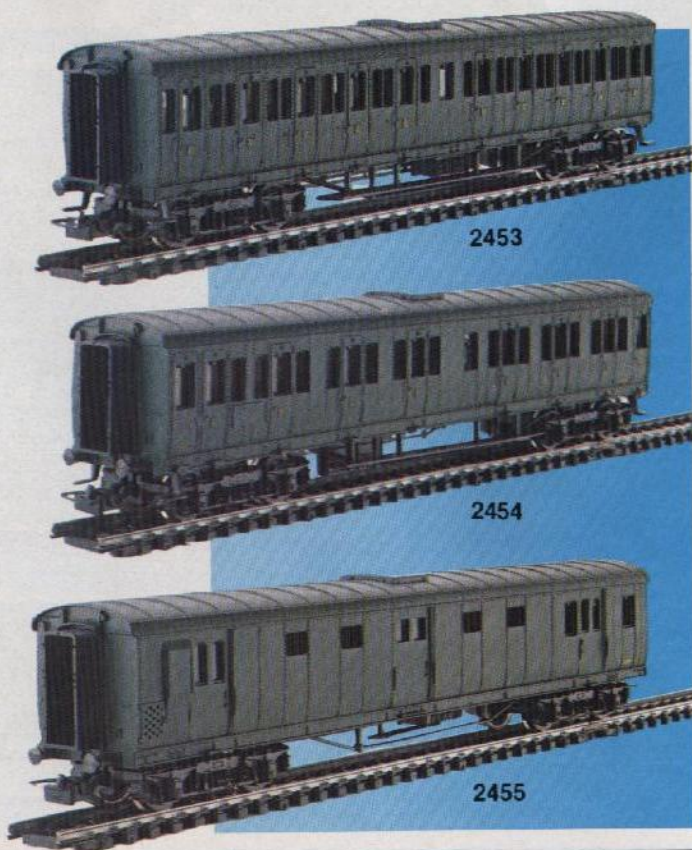
Carrozza di 1^a classe serie Az 52008 FS (anno di costruzione 1937). Questo tipo di carrozza, classico esempio di vettura di lusso negli anni '30, proviene dalla precedente serie ABz (mista di 1^a e di 2^a classe) modificata e riclassificata nel luglio del 1956. Il modello nei colori originali del 1956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

2511

Carrozza di 2^a classe, serie Bz 31052 FS (anno di costruzione 1931). Con l'eliminazione della 3^a 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.

**2453**

Carrozze di 3^a classe Cz 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 ABiz 58402 FS della stessa epoca della precedente.

2455

Bagagliaio postale serie DUiz 94210 nella finitura della carrozze precedenti.



2554



2545

2554

Carrozza italiana di 2^a 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 2^a 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 1^a 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 2^a 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.

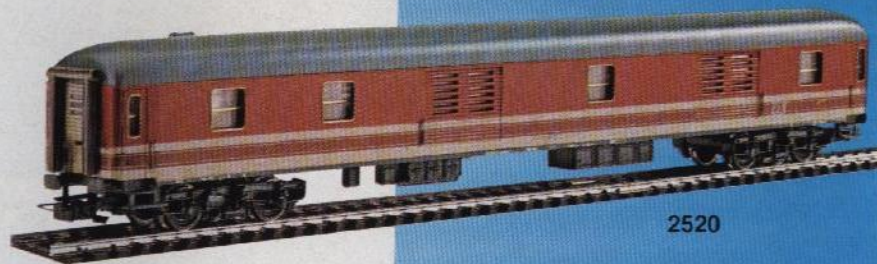


2574



2575

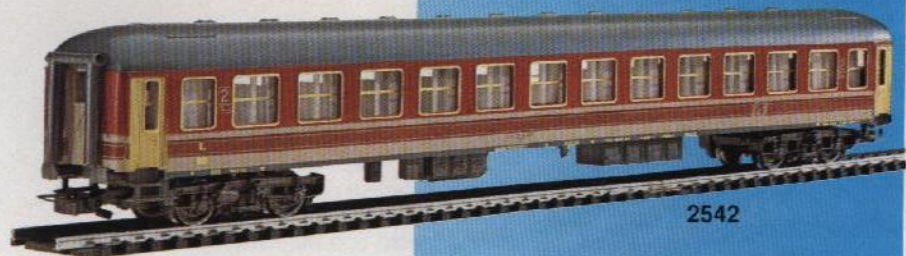
2520
Bagagliaio italiano, serie D, del tipo unificato UIC-X delle FS.
Per la composizione dei convogli composti con carrozze recanti il recente schema di coloritura "grigio beige - rosso fegato - grigio antracite", vengono approntati veicoli bagagliaio verniciati con tali colori. Il modello propone uno 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 INGLES

supermodello



2543

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

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.

2933

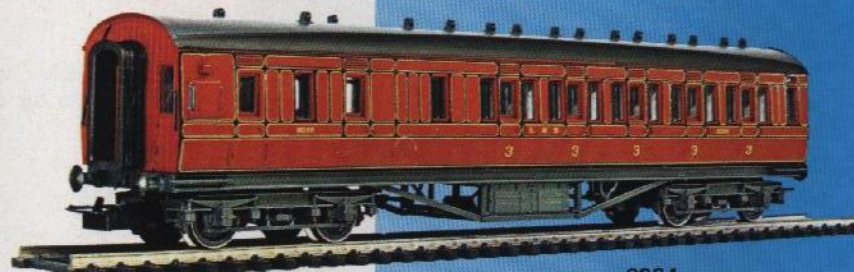
Carrozza di 1ª classe con scompartimenti e salone della "London Midland & Scottish Railway", n. di servizio 15933. Costruita nel 1928 per l'immissione nel treno "Royal Scot" in seguito entrò nella composizione con altri prestigiosi convogli dell'epoca. Il modello, particolarmente curato nei minimi dettagli 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 Scot". Il modello completo di allestimento interno, ha una lunghezza di cm. 22,5.



2935

CARROZZE TEE

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.

2557

Carrozza Salone 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.

2558

Carrozza Ristorante serie Rz 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.

2555

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



2560

Carrozza passeggeri di 1ª classe "Gran 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.

2561

Carrozza Salone "Gran Conforto". 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.

2562

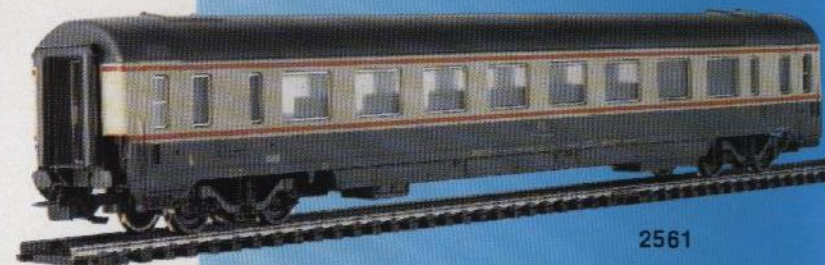
Carrozza Ristorante "Gran Conforto". Riproduzione del prototipo Az FS nei colori originali grigio ardesia, avorio e rosso. Il modello, completo di arredamento interno, è corredato dai carrelli per alta velocità. Lunghezza cm. 29,5.

2559

Carrozza Bagagliaio "Gran Conforto". 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.



2560



2561



2562



2559

CARROZZE LETTO ITALIANE E FRANCESI

2456

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



2456

2573

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



2573

2595

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



2595

2517

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



2517

2513

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



2513

2949

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



2949

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.



2596

2468

Modello della carrozza con Letti Lx N° 3487A (ex CIWL) della Compagnia INTRAFLUG, usata per il "Nostalgie Orient Express", con scritte in tedesco.
Lunghezza cm. 27.



2468

CARROZZE CIWL ANNI 30



2587



2565

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 Français 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.

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 quelle 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 4916



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. Caratteristiche 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 Français 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.



2591

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.



2592



2590

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

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.



2460

2460

Queste carrozze Pullman di 1^a classe delle CIWL furono costruite nel 1926 per il famoso treno "Flèche d'Or", in numero di 30 esemplari, metà con cucina, metà senza e venivano normalmente usate accoppiate una per tipo. Vennero in seguito usate anche in altri famosi treni come il "Sud Express" ed altri e, talvolta, alla normale coppia, veniva aggiunta una seconda carrozza senza cucina. La confezione comprende i modelli della carrozza WPc "4005" con cucina e della WP "4016" senza cucina. Lunghezza dei modelli cm. 27 + 27. Ad esse, volendo, si potrà aggiungere la carrozza senza cucina illustrata sul catalogo generale 1986 col numero di riferimento 2591.

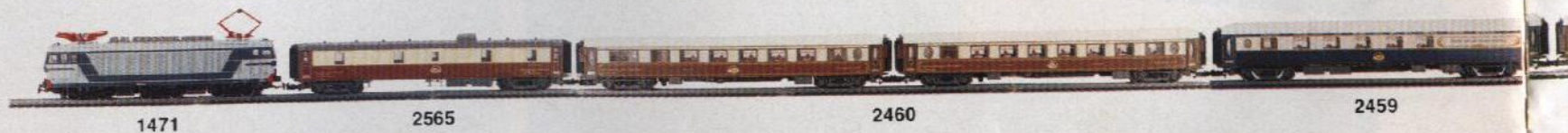


2457

2457

Modello della carrozza Pullman di 1^a classe WPc "4005" "Flèche d'Or", con cucina, della CIWL. Lunghezza del modello cm. 27.

In calce alla pagina sono illustrati due esempi di composizioni che includono sia le carrozze CIWL illustrate su queste pagine, sia quelle del Catalogo Generale 1986. Un esempio si riferisce all'uso fatto attualmente dalla compagnia "VSOE Inc" con una serie di queste carrozze restaurate allo stato d'origine, l'altro a una composizione degli anni venti. Tutte queste vetture possono essere illuminate con gli articoli M4913 ed M4916.



1471

2565

2460

2459



1162

2578

2593

2593

2593



2467

2467
Modello della carrozza Pullman di 2ª classe WPc N° 4003
blu e avorio, con cucina, della CIWL.
Lunghezza cm. 27



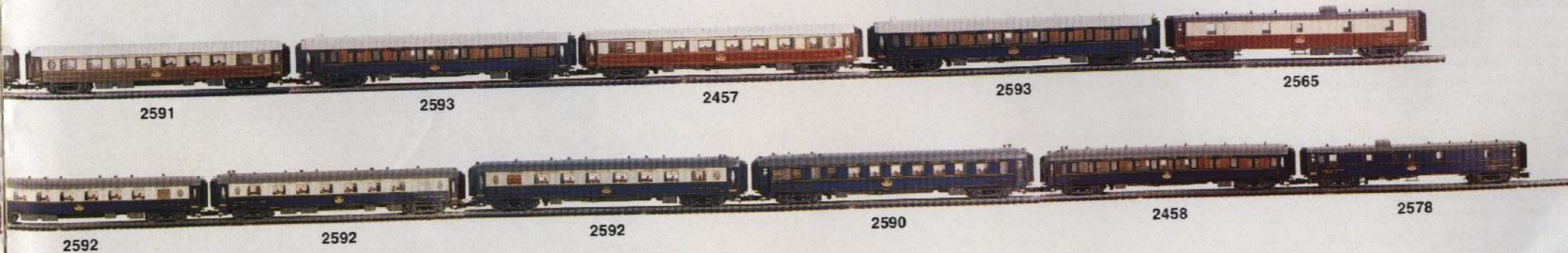
2458

2458
Modello della carrozza letto della CIWL Lx "3543" costruito
nel 1929 per il "Train Bleu", il "Roma Express" ecc. con
scritte in portoghese su un lato, e in spagnolo sull'altro.
Lunghezza del modello cm. 27.



2459

2459
Modello della carrozza CIWL "Bar" della "VSOE Inc." allo
stato attuale.
Lunghezza del modello cm. 27.



CARROZZE AMERICANE D'EPOCA



2619



2617

2618

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.

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

CARROZZE AMERICANE ANNI 20

6560

Carrozza "Baggage Express" anni '20 nei caratteristici colori per il convoglio "The Capitol Limited" della "B.&O."
Lunghezza del modello cm. 26,2.

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.



6560



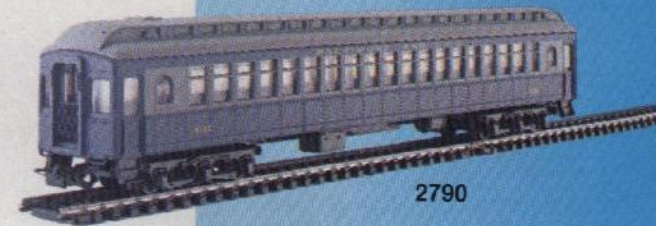
2768



2767



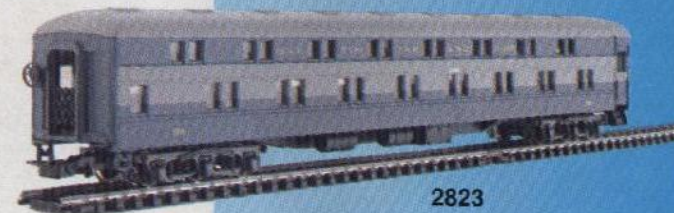
2769



2790



2808



2823



2770

2790

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

2823

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

2808

Carrozza bagagliaio-postale "Baggage Po" nella stessa livrea del 2768. Lunghezza cm. 26,2.

