

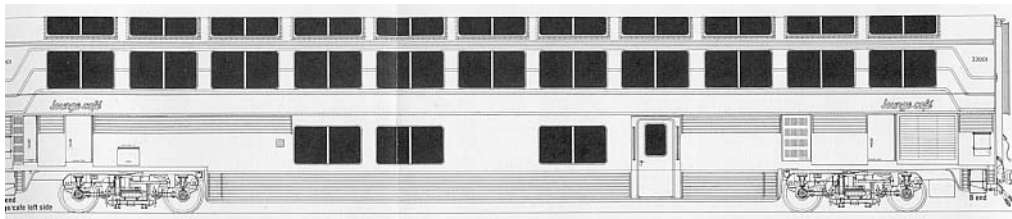
CARROZZE PASSEGGERI

Superliner

Lunghezza m 25,9
Altezza m 4,9
Peso ton 67
Costruite 479



Superliner Coach fase V



Disegno della lounge car prototipo (1979) "Amtrak's Superliners"

CARATTERISTICHE TECNICHE

Entrate in servizio nel 1979 le carrozze a due livelli **Amtrak Superliner** rappresentano un passo avanti nel confort di viaggio e di immagine della Amtrak stessa.

Anche se simili al modello El Capitan sviluppato nel 1956 dalla AT&SF, vennero concepite con un progetto nuovo per servizi su lunghe distanze, utilizzano la stessa struttura e telaio per le diverse tipologie da carrozza a bagaglio a ristorante e carrozza letto, i carrelli erano del tipo tedesco Minden dotati di ottime caratteristiche di confort. In tutto furono costruite 284 carrozze dalla Pullman Co.

Molte delle carrozze di prima serie sono ancora in servizio, anche se negli anni 90 furono ordinate altre carrozze della serie Superliner II costruite dalla Bombardier con porte di accesso più ampie e carrelli General Casting con stabilizzatori.

Questo modello di carrozze fu utilizzato essenzialmente per ragioni di sagoma di ingombro nei treni transcontinentali quali : [Capitol Limited](#), [Auto Train](#), [Sunset Limited](#), [Texas Eagle](#), [California Zephyr](#), [City of New Orleans](#), [Southwest Chief](#), [Empire Builder](#), [Heartland Flyer](#) and [Coast Starlight](#), nella costa occidentale nei treni [Pacific Surfliner](#), San Joachin e Capitol Corridor.

Le versioni prodotte sono Coach (Carrozza), Baggage Coach (Bagagliaio e carrozza), Diner (Ristorante), Lounge (salone), Coach Cafe (carrozza ristoro), Sleeper (carrozza letti) e Transition (speciale con intercomunicanti su due livelli).

Le differenze tra le due serie riguardano in parte gli interni e nelle loro colorazioni da marrone arancio a grigio acquamarina e salmone, mentre per gli esterni la maggiore differenza è nei carrelli diversi.



Carrelli
Sopra: I serie Minden
Sotto : II serie GCS



Sezione posteriore

Come detto il progetto delle Superliner trasse spunto dalla serie di carrozze a due piani El capitano della AT&SF e erano compatibili con esse, infatti per diversi anni durante la costruzione delle Superliner, molte di quelle carrozze rimangono in servizio fino ad oggi, ricostruite e modificate ad esempio in carrozze salone o teatro con una sala cinema per il treno Coast Starlight e Hearthland Flyer.



Sleeper-Carrozza letto

Di tutte le 125 carrozze sono state costruite con due configurazioni, 119 con diversi tipi di camere (disposte sui due piani: Deluxe, Standard, Family, Accessible per Handicap, Roomette oltre alle toilet) mentre 6 sono tutte con camere Standard su due piani.



Dining-Carrozza Ristorante

Amtrak possiede 69 carrozze ristorante che hanno al piano superiore i posti a sedere per mangiare ed all'intero piano inferiore la cucina



Lounge-Carrozza salone

Nella versione originale erano conosciute come Luonge-Cafe, sono caratterizzate dalle grandi finestre che si estendono per una parte anche sul soffitto, hanno una parte bar in un angolo del piano inferiore. Il piano superiore è allestito con sedgole ruotante a secondo della direzione di marcia.

Nelle due serie sono state costruite in totale 55 carrozze salone, 5 furono convertite da carrozze ristorante per gli Auto-Train e mancano dei finestrini panoramici.



Coach-Carrozza

Sono state costruite 102 carrozze nella serie I, 48 carrozze combinate con bagagliaio, 38 carrozze nella serie II. Successivamente 30 carrozze miste sono state convertite in carrozze fumatori nello scompartimento inferiore. Dopo l'eliminazione del fumo sui treni queste sono state riconvertite parzialmente in miste sostituendo la carrozza bagagliaio, alcune sono convertite in carrozza con scompartimento bambini. Tuttavia solo 15 rimangono delle carrozze miste e non bastano per tutti i treni in servizio giornalmente.

Le carrozze hanno posti a sedere stile aeronautico, sei file nel piano inferiore oltre alle toilets, e le altre al piano superiore con una distanza confortevole di 125 cm tra di loro, tavolino e appoggia gambe, un portaoggetti sopra le teste.

Di tutte le carrozze costruite (188 unità) ancora 159 sono in servizio.



Transition Sleeper- carrozza di collegamento

Un certo numero di carrozze di collegamento-transition sono state costruite per alloggiare i membri dell'equipaggio sui treni a lunga percorrenza al piano superiore, al piano inferiore con

alloggio per handicappati e toilets con docce.

Il nome deriva dal fatto che hanno ad una estremità l'intercomunicante in alto come tutte le superliner, mentre all'altra hanno il collegamento in basso e ciò consente l'accesso a carrozze tradizionali o bagaglio.



MHC material Handling Car

Questi carri di derivazione dai box car sono molto utilizzati lungo i treni transcontinentali, in testa o spesso in coda al treno per facilitare le manovre e vengono utilizzati per il trasporto di posta, pacchi espresso e bagagli. Sono stati prodotti in diverse serie con caratteristiche diverse, tutti comunque predisposti con condotte per riscaldamento richieste dal servizio passeggeri. I carrelli sono del tipo GSC come le carrozze.



Carrozza tipo Superliner coach-baggage car. (fase IV 1999) .



Carrozza tipo Superliner coach (fase IV 1998)



Carro tipo MHC (fase II 1985)

Aggiornamento 20-07-07