



MODELS



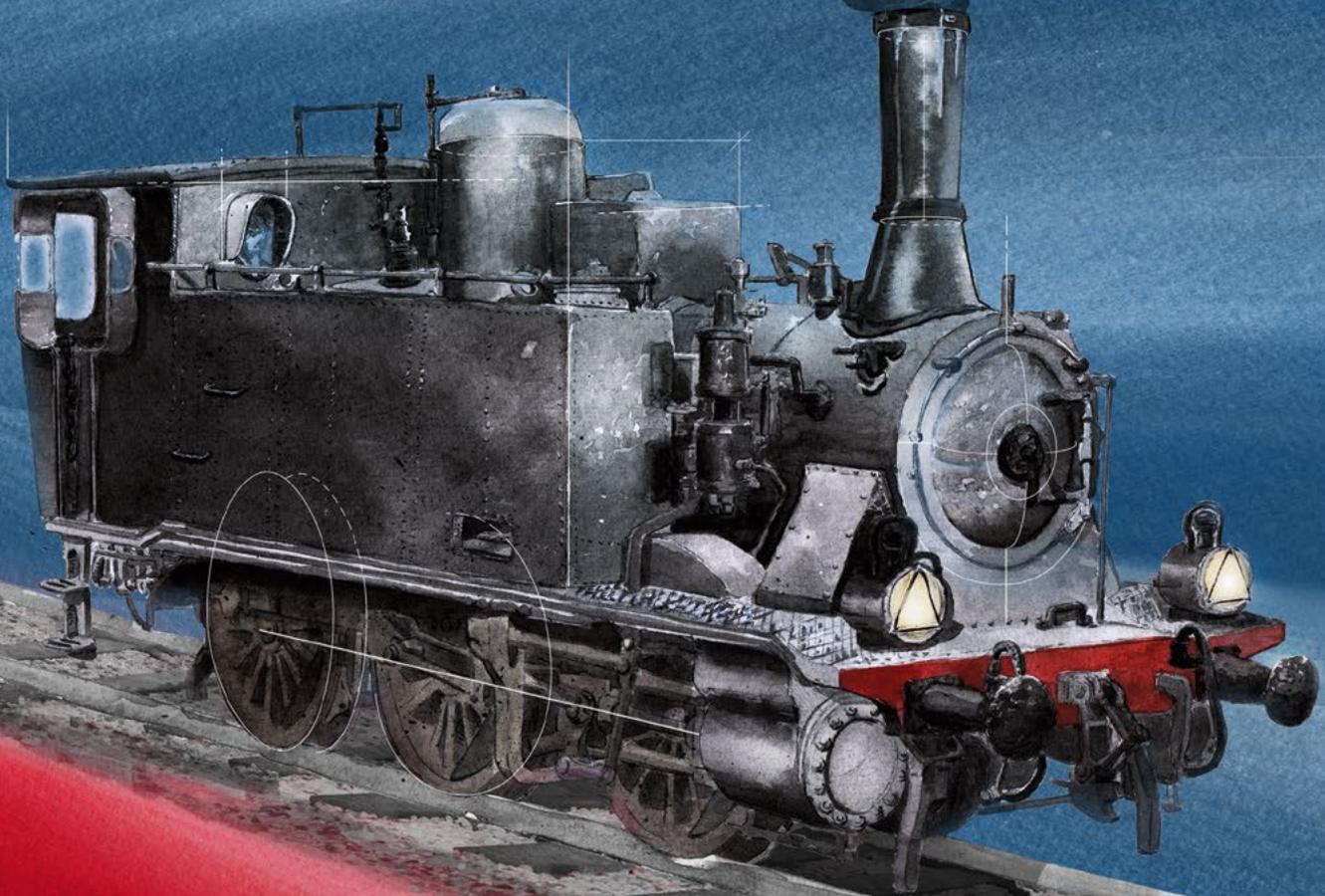
CATALOGO GENERALE

***CATALOGO GENERALE
2017***



Aggiornamento: marzo 2017

Gr.851	4
Cenni storici e caratteristiche	5
LE 21270	
851.110 - fanali a petrolio, carboniera bassa	6
LE 21271	
851.077 - fanali a petrolio, carboniera alta	6
LE 21272	
851.124 - fanali elettrici, carboniera alta	7
LE 21273	
851.004 - fanali a petrolio, carboniera bassa, fumaiolo vecchio, cerchi bianchi	7
LE 21274	
851.152 - fanali elettrici, vomere a scudo	8
LE 21275	
851.167 - fanali a petrolio con serbatoi per alimentazione a nafta	8
E646	10
Cenni storici e caratteristiche	11
LE 20650	
E646.003 - epoca IIIb	12
LE 20651	
E646.002 - montatoi ingranditi, pantografi 52	12
LE 20652	
E646.004 - ep. IVa, Dep. Bologna C.le	13
LE 20653	
E646.002 - logo sperimentale	13
LE 20654	
E646.001 - epoca III allo stato d'origine	14
E636	16
Cenni storici e caratteristiche	17
LE 20620	
E636.199 - castano/isabella con citofono Perego	18
LE 20621	
E636.166 - boccole Athermos ep. IIIb	18
LE 20622	
E636.227 - castano/isabella ep. IIIb-IVa	19
LE 20623	
E636.169 - boccole Athermos ep. IV	19
E626	20
Cenni storici e caratteristiche	21
LE20510 / LE20510S	
E626.089 - dep. Bologna S. Donato, ep. V	22
LE20511 / LE20511S	
E626.075 - dep. Milano Smistamento, ep. IIIb/IVa	22
LE20513 / LE20513S	
E626.076 - dep. Alessandria, epoca IV	23
Elettrotreno ETR.220P	24
Cenni storici e caratteristiche	25
LE 15220	
ETR.221 "Genova Sprint"	26
LE 15221	
ETR.226 "Rialto"	26
LE 15230	
ETR.231 "Rialto" con climatizzazione Stone	27
Accessori e ricambi	28
Pantografi	29
Ricambi	30



Gr.851

CENNI STORICI E CARATTERISTICHE

Le locomotive a vapore del Gruppo 851 delle FS nacque sul finire del XIX secolo come Gruppo 270 della Rete Adriatica, come risposta all'esigenza di avere una locomotiva da treno versatile da adibire come rinforzo sulle linee di valico, di buona potenza, discreta velocità ed autonomia a bordo sufficiente da evitare l'utilizzo del tender. Ne derivò una macchina a 3 assi accoppiati (rodiggio C), grandi ruote da 1510 mm di diametro che permettevano una velocità massima ammessa di 60 km/h, motore a 2 cilindri esterni con distribuzione Walschaerts che generava 400 CV di potenza e peso assiale contenuto entro le 14,5 t/asse, per permettere la circolazione sugli armamenti più leggeri.

Furono costruite a partire dal 1898 sotto la RA, il primo lotto di 32 unità fu affidato alla Breda, di cui le prime con cabina aperta posteriormente (in seguito chiusa), quindi inquadrata nel Gruppo 851 nel 1905 sotto la gestione statale FS e replicate in più lotti fino al 1911 da Ansaldo, Maffei, OM Milano, Costruzioni Meccaniche Saronno ed OM Napoli per un totale di 207 unità, a cui si devono aggiungere altre 10 unità costruite per le ferrovie in concessione Benevento-Cancello (6 unità) e Ferrovia Siena-Buonconvento (4 unità).

Le 270 RA / Gr. 851 FS furono da subito destinate ai servizi per cui furono concepite, sulle impegnative linee Sulmona-Isernia e Rocchetta S. Antonio-Potenza, con pendenze fino al 28‰, ed a numerosi servizi tra Lazio ed Abruzzo che svolsero brillantemente fino all'arrivo di macchine più potenti quali le 940, a partire dal 1922. Le 851 furono quindi adibite con successo, grazie alle loro caratteristiche, a servizi di manovra, diventando una presenza tipica nei principali scali italiani, prevalentemente nel Centro-Sud. Non sono mancate modifiche ed esperimenti nel corso della loro lunga carriera, come l'aumento delle scorte di carbone con manufatti più o meno artigianali, l'adozione per 27 unità della combustione mista nafta/carbone tra il 1946 e il 1957, l'installazione dei fanali elettrici e relative batterie. In alcuni casi furono ancora utilizzate per servizi di linea, di cui gli ultimi fino a metà degli anni '60 sulla linea Rovigo-Chioggia. Furono radiate dal servizio regolare sul finire degli anni '60, nessuna è stata preservata in ordine di marcia, tuttavia numerose unità sono state conservate come monumento in diverse località d'Italia. Attualmente la 851.110 è custodita ed esposta all'interno del Museo di Pietrarsa della Fondazione FS.

