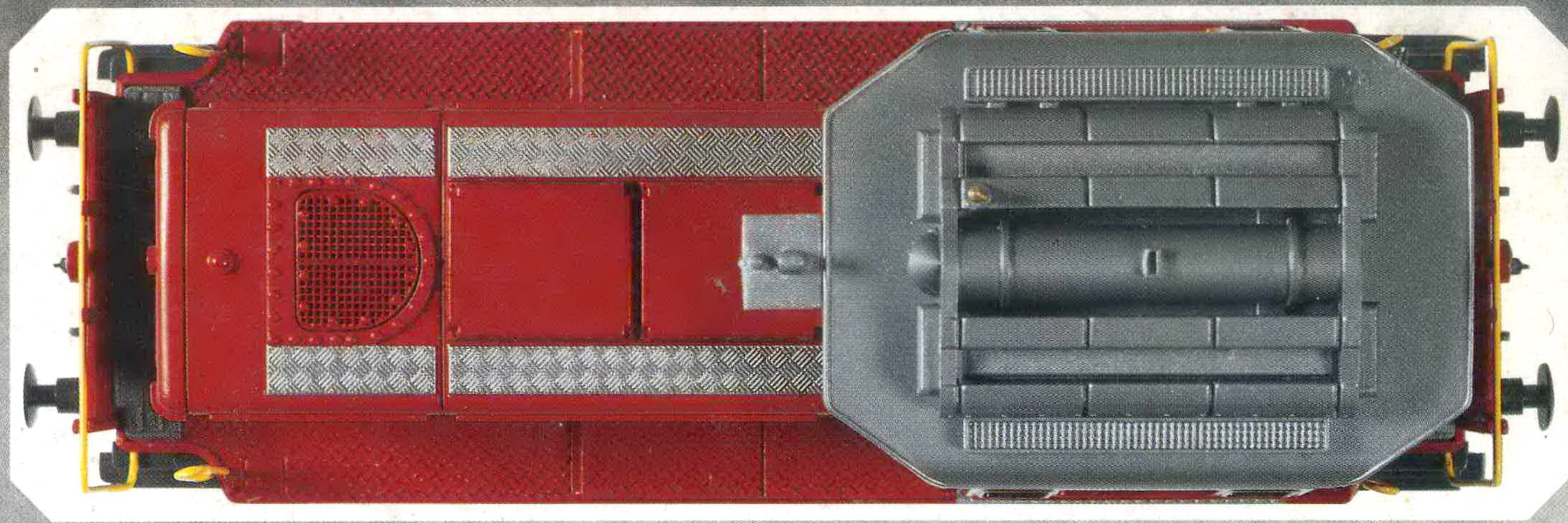




RIVAROSSA

1990



SCARTAMENTO «HO»	«HO»	2
IMPIANTI COMPLETI	«HO»	3
I TRENI D'EPOCA	«HO»	5
I GRANDI TRENI INTERNAZIONALI	«HO»	8
LOCOMOTIVE	«HO»	14
CARRI MERCE	«HO»	46
CARROZZE	«HO»	53
TRENHOBBY	«HO»	73
MATERIALE D'ARMAMENTO	«HO»	77
PEZZI DI RICAMBIO ED ATTREZZI	«HO»	84
TRAMWAY	«HO»	85
SCARTAMENTO «N»	«N»	87
CONFEZIONI	«N»	87
LOCOMOTIVE	«N»	88
CARRI MERCE	«N»	93
CARROZZE	«N»	97
ELEMENTI DI COMANDO «HO» - «O» - «N»		103
CLASSIFICAZIONE DELLE LOCOMOTIVE		104
CAMBIAMENTI	3 ^a di cop.	

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



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



(zero) scartamento 32 mm:
il più vicino al reale in ogni particolare, può vivere all'aperto.
Fornibile solo su consistenti ordinazioni speciali.

LA POTENZA DEI MEZZI DI TRAZIONE RIVAROSSI

ALCUNE AVVERTENZE PER LA CONSULTAZIONE DI QUESTO CATALOGO

- IL SIMBOLO INDICA LE NOVITÀ 1990
- 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.

“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 ed è un dato fortemente variabile. Dalle enormi potenze delle grandi locomotive articolate, come la BIG BOY americana progettata per trainare

lunghe 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. Ad esempio la locomotiva Big Boy art. 1254/2 è stata collaudata su di un circuito in piano al traino di oltre 150 carri americani a carrelli di produzione Rivarossi, mentre sul medesimo circuito una locomotiva elettrica E 444 ha trainato agevolmente 18 carrozze tipo X sempre di Rivarossi.

LA POTENZA DEI MEZZI DI TRAZIONE RIVAROSSI

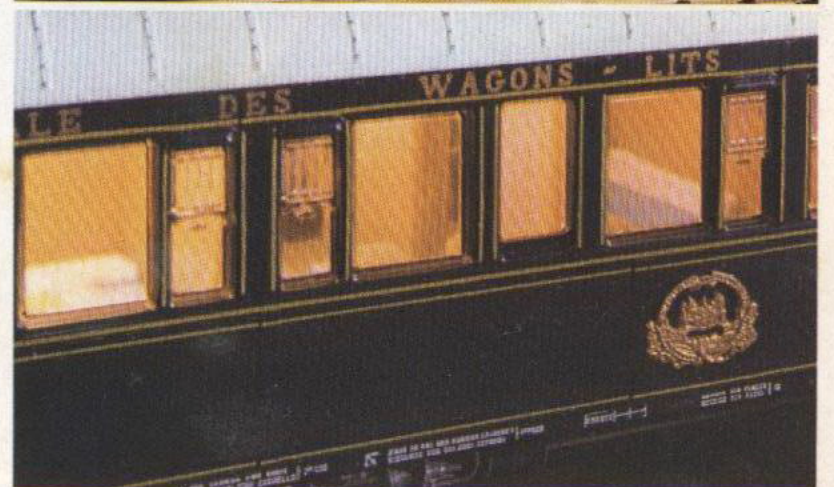
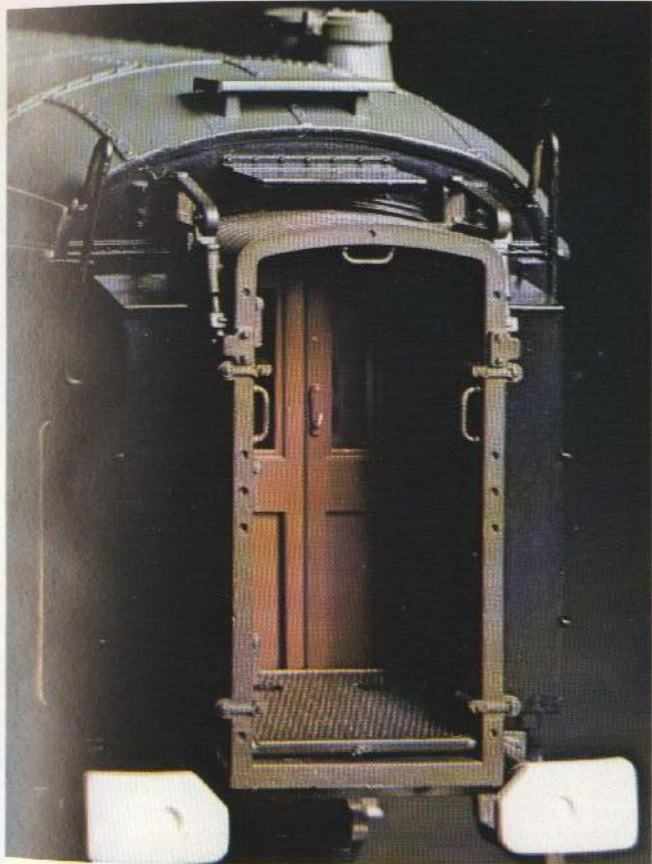
“N”

La capacità di trazione delle locomotive in scala N, nonostante la loro dimensione assai ridotta, è paragonabile a quella delle locomotive HO sempre naturalmente al traino di materiale Rivarossi.

LA CURA DEI DETTAGLI DI RIVAROSSI



I particolari qui riprodotti da foto dal vero di alcuni modelli non ritoccati, sono fortemente ingranditi.



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 identificarvisi, non poteva evitare di dedicare allo "scartamento" la massima attenzione, considerando tutti quelli di più larga diffusione; fra questi il tipo HO (acca-zero), di 16,5 mm. che è lo scartamento più ricorrente in Fermodellismo. Con Rivarossi, lo "scartamento" HO si è rivelato la base di realizzazioni, la cui perfezione, ne ha fatto spesso delle rarità a livello di collezionismo internazionale.

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 77 a 83 e "HO" - "N" - 103.



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

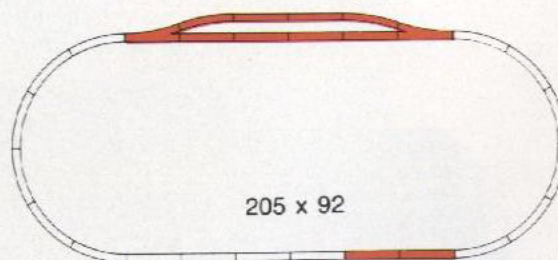
A



Tracciato con il contenuto degli impianti completi

SCATOLA DI
AMPLIAMENTO

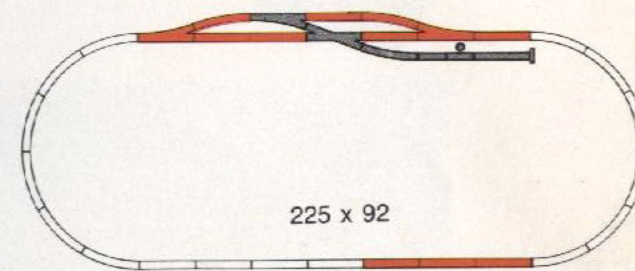
A+B



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 73 a 83 e "HO" - "N" - 103.

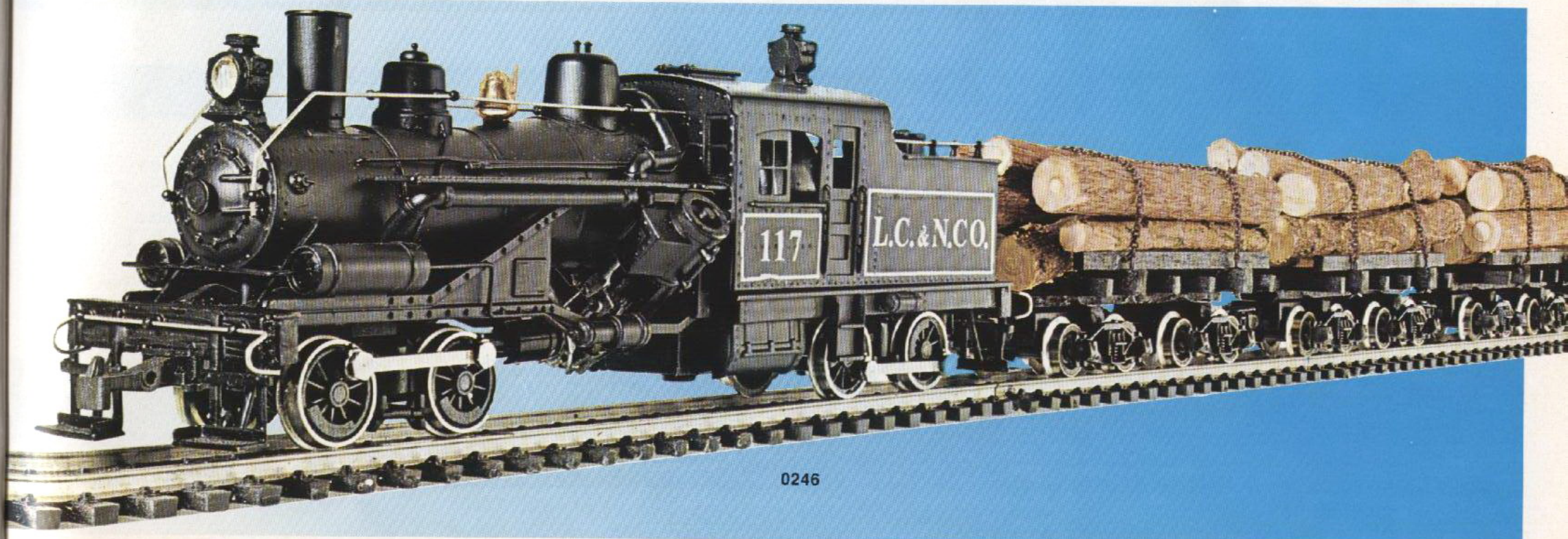
0246

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 sfrondata 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

Il treno "Henschel-Wegmann" 1936

0339

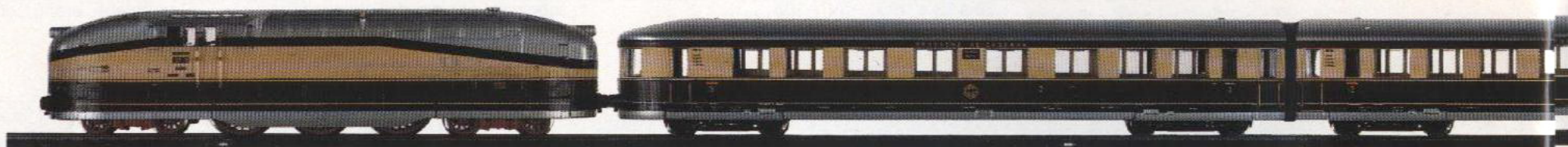
Confezione del convoglio "Henschel-Wegmann" completo di locomotiva. La confezione comprende una locomotiva aerodinamica a vapore BR61 001 una carrozza bagagliaio-ristorante 10.401, due carrozze miste 2^a e 3^a classe 10.402/10.403 una carrozza di coda di seconda e terza classe 10.404.

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

Per trainare il convoglio 2900 si può usare la locomotiva illustrata a pagina 32 HO con la sigla 1666.

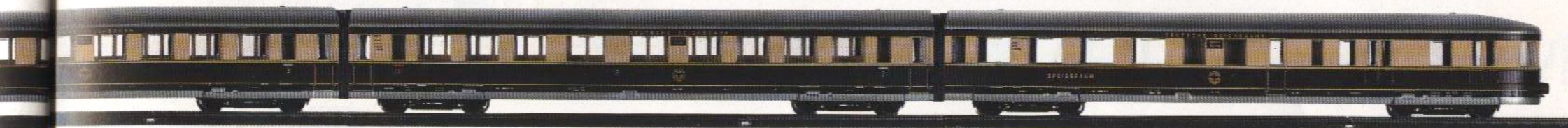


2900
5629

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 indifferente 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.

Per trainare il convoglio 5629 si può usare la locomotiva illustrata a pagina 32 HO con la sigla 1096.



GRANDI TRENI INTERNAZIONALI

0133

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



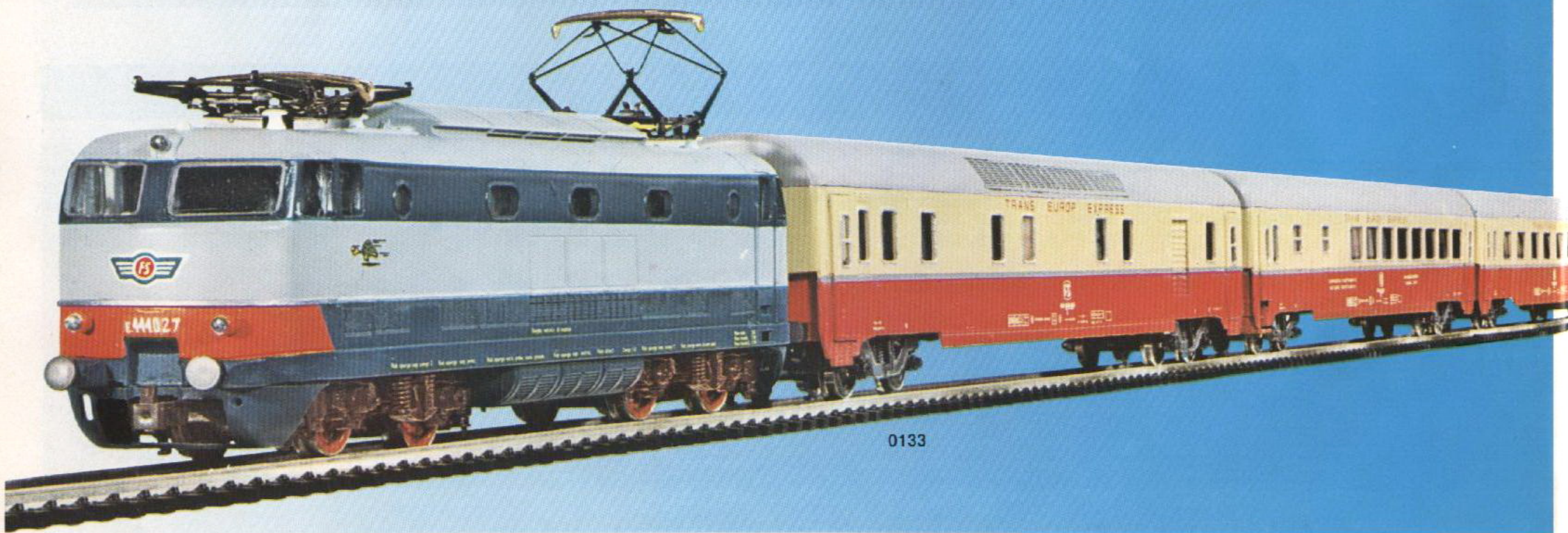
Sono trascorsi alcuni anni dall'entrata in servizio dei primi convogli "Trans Europ Express" e lo sviluppo raggiunto dalla rete TEE, nonché l'alto favore accordato dagli utenti a questo servizio, dimostra che l'idea prospettata nel 1953 non solo si è dimostrata valida, ma è veramente indovinata. Si può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

Le F.S. hanno contribuito a mantenere alto il prestigio di questi treni dotandone alcuni, in particolare dal maggio

1972, di materiale molto moderno e confortevole. Sono così entrate in servizio nuove carrozze a carrelli, tutte di prima classe come prescritto dalle norme TEE, realizzate con criteri oltremodo funzionali. Sono di quattro tipi: carrozza a otto scompartimenti di sei posti ciascuno; carrozza salone, senza scompartimenti, da quarantotto posti; carrozza ristorante con annessa cucina; carrozza furgone munita di gruppi di convertitori di corrente per l'alimentazione di tutte le apparecchiature e i servizi del convoglio. In questa carrozza vi sono locali per il capo-treno, la dogana e il centralino per l'audiodiffusione. Queste carrozze, che sulla rete italiana sono rimorchiate dalle potenti locomotive elettriche "E 444", sono munite di speciali carrelli che permettono velocità fino a 200 Km/h, sono dotate di portiere scorrevoli a chiusura automatica e di impianto di aria condizionata. Notissimo è lo schema di verniciatura: fascia rosso-bordeaux e giallo sabbia, tetto in grigio perla. Ora questi treni vengono gradualmente sostituiti dagli "Intercity".

"MEDIOLANUM" ANNO 1972

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 77 a 83 e "HO" - "N" 103.



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.

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

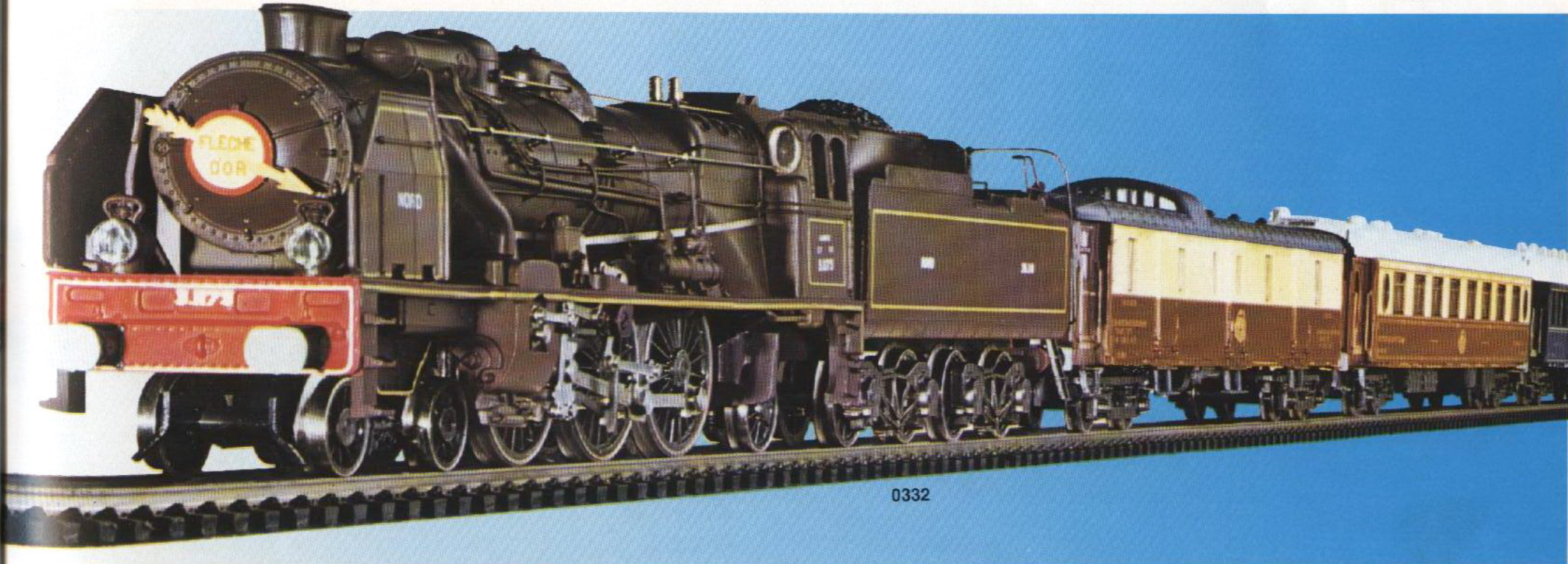
Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto, consulti le pagine "HO" da 77 a 83 e "HO" - "N" - 103.

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 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 o M4925-M4926.



0332

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" o "Hector" 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.

Chi acquista i convogli e non dispone già di un impianto consulti le pagine "HO" da 77 a 83 e "HO" - "N" - 103.

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.



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.

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 77 a 83 e "HO" - "N" - 103.



0248

“A Legend in Gray”

Un convoglio così composto fece il suo primo viaggio per un gruppo di amatori di ferrovie il 3 Ottobre 1987 tra Denver, Laramie e ritorno.



0217

Confezione di un convoglio speciale della “Union Pacific Railroad” comprendente: Locomotiva a vapore 4-8-4 FEF 3 “8444” restaurata nel 1987, una carrozza “baggage”, una carrozza “Coach”, una carrozza “Roomette”, una carrozza “Diner”, tutte del tipo “Smoothside” anni '30 nei caratteristici colori giallo, rosso e grigio della Union Pacific”

Lunghezza del convoglio cm. 164.



0217

The Texas Special



0823

Confezione del convoglio "The Texas special" comprendente: una coppia di locomotive diesel-elettriche EMD, una carrozza "coach", una carrozza "grill", una carrozza "Roomette", una carrozza "Observation", tutte del tipo "corrugated" e con scritte "The Texas special".
Lunghezza del convoglio cm. 172.

Nel 1948 le compagnie "Frisco" e "Katy" introdussero una nuova modernissima composizione del convoglio che congiuntamente patrocinavano, cioè il "The Texas special" e che univa il Texas al Mid-West.



0823

LOCOMOTIVE ITALIANE

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

1167

Locomotiva a vapore Gr. 625 054 delle FS.

Il modello propone il corrispondente prototipo cui è stato applicato un secondo compressore a semplice stadio per ottenere un 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.



1167

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. Il motore è alloggiato nel tender. 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



1164

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



1161

1160

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



1160

1170

Locomotiva a vapore per treni passeggeri Gr. 625 delle FS. Il modello che propone il prototipo 625 032 con distribuzione "Walschaerts" e tender a tre assi da 12 m³ d'acqua e 6 tonnellate di carbone, ha i due fari anteriori illuminati, l'apparecchiatura frenante fedelmente riprodotta e il motore nel tender con trasmissione, a mezzo di giunti, alle ruote motrici della locomotiva. Coloritura fedele all'originale. Lunghezza del modello cm. 20.



1170

1169

Locomotiva a vapore per treni merci e viaggiatori Gr. 623 021, delle FS con preriscaldatori "Franco-Crosti", con distribuzione "Walschaerts" e tender a tre assi. I biellismi sono funzionanti e i due fari anteriori sono illuminati. Il motore è nel tender con trasmissione, a mezzo di giunti, alle ruote motrici della locomotiva. Oltre alla apparecchiatura frenante è pure riprodotto l'interno della cabina. Lunghezza del modello cm. 21.



1169

Il preriscaldamento dell'acqua nel sistema Franco-Crosti.

