



Ferrovie.it

da *Approfondimenti* del 07 aprile 2014

Focus sugli ETR.324 ed ETR.425

di Redazione

Presto diventeranno familiari ai pendolari di diverse regioni italiane, anche grazie all'originale nome scelto da Trenitalia per identificarli. Stiamo parlando dei nuovi ETR.324 ed ETR.425 "Jazz" di Alstom, in costruzione per il Trasporto Regionale di Piemonte, Lombardia, Marche, Umbria, Abruzzo, Lazio e Calabria.

70 treni con differenti allestimenti interni, così suddivisi:

- 37 ETR.425 a 5 casse per servizi regionali, con più posti a sedere;
- 5 ETR.425 a 5 casse per servizi aeroportuali, con più posto per i bagagli;
- 12 ETR.425 a 5 casse per servizi metropolitani, con più posti in piedi;
- 16 ETR.324 a 4 casse per servizi metropolitani, con più posti in piedi.

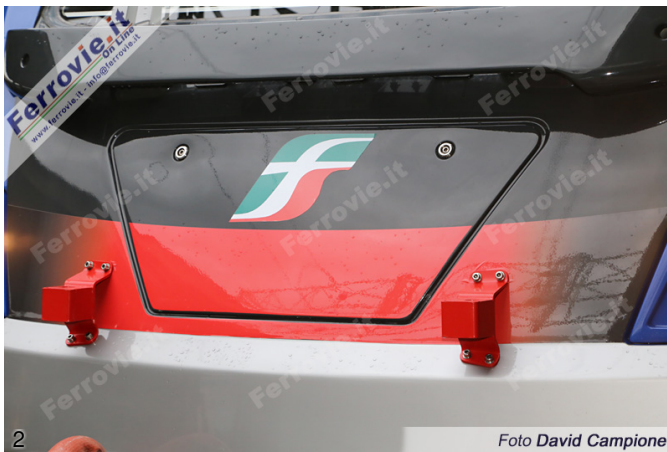
Appartenenti alla famiglia Coradia, ricordano esteticamente i Minuetto in servizio da circa 10 anni, ma differiscono completamente nella livrea così come negli interni.

Scopriamoli più dettagliatamente con le immagini di seguito, dopo la presentazione a Roma dello scorso 27 marzo (vedi [News ferroviarie del 27/03/2014](#)).



Foto David Campione

1. ETR.425 per i treni a 5 casse ed ETR.325 per quelli a 4 casse è la sigla dei nuovi 70 Coradia prodotti da Alstom per il Trasporto Regionale di Trenitalia. *Foto David Campione, 27 marzo 2014*



2

Foto David Campione



3

Foto David Campione



4

Foto David Campione



5

Foto David Campione

2. Particolare dei porta-tabella e della striscia antinfortunistica rossa, che tende a sfumare sui due lati. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)
3. La fanaleria con due distinti gruppi ottici per luce bianca di testa e rossa di coda treno, ottenuta mediante LED. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)
4. Sono due i pantografi monobraccio modello ATR95 che equipaggiano ciascun ETR.325 ed ETR.425. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)
5. Particolare del muso con numerazioni di servizio, tra cui l'indicazione 775/3036 riferita al rapporto di trasmissione. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)



6

Foto David Campione



7

Foto David Campione



8

Foto David Campione



9

Foto David Campione

6. L'allestimento dei nuovi treni prevede classe unica, con la quasi totalità dei posti a correre. Le poltroncine dispongono di bracciolo centrale sollevabile. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

7. I pochi posti a sedere affacciati si trovano all'estremità di ciascuna carrozza. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

8. Scomparsi i divanetti presenti in prossimità degli intercomunicanti, sostituiti da poltroncine. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

9. I posti a sedere nelle vicinanze dello scalino dispongono di seduta mobile per agevolare il passaggio. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)



10. L'impianto di illuminazione è a led; non mancano telecamere a circuito chiuso e sprinkler (spruzzatori) antincendio. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

11. Ogni posto a sedere è attrezzato con prese di corrente universali a 220 Volt.

12. Sullo schienale del sedile antistante non è presente alcun tavolinetto, che pure sarebbe utile per appoggiare tablet e notebook. Inoltre, rispetto ai Minuetto, la parete che separa l'ambiente viaggiatori dalla cabina di guida dei Jazz non è più in materiale trasparente con tendina, che consentiva a discrezione dei macchinisti la visuale in cabina e sulla linea. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

13. L'ancoraggio dei sedili alla base della parete laterale consente di lasciare completamente libero il pavimento, per una migliore e più pratica pulizia. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)



14

Foto David Campione



15

Foto David Campione



16

Foto David Campione



17

Foto David Campione

14. Ciascun treno dispone di una sola ritirata per disabili. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

15. I due posti per disabili, con la discutibile sbarra per delimitare l'area che crea una fastidiosa strettoia nel passaggio verso i vestiboli. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

16. Il vestibolo, con quattro strapuntini. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

17. Una pedana retrattile agevola la salita e la discesa dei passeggeri, soprattutto in corrispondenza dei marciapiedi alti. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)



18

Foto David Campione



19

Foto David Campione

18. Banco di manovra degli ETR.325 ed ETR.425. La cabina è sprovvista di posto a sedere per il secondo agente o capotreno. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

19. Indicatore di percorrenza, incorporato nel frontale tra il cristallo ed il terzo faro. (Foto David Campione, 27 marzo 2014)

Jazz più e meno	
Cosa ci è piaciuto di più	Cosa ci è piaciuto meno
Colori degli arredi interni	Mancanza tavolinetto nello schienale del sedile antistante
Livrea esterna del treno	Barra in acciaio che delimita l'area disabili, ostacolando il passaggio
Pedana retrattile per agevolare accesso al treno	Gradini interni per superare i dislivelli in prossimità dei carrelli
Ampia superficie dei finestrini	Poco spazio per bagagli (treno ETR.425.01 per servizio regionale)
Prese di corrente al posto	Quasi totalità di posti a sedere a correre
Strapuntini nei vestiboli	Vestiboli un po' stretti

PRINCIPALI DATI TECNICI

Composizione flessibile	4 e 5 casse
Allestimento versatile	mix posti a sedere e aree polifunzionali adatte a varie tipologie di servizio
Riconfigurabilità di composizione e allestimenti	su tutti i treni in servizio commerciale
Accoppiabilità convogli	fino a 2 complessi senza alcuna limitazione
Lunghezza	da 67,55 m a 82,2 m
Posti a sedere	fino a 292 + 2 HK + 15 strapuntini
Posti totali	471 viaggiatori (2 posti HK) nella composizione standard a 5 casse
Superficie a piano ribassato (solo area posti in piedi)	44,8 m ²
Trazione	2 veicoli motore
Motori	4
Tensione di alimentazione	3 kV e 1,5 kV cc
Velocità massima commerciale	160 km/h
Accelerazione massima all'avviamento	a 3kV: 0,846 m/s ² a 1,5kV: 0,815 m/s ²
Illuminazione interna	Tecnologia a LED
Materiali riciclabili	95%

28. Le principali caratteristiche tecniche dei Coradia di Alstom per Trenitalia

Redazione - 07 aprile 2014

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie.](#)

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003