Scala	H0 – 1:87
Lunghezza	103,5 mm
Predisposizione digitale	Preso NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli
Luci	LED bianchi con inversione secondo il senso di marcia, <u>interruttore per luci in modalità di manovra sempre accese su entrambe le testate.</u> Fanali posteriori sostituibili ad incastro con supporti reggifanale.
Predisposizione sonoro	Sì, con micro speaker 11x15 mm oppure 12x14 mm-
Motorizzazione	Motore a 5 poli ad alte prestazioni, con volano e cascata di ingranaggi sull'asse centrale, movimento trasmesso agli altri assi accoppiati tramite bielle. Due ruote con anelli di aderenza.
Ganci	Portaganci a norma NEM 362 con timone di allontanamento su ENTRAMBE le testate. Portagancio anteriore rimovibile per poter configurare la testata con tutti gli aggiuntivi realistici.
Raggio minimo di curvatura	360 mm
Note	Carrozzerie con stampaggio di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche delle diverse versioni. Telaio, praticabile e caldaia in metallo pressofuso, cabina e casse acqua in plastica. Centro delle ruote in Kevlar con razze realisticamente sottili, contrappesi e centri ruota coerentemente differenziati tra gli assi. Biellismo interamente in pressofusione o fotoinciso, completamente riprodotto e funzionante. Caldaia ricca di dettagli riportati, con numerose parti in metallo tornito o fotoinciso. Interno della cabina finemente riprodotto con leveraggi e strumenti riportati. Catena di chiusura della cabina in perfetta scala. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.


ESAURITO

LE 21270

851.110 - fanali a petrolio, carboniera bassa

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.110 delle FS, di costruzione "Breda", nello stato dell'epoca III (anni '50-'60). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali a petrolio, fumaiolo con base conica e carboniera d'origine.

EDIZIONE LIMITATA e NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina saldata, visiere laterali della cabina complete, respingenti moderni, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio sulla parete anteriore della cabina, vetri posteriori parzialmente oscurati, maniglie sotto ai respingenti in colore rosso, targa del costruttore sul duomo, marcatura posteriore sul pancone.

Nel caso si rendessero necessarie estese riparazioni alla cabina o alle casse acqua che richiedevano la sostituzione di porzioni di lamiera o il ripristino delle giunture tra le parti, nel dopoguerra queste potevano venire effettuate tramite saldatura anziché con gli originali rivetti; questo tipo di riparazione era facilmente individuabile poiché la superficie delle lamiere risultava liscia. In alcune unità i finestrini laterali posteriori venivano anche oscurati, lasciando aperto solo un piccolo rettangolo al centro di questi. La 851.110 è stata restaurata esteriormente dalle officine del Deposito Locomotive di Bologna Centrale ed è attualmente preservata all'interno del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa.

Prezzo al pubblico: € 189,00


ESAURITO

LE 21271

851.077 - fanali a petrolio, carboniera alta

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.077 delle FS, di costruzione "Maffei", nello stato dell'epoca III (anni '50-'60). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali a petrolio, fumaiolo con base conica e carboniera rialzata in legno.

EDIZIONE LIMITATA e NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina con chiodature, visiere laterali della cabina ridotte, respingenti moderni, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio sulla parete anteriore della cabina, vetri posteriori trasparenti, maniglie sotto ai respingenti in colore nero, scritte antinfortunistiche sui lati delle casse acqua, marcatura posteriore sul pancone.

Nel corso della loro lunga carriera, le 851 hanno ricevuto diversi interventi per aumentare le scorte di carbone a bordo e di conseguenza l'autonomia delle macchine: inizialmente vennero installate agli angoli interni della cabina delle carboniere aggiuntive, che in alcuni casi hanno comportato la modifica dell'apertura laterale per l'accesso in cabina e la riduzione della visiera attorno a questa; in seguito venne aumentata la capacità della carboniera originale sopra la cassa d'acqua sinistra con sopralzi artigianali in legno o metallo delle forme più disparate, che in molti casi comportarono l'accecamento del finestrino frontale sinistro.

Prezzo al pubblico: € 189,00



LE 21272

851.124 - fanali elettrici, carboniera alta

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.124 delle FS, di costruzione "Costruzioni Meccaniche di Saronno", nello stato dell'epoca IIIb (anni '60). Livrea nera con telaio rosso vagone, marcature rialzate sul riquadro rosso, fanali elettrici e casse batteria, carboniera rialzata in legno.

EDIZIONE LIMITATA e NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina saldata, visiere laterali della cabina complete, fumaiolo con base conica, respingenti moderni, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio sulla parete anteriore della cabina, vetri posteriori trasparenti, maniglie sotto ai respingenti in colore nero, scritte dei pesi sui lati della cabina.

A fine carriera anche sulle 851, come su tutte le vaporiere FS ancora in servizio all'epoca, vennero installati i fanali elettrici in sostituzione dei classici grandi fanali a petrolio, modifica che comportava anche l'applicazione delle casse batterie (in queste macchine generalmente sotto il pavimento della cabina) e relativi cavi elettrici da queste ai fanali. Nella seconda metà degli anni '60 la 851.124 era ancora in servizio di manovra presso il deposito di Padova e presentava il rialzo della carboniera in legno ma ancora la cabina nella configurazione originale con visiere laterali complete.

Prezzo al pubblico: € 189,00



LE 21273

851.004 - fanali a petrolio, carboniera bassa, fumaiolo vecchio, cerchioni bianchi

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.004 delle FS (ex Rete Adriatica), di costruzione "Costruzioni Meccaniche di Saronno", nello stato dell'epoca III (anni '50). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali a petrolio, bordo dei cerchioni in colore bianco, marcature rialzate sul riquadro rosso e fumaiolo di origine con base arrotondata.

EDIZIONE LIMITATA e NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina con chiodature, visiere laterali della cabina ridotte, respingenti moderni, carboniera di origine, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio di origine sul tetto della cabina, vetri posteriori parzialmente oscurati, maniglie sotto ai respingenti in colore nero, scritte "acqua non potabile" sui lati delle casse acqua.

Nel corso delle revisioni o di semplici riparazioni, per evidenziare l'eventuale presenza di cricche o difetti sui cerchioni delle ruote questi venivano verniciati in bianco con pittura a biacca, rendendo così più semplice controllarne lo stato. Passato il controllo, le macchine venivano riconsegnate all'esercizio con ancora i "calzini" bianchi sulle ruote. Negli anni '50 la 851.004 presentava inoltre la modifica alla zona posteriore della cabina con parziale rimozione della visiera laterale, ma aveva mantenuto alcune caratteristiche tipiche dello stato di consegna alla Rete Adriatica nel 1904, quali il fumaiolo di origine con base arrotondata ed il fischio sul tetto della cabina.

Prezzo al pubblico: € 189,00



LE 21274

851.152 - fanali elettrici, vomere a scudo

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.152 delle FS, di costruzione "Officine Meccaniche (OM) di Napoli", nello stato dell'epoca IIIb (anni '60). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali elettrici anteriori con supporto rialzato, vomere grande a scudo riprodotto realisticamente in tutti i dettagli, con condotte pneumatiche dei freni realisticamente riportate davanti al vomere, marcature rialzate sul riquadro rosso, finestrino posteriore centrale chiuso.

EDIZIONE LIMITATA e NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina liscia, visiere laterali della cabina complete, fumaiolo con base conica, respingenti moderni, carboniera con sopralzo in legno, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio sulla parete anteriore della cabina, vetri posteriori laterali parzialmente oscurati, 5 supporti fanale posteriori, scritte antinfortunistiche e dei pesi. Fanali posteriori elettrici forniti in bustina nella confezione.

Sebbene nel secondo dopoguerra i servizi delle 851 fossero ormai quasi esclusivamente di manovra, alcune unità effettuavano ancora servizi di linea su tratte specifiche, come nel caso del nodo di Rovigo dove alcune macchine assegnate al deposito di Padova svolgevano servizi passeggeri e merci tra Rovigo e Padova e soprattutto sulla Rovigo-Chioggia, ultimo vero "avamposto" delle 851 in linea. Fino alla seconda metà degli anni '60 qui era ancora possibile incontrare queste affidabili locotender in testa a treni merci di non disprezzabile composizione e degli accelerati composti da due o tre carrozze a 2 assi ("Corbellini" o "Tipo 1936") e un bagagliaio-posta DUI a cassa in legno. Nel periodo invernale venivano spesso dotate del grande vomere a scudo sul frontale, che rendeva l'aspetto di queste macchine decisamente più imponente.