Il preriscaldamento dell'acqua, che dal tender di una locomotiva a vapore viene immesso in caldaia, avviene, secondo il sistema Franco-Crosti, con l'impiego di due "preriscaldatori", quella sorta di contenitori affiancati alla caldaia. Essi comprendono numerosi tubi che sono percorsi dai gas di combustione usciti dalla caldaia prima dello scarico nell'atmosfera e lambiti dall'acqua proveniente dal tender. In tal modo l'alimentazione della caldaia ha luogo con acqua ad elevata temperatura (circa 150° C) e ciò per effetto di ricupero di calore dai gas di combustione che escono dal camino attorno ai 180° C in luogo dei 250° C delle locomotive normali. Ciò determina una economia assai considerevole sul consumo di combustibile.

1168

Loco
con t
Il pro
press
mode
comp
con t
locom
leggia
Lung

1166

Loco
con t
Il pro
press
ne fe
cabin
di giu
nali a
Lung

1168

Locomotiva a vapore GR 691 022 delle FS, rodiggio 2-C-1, con tender da 29 m³.

Il prototipo di questa locomotiva è attualmente conservato presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Il modello, una riproduzione fedele nei minimi particolari, ivi compreso l'interno della cabina, ha il motore nel tender, con trasmissione, a mezzo di giunti, alle ruote motrici della locomotiva. È dotato di fanali anteriori e respingenti molleggiati.

Lunghezza cm. 29.



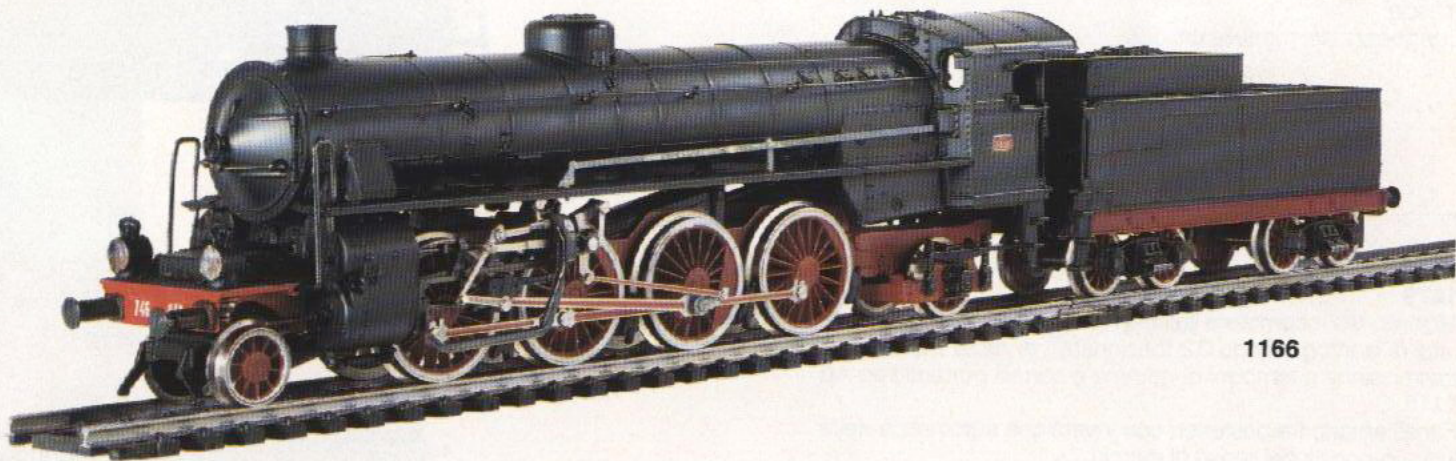
1168

1166

Locomotiva a vapore GR 746 038 delle FS, rodiggio 1 D 1, con tender da 22 m³.

Il prototipo di questa locomotiva è attualmente conservato presso le Officine FS di Verona. Il modello, una riproduzione fedele nei minimi particolari ivi compreso l'interno della cabina, ha il motore nel tender con trasmissione, a mezzo di giunti, alle ruote motrici della locomotiva. È dotato di fanali anteriori e respingenti molleggiati.

Lunghezza cm. 28.



1166

1477

Modello del locomotore italiano E 428 095 FS (1^a 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 (2^a 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 (3^a 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 428 206 FS (3^a 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.

1480

Modello del locomotore italiano E 428 226 FS (3^a 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



1473

1473

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

Lunghezza totale: cm. 21,5.

6319

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

1470

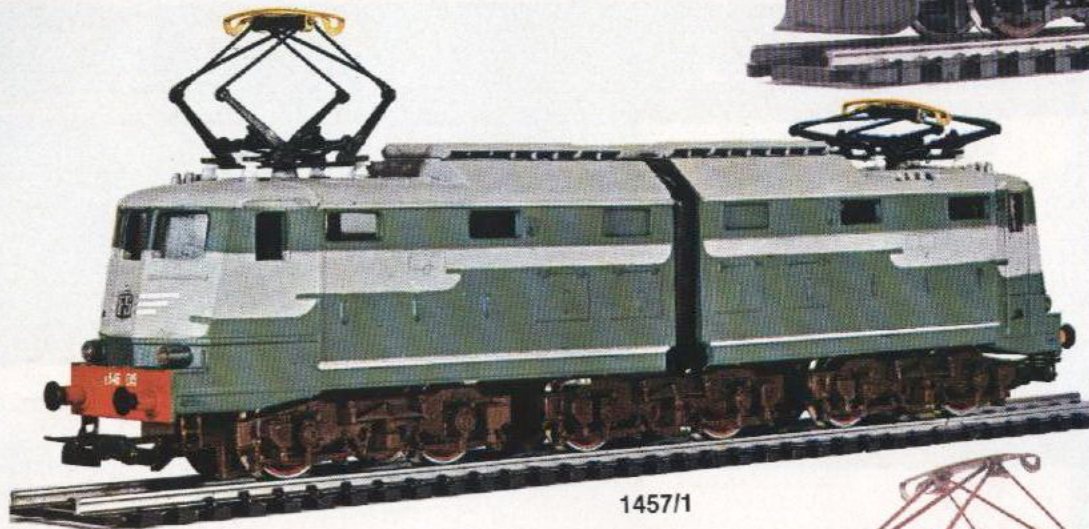
Locomotiva elettrica E 645 012 (1^a serie) delle FS.

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 1^a 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 colorato 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 (1^a 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 (2^a 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 poggia 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. 22,7.

**1452****1458/**

Locomotiva elettrica E 645-080 delle FS (2^a 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 poggia 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. 22,7.

1459

Locomotiva elettrica E 645-080 delle FS (2^a 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 poggia 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. 22,7.

Tutti
con

147

Locomotiva elettrica E 645-080 delle FS (2^a 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 poggia 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. 22,7.

1458/1

Locomotiva elettrica E 646-127 delle FS (2^a 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 2^a 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. 22,7.



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

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

1474

Locomotiva elettrica E 646 035 delle FS (2^a serie). Il prototipo di questa locomotiva nel 1962 fu colorato in blu e celeste, nei medesimi colori del "Treno Azzurro", che era destinata a trainare. Il modello ha caratteristiche meccaniche ed estetiche del tutto simili al modello 1458/1 ma riproduce fedelmente la coloritura e le decorazioni del prototipo a cui si riferisce. Lunghezza del modello cm. 22,7.



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

Locom...
 Nell'or...
 conco...
 ANSA...
 Il rapp...
 ma di...
 Il mod...
 sione...
 ziare...
 due lo...
 Per il...
 stesse...
 Lung...

1482

Loco...
 Il pro...
 zione...
 ment...
 Atto...
 viagg...
 Il mo...
 zione...
 muni...
 saio...
 I fan...
 quell...
 part...
 strutt...
 e str...
 La c...
 ques...
 Lung...

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



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.



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.

1789



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.

2463



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.

1790



2464

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

2464



1792

1792

Automotrice AD 5602 della "Ferrovia Valle Seriana", ex ALn 56 "Breda" delle FS, danneggiata durante la guerra, acquistata e ricostruita dalle FVS nel 1946/47.

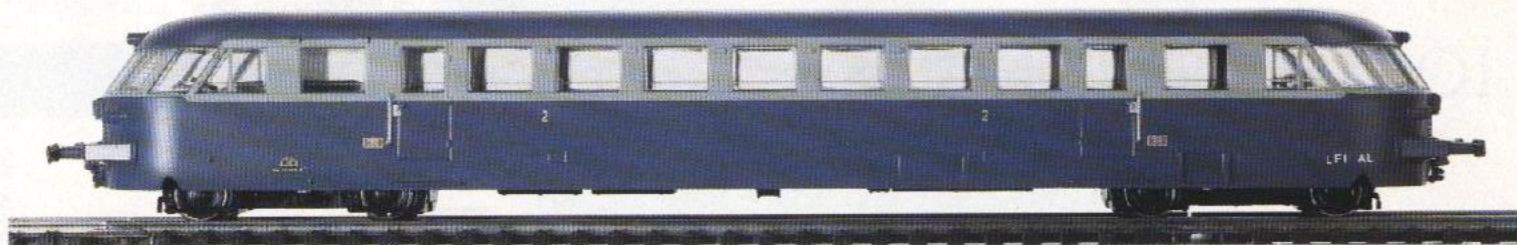
Il modello è completo di arredamento interno e di fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia e ne è la perfetta riproduzione. Lunghezza cm. 26



2469

2469

Modello dell'Automotrice AD 5603 della "Ferrovia Valle Seriana" simile al 1792, non motorizzato e accoppiabile al medesimo. Lunghezza cm. 26



1793

1793

Automotrice ALn 556 301 de "La Ferroviaria Italiana" di Arezzo proveniente dalla ricostruzione post bellica di automotrice "Breda" delle FS. Il modello è completo di arredamento interno e di fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia e ne è la perfetta riproduzione. Lunghezza cm. 26

1791

Automotrice ALn 56 2037 delle FS "Antinfortunistica". Il modello riproduce esattamente questo specifico rotabile attrezzato dalle FS nel 1981 con moderni sistemi didattici atti a svolgere opportune campagne sui temi della sicurezza dei lavoratori e dei luoghi di lavoro. Lunghezza cm. 26



2470

2470

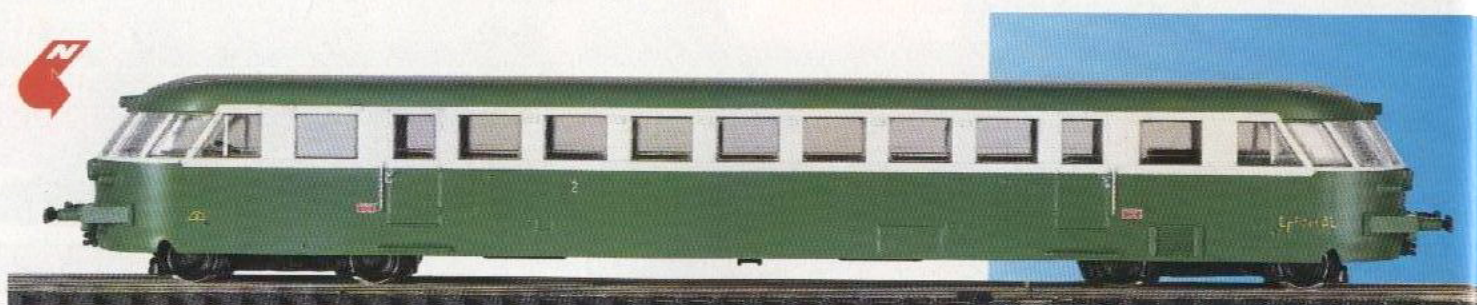
Modello dell'Automotrice ALn 556 304 de "La Ferroviaria Italiana" simile al 1793, non motorizzato ed accoppiabile al medesimo. Lunghezza cm. 26



1791



2478
Modello simile al 1794 ma classificato ALn 556 304, senza motorizzazione ed accoppiabile al medesimo.



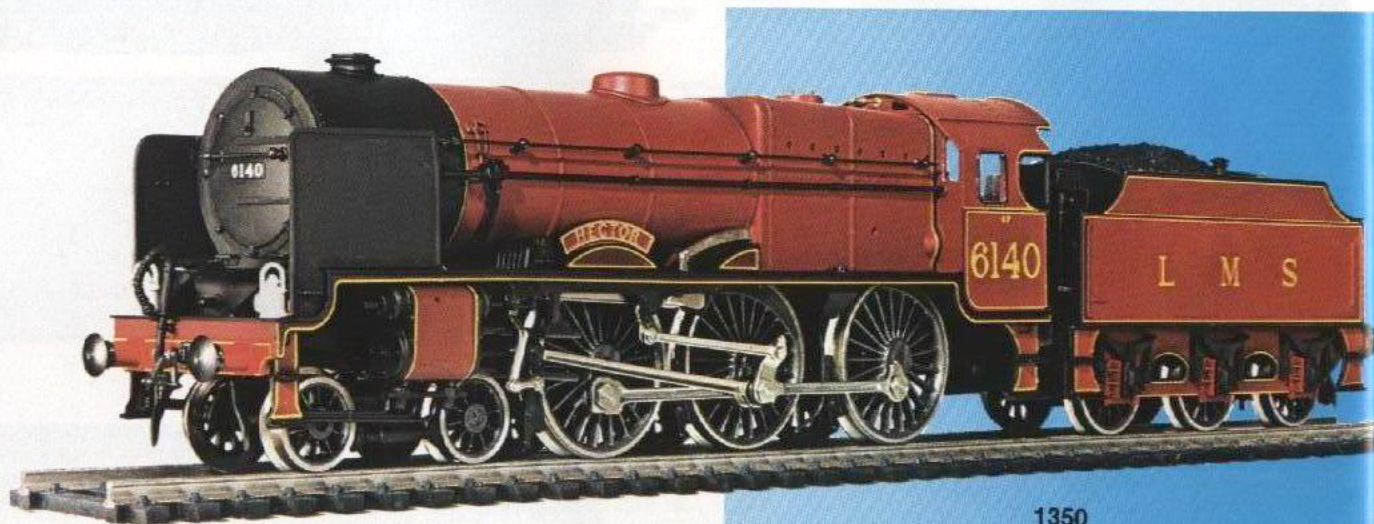
1794
Modello di automotrice "Breda" proveniente dalla linea Verona-Caprino acquistata e ristrutturata da "La ferroviaria Italiana" di Arezzo e classificata ALn 556 301 e ridecorata in verde e bianco. Completo di arredamento interno, fanali anteriori e posteriori con inversione automatica delle luci a seconda del senso di marcia. Lunghezza del modello cm. 26,1.

1794

LOCOMOTIVE INGLESÌ

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



1350

1337
Le p
al 19
Nel
grup
della
fic re
gate
difici
Il pro
in or
Nel 5
guar
1337
del c
zione
Quest
Flèch
I mo
ghez

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.



LOCOMOTIVE TEDESCHE

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.

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.

1360

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

1009

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

BR 77° (Pfälz 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:

1372

BR 77° versione del periodo DB.

1021

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



1362 1011



1360 1009



1372 1021

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 Statseisenbahnen" 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.

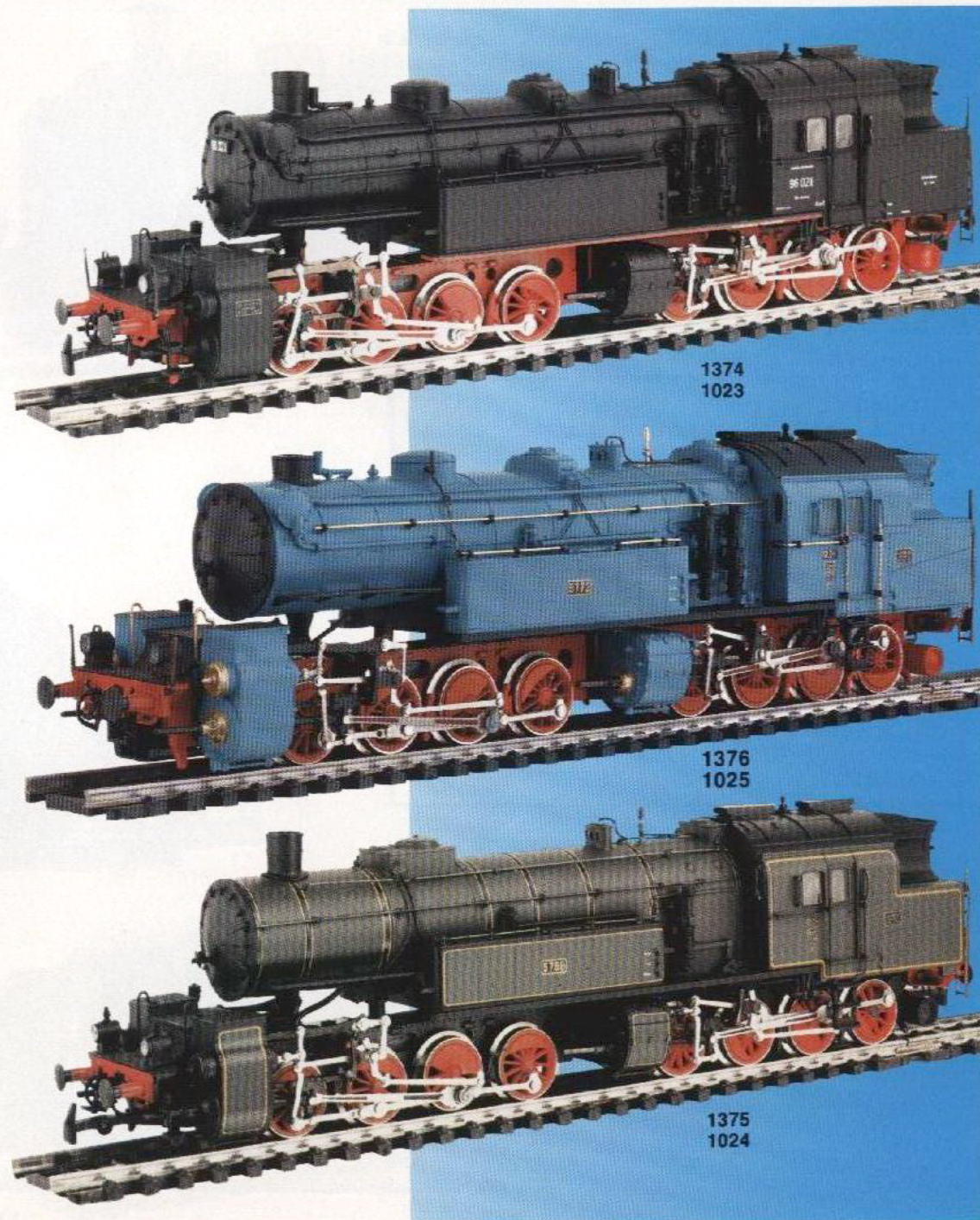
1023
Come la 1374 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

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
GT2x4/4 versione originale del periodo delle "Ferrovie Statali Bavaresi"

1024
Come la 1375 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.



1378

Ex BR 18⁴ (Bay. S 3/6) passata in conto danni di guerra alle ferrovie francesi "Etat" e immatricolata 231 993 dopo aver subito alcune modifiche.

1365

BR 18⁴ versione del periodo DR.

1014

Come la 1365 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.

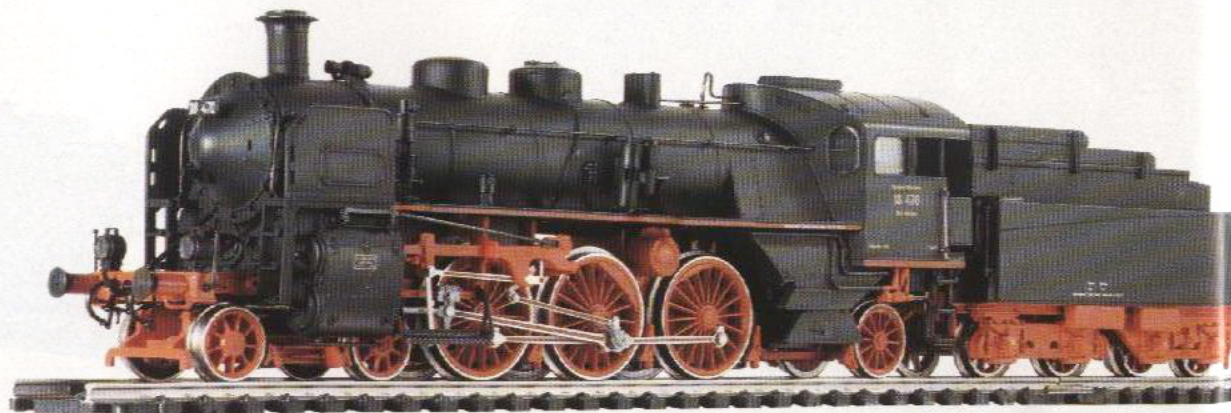
Tra il 1912 e il 1918 furono aggiunte altre 18 locomotive simili, ma con cabina normale, ruote motrici di diametro maggiorato e tender diverso.

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.

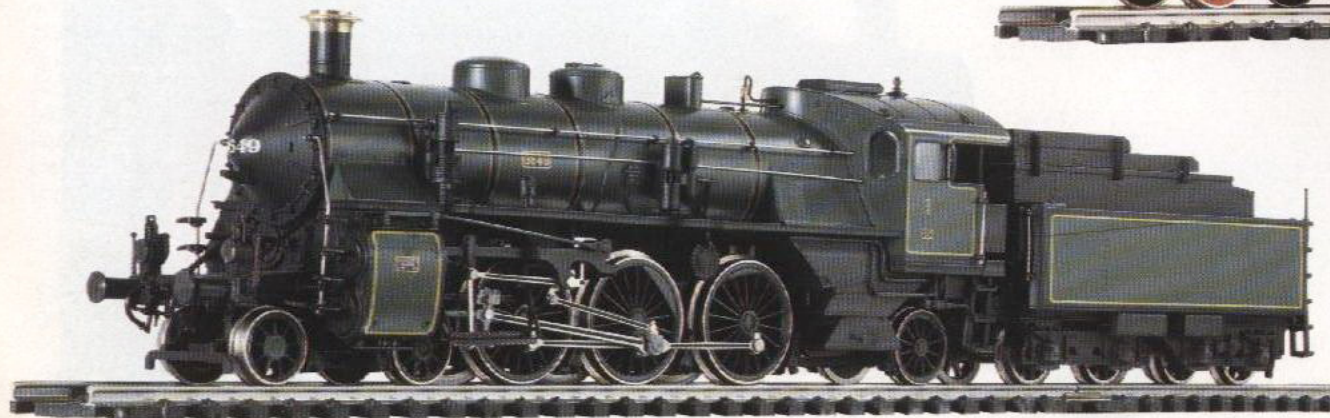
Modelli di queste locomotive, in scala perfetta, con biellismo e distribuzione funzionanti, ricchi di particolari riportati, interno delle cabine perfettamente riprodotto e dotate di attacchi per ganci secondo le norme "NEM", vengono prodotti nei seguenti tipi:



1378



1365 101



1377 1026

1377

Ex BR 18⁴ (Bay. S 3/6) passata in conto danni di guerra alle Ferrovie Belghe SNCB e come immatricolata dalle medesime.

1026

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

Tutte queste locomotive sono dotate di "S drive", dispositivo brevettato che, quando si disinserisce la corrente di trazione, automaticamente, lascia procedere a "ruota libera" la locomotiva. Dispositivo che può essere disinserito a mezzo di una vite. Lunghezza dei modelli cm. 26

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



1367 - 1016

1367

BR 18⁴ versione del periodo DB.

1016

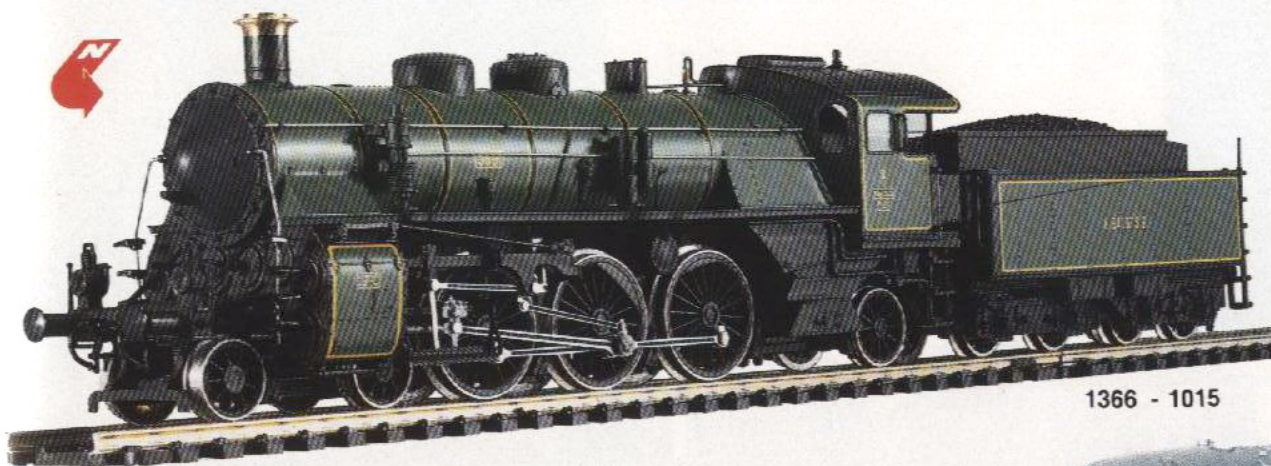
Come la 1367 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

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.



