

FLEISCHMANN

PERFEZIONE & VERSATILITÀ

2014

Roco

L'Innovazione nel Modellismo Ferroviario



Gieffeci

CATALOGO MODELLI ITALIANI

www.gieffeci.com

SCALA H0

LEGENDA



Sound

Corrente continua

Corrente alternata

Lunghezza tra i respingenti

Cambio delle luci bianche

Cambio delle luci bianche/rosse

Pantografo

Norma NEM

Interfaccia

Gancio

Gancio corto

Decoder (DCC)

Decoder (DCC), con regolazione di carico

Decoder (formato Märklin*-Motorola**)

Decoder, con regolazione di carico (formato Märklin*-Motorola**)

Illuminazione aggiuntiva

Illuminazione interna

Assale per sistemi a corrente alternata

Assale ruote motrici

Assale ruote gommate

Made in Germany

Made in E.U. (dove non diversamente indicato)

MARCHI DEPOSITATI:

MÄRKLIN è un marchio depositato della Gebr. Märklin & Cie. GmbH Göppingen (D).

MOTOROLA è un marchio depositato della MOTOROLA Inc., Temple-Phoenix/ Arizona (USA)

Ci riserviamo la facoltà di apportare modifiche, al fine di migliorare il prodotto, qualsiasi modifica tecnica di misura o di data senza alcun preavviso. Tutti i diritti sono riservati.

Non ci assumiamo nessuna responsabilità per la correttezza, lo stato di aggiornamento, oppure la completezza dei dati contenuti e delle informazioni che si trovano in questo catalogo. Non ci assumiamo nessuna responsabilità materiale e morale per l'uso improprio dei modelli e di qualche errore contenuto nel catalogo.

L'uso dei marchi, delle denominazioni commerciali di altre ditte, citate in questo catalogo, sono vietato e non possono essere usati liberamente da chiunque. I marchi sono protetti dalla legge, anche se espressamente non contrassegnati.

Cari clienti FLEISCHMANN e ROCO, per tutto il materiale FLEISCHMANN e ROCO che è sotto garanzia, Vi chiediamo di passare tramite il Vostro rivenditore. Noi non possiamo accettare "in garanzia" le domande fatte senza il tagliando di controllo del modello e la prova di acquisto o l'accordo con il rivenditore.

RINGRAZIAMO L'ING. MICHELE MINGARI PER IL GRANDE AIUTO E COLLABORAZIONE CHE CI HA FORNITO PER LA REALIZZAZIONE DEL PROGRAMMA, E TUTTI COLORO CHE CON IL LORO CONTRIBUTO FOTOGRAFICO CI HANNO PERMESSO QUESTA PUBBLICAZIONE.

IMMAGINE DI COPERTINA: FOTO D. MACCARI – DIORAMA DAVIDE GODANO

Realizzazione a cura di "DIEMME"



EPOCHE [a cura dell'Ing. MICHELE MINGARI]

SECONDO LE NORME NEM ITALIANE

PER QUANTO RIGUARDA L'ITALIA, LA SUDDIVISIONE DELLE EPOCHE È LA SEGUENTE:

EPOCA I

DAL 1839, PRIMA FERROVIA (NAPOLI-PORTICI) AL 1905, NASCITA DELLE FERROVIE DELLO STATO (NAZIONALIZZAZIONE). SUDDIVISIONE "IA" (1839-1861) (*), "IB" (1861-1885) e "IC" (1885, CON LA RAZIONALIZZAZIONE DELLA RETE ASSEGNATA ALLE GRANDI COMPAGNIE, RETE MEDITERRANEA, RETE ADRIATICA E RETE SICULA E ALTRE MINORI, SEMPRE PRIVATE, AL 1905). (***)

EPOCA II

DAL 1905 AL 1949, CON EVENTUALE SUDDIVISIONE "IIA" (1905-1921) (**), "IIB" (1921-1943) E "IIC" (1943-1949). (****)

EPOCA III

DAL 1949 AL 1967, CON SUDDIVISIONE IN "IIIA" (FINO AL 1956, SOPPRESSIONE DELLA TERZA CLASSE) E "IIIB" (DAL 1956 AL 1967. ADOZIONE UFFICIALE DELLA LIVREA GRIGIO ARDESIA).

EPOCA IV

DAL 1967 AL 1989, CON UNA SUDDIVISIONE IN "IVA" (1967-1980, ADOZIONE NUOVE LIVREE "A COLORI") E "IVB" (1980-1989).

EPOCA V

DAL 1989 AL 2009, CON SUDDIVISIONE IN "VA" (1989, TRASFORMAZIONE DELLE FS IN TRENITALIA, AL 2001) E "VB" (LIBERALIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO CON APERTURA AI GESTORI PRIVATI).

EPOCA VI

DAL 2009 AD OGGI.

(*) UNITÀ D'ITALIA

(**) NEL 1921 SI ATTUA LA MODIFICA DEL CRITERIO DI NUMERAZIONE DELLE LOCOMOTIVE (ADOZIONE DELLE TARGHE IN BRONZO FUSO CON I NUMERI DI MATRICOLA A SEI CIFRE).

(***) LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I) PROLUNGANO IN REALTÀ L'EPOCA I, INDICATA COME "ID", FINO AL 1922, FACENDO QUINDI PARTIRE DA QUESTO ANNO L'EPOCA II. LA COSA APPARE IRRAZIONALE, IN QUANTO L'EVENTO PIÙ SIGNIFICATIVO È COSTITUITO APPUNTO DALLA NAZIONALIZZAZIONE DELLE FERROVIE, NEL 1905, CON TUTTA UNA SERIE DI INNOVAZIONI CHE HANNO ORIGINE DA QUESTO AVVENIMENTO: COSTRUZIONE DI NUOVE E PIÙ MODERNE LOCOMOTIVE, CARROZZE A CARRELLI ED ELIMINAZIONE DEL MATERIALE PIÙ VETUSTO AVUTO IN EREDITÀ DALLE RETI.

(****) SEMPRE SECONDO LE NORME NEM ITALIANE CITATE IL PERIODO 1943-1949 È CONSIDERATO COME UNA TRANSIZIONE, CON L'ITALIA DEL 1943 DIVISA IN DUE E IL 1949, INDICATO COME IL TERMINE DELLA RICOSTRUZIONE DEI DANNI PROVOCATI DALLA GUERRA. LA SUDDIVISIONE APPARE UN PO' PRETESTUOSA, ANCHE PERCHÉ NEL 1949 SI ERA ANCORA BEN LONTANI DALL' AVERE CONCLUSO LE OPERE DI RICOSTRUZIONE.



EPOCHE

SECONDO LE NORME NEM TEDESCHES

EPOCA I

VEICOLI NELLA COLORAZIONE E SCRITTE DELLE FERROVIE STATALI E PRIVATE, DAL 1870 CIRCA AL 1920.

EPOCA II

VEICOLI DEL PERIODO SUCCESSIVO ALLA NASCITA DELLE GRANDI RETI FERROVIARIE (DRG, BBÖ, SBB ECC.), DAL 1920 CIRCA AL 1945

EPOCA III

VEICOLI IN USO NEGLI ANNI '50 E '60 SULLE RETI EUROPEE CON LE RISPETTIVE SCRITTE, DAL 1945 CIRCA AL 1968

EPOCA IV

VEICOLI CON SCRITTE UIC COMPUTERIZZATE, DAL 1968 CIRCA AL 1985 CIRCA

EPOCA V

VEICOLI DEI TEMPI PIÙ RECENTI IN COLORAZIONE ATTUALE, DAL 1985 CIRCA (DAL 1994 CON LOGO DB-AG), DAL 01/1994 AL 2006 PER LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO.

EPOCA VI

DAL 2007, CON L'INTRODUZIONE DI UN NUOVO NUMERO DI VEICOLI UIC, AD OGGI

Correva l'anno 1980...

Noi, che alla TV guardavamo *Giochi senza frontiere*, *Portobello* e *Fantastico*, ci accontentavamo di pochi canali televisivi... e non avevamo la TV satellitare

Noi, che non avevamo il telefono cellulare, ma con il telefono fisso mantenevamo i nostri contatti

Noi, che la scala H0 potevano ammirarla solo nei modelli d'oltralpe e ci soddisfacevamo di modelli FS "in un'altra scala"

Noi, che desideravamo un modello di locomotiva FS in scala HO

.... finalmente il nostro sogno si è avverato....



Roco su continue insistenze di Faustino Faustini ha realizzato il primo modello in scala HO delle F.S.



«Tutto questo l'ho potuto realizzare grazie alla sensibilità dei Dirigenti Roco e dell'impegno del Direttore della produzione, all'aiuto dell'Ing. Erminio Mascherpa con foto, documentazioni e consigli molto professionali e infine con le fotografie realizzate "sul campo" da Emilio Ganzerla. Non ci dobbiamo dimenticare dei signori Enrico Milan e Franco Rovida che con il loro entusiasmo, mi spronarono alla realizzazione.

Senza alcun dubbio ho avuto del coraggio ad andare contro il colosso dell'Epoca che produceva modelli in un'altra scala. Ma con il mio amore e con la passione per il fermodellismo ho segnato una nuova epoca dei modelli F.S...»

