

# Serie 10.000 e 20.000 tipo 1921



# Serie 10.000 e 20.000 tipo 1921

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1927-1929, 1931-1932
Classe:	1 <sup>a</sup>
Velocità:	120 km/h
Capienza:	42/54 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

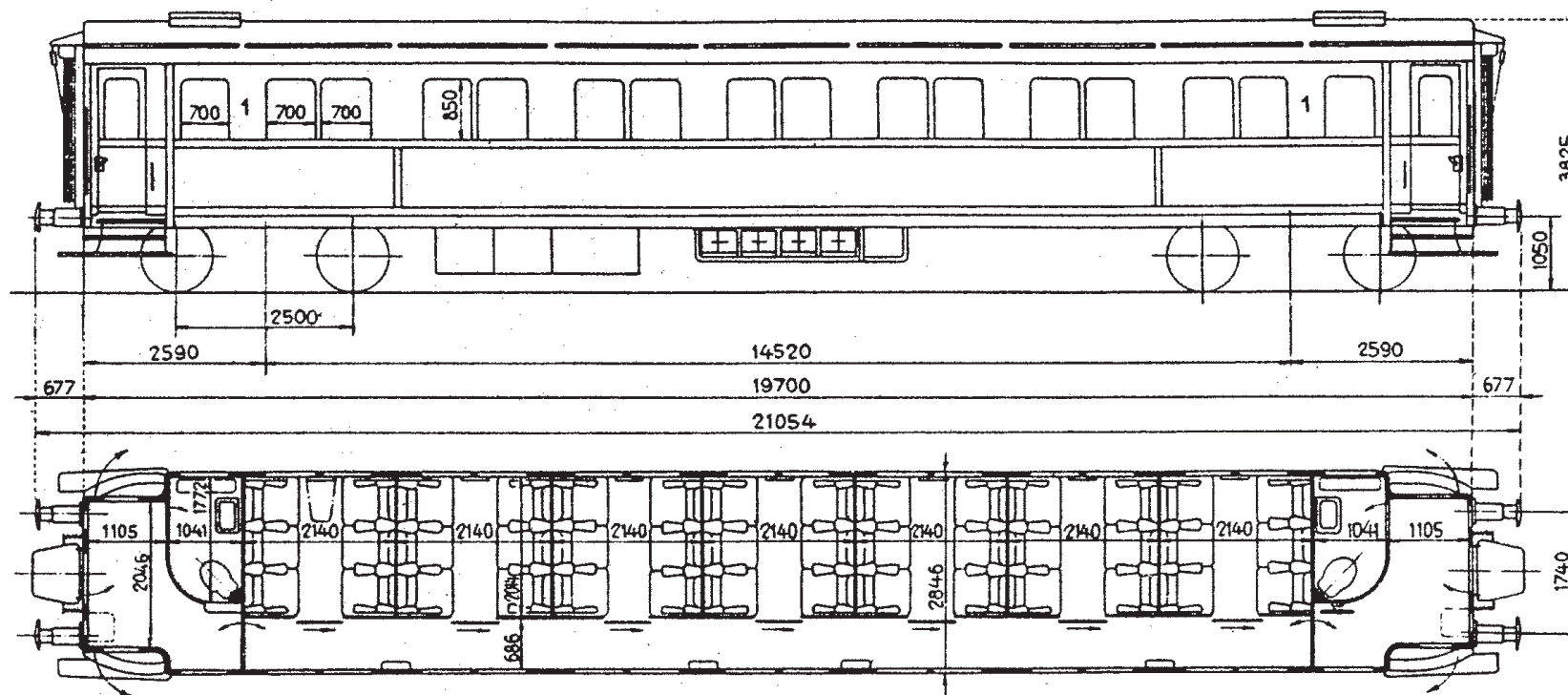
## Cenni storici

Progettate nel 1921, furono le prime carrozze delle FS costruite con cassa interamente metallica. Utilizzate in composizione a treni Rapidi a lunga percorrenza, anche internazionali, sono suddivise in compartimenti da sei posti elegantemente arredati con sedili in velluto verde, tende damascate e plafoniere in ottone e vetro ed offrono un comfort di viaggio non paragonabile a quello delle altre vetture all'epoca circolanti. Queste vetture si presentano nella livrea Castano-Isabella degli anni '30.



# Serie 10.000 e 20.000 tipo 1921

## Figurino e quote



# Serie 10.000 e 20.000 tipo 1921



# Serie 36.000 e 37.000 tipo 1928R “Centoporte”



# Serie 36.000 e 37.000 tipo 1928R “Centoporte”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1928-1950
Classe:	2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup>
Velocità:	100 km/h
Capienza:	78 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