1366 - 1015

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.



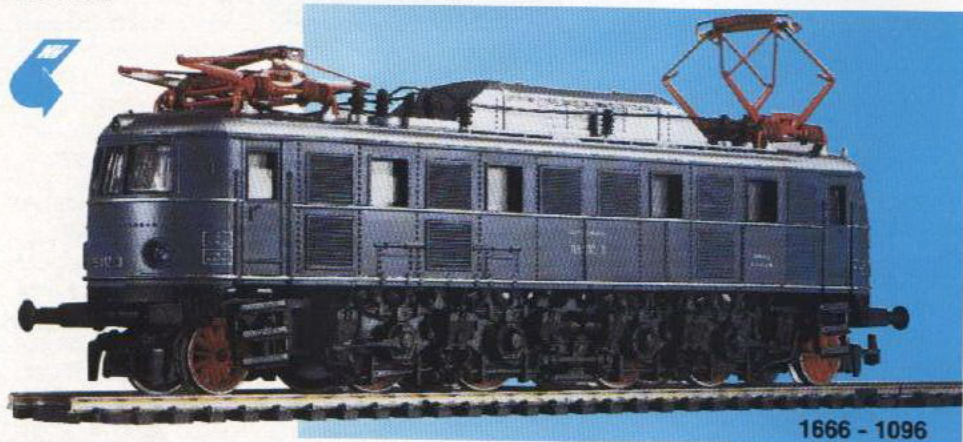
1996/2 - 1099/1

1666

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

1096

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



1666 - 1096

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.

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



1665 1098

Le locomotive 1666 e 1096 possono essere usate per trainare rispettivamente i convogli 2900 e 5629.

1663

Locomotiva elettrica policorrente da manovra Ee 3/3^{IV} 16551 delle SBB usata nelle stazioni di confine come Ginevra e Chiasso.

Inversione automatica dell'illuminazione dei fanali anteriori e posteriori. Bielle e contrappesi esterni al telaio. Trasmissione del moto mediante volano, respingenti molleggiati, pantografo funzionante. Lunghezza del modello 12,5.

1081

Come il 1663 ma per funzionamento a tre rotaie in c.a.

1661

Locomotiva diesel-elettrica da manovra Em. 3/3 18821 delle SBB in colore rosso vivo.

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.

1083

Come il 1661 ma per il funzionamento a tre rotaie in c.a.

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.

Tutte queste locomotive hanno l'attacco dei ganci secondo normative NEM.



1663 - 1081

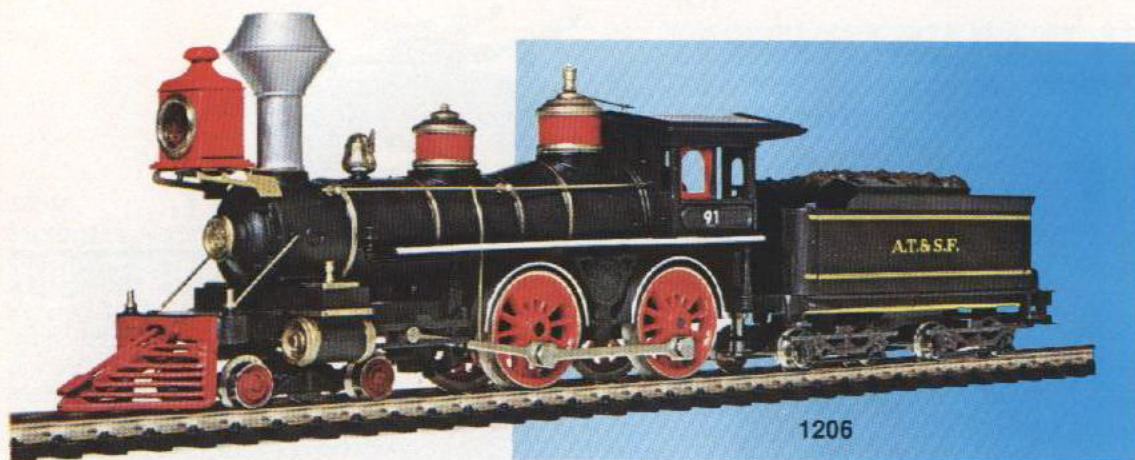


1661 1083



1660 1084

LOCOMOTIVE AMERICANE

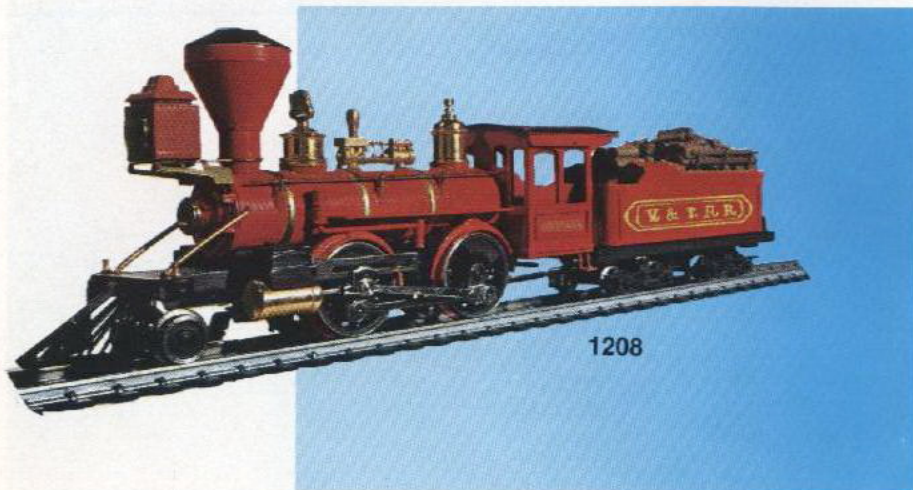


1206

Locomotiva americana vecchio stile con tender. Riproduzione della locomotiva n. 91 con rodiggio 4-4-0 "American" della "Atchison Topeka and Santa Fé". Tipica locomotiva che sul finire del secolo scorso era adibita dalla Compagnia al traino dei convogli passeggeri e merci sulle linee delle zone centrali degli Stati Uniti. Il modello segue lo schema originale di verniciatura e decorazione del prototipo. Lunghezza cm. 20.

1208

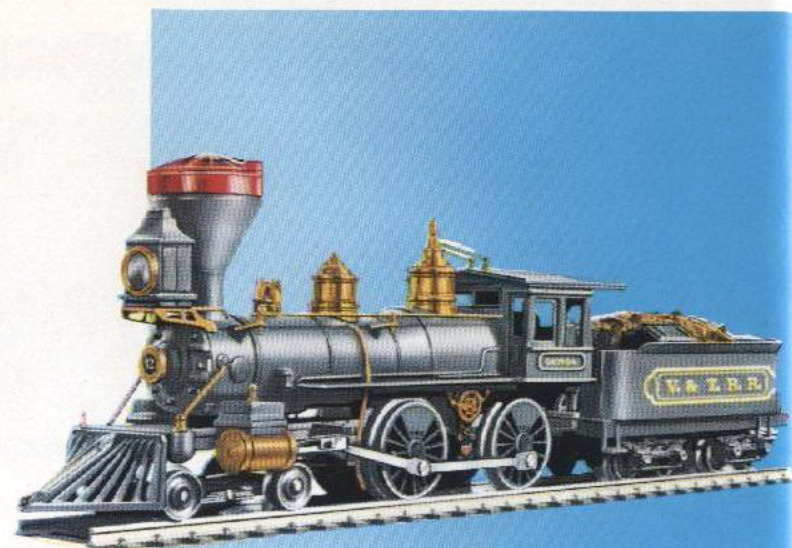
Modello assolutamente fedele e molto dettagliato della locomotiva americana 2-4-0 denominata "J.W. BOWKER" della compagnia ferroviaria "Virginia & Truckee". Lunghezza cm. 18 circa.



1208

1212

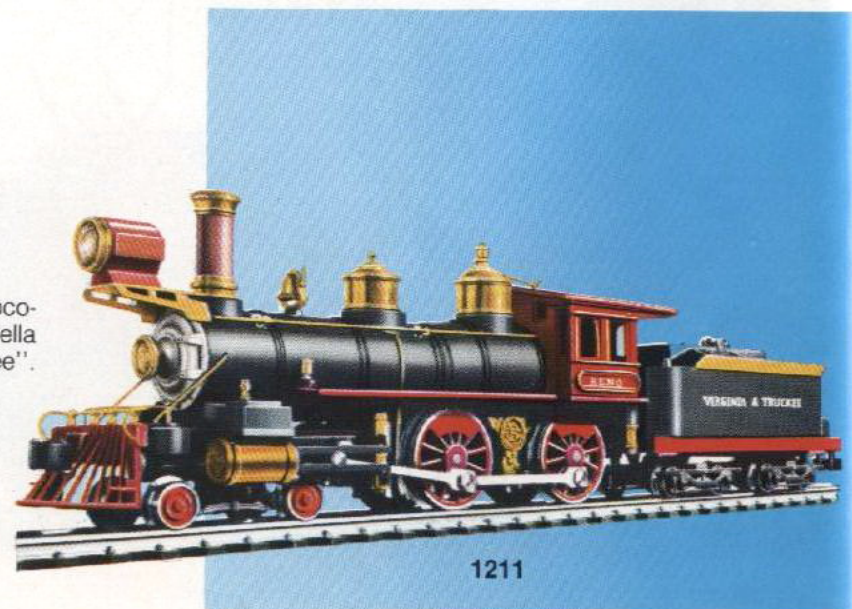
Eccezionale riproduzione della locomotiva americana tipo "Genoa" costruita nell'anno 1873 dalla società "Baldwin" di Filadelfia per conto della compagnia "Virginia and Truckee". Lunghezza cm. 20.



1212

1211

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



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

1538

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

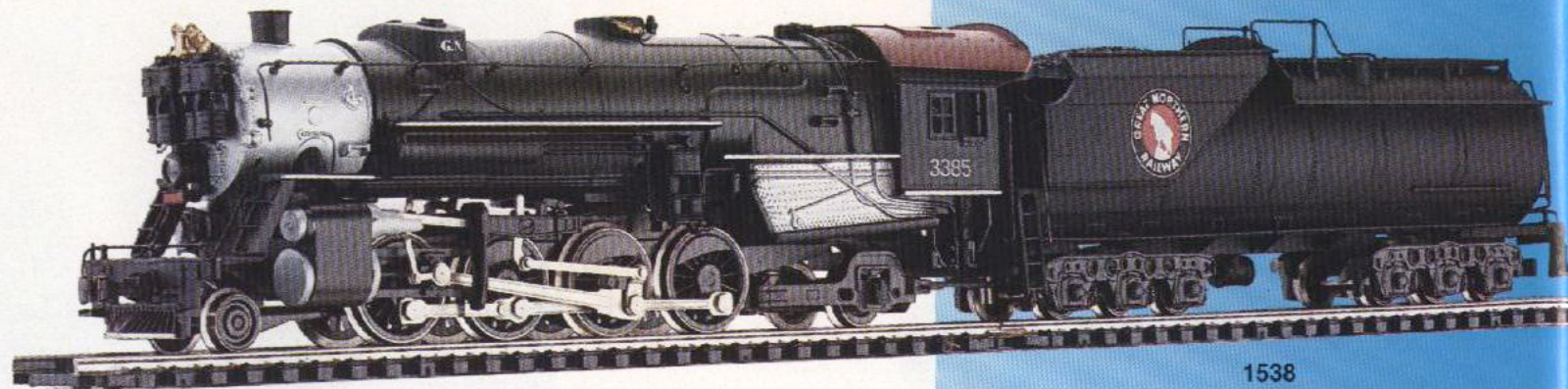
Il prototipo n° 3385, cui si riferisce il modello, dispone di un tender a struttura tubolare tipo "Vanderbilt".

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.



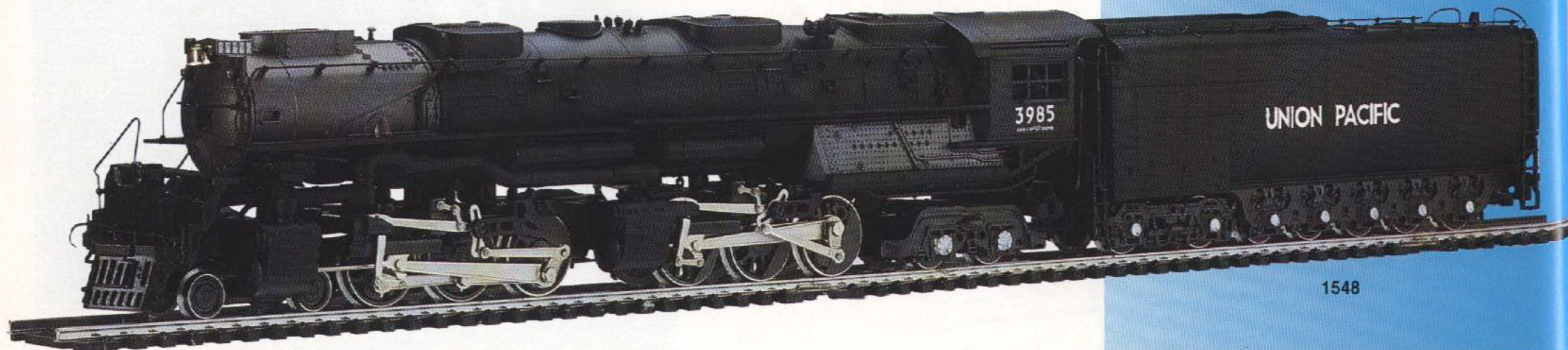
1538

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

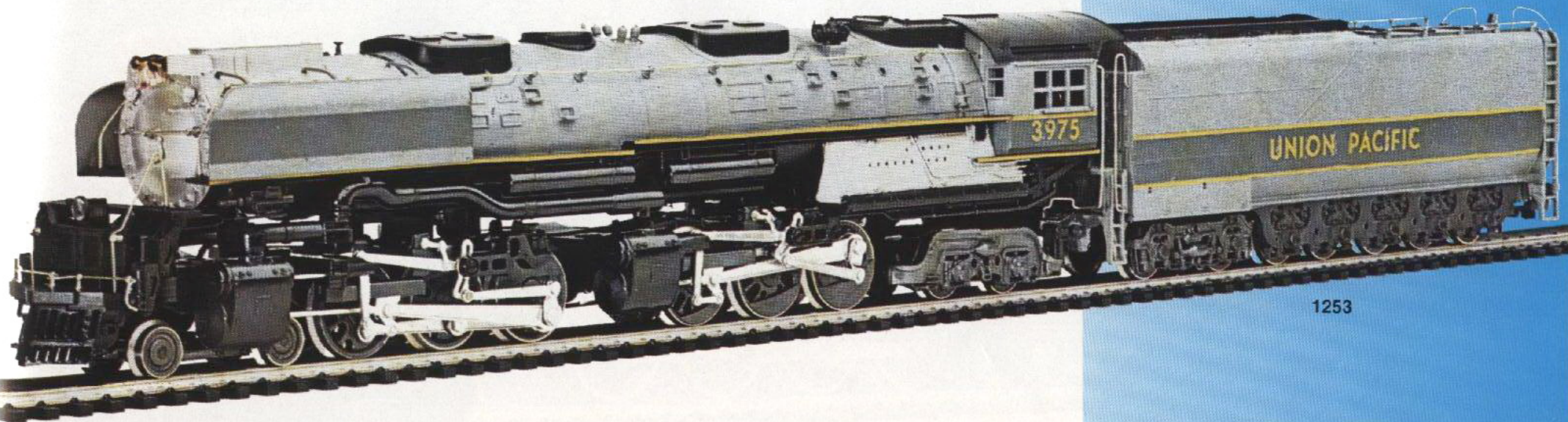
Locomotiva a vapore "Union Pacific". Negli anni, ha prodotto un volume di fumo di oltre 600 tonnellate l'anno. Nel 1946, produsse 100.000 tonnellate di vapore. Il modello è in scala H0 e ha una lunghezza di 44 cm.

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.

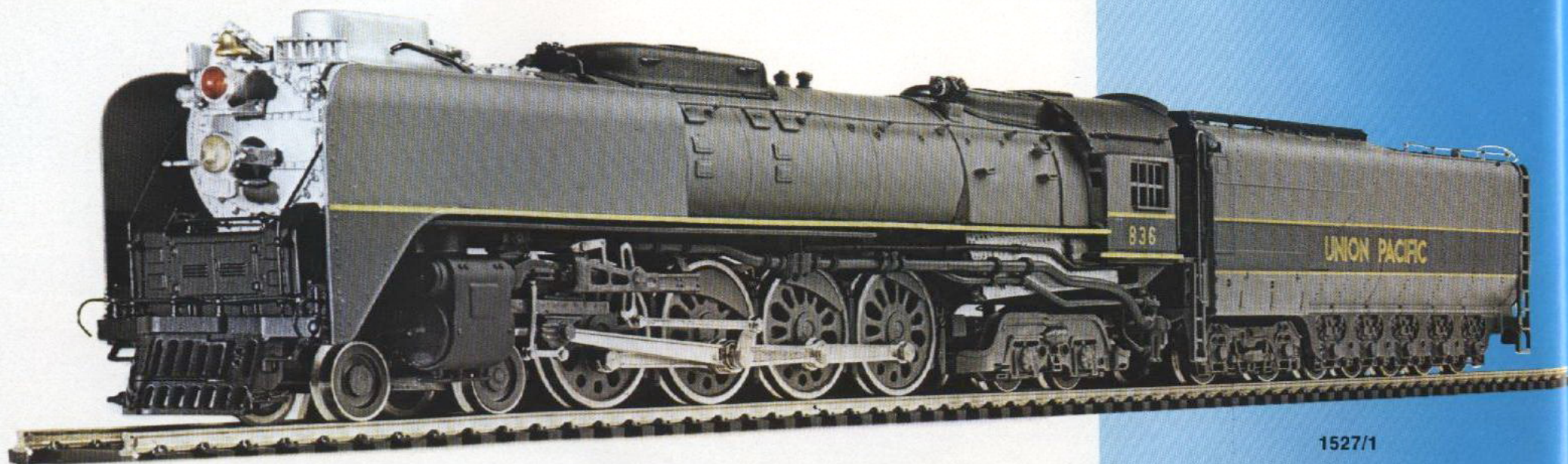
1527/1

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

28/1
ocomot
Union P
comot
servizio,
antenu
articol
ente pe
servizi
nga c
ainò in
Overlan
imited"
8444
nmatr
islocat
i sove
ppassi
mode
attuale
e loco
ender
oy". Il
omane
unzion



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.

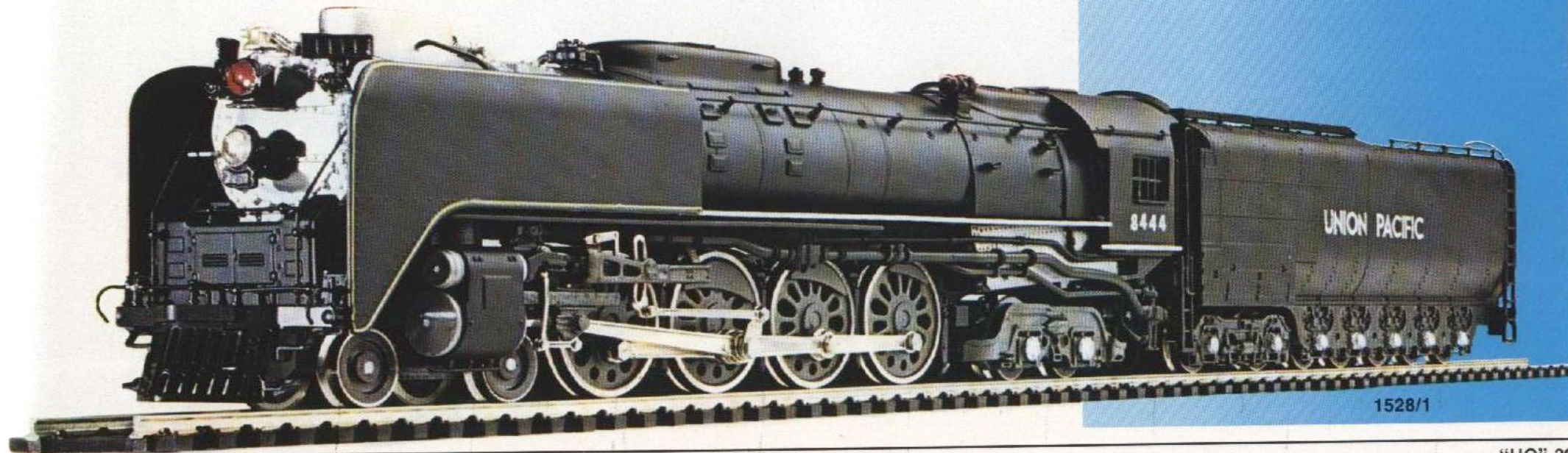
Il modello riproduce il prototipo "8444" nella attuale coloritura nera. Esso, come del resto tutte le locomotive della classe "800", è munito del tender "Centipede" identico a quello delle "Big Boy". Il faro anteriore è illuminato ed il biellismo di comando della distribuzione è completamente funzionante.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

1572

Locomotiva a vapore 4-8-4 FEF 3 "8444" della "Union Pacific Railroad". Continua la storia di questa locomotiva di cui è illustrato il modello, nella versione precedente. Ora viene presentata nella livrea che ha assunto dal Settembre 1987 per continuare il suo glorioso lavoro per la gioia dei suoi ammiratori. Lunghezza cm. 40,5.



1572



1528/1

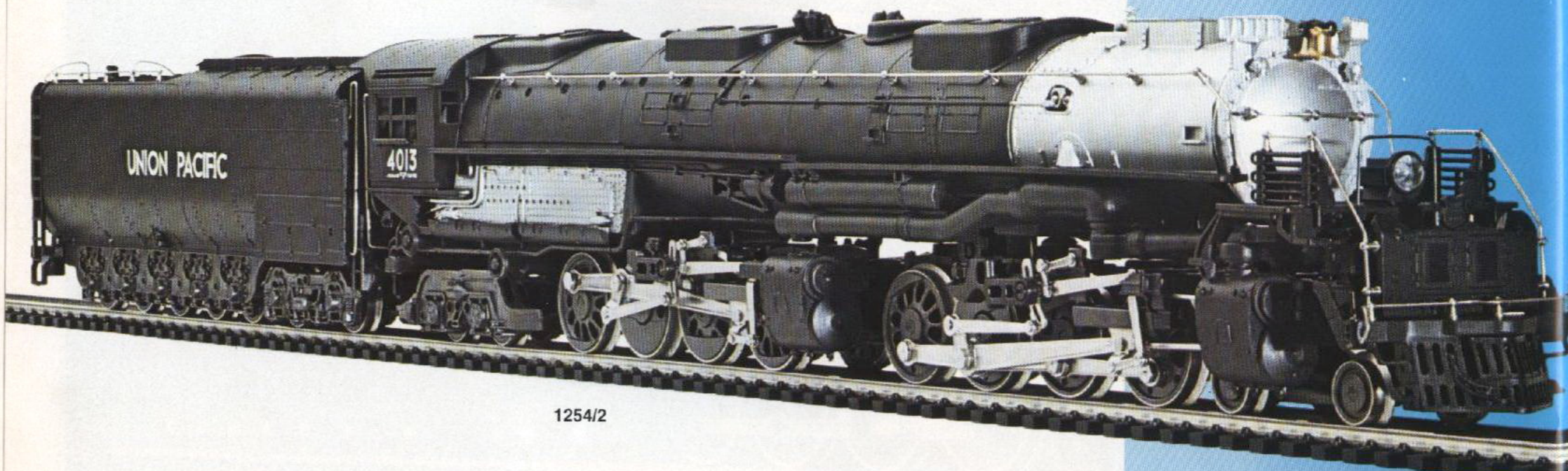
1254/2

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

Locom
merci
i mo
4005
serviz
vo ne
miglia
da un
gruppi
trasm
poter
ecce
te in
illumi
der t

154

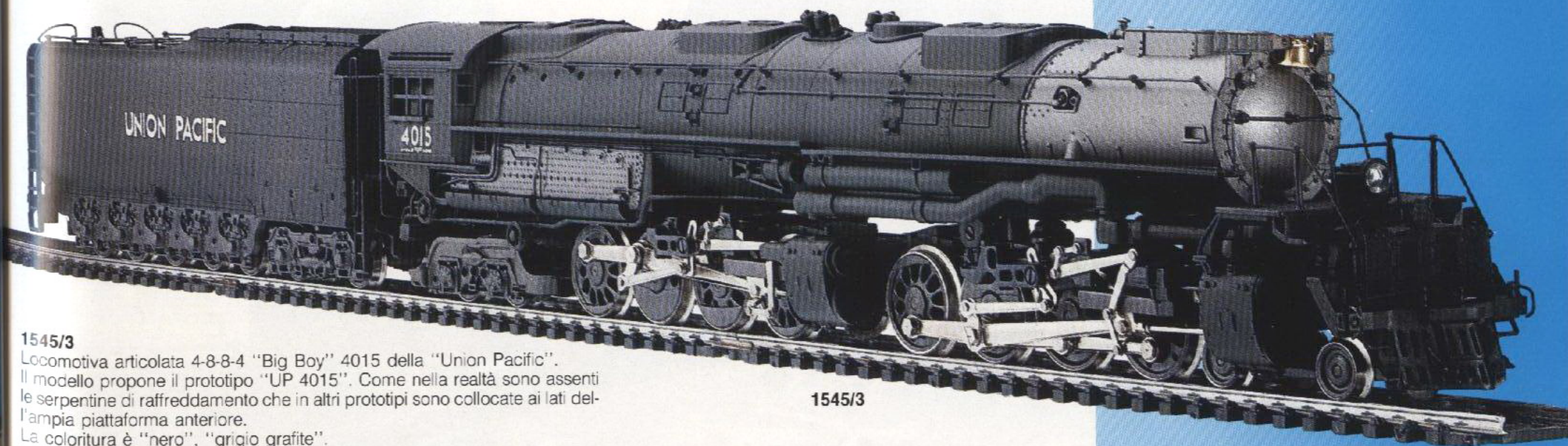
Loc
Il m
le se
l'am
La d
Le
125
Lun

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

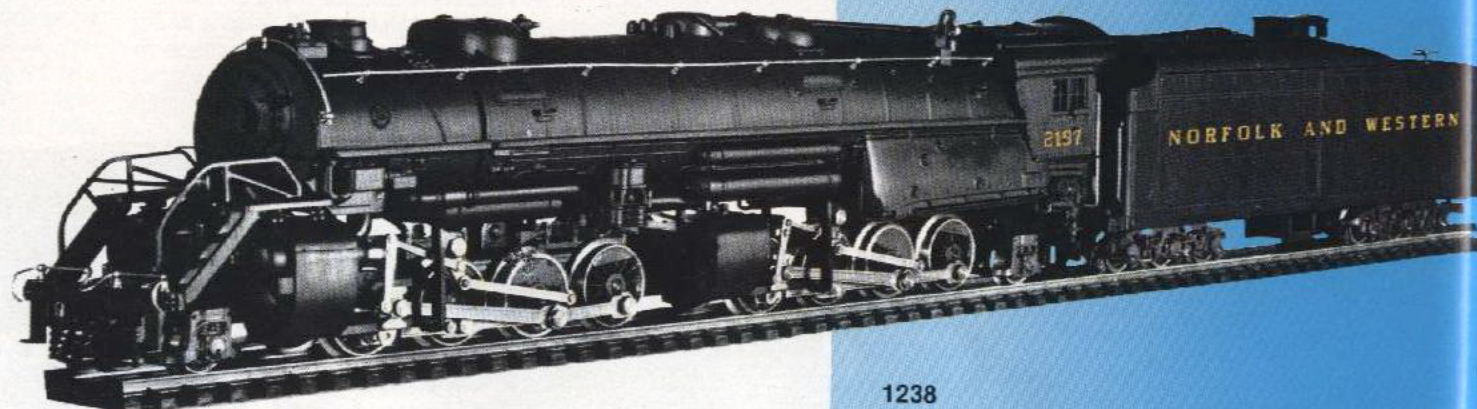
1545/3

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 fano anteriore. Biellismo completo e interamente funzionante. Lunghezza della locomotiva con tender 40,5 cm.

