

Bewährt hat sich die Lösung mit der magnetischen Haftung der Wagenlaufschilder, die auswechselbar sind. Zur Auswahl stehen 17 verschiedene Destinationen, wobei die Halterung an den Wagen die europäischen Normschilder wie auch die länglichen für den «Treno Azzurro» und den «Treno del Sole» aufnimmt. Genauso genial konstruiert sind die geschmeidigen Faltenbälge, die durch Mikromagnete sogar in Kurven kuppeln. Der empfohlene Mindestradius der Wagen beträgt 1,8 Meter.

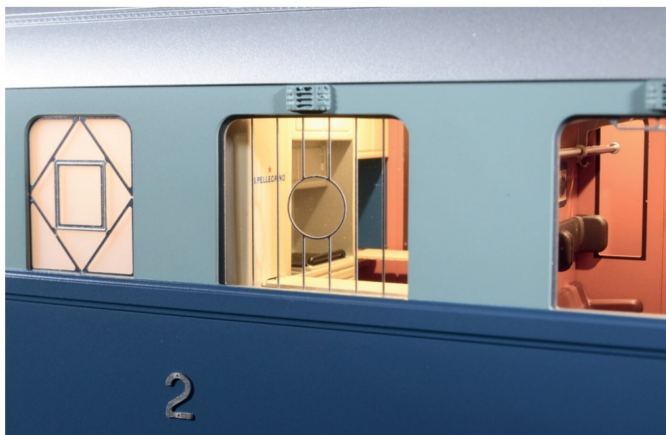
Die Trittbretter und die Böden der Gepäckabteile sind mit ausgelasertem Echtholz belegt, und auch die Bestückung der Dreh- und Fahrgestelle lässt keine Wünsche offen. Die Drehgestelle sind selbstverständlich gefedert. Die Untergestelle sind akkurat dem Vorbild nachgebildet, wobei die zahlreichen Batteriekästen besonders auffallen. Sämtliche Wagen, auch jene der neuesten Epoche, sind mit Dampfheizung ausgerüstet und mit den entsprechenden Details versehen.

Die Ursprungsversion zeigt die grösste Beschriftungsvielfalt, da es die dritte Klasse noch gab und weil diese Wagen teilweise noch mit der aufgemalten Schattenschrift ausgeliefert wurden. Spätere Serien wurden mit aufgesetzten Zahlen aus Aluminium beschriftet. Diese Wagen decken die Jahre zwischen 1946 und 1956 ab. Ebenfalls zweitonbraun sind die Wagen, die zwischen 1956 und 1966 verkehrten, aller-

Der ehemalige Cz Ristoro lief auch im «Treno Azzurro» als Zweitklassbarwagen mit.



Selbst die Bilder an den Abteilwänden entsprechen jenen der Wagen im Vorbild.



Die Bar versorgte die Fahrgäste mit verschiedenen Zwischenverpflegungen und Getränken.



Die Bar wurde durch das Personal der CIWL betrieben.