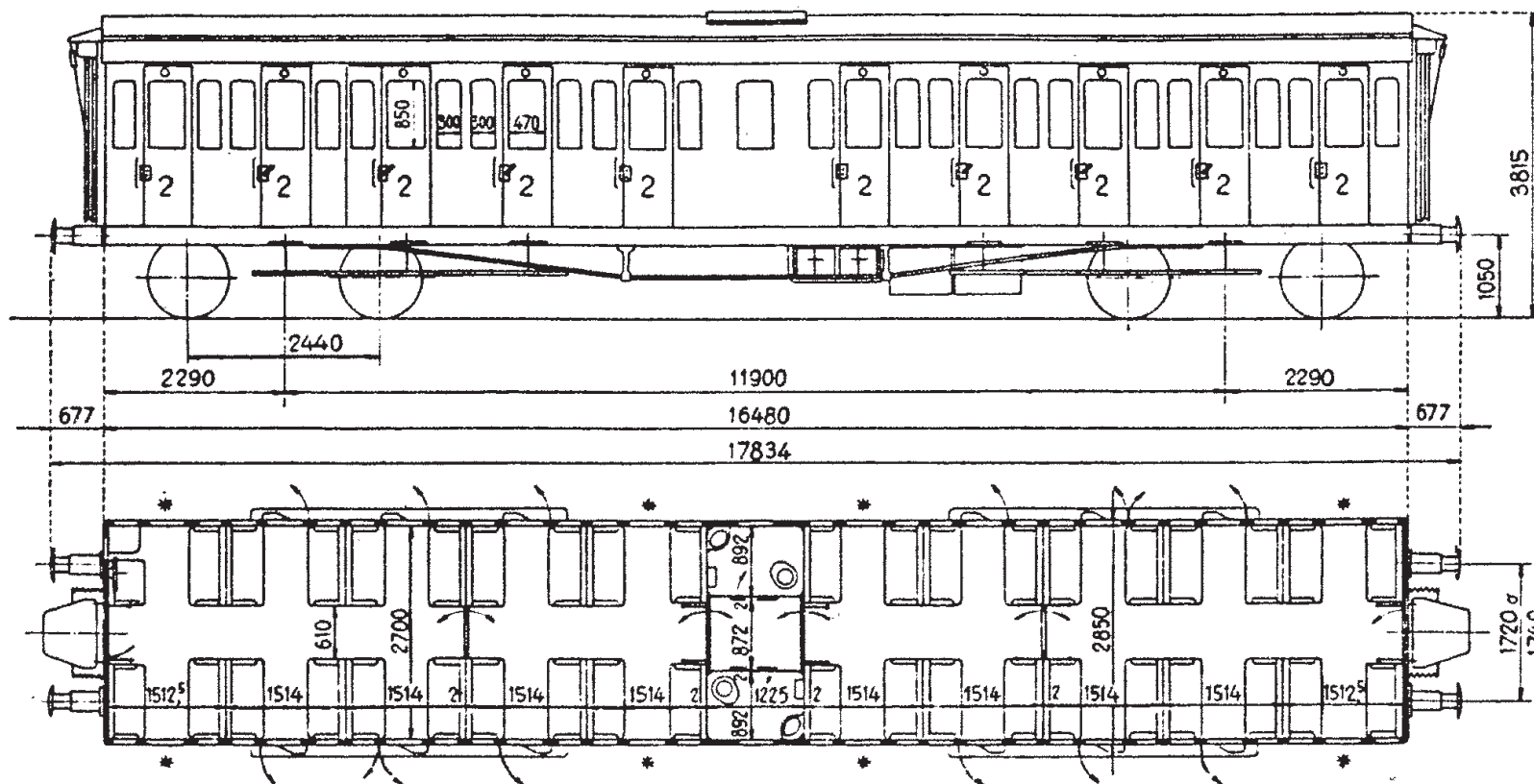
## Cenni storici

Nate nel 1930 come carrozze di terza classe per il traffico pendolare, sono soprannominate “Centoporte” per via dei numerosi sportelli presenti su ogni fiancata, che facilitano l’incarozzamento dei viaggiatori. Molto spartane, suddivise in quattro ambienti a salone con sedili di legno e riscaldamento a vapore, hanno prestato servizio in ogni angolo della Rete fino ai primi anni ’80. Alcuni esemplari, durante la Seconda Guerra Mondiale, sono stati trasformati in carrozze barellate per il trasporto dei feriti. Queste vetture sono in livrea Verde vagone degli inizi del ’900, Castano-Isabella degli anni ’30 e Grigio ardesia degli anni ’60.



# Serie 36.000 e 37.000 tipo 1928R "Centoporte"

## Figurino e quote







# Serie 39.000 tipo 1928R “Centoporte”



# Serie 39.000 tipo 1928R “Centoporte”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1928-1953
Classe:	2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup>
Velocità:	100 km/h
Capienza:	80 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

## Cenni storici

Nate nel 1928 come carrozze di terza classe per il traffico pendolare, sono soprannominate “Centoporte” per via dei numerosi sportelli presenti su ogni fiancata. A differenza delle altre serie di carrozze “Centoporte”, queste unità sono caratterizzate da due porte in più per lato che consentono l’accesso ai vestiboli, posti alle estremità della carrozza, che le rendono più lunghe di circa 80 centimetri. Molto spartane, suddivise in quattro ambienti a salone con sedili di legno e riscaldamento a vapore. Queste vetture sono in livrea Castano-Isabella degli anni ‘30 e Grigio ardesia degli anni ‘60.







# Serie 66.000 tipo 1933R “Centoporte”



# Serie 66.000 tipo 1933R “Centoporte”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1931-1935
Classe:	1 <sup>a</sup> , 2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup>
Velocità:	100 km/h
Capienza:	57 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

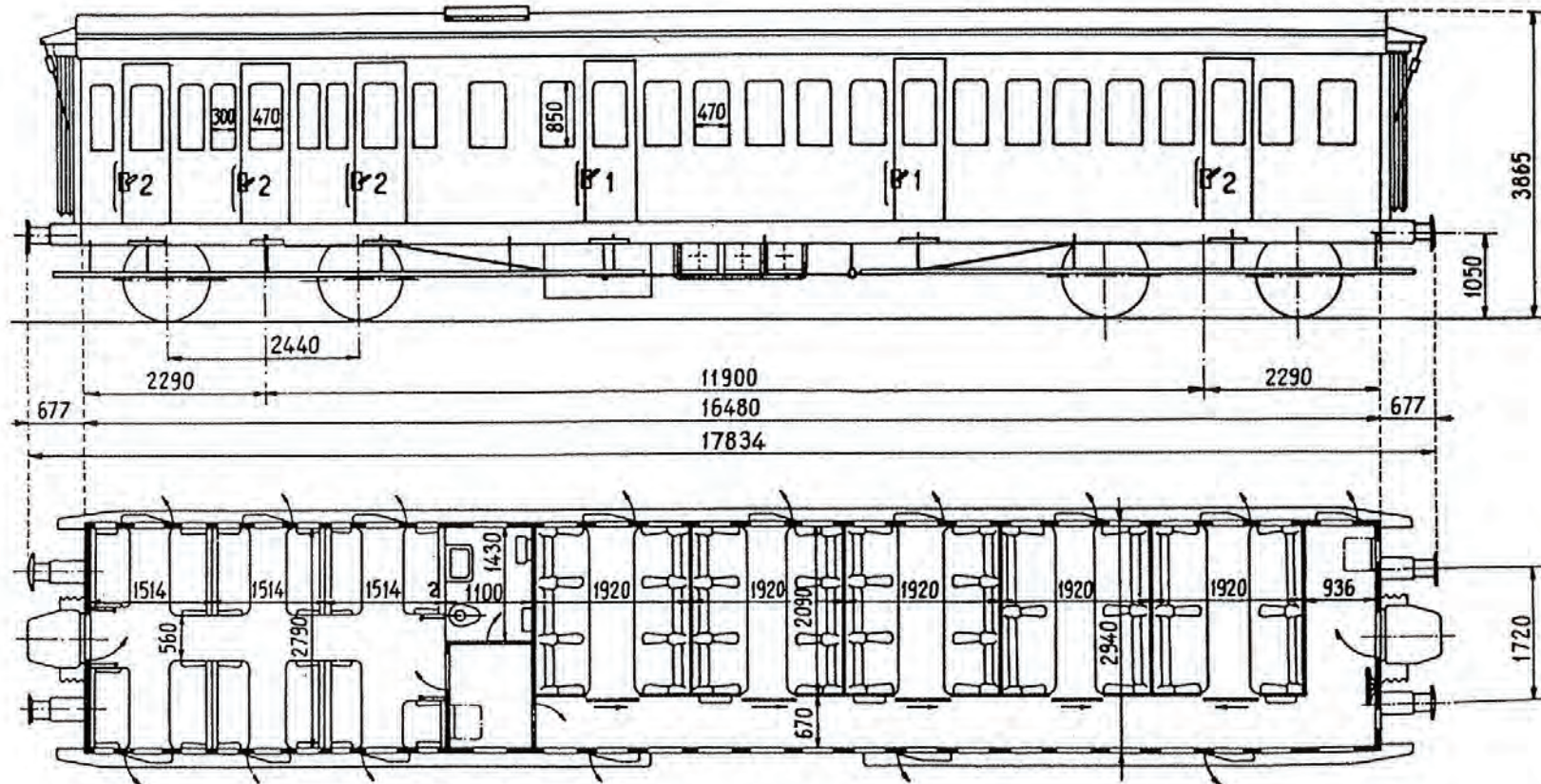
## Cenni storici

Questa serie di carrozze “Centoporte” è caratterizzata dalla presenza di tutte e tre le classi. Sono così divise in tre ambienti: uno aperto per la terza classe, allestito con sedili in legno, tre compartimenti centrali per la prima classe, con divani verdi imbottiti, e due scompartimenti per la seconda classe con divani imbottiti. Su un lato ogni compartimento ha la propria porta di salita e discesa, mentre il lato corridoio conta 3 porte. Queste vetture si presentano nella livrea Castano-Isabella degli anni '30.