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

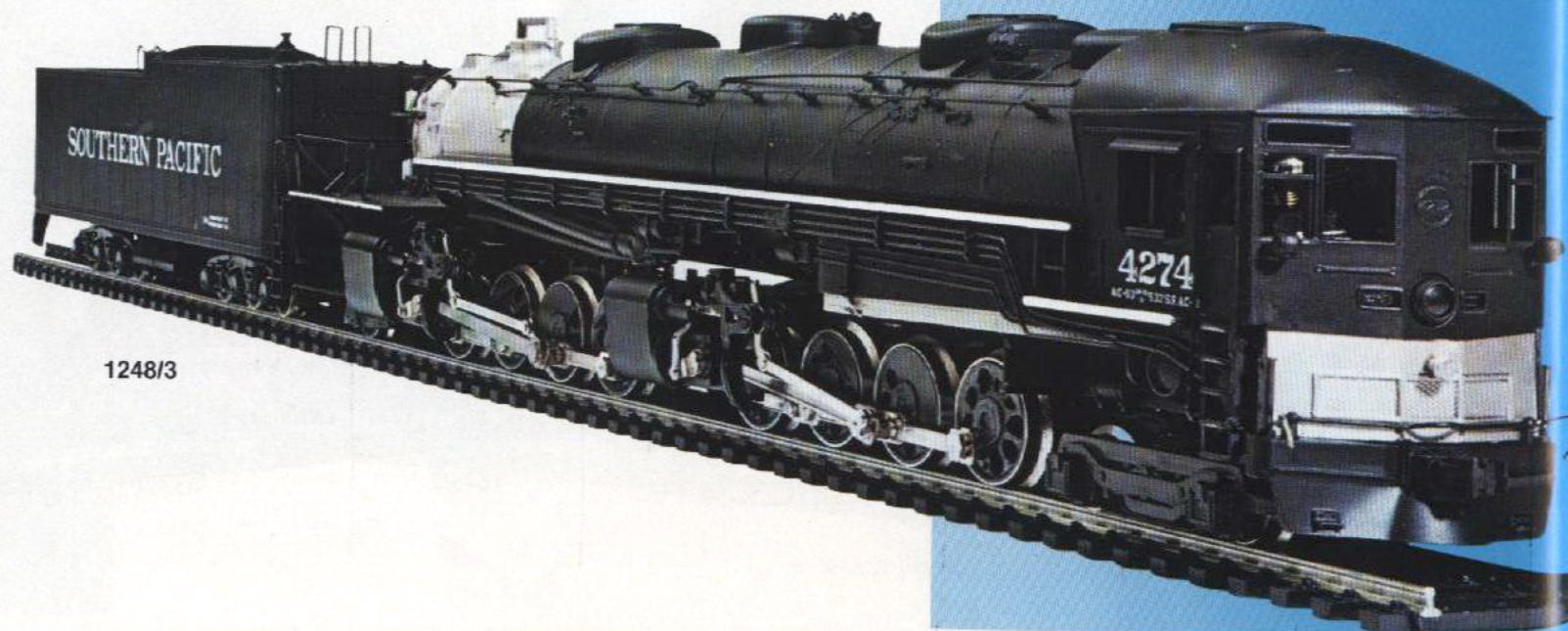
**1238****1248/3**

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

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".

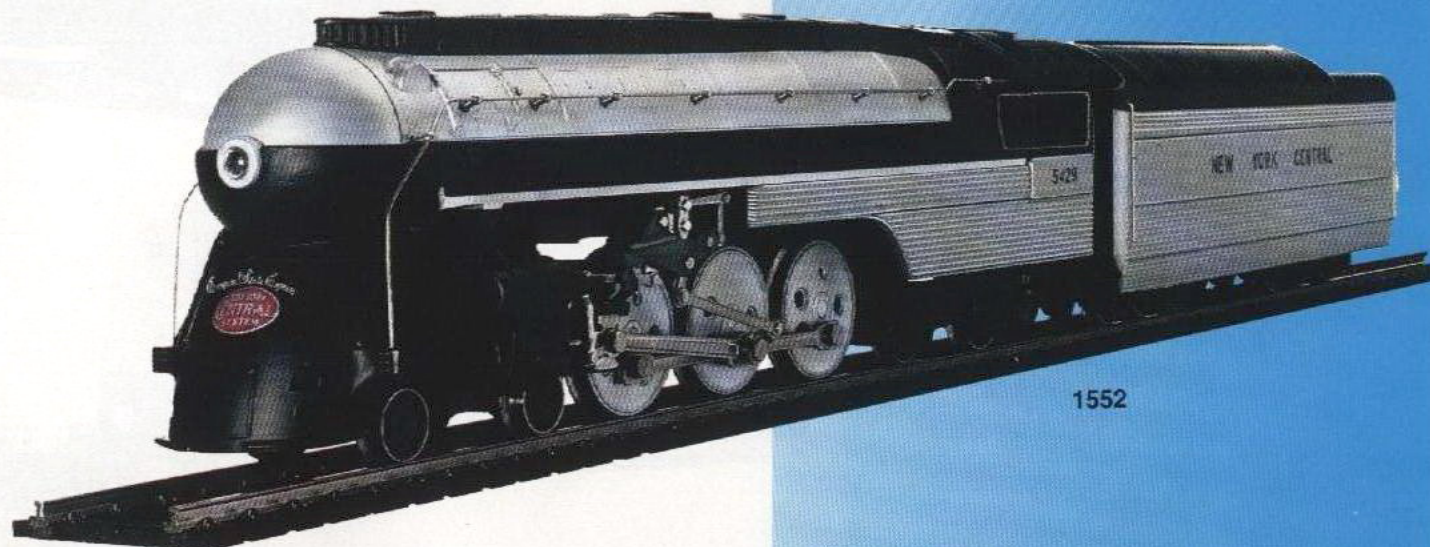
L'"Empire State Express" (Cleveland-New York, Detroit-New York) era uno dei treni tra i più prestigiosi della "N.Y.C.".

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

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

Con queste locomotive e con le carrozze illustrate a pag. 69 HO si può comporre un tipico convoglio della "Rio Grande".

1957

Coppia di locomotive diesel-elettriche, tipo Electro Motive divisione E8 della General Motors, con cabina di guida. Il modello, nello schema di coloritura originale della Compagnia "Rio Grande" 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.



1957

6167

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

6168

Come 6167 ma non motorizzato.



6167 - 6168

1504

Locom...
rosso vi...
della "P...
mente i...
Lungh...

1946

Coppia...
Divisi...
modell...
gnia "S...
faro ed...
second...
Lungh...

6147

Locon...
si alle...
thern"...
Lungh...

6148

Come...

1504

Locomotiva elettrica 4-6-6-4 GG1 nei colori argento e rosso vivo adottato nel 1955 per tre di queste locomotive della "Pennsylvania Rail-Road". Il modello riproduce fedelmente il prototipo 4866 in questa particolare livrea. Lunghezza del modello cm. 30.



1504

1946

Coppia di locomotive diesel-elettriche, tipo Electro Motive Division EB 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 EB tipo B senza cabina di guida, da accoppiarsi alle unità con cabina di guida, nei colori della Compagnia "Southern", modello motorizzato. Lunghezza cm. 24



6147 6148

6148

Come 6147 ma non motorizzato.

CARRI MERCE ITALIANI

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

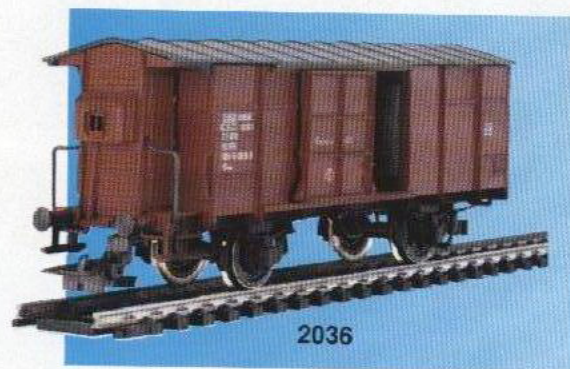
Naturalmente questa diversificazione si è sviluppata nel tempo.

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

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

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.



2109

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



2115

Modello del carro cisterna a due assi tipo MP per il trasporto carburanti, nei colori della Monteshell, immatricolato FS. Lunghezza del modello cm. 10.



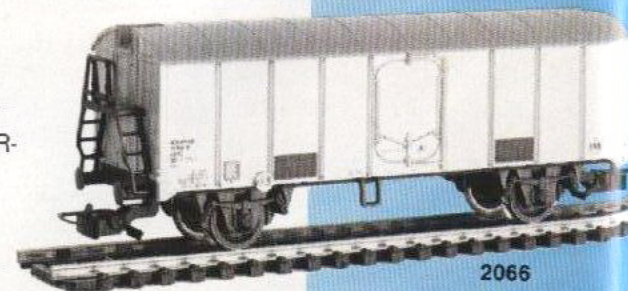
2083

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.



2066

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



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

2114
Modello uguale al 2037, ma nei colori della Compagnia petrolifera Mobil, immatricolata DB.
Lunghezza del modello cm. 10.



2114

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****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****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****2108**

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

**2108**



2441



2442



2443



2445

2441

Carro refrigerante a passo lungo per il trasporto della birra "EKU", immatricolato DB.
Lunghezza cm. 17

2443

Carro refrigerante a passo lungo e porta alta INTERFRIGO, immatricolato FS.
Lunghezza cm 17



2444

2444

Carro refrigerante STEF, immatricolato SNCF.
Lunghezza cm. 13

2442

Carro refrigerante a passo lungo per il trasporto della birra "HACKER PSCHORR", immatricolato DB.
Lunghezza cm. 17

2445

Carro refrigerante a passo lungo e porta alta INTERFRIGO, "Banana Express", immatricolato FS.
Lunghezza cm. 17

CARRI MERCE VARI



2423

2423
Carro simile al 2471 serie Eaos immatricolato SNCF.
Lunghezza del modello cm. 16,7.



2424

2424
Carro simile al 2471 serie Eaos immatricolato NS.
Lunghezza del modello cm. 16,7.

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.

2438
Carro frigorifero a carrelli e moto-compressore 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 son di tipo unificato. Lunghezza del modello cm. 26.



2422

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 rottame. Lunghezza del modello cm. 16,7.



2440

2440
Carro isotermico tipo Ids della compagnia "Visvervoer Poissons" immatricolato SNCB. Lunghezza del modello cm. 13.



2437

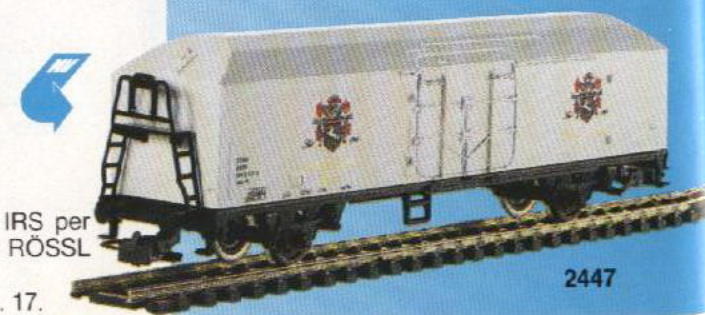


2438

2446
Carro refrigerante a grande capacità serie IRS per trasporto birra "KRONENBOURG" immatricolato SNCF. Lunghezza del modello cm. 17.



2446

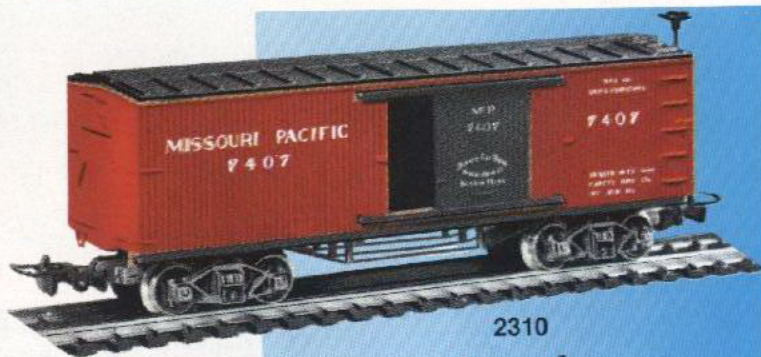


2447

2447
Carro simile al 2446 serie IRS per trasporto birra "WEISS RÖSSLBIER" immatricolato DB. Lunghezza del modello cm. 17.

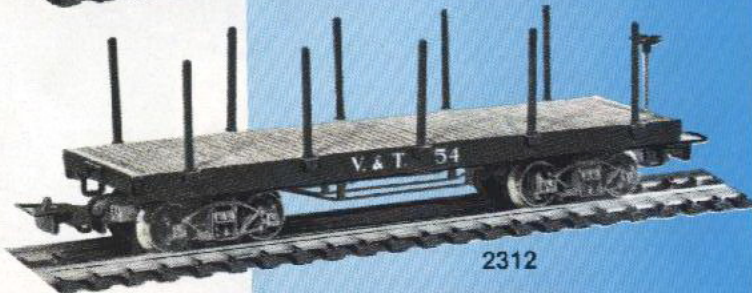
CARRI MERCE AMERICANI

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



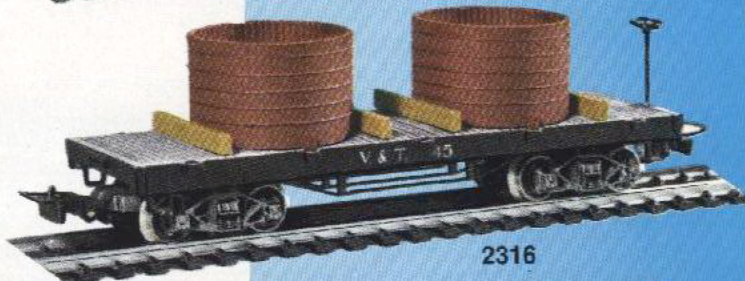
2310

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



2312

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



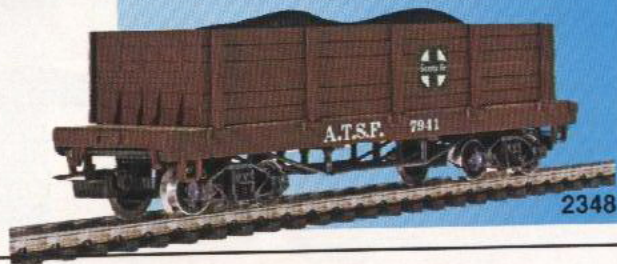
2316

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



2313

2348
Carro aperto a sponde alte tipo Gondola della Compagnia "Atchison Topeka and Santa Fé". Il modello propone un carro "old time" dalla caratteristica struttura in legno. Il pianale e le sponde sono in color bruno e le scritte in bianco e nero. Lunghezza cm. 14.



2348

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



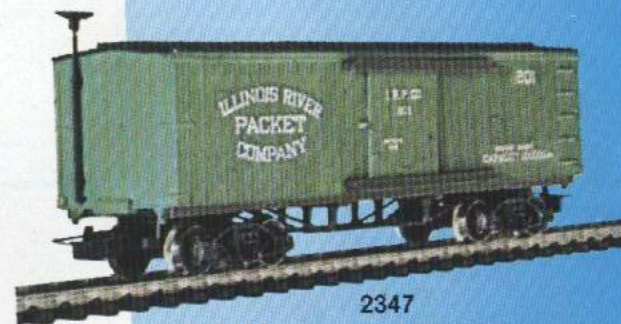
2311

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



2314

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



2347

2349
Carro speciale "Log buggie" per il trasporto di tronchi d'albero. Questi carri sono molto corti e quindi capaci di percorrere linee con curve a raggio molto stretto. Il modello è lungo cm. 11.



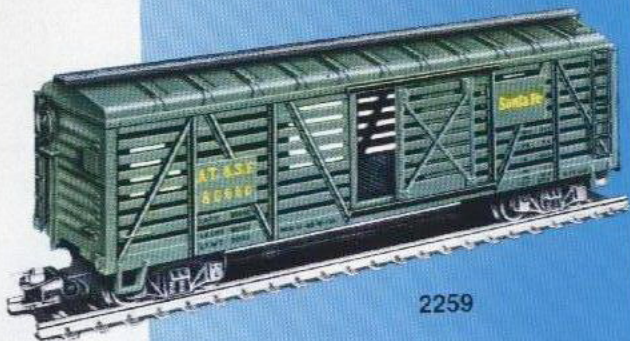
2349

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



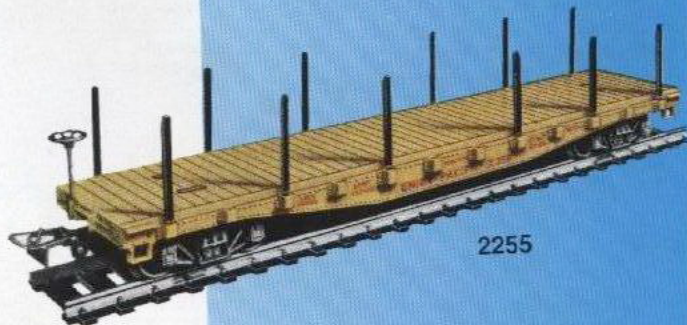
2254

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



2259

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



2255

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

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.

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.

In seguito, negli anni '50-'60 furono costruite delle nuove serie di carrozze derivate dalle precedenti e con carrelli migliorati tipo 24. Questi tipi di carrozze, inizialmente, sfoggiarono una colorazione bruno/beige che poi dal 1966, durante i lavori di manutenzione, fu cambiata in grigio-ardesia e successivamente, dopo il 1983 in rosso fegato e "grigio-nebbia".

Foto dal vero di un carrello tipo 24.



Le due carrozze che presentiamo sono nella colorazione più diffusa negli anni '80 e cioè un 'grigio-ardesia'. Per le caratteristiche dell'aggancio stretto vedi a pag. 64 HO di questo catalogo.

CARROZZE ITALIANE ANNI '60

supermodello

2465

Carrozza di 1a classe delle FS tipo Az 23 650 ora classificata 51 83 19-40 231-1A costruita nel 1961-62 compatibile con il servizio internazionale, di colore "grigio-ardesia".

Modello dotato di agganciamento stretto e di arredamento interno. Lunghezza cm. 27,2.



2465

Foto dal vero del prototipo.
G. Lippolis di 'Mondo Ferroviario'.



2466

Foto dal vero del prototipo.
G. Lippolis di 'Mondo Ferroviario'.

2466

Carrozza di 2a classe delle FS tipo Bz 45.320 ora classificata 51 83 29-80 432-OB costruita negli anni 1961-65, compatibile con il servizio internazionale, di colore grigio-ardesia. Modello dotato di agganciamento stretto e di arredamento interno.

Lunghezza cm. 27,2.

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



2528/1

2529/1

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



2529/1

2584

Carrozza passeggeri, a due assi, serie C 351 delle Ferrovie Nord Milano.

Il modello, finemente dettagliato, è presentato nei colori originali verde, tetto grigio ed iscrizioni gialle. Si fanno notare le balaustrine finemente traforate sulle piattaforme d'estremità, le ruote a razze di disegno originale e gli scarichi per le lampade situati sul tetto. Lunghezza del modello cm. 13,8.



2584

2479

Carrozza di 2a classe tipo "Corbellini" ceduta dalle FS a "La Ferroviaria Italiana" di Arezzo e da questa decorata in color crema con finiture in marrone e immatricolata Bz 34 700. Completa di arredamento interno. Lunghezza cm. 22.



2479



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

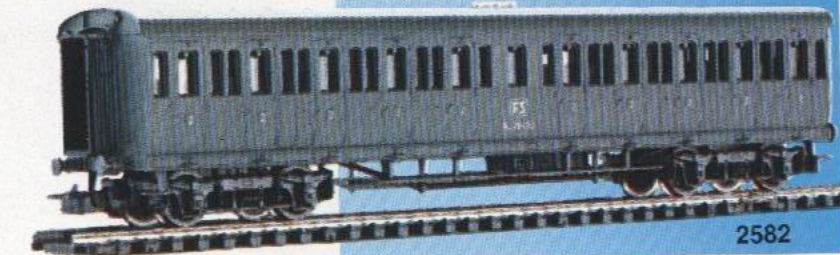
Bagagliaio-Posta, serie DUz tipo 1907 (anno di costruzione) delle FS. Il progetto costruttivo di questi bagagliai-posta fu uno dei primi ad essere realizzato in larga scala. I carrelli sono del tipo AA delle F.S. Lunghezza del modello cm. 22.



2580



2581



2582

2510

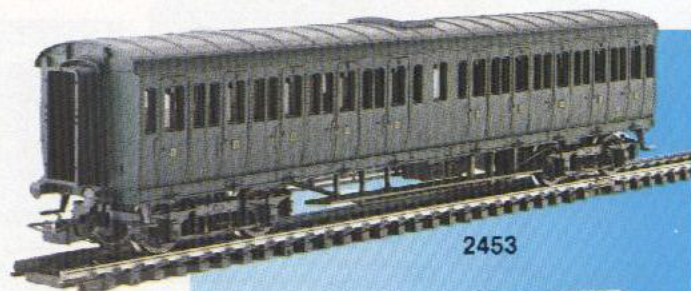
Carrozza di 1^a classe serie Az 52008 FS (anno di costruzione 1937). Questo tipo di carrozza, classico esempio di vettura di lusso negli anni '30, proviene dalla precedente serie ABz (mista di 1^a e di 2^a classe) modificata e riclassificata nel luglio del 1956. Il modello nei colori originali del 1956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

2511

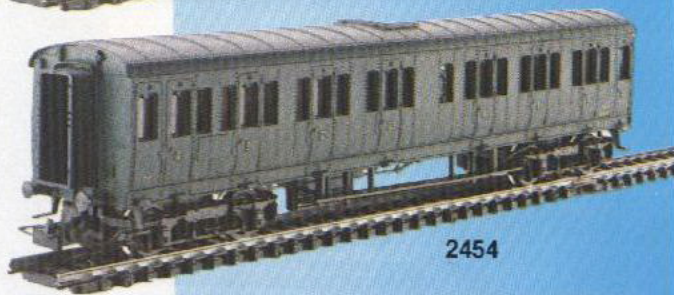
Carrozza di 2^a classe, serie Bz 31052 FS (anno di costruzione 1931). Con l'eliminazione della 3^a classe tutte le vetture appartenenti a quella serie Cz vennero classificate come Bz. Carrelli tipo 31. Il modello, corredato di arredamento interno, è proposto nei colori originali ed è lungo cm. 27.

