

# IL FILOBUS SNODATO COSTRUITO DALLA VIBERTI PER IL PERCORSO TORINO-RIVOLI

---

*Capienza : 150 posti di cui 44 a sedere. - Sicurezza : tre freni distinti e il maggior peso sull'asse centrale delle ruote motrici. - Isolamento elettrico: tre rivestimenti e doppi controlli.*

Quando la Viberti si assunse il compito di sostituire sulla linea Torino-Rivoli con moderni filobus, il vecchio tram in funzione dal 1914, tre problemi principali si ponevano allo studio dei tecnici: primo, quello della capienza di un veicolo destinato a trasportare celermente nelle ore di punta grandi masse di viaggiatori, secondo, quello della stabilità e della frenatura perché il veicolo sarebbe stato immesso nel traffico vorticoso della strada di Francia, su un percorso rettilineo ma con sensibili saliscendi e su un fondo che molto spesso, nei mesi invernali, si presenta gelato; terzo infine, il problema dell'isolamento elettrico del filobus, alimentato lungo una parte del percorso con corrente a 1200 volt ed esposto continuamente alle intemperie, alla formazione di zoccoli di fango o di neve.

I tre problemi erano stati per lungo tempo dibattuti dalla stampa, nell'accesa polemica fra la gomma e la rotaia, fra il tram e i programmati autobus o filobus che avrebbero dovuto sostituirlo; e la Viberti non ignorava che il suo veicolo avrebbe dovuto rappresentarne la più moderna, sicura e decisiva soluzione.

Dei tre, quello della capienza era un problema già risolto dalla Viberti con l'autotelaio snodato a mo-

di motore Diesel, capace di 150 viaggiatori almeno, di cui 44 seduti. Bastava trasformare l'autotelaio in filobus e il veicolo avrebbe assolto con sufficiente margine al suo compito primo.

Le doti dello snodato, felice fusione del binomio motrice-rimorchio, sono ormai riconosciute avendo superato da tempo le forche caudine della pratica d'esercizio. Questo veicolo, pur raddoppiando le capacità di trasporto della motrice, ne conserva la mano-