# Serie 66.000 tipo 1933R "Centoporte"

## Figurino e quote



# Serie 66.000 tipo 1933R “Centoporte”





# Serie 46.000 tipo 1933 “Terrazzini”



# Serie 46.000 tipo 1933 “Terrazzini”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1933-1936
Classe:	3 <sup>a</sup>
Velocità:	90 km/h
Capienza:	86 posti a sedere
Riscaldamento:	a vapore

## Cenni storici

**S**ono carrozze di terza classe a due assi, in passato utilizzate per servizi locali. L'arredamento interno è costituito da sedili in legno con un corridoio centrale. Queste vetture sono dotate di impianto di riscaldamento e freno tipo Westinghouse e, oltre al finestrino della ritirata con un disegno a losanga, sono caratterizzate da due terrazzini aperti in testa. Queste vetture sono in livrea Castano-Isabella degli anni '30.





# Serie 46.000 tipo 1933 “Terrazzini”



# Serie 66.000 tipo 1933 “Terrazzini”



# Serie 66.000 tipo 1933 “Terrazzini”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1933-1936
Classe:	mista 1 <sup>a</sup> e 2 <sup>a</sup>
Velocità:	90 km/h
Capienza:	16 - 48 posti a sedere
Riscaldamento:	a vapore

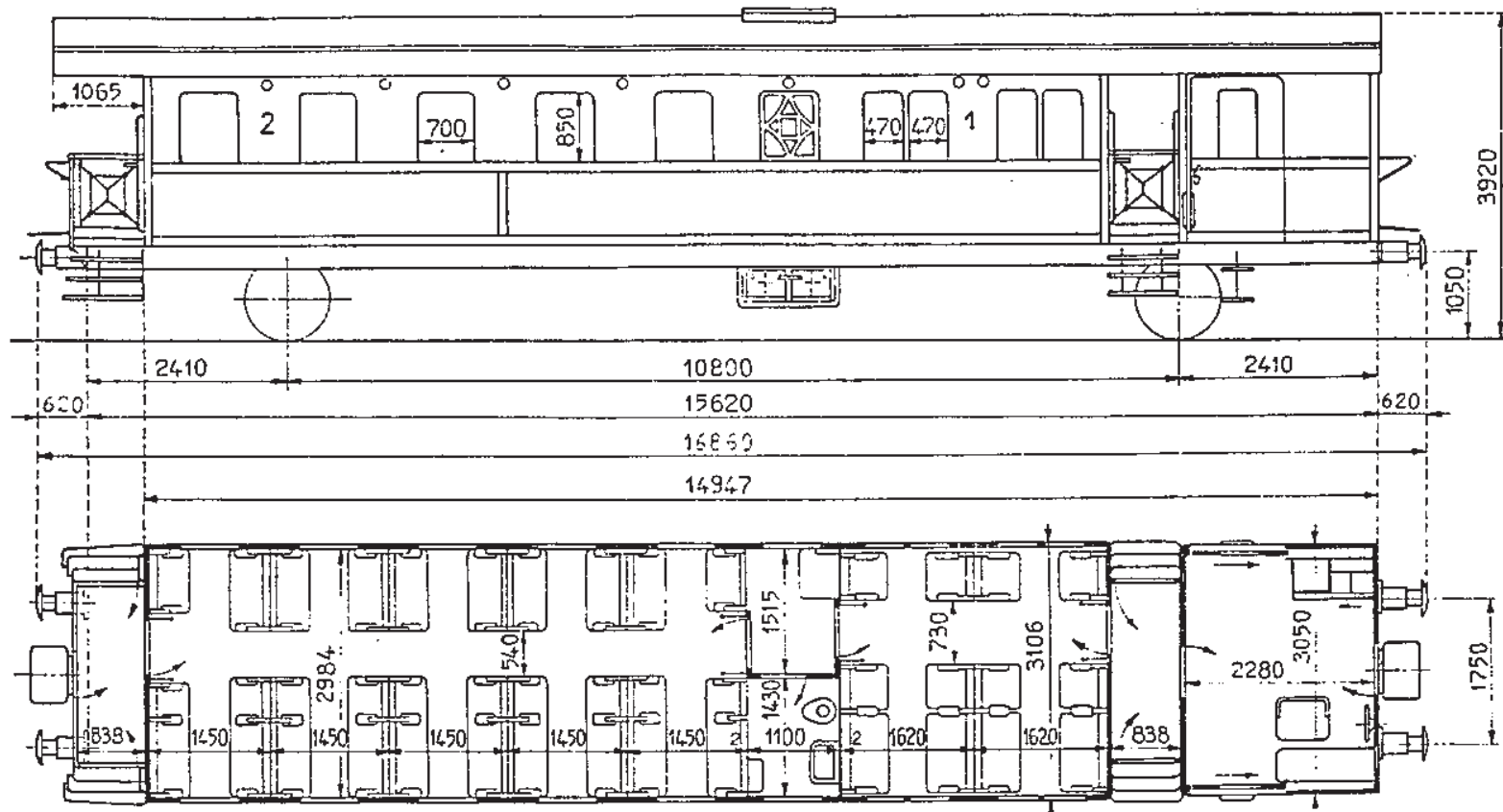
## Cenni storici

Sono carrozze di prima e terza classe a due assi, in passato utilizzate per servizi locali. L'arredamento interno è costituito da sedili in legno nella terza classe, ricoperti in velluto rosso nella prima classe, ed hanno un corridoio centrale. Queste vetture sono dotate di impianto di riscaldamento e freno tipo Westinghouse e, oltre al finestrino della ritirata con un disegno a losanga, sono caratterizzate da due terrazzini: uno aperto in testa e un altro chiuso in coda. Queste vetture sono in livrea Castano-Isabella degli anni '30.



# Serie 66.000 tipo 1933 "Terrazzini"

## Figurino e quote



# Serie 66.000 tipo 1933 “Terrazzini”





# Serie 31.000 tipo 1931



# Serie 31.000 tipo 1931

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1932-1933
Classe:	3 <sup>a</sup>
Velocità:	120 km/h
Capienza:	88 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

