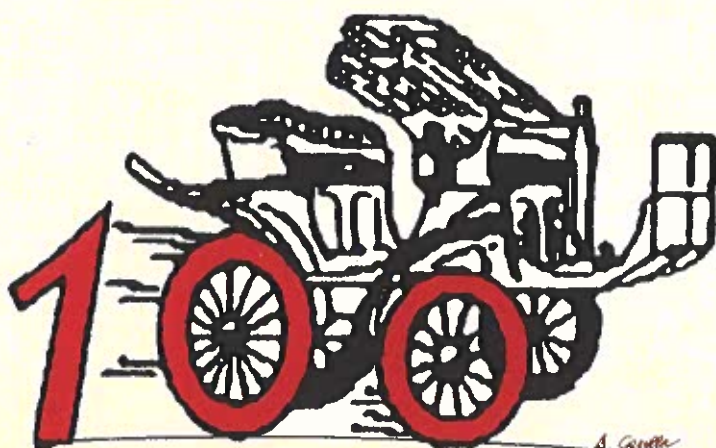


R. A. C. I.

Registro Ancêtres Club Italia



1898 - 1998

TORINO-ALESSANDRIA-TORINO

26-27-28 Giugno 1998

RIVISTA UFFICIALE DEL REGISTRO ANCÈTRES CLUB ITALIA - VIA CENTALLO 11 - TORINO - BIMESTRALE
Spedizione in abbonamento postale - Pubblicità 50% Torino - 2° semestre 1997 - N. 1

Settembre-Ottobre 1997



Rivista Ufficiale del
**REGISTRO ANCÊTRES
CLUB ITALIA**

**Anno 1 - N. 1
Settembre-Ottobre 1997**

Direttore Responsabile
Antonio Carella

Redazione
Alberto Bersani
Nicola Colangelo
Massimo Condolo
Vittorio Fano
Augusto Farneti
Paolo Fissore
Gianni Franceschi
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) 2734009
Fax (011) 2733027
Cod. Fisc. 97565360019

S O M M A R I O

Nel futuro, con le tracce del passato
di Antonio Carella pag. 2

1998: un anno da non perdere
di Antonio Carella pag. 4

Ripartire dalle origini
di Antonio Carella pag. 6

1947: la prima Mostra
della Carrozzeria Italiana
di Vittorio Fano pag. 9

Il successo di un gesto eroico
di Alberto Bersani pag. 11

I sessant'anni della 1100
di Vito Sasso pag. 13

I settant'anni di AC Cuneo
di Gianni Franceschi pag. 16

La locomozione
di Antonio Carella pag. 19

La macchina dei sogni esiste
di Claudio Agnese pag. 24

Il Museo Fisogni
della stazione di servizio
Cenni storici di E. Castruccio pag. 26



Simbolo ufficiale per le celebrazioni dei cento anni della
Gara internazionale di automobili, la "Torino - Alessandria -
Torino" avvenuta il 17 luglio 1898. Studio: A. Carella

Nel futuro, con le tracce del passato

di Antonio Carella

Nel mese di maggio del 1978 veniva inserita nel calendario delle manifestazioni ASI il 1° Memorial Run, la rievocazione storica della Torino - Asti - Torino; si realizzava così il sogno di far rivivere la prima corsa automobilistica italiana.

La manifestazione era ad inviti ed erano ammesse 25 automobili appartenenti alle categorie Ancêtres e Veteran.

Il Comitato Organizzatore presieduto dal Comandante Augusto Costantino ebbe il plauso non solo dei partecipanti, ma fu riportato dalla cronaca come

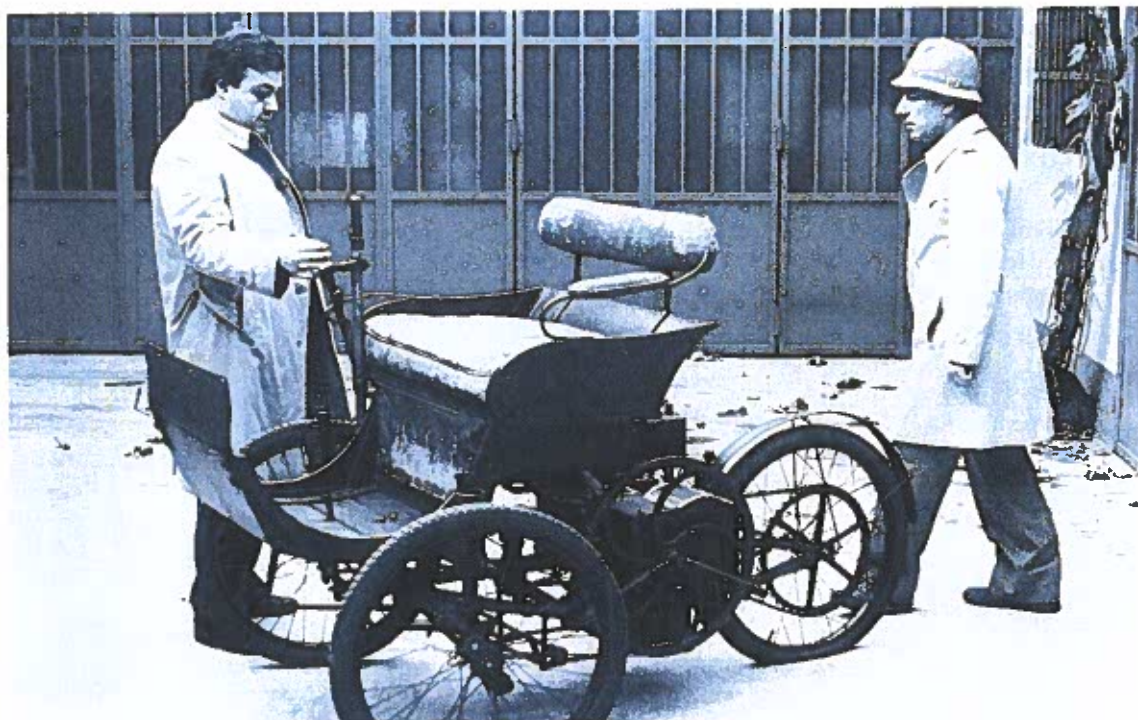
un avvenimento di grande successo per l'eleganza stilistica della sfilata e la varietà dei modelli delle auto partecipanti. Nel tempo si realizzarono altre due rievocazioni di questo tipo, nel 1979 e nel 1986.

Dopo tanti anni di fruttuose ricerche d'archivio nel campo dell'automobilismo d'epoca, mirate a far conoscere a fondo i pionieri della locomozione ai loro esordi (Bernardi, Lanza, i fratelli Ceirano, Michele Ansaldo, Giulio Cesare Cappa, Mario Revelli ecc...), ed incoraggiato da altrettanti amici possessori e appassionati

cultori delle auto d'epoca Ancêtres e Veteran, nel 1990 iniziavo la fortunata serie di pubblicazioni, convegni e rievocazioni storiche che sono ormai riconosciute ed affermate in calendario ASI e FIVA: la Torino - Asti - Torino del 1895 e la Torino - Alessandria - Torino del 1898.

È con giusto orgoglio che oggi presento, con questa premessa di spiegazioni, il primo numero della rivista R.A.C.I. alla quale si potrà collaborare con articoli, foto, documenti storici finalizzati allo spirito con cui viene realizzata oggi, che è lo stesso modo da

Marzo 1984 - Il Triciclo Bernardi a Torino in occasione della esposizione dell'ASI al 1° Salone dell'automobile presso il Lingotto. Andrea Montalenti e Antonio Carella preparano il trasferimento



me attuato alla rivista del R.F.I.

Intanto le vecchie signore, vanto del nostro movimento, dopo queste manifestazioni si scuotevano dalla polvere di anni che ne offuscava gli splendidi e brillanti colori; colori e forme di un tempo lontano che hanno fatto sognare generazioni di appassionati e che attendevano semplicemente di far sognare ancora.

In un solo momento si trovavano riunite, solenni e maestose, su strade che, non più polverose ed accidentate, davano loro l'opportunità di rivivere e di far rivivere la storia agli albori dell'automobilismo. Il 6 giugno del 1995 per mantenere vivo questo interesse storico e culturale, sedici persone accettavano di dare vita al R.A.C.I., Registro Ancêtres Club Italia, dove il nome Ancêtres è scelto al di fuori

delle classificazioni ufficiali, per definire i veicoli prodotti entro il 31/12/1918 (carrozze, biciclette, motociclette, automobili, aeroplani).

L'Associazione R.A.C.I., che ha sede in Torino, ha quindi finalità esclusivamente culturali e di ricerca e conservazione dei documenti, per la conoscenza della storia della motorizzazione attraverso il reperimento, la catalogazione ed il restauro dei veicoli Ancêtres e Veteran.

Si propone di promuovere periodicamente manifestazioni rievocative riservate ai veicoli costruiti entro il 31/12/1918.

Procedere alla catalogazione e classificazione dei veicoli Ancêtres e Veteran esistenti in Italia. Favorire e sviluppare le relazioni con altri sodalizi aventi i medesimi scopi, ed in particolare alla valorizzazione delle suddette automobili

mediante raduni, manifestazioni, mostre, convegni e pubblicazioni.

Il R.A.C.I. non si è costituito per arruolare nuovi soci, ma per riunire gli appassionati collezionisti di auto d'epoca e gli studiosi che meglio si identificano in un particolare periodo di svolte epocali che hanno originato la nascita e lo sviluppo dell'automobilismo italiano nel mondo.

Il R.A.C.I. riconosce la fase del pionierismo automobilistico, così ricca di contenuti e di eventi storici, da considerarlo come un momento di crescita, di richiamo e di coinvolgimento per tutte le forze culturali e produttive di oggi, collegate al mondo dell'automobile.

Il R.A.C.I. vuole in particolare essere il rievocatore delle origini dell'automobilismo epico.

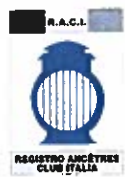
Nel futuro, con le tracce del passato.



L'atteso momento dell'inaugurazione del cippo a Michele Lanza alla presenza dei pronipoti.

1998: un anno da non perdere

di Antonio Carella



Con l'arrivo dell'anno 1998 si compiono tre centenari di grandi avvenimenti collegati al pionierismo automobilistico italiano.

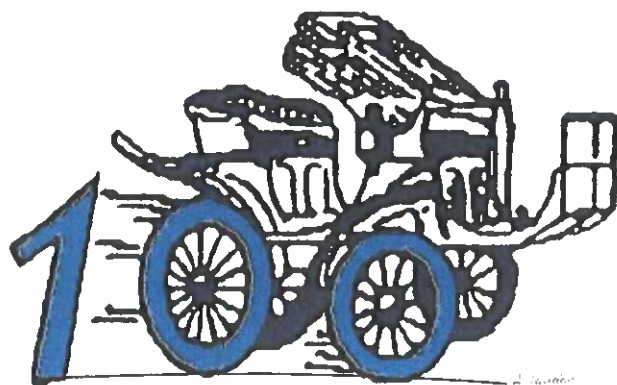
Di fatto nell'anno 1898 in occasione della Esposizione Generale Italiana nasce il *primo salone internazionale di automobili in Italia* (Torino 15 giugno-15 luglio), in conseguenza del quale avvenne il *Concorso degli Automobili* (17-18 luglio) su percorso storico Torino-Asti-Alessandria-Torino; e sull'onda di tali successi gli stessi organizzatori fondarono l'*Automobile Club d'Italia* a Torino il 18 novembre.

Il R.A.C.I. ritiene tali avvenimenti un momento particolarmente significativo per lo sviluppo delle nostre attività culturali collegate al mondo dell'automobile, tali da ritenersi anche validi strumenti di attrazione per il giornalismo specializzato.

Così facendo sono stati contattati i molti Enti interessati a collaborare nella organizzazione della *Rievocazione Storica* degli avvenimenti che vedrà Torino un grande punto di incontro tra tutti gli appassionati cultori dell'automobilismo storico internazio-

A fianco la notizia della costituzione dell'A.C.I. apparsa a pag. 3 de *La Stampa - La Gazzetta Piemontese* del 18 novembre 1898

RIEVOCAZIONE STORICA



1898 - 1998

TORINO-ALESSANDRIA-TORINO

26-27-28 Giugno 1998

nale. Intanto il Politecnico di Torino, con alcuni autorevoli rappresentanti, lavora da tempo alla preparazione di una mostra itinerante che vedrà la compo-

sizione di cartelloni riassuntivi della progressione tecnologica dal periodo pionieristico all'ipotetico futuro.

L'A.C.I. Torino, in collabo-

S P O R T

« Automobile Club d'Italia »

Non è una nuova Società automobilistica, come potrebbe parere dal nuovo titolo, ma è lo stesso *Automobile Club Subalpino* che deliberò di adottare questa dizione più comprensiva.

Ieri sera infatti, adunatisi i promotori per discutere lo statuto sociale, che la Commissione appositamente nominata aveva compilato, venne deliberato di adottare questo titolo, attese le molteplici adesioni pervenute anche da altre province d'Italia.

Convien dire che a questo fatto contribuì l'aver istituito una categoria di soci *non residenti*, alla quale possono iscriversi coloro che risiedono fuori della provincia di Torino, pagando metà soltanto del contributo fissato per i soci *effettivi*.

