

R. A. C. I.

Registro Ancêtres Club Italia



CEIRANO

ITALIA

SPA

RAPID

STAR

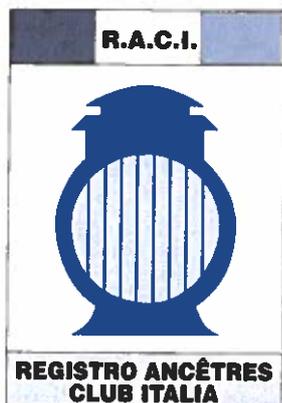
SCAT

CEIRANO

FATA FATA

RIVISTA UFFICIALE DEL REGISTRO ANCÊTRES CLUB ITALIA - VIA CENTALLO 11 - TORINO - TRIMESTRALE
Spedizione in abbonamento postale - Pubblicità 50% Torino - 2° semestre 1998 - N. 3

Luglio - Settembre 1998



Rivista Ufficiale del
**REGISTRO ANCÊTRES
CLUB ITALIA**

Anno 2 - N. 3
Luglio-Settembre 1998

Direttore Responsabile
Antonio Carella

Redazione
Giulio Alfieri
Alberto Bersani
Nicola Colangelo
Massimo Condolo
Vittorio Fano
Augusto Farneti
Paolo Fissore
Vito Sasso

Autorizzazione
Tribunale di Torino
n. 4875 del 2.2.1996

**Fotocomposizione
e Stampa**
Tipotecnica Ernani
Via S. Anselmo 25 - Torino

La rivista viene inviata
gratuitamente a tutti i soci del
Registro Ancêtres Club Italia

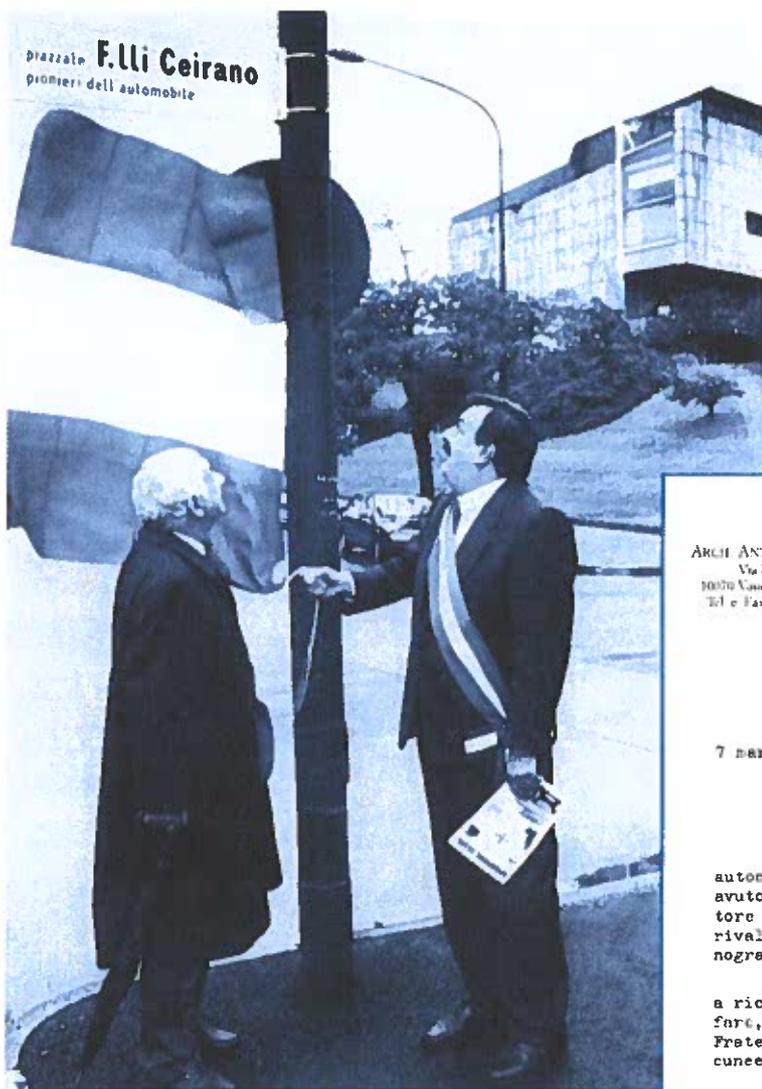
Sede e Redazione
Via Centallo 11 - 10156 Torino
Tel. (011) 9243762
Fax (011) 2422378
P. IVA 07129810011

S O M M A R I O

Monumento a Cuneo di Antonio Carella	pag. 2
Torino-Alessandria-Torino di Donatella Biffignandi	pag. 4
Le cinque cavalli di Monsieur André di Vito Sasso	pag. 14
da "I Primi quindici anni della Fiat" di Antonio Carella	pag. 18
Brevetti Fiat 1907 di Antonio Carella	pag. 19
Club Automobilisti d'Italia di Antonio Carella	pag. 20
La locomozione di Antonio Carella	pag. 21
Un'intrigante Torpedo di Enza Cavallero	pag. 23
Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia di Antonio Amadelli	pag. 26
Vetture nuove ed antiche di Giulio Alfieri.....	pag. 29
La dea ritrovata di Gianni Pavanello	pag. 30
Posta:	pag. 31

Monumento a Cuneo ai fratelli Ceirano Pionieri dell'automobile

di Antonio Carella



dei carrozzieri cuneesi, Diatto, Viberti, Bertone, Fissore, Scioneri, Rolfo, per arrivare a Giorgetto Giugiaro; nomi che hanno arricchito della loro genialità l'immagine operosa della provincia

cuneese, tra le più belle firme della carrozzeria italiana nel mondo.

Quasi sconosciuti i fratelli Ceirano.

Lavoratori tenaci, estrosi e geniali, partiti dalla natia Cuneo alla ricerca di nuovi orizzonti di lavoro, caratterizzarono i primi anni del nostro secolo delle loro imprese industriali.

ARCH. ANTONIO CARELLA
Via Beethoven 34
10070 Canale Canavese (TO)
Tel e Fax 011/9245162

Dott. Elio ROSTAGNO
Sindaco della città di Cuneo

Prof. Giovanni QUAGLIA
Presidente della Provincia di Cuneo

Avv. Brunello OLIVERO
Presidente dell'A.C. Cuneo

7 marzo 1997

In occasione dell'inaugurazione della mostra documentaria automobilistica, avvenuta sabato 1° marzo u.s. a Cuneo, ho avuto il piacere di esserLe presentato quale appassionato cultore del pionierismo automobilistico, che ha contribuito alla rivalutazione dell'immagine dei Fratelli CEIRANO, con una monografia ad essi dedicata.

Nel ringraziarLa per l'attenzione dimostrata, sono adesso a ricordare il mio primo progetto, come da Lei incoraggiato a fare, e cioè, trovare il posto per una scultura a ricordo dei Fratelli CEIRANO in uno spazio nella centrale toponomastica cuneese.

L'opera dei Fratelli CEIRANO merita la nostra attenzione, sono cittadini Cuneesi che hanno, in maniera determinante, contribuito al momento di svolte epocali che ha originato la nascita e lo sviluppo dell'automobilismo italiano nel mondo. L'entusiasmo ed il lavoro che spinse questi fratelli alla realizzazione di tanti progetti, hanno certamente stimolato conoscenza ed orgoglio nelle nuove generazioni, che colgono oggi il frutto ed i benefici della conseguente generale locomozione che permette a tutti libertà di vita, lavoro e ricchezza, alle quali cose non sapremo più rinunciare.

Certo del Suo coinvolgimento in questo omaggio scultoreo a cittadini tanto illustri, resto a disposizione per ulteriori precisazioni e chiarimenti.

Cordiali e distinti saluti

Antonio Carella

23 giugno 1995
ore 17.00.
Questo è il solenne momento dell'inaugurazione del "piazze F.lli Ceirano - pionieri dell'automobile" alla presenza di un folto pubblico e del drappello d'onore della città di Torino il dott. Domenico Carpanini e l'avv. Paolo Mallea Ceirano: liberano la targa dal tricolore.

Nella primavera del 1997, invitato a fare parte del comitato organizzatore, che nella città di Cuneo promuoveva i festeggiamenti per i settant'anni dell'ACI Cuneo, fui incaricato di preparare le cartelle storiche riguardanti il pionierismo dell'automobile. Molto si è parlato e scritto



Città di Cuneo

IL SINDACO

Cuneo, settembre 1998

I cuneesi fratelli Ceirano, ancorchè poco conosciuti al di là di una ristretta cerchia di esperti e appassionati, sono stati importanti pionieri nel campo dell'automobilismo italiano, settore che essi hanno contribuito a fare nascere ed a sviluppare.

Bene hanno fatto, dunque, l'Automobile Club, l'Unione Industriale e la Confartigianato di Cuneo a commissionare all'abile artigiano Benvenuto Ferrero, la riproduzione in rame - opera squisita - della vettura prodotta nel 1903 con il marchio dei Fratelli Ceirano, omaggiandola poi al Comune - che molto ha apprezzato e gradito e che, anche in questa occasione, ringrazia - affinché il manufatto trovasse degna collocazione in un'area pubblica.

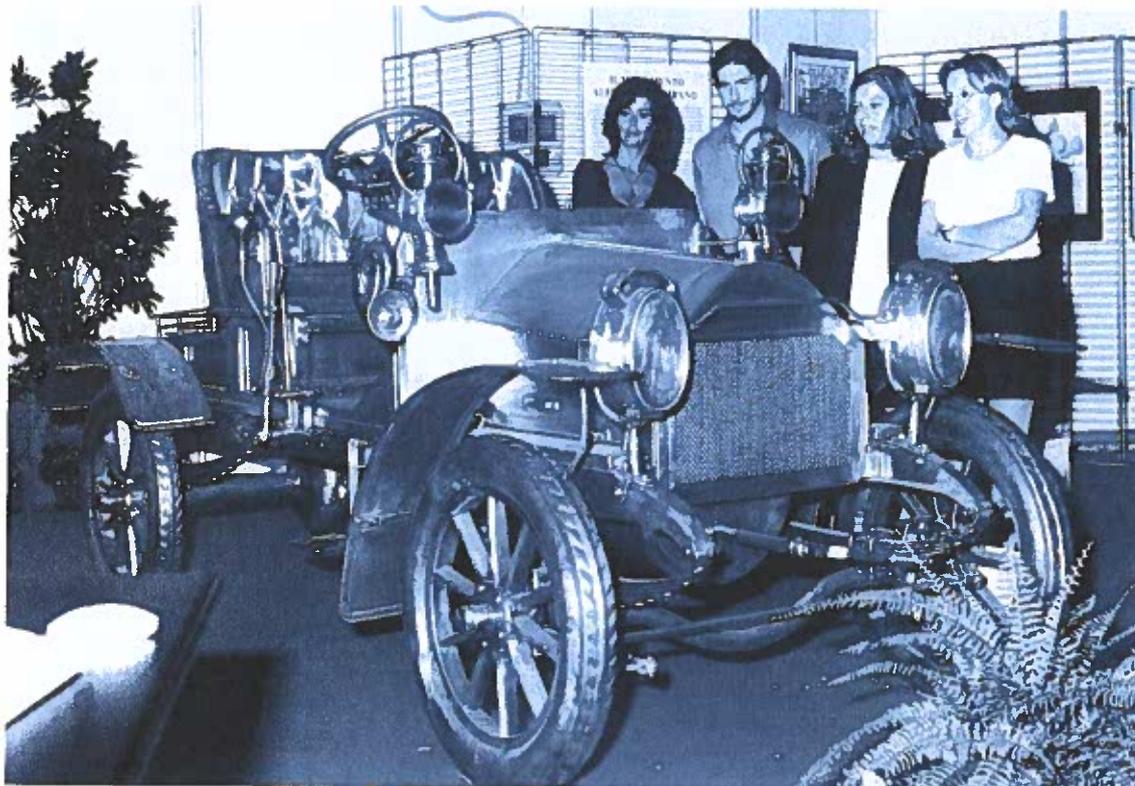
L'opera, inserita tra quelle realizzate per l'ottavo centenario di fondazione di Cuneo - importante avvenimento che in questo anno la città ricorda con solenni festeggiamenti - contribuirà a meglio farci conoscere ed apprezzare l'abilità di questi nostri bravi concittadini.

- Dr. Elio Rostagno

Il loro carattere impulsivo, insofferente e mai appagato li portava a continue rivalità, motivo principale che li portava ad un continuo variare di società, officine, fabbriche con una facilità impressionante.

WELLEYES (prima fabbrica automobilistica italiana in assoluto); Fratelli Ceirano; G. G. Fratelli Ceirano; RAPID; JUNIOR; ITALA; SPA; SCAT; Giovanni Ceirano Fabbrica Automobili, sono le marche gloriose che parlano del loro passato e della loro intelligente operosità.

La loro opera, valutata a distanza di anni, li fa apparire, in un certo senso più che dei pionieri, i veri promotori dell'industria automobilistica italiana.



In occasione della Grande fiera d'estate è stata presentata a Cuneo l'automobile monumento dedicato ai fratelli Ceirano che sarà prossimamente eretto nella toponomastica della città

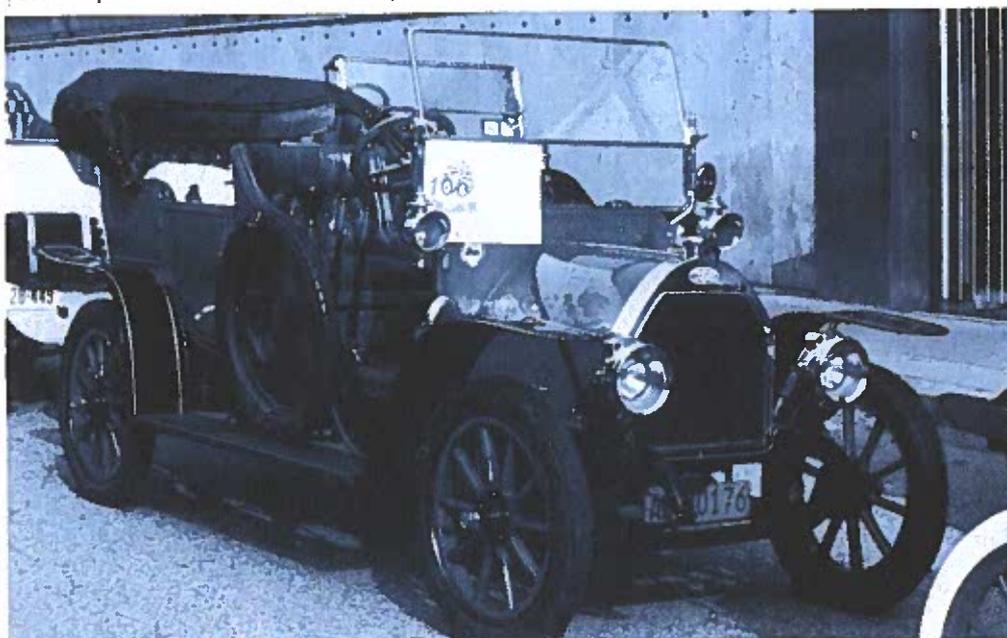
Raduno R.A.C.I.

Rievocazione Torino-Alessandria-Torino



Tony Kollbrunner, con l'auto Stevens-Duryea del 1903, carrozzeria "runabout", modello L. Stonhope

Ecco la splendida Stoever LT/4 del 1910 per la prima volta a Torino condotta dal sig. Robert Wirz



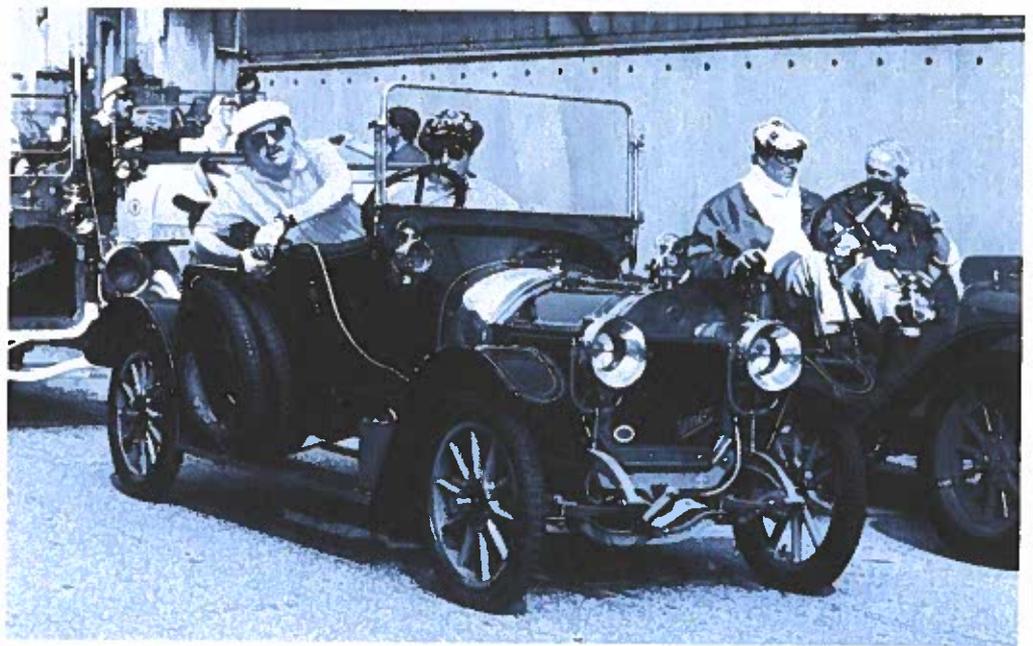
Il nostro è il Paese delle ricorrenze, delle celebrazioni, dei monumenti e dei memoriali. È sempre più difficile far emergere dal passato ciò che è stato realmente significativo, anche perché sembra tutto essere successo nel volgere di pochi anni situati tra la fine del secolo e l'inizio del nostro. In quei dieci, quindici anni appena sembra essersi concentrata una varietà di eventi e di scoperte tali da condizionare i cento anni successivi.

