

Anno 3 - n° 4

Periodico di informazione, storia, cultura e
tecnica dei trasporti di Associazione FITRAM



48 PAGINE

Trasporti nel Tempo



I primi 100 anni della Wupsi

Grande traguardo per l'Azienda tedesca

La trazione endotermica in Italia

Gli autobus su rotaia

Il consorzio Inbus

Gli U 210, gli S 210 ed i derivati

**Il poster centrale:
Inbus S 210 FT**



Campagna tesseramento anno 2024

www.assofitram.it



Associazione Fitram

Per iscriverti o rinnovare l'adesione alla nostra Associazione
è sufficiente effettuare un bonifico bancario, versando
una delle quote indicate qui sotto, inserendo la causale:
Rinnovo/Nuova tessera anno 2024

IBAN: IT35B 03069 09606 1000 00131994

Associazione FITRAM

Banca Prossima

- ✓ **Socio Ordinario (€ 75,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* consegnati a mano)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 80,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti in unica soluzione)
- ✓ **Socio Ordinario (€ 95,00)**
(comprensivo di 4 numeri di *Trasporti nel Tempo* spediti all'uscita di ogni numero)
- ✓ **Socio Sostenitore (€ 50,00)**
- ✓ **Socio Amico (€ 30,00)**
(Dedicato agli appassionati con meno di 18 anni)

E con un semplice gesto potrai realizzare i tuoi ed i sogni di tanti appassionati del settore del Trasporto Pubblico.

Inoltre è necessario compilare ed inviarci il modulo di iscrizione che trovi sul nostro sito, debitamente compilato.

Sommario



**Trasporti nel Tempo - Periodico
dell'Associazione FITRAM**

Via Fontevivo 52
19125 La Spezia
[Http://www.assofitram.it](http://www.assofitram.it)
redazione@assofitram.it

Responsabile di redazione:

Stefano D'Imporzano

Redattore:

Danilo Caddeo

Redazione:

Alessio Bruni; Elisa Cozzani;
Enrico Nigrelli; Nora Petrelli

Revisione bozze:

Fabio Defilippo

Collaboratori:

Paolo Arborio; Roberto Cabiati; Carlo Carera; Fabio Cavaglieri; Andrea Cozzolino; Enrico Dellepiane; Mino Duchini; Alessio Godani; Paolo Gregoris; Claudio Guastoni; Maurizio Merli; Giovanni Molteni; Leonardo Nigrelli; Alessio Pedretti; Carlo Petrolini; Piero Pierallini; Boris Romeo; Fulton Voza; Alexander Webber; Massimo Zannoni.

Copertina

**Bredabus mod. Inbus S 210 FT ex
COTRAL 9030 rireso nel piazzale
del deposito di La Spezia**
(Foto M. Pompili - 18/05/2020)

Retro copertina

**Filobus Rocar-De Simon realizzato
su telaio Inbus U 210 FT in servizio
nella città di Bucarets.**
(Foto Archivio Dea3c)

**Progetto grafico e
Impaginazione**

 **Dea3c**
arti grafiche
e multimediali



Trasporti nel Tempo Anno 3 - n° 4

L'editoriale <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 4
News <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 5
Mondo FITRAM 50 anni e non sentirti <i>(Alessio Bruni)</i>	pag. 8
Globetrotter La Wupsi compie i suoi primi 100 anni... <i>(Piero Pierallini)</i>	pag. 14
Manifestazioni Il primo Coradia STREAM di Alstom realizzato per FNM e TRENORD <i>(Alessio Pedretti)</i>	pag. 20
Tecnica L'avvento della trazione endotermica in Italia seconda parte <i>(Danilo Caddeo)</i>	pag. 28
Dalle altre Associazioni L'A.I.T.E nella splendida ed incantevole Tuscia <i>(Roberto Cabiati)</i>	pag. 34
Reportage Il Consorzio Inbus <i>(Alexander Webber)</i>	pag. 40
Nei prossimi numeri... <i>(A cura della Redazione)</i>	pag. 47

Caro lettore,

Il primo anno da presidente di questa bella associazione sta ormai giungendo al termine e devo dire che è il tempo è proprio volato...

Sicuramente la maggior parte del tempo è stata occupata dal trasloco dei veicoli, attrezzature e pezzi di ricambio, il tempo restante è stato dedicato alle attività sociali.

Vedere questo delicato momento dell'associazione con gli occhi della mia prima presidenza mi ha segnato particolarmente, ansia, responsabilità ed impegno hanno tutto un altro peso.

A tal proposito ringrazio di cuore i soci che mi hanno mostrato comprensione e mi hanno aiutato ad affrontare le difficoltà che si sono presentate.

Ad oggi possiamo dire che tutti i mezzi sono stati spostati in altri ricoveri, tra Liguria e Lazio, dove sono già iniziati alcuni lavori di restauro dei mezzi appena trasferiti.

La FITRAM entra nel 2024 carica di progetti e speranze che, nonostante le avversità ed i "bastoni tra le ruote", cercherà di portare a termine, ad esempio i due grossi restauri iniziati ormai da qualche anno del Fiat 308L Menarini e del 315.8.13 Cameri.

Nel frattempo procede anche la burocrazia per la storicizzazione ed il collaudo di altri vecchi e vissuti bus, che diventeranno nuovi pezzi di storia nuovamente circolanti ed adibiti al trasporto di soci per i prossimi eventi, quali raduni o gite sociali.

Non mi resta che augurare a tutti i soci, agli amici ed agli "spettatori", che osservano e partecipano alle attività di FITRAM pur non essendo tesserati, buone feste ed un felice anno nuovo, nella speranza che ci porti più fortuna degli anni scorsi e che ci permetta di migliorarci ogni anno di più.

Buona lettura.

Alessio Bruni





In ricordo ed in onore di Pasquale Caccavalle

Pasquale Caccavalle ci ha lasciati lo scorso 7 ottobre, classe 1946, abitava in un piccolo paese in provincia di Asti ed è stato sicuramente fra i primi appassionati italiani di camion, autobus, treni, mezzi movimento terra e per il trasporto di carichi eccezionali in quanto, ancora ragazzino, dopo essere riuscito a convincere suo papà a fargli regalare una macchina fotografica per poter così prendere la bicicletta e pedalare sino sulla strada principale che collega ancora oggi Alessandria, Asti e Torino dove transitavano centinaia di camion.

Una volta arrivato sul posto si posizionava ed iniziava a fotografare camion ed autobus, non tutti però, come sarebbe facile farlo oggi con la tecnologia ma riflettendo su quale meritasse o meno una foto, si perchè allora i rullini costavano e farli sviluppare ancora di più e quindi per evitare discussioni in famiglia, **Pasquale** aveva concordato di scattare un numero limitato di rullini ogni mese.

Il papà, camionista come lo era il nonno, non voleva che **Pasquale** facesse quel mestiere e pretese che studiasse e si cer-

casce un buon posto di lavoro, infatti riuscì successivamente a farsi assumere in una importante banca nazionale che gli permise di guadagnare bene permettendogli così di seguire la sua passione, non solo girando per l'Italia ma anche e soprattutto varcando i confini di tutto il mondo.

Non credo che esista una nazione dove **Pasquale**, insieme alla moglie **Liliana** ed in seguito anche con la figlia **Valentina**, non sia stato.

In ogni viaggio, oltre a visitare monumenti e musei locali, non mancavano le soste e le ricerche di camion, autobus e treni da fotografare ed a partire dagli anni '70 anche di filmarli con le prime cineprese che **Pasquale** acquistò subito nonostante all'epoca non vi fosse ancora l'audio ma solo video muti.

Chi come me ha avuto il piacere e l'onore di essere suo ospite, le decine e decine di migliaia di fotografie e video, raccolte da **Pasquale** in oltre sessant'anni, lasciano tutti quanti sbalorditi, grazie a lui, molti di noi hanno iniziato ad imitarlo anche se eguagliarlo sarà impossibile.

Pasquale non era solo un appassionato di quei mezzi da trasporto che fotografava, per lui era fondamentale conoscere i loro autisti, parlare con loro, chiedere informazioni tecniche su quei veicoli, magari mai visti prima e di cui ignorava il marchio od il modello.

Spesso e volentieri era costretto a gesticolare per farsi capire

ma alla fine, con il suo immanicabile sorriso, riusciva a conquistare la fiducia dei conducenti che gli permettevano di fargli fotografare i loro veicoli.

Pasquale aveva un dono naturale, sapeva coinvolgere chi lo ascoltava e magari non lo capiva per via della lingua diversa, nonostante parlasse correntemente più lingue straniere.

Oltre ad essere stato un buon marito e padre, è stato un uomo leale, sincero, a volte con la sua folta barba e la sua voce "grossa" poteva incutere timore, ma in realtà **Pasquale** era fondamentalmente buono.

Uomo sicuramente colto che non aveva o non si faceva confini mentali, lui sapeva mettere tutti sullo stesso piano, appena poteva organizzava un viaggio e spesso improvvisava, andando senza una meta prefissata.

Personalmente ho avuto il piacere e l'onore di conoscerlo nel 1995 e da allora abbiamo condiviso la passione per i camion e gli autobus d'epoca, a volte insieme ad altri appassionati si organizzavano dei tour-safari fotografici presso aziende di trasporto, sia merci che di persone, spesso si andava lungo le principali strade ove era facile fotografare i mezzi tanto amati, dal Traforo del Monte Bianco, del Frejus, a Ferneti oppure al Brennero.

Di fumo e gasolio **Pasquale** ne ha respirato tanto, dopo aver pubblicato, insieme all'amico **Beppe Salussoglia**, il primo libro "Macchina e Rimorchio" mentre il secondo Pasquale volle intitolarlo proprio "Profumo di Nafta".

Pasquale mancherà a tutti noi, chi ha avuto modo di conoscerlo e di parlargli non potrà che ricordarlo come uomo leale, sincero, colto, un vero e puro Appassionato con la A maiuscola con il quale era piacevole confrontarsi sui mezzi storici e non solo.

In alto: Pasquale Caccavalle nel 2016 in occasione della consegna di una targa per i suoi 70 anni donata dagli amici dell'A.I.T.E. al Parco Esposizioni di Novegro.

(Foto Archivio A.I.T.E. - 25/09/2016)

105 Solaris Urbino 18 elettrici per ATM Milano

Solaris Bus & Coach si è assicurata un altro contratto per la fornitura di veicoli elettrici a Milano, pronta ad accogliere 105 autobus Urbino 18, destinati ovviamente alla flotta di ATM.

La consegna degli articolati elettrici inizierà nella prima metà del 2025.

La collaborazione tra Solaris e ATM Milano è iniziata nel 2014, da allora il vettore ha ordinato quasi 500 veicoli al produttore polacco.

"Gli e-bus Solaris sono diventati un punto fermo nel panorama delle città europee, perseguendo la loro missione di promuovere la mobilità a emissioni zero. Milano dà un esempio impressionante investendo pesantemente nel trasporto sostenibile. Siamo molto lieti di essere partner di questa transizione", ha dichiarato **Javier Iriarte**, CEO di Solaris Bus & Coach.

In alto: uno dei nuovi autobus elettrici IVECO per ATM Milano. Sotto: un filobus Solaris Urbino 18 metri in servizio presso ATM Milano.
(Foto Archivio Dea3C)



IVECO Bus ha vinto la gara per la fornitura di bus elettrici da 12 metri

IVECO Bus fornirà 153 bus elettrici ad ATM Milano.

Il costruttore ha infatti vinto il lotto dei 12 metri all'interno della gara da 120 milioni di euro bandita dall'azienda di TPL di Milano, forte di un piano industriale volto ad elettrificare l'intera flotta di 1.200 autobus entro il 2030.

Entro il 2026, metà del parco sarà a zero emissioni.

L'aggiudicazione meneghina va a coronare un'annata che ha visto IVECO Bus aggiudicarsi importanti tender a batteria.

L'appalto comprende 153 nuovi autobus elettrici da 12 metri e la loro manutenzione in full service per dieci anni.

Le prime consegne sono previste entro il primo trimestre del 2025 e tutti i restanti autobus

saranno consegnati entro giugno 2026 (in linea con le scadenze imposte dal PNRR).

IVECO Bus ha messo il sigillo su una gara importante che gli consente di intaccare il monopolio finora costruito da Solaris sul capitolo 'elettrico' (Solaris che, in ogni caso, ha vinto il lotto dei 18 metri).