La Gara internazionale di automobili.

L'automobile e il motociclo sono invenzioni modernissime che vanno ogni di acquistando terreno anche da noi ancora allo stato di *sport*, mentre in moltissimi paesi dell'estero sono già entrati nella pratica della vita.

Ben fece dunque il Comitato dell'Esposizione nel bandire una Gara internazionale di questi nuovi e rapidi mezzi di comunicazione.

La Gara avrà luogo il 17 luglio p. v. col percorso Torino-Alessandria e ritorno (192 chilometri) seguendo l'itinerario Torino (Ponte Isabella), Moncalieri, Trofarello, Cambiano, Poirino, Villanova d'Asti, Villafranca, Asti, Felizzano, Solero, Alessandria (Ponte sul Tanaro). Tempo massimo ore 12.

I premi sono renumerativi, cioè uno internazionale di L. 4000 per la vettura che dimostrerà essere meglio costruita, uno di L. 3.000 per la vettura di fabbrica nazionale più pratica e meglio costruita, uno internazionale di velocità di L. 2.000 e un altro internazionale di L. 500 pel miglior motociclo.

Oltre a ciò diplomi e medaglie.

Le iscrizioni si chiudono il 30 giugno corrente.

Per maggiori informazioni e schiarimenti rivolgersi al Comitato dell'Esposizione.

razione con il R.A.C.I. e con la disponibilità organizzata del Salone dell'Automobile di Torino '98, per rievocare l'avvenimento storico, è impegnato alla realizzazione di una manifestazione sportiva che prende spunto da un momento espositivo di auto d'epoca nel prossimo Salone dell'Automobile.

Fra le manifestazioni in programma spicca la Rievocazione Storica del Centenario della *Torino-Alessandria-Torino*, fissata in calendario FIVA-A-Turistico, per i giorni 26-27-28 giugno 1998, con la partecipazione di cinquanta automobili della classe internazionale categoria B (articolo 6), Ancêtres e

Veteran, ovvero autovetture costruite entro il 31-12-1918.

Vi aspettiamo numerosi con splendide autovetture.

Sopra, nel riquadro,
l'articolo apparso a
pag. 3, n. 170 de
*La Stampa - Gazzetta
Piemontese*
martedì 21 giugno
1898

A fianco l'articolo
riguardante la Torino-
Alessandria-Torino,
apparso su *La Stampa -
Gazzetta Piemontese*
lunedì 18 luglio 1898

Il concorso degli automobili. Da Torino ad Alessandria e viceversa.

Come diceva quel tale, certo fante, e in questo caso certi concorsi, dovrebbero cominciare dal.... secondo.

Nel caso speciale del concorso degli automobili, poi, si potrebbe quasi credere che dovesse cominciare anche dal terzo....

Fatto sta che questo primo concorso del nuovissimo mezzo di locomozione è nato sotto una cattiva stella, nonostante il bagliore dei premi, se non vistosi, certo più che rimpunerativi.

A quanto sembra, non fu sufficientemente preparato, poco bene organizzato e per conseguenza peggio riuscito.

Ma veniamo alla cronaca.

I concorrenti erano 13.... numero fatale! e, secondo l'estrazione a sorte, partirono nell'ordine seguente: Motocicli: 1° capitano Nemo (onorevole Biscaretti); 2° Polli Enrico; 3° Storero; 4° Calligaris; 5° e 6° Prinetti e Stocchi — Vetture automobili: 7° Federmann figlio; 8° Lanza; 9° Ehrenfreund; 10° Miari; 11° Federmann padre; 12° Pugliese; 13° Cibrano.

Il quattordicesimo iscritto, cioè Orlo e Marchand, non partì affatto.

La partenza ebbe luogo ieri mattina dal Ponte Isabella, alle 6, ed i veicoli meccanici si distanziarono di cinque minuti uno dall'altro.

A quanto se ne sa finora debbono essere avvenuti vari inconvenienti nei 97 chilometri di viaggio, perché di tredici veicoli ne arrivarono ad Alessandria soltanto 9, cioè: motocicli 1° Storero, 2° Prinetti e Stocchi, 3° Id., 4° Calligaris, 5° Capitano Nemo. Vetture, 1° Pugliese, 2° Ehrenfreund, 3° Federmann figlio, 4° Miari.

Il ritorno da Alessandria fu ancora più infelice, e tutta quella brava gente che ieri dalle 16 alle 19 si era assiepata al troguardo (che era un povero lampione, senza l'ombra di un segnale) al di là del ponte Isabella, ebbe la poco gradita sorpresa di aspettare molto tempo e di non vedere arrivare quasi nessuno.

Alle 17,23 giunse il motociclo dello Storero, che, essendo partito da Alessandria alla 14 precise, impiegò solo 3 ore e 23 minuti, senza contare il tempo perduto con i controlli posti lungo la via (i controllori e i commissari erano circa 70), per cui si può calcolare che lo Storero compì i 97 chilometri in circa 2 ore e mezzo.

Dopo questo arrivo, e aspetta, e aspetta, e aspetta! e niente! Solo di tanto in tanto giungeva un ciclista trafelato e impolverato.

— Eh! della bicicletta, qual novità?

— Ho veduto l'automobile Prinetti e Stocchi mezza sfasciata alla stazione tranviaria di Moncalieri; e Poirino perdette una valvola e vicino a Moncalieri si ingranò.

— E poi?

— E poi ho saputo che alcune vetture ebbero gravi avarie, ribaltamenti per le strade cattive, riscaldamento di cuscinetti, ecc., ecc. Lo stesso Storero prese un patagnocco (testuale) in Asti e vicino ad Asti.

— Ma insomma vengono?

Una voce: Sì, in ferrovia!

Infatti verso le 19,14 giungeva alla stazione di Porta Nuova, dopo un viaggio in prima classe, da.... non si sa, l'on. Biscaretti (capitano Nemo). Aveva buon aspetto, il che vuol dire che non vi furono guasti alle persone. Alle 20, al troguardo-lampione giungeva la prima vettura automobile del sig. Federmann figlio, il quale eseguì il percorso in 5 ore e un quarto.

Si telegrafano da Alessandria, 17, ore 12,5:
L'automobile dell'avv. Pugliese, guidata dall'avv. Goria-Gatti, è giunta primo ad Alessandria. Il viaggio fu ottimo.

Ripartire dalle origini

di Antonio Carella

Con la gioia di chi ha scoperto in archivio un documento importante per la attività della coincidenza dell'avvenimento trattato, vi porgo la parziale lettura della cronaca del 22 maggio 1923, riguardante la visita inaugurale di S.M. il Re Vittorio Emanuele III alle Officine della FIAT - Automobili (Lingotto). Proprio in occasione del recupero delle gloriose officine, come già annunciato dal "giovane Senatore Agnelli" che dal 1° settembre 1997 diventano la nuova sede ufficiale della Società FIAT SpA.

1923... La giornata del 22 maggio passa alla storia

della Fiat come la data di un avvenimento indimenticabile e che forse mai troverà adeguato riscontro nell'avvenire. Pavesato con trofei tricolori, con fiori e con piante ornamentali, lo spazioso ingresso del Lingotto fin dalle prime ore del mattino è gremito di impiegati e di rappresentanze delle varie Sezioni. Nell'interno delle Officine, invece, il lavoro ferve con il suo normale ritmo; tutti gli operai sono al loro posto, ogni macchina è in azione, la poderosa Fabbrica italiana deve mostrarsi al Re d'Italia nella sua attività piena e possente.

Già prima delle ore 10 il Senatore Giovanni Agnelli,

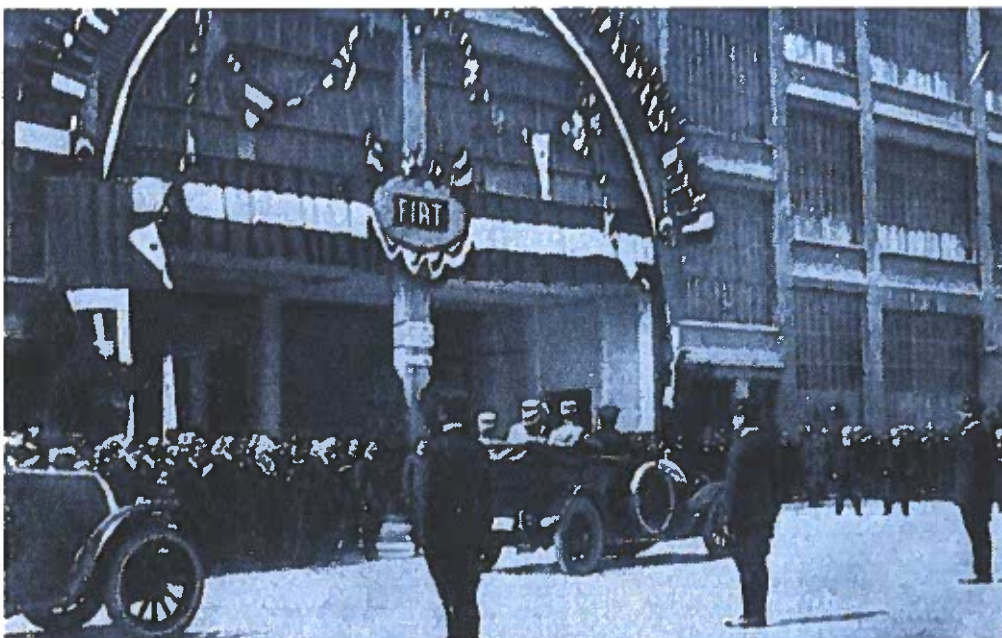
Presidente ed Amministratore Delegato della Fiat, ed il Comm. Ing. Fornaca, Amministratore Delegato e Direttore Generale, con i Consiglieri di Amministrazione della Società ed i Dirigenti delle varie Sezioni, sono in attesa del Sovrano.

Ecco che poco dopo le 10 tre squilli di tromba annunciano l'ingresso del Sovrano. La musica delle Officine di Villar Perosa intona la marcia reale, mentre la moltitudine, a stento trattenuta dalle maglie rosse del Gruppo Sportivo Fiat, applaude inneggiando al Re, a Casa Savoia, all'Italia!

Il Sovrano, ossequiato dal Senatore Agnelli e dalle Autorità, discende dalla Sua automobile per prendere posto sulla "510" che dovrà condurlo per tutti i reparti del grande edificio.

Il corteo, così composto, scompare subito entro gli ascensori, ed il fantastico viaggio incomincia. Poiché ha del fantastico il percorrere da un estremo all'altro l'immenso edificio, dal primo al quinto piano, attraverso macchinari di ogni dimensione, fra il lavoro che ferve possente, comodamente seduti su

L'arrivo di Sua Maestà il Re al Lingotto



una veloce "510"!

La visita si svolge prima nel lato destro dello Stabilimento, dove hanno sede i reparti di meccanica. Sono centinaia e centinaia di macchine utensili, allineate in parecchie file dentro enormi ambienti la cui fine si perde nella selva delle trasmissioni. E attraverso queste file le automobili reali passano veloci, percorrendo reparto per reparto dal primo all'ultimo piano. Dopo la visita al lato destro il corteo discende per risalire dal lato sinistro, dove si svolge, sempre con procedimento sincrono dal basso verso l'alto, il lavoro di carrozzeria.

E così il corteo senza soste, senza che il lavoro sia comunque arrestato o ridotto, arriva alla pista aerea, sulla sommità dello Stabilimento.

Ed ecco due bolidi rossi lanciarsi sui rettilinei ed affrontare le curve; le "due litri" dei maggiori cementi internazionali, come puledri indomiti, sembra vogliano sfuggire alla volontà dei guidatori per divorare lo spazio. Dopo qualche giro si arrestano davanti alla vettura reale, e mentre il Sovrano si compiace con i corridori, guizzano sulla pista, dai montacarichi e dalle officine di revisione, dieci, venti, trenta, una teoria di innumerevoli macchine, dallo châssis appena terminato alla berlina di gran lusso, che si rincorrono, si snodano su diverse file, si sorpassano. E' un quadro che incanta, è



La vettura reale, con a bordo il Senatore Agnelli (di spalle) ed il Comm. Fornaca, esce dal montacarichi sulla pista del Lingotto

la visione più viva dell'attività che produce, sembra la festa del lavoro! Ed il Re non rimane indifferente davanti a questa meravigliosa visione; i suoi occhi vividi narrano la sua soddisfazione.

Ma uno spettacolo non meno grandioso e assai significativo attende il Sovrano al termine della visita, quando, disceso definitivamente dalla pista sopraelevata, attraversa gli spaziosi cortili dove i diecimila operai dello stabilimento sono radunati.

Le vetture reali riescono appena a giungere nel cortile d'ingresso che la folla, già a stento trattenuta, irrompe impetuosa ed acclamante attorno al Re ed agli illustri Personaggi del seguito.

Abbandonata l'automobile, il Re si sofferma ad ammirare l'imponente spettacolo, mentre il Senatore Agnelli gli rivolge questo discorso:

*Maestà,
Permettete che interpretando il comune sentire dei*

Il Re si compiace con i corridori che hanno effettuato la prova dimostrativa sulla pista del Lingotto



Dirigenti, Impiegati ed Operai della FIAT, io esprima alla Vostra Maestà i più vivi e sinceri ringraziamenti per il grande onore della Vostra visita qui fra noi.

