

L
MODELS

*Elettrotreno
ETR.220 A.V.*

SuperRapido MN

“Freccia del Vesuvio”

Milano C.le - Roma T.ni - Napoli C.le





LE 15232          

ETR.225 AV - Vetri frontali di origine, epoca IVa

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno **ETR.225** delle FS (tipo ETR.220 AV) con vetri frontali e laterali delle cabine di origine, nello stato di inizio anni '70 (epoca IVa). 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, accurata riproduzione dei pannelli sottocassa su tutte le carrozze con nuova disposizione delle apparecchiature per la frenatura elettrica e degli aeratori, finestrini di tutte le porte senza cornice, fanali automobilistici, terzo faro e fregio FS frontale, banco di comando in cabina specifico per ETR.220 AV, corrimani sul ricasco dell'imperiale di origine, salottino nella carrozza 4 con 5 poltrone singole, cabina telefonica e finestrino supplementare, riproduzione delle tendine a scorrimento orizzontale, captatori della Ripetizione Segnali Continua, pantografi tipo 52 con strisciante centinato. Cartelli di percorrenza per Rapido MN "Freccia del Vesuvio" Milano-Napoli e Milano C.-Roma T.ni. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA.**

L'epoca dei "SuperRapidi"

Con l'espansione dei servizi "Alta Velocità" con punte fino a 180 km/h, introdotti nel 1969, la flotta di elettrotreni per questi servizi (allora composta dai tre ETR.300 "Settebello" ed i quattro ETR.250 "Arlecchino") venne integrata tra il 1970 ed il 1972 da sei ETR.220 denominati "AV" appositamente attrezzati, che oltre ai nuovi carrelli e motori già utilizzati per gli ETR.220P ("potenziati") ricevettero la frenatura elettrica, la ripetizione segnali in cabina ed il rapporto di trasmissione "lungo" 38/46, più adatto alle alte velocità. Il frontale venne inoltre corredato con lo stemma FS tondo con ali, già utilizzato su altri mezzi "di punta" quali ALe 601 ed E.444. Il primo ETR così modificato fu l'ETR.236, già trasformato in ETR.220P, a cui seguirono gli ultimi 5 ETR.220 non ancora potenziati (nell'ordine ETR.224, 225, 223, 227, 229). I primi tre ETR trasformati AV ricevettero anche una cabina telefonica nel salottino della carrozza 4, disattivata dopo poco tempo ma mantenuta in opera. I sei ETR.220 AV vennero destinati ai servizi "Rapidi" Milano-Bari e soprattutto ai "SuperRapidi" MN-NM "Freccia del Vesuvio" Milano-Napoli, quest'ultimo spesso in doppia composizione tra Milano e Roma con un ETR.250 oppure con un secondo ETR.220 AV, fino alla trasformazione di queste relazioni in TEE interni "Adriatico" e "Vesuvio" effettuati con le nuove carrozze Gran Confort, avvenuta nel 1973.