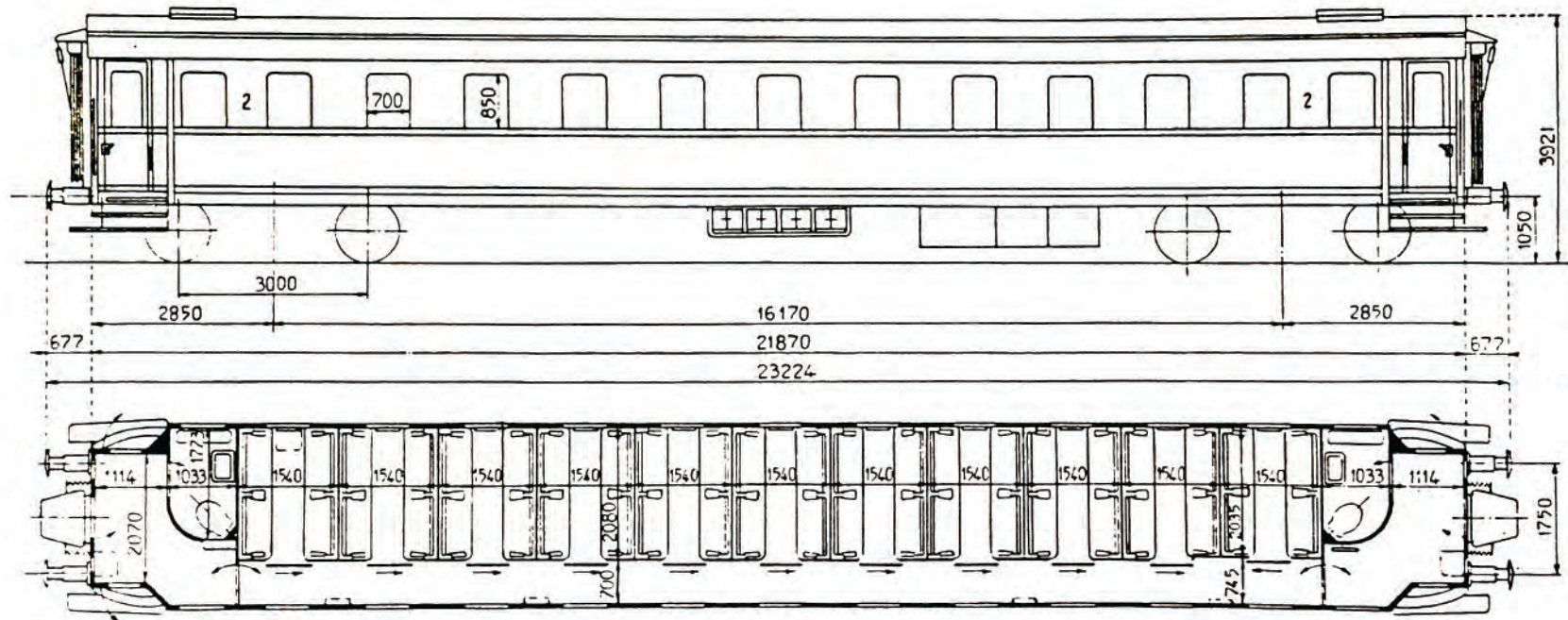
## Cenni storici

Entrate in servizio nei primi anni '30 come carrozze di terza classe destinate a treni Rapidi nazionali a lunga percorrenza, sono suddivise in undici compartimenti da otto posti ed attrezzate con riscaldamento elettrico ed a vapore. Gli interni erano abbastanza spartani, infatti ogni scompartimento era dotato di due panche in legno da quattro posti ciascuna, ma grazie ai carrelli di nuova concezione la velocità massima fu aumentata a 120 km/h. Queste vetture si presentano nella livrea Castano-Isabella degli anni '30.



# Serie 31.000 tipo 1931

## Figurino e quote



# Serie 31.000 tipo 1931



# Serie 32.000 tipo 1937



# Serie 32.000 tipo 1937

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1938-1940
Classe:	2 <sup>a</sup>
Velocità:	120 km/h
Capienza:	80 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

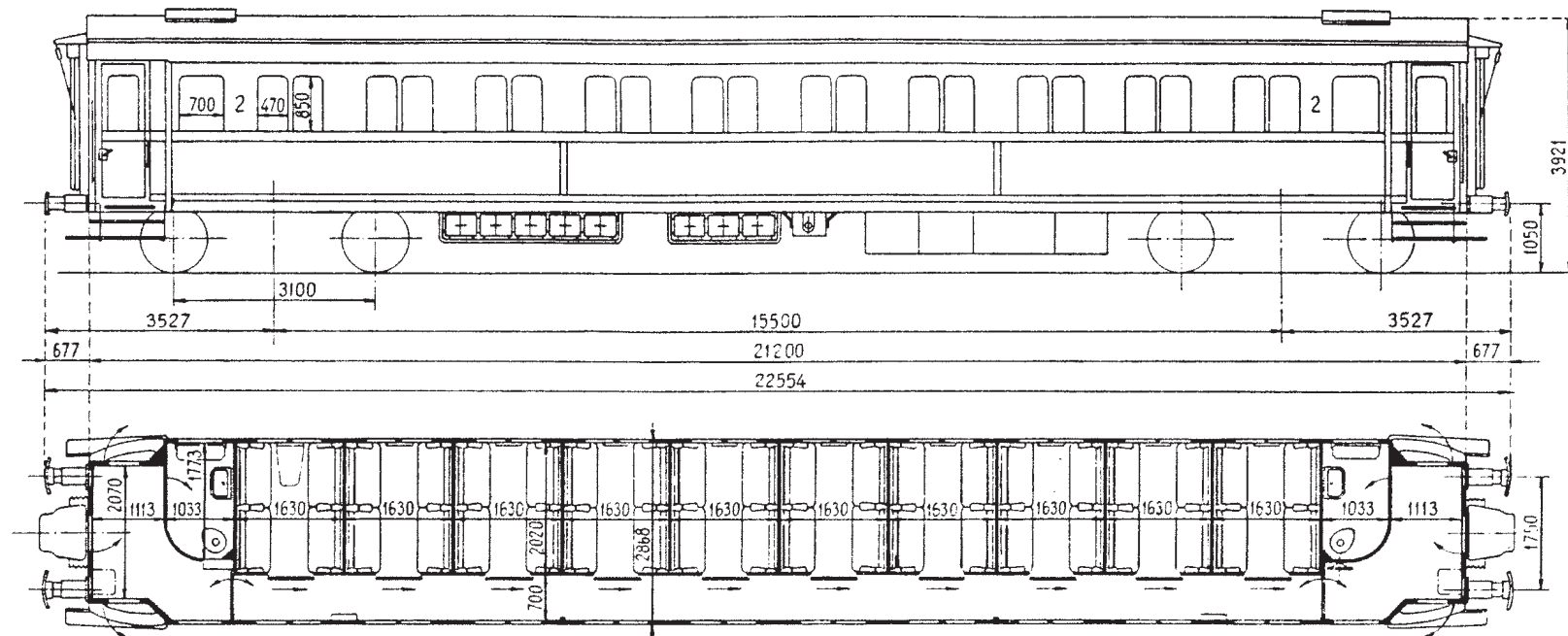
## Cenni storici

Entrate in servizio nel 1938 come carrozze destinate a treni Rapidi a lunga percorrenza, anche internazionali, sono suddivise in dieci compartimenti da otto posti ed attrezzate con riscaldamento elettrico ed a vapore. L'immissione in servizio di queste carrozze portò, per la prima volta, un notevole miglioramento del comfort di viaggio anche per le classi inferiori, grazie all'allestimento dei compartimenti con sedili interamente imbottiti e all'adozione di carrelli di nuova concezione da 120 km/h. Queste vetture si presentano nella livrea Castano-Isabella degli anni '30



# Serie 32.000 tipo 1937

## Figurino e quote



# Serie 32.000 tipo 1937





# Serie 35.000 tipo 1947 “Corbellini”



# Serie 35.000 tipo 1947 “Corbellini”

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1948-1953
Classe:	3 <sup>a</sup>
Velocità:	90 km/h
Capienza:	76 posti
Riscaldamento:	elettrico e a vapore