Mi ricorre al pensiero l'amoroso interesse e le frequenti Visite che nel sedicesimo secolo il Vostro angusto avo Emanuele Filiberto dedicava all'opera industrie di artefici piemontesi, che nell'Arsenale di Torino, a Barge, ad Avigliana approntavano armi per la grandezza della Patria insidiata dalla Francia e da Casa d'Austria.

Così abbiamo oggi la Maestà Vostra qui alla Fiat, che è fiera di aver risposto all'appello della Nazione apprestando durante l'ultima guerra validi strumenti di difesa e di offesa per il nostro glorioso Esercito, apprezzati e voluti anche dai nostri alleati.

Per terra, sui monti, per le vie subacquee ed aeree, le nostre costruzioni cooperano a quella vittoria che è

fulgida gemma dell'Esercito Italiano, sotto la Vostra guida.

Questi album, modesto ricordo che presento alla Maestà Vostra, non mostrano che l'origine da cui con opera tenace la nostra svariata produzione di pace, dagli automobili di lusso ai trattori agricoli, dai motori di aeroplani ai motori di navi, dalla produzione di energia elettrica a quella siderurgica, dalle locomotive e vagoni ai velivoli, si espande per il mondo degnamente affermandovi il nome d'Italia.

Maestà, grazie ancora della Vostra augusta visita ai nostri Stabilimenti. Essa è il riconoscimento del tenace ed indefesso lavoro di operai italiani, che con incrollabile fede nell'avvenire del proprio paese, sotto il Governo della Maestà Vostra, sono orgogliosi di contribuire all'opera di ricostruzione economica della nostra amata Patria. Operai, Impiegati e Diri-

genti si uniscono a me nel porgere l'augurale saluto all'Augusto Sovrano, nostro ospite: Evviva il Re! Evviva l'Italia!

Un formidabile applauso corona le parole del Senatore Agnelli, mentre alcune signorine presentano al Re omaggi di fiori e due album che contengono le fotografie del Lingotto e degli impianti idroelettrici in Val Cenischia, che danno la forza motrice a tutte le officine della Fiat.

Il Re, sensibile a tante entusiastiche dimostrazioni, esprime il suo vivo compiacimento al Senatore Agnelli, e dopo essersi degnato di apportare la firma sull'Album dei visitatori, lascia il Lingotto fra il ripetersi dei più clamorosi evviva a Casa Savoia, all'Italia.

Le vetture reali escono dalle cancellate del grande Stabilimento e ritornano in città attraverso la popolare via Nizza tutta festante di tricolori e di fiori, mentre le maestranze della Fiat si adunano ancora attorno al Senatore Agnelli ed ai suoi preziosi collaboratori.

I diecimila operai dello stabilimento acclamano il Sovrano



Così come ci viene descritta la conclusione di quel memorabile avvenimento, suggerisce a noi oggi l'augurio che il cordiale e armonioso rapporto di reciproca stima tra gli uomini nel rispetto dei ruoli, si rinnovino adesso e che rimanga sempre vivo, per assicurare un laborioso e sereno futuro alla Fiat ed alla Città di Torino.

1947: la prima Mostra della Carrozzeria Italiana

di Vittorio Fano

Siamo nel 1947: la guerra è appena finita, con tutte le distruzioni materiali e morali che ha comportato. Il desiderio di riprendersi è fortissimo: chi ha avuto la ventura di vivere quegli anni li ricorda benissimo, e non è necessario cercare di descriverli, chi non li ha vissuti non crediamo possa giovare di un racconto a parole. Riprende la Mille Miglia. Nasce la Ferrari.

Vengono presentate la nuova Isotta Fraschini e la Cemsa Caproni.

C'è un gran "voglia" di automobili: le Case non hanno dormito durante il periodo bellico, e si sono preparate per il dopoguerra: è arrivato finalmente il momento per presentare al pubblico le novità.

Già si sono tenuti i Saloni di Parigi e di Ginevra. In Italia l'industria automobilistica non dispone ancora di novità.

Ma Milano non vuole ritardare l'appuntamento con il pubblico e organizza la prima "Mostra della Carrozzeria Italiana" con la tranquilla coscienza di essere sempre all'avanguardia in questo particolare settore che unisce l'alta sofisticazione tecnica al riconosciuto stile e buon

gusto dei designer italiani. La mostra comprende anche pullman e autobus.

Per questa manifestazione a Milano si unisce Torino: l'attivissima Triennale del capoluogo lombardo si accorda con l'ANFIA, la potente organizzazione che raccoglie i costruttori nazionali e i carrozzieri.

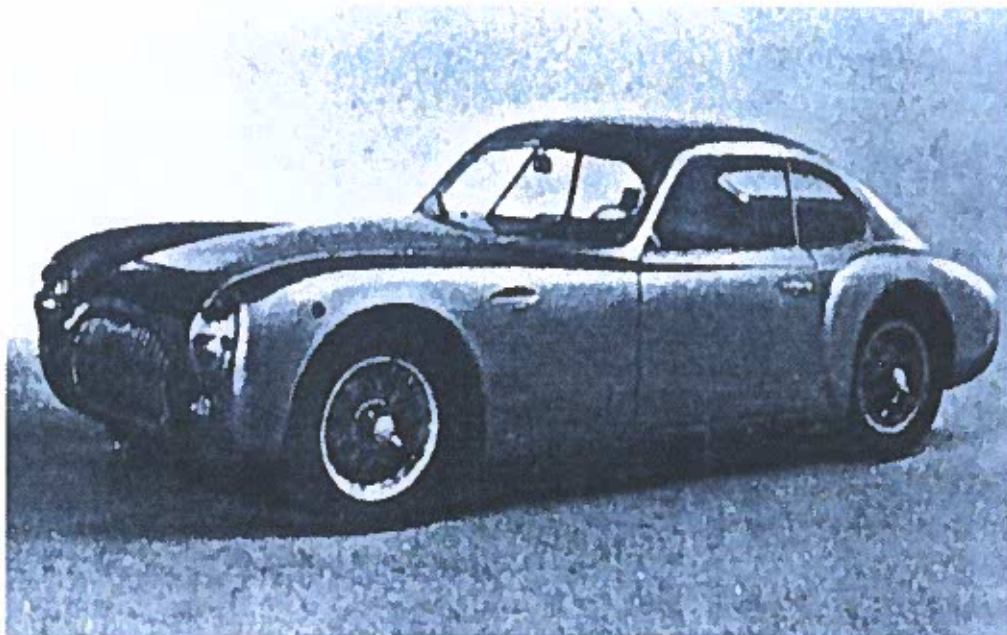
È interessante citare i nomi dei Carrozzeri presenti nei vasti spazi del Palazzo dell'Arte al Parco: Balbo, Bertone, Boneschi, Castagna, Coriasco, Garavini, Ghia, Gilco, Monviso, Pinin Farina, Savio, Siata, Stabilimenti Farina, Touring, Viotti, Zagato. All'esterno è esposta una vettura di Alberto Rossi - CAR.

In totale sono un centinaio di vetture che offrono ai visitatori un bel campionario di carrozzerie milanesi e torinesi a confronto.

All'inaugurazione è presente l'On Corbellini, Ministro dei Trasporti, e la rivista L'Auto Italiana, che registra puntualmente l'avvenimento, riporta due fotografie gemelle, che mostrano l'Avv. Bianchi Anderloni, patron della Touring, e Pinin Farina, che illustrano all'ospite le loro ultimissime creazioni.

Il successo di pubblico è grandissimo; numerose le delegazioni straniere interessate a fare il punto sulla situazione industriale italiana. La probabilità di

Cisitalia Coupé 202 (1947). Linea pulita e volutamente priva di ogni ornamento. Dal 1951 un esemplare è esposto al *Museum of modern art* di New York con il titolo di *scultura sepolcrale*



acquistare un'auto è riservata a pochi, ma tutti vogliono vedere le nuove lussuose vetture, se possibile toccarle, vogliono sognare, immaginarsi in viaggio al volante di uno spider, con il vento che scompiglia i capelli.

Fra le auto esposte, tutte interessanti per il pubblico a digiuno da anni, quella che più di ogni altra attira l'attenzione è la nuovissima Isotta Fraschini Monterosa con motore centrale posteriore. La storia ci dirà che la macchina non avrà seguito, ma in quei giorni la speranza di veder risorgere la celeberrima marca milanese, nota in tutto il mondo, era vivissima. La carrozzeria approntata dalla Touring, anch'essa milanese, è particolarmente bella, stilisticamente leggera ed aggraziata, come è d'abitudine per questo designer.

Anche altre carrozzerie della Touring si evidenziano per eleganza e purezza

di disegno, come le Alfa Romeo 2500 e le Lancia Aprilia. Lo stand della Pinin Farina ospita una stella di prima grandezza, la Cisitalia coupé 202, un disegno che sarà riconosciuto in tutto il mondo come esempio massimo di stile, tanto da avere riconoscimento ufficiale al MOMA statunitense. Bertone esibisce un frontale interessante a bocca di pesce.

Citiamo una annotazione di Giovanni Canestrini: "Quello che maggiormente colpisce in queste pregevoli carrozzerie che costituivano il complesso della Mostra, è l'estrema cura della lavorazione delle diverse parti e in particolare delle forme di raccordo, la quale rivela l'impiego di una maestranza abilissima e dotata di una esperienza non comune e, vorremmo dire, esclusiva".

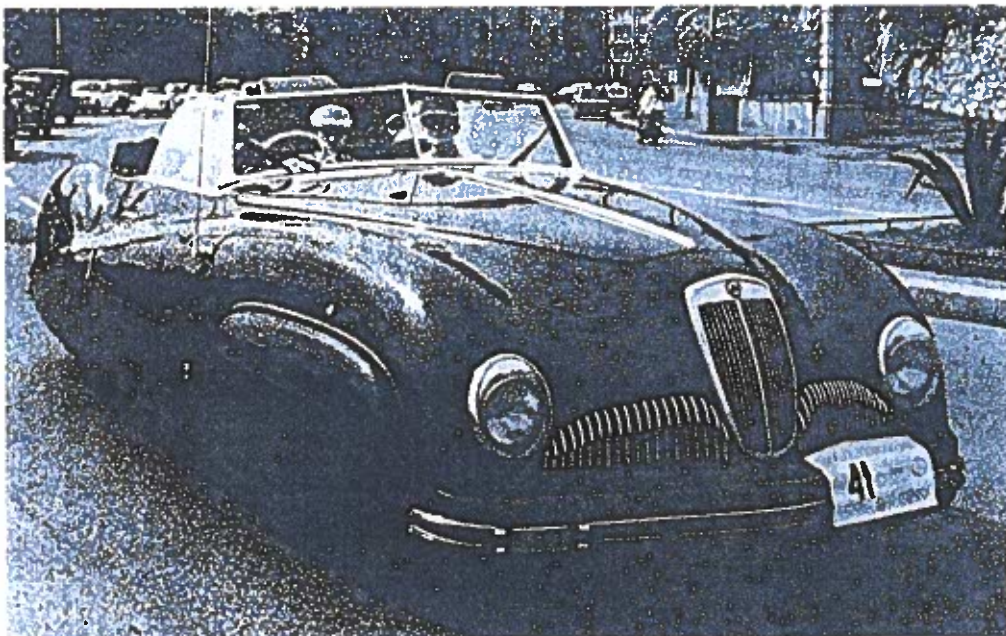
Questa mostra deve essere ricordata anche per un gruppo di carrozzerie di

impronta barocca, con linee americaneggianti, opulente, forse per rispondere a un bisogno di reagire vistosamente alle privazioni del periodo bellico e anche di quello successivo: grandi carrozzerie avvolgenti che coprono tutte e quattro le ruote: ne sono esempio alcune Castagna e Stabilimenti Farina su chassis Lancia Astura, alcune Ghia su Fiat 1100 e 1500 dal muso ispirato alla Buick. Boneschi è pure presente in questo gruppo. Castagna presenta anche un paio di Fiat 1100 con parabrezza brevettato Vistotal e con un frontale particolarmente arzigogolato. Forse il massimo di sovrapposizione di stili si ha nella Lancia Aprilia carrozzata CAR, un cabriolet argento metallizzato dall'aria di guerre stellari, presentato all'esterno della mostra.

È interessante notare come la moda delle carrozzerie a ruote coperte e dalle linee che abbiamo definito opulenti e che qualcuno ha felicemente chiamato "debordanti" - ebbe vita molto breve in Italia, mentre in Francia proseguì con un seguito importante, per opera di grandi firme, come Figoni & Falaschi, Saoutchik, Chapron, Labourdette, prova di una particolare predilezione per l'eccessivo dei nostri cugini d'oltralpe.

Già nel 1947 Auto Italiana riporta un paio di articoli di Gianni Alloisi arricchiti da numerose fotografie di

Lancia Astura Cabriolet (1947). Notevole la fiancata molto slanciata e il lungo gioco del parafrangente anteriore che va a congiungersi a mezza costa con quello posteriore.



Franco Degli Uberti e Corrado Millanta, in cui le esagerazioni erano messe nel debito rilievo.