La casa di Torino sottolinea come oggi i veicoli a logo IVECO Bus costituiscono il 45 per cento della flotta ATM (550 autobus su 1.200).

Nucera, Presidente della Business Unit Bus di Gruppo IVECO, ha commentato: *"Siamo orgogliosi di giocare un ruolo importante nel percorso di Milano verso una mobilità più sostenibile. L'offerta di IVECO, unita alla nostra vicinanza ad ATM, ci permette di fornire una soluzione su misura che soddisfa le esigenze di questa città in rapida evoluzione."*





Autobus Euro 2, slitta a fine 2024 il divieto di circolazione

Il 1° gennaio 2023 doveva segnare una data importante per il mondo del trasporto pubblico locale.

L'inizio del nuovo anno, infatti, avrebbe dovuto vedere il divieto di circolazione degli Euro 2 o, per essere più precisi, si sarebbe dovuto assistere al ritiro dalla di circolazione sul territorio nazionale dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio di classe Euro 2.

Questa misura era stata decisa dal Governo per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione del pacchetto europeo "Fit for 55%" e, in un'ottica di miglioramento e ripresa post Covid, era stata collegata ai fondi stanziati dal PNRR per incentivare la mobilità sostenibile.

A tal proposito il decreto-legge 121/2021 aveva pianificato un dettagliato programma di riduzione della mobilità più inquinante che avrebbe visto il ritiro dalla circolazione di mezzi alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche di:

Euro 1 dal 30 giugno 2022;
Euro 2 dal 1° gennaio 2023;
Euro 3 dal 1° gennaio 2024.

Questo programma aveva messo in allarme le associazioni dei trasporti.

Anav e Asstra avevano segnalato al Governo come il divieto di circolazione degli Euro 2 prima e poi degli autobus Euro3 l'eliminazione in così poco tempo di

gran parte dei mezzi circolanti e la mancanza di adeguate infrastrutture a sostegno della mobilità sostenibile avrebbero causato gravi disservizi al TPL.

Secondo i dati del Mims il parco autobus destinato al TPL conta attualmente 42.000 mezzi.

L'8,45% di questa cifra è composto da autobus Euro2 ed il 23,4% da mezzi Euro 3 mentre negli ultimi 2 anni è aumentata la quantità di autobus Euro5 ed Euro 6, passati dal 55,95 al 61,5%.

Il rispetto della tabella di marcia prevista dal decreto 121/2021 con l'eliminazione, nel giro di 2 anni, dei veicoli con caratteristiche inquinanti Euro2 ed Euro3, significherebbe il ritiro di oltre 13.000 mezzi, più di un terzo del totale circolante.

Risulta quindi evidente come la mancanza di mezzi ed infrastrutture per la mobilità ecologica e sostenibile renderebbe

impossibile rimpiazzare tale carenza.

Proprio per queste ragioni, oltre che per il perdurare della guerra Russo-Ucraina e della conseguente crisi energetica, il secondo passo del programma previsto dal governo è slittato.

Il decreto Milleproroghe, infatti, ha stabilito uno spostamento della data riguardante il divieto di circolazione per gli Euro 2.

Se la proibizione riguardante la circolazione per degli autobus Euro 1 è correttamente entrata in vigore alla fine di giugno 2022, quella riguardante i veicoli Euro 2 è stata rimandata al prossimo anno ovvero al 1° gennaio 2024.

Questa risoluzione porterebbe a coincidere le date di ritiro di Euro 2 ed Euro 3, accentuando la gravità delle problematiche legate a tale situazione.

Nonostante questo allineamento non sembri verosimile e suggerisca un possibile rinvio del ritiro degli Euro 3 al 2025, al momento non ci sono conferme in tal senso e permangono i dubbi in merito all'impatto che queste misure potrebbero avere.

In alto: parata di autobus ormai destinati alla radiazione ed alla rottamazione.

(Foto Archivio Dea3C)





50 anni e non sentirli

Il Fiat 308 Cameri nelle sue numerose attività sociali

Nella prima uscita dell'anno 2023 della nostra rivista "Trasporti nel Tempo", si era trattato della storia del nostro 308.

Il bus, consegnato alle Forze dell'Ordine nel 1973 in livrea blu polizia, cambiò colorazione negli anni '80 quando venne adibito ad uso civile, diventando bianco panna-blu pavone (livrea standard Fiat per mezzi adibiti a trasporto privato).

Negli stessi anni venne acquistato dal comune di Bagnone

In alto: il 308 al rientro da Bassano del Grappa (VI) immortalato sul Passo delle Cento Croci.

A lato: sosta per la colazione mentre il 308 si riposa dopo il tratto autostradale e prima di affrontare la salita fino a Santo Stefano d'Aveto (GE).

(Tutte foto Archivio FITRAM)





(MS) e venne messo a servizio degli istituti scolastici.

Ora vogliamo raccontare la vita di questa stupenda corriera, dall'acquisizione da parte di Associazione FITRAM nel 2007, ad oggi; sicuramente il 308 è stato, ed ancora oggi è, il mezzo che più di altri ha partecipato a raduni, riprese cinematografiche, servizi speciali come matrimoni e manifestazioni, ma soprattutto alle numerose gite sociali arrampicandosi, talvolta, in ripide strade di campagna.

Appena storicizzato e collaudato, nel 2008, è stata messa alla prova l'affidabilità del nostro mezzo e questo non ha mai tradito le aspettative dei nostri soci; il mezzo ha raggiunto senza sforzo località di mare come Barranti (LI) o Ceriale (SV), nella Liguria di Ponente, ma anche località di montagna come nel febbraio 2010 regalando ai nostri soci una giornata in mezzo alla neve a Prato Spilla (PR).

Volendo ricordare ogni gita nella quale questo splendido mezzo ci ha accompagnato, probabilmente occuperemo gran parte di questa rivista, quindi, lasciamo spazio alle fotografie che raccontano le giornate più belle passate in compagnia dei nostri soci, i momenti vissuti da alcune coppie che ci hanno scelti per il loro giorno più impor-



In alto: il 308 in deposito a Borghetto quasi pronto per l'invio in carrozzeria. Al centro: in partenza dal deposito di Borghetto Vara (SP).

Nei riquadri sotto: il 308 appena rivernicciato in bicolore in attesa di essere rimontate tutte le sue parti e gli sportelli verniciati in blu pavone nel forno di verniciatura.









tante e le ore di lavoro di troupe cinematografiche durante le riprese.

Nel 2016 per il 308 arriva il momento del restauro totale, iniziato dai soci stessi per poi essere completato a Bassano del Grappa presso la carrozzeria "Nuova Bassanese" specializzata in carrozzerie di veicoli industriali ma, ahimè, oggi non più operativa.

Nell'officina di Borghetto Vara, il mezzo venne privato di finestri-
ni, portelloni e modanature, vennero ripristinate alcune parti intaccate dalla ruggine, ricos-

Nelle pagine precedenti in alto a sinistra: il 308 in sosta a Portovenere (SP) in occasione di una cerimonia di matrimonio.

In basso a sinistra: il 308 porta gli sciatori sulla neve a Prato Spilla (PR). In alto a destra: foto di gruppo in occasione di una gita a Santo Stefano d'Aveto (GE).

In basso a destra: una foto di gruppo davanti al 308 durante una gita a Baratti e Populonia (LI).

In alto: un momento durante le riprese del programma a puntate della RAI "Il collegio".

A lato: il 308 in gita a Schia (PR).

truito il meccanismo del predellino della porta posteriore che impediva l'uso in sicurezza di questa porta.

Dopo queste prime lavorazioni, con l'ausilio di un carrellone, il 308 venne trasferito in carrozzeria per essere riverniciato nella livrea attuale ovvero quel-

la delle autolinee extraurbane del CTE-FITRAM di La Spezia.

Per la scelta del colore e dei dettagli ci siamo affidati ai reperti fotografici originali, questo ci ha permesso di riprodurre la vettura numero 148, prima di un lotto di quattro mezzi, acquistati proprio nel 1973.



Con questa antica livrea, il nostro caro 308, ha partecipato ancora a numerose gite sociali, ma anche a raduni di veicoli d'epoca in ogni parte d'Italia, dal Veneto al Lazio, fin sul passo del Sestriere in Piemonte, rievocando sempre tra gli spettatori ricordi risalenti alla loro infanzia e giovinezza grazie alla livrea biblu ed al classico stile Cameri comune a moltissimi bus extraurbani presenti in tutta la Penisola.

A questo punto, visto che i 50 anni sono già arrivati, ma il nostro vecchietto sembra proprio non sentirli, siamo pronti a partire per le prossime avventure a bordo del 308!

In alto: il nostro 308 è stato protagonista di diverse produzioni cinematografiche e televisive, qui è immortalato durante le riprese del film "Maledetta primavera" con una finta targa Roma a fondo nero e con la scritta La Spezia occultata dalle fiancate.

A lato: il 308 in gita Cerreto lago (RE) con un treno di pneumatici nuovi appena sostituiti.

Qui sotto: in gita al Parco naturale delle Salse di Nirano (MO), panorama sulla pianura modenese.





La WUPSI compie i suoi primi 100 anni...

La storia centenaria dell'Azienda di trasporto di Leverkusen in Germania

La Wupsi, nata nel lontano 1924 come "Autoomnibusverbindung des Kreises Wipperfürth", festeggia il suo (primo!) centenario.

Di seguito un sintetico ritratto di un'azienda i cui colori (rosso e beige) caratterizzano da un secolo il panorama dei trasporti pubblici su strada del "Bergisches Land" e delle zone limitrofe.

Il "Bergisches Land" è una regione storica della Germania centro-settentrionale corri-

spondente a grandi linee all'antico dominio dei Conti (successivamente Duchi e poi Granduchi) di Berg originari della località di Altenberg che si trova a circa una ventina di chilometri a nord-est della città di Colonia.

L'Azienda ha iniziato ad operare in un territorio delimitato a nord dal fiume Wupper ed a sud dal fiume Sieg, entrambi affluenti di destra del Reno, da qui il nome.

Salvo marginali variazioni il territorio di operazioni dell'Azienda

è rimasto invariato negli anni; si tratta di una regione in gran parte collinosa, ricca di boschi e corsi d'acqua.

Le vicende storico-economiche degli ultimi due secoli hanno confermato la vocazione agricola del territorio a cui si è affiancato lo sviluppo di una piccola industria favorita appunto dalla ricchezza di corsi d'acqua.

Qui sopra: sede aziendale e deposito di Leverkusen nel 2015.
(Tutte foto Archivio Wupsi)



Fino ad alcuni anni dopo la Prima Guerra Mondiale il trasporto di persone e merci era di fatto esclusivo dominio delle poste che lo esercitavano in virtù di un monopolio imperiale loro accordato alla fine del 1500.

Il servizio postale di trasporto di passeggeri e merci, espletato solo con diligenze, si dimostrava sempre meno adeguato allo sviluppo economico della regione.

D'altro canto le poste, forti del loro privilegio monopolistico, non avvertivano la necessità di adeguare ai tempi il loro servizio, così che lo stesso diveniva sempre più insufficiente e precario.

Intorno agli anni venti del secolo scorso diversi piccoli imprenditori, per ovviare a questa situazione, iniziarono a fondare delle piccole aziende di trasporto.

Anche a Wipperfürth si sente il bisogno di disporre di un servizio di collegamento e trasporto più efficiente di quello fornito dalle diligenze postali.

Tre persone in particolare, un politico locale, un piccolo industriale ed un parroco cattolico si impegnano a costituire una piccola azienda di trasporto pubblico con impiego di autobus.

Questo proposito, oltre alla questione finanziaria, implicava anche l'apertura di un conten-

In alto: prima sede-deposito presso Wipperfürth.

A lato: autobus "Dixi", denominato "der feurige Elias"

zioso (che si rivelerà poi di lunga durata) con l'amministrazione delle poste che, forte del suaccennato privilegio monopolistico, cercava di impedire il nascere di una concorrenza.

L'intenzione iniziale dei fondatori era di istituire un servizio di trasporto dalla cittadina di Wipperfürth verso altri centri del "Bergisches Land".

La prima destinazione fu la città di Lindlar a cui seguirono in breve tempo collegamenti con altre località della regione.

Il servizio, iniziato con un autobus "Dixi", denominato simpaticamente "der feurige Elias" (l'infuocato Elia, allusione all'immagine biblica), ebbe un ta-

le successo che già alla fine del primo anno di esercizio erano in servizio quattro mezzi.

In questa fase iniziale l'azienda si occupa anche del trasporto della posta e di merci varie (collette).