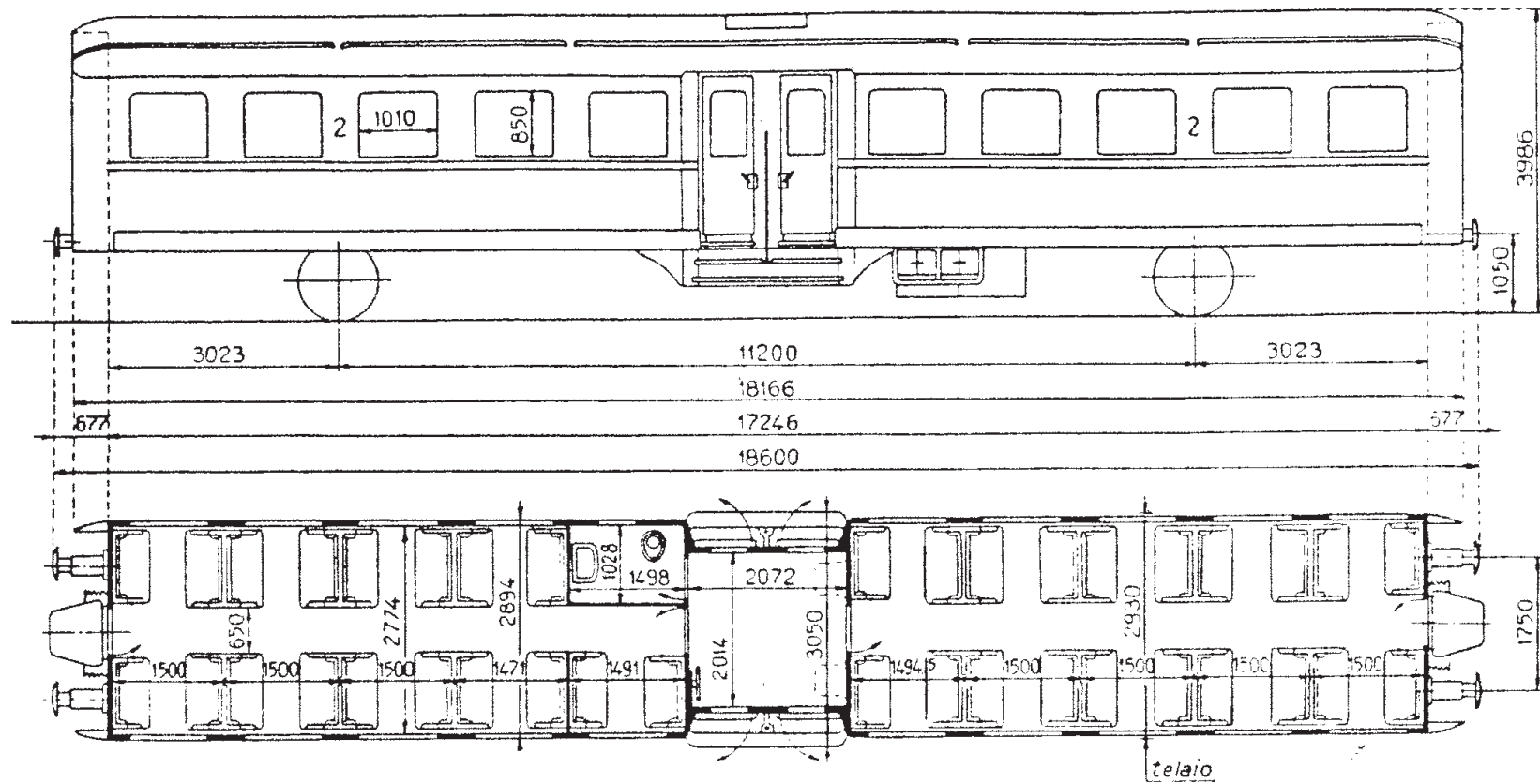
## Cenni storici

Queste carrozze sono state progettate nel secondo dopoguerra in seguito alla necessità di immettere in servizio vetture più moderne per treni pendolari. Soprannominate “Corbellini” dal nome del Ministro dei Trasporti dell’epoca, Guido Corbellini, appartengono alla prima serie costruita e sono quindi caratterizzati da due assi. Sono dotate di un ampio vestibolo centrale che consente il rapido incarrozzamento dei viaggiatori. L’interno, molto semplice e funzionale, è suddiviso in due ambienti a salone, dotati di sedili in legno rivestiti da una leggera imbottitura e riscaldati elettricamente o a vapore.



# Serie 35.000 tipo 1947 "Corbellini"

## Figurino e quote



# Serie 35.000 tipo 1947 “Corbellini”



## Serie 38.000 tipo 1951 “Corbellini”



# Serie 38.000 tipo 1951 “Corbellini”

## Dati tecnici

<b>Anni di costruzione:</b>	1951-1954
<b>Classe:</b>	2 <sup>a</sup> e 3 <sup>a</sup>
<b>Velocità:</b>	100 km/h
<b>Capienza:</b>	68 posti a sedere
<b>Riscaldamento:</b>	elettrico e a vapore

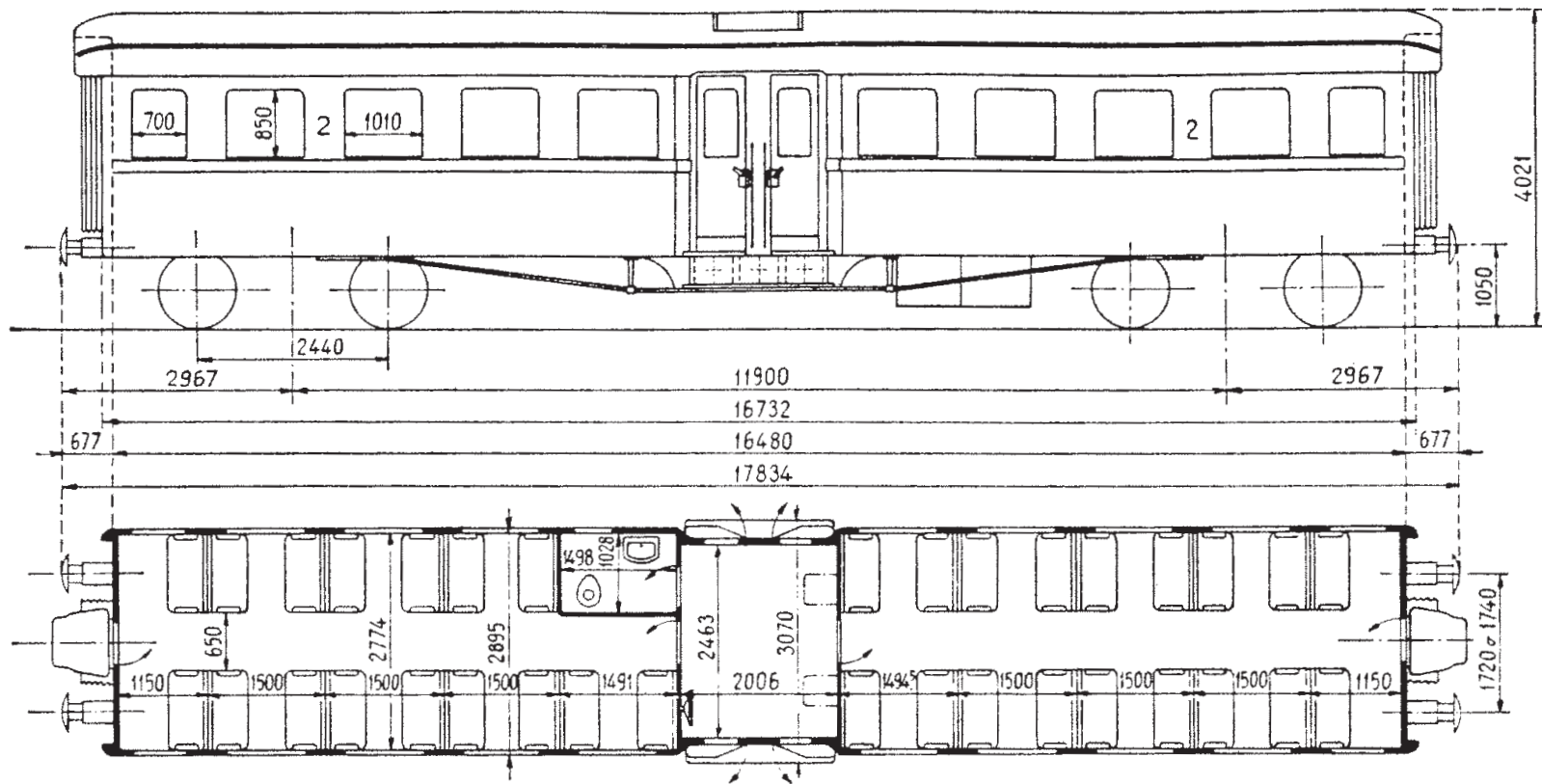
## Cenni storici

Questo tipo di carrozze costituiscono la seconda serie del tipo “Corbellini”. Esteticamente molto simili alla prima serie, si differenziano però da questa perché montano dei carrelli anziché i più semplici assi, e potevano così viaggiare a velocità maggiori. Queste vetture testimoniano un ulteriore passo in avanti nel processo di immissione nel parco FS di carrozze più moderne per treni pendolari. Sono dotate di un ampio vestibolo centrale che consente il rapido incarrozzamento dei viaggiatori. L'interno, molto semplice e funzionale, è suddiviso in due ambienti a salone, dotati di sedili in legno rivestiti da una leggera imbottitura e riscaldati elettricamente o a vapore.