Il mondo dell'automobilismo d'epoca, in Europa, già da alcuni anni ha cominciato a celebrare i propri centenari; in Italia, in attesa del prossimo centenario Fiat (1899-1999), si sono celebrati i cento anni dell'automobile di Michele Lanza (al Museo dell'Automobile, 1995) e quest'anno i cento anni dell'ACI e della corsa Torino-Asti-Alessandria-Torino.

Questa competizione, svoltasi per la prima volta il 17 /18 luglio 1898 e la cui rievocazione costituisce da alcuni anni l'evento "clou" del Club R.A.C.I., ha effettivamente un significato unico nella storia dell'automobilismo italiano.

Innanzitutto si svolse in occasione della Esposizione Generale Italiana, tenutasi a Torino nella primavera-estate del 1898, di cui si è recentemente scritto su queste stesse pagine. Fu concepita perciò come dimostrazione pratica di ciò che nella magnifica e quasi inimmaginabile ricostruzione di ambienti ed edifici veniva soltanto esposto, ossia l'intera produzione industriale, manifatturiera, artigianale italiana. Occorre tornare a quegli anni e al loro spirito per avvertire l'orgoglio di un'impresa del genere, l'infinita fiducia nel progresso, l'incrollabile certezza nella modernità. Chi si iscrisse a quella corsa non era soltanto l'appassionato nobiluomo ansioso di divertirsi con un giocattolo nuovo. Erano gli uomini convinti che anche l'Italia potesse progredire e mettersi al pari degli altri grandi paesi europei, come la Francia, la Gran Bretagna, la Germania. Tale gara infatti fu la prima su territorio nazionale in cui macchine italiane affrontarono in gara vetture straniere, e questo non poteva accadere se non perché convinti dell'eccellenza della propria industria.

Quest'anno dunque il *Registro Ancetres Club Italia* ha posto una cura particolare nella usuale rievocazione. Il risultato è stato un raduno come è sempre più raro vedere. Le circa trenta automobili partecipanti



Luigi Trevisani,
Torpedo marca UNIC
del 1912

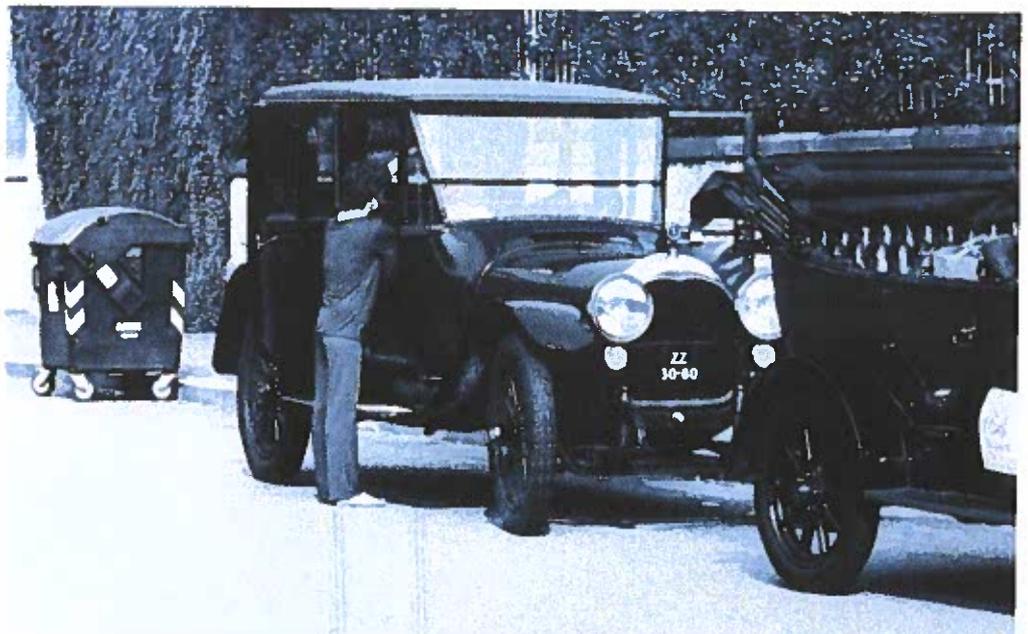
che sono arrivate al Museo dell'Automobile per le operazioni di registrazione nel pomeriggio di venerdì 26 giugno avrebbero, ciascuna, potuto degnamente figurare in una esposizione permanente di automobili antiche, e tutte insieme costituivano un colpo d'occhio da museo viaggiante. Marche rarissime, carrozzerie impeccabili, modelli di grande lusso, tricicli centenari: ogni vettura parteci-

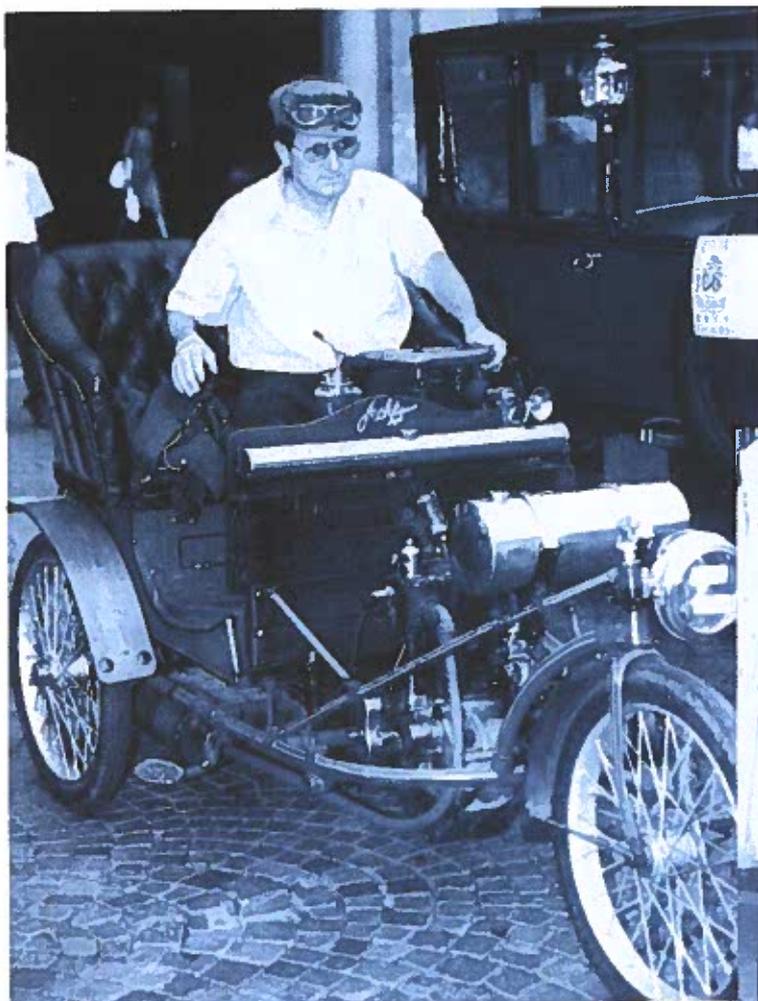
pante meritava da sola di essere la stella della manifestazione.

Pare dunque doveroso almeno citare tutte le partecipanti, alcune delle quali mai ammirate neanche in un museo, e a maggior ragione mai viste ad un raduno su strada.

Un partecipante tedesco, *Kollbrunner*, è arrivato con una Stevens-Duryea del 1903, carrozzeria "runabout", modello "L-Stan-

La lussuosa Simplex
del 1916
di Veniero Molari



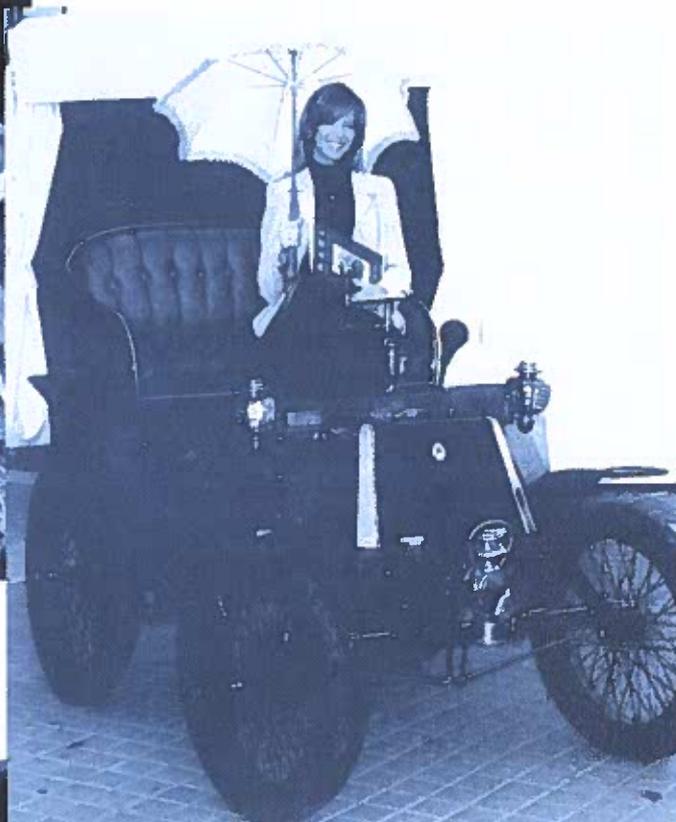


Il triciclo Achè Frères, del 1898 di Serge Rinero.
L'unico triciclo partecipante, apprezzatissimo dal pubblico presente

La bellissima sportiva
del 1908
di Georges De Prins



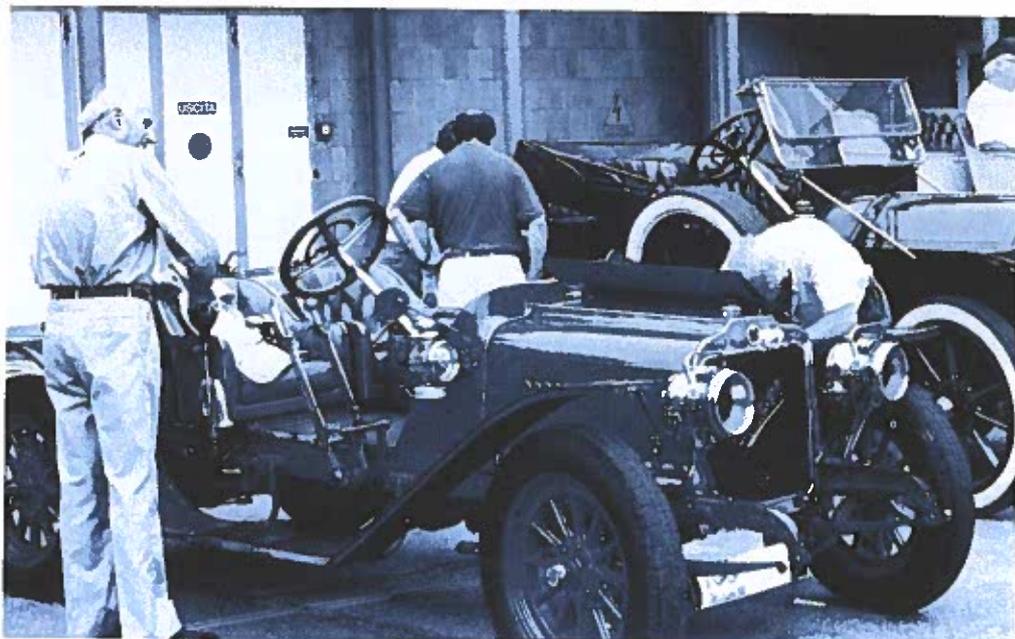
La Georges Richard
di Domenico Paterlini



hope" (della Stevens-Duryea Motors, di Chicopee Falls, in Massachusetts, USA, attivata tra il 1902 e il 1926). Altra rara vettura: una Stoewer del 1910 (proprietario il tedesco Wirz), fabbricata a Stettino, ora in Polonia ma allora località tedesca (Stoewer Motoren Werke,

Falkenwalder-chaussee, Stettin, attiva tra il 1896 e il 1931, che costruiva macchine per cucire e per scrivere e che quando si dedicò alla produzione automobilistica produsse modelli a trazione anteriore). Quindi una torpedo 1912, guidata da Trevisani, della marca Unic, che fu fondata da Georges Richard a Puteaux nel 1905, inizialmente, e questo spiega il nome, per la costruzione di un Tipo Unico. Una monumentale e lussuosa Simplex del 1916 era guida-

ta dal proprietario *Molari*: si tratta di una marca statunitense, in attività tra il 1907 e il 1918, la Simplex Automobile Company Inc. di New York. Poiché gli schemi di costruzione, eleganti e raffinati, richiamavano quelli delle contemporanee Mercedes, venne scelto il nome Simplex, appellativo che aveva contrassegnato il motore a 4 cilindri di una delle prime Mercedes. Sono francesi i veicoli più antichi: *triciclo Achè Frères*, del 1898, marca

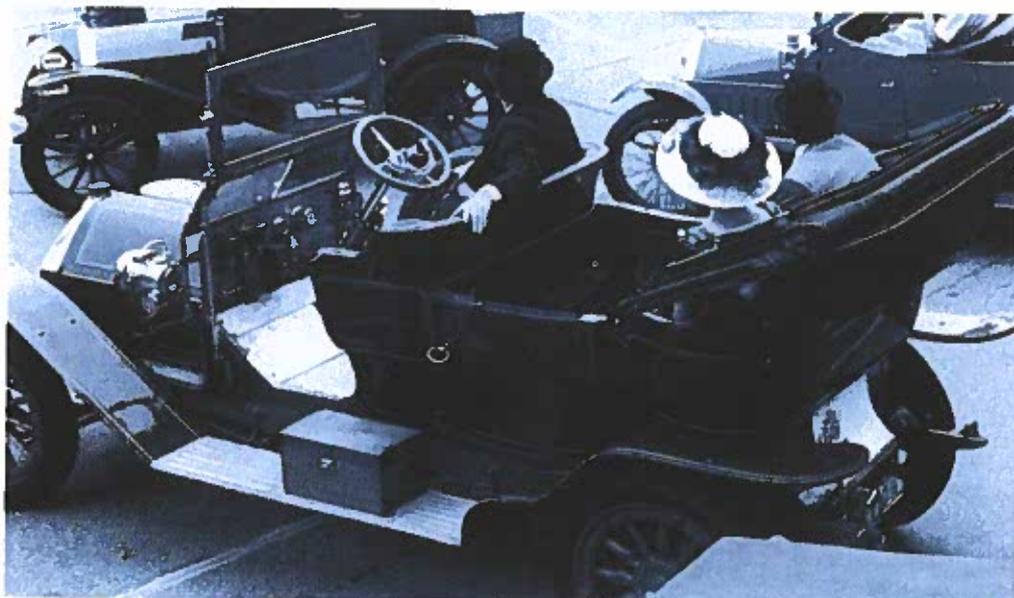


Il raro modello Brasier da corsa del 1913 di Gepi Bidone guidata dal socio Celli. Uno dei tanti esemplari mai visti nelle nostre manifestazioni

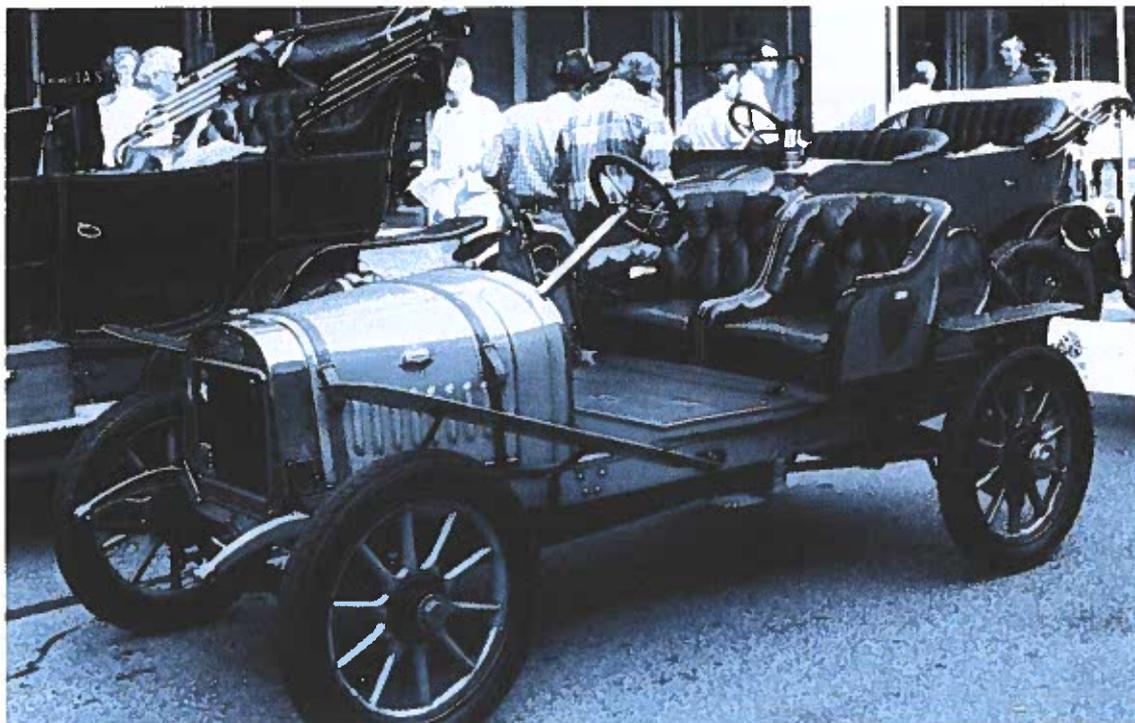
La De Dion Bouton spider del 1912 di Carlo Montorfano presentata da Antonio Amadelli in piazza S. Carlo