Nel 1928 assume la denominazione (ragione sociale) "Kraftverkehr Wupper-Sieg".

Nel gennaio del 1929 è trasformata in S.p.A. con un capitale di 500.000 Marchi del Reich.

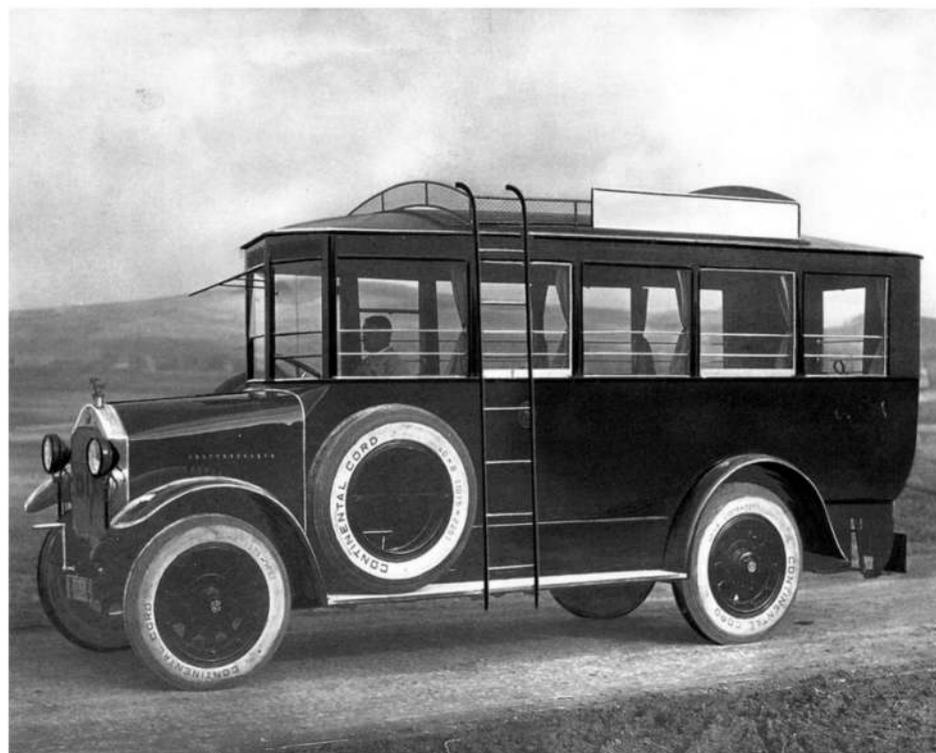
Nonostante la crisi economica alla fine degli anni Venti, inizio anni Trenta il KWS riesce ad ampliare ancora la sua attività: nel 1934 l'Azienda esercisce 19 linee.

Durante il periodo del nazional-socialismo i mezzi del KWS, oltre ai servizi di linea, effettuano servizi turistici per la popolazione inquadrata in diverse organizzazioni corporative.

Nel 1932 (anche grazie all'appoggio consistente del governo) il KWS riesce a completare il passaggio dall'esercizio a benzina a quello diesel che ha come conseguenza un notevole risparmio.

L'apertura di nuove linee rende necessaria l'istituzione di depositi e rimesse in altre città della regione: vengono aperte tre basi per il ricovero dei mezzi a Much, a Radevormwald ed a Bergisch Gladbach.

Negli anni successivi continua da parte del KWS l'acquisizione



di piccole imprese di trasporto. Una di queste imprese era specializzata nel servizio di noleggio ed il KWS coglie l'occasione per entrare in questo settore del trasporto e lo fa in grande stile con l'apertura di agenzie di viaggio nelle città di Lüdenscheid, Bergisch Gladbach e Colonia.

Nel 1938 è aperta una base nella città di Leverkusen (sede della Bayer).

La Seconda Guerra Mondiale interrompe questo positivo sviluppo: alla fine del conflitto, sia dal punto di vista delle infrastrutture che del parco macchine, resta poco o niente.

Nell'immediato dopoguerra il servizio riprende con quei pochi vecchi automezzi che vengono recuperati e sommariamente riparati.

Soltanto ad avvenuta riforma finanziaria può iniziare la fase di ricostruzione vera e propria.

In questa prima fase di ricostruzione viene per prima cosa abbandonato il poco remunerativo servizio di trasporto merci.

Nel 1936 inizia l'introduzione di rimorchi che arriveranno ad un massimo di circa 35 unità nel dopoguerra.

Questi rimorchi permettono di ampliare notevolmente l'offerta di posti disponibili per ogni corsa.

Gli autobus con rimorchio operano su linee pianeggianti o comunque poco acclivi (queste ul-



time, del resto, rare sulla rete della "Wupper-Sieg").

I rimorchi resteranno in servizio fino alla fine degli anni Sessanta quando, in seguito ad una serie di gravi incidenti, saranno vietati; in seguito l'azienda si doterà dei primi autobus articolati.

La città di Leverkusen si sta rapidamente sviluppando (determinante è la ricostruzione della Bayer, che ha come conseguenza una forte immigrazione di operai, i cosiddetti "Gastarbeiter") ed il KWS si espande rapidamente sia nella città (servizio urbano) che nelle adiacenze.

Nel 1972 il KWS forma un consorzio con diverse altre aziende

del settore operanti nella regione (che a volte esercitano solo una o due linee) con il grande vantaggio per l'utenza di avere un sistema tariffario unificato in tutta la regione.

Nel 1975 la nuova strutturazione del "Land" Nordreno-Vestfalia determina un cambiamento dei confini provinciali che ha come conseguenza la cessione di alcune linee nel nord del territorio servito dal KWS alle nuove realtà amministrative.

La proprietà azionaria dell'Azienda è ripartita a metà tra la

Sopra: autobus Bussing del 1927. Qui sotto: autobus Bussing con rimorchio ripreso presso il duomo di Altenberg a fine anni Cinquanta.





città di Leverkusen ed il "Rheinisch-Bergischer-Kreis". Siamo nel 1975 ed il Consiglio di Amministrazione decide di trasferire la sede da Wipperfürth a Leverkusen e poco dopo cambia la denominazione ufficiale dell'azienda che assume come ragione sociale quello che era stato fino ad allora il soprannome datole dagli utenti: WUPSI. Nel 1978 nasce il VBL (Consorzio dei trasporti del Bergisches Land) che poi sarà assorbito dal VRS (Consorzio dei trasporti Rhein-Sieg). Nell'ambito di questi consorzi le singole aziende mantengono la loro identità, ma si accordano per offrire un servizio omoge-

In alto: autobus Büssing con rimorchio verso la fine dell'impiego regolare, siamo a fine anni Sessanta. Al centro: vista interna del deposito di Leverkusen-Fixheide. Qui a lato: ripresa aerea dello stesso deposito.

neo all'utenza: linee ed orari sono coordinati e soprattutto il sistema tariffario viene unificato. Nel contempo anche i supporti



informatici (siti internet) agevolano l'utente nella ricerca del mezzo più idoneo.

Nel 1985 viene considerevolmente ampliata la base di Bergisch Gladbach e nel 1987 la WUPSI entra nel consorzio VRS di cui fanno parte anche le ferrovie (Deutsche Bahn).

Alla fine del 2009 è completata la trasformazione del parco macchine con autobus a piano ribassato ed un anno dopo viene completato l'equipaggiamento di tutti i mezzi con il GPS. Questo si rivela particolarmente vantaggioso in quanto l'utente, grazie ad una app, può conoscere in tempo reale la posizione del bus atteso.

A partire dal 2014 vengono acquistati esclusivamente automezzi che corrispondono alla norma Euro 6 e con l'ammodernamento di altri 30 automezzi con l'installazione di filtri SRCT, l'83% del parco macchine della WUPSI rispetta la norma Euro 6.

L'attuale parco macchine è costituito essenzialmente da mezzi fabbricati da MAN e da Mercedes.

Nel passato (dopoguerra) sono stati impiegati anche mezzi delle ditte Neoplan e Büssing.

La vendita dei biglietti (emessi in forma elettronica) avviene, oltre che sugli autobus, negli uffici aziendali ed in alcuni esercizi commerciali quali edicole oppure chioschi.

Sugli orari vengono indicate tut-



te le fermate degli autobus e non solo le principali.

Interessante il fatto che una piccola parte delle corse (soprattutto nei momenti di punta o nei servizi ad hoc come quelli scolastici) sono appaltate a delle imprese private di pubblico trasporto.

Fino ad alcuni anni fa gli autobus delle imprese appaltatrici erano riconoscibili dalle diverse livree.

A partire dal 2018, in concomitanza con il conferimento di contratti di appalto a lungo termine, la WUPSI richiede alle varie ditte di adeguare i propri veicoli con una livrea analoga (colorazione in rosso e beige) an-



che se non identica a quella rivestita dai mezzi aziendali.

La WUPSI offre supporto tecnico al "Bürgerbus": si tratta di iniziative di cittadini che effettuano servizi locali in piccoli comuni con piccoli automezzi (in genere 9 posti).

Gli organizzatori-autisti operano su base esclusivamente vo-

Sopra: corsa di prova per un autobus elettrico MAN ripreso presso la stazione autolinee di Leverkusen nel 2022.

Al centro: autobus MAN-Solowagen der Serie "Lion's City" HybridEfficient.

A lato: copertina dell'orario estivo del 1950.

La Wupsi in numeri... nel 2022

Numero linee esercite: 83.
Passeggeri trasportati: circa 25 milioni.
Chilometri percorsi: 13,6 milioni.
Autisti: circa 500 unità.
Personale tecnico ed amministrativo: 50 unità.
Automezzi: 230 di cui circa la metà articolati.
Altri veicoli: 1 autobus-scuola, 1 carro officina.



lontana e si sostengono, oltre che con gli introiti (peraltro minimi) dei biglietti, con l'intervento delle amministrazioni locali e con varie forme di sponsorizzazione (la pubblicità in primis).

Nel 2018 la WUPSI ha avviato un processo di trasformazione che da impresa di trasporto a mezzo autobus la vede diventare un'Azienda di mobilità integrata; si è iniziato con l'offerta di noleggio di biciclette a cui è

seguito nel 2019 il noleggio di automobili nella città di Leverkusen.

Nel 2022 l'offerta è stata ancora ampliata con un servizio di taxi collettivo a chiamata.

Il futuro obiettivo di questa Azienda è il 2034: in tale anno la WUPSI conta di aver completamente sostituito il parco macchine con veicoli a propulsione elettrica; un obiettivo molto ambizioso, in quanto la sua realizzazione implica tra l'altro importanti lavori strutturali nei due depositi principali di Leverkusen e Bergisch Gladbach.

L'autore desidera ringraziare **Thomas Wulf**, responsabile delle Pubbliche Relazioni della Wupsi e **Bernhard Geuß**, studioso dei trasporti pubblici a Leverkusen.

Il loro aiuto è stato determinante per la redazione di questo articolo.

Di **Bernhard Geuß** è prevista l'uscita (estate 2024) di una esauriente monografia sulla storia della Wupsi.



Qui sotto: un autobus elettrico MAN ripreso alla stazione autolinee di Leverkusen-Opladen nel 2022.





Il primo Coradia STREAM di Alstom realizzato per FNM e TRENORD

Il primo treno alimentato ad idrogeno in Italia presentato ad Expo Ferroviaria 2023

Nelle giornate tra il 3 ed il 5 ottobre 2023 presso l'impianto manutentivo di Milano Fiorenza di TrenORD, il gruppo FNM con la stessa TrenORD ed il costruttore Alstom hanno presentato

ad autorità e partecipanti alla Fiera il primo convoglio alimentato ad idrogeno realizzato per l'Italia per TRENORD Lombardia, in quanto destinato alla linea della Valle Camonica Bre-

scia-Iseo-Edolo nell'ambito dell'iniziativa H2iseO, nella prima Hydrogen Valley italiana, convoglio classificato come gruppo HMU 214 ed in particolare trattasi dell'unità 003 appena usci-



ta dallo stabilimento Alstom di Savigliano (CN) e destinato ad un lungo processo di omologazione, data la sua particolare ed innovativa alimentazione. La presentazione fa seguito all'accordo firmato da FNM ed Alstom nel novembre 2020 che prevede la fornitura a TN di 6 convogli a celle a combustibile a

Nella pagina accanto: il primo Coradia Stream presentato ad Expo Ferroviaria 2023 presso il sito manutentivo di FNM.

In alto: la carrozza destinata per i serbatoi dell'idrogeno e delle celle a combustibile.