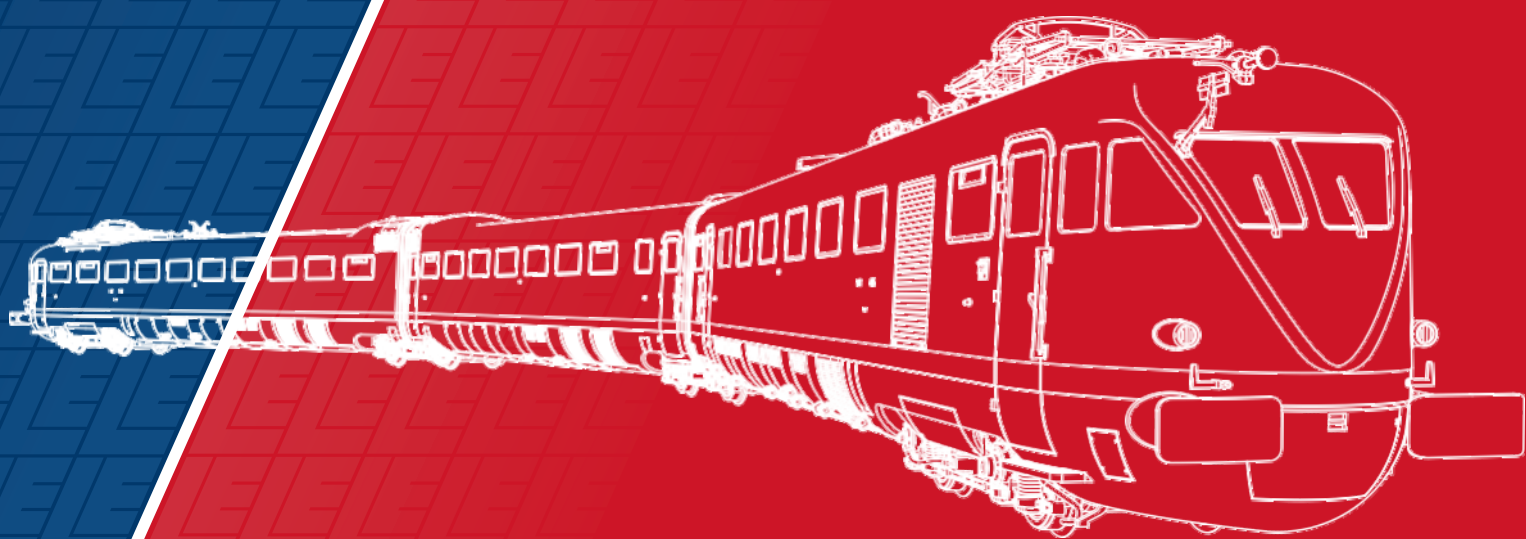
Elettrotreni ETR.220P / ETR.220 AV - CARATTERISTICHE TECNICHE valide per tutti i modelli:

Scala	H0 – 1:87
Lunghezza	1006 mm (composizione completa)
Predisposizione digitale / sonoro	Interfaccia Plux22/NEM 658 , con accesso facilitato tramite sportellino dedicato sul fondo della carrozza 3. Altoparlante circolare da 23 mm installato di serie all'interno della carrozza 3 su tutte le versioni
Motorizzazione	Motore a 5 poli di grande potenza con volano e trasmissione cardanica su un carrello della carrozza 3, interamente nascosta sotto la riproduzione del pavimento. Quattro ruote con anelli di aderenza
Luci / Impianto elettrico	Luci di testa con LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, illuminazione interna di serie su tutte le carrozze , possibilità di comando indipendente del terzo faro, abilitazione/disabilitazione delle luci delle testate, dell'illuminazione interna degli ambienti viaggiatori e dei servizi in carrozza 3 sia in analogico (tramite DIP Switch) che in digitale (tramite decoder). Condotta elettrica passante su tutto il treno, ganci con connettori a 8 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	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 <i>LE Models</i> oppure barra con innesto NEM 363 per altri rotabili)
Raggio minimo	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 motocompressori 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.

L
MODELS

Elettrotreno
ETR.200


ITALIAN DESIGN
HO - 1:87





LE 15200 FS IIIb 722 DC Plux 22 NEM 658

ETR.214 - Castano/isabella con fascia rossa, stato inizio anni '60

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno ETR.214 di seconda serie delle FS, nello stato di inizio anni '60 (epoca IIIb). Livrea castano/isabella con fascia rossa, serranda della zona bagagli della carrozza 3 in alluminio, scritte "Elettrotreno" e numero carrozza in corsivo su tutte le carrozze in castano con ombreggiatura nera. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozze 1 e 2 con finestrini semiapribili, aeratori sul tetto di tutte le carrozze nello stato definitivo, griglie sottocassa di tutte le carrozze nello stato definitivo, finestrini delle porte con cornice, trombe sul frontale in posizione inclinata, specchietto survisore sul montante destro delle cabine, pantografi del tipo 42LR con strisciante centinato. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA.**