Il phaeton Peugeot 83 del sig. Gottfried Pilz del 1906

su cui soltanto il proprietario, *Serge Rinero*, ha reperito notizie storiche, e, la Georges Richard modello 1A del 1899, di *Paterlini*, oltre ad un drappello di bellissime vetture costruite tra il 1906 e il 1913. Per esempio, la due posti 1908, monocilindrica, del francese *De Prins*, marca Sizaire Naudin, la casa francese fondata nel 1904 dai fratelli Maurice e Georges Sizaire insieme ai fratelli Naudin; la *Brasier* da corsa del 1913,



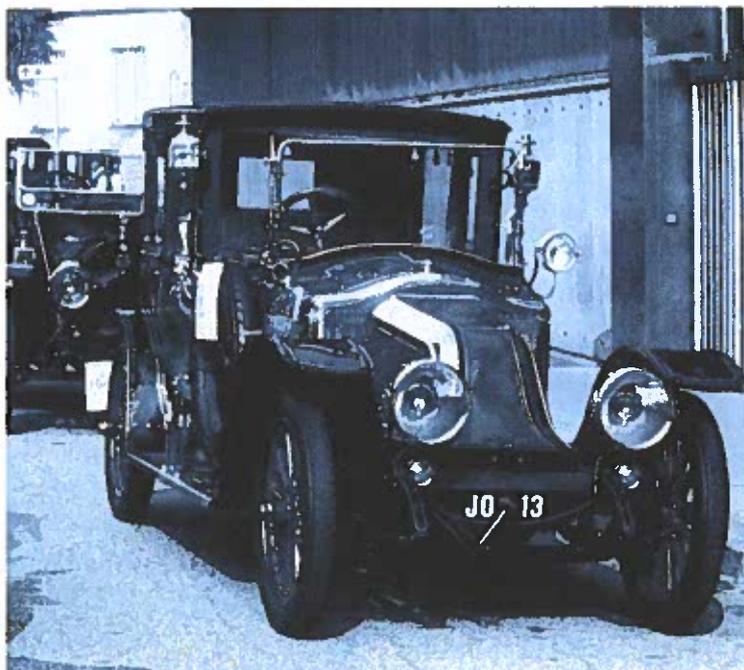
La Peugeot lion a due posti del 1908 del socio Silvestro Bonagina



L'elegante Renault carrozzeria coupé limousine del 1913 di José Ardizzoia

del socio *Celli*; una De Dion Bouton spider del 1912 (appartenente a *Montorfano*), un phaeton blu Peugeot del 1906 (guidata dal socio tedesco *Pilz*) e un'altra Peugeot del 1909, di *Miola*; una Peugeot Lion, a due posti, aperta, del 1908, appartenente a *Bonagina*; una Renault carrozzeria coupé limousine del 1913 guidata da *Ardizzoia*; una Clément Bayard, portata dal socio *Comasca*, del 1911.

Molto rappresentata anche la produzione americana d'inizio secolo. Oltre la Stevens-Duryea e la Simplex già citate, due bellissimi esemplari della General Motors. La Cadillac del socio *Ballabio*, datata 1911, carrozzeria spider, 5.000 cmc di cilindrata (l'unica vettura statunitense a vantare uno stemma nobile autentico, derivato dall'aristocratica famiglia dei



Cadillac, di origine francese, fondatori della città di Detroit), e una Buick "10" del 1910, sua diretta concorrente, anche se di origini più proletarie, essendo stata fondata nel 1903 da un idraulico scozzese, David Buick.

Questa apparteneva a *Brichetti*.

Della Buick era presente anche un modello Mc Laughlin del 1915, appartenente a *Rondelli*. Si trattava di un'automobile prodotta a partire dal 1908 grazie ad un accordo stipulato tra

la Buick e la McLaughlin Carriage Company canadese, la cosiddetta Buick canadese.

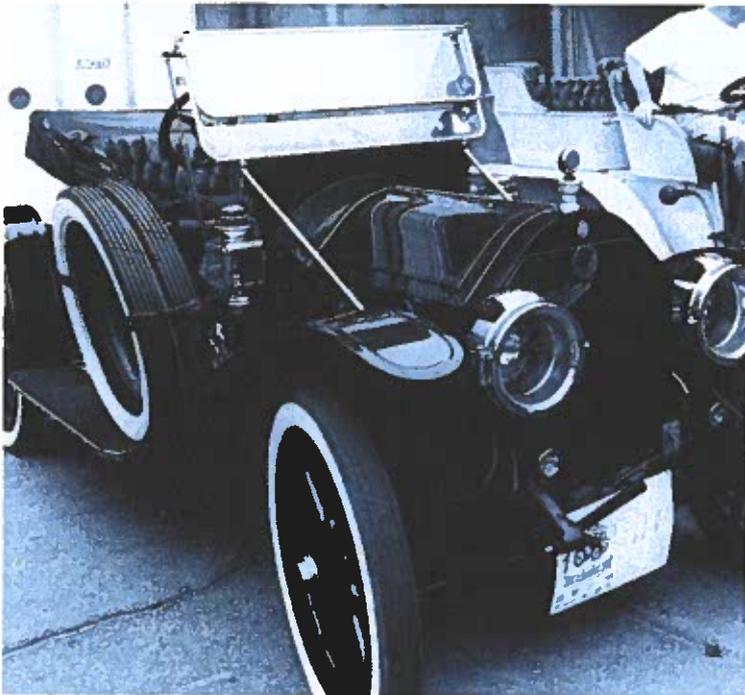
Quindi una Hupmobile del 1911, marca fondata dai Fratelli Robert e Louis Hupp, a Detroit, e che cessò la sua attività nel 1941. Era guidata da uno dei soci torinesi del RACI, *Sforzi*.

Infine la Oldsmobile di *Pelliccioni*, risalente al 1904, e perciò non ancora General Motors, e due Ford T, una addirittura guidata dal proprietario del Museo Ford a Gorizia, *Paolo Gratton*, e l'altra da Dal Porto. Chiudeva il gruppo delle americane una rarissima *E.M.F. del 1909*, ossia

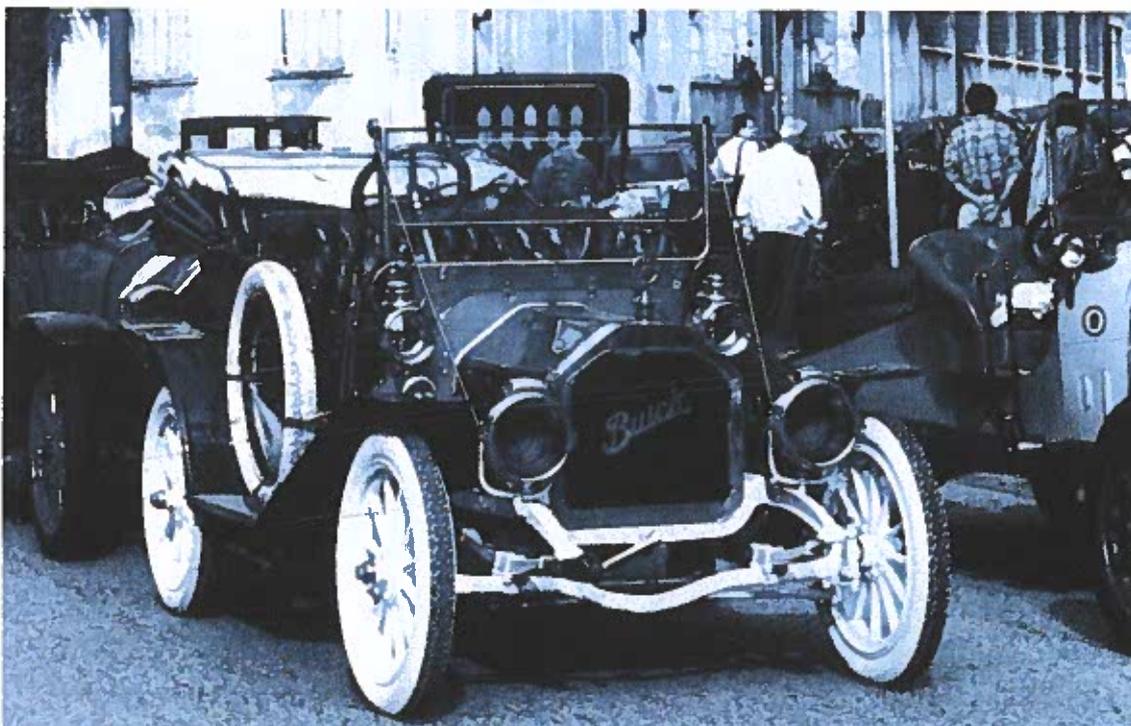
una Everitt-Metzger-Flanders, marca fondata a Detroit nel 1908 e attiva per quattro anni e quindi confluita nella Studebaker. A condurla al raduno il proprietario *Di Nicola*.

Infine il drappello delle partecipanti italiane: otto Fiat, una Lancia, una *Marchand*. Due Tipo 1 e tre Tipo 2, i modelli con cui la Fiat rinnovò, a partire dal 1912 ad 8.000 lire, considerata la prima Fiat di piccola cilindrata prodotta in grande serie (fino al 1915 se ne smerciarono 2.000 esemplari).

Appartenevano rispettivamente ai soci *Risaliti, Mascarino, Duzzi, Gaiotto, Cortini, Martucci e Vallero*. Particolari complimenti meritava la Fiat 4 torpedo del 1911, in perfette condizioni di originalità e di funzionamento, del Presidente RACI e organizzatore della manifestazione *Carella*.



La Cadillac del 1916, carrozzeria spider del socio Costante Ballabio



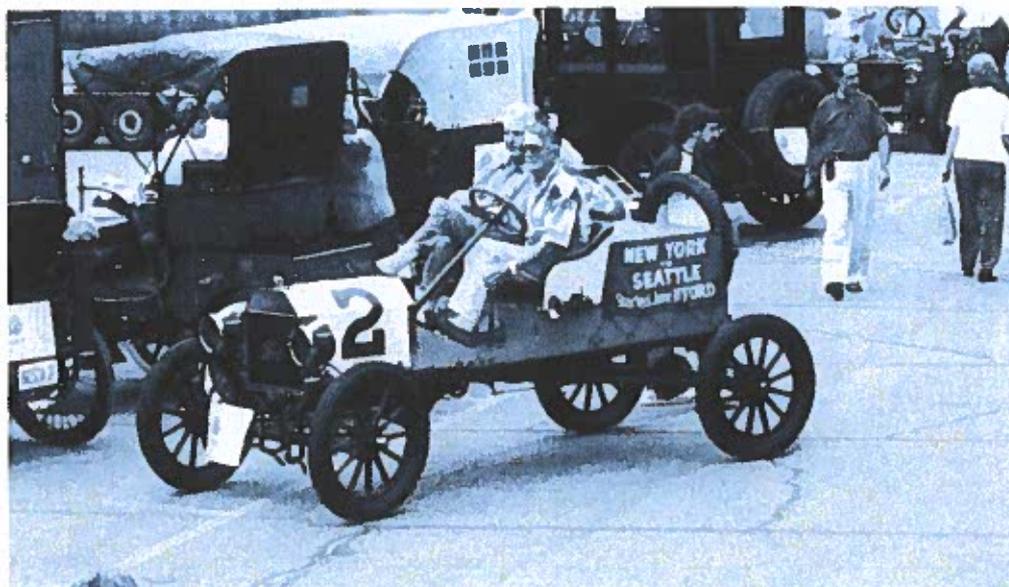
La Buick "10" del 1910 del socio Giovanni Brichetti



La coupé Hupmobile del 1911 guidata da Giovanni Sforzi, socio Raci, presentata per la prima volta in Europa



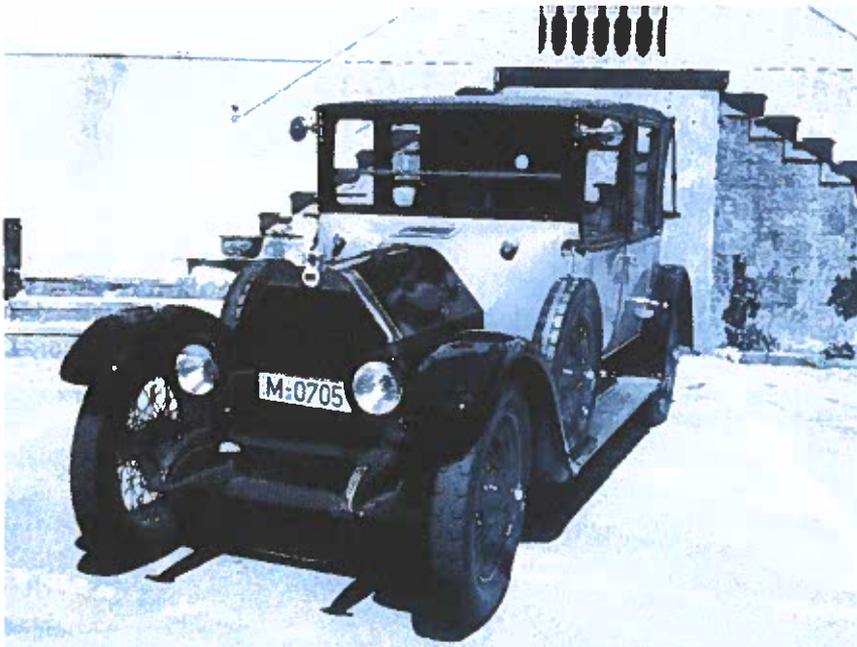
Modello Oldsmobile Curved Dash monociclo orizzontale del 1904 di Ivo Pelliccioni



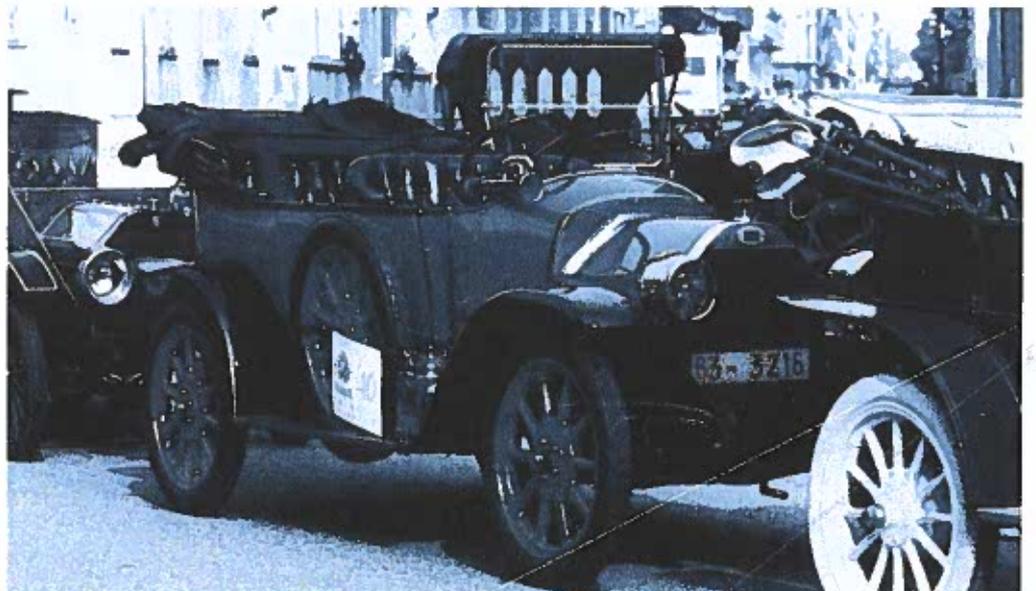
Dal Museo Ford di Gorizia, il modello T-corsa guidato dal proprietario Paolo Gratton



E.M.F. del 1909,
unico esemplare
conosciuto in Europa
del socio
Giovito De Nicola