Al cento: vista dell'allestimento interno del treno.

A lato: la zona dedicata al ricovero per le bici durante il viaggio.

(Tutte foto A. Pedretti - 02-03/10/2023)

idrogeno, con opzione per ulteriori 8 unità.

Ogni convoglio ha una lunghezza di 96,7 metri distribuita su quattro casse oltre alla cosiddetta "power car" cuore pulsante del convoglio che nell'allestimento previsto offrirà 260 posti passeggeri, con due ritirate di cui una attrezzata per diversamente abili.

L'autonomia dichiarata del convoglio dovrebbe essere di 600 chilometri e nei piani è prevista la realizzazione di tre punti di ricarica-alimentazione nella valle bresciana ovvero Edolo, Iseo e Brescia nell'ambito del progetto H2iseO Valle Camonica, il quale prevede la messa in servizio anche di 40 autobus ad idrogeno in sostituzione dell'intera flotta oggi utilizzata da FNMA, società su gomma del gruppo FNM.

I convogli, simpaticamente già soprannominati "HydroPop" anche se commercialmente noti come Alstom Coradia Stream H, entreranno in servizio commerciale in Valle Camonica indicativamente tra la fine del 2024 e l'inizio del 2025, in quanto tale soluzione innovativa, essendo il primo caso del suo genere in Italia, necessita di una messa a punto particolareggiata anche sotto il profilo burocratico.

La carrozza intermedia chiamata "Power Car" in cui risiede il cuore della tecnologia ad idrogeno rappresenta la principale

fonte di energia, fornita dalla combinazione dell'idrogeno (immagazzinato nei serbatoi) con l'ossigeno dell'aria esterna, senza alcuna emissione di CO2 nell'atmosfera.

Le batterie agli ioni di litio ad alte prestazioni immagazzinano l'energia che viene successivamente sfruttata nelle fasi di accelerazione per supportare l'azione delle celle ad idrogeno e garantire il risparmio di carburante.

Nell'area espositiva esterna sita presso il sito manutentivo TN sono stati inoltre esposti anche ulteriori rotabili quali la locomotiva elettrica E 494 561 modello Traxx DC3 appartenente a Railpool ed utilizzata da Captrain Italia, operatore nazionale nel trasporto merci nonché veicolo responsabile del trasferimento dello stesso convoglio HMU 214 tra Savigliano e Milano Certosa. Il compito di inoltrare il convoglio nell'impianto e relativo spostamento sembra invece esser spettato ad una classica loco da manovra DE 744 di TN.



Sopra: la cabina di guida con il banco uniformato comune a tutti i nuovi rotabili.

A lato: la locomotiva E 494 561 Traxx DC 3 di Railpool in uso a Captrain Italia che ha trasferito il convoglio da Savigliano a Milano Certosa.

COME FUNZIONA IL CORADIA STREAM

CELLE A COMBUSTIBILE

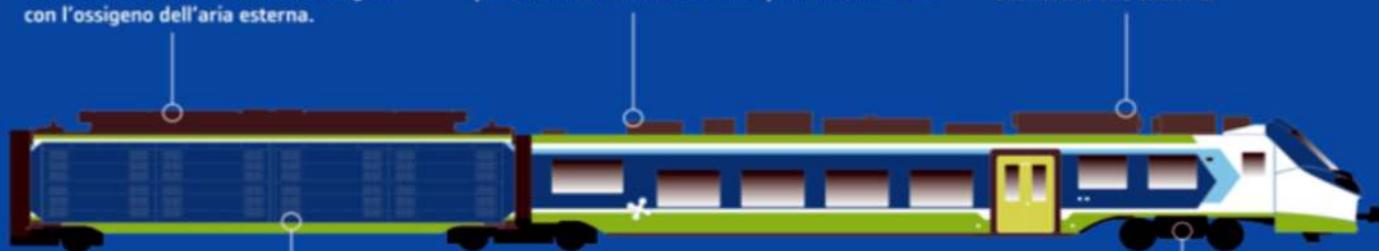
Cuore del sistema, rappresentano la principale fonte di energia. La trazione del treno è elettrica e l'energia viene fornita attraverso la combinazione dell'idrogeno con l'ossigeno dell'aria esterna.

SISTEMA DI TRAZIONE

Immagazzina l'energia prodotta dalle celle a combustibile e l'energia cinetica della frenata. Fornisce l'energia necessaria a tutto il treno e può aumentare l'accelerazione quando necessario.

TRAZIONE INVERTER/CHOPPER

Trasmette l'energia tra celle a combustibile, batterie e motore e trasferisce l'energia prodotta dalla frenata al convertitore ausiliario e alle batterie.



SERBATOI A IDROGENO

Immagazzinano l'idrogeno sotto forma di gas utilizzato dalle celle a combustibile.

MOTORE ELETTRICO

Aziona le ruote per l'accelerazione e la frenata.



Inbus S 210 FT Ex COTRAL Roma in fotogrammi...



La storia dei trasporti viaggia con la FITRAM

N° 44: Inbus S 210 FT



DATI INERENTI AL VEICOLO

Casa produttrice	Bredabus (Sicca 177)	Posti a sedere	47+1
Modello	Inbus S 210 FT	Posti in piedi	0
Anno di produzione	1989	Motore	UNIC 8220.12
Allestimento interno	Suburbano	Cilindrata (cm3)	9572
Carrozzeria	Sicca	Potenza netta massima	150 kW
Lunghezza (m)	12,00	Tipo di combustibile	Gasolio
Larghezza (m)	2,50	Tipo del cambio	Automatico Voith

ALCUNI CENNI STORICI

Acquistati in 30 esemplari nel 1989, rappresentano pienamente i bus suburbani del periodo storico dell'arancione ministeriale, non solo per la livrea ma anche per gli interni, classici, con i sedili rigidi di colore arancione ed i finestrini apribili per metà dell'ampiezza.

Essendo mezzi suburbani, hanno avuto impiego principalmente sulle relazioni a breve raggio di carattere intercomunale, ed erano assegnati quasi esclusivamente al deposito di Monterotondo.

In seguito all'arrivo dei BredaMenarini M240 LI e poi dei MAN Lion's City GPL, quasi tutti i mezzi sono stati progressivamente accantonati, lasciando attivi solo 6 bus, più le vetture n° 9031 e 9032 spostate nel 2009 presso il deposito di Ostia, poi restituite a Monterotondo ed accantonate.

I pochi superstiti sono stati utilizzati prevalentemente sulle "corsette" scolastiche di Monterotondo, e, più saltuariamente, su collegamenti più lunghi e frequentati come la Roma-Tivoli.

La 9030 fu ritirata dal servizio nel 2017 e parcheggiata nell'impianto di Ponte Mammolo e nella primavera del 2020 venne trasferita a La Spezia ed immediatamente ricollaudata come vettura storica.

Ora dopo alcuni piccoli interventi di meccanica e qualche miglioria negli arredi interni, l'Inbus FT è prossimo ad una totale lucidatura della carrozzeria per poi ospitare i loghi Acotral caratteristici degli anni '80.



Mattia Pompili © Trasporti nel Tempo





**AUGURI DI BUONE FESTE
DA ASSOCIAZIONE
FITRAM**





L'avvento della trazione endotermica in Italia

I primi autobus su rotaia

In Italia la Fiat ha tentato nel 1931 con le sue ALb25 di mettere su rotaie qualcosa di molto simile ad un bus.

Non era stata la prima e molti altri esempi simili ci sono stati, alcuni prima e molti dopo, in Italia e nel mondo.

Il concetto prende il nome di "railbus" o di "autobus su rotaia", assomiglia ad un tram, che generalmente è a trazione elettrica (senza dimenticare quelli trainati da cavalli e quelli a vapore), mentre i "railbus" hanno motori termici ed una vocazione suburbana.

La più eclatante declinazione del concetto furono probabilmente gli Schienenbus tedeschi (letteralmente "bus su binari") che negli anni cinquanta ebbero anche una incarnazione italiana nei Macchifer.

Il 1924, con la mostra di Seddin

nei pressi di Berlino, è stata una data cruciale per lo sviluppo delle automotrici con motori endotermici; come si sa, quando i tempi maturano l'atmosfera diventa frizzante e nascono svariati progetti con l'intenzione di concretizzare le idee più fantasiose.

Già nel 1923 l'ing. **Bartolomeo Enrico Narizzano** aveva provato a materializzare le intuizioni del tempo, derivando dall'industria automobilistica dei ro-

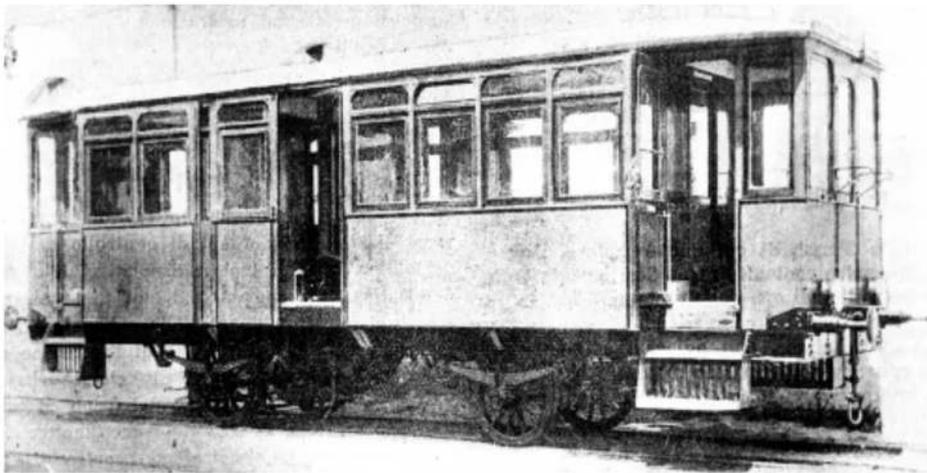
tabili che si sarebbero distinti per bassi consumi e bassi costi di esercizio e che avrebbero potuto sostituire i pesanti ed onerosi treni a vapore per le linee ferroviarie a scarso traffico.

In alto: autocarro Fiat 18 BL, spina dorsale della motorizzazione del Regio Esercito durante la Grande Guerra.

Sotto: Macchifer R.222 ripresa a Maglie nel 1983.

(Tutte foto Archivio Dea3C)





Presso l'officina Garbini di Viterbo progettò, assieme al colonnello **Guido Ancillotti**, una automotrice derivata da un "bus" Fiat 18 BL (in realtà l'autocarro che era stato il nerbo della motorizzazione del Regio Esercito durante la Grande Guerra). In un primo periodo non solo il

telaio, ma anche la carrozzeria del bus permase; vi era inoltre la scritta "Automotrice Narizzano Tipo I leggero - carrozza provvisoria" che scomparve poi quando la carrozzeria fu sostituita con una di carattere più prettamente ferroviario, con tre porte per fiancata e lucernario.



A lato: automotrice Narizzano Tipo I sulla Massa Marittima-Follonica. Al centro: automotrice Narizzano Tipo II. In basso: automotrice Laviosa T2.

Il mezzo metteva a disposizione 30 posti.

Le prove della Tipo I iniziarono il 15 aprile 1924 sulla ferrovia Viterbo-Attigliano e proseguirono sulla Poggibonsi-Colle Val d'Elsa e nel 1925 sulla Massa Marittima-Follonica.

L'automotrice fece servizio regolare per quattro mesi ma, nonostante la buona prova mostrata, le furono preferiti gli autobus su rotaia dell'ungherese Mavag.

Questi ultimi furono poi ceduti nel 1932 alla FPC, dove divennero FCP A1 ed A2, ed infine vennero formalmente immessi nel parco FS come ALb 16 (anche se parrebbe che dopo l'immatricolazione nelle ferrovie nazionali, non avessero più prestatato servizio e furono quindi demoliti nel 1948).

Narizzano ed **Ancillotti** costituirono la società "Ferrautovie per la costruzione di automotrici leggere con motore ad esplosione ed alimentazione a nafta" che realizzò nel 1926 una seconda versione, che venne denominata Tipo II, impiegando un telaio SPA 9000 C ed offriva 50 posti a sedere.

L'anno dopo l'automotrice venne acquistata dalla Società anonima italiana per le ferrovie salentine, dove affiancò diverse locomotive a vapore tra cui alcune T3 prussiane; fu impiega-



ta sulla linea Casarano-Gallipoli.