Faustino Faustini

Z21



Uno strumento potente e versatile per entrare da protagonisti nel fermodellismo del ventunesimo secolo. Con il sistema Z21, la guida dei modelli ferroviari non è mai stata così semplice.




smartRail™ by Roco





Epoca II

 DAL 1905 AL 1949, CON EVENTUALE SUDDIVISIONE “Ila” (1905-1921), “Iib” (1921-1943) E “Iic” (1943-1949). [SECONDO LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I)]

 VEICOLI DEL PERIODO SUCCESSIVO ALLA NASCITA DELLE GRANDI RETI FERROVIARIE (DRG, BBÖ, SBB ECC.), DAL 1920 CIRCA AL 1945 [SECONDO LE NORME NEM TEDESCHE]



LOCOMOTIVE A VAPORE

PAG. 08

LOCOMOTIVA A VAPORE GRUPPO 626 DELLE FS (PRUSSIANA EX P6)

Le locomotive del Gruppo P6 delle Kpev, sono state tra le prime locomotive per treni viaggiatori costruite in grande serie e vennero equipaggiate con il surriscaldatore del vapore, sin dal 1902 e ne vennero costruite 272 esemplari. Prestarono servizio in Italia e inizialmente vennero assegnate al deposito di Pistoia, la loro velocità massima venne limitata a 80 km/h. Nel 1934 vennero ridistribuite a Milano Smistamento e fecero servizio sino al 1937. Le unità pervenute in Italia sono state iscritte nel Gruppo 626 FS, con il numero di servizio dal 626.001 al 626.009. [Tratto da "LOCOMOTIVE DI BREDA BELLICA" di Giovanni Cornolò]

FLEISCHMANN	
Ep.	II
⇐ ⇒	202
••••	NEM 652



Sound

FS 626.002

Art.Nr.: 413707



Art.Nr.: 413777



FS 626.007

Art.Nr.: 481307



FS 626.009

Art.Nr.: 481378



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87) della Locomotiva a vapore del Gruppo 626.002, 626.007 e 626.009. Rodiggio 1-3-0, tender a carrelli tipo 2'2'T 16, volano sull'asse motore, trazione dal tender, due ruote gommate.

Prodotto in esclusiva GIEFFECI

In seguito alle ripartizioni operate dopo la fine della prima Guerra Mondiale ne vennero assegnate nove unità all'Italia; le Ferrovie dello Stato ne curarono l'assegnazione al gruppo 626, con progressivo da 001 a 009. La 626.001 anno 1906 costruttore Schwartzkopff. La 626.002, 626.007, 626.008, 626.009 anno 1909 costruttore Henschel. La 626.003, 626.006, anno 1908 costruttore Hanomag e infine la 626.004 e 626.006 anno 1907 costruttore HumboldtLe "626" operarono in Toscana inizialmente e verso la metà degli anni trenta vennero assegnate al Deposito locomotive di Milano Smistamento. Qualche anno dopo, tra 1936 e 1937 vennero accantonate e successivamente demolite.

LIMITED EDITION

Art.Nr.: 481377



Sound



FS 626.007 MODELLO NUMERATO CON CERTIFICATO

Le locomotive-tender del tipo "T3" sono state costruite in migliaia di esemplari, distribuiti sulle ferrovie di molti Paesi, secondo un fortunato progetto commissionato a fine Ottocento dalle Ferrovie Prussiane. Si tratta di piccole locomotive a vapore saturo, semplici, economiche e robuste, adatte ai servizi locali su linee secondarie. La bassa velocità non era certo un handicap quando esse videro la luce, oltre un secolo fa, mentre le ruote piccole consentivano un buono sforzo di trazione, pur non avendo una potenza notevole, il che le rendeva adatte anche a servizi merci.

LOCOMOTIVA A VAPORE 999

FLEISCHMANN

Ep. II

⇐ ⇒ 101

..... NEM 651



Art.Nr.:401003

=

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87). Le locomotive del gruppo erano di vario tipo, costruite per le varie società ferroviarie, che a partire dal 1905 vennero acquisite e immatricolate nel parco rotabili FS. Il gruppo 999 nacque proprio allo scopo di raggruppare sotto un'unica voce un certo numero di locomotive a tre assi. Le macchine erano state costruite, da varie fabbriche tra cui la prestigiosa Henschel & Sohn di Cassel. Il modello riproduce la **locomotiva tender FS 999 005.**, verniciatura e scritte reali. Carrello realizzato con stampi a colata metallica. Ceppi del freno tra le ruote, con interfaccia NEM 651 predisposta per l'installazione del decoder. Trazione sui 3 assi. Illuminazione frontale a due luci LED. Alloggiamento gancio secondo norma NEM 362.

LOCO TENDER EA11 "PORTO DI SAVONA"

FLEISCHMANN

Ep. II

⇐ ⇒ 101

..... NEM 651



Art.Nr.:401004

=

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87). Locomotive costruzione Henschel & Sohn di Cassel, nel 1908 entrarono in servizio presso le Ferrovie della Valle Sessera, ferrovia economica che congiungeva Grignasco (NO) con Coggiola (odierna provincia di Biella), in seguito furono acquistate da Emilio Astengo che le adibisce alle manovre nel porto di Savona, sino al 1975. Il modello riproduce la locomotiva tender **EA11 "Porto di Savona"**, verniciatura e scritte reali, carrello realizzato con stampi a colata metallica. Ceppi del freno tra le ruote, con interfaccia NEM 651 predisposta per l'installazione del decoder. Trazione sui 3 assi, illuminazione frontale a due luci LED, alloggiamento gancio secondo la norma NEM 362.

FLEISCHMANN

Ep. II

⇐ ⇒ 101

..... NEM 651



LOCOMOTIVA A VAPORE 302 "SOCIETA' VENETA"

Art.Nr.: 401005

=

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva tender 302 della "Società Veneta" che fu costituita a Padova nel 1872, con il sostegno di Vincenzo Stefano Breda. La Società Veneta per le imprese e costruzioni pubbliche è nota più brevemente come Società Veneta. Tra il 1898 e il 1977, la sua ragione sociale fu Società Veneta per la costruzione e l'esercizio di ferrovie secondarie italiane. Nella prima metà del XX secolo, fu la più grande società italiana di ferrovie in concessione, gestendo linee sia del nord sia del centro Italia. Verniciatura e scritte reali. Carrello realizzato con stampi a colata metallica. Ceppi del freno tra le ruote. Con interfaccia secondo NEM 651 predisposto per l'installazione di un decoder. Trazione sui 3 assi. Illuminazione frontale a due luci LED. Alloggiamento gancio secondo NEM 362.

LOCOMOTIVA A VAPORE GR 897 DELLE FS "PIERINA"

Locomotive "prussiane" del Gruppo T16, di rodiggio 0-5-0, di costruzione tedesca acquisite dalle Ferrovie dello Stato in conto riparazioni di guerra dopo il 1919. Giunte in Italia in numero di 2 unità vennero immatricolate dalle FS con numerazione progressiva 897.001 e 897.002 ed adibite, data la loro potenza e la loro piena aderenza, alla manovra pesante negli scali di Bologna e Milano. Ebbero il soprannome "Pierina" da parte dei ferrovieri.

897 001**FLEISCHMANN**

Ep. II

← ⇒ 145

●●●●● NEM 651



Art.Nr.:409403



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva a vapore Gr 897 001 delle F.S., verniciatura e scritte come la locomotiva reale. Finestrini con i vetri. Distribuzione Heusinger. Ceppi del freno sulle ruote. Carrello realizzato in stampi a colata metallica. Motore con volano. Avviamento su 5 assi. Cerchiature di aderenza. Interfaccia NEM 651 predisposto per l'installazione di un decoder digitale. Illuminazione frontale a due luci LED, in alternanza secondo la direzione di marcia. Gancio a norma NEM 362.



Foto Dott. Marco Viti

LOCOMOTIVA A VAPORE 875

La locomotiva a vapore Gruppo 875 era una locotender progettata dalle Ferrovie dello Stato per il servizio viaggiatori sulle linee secondarie. A partire dal 1912 vennero consegnati 117 esemplari di questa locomotiva, rodiggio 1' C, velocità massima 75 km/h, potenza 440 CV a 60 km/h. Le locomotive del gruppo 875 nacquero dall'esigenza di aumentare la capacità di traino dei treni viaggiatori su linee secondarie dal profilo altimetrico non molto difficile.

87508



Ep. II

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



Art. Nr.: 63275

87513



Ep. II

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



Art. Nr.: 63277

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva **FS 87508** ed **FS 87513** con cabina macchinista aperta e numeri di servizio di grande formato in color ottone. Su questo modello i numeri di servizio, sono posizionati sul pancone frontale e al centro della parete posteriore della cabina del macchinista.

87530



Ep. II

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



Art. Nr.: 63278

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva **FS 87530** con cabina macchinista aperta e numeri di servizio di grande formato in color ottone. Su questo modello i numeri di servizio, sono posizionati frontalmente e posteriormente sul pancone.



Foto Dott. Marco Viti

LOCOMOTIVA A VAPORE SERIE 653 DELLE FS

Locomotive a vapore gruppo 653 con tender, di rodiggio 2-3-0, acquisite in conto riparazioni di guerra dalle Ferrovie dello Stato, dopo il 1919. Le locomotive erano state commissionate nel 1909 dal direttore di "trazione" della Südbahn, Eustace Prossy, allo scopo di sostituire le ormai datate locomotive 2'C della serie 32f nel traino dei treni passeggeri pesanti sulle linee di montagna. In seguito ai risarcimenti conseguenti alla 1^a Guerra Mondiale 13 unità pervennero alle FS italiane, che le classificarono nel gruppo 653 utilizzandole fino alla seconda guerra mondiale tra il 1939 e il 1940 nelle linee afferenti a Trieste, Udine.

Roco

Ep.	II
⇐ ⇒	201
••••	NEM 652



Art.Nr.: 72112



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), Locomotiva a vapore serie **653 002** delle Ferrovie dello Stato. Dopo la Prima Guerra Mondiale dall'Austria arrivarono alle FS 13 di queste locomotive tender Rh 109 per treni diretti delle ex Ferrovie del Sud e rimasero in servizio fino al 1940. Preda Bellica.

Roco

Ep.	II
⇐ ⇒	201
••••	NEM 652




Art.Nr.: 72114



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), Locomotiva a vapore serie **653 013** delle Ferrovie dello Stato. Dopo la Prima Guerra Mondiale dall'Austria arrivarono alle FS 13 di queste locomotive tender Rh 109 per treni diretti delle ex Ferrovie del Sud e rimasero in servizio fino al 1940. Preda Bellica.