# Serie 38.000 tipo 1951 "Corbellini"

## Figurino e quote



# Serie 38.000 tipo 1951 “Corbellini”





# Serie 45.000 tipo 1959



# Serie 45.000 tipo 1959

## Dati tecnici

Anni di costruzione:	1955-1962
Classe:	2 <sup>a</sup>
Velocità:	160 km/h
Capienza:	72 posti a sedere
Riscaldamento:	elettrico

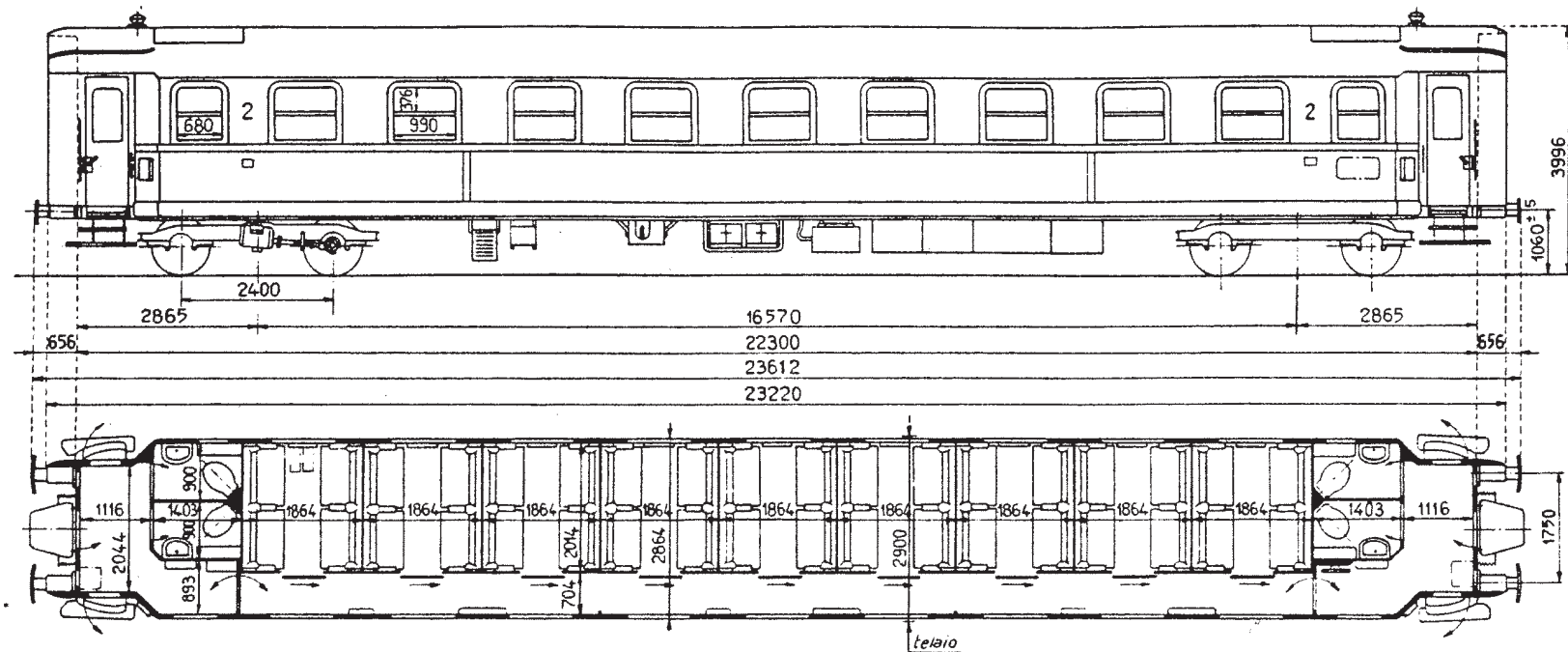
## Cenni storici

Entrate in servizio a partire dal 1959, per la costruzione di queste carrozze sono state adottate soluzioni tecniche all'avanguardia: nuovi carrelli da 160 km/h, doppie ritirate, illuminazione a fluorescenza, divani imbottiti ampi e confortevoli. L'ambiente interno è suddiviso in nove compartimenti da otto posti, riscaldati elettricamente. Costruite anche nelle versioni "cucette" e "ristoro", hanno prestato servizio in composizione a treni Rapidi nazionali ed Internazionali. Queste vetture sono in livrea Grigio ardesia degli anni '60. Per alcuni esemplari è stata adottata la livrea blu-azzurro del treno rapido "Treno Azzurro" Milano-Napoli.



# Serie 45.000 tipo 1959

## Figurino e quote



# Serie 45.000 tipo 1959



# Serie UIC-X



# Serie UIC-X

## Dati tecnici

<b>Anni di costruzione:</b>	1964 -1987
<b>Classe:</b>	1 <sup>a</sup> , 2 <sup>a</sup> , miste 1 <sup>a</sup> /2 <sup>a</sup>
<b>Velocità:</b>	160 km/h
<b>Capienza:</b>	72 posti 2 <sup>a</sup> classe, 60 posti 1 <sup>a</sup> classe
<b>Riscaldamento:</b>	elettrico ad aria soffiata