Il railbus mostrò una notevole affidabilità, che però, anche in questo caso, non bastò a trovare ulteriori acquirenti, conducendo la Ferrautovie alla cessazione dell'attività, senza che venissero mai realizzati gli altri due mezzi progettati: la Tipo III e la Tipo IV, quest'ultima a tre assi.

Alberto Laviosa, un ingegnere piacentino innamorato dell'industria automobilistica e della trazione termica, dopo aver acquisito esperienza presso alcuni

costruttori automobilistici torinesi, tornò a Piacenza dove inizialmente aprì un'officina di riparazione automezzi.

All'età di 31 anni, nel 1908, costituì una società di autotrasporti che gestiva alcune linee di bus extraurbani.

Gli anni della svolta ferrotramviaria furono ancora i primi anni Venti.

Acquisito l'esercizio della tramvia Salsomaggiore Terme-Borgo San Donnino, fra il 1923 ed il 1925 realizzò ed immise in esercizio sulla stessa delle automotrici con motore a benzina

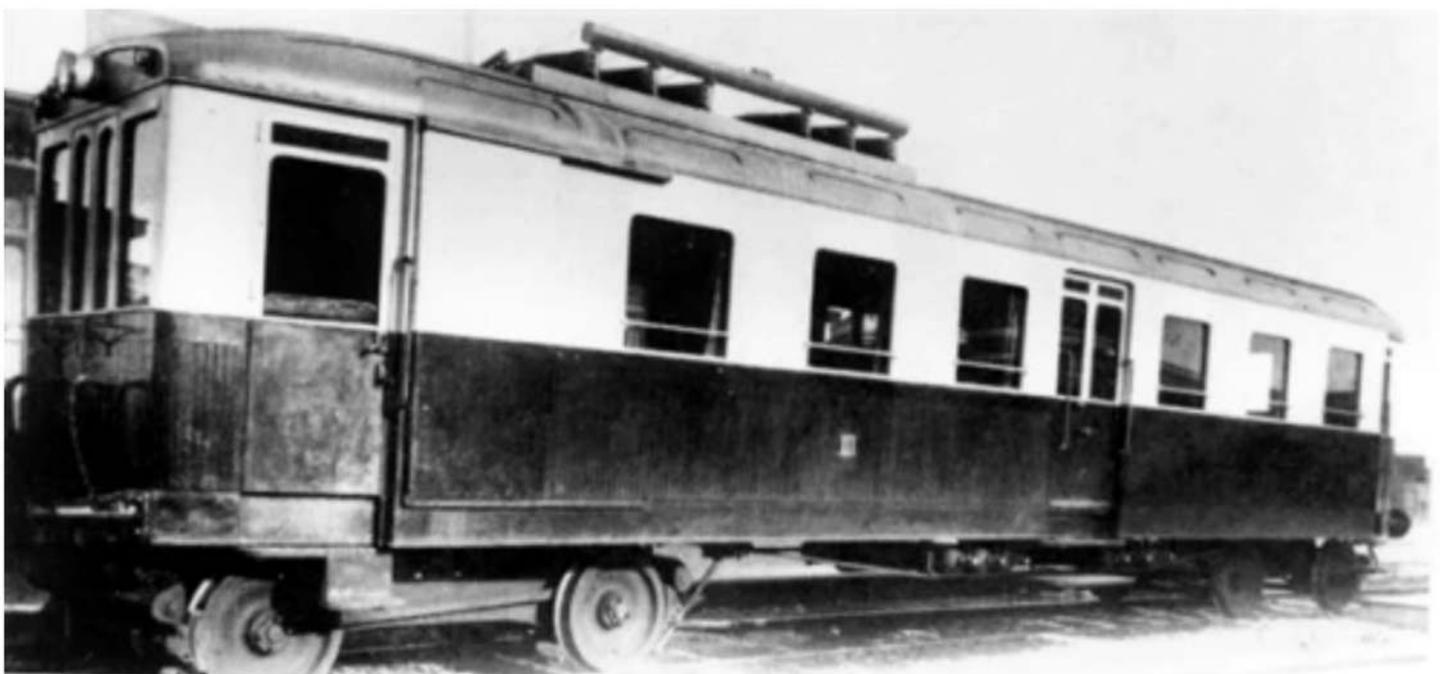
denominate T1, T2 e T3; le prime due erano veicoli a 2 assi, dal peso assiale assai ridotto.

La T3 era un convoglio articolato che potrebbe ricordare gli odierni Stadler GW 2/6: era un originale veicolo articolato a 2 casse poggianti su 3 carrelli, di cui quello intermedio motorizzato, che fu brevettato direttamente dallo stesso **Laviosa**.

Alla chiusura della tranvia il vei-

In alto: automotrice Laviosa T3 ripresa sul binario di prova dello stabilimento delle Autoguidovie Italiane nel 1925.

Sotto: automotrice Laviosa T5.





colo fu ceduto alla tramvia Bologna-Pieve-Malalbergo. Successivamente ne venne usato il telaio come base per la costruzione dei rimorchi C206-C207 della Ferrovia Alto Pistoiese Pracchia-Mammiano. Due ulteriori automotrici diesel della potenza di 58 kW, denominate T5 furono sperimentate con scarso successo nel 1931, sulla Tranvia di Massa. Dal luglio al novembre del 1931 **Laviosa**, dopo aver tentato con la produzione in proprio, si rese conto di non avere a disposizione una struttura (tecnica, organizzativa, finanziaria) atta alla

produzione ferroviaria e tentò in extremis di vendere i propri progetti alla Fiat, contattando personalmente l'allora direttore generale della fabbrica torinese, **Vittorio Valletta**. Nonostante le diverse visite a Torino di **Laviosa** ed a Piacenza dei tecnici e dei dirigenti della sezione Materiale Ferroviario della Fiat, la proposta venne abbandonata e la Fiat produsse sulla base di altri progetti la sua prima littorina, che fu presentata sul mercato l'anno successivo. L'ingegno di **Laviosa** lasciò comunque un segno con la sua

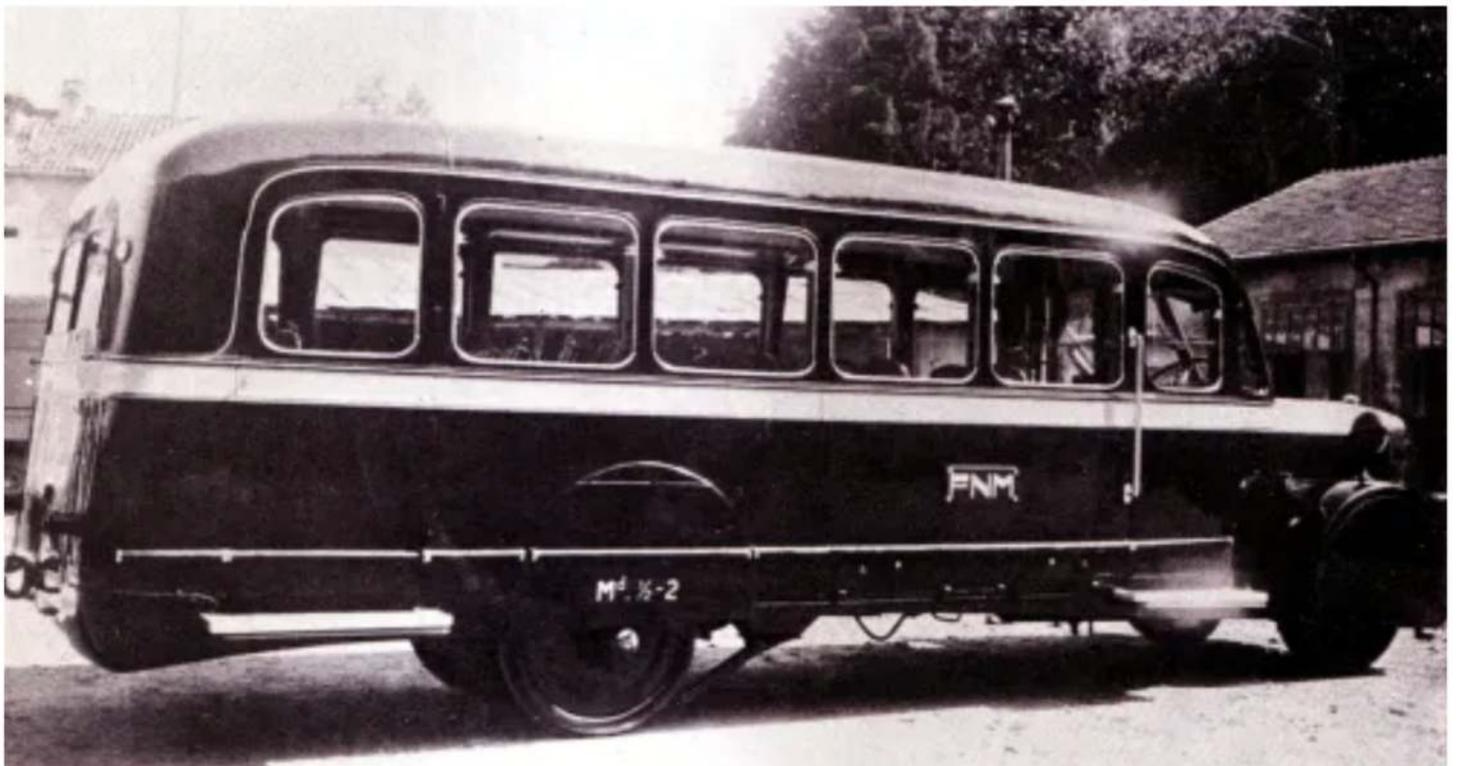
A lato: il momento della giratura di un'automotrice dell'Autoguidovia della Madonna della Guardia. In basso: la Md. 1/2-2 di FNM: un vero e proprio bus su rotaia.

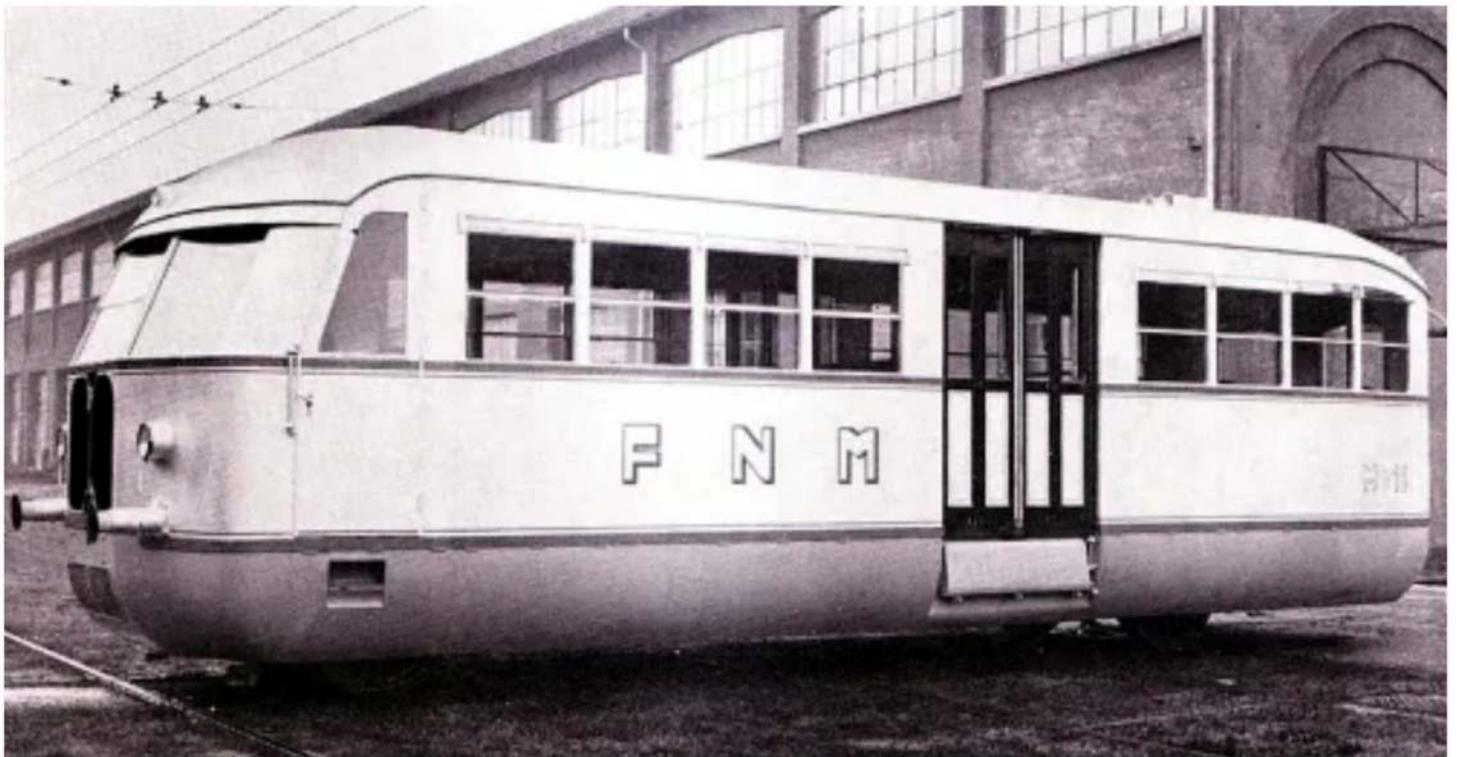
realizzazione più originale, ossia il sistema ibrido gomma-rotaia concepito nel 1922 e battezzato "guidovia".