2770

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



2679

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

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

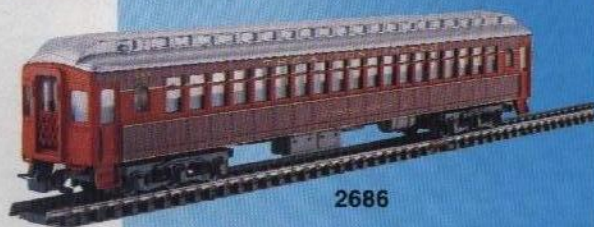


2680

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



2685



2686

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



2794



6551

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



2681

CARROZZE AMERICANE ANNI 30

supermodello

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.



2986

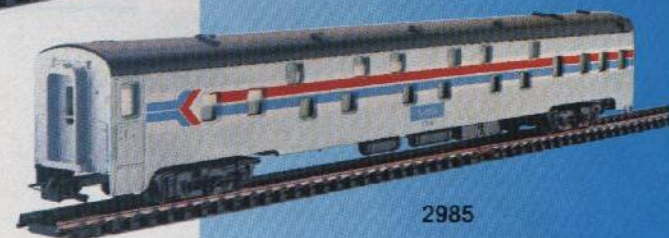
2983

2981

2984



2987



2985



2875



2982

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

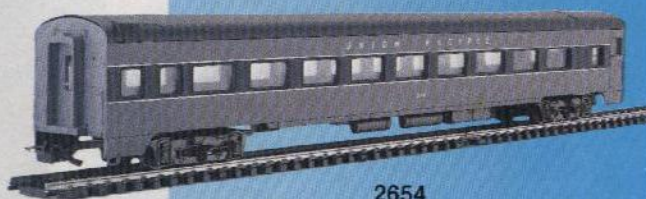
Carrozza passeggeri "Chair Coach" nella stessa livrea del 2987. Lunghezza cm. 31.



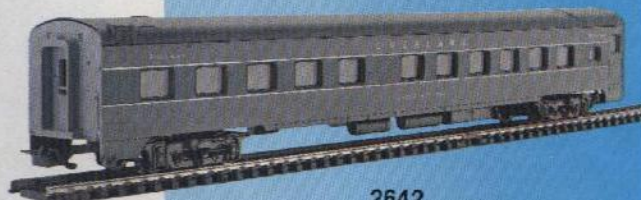
2641



2653



2654



2642

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.

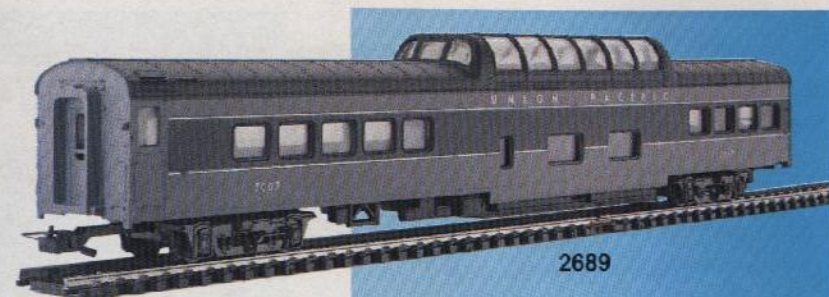
2643
Carrozza belvedere aerodinamica "Tail Car" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

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

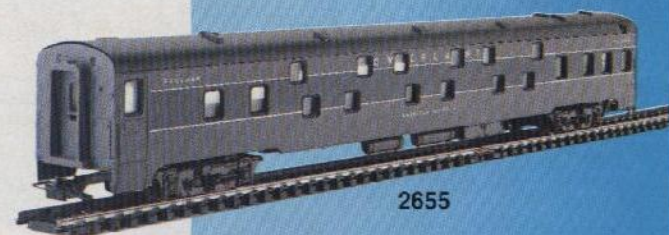
2654
Carrozza passeggeri "Chair Coach" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

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

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



2689



2655



2814

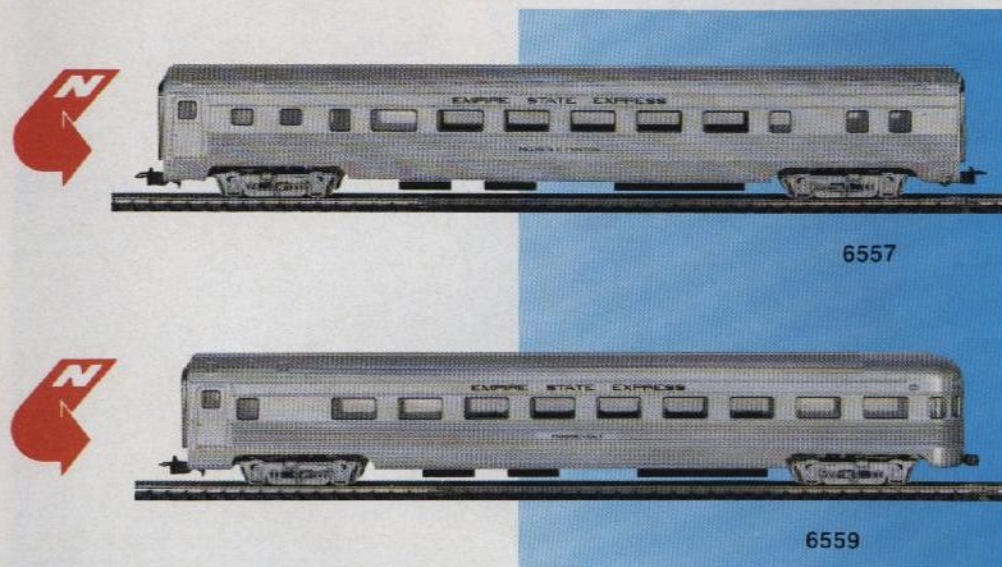


2643

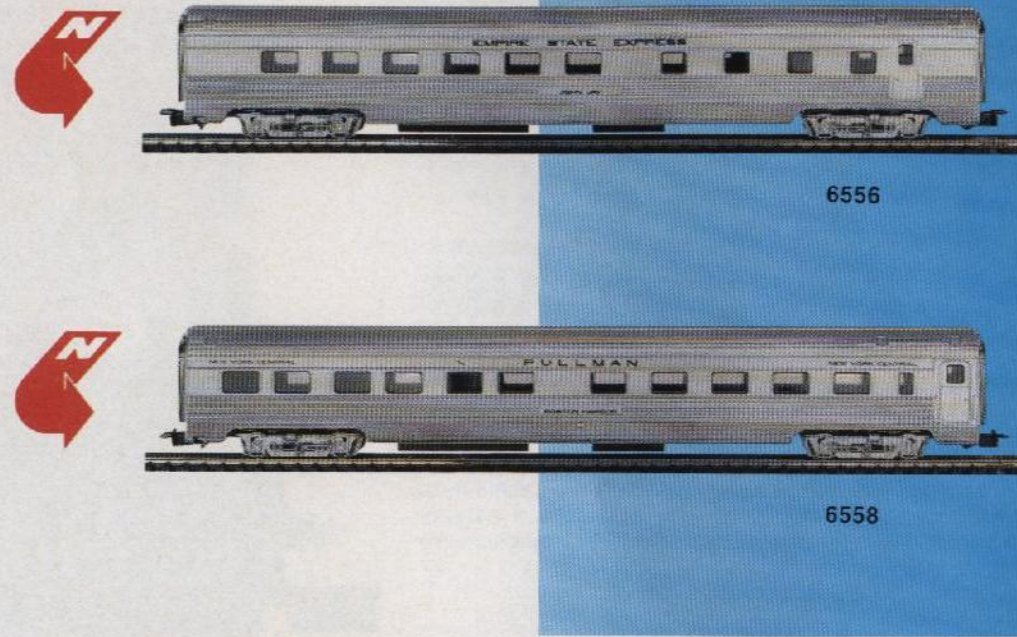
CARROZZE AMERICANE CORRUGATED

In calce alla pagina è illustrato un esempio della composizione del famoso "Empire State Express" della "N.Y.C." che univa Cleveland e Detroit con New York.

6557
Carrozza "Coach" nella stessa livrea della 6556.
Lunghezza del modello cm. 30,5.



6556
Carrozza "Grill" in acciaio inossidabile "corrugated" realizzata dalla "Budd Manufacturing Co." per l'"Empire State Express", completa di arredamento interno.
Lunghezza del modello cm. 30,5.



6559
Carrozza belvedere aerodinamica "Observation" nella stessa livrea della 6556.
Lunghezza del modello cm. 30,5.

6558
Carrozza-letti "Roomette" nella stessa livrea della 6556.
Lunghezza del modello cm. 30,5.



trenObby

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

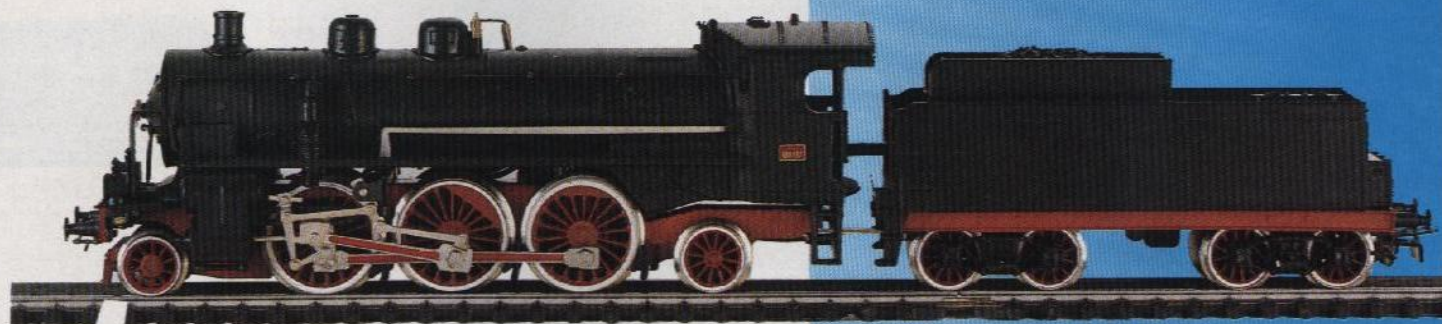
dei modelli ferroviari. In tutto il mondo! Per questo Rivarossi ha creato la serie di scatole di montaggio Trenhobby. Per dare la gioia, anche a chi non ha l'abilità d'un vecchio orologiaio, di assemblare modelli perfetti. Risparmiando molto tempo: e anche un po' di denaro rispetto ai modelli in vendita 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.

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 m³ 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 locomotive permettendo di riprodurre i dettagli, e la trazione è trasmessa alle ruote motrici della locomotiva a mezzo di un guanto universale.

Lunghezza del modello montato cm. 26.



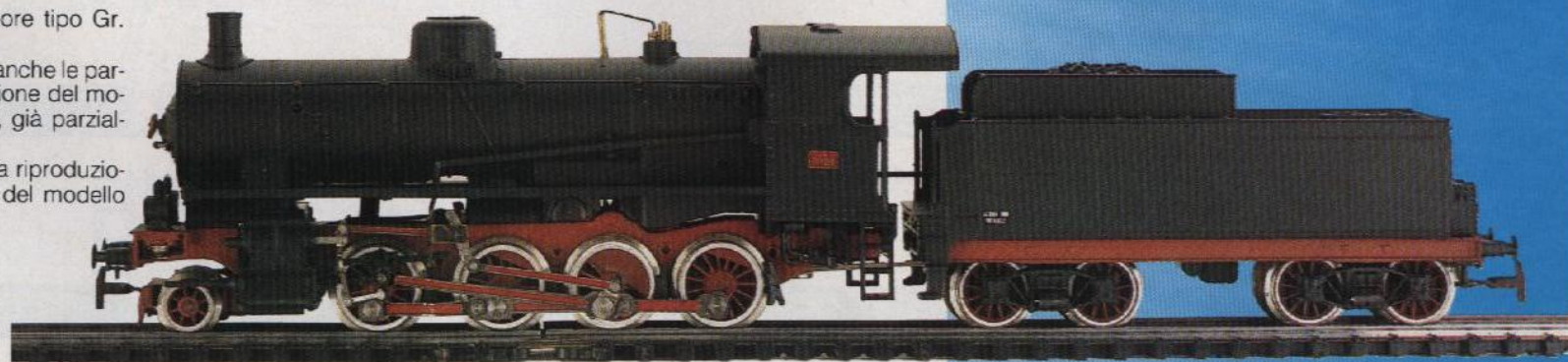
M1158

M 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. Bellissimo con distribuzione Walschaerts, già parzialmente montato.