Prezzo al pubblico: € 189,00



LE 21275

851.167 - fanali a petrolio con serbatoi per alimentazione a nafta

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore 851.167 delle FS, di costruzione "Costruzioni Meccaniche di Saronno", nello stato dell'epoca IIIa (anni '50). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali a petrolio, due serbatoi per alimentazione a nafta tra fumaiolo e sabbiera, marcature rialzate sul riquadro rosso e respingenti a bovolo di origine.

EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: parete posteriore della cabina liscia, visiere laterali della cabina ridotte, fumaiolo con base conica, carboniera con sopralzo in legno, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, bruciatori nafta sul boccaporto del forno, fischio sulla parete anteriore della cabina, vetri posteriori laterali parzialmente oscurati, maniglie sotto ai respingenti in colore nero.

Tra il 1947 ed il 1957 su 27 unità del Gruppo 851 venne sperimentata la combustione mista nafta/carbone, al fine di ridurre i consumi e semplificare il lavoro dei fuochisti, notevolmente impegnati nei servizi di manovra. Queste macchine vennero dotate di due vistosi serbatoi per la nafta, posizionati a cavallo della caldaia tra fumaiolo e sabbiera oppure ai lati del duomo, e di un bruciatore posizionato sopra al boccaporto del forno atto a bruciare nafta durante il servizio attivo, mentre nello stazionamento subentrava l'alimentazione a carbone. Molte di queste unità giunsero a fine carriera con l'impianto a nafta ancora installato, mentre altre, tra cui la 167 assegnata al deposito di Bologna, al termine della sperimentazione furono riconvertite alla sola alimentazione a carbone.

Prezzo al pubblico: € 189,00



E646

CENNI STORICI E CARATTERISTICHE

Le locomotive prototipo del gruppo E646 (001-005) rappresentano la prima grande evoluzione del progetto E636, da cui ereditano la struttura di cassa e carrelli, con tutti i loro vantaggi, combinandola con un notevole incremento di prestazioni grazie all'adozione dei nuovi motori doppi tipo 82.333 e al nuovo sistema di trasmissione elastica ad anello danzante, sperimentati sin dal 1954 sul prototipo E434.068.

Furono consegnate tra il 1958 e il 1959 dal TIBB di Vado Ligure; i sei motori doppi sviluppavano una potenza oraria di 4320 kW (più del doppio di quella installata nelle E636) ed il rapporto di trasmissione 25/64 consentiva una velocità massima di 145 km/h con prestazioni sconosciute anche alle blasonate E428 e che permisero alle nuove E646 di attestarsi sin da subito al traino dei treni passeggeri più prestigiosi dell'epoca, permettendo un sensibile miglioramento dei tempi di percorrenza.

La E646.001 uscì di fabbrica ancora in livrea castano/isabella, ma già sulla 002 venne adottata la tipica livrea con ali stilizzate sulle fiancate negli stessi colori degli ETR300, simbolo di prestigio e velocità dell'epoca, in seguito completata con un caratteristico monogramma FS. Assegnate per oltre cinque lustri al Deposito di Firenze,

nel corso degli anni non sono mancate sperimentazioni di nuovi componenti o differenti dettagli di cassa o livrea, come ad esempio l'applicazione delle apparecchiature per la ripetizione a bordo dei segnali ed i nuovi cristalli frontali di sicurezza, su alcune unità e in diverse combinazioni, il che rendeva ogni macchina «unica» rispetto alle altre.

Avviata la trasformazione ed unificazione delle E646 di seconda serie per servizi navetta, nel gennaio 1978 veniva sancita la trasformazione di queste unità «singolari» in E645 101-105 mediante cambio del rapporto di trasmissione (21/68), zavorramento della cassa con piani di piombo e ricoloritura in castano/isabella. Trasformate tra il Gennaio 1978 e l'Ottobre 1980 in occasione delle riparazioni cicliche a Foligno e Verona vennero impiegate in turno promiscuo con le altre unità di E645. Dopo un breve periodo di transizione vengono assegnate a Udine, poi Reggio Calabria per poi finire la carriera a Milano Smi-stamento nel 2009.

Scala	HO - 1:87
Lunghezza	211 mm
Predisposizione digitale	Preso NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli
Luci	LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, possibilità di comando indipendente delle luci bianche e rosse delle testate sia in analogico che in digitale
Predisposizione sonoro	Sede per altoparlante circolare da 23 mm prevista nel telaio metallico
Motorizzazione	Motore a 5 poli con volano, doppia trasmissione cardanica sui carrelli di estremità, velocità massima differenziata tra i due gruppi (E646 da 140 km/h, E645 da 120 km/h). Telaio in metallo di grande massa, due ruote con anelli di aderenza
Pantografi	Tipo 42U / 52 FS (a seconda delle versioni) in metallo, posizione di riposo estremamente piatta, con possibilità di captazione di corrente
Portagancio a norma NEM	SI, con timone di allontanamento per aggancio corto
Predisposizione per sistemi a 3 rotaie	SI, possibilità di installazione di un pattino per terza rotaia sul carrello centrale (optional) e commutazione tramite jumper sul circuito stampato
Raggio minimo di curvatura	360 mm
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche delle macchine. Carrelli Im1250 con dettagli di qualità superiore, ruote con riproduzione esatta della trasmissione delle ruote ad "anello danzante" in Kevlar con incisione a 6 livelli e fori della vela realmente passanti. Tubazioni e cavi tra le semicasse in materiale flessibile. Arredamento interno della cabina completo con dettagli riportati. Riproduzione realistica del corridoio e della cabina A.T. in fotoincisione metallica. Riproduzione in esatta scala dei supporti reggifanale in fotoincisione con dima di montaggio. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.



LE 20650

E646.003 - epoca IIIb

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.646.003 delle FS, nello stato della metà degli anni '60 (epoca IIIb). Livrea di origine verde magnolia / grigio nebbia con carrelli castano, fregio frontale FS a scudo di tipo definitivo a sfondo verde magnolia. Assegnata al deposito di Firenze.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori d'origine, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, tergicristallo lato macchinista, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo, smorzatori tra le semicasse, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 Unificato con strisciante centinato.

Negli anni '60 le E646 iniziano a ricevere le prime evoluzioni tecniche, con la modifica del tetto dovuta alla rimozione dei coltelli sezionatori dei pantografi e delle relative nicchie sulla semicassa anteriore, e l'adozione dei pantografi tipo 42 Unificato con strisciante curvo su alcune unità ai fini di comparazione del funzionamento con altri tipi di pantografo. Esteticamente, la livrea veniva completata con lo stemma FS frontale definitivo a scudo con "baffi" in rilievo sui lati.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20651

E646.002 - montatoi ingranditi, pantografi 52

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.646.002 delle FS, nello stato di fine anni '60/prima metà anni '70 (epoca IIIb-IVa). Livrea di origine verde magnolia / grigio nebbia con carrelli castano, fregio frontale FS a sfondo in verde magnolia. Assegnata al deposito di Firenze.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori modificati di tipo largo con corrimano supplementare, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, supporto reggibandiera centrale d'origine, tergicristallo sul vetro secondo agente, trombe sul tetto delle cabine, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo, smorzatori tra le semicasse, priva di Ripetizione Segnali, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti moderni e fanali di origine. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 52 con strisciante centinato.

Le prove comparative di funzionamento tra diversi tipi di pantografo condotte negli anni '60 hanno dimostrato che per velocità superiori a 120-130 km/h i migliori risultati venivano ottenuti dal tipo 52, che quindi venne montato su tutti i mezzi veloci, incluse le E.646. Sul finire del decennio vennero inoltre apportate ulteriori modifiche estetiche e funzionali, la più evidente delle quali è la modifica dei montatoi agli angoli delle cabine, con l'adozione di gradini più larghi e l'aggiunta di un corrimano verticale, per facilitare la salita dei manovratori.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20652

E646.004 - ep. IVa, Dep. Bologna C.le

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.646.005 delle FS, nello stato di fine anni '70 (epoca IV). Livrea verde magnolia/grigio perla con carrelli neri, fregio frontale FS a sfondo in verde magnolia, fascia grigia inferiore a "scalino" sul coprigiunto delle cabine. Assegnata al deposito di Bologna Centrale.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori modificati di tipo largo con corrimano supplementare, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione definitiva, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo lungo, dotata di boa per Ripetizione Segnali Discontinua. Accoppiatori delle condotte principali (gialle) sui panconi, vomeri neri, respingenti moderni e fanali automobilistici. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 52 con strisciante centinato.

