



TORINO TROLLEY FESTIVAL



FOTO DI MASSIMO CONDOLO



ANCHE UN PEZZO DI ROMA AL RADUNO DEI TRAM TORINESI

Un raduno di tram storici sembrava una follia. Di quelle notevoli, oltretutto. E invece, da tre anni, i tram d'epoca si danno appuntamento a Torino, Giardini Reali, a inizio dicembre. Nel 2008 sono stati tredici, costruiti tra il 1911 e il 1959. Alle motrici torinesi degli anni scorsi si è aggiunta la prima "straniera": la numero 312 della rete dei Castelli Romani, costruita nel 1935 a Milano (carrozzeria Carminati & Toselli, impianto elettrico Tecnomasio Italiano Brown Boveri). L'Associazione Torinese Tram Storici ha infatti acquisito l'anno scorso quattro vetture di altre città (oltre a Roma,

Trieste e Bologna), che verranno restaurate e messe in servizio a partire dal 2011 su una linea speciale nel centro cittadino. La "312" è stata presentata così come è stata recuperata dopo quasi trent'anni di accantonamento: l'ultima tranvia dei Castelli ha infatti cessato il servizio nel 1980. Perfettamente restaurate, invece, le due veterane del "Trolley Festival", entrambe costruite dalla Diatto nel 1911: la rossa numero 116 della Società Anonima Elettricità Alta Italia (impiegata tutta la giornata per il trasporto dei visitatori) e la numero 209 della Società Tramways e Ferrovie

Economiche di Torino. La motrice "Peter Witt" numero 2592 era ai suoi primi giri di ruote dopo il restauro, condotto dai soci volontari dell'ATTS che l'avevano recuperata dopo anni di abbandono e vandalismi. Presenti anche il "tram teatro" (la motrice numero 3179 del 1957, la cui fiancata destra diventa un palco), la vettura ristorante (servizio che Torino offre dal 1984, oggi compito della motrice 2841 del 1958) e gli altri tram storici già visti nelle passate edizioni, fra cui il numero 3501 del 1948, ricostruito sulla base di un prototipo Fiat del 1942 distrutto dai bombardamenti. (M.C.)

LINEE D'ALTRI TEMPI

Nella foto grande, la motrice 3203 (1958) incrocia la collega "3179", trasformata in tram-teatro. Nella foto piccola in alto, la "116" (Diatto, 1911) e, sotto, il locomotore T450 traina la motrice 312 di Roma (1935).

LA STORIA LE DARÀ RAGIONE

BYE BYE AUDI "A2", I BUONI NON SEMPRE VINCONO

Sono passati ormai un paio d'anni dall'uscita dell'"A2" dal listino Audi. Se n'è andata in punta di piedi, senza che un nuovo modello venisse a rimpiazzarla. Al contrario, il suo arrivo, nell'estate del 2000, suscitò clamore.

Sebbene fosse la più piccola della

gamma, la "A2" vantava la più avanzata tecnologia che l'Audi potesse mettere in campo. Risultato: scocca d'alluminio tutta riciclabile, abitabilità eccezionale per una vettura di appena 3,80 metri, consumo da "cinquecento" e prestazioni da "milleotto" (0-100 in 12 secondi!). Ma anche una costruzione impeccabile e una linea che, in perfetto stile Audi, esprimeva robustezza, sicurezza e aerodinamica. Insomma, un'auto eccellente, anche se non era chiaro in quale categoria eccellesse, se nelle utilitarie, dove si collocava per il consumo basso, o in quella



ARRIVÒ SECONDA

La "A2" nacque dalla volontà di Audi di affacciarsi nel segmento delle vetture "piccole", per non lasciare troppo campo libero alla Mercedes "Classe A".

della "upper class", dove si collocava per il prezzo elevato (19.224 euro). Eppure se n'è andata, senza rimpianti e senza eredi: destino dei geni, l'incomprensione. Viceversa la sua rivale, la Mercedes "Classe A", è rimasta in piedi (nonostante gli iniziali cappottamenti). La carrozzeria sembrava uscita da un doppio tamponamento fra due tir, ma il progetto presentava una novità: una piattaforma alta una spanna, sotto la quale, in caso d'urto frontale, il motore sarebbe scivolato senza invadere l'abitacolo. Così, almeno, la raccontava la Mercedes. In realtà quello era spazio sprecato, con la conseguenza che la "Classe A" era alta fuori e bassa dentro. Ma intanto si è evoluta ed è ancora a listino... Così va il mercato, che raramente premia le idee innovative. Solo i collezionisti potranno render giustizia alla "A2". (R.L.)