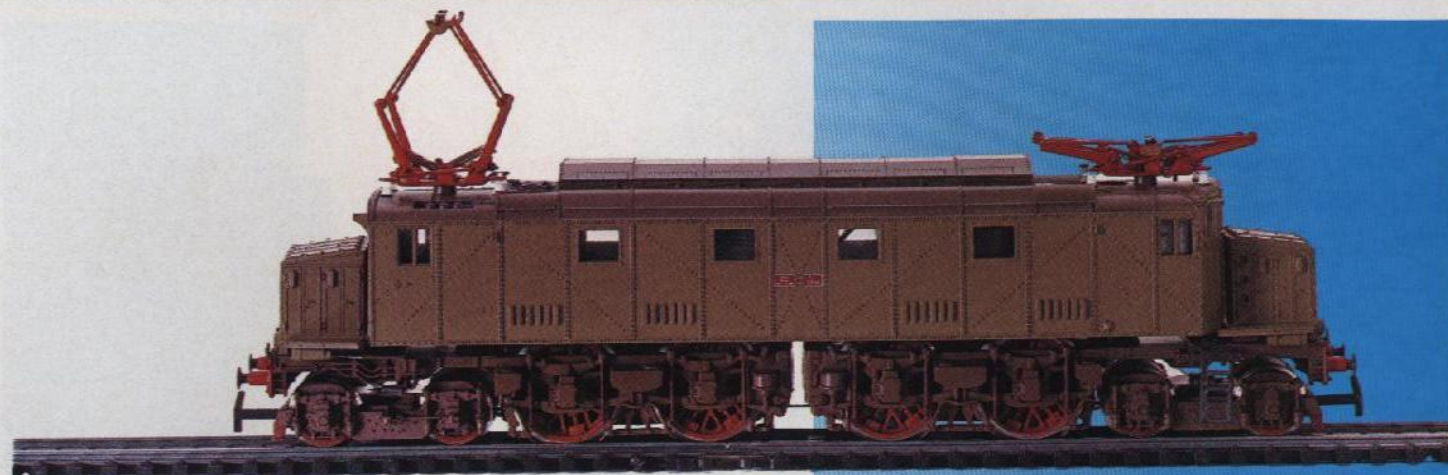
Dettagli finissimi in tutte le parti, ivi compresa la riproduzione dell'apparecchiatura frenante. Lunghezza del modello montato cm. 22,5.



M1161

M 1460

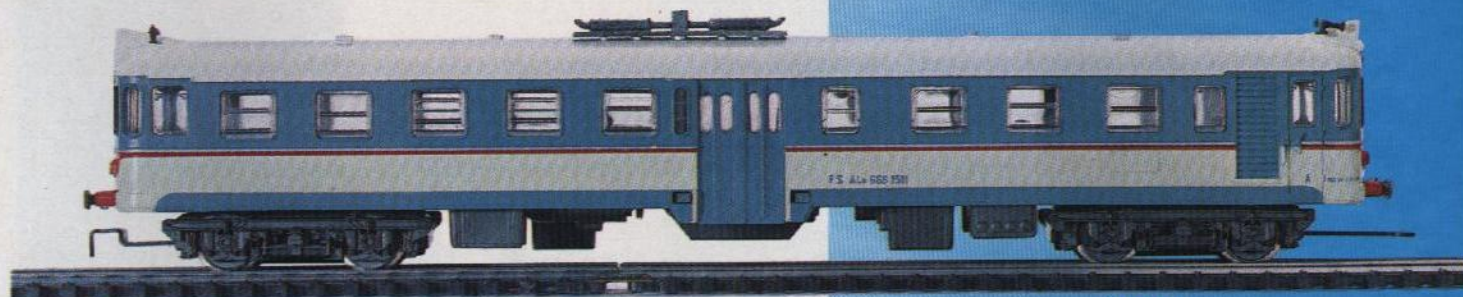
Scatola di montaggio del locomotore E 428 007 1ª serie delle F.S. La confezione comprende già anche tutte le parti necessarie alla motorizzazione e all'illuminazione del modello. Lunghezza cm. 22.



M1460

M 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.



M 2518

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.

M 2001

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

M 2004

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

M 2036

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

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.

M 2535

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

M 2536

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

M 2537

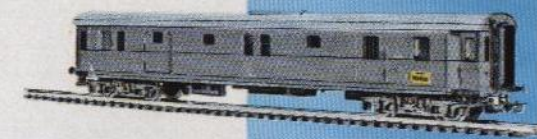
Scatola di montaggio del bagaglio tipo Duz 95000 delle FS. Lunghezza cm. 27.

M2598

Scatola di montaggio della carrozza Pullman, senza cucina, WP N° 4030 blu e avorio della CIWL. Lunghezza cm. 27.

M2599

Scatola di montaggio della carrozza con letti Lx N° 3534 della CIWL blu con tetto bianco. Lunghezza cm. 27.

**M2021****M2001****M2004****M2036****M2027****M2535****M2536****M2537****M 2598****M 2599**

M 5502

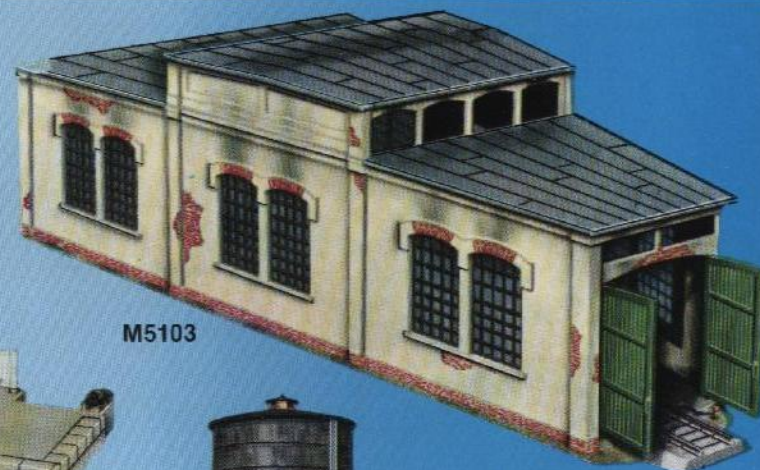
Scatola di montaggio della stazione di Dubino. cm. 25 x 8,5 x 6,8.



M5502

M 5103

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



M5103

M 5501

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



M5501

M 5503

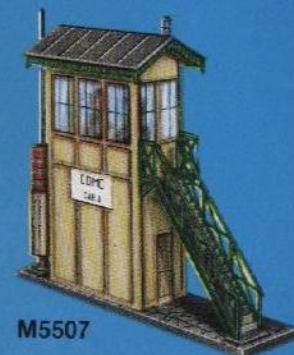
Scatola di montaggio della stazione di S. Nazario cm. 30,4 x 15 x 11,4.



M5503

M 5507

Scatola di montaggio di un posto di blocco. cm 11,7 x 3 x 10.



M5507

M 5505

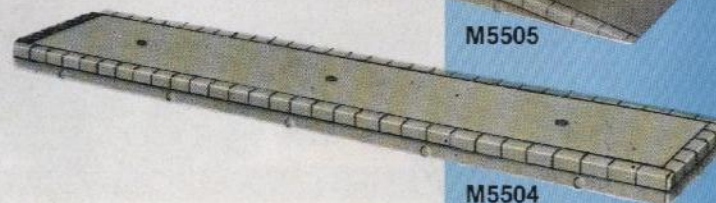
Scatola di montaggio di un elemento terminale per banchina.



M5505

M 5504

Scatola di montaggio di un elemento di prolunga per banchina.



M5504

M 5506

Scatola di montaggio per una coppia di banchine terminali.



M5506

Scatole di montaggio di Fabbricati e Accessori in Scala HO

M 5511

Scatola di montaggio della stazione di Pergine. cm. 50 x 20,3 x 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 x 10,6 x 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



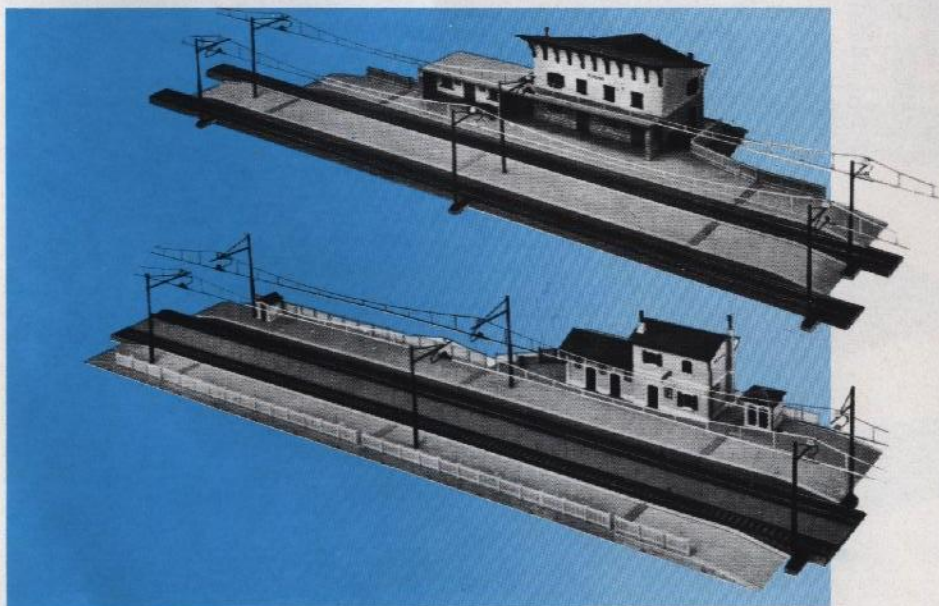
M5508



M5509



M5513





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.

3101	3102	3113	3201	3401

3323	3312	3311	3801	3815

3326	3322	3321	3406	3103

3301	3302	3324

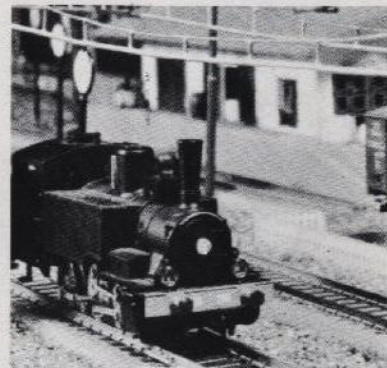
5512	3114	5106

3318	3317	3802

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.

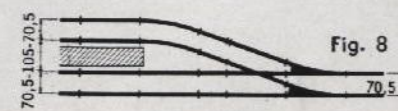
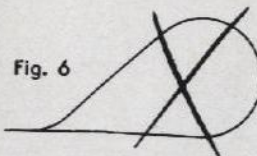
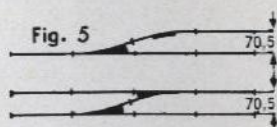
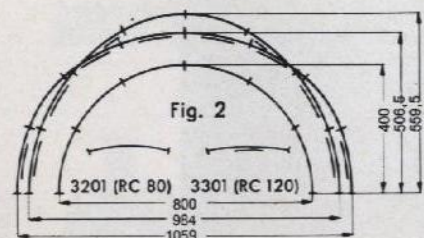
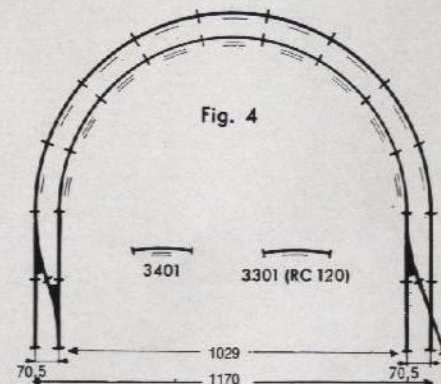
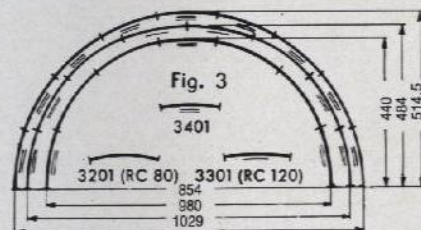
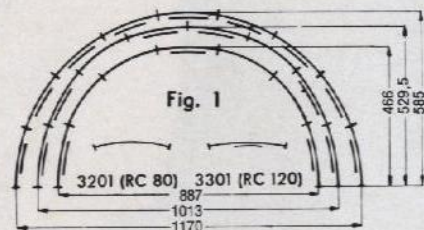
9 - Per collegare due tratti paralleli mediante uno scambio bisognerà innestare al tratto curvo dello scambio un elemento 3301 (fig. 5).

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.



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

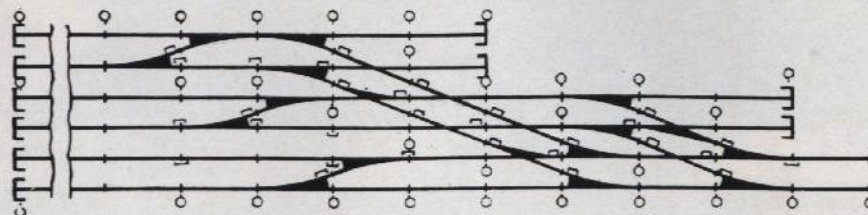
1 - 12 elementi di binario 3201 formano un cerchio di 800 mm. di diametro.

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.



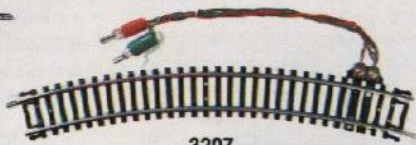
Tracciato per una stazione di testa. Mediante l'uso di incroci destri si possono ottenere traversate diagonali con inclinazione opposta.

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



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.