Epoca III

 DAL 1949 AL 1967, CON SUDDIVISIONE IN “IIIa” (FINO AL 1956, SOPPRESSIONE DELLA TERZA CLASSE) E “IIIb” (DAL 1956 AL 1967, ADOZIONE UFFICIALE DELLA LIVREA GRIGIO ARDESIA) [SECONDO LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I)]

 VEICOLI IN USO NEGLI ANNI '50 E '60 SULLE RETI EUROPEE CON LE RISPETTIVE SCRITTE, DAL 1945 CIRCA AL 1968 [SECONDO LE NORME NEM TEDESCHE]



LOCOMOTIVE A VAPORE

PAG. 14

LOCOMOTIVE ELETTRICHE TRIFASE

PAG. 17

LOCOMOTIVA A VAPORE GRUPPO 473 DELLE FS

Locomotiva gruppo 473 delle Ferrovie dello Stato acquisita in conto riparazioni di guerra, nel 1919 in seguito al Trattato di Versailles. Alla fine della prima Guerra Mondiale molte di esse vennero cedute come risarcimento danni di guerra a vari paesi europei; circa 200 locomotive ferroviarie di costruzione tedesca di vari gruppi vennero assegnate all'Italia; tra queste è il gruppo di 9 locomotive appartenenti al gruppo prussiano delle "prussiane" G 10 costruite quasi tutte tra il 1917 e il 1918. Le locomotive vennero immatricolate nel parco rotabili delle FS come gruppo 473 con i numeri progressivi 001-009 e assegnate a Torino per il servizio sulle linee ad essa afferenti. Successivamente furono divise tra gli impianti di Pistoia, di Alessandria e di Milano Smistamento per il traino dei treni merci di elevata composizione; in seguito vennero assegnate al servizio di manovra pesante fino alla fine degli anni cinquanta. L'ultima di esse venne demolita nel 1963.



Ep. III

⇐ ⇒ 217

•••• NEM 652



Art.Nr.:62217 = 473.001

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della Locomotiva Prussiana G10. Nuova variante del Gruppo 473 delle FS. Numero di servizio 473.001.

**Prodotti in esclusiva
GIEFFECI**



Ep. III

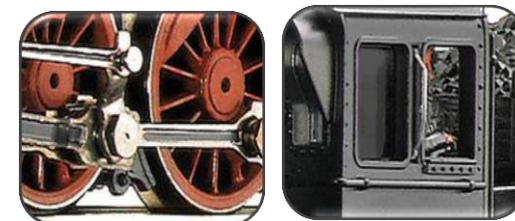
⇐ ⇒ 217

•••• NEM 652



Art.Nr.:62218 = 473.007

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della Locomotiva Prussiana G10. Nuova variante del Gruppo 473 delle F.S. Numero di servizio 473.007.



LOCOMOTIVA A VAPORE SERIE 875 DELLE FS

Locomotiva-tender del Gruppo 875, rodiggio 1' C. A partire dal 1912 vennero consegnati 117 esemplari di questa locomotiva, velocità massima 75 km/h, potenza 440 CV a 60 km/h. Progettata dalle Ferrovie dello Stato per il servizio viaggiatori sulle linee secondarie.

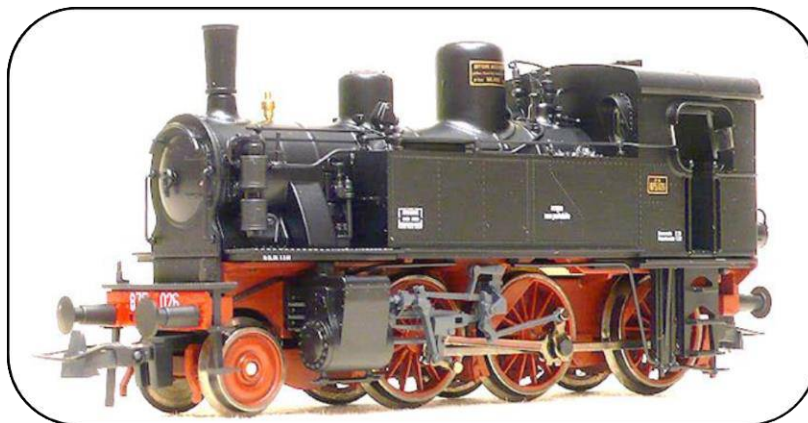
875.026

Roco

Ep. III

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



Art.Nr.:62233



875.019

Roco

Ep. III-IV

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



Art.Nr.: 62234



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Locotender a vapore delle F.S. **875.026** e F.S. **875.019**. Nello stato di servizio negli anni '50 e '60. In servizio nel traffico locale per il trasporto di persone e trasporto merci. Realizzazione dettagliata del modello con cabina del macchinista con parete di fondo chiusa.

875.038

Roco

Ep. III

⇐ ⇒ 107

●●● NEM 652



**ARTICOLO ESAURITO
 NEI MAGAZZINI GIEFFECI**

Art.Nr.:62235



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Locotender a vapore delle F.S. **875.038**. Nello stato di servizio degli anni '50. In servizio nel traffico locale per il trasporto di persone e trasporto merci. Realizzazione dettagliata del modello con cabina del macchinista con parete di fondo chiusa.



Foto Ing. Mario De Prisco

LOCOMOTIVA A VAPORE GR 897 DELLE FS "PIERINA"

Locomotive "prussiane" del Gruppo T16, di rodiggio 0-5-0, di costruzione tedesca acquisite dalle Ferrovie dello Stato in conto riparazioni di guerra dopo il 1919. Giunte in Italia in numero di 2 unità vennero immatricolate dalle FS con numerazione progressiva 897.001 e 897.002 ed adibite, data la loro potenza e la loro piena aderenza, alla manovra pesante negli scali di Bologna e Milano. Ebbero il soprannome "Pierina" da parte dei ferrovieri.

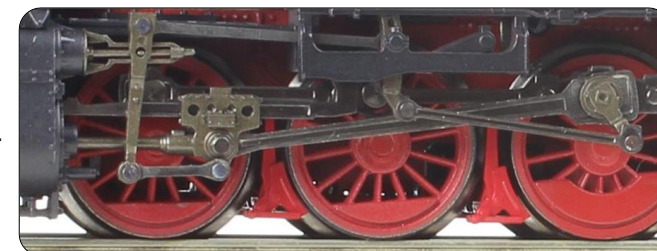
897 002

FLEISCHMANN

Ep. III

⇐ ⇒ 145

●●●●● NEM 651

**Art.Nr.:409404**

=

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva a vapore Gr 897 002 delle F.S., verniciatura e scritte come la locomotiva reale. Finestrini con i vetri. Distribuzione Heusinger Ceppi del freno sulle ruote. Carrello realizzato in stampi a colata metallica. Motore con volano. Avviamento su 5 assi. Cerchiature di aderenza. Interfaccia NEM 651 predisposto per l'installazione di un decoder digitale. Illuminazione frontale a due luci LED, in alternanza secondo la direzione di marcia. Alloggiamento gancio secondo NEM 362 con meccanismo nascosto al Tender.

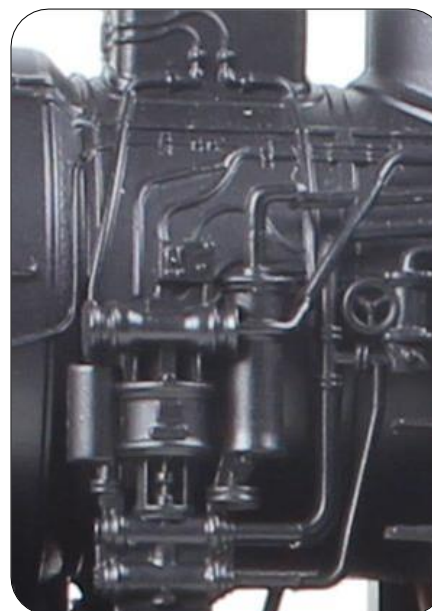


Foto Ing. Mario De Prisco

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.432 TRIFASE DELLE FS

Con la conversione a corrente continua delle più importanti direttrici, avvenuta nella prima metà degli anni 1960 le E.432 vennero concentrate nei depositi locomotive di Savona e Cuneo, ove svolsero l'ultimo decennio di servizi più modesti alla testa dei treni lungo le direttrici Torino-Savona e Torino-Cuneo e diramazioni afferenti.

Alla E.432.008 fu affidato l'ultimo treno trifase, un treno speciale Alessandria-Acqui Terme il 25 maggio 1976 chiudendo un'epoca che, dagli albori dei primi esperimenti, è durata più di tre quarti di secolo, poi l'accantonamento.

L'impossibilità di un loro riutilizzo unitamente ad altre motivazioni fece sì che diverse macchine fossero demolite ancora in stato di efficienza. Due esemplari sono arrivati ai giorni nostri, la E.432.001 conservata in buono stato al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa e la E.432.031, bisognosa di restauro, presso il Museo ferroviario piemontese di Savigliano.



Roco

Ep. III

⇒ 160

••• NEM 652

Art.Nr.: 62380

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Locomotiva elettrica trifase E.432 019 in livrea Castano/Isabella delle FS. Deposito di Bolzano. Anno di esercizio primi anni '60 con pancone frontale in rosso, adibita al servizio merci e passeggeri. Costruzione Ernesto Breda. Al vero le E432 presero servizio alla fine degli anni '20 su linee importanti quali la Porrettana, il Brennero, sulle litoranee liguri o tra Torino e Genova, furono spesso in doppia trazione in testa ad importanti e pesanti treni, rapidi e direttissimi ed internazionali. Furono accantonate a metà degli anni '70 per lasciare spazio al funzionamento in corrente continua.

LOCOMOTIVA ELETTRICA TRIFASE E.432 DELLE FS

La locomotiva elettrica E.432 era una locomotiva a corrente alternata trifase a frequenza ferroviaria (16 2/3 Hz) delle Ferrovie dello Stato italiane di elevata potenza per servizi viaggiatori veloci. Le E.432 già dal 1929 presero servizio sulle importanti linee Porrettana e del Brennero; in seguito anche sulle linee tra Torino e Genova, verso la val di Susa e sulle litoranee liguri, specie quella di ponente. Furono alla trazione dei più importanti e pesanti treni, rapidi e direttissimi, internazionali.