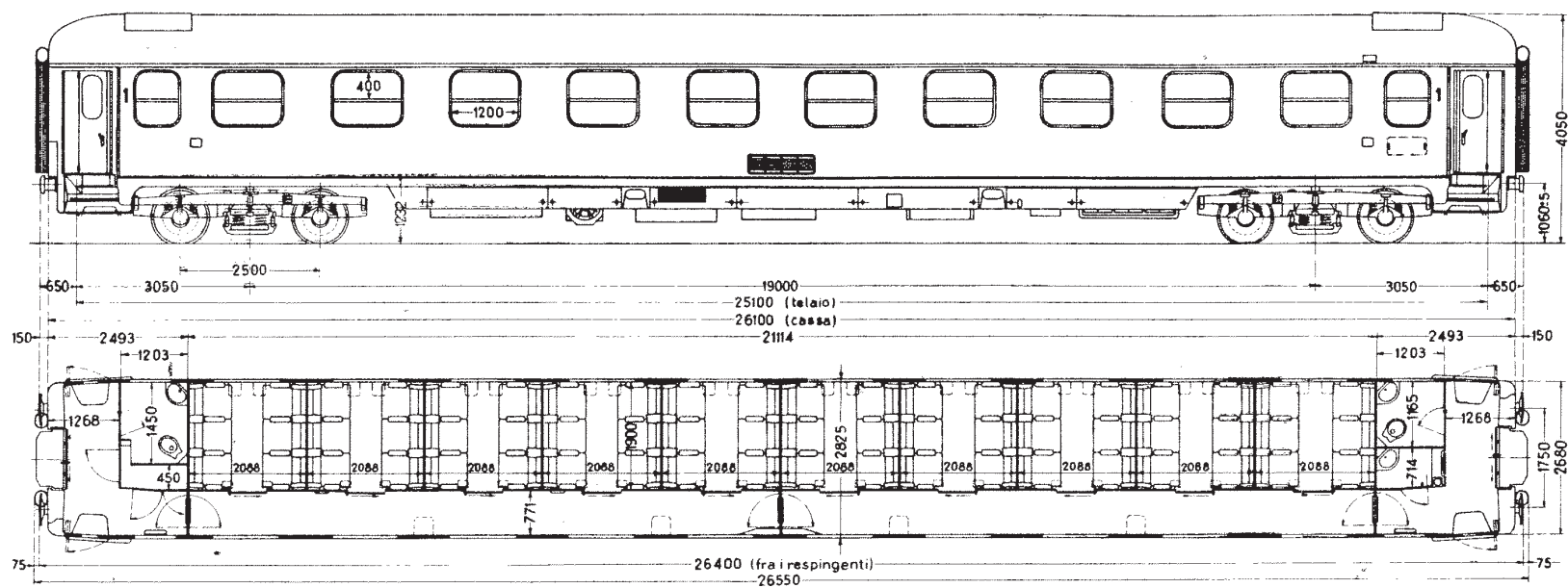
## Cenni storici

Costruite a partire dal 1964 sulla base di caratteristiche tecniche comuni decise in sede europea, queste carrozze sono la famiglia di vetture viaggiatori più numerosa del Parco FS. Per la costruzione di queste vetture sono state adottate soluzioni tecniche innovative: riscaldamento ad aria soffiata, illuminazione a fluorescenza, compartimenti da sei posti con sedili reclinabili. Queste vetture sono in livrea Grigio ardesia degli anni '60/70. La versione di 1<sup>a</sup> classe adotta rivestimenti in elegante velluto rosso, mentre la versione di 2<sup>a</sup> classe adotta rivestimenti in sky.



# Serie UIC-X

## Figurino e quote



# Serie UIC-X





# Gran Confort tipo 1969 T.E.E.



# Gran Confort tipo 1969 T.E.E.

## Dati tecnici

Anni di costruzione: 1971-1973  
 Velocità: 200 km/h  
 Capienza: 48 posti a sedere  
 Classe: 1<sup>a</sup>

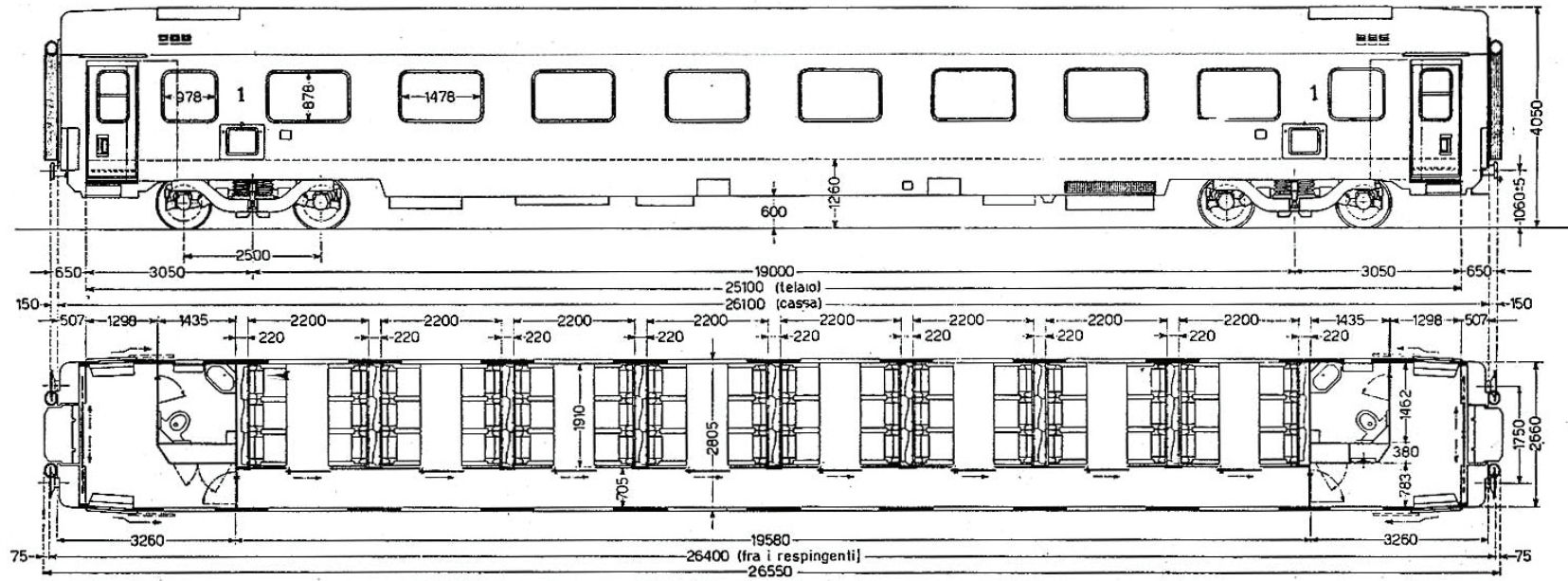
## Cenni storici

Costruita nel 1971, questa carrozza fa parte della serie delle vetture Gran Confort appositamente progettate per i servizi internazionali di lusso TEE. Questa carrozza è particolarmente confortevole: i 48 sedili in velluto azzurro sono suddivisi in 8 scompartimenti, separati dall'ampio corridoio laterale da una parete e una porta scorrevole di cristallo; ogni schienale è girevole e dietro di esso si trova un vano guardaroba. All'estremità della vettura sono presenti due vestiboli con le ritirate. I finestrini particolarmente ampi permettono inoltre un'ottima visuale del paesaggio. Questa vettura adotta la livrea T.E.E. Rosso Bordeaux e Giallo sabbia.



# Gran Confort tipo 1969 T.E.E.

## Figurino e quote



# Gran Confort tipo 1969 T.E.E.



# Carrozza cuccette Serie 45.000 tipo 1959T



# Carrozza cuccette Serie 45.000 tipo 1959T

## Dati tecnici

<b>Anni di costruzione:</b>	1959 -1962
<b>Velocità:</b>	140 km/h
<b>Capienza:</b>	72 posti posizione "giorno", 54 posti posizione "notte"
<b>Riscaldamento:</b>	elettrico ad aria soffiata