LE 15210 FS III 722 DC Plux 22 NEM 658

ETR.206 - Castano/isabella con fascia rossa, condizionatori Stone, stato anni '50

Riproduzione in perfetta scala 1:87 dell'elettrotreno ETR.206 di prima serie ricostruito delle FS, nello stato degli anni '50 (epoca III). Livrea castano/isabella con fascia rossa, serranda della zona bagagli della carrozza 3 in alluminio. Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: carrozze 1 e 2 con finestrini fissi di origine, accurata riproduzione delle "gobbe" dei condizionatori Stone e disposizione specifica delle apparecchiature sottocassa e sul tetto delle carrozze 1 e 2, aeratori sul tetto della carrozza 1 di origine, finestrini delle porte con cornice, trombe sul frontale in posizione orizzontale, specchietto survisore sul montante destro delle cabine, pantografi del tipo 42LR con strisciante centinato per ETR. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA.**

Elettrotreni ETR.200 - CARATTERISTICHE TECNICHE valide per tutti i modelli:

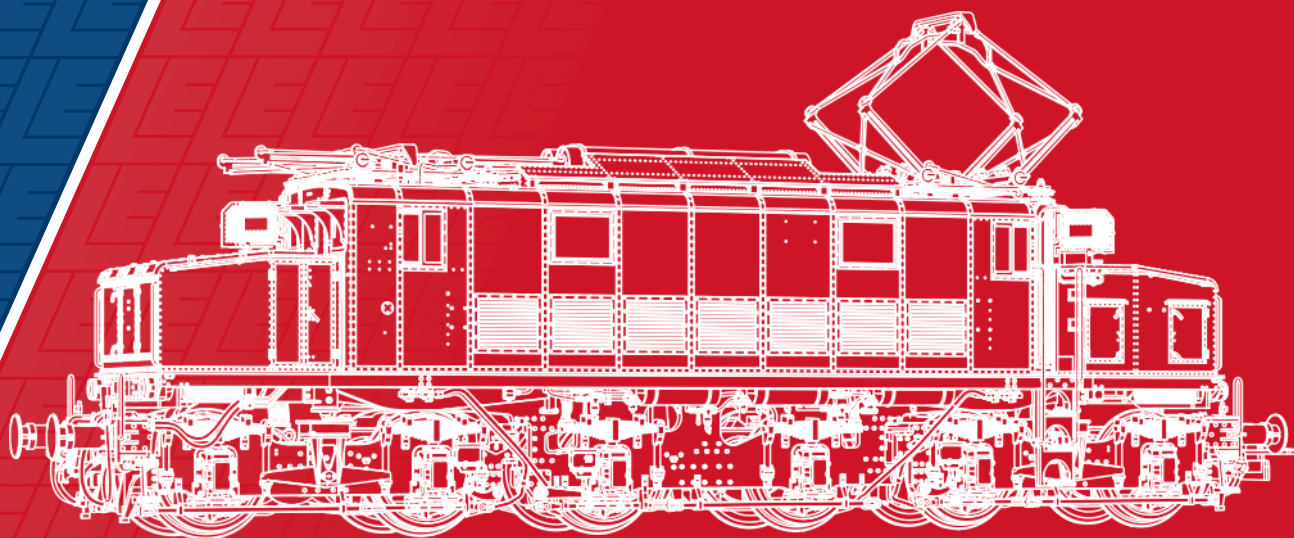
Scala	H0 - 1:87
Lunghezza	722 mm (composizione completa)
Predisposizione digitale / sonoro	Interfaccia Plux22/NEM 658 , con accesso facilitato tramite sportellino dedicato sul fondo della carrozza 3. Altoparlante circolare da 23 mm installato di serie all'interno della carrozza 3 su tutte le versioni
Motorizzazione	Motore a 5 poli di grande potenza con volano e trasmissione cardanica su un carrello della carrozza 3, interamente nascosta sotto la riproduzione del pavimento. Quattro ruote con anelli di aderenza
Luci / Impianto elettrico	Luci di testa con LED bianchi/rossi con inversione secondo il senso di marcia, illuminazione interna di cabine, ambienti viaggiatori e servizi in carrozza 3 di serie , abilitazione/disabilitazione indipendente delle luci delle testate, delle illuminazioni interne e servizi sia in analogico (tramite DIP Switch) che in digitale (tramite decoder). Condotta elettrica passante su tutto il treno, ganci con connettori a 8 poli. SOLO IN ANALOGICO: possibilità di presa di corrente selettiva dall'unità di testa in base al senso di marcia
Pantografi	Tipo 42L / 42LR FS (a seconda delle versioni) in metallo, posizione di riposo estremamente piatta
Ganci	Timone di allontanamento tra tutti gli elementi e sulla testata aerodinamica della carrozza 1, possibilità di accoppiamento con altri rotabili per trazioni multiple (barra rigida per accoppiare due ETR.200 LE Models oppure barra con innesto NEM 363 per altri rotabili)
Raggio minimo	440 mm (in configurazione "da plastico")
Note	Carrozzerie con stampaggio plastico di alta precisione e qualità, differenziate in dettagli e decorazione per riprodurre fedelmente le caratteristiche degli elettrotreni. Carrelli con dettagli di qualità superiore, carrelli Jakobs correttamente in posizione asimmetrica rispetto alle carrozze come al vero, centro delle ruote in Kevlar differenziate tra ruote portanti e ruote motrici con riproduzione esatta della trasmissione e delle razze. Mantici di estremità delle testate intermedie in materiale flessibile senza soluzione di continuità visiva. 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 specifico per ETR200, decorazione accurata delle apparecchiature. Modello configurato di fabbrica per circolazione su plastico con carenature ridotte; carenature complete, balestre dei carrelli ed accessori di completamento inclusi nella confezione.

