

Carrozze UIC-Z Eurofima

A cominciare dagli anni '60, la UIC aveva proposto la standardizzazione dei veicoli ferroviari europei. Per quanto riguarda le carrozze, erano state presentate prima le UIC-Y su modello francese e acquistate in piccolo numero anche dalle FS, seguite dalle UIC-X su modello tedesco e adottate in gran numero anche dalle FS. A metà anni '70 fu definito un nuovo standard denominato tipo Z, della stessa lunghezza delle tipo X ma con un numero di posti minore a tutto vantaggio della comodità e del confort. Tutte queste vetture ebbero fin dall'origine l'aria condizionata.

Erano basate su una cassa in profilati d'acciaio e lamiera con finiture in vetroresina. Avevano porte scorrevoli azionate pneumaticamente e a tenuta ermetica, con chiusura a filo del bordo esterno della cassa, che presentavano il vantaggio di rendere le carrozze silenziose oltre che più aerodinamiche, e isolavano gli interni dalle onde di pressione generate all'ingresso nelle gallerie o nell'incrocio con altri convogli.



Le prime vetture furono costruite per la EUROFIMA (*Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von rollendem Material – Società europea per il finanziamento del materiale ferroviario*), una società finanziaria con sede a Basilea, fondata alla fine del 1956.

A questa società aderivano buona parte delle compagnie ferroviarie europee (FS, DB, ÖBB, SBB-CFF-FFS, SNCF, SNCB, CFL, NS, RENFE, CP, DSB, NSB, SJ, JŽ, OSE e la turca TCDD).

Le prime 500 unità costruite per conto di DB, FS, ÖBB, SBB-CFF-FFS, NMBS/SNCB e SNCF adottarono la livrea C1, arancio con fascia grigio chiaro sotto ai finestrini.

Tuttavia sia la Francia che la Germania scelsero di cambiare lo schema delle proprie vetture e quelle SNCF adottarono la livrea Corail mentre quelle delle DB adottarono lo schema rosso/crema stile TEE/IC eccetto che per le carrozze prototipo.

Le prime dieci vetture prototipo erano miste di prima e seconda classe e furono divise tra SNCF (2 unità), FS (3 unità) e DB (5 unità). Solo quelle delle FS mantennero la livrea C1

Per la seguente produzione di serie, DB, FS, ÖBB, SNCF ordinarono 100 carrozze ciascuna, mentre altre 100 furono ripartite tra SBB-CFF-FFS (20) e SNCB (80).

Dopo le prove sui prototipi, i carrelli scelti per i vagoni di serie furono i FIAT per tutte le carrozze. Le vetture erano abilitate ai 160 Km/h all'origine. Molte, grazie a smorzatori simili a quelli delle Gran Comfort, furono successivamente autorizzate ai 200 Km/h (alcune per un periodo ai soli 180, a seconda dell'usura del profilo delle ruote).

Erano vetture costruite per la composizione dei treni più veloci e prestigiosi e per tale motivo alcune compagnie ne acquistarono di sola prima classe.

Tutte le carrozze **DB** di serie furono di prima (Avmz 207) e assunsero la livrea che era stata dei TEE e che ora contraddistingueva le carrozze di prima classe degli IC (rosso/crema come accennato sopra).

Le **SNCF** acquisirono, oltre ai due prototipi, 100 carrozze di prima (A⁹u), la maggior parte delle quali (92) in livrea Corail, e le restanti otto, destinate al servizio Paris-Bruxelles-Amsterdam, in livrea C1.

Anche la Svizzera (**SBB-CFF-FFS**) ordinò solo carrozze di prima classe (Am), nel numero di 20

che mantennero la livrea C1.

Successivamente effettuarono un secondo ordine per 210 carrozze di seconda classe (Bm), che non sono incluse nella partita Eurofima pur essendo una variante del modulo "Z": 40 di esse ebbero livrea C1, le restanti all'inizio vestirono il classico verde delle carrozze elvetiche del tempo.

Le **ÖBB** acquistarono 25 carrozze di prima classe (Amoz) e 75 di seconda classe (Bmoz).

Le **SNCB** acquistarono 20 carrozze di prima classe (A I6) e 60 carrozze di seconda classe (B I6): successivamente convertì 15 vetture di seconda classe in vetture con cuccette (Bc).

Le **FS** acquisirono, oltre ai tre prototipi ABz menzionati (marcatura 30-90 000 fino a 002), trenta Az (marcatura 19-90 000 fino a 029) e settanta Bz (marcatura 21-90 000 fino a 069) dette UIC-Z Tipo 1975 e che entrarono in servizio tra il 1978 e il 1979. In quegli anni il logo era il classico FS a televisore. Dopo il 1985 fu modificato con quello a losanga. Vennero abilitate ai 200 Km/h a metà anni '80.



Queste vetture sono state utilizzate sui treni più veloci delle FS e utilizzate anche per i treni diretti all'estero.

Amm.ne	Vetture assegnate			Note
	A	AB	B	
FS	30 unità 61 83 19-90 000-029 Az	3 unità 61 83 30-90 000-002 ABz	70 unità 61 83 21-90 000-069 Bz	Consegnate con livrea C1 mantenuta fino al 1992
SBB-CFF-FFS	20 unità Am	-	210 unità Bm	Le Am in livrea C1, le Bm in livrea C1 (40 unità) e in livrea verde le rimanenti
ÖBB	25 unità Amoz	-	75 unità Bmoz	Consegnate con livrea C1
SNCB	20 unità A I6	-	60 unità Bmoz	Consegnate con livrea C1
SNCF	100 unità A ⁹ u	2 unità	-	Livrea Corail eccetto 8 unità in livrea C1
DB	100 unità Avmz	2 unità	-	Livrea TEE rosso/crema