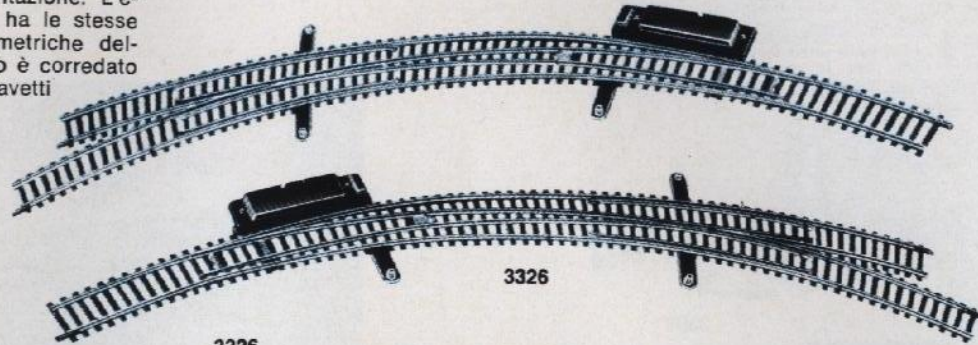


3207
Elemento di binario curvo, con morsettiera, per il collegamento dei cavetti d'alimentazione. L'elemento di binario ha le stesse caratteristiche geometriche dell'art. 3201. L'articolo è corredato da una coppia di cavetti

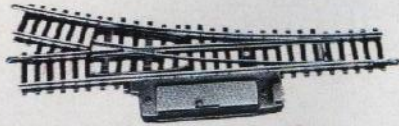


3127
Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.

7912
Congiunzione (50 pezzi). (Non illustrata)



3326
Confezione comprendente una coppia di scambi in curva (destra e sinistra) 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.



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

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.



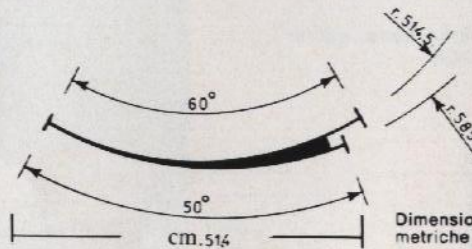
3201 3401
3301 3406 3302

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.

3317
Scambio come il 3318 ma destro.



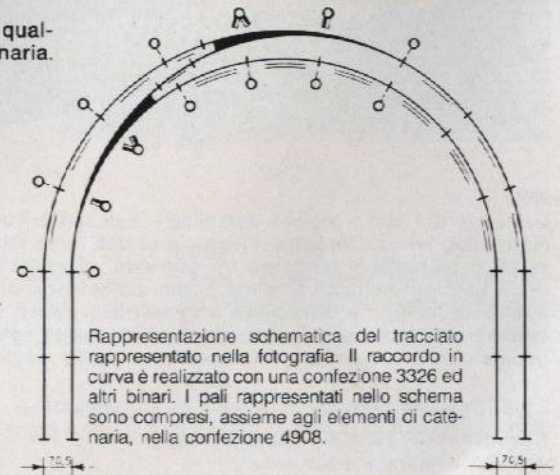
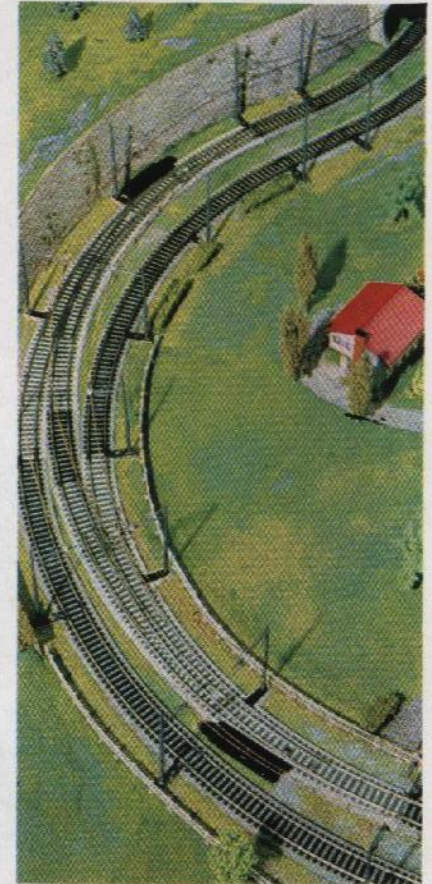
3324 3323
3324
Scambio sinistro con azionamento elettromagnetico (alimentazione a 15 V c.a.) a doppia bobina comandabile a distanza tramite scatola di comando 4201. Caratteristiche geometriche uguali al



Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

3318. Completo di cavetto di collegamento.

3323
Scambio come il 3324 ma destro.



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.



3311 3312

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

3312
 Incrocio come 3311 ma con tratto deviato sinistro.

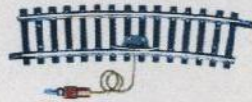


3322 3321

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.



3303

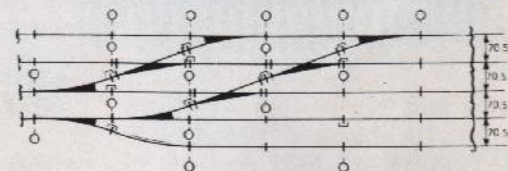
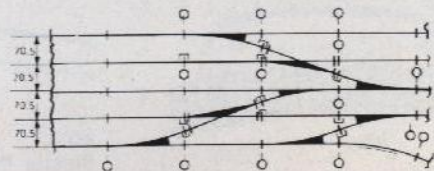
3303
 Elemento di binario curvo 3302 con contatto sulla rotaia interna, azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



3126

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

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



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



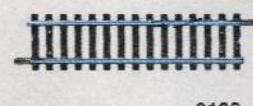
3105

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.



3904 **3904 3905 3900**
Massiccata per incrocio destro.

3905
Massiccata per incrocio sinistro.

3900
Massiccata per scambio con incrocio 3322 e 3321.



3906 **3906 3907 3909**
Massiccata per scambio destro 3323 e 3317.

3907
Massiccata per scambio sinistro 3324 e 3318.

3909
Coppia massiccata per scambi in curva 3326.



3901
Massiccata per binari dritti e curvi.



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



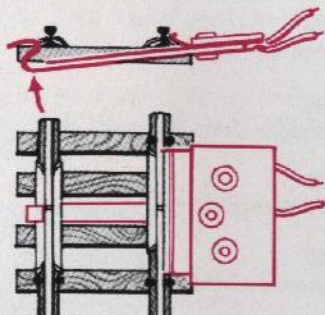
5517
Altro tipo di terminale.



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.



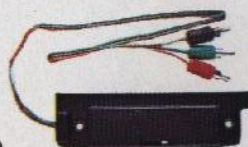
4601
Piastrina di alimentazione del binario con cavetti e spine. Essa deve essere innestata solo in corrispondenza della congiunzione degli elementi di binario come illustrato qui a fianco.



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



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



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 riproducti 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).

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.



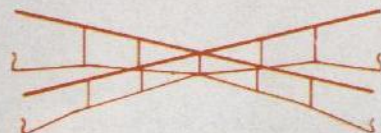
3811
Elemento curvo Ø 117,1 cm.

3819
Elemento curvo Ø 103 cm.

3810
Elemento curvo Ø 80 cm. circa.

3826
Elemento curvo mezza lunghezza del 3819.

3812
Elemento curvo mezza lunghezza del 3811.

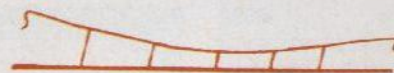


3817
Elemento per incrocio destro.

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.

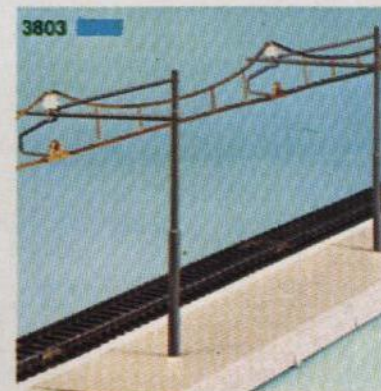
3809
Elemento diritto lungo 18,8 cm.

3807
Elemento diritto lungo 10 cm.

3808
Elemento diritto lungo 9,4 cm.

3833
Elemento diritto lungo 1,2 cm.

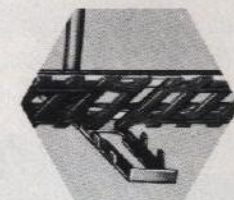
3838
Elemento diritto per sottopassaggi lungo cm. 20.



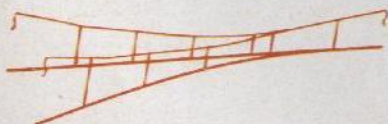
3803
Palo speciale per linea aerea da impiegare su basamenti delle stazioni e del passaggio a livello 5101.



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.



3814
Elemento per scambio sinistro.

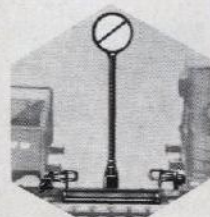
3813
Elemento per scambio destro.



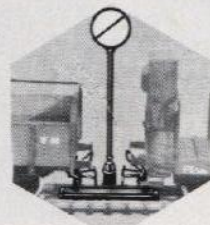
3801
Palo italiano per sostegno della catenaria.

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.

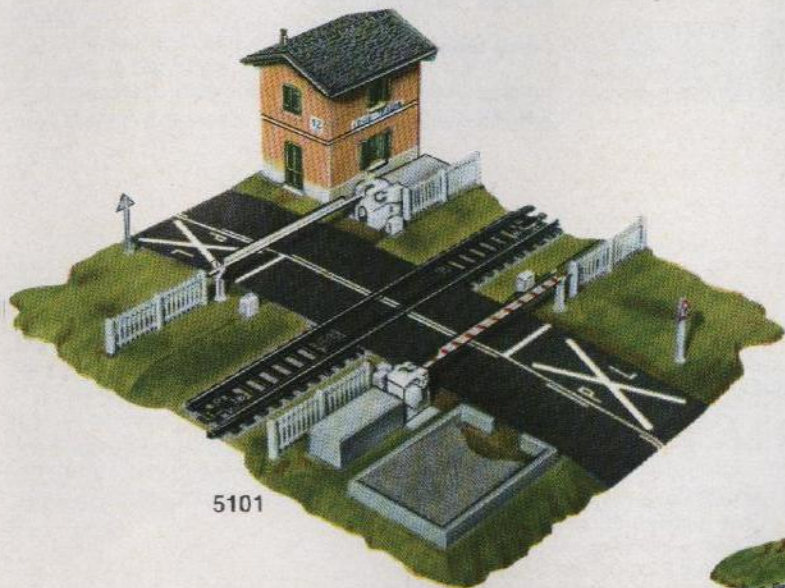
3815
Tubetto di congiunzione per catenaria.

SGANCIATORE

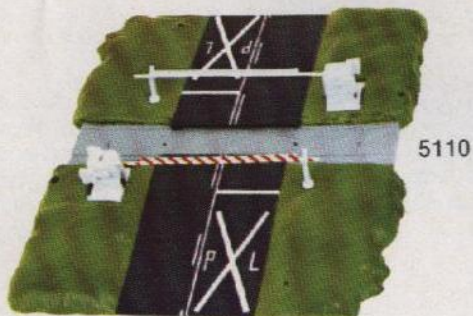
5101

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 x 21; un elemento 5102 misura cm. 7 di larghezza.

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

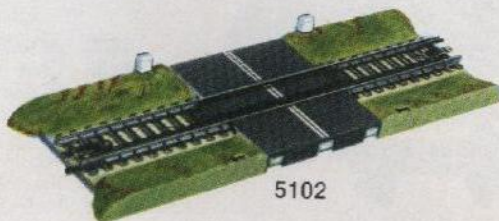


5101

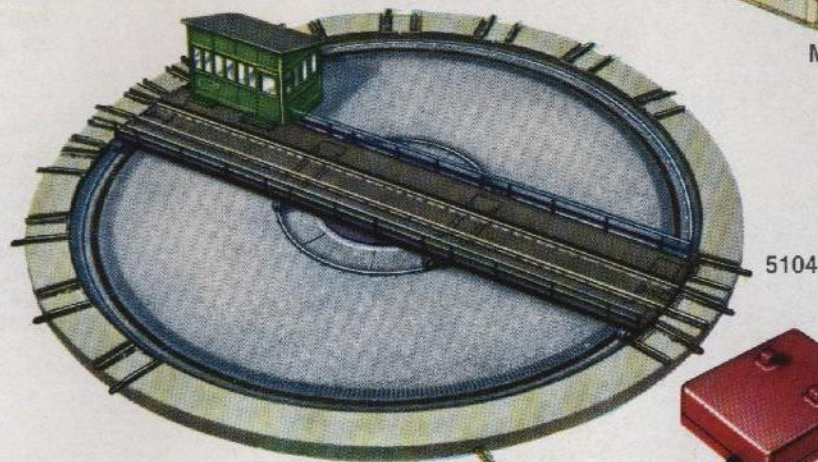


5110

Passaggio a livello automatico a funzionamento meccanico.