2512

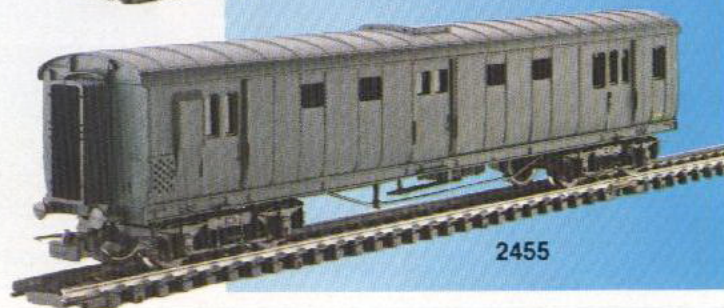
Bagagliaio-Posta, serie DUz 95.000 F.S. Nel 1934 vennero ordinati complessivamente 29 vagoni di questo tipo da porre in servizio nei treni rapidi e direttissimi sulle principali linee della rete. Il modello, nei colori originali, ha una lunghezza di cm. 27.



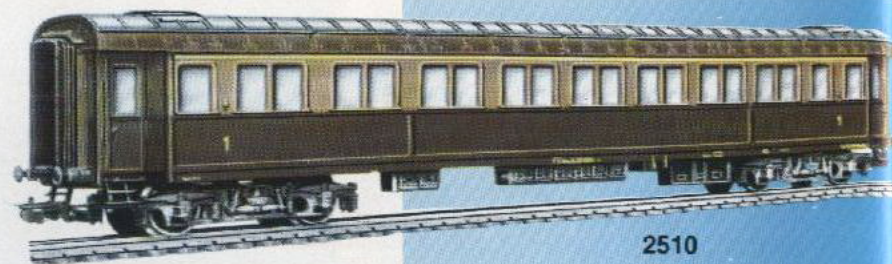
2453



2454



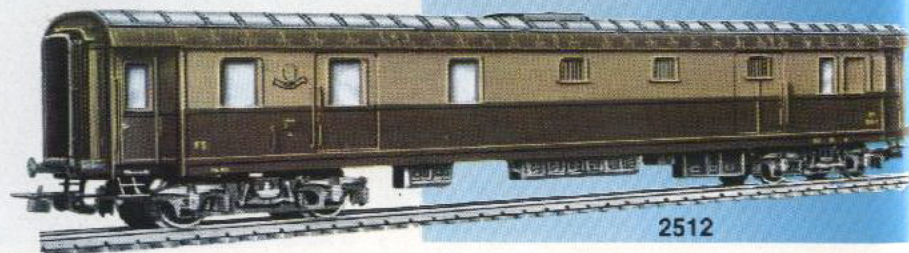
2455



2510



2511



2512

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 ABz 58402 FS della stessa epoca della precedente.

2455

Bagagliaio postale serie DUz 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.



2520

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.

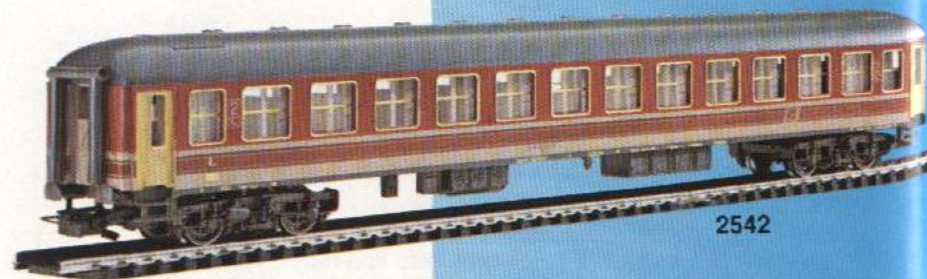


2541

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.



2542



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

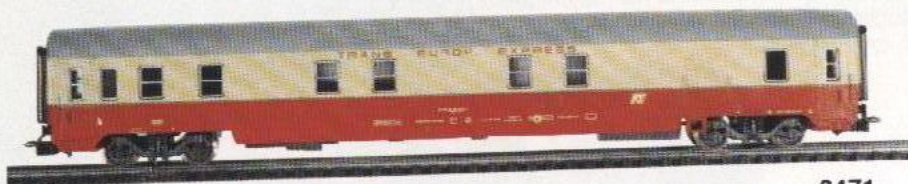
2935

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.



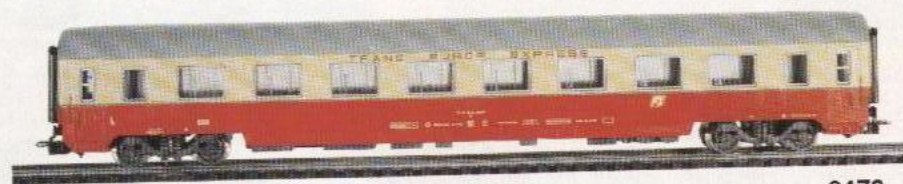
2935

CARROZZE TEE



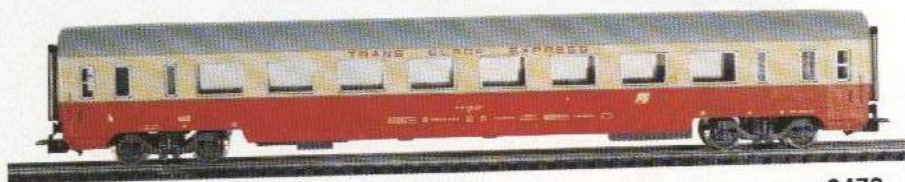
2471
Furgone/Bagagliaio serie D FS per TEE.
Lunghezza cm. 29,5

2471



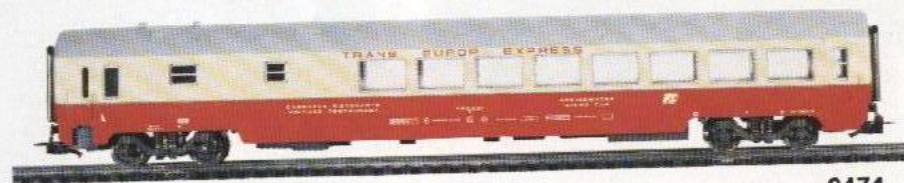
2472
Carrozza di 1ª classe serie A FS per TEE.
Lunghezza cm. 29,5

2472



2473
Carrozza Salone di 1ª classe serie A FS per
TEE. Lunghezza cm. 29,5

2473



2474
Carrozza Ristorante serie R FS per TEE.
Lunghezza cm. 29,5

2474

Queste carrozze TEE FS sono dotate di nuovi numeri di servizio e nuovo pittogramma FS e si aggiungono alla serie precedente illustrata sul catalogo 1988.



1484

2471

2472

2473

2474

2472

2473

Esempio di una composizione di treno TEE o IC, formato con carrozze di questi tipi.

CARROZZE GRAN CONFORT

supermodelio

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

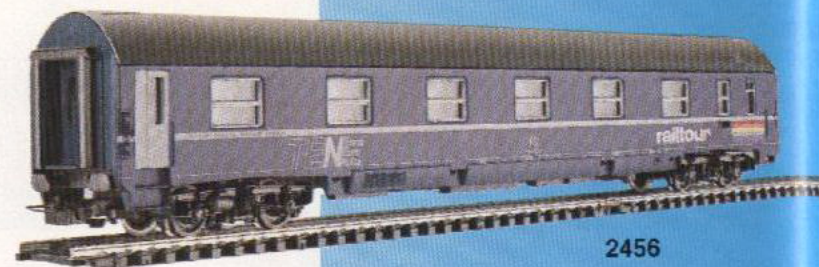


2559

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

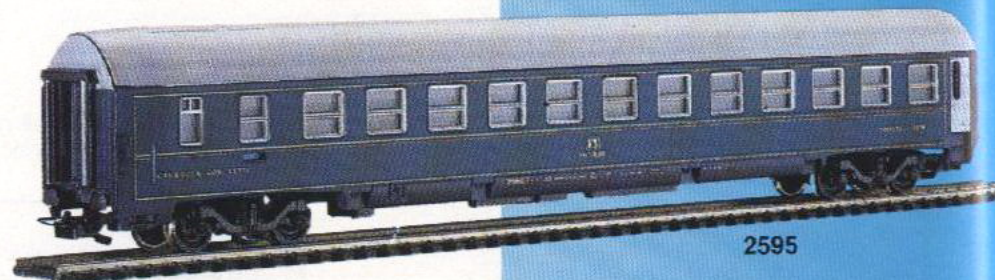
Carrozza con letti «TEN» - «Trans Euro Notte» delle FS.
Lunghezza cm. 30.



2573

2595

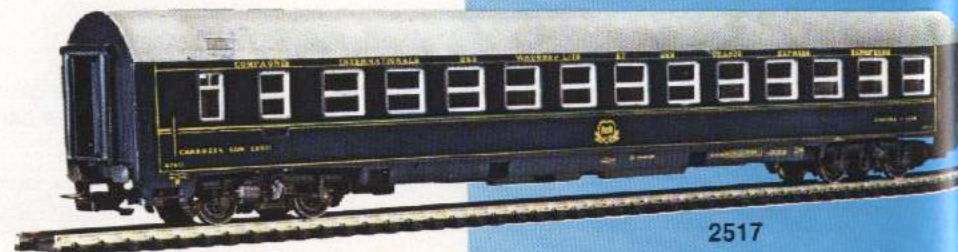
Carrozza con letti tipo Mu WLABm delle FS.
Lunghezza del modello cm. 30



2595

2517

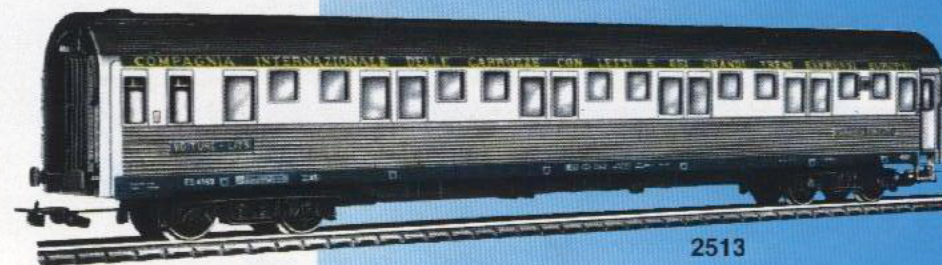
Carrozza con letti serie M, riprodotta dal più recente tipo della C.I.W.L.
Lunghezza cm. 30.



2517

2513

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



2513

2949

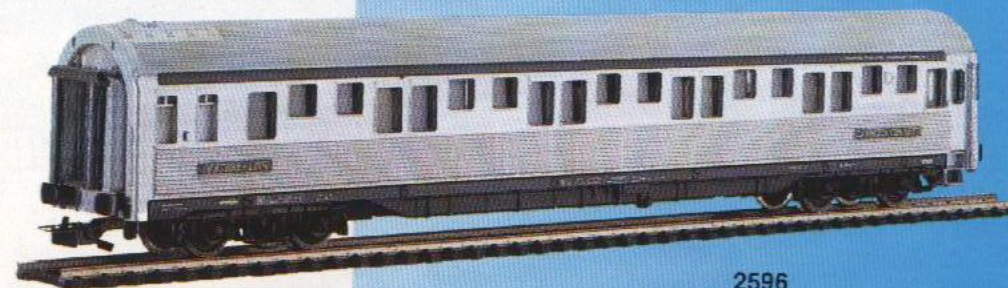
Carrozza con letti P 7187 75 40701-5/ex CIWL 4576) immatricolata
SNCF.
Lunghezza del modello cm. 27,8.



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

CARROZZE CIWL ANNI 30



2490

2490

Coppia di carrozze Pullman di 1ª classe, una con cucina e una senza, provenienti dalla riverniciatura in blu e avorio effettuata negli anni '32/33 delle carrozze "Flèche d'Or", illustrate a pag. 10, per essere usate principalmente sul treno "Sud Express". La confezione comprende le carrozze WP 4020 CIWL e WPC 4010 CIWL. Lunghezza cm. 27 + 27

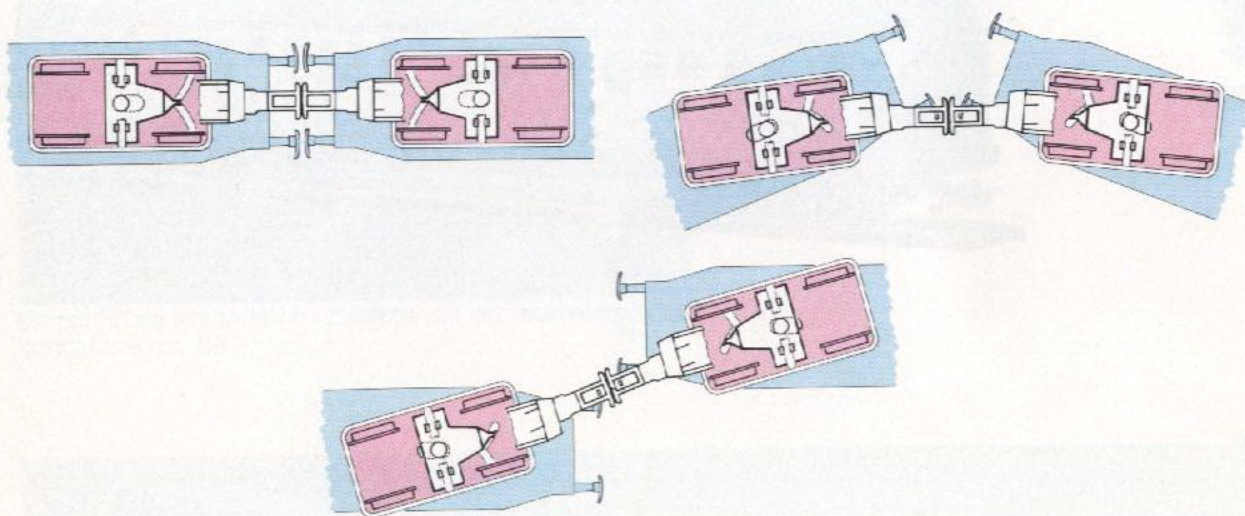
2485

Modello della carrozza Pullman di 1ª classe WPC 4010 CIWL con cucina. Lunghezza cm. 27



2485

Nuova serie di carrozze CIWL con agganciamento stretto



Carrozze con agganciamento estensibile e attacco ganci secondo normative NEM.

Tutta questa nuova serie di carrozze sono naturalmente agganciabili a qualsiasi rotabile dotato di ganci Rivarossi. Qualsiasi gancio di altro tipo costruito secondo le normative NEM può essere sostituito all'originale RR. Gli schemi illustrati a fianco mostrano il funzionamento dei ganci estensibili.

I vantaggi di questa innovazione si spiegano da sé.

Per tutto il resto la finitura di queste carrozze è altrettanto perfetta di quelle normali.

2482
 Pullman WP 4025 CIWL "Flèche d'Or",
 senza cucina.
 Lunghezza cm. 27



2482

2484
 Pullman WP 4029 CIWL senza cucina,
 ridecorato nel 1934 in blu e avorio.
 Lunghezza cm. 27



2484

2491
 Carrozza ristorante WR 3343 CIWL nella
 versione originale anni '20.
 Lunghezza cm. 27



2491



2489

2489
Coppia di carrozze Pullman di 1^a classe nella livrea originale della "Flèche d'Or". La confezione comprende la carrozza WP 4024 CIWL e la carrozza WPC 4008 CIWL con cucina.
Lunghezza cm. 27 + 27

M4926
Confezione comprendente le parti occorrenti, compresi assi con ruote, per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C., una qualsiasi delle carrozze: Pullman, Ristorante o Bar, di questa nuova serie.

2483
Modello della carrozza Pullman di 1^a classe WPC 4008 CIWL "Flèche d'Or" con cucina.
Lunghezza cm. 27



2483

M4925
Confezione comprendente le parti occorrenti, compresi assi con ruote, per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C., una qualsiasi delle carrozze: Letti, Furgone o Servizi Crociera, di questa nuova serie.



1471

2495

2489

2480



1166

2493

2481

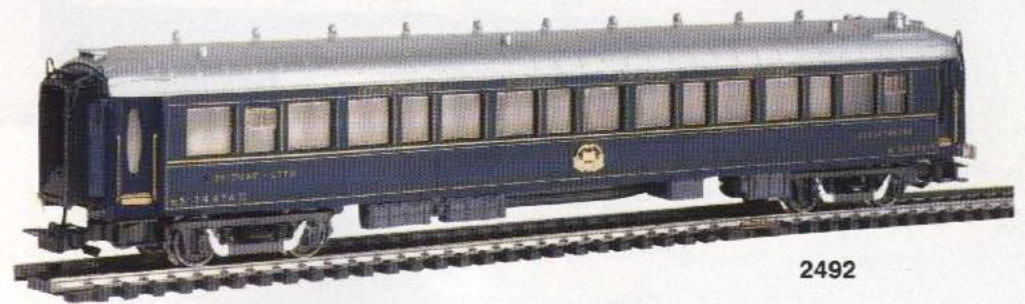
2481

2481



2488

2488
Modello della carrozza ex Pullman CIWL trasformata in carrozza per "Servizi Crociera" 4013 CIWL.
Lunghezza cm. 27



2492

2492
Modello della carrozza con letti Lx 3487 A (ex CIWL) della compagnia INTRAFLUG per il "Nostalgie Orient Express" con scritte in tedesco.
Lunghezza cm. 27

In calce alla pagina sono illustrati due esempi di composizioni che includono le carrozze CIWL illustrate su queste pagine.

Un esempio si riferisce all'uso fatto attualmente da una grande compagnia 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 M4925 e M4926.

2480
Modello della carrozza ex CIWL "Bar" allo stato attuale.
Lunghezza del modello cm. 27.



2480



2482

2481

2483

2481

2495



2484

2484

2484

2491

2481

2493



2494

2494

Furgone F 1271 CIWL per i "Grandi Espressi Europei" nei colori originali blu e avorio.
Lunghezza cm. 24



2495

2495

Furgone F 1283 M ex CIWL ora "IN-TRAFLUG" in marrone e crema con tetto argento.
Lunghezza cm 24

2493

Furgone F 1265 CIWL nel colore originale blu con tetto grigio.
Lunghezza cm 24



2493

2481

Carrozza con letti di lusso Lx 3515 A CIWL, blu con tetto bianco.
Lunghezza cm. 27



2481

CARROZZE AMERICANE ANNI 20

6568
Carrozza "Baggage Express" anni '20 nei caratteristici colori della "Rio Grande".
Lunghezza del modello cm. 26,2.

6573
Carrozza passeggeri "Pullman" nei caratteristici colori del treno della "Rio Grande". Il modello equipaggiato con carrelli a tre assi, è completo di arredamento interno.
Lunghezza del modello cm. 29.

6570
Carrozza mista bagagliaio-passeggeri "Combine" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza modello cm. 29.

6572
Carrozza ristorante "Diner" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza del modello cm. 29.



Con queste carrozze e locomotive illustrate a pag. 44 si può comporre un tipico convoglio della "Rio Grande".



6571
Carrozza passeggeri "Coach" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza del modello cm. 26,2.

6569
Carrozza bagagliaio-postale "Baggage Po" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza del modello cm. 26,2.

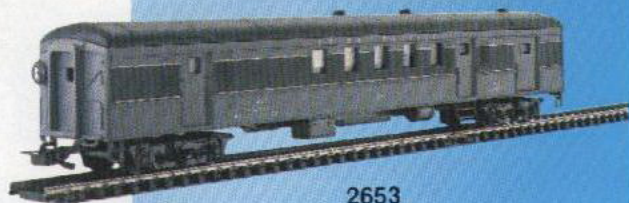
6574
Carrozza letti "Duplex sleeper" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza del modello cm. 29.

6575
Carrozza di coda "Observation" nella stessa livrea del 6568.
Lunghezza del modello cm. 29.

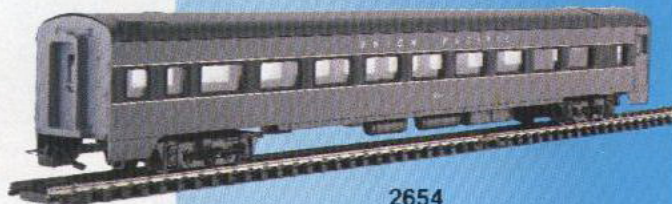
CARROZZE AMERICANE ANNI 30



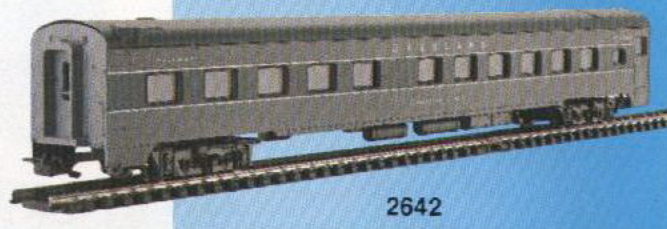
2641



2653



2654



2642

2689

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

2655

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

2814

Carrozza ristorante "Diner" 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.

2653

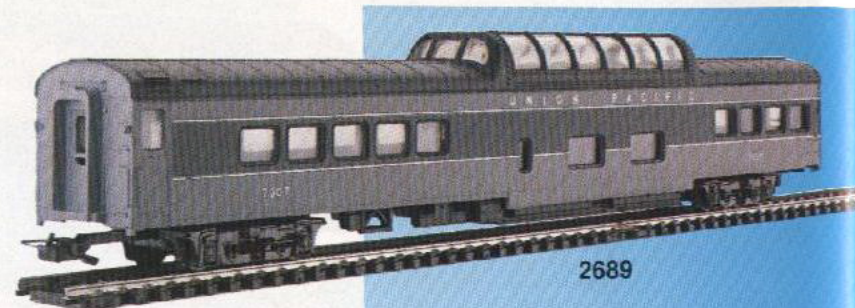
Vagone postale "RPO" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 26.

2654

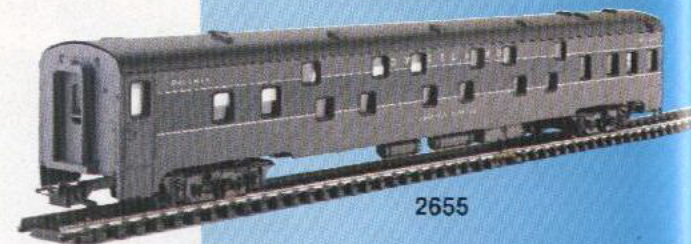
Carrozza passeggeri "Chair Coach" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.

2642

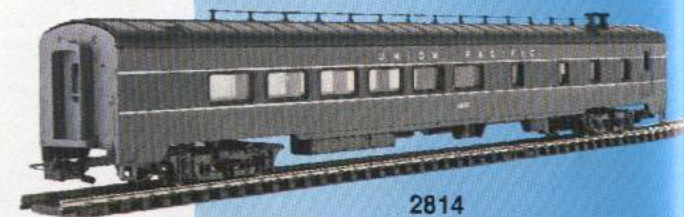
Carrozza letti "Roomette" nella stessa livrea del 2641. Lunghezza cm. 31.



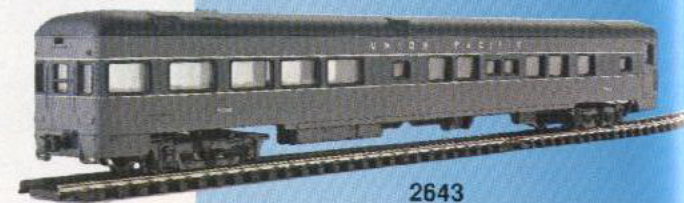
2689



2655



2814



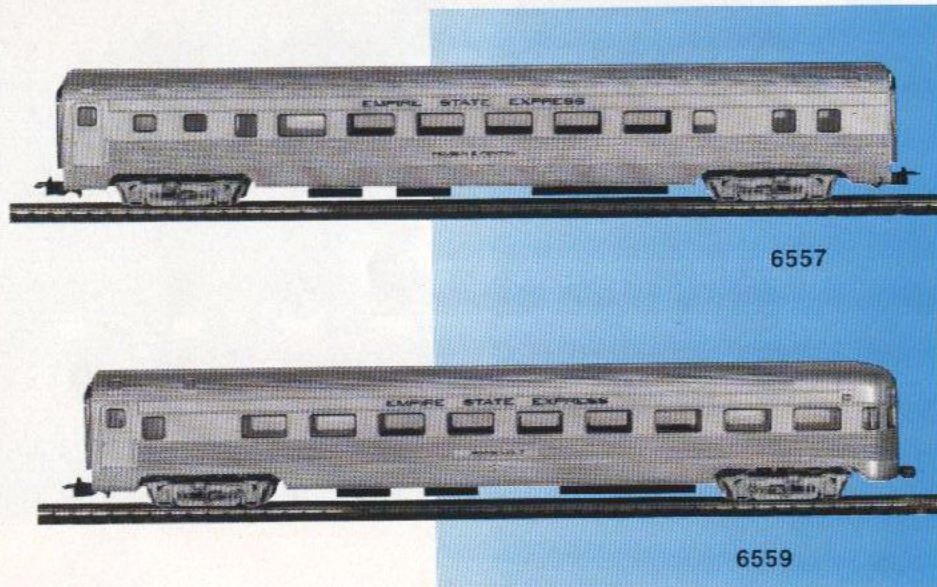
2643

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.