Ep. III

⇐ ⇒ 160

••• NEM 652



Art. Nr.: 62382



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva elettrica trifase E.432 delle F.S.. Motore con volano. Avviamento su 4 assi, ceppi del freno su 2 ruote. Alloggiamento gancio secondo NEM 362 con meccanismo nascosto. Interfaccia NEM 652 predisposto per l'installazione di un decoder. Illuminazione frontale a due luci LED con accensione in alternanza secondo la direzione di marcia. Numero di servizio 432.010 Deposito di Bolzano.



Ep. III

⇐ ⇒ 160

••• NEM 652



Art. Nr.: 62383




Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva elettrica trifase E.432 delle F.S.. Motore con volano. Avviamento su 4 assi, ceppi del freno su 2 ruote. Alloggiamento gancio secondo NEM 362 con meccanismo nascosto. Interfaccia NEM 652 predisposto per installazione di un decoder. Illuminazione frontale a due luci LED con accensione in alternanza secondo la direzione di marcia. Numero di servizio 432.031 Deposito di Genova.



Epoca IV

 DAL 1967 AL 1989, CON UNA SUDDIVISIONE IN “IVa” (1967-1980, ADOZIONE NUOVE LIVREE “A COLORI”) E “IVb” (1980-1989) [SECONDO LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I)]

 VEICOLI CON SCRITTE UIC COMPUTERIZZATE, DAL 1968 CIRCA AL 1985 CIRCA [SECONDO LE NORME NEM TEDESCHE]



LOCOMOTIVA ELETTRICA TRIFASE

PAG. 20

LOCOMOTIVE ELETTRICHE

PAG. 21

AUTOMOTORE DIESEL

PAG. 28

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.432 TRIFASE DELLE FS

Con la conversione a corrente continua delle più importanti direttrici, avvenuta nella prima metà degli anni 1960 le E.432 vennero concentrate nei depositi locomotive di Savona e Cuneo, ove svolsero l'ultimo decennio di servizi più modesti alla testa dei treni lungo le direttrici Torino-Savona e Torino-Cuneo e diramazioni afferenti.

Roco

Ep.	IV
← ⇒	160
•••	NEM 652

**Art. Nr.: 62384**

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), locomotore elettrico trifase E.432.022 del deposito di Cuneo delle Ferrovie dello Stato (FS). Impiegato tra il 1964 - 1970. Per treni merci e passeggeri. Realizzazione finemente dettagliata nella verniciatura "castano /isabella" con asse dei respingenti in rosso e vecchio logo FS. Illuminazione di testa a 2 luci con tecnica a LED.

Foto Ing. Mario De Prisco

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.646

Locomotiva elettrica FS Gruppo E.646 (serie prototipo E.646.001-005). Il progetto di queste motrici venne sviluppato dall'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato nel 1956 che affidò la produzione e l'industrializzazione a TIBB. Nell'ottobre del 1958 i prototipi di preserie furono consegnati alle F.S.: cinque locomotive molto simili nell'estetica alle E.636 di cui riprendevano la meccanica e la suddivisione in semicasce articolate. Nonostante l'apparenza si trattava di macchine profondamente diverse nella parte elettrica e nella trasmissione. Furono impiegate per la trazione di treni direttissimi e rapidi sulle linee principali, queste locomotive sono state trasformate nel 1978-80 in E.645.101-105 e destinate prevalentemente al servizio merci pesanti.

Roco

Ep. IV

⇐ ⇒ 210

⋮ NEM 652

FS



Art.Nr.: 72322

=

Art.Nr.: 72323

=

🔊

E.646.003

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.646.003 delle F.S. Livrea grigio nebbia e verde magnolia.



- Modello molto dettagliato
- Luci al LED
- Pantografi nuovi del tipo 42
- 72323 con Digital Sound

Novità!
Consegna prevista
SETTEMBRE 2014

La locomotiva elettrica E.646 di seconda serie fu costruita in 198 unità dal 1961 al 1967. Il numero di servizio assegnato era E.646.006 AL 210. I costruttori furono diversi la TIBB, la BREDA, la SAVIGLIANO, la OM-MARELLI, la REGGIANE-MARELLI, la OM-CGE, la Pist-Ansaldo e la Aerfer-Ocren. Un tipo di macchina adatta per tutti i treni. La versatilità d'impiego della E.646 permise di essere usata per il servizio treni merci e treni passeggeri. Le E.646 non seguivano la convenzione pre-bellica di indicare col terzo numero della sigla il numero di motori installati. Montavano infatti 12 motori, contro i 6 dei gruppi di locomotive immediatamente precedenti, ognuno da 360 kW uniorari. Questi motori gemellati (costituiti da due gruppi induttore/indotto montati affiancati dentro ad un'unica carcassa) richiedevano molto spazio nel sottocassa, per cui per i carrelli venne scelto il passo di 3150 mm, in seguito ridotto a 2850 mm a seguito di una riprogettazione della struttura del telaio dei carrelli.



Ep.	IV
⇐ ⇒	210
••••	NEM 652



Art. Nr.: 62568

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.646.067 del DEP. BOLOGNA C.LE, costruttore SAVIGLIANO, livrea grigio nebbia/verde magnolia, logo F.S. in rilievo con fondo rosso, portelloni alti, senza serpentina sul tetto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



Ep.	IV
⇐ ⇒	210
••••	NEM 652



Art. Nr.: 62569

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.646.149 del DEP. FIRENZE, costruttore BREDA, livrea grigio nebbia/verde magnolia, logo F.S. in rilievo con fondo verde, portelloni alti, senza serpentina sul tetto, trazione sui 4 assi e 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



Ep. IV

⇐ ⇒ 210

•••• NEM 652



Art.Nr.: 62572 =

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.646.191 del DEP. MILANO C., **navetta**, costruttore Aerfer-Ocren, livrea grigio perla/verde magnolia, logo F.S. in rilievo con fondo rosso, serpentine sul tetto, portelloni alti, trazione sui 4 assi, e 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.

In seguito alla decisione di trasformarle in locomotive per servizio navetta, a metà degli anni settanta il progetto E.646 venne sottoposto ad adeguamento tecnologico presso la OGR di Foligno: venne installata la circuiteria del telecomando a 78 poli per l'accoppiamento con carrozze semipilota per il servizio su treni reversibili (denominati "navette") per il traffico pendolare. Fu modificato il circuito di comando e installato un avviatore automatico; per le esigenze di sicurezza fu dotata di impianto antincendio. Anche l'estetica generale subì delle variazioni: vennero aggiunte nuove prese d'aria a griglia, essendo le originarie insufficienti alle nuove esigenze di smaltimento del calore generato dai frequenti avviamenti.



Foto H. Rosemberger

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.645

La locomotiva elettrica E.645 di seconda serie fu costruita in 61 unità dal 1963 al 1965. Il numero di servizio assegnato era da E.645.033 a 093. I costruttori furono diversi, la TIBB dal 033 al 044 e poi dal 085 al 093, la Aerfer-Ocren dal 045 al 070, la Pist-Ansaldo dal 072 al 080 e la Savigliano dal 082 al 084. La versatilità d'impiego della E.645 permise di essere usata per il servizio treni merci e treni passeggeri "Italia Express" TEE84 "Mediolanum" e Rapidi Torino-Ventimiglia e naturalmente furono impiegate su molte altre linee.

Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	210
••••	NEM 652



Art.Nr.: 62570



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.645.084 del DEP. VERONA, costruttore SAVIGLIANO, di seconda serie, senza modanature, livrea castano/Isabella, logo F.S. in rilievo, pantografo tipo 52 con strisciante tondo, con **portelloni alti**, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	210
••••	NEM 652



Art.Nr.: 62571



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.645.089 del DEP. MILANO S.to, costruttore TECNOMASIO, di seconda serie, livrea castano/Isabella, logo F.S. in rilievo, pantografo tipo 52 con strisciante tondo, con **portelloni bassi**, trazione sui 6 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



Foto Stefano Paolini

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.636 di 1a SERIE

Costruite nel 1940-43 per la trazione dei treni passeggeri e merci, queste locomotive sono state replicate con qualche modifica dal 1952 al 1962, per un totale di 469 unità, diventando il gruppo più numeroso di locomotive elettriche delle FS. Il gruppo E.636 consta di tre serie di locomotive, così ripartite: la prima serie (dalla 001 alla 108) costruita dal 1940 al 1942, la seconda serie (dalla 109 alla 243) costruita dal 1952 al 1956 e la terza serie (dalla 243 alla 469), costruita dal 1957 al 1962.



Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	210
⋯⋯⋯⋯	PluX22

Novità!
 Consegna prevista
SETTEMBRE 2014



Art.Nr.: 72324 = Art.Nr.: 72325 = 🔊

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Locomotiva elettrica delle FS Gruppo E.636.096 del DEP. LOC. ALESSANDRIA. Modello di 1ª serie, livrea castano/Isabella.

Sound

- Nuova carrozzeria
- Luci al LED
- Corrimano in metallo
- Tergicristallo in foto incisione.
- Ghiera dei fari in alluminio.
- Pantografi nuovi del tipo 42
- 72325 con Digital Sound

La foto ritrae il modello 636 della precedente produzione

Prodotti in esclusiva GIEFFECI

Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	210
⋯⋯⋯⋯	PluX22

Novità!
 Consegna prevista
SETTEMBRE 2014



Art.Nr.: 72326 = Art.Nr.: 72327 = 🔊

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Locomotiva elettrica delle FS Gruppo E.636.034 DEP. LOC. ROMA S.L. Modello di 1ª serie, livrea castano Isabella.