Il modello riproduce fedelmente l'aspetto della locomotiva dopo la Riparazione Speciale del 1976 in seguito ad un urto occorso sulla linea del Brennero con il treno Alpen Express, restituita poi all'esercizio con il nuovo colore grigio perla ed alcune particolarità della livrea. La E.646.005 reca ancora le vestigia dell'applicazione dei cristalli corazzati Triplex, sperimentati su questa locomotiva già nel 1970 ed eliminati dopo breve tempo, mantenendo un solo finestrino con i vertici arrotondati e cornice esterna in gomma.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20653

E646.002 - logo sperimentale

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.646.002 delle FS, nello stato di fine anni '50 (epoca IIIb). Livrea di origine verde magnolia / grigio nebbia con carrelli castano, fregio frontale FS provvisorio con lettere metalliche grandi. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori d'origine, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, coltelli sezionatori dei pantografi e nicchia per predisposizione valvola Musso sul tetto della cabina A, tergicristallo lato macchinista, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo, apparecchiature Alta Tensione di origine, smorzatori tra le semicasse, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 LR.

La E646.002 venne consegnata dal TIBB alle FS nel novembre 1958, e fu la prima macchina ad interrompere la "tradizione" riguardo alla livrea dei mezzi di trazione elettrici: a differenza della 001, venne infatti consegnata direttamente nella nuova colorazione verde magnolia con ali stilizzate e tetto in grigio nebbia, schema poi applicato alle E646 successive ed esteso anche alla E646.001, in seguito corredato con un grande fregio FS a lettere metalliche sul frontale di alcune unità. La nuova livrea riprendeva i colori del prestigioso ETR.300 "Settebello", per caratterizzare anche visivamente la destinazione di queste macchine, assegnate da subito ai treni più prestigiosi dell'epoca. La cassa era ancora identica alla E646.001, direttamente derivata dalle E636 di seconda serie da cui riprendevano tutte le caratteristiche costruttive.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20654

E646.001 - epoca III allo stato d'origine

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.646.001 delle FS, nello stato di consegna alle FS da parte del costruttore TIBB nel 1958 (epoca IIIb). Livrea di origine castano/isabella con carrelli castano. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori d'origine, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, coltelli sezionatori dei pantografi e nicchia per predisposizione valvola Musso sul tetto della cabina A, tergiacristallo lato macchinista, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo, apparecchiature Alta Tensione di origine, smorzatori tra le semicasse, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 LR con strisciante centinato.

Nell'ottobre del 1958 il TIBB di Vado Ligure consegna alle FS il primo prototipo del nuovo gruppo E.646: nonostante a livello tecnico rappresentasse un notevole miglioramento rispetto alle precedenti E.636, fissando un nuovo punto di riferimento per potenza e prestazioni, l'estetica della E.646.001 inizialmente non si discostava da queste, essendo la cassa derivata direttamente dalle unità di 2a serie (E.636.113-276), da cui ereditava anche la predisposizione sul tetto per la valvola Musso del separatore D'Arbela, dispositivo mai installato sul gruppo E.646. Anche la livrea era la medesima delle E636: cassa in isabella con telaio, tetto e carrelli castano, destinata però ad essere rimpiazzata in breve tempo dalla caratteristica livrea verde magnolia con ali stilizzate in grigio nebbia.

Prezzo al pubblico: € 169,00



E636

CENNI STORICI E CARATTERISTICHE

Le locomotive elettriche del gruppo E.636 costituiscono il primo esempio della fortunata famiglia di "articolate" italiane, la cui "rivoluzionaria" impostazione meccanica basata su due semicasce poggianti su tre carrelli indipendenti, con il centrale comune alle due (rodiggio Bo'-Bo'-Bo'), è stata concepita espressamente per facilitare l'iscrizione in curva della locomotiva ed ottenere una distribuzione staticamente determinata del peso assiale al fine di ridurre il più possibile le sollecitazioni al binario, necessità dettata dall'armamento "leggero" della rete ferroviaria italiana dell'epoca.

Il progetto della E.636 risale al 1938, con la consegna delle 108 unità della prima serie avvenuta tra il maggio 1940 ed il 1943, nel pieno della Seconda Guerra Mondiale. Le necessità della ricostruzione postbellica fecero sì che la costruzione delle E.636 riprese nel 1952, distribuita fra tutti i principali costruttori italiani, e si protrasse fino al 1962, per un totale di 469 unità suddivise in tre serie fondamentali, tra le quali si riscontrano differenze tecniche ed estetiche a volte sostanziali, dovute ai miglioramenti apportati nel tempo al progetto iniziale. La parte elettrica deriva direttamente dalle precedenti E.626, con i sei motori 32-R200 in grado di sviluppare

una potenza oraria di 2100 kW. La velocità massima è pari a 105 km/h (poi elevata a 110 Km/h), o 120 km/h nel caso di rapporto di trasmissione "lungo" 28/65.

Nel tempo si sono succedute numerose modifiche o sperimentazioni, citiamo l'applicazione delle boccole «Athermos» (E.636.162÷171) di derivazione francese, l'impianto citofonico per comando navetta (E.636.119, 199, 225, 253, 255 e 468), l'aggancio automatico sulle testate (E.636.247, 332, 354, 389); non mancano esemplari unici "famosi" come la E.636.082 con frenatura elettrica reostatica, la E.636.080 in livrea blu orientale/grigio perla e la E.636.284 "Camilla" con cabine ricostruite.

Macchine "universali" per eccellenza, grazie alle loro doti di semplicità ed affidabilità, nel corso della loro lunga carriera queste locomotive sono state impiegate per tutti i tipi di servizi, dai treni passeggeri più prestigiosi (inclusi alcuni Trans Europ Express nelle tratte in cui non erano richieste particolari velocità), ai treni merci più modesti, caratterizzando con la loro presenza ogni angolo d'Italia (eccezione fatta per la Sardegna) fino al loro ritiro dal servizio regolare, avvenuto nel 2006.

Scala	H0 - 1:87
Lunghezza	211 mm
Predisposizione digitale	Presca NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli
Luci	LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, possibilità di comando indipendente delle luci bianche e rosse delle testate sia in analogico che in digitale
Predisposizione sonoro	Sede per altoparlante circolare da 23 mm prevista nel telaio metallico
Motorizzazione	Motore a 5 poli con volano, doppia trasmissione cardanica sui carrelli di estremità, velocità massima differenziata per i diversi rapporti di trasmissione (21/65 da 110 km/h, 28/65 da 120 km/h). Telaio in metallo di grande massa, due ruote con anelli di aderenza
Pantografi	Tipo 42LR / 42U / 52 FS (a seconda delle versioni) in metallo, posizione di riposo estremamente piatta, con possibilità di captazione di corrente
Ganci	Portaganci a norma NEM 362 con timone di allontanamento per aggancio corto
Predisposizione per sistemi a 3 rotaie	SI, possibilità di installazione di un pattino per terza rotaia sul carrello centrale (optional) e commutazione tramite jumper sul circuito stampato
Raggio minimo di curvatura	360 mm
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche delle macchine. Carrelli 11250 con dettagli di qualità superiore, ruote con riproduzione esatta della trasmissione coerentemente con la serie riprodotta. Tubazioni e cavi tra le semicasce in materiale flessibile. Arredamento interno della cabina completo con dettagli riportati. Riproduzione realistica del corridoio in fotoincisione metallica. Riproduzione in esatta scala dei supporti reggifanale in fotoincisione con dima di montaggio. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.



LE 20620

E636.199 - castano/isabella con citofono Perego

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.636.199 di seconda serie delle FS, nello stato di inizio anni '60 (epoca IIIb). Livrea castano / isabella con carrelli castano. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: montatoi dei manovratori d'origine, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, tergicristallo lato macchinista, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, riproduzione completa del separatore D'Arbela con valvola Musso, coltelli sezionatori e relativi cavi sul tetto della cabina A, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo e rubinetto del freno moderabile in cabina con volantino rosso, smorzatori tra le semicasce, accoppiatori del citofono Perego sui frontali e condotta dei servizi aggiuntiva sui panconi, accoppiatori del freno moderabile, respingenti e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 LR con strisciante curvo.