I commenti suonavano giustamente severi su queste realizzazioni "esagerate": *"Purtroppo in questa prima mostra della carrozzeria qualche sintomo di decadenza da qualche parte si nota. Più di un carrozziere in questa occasione ha voluto strafare, impressionare a qualunque costo con del nuovo. Grosso errore, trovata commerciale che non può convincere il pubblico italiano, troppo buon giudice."* ... *"L'evoluzione stilistica ha un certo ritmo che si può forzare solo in parte. Ad eccedere si può cadere fuori dei limiti del buon gusto, come in qualche caso purtroppo è avvenuto."*

Ma per fortuna vi furono vari esempi di stile purissimo e lineare.

Interessanti anche gli articoli pubblicati su Auto Moto Avio - Interauto a firma Giovanni Canestrini, che scrisse anche sul Corriere della Sera e sulla Gazzetta dello Sport.

Per quanto riguarda le novità tecniche ricordiamo che oltre all'Isotta Fraschini Monterosa, il 1947 vide anche la soluzione opposta, a trazione anteriore, con la proposta della Cemsca Caproni F 11, del Prof Fessia, con motore boxer, che ebbe un notevole seguito essendo in pratica la prefigurazione della fortunatissima e antesignana Lancia Flavia.

Un settore cui la Mostra dedicò ampio spazio fu quello dei pullman, degli autobus di linea e dei "Gran Turismo": "... sono ormai comuni i sedili con schienali mobili a volontà del passeggero, ... la radio a bordo è diffusissima, ... si estende il sistema delle bagagliere sotto il pavimento, ... c'è il riscaldamento interno, ... le cromature a metri quadrati imperano". L'articolista cita le marche: Macchi, Ambrosini & Botta, Barbi, Caproni Aeroplani, Caproni Vizzola, Casaro, Padana, Orlandi, Viberti, Varesina, Garavini, Borsani, Menarini, Pietrobon. In particolare Auto Italiana si sofferma sul "super pullman" di Viberti, con rimorchio a volta corretta; completo e impeccabile nelle finiture interne, esuberante nei particolari, dalla toelette sia sulla motrice che sul rimorchio, ... il più sibaritico fra i bellissimi pullman presenti alla Triennale.

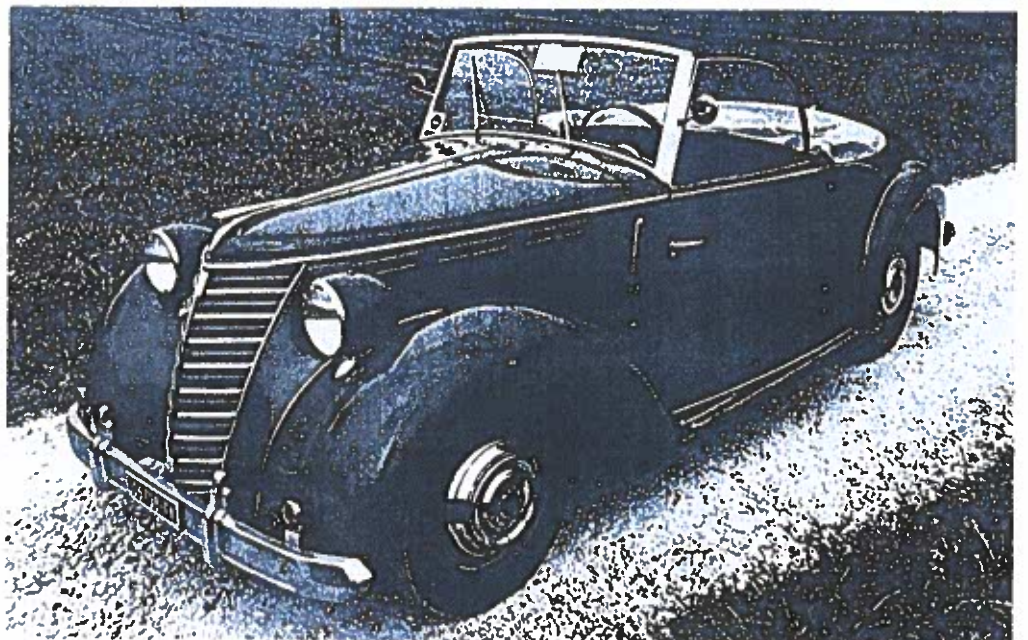
Il successo di un gesto eroico

di Alberto Bersani

La Mostra della Carrozzeria Italiana, tenutasi a Milano presso il Palazzo della Triennale nel novembre 1947, ha tanti motivi per essere ricordata. Lo fa benissimo Vittorio Fano nel suo articolo. A me, già direttore dell'ANFIA e del Salone Internazionale dell'Automobile, qualche spigolatura.

Precisato che nel 1947 ero ancora studente liceale (mi sembra corretto dare un limite alla mia... maturità), mi sono sempre trovato negli anni di lavoro in ANFIA di fronte al mito di quella mostra: un mito giustamente coltivato dai protagonisti della storica iniziativa (vero, carissimo dr.

Fiat 1100 Cabriolet (1947). Modello assai accattivante e armonioso che concede solo a paraurti e borchie di essere un po' più preziosi



Bruno Pezzaglia?), e nato dal coraggio con il quale fu avviata. Erano anni difficilissimi. L'80% del potenziale produttivo dell'industria automobilistica italiana era stato distrutto o reso inutilizzabile. I rapporti redatti nel 1946 dal Ministero per la Costituente rivelano come taluno contemplasse quale unica possibilità di sopravvivenza del settore il suo drastico ridimensionamento, con unità produttive non superiori ai tremila addetti, da destinare in parte al montaggio di modelli esteri. In simile situazione, pensare ad una mostra poteva apparire, ed era, quasi eroico. Eppure il progetto partì, non a caso per opera di un comparto quale quello della carrozzeria, più piccolo e flessibile, più libero nella sua creatività di quanto potesse esserlo la grande

industria, legata da più gravi condizionamenti. E fu un grande successo.

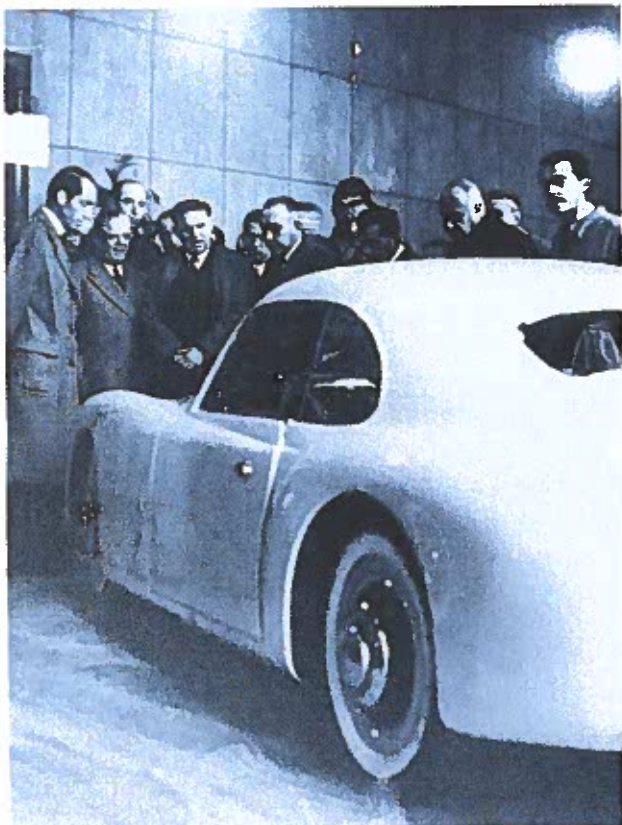
Le Case maggiori scesero in campo l'anno successivo, quando fra l'altro era partito il Piano Marshall e la ripresa economico-industriale andava delineandosi. Fu così che nel settembre 1948 fu inaugurato il XXXI Salone Internazionale dell'Automobile e con esso il nuovo Palazzo delle Esposizioni del Valentino in Torino (edificio che conservò tale funzione fino al 1984, allorché la manifestazione si trasferì al Lingotto). Ma il valore simbolico ed industriale della Mostra della Carrozzeria rimase ed è tuttora indiscusso.

Già, Milano-Torino: il problema della città nella quale svolgere il Salone era vivo da tempo. Nato a Torino nel 1900, questo era passato a Milano nel 1923 per l'insufficienza della sede torinese e per contro la disponibilità nel capoluogo lombardo del nuovo Palazzo dello Sport. Tuttavia alla fine degli anni trenta le Case automobilistiche ritenevano, secondo documenti d'archivio del 1937, ormai inadeguata la struttura milanese e ambivano ad allinearsi al modello estero che vedeva i Saloni dei grandi paesi costruttori europei localizzati nelle capitali: Parigi, Londra, Berlino. Appariva loro logico trasferire il Salone Italiano a Roma. Fra l'altro veniva adombrata una ragione tutta politica: il Salone, nel centro del potere statale, avrebbe visto fortemente

aumentato il suo ruolo e la sua efficacia nel promuovere la sensibilità di governo e ministeri nei confronti dei problemi fiscali, di circolazione, di import-export, industriali dell'automobile. La guerra bruciò ogni velleità, ed è naturale che, al momento di riannodare il filo a conflitto concluso, Milano apparisse la sede giusta per la Mostra della Carrozzeria: nel segno della continuità e per la presenza sul territorio di aziende assai rappresentative.

Ma il Salone dell'anno successivo si svolse a Torino. Cos'era successo? La città piemontese aveva compiuto uno "scatto", lasciando surplus i potenziali concorrenti con la costruzione del Palazzo delle Esposizioni del Valentino, elegante e funzionale. Da qui il suo impiego per il primo Salone del dopo guerra, un impiego che per la verità fu dichiarato a mezza voce come provvisorio ma che non lasciò dubbi di sorta in chi partecipò a quella inaugurazione circa la sua continuità. E qui mi corre l'obbligo di riferire un fatto. Enzo Ferrari era solito, ogni volta che si parlasse dei rapporti automobilistici fra Torino e Milano in materia di esposizioni e corse, dire come in quegli anni venisse stipulato un gentlemen's agreement: a Torino il Salone e a Milano, vedi Monza, il grande sport. Chi scrive udì più di una volta questo racconto, privo di nomi e di riscontri scritti ma non per questo storicamente meno attendibile.

Pinin Farina illustra alle autorità inauguranti la sua nuova rivoluzionaria proposta stilistica: la berlina Cisitalia 202. Pinin Farina ha alla sua destra il Conte Rodolfo Biscaretti di Ruffia, presidente dell'ANFIAA. È questa l'Associazione Nazionale fra Industrie Automobilistiche e Affini, costituitasi nel giugno 1946 in sostituzione dell'ANFIA, sciolta dai tedeschi nel 1944 perché "non collaborativa". Ma è questa un'altra storia che racconteremo in una prossima occasione



1937-1997: i sessant'anni della 1100

di Vito Sasso

Dopo aver lanciato la 1500 sei cilindri (1935) e la piccola 500 "Topolino" (1936), nel 1937 la FIAT mise in circolazione la 508 C - Nuova Balilla 1100.

Il progetto si doveva al leggendario Dante Giacosa che Antonio Fessia, allora ai vertici della Società, aveva voluto come collaboratore.

La 508 C si dimostrò subito un'automobile moderna, con un'ottima tenuta di strade e dalle notevoli prestazioni, sui quasi 500 chilometri di autostrade, esistenti sul territorio nazionale, e sulle grandi vie statali di comunicazione poteva mantenere medie superiori ai 90 Km/h.

Nel '37 vennero presentate anche delle versioni speciali, come la berlina trasformabile, la torpedo, la torpedo coloniale e la cabriolet Viotti, mentre nel 1938 comparve la capiente Lunga, nella versione Taxi e trasporto privato.

Nel 1939 fu introdotta ufficialmente la denominazione FIAT 1100, e per copiare una moda proveniente dagli Stati Uniti, venne dotata di una calandra a spartivento o a prua di nave, e venne soprannominata "Musone". La nuova versione rimase immutata sino al 1948

quando fu aggiornata nella versione B, che presentava numerosi miglioramenti, frutto delle esperienze delle serie precedenti, tra i quali i più significativi erano il motore da 35 cavalli tipo 1100 B al posto del vecchio 108 C da 32 cavalli, le sospensioni posteriori idrauliche telescopiche, un filtro supplementare per il circuito di lubrificazione, il volante a due razze color nocciola al posto di quello nero a tre razze, il cruscotto di nuovo disegno, la scomparsa dei braccioli dal divanetto posteriore (tipo Balilla) ed infine la comparsa degli appoggia gomiti nei pannelli delle portiere posteriori.

Nel 1949 fu la volta della 1100 E "Bauletto", caratterizzata appunto da un bauletto che copriva la ruota di scorta e dalla leva del cambio al volante. La "E" rimase in produzione sino al '53, conquistando decine di migliaia di estimatori, ma era evidente che i suoi successi di vendita non sarebbero durati a lungo, e che, a breve, era necessario sostituirla con una macchina più moderna.

Lo staff di Dante Giacosa era allo studio già dal 1949 per progettare una quattro cilindri adeguata ai nuovi gusti della famiglia media, e nel 1953 la nuova vettura apparve al Salone di Ginevra.

Fiat 1100 S
del 1947



La nuova 1100 103 (dalla sigla del progetto) era un'automobile moderna e brillante, oltre trenta centimetri più corta della vecchia Musone, ma assai più comoda per i passeggeri e più ampia per i bagagli, ed era in grado di sfiorare i 120 chilometri all'ora.