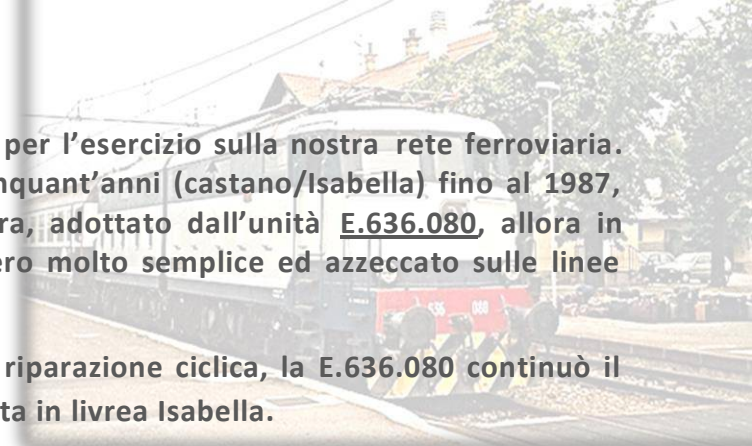
Sound

- Nuova carrozzeria
- Luci al LED
- Corrimano in metallo
- Tergicristallo in foto incisione.
- Ghiera dei fari in alluminio.
- Pantografi nuovi del tipo 42
- 72327 con Digital Sound

La foto ritrae il modello 636 della precedente produzione

Le locomotive del gruppo E.636 hanno rappresentato per molti decenni una risorsa insostituibile per l'esercizio sulla nostra rete ferroviaria. L'aspetto estetico di queste locomotive è rimasto praticamente immutato nei colori per circa cinquant'anni (castano/Isabella) fino al 1987, quando fu sperimentato presso le OGR di Verona Porta Vescovo un nuovo schema di coloritura, adottato dall'unità **E.636.080**, allora in dotazione all'impianto scaligero: il grigio perla e blu orientale, colori decisi in uno schema al vero molto semplice ed azzeccato sulle linee spigolose della locomotiva. Nell'occasione ha trovato spazio sul frontale anche il logo FS a losanga.

Sebbene in origine destinata a rimanere in grigio/blu solamente fino al successivo intervento di riparazione ciclica, la E.636.080 continuò il servizio in tale livrea fino al novembre 1999 quando, assegnata al deposito di Livorno, venne ridipinta in livrea Isabella.



Roco

Ep. IV

← ⇒ 210

PluX22

Novità!
Consegna prevista
SETTEMBRE 2014



Art.Nr.: 72320 = Art.Nr.: 72321 =  **E.636.080**

 **Sound**

- Nuova carrozzeria
 - Luci al LED
 - Mancorrenti in metallo
 - Tergicristallo in foto incisione.
 - Ghiera dei fari in alluminio.
 - Pantografi nuovi del tipo 42
 - 72321 con Digital Sound
- La foto ritrae il modello 636 della precedente produzione



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87) della locomotiva E.636.080 delle F.S., DEP. VERONA Santa Lucia. Livrea grigio perla/blu orientale. Come la E.636.080, anche un'altra unità, la E.636.117 è stata riverniciata in blu orientale/grigio perla, grazie alla sponsorizzazione della GIEFFECI, nella persona del Sig. Faustino Faustini.

Foto Ing. Mario De Prisco



LOCOMOTIVA ELETTRICA E.444 "TARTARUGA"

E.444.037



Ep. IV

⇐ ⇒ 195

⋮ NEM 652



Art.Nr.: 72500A

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della Locomotiva elettrica della Serie E.444 "Tartaruga" delle Ferrovie dello Stato Italiano FS. Caratteristiche del modello: motore a 5 poli con volano, cerchiatura di aderenza, illuminazione frontale con 3 punti luce, in alternanza bianco/rosso a secondo la direzione di marcia. Interfaccia NEM 652 per il montaggio di un decoder digitale. Gancio a norma NEM 362. E.444.037 DEP. ROMA S.L.



Il primo prototipo, la E.444.001 venne consegnata nel luglio del 1967 e fu subito oggetto di prove e sperimentazioni. La prima corsa prova fu effettuata sulla Roma-Napoli alla trazione di 6 carrozze UIC-X e un bagagliaio alla media di 143 km/h, un fatto notevole, allora, dato che le 646 erano autorizzate alla velocità massima di 145 km/h.

Gli altri 3 prototipi vennero messi su rotaia tra il 1967 e il 1968. Erano macchine piuttosto potenti per l'epoca, oltre 3000 kw, ma non abbastanza per l'utilizzo su linee rapide: inoltre i loro carrelli erano limitati a soli 180 km/h.

E.444.033



Ep. IV

⇐ ⇒ 195

⋮ NEM 652



Art.Nr.: 72500D

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della Locomotiva elettrica della Serie E.444 "Tartaruga" delle Ferrovie dello Stato Italiano FS. Caratteristiche del modello: motore a 5 poli con volano, cerchiatura di aderenza, illuminazione frontale con 3 punti luce, in alternanza bianco/rosso a secondo la direzione di marcia. Interfaccia NEM 652 per il montaggio di un decoder digitale. Gancio a norma NEM 362. E.444.033 DEP. MILANO Centrale.



AUTOMOTORE FS BREDA

Binato F.S. Aln448/460. Dopo essere state distolte dai servizi TEE, tra il 1974 e il 1979 le automotrici ALn 442, subirono la trasformazione del vano cucina, non più utilizzato, in un ambiente per viaggiatori con 18 posti a sedere, tale modifica ne aumentò la capienza portandola a 60 posti e modificarono anche la classificazione da ALn 442 a ALn 460.



Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	646
⋮	NEM 652



Art. Nr.: 63114



Art. Nr.: 69114



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), del binato Breda 448 2003 e 460 2003, ambientato nel 1974/1975, senza numeri di servizio sul frontale. Per poter realizzare il modello fedele alla realtà, abbiamo modificato ALn448 e ALn 460 eliminando i grossi cartelli di percorrenza sulle fiancate, ma le modifiche più sostanziali sono state fatte sull'ALn460, eliminando la cucina, realizzando i nuovi finestrini, i posti a sedere e gli interni, oltre a varie modifiche sul tetto. Modello realizzato con telaio in metallo presso fuso, sovrastruttura in plastica, trazione sui 2 assi della motrice, due ruote gommate e volano sull'asse motore.

Roco

Ep.	IV
⇐ ⇒	646
⋮	NEM 652



Art. Nr.: 63115




**ARTICOLO ESAURITO
NEI MAGAZZINI GIEFFECI**




Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), del binato Breda 448 2007 e 460 2007, ambientati nel 1979, con numeri di servizio sul frontale. Per poter realizzare il modello fedele alla realtà, abbiamo modificato ALn448 e ALn460 eliminando i grossi cartelli di percorrenza sulle fiancate, ma le modifiche più sostanziali sono state fatte sull'ALn460, eliminando la cucina, realizzando i nuovi finestrini, i posti a sedere e gli interni, oltre a varie modifiche sul tetto. Modello realizzato con telaio in metallo presso fuso, sovrastruttura in plastica, trazione sui 2 assi della motrice, due ruote gommate e volano sull'asse motore.



Epoca V

 DAL 1989 AL 2009, CON SUDDIVISIONE IN “Va” (1989, TRASFORMAZIONE DELLE FS IN TRENITALIA, AL 2001) E “Vb” (LIBERALIZZAZIONE DELL’ESERCIZIO CON APERTURA AI GESTORI PRIVATI) [SECONDO LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I)]

 VEICOLI DEI TEMPI PIU’ RECENTI IN COLORAZIONE ATTUALE, DAL 1985 CIRCA (DAL 1994 CON LOGO DB-AG), DAL 01/1994 AL 2006 PER LA LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO. [SECONDO LE NORME NEM TEDESCHE]

LOCOMOTIVE ELETTRICHE
LOCOMOTIVA DIESEL

PAG. 30

PAG. 40



FOTO DOTT. MARCO VITI

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.645

La locomotiva elettrica E.645 di seconda serie fu costruita in 61 unità dal 1963 al 1965. Il numero di servizio assegnato era da E.645.033 a 093. I costruttori furono diversi, la TIBB dal 033 al 044 e poi dal 085 al 093, la Aerfer-Oren dal 045 al 070, la Pist-Ansaldo dal 072 al 080 e la Savigliano dal 082 al 084. La versatilità d'impiego della E.645 permise di essere usata per il servizio treni merci e treni passeggeri "Italia Express" TEE84 "Mediolanum" e Rapidi Torino-Ventimiglia e naturalmente furono impiegate su molte altre linee.

Roco

Ep. V

⇌ 210

●●● NEM 652



Art.Nr.: 72662 = **E.645.090 "LOCOMOTIVA STORICA"**

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.645.090 delle F.S. DEP. MILANO SM.TO. Livrea castano Isabella con modanature. Il modello riproduce la locomotiva ricostruita per treni storici.

Proprio per salvare almeno qualche esempio dei colori tradizionali, la E.645.090, entrata a far parte del Parco Storico di Trenitalia, da luglio 2008, è stata completamente restaurata esteticamente secondo lo schema d'origine da parte dei volontari dell'Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento.

Locomotiva per treni storici

- Modello molto dettagliato
- Luci al LED
- Pantografi nuovi del tipo 42



FOTO ARCHIVIO GIEFFECI

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.645

Le locomotive E.645 erano mezzi di trazione ferroviaria costruite dalle Ferrovie Italiane alla fine degli anni 1950, ritirate dal servizio nel 2009. Costruttore TIBB. Massa in servizio 112 tonnellate, rodiggio Bo'Bo'Bo', Velocità massima omologata 120 km/h.



Art.Nr.: 72660 = E.645.040 "LOCOMOTIVA STORICA"

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.645.040 delle F.S. Livrea blu/grigio.

Locomotiva per treni storici

- Modello molto dettagliato
- Luci al LED
- Pantografi nuovi del tipo 42
- Il modello riproduce la locomotiva ricostruita per treni storici, nel corso dei primissimi anni Duemila, da un gruppo di appassionati che cominciò a svolgere una attività di "volontariato" all'interno del **Deposito Locomotive di Milano** Smistamento, per riportare in livrea d'origine alcune locomotive elettriche FS costruite negli anni Sessanta.

Roco

Ep. V

⇐ ⇒ 210

⋮ NEM 652



LOCOMOTIVA ELETTRICA E.646 "SABRINA"

La locomotiva elettrica E.646 di seconda serie fu costruita in 198 unità dal 1961 al 1967. Il numero di servizio assegnato era E.646.006 AL 210. I costruttori furono diversi la TIBB, la BRED, la SAVIGLIANO, la OM-MARELLI, la REGGIANE-MARELLI, la OM-CGE, la Pist-Ansaldo e la Aerfer-Ocra. Un tipo di macchina adatta per tutti i treni. La versatilità d'impiego della E.646 permise di essere usata per il servizio treni merci e treni passeggeri.