Tra l'inizio degli anni '60 e la metà degli anni '70, le E.636.119, 199, 225, 253, 255 e 468 furono attrezzate con il citofono "Perego" per poter effettuare servizi navetta in spinta, consentendo la comunicazione tra il macchinista a bordo della carrozza pilota in testa al treno, che impartiva le disposizioni per la marcia e lo stato dei segnali, con quello a bordo della macchina in coda, che eseguiva tali disposizioni. Le macchine attrezzate con questo sistema erano riconoscibili dall'esterno per la presenza sui frontali dell'accoppiatore tondo del citofono e da una condotta pneumatica aggiuntiva sui panconi per comandare i servizi delle carrozze.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20621

E636.166 - boccole Athermos ep. IIIb

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.636.166 di seconda serie delle FS, nello stato di inizio anni '60 (epoca IIIb). Livrea castano/isabella con carrelli castano. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrelli con boccole di tipo Athermos fedelmente riprodotte, montatoi dei manovratori d'origine, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, tergicristallo lato macchinista, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, riproduzione completa del separatore D'Arbela con valvola Musso, coltelli sezionatori e relativi cavi sul tetto della cabina A, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo e rubinetto del freno moderabile in cabina con volantino rosso, smorzatori tra le semicasce, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 LR.

Sul finire degli anni '50 le FS iniziarono la sperimentazione su 10 locomotive E.636 (unità 162-171) di un nuovo tipo di boccole per gli assi denominato "Athermos", di costruzione francese, al fine di valutarne le prestazioni in confronto con le classiche boccole a rulli in uso sulle altre unità, soggette ad inconvenienti di tenuta dell'olio di lubrificazione. Queste boccole furono installate sulle macchine prescelte in occasione del primo riordino (Rr) nelle officine di Foligno, tra il 1959 ed il 1960. Tutte le unità così modificate furono inizialmente assegnate al deposito di Bologna fino ad ottobre 1961, quindi inviate a Torino e dal 1963 assegnate al deposito di Bussoleno. Nonostante il buon esito della sperimentazione, l'utilizzo delle boccole "Athermos" non ebbe seguito per mancanza di assi di ricambio (diversi dallo standard), ed a fine anni '70 tutte queste macchine risultavano riconvertite alle boccole a rulli tradizionali.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20622

E636.227 - castano/isabella ep. IIIb-Iva

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.636.227 di seconda serie delle FS, nello stato di inizio anni '70 (epoca IVa). Livrea castano/isabella con carrelli castano. Assegnata al deposito di Genova Brignole.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: rapporto di trasmissione "lungo" 28/65, montatoi dei manovratori modificati di tipo largo con corrimano supplementare, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, due tergicristalli per cabina, con trombe sul tetto, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo e rubinetto del freno moderabile in cabina con volantino rosso, smorzatori tra le semicasse, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti moderni e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 LR.

Sin dalla prima definizione del progetto, l'impostazione meccanica per il gruppo E636 fu concepita per poter raggiungere senza problemi una velocità massima di 120 km/h, ottenibile mediante l'installazione del rapporto di trasmissione "lungo" 28/65, che permetteva un migliore sfruttamento della potenza a tale velocità. Questo rapporto venne applicato da metà anni '50 a circa cinquanta unità del gruppo, destinandole a servizi passeggeri e differenziandole dalle altre unità con rapporto "corto" 21/65 riservate prevalentemente a servizi merci, che richiedono più sforzo di trazione ma velocità inferiori. Nel marzo 1965 venne stabilita l'applicazione delle trombe sul tetto delle cabine sulle sole E636 dotate del rapporto 28/65, rendendole così riconoscibili anche esteriormente. Con l'immissione in servizio di mezzi più potenti e veloci quali E646 ed E645, tutte queste unità vennero gradualmente riconvertite al rapporto 21/65.

Prezzo al pubblico: € 169,00



LE 20623

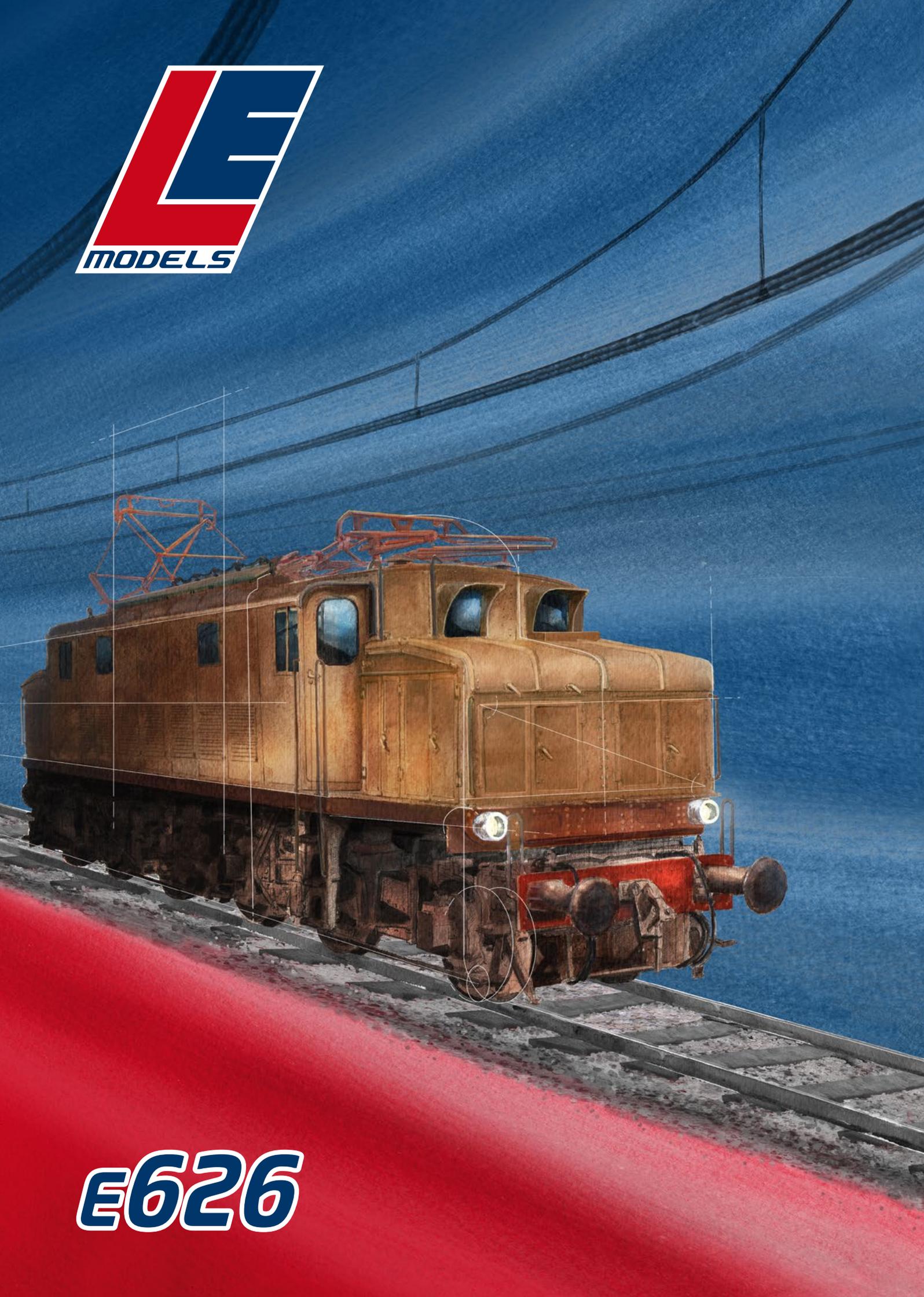
E636.169 - boccole Athermos ep. IV

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva E.636.169 di seconda serie delle FS, nello stato di inizio anni '70 (epoca IVa). Livrea castano/isabella con carrelli castano. Assegnata al deposito di Bussoleno.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrelli con boccole di tipo Athermos fedelmente riprodotte, montatoi dei manovratori modificati di tipo largo con corrimano supplementare, prese d'aria ad orecchio sulle fiancate nella disposizione di origine, tientibene sul ricasco dell'imperiale di tipo corto di origine, due tergicristalli per cabina, supporto reggibandiera centrale d'origine, priva di trombe sul tetto, tachigrafo meccanico Hasler di vecchio tipo e rubinetto del freno moderabile in cabina con volantino rosso, smorzatori tra le semicasse, accoppiatori del freno moderabile sui panconi, respingenti moderni e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Gocciolatoi frontali e rubinetto di sicurezza pantografi esterno. Pantografi di tipo 42 Unificato con strisciante centinato.