5102



5104



M5103



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. - \varnothing 4,5 a bulbo cilindrico.
R01031 Virola portalampadina per 100760, 100761, 105595 e 109121.
R02005 Lampadina 16 V. - \varnothing 3.
R03380 Lampadina 1,5 V. - \varnothing 3 per carro spazzaneve art. 2258.
R05595 Lampadina rossa 12 V. - \varnothing 4,5 a bulbo cilindrico.
R06009 Lampadina rossa 16 V. - \varnothing 3 per segnale art. 5002.
R06010 Lampadina verde 16 V. - \varnothing 3 per segnale art. 5002.
R08710 Lampadina 14 V. - \varnothing 3.
R10653 Lampadina 14 V. - \varnothing 4,6x9,5.
R11096 Lampadina 14 V. - \varnothing 4,6x11,5.
R04969 Asse con ruote \varnothing 9 con alberino metallico.
R06388 Asse con ruote \varnothing 12,5 con alberino metallico.
R08587 Asse con ruote metalliche \varnothing 9 per carrozze americane con illuminazione interna.
R09745 Asse con ruote \varnothing 11 con alberino metallico.
R00816 Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 12,5.
R09050 Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 15 e \varnothing 16.
R09103 Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 11.
R09104 Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 21.
R09108 Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 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.
R01372 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.
R21581 Pantografo tipo 42 FS
R22200 Pantografo tipo 32 FS
R19990 Pantografo tipo 52 FS (rosso)
R02711 Isolatore per Pantografi
R16368 Soffietto per E636/645/646
R16304 Soffietto per E656
R01536 Ribattino per biellismi
R01044 Fanale completo per Loco Italiane
R00626/1 Carrello completo per tender 29 m³
R02880 Soffietto per vagoni Italiani



Assi con ruote non isolate per adattare carri e vagoni RIVAROS-SI per il funzionamento su altri sistemi.

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

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.

Prese 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.

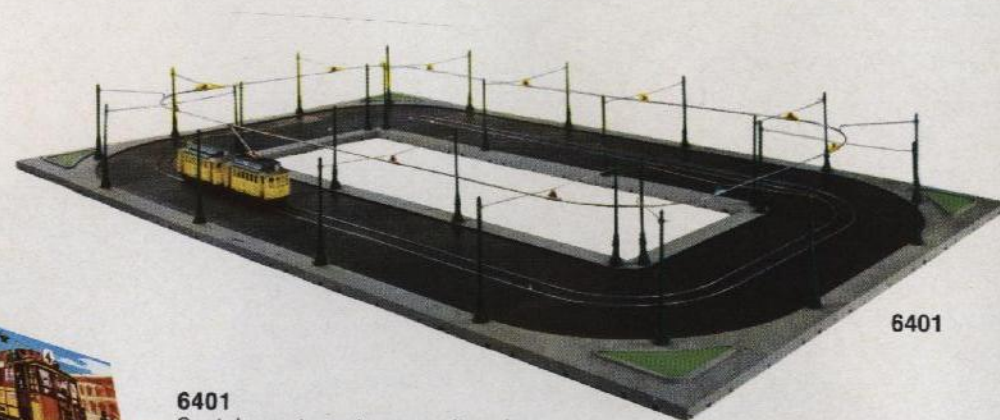
TRAMWAY

supermodello

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 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 elettrica. RIVAROSI ha ricreato il caratteristico Tramway della Edison, che faceva servizio sulla rete dell'Azienda Tranviaria Milanese.



6401

6401

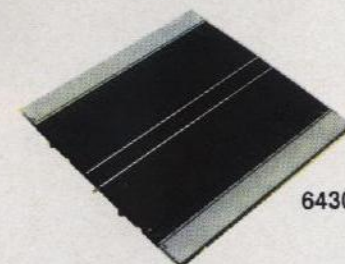
Scatola contenente una vettura tranviaria 6410/1 e un rimorchio 6420/1 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formanti un circuito d'ingombro di cm 60 x 100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari.

6410/1

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

6420/1

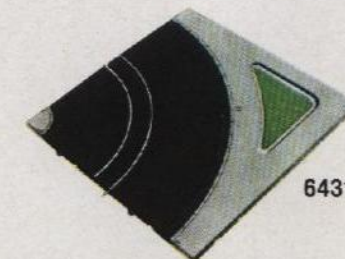
Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410/1, adatto ad essere trainato dalle medesime. Tanto la motrice 6410/1 che il rimorchio 6420/1 vengono forniti completi di decalcomanie pubblicitarie diverse, numeri, cartelli, ecc.



6430

6430

Sezione stradale con binario diritto incorporato.



6431

6431

Sezione stradale con binario curvo incorporato.



6410/1

6420/1

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



6432

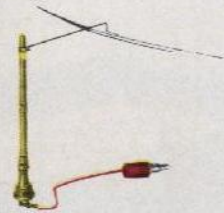
6432
Sezione stradale con scambio destro incorporato.

6433
Come sopra ma sinistro.



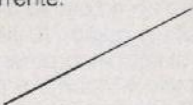
6434

6434
Sezione stradale con incrocio a 90° incorporato.

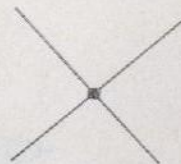


6451
Palo con tirante e filo aereo corrispondente ad una sezione stradale con binario a presa di corrente.

6452
Come sopra ma senza presa di corrente.



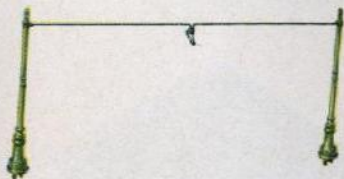
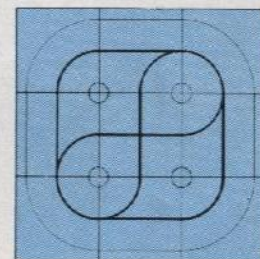
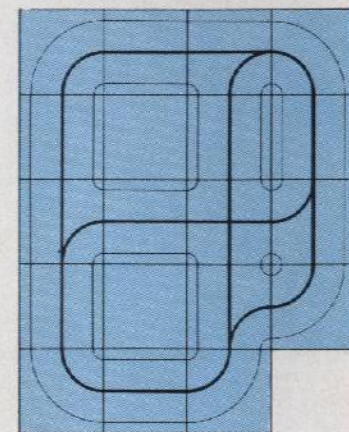
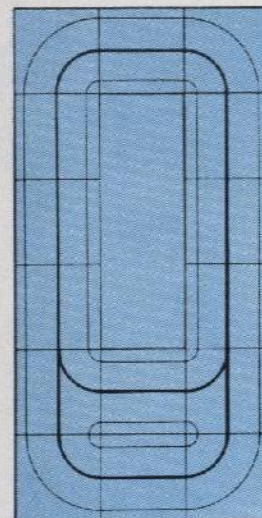
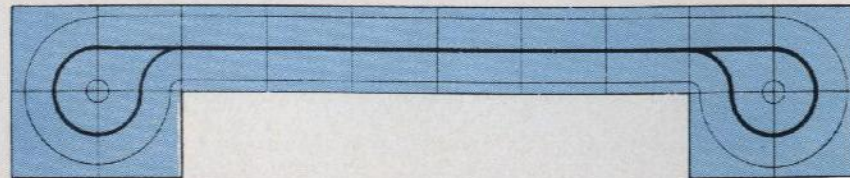
6460
Tratto di filo aereo diritto corrispondente a una sezione stradale 6430 con binario diritto incorporato.



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.



7210

7210
 Interessantissima scatola di montaggio della locomotiva con tender, pesante americana da manovra della "Indiana Harbor Belt". Rodiggio 0-8-0, bellissimo con distribuzione Walschaert completo e funzionante. Il prototipo n. 102 Classe S 294 venne costruito dalla American Locomotive Co. nel 1927. La scatola di montaggio è composta da parti di metallo e di plastica. A montaggio effettuato la locomotiva risulterà lunga cm. 50,2.

7210/M
 Confezione contenente i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare il modello 7210. (Non illustrato).



7209/BU

Se lo scartamento HO (16,5 mm) e 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.

7209/BU

L'American Locomotive Works costruì, nel 1927, tre locomotive pesanti da manovra per la Compagnia Indiana Harbor Belt.

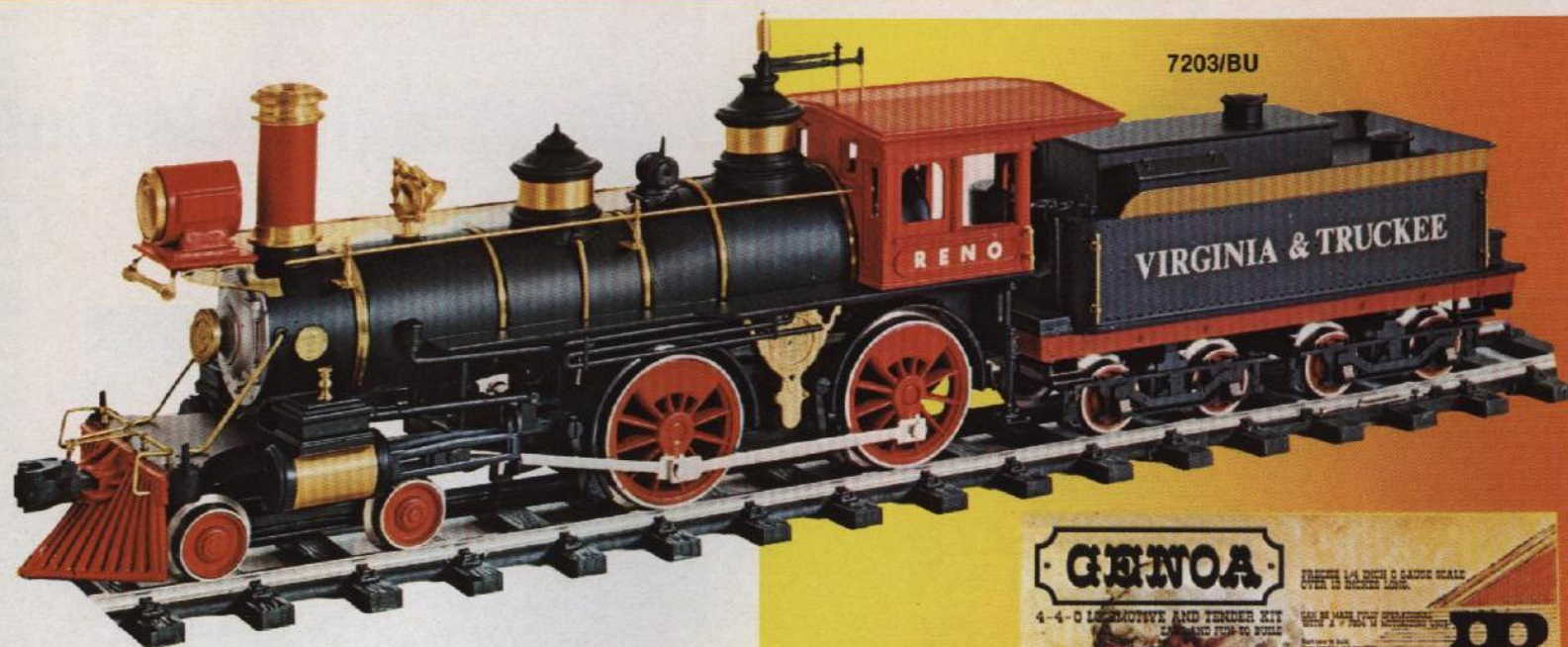
Queste motrici, appartenenti alla classe U-4-a e numerate da 100 a 102, avevano un rodiggio 0-8-0; il carrello anteriore del tender era munito di uno speciale motore a vapore (booster) che aumentava la capacità di trazione della locomotiva allo spunto.

Furono impiegate principalmente per il servizio di manovra nello scalo della IHB a Gibson (Indiana). Faro anteriore illuminato. Lunghezza del modello cm. 50,2.

LOCOMOTIVE

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 Baldwin Locomotive Works di Philadelphia per la compagnia "Virginia & Truckee".