L
MODELS

E.626

di seconda serie


ITALIAN DESIGN
HO - 1:87





LE 20520 FS V/VI =DC 173 21MTC NEM

LE 20520S SOUND

E.626.059 - Livrea grigio pietra/castano, museo di Trieste Campo Marzio

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica **E.626.059** di seconda serie delle FS, costruttore TIBB (Tecnomasio Italiano Brown Boveri), nello stato degli anni '90-2000 (ep. V-VI) dopo il restauro a cura del Museo di Trieste Campo Marzio. Livrea grigio pietra/castano, pantografi Tipo 32. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA**

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa, avancorpi e finestri laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina in legno, compressore meccanico con biellino sul terzo asse, comando del tachigrafo meccanico con rinvio corto, 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, corrimani sugli avancorpi allo stato definitivo, accoppiatori del freno moderabile, accoppiatori REC, respingenti moderni, fanali di origine, vomere castano.



LE 20521 FS IIIb =DC 173 21MTC NEM

LE 20521S SOUND

E.626 2a serie - Castano/isabella, epoca IIIb

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica **E.626** di seconda serie delle FS, nello stato degli anni '60 (epoca IIIb). Livrea castano/isabella, pantografi Tipo 32. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA**
Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa, avancorpi e finestri laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina in legno, compressore meccanico con biellino sul terzo asse, comando del tachigrafo meccanico con rinvio corto, 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, accoppiatori REC, respingenti e fanali di origine.



LE 20522 FS IV =DC 173 21MTC NEM

LE 20522S SOUND

E.626 2a serie - Castano/isabella, epoca IV

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica **E.626** di seconda serie delle FS, nello stato degli anni '70 (epoca IV). Livrea castano/isabella, pantografi Tipo 32. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA**

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa, avancorpi e finestri laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina in legno, compressore meccanico con biellino sul terzo asse, comando del tachigrafo meccanico con rinvio corto, 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, corrimani sugli avancorpi allo stato definitivo, accoppiatori del freno moderabile, accoppiatori REC, respingenti e fanali moderni.