A partire dal 1963 le 10 locomotive E.636 (unità 162-171) dotate sperimentalmente di boccole per gli assi di tipo "Athermos" furono assegnate al deposito di Bussoleno, per prestare servizio sull'impegnativa linea del Fréjus, e contestualmente dotate del dispositivo bitensione 3 kV/1,5 kV per operare nel piazzale di Modane. Limitando il raggio di azione di queste macchine ad una sola linea risultava più semplice la verifica del funzionamento delle boccole sperimentali rispetto alle boccole tradizionali di cui erano dotate le altre E.636 che svolgevano gli stessi servizi su quella linea. Nonostante il buon esito della sperimentazione, l'utilizzo delle boccole "Athermos" non ebbe seguito per mancanza di assi di ricambio (diversi dallo standard), ed a fine anni '70 tutte queste macchine risultavano riconvertite alle boccole a rulli tradizionali.

Prezzo al pubblico: € 169,00



E626

CENNI STORICI E CARATTERISTICHE

Le locomotive del gruppo E.626 rappresentano le capostipiti per il sistema di alimentazione in corrente continua a 3000V, che venne sviluppato negli anni '20 sotto l'impulso dei cambiamenti politici dell'epoca, favorevoli all'elettrificazione delle linee con il nuovo sistema in contrapposizione al più complicato sistema trifase già in uso. La linea prescelta per la sperimentazione fu la Foggia-Benevento, su cui a partire dal settembre 1927 iniziarono a circolare i primi prototipi del nuovo gruppo E.626.

L'impostazione meccanica delle nuove macchine rappresenta un caso unico tra tutte le locomotive FS: dei sei assi, tutti motori, i due centrali sono solidali al telaio, mentre quelli di estremità sono inclusi in due carrelli impernati al telaio tramite una trave triangolare e pattini sui lati che ne permettono la rotazione. La costruzione della cassa segue i dettami dell'epoca, con un corpo centrale comprendente le cabine di guida e le apparecchiature principali più due avancorpi contenenti le apparecchiature ausiliarie. Dopo la costruzione di una prima serie di 14 prototipi, quasi tutti diversi tra loro a causa della sperimentazione di diverse componenti e soluzioni ed oggetto di numerose modifiche nel corso della loro carriera, si giunse ad un progetto di E.626 "unificato" e, tra il 1931 ed il 1939, vennero consegnate le E.626

di serie, per un totale di 448 unità costruite, suddivise in 4 serie (14 prototipi, 015÷099 di seconda serie, 100÷407 di terza serie, 408÷448 di quarta serie inizialmente consegnate come E.625 001-041), con una continua evoluzione tecnica dovuta all'esperienza accumulata nel tempo. Le E.626 "unificate" erano dotate di 6 motori con potenza oraria totale di 2050 kW e velocità massima di 95 km/h; nella ricostruzione del dopoguerra molte unità di 2a e 3a serie furono ricostruite, integralmente o in parte, con gli stessi equipaggiamenti delle unità di 4a serie.

La diffusione delle E.626 sulla rete FS procedette inizialmente di pari passo con l'elettrificazione in corrente continua delle linee, su cui si incaricarono di trainare tutti i treni merci e parte dei passeggeri (insieme alle successive E.326 e E.428); nel dopoguerra l'arrivo di macchine più moderne e performanti le scalzarono dai servizi viaggiatori più importanti, ma le E.626 continuarono a costituire l'ossatura principale dei treni merci sulla rete italiana fino agli anni '80, quando si iniziò a sospendere le Riparazioni Generali, per poi essere definitivamente tolte dal servizio regolare nel 1995. Alcune unità sono state preservate funzionanti per treni storici, diverse altre conservate statiche oppure come monumento in numerose località del Paese.

Scala	HO - 1:87
Lunghezza	173 mm
Predisposizione digitale	Presca NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli
Luci	LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, illuminazione degli interni delle cabine. Possibilità di comando indipendente di tutte le luci sia in analogico (tramite micro-interruttori) che in digitale (tramite decoder).
Predisposizione sonoro	Sede per altoparlante rettangolare 12x14 mm oppure 11x15 mm
Motorizzazione	Motore a 5 poli con volano, doppia trasmissione cardanica sui carrelli di estremità, carrello centrale folle su telaio basculante. Telaio in metallo di grande massa, quattro ruote con anelli di aderenza, captazione di corrente su tutte le 12 ruote. Kit opzionale con 2 assi motori senza anelli di aderenza.
Pantografi	Tipo 32 / 42LR FS (a seconda delle versioni) in metallo, posizione di riposo estremamente piatta, con possibilità di captazione di corrente
Ganci	Portaganci a norma NEM 362 con timone di allontanamento per aggancio corto
Predisposizione per sistemi a 3 rotaie	SI, possibilità di installazione di un pattino per terza rotaia sul carrello centrale (optional) e commutazione tramite jumper sul circuito stampato
Raggio minimo di curvatura	360 mm (consigliato 420 mm)
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche delle macchine. Cassa, carrelli e telaio con dettagli di qualità superiore, parte centrale del telaio traforata e libera come al vero, numerosi dettagli riportati in plastica o metallo fotoinciso, tornito o stampato, riproduzione completa dei tubi lanciasabbia, riproduzione dei tiranti del sistema frenante in metallo, ruote con fine riproduzione delle razze in Kevlar, tubazioni tra telaio e carrelli in materiale flessibile. Arredamento interno della cabina completo con dettagli riportati e differenziati tra le due cabine. Riproduzione realistica del corridoio e delle apparecchiature in cabina AT in fotoincisione metallica verniciata e decorata. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.


LE20510 / LE20510S
E626.089 - dep. Bologna S. Donato, ep. V

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica E.626.089 di seconda serie delle FS ricostruita con avancorpi di IV serie, costruttore SNOS (Società Nazionale Officine di Savigliano), nello stato degli anni '90 (ep. V). Livrea castano/isabella, pantografi 42LR con base standard, assegnata al deposito di Bologna S. Donato. EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa di origine con griglie laterali, finestrini laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina ricostruite in lamiera metallica, tromba sulla visiera del finestrino centrale delle cabine, comando del tachigrafo meccanico sul terzo asse con rinvio lungo ad entrambe le cabine, riproduzione in cabina del tachigrafo meccanico Hasler e delle porte di accesso a corridoio e cabina AT con posizione differenziata dei dettagli tra le due cabine, accoppiatori del freno moderabile, respingenti e fanali moderni, priva di Ripetizione Segnali. Iscrizioni di servizio complete in avorio o giallo, marcatura frontale con caratteri moderni.

La E.626.089 è stata tra le ultime unità del suo gruppo ad essere ritirata dal servizio regolare ed una delle poche ad aver mantenuto i finestrini laterali di origine a fine carriera, abbinati alla sola porta metallica delle cabine. Dopo la radiazione da parte delle FS questa macchina è stata acquistata dalla Ferrovia Casalecchio-Vignola insieme ad altre due E.626 ex FS (la 128 e la 193) per l'effettuazione di treni merci sulla linea sociale, in seguito passata sotto il controllo di ACT Bologna, quindi nel 2006 è stata ceduta alla Associazione Toscana Treni Storici (ATTS) "Italtavapore"; è attualmente conservata presso il Museo Nazionale dei Trasporti di La Spezia, presa in carico da Fondazione FS.

Prezzo al pubblico: € 199,00

🔊 Disponibile anche nella versione **LE20510S** con decoder DCC Sound installato di fabbrica

Prezzo al pubblico: € 279,00

LE20511 / LE20511S
E626.075 - dep. Milano Smistamento, ep. IIIb/IVa

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica E.626.075 di seconda serie delle FS ricostruita con avancorpi di IV serie, costruttore SNOS (Società Nazionale Officine di Savigliano), nello stato di fine anni '60/inizio anni '70 (ep. IIIb/IVa). Livrea castano/isabella, pantografi 42LR con base standard, assegnata al deposito di Milano Smistamento. EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa di origine con griglie laterali, finestrini laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina di origine in legno, comando del tachigrafo meccanico sul terzo asse con rinvio lungo ad entrambe le cabine, riproduzione in cabina del tachigrafo meccanico Hasler e delle porte di accesso a corridoio e cabina AT con posizione differenziata dei dettagli tra le due cabine, accoppiatori del freno moderabile, respingenti moderni e fanali di origine, priva di Ripetizione Segnali. Iscrizioni di servizio complete in giallo e date di revisione in bianco, marcatura frontale con caratteri ombreggiati.