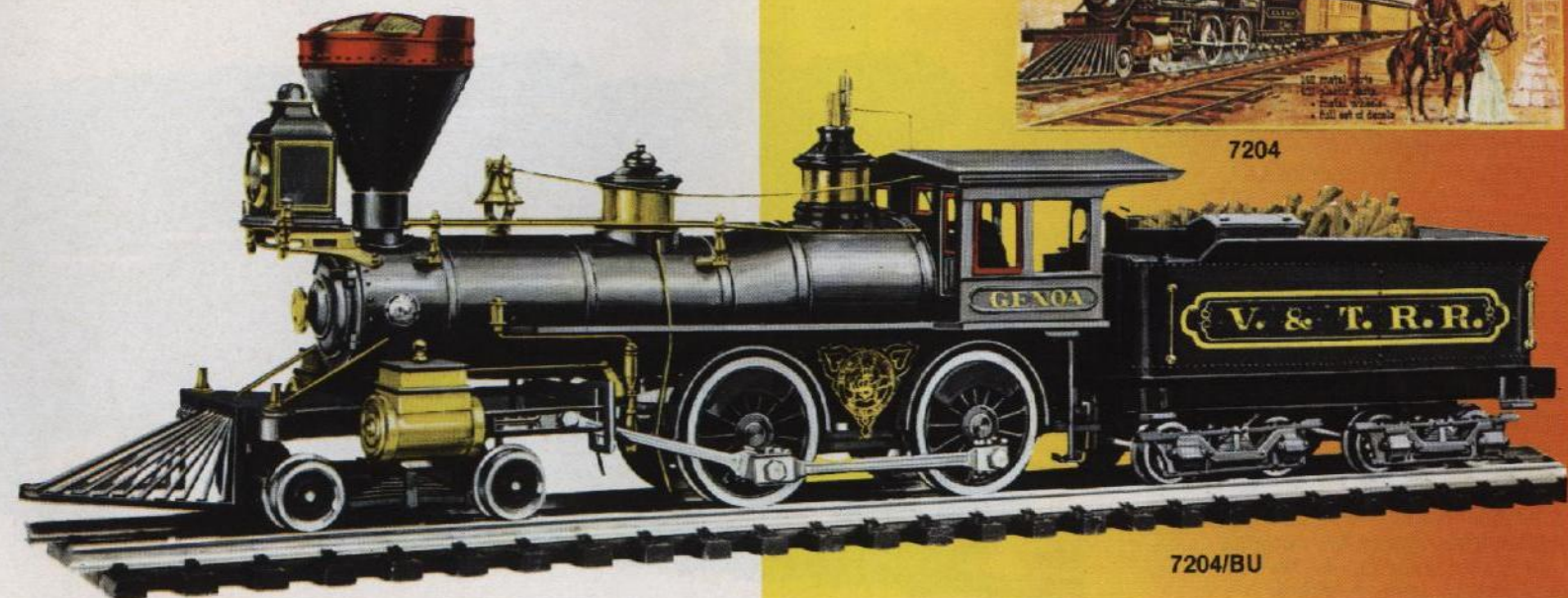
Queste vaporeiere hanno occupato un posto preminente nella storia del "WEST" e ora sono conservate in Musei Ferroviari; di tanto in tanto vengono ancora utilizzate per riprese cinematografiche.

7204/M

Confezione contenente tutti i pezzi, di cui alcuni già sottomontati, necessari per motorizzare ed illuminare i modelli 7203 e 7204. (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 vaporeiere 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

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.



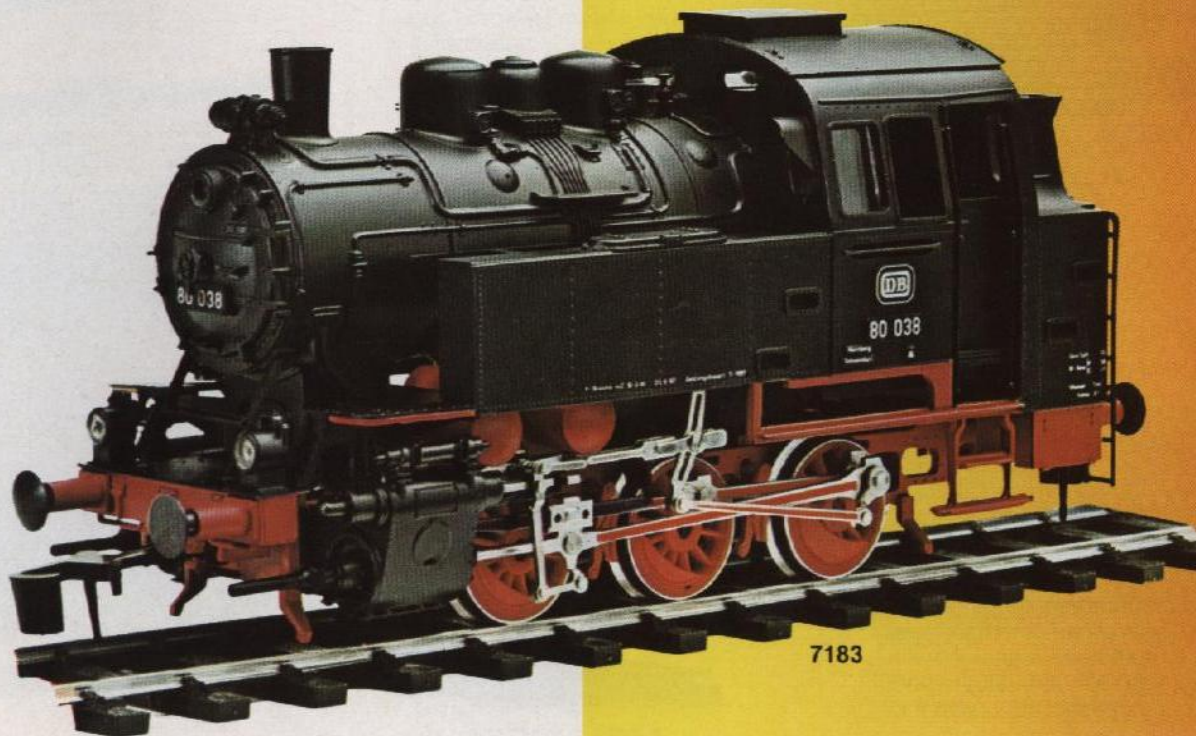
7283

7283/M

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

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.



7183

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

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

CARRI MERCE

supermodello

7560/1

Carro merci aperto a sponde alte tipo "E" delle ferrovie dello Stato italiano.

Le F.S. proseguendo nel loro piano di ammodernamento hanno commissionato questi carri merci ad un certo numero di ditte tra cui le Officine di Costamasnaga.

Modello perfetto sotto ogni punto di vista. Lunghezza centimetri 22,5.



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

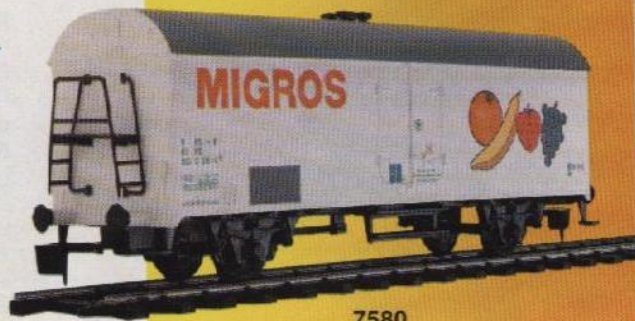
Carro refrigerante tipo "Ichors" della Spatenbräu impiegato per il trasporto della famosa birra tedesca. Lunghezza cm. 26.



7563/1

7580

Carro refrigerante come 7574/1 ma con decorazioni nuovo disegno. Lunghezza cm. 26.



7580

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 Belge. 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 2^a classe a due assi stile anni '20 delle Ferrovie Tedesche. Lunghezza cm. 26.



7786/1

7787/1

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



7787/1

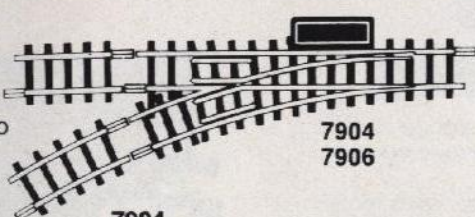
Le carrozze vengono consegnate con ruote metalliche isolate.

BINARI E SCAMBI



7901

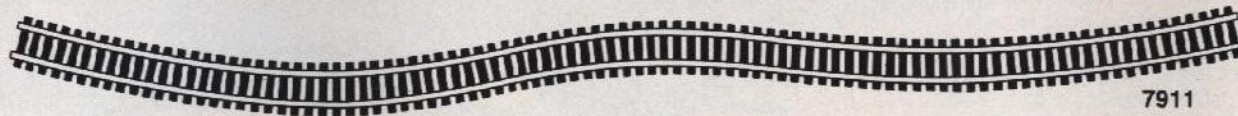
Elemento di binario diritto lungo mm. 94.



7904

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

7904
7906



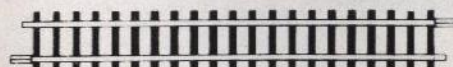
7911

Binario flessibile cm. 90.

7911

7912

Congiunzioni (50 pezzi).



7900

Elemento di binario diritto lungo cm. 40.

7907

Come sopra ma destro.

7909

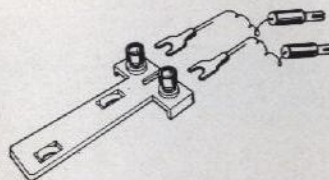
Scambio destro con comando elettromagnetico.

7906

Come sopra ma sinistro.

4209

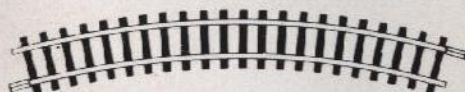
Dispositivo di comando, completo di fili, per la trasformazione dello scambio 7904/7907 da comando a mano a comando elettromagnetico.



7913

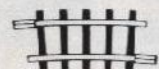
Dispositivo per collegamento elettrico del binario con il trasformatore d'alimentazione.

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



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.

PARTI DI RICAMBIO "O"

R01089 Molla per spazzole dei motori

R09550 Spazzole per motori

R11300 Asse con ruote nere Ø 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.



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 rifa-

endosi per un certo verso alle pratiche dei miniaturisti cui abbiamo accennato, la produzione RIVAROSSÌ 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 RIVAROSSÌ in scala N il fermodellista può permettersi i più complessi tracciati in piccoli spazi.

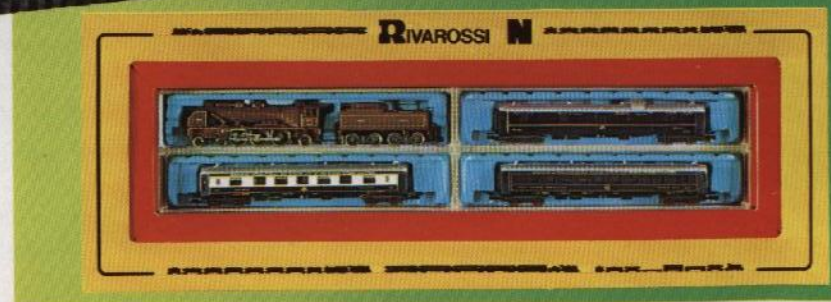
CONFEZIONI

LA FLÈCHE D'OR

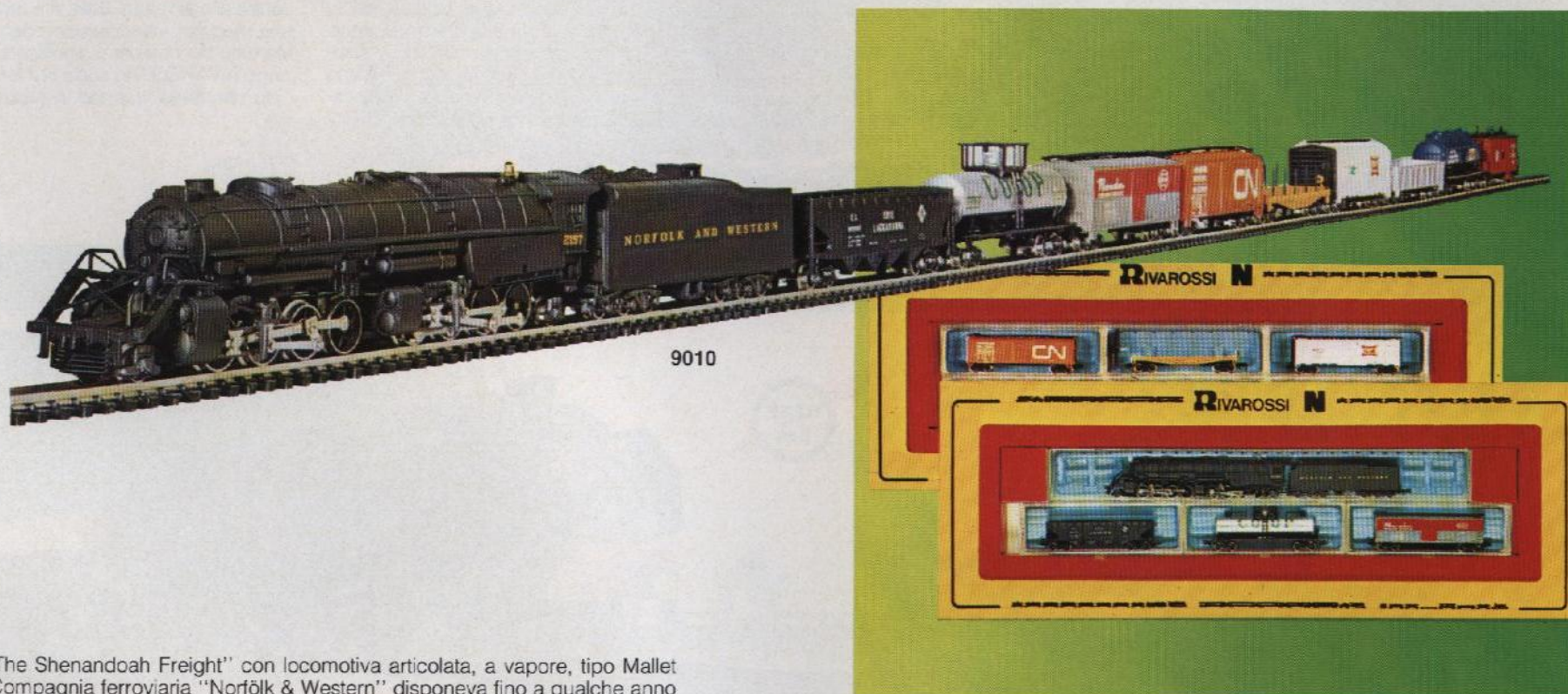
9011

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).