LE 20523 FS IVb =DC 173 21MTC NEM

LE 20523S SOUND

E.626 2a serie - Castano/isabella, epoca IVb

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva elettrica **E.626** di seconda serie delle FS, nello stato degli anni '80 (epoca IVb). Livrea castano/isabella, pantografi Tipo 32. **EDIZIONE LIMITATA E NUMERATA**

Tutti i dettagli del modello conformi con l'epoca di ambientazione: corpo della cassa, avancorpi e finestri laterali delle cabine allo stato di origine, porte di accesso in cabina metalliche, compressore meccanico con biellino sul terzo asse, comando del tachigrafo meccanico con rinvio corto, 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, corrimani sugli avancorpi allo stato definitivo, accoppiatori del freno moderabile, respingenti e fanali moderni.



Gr.851


ITALIAN DESIGN
HO - 1:87





LE 21274 FS IIIb 103,5 [← →] =DC [ZIMTC NEW 02] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM]

851.152 - Fanali elettrici, vomere a scudo, ep. IIIb

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 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, fumaio 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 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.



LE 21275 FS IIIa 103,5 [← →] =DC [ZIMTC NEW 02] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM]

851.167 - Fanali a petrolio, alimentaz. a nafta, ep. IIIa

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 fumaio 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, fumaio 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 fumaio 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.



LE 21276 FS IIIa 103,5 [← →] =DC [ZIMTC NEW 02] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM]

851.160 - Fanali a petrolio, alimentaz. a nafta, ep. IIIa

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore **851.160** delle FS, di costruzione "Officine 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 fumaio e sabbiera, sopralzo carboniera basso, 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, fumaio con base arrotondata di origine, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, bruciatori nafta sul boccaporto del forno, fischio sul tetto della cabina, vetri posteriori laterali trasparenti, maniglie sotto ai respingenti in colore nero.

Tra le 27 unità del Gruppo 851 trasformate sperimentalmente tra il 1947 ed il 1957 con combustione mista nafta/carbone, figurava anche la 851 160 che ricevette i due serbatoi per la nafta in posizione avanzata tra fumaio e sabbiera, analogamente a diverse altre unità trasformate; inoltre presentava un piccolo sopralzo sopra la carboniera anteriore che ne aumentava la capacità ma non andava ad oscurare il finestrino anteriore sinistro, permettendo una visuale migliore al personale di macchina, ed aveva mantenuto alcuni dettagli quali fumaio, respingenti e fischio ancora allo stato di origine.



LE 21277 FS III 103,5 [← →] =DC [ZIMTC NEW 02] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM] [NEM]

851.191 - Fanali a petrolio, vomere a scudo, ep. III

Riproduzione in perfetta scala 1:87 della locomotiva a vapore **851.191** delle FS, di costruzione "Officine Meccaniche di Saronno", nello stato dell'epoca III (anni '50-'60). Livrea nera con telaio rosso vagone, fanali a petrolio anteriori con supporto rialzato, vomere grande a scudo riprodotto in tutti i dettagli, con condotte pneumatiche dei freni realisticamente riportate davanti al vomere, sopralzo carboniera metallico, marcature posteriori sul pancone. **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, fumaio con base conica, respingenti a bovolo di origine, casse carbone aggiuntive all'interno della cabina, fischio sul tetto della cabina, vetri posteriori laterali trasparenti, 4 supporti fanale posteriori, scritte dei pesi. Fanali posteriori a petrolio in bustina nella confezione.

Numerose 851 ricevettero nel tempo un sopralzo per la carboniera anteriore sulla cassa acqua sinistra di costruzione artigianale e che quindi poteva avere forme e dimensioni diverse tra le varie unità, spesso andando ad oscurare il finestrino anteriore sinistro della cabina e in alcuni casi realizzato con lamiere metalliche, come quello installato sulla 851 191. Questa macchina era inoltre predisposta per ricevere il grande vomere a scudo anteriore, che nei periodi invernali veniva installato secondo necessità, ed aveva mantenuto come diverse altre unità i respingenti a bovolo di origine ed il fischio sul tetto della cabina.