Alcune E.626 di seconda serie ricostruite dopo la Seconda Guerra Mondiale con equipaggiamenti unificati con le unità di quarta serie hanno ricevuto i pantografi 42LR al posto dei classici pantografi tipo 32 con cui sono state costruite; in molte di queste unità, tra cui la E.626.075 riprodotta, è stata modificata di conseguenza anche la posizione degli isolatori, diversa tra i due tipi di pantografo.

Prezzo al pubblico: € 199,00

🔊 Disponibile anche nella versione **LE20511S** con decoder DCC Sound installato di fabbrica

Prezzo al pubblico: € 279,00



LE20513 / LE20513S

E626.076 - dep. Alessandria, epoca IV

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica E.626.076 di seconda serie delle FS ricostruita con avancorpi di IV serie, costruttore SNOS (Società Nazionale Officine di Savigliano), nello stato della seconda metà degli anni '70 (ep. IV). Livrea castano/isabella, pantografi 42LR con base allargata, Ripetizione Segnali, assegnata al deposito di Alessandria.

EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA

Tutti gli altri dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa di origine con griglie laterali, finestrini laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina di origine in legno, comando del tachigrafo elettrico sul terzo asse, riproduzione in cabina delle porte di accesso a corridoio e cabina AT con posizione differenziata dei dettagli tra le due cabine, accoppiatori del freno moderabile, respingenti e fanali moderni, cacciapietre con captatori della Ripetizione Segnali e pulsante di riarmo del freno. Iscrizioni di servizio complete in giallo e date di revisione dei serbatoi in bianco, marcatura frontale con caratteri ombreggiati.

Tra le E.626 di seconda serie ricostruite nel dopoguerra con equipaggiamenti unificati che hanno ricevuto i pantografi 42LR, alcune, tra cui la E.626.076 riprodotta, hanno mantenuto la posizione degli isolatori tipica dei pantografi tipo 32 di origine; ciò ha comportato la costruzione di una nuova base allargata per i pantografi 42LR in modo da poterli montare senza problemi sugli isolatori esistenti. Questa macchina è stata anche tra le prime unità del gruppo ad essere dotata di Ripetizione Segnali in cabina sin dalla seconda metà degli anni '70, caratteristica rilevabile anche dall'esterno per via della presenza dei captatori dietro ai cacciapietre, del pulsante di riarmo del freno e del tachigrafo elettrico TELOC al posto di quello meccanico di origine.

Prezzo al pubblico: € 199,00

 Disponibile anche nella versione **LE20513S** con decoder DCC Sound installato di fabbrica

Prezzo al pubblico: € 279,00

L
MODELS



elettrotreno
ETR.220P

CENNI STORICI E CARATTERISTICHE

Gli elettrotreni ETR.220, progettati e realizzati tra il 1960 e il 1966, nascono dall'esigenza di potenziare la flotta degli ETR, che già comprendeva i tre ETR.300 "Settebello", per servizi di "rango". Alla base c'è anche la necessità di adattare i sedici ETR.200 superstiti degli anni '30 alla capienza e alle prestazioni degli ETR.250 "Arlecchino", in fase di costruzione.

Durante i lavori di trasformazione, si aggiunge una quarta carrozza e viene rimossa la cabina che inizialmente era nella carrozza numero 3. Per migliorare le prestazioni, che rischiavano di essere penalizzate dalla maggiore massa, si modifica il rapporto di trasmissione e vengono adeguati i circuiti di azionamento dei motori e dei servizi ausiliari. A completare il tutto, si sceglie l'elegante livrea color verde magnolia e grigio nebbia, già introdotta con gli ETR.300.

Nella loro lunga storia, anche gli ETR.220 subiscono numerose trasformazioni. Già nel 1965 si decide di adottare su questi treni gli stessi carrelli Z 1040 e Zpm 1040 con relativi motori T165 usati sugli ETR.250 ed ALe 601, per uniformare le prestazioni. Nascono così gli ETR.220P; in particolare, gli ultimi due ETR trasformati (ETR.235 e 236) sono rimessi in esercizio direttamente come ETR.220P. Altri nove ETR.220 già trasformati sono potenziati tra il 1966 ed il 1969. Dal 1970, con l'avvio dei servizi di alta velocità, inizialmente sulla Roma-Napoli, sei

ETR.220 affiancano gli ETR.250 e 300 nelle corse a 180 km/h, denominati ETR.220 AV. Per raggiungere queste prestazioni, oltre ai nuovi carrelli, vengono installati la frenatura elettrica e il rapporto di trasmissione 38/46. In questo decennio gli ETR.220 cambiano anche esteticamente. L'aspetto viene modificato con l'inserimento, dal 1972, di un nuovo vetro frontale stratificato unico. Compaiono anche il terzo faro ed i nuovi fanali di tipo automobilistico. Per oltre 20 anni, gli ETR.220 garantiscono servizi di alto livello. Si annoverano i Rapidi "Rialto" Milano-Venezia/Trieste, spesso in doppia trazione con ETR.250, i Genova-Venezia, "Genova Sprint" Roma-Genova, "Freccia Atesina" Milano-Merano. Dopo i primi accantonamenti a metà anni '80, c'è una fase di ulteriore trasformazione. La carrozza 3 viene ricostruita con posti a sedere; scompaiono cucina e comparto bagagli, inutilizzati ormai da tempo. Dal 1986 al 1989, cinque ETR.220 AV sono ricostruiti con 205 posti di 1a classe (riclassificati ETR.240 dal 1987) e sette ETR.220P con 84 posti di 1a classe (nelle carrozze 1 e 2) e 156 di 2a classe (carrozze 3 e 4). La carriera di questi treni prosegue per tutti gli anni '90 su servizi InterCity, quali Ancona-Roma, Pescara-Roma, il "Perugino" Roma-Perugia, e treni charter. Il 2002 è l'anno dell'accantonamento definitivo. Attualmente l'ETR.232 è l'unico esemplare esistente, restaurato ed inserito nel parco dei rotabili storici della Fondazione FS.

Scala	HO – 1:87
Lunghezza	1006 mm (composizione completa)
Predisposizione digitale	Presenza NEM 660/21MTC per decoder DCC a 21 poli, con accesso facilitato tramite sportellino dedicato sul fondo della carrozza 3
Luci	LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, possibilità di comando indipendente del terzo faro e abilitazione/disabilitazione delle luci delle testate sia in analogico che in digitale
Predisposizione sonoro	Sede per altoparlante circolare da 23 mm prevista all'interno della carrozza 3
Motorizzazione	Motore a 5 poli di grande potenza con volano e trasmissione cardanica su un carrello della carrozza 3, interamente nascosto sotto la riproduzione del pavimento. Quattro ruote con anelli di aderenza
Impianto elettrico	Condotta elettrica passante su tutto il treno, ganci con connettori a 6 poli. SOLO IN ANALOGICO: possibilità di presa di corrente selettiva dall'unità di testa in base al senso di marcia
Pantografi	Tipo 52 FS in metallo, posizione di riposo estremamente piatta
Ganci	Con timone di allontanamento tra tutti gli elementi e sulle testate aerodinamiche, possibilità di accoppiamento con altri rotabili per trazioni multiple (barra rigida per accoppiare due ETR.220 LE Models oppure barra con innesto NEM 363 per altri rotabili)
Raggio minimo di curvatura	440 mm
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, correttamente differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche degli elettrotreni. Carrelli con dettagli di qualità superiore, vele delle ruote in Kevlar correttamente differenziate per ruote portanti e ruote motrici con riproduzione esatta della trasmissione. Guarnizioni di estremità delle testate intermedie in materiale flessibile. Griglie sottocassa in fotoincisione passante e riproduzione accurata di ventole e motore compressori con relativa decorazione. Articolazione dei carrelli Jakobs accuratamente studiata per un facile assemblaggio e per un perfetto funzionamento in curva e riallineamento in rettilineo. Arredamento interno interamente riprodotto e decorato in tutti gli elementi, con numerose parti riportate e dettagli in fotoincisione. Fedele riproduzione delle tendine negli ambienti viaggiatori installate in fabbrica. Cabine con banco di guida interamente riprodotto, decorazione accurata delle apparecchiature. Riproduzione della tabella di fine convoglio e cartelli di percorrenza per diverse destinazioni. Modello con aggiuntivi parzialmente montati e accessori di completamento nella confezione.