Nel '56 la 103 fu oggetto di alcuni rinnovamenti, la potenza fu aumentata dai 36 cavalli iniziali a 40, la calandra di nuovo disegno ospitava al centro un faro fendinebbia, cambiarono inoltre i gruppi ottici, il disegno della strumentazione e il sedile posteriore divenne abbattibile in avanti, in modo da ottenere uno spazioso piano di carico.

La 1100 103 E, così era denominato il nuovo modello, venne messa in commercio al prezzo di listino di 920.000 lire, mentre la versione familiare costava 1.200.000 lire.

Dopo due anni apparve la versione D; sotto il profilo estetico la vettura era assai

diversa dalle precedenti, la parte posteriore era stata ridisegnata, e il bagagliaio ne risultava ampliato, inoltre il prolungamento delle codine conferiva alla vettura un aspetto più importante. Altre modifiche riguardavano il lunotto, che era stato maggiorato, la fanaleria che era stata ridisegnata e la vernice bicolore adottata nelle sole versioni a tonalità chiara.

Dal punto di vista meccanico la D si differiva per la testata in alluminio, il carburatore di nuovo tipo che portava la potenza a 43 cavalli, mentre la nuova versione Familiare montava pneumatici da 5.60-14 invece che da 5.20-14.

Contemporaneamente alla 103 D apparve la 1200 Granluce, che era caratterizzata dalle portiere entrambe controvento, dall'aumento nella superficie della finestratura, al ricorso alla vernice metallizzata ed ai pneumatici con le fasce bianche.

Nel 1959, per esaudire le esigenze di una clientela raffinata, fece la sua comparsa la 103 H o versione Lusso, automobile vistosa e ricercata a causa di una nuova calandra con disegno reticolato, ai rostri con respingente in gomma, e alla nuova combinazione della tinta bicolore, e presentava inoltre una fascia sulla fiancata di colore identico a quello del padiglione.

Il rapporto di compressione venne aumentato da 7:1 a 7,85:1 e il carburatore adottò un doppio corpo Solex che permise alla nuova versione di raggiungere i 50 cavalli a 5200 giri, con una velocità di poco superiore ai 130 chilometri orari.

Al Salone di Torino del 1960 furono presentate la Millecento Export e Speciale, identiche dal punto di vista meccanico si differivano nelle carrozzeria, che era la medesima, ma semplificata, della versione H.

La Export, più spartana, era commercializzata, nella versione monocolori al prezzo di 930.000 mentre la versione Speciale, con portiere incernierate anteriormente, come la Granluce, veniva posta in vendita a 1.030.000 lire. In entrambe le versioni erano state eliminate le cromature e le modanature più vistose, e con un sovrapprezzo di sole 15.000 lire era possibile ottenere la vernice bicolore. Le esperienze maturate col propulsore di 1221 cm³ della Granluce, convinsero

Fiat 1100
carrozzata speciale
del 1957
Ambulanza



casa FIAT a realizzare una nuova vettura che sostituisse tutte le versioni precedenti.

Nel 1962 fece quindi la sua comparsa la 1100 D, che pur adottando un carburatore monocorpo, raggiungeva, con una certa parsimonia nei consumi, i 130 Km/h.

La vettura, era sobria, elegante e di grande pulizia stilistica, e venne inserita in una fascia di mercato incline al risparmio, e ricco di agguerrite concorrenti.

Tuttavia la buona qualità del prodotto e il prezzo interessante di 1.026.000 lire, fecero sì che la 1100 D ottenesse buoni successi di vendita.

Nel 1966, fece la sua comparsa l'ultima versione della ormai trentenne Millicento, la R, che vide il ritorno della cilindrata, come la lontana progenitrice del 1937, agli storici 1089 centimetri cubi.

Nonostante fosse cambiato il mercato e il gusto degli utenti, alla 1100 R fu decretato un lusinghiero successo, e nei quattro anni in cui rimase in listino, ne furono prodotti 340 mila esemplari.

Nella R ricomparve il cambio a cloche e, per la prima volta, limitatamente alle ruote anteriori, i freni a disco, che contribuirono a rendere la 1100 ancora più sicura.

Nel 1969, la gloriosa Millicento, uscì mestamente di scena, ed il suo posto venne occupato dalla moderna e grintosa 128, che spaziosa e

LA GRANDE FAMIGLIA DELLE FIAT 1100

Modello	Periodo di produzione	Numeri di telaio	Numero di esemplari prodotti
508C-N. B. 1100 ("A" MUSESTO)	1937-1939	200001-252017	52.017
508L- N. B. 1100 ("A" MUSESTO LUNGA)	1938-1939	200008-205001	4.994
1100 ("A" MUSONE)	1939-1948	252018-303875	51.858
1100 L ("A" MUSONE LUNGA)	1939-1948	205002-228105	23.103
1100 S	1947-1950	500001-500401	401
1100 B	1948-1949	304003-321076	17.074
1100 B L	1948-1951	228301-233000	4.700
1100 B L TAXI	1951-1953	233001-236384	3.384
1100 E	1949-1953	323002-377695	54.694
1100 ES	1950	500402-500451	50
1100 EL	1949-1950	233301-234502	1.202
1100-103 e 1100-103TV	1953-1956	000021-257000	256.980
1100-103 TV TRASFORMABILE	1955-1957	000003-001795	1.793
1100-103E e 1100-103E TV	1956-1957	257001-371134	114.133
1100-103 D	1957-1958	372001-520586	648.067
1100-103 H (LUSSO)	1959-1960	520587-747396	
1 200 GRANLUCE	1957-1960	372001-769704	2.601
1100 EXPORT e SPECIALE	1960-1962	748001-1020068	
1 200 TRASFORMABILE	1957-1959	001796-004500 ¹	19.629
1 200 CABRIOLET	1959-1962	000026-019655	405.932
1100 D	1962-1965	1020069-1426000	341.508
1100 R	1966-1969	1426001-1767509	
TOTALE ESEMPLARI PRODOTTI			2.004.124

¹ Numeri non utilizzati dal 002597 al 002700

comoda, potente e brillante, segnò una svolta nella motorizzazione di grande diffusione, ma che non seppe offuscare la grande popolarità e il grande affet-

to che, non solo l'utenza italiana, aveva decretato nel corso degli anni ad una piccola ma grande regina della strada, la Fiat MILLECENTO.

Fiat 1100-103
Viotti Sleeping
del 1956



I settant'anni di A.C. Cuneo

di Gianni Franceschi

Settant'anni sono un bel traguardo, anzi, una magnifica tappa di un già lungo ma ancor più promettente cammino. E per meglio comprendere il cammino percorso, è bene riandare alle origini.

L'automobile Club d'Italia nacque, proprio a due passi da qui, a Torino, come club d'élite. Erano tempi in cui l'auto stessa era appannaggio del fior fiore della società, e mai come allora assunse i contorni precisi, ben delineati, esclusivi di uno status symbol.

I primi nomi che vengono alla mente sono Bugatti, Isotta Fraschini, auto mitiche che non ci sono più,

forse perché non c'è più quel tipo di clientela cui erano destinate. Basta citare Rodolfo Valentino e Isadora Duncan. E qui bisogna citare anche la Ceirano, nata da intraprendenti fratelli cuneesi trasferiti a Torino.

La vicenda automobilistica dei fratelli, nipoti e cugini Ceirano è complicatissima. Crearono diverse fabbriche, in società o in concorrenza tra loro, e le loro auto si chiamarono Ceirano, Star, Rapid, Junior, Aurea, Scat, per non parlare della celeberrima Itala, proprio quella del raid Pechino-Parigi con il principe Borghese ed il giornalista Luigi Barzini. Itala, Ceirano

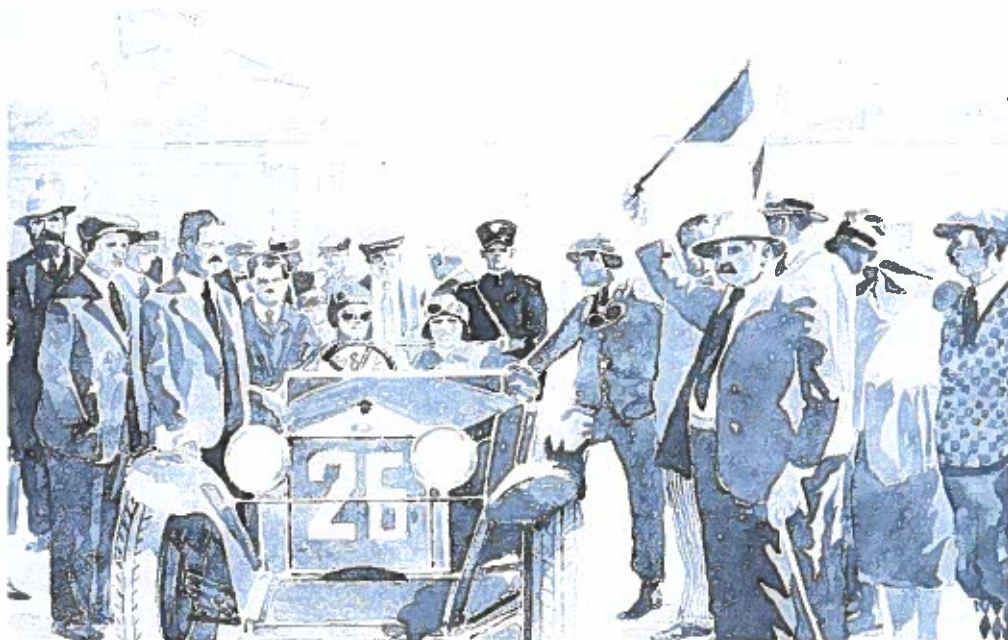
e Scat sono stati i marchi che tra tutti hanno più inciso sulla storia italiana dell'auto.

Poi, le varie fabbriche dei Ceirano avevano saputo mettere in piedi una rete commerciale che, per quell'epoca era davvero capillare.

Uno dei "concessionari" (oggi si chiamerebbero così) della Scat, negli Anni Venti, era Tazio Nuvolari, con "salone" (altra qualifica venuta fuori molto tempo dopo) a Castel d'Ario, nel Mantovano, suo paese di nascita. Esistono ancora, credo, nel Museo Nuvolari alcuni fogli di carta intestata con il marchio Scat e la scritta "Automobili Nuvolari Tazio - rappresentante esclusivo per le provincie di Mantova e Verona".

Perché citare Nuvolari? Per questo e per altri due motivi. Il primo, è che Nuvolari lasciò scritto, in un elenco delle auto che aveva posseduto, guidato o pilotato, che la prima auto da corsa sulla quale era salito era una Scat, di proprietà di suo zio Giuseppe, anche lui commerciante d'auto. Ma il secondo motivo è ancor più vicino, nel tempo e nello spazio.

Manifesto della mostra *Autostorie* organizzata per i settant'anni dell'A.C. Cuneo. In occasione della manifestazione è stata accolta la proposta di trovare un'area per la posa di una scultura dedicata all'opera dei fratelli Ceirano



Infatti il 29 giugno 1930 Tazio Nuvolari era a Cuneo per correre, al volante di una Alfa Romeo P2 2000, la gara in salita Cuneo-Colle della Maddalena. Ed arrivò primo assoluto, coprendo i 65 chilometri e mezzo del percorso in 38 minuti e 27 secondi, alla media oraria di 103 chilometri e 771 metri.

Ma torniamo all'Automobile Club, sodalizio del quale Nuvolari fu peraltro esponente di spicco, e fu presidente dell'Ac Mantova fino alla morte, nel 1953.

Club di élite, dunque, l'Ac ai suoi esordi (ma ricordiamo che allora si chiamava Raci, con il prefisso "Reale" scomparso nel 1946), nato anche e soprattutto per esigenze di carattere sportivo. Sì, perché in quei tempi pionieristici, entrati davvero nel mito, nella leggenda, l'esigenza associativa nacque proprio per regolamentare uno sport nascente, per dare norme precise alle gare automobilistiche che sempre più spesso venivano disputate. Non era più il britannico pugilato, la "noble art": l'automobilismo lo aveva sorpassato, in velocità e in curva.

Ma, nel corso degli anni, nei decenni, anche l'Automobile Club ha saputo trasformarsi. Da circolo esclusivo per una categoria d'élite, ecco che l'Ac nazionale ed i vari Automobile Club provinciali si trasformano seguendo passo passo la motorizzazione di massa, fino a diventare essi

stessi associazioni di massa. Anzi, si può dire che il vero padre della motorizzazione di massa italiana sia stato l'Ac, con l'organizzazione capillare, i molteplici servizi per gli automobilisti, le manifestazioni sportive, le pubblicazioni tecniche, scientifiche e divulgative (in prima linea "L'Automobile", la rivista entrata a buon diritto nel Guinness de primati come periodico mensile a più alta tiratura nel mondo, con una tiratura di un milione e duecentomila copia ogni mese).

Infatti il boom della motorizzazione di massa non ha colto impreparato l'Ac, anzi: si può dire che proprio la presenza dell'Ac sulla linea di difesa degli automobilisti ha favorito questa motorizzazione, dando fiducia ai neo-automobilisti, fornendo loro un'informazione costante e, soprattutto, un'assistenza continua. Praticamente, "formando" intere genera-

zioni di automobilisti. Il vecchio centralino 4212 (4477) - tanto per fare un esempio - è stato il primo in Europa a fornire in tempo reale agli automobilisti una serie tanto completa di informazioni, consigli, notizie, spiegazioni, avvisi, suggerimenti. Per non parlare del Soccorso Stradale, del servizio Medico Pronto, del settore assicurativo con Ala e Sara, eccetera eccetera.