Art.Nr.: 72661 = E.646.028

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.646.028 "Sabrina" delle F.S. Dep. Taranto. Livrea verde magnolia/grigio. Il modello riproduce la locomotiva ricostruita per treni storici.

Locomotiva per treni storici

- Modello molto dettagliato
- Luci al LED
- Pantografi nuovi del tipo 42

"LOCOMOTIVA STORICA"

Roco

Ep. V

⇐ ⇒ 210

⋮ NEM 652



LOCOMOTIVA ELETTRICA E.444R

Le locomotive ristrutturata E.444R. La prima locomotiva ristrutturata nel 1989 fu la E.444.046, lasciò l'Officina grande riparazioni F.S. di FOLIGNO nel mese di giugno. Non fu un semplice "restyling", ma furono usate anche nuove apparecchiature per i 200 km/h. Furono ricostruite le cabine di guida, furono usati dei nuovi materiali isolanti e fonoassorbenti e furono apportate alcune modifiche anche alle fiancate della carrozzeria e si realizzò un nuovo schema di coloritura, grigio chiaro abbinato al rosso e la fascia bassa della carrozzeria in grigio scuro.

Roco

Ep. V

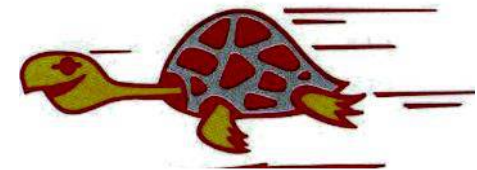
⇒ ⇒ 195

••• NEM 652



Art.Nr.: 63891

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva E.444.008, DEP.ROMA S.L., serie ristrutturata, costruttore ITALTRAFO, livrea rosso/grigio, pantografo tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.



Roco

Ep. V

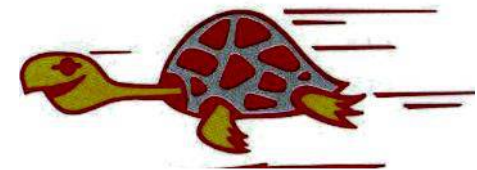
⇒ ⇒ 195

••• NEM 652



Art.Nr.: 62584

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva E.444.051, DEP.LOC.FIRENZE, serie ristrutturata, costruttore SAVIGLIANO, livrea rosso/grigio, con nuovo pantografo tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.



E.444R XMPR1



Ep. V

⇒ ⇒ 195

•••• NEM 652



Art. Nr.: 63893

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87) della locomotiva E.444.045, O.M.L MILANO C.LE, serie ristrutturata, costruttore BREDA, livrea XMPR 1, pantografo tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.

E.444R XMPR2



Ep. V

⇒ ⇒ 195

•••• NEM 652



Art. Nr.: 62441

Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87) della locomotiva E.444.056, O.M.L. ROMA.S.L., serie ristrutturata, costruttore REGGIANE OFF. MECCANICHE ITALIANE S.p.A. REGGIO EMILIA, livrea XMPR con nuovo logo XMPR, pantografi tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.

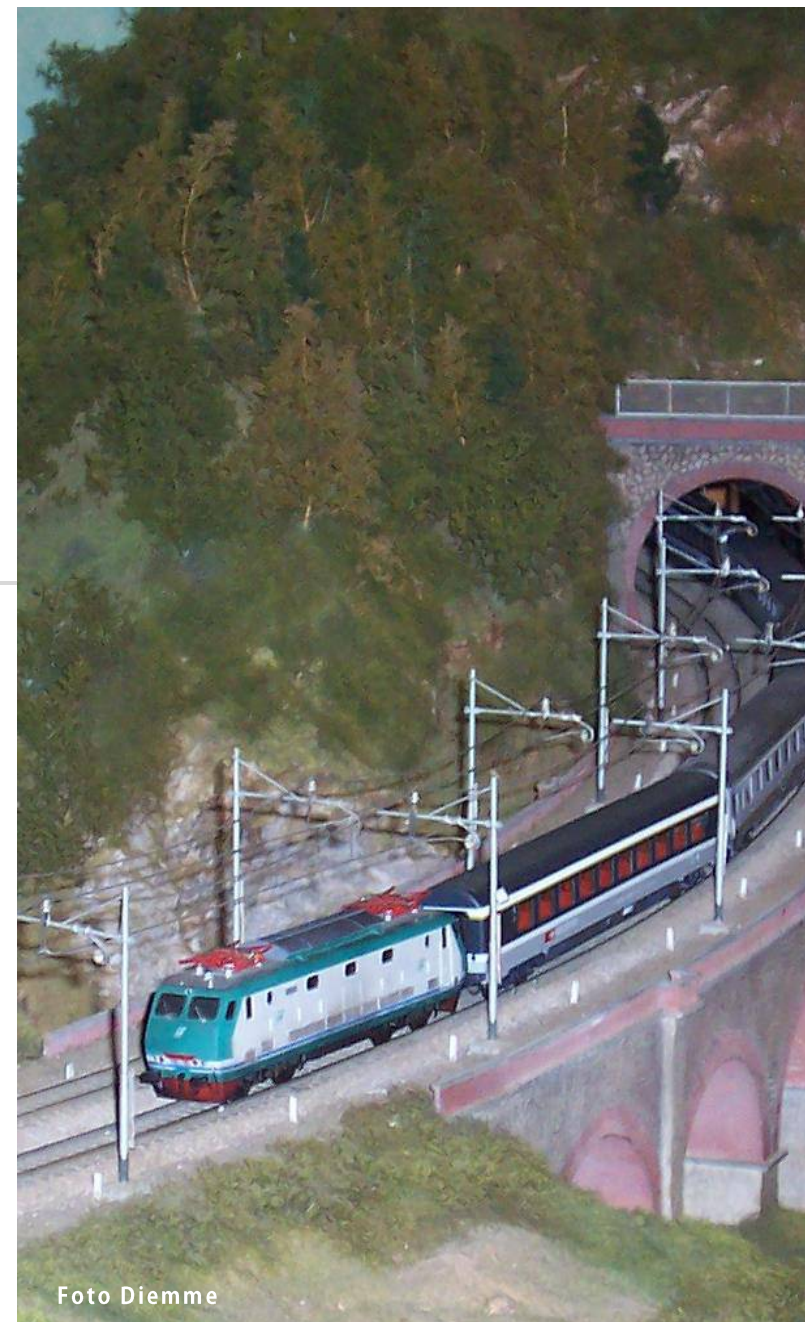


Foto Diemme

E.444R ESci



Ep. V

⇒ ⇒ 195

••• NEM 652



Art.Nr.: 62440 =

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.444.081, O.M.L MILANO GRECO, serie ristrutturata, costruttore SOFER Napoli, livrea ESci, pantografo tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.

E.444R XMPR2



Ep. V

⇒ ⇒ 195

••• NEM 652



Art.Nr.: 62442 =

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.444.018, O.M.L. ROMA.S.L.zo, serie ristrutturata, COSTRUZIONI FERROVIARIE OFFICINE di CASARALTA BOLOGNA, livrea XMPR con logo XMPR, pantografi tipo 52 con strisciante piatto, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.

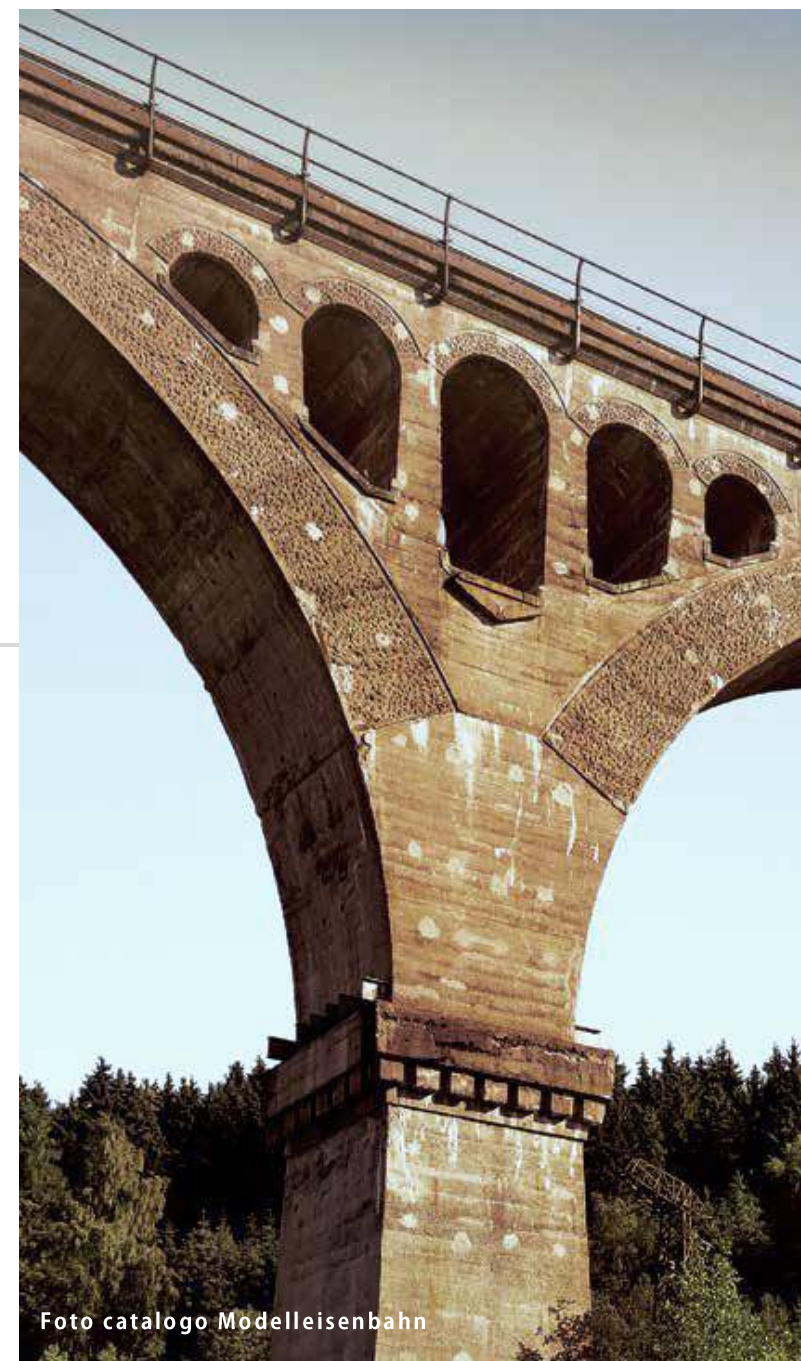


Foto catalogo Modelleisenbahn

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.636

Le locomotive elettriche FS, serie E.636.125-276, furono costruite dal 1940 al 1943 per la trazione di treni passeggeri e merci, queste locomotive furono di nuovo costruite con qualche modifica dal 1952 al 1962. Il totale di queste locomotive raggiunse le 469 unità, diventando il gruppo più numeroso di locomotive elettriche delle F.S.