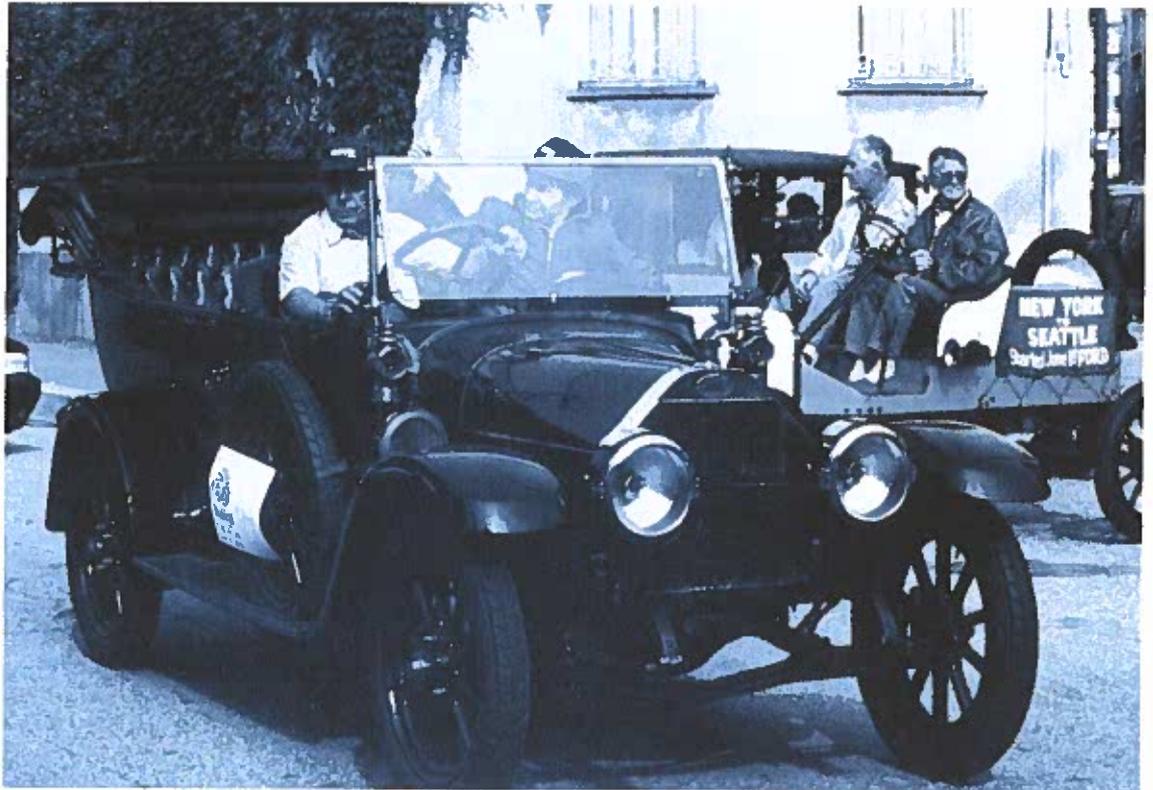


Lancia Theta 35HP
degli amici
Rosi e Willy Leiseder
Riemerling - Germania



La splendente Fiat Zero
del 1915
di Giuseppe Vallero,
notare la targa originale

La Fiat Tipo due, carrozzeria torpedo sette posti, del 1911 del sig. Giovanni Gaiotto alla partenza del Centenario

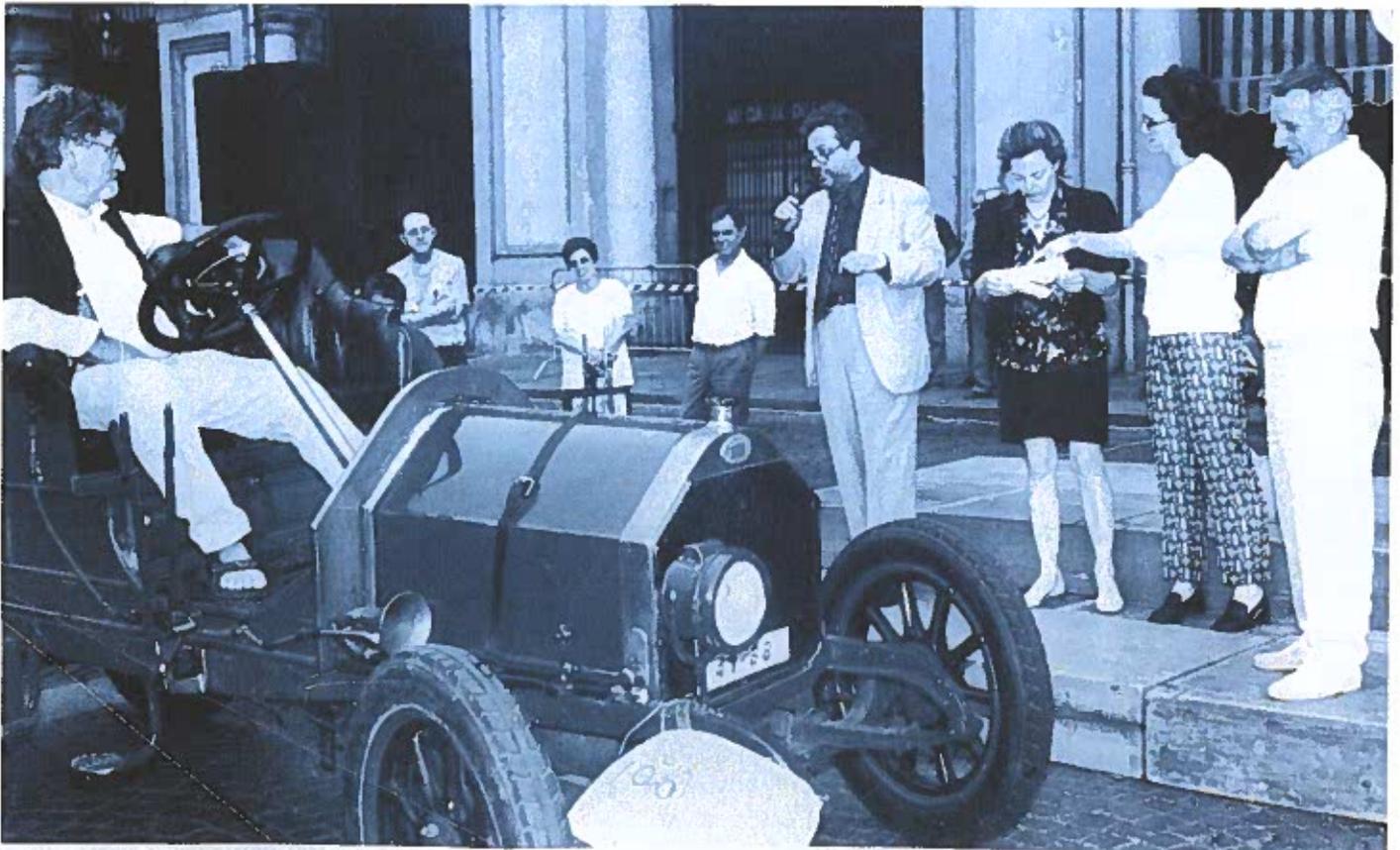


Un socio tedesco, *Leiseder*, ha partecipato con una *Lancia Theta del 1914*, allora una della più ambite automobili di classe del

tempo, considerata una novità assoluta per l'impianto elettrico per l'illuminazione e l'avviamento montato in serie, tanto da

conquistare alla Lancia il suo primo grande successo su scala internazionale. Infine una Marchand del 1900, appartenente a *De*

La Fiat 2B del 1912 di Bruno Cortini in Piazza S. Carlo





La Fiat Tipo 2 del 1910 spider, di Osvaldo Duzzi

Michelis. La Marchand è stata una della prime officine meccaniche italiane a produrre vetture a livello industriale

Sono sempre aridi gli elenchi, e anche in questo caso non si è potuto certamente

rendere giustizia alla bellezza e alla varietà delle vetture partecipanti. Rimane un bellissimo ricordo, e l'augurio che la qualità di questo raduno rimanga inalterata nel tempo e ci permetta ancora di ammi-

rare altri bellissimi tesori centenari.

Donatella Biffignandi
Capo Ufficio Documentazione
Museo dell'Automobile
di Torino



La Marchand del 1900 del sig. Amedeo De Michelis, ritornata sulle strade, dopo una sosta di circa quarant'anni

La cinque cavalli di Monsieur André

di Vito Sasso

La prima 5 CV "tipo C": torpedo a 2 posti, capotte a tre fessure d'aerazione, pneumatici ad alta pressione, su un chassis di 2,25 m. di interasse

Siamo nel 1916, in piena prima guerra mondiale, André Citroen indossa la divisa di ufficiale di artiglieria ed è un'uomo di grandi capacità e leader per natura,

laureato in ingegneria e imprenditore di vasta capacità sta già pensando, come tutti gli industriali dell'epoca, come convertire la produzione militare della pro-

pria azienda.

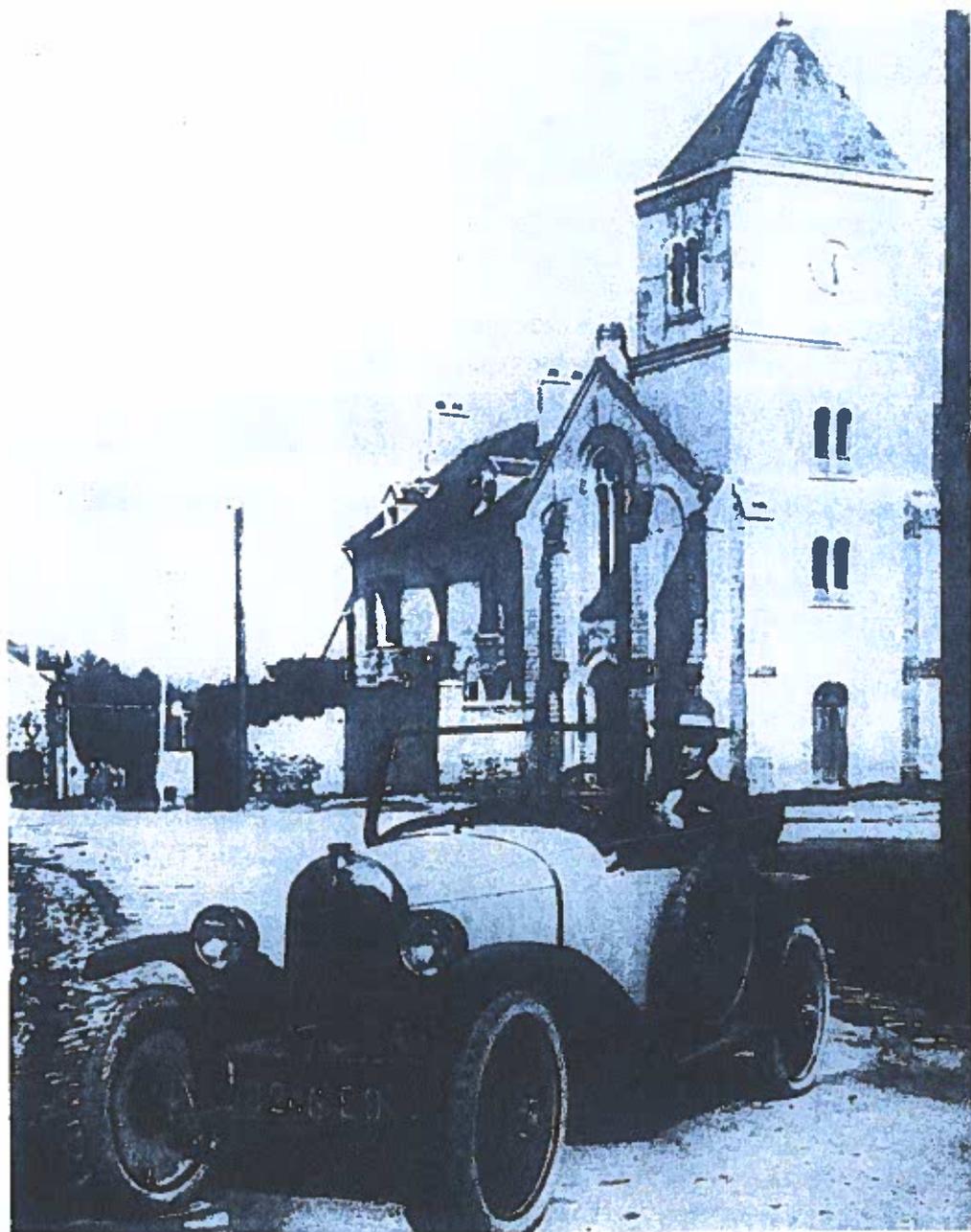
Citroen infatti è proprietario, alla periferia di Parigi, sulla riva sinistra della Senna, di una grande fabbrica che produce ben 50.000 proiettili d'artiglieria al giorno, mentre le altre industrie del settore arrivano a mala pena ai 5.000 pezzi.

A guerra finita Citroen pensa di produrre biciclette, macchine da cucire, mobili metallici, ma gli anni trascorsi tra il 1908 ed il 1915 presso la fabbrica d'automobili Mors come responsabile della produzione, l'innata passione per l'automobile e la grande ammirazione che nutre per l'industria automobilistica statunitense, e soprattutto per Henry Ford, lo convinceranno a produrre automobili.

Già nel 1916 aveva chiesto all'ingegnere Louis Dufresne, della Panhard-Levassor, di progettare una lussuosa 18 cavalli senza valvole.

Dufresne realizzò una quattro cilindri di 3.500 c.c. di cui furono messi in circolazione una decina di esemplari.

Ma Citroen era convinto che per il periodo sicuramente difficile del dopo-



guerra fosse necessario produrre una vettura leggera, di grande qualità e costruita in grande serie.

Nel 1917 prese perciò contatto con l'ingegner Salomon, il padre della piccola Le Zebre d'anteguerra, perché si occupasse dello studio di una 10 HP di nuova concezione, più robusta e meglio equipaggiata di tutte le altre concorrenti, e il prototipo dell'ingegner Dufresne venne ceduto al celebre costruttore di aerei Gabriel Voisin, che decise proprio allora di debuttare nell'automobile. Citroen trasferì nel vecchio continente i rivoluzionari metodi costruttivi di Ford e nel maggio del 1919 la nuova 10 HP, denominata "Tipo A" uscì dalla catena di montaggio.

La "A" era una vettura tipo torpedo, 4 cilindri in linea di 1327 c.c. con una potenza di 18 cavalli a 2100 giri/min, quattro posti, due porte senza vetri laterali.

Citroen portò la produzione a 100 veicoli al giorno, (cifra che per le altre industrie di allora era impensabile e inaccessibile), ma nel 1922 il ritmo era già di ben 300 vetture al giorno.

Nel 1920 nacque la tipo "B 2" di 1452 c.c. con potenza di 20 Cv, che divenne la vettura preferita dai tassisti di Parigi. Ma Citroen voleva

emulare il successo della Ford "T" e decise quindi di progettare "l'automobile per tutti" degli europei.

Nell'ottobre del 1921, al salone dell'automobile di Parigi, fu quindi ufficialmente presentata la nuova vettura che, volendo rispettare l'ordine alfabetico venne chiamata modello "C", ma sarà universalmente conosciuta come 5 HP.

La piccola Citroen ha una cilindrata di soli 856 c.c., in grado di sviluppare una potenza di 11 cavalli a 2100 giri/min., il motore ha valvole laterali, carburatore orizzontale, raffreddamento ad acqua a termosifone.

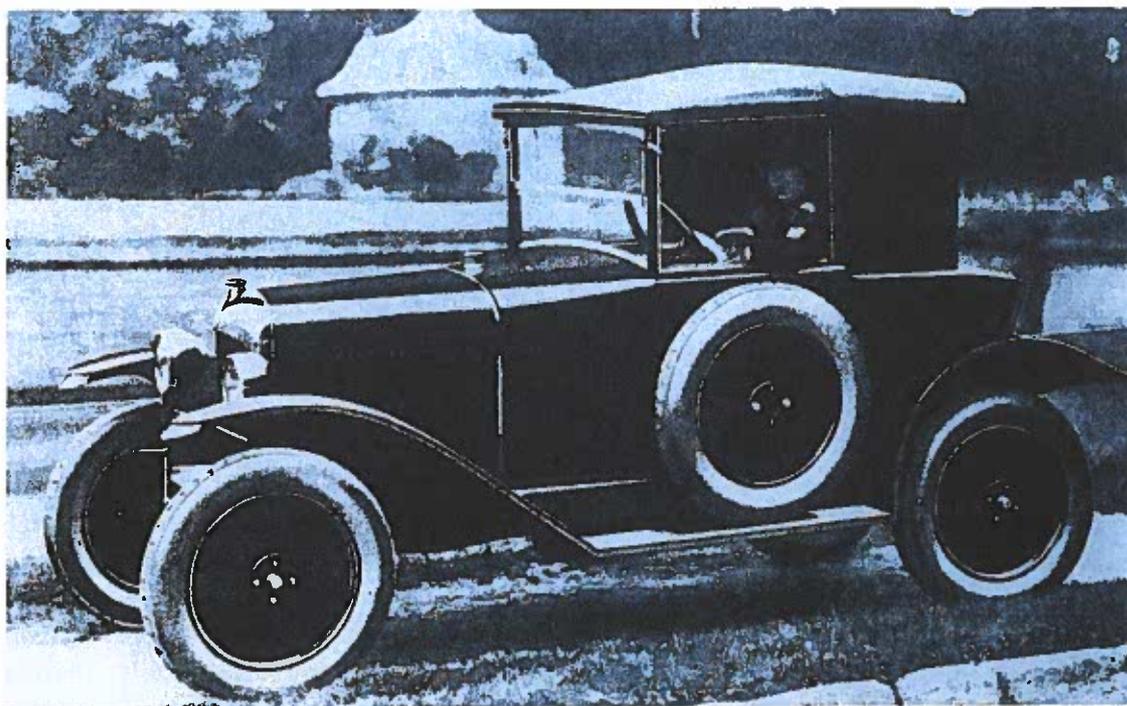
Il cambio, ha tre marce non sincronizzate + RM, freni meccanici solo posteriori, sospensioni a balestra senza ammortizzatori, la piccola vettura è lunga 3200 m.m., larga 1400 m.m., alta 1550 m.m., pesa 550 chili e raggiunge la velocità di 60 km/h.

Le consegne iniziano nel maggio del 1922, ed il successo è naturalmente immediato e la vettura diventa in poco tempo popolare, contribuendo a far salire la produzione a livelli elevatissimi.