È facile divagare, quando ci si trova di fronte ad una realtà tanto complessa e ramificata. E torniamo a Cuneo per ricordare che qui ci troviamo di fronte a due curiosi cimeli, che si presentano con lineamenti tali da aiutarci a capire la trasformazione dell'automobilismo e dell'Ac.

Ecco la curiosità. A Cuneo, come altrove, una delle prime iniziative assunte dal neonato Automobile Club provinciale, sorto nel 1927, fu quella di organizzare una gara automobili-

Il presidente della Provincia Quaglia alla guida della Ceirano del 1904. Alla sua sinistra Brunello Olivero, Giacomo Rossi, Antonio Carella, il Sindaco di Cuneo Rostagno; alla manovella di avviamento Alberto Bersani



stica, la mitica corsa in salita "Cuneo-Colle della Maddalena".

I cimeli sono due cambiali, ora incorniciate nella sede dell'Ac Cuneo (e se si trovano lì, significa che a suo tempo vennero, come si dice, "onorate", altrimenti sarebbero ancora dal notaio), firmate dall'allora Presidente dell'Ac Cuneo, avvocato Michele Olivero. Con queste due cambiali l'Ac Cuneo ottenne un prestito di 27.500 lire: cifra enorme, a quel tempo,

Il manifesto della prima corsa automobilista Cuneo-Colle della Maddalena svoltasi il 9 agosto 1925. Euforici e galvanizzati dalle manifestazioni sportive gli stessi organizzatori passarono nel 1927 alla fondazione dell'A.C. Cuneo

quando un quotidiano costava 15 centesimi, contro le odierne 1500 lire. Quella somma servì a finanziare una delle prime edizioni della gara fino al Colle della Maddalena.

Questi due documenti, questi due cimeli, rappresentano un fatto emblematico, per capire il passaggio dall'automobilismo d'élite a quello di massa. Sì, perché anche l'automobilismo di massa, esploso dopo gli anni Sessanta, è nato sulle cambiali, le famose "rate" con le quali milioni di lavoratori italiani riuscirono a motorizzarsi con le utilitarie dell'epoca. Ed il mercato automobilistico, basta vedere qualche spot pubblicitario in tv, non si è ancora sganciato dall'esigenza delle rate, oggi chiamate "finanziamento", che non sono poi altro che un "prendo oggi e pagherò poi".

Ma torniamo all'avvocato Michele Olivero: fu un organizzatore instancabile, che seppe infondere una grande vitalità all'Ac Cuneo.

E la stessa vitalità, la stessa voglia di fare e di inventare, la troviamo nel figlio, avvocato Brunello Olivero, attuale Presidente di Ac Cuneo, il Presidente del Settantennio.

Autentico figlio d'arte, Brunello Olivero ha saputo dar vita nel proprio Ac ad importanti iniziative che si sono poi allargate a macchia d'olio in quasi tutta la penisola, coinvolgendo numerosi altri Ac provin-

ciali. E, non è un caso, si è sempre trattato di manifestazioni a carattere sportivo. Anche se, almeno apparentemente, esulavano ed esulano dal mondo dell'auto in senso stretto.

Si tratta del torneo Aci-Neve, nato a Cuneo, inventato e creato da Brunello Olivero, manifestazione a carattere nazionale che, nel corso delle sue molte edizioni, si è talmente ingrossata, ingigantita, da diventare troppo impegnativa, addirittura ingovernabile.

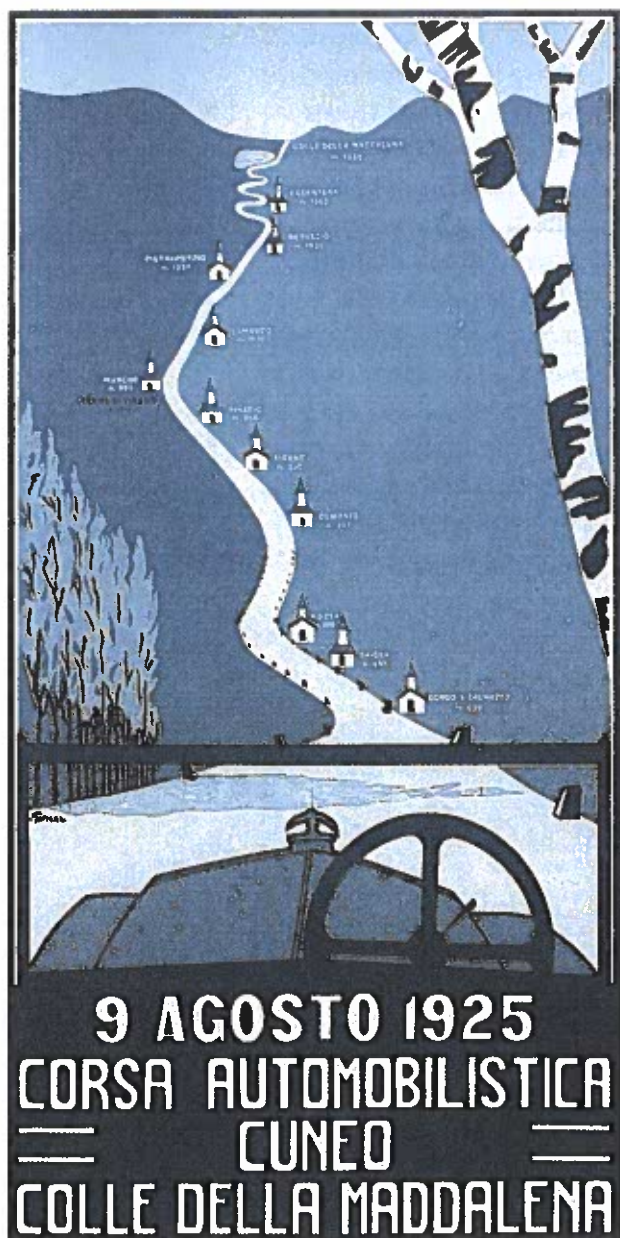
Concluso il ciclo di Aci-Neve, ecco nascere dalla mente fertilissima di Brunello Olivero il torneo nazionale AciGolf.

Un altro successo, un'intuizione felice e ben realizzata.

Ma i green ed i campi di neve non hanno certo distratto il Presidente Olivero dallo sport automobilistico. L'Ac Cuneo ha ancora in calendario manifestazioni agonistiche di grande rispetto, come il Rally internazionale "Limone Piemonte", oltre a due altri Rally di Coppa Italia: il "Cinzano" ed il "Val Varaita".

Qualche tempo fa il Presidente Brunello Olivero mi disse che anni or sono ha partecipato a parecchi Rally e che, ora, si accontenta di fare lo starter al rally di Limone Piemonte, e consegnare le coppe ai vincitori.

Anche a quelli del torneo AciGolf, la sua ultima creatura.



La locomozione

Dall'archivio del 1902-1904

di Antonio Carella

Per gli studiosi della storia dell'automobile il documento di riferimento dell'epoca pionieristica è senza dubbio la rivista del *Touring Club Italiano*. Costituitosi l'8 novembre 1894 con la denominazione di *Touring Club Ciclistico Italiano*, è la prima fonte di notizie riguardanti il turismo e la locomozione di fine secolo.

L'*Automobile* infatti, rivista della *Locomozione Meccanica ed Industrie Affini*, nasce soltanto dopo la costituzione dell'A.C.I., avvenuta il 18 novembre 1898, quale organo ufficiale dell'associazione, aventi per direttori l'ing. A. Faccioli e l'avv. C. Gorla Gatti.

Ci permettiamo pertanto di prendere spunto dal *Touring Club Italiano* e riportare interessanti e curiose notizie dell'epoca.

Il Freno Bowden per Automobili

Freno Bowden montato sopra una vettura 16 HP, che ha compiuto nel corso della stagione più di 10.000 Km. di strade acci-

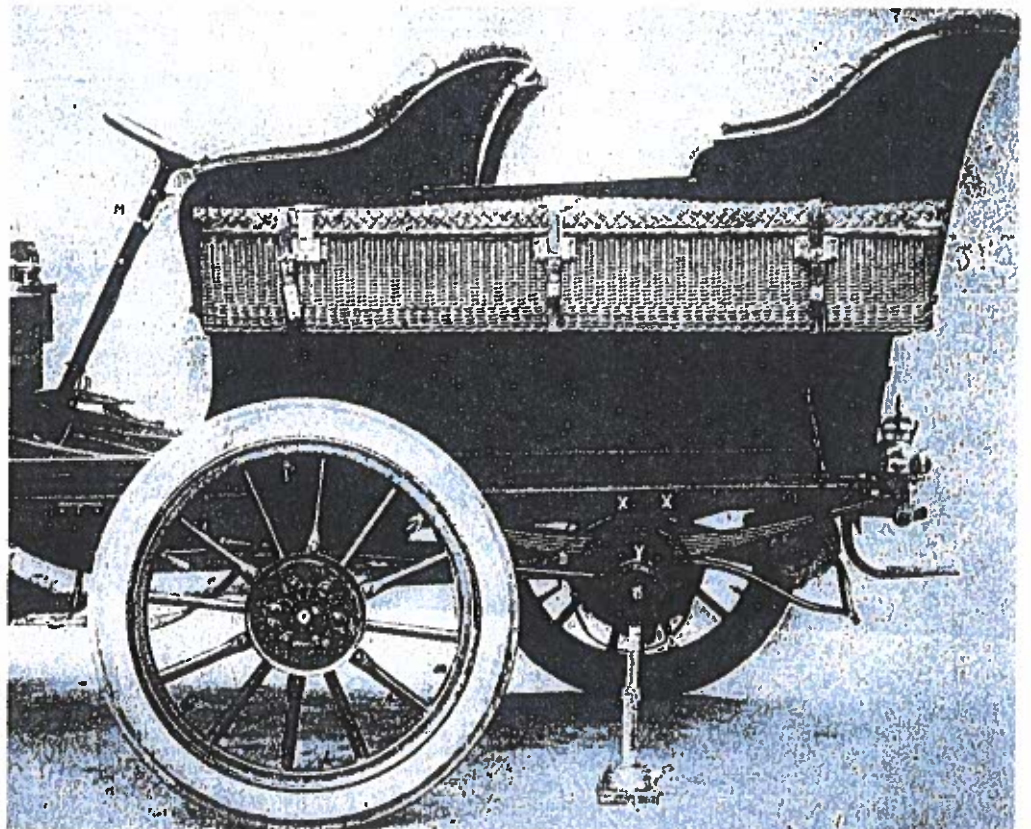
dentate, fra le quali specialmente notevoli: il passaggio del Moncenisio nel viaggio da Parigi a Firenze, quello del piccolo S. Bernardo, e quelli della Consuma e dei Mandrioli nell'Appennino, senza che la trasmissione abbia neppure avuto necessità di essere regolata.

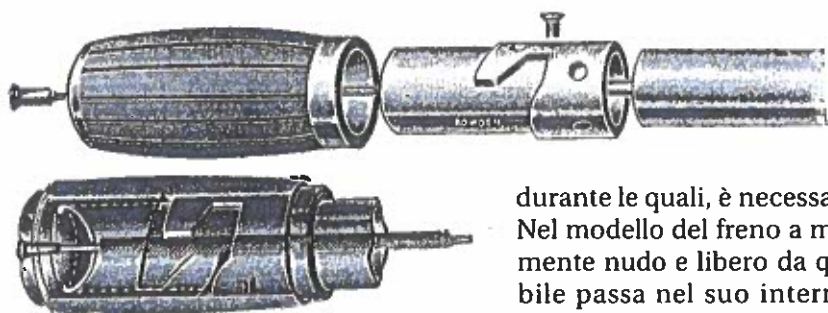
L'allungamento del cavo flessibile è stato pressoché nullo, giacché la posizione della leva sulla cremagliera non ha cambiato, dal principio alla fine del viaggio, che di due o tre denti sola-

mente, senza contare che questo insignificante spostamento può essere attribuito all'assottigliamento molto accentuato dei cuscinetti del freno che a percorso ultimato si sono trovati di molto diminuiti. Quando si frena, il cavo attaccato all'orecchio X di destra tende a rientrare nel tubo inestensibile D, che tiene a posto l'orecchio X di sinistra.

Per conseguenza le orecchie XX si avvicinano e bloccano coi loro cuscinetti la puleggia del freno.