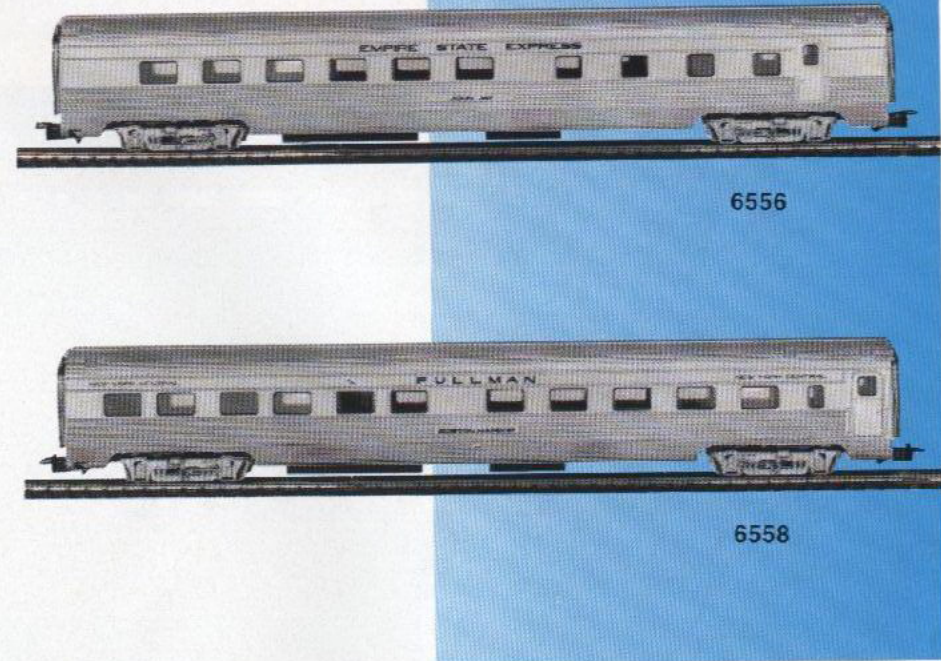
6557

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".
Lunghezza del modello cm. 30,5.

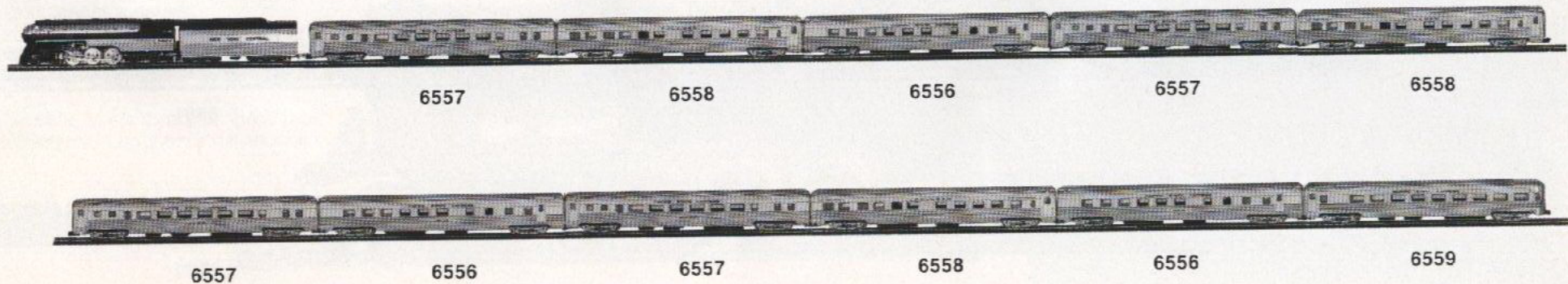


6559

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

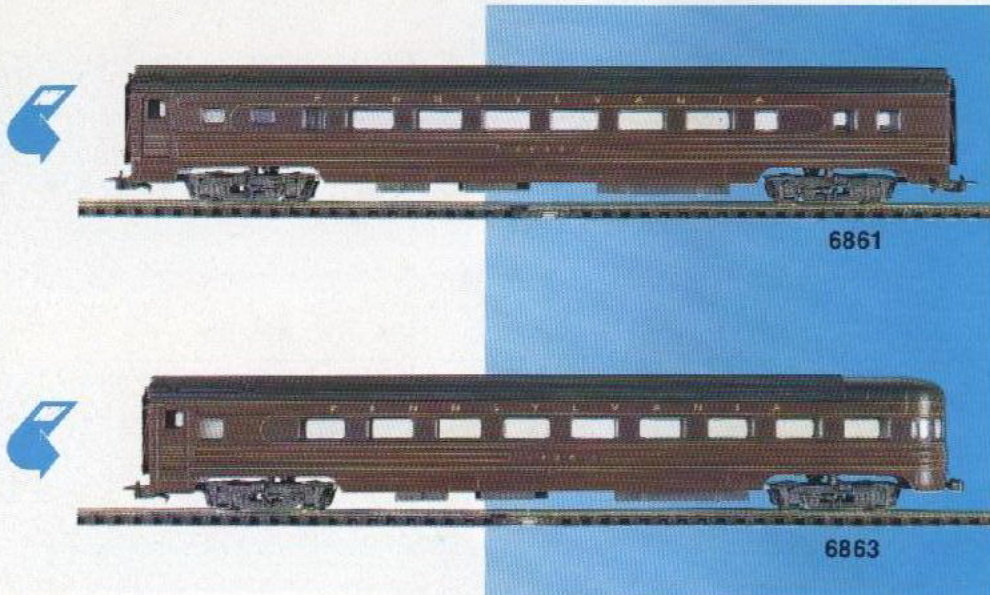
6558

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



In calce alla pagina è illustrato un esempio della composizione di un convoglio "P.R.R.", trainato da una GG1.

6861
Carrozza "Coach" nella stessa livrea della 6860.
Lunghezza del modello cm. 30,5.

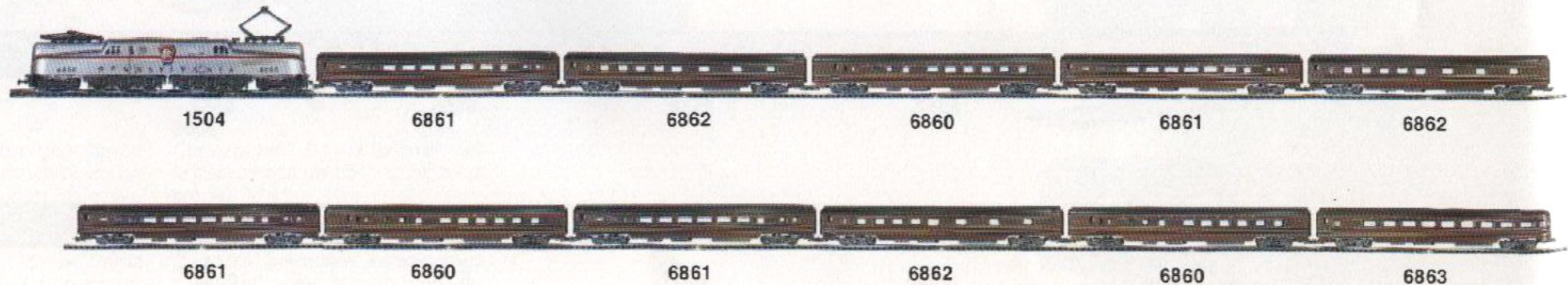


6860
Carrozza "Grill" in acciaio inossidabile "corrugated" realizzata dalla Budd Manufacturing Co. per la "Pennsylvania Railroad".
Lunghezza del modello cm. 30,5.



6863
Carrozza belvedere aerodinamica "Observation". nella stessa livrea della 6860.
Lunghezza del modello cm. 30,5.

6862
Carrozza-letti "Romette" nella stessa livrea della 6860.
Lunghezza del modello cm. 30,5.



trenHobby

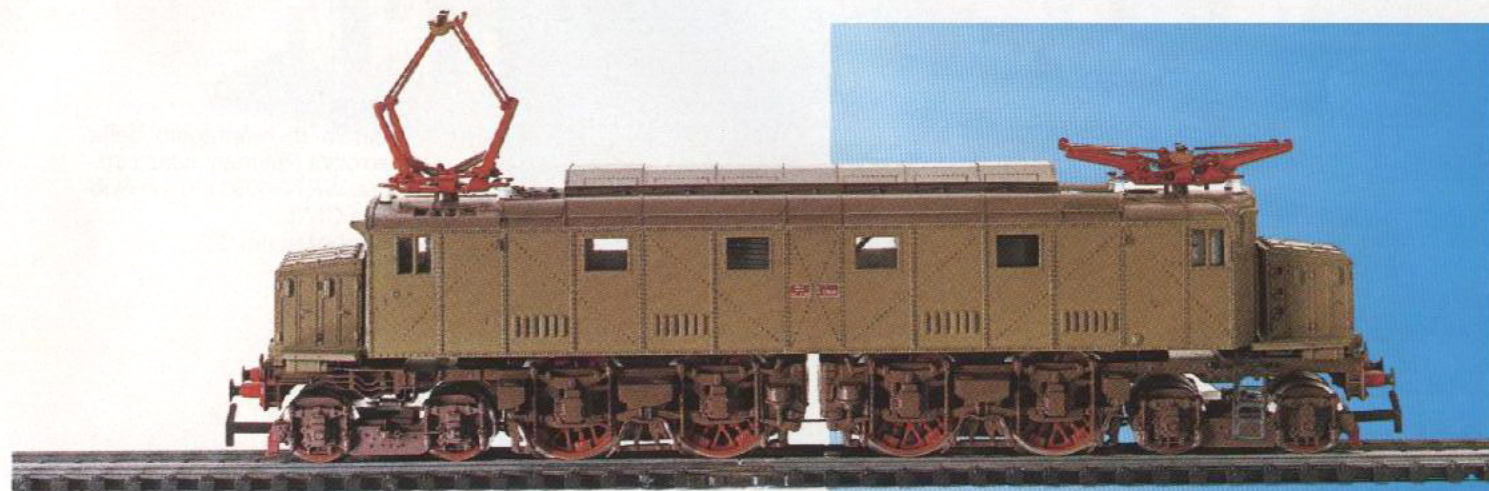
Tra un modello acquistato già pronto per l'impiego ed un modello costruito con le proprie mani, c'è la stessa differenza che corre tra l'alpinismo e la scalata in funivia! Il vero modellista un tempo fabbricava tutto da sé, con i propri arnesi. Con la santa pazienza. Non per risparmiare: per la soddisfazione 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 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.



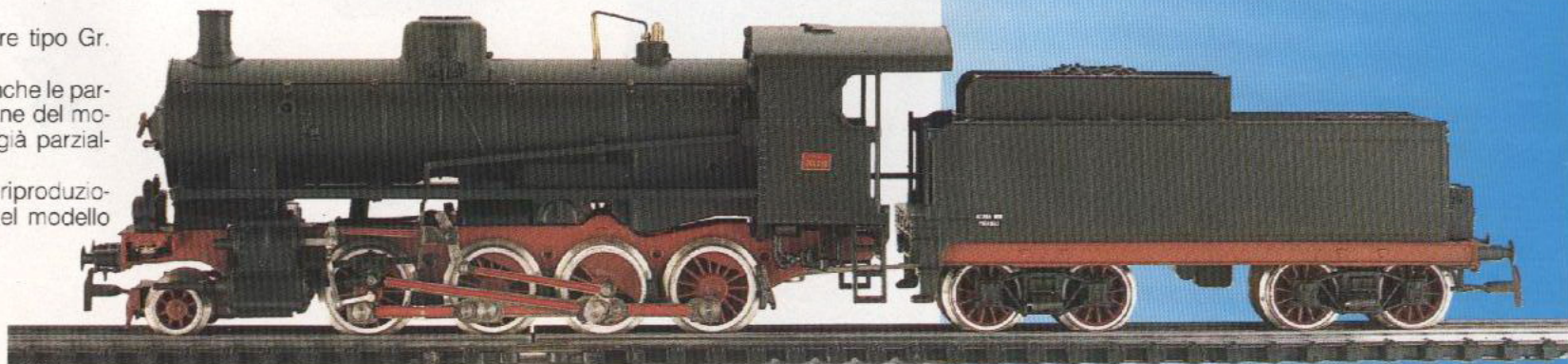
M1460

M 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 2021

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

**M2021****M 2001**

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

**M2001****M 2004**

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

**M2004****M 2036**

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

**M2036****M 2027**

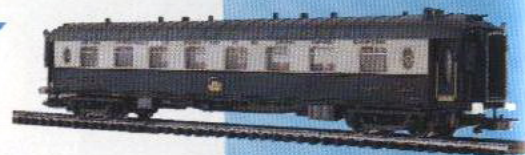
Carro pianale con 6 serbatoi e garritta, serie M 921200 (costruzione 1941) delle Ferrovie dello Stato. Questi carri, ne furono costruiti 34, erano adibiti al trasporto di acqua potabile. Lunghezza cm. 11,3.

**M2027**

Le carrozze CIWL in scatola di montaggio M2498 e M2499 sono dotate di agganciamento stretto.

M2498

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

**M 2498****M2499**

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

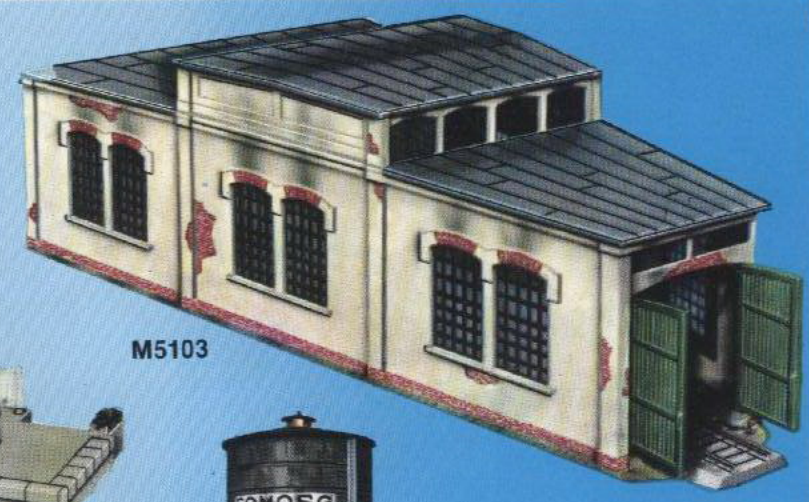
**M 2499**

5502
 scatola di montaggio della
 stazione di Dubino. cm. 25 x
 15 x 6,8.



M5502

5103
 scatola di montaggio di un ti-
 po elemento di rimessa del-
 FS.



M5103

5501
 scatola di montaggio di un ti-
 po serbatoio d'acqua delle
 FS. Altezza cm. 16,2.



M5501

5503
 scatola di montaggio della
 stazione di S. Nazario cm.
 11,4 x 15 x 11,4.



M5503



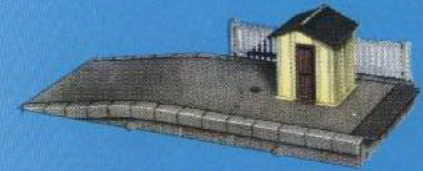
M5507

5507
 scatola di montaggio di un
 tipo blocco. cm 11,7 x 3
 x 10.

5505
 scatola di montaggio di un
 tipo elemento terminale per ban-
 china.

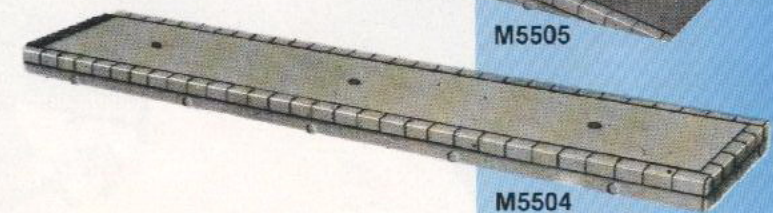


M5505



M5506

5504
 scatola di montaggio di un
 tipo elemento di prolunga per
 banchina.



M5504

5506
 scatola di montaggio per una
 coppia di banchine terminali.

scatole di montaggio di
 fabbricati e Accessori in
 scala HO

M 5511

Scatola di montaggio della stazione di Pergine. cm. 50 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.

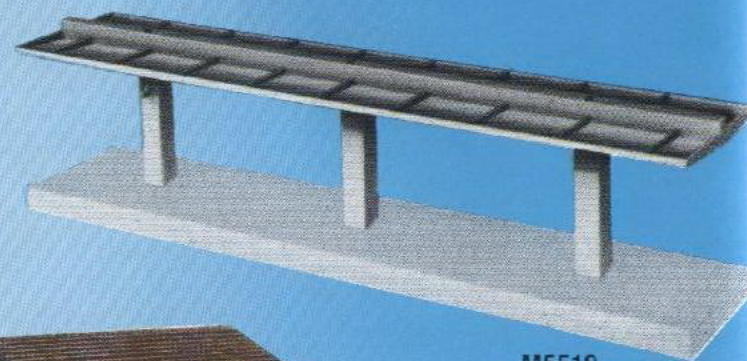
M 5509

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

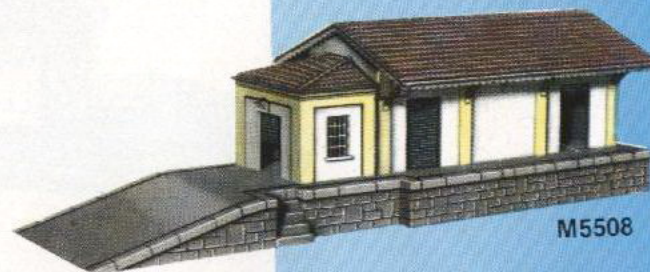
Alcuni esempi di composizioni con fabbricati e banchine.



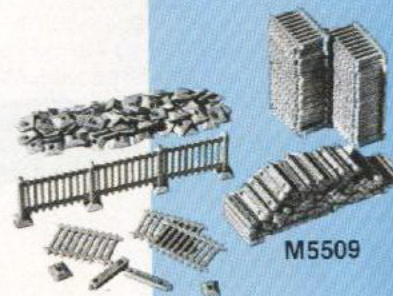
M5511



M5519



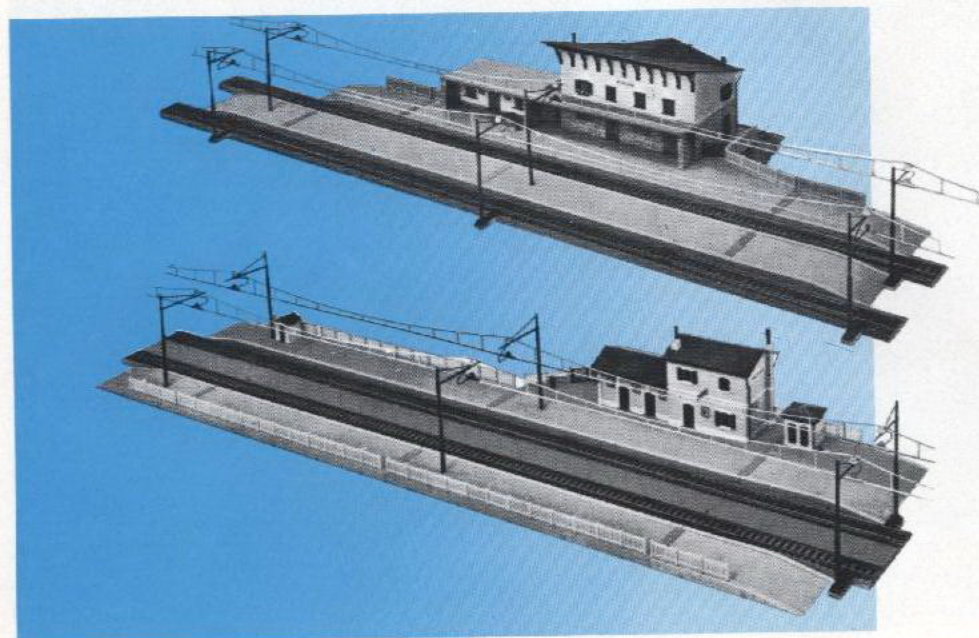
M5508



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

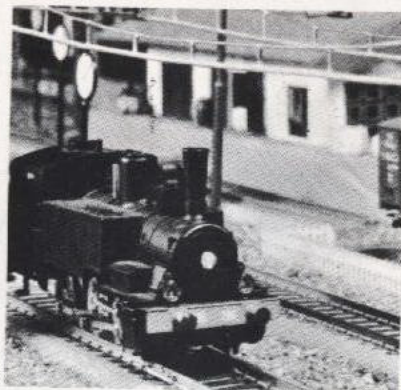
5512	3114	5106

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.

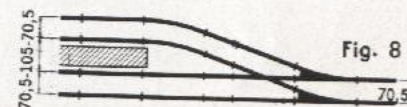
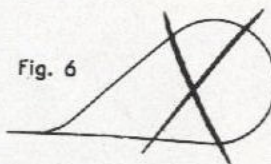
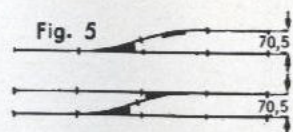
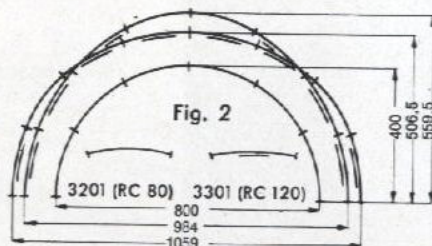
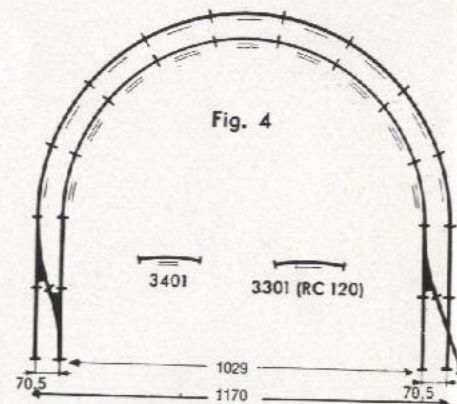
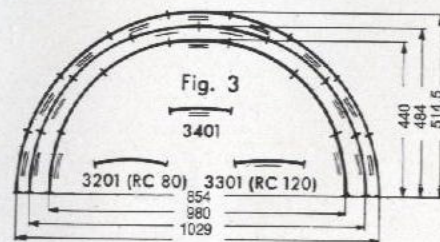
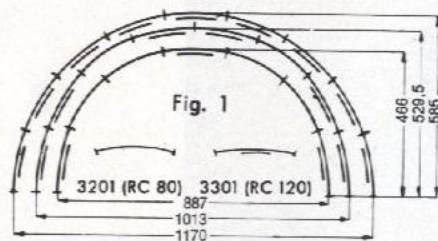
9 - Per collegare due tratti paralleli mediante uno scambio bisognerà innestare al tratto curvo dello scambio un elemento 3301 (fig. 5).

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:

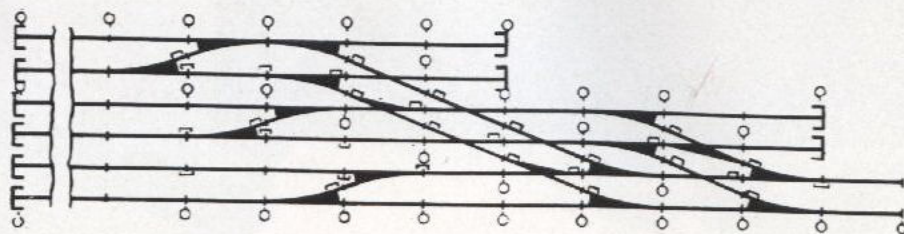
1 - 12 elementi di binario 3201 formano un cerchio di 800 mm. di diametro.

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.

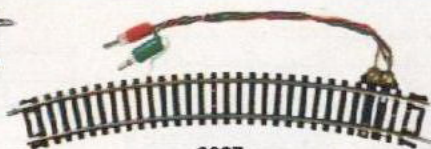


3101
3102 3103

3101
Elemento di binario dritto lungo cm. 20.

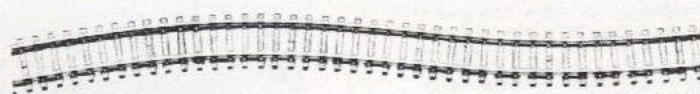
3102
Elemento di binario dritto lungo cm. 10.