All'inizio la 5 Cv viene prodotta esclusivamente nella versione torpedo due posti, il colore più comune sarà un giallo chiaro pompelmo, da qui il soprannome di "Petit Citron" (piccolo limone), ma successivamente i clienti possono scegliere anche un beige caffelatte, un bruno avana, un blu, un rosso bordeaux, in ogni caso però lo schema della colorazione prevede parafranghi e ruote neri.

A disposizione della clientela vennero messi dei cataloghi con ricambi standard che evitarono, per la prima volta, soste prolungate per le riparazioni, e una tabella dei prezzi a tariffa fissa destinata ad evitare brutte

La cabriolet che si poteva ottenere prima sulla "C2" subito dopo anche sulla "C3"



sorprese sulle fatture.

Nel 1923, esce la C2, variante della C con telaio rinforzato, ma la vera novità sarà la C3 torpedo a tre posti, chiamata "Trefle" (Trifoglio), per la posizione centrale del sedile posteriore, che diventerà presto il modello più richiesto e venduto.

La 5 Cv, come abbiamo visto era una vettura semplice di piccole dimensioni, ma era una vera automobile e non un cyclecar.

La sua proverbiale robustezza consolidò presto il suo successo e grazie alla sua economia ed alla sua eleganza divenne presto la vettura preferita dai giovani e dalle donne, che proprio in quel periodo iniziavano ad avvicinarsi all'auto-

bile.

La sua facilità di guida la fece diventare una vettura ideale per le autoscuole e molti francesi, tra gli anni venti e gli anni quaranta, impararono a guidare sulla piccola Citroen, e certe autoscuole, intorno al 1950, la utilizzavano ancora.

Durante la seconda Guerra Mondiale fu molto apprezzata per la sua parsimonia, e molti esemplari, come molte altre automobili di maggiori dimensioni, subirono la triste ma necessaria trasformazione in camioncino.

Nel 1924 le fabbriche Citroen viaggiavano oramai a pieno ritmo, e numerose filiali erano state installate in Gran Bretagna, Belgio, Olanda, Italia, Svizzera e

Danimarca, e Monsieur André è il primo fra i costruttori europei ed uno dei primi nel mondo ad adottare la carrozzeria integrale in acciaio.

In quegli anni, vero periodo di transizione, vengono però ancora offerte carrozzerie tradizionali con struttura in legno, in quanto la connessione tra telaio e carrozzeria in acciaio da ancora qualche problema.

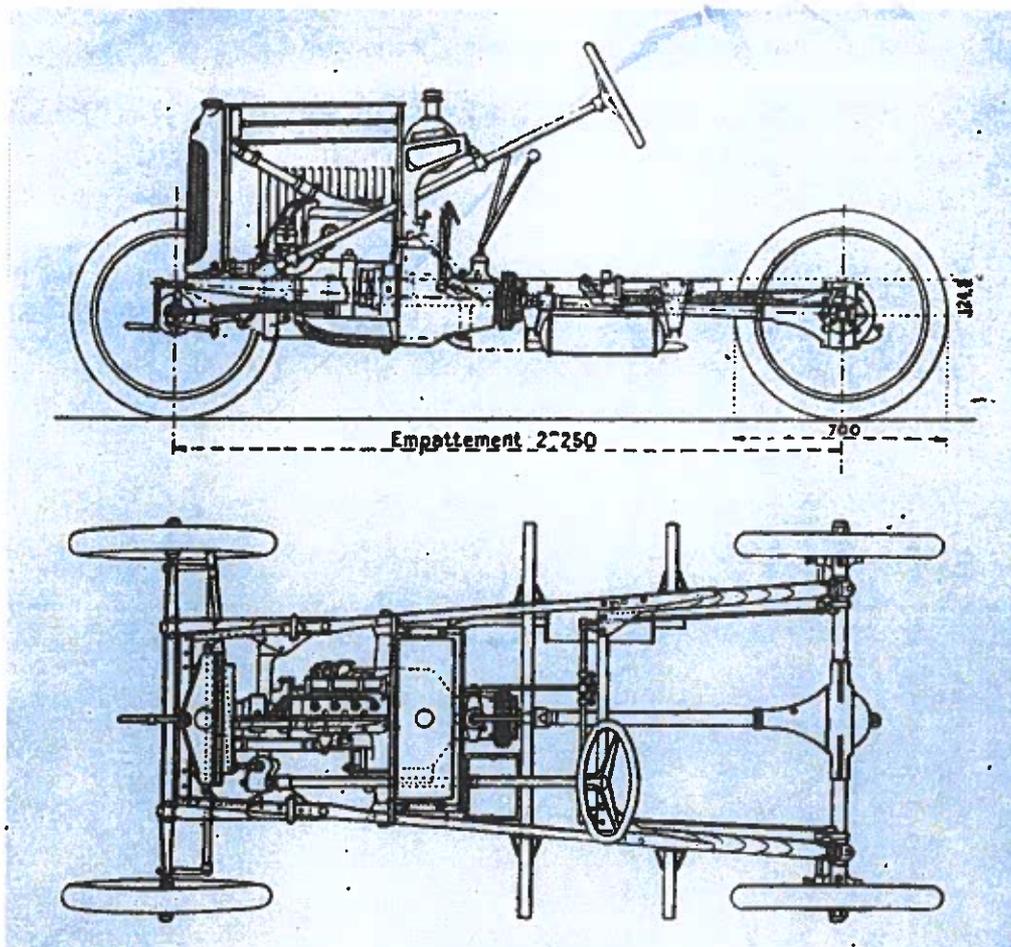
Il definitivo perfezionamento della carrozzeria in acciaio, la riorganizzazione delle officine in vista della produzione di un nuovo modello, la costruzione di nuovi impianti alla periferia di Parigi, portano nel 1926, ad abbandonare, all'apice del successo commerciale, la produzione della 5 Cv.

La "Petit Citron" viene condannata nel marzo di quell'anno ad uscire dalla gamma Citroen dopo aver superato gli 80.000 esemplari prodotti, ma il motore sopravviverà sino al 1930, montato sulla Sima-Standard, inoltre la 5 Cv sarà integralmente copiata dalla Opel per realizzare una vettura biposto con motore da un litro (4/12 PS), che per la sua verniciatura verde venne soprannominata Laubfroch (Rana).

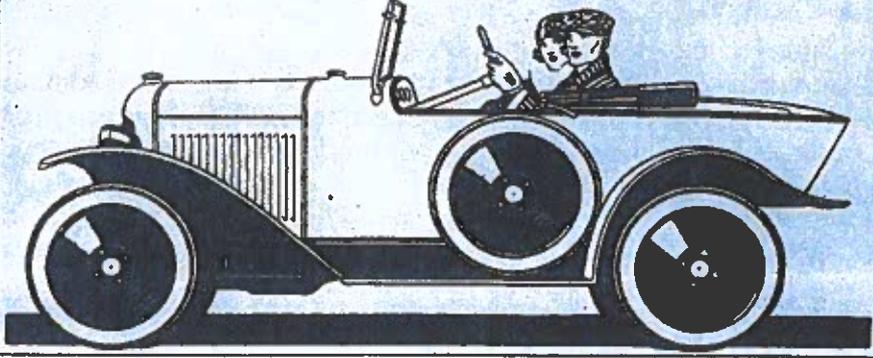
A causa di questa vicenda, André Citroen si rivolgerà addirittura alla magistratura, ed il processo che seguì verrà ovviamente vinto da Citroen.

Nel 1934 venne alla luce la 7 Cv, universalmente conosciuta come "Traction Avant", con la quale Citroen

Elevazione e piano del primo chassis 5 CV



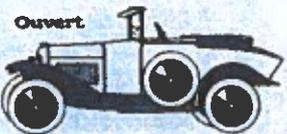
— Torpedo 5^{HP} 2 places —



La 5 HP. CITROËN est le véhicule le plus pratique et le plus économique. Elle n'est pas un cyclecar, mais une véritable voiture automobile aux dimensions réduites où rien n'a été négligé, tant pour le confort du voyageur que pour la résistance des organes mécaniques.

Cabriolet 5^{HP} 2 places

Ouvert



TRANSFORMABLE VOLONTÉ
EN CONDUITE INTÉRIEURE
OU EN TORPEDO SANS
DESCENDRE DE VOITURE

Fermé



CITROËN



ANDRÉ CITROËN Ingénieur-Constructeur 111 & 113, QUAI DE JAVEL - PARIS

sbalordi il mondo dell'automobile.

La Traction può essere considerata la prima vettura mono scocca integrale di acciaio con ruote indipendenti e sospensioni a barra di torsione, freni idraulici sulle quattro ruote con servofreno.

Purtroppo l'enorme spesa

in investimenti per attrezzature e macchinari mise in grande difficoltà finanziarie l'azienda e André Citroen fu costretto alla dichiarazione di fallimento.

La società produttrice di pneumatici "Michelin", acquistò il 60% delle azioni della Citroen, e ne assunse quindi il controllo estro-

mettendo André Citroen dal consiglio di amministrazione.

Gli uomini della Michelin limitarono al massimo le iniziative più dispendiose, riuscirono a contenere i costi e salvarono l'azienda. Colpito da malattia grave e inguaribile, il 3 luglio 1935, moriva André Citroen.

Una pubblicità dell'epoca dove si afferma che la 5 CV è "...una vera vettura, ma di dimensioni ridotte, dove nulla è stato dimenticato, tanto per il confort del viaggiatore che per la resistenza degli organi meccanici"

da "I Primi Quindici anni della Fiat"
Seduta del Consiglio di Amministrazione, 21 febbraio 1905
Verbali del Consiglio di Amministrazione 1899-1915

Si legge: Il Presidente L. Scarfiotti ricordando come in Torino e fuori siano in questi ultimi tempi sorte nuove Società per la fabbricazione di automobili, accenna alle domande pervenuteci da alcune di esse per la licenza sui nostri brevetti. Anche la ditta Ansaldo fece proposte di combinazione, che non furono ritenute convenienti per la Società. Questa Ditta fa ora una nuova proposta, di cui si chiede al Consiglio l'accettazione. La Ditta Ansaldo è venuta nel fermo proposito di costruire automobili, incoraggiata anche dalla Banca Commerciale, ed ha a quest'uopo già incominciato gli studi, acquistando vetture per modelli e macchinari. Specialmente per il forte appoggio che essa ha, la nuova fabbrica di automobili Ansaldo potrebbe fare alla nostra fabbrica una concorrenza dannosa; una combinazione fra noi e la Ditta Ansaldo potrebbe non solo eliminare tale concorrenza, ma essere per noi fonte di utile.

La Banca Commerciale è disposta ad appoggiare tale combinazione, che avrebbe per base i punti seguenti:

- a. Si farebbe una società anonima ed autonoma "Fiat-Ansaldo" per la fabbricazione di automobili di tipo diverso da quelli che costruiamo noi, e che non facciamo concorrenza alla fabbricazione nostra. Il capitale di tale Società sarebbe di L. 850.000, diviso in 34 mila azioni da lire 25 caduna.
- b. La Società nuova si obbligherebbe a non fabbricare moto[ri] di potenzialità superiore a quella di un motore a 4 cilindri con alesaggio di 90 m/m per 120 m/m di corsa.
- c. La Ditta Ansaldo si impegnerebbe a non fabbricare motori a scoppio di idrocarburi; la Fiat a non costruire motori di potenzialità inferiore a quella di un motore a 4 cilindri 100 m/m X 120 m/m.
- d. La Ditta Ansaldo corrisponderebbe alla Fiat una somma di lire 200 mila in azioni liberate alla nuova Società, e la Fiat assumerebbe inoltre in proprio un capitale di Lire 200.500; totale capitale alla Fiat L. 400.500. La Banca Commerciale assumerebbe per L. 49.500 del nuovo Capitale Sociale.
- e. La Ditta Ansaldo lascerebbe in deposito presso la Fiat tante azioni per il corrispondente di L. 50.000 di capitale, e ciò per anni 10.
- f. La nuova società darebbe la preferenza alla Ditta Ansaldo per lavori di Sua ordinazione: la Fiat farebbe promessa di favorire nel limite del possibile la stessa Società Ansaldo.
- g. Del primo Consiglio di Amministrazione, costituito di sei membri, farebbero parte tre membri della Fiat, due della Ditta Ansaldo, uno della B.ca Commerciale. La Presidenza sarebbe riservata alla Fiat.
- h. Le macchine da costruirsi dalla nuova Società verrebbero studiate dal ns. ufficio tecnico, e la Fiat ne curerebbe la vendita.

Dopo ampia discussione, il Consiglio, udita la relazione del Presidente, ampiamente discussa la proposta di partecipazione della Fiat ad una nuova società anonima per la costruzione di automobili con capitale di L. 850 mila, delibera di partecipare a questa nuova Società che avrà sede in Torino e prenderà nome "Società Automobili Fiat Ansaldo", con un capitale di L. 400.500 in azioni del valore nominale di L. 25 caduna; ed autorizza il Presidente a firmare l'atto costitutivo di tale Società e ad adempire a tutte le incombenze relative a tale nuova costituzione nell'interesse della Fabbrica Italiana di Automobili.

Ceriana raccomanda che le azioni vengano vincolate per un certo numero d'anni.

Altri consiglieri dissentono.

Si procede alla nomina dei tre Consiglieri che dovrebbero entrare nel futuro Consiglio della Fiat Ansaldo: riescono eletti in seguito a votazione per scrutinio segreto, Scarfiotti Presidente, Agnelli Consigliere delegato, Ceriana.

La seduta è sciolta.

Il Segretario
Ing. Marchesi

Il Presidente
L. Scarfiotti

Brevetti Fiat 1907

di Antonio Carella

Facendo seguito alla precedente edizione, pubblichiamo una pagina dell'archivio Carella, riguardante il modello Fiat Brevetti del 1907.

IL MODELLO BREVETTI F.I.A.T. 1907

Degna figlia della Grande Marca Italiana, la **Brevetti F.I.A.T.** rappresenta la vettura ideale per turismo e per servizi di città, come lo conferma il suo crescente successo.

La vettura è una meraviglia di semplicità, ha un funzionamento regolare e silenzioso, ed un consumo minimo di benzina. Può superare facilmente e rapidamente qualsiasi salita e raggiungere una notevole velocità in piano.

Il Motore e tutti gli organi annessi hanno tutte le caratteristiche ed i pregi dei Motori **F.I.A.T.**; solo pochi organi per necessità del tipo sono differenti e precisamente:

Il cambio di velocità che ha la 4ª velocità in presa diretta;

la trasmissione che è fatta senza catene (**Brevetti F.I.A.T.**): Il differenziale è situato all'uscita del carter dell'albero a presa diretta; da questo due alberi concentrici trasmettono il movimento per mezzo di ruote dentate coniche (situate in una scatola di acciaio stampato costituente il treno posteriore) alle ruote motrici della vettura. Questa nuova disposizione, che presenta tutti i vantaggi delle vetture cosiddette a **cardano**, nelle quali alla scorrevolezza è accoppiata la silenziosità assoluta di funzionamento, dà al treno posteriore la leggerezza già ottenuta con la trasmissione a catene.

Il Telaio robustissimo, di lamiera di acciaio stampato, ha una larghezza di cm. 75 nella parte anteriore e di cm. 95 nella parte posteriore. Esso comporta nelle parti laterali una elegante incurvatura abbassata che permette, stante anche l'assenza delle catene, una entrata laterale larga, comodissima.

Tutte le parti in movimento e soggette ad usura sono in acciaio profondamente cementato.

Tutti i cuscinetti sono montati su sfere.



N. B. Sul numero precedente 2/98, alle pagine 24 e 25, le illustrazioni utilizzate appartengono all'opera "Tutte le Fiat" pubblicata dall'Editoriale Domus S.p.A.

L'esemplare
qui rappresentato è una
Brevetti Fiat collezione
Massimo Meli

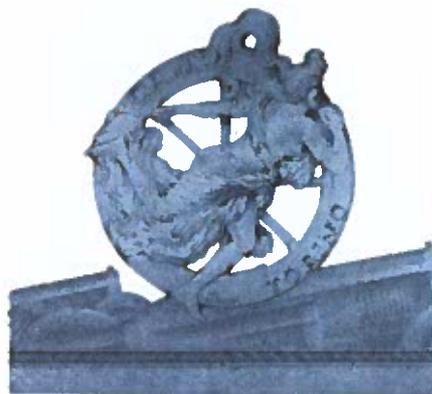
Club Automobilisti d'Italia

di Antonio Carella

Il simbolo creato per la fondazione del Club Automobilisti d'Italia

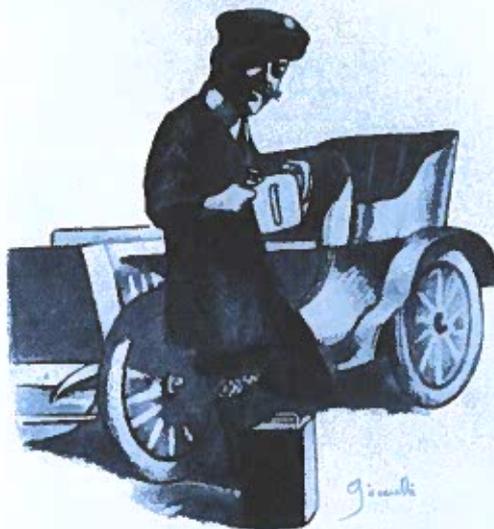
Qui sotto le caricature, create da Carlo Biscaretti di Ruffia, rispettivamente del Presidente e del Segretario del Club Automobilisti d'Italia

Il Club Automobilisti d'Italia, il primo tra i maggiori del genere, fu costituito nel 1898 per favorire in ogni modo lo sviluppo dell'automobilismo in Italia, e riunire gli automobilisti onde procurare loro i maggiori possibili vantaggi e patrocinarne gli interessi.