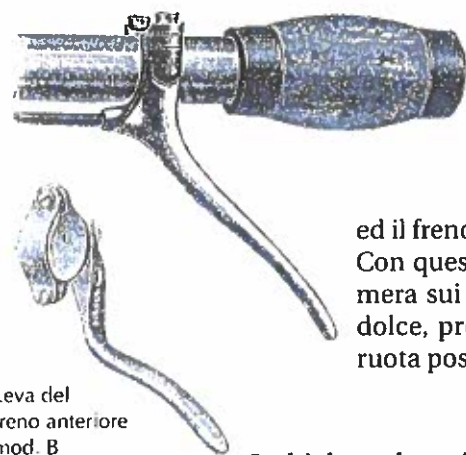
Nella foto l'impiego del freno Bowden per automobili. Nelle pagine seguenti articoli apparsi tra il 1902 e il 1904, riguardanti il freno Bowden per biciclette, le vetture Ceirano e particolari notizie sulla circolazione delle biciclette





La manopola girevole permette un'azione di freno ideale, continuo, per il suo funzionamento ad elica che toglie la brutalità dei movimenti dei sistemi a morsetto, sopprime assolutamente la fatica della mano nelle lunghe discese

durante le quali, è necessario frenare continuamente. Nel modello del freno a manopola girevole il manubrio resta completamente nudo e libero da qualsiasi organo, perché la trasmissione flessibile passa nel suo interno. Questa trasmissione esce dal manubrio attraverso un piccolo foro, che in questo caso è necessario praticare nella parte centrale del manubrio stesso.



Leva del freno anteriore mod. B

IL FRENO BOWDEN a leva semplice si monta e si smonta in pochi minuti, formando un tutto completo colla macchina, la leva viene attaccata al manubrio per mezzo di un manicotto, ed è congiunta al ferro di cavallo mediante la trasmissione flessibile che scorre lungo i tubi del telaio come un semplice filo conduttore elettrico. Sulla forcella posteriore una traversina a due anelli di attacco delle molle da regolare:

ed il freno è pronto a funzionare. Con questo freno sono completamente tolti gli inconvenienti del fango che si agglomera sui cuscinetti, e dei pneumatici deteriorati o guasti; e si ha un'azione di freno dolce, progressiva ed energica, occorrendo, sviluppata nella parte più adatta della ruota posteriore senza trasmissioni articolate, ne puleggie, ne tiranti.

- Sotto bicicletta munita di **Freno Bowden** tipo montato sulla ruota posteriore e comandato dalla manopola girevole.
- Manopola girevole di mm 22.
- Tramissione N. 100.
- Ferro N. 2
- Traversina N. 25 C.
- Collari per tubi rondi di mm 16.
- Cuscinetti dritti per cerchi Westhwood.

La bicicletta da turismo del 1903

Quanto di più studiato e perfetto ci ha saputo dare l'industria velocipedistica per quest'anno. Guardando l'insieme della bicicletta, non si rimarcano certo dei gravi cambiamenti, difatti le parti che racchiudono, per modo di dire, le grandi novità di questo anno, sono per loro natura assai minute e quasi nascoste.

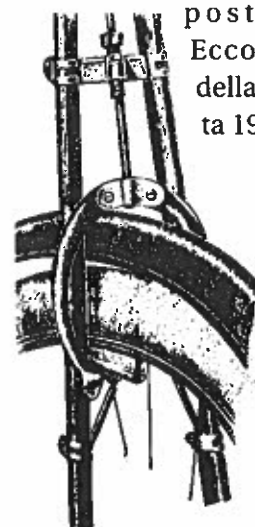
Le biciclette dell'anno scorso, bisogna pur riconoscerlo, erano giunte quasi al grado della perfezione per l'uso cui sono oggi destinate queste macchine di locomozione. Tuttavia si erano dimostrate alquanto imperfette nell'affrontare le grandi strade di montagna.

I costruttori si sono dunque preoccupati di questo lato debole della bicicletta, e per renderla atta ad affrontare le salite più ardue e nel medesimo tempo le discese più ripide l'hanno munita del *cambiamento di velocità* e di *freni speciali*...

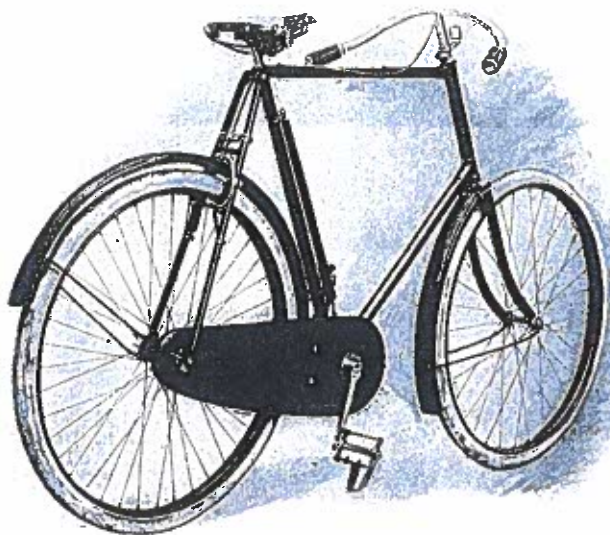
Quanto ai freni, si è all'unanimità stabilito che debbono essere due, uno sulla ruota anteriore, l'altro sulla posteriore e possibilmente tutti e due sul cerchione.

Il tipo quindi di bicicletta più completo per 1903 deve avere anzitutto quanto di

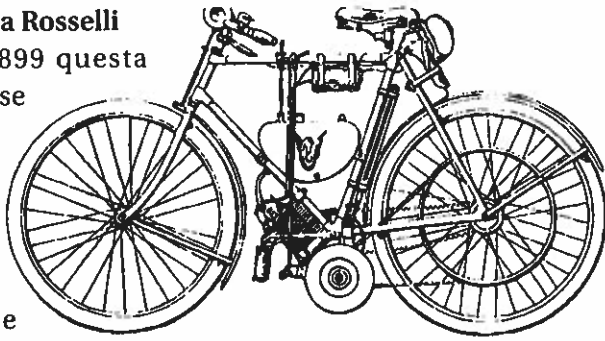
più perfetto aveva la bicicletta 1902 compresa la ruota libera ed in più un buon *cambiamento di velocità* racchiuso nel mozzo posteriore e due potenti freni al cerchio, l'uno della ruota anteriore, l'altro della posteriore. Ecco l'ideale della bicicletta 1903.



Freno Bowden perfezionato, a forma di ferro di cavallo, ad azione sul cerchione, di qualunque forma esso sia, tanto della ruota anteriore che posteriore di qualunque bicicletta



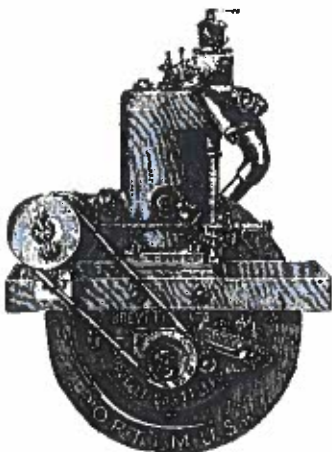
Motocicletta Rosselli
Fino dal 1899 questa casa torinese ha presentato i suoi speciali motori Lilliput e Optimus, e non si contenta



dei primi risultati, e seguita a studiare. La motocicletta Rosselli ha il motore obliquo, piazzato sotto al pedaliere, ma abbastanza alto per non dare noia nelle strade cattive.



Il motore di queste motociclette comincia ad essere abbastanza noto sulle strade italiane. È il Lilliput, che questa casa costruisce di varie forze, a seconda del desiderio degli acquirenti. Per il 1908 sappiamo che un ben studiato dispositivo



delle alette di detto motore ne assicurerà il raffreddamento in modo affatto speciale.

La bobina è attaccata al tubo orizzontale del telaio, mentre le pile o gli accumulatori sono piazzati dietro la sella. Un ampio recipiente di benzina occupa la parte anteriore del quadro del telaio.

La casa Rosselli sta ora studiando un'accensione a *magnete* per le sue nuove motociclette, e se si deve arguire dai passi che ha fatto sinora, c'è proprio da sperare che riesca. Oh! l'abolizione delle pile che gran bella cosa! Un'altra sola l'uguaglia: quella degli accumulatori

1903 "L'ultima novità"

Motociclette per signora

Non vorremmo che questo titolo, troppo promettente, ci tirasse addosso, in seguito, i rimproveri e le recriminazioni del sesso gentile col quale ci preme troppo di restare sempre in ottimi rapporti.

Ci affrettiamo quindi a dichiarare che siamo ancora lontani da una motocicletta per signora veramente pratica, che permetta di associare la gentile compa-

gna ai nostri viaggi ed alle infinite emozioni che la motocicletta procura.

Siccome però anche questo tipo nuovo di macchina deve, per una ineluttabile necessità, essere creato, ci piace cominciar subito ad accennare ai primi tipi che dimostrano, se non altro, da parte dei costruttori, un buon inizio ed una lieta promessa per l'avvenire.

Il motore è piazzato quasi orizzontalmente sotto al pedaliere, mentre il recipiente d'olio e benzina si è dovuto attaccarlo dietro alla sella.

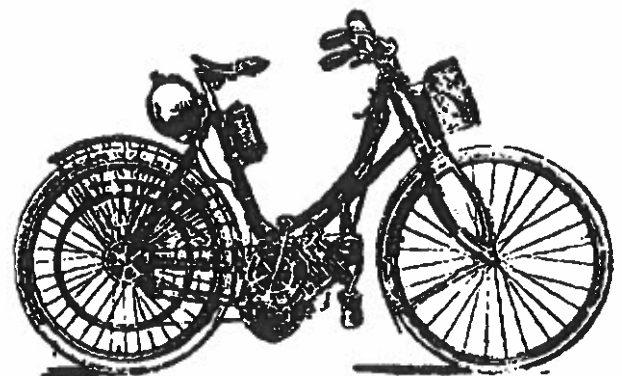
Tutte le manovre sono fissate nel rangone curvo che dalla sterza va al pedaliere. Riguardo all'accensione, l'accumulatore è fissato in apposito astuccio davanti al manubrio, e la bobina è attaccata al tubo sotto la sella.

La trasmissione è delle solite per cinghia.

Si sono fatti, tempo fa, una innumerevole serie di discorsi inutili sull'aspetto della signora in bicicletta, e tutti sono andati a finire in una verità sola, e cioè che la bicicletta è molto comoda anche per le signore, delle quali la maggior parte è ben felice di usarla.

A sinistra, in colonna, motocicletta Rosselli, motore Lilliput e Optimus

Motocicletta per signora





Le vetture Ceirano (1904)

Tra le Case costruttrici nazionali che si sono dedicate all'industria automobilistica, quella di Matteo Ceirano e C. di Torino, rappresenta già, benché ancora ai suoi primi passi, una assai lusinghiera promessa per l'avvenire.

Nella recente Esposizione che ebbe luogo a Torino, avemmo difatti occasione di esaminare da vicino il *châssis* Ceirano, del quale oggi diamo una breve

descrizione ai nostri soci. Il telaio è in acciaio stampato, e la sua forma è assai sviluppata in lunghezza, tanto da permettere l'applicazione delle carrozzerie ad entrate laterali, così in uso quest'anno. La disposizione degli organi tutti del meccanismo è simmetrica e centrale, e la trasmissione avviene per mezzo di un albero con snodo cardanici. Il motore di 24 HP è a quattro cilindri, con tutte le valvole comandate e permutabili fra di loro; e la sua velocità può variare da 50 a 1000 giri al minuto mediante un ingegnoso dispositivo a leva che regola, presso al carburatore,

l'ammissione del gas a cilindri.

La figura qui di fianco mostra assai chiaramente la posizione del magneto, posto laterale al corpo del motore, e bene accessibile nel caso di doverlo regolare. La medesima facilità di accesso è ottenuta in questa macchina, anche per le valvole, che, rimanendo perfettamente libere da qualsiasi organo estraneo, si possono smerigliare con tutta comodità.

Il carburatore brevettato ha la prerogativa di mantenere costante il tenore della miscela, pure variando la velocità del motore.

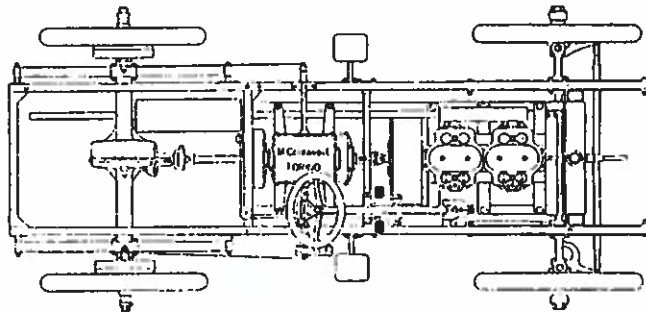
Un regolatore sia centrifugo che a mano permette di aumentare e diminuire la quantità di miscela aspirata dal motore.

Il raffreddamento è ottenuto mediante un radiatore del tipo nid d'abeilles attraverso al quale viene aspirata una forte corrente d'aria da un ventilatore montato sul volante dello stesso motore.

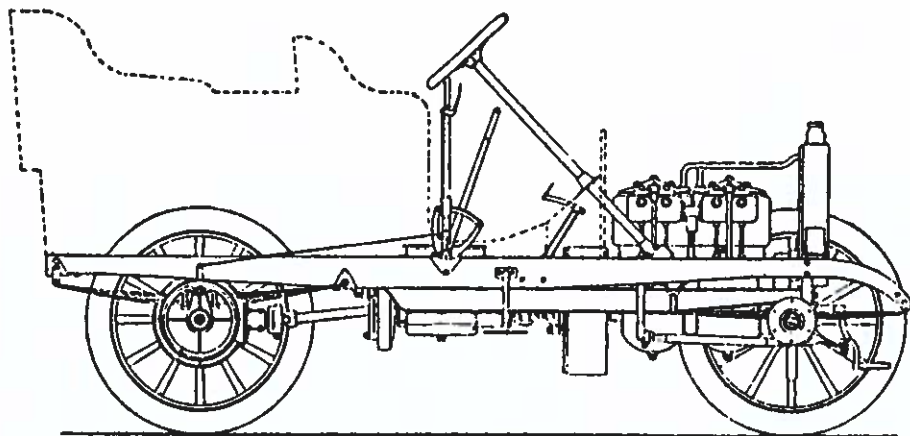
Il cambiamento di velocità si fa per mezzo di una leva a spostamento angolare per le quattro velocità avanti, ed il folle, ed a spostamento laterale per la marcia indietro.

