

**ASSOCIAZIONE FITRAM**

PER LA CONSERVAZIONE DEL PATRIMONIO DEL TRASPORTO PUBBLICO

N° 2 : FIAT 418AC BRED A PISTOIESI

Alcune fotografie che ritraggono il mezzo nel suo esterno e nel suo interno

DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	FIAT	Posti a sedere	17
Modello	418 AC	Posti in piedi	81
Anno di produzione	1979	Motore	FIAT 8200.12
Allestimento interno	Urbano	Cilindrata (cm3)	9819
Carrozzeria	Breda Pistoiesi	Potenza netta massima	142,78
Lunghezza (m)	10,175	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,500	Tipo del cambio	DRS 0.9 var.14/1 (mecc.)

ALCUNI CENNI STORICI

Il 12 settembre 1979 Actt Treviso decise di acquistare altri due FIAT 418 AC carrozzati dalla famosa Breda Costruzioni Ferroviarie, con acronimo BCF, dopo la grande fornitura di ben 39 mezzi del 1975. Questi però a differenza dei fratelli maggiori hanno iniziato e concluso la carriera tutti arancione. Erano due e avevano matricole 88 e 89.

Percorrevano tutte le linee incrociandosi con i fratelli più vecchi, la linea 1 per andare a Carità di Villorba, la linea 2 per andare a Castagnole di Paese, la linea 3 per andare a Silea, la linea 4 per andare a Casier, la linea 5 per andare a Quinto passando vicino al fiume di risorgiva più lungo d'Europa: il Sile, la linea 6 per andare a Quinto ma passando per l'aeroporto, la linea 7 per andare a San Zeno, la linea 8 per andare a Sambughè, la linea 9 per andare a San Paolo, la linea 10 per andare a Carbonera, la linea 11 per andare a Paese, la linea 12 per andare a San Sisto, la linea 51 per andare a Merlengo e la linea 61 per andare a Camalò.

Alcuni dati tecnici: sono dotati del motore FIAT UNIC 8200 a 6 cilindri con ben 9816cm³ di cilindrata e cambio automatico con convertitore di coppia a due fasi idrauliche e presa diretta in avanti e retromarcia il tutto alimentato da un serbatoio di 200 litri.

Le sospensioni sono miste, costituite da molle a balestra a due foglie e da molle ad aria.

L'impianto frenante di servizio è pneumatico a pedale agente sulle quattro ruote con due circuiti indipendenti; il freno di stazionamento è meccanico a mano agente sulle ruote posteriori e il freno motore è comandato automaticamente dal freno motore.

Il sistema di tabellazione linea era a rullo e poi negli anni 90 è stato aggiornato con gli indicatori Cavisedo a palette acciaio e numeri neri.

Il veicolo era dotato di bigliettaio, poi sostituito con le obliterate a gettoni e infine, con le obliterate elettroniche. Nel 2007 vennero tolti dal servizio di linea gli ultimi, tra cui la 89 che venne salvata da FITRAM il 14 giugno con la sua livrea originale.