CAR BISCARETTI
PRESIDENTE
CLUB
AUTOMOBILISTI
D'ITALIA

Il primo automobilista di perquisizione.
Tornare depositari: ecco la pena!



BISCARETTI
SECRETARIO
CLUB
AUTOMOBILISTI
D'ITALIA

Il motore del volante io vi presento.
Non trecca a me parlar del suo talento!

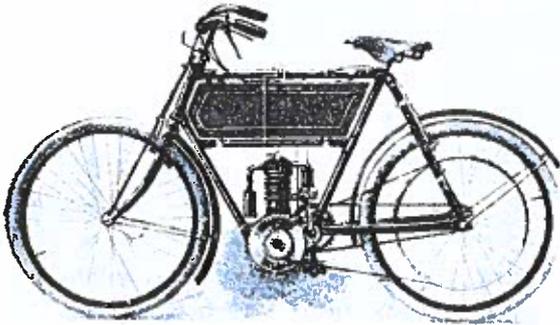
Il C. A. I. ha sede al Parco del Valentino, con sale destinate alla lettura, riunioni, rimessa ed officina per riparazioni.

Ha soci onorari, benemeriti, effettivi (triennali e paganti la tassa d'ingresso di L. 50 e quella annuale di L. 60), non residenti (tassa d'ingresso L. 25, contributo annuo L. 30) e corrispondenti (stranieri nominati dalla Direzione a titolo d'onore e per meglio cementare i rapporti d'amicizia tra gli automobilisti delle varie nazioni).

La locomozione

Dall'archivio 1903

di Antonio Carella



La motocicletta Stucchi
Non era verosimile che una Casa come questa, già così distinta per l'ottima fabbricazione delle sue biciclette, restasse insensibile dinanzi all'immenso sviluppo che ha preso ora la motocicletta. Presentiamo quindi oggi ai soci del Touring anche la motocicletta Stucchi. Fra i vari tipi che questa Casa ha costruiti, ci sembra più degno di nota quello con motore verticale da 2 HP.

Il motore viene fissato al pedaliere col grosso manicotto di destra, assicurato da quattro robuste viti; mentre a sinistra porta due orecchie entro le quali viene a innestarsi il tubo che abitualmente va dalla sterza al pedaliere. Il carburatore è automatico, a livello costante.

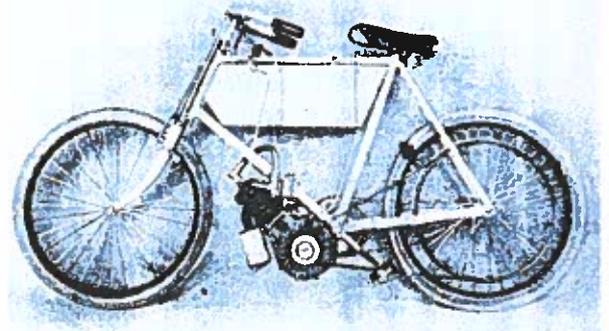
L'accensione è elettrica, con accumulatori e bobina, ambedue racchiusi nella grande scatola, che serve anche di serbatoio-benzina. La lubrificazione è fatta con una piccola pompa, a valvole automatiche, senza rubinetti.

Una cinghia piatta di cuoio serve alla trasmissione. La motocicletta Stucchi è munita di due freni, assai efficaci, uno sul cerchio della ruota anteriore, l'altro sulla ruota posteriore.

La motocicletta Rovetta
Questa macchina appartiene all'industria italiana. La casa Rovetta di Brescia da tempo si occupava dello studio dei piccoli motori, e l'anno scorso esordì con un motorino applicato alla ruota anteriore della bicicletta. Fu un semplice tentativo, tuttavia non privo di una certa originalità. Quest'anno, seguendo la

via maggiore, costruisce le sue motociclette uniformandosi al tipo di macchina che ormai la grande maggioranza dei costruttori ha prescelto.

Il motore di 2 1/4 HP è piazzato davanti al pedaliere, inclinato verso la ruota anteriore, ed i suoi attacchi al telaio sono studiati in modo da renderne lo smontaggio assai semplice. Questo nuovo prodotto dell'industria bresciana venne studiato con cura diligente

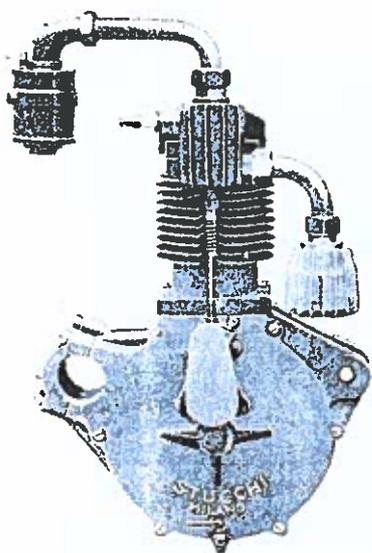


La motocicletta Rovetta

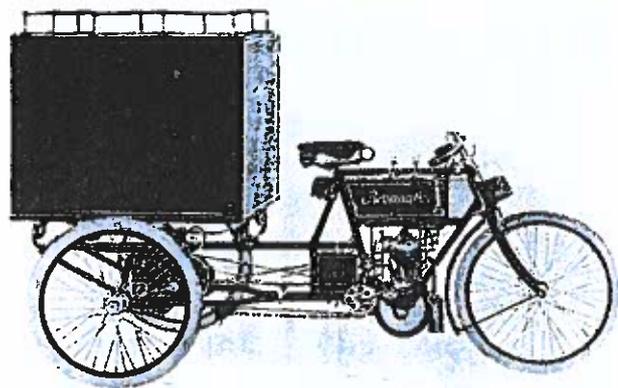
ed assidua. La motocicletta porta due leve, una delle quali serve ad un tempo per la decompressione in partenza e per l'acceleramento dell'accensione; mentre l'altra agisce sopra una valvola -specie di rubinetto- montata sul tubo di aspirazione. Si può così col chiudere ed aprire di questa valvola regolare ed anche togliere del tutto l'ammissione del gaz al motore.

Il carburatore viene montato indifferentemente, sia del tipo a Lechage che di

La motocicletta Stucchi del 1903



Il motore della Motocicletta Stucchi, prodotto dalla Stucchi - Milano



Uno dei tricicli utilizzati dalla Royal Mail per distribuire la posta nella metropoli londinese

quello a polverizzazione. Tutte le parti di questa macchina sono lavorate col sistema permutabile che offre vantaggi non indifferenti nel caso di dover ricambiare qualche pezzo. La bobina, l'accumulatore, la benzina e l'olio, secondo il sistema ora in uso, sono convenientemente raggruppati nel grande serbatoio inquadrato nel telaio. Tutto l'insieme di questa macchina ha un aspetto serio, e da affidamento di una buona costruzione. Il peso totale è di soli chg. 45.

L'automobile ed i servizi pubblici

Fra le macchine che meritano tutto lo studio dei signori costruttori per la sua grande utilità pratica, è il furgoncino a motore per i servizi di città.

Nessuno meglio dei poveri fattorini sa che cosa voglia dire spingere o tirare una ottantina di chilogrammi di roba, per le strade di città (non parliamo di quelle di Milano!) cogli attuali tricicli a furgone!

Questi poveri diavoli si potrebbero a ragione chiamare gli iloti del giorno d'oggi!

Ma anche a questo si comincia a pensare seriamente. Purtroppo però l'iniziativa, come quasi sempre, parte da lontano:

siamo in Inghilterra!

Ecco, come primizia, il furgoncino della Royal Mail (Regie Poste Inglesi) che fa il servizio per trasportare le lettere sull'arteria percorsa dalla ferrovia Metropolitana.

La casa costruttrice è la Eagle Engineering and Motor Company di Altrincham, Cheshire.

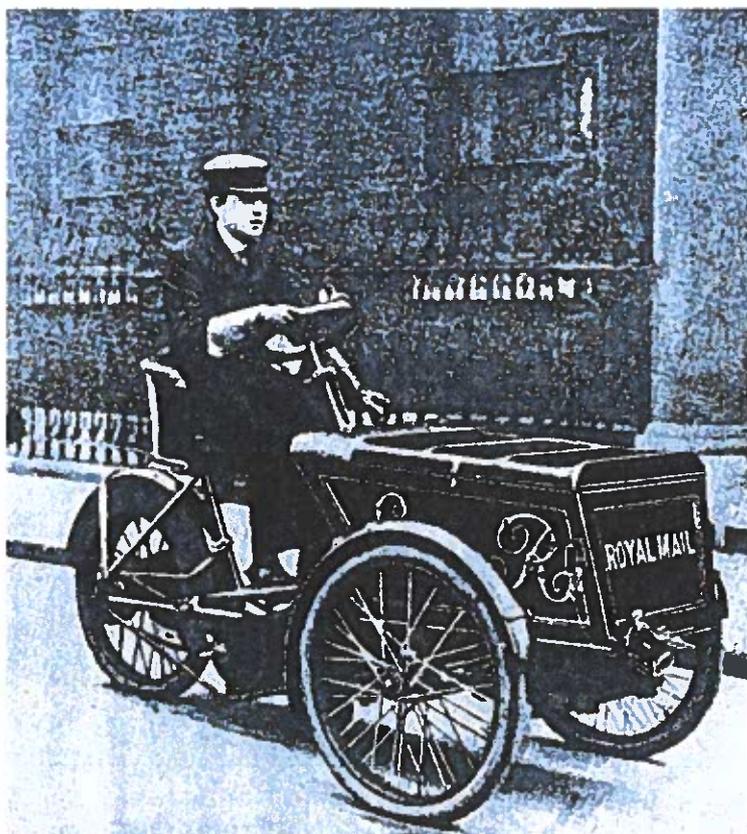
Il motore è un De Dion da 4 1/2 HP a raffreddamento ad acqua, e a trasmissione per frizione. Purtroppo, come furgoncino è ancora un po' caro, perché costa, in Inghilterra... 3.200 lire! e le nostre Poste, meno coraggiose di quelle estere, prenderanno da ciò pretesto... per conservare l'attuale ormai antiquato e tardigrado mezzo di trasporto (siamo sempre nella tradizione).

Un altro furgone, ma, a parer nostro, inferiore al precedente, è l'auto-triciclo Brennabor.

Mentre nel tipo Royal Mail il furgone è davanti, in questo è di dietro, per modo che invece di avere una sola ruota posteriore motrice, quelle che danno il movimento sono due. Sembra una cosa trascurabile, ma invece è grave, perché porta con sé l'uso di un differenziale, il che complica enormemente questo veicolo che troverà la sua vera fortuna nella semplicità.

La messa in marcia è per catena, indi per cinghia.

Non è il caso di addentrarci in esami tecnici: siamo ancora troppo lontani dalla praticità. Queste sono dunque notizie a puro titolo di cronaca, ma che tuttavia non cessano di essere interessanti perché denotano quanto si studia all'estero di approfittare d'ogni progresso dell'automobilismo a vantaggio dei pubblici servizi, il che speriamo avvenga presto anche da noi.



Un furgoncino a motore costruito dalla Eagle Engineering and Motor Company di Altrincham, Cheshire, il motore è un De Dion

Un'intrigante Torpedo

di Enza Cavallero

Era una delle prime domeniche di estate, e l'asfalto della provinciale che da Moncalieri portava ad Alessandria, pareva quasi trafitto dai raggi roventi, che il sole di mezzogiorno lasciava cadere sulla terra riarsa. In passato era quasi impossibile vedere l'erba rinsecchita sovrastare i paracarri, perché tutti avevano qualche coniglio da sfamare senza dover intaccare i propri prati, ed il taglio poteva avvenire con calma, perché le auto che transitavano, già lente, dovevano procedere ancor più adagio, per via del fondo in terra battuta, assai più adatto alle ruote dei carri che ai pneumatici. Ma quel mattino tutto era cambiato, eccetto le vecchie vetture, lucidissime ed imponenti, che sfilavano lentamente, distanziate in modo appropriato, quasi volessero dirigersi in corteo ad incontrare un personaggio regale.

Paolina guardava curiosa, mentre alle sue spalle sventava ancora l'ultimo mozzicone del campanile-torre di quell'antico priorato agostiniano, in seguito rimaneggiato fino a farne una cascina fortificata unita ai resti dell'antico castello. Era

bambina, quando lo zio la portava in quell'ampia corte dove starnazzavano polli ed impigrivano cani pelosi, persino stanchi di abbaiare: lo zio la faceva scendere dalla sua elegante moto col carrozino nero, ben modanato e rifinito con sottili strisce in lucido alluminio e lasciava che in compagnia della zia Maria, si dirigesse sotto la grande "topia".

Lo zio era agrimensore, e veniva periodicamente a controllare i raccolti, verificare le pesature, stabilire quali bovini fossero destinati al mercato e quali semenze fossero da sostituire con altre più produttive. Ma non era il padrone, sia chiaro, era solo un consulente e amministratore dei beni del cavalier Peyrani, un vecchio signore con una grossa pancia prominente come un'anguria, mal celata da un panciotto di broccato assai sbiadito e persino un pò liso, sufficienti tuttavia a conferirgli un aspetto importante, che però diminuiva parecchio, quando, aiutato dal suo chaffeur, scendeva dalla macchina.

In quel momento cose importanti erano solo più lo chaffeur, vestito di un

elegante completo di lana color grigio scuro, sul quale luccicavano ben dieci bottoni d'argento, sempre lucidi come la zuccheriera della zia Maria. Lucidi i bottoni, lucida la visiera del cappello, in cerata nera, ma ancora più lucidi gli stivali di pelle, pure nera, che parevano perennemente lustrati e spolverati, dai quali uscivano degli incredibili calzoni da cavallerizzo.

Allora, Paolina dimenticava completamente il cavaliere che, rimpicciolito, nel grande cortile polveroso, pareva solo più un vecchio rospo asmatico. I suoi occhi erano ormai riservati a Ercolino, lo chaffeur, ed alla bellissima macchina, che l'uomo si affrettava a spolverare con un leggero piumino, ripassando le cromature e lavando il "parabrise" ed il cristallo dei fanali, su i quali si erano immolati miriadi di moscerini. Ercolino le aveva spiegato tutto, di quella vettura, anche l'incredibile costo. Era una Torpedo a sei posti, una novità, e poteva portare ben cinque passeggeri, oltre lo chaffeur. Nera e lucidissima, con un grosso mantice ripiegato dietro lo schienale posteriore, quasi come un ventaglio da

donna, ma ben protetto da una sopra-fodera che lo doveva preservare dalle intemperie. Il parabrise era così largo e modellato a V da aver costretto il progettista a realizzarlo unendo due cristalli, per mezzo di una barra cromata.

Sul sedile posteriore, dove si accomodava il cavaliere, vi era una grossa coperta viola ornata di cordoni e fiocchi di seta gialla.

Il cavaliere, saltellando, si era accomodato nel sidecar della Triumph dello zio, che ormai si era allontanata nella campagna, diretta verso i pioppeti che verdeggiavano in una piccola depressione, accanto al rio Banna.

La Torpedo era stata costruita nel 1927, mentre la Triumph dello zio risaliva al 1929: due gioielli, nella loro categoria, ammirati e

invidiati da tutti. Con quella Torpedo nessun uomo avrebbe incontrato problemi a corteggiare una donna, il problema principale, al massimo, poteva essere la presenza dell'autista, ma vi erano anche occasioni in cui l'autista veniva esonerato da servizio.

Mentre la memoria di Paolina si concentrava sulla Torpedo del cavalier Peyrano, sulla provinciale Torino-Alessandria, le vecchie macchine sfilavano, altezzose, tra varie utilitarie, e altre un pò meno modeste, ma pur sempre anonime proletaria, che si accostavano al bordo della strada, sia per cedere il passo e sia per meglio ammirarle.