Il binario aveva funzione direzionale, ma la trazione avveniva con ruote di gomma su un percorso di calcestruzzo: concetto non dissimile da quello delle Michelin (vedi *Trasporti nel Tempo - Anno 1 n° 2*) che però mettevano gomma su ferro, ed anticipatore di quello delle moderne metropolitane su pneumatici, o del tram a via guidata sistema Translohr utilizzato a Padova e Venezia (vedi *Trasporti nel Tempo - Anno 2 n° 3*). L'idea convinse la Società Anonima Ferrovia Santuario della Guardia, che realizzò a Genova quella che venne chiamata la "Autoguidovia della Madonna della Guardia" (vedi *Trasporti nel Tempo - Anno 2 n° 2*).

I lavori, iniziati nel 1925, portarono all'inaugurazione del servizio nel 1929, utilizzando una prima tratta ed al completamento nel 1934.

Era una ferrovia a scartamento metrico ed all'esterno dei binari era stesa una striscia di cemento di 25 centimetri di larghezza.





Le ruote di gomma piena avevano il bordino che seguiva il binario; l'attrito tra gomma e cemento permetteva di affrontare pendenze che arrivavano a superare l'8% (in 10 chilometri si superava un dislivello di 770 metri).

Le motrici originariamente erano dotate di un motore a benzina che nel 1938 vennero sostituiti con i più economici motori diesel e, dopo il 1945, vennero installati i freni ad aria compressa Westinghouse.

Ai capolinea era necessario procedere alla giratura dei mezzi.

Nel complesso **Laviosa** costruì per la guidovia della Madonna della Guardia 11 veicoli, l'ultimo dei quali nel 1955; la struttura rimase in esercizio fino al 1967. Le FNM realizzarono nel 1924 una vettura di tipo tramviario mossa da motore a benzina: la M1.

I tentativi successivi della ferrovia milanese furono di ispirazione più automobilistica: all'inizio degli anni Trenta venne progettato e realizzato un esemplare unico inizialmente numerato Md. 1/2-2 e successivamente Md. 500.01.

Si trattava in pratica di un torpedone su rotaie, che dell'autobus conservava tutte le caratteristiche strutturali e meccaniche.

Come tale era monodirezionale

e necessitava di giratura al termine della corsa.

Era stato concepito per un trasporto relativamente veloce ma economico di viaggiatori, soprattutto ad uso turistico.

Il primo viaggio fu nel settembre 1933 per trasportare tra Saronno, Varese e Como la commissione esaminatrice del concorso per le stazioni fiorite.

In realtà il mezzo si rivelò inferiore alle aspettative e, nel giro di pochi anni, venne tolto dal servizio attivo ed accantonato.

Nel 1934 OM realizzò per FNM tre nuovi esemplari di autobus su rotaia: la Md. 1/2 11-13, ribattezzato in seguito Md 510.01-03 nel 1937.

Come per l'Md. 1/2-2 si trattava di mezzi monodirezionali pensati per linee di scarso traffico, furono impiegati sulla Como-Varese e sulla Novara-Seregno.

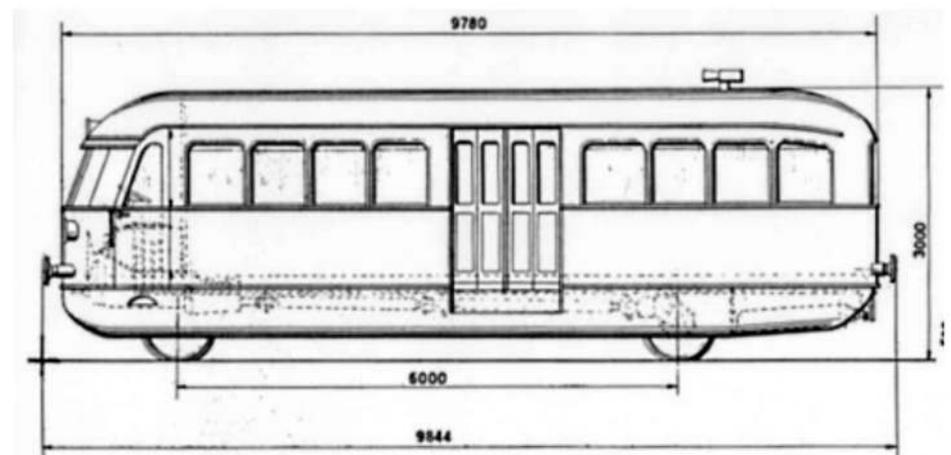
Lunghi poco meno di 10 metri, offrivano 30 posti a sedere, erano azionati da un motore Diesel OM a 6 cilindri in linea da 135 Cv ed avevano trasmissione meccanica; potevano raggiungere gli 80 Km/h.

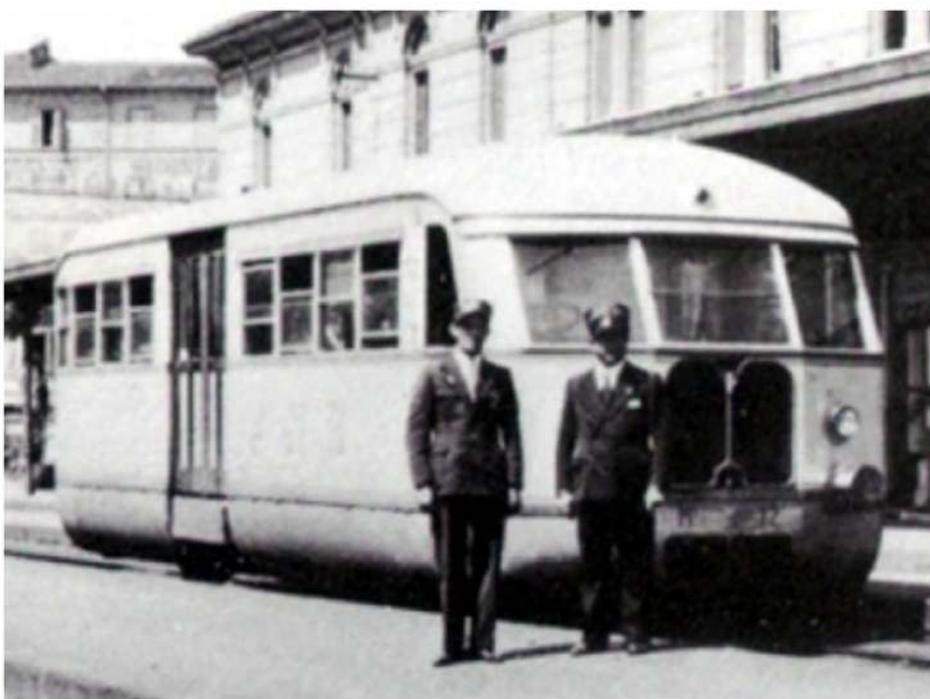
I piccoli mezzi, per la loro forma, furono simpaticamente soprannominati Bombolo, e forse fu una premonizione, visto che durante la Guerra, a causa della carenza di gasolio, furono trasformati per l'alimentazione a metano che veniva stoccato in bomboloni posti nel retro della automotrice.

Furono utilizzati anche accoppiati retro a retro, con la sola unità anteriore in trazione.

Sopra: la consegna a FNM della Md. 1/2 11-13, in seguito ribattezzata Md 510.01-03, da parte della OM.

Qui sotto: il figurino quotato della MD.510.





Restarono in servizio piuttosto a lungo, fino al 1954 e con il completamento dell'elettificazione della rete vennero accantonate e demolite nel 1956. Non troppo dissimili dal Bombolo furono le prime "Emmine", anch'esse risalenti ai primi anni Trenta; queste piccole automotrici a scartamento ridotto (950 millimetri) hanno a lungo caratterizzato le Ferrovie Calabro Lucane per spingersi successivamente più a nord, le troviamo operanti infatti presso le Ferrovie Complementari della Sardegna, le Ferrovie dell'Appennino Centrale (Arezzo-Umbertide-Città di Castello), la Ferrovia Ri-

mini-Novafeltria nonché la Ferrovia Circumetnea.

Il principio ispiratore è sempre lo stesso: abbattere le spese di esercizio della trazione a vapore sulle linee minori e poco frequentate, rifacendosi proprio a quella tecnologia automobilistica che si tentava di contrastare, visto il crescente successo dei servizi stradali.

Nel contempo si mirava a ridurre i tempi di percorrenza ed i disagi.

La Carminati & Toselli approntò quindi all'inizio del decennio per la Mediterranea Calabro Lucane un prototipo unidirezionale molto simile ad un autobus su rotaia, che venne poi chiamato M1.1.

A seguito di lunghe prove sulla rete, si stabilì di ordinarne vari esemplari, così tra il 1933 ed il 1935 fu consegnato un lotto di altre 13 automotrici da 29 posti, che sarebbero state poi chiamate "di prima serie", tenuto conto che seguirono altre ordinazioni di veicoli con caratteristiche simili.

Una quattordicesima automotrice Carminati & Toselli venne dotata di ruota dentata Strub (denominata) M1c.14 e fu destinata al servizio sulla rampa dentata di Catanzaro.

In alto: il Bombolo ripreso in sosta a Lurate Caccivio (CO).

A lato: la Md510.02 in sosta a Varese nel 1935.

Sotto: la M1.7 nel 1974 a Gioia Tauro.





L'A.I.T.E. nella splendida ed incantevole Tuscia

Un raduno internazionale

La seconda importante e prestigiosa manifestazione organizzata dall'Associazione Italiana Trasporti d'Epoca (A.I.T.E.) nel 2023 si è tenuta i giorni 10 e 11 giugno scorsi, nella Tuscia, più precisamente a Nepi, Viterbo e Civita Castellana (Provincia di Viterbo).

I partecipanti hanno avuto la possibilità di visitare con l'ausilio di una guida, i monu-

menti principali e di poter assistere alle Infiorate di Civita Castellana e di Nepi.

La manifestazione ha riscosso un notevole successo fra i nu-

merosi visitatori che hanno avuto modo di ammirare, oltre ad una quarantina di mezzi provenienti soprattutto dal nord e centro Italia, anche altri mezzi

In alto: parata di alcuni splendidi Fiat 180 e 691 in Largo San Paolo (Porta Faul) a Viterbo.

A lato: da sinistra a destra: Alfa Romeo 35 AR 8A del 1981 della Famiglia Amadei, Fiat 616 N del 1966 della Famiglia Palma, Fiat 1100 BLR del 1952 di Giampaolo Buzzi, Fiat 508 "Balilla" 4 marce del 1937 della Vernazza Autogru.

(Foto R. Cabiati - 10/06/2023)





provenienti da altri paesi stranieri (Svizzera e Francia).

La manifestazione ha ottenuto formale patrocinio sia da parte dei Comuni sopracitati che dalle Pro Loco di Nepi e Civita Castellana, dalla Provincia di Viterbo, dalla Regione Lazio, dalla Cotral S.p.a. di Roma che ha deciso di partecipare, grazie all'intercessione del Consigliere FITRAM e Socio A.I.T.E. **Carlo Petrolini**, con l'esposizione di due meravigliosi autobus, un Sicca Siccar 177 mod. Inbus S210 del 1989 matricola aziendale n° 9038 ed un Iveco Fiat 370.12 L25 del 1987 matricola aziendale 7744. A tal proposito, un ringraziamento agli enti locali patrocinatori dell'iniziativa storico culturale, alla Questura e Prefettura di Viterbo, ai Comandi di Polizia Locale competenti per territorio per la loro professionalità in occasione delle sfilate, alla Presidente di Cotral S.p.a., Avv. **Amalia Colaceci** ed al Direttore Generale Ing. **Giuseppe Ferraro**.