Ep. V

⇐ ⇒ 210

••• NEM 652



Art.Nr.: 63856



Frontali Rinnovati

sul frontale tre fari a luce bianca, due rossi e uno verde

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.636.219, DEP.LOC.UDINE, costruttore CGE, livrea XMPR, sul frontale tre fari a luce bianca, due rossi e uno verde, griglia aria condizionata sulla cabina "A" lato portelloni, pantografo tipo 52, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



Ep. V

⇐ ⇒ 210

••• NEM 652



Art.Nr.: 63858



Frontali Rinnovati

sul frontale tre fari a luce bianca

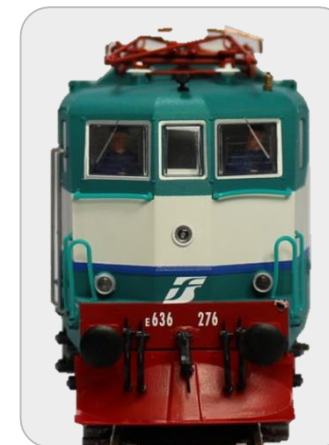
Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.636.193, DEP.LOC. ROMA S.L., costruttore ANSALDO-SAN GIORGIO, livrea XMPR, frontali con terzo faro di testa, griglia aria condizionata sulla cabina "A" lato portelloni, pantografo tipo 52, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.

Roco	
Ep.	V
⇐ ⇒	210
⋮	NEM 652



Art.Nr.: 63859

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.636.276, DEP.LOC.LIVORNO, costruttore BREDA, livrea XMPR, frontali rinnovati con terzo faro di testa, griglia aria condizionata sulla cabina "A" lato portelloni, pantografo tipo 52, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.



sul frontale
tre fari a
luce bianca

Frontali Rinnovati

Roco	
Ep.	V
⇐ ⇒	210
⋮	NEM 652



Art.Nr.: 63632

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.636.248, OML ALESSANDRIA, costruttore ANSALDO-SAN GIORGIO, livrea XMPR, pantografo tipo 52, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommata e volano sull'asse motore.

Foto Stefano Paolini



LOCOMOTIVA ELETTRICA E.645 LIVREA XMPR

Le locomotive elettriche E.645 erano mezzi di trazione ferroviaria costruiti dalle Ferrovie Italiane alla fine degli anni 1950, ritirate dal servizio nel 2009.

La livrea deve il suo nome allo studio di consulenza inglese XMPR Plc (oggi MICE Group Plc) che nel 1992 vinse la gara di appalto per la nuova immagine coordinata dei rotabili delle Ferrovie dello Stato. La nuova livrea che si basa sull'impiego di tonalità pantone (grigio chiaro, verde e blu), aveva lo scopo di uniformare a livello cromatico il materiale rotabile FS e ridurre notevolmente i costi di gestione, promuovendo anche una nuova immagine aziendale caratterizzata da un nuovo logo stilizzato. I nuovi colori vennero presentati nel dicembre del 1994 e subito nel 1995 il nuovo logo FS XMPR fece la sua comparsa su vari veicoli, andando a sostituire il vecchio logo anni '80 a "losanga" o il precedente logo a "televisore". A partire dal 1996 l'XMPR viene applicato integralmente sui vari veicoli del parco FS, diffondendosi molto rapidamente verso la fine degli anni '90 causando in pochi anni la scomparsa di intere livree dal panorama ferroviario italiano.

Nel corso degli anni, la livrea XMPR ha subito numerose modifiche e varianti. In particolare, la prima versione della livrea XMPR, detta "XMPR 1" prevedeva le testate dei mezzi di trazione nel colore verde pantone, rendendo l'aspetto esteriore del mezzo piuttosto cupo e ben poco visibile, quasi in contrasto con le basilari norme di sicurezza. Per questo motivo, furono introdotte in un primo momento delle fasce rosso segnale all'altezza dei fanali (tale colorazione rimane tuttora in uso per automotrici ed elettromotrici), passando successivamente ad un nuovo schema di coloritura detto "XMPR 2" che prevedeva per il frontale delle locomotive lo stesso grigio chiaro della cassa. Altre varianti di minore entità hanno caratterizzato in questi anni vari mezzi di trazione del parco FS e riguardano principalmente la disposizione di fasce blu, loghi FS o Trenitalia, o il colore dell'imperiale dei mezzi (varianti in grigio, alluminio e anche blu). [Fonte Wikipedia]

Roco	
Ep.	V
⇐ ⇒	210
••••	NEM 652



Art. Nr.: 63855 =



sul frontale
tre fari a
luce bianca
e due rossi

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.645.105, DEP.LOC. MILANO SM.to, costruttore TIBB, livrea XMPR, logo nei colori XMPR, frontale con tre fari a luce bianca e due fari a luce rossa, serpentina sul tetto, la finestra vicino alla cabina macchinista sul lato "A" dei portelloni è chiuso per l'inserimento della griglia aria condizionata, pantografo tipo 52, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.636 "CAMILLA"

Le locomotive E.636 sono una serie di locomotori elettrici in dotazione alle Ferrovie dello stato.

Roco

Ep. V

⇒ ⇒ 210

⋮ NEM 652



Art.Nr.: 72659 = E.636.284

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.636.284, "Camilla" DEP.LOC. VERONA per treni merci passeggeri, costruita nel 1960 dalle Officine Meccaniche Ferroviarie Pistoiesi. E' stata trasformata nel 1990 con nuove cabine, più confortevoli per il personale di macchina, installati in seguito ad un grave incidente avvenuto nel corso del 1988. Questo mezzo, famoso per aver acquisito una unica livrea grigio perla - rosso segnale, risulta inserito nell'asse dei rotabili storici di Trenitalia dall'estate 2006.



LOCOMOTIVA ELETTRICA E.656

La locomotiva elettrica E.656 fu costruita in 459 unità dal 1975 al 1987. Il numero di servizio assegnato era dal E.656.001 al 104, dal 159 al 307 e dal 401 al 608. I costruttori furono diversi.

Roco

Ep. V

⇒ ⇒ 210

⋮ NEM 652



Art.Nr.: 62573 =

**ARTICOLO ESAURITO
NEI MAGAZZINI GIEFFECI**

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva E.656.023, di prima serie, costruttore ANSALDO, livrea TEE, logo in rilievo, con gocciolatoi, senza antenne, con tubazioni sul tetto, senza aria condizionata, pantografo tipo 52 con strisciante tondo, respingenti tondi, senza vomeri, con sabbiere, senza ammortizzatori antiserpeggio, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate e volano sull'asse motore.



Il numero di servizio assegnato era dal E.656.001 al 104, dal 159 al 307 e dal 401 al 608. I costruttori furono diversi. Il nostro modello riproduce la E.656 "CAIMANO" di prima serie, dal 001 al 104, i costruttori della prima serie furono, la Sofer-Italtrafo, la Casar-Asgen, la TIBB, la Reggiane-Marelli e la Reggiane-Ansaldo.

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.444 "TARTARUGA"

E.444.031



Ep. V

⇐ ⇒ 195

•••• NEM 652



Art Nr.: 72500C =

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della Locomotiva elettrica della Serie E.444 "Tartaruga" delle Ferrovie dello Stato Italiano FS. Caratteristiche del modello: motore a 5 poli con volano, cerchiatura di aderenza, illuminazione frontale con 3 punti luce, in alternanza bianco/rosso a secondo la direzione di marcia. Interfaccia NEM 652 per il montaggio di un decoder digitale. Gancio a norma NEM 362. E.444.031 DEP. BOLOGNA Centrale.



Le locomotive E.444 sono motrici ferroviarie nate negli anni '60 per dotare le Ferrovie dello Stato di mezzi molto potenti adatti all'utilizzo su tratte rapide.

Al treno venne attribuito un soprannome affiancato dall'apposizione di un logo sulla fiancata del frontale: questi mezzi furono soprannominati TARTARUGHE, un nomignolo che in seguito unito al logo ironico applicato con la ristrutturazione si conquistò l'affetto degli appassionati e di coloro che servivano a bordo.



Foto Davide Godano

LOCOMOTIVA DIESEL V100 DELLA SERFER

Locomotore da manovra della SERFER Servizi Ferroviari S.r.l. una società a socio unico TRENITALIA S.p.A., con sede a Genova che opera sull'intero territorio nazionale con propri mezzi e personale abilitato offrendo terminalizzazione carri, tradottamento convogli tra rete nazionale RFI e cliente raccordato, pulitura vagoni, piccoli interventi manutentivi per la messa in servizio dei veicoli.



Ep.	V
⇒ ⇒	142
••••	NEM 652



Art.Nr.: 62821 =

Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva SERFER K132 ex BR211 delle DB, livrea SERFER, trazione sui 4 assi, 2 ruote gommate.