Improvvisamente fra una Cisitalia coupé 202, altezzosa, ed una rossa Balilla Coppa d'oro, ecco apparire

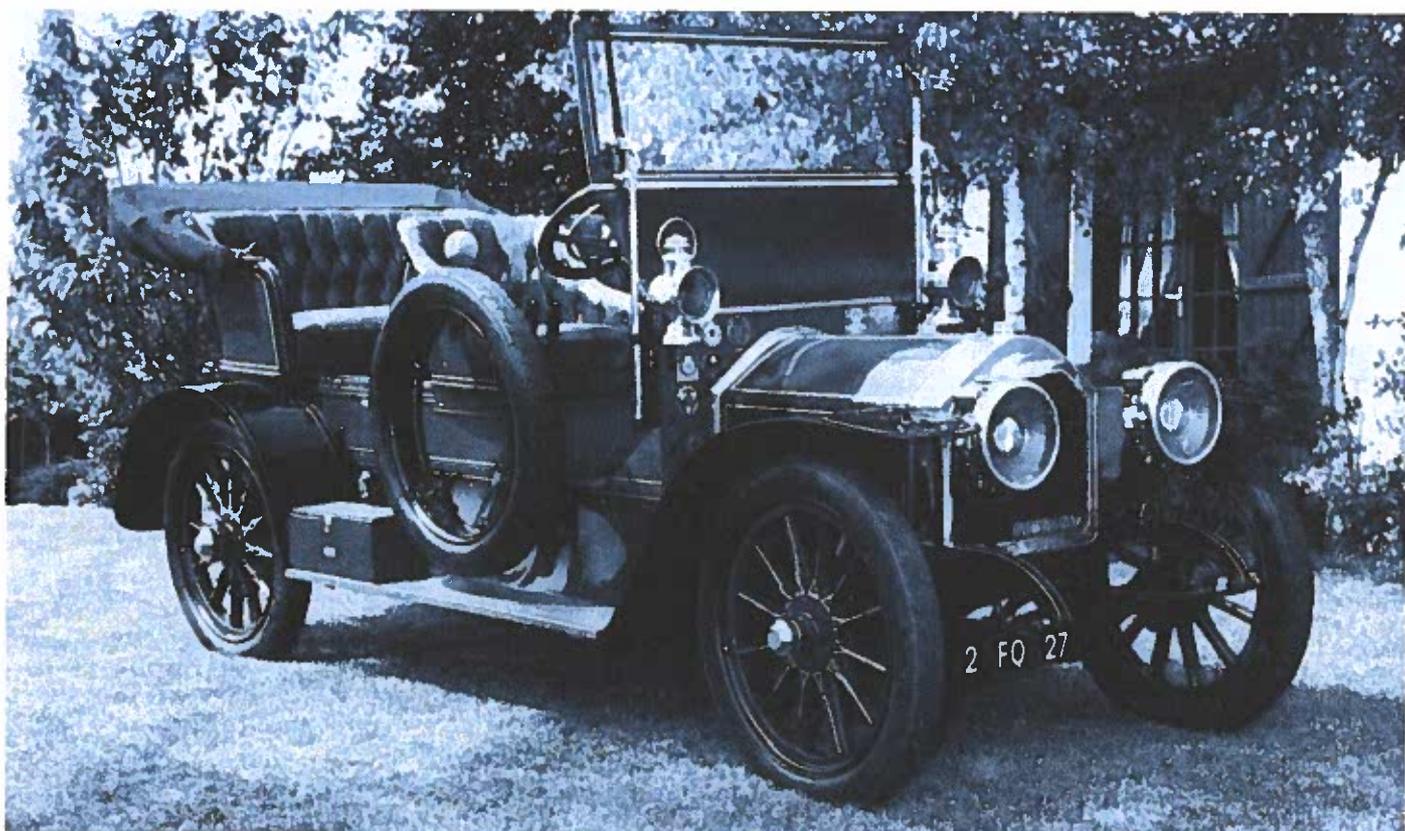
lei, la "vecchia puttana", la Torpedo OM 469 S.

Si, proprio puttana, perché adesso, Paolina ricordava bene, fin troppo bene, quel pomeriggio in cui... Ma sarà meglio cominciare da capo, dal momento in cui il cavalier Peyrano invitò la zia Maria, e naturalmente lei, bambina, che bastava a coprire anche i peggiori pettegolezzi.

"Venga, signora Maria, che le faccio provare l'ebbrezza di questo capolavoro della meccanica! Tu, Paolina, siederai accanto ad Ercolino, lei signora Maria, si accomodi accanto a me, ma lasci che le copra le gambe con la coperta, viaggiando a velocità sostenuta, l'aria gioca spesso dei brutti scherzi".

Lo zio era tutto orgoglioso di tale familiarità, e già sentiva che si stava avvicinando

Una Romantica
Torpedo degli anni '30,
la Double Phaeton



nando la tanto sospirata cointeressenza, che, aggiunta allo stipendio, gli avrebbe consentito di acquistare finalmente una Balilla a quattro marce: "la cornuta", che proprio stava arrivando in coda, a chiudere il lucente corteo a quattro ruote.

Ercolino, evidentemente, era abituato a portare a spasso delle signore, anche se il cavaliere era scapolo, irrimediabilmente.

Aiutò la zia Maria ad accomodarsi, dirigendole galantemente la scarpetta bianca e blu in modo che non dovesse imbratarsi a contatto del tappeto, le sistemò sulle ginocchia la coperta viola con i grossi cordoni gialli ed infine si precipitò dalla parte opposta per far salire il cavaliere che, visto a fianco dello chauffeur, pareva sempre più un vecchio rospo rimasto troppo a lungo lontano dall'acqua.

La loro partenza fu salutata da un battimani delle donne rimaste sull'aia, tutte irrimediabilmente vestite di cotonina a cupi fiorellini su un fondo blu, forse perché la stoffa veniva comperata in una sola volta, per tutte, economizzando sul prezzo.

Ercolino, baldanzoso, prendeva le curve un pò strette, volutamente, per far sì che zia Maria fosse costretta ad appoggiarsi al cavaliere, tutto pimpante e con il braccio, corto e grassoccio, pronto a cingerle le spalle. Ma Paolina non vedeva nulla, tutta presa dai suoi sogni, pronta a raccontare

alle amiche quella gita sulla Torpedo.

Avrebbe taciuto la presenza della zia, raccontando che l'invito era stato rivolto a lei sola, e che si era concluso con un bel gelato, sul piazzale della basilica di Superga.

Invece la conclusione fu leggermente diversa, ma pur sempre piacevole, e con la prospettiva di tanti grossi gelati: con le cento lire ricevute in dono, avrebbe potuto comprarne più d'uno, nei giorni seguenti.

Superga non doveva essere molto lontana, poiché si era appena superato l'abitato di Castelnuovo Don Bosco, quando la Torpedo imboccò il cortile posteriore di una trattoria nascosta nel verde, fra le vigne. Il cavaliere e zia Maria scesero, ma Ercolino propose ancora a Paolina un ulteriore giro, fino ad un bricco dal quale si sarebbe potuto vedere la cascina di Corveglia. Fu un giro di poco più di mezz'ora, e quando rientrarono il cortile era vuoto, ma Ercolino, pronto, accompagnò la bimba verso il gioco delle bocce, dove, poggiati su lunghe mensole di legno, sostavano bottiglie di Cari e bicchieri non sempre rigorosamente vuoti.

Era uno strano vinello di un bel rosa peonia intenso, profumatissimo, che portava sull'etichetta il nome Cari, ma che l'oste e i giocatori, chiamavano, strizzando l'occhio, "Vin Ciularin".

Un mutilato, seduto su una sgangherata poltrona di

giunco, accompagnandosi con una vecchia fisarmonica, canticchiava ammiccando ad Ercolino: "Ca vena pura, mia madamin, sa vol tastè el me vin ciularin".

Anche Paolina, lo assaggiò, senza economia, attingendo dai bicchieri abbandonati dai giocatori, mentre Ercolino, sempre impeccabilmente composto, si beveva una birra accompagnata da una bella pagnotta infarcita di salame. "Ne vuoi anche tu, Paolina? Aspetta".

Bastò un cenno perché l'oste comparisse con un vasoio sul quale troneggiavano una bella pagnotta lucicante ed una grossa gazzosa, nella elegante bottiglia di vetro verde, il cui collo aveva l'orifizio bloccato da una pallina, pure di vetro.

"toh, bela cita, eccoti la bicicletta". Ercolino, di rimando, aggiunse: "Vedrai che la bicicletta, quella vera, non tarderà ad arrivarvi".

Ed infatti arrivò, abbastanza presto, quasi contemporaneamente alla Balilla a quattro marce, per lo zio.

Infatti, al ritorno in cascina, zia Maria era allegra ed un pò stordita, forse da qual vino che, per la verità aveva un nome che si adattava molto bene al tipo di trattoria, dove si poteva tranquillamente fare merenda bevendo il Cari afrodisiaco, valido sostegno ai vecchi cavalieri, gaudenti e benestanti, cui non era ancora possibile l'uso del Viagra!

Museo dell'automobile di Torino

Carlo Biscaretti di Ruffia

di Antonio Amadelli

Il Museo è stato costruito nel 1960, con soluzioni architettoniche d'avanguardia ed attualmente annovera quasi 200 veicoli storici di eccezionale interesse e rarità che ne fanno una delle più importanti e prestigiose raccolte non solo d'Europa ma del mondo intero.

L'automobile ha rappresentato, e tuttora rappresenta, uno dei fenomeni più rivoluzionari e rilevanti di questo secolo.

Ha trasformato il modo di vivere, di lavorare, di viaggiare di tutta l'umanità che, ancora sul finire dell'800,

era rimasta legata e condizionata (per oltre 5.000 anni, dall'invenzione della ruota) alla trazione animale, cioè ai carri ed alle carrozze a cavalli.

La forma dell'automobile ha origine proprio dalle carrozze, ma il suo cuore (cioè il motore a scoppio) oltre 100 anni fa ha rappresentato la svolta determinante per consentire all'uomo una libertà di movimento sognata da sempre. Per questo l'automobile è presto divenuta un simbolo di libero e civile progresso senza eguali.

Il Museo dell'Automobile,

attraverso i pezzi della sua collezione, vuole dare testimonianza di questi valori e ricordare gli sforzi, i sacrifici, l'impegno, la genialità, la fantasia di tanti uomini che in quest'ultimo secolo hanno permesso al veicolo automobile di diventare, da primitivo erede di scricchiolanti carrozze, quel sofisticato mezzo di trasporto al quale ci affidiamo quotidianamente.

Tra i precursori dell'automobile ci fu persino il grande Leonardo da Vinci sul finire del '400. Ma è soltanto con il carro di Cugnot nel XVIII secolo che si ebbe il

Le illustrazioni dell'articolo sono riproduzioni delle vignette disegnate dalla fervida immaginazione di Carlo Biscaretti di Ruffia gentilmente concesse dal Museo dell'Automobile di Torino

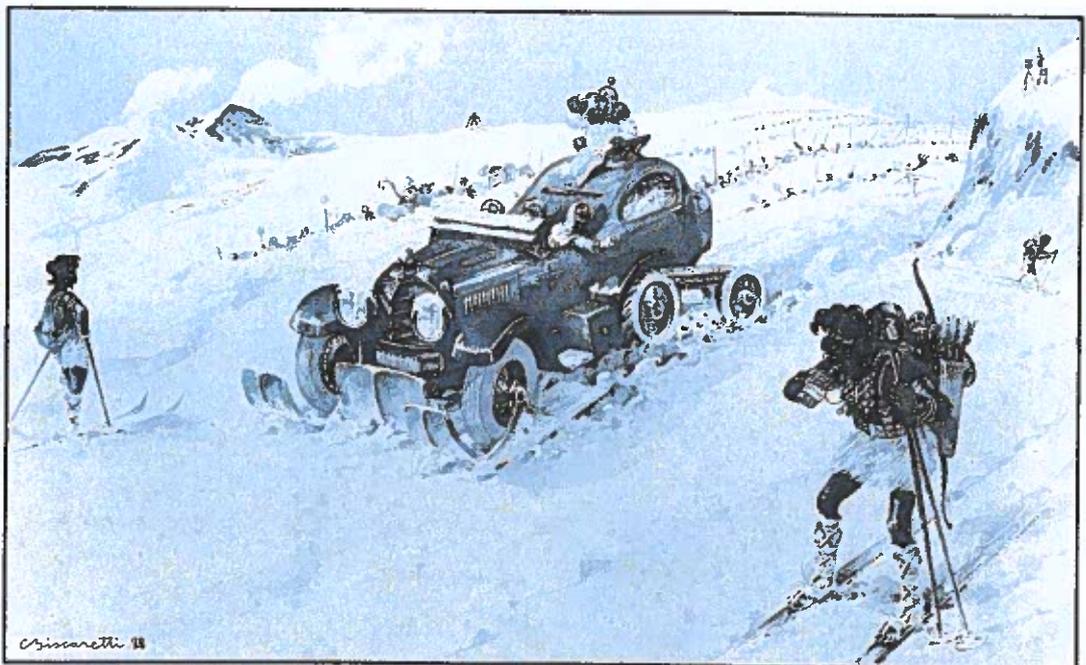
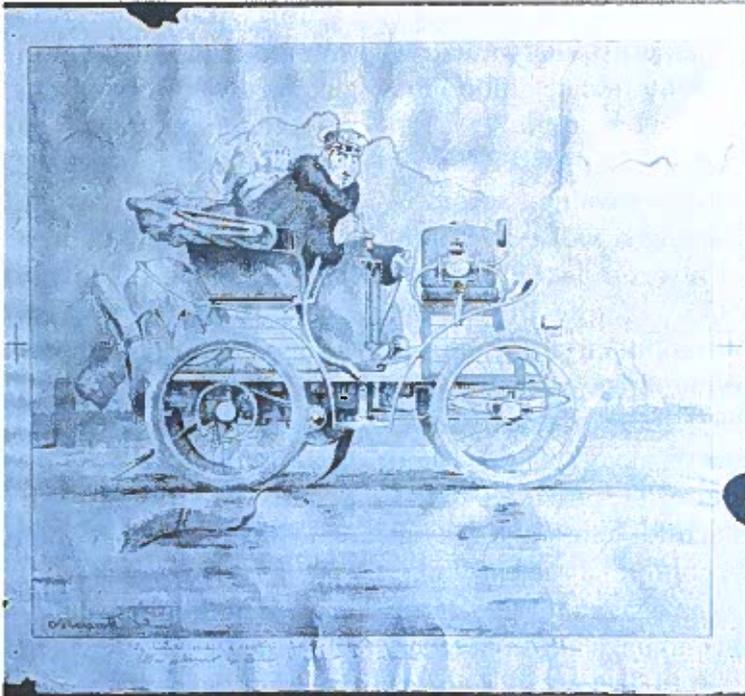


Illustrazione di: CARLO BISCARETTI DI RUFFIA
FIRENZE - TORINO - GENOVA - MILANO - ROMA - NAPOLI - PALERMO - CATANIA

Annibale attraversa le Alpi



primo concreto tentativo di veicolo "automotore". Il grande carro dell'italiano Bordino (esposto al primo piano) fu uno dei primi esempi di motorizzazione delle carrozze a cavalli.

Geniali inventori e sperimentatori di ogni paese d'Europa ed in America, nella seconda metà del secolo scorso, sovente derisi, ostacolati e persino minacciati, trasformarono via via l'abbinamento motore-carrozza nell'automobile vera e propria. "Automobile" è una parola che nasce dal connubio di due termini di origine greca: auto, che significa "da sé" e mobile, cioè che si muove. Insomma, una cosa che "si muove da sé": l'automobile!

Alcuni tra i pionieri dell'automobile, all'inizio del '900, divennero costruttori e industriali e spesso il loro nome passò alle automobili da essi prodotte: Benz, Daimler, De Dion, Bouton,

Panhard, Levassor, Peugeot, Rolls e Royce, Renault, Opel, Delage, Ford e tanti ancora.

In Italia, oltre a Bernardi, Miari e Giusti, Prinetti e Stucchi, Lanza, si affermarono i Bianchi, i Lancia, i Ceirano, i Diatto; ma soprattutto la Fiat di Giovanni Agnelli, nata nel 1899, e successivamente l'Alfa di Nicola Romeo, la Maserati, la Ferrari, solo per citarne alcune. Nel 1991 è stata inaugurata la nuova sala "Storia del pneumatico", che in modo esauriente e stimolante coinvolge il visitatore in un inconsueto viaggio nel tempo, dall'invenzione della ruota alle più avanzate tecnologie di produzione del pneumatico per le più svariate applicazioni terrestri ed aeree. La sala è stata realizzata con il contributo Michelin.

Il Museo dell'Automobile di Torino è intitolato al suo fondatore, il conte Carlo

Biscaretti di Ruffia che fu uno dei pionieri dell'automobilismo italiano nonché artista e giornalista di rilievo. Nel 1999 ricorre il quarantesimo anniversario della morte di Carlo Biscaretti che ricoprì la carica di Presidente del Museo per soli due anni prima della morte.

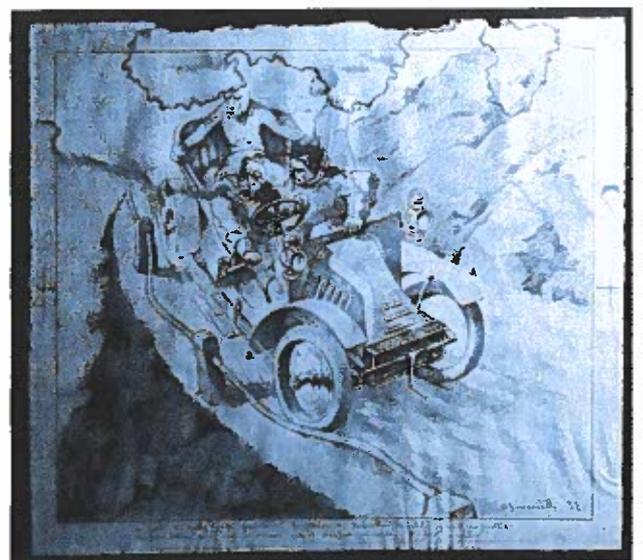
Biscaretti fu contemporaneamente straordinario disegnatore tecnico, pubblicitario e paesaggista fantasioso e delicato, fine giornalista, umorista, caricaturista e tutto con la mano leggera e divertita del signore d'altri tempi.