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

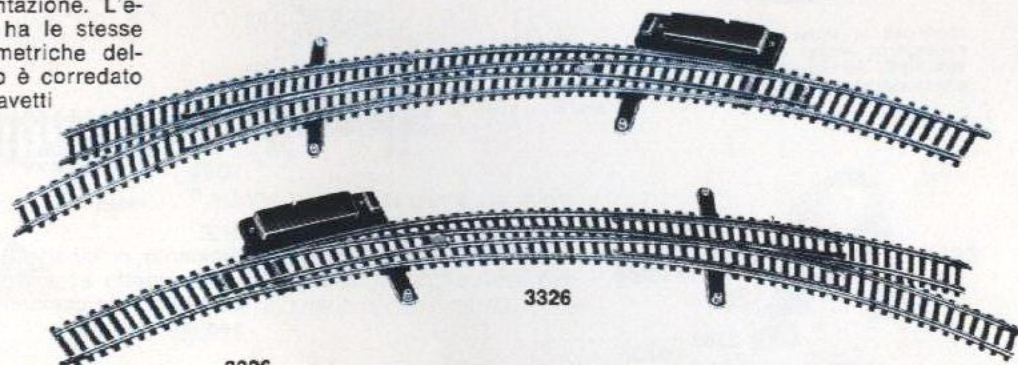
3207
Elemento di binario curvo, con morsetti, per il collegamento dei cavetti d'alimentazione. L'elemento di binario ha le stesse caratteristiche geometriche dell'art. 3201. L'articolo è corredato da una coppia di cavetti



3127

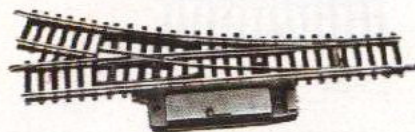
3127
Binario flessibile. Lunghezza cm. 91.

7912
Congiunzione (50 pezzi). (Non illustrata)



3326

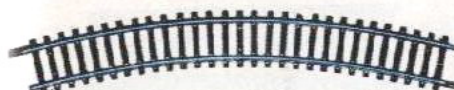
3326
Confezione comprendente una coppia di scambi in curva (destra e sinistro) a comando elettromagnetico. Consente di realizzare con l'aggiunta di normali sezioni di binari RIVAROSSI, oltre a molteplici altre combinazioni, un raccordo in curva tra due linee concentriche aventi l'interbinario standard di mm. 70,5. La comunicazione completa sottende un angolo di 120°. Il tratto di binario esterno ha un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3301 mentre quello concentrico interno un raggio di curvatura comune alle sezioni di binario 3401.



3318 3317

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

3317
Scambio come il 3318 ma destro.



3201 3401
3301 3406 3302

3201
Elemento di binario curvo; 12 elementi formano un cerchio di 30 cm. di diametro.

3401
Elemento di binario curvo; 18 sezioni formano un cerchio di 103 cm. di diametro.

3301
Elemento di binario curvo a largo raggio; 18 elementi formano un cerchio di 117,1 cm. di diametro.

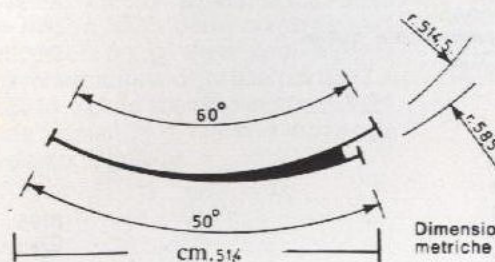
3406
Elemento di binario curvo pari a mezza lunghezza di un 3401.

3302
Elemento di binario curvo a largo raggio pari a mezza lunghezza di un 3301.



3324 3323

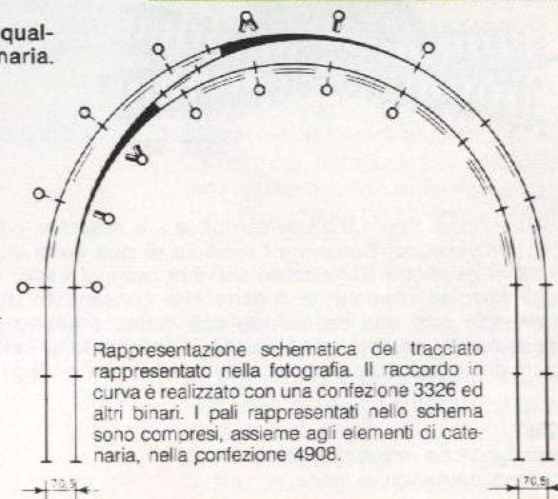
3324
Scambio sinistro con azionamento elettromagnetico (alimentazione a 15 V c.a.) a doppia bobina comandabile a distanza tramite scatola di comando 4201. Caratteristiche geometriche uguali al



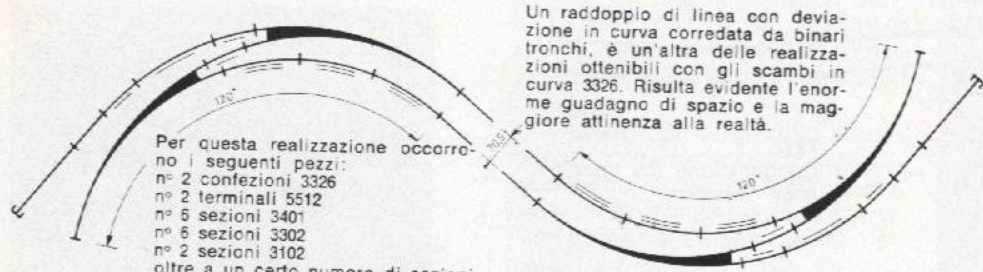
Dimensioni e caratteristiche geometriche degli scambi 3326.

3318. Completo di cavetto di collegamento.

3323
Scambio come il 3324 ma destro.



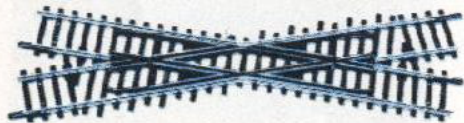
Rappresentazione schematica del tracciato rappresentato nella fotografia. Il raccordo in curva è realizzato con una confezione 3326 ed altri binari. I pali rappresentati nello schema sono compresi, assieme agli elementi di catenaria, nella confezione 4908.



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

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.

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.

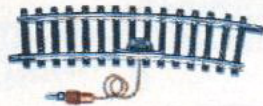
3312
 Incrocio come 3311 ma con tratto deviato sinistro.



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.



3303

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

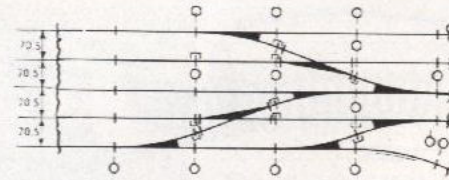


3126

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

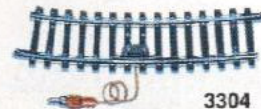
4403
 Cavetto di collegamento come quello impiegato per l'art. 3126.

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



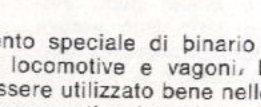
3105

3105
 Elemento di binario diritto di 10 cm. con contatto azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



3304

3304
 Elemento di binario curvo 3302 con contatto sulla rotaia interna, azionato dal passaggio del treno, per comando automatico di segnali e scambi.



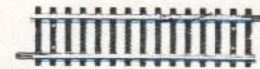
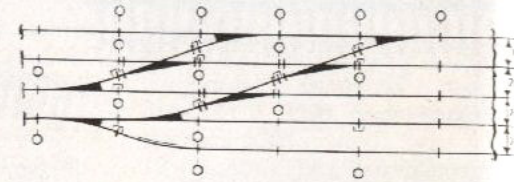
3114
 Elemento speciale di binario diritto lungo 20 cm. che serve a porre facilmente sui binari locomotive e vagoni. Data la sua particolare costruzione questo accessorio può essere utilizzato bene nelle stazioni in quanto rappresenta uno di quei caratteristici attraversamenti esistenti tra le banchine. 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.



3106

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

3113
 Speciale elemento di binario lungo 12 mm.



3114



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**
Massicciata per incrocio destro.

3905
Massicciata per incrocio sinistro.

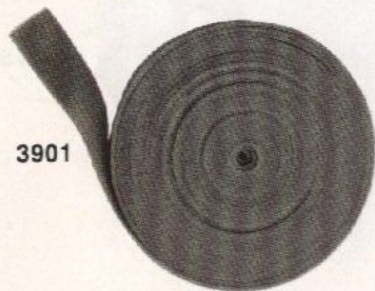
3900
Massicciata per scambio con incrocio 3322 e 3321.



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

3907
Massicciata per scambio sinistro 3324 e 3318.

3909
Coppia massicciata per scambi in curva 3326.



3901
Massicciata 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.



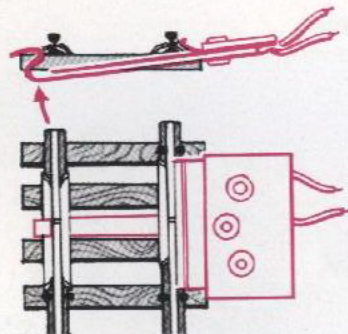
5517
Altro tipo di terminale.



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.



4601

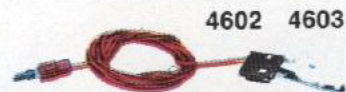


4508

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 riproducenti prototipi di vetture della CIWL. L'istruzione allegata alla confezione fornisce in modo esauriente le indicazioni occorrenti al corretto montaggio dei vari pezzi. (Non illustrato).

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

M4925
Confezione comprendente le parti occorrenti, compresi assi con ruote, per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C., una qualsiasi delle carrozze: Letti, Furgone o Servizi Crociera, di questa nuova serie.

M4926
Confezione comprendente le parti occorrenti, compresi assi con ruote, per illuminare con il sistema a luminosità costante D.I.C., una qualsiasi delle carrozze: Pullman, Ristorante o Bar, di questa nuova serie.

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



3811
Elemento curvo Ø 117,1 cm.

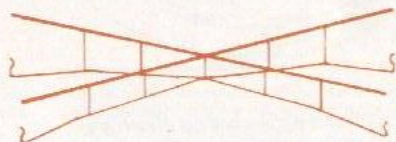
3819
Elemento curvo Ø 103 cm.

3810
Elemento curvo Ø 80 cm. circa.

3826
Elemento curvo mezza lunghezza del 3819.

3812
Elemento curvo mezza lunghezza del 3811.

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.



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.

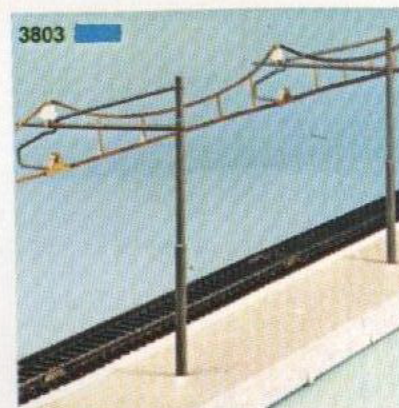
3809
Elemento diritto lungo 18,8 cm.

3807
Elemento diritto lungo 10 cm.

3808
Elemento diritto lungo 9,4 cm.

3833
Elemento diritto lungo 1,2 cm.

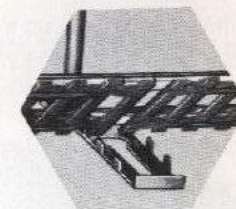
3838
Elemento diritto per sottopassaggi lungo cm. 20.



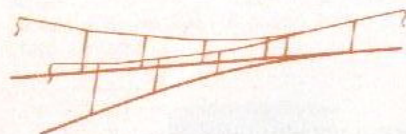
3803
Palo speciale per linea aerea da impiegare su basamenti delle stazioni e del passaggio a livello 5101.



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.



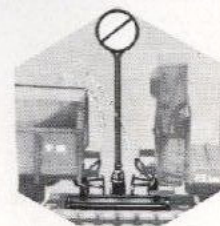
3801
Palo italiano per sostegno della catenaria.

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

1 Posizione normale dei ganci con controgancio abbassato.

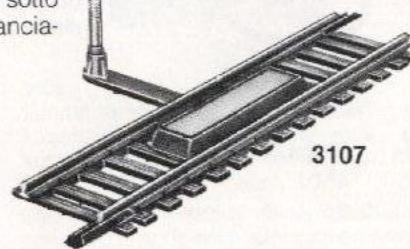


2 Posizione del controgancio sotto l'azione magnetica dello sganciatore.



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

3816
Isolatore per congiunzione della catenaria.



3804

3804
Prolunga per pali.

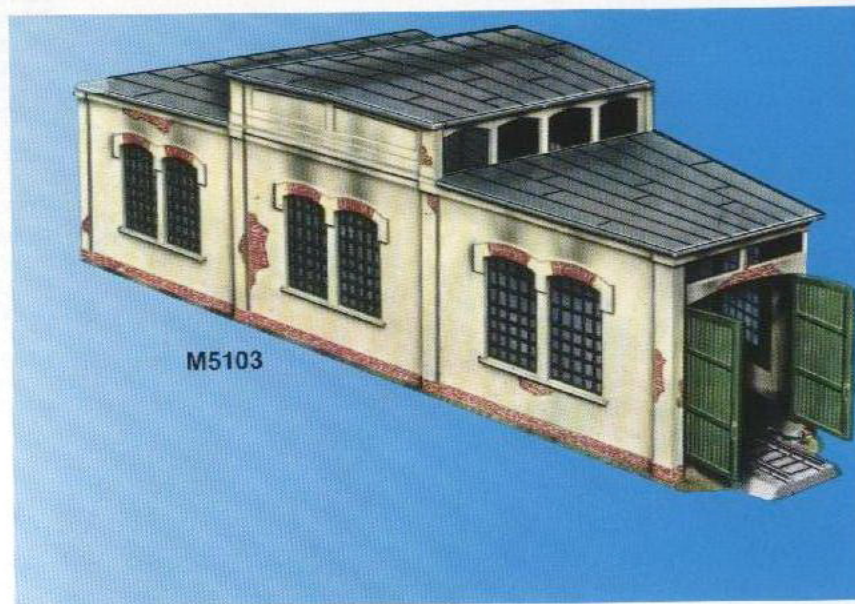


3815

3815
Tubetto di congiunzione per catenaria.

Una vasta gamma di pali, catenaria ed accessori dedicati ai modellisti più esigenti è illustrata sul catalogo "RIVAROSSI" "IL TRENO".

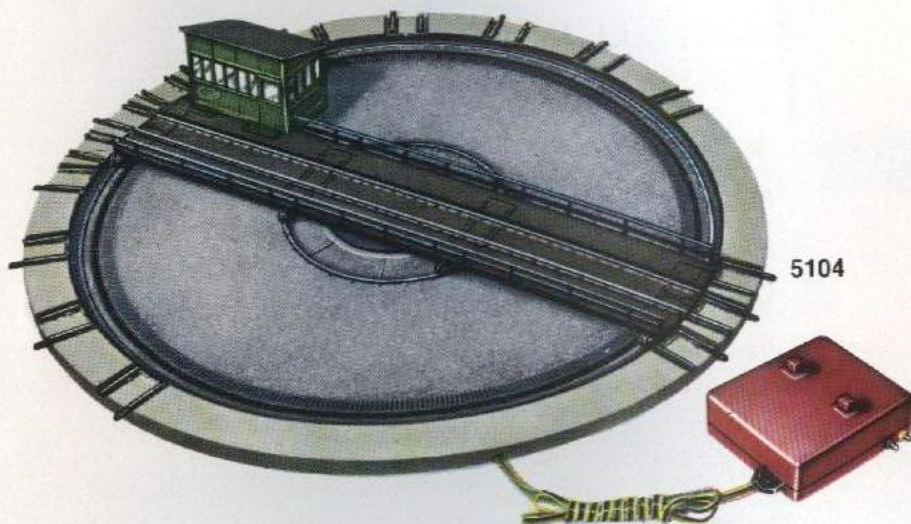
Per l'alimentazione ed il comando dei dispositivi elettromagnetici vedasi a pag. 103.



M5103

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. In scatola di montaggio.



5104

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 RIVAROSSO 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

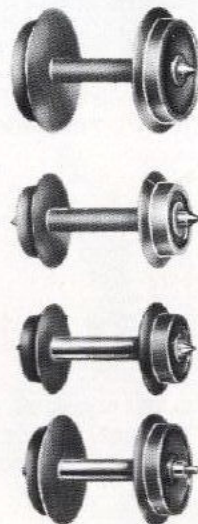
Nel catalogo delle parti staccate, sono descritte moltissime altre parti di ricambio per i nostri modelli.

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 RIVAROSI 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.
6207 Pinza speciale per i ribattini dei biellismi.
6208 Flacone di grasso speciale (per trasmissioni).
6209 Flacone di olio vaselina (per biellismi).
6211 Olio speciale lubrificante per trasmissioni ad ingranaggi additivato con bisolfuro di molibdeno.
6212 Olio speciale lubrificante, per bronzine autolubrificanti, tipo «Shell bearing infusion».
6213 Flacone di pasta lubrificante al bisolfuro di molibdeno per ingranaggi di trasmissioni.

TRAMWAY

La storia del tram corre in parallelo con quella delle ferrovie. Anche i trasporti pubblici all'interno delle città, apparsi per la prima volta nel XVII secolo (anche se con poca fortuna), passarono attraverso la fase delle vetture correnti su rotaie, ma trainate da cavalli. New York fu la prima ad avere, nel 1832, una tranvia urbana.

Il primato degli esperimenti per passare dai cavalli alla trazione a vapore è invece ancora una volta dell'Inghilterra, dove furono utilizzati degli impianti termici fissi. In seguito si realizzarono delle piccole motrici a vapore; il fumo però era fastidioso, per cui presto si cercarono altre soluzioni, come le automotrici ad aria compressa ed infine l'elettricità.

Milano fu la prima città italiana ad avere un servizio di tranvia elettrico. RIVAROSSI ha ricreato il caratteristico Tramway della Edison, che faceva servizio sulla rete dell'Azienda Tranviaria Milanese.



6401

6401

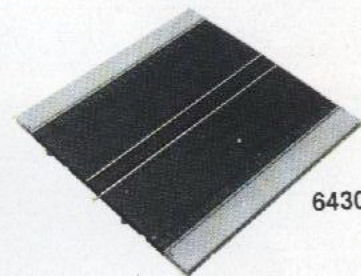
Scatola contenente una vettura tranviaria 6410/1 e un rimorchio 6420/1 in colore giallo e grigio, 12 sezioni stradali con binario incorporato formando un circuito d'ingombro di cm 60 x 100, 12 coppie di pali 6450, 3 pali 6452, 1 palo 6451, e i fili aerei necessari.

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

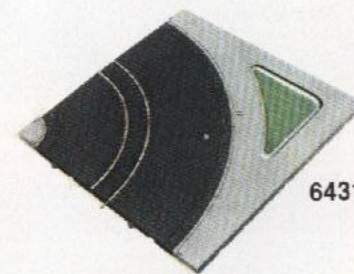
Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410/1, adatto ad essere trainato dalle medesime. Tanto la motrice 6410/1 che il rimorchio 6420/1 vengono forniti completi di decalcomanie pubblicitarie diverse, numeri, cartelli, ecc.



6430

6430

Sezione stradale con binario diritto incorporato.



6431

6431

Sezione stradale con binario curvo incorporato.

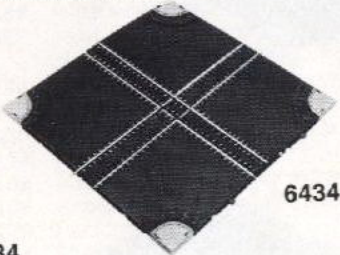
Per l'alimentazione ed il comando del Tramway "Sistema Rivarossi" vedasi a pag. 136.



6432

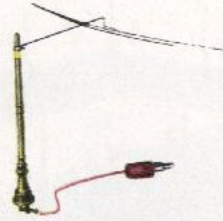
6432
Sezione stradale con scambio destro incorporato.

6433
Come sopra ma sinistro.



6434

6434
Sezione stradale con incrocio a 90° incorporato.

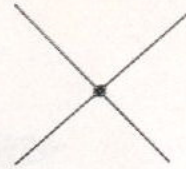


6451
Palo con tirante e filo aereo corrispondente ad una sezione stradale con binario a presa di corrente.

6452
Come sopra ma senza presa di corrente.



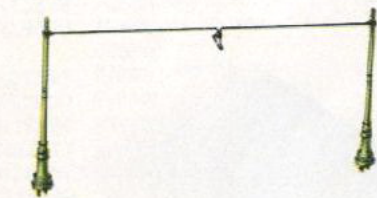
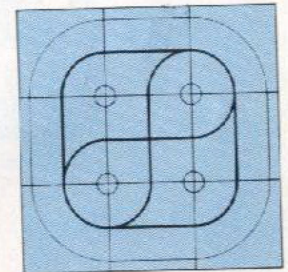
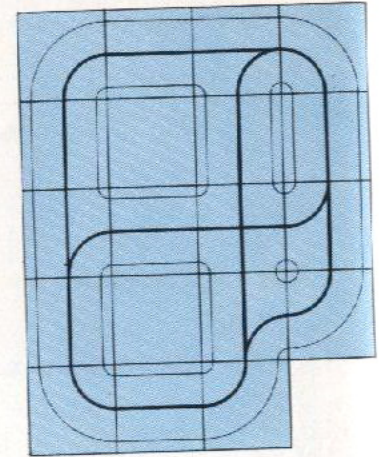
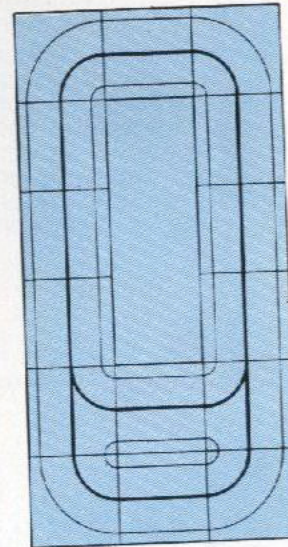
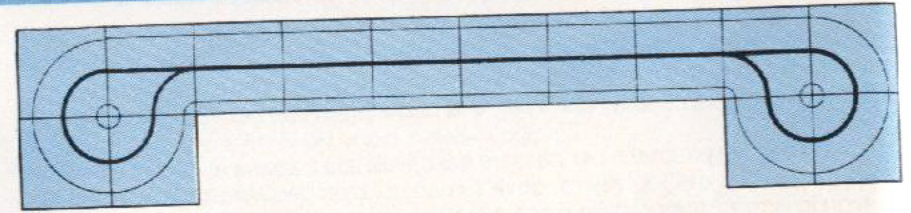
6460
Tratto di filo aereo diritto corrispondente a una sezione stradale 6430 con binario diritto incorporato.



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.



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

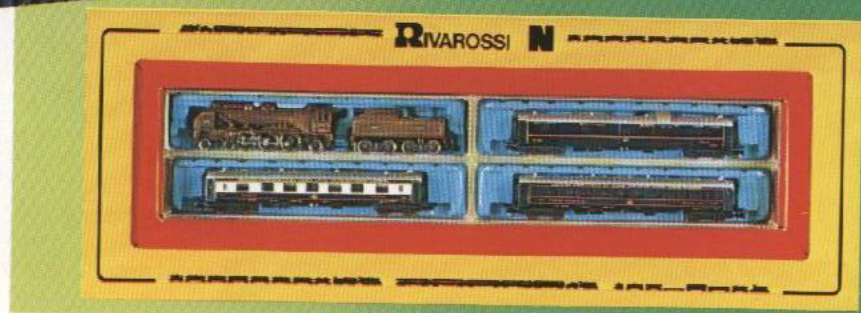
9011

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).



9011



LOCOMOTIVE ITALIANE

9163

LOCOMOTORE F.S. E 444 (2^a 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.



9163

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.



9164

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.



9165

9166

Modello della locomotiva diesel-elettrica D 341 1041 ex FS acquistata dalle FSAS e riverniciata dalla medesima con un'inedita livrea nera ispirata a quella delle locomotive elettriche.

Fanali illuminati.

Lunghezza del modello cm. 9.



9166

LOCOMOTIVE AMERICANE

9225

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.



9225

Le locomotive 9225 e 9224 sono dotate di un nuovo motore.

9224

Locomotiva a vapore 4-6-2 "Heavy Pacific" della Compagnia "Atchion 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.



9224

9218

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.



Queste locomotive sono dotate di una nuova trasmissione e di un nuovo motore.

9219

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.



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.