“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 “Norfolk & 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.

LOCOMOTIVE TEDESCHE E FRANCESI

supermodello **N**

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.



9181

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. 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. Il modello è dotato di fanali illuminati sistemati sulla piattaforma anteriore. Lunghezza cm. 16.



LOCOMOTIVE ITALIANE

9163

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 Materiali 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 444.053. Entrambi i carrelli sono motori. Fanali illuminati su entrambe le testate. Il modello è lungo cm. 10,5.



9164

Locomotiva elettrica E 447 023 delle FS per alta velocità.

Il rodiggio, cioè disposizione degli assi, è Bo-Bo. Il modello si rifà al prototipo E 447 023. 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. 10,5.



9165

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.



9202

Locomotiva americana a vapore tipo 4-6-2 "Heavy Pacific" della "Chicago & Alton". Il modello, con bellissimo funzionante e completo di faro anteriore, è decorato in marrone e rosso con iscrizioni e decorazioni in oro proprie delle locomotive che trainavano il convoglio "The Alton Limited" che negli anni "20" collegava Chicago con St. Louis. Lunghezza del modello cm. 18.



9202

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.



9198

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, bellissimo 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 officine di Roanoke-Virginia 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.



9136

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.



9157

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.



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.



9203



9214

9214

Locomotiva articolata a vapore, 4-6-6-4 "Challenger", della "Union Pacific". Alcune delle 65 locomotive di questo tipo furono munite di deflettori di fumo per l'impiego nei convogli passeggeri e nel 1946 qualche locomotiva con deflettori assunse la livrea e due tonalità di grigio, con fasce arancione, tra queste la "3976" che il modello riproduce.

Lunghezza del modello cm. 23,5.

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

PARTI DI RICAMBIO "N"

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

CARRI MERCE EUROPEI

supermodello

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

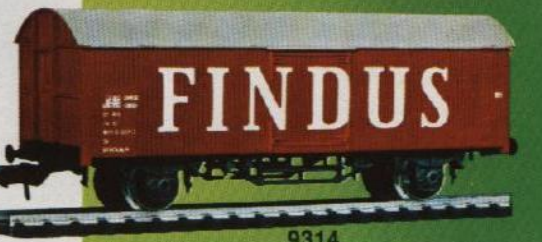
Modello di un vagone privato della fabbrica di birra tedesca Staufen Bräu. Lunghezza cm. 7.



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 immerse negli appositi scomparti.

Il modello propone un prototipo che reca le nuove iscrizioni adottate dalla Interfrigo. Lunghezza cm. 7.



9322

9309

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



9309

9311

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



9310

9311

9326

Carro refrigerante nel nuovo schema di decorazione della "Migros". È illustrato visto dai due lati.

Lunghezza del modello cm. 7.



9326

9382

Carro cisterna per il trasporto di carburante nei colori e con le scritte dell'"Agip".

Lunghezza del modello cm. 5,5.



9382

9383

9383

Carro cisterna come il 9382, ma nei colori della Compagnia "Q8".

Lunghezza del modello cm. 5,5.

9384

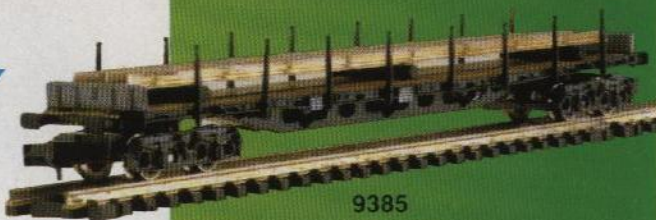
Carro pianale a carrelli con carico di due containers da 30° cadauno. Lunghezza cm. 14.



9384

9385

Carro pianale a carrelli con carico di rotaie. Lunghezza cm. 14.



9385

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

9305 Gasolin

9380 Texaco

9381 Gulf



9305

9380

9381

CARRI MERCE AMERICANI

supermodel **N**

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.

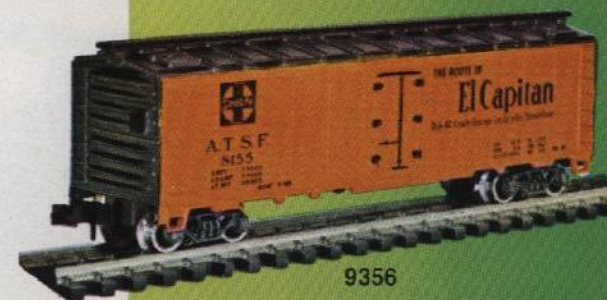


9333

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.



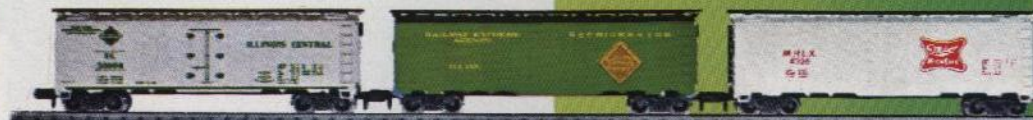
9356



9330

9331

9332



9355

9357

9358

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

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



9346

9347

9348



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



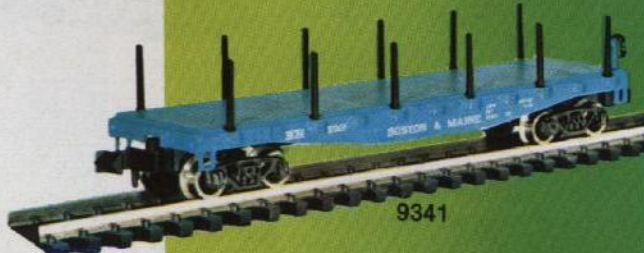
9366

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 sbalzi 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

supermodel **N**

9524

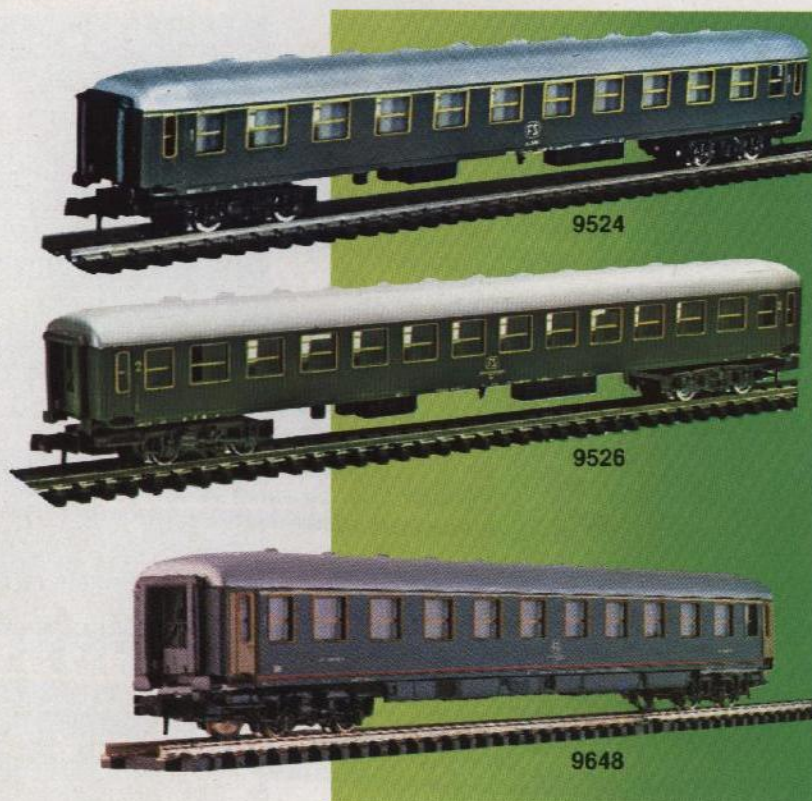
Carrozza italiana di 1^a classe delle F.S. completa di arredamento. Il modello riproduce fedelmente il moderno prototipo di tipo unificato impiegato per il servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.

9526

Carrozza italiana di 2^a 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 1^a classe delle F.S. nella versione con le apparecchiature sottocassa protette da carenature laterali longitudinali. Arredamento interno. Carrelli Minden Deutz. Lunghezza cm. 16,8.



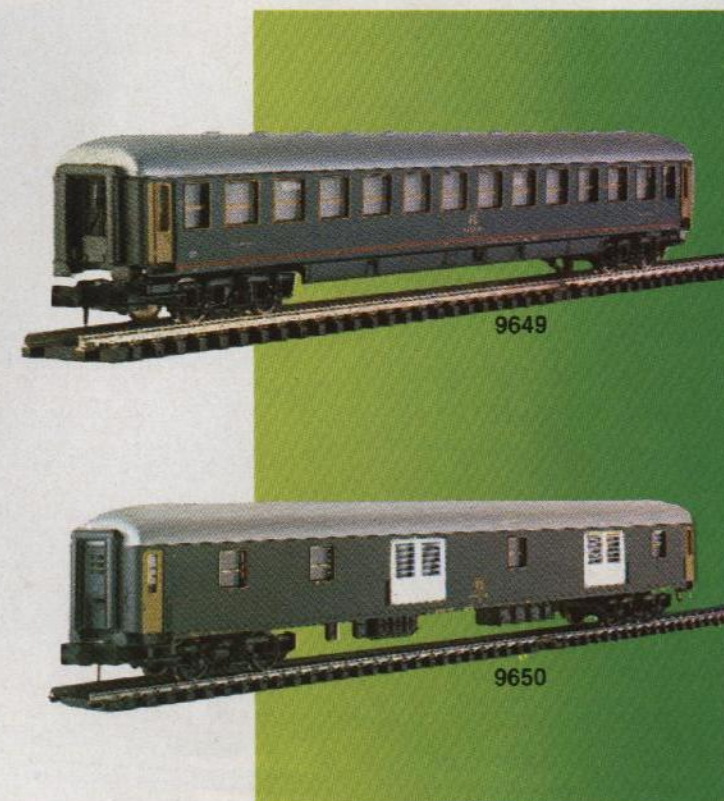
9649

Carrozza Italiana di 2^a 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 1^a 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 1^a 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.

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

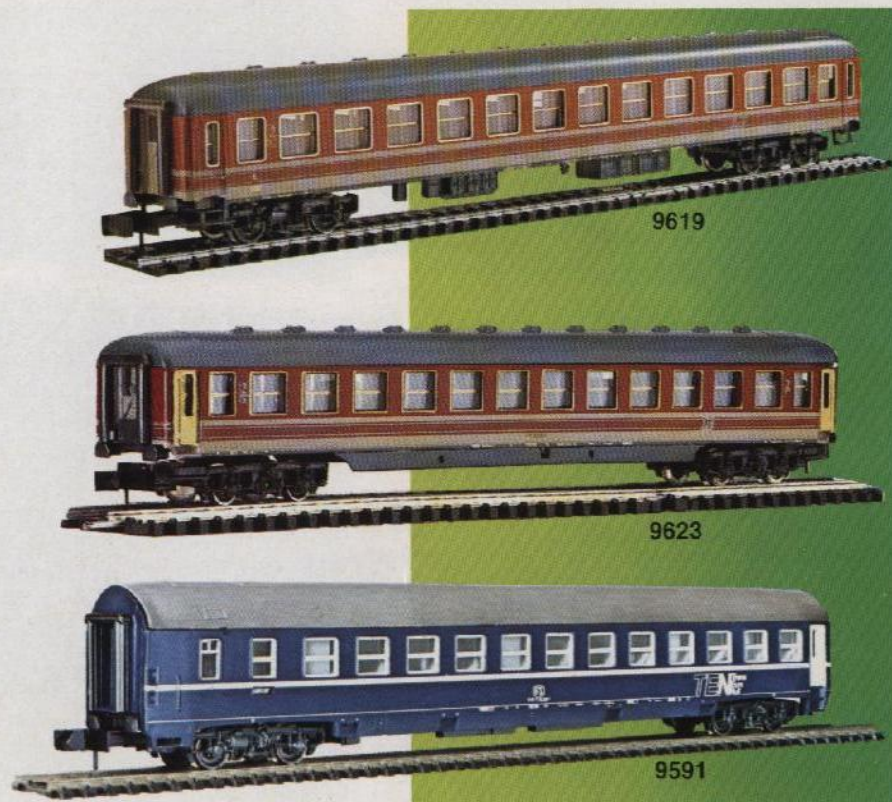
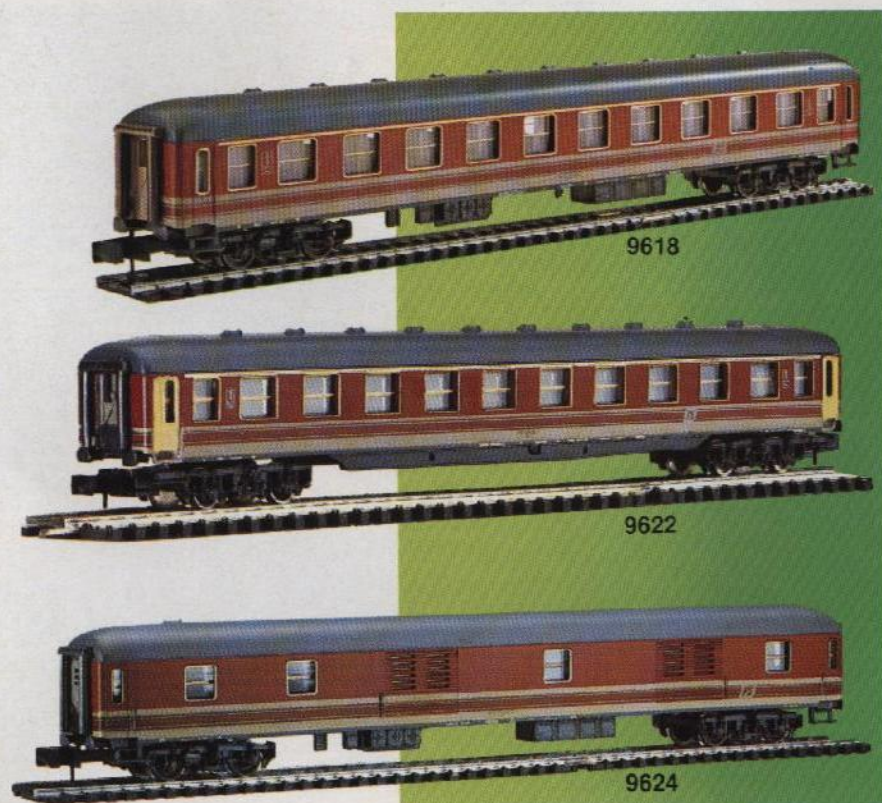
Carrozza passeggeri italiana, serie B, di 2^a classe del tipo unificato UIC-X delle FS. Il modello riproduce un prototipo di 2^a classe avente le stesse caratteristiche del modello 9618. Lunghezza cm. 16,8.