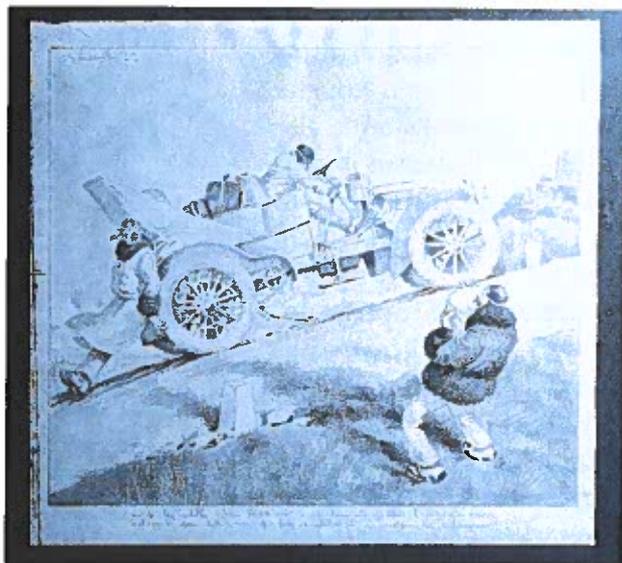
Lavorò per le maggiori fabbriche d'automobili del tempo, diventando un virtuoso del disegno esplosivo e realizzando molti cataloghi di pezzi di ricambio, dove era riprodotto il disegno di ogni più piccola parte dell'auto.

Il suo talento per il disegno si faceva di giorno in giorno più evidente, e gli permetteva di passare dal disegno tecnico di un motore alla caricatura di un amico alla

...le nostre care e vecchie macchine, andavano bene, sì, qualche volta perdevano in strada il cambio di velocità...

...i freni di quei tempi preistorici, funzionavano talvolta in salita quand'era inutile la loro opera, quasi mai in discesa quando era indispensabile il loro ausilio...





...su per la salita i freni tardavano a rispondere all'appello...

dolcissima tecnica della tempera o del pastello. Nel 1933 l'evento della sua vita: la direzione del Salone dell'Automobile decise di

organizzare una mostra retrospettiva dell'industria del motore e ne affidò l'incarico a Biscaretti.

Da questa prima mostra retrospettiva dell'automobile che si svolse a Milano all'interno del Salone del 1933, nacque l'idea del Museo, di cui il conte fu il promotore e fondatore.

Da quel momento iniziò una pazientissima ed accurata opera di ricerca e di raccolta, come egli stesso raccontò: "Ed ecco che come per magia, da tutte le parti, escono dagli angoli più inaspettati delle intere vetture, dei pezzi staccati, motori grandi e piccoli, ponti,

cambi... Rapidamente il miserabile plotone d'avanguardia diviene compagnia, poi battaglione, reggimento, divisione, per trasformarsi gloriosamente in corpo d'armata, di cui sono il legittimo e fierissimo comandante".

Un'opera che durò dal 1933 al 1957, quando l'idea del Museo fu ripresa dall'Anfia, insieme al Comune di Torino e alla Famiglia Agnelli che costituirono un ente per realizzare il palazzo destinato ad accogliere l'insieme delle vetture e dei documenti che nei suoi venticinque anni di sforzi Biscaretti aveva radunato.



La copertina del catalogo del Museo dell'Automobile Priuli e Verlucca, editori

La presentazione ufficiale del catalogo avrà luogo il giorno 30 ottobre ore 18.30 presso il Museo dell'Automobile di Torino
Prezzo di copertina L. 35.000.

Speciale sconto ai soci R.A.C.I. L. 30.000.

Prenotazioni presso il bookshop nel Museo dell'Automobile di Torino:
Franco Ragni S.r.L.
Tel. 011/6648181
Fax 011/6647148

Vetture nuove ed antiche

dell'ing. Giulio Alfieri, Presidente Commissione Tecnica A.S.I.

Mettere a confronto le vetture antiche e le nuove è mettere a confronto due espressioni completamente diverse dell'arte del costruire.

L'automobile del passato è l'espressione dello stato di conoscenza esistente nell'attimo della sua concezione ed attuazione e quindi rappresenta un elemento di grande importanza per la valutazione dello stato dell'arte nonché della grande capacità e fatica profuse da chi l'ha voluta, da chi l'ha concepita, realizzata e, non ultimo, da chi l'ha utilizzata.

In questo concetto si racchiude il fenomeno dell'interpretazione dei bisogni del momento, alla luce delle offerte tecnologiche e delle possibilità del mercato.

L'automobile, sia essa antica che moderna, è l'espressione vivente ed un prodotto pulsante di un'epoca.

In essa si deve leggere il sistema di vita ed il livello di una cultura.

Il confronto fra le vetture antiche e le moderne è difficilmente realizzabile per le differenti condizioni ambientali esistenti.

Personalmente sono sempre stato affascinato dalle letture dei disegni di complessivi e di particolari di epoca antica ed ho apprezzato la determinazione nel disegno come se il progetto fosse a quel momento già

stato elaborato e realizzato in precedenza.

Disegni di motori del primo decennio del secolo sono esempio di una chiarezza intellettuale che difficilmente si può notare in altre opere realizzate molti anni dopo. Non voglio con questo fare alcun confronto diretto fra la tecnica del passato e quella di anni più recenti, ma sono portato, forse, ad un eccesso di obiettività in quanto valuto di particolare importanza la logica del disegno, la specificità dei particolari ed il coraggio di intraprendere nuove soluzioni.

Io ho lavorato, praticamente in tutto il mio periodo attivo, prima dell'avvento dei mezzi elettronici, siano essi destinati alle elaborazioni del disegno, della simulazione dell'uso o del calcolo di elementi, per cui posso con difficoltà operare il raffronto fra prodotti iniziati in condizioni di grande differenza "ambientale". Io credo però che le difficoltà reali siano sempre state le stesse, ieri e oggi, in quanto ogni operatore ha svolto la propria attività nel proprio ambiente relativamente alle conoscenze del momento.

Premesso quindi che le difficoltà obiettive sono sempre state a mio avviso le stesse, mi trovo impreparato ad esprimere un confronto fra le vetture nuove e le antiche.

Io cerco di vedere, in ogni automobile che mi si dà l'opportunità di analizzare, l'espressione del momento di realizzazione e mi sforzo di cercare la ragione di ogni scelta.

Valuto con ammirazione il coraggio intellettuale che indiscutibilmente è stato applicato da chi si è, con poche conoscenze teoriche di base, avvicinato a problemi che anche dieci - quindici anni fa erano poco noti nella loro entità e nel loro sviluppo.

L'auto moderna è l'espressione di un mondo maggiormente noto, magistralmente organizzato, ove le previsioni sono quasi sempre confermate dalla sperimentazione e quindi lo sviluppo è più preciso, più veloce, più determinato.

L'auto antica, e fra le auto antiche comprendo anche quelle concepite nei primi due terzi del secolo in corso, erano, indiscutibilmente, più sofferte, più bisognose nella loro realizzazione, di intuito e, permettemelo, di rischio.

L'attività sperimentale infatti allora era ben più ridotta tanto quanto lo erano l'affidabilità e la sicurezza tecnica.

Credo che si possa dire in sintesi: "Allora il fascino della conquista, oggi la consapevolezza della perfezione e della metodicità di un percorso che indubbiamente porterà a nuove

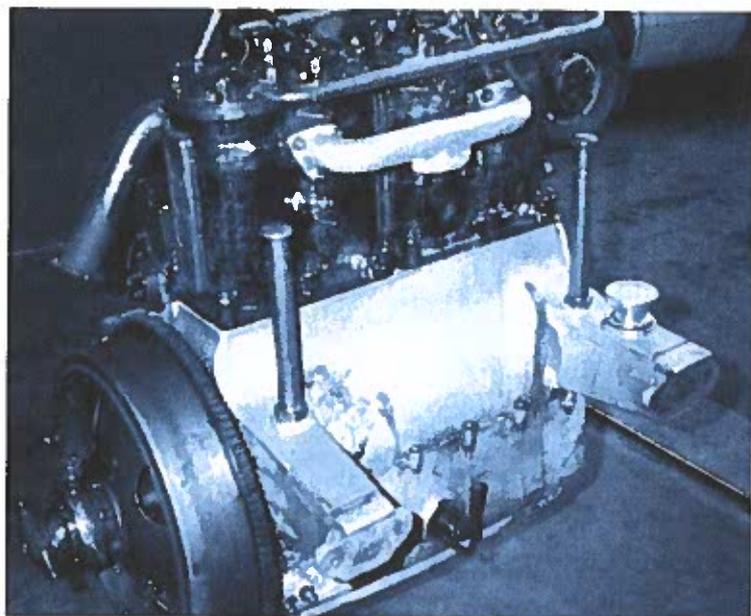
La dea ritrovata

di Gianni Pavanello

Il motore fotografato durante il ripristino dell'auto

In riferimento alla sua telefonata, caro signor Carella, le invio la fotocopia dell'uso e manutenzione, che sono riusciti con grande difficoltà a ritrovare, dopo il restauro, molto impegnativo, della mia limousine, ringraziando infinitamente l'aiuto del colonnello Leonardo Antonietti purtroppo deceduto. La detta limousine, è stata trovata in Spagna da un collezionista di antiquariato in condizioni disastrose, sia di carrozzeria che di meccanica. Essendo stato interpellato da questo antiquario, decidemmo dopo la visione di alcune foto della vettura, il modo per farla arrivare in Italia.

Il restauro della carrozzeria e la sistemazione della



meccanica è stato eseguito presso la mia autofficina in circa tre anni di lavoro, con l'aiuto, per la ristrutturazione esterna dell'automez-zo della autocarrozzeria Rinova di Posana Maggiore (Vi).

Chiesi informazioni, per la sistemazione della meccanica sia al centro storico Fiat ed al Museo dell'Automobile, Carlo Bisca-retti di Ruffia, per ritrovare dei ricambi, avendo il motore sbiellato, ricevetti però solo risposte negative. Dovetti rimbocarmi le maniche, per risolvere i gravi problemi che si presentavano.

Trovai validi aiuti nella mia zona, da sapienti artigiani locali, dovendo ricostruire le famose valvole a fodero, e vari altri pezzi, essendo equipaggiata di motore Knight.

Riportai così l'autovettura all'antico splendore della dea della bellezza e della forza greca.

La bellissima Minerva rinata dalle cure del Sig. Pavanello



La posta

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER
LA STORIA DELL' AUTOMOBILE



Carissimo Carella,

appena rientrato a Milano desidero rinnovarti il mio più cordiale ringraziamento per la splendida occasione che mi hai fornito di passare due giorni con te e i bravissimi partecipanti alla rievocazione storica della Torino-Alessandria-Torino del 1898.

Queste sono le vere manifestazioni che "fanno" cultura - ci fanno rivivere gli anni eroici.

Dobbiamo tutti essere grati a te e ai partecipanti che con tanti sacrifici (anche finanziari, diciamo pure) permettono la conservazione di automobili storiche - patrimonio di tutta l'umanità civile.

Grazie con tutto il cuore per quello che fai. Spero in prossime manifestazioni di questo livello, e mi metto a tua disposizione se posso esserti utile.

Cordialmente Vittorio Fano

ASI - Commissione Nazionale Manifestazioni

Gentile Presidente, con somma soddisfazione ho constatato l'impegno che sta profondendo nell'organizzazione della Rievocazione storica "Torino-Alessandria -Torino" fissata per il 26, 27, 28 giugno 1998. Le difficoltà che starà trovando nell'organizzare una manifestazione con vetture costruite entro il 1918 sarà sicuramente notevole; ma l'avvenimento e cioè il Centenario del 1° Salone Internazionale di Automobili in Torino è un avvenimento, unitamente alla Rievocazione storica della "Torino-Alessandria-Torino", a cui deve essere data la massima importanza.

In Italia, manifestazioni con vetture antiche e veterane ce ne sono ben poche, e quelle che ci sono, pochissime sono rievocazioni di antiche manifestazioni. La Vostra "Torino-Alessandria-Torino" è una di queste e merita tutto il supporto da parte dell'ASI, poiché sono pochi gli organizzatori che si cimentano ad organizzare manifestazioni per vetture così antiche, il cui reperimento su territorio nazionale ed internazionale non è cosa facile. L'ASI non è insensibile a questo tipo di manifestazioni, anzi spinge verso queste manifestazioni rievocative che sono il fiore all'occhiello dell'ASI per vetture antiche e veterane che oggi non si vedono più circolare in nessuna manifestazione. Nel confermare la disponibilità dell'ASI verso la Vostra iniziativa, restiamo in attesa di conoscere la Vostra necessità dal punto di vista organizzativo per cercare di agevolarVi in tutto quello che sarà possibile. Un cordiale "in bocca al lupo" per la riuscita della Vostra rievocazione storica, di cui siamo comunque certi della perfetta riuscita.

IL PRESIDENTE

COMMISSIONE NAZIONALE MANIFESTAZIONI

 Avv. Pietro Piacquadio

Caro Carella,

rimesse le ossa a posto dopo uno shaking salutare sulle puff-puff, ho fatto sviluppare alcune foto (poche per la verità) fatte ad Alessandria in onore degli sponsors e le allego con piacere. Sono rammaricato nel chiederti se ti è rimasta una targhetta ricordo, sai, quella che va attaccata al radiatore, dato che la mia l'ho lasciata sul tavolo del ristorante La Rotonda. Da quando sono tornato solo oggi ho riordinato l'auto e mi sono accorto della mancanza. Mi dispiacerebbe molto non averla in quanto, a parte che è molto ben fatta, mi ricorderà sempre un centenario di una Rievocazione che ci tengo a non dimenticare.

Ti ringrazio in anticipo di quanto potrai fare.

Complimenti ancora per tutto il lavoro svolto e a bien tout!

Con amicizia
Gian Luigi Trevisani

LEGGI L'AVVERTENZA

Signor
Antonio Carella
R.A.C.I.
Via Centallo 11
10156 Torino

Saronno, 2 settembre 1998
LL/ds

Antonio Carella

Approfitando della calma delle vacanze, ho letto la vostra rivista n° 2 e desidero congratularmi per l'attenzione che Lei sta concentrando sul vero automobilismo d'epoca, o perlomeno, quello significativo per noi che pure siamo un pò... d'epoca (anni 66).

Infatti faccio parte dei primi "pionieri", avendo cominciato a seguire questa mia passione a 25 anni.

Simpatica l'iniziativa del Museo di Bassano, di convocare noi "veterani" il 10 ottobre: spero di conoscerla con l'occasione.

Le segnalo comunque che nella sala dove si trova la raccolta di una trentina di auto d'epoca nel nostro Albergo della Rotonda di Saronno, vi sono due pezzi interessanti per Lei: una Isotta Fraschini 1902 ed una Austin 1913.

Spiacente di non aver potuto partecipare alle vostre celebrazioni dei centenari avendo seguito il raduno Isotta Fraschini di Rapallo, peraltro molto pregievole.

cordialmente
A. Pizzari

10127 SARONNO (TV)
Piazza M. Pavesi, 1
Tel. 011 4041 0010101
AR. 4041 0010101
FAX 4041 0010101

GRUPPO MILANO
CASA DELLA SERRAVALLE, 14
TEL. 4001 0100011

COMUNE DI ASTI
L'Assessore per il Patrimonio, Manifestazioni e Gioielli

Egr. Arch. Carella
Via Borelli, 34
10070 Valda Canavese

Asti, 20 luglio 1998

Conoscere da vicino manifestazioni di alto pregio come la "Torino-Asti-Torino" significa apprezzare, nel vero senso della parola, quanto sia importante, a livello culturale e sociale, aver cura ed offrire non solo un pubblico di appassionati veri "gioielli storici" della tecnologia dell'automobile.

Poter ammirare la bellezza dei particolari nell'insieme dell'armonia delle linee progettate dalle aziende costruttrici dalla fine dell'Ottocento alla metà di questo secolo, rappresenta un modo di vivere direttamente una parte della nostra storia.

La giornata trascorsa in occasione della "Torino-Asti-Torino" ha ulteriormente accresciuto la mia radicata passione per le automobili. Ho infatti sempre apprezzato il piacere della guida su di una macchina bella, comoda, sicura e perché no, veloce.

L'esperienza nuova di "toccare" una macchina d'epoca vale l'emozione dell'ammirare un'opera d'arte. Se da un lato stupisce la semplicità delle parti meccaniche, dall'altro affascina la bellezza dell'insieme e dei tanti particolari realizzati (e soprattutto conservati e curati) con una bravura artigianale che può senza dubbio definirsi artistica.

Il fascino dell'automobile, immutato nel corso degli anni, è straordinariamente vivo negli esemplari storici che vengono presentati ogni anno in occasione di questa manifestazione che ricorda la più antica corsa italiana di macchine.

Agli organizzatori e a tutti coloro i quali hanno contribuito, con infaticabile entusiasmo, a realizzare questo importante appuntamento di turismo culturale, esprimo a nome dell'Amministrazione Comunale di Asti sentimenti di gratitudine ed il migliore augurio di nuove esaltanti soddisfazioni.

Domenica Demetrio

Via S. Maurizio, 1 - 14100 Asti - Tel. (0141) 399 411 - Fax (0141) 395 197

Carissimo Carella,
ho ricevuto con grande piacere la bella rivista "RACI". Mi complimento prima di tutto perché si parla! (o noi si legge) notizie interessanti e inedite anche sulle moto storiche, tra l'altro con un occhio particolare all'inizio secolo, (albori della Storia Motoristica), periodo per i miei gusti particolarmente affascinante. Spero di continuare a riceversa!
Ringrazio sentitamente e saluto cordialmente

Battilami B.

Non avevamo dubbi per la riuscita della manifestazione e grazie per aver visto un museo viaggiante.

Mirko e Lina Rondelli



Nel Ringraziare tutti coloro i quali hanno gentilmente manifestato la loro simpatia ci scusiamo con gli amici per quelle lettere che non riusciamo a pubblicare.

I partecipanti alla Torino-Alessandria-Torino ringraziano lo sponsor