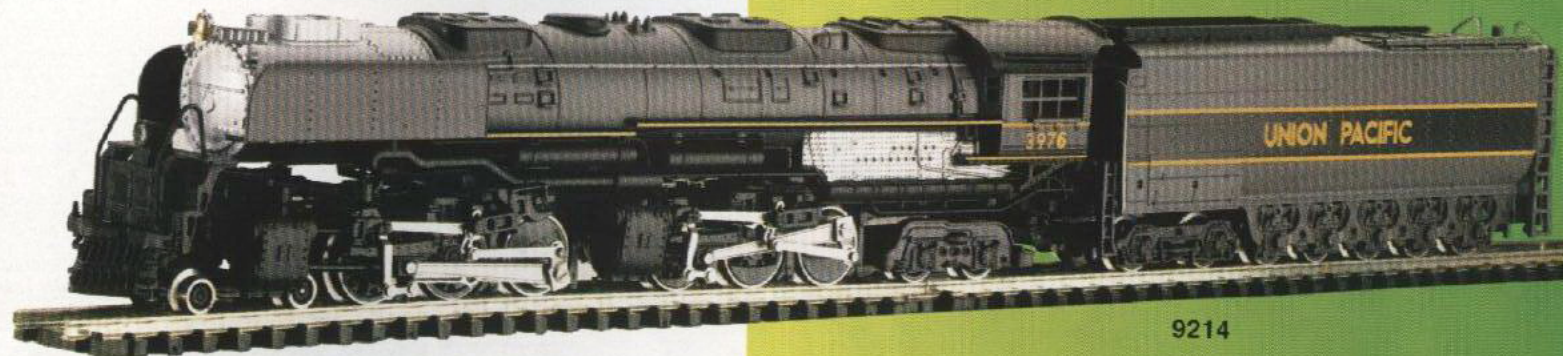
Il modello, vero gioiello della meccanica per le soluzioni tecniche adottate, propone il prototipo 3977. Entrambi i gruppi motori sono mossi internamente da una trasmissione ad ingranaggi ed articolati in modo da consentire l'iscrizione in curve di piccolo raggio. Il faro anteriore è illuminato.

Lunghezza del modello cm. 23,5.



9203

Queste locomotive sono dotate di una nuova trasmissione e di un nuovo motore.



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 TEDESCHE E FRANCESI

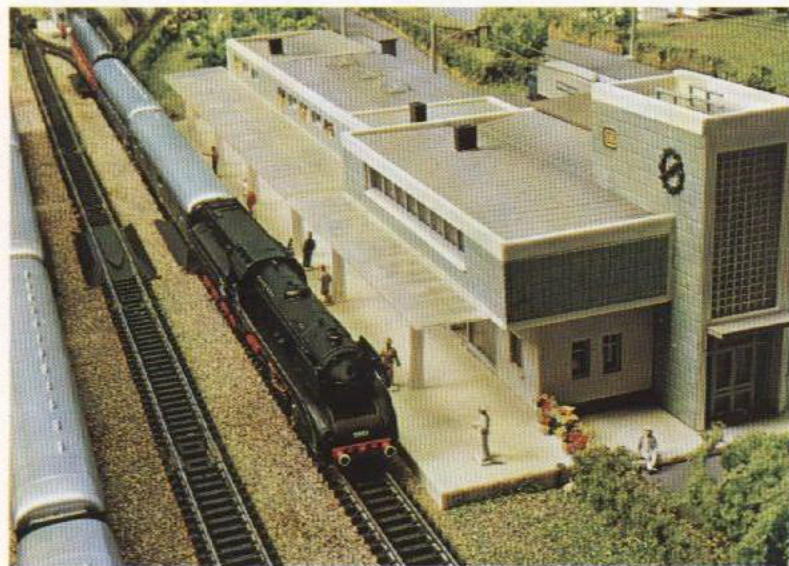
9173

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



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.



CARRI MERCE EUROPEI

supermodello **N**



9391

9391
Carro a passo lungo per trasporti speciali "METZELER", immatricolato DB. Lunghezza cm. 11



9393

9393
Carro refrigerante per il trasporto della birra "EKU". Lunghezza cm. 7



9392

9392
Carro a passo lungo per trasporti speciali "ISOVER", immatricolato DB. Lunghezza cm. 11



9394

9394
Carro refrigerante per il trasporto della birra "HACKER PSCHORR". Lunghezza cm. 7



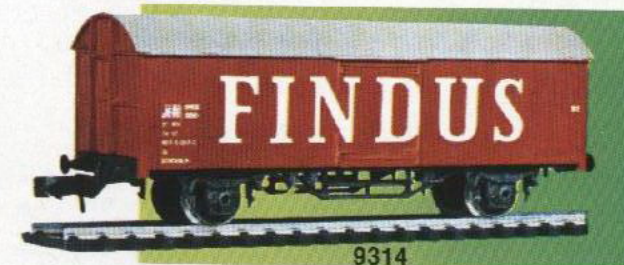
9307

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



9306

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



9314

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

PARTI DI RICAMBIO "N"

- R10015** Spazzola con molla di pressione per motori.
- R10043** Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 6,5.
- R10125** Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 8,5 e \varnothing 9.
- R10528** Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 10,8 e \varnothing 12,2.
- R12728** Anello di adesione per ruote motrici \varnothing 7,5.
- R13728** Anello di adesione 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".

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

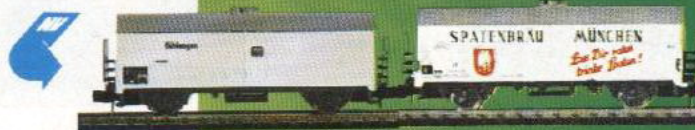
Carro refrigerante della Migros. Il carro è illustrato visto dai due lati. Lunghezza cm. 7.



9309

9395

Carro refrigerante "Kulwagen" immatricolato DB. Lunghezza del modello cm. 7.



9395

9310

9310

Carro refrigerante della Spaten Bräu. Lunghezza cm. 7.

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

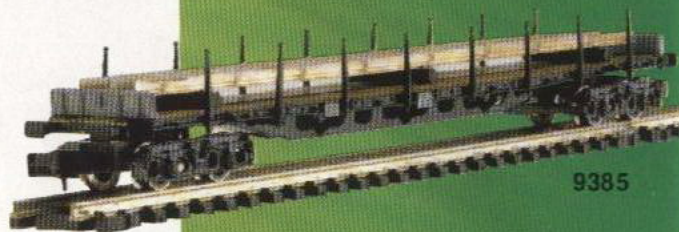
Carro pianale a carrelli con carico di due containers da 30° cadauno. Lunghezza cm. 14.



9384

9385

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



9385

9397

Carro per trasporti speciali a passo lungo "Pirelli", immatricolato FS.

Lunghezza del modello cm. 11.



9397

9398

Carro per trasporti speciali a passo lungo "Renault" immatricolato SNCF. Lunghezza del modello cm. 11.



9398

9387

Carro cisterna "Mobil" immatricolato DB. Lunghezza del modello cm. 5,5.



9387

9388

Carro cisterna "Monteshell" immatricolato FS. Lunghezza del modello cm. 5,5.



9388

9381

Carro cisterna "Gulf" Lunghezza del modello cm. 5,5.



9381

CARRI MERCE AMERICANI

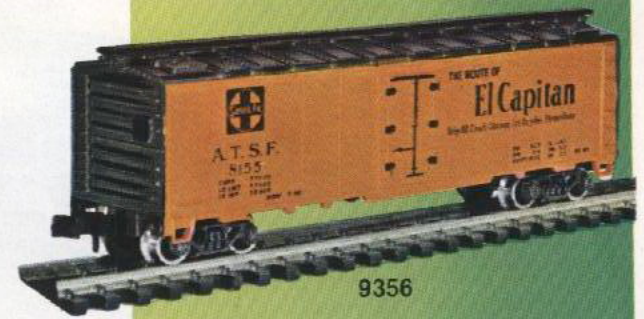
supermodello **N**

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



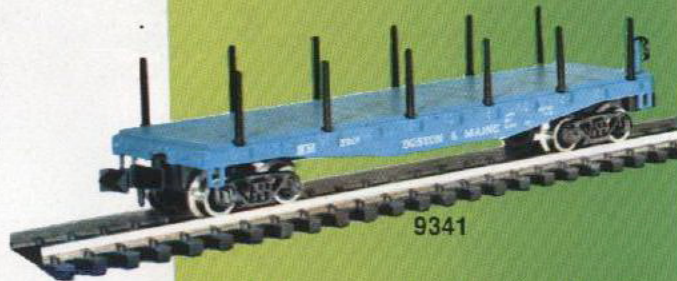
9366

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

supermodello **N**

9524

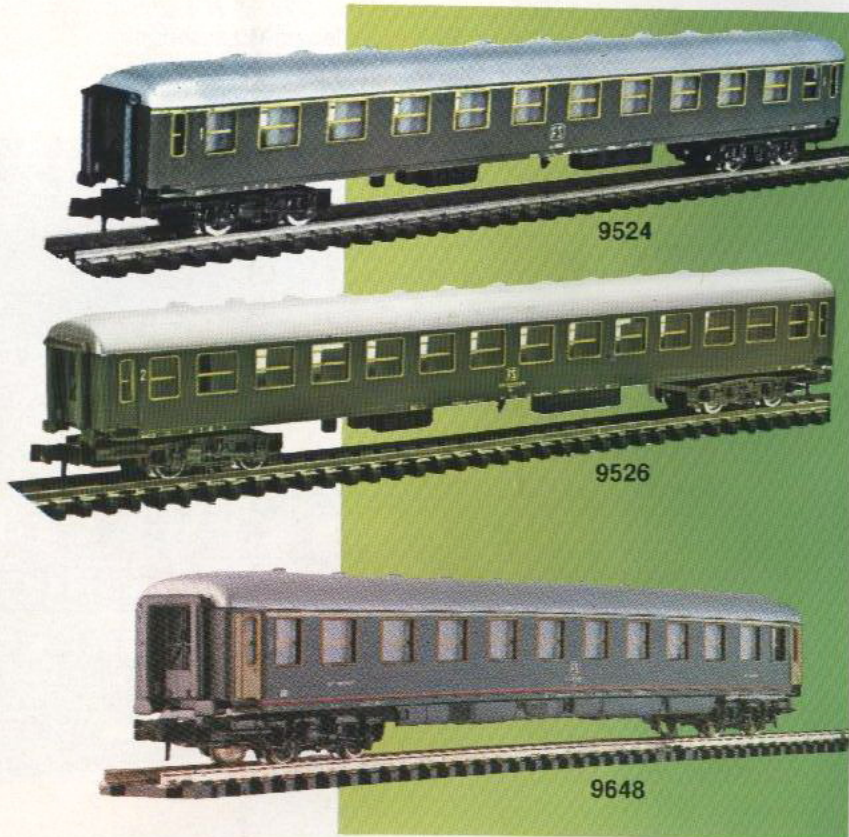
Carrozza italiana di 1^a classe delle F.S. completa di arredamento. Il modello riproduce fedelmente il moderno prototipo di tipo unificato impiegato per il servizio nazionale ed internazionale. Lunghezza cm. 16,8.

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.





9666
Coppia di carrozze Pullman di 1ª classe CIWL WP 4020 senza cucina e WPc 4010 con cucina complete di interni.
Lunghezza del modello cm. 14,7 + 14,7.

9666



9665
Coppia di carrozze Pullman di 1ª classe CIWL, nella livrea "Flèche d'Or", WP 4024 senza cucina e WPc 4008 con cucina complete di interni.
Lunghezza del modello cm. 14,7 + 14,7.

9665



9662

9662
Carrozza ex Pullman CIWL trasformata in carrozza per "Servizi Crociera" 4013 CIWL.
Lunghezza cm. 14,7



9660

9663
Carrozza CIWL "Bar" della "VSOE Inc." allo stato attuale.
Lunghezza cm. 14,7



9663

9660
Carrozza Pullman di 1ª classe con cucina WPC 4008, della CIWL, nei colori marrone e crema, completa di arredamento.
Lunghezza cm. 14,7



9661

9661
Carrozza Pullman di 1ª classe con cucina WPC 4010, della CIWL nei colori blu e avorio completa di arredamento.
Lunghezza cm. 14,7

9552

Carrozza bagagliaio-doccia della CIWL.

Il modello è nella versione bicolore marrone-bianco avorio con iscrizioni in giallo oro.

Lunghezza cm. 13,3.

9555

Carrozza "Pullman" della CIWL nei colori marrone, bianco avorio completa di arredamento.

Lunghezza cm. 14,7.

9553

Carrozza ristorante della CIWL nei colori e nelle iscrizioni originali. I carrelli sono del tipo P. Vettura completa di arredamento.

Lunghezza cm. 14,7.



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.

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.

9657

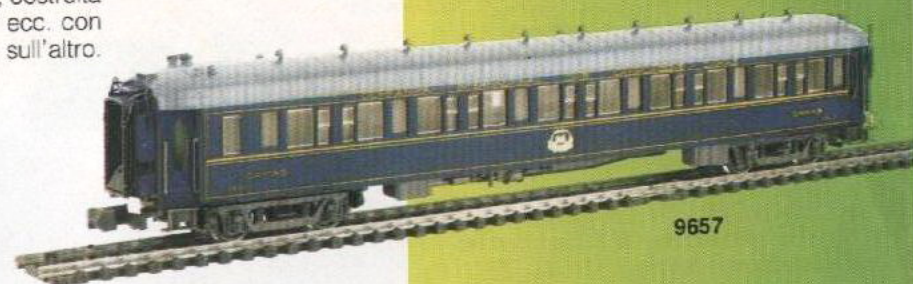
Modello della carrozza letti della CIWL Lx "3543", costruita nel 1929 per il "Train Bleu", il "Roma Express" ecc. con scritte in spagnolo su un lato e in portoghese sull'altro. Completa di arredamento interno. Lunghezza del modello cm. 14,7.

9659

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

9520

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

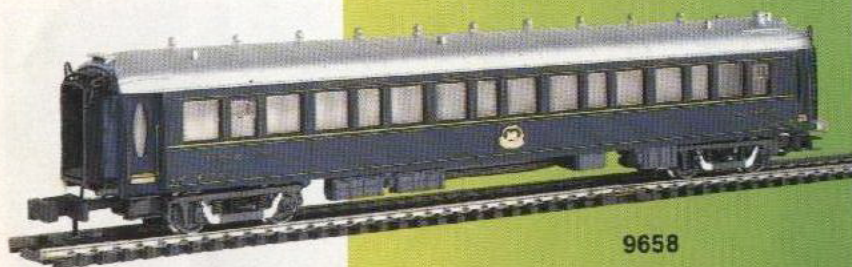


9657



9520

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



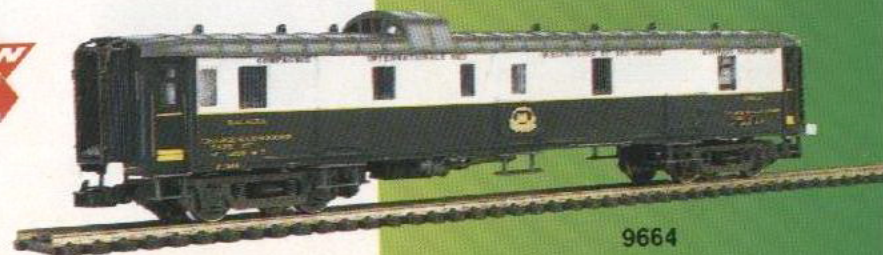
9658



9659

9664

Furgone F1271 CIWL nei colori originali blu e avorio. Lunghezza del modello cm. 13,3.

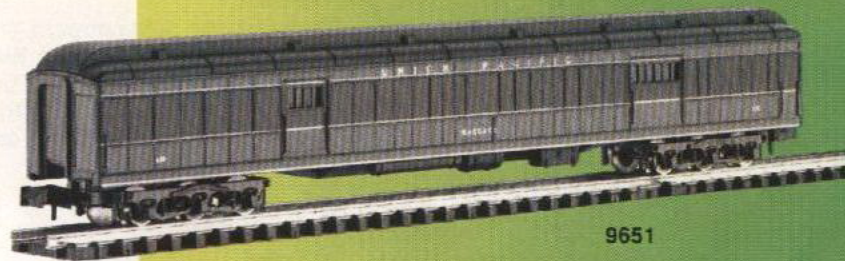


9664

CARROZZE AMERICANE

9651

Carrozza "Baggage" degli anni '20, in due toni di grigio, per il convoglio "Portland Rose" della "Union Pacific". Il modello è munito di carrelli a tre assi. Lunghezza del modello cm. 15,5.



9654

Carrozza "Pullman" della "Union Pacific". Lunghezza del modello cm. 15,5.

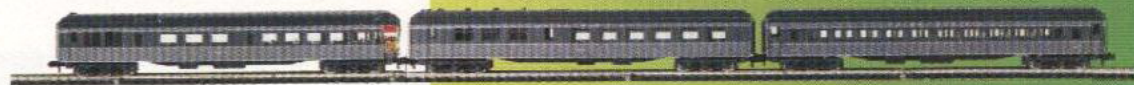


9655

Carrozza "Combine" della "Union Pacific". Lunghezza del modello cm. 15,5.

9656

Carrozza "Observation" della "Union Pacific". Lunghezza del modello cm. 15,5.



9652

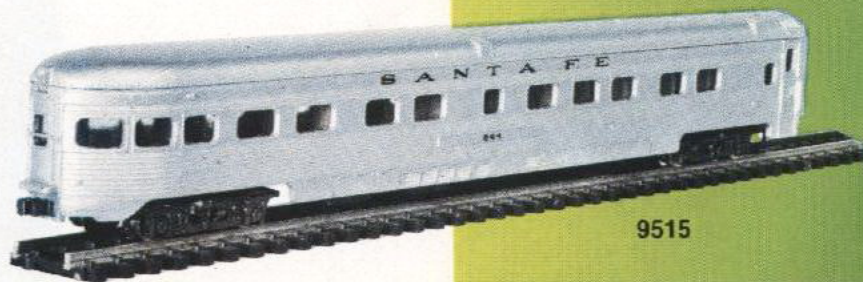
Carrozza "Diner" della "Union Pacific". Lunghezza del modello cm. 15,5.

9653

Carrozza "Coach" della "Union Pacific". Lunghezza del modello cm. 15,5.

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.

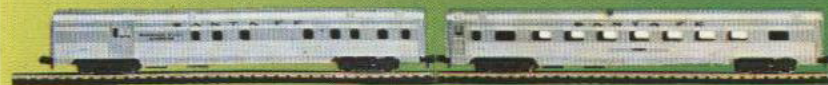


9509

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.



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.



4009

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.

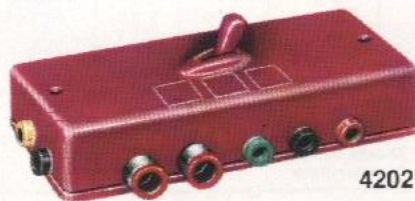
Con questo trasformatore-raddrizzatore è possibile comandare una qualsiasi delle locomotive Rivarossi. Il gruppo alimentatore è conforme alle norme di sicurezza vigenti.



4201



4011



4202



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.

L'articolo 4102, trasformatore 220 V./15V. c.a., per l'alimentazione di segnali, scambi ecc. è sostituito dall'art. DT 1001 del catalogo "RIVAROSSÌ" "IL TRENO".

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			Denominazione	Rodiggio		Classificazione			Denominazione
< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	francese		< fronte	o asse portante O asse motore accoppiato	UIC	inglese americana	francese	
< o o		1 A	2-2-0	1 10	Planet	< 0000		D	0-8-0	0 40	8-wheel switcher 8-Coupled
< o o o		1 A 1	2-2-2	1 11	Jenny Lind, Buddicom	< 0000 o		D 1	0-8-2	0 41	
< o o o		2 A	4-2-0	2 10	Crampton	< 0000 o o		D 2	0-8-4	0 42	
< o o o o		2 A 1	4-2-2	2 11	Single Driver, Bicycle	< o 0000		1 D	2-8-0	1 40	Consolidation
< o o		B	0-4-0	0 20	4-wheel switcher, 4 wheeler	< o 0000 o		1 D 1	2-8-2	1 41	Mikado
< o o o		B 1	0-4-2	0 21		< o 0000 o o		1 D 2	2-8-4	1 42	Berkshire
< o o o o		B 2	0-4-4	0 22	Forney 4-Coupled	< o o 0000 o		2 D	4-8-0	2 40	Twelve wheeler
< o o o		1 B	2-4-0	1 20	Four wheeler	< o o 0000 o o		2 D 1	4-8-2	2 41	Mountain, Mohawk
< o o o o		1 B 1	2-4-2	1 21	Columbia	< o o 0000 o o		2 D 2	4-8-4	2 42	Pocono, Confederation, Niagara, Northern
< o o o o o		1 B 2	2-4-4	1 22							
< o o o o		2 B	4-4-0	2 20	American	< 00000		E	0-10-0	0 50	10-wheel switcher, 10-Coupled
< o o o o o		2 B 1	4-4-2	2 21	Atlantic	< 00000 o		E 1	0-10-2	0 51	Union
< o o o o o o		2 B 2	4-4-4	2 22	Reading, Jubilee, Double Ender, Columbia	< o 00000		1 E	2-10-0	1 50	Decapod
< o o o		C	0-6-0	0 30	6-wheel switcher, Bourbonnais, Sixcoupled	< o 00000 o o		1 E 1	2-10-2	1 51	Santa Fé, Lorraine
< o o o o		C 1	0-6-2	0 31		< o o 00000 o		1 E 2	2-10-4	1 52	Texas, Seikirk
< o o o o o		C 2	0-6-4	0 32	Forney 6-Coupled	< o o 00000		2 E	4-10-0	2 50	Mastodon
< o o o o o o		1 C	2-6-0	1 30		< o o 00000 o		2 E 1	4-10-2	2 51	Overland, Sierra, Southern Pacific, Super Mountain
< o o o o o		1 C 1	2-6-2	1 31	Prairie	< o o 00000 o o		F	0-12-0	0 60	Centipede
< o o o o o o		1 C 2	2-6-4	1 32	Adriatic	< o o 00000 o o o		1 F	2-12-0	1 60	Javanic
< o o o o o o o		2 C	4-6-0	2 30	Ten wheeler	< o o 00000 o o o		1 F 1	2-12-2	1 61	
< o o o o o o o		2 C 1	4-6-2	2 31	Pacific	< o o 00000 o o o o		1 F 2	2-12-4	1 62	
< o o o o o o o o		2 C 2	4-6-4	2 32	Baltic, Hudson	< o o 00000 o o o o o		2 F	4-12-0	2 60	Union Pacific
								2 F 1	4-12-2	2 61	Soviet
								2 F 2	4-12-4	2 62	

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

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

Articoli non più consegnabili

SCALA "HO"	SCALA "O"	SCALA "N"
1001/1 BR 39 1463/1 EGAC 2768 BA STM.	7183	9010 9517
1012 BR 18 1503 EG 1 2769 BACTIM	7203/BU	9150 9532
1013 BR 18 1530 HEAVY PACING 2790 BACTIM	7209/BU	9153 9535
1017 BR 18 1544 " " 2794 ACTION LIMITED	7204	9204 9538
1018 BR 18 1668 E 17 2808 DALTON	7204/M	9308 9564
1027 BR 18 1784 ALNGOS 2993 VIRGOTRUCK	7210	9316 9572
1028 BR 18 1995 V 320 2998 BARUVI	7560/1	9317 9573
1085 V 320 2102 TRAS. AVTOV 4102	7561/1	9500 9574
1340 BR 98 2306 SODOLINO 5002	7563/1	9501 9586
1345/1 BR 39 2307 OABOOS 5101	7574/1	9502 9589
1347/1 BR 39 2429 5102		9503 9505
1348 V 600 2432 6205		9504 9506
1359 BR 77 2458 V LETHO PAI M1158 GR 680		
1363 BR 18 2518 ALN 668/PM1784 ALN 668		
1364 BR 18 2557 CAR. TEL M2518 ALN 668		
1369 BR 18 2563 BAGALINI M2598 PULLMAN		
1380 BR 77 2591 RECCHIANI M2599 V LETHO		

Articoli fuori catalogo 1990 ma disponibili fino ad esaurimento delle scorte

SCALA "HO"	SCALA "O"	SCALA "N"
0162 1361 2093 2475 2937	7184	9136 9514
0224 1368 2101 2505 2945	7190	9180 9525
0296 1370 2103 2506 2981	7204/BU	9215 9528
0340 1371 2104 2551 2982	7210/M	9301 9529
0822 1373 2105 2556 2983	7283	9303 9558
1007 1379 2110 2558 2984	7283/M	9305 9563
1008 1472 2113 2617 2985	7564/1	9311 9575
1010 1667 2415 2618 2986	7568/1	9313 9584
1019 1930 2416 2619 2987	7577	9315 9585
1020 1997 2417 2677 2992	7580	9321 9587
1022 2003 2418 2679 2994	7582	9323 9588
1029 2008 2419 2680 6551	7583	9324 9591
1086 2035 2427 2681 6560	7786/1	9325
1087/1 2038 2428 2682 5524	7787/1	9327
1093/1 2039 2433 2685 M2535	7900	9328
1094 2041 2434 2686 M2536	7901	9329
1095 2064 2435 2767 M2537	7902	9380
1138 2074 2436 2770	7903	9507
1156 2077 2439 2823	7904	9508
1207 2078 2457 2875	7906	9511
1346/1 2085 2460 2915	7907	
	7909	
	7911	
	7913	

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.

RR

RIVAROSSI

1990