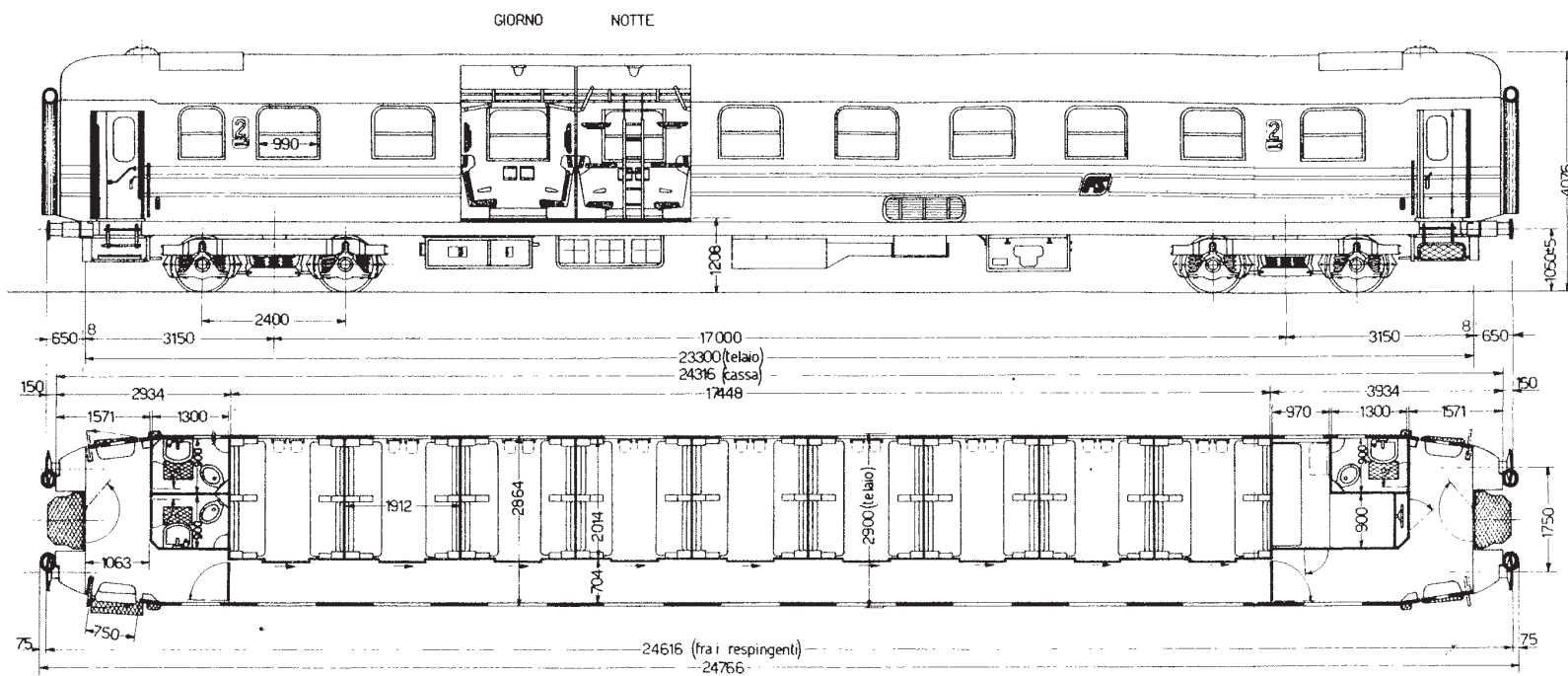
## Cenni storici

Costruite a partire dal 1959, hanno prestato servizio in composizione ai lunghi Espressi che collegavano il Nord al Sud Italia. La carrozza è suddivisa in nove compartimenti, che possono essere allestiti in posizione "giorno" o in posizione "notte", tramite sei cuccette ribaltabili per ciascun compartimento. Queste vetture sono in livrea Grigio ardesia degli anni '60/70.



# Carrozza cuccette Serie 45.000 tipo 1959T

## Figurino e quote



# Carrozza cuccette Serie 45.000 tipo 1959T





# Carrozza letti Serie WL ABm tipo MU 1982



# Carrozza letti Serie WL ABm tipo MU 1982

## Dati tecnici

<b>Anni di costruzione:</b>	1982
<b>Velocità:</b>	160 km/h
<b>Capienza:</b>	36 posti letto / 36 posti a sedere
<b>Riscaldamento:</b>	elettrico ad aria soffiata e climatizzazione

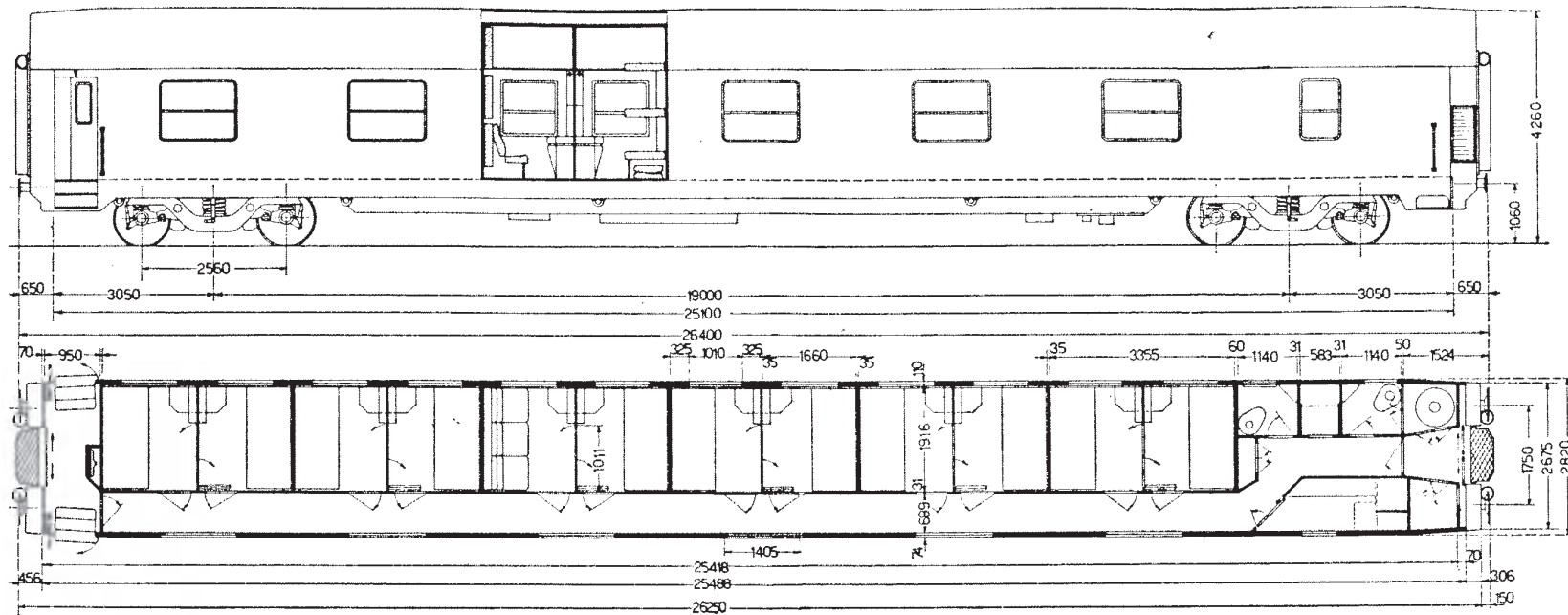
## Cenni storici

La carrozza dispone di 12 cabine utilizzabili in posizione "giorno" (divano da 3 posti) oppure in posizione "notte" (in configurazione singolo, doppio o triplo) mediante letti ribaltabili. Può essere adottata anche la configurazione "suite", rendendo comunicanti fra loro due cabine con l'apertura della parete divisoria. Ciascuna cabina è dotata di lavabo con acqua calda e fredda; l'elegante velluto verde dei sedili, le sobrie moquette dei pavimenti e l'accurata insonorizzazione rendono i compartimenti comodi e confortevoli. La vettura è inoltre dotata, in apposito vano dedicato, di frigorifero, lavabo e macchina per il caffè espresso.



# Carrozza letti Serie WL ABm tipo MU 1982

## Figurino e quote



# Carrozza letti Serie WL ABm tipo MU 1982