LE 15220
ETR.221 "Genova Sprint"

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno ETR.221 delle FS (tipo ETR 220P), nello stato della prima metà degli anni '80 (epoca IVb). Livrea verde magnolia/grigio nebbia con carrelli neri. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozza 3 nello stato di origine con cucina, comparto bagagli ed ufficio postale, carrelli Z 1040 e Zpm 1040 coerentemente differenziati, cabine con vetri frontali e laterali di tipo corazzato, fanali automobilistici e terzo faro, corrimani sul ricasco dell'imperiale in tutte le carrozze, pittogrammi fumatori/non fumatori, salottino nella carrozza 4 con 7 poltrone singole, dotato dei captatori della Ripetizione Segnali Continua, pantografi del tipo 52 con strisciante centinato. Con scatola dedicata e cartelli di percorrenza per il Rapido "Genova Sprint" Roma Termini-Genova Piazza Principe.

Prezzo al pubblico: € 329,00



LE 15221
ETR.226 "Rialto"

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno ETR.226 delle FS (tipo ETR 220P), nello stato di metà degli anni '70 (epoca IV).

Livrea verde magnolia / grigio nebbia con carrelli neri. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozza 3 nello stato di origine con cucina, comparto bagagli ed ufficio postale, carrelli Z 1040 e Zpm 1040 coerentemente differenziati, cabine con vetri frontali e laterali di tipo corazzato, fanali automobilistici e terzo faro, corrimani sul ricasco dell'imperiale di origine solo nelle carrozze 1 e 3, salottino nella carrozza 4 con 7 poltrone singole, dotato dei captatori della Ripetizione Segnali Continua, pantografi del tipo 52 con strisciante centinato. Cartelli di percorrenza per il Rapido "Rialto" Genova Br. - Milano C. - Venezia S. L. / Milano C. - Trieste C.

Prezzo al pubblico: € 329,00



LE 15230

ETR.231 "Rialto" con climatizzazione Stone

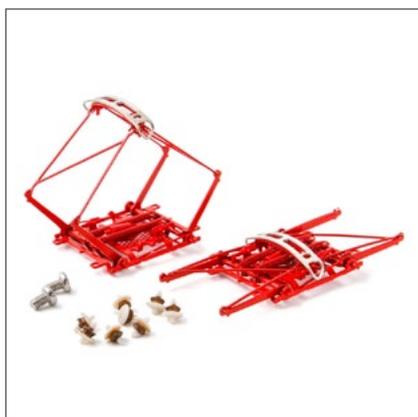
Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno **ETR.231** delle FS (tipo ETR 220P) con condizionatori Stone, nello stato di fine anni '70 / inizio anni '80 (epoca IV). Livrea verde magnolia/grigio nebbia con carrelli neri.

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozza 3 nello stato di origine con cucina, comparto bagagli ed ufficio postale, carrelli Z 1040 e Zpm 1040 coerentemente differenziati, cabine con vetri frontali e laterali di tipo corazzato, accurata riproduzione delle apparecchiature sul tetto e sottocassa dei condizionatori Stone nelle carrozze 1 e 2, fanali automobilistici e terzo faro, corrimani sul ricasco dell'imperiale di origine solo nelle carrozze 1 e 3, finestrini coerentemente differenziati per l'esemplare riprodotto, pittogrammi fumatori / non fumatori, salottino nella carrozza 4 con 7 poltrone singole, dotato dei captatori della Ripetizione Segnali Continua, pantografi del tipo 52 con strisciante centinato. Cartelli di percorrenza per il Rapido "Rialto" Genova Br.-Milano C.-Venezia S.L. / Milano C.-Trieste C.

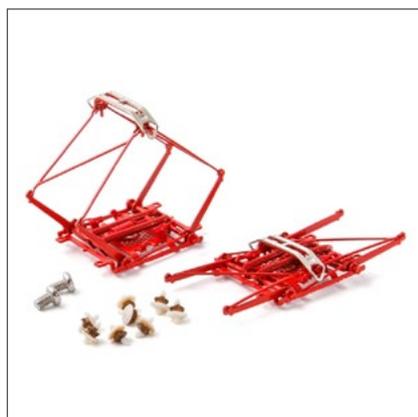
Prezzo al pubblico: € 345,00



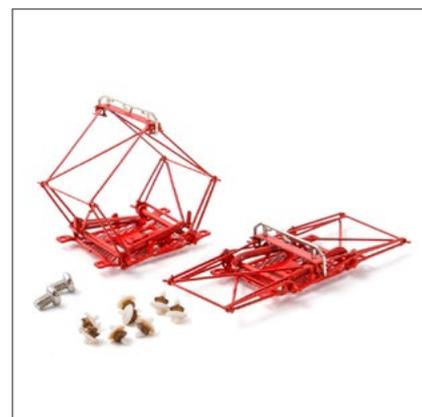
ACCESSORI E RICAMBI


LE 90010 - pantografo

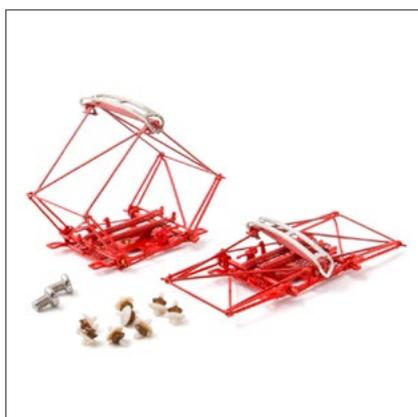
Set di 2 pantografi 52 FS centinati

Prezzo al pubblico: € 19,90

LE 90011 - pantografo

Set di 2 pantografi 52 FS piani

Prezzo al pubblico: € 19,90

LE 90020 - pantografo

Set di 2 pantografi 42LR

Prezzo al pubblico: € 19,90

LE 90021 - pantografo

Set di 2 pantografi 42 unificati

Prezzo al pubblico: € 19,90

LE 90022 - pantografo

Set di 2 pantografi 42 unificati con strisciante piano. Ep. V

Prezzo al pubblico: € 19,90

LESP001	Set tientibene sull'imperiale per ETR 220P	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP002	Set cavi Alta Tensione per ETR 220P	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP003	Set predellini per ETR 220P carrozze 1-3-4	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP004	Set carenature frontali + respingenti + barre accoppiamento per ETR220P	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP005	Set 4 serpentine per locomotive E645-E646 FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP006	Set 2 vomeri completi + 2 aperti + 2 piastre battigancio per loco FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP007	Set condotte pneumatiche sui panconi per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP008	Set 8 ganci di officina per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP009	Set 8 ghiera fanali moderne + guida luce per loco FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP010	Set 16 isolatori per pantografi tipo 42/52 FS	Prezzo al pubblico: € 5,00
LESP011	Set bordi in gomma di estremità per carrozze ETR 220P	Prezzo al pubblico: € 10,00
LESP012	Set REC maschio+femmina per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 10,00
LESP013	Set ganci + 78 poli + trombe per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 10,00
LESP014	Set 12 respingenti moderni con piatto tondo per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 15,00
LESP015	Set 12 respingenti di tipo vecchio per locomotive FS	Prezzo al pubblico: € 15,00
LESP016	Set timoni + mantici + incastri carrelli per ETR 220P carrozze 1-2-3	Prezzo al pubblico: € 15,00
LESP017	Set cavi Alta Tensione, isolatori, separatore D'Arbela per E636 FS	Prezzo al pubblico: € 15,00
LESP018	Set vetri per locomotive E636 + E645/E646 poliedriche FS	Prezzo al pubblico: € 15,00
LESP019	Set fiancate carrelli complete per locomotive E636	Prezzo al pubblico: € 20,00
LESP020	Set fiancate carrelli complete per ETR 220P	Prezzo al pubblico: € 25,00



Schede e raccoglitore

Ricordiamo che oltre agli articoli presentati in questo catalogo, è possibile acquistare il raccoglitore ad anelli e le schede stampate con le fotografie e le descrizioni dettagliate dei modelli originali e delle riproduzioni in scala.

Prezzo al pubblico di ogni scheda: € 1,90

Prezzo al pubblico del raccoglitore: € 14,90