9623

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



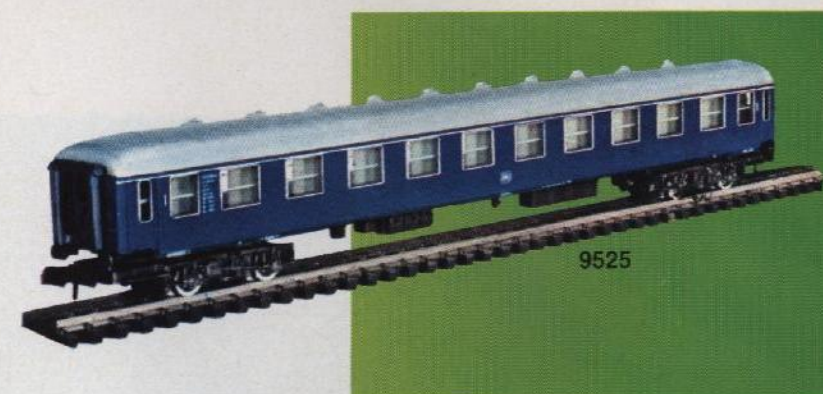
9528

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



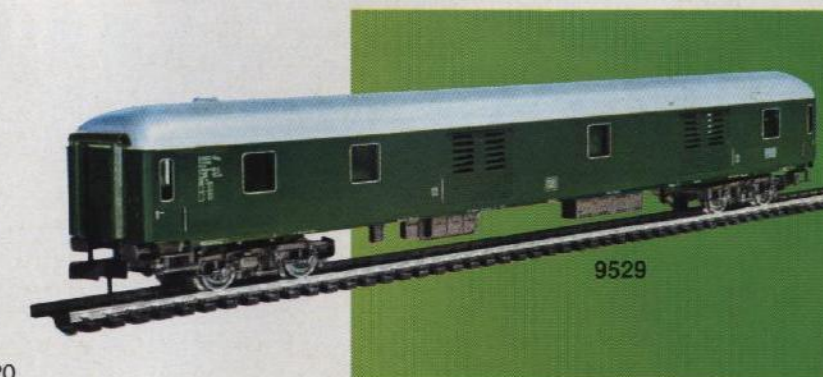
9525

Carrozza di 1^a classe delle Ferrovie Federali Tedesche. Completa di arredamento. Il prototipo viene usato per servizio nazionale ed internazionale. 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 arredo-
mento.
Lunghezza cm. 14,7.



9552



9555



9553



9593



9592



9554

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.

9657

Modello della carrozza letti della CIWL Lx "3543", costruita nel 1929 per il "Train Bleu", il "Roma Express" ecc. con scritte in spagnolo su un lato e in portoghese sull'altro. Completa di arredamento interno. Lunghezza del modello cm. 14,7.



9657

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.



9520

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



9658



9659

9658

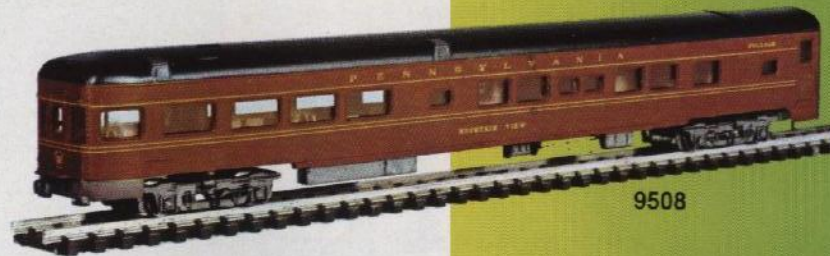
Modello della carrozza con Letti Lx N° 3487A (ex CIWL) della Compagnia INTRAFUG, usata per il "Nostalgie Orient Express", con scritte in tedesco. Lunghezza cm. 14,7.

9659

Modello della carrozza-bagagliaio 1283M (ex CIWL) della Compagnia INTRAFUG, usata per il "Nostalgie Orient Express". Lunghezza cm. 14,7.

9508

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



9508

9502

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



9502

9505

9505

Carrozza "Sleeper" nei colori della Compagnia "Pennsylvania Rail Road". 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.



9503

9500

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



9500

9506

9506

Carrozza "Tail Car" nei colori della Compagnia "Union Pacific". 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 Fé". Lunghezza cm. 15,2.

9512

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

9514

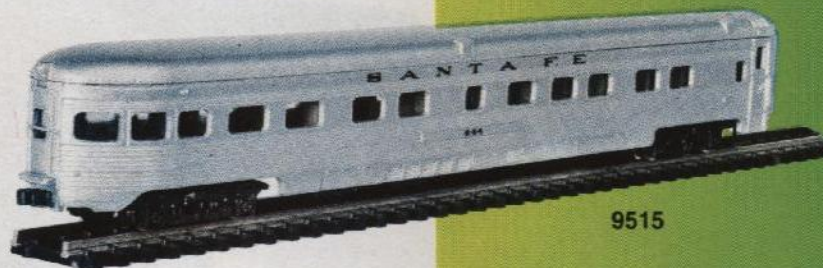
I vagoni passeggeri più usati dalle compagnie americane sono del tipo "Coach". Il modello riproduce il prototipo della "Southern Pacific" ed è completo di arredamenti interni. Lunghezza cm. 15,2.

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.



9515



9509

9512



9514



9511

9517

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 applicazioni 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:

- interrompere o chiudere un circuito di alimentazione di un tratto di linea per provocare l'arresto o l'avviamento di un treno
- commutazione delle luci di un segnale luminoso anche in sincronismo all'azione descritta nel punto precedente
- costituzione di unità di blocco per linee ferroviarie "banalizzate" con funzionamento automatico al passaggio dei treni
- inversione di polarità nei circuiti di trazione per rendere percorribili automaticamente le linee ferroviarie con "anelli di ritorno".

L'apparecchiatura può essere comandata sia manualmente sia a distanza (tensione d'alimentazione 15 V c.a.) mediante una scatola di comando 4201, o automaticamente da un treno tramite gli elementi di binario con dispositivo di contatto 3105, 3303 e 3304.

Classificazione delle locomotive

LOCOMOTIVE A VAPORE

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

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 automatico, 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 analogia 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 225 F.S.
ooo	C	D 234 F.S.
oo oo	Bo+Bo	E 424 F.S.; E 444 F.S.
o o oo	1A+A1	Aln 668 F.S.
ooo ooo	C+C	V 320 DB
oo o ooo	A1A+A1A	GE EMD E8
oo oo oo	Bo+Bo+Bo	E 636 F.S.; E 646 F.S.; E 656 F.S.
o o o o o	1+D+1	E 18 DB; E 19 DB
oo oo oo oo	2-Bo+Bo-2	E 428 FS
oo oo oo oo oo	2-Co+Co-2	GG 1

Rodiggio		Classificazione			Denominazione	Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese		< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	fran- cese	
< oo		1 A	2-2-0	1 10	Planet	< oooo	D	0-8-0	0 40	8-wheel switcher 8-Coupled	
< oo o		1 A 1	2-2-2	1 11	Jenny Lind, Buddicom	< ooooo	D 1	0-8-2	0 41		
< oo o		2 A	4-2-0	2 10	Crampton	< ooooo o	D 2	0-8-4	0 42		
< oo o o		2 A 1	4-2-2	2 11	Single Driver, Bicycle	< ooooo o o	1 D	2-8-0	1 40	Consolidation Mikado	
< oo		B	0-4-0	0 20	4-wheel switcher, 4 wheeler	< ooooo o o	1 D 1	2-8-2	1 41		
< oo o		B 1	0-4-2	0 21	Forney 4-Coupled Four wheeler	< ooooo o o	1 D 2	2-8-4	1 42	Berkshire Twelve wheeler	
< oo o o		B 2	0-4-4	0 22		< ooooo o o	2 D	4-8-0	2 40		
< oo o o		1 B	2-4-0	1 20	Columbia	< ooooo o o	2 D 1	4-8-2	2 41	Mountain, Mohawk Pocono, Confederation, Niagara, Northern	
< oo o o		1 B 1	2-4-2	1 21		< ooooo o o	2 D 2	4-8-4	2 42		
< oo o o		1 B 2	2-4-4	1 22	American Atlantic	< ooooo	E	0-10-0	0 50	10-wheel switcher, 10-Coupled	
< oo o o o		2 B	4-4-0	2 20		< ooooo o	E 1	0-10-2	0 51		
< oo o o o		2 B 1	4-4-2	2 21	(Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia	< ooooo o	1 E	2-10-0	1 50	Decapod Santa Fé, Lorraine Texas, Selkirk Mastodon	
< oo o o o		2 B 2	4-4-4	2 22	< ooooo o o	1 E 1	2-10-2	1 51			
< oo o o o		C	0-6-0	0 30	6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupled	< ooooo o o	1 E 2	2-10-4	1 52	Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain	
< oo o o o		C 1	0-6-2	0 31	< ooooo o o	2 E	4-10-0	2 50			
< oo o o o		C 2	0-6-4	0 32	Forney 6-Coupled Mogul	< ooooo	F	0-12-0	0 60	Centipede Javanic	
< oo o o o		1 C	2-6-0	1 30		< ooooo o	1 F	2-12-0	1 60		
< oo o o o		1 C 1	2-6-2	1 31	Prairie Adriatic	< ooooo o o	1 F 1	2-12-2	1 61	Union Pacific Soviet	
< oo o o o		1 C 2	2-6-4	1 32		< ooooo o o	1 F 2	2-12-4	1 62		
< oo o o o		2 C	4-6-0	2 30	Ten wheeler	< ooooo o o	2 F	4-12-0	2 60		
< oo o o o		2 C 1	4-6-2	2 31	Pacific	< ooooo o o	2 F 1	4-12-2	2 61		
< oo o o o		2 C 2	4-6-4	2 32	Baltic, Hudson	< ooooo o o	2 F 2	4-12-4	2 62		

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

Articoli non più consegnabili

SCALA "HO"

0148	1225	1834
0229	1271	2002
0261	1355	2009
0425	1468	2065
1091/3	1469	2079
1096	1520	2086
1142	1536	2087
1143	1666	3834
1147	1674	M2011
1204	1675	

SCALA "N"

9143	9709
9144	9712/1
9148	9721
9149	9726
9160	9741
9162	9750/1
9541	9820
9559	

Articoli fuori catalogo 1986 ma disponibili fino ad esaurimento delle scorte.

SCALA "HO"

0162	1930	2683
0819	1997	2915
1007	2035	3128
1020	2039	3129
1022	2041	3206
1086	2064	5002
1095	2073	5523
1138	2074	5524
1148	2077	M2009
1156	2078	M2012
1157	2085	
1339/3	2093	
1339/4	2101	
1370	2111	
1371	2112	
1373	2416	
1467	2421	
1471	2429	
1472	2434	
1667	2435	
1782	2436	
1783	2552	

SCALA "O"

7568/1

SCALA "N"

9180	9572	9753/1
9182	9573	9765/1
9196	9574	9800
9301	9575	9822
9303	9700	
9325	9701/1	
9327	9702/1	
9328	9710/1	
9501	9711/1	
9504	9720/1	
9507	9735	
9532	9738	
9535	9742	
9538	9743	
9558	9749	
9563	9751/1	
9564	9752/1	

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.

RIVAROSSI S.p.A. - Via Pio XI, 157/9 - 22100 Como (Italy)
Tel. (031 541541 - Telex 380133 R.R. - Fax 031/540752



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.

RIVAROSSI

TRENI ELETTRICI IN MINIATURA

Via Pio XI, 157/9 - 22100 Como Italy

Tel. (031) 541541 - Telex 380133 R.R. - Fax 031/540752