Un doveroso un ringraziamento alla **Famiglia Zucchetto** ed alla **Famiglia Amadei** per il supporto ricevuto nell'organiz-

zazione dell'evento; entrambe le Famiglie hanno una discreta collezione di autocarri d'epoca e partecipano sempre molto volentieri alle manifestazioni, in quanto per loro, prima di tutto, viene l'amicizia, il ritrovarsi insieme e condividere pranzi e cene, ritenendo che non ci sia modo migliore per distendersi e rilassarsi condividendo gli stessi interessi ed obiettivi, seduti intorno ad una tavola con ottimo cibo, che dev'essere immancabilmente abbondante,



come l'allegria che vi si respira. Partner dell'evento sono stati la Concessionaria Iveco Strappini S.p.a di Orte, la Fertilnepi dei Fratelli Zucchetto di Nepi, A.G. Group della Famiglia Amadei di Campagnano di Roma, la F.C.U. Trasporti e la Magaldi Gomme di Civita Castellana, la Truck Service di Fabrica di Roma.

Come siamo soliti ripetere, l'A.I.T.E. rappresenta la storia dei mezzi pesanti e del trasporto pubblico e le persone che ne fanno parte sono il cuore pulsante dell'Associazione.

Come cita uno degli slogan A.I.T.E., i mezzi fanno la storia ma le persone la raccontano.

E' importante l'affiatamento che si è formato fra queste persone, perchè sono proprio loro che ci danno la forza e la determinazione nell'andare avanti, nel far fronte a sfide sempre maggiori, organizzando eventi di grande prestigio come questo in Provincia di Viterbo.

La scelta di organizzare questa manifestazione in Provincia di Viterbo è stata principalmente per voler nuovamente soddisfare le richieste di quei soci residenti in Centro Italia che lamentavano, con ragione, che i raduni fossero quasi sempre organizzati nel Nord Italia.

Il programma di sabato 10 giugno:

Sotto: Fiat 508 "Balilla" 4 marce del 1937 della Vernazza.

Autogru di Genova immortalata in Largo San Paolo (Porta Faul) a Viterbo.

(Foto R. Cabiati - 10/06/2023)

- ore 09.00: esposizione dei mezzi a Nepi nel Parco Comunale (Martiri delle Foibe);
 - ore 10.00: partenza sfilata dei mezzi da Nepi a Viterbo (S.S. 84-S.R. 2-S.S. 675) transitando per l'antico borgo di Sutri e Ve-tralla;
 - ore 11.30: esposizione dei mezzi a Viterbo in Largo San Paolo (Porta Faul);
 - ore 16.30: partenza sfilata dei mezzi da Viterbo a Civita Castellana (transitando per la Cas-sia Cimina-Ronciglione-Nepi).
- Il programma di domenica 11 giugno:
- ore 09.00: esposizione dei mezzi a Civita Castellana in Via-le Fiume Treja;
 - ore 11.00: partenza sfilata dei mezzi da Civita Castellana a Nepi;
 - ore 12.00: esposizione dei mezzi a Nepi nel Parco Comuna-le (Martiri delle Foibe);

In alto: Largo San Paolo (Porta Faul) a Viterbo, rarissimo Fiat 690 N1 del 1964 della Famiglia Coppola.

A lato: tris di Fiat 642, da sinistra a destra Fiat 642 N6R del 1959 della Famiglia Giugliano, Fiat 642 N65R del 1961 della Famiglia Iervolino, Fiat 642 N6R del 1959 di Silvano Fratini.

In basso: Lancia Esadelta C del 1969 della Famiglia Cevolo.

(Foto R. Cabiati - 10/06/2023)





- ore 16.30: termine manifestazione.

In occasione di questo evento tra i numerosi mezzi presenti alcuni erano rarissimi, talvolta unici restaurati con enorme sacrificio dai soci (poi ripagati dal vederseli fotografare e filmare da centinaia di appassionati e curiosi).

In alto: da sinistra a destra due rarissimi Fiat 180 NC a tre assi, Fiat 180 NC del 1977 della Famiglia Zucchetto, Fiat 180 NC del 1976 di Daniele Zandri.
(Foto R. Cabiati - 11/06/2023)

Al centro: Scania 141 LB 141 del 1980 di Fritz Eggenberger (Svizzera).
(Foto R. Cabiati - 09/06/2023)

In basso: Fiat 170 NC 35 del 1978 della Famiglia Zucchetto.
(Foto R. Cabiati - 10/06/2023)





Tra questi possiamo citarne alcuni assai interessanti: due Fiat 642 N6R del 1959 ed un Fiat 642 N65R del 1961, un raro Fiat 690 N1 del 1964 in versione originale a tre assi, ben due rarissimi Fiat 180 (uno del 1976 e l'altro del 1977 in versione motrice a tre assi (assai difficile vederne due, uno accanto all'altro), un Fiat 691 NT in versione trattore, due Fiat 170 (un 33 del 1977 in versione trattore stra-

dale ed un 35 del 1978 in versione motrice), un rarissimo Iveco/Unic 190.38 Special del 1983 di un socio francese, un rarissimo Saurer D 290 BF del 1980 di un socio proveniente dalla Svizzera, veicolo costruito dalla Saurer in soli cinque esemplari, ognuno diverso dall'altro, dei quali si è salvato solamente questo grazie alla tenacia ed alla determinazione dell'attuale proprietario.

Al loro primo raduno in Italia, un Volvo F89 del 1978 in versione trattore per il mercato svizzero (larghezza di 2,30 metri) ed

Sopra: da sinistra a destra Saurer D 290 BF del 1980 di Nicola Mazzuchelli (Svizzera) ed Iveco-Unic 190.38 Special del 1983 di Daniel Morin (Francia).
(Foto R. Cabiati - 09/06/2023)

In basso: da sinistra a destra, Fiat 170 NT 33 del 1977, un Iveco 190.38 T del 1987 ed un Iveco 190.48 T del 1991, tutti appartenenti alla Famiglia Zucchetto.

(Foto R. Cabiati - 11/06/2023)



uno Scania LB 141 del 1980 in versione motrice con cisterna di due amici svizzeri.

I quattro mezzi stranieri sono giunti in Italia già dal mercoledì precedente il raduno per poter percorrere alcune strade storiche italiane percorse dai vecchi camionisti prima che costruissero le autostrade adiacenti ai vecchi passi appenninici, giovedì con il mio supporto tecnico/logistico hanno percorso la S.S. 1 Via Aurelia attraversando il Passo del Bracco (da Sestri Levante a La Spezia) mentre domenica pomeriggio, nel rientrare verso casa, hanno attraversato l'Appennino e percorso l'Adriatica per poi attraversare la frontiera di Como-Chiasso lunedì mattina.

Presenti inoltre vari autocarri Fiat, dalla Balilla 4 marce del 1937 ai 1100, 616, 690, 130, 180, 691, 170, 190 in varie versioni per terminare con un imponente 440E52T Eurostar, un Lancia Esadelta C del 1969, un OM 40 del 1972 ed un Alfa Romeo 35 AR 8 del 1981.



Come autobus, oltre ai due veicoli della Cotral S.p.a., era presente uno strepitoso Fiat 306/2 carrozzato Varesina del 1963 di **Alfonso Di Fonzo** (Presidente della Commissione Trasporti dell'A.S.I.).

Qui sotto: foto di gruppo di dipendenti ed ex dipendenti di COTRAL S.p.a. immortalati a Civita Castellana davanti ad un Iveco 370.12.L25 del 1987 della COTRAL S.p.a.



ASSOCIAZIONE ITALIANA TRASPORTI D'EPOCA
RADUNO DI CAMION E AUTOBUS D'EPOCA
NEPI - VITERBO - CIVITA CASTELLANA (VT)
Sabato 10 e Domenica 11 Giugno 2023

Programma di Sabato 10 Giugno:
 -ore 09.00: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A NEPI NELLA ZONA ARTIGIANALE
 -ore 10.00: PARTENZA SFILATA DEI MEZZI DA NEPI A VITERBO (S.S. 84 - S.R. 2 - S.S. - 675)
 -ore 11.30: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A VITERBO IN LARGO SAN PAOLO (PORTA PAULI)
 -ore 16.30: PARTENZA SFILATA DEI MEZZI DA VITERBO A CIVITA CASTELLANA (CASSIA CIVINA - ROMIGLIONE - NEPI)

Programma di Domenica 11 Giugno:
 -ore 09.00: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A CIVITA CASTELLANA IN VIALE FRUITE TREJA
 -ore 11.00: PARTENZA SFILATA DEI MEZZI DA CIVITA CASTELLANA A NEPI
 -ore 12.00: ESPOSIZIONE DEI MEZZI A NEPI NELLA ZONA ARTIGIANALE
 -ore 16.30: TERMINE MANIFESTAZIONE

STRAPPINI **MAGALDI** **F.C.U.**
 FERTILNEPI 1153 ZUCCHETTO A.G. GROUP S.r.l. **Urban Service**

In alto: Volvo F89 del 1978 di Peter Hoculi (Svizzera).
 (Foto R. Cabiati - 09/06/2023)
In basso: Fiat 306/2 del 1963 di Alfonso Di Fonzo (Presidente della Commissione Trasporti dell'A.S.I.).
 (Foto R. Cabiati - 10/06/2023)
Sotto: da sinistra a destra, il Capo Tecnico del deposito Cotral di Civita Castellana, Michele Lalli, in compagnia del suo collaboratore Daniele Ciavatta a fianco del Sicca Siccar 177 Inbus S 210 del 1989.
 (Foto R. Cabiati - 09/06/2023)



Il Consorzio Inbus

Dalla sinergia di diverse aziende nascono gli U 210, gli S 210 e tutti i derivati

Nella prima metà degli anni '70 svariati produttori di autobus giunsero alla conclusione che nel settore dei veicoli urbani solo la produzione di mezzi standardizzati poteva risultare economicamente conveniente. Considerato che il mercato di

tali veicoli era dominato dalla Fiat, che ampliava ulteriormente la propria egemonia con la creazione del gruppo IVECO, vari produttori cercarono di liberarsi dalla dipendenza dell'approvvigionamento dei telai Fiat per le proprie realizzazioni.

Tra questi costruttori vi erano anche la Carrozzeria De Simon di Osoppo e la Breda Costruzioni Ferroviarie (BCF) di Pistoia.

In alto: foto di catalogo per il prototipo di Inbus U 210 appena uscito di fabbrica.

(Foto Breda - Collezione Dea3C)



Entrambe queste firme instaurarono un rapporto di collaborazione con la Carrozzeria Sicca di Vittorio Veneto che, contemporaneamente, aveva realizzato un nuovo telaio da 12 metri con motore posteriore, denominato Siccar 176L.

Queste tre aziende, unitamente alla SOFER di Pozzuoli (azienda del gruppo Breda), siglarono un accordo per creare un consorzio per la produzione di un nuovo autobus urbano standardizzato.

Nasceva così il consorzio INBUS (Industrie Autobus).

Sia la De Simon che la Breda Costruzioni Ferroviarie (BCF) iniziarono subito proprie proget-

tazioni per il nuovo mezzo su telaio Siccar 176L.

Entrambi i prototipi realizzati furono presentati alla Fiera di Milano del 1976.

Mentre il mezzo disegnato della De Simon si presentava con linee più tradizionali, il prototipo della BCF, denominato "A04", mostrava una carrozzeria dal design molto più moderno ed accattivante.

Insolita per un autobus italiano era la porta posteriore di dimensioni ridotte rispetto alle altre.

Con l'A04 si voleva estendere al mercato italiano la concezione tedesca per autobus urbani, con meno porte e più posti a sedere.

Considerato il grande interesse del pubblico per il prototipo A04, il Consorzio Inbus decideva di prenderlo come base per il primo modello da costruire in serie, e di terminare la produzione dei propri modelli precedenti.

La fondazione formale del consorzio avvenne nel corso del 1977 e solo alla fine dello stesso anno ebbe inizio la produzione di serie dei nuovi "Inbus".

L'accordo tra le aziende del consorzio prevedeva che la Sicca fornisse i telai ai suoi partner, mentre De Simon, BCF e SOFER costruirono le carrozzerie su disegno unificato.

Anche se la Inbus iniziò ufficialmente la propria produzione non prima della fine del 1977, di fatto era già stata avviata la realizzazione di mezzi preserie a partire dagli ultimi mesi del

1976, utilizzando il progetto A04 rifatto ed il progetto derivato D01 per un modello suburbano a solo 2 porte.