I treni SERFER trasportano container, casse mobili e semirimorchi oltre a minerali (calcare e carbone), prodotti chimici (distillati del petrolio), rottami di ferro, legname ed automobili. I servizi partono dai valichi di Domodossola, Luino, Chiasso, Brennero, Tarvisio e Gorizia e raggiungono la Pianura Padana ed il centro Italia.

Segmento di mercato importante è rappresentato dai Servizi Shuttle di navettamento dai Porti verso i Terminal interni.

Effettua anche trasporto di passeggeri al servizio delle navi da crociera in transito dal Porto di Civitavecchia.



Foto Dott. Marco Viti



Epoca VI

 DAL 2009 AD OGGI [SECONDO LE NORME NEM ITALIANE (NORMA 814 I)]

 DAL 2007, CON L'INTRODUZIONE DI UN NUOVO NUMERO DI VEICOLI UIC, AD OGGI [SECONDO LE NORME NEM TEDESCHE]



LOCOMOTIVE ELETTRICHE

PAG. 42

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.474 DELLA



Locomotiva a trazione elettrica prodotta dalla divisione ferroviaria dell'azienda tedesca Siemens AG, classificata come gruppo ES 64 F4, della famiglia Europrinter alla fine degli anni '90 con l'obiettivo di realizzare un rotabile di trazione atto all'uso su reti differenti. In Italia sono utilizzate da NORDCARGO.



Ep. VI

← ⇒ 225

•••• NEM 652



Art.Nr.: 62376



Art.Nr.: 68376



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), Il prototipo è una locomotiva elettrica E.474.201 della società ferroviaria privata Nord Cargo.



Ferrovie Nord Milano (FNM) nasce nel 1877 per costruire e gestire linee ferroviarie in territorio lombardo.

Nel 1985, in seguito alla sua trasformazione in holding e all'ingresso della Regione Lombardia nel capitale sociale, viene creata la controllata Ferrovie Nord Milano Esercizio, società operativa per la gestione dell'attività ferroviaria.

Nel 2001 Ferrovie Nord Milano Esercizio, crea la "divisione Cargo" per sfruttare le opportunità offerte dalla liberalizzazione del trasporto merci in Italia, e realizza il primo trasporto merci "libero" sulla tratta Melzo-Zeebrugge (Belgio). Nel 2003 la divisione si trasforma in società, la srl Ferrovie Nord Cargo.

Il 29 aprile 2006, con l'adozione di una nuova "corporate identity" per le società del Gruppo FNM, Ferrovie Nord Cargo cambia la propria ragione sociale in NORDCARGO.

A gennaio 2009 viene perfezionata la cessione del 49% del capitale sociale di NORDCARGO S.r.l a favore di DB Schenker Rail Italia S.r.l, società del Gruppo tedesco DB Schenker.

LOCOMOTIVA ELETTRICA ES64U4-A E190 DELLA



Locomotiva a trazione elettrica prodotta dalla divisione ferroviaria dell'azienda tedesca Siemens AG, classificata come gruppo ES 64 U4, interoperabile (può operare sia sul territorio italiano che in Austria, Slovenia, Germania) acquistata dalla "compagnia ferroviaria italiana" nel 2011.



Ep. VI

← ⇒ 225

••• NEM 652



Novità!
2014

Art.Nr.: 73518



Art.Nr.: 73519



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva elettrica E190 322-4 I-CFI. Trazione sui quattro assi, due ruote gommate e volano sull'asse motore. Motore a 5 poli, illuminazione a luci LED, Ganci a norma NEM 362.



La "Compagnia Ferroviaria Italiana" S.p.A. (CFI) è nata nel novembre 2007 da un'iniziativa di Giacomo Di Patrizi, oggi Amministratore Delegato, e di un gruppo di 5 imprenditori italiani attivi nei settori del trasporto, della logistica e delle costruzioni, i quali alla luce del processo di liberalizzazione in atto e con la convinzione di ottime possibilità di crescita del comparto. Al momento la società impiega, tra dipendenti e collaboratori, circa 50 persone.

La società copre tutta la tratta nord – sud da Piacenza / Genova fino a Villa San Giovanni sia via tirrenica che dorsale (BO – FI), oltre a varie trasversali est – ovest, ma che a brevissimo aggiungerà tutta l'adriatica da Bologna a Taranto, il collegamento tra Bari e Gioia Tauro, estenderà il raggio d'azione verso nord raggiungendo Milano, Bergamo, Novara, Verona, Venezia, coprendo così tutti i collegamenti tra il nord ed il centro sud della penisola.

CFI collabora con l'impresa ferroviaria Nord Cargo per la produzione dei treni Chiasso – Anagni che alimentano il railport ferroviario di Anagni di DB Shenker e, sempre con Nord Cargo.

Un'altra importante attività è la collaborazione con Linea spa, per il trasporto dall'Austria di legno destinato a Calabria e Sicilia, con un treno 3 volte a settimana che avrà origine italiana Tarvisio fino a Gioia Tauro: uno dei collegamenti ferroviari più lunghi d'Italia.



LOCOMOTIVA ELETTRICA E190 314 DELLA **FUORIMURO**

Locomotiva a trazione elettrica prodotta dalla divisione ferroviaria dell'azienda tedesca Siemens AG, classificata come gruppo ES 64 U4, può operare dal Porto di Genova con i maggiori centri logistici e di consumo del Nord d'Italia.



Ep.	VI
⇐ ⇒	225
••••	NEM 652



Novità!
2014

Art.Nr.: 73520



Art.Nr.: 73521



Riproduzione in perfetta scala HO (1:87), della locomotiva elettrica E190 314 InRail/ Fuori Muro. Trazione sui quattro assi, due ruote gommate e volano sull'asse motore. Motore a 5 poli, illuminazione a luci LED, Ganci a norma NEM 362.

La "Fuori Muro Servizio Portuali e Ferroviari Srl" è la società che gestisce, su incarico dell'Autorità Portuale, le manovre ferroviarie all'interno del Porto di Genova. Costituita nel 2010, FuoriMuro si avvale di un organico di 107 dipendenti, qualificati per lo svolgimento dell'attività di manovra, di verifica tecnica e formazione treno, nonché di vezione ferroviaria. Impresa Ferroviaria a partire da agosto 2012, la Società si è posta l'obiettivo di integrare l'attività di manovra all'interno del Porto di Genova con la trazione verso le realtà retroportuali, collegando il Porto di Genova con i maggiori centri logistici e di consumo del Nord d'Italia. Ha avviato i primi servizi di trasporto e navettamento ferroviario con due treni adibiti al trasporto di gas GPL e trucioli di legno post-consumo che collegano Marsiglia (Francia) a Parma e a Mortara via Ventimiglia – Genova. Per il collegamento Marsiglia – Mortara, le merci trasportate giungono all'impianto di destinazione attraverso il Polo Logistico Integrato di Mortara grazie ai servizi di manovra e assistenza ferroviaria offerti da Terminal Intermodale di Mortara (T.I.MO.). Tra gli obiettivi, rientrano l'intensificazione dei traffici su questa tratta e lo sviluppo del traffico verso i maggiori retroporti e centri logistici del Nord Italia beneficiando anche delle sinergie derivanti dalla collaborazione con l'Impresa Ferroviaria partner InRail, attiva nel Nord Est.



FUORIMURO
Servizi Portuali e Ferroviari

LOCOMOTIVE ELETTRICHE EU 43 DELLA RAIL TRACTION COMPANY

Locomotiva a trazione elettrica della Rail Traction Company SpA. La compagnia ferroviaria possiede 8 locomotive Bombardier EU43 le quali sono state le prime ad entrare in flotta e con le quali RTC ha iniziato la sua attività. Esse sono locomotive predisposte per la bitensione e quindi potenzialmente utilizzabili, oltre che sulla rete italiana, anche sulle reti austriache e tedesche.



Ep. VI

⇐ ⇒ 223

●●● NEM 652



Art.Nr.: 73564



Art.Nr.: 79564



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva elettrica **EU 43-004** della RTC. Trazione sui quattro assi, due ruote gommate e volano sull'asse motore. Motore 5 poli, Ganci a norma NEM 362.

Novità!
2014



Ep. VI

⇐ ⇒ 223

●●● NEM 652



Art.Nr.: 73565



Art.Nr.: 79565



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva elettrica **EU 43-007** della RTC. Trazione sui quattro assi, due ruote gommate e volano sull'asse motore. Motore 5 poli, Ganci a norma NEM 362.

Novità!
2014



Rail Traction Company SpA (RTC) è una società di trazione ferroviaria privata fondata nel febbraio 2000 in seguito alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari in Italia e in Europa. RTC è stata la prima impresa ferroviaria privata ad effettuare un servizio di treni merci lungo l'asse del Brennero, assicurando servizi di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci che organizzano treni completi sia nel settore dell'intermodalità, che in quello di tipo tradizionale. Bolzano e Verona, nodi internazionali e nazionali del traffico ferroviario, rappresentano rispettivamente la sede legale e la sede operativa della società.

LOCOMOTIVA ELETTRICA E.412 019 DELLE F.S.

Locomotiva elettrica E.412 politemione e multiruolo delle Ferrovie dello Stato Italiane concepite per l'interoperabilità. Sono state commissionate alla ABB Tecnomasio (poi ADtranz) e prodotte in Italia negli stabilimenti di Vado Ligure. Le locomotive, nacquero in risposta alla necessità di poter operare anche al di fuori della rete elettrificata delle FS, allora essenzialmente a corrente continua a 3 kV, ponendo fine alla necessità del cambio di trazione alla frontiera tra Italia, Austria e Germania (in particolare per la relazione Verona-Monaco attraverso il Brennero).

Roco

Ep. VI

⇐ ⇒ 223

••• NEM 652



Novità!
2014

Art.Nr.: 73566



Art.Nr.: 79566



Riproduzione in perfetta scala H0 (1:87), della locomotiva elettrica **E.412 019** delle Ferrovie dello Stato. Trazione sui quattro assi, due ruote gommate e volano sull'asse motore. Motore 5 poli, Ganci a norma NEM 362.



Foto Dott. Marco Viti