



PIKO Art.-Nr. 96783: Set mit je einem B und einem A in grüner Farbe und neuem SBB-Logo sowie einem Self-Service-Speisewagen.



PIKO Art.-Nr. 96782: Set mit zwei B in grüner Farbgebung und neuem SBB-Logo.



PIKO Art.-Nr. 96780: Set mit je einem B und AB (ex B) im NPZ-Design.



PIKO Art.-Nr. 96781: Set mit je einem EW I A und B im NPZ-Design.

1956 bei der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefahrik AG Schlieren (SWS) und der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen startete die Serienfertigung noch im gleichen Jahr. Bis 1967 wurden bei SWS, SIG und FFA (Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein) Reisezugwagen vom Typ EW I für die SBB gebaut, für die Privatbahnen sogar bis 1981.

Die Wagen weisen eine Länge von 23,7 m auf und haben eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Die Wagen der ersten Klasse sind mit Torsionsstab-Drehgestellen von SIG ausgerüstet, während die Wagen der zweiten Klasse mit Schraubenfeder-Drehgestellen von SWS geliefert wurden. Die SBB-Wagen B 420 bis 444 wurden als einzige – nebst den Speisewagen – sogar mit

Übersetzfenstern geliefert. Mit 1028 Stück machten die Wagen der zweiten Klasse den grössten Anteil in dieser Serie aus. In den 1970er-Jahren wurden die Faltenbalgübergänge entfernt, die Wagenkästen verlängert und Gummiwulste angebracht. Später wurden die Wagen für den kondukteurlosen Betrieb (kB) umgebaut und erhielten Ausenschwungtüren sowie den bekannten NPZ-Anstrich, passend zum ebenfalls umgebauten RBe 540 und zu den NPZ-Pendelzügen.

Nebst den SBB liessen auch einige Privatbahnen EW I bauen (BLS/SEZ/GBS/BN, EBT/VHB/SMB, BT/SOB, RVT, MThB, SZU). Diese unterscheiden sich teilweise in Details wie Gummiwulstübergängen ab Werk oder der Anordnung der Lüftungsgitter von ihren SBB-Geschwistern. Bei den österreichischen Bundesbahnen sind ähnliche, in Lizenz gebaute Wagen im Einsatz. Dort werden sie Schlierenwagen genannt. Wagen mit erster und zweiter Klasse und entsprechender Fenstereinteilung ab Werk gab es nur bei der BLS, bei den SBB entstanden 1994–1997 39 Stück aus Zweitklasswagen.

Der vermutlich intensivste Umbau war das sogenannte Revvivo-Programm, bei welchem Wagen für den Voralpen-Express komplett ausgeöhlt, asbestosaniert und anschliessend klimatisiert wurden. Die