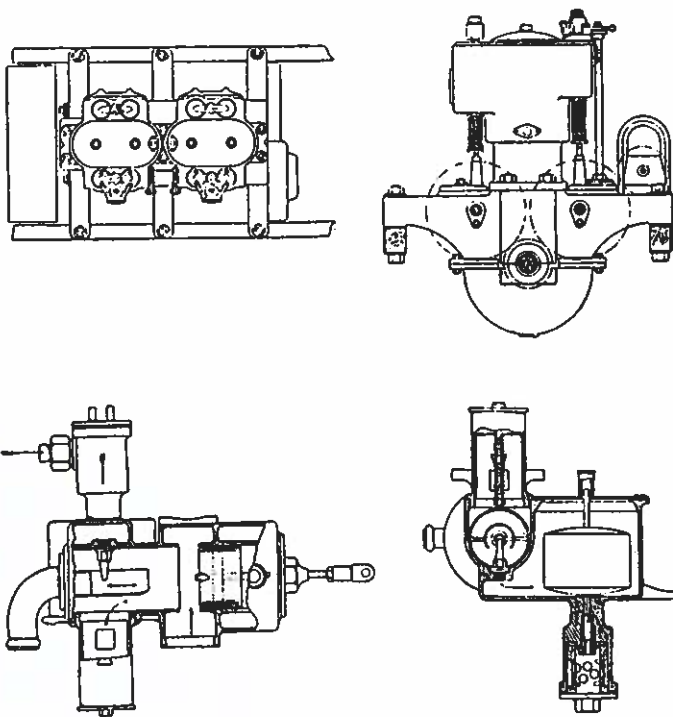
Tutte queste velocità si ottengono dunque con una sola leva, e la velocità massima (quarta) è in presa diretta, senza ingranaggi intermedi.

I freni della vettura sono assai potenti, del tipo ad espansione, e frenano tanto avanti che indietro.



A destra lo Chassis Ceirano visto in pianta, sotto visto di fianco





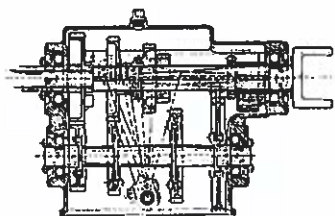
Dall'alto il motore Ceirano 24 Hp visto in pianta e di fronte, il carburatore e il cambiamento di velocità visto in sezione

Per impedire la deriva in salita si è adottato un dispositivo con nottolino sicurissimo.

Le ruote sono tutte montate su sfere, il che concorre a dare a questo châssis una estrema scorrevolezza.

Ecco dunque le principali prerogative di questa nuova macchina nazionale, che comincia ora ad entrare nel commercio, e che promette sotto ogni aspetto di percorrere molta strada; e di concorrere validamente, assieme alle altre sue sorelle italiane, a tenere alto il prestigio della nostra industria automobilistica.

Indirizzo: M. Ceirano e C., Torino, via Guastalla, n. 5.



Taurinia (1904)

Un'altra ditta nuovamente formatasi, e che dallo stadio di studio passa alla pratica, è la società *Taurinia* di Torino.

Il telaio è in legno, armato però in modo da renderlo indeformabile. Esso è portato a mezzo di molle lunghe ed elastiche da quattro ruote tutte eguali di 750 mm di diametro.

Il motore è un De Dion-Bouton di 9 1/2 HP ad un solo cilindro; il carburatore è a spruzzo e l'accensione elettrica è fatta a mezzo di pile e rochetti di induzione; il raffreddamento dell'acqua è ottenuto facendola circolare, a mezzo di una pompa centrifuga, nel radiatore posto nel davanti della vettura: il raffreddamento è ottenuto anche quando la vettura è ferma, per mezzo di un apposito ventilatore. L'accensione e la carburazione si regolano

con due manette poste sotto il volano di direzione: un pedale, a destra del conduttore, fa girare il regolatore.

Il cambio di velocità è un *train baladeur*: esso dà tre velocità in avanti (12, 24 e 50 chm all'ora) e la retromarcia a 12 chm all'ora.

La leva della marcia indietro è separata da quella della velocità in avanti, e ciò per impedire le false manovre.

I freni sono due: il primo freno, potentissimo, consiste in due ceppi in bronzo, comandati dal pedale destro, che si vengono a chiudere su di una puleggia calettata sull'albero del cambio di velocità; il secondo freno, anch'esso metallico, agisce internamente ai mozzi delle ruote posteriori: esso è comandato da una leva a mano, e tutti e due i freni agiscono nei due sensi. La lubrificazione del motore è ottenuta a mezzo di una piccola pompa. La trasmissione è fatta con albero cardanico: è robusta e registrabile in caso di usura.

“ Taurinia ”

Limousine 9 1/2 HP.



Limousine 9 1/2 HP.

Chassis L. 5000

VETTURA LEGGERA — 3 VELOCITÀ E RETROMARCIA — RADIATORE A TUBI D'ACQUA CON VENTILATORE — TUTTI I CUSCINETTI A SFERE E REGISTRABILI — MOLLE ESTERNE A DOPPIA SOSPENSIONE — FRENI INTERNI A SCATOLA CHIUSA — DA NON CONFONDERSI COLLE VETTURE " POPOLARI "

Società " TAURINIA " - Torino

37, Via Principi d'Acaja, 37

La macchina dei sogni esiste

di Claudio Agnese

La macchina dei sogni esiste: è sempre l'ultima di cui ci si innamora... Gennaio 1996: "guarda che XXX ha trovato una macchina.... Forse la vende... No la restaura lui... No! Mah, andiamo a vedere..."

La macchina stavolta c'è (si sa, spesso queste informazioni appartengono a leggende metropolitane o da cortile), è una bella torpedo e sembra in buone condizioni, è certamente una FIAT, una 501 forse, no ecco la targhetta è una 502. Però strani i fanalini rossi e verdi, è diversa dalle altre già viste, tuttavia sembra originale. Dai documenti si scopre l'arcano: la vettura viene dagli USA, risulta un

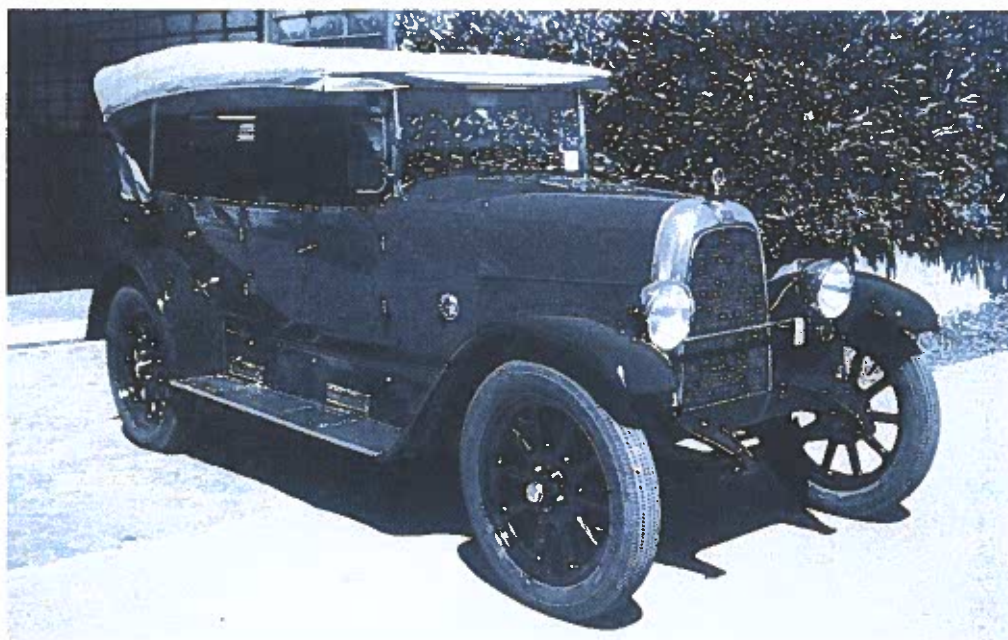
solo proprietario, questo signore l'aveva acquistata in Italia nel 1925 trasferitosi in Argentina vi porta l'auto, si sposta negli Stati Uniti sempre con la sua Fiat al seguito, poi di nuovo in Italia finisce il lungo viaggio di questa torpedo: gli eredi certo non affezionati come il nonno, al punto di portarsela dietro per mezzo mondo, la vendono come rottame.

Bella è bella, completa anche, un buon restauro è giustificato, sul prezzo ci si accorda... inoltre viene da Beverly Hills "sarà stata di Jane Harlow! mmh, più probabilmente del suo giardiniera!"...Va beh si comincia. L'officina è soprattutto un

posto di ritrovo riconosciuto, si parla, si critica, si commenta, ci si prende in giro. I proprietari del mezzo sono "il Capo" e "il Comandante", il primo è l'anima, oltre che il proprietario di questa officina un po' particolare nella quale si lavora solo per il piacere del restauro senza implicanze commerciali; la sua autorità nel restauro è assolutamente indiscussa e ne approfittano ampiamente tutti gli amici: "... è il Capo mica per niente!". Il secondo, meccanico di fama che con la pensione ha sposato la causa dei veicoli d'antan: "il Comandante" per i suoi trascorsi di Capo del Vigili del Fuoco della Città.

Via allo smontaggio completo e qui le prime sorprese, fortunatamente simpatiche: si ritrovano delle monetine argentine, confermata dunque la storia delle vicissitudini della macchina, più prosaicamente ci si accorge delle ottime condizioni della struttura nascosta, legni e telaio sono ottimi, le lamiere fortunatamente non vanno sostituite, una buona base di partenza insomma. Separato dalla carrozzeria l'autotelaio, i cui componenti prendono strade

Ecco la splendida Fiat 502 Torpedo al termine del lavoro di restauro

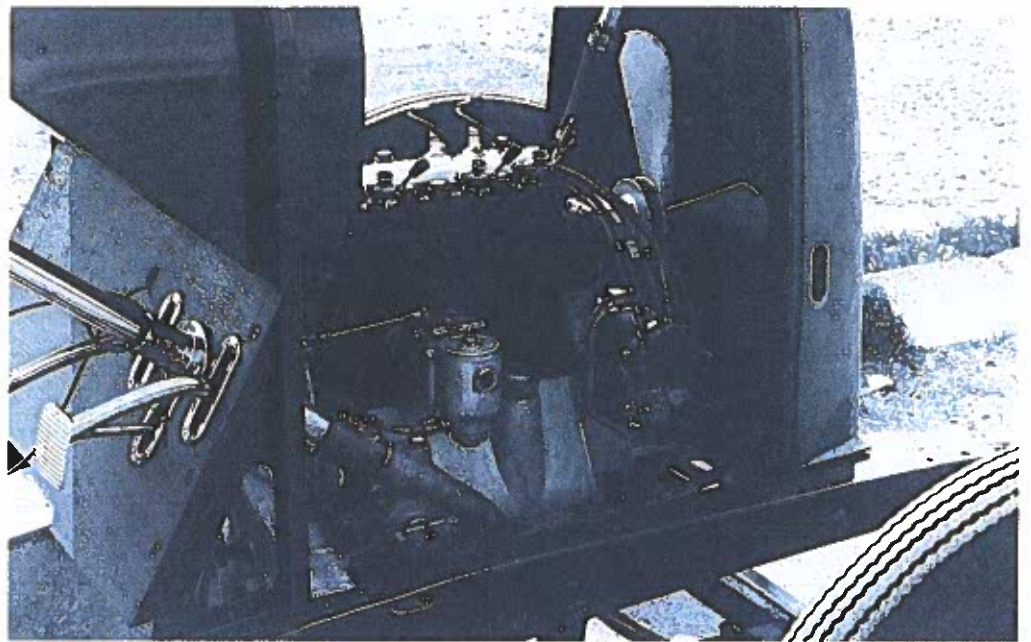


diverse, sul telaio sabbiato e controllato lavora il Capo, il motore va alle cure del Comandante che si diverte a smontare, verificare, aggiustare e soprattutto alla sera tenere al corrente dei progressi tutti gli amici che ovviamente spiegano e dicono la loro, volutamente ignorando il proverbio *musta nen ai gatt a rampiar* (non insegnare ai gatti ad arrampicarsi).

Dopo cinque mesi telaio e motore riasssemblati sono messi sulle ruote: la prima resa dei conti, le prime battute di presa in giro con l'aria (volutamente) dubbiosa: *mmh...a va po' nen...* (non va mica...). Poi la prova: una cassa per sedile, un paio di giri di manovella e via... Funziona! Regolazioni?... fatte! Prova questo, prova quello, pressione dell'olio?...mmmh un po' bassa