Nel 1978 la Inbus presentava finalmente una gamma completa.

Come alternativa per l'A04 con la porta posteriore piccola veniva presentato il nuovo A05 con porta posteriore normale.

Da questo momento le sigle si utilizzarono solo come codice interno per il progetto, mentre la denominazione ufficiale degli A04 e A05 muta in Inbus U 210, così come il D01 diviene S 210.

La lettera significava il tipo del mezzo (U = urbano, S = suburbano), mentre le cifre indicavano la potenza del motore in cavalli.

L'U 210 era disponibile con 3 o 4 porte, tuttavia la presenza del serbatoio del carburante sul lato destro del telaio in posizione centrale risultava inadatta per le versioni a 4 porte, in quanto rendeva impossibile il posizionamento dei due vestiboli centrali affiancati, caratteristica fortemente richiesta per il servizio su linee ad alta frequentazione.

Come modello più piccolo della gamma venne presentato il 150 di soli 8 metri di lunghezza, disponibile come U 150 con 3 porte, come S 150 con 2 porte e, a partire di 1982, anche in versione interurbano di linea I 150. Tutti i 150 utilizzavano il telaio

Sotto: Inbus U 210/176 realizzato secondo le specifiche del capitolato ATM Milano.

(Foto Breda - Collezione Dea3C)



Siccar 181C ma adottavano la stessa tipica carrozzeria Inbus. Completavano la gamma i 2 autobus interurbani I 210 e I 330. L'I 210 veniva realizzato sempre sul telaio Siccar 176L ma si presentava con una propria carrozzeria.

Il I 330 era la versione rialzata dell'I 210, che però veniva realizzato sul telaio Siccar 166L con motore più potente.

Nel 1980, su richiesta dell'ATAC di Roma, la Inbus realizzò una serie di U 210/176 con il serbatoio spostato verso l'asse anteriore e porte centrali affiancate. Sulla base delle esperienze maturate con le prime serie di veicoli, all'inizio degli anni '80 la Sicca è in grado di realizzare un nuovo telaio migliorato.

A partire dal 1981 gli U 210, e dall'anno successivo anche gli S 210 ed I 210, vennero costruiti sul nuovo telaio Siccar "177L", avente lunghezza totale ridotta di 15 millimetri, ma con un in-

In alto: Inbus U 210 FT-N, serie AMT Genova 41xx, modello a tre porte con serbatoio posto dietro il vestibolo centrale.

(Foto Collezione Dea3C)

Al centro: Inbus U 210.80 di ATAC Roma, ultimo numero della serie di 214 pezzi (dal n° 600 al n° 813).

Il veicolo presenta alcune diversità sul frontale per il capitolato ATAC.

(Foto Kaiblinger)

Qui sotto: Inbus S 210 Siccar 176LS n° 5317 di CTP Napoli.

(Foto A. Cracco)





terasse invariato pari a 6,1 metri e con un nuovo motore Fiat di soli 203 Cv.

Esternamente i veicoli assemblati su questo nuovo telaio sono riconoscibili dai modelli precedenti sul lato destro solo dalla posizione del bocchettone del gasolio, spostato verso l'asse anteriore, e nel caso degli U 210 e degli S 210 anche dalla disposizione dei finestrini leggermente modificata.

Seguendo la nomenclatura Inbus in teoria la denominazione di questi modelli in base alla potenza ridotta del motore avrebbe dovuto essere U 200, S 200 e I 200; si decideva invece di classificarli U 210.80, S 210.80 ed I 210.80.

Contemporaneamente avveniva anche la consegna di una serie di 15 filobus per l'ACT Cagliari denominati "F 140" che impiegava un telaio modificato Siccar 177FU con equipaggiamento elettrico Marelli.

In alto ed a lato: Inbus F 140 con telaio Siccar 176LU in versione filobus con equipaggiamento elettrico Marelli, ripreso presso il deposito CTM di Cagliari nell'agosto del 1989.

(Foto E. Nigrelli)

La carrozzeria era derivata con pochi adattamenti da quella dell'autobus U 210.80 a 3 porte. Il modello F140 fu l'unico esemplare di filobus prodotto dal Consorzio.

Nel 1984 il Consorzio Inbus presenta una gamma rinnovata ed amplificata con il nuovo modello denominato U 210FT, già realizzato nel 1982 in preserie per l'ATM di Milano e che rappresen-

ta un'ulteriore evoluzione dell'U 210.80.

L'U 210 FT era caratterizzato da una carrozzeria completamente ridisegnata seguendo le norme della Federtrasporti.

Dato che questa nuova carrozzeria richiedeva anche un telaio modificato, la Sicca sostituì il telaio Siccar 177L con il nuovo Siccar 177/4L.

Con l'inizio della produzione



dell'U 210 FT termina definitivamente la produzione del modello U 210.80.

Analogamente, nel settore dei suburbani, l'S 210 FT con nuova carrozzeria sostituì l'S 210.80.

Anche l'I 210 venne proposto per un breve periodo come I 210 FT su base Siccar 177/4L, ma presto venne a sua volta rimpiazzato dall'I 240, con carrozzeria identica ma realizzato sul nuovo telaio Siccar 178L.

Questo telaio venne utilizzato dalla De Simon anche per una serie di urbani per le montagne friulane chiamati U 240 FT, che montavano sul nuovo telaio Siccar 178L la carrozzeria del U 210 FT.

Ma la Inbus ampliava la propria gamma anche con modelli completamente nuovi.

Mancando fino a quel momento veicoli di lunghezza pari a 10 metri, veniva introdotto il modello U 210 FT-N, realizzato sul telaio Siccar 283N con la carrozzeria accorciata dell'U 210 FT.

Seguirono anche la versione suburbana S 210 FT-N ed un interurbano I 210 FT-N, quest'ultimo prodotto esclusivamente della SOFER utilizzando la carrozzeria modificata del S 210 FT-N.

Nonostante tutte le novità introdotte, i vertici del Consorzio avvertirono che la gamma Inbus necessitava di un rinnovamento più radicale, con modelli nuovi per difendere la propria posizione sul mercato.



In collaborazione con Pininfarina la Inbus iniziò a questo scopo lo studio per una nuova famiglia di autobus urbani.

Il nome di questo progetto era "Autobus Urbano Innovativo".

Per il settore degli interurbani e autobus di gran turismo si lanciava il progetto GT 330.

L'anno successivo la gamma si ampliava ulteriormente con gli articolati della serie 280 su telaio Siccar 383.28AS con motore MAN.

In alto: stessa vettura della pagina precedente vista dal lato porte.

(Foto E. Bevere)

Al centro: Inbus U 150 n° 3142 di SPT Linea realizzato su telaio Siccar 181C, ripreso in deposito a Como.

A lato: Inbus I 210 FT-N di CTP Napoli, serie 34xx

(Foto Collezione Dea3C)

A lato: Inbus U 210 Siccar 176LU con porte simmetriche, serie AMT Genova 83xx.

Al centro: Inbus AS 280 FT De Simon di ATM Milano n° 1683.

In basso: Inbus U 210.80 Siccar 177 di ATAF Firenze n° 3275 con doppio vestibolo centrale.

(Foto Collezione Dea3C)

La produzione della serie 280 veniva affidata esclusivamente alla De Simon.

Nonostante il successo commerciale ottenuto, già nel 1985 si ebbero le prime avvisaglie di un possibile scioglimento del Consorzio.

La BCF come parte del gruppo statale EFIM intendeva trasformare il Consorzio in una S.p.A., che però avrebbe significato per i partner privati una notevole perdita di indipendenza.

La De Simon iniziava per questo motivo a considerare la propria uscita dal Consorzio; nonostante ciò, nel 1986, si presentava la rinnovata serie 150.

Mentre la carrozzeria del modello da 8 metri rimaneva invariata, il telaio era ora il nuovo Siccar 181.1C con un motore IVECO.

Con l'uscita della De Simon, nel 1987 avvenne lo scioglimento definitivo del Consorzio ed in seguito la BCF formava, con i partner rimanenti, la Bredabus S.p.A..



Tuttavia le aziende non interruppero completamente i propri rapporti, in quanto De Simon e Bredabus continuarono a collaborare nel progetto GT 330.

Inoltre, a causa della mancanza di propri modelli integralmente nuovi, si continuò a produrre, sotto nuovo marchio, i vecchi modelli Inbus.

Considerato poi che gli articolati della serie 280 furono costruiti solamente dalla De Simon, la Bredabus fece un accordo con quest'ultima per la continuazione della produzione per proprio conto di questi mezzi, in modo da poterli mantenere all'interno della propria gamma ed offrirli alla propria clientela.

Nel 1988, con la presentazione dei nuovi modelli Bredabus e De Simon, la produzione dei vecchi modelli Inbus andò gradualmente in esaurimento.

Ricordiamo che in collaborazione con diverse Aziende estere sono stati realizzati alcuni modelli specifici per il loro mercato.

La gamma di Inbus prodotti fra il 1976 ed il 1986

- U 150 telaio Siccar 181C
- U 150 Imea
- S 150 telaio Siccar 181CS
- S 150 con porte estreme (suburbano con porta anteriore e centrale, questa spostata su sbalzo posteriore)
- I 150 telaio Siccar 181CI
- I 150 scuolabus
- U 210 telaio Siccar 176LU
- U 210 (porte simmetriche)
- U 210 De Dimon (porte a sbalzo esterno)
- U 210 Imea
- U 210.80 telaio Siccar 176LU (quattro porte con le centrali ravvicinate)
- S 210 telaio Siccar 176LU (porta posteriore stretta)
- S 210 telaio Siccar 176LS
- S 210 De Simon (porte a sbalzo esterno)
- F 140 telaio Siccar 176LU (filobus equipaggiamento Breda)
- U 210 FT-N telaio Siccar 283NU (10,50 metri)
- U 210 FT telaio Siccar 177LU
- U 210 FT De Simon
- U 210 FT Imea
- S 210 FT-N telaio Siccar 177NS
- S 210 FT telaio Siccar 177/4LS
- I 210 FT-N telaio Siccar 177NI
- I 210 telaio Siccar 177LI (carrozzeria ed allestimento extraurbano)
- I 210 scuolabus
- I 240 telaio Siccar 178LI
- I 240 DP telaio Siccar 178LI (bipiano)
- U 240 FT telaio Siccar 178LU (urbano costruito sul telaio dell'interurbano)
- AU 280 FT telaio Siccar 179U De Simon
- AS 280 FT telaio Siccar 179S De Simon
- AID 280 FT telaio Siccar 179I De Simon
- I 330 telaio Siccar 166LI
- I 330 telaio Siccar 166LI carrozzeria Padane Z
- SL 330 telaio Siccar 166LI (versione GT)

Modelli di Inbus realizzati da Bredabus prima della gamma 2001-3001-4001-5001

- U 150
- S 150
- U 210 FT-N
- U 210 FT
- S 210 FT-N
- S 210 FT
- AU 280 FT
- AS 280 FT
- AI 280 FT
- I 330

Sotto: Inbus AID 280 FT n° 8003 di MOM Treviso in sosta in stazione a Bassano del Grappa (VI)

(Foto A. Bruni - 21/05/2015)



**A cura della
Redazione**

**Nei prossimi
numeri**

Globetrotter

La ferrovia sospesa di Wuppertal

Rotabili

Fiat 2411 il più bel filobus italiano

Storia

Gli autobus sperimentali

Modellismo

Elaborare il Fiat 418 AC in 1/43

Tecnica

La prima tramvia per servizio merci

E tanto altro ancora...

Buona lettura.

Lo staff redazionale



Seguici sui social



**Resta aggiornato sulle nostre attività, segui il nostro canale ufficiale
<https://www.facebook.com/MuseoFITRAM/>**

**Puoi trovare inoltre informazioni e news tramite il nostro gruppo
<https://www.facebook.com/groups/562645323850342/>**

Collabora con noi

**La nostra rivista è in costante crescita, se vuoi partecipare e collaborare con noi, se hai delle fotografie interessanti, delle notizie che possono essere utilizzate per gli articoli, contattaci
Al nostro unico indirizzo mail: redazione@assofitram.it**

Attenzione: le fotografie in formato digitale dovranno avere il lato più corto non inferiore a 2000 pixel.

Tutto il materiale inviato, salvo previ diversi accordi, non verrà restituito.



Archivio Dea3c © Trasporti nel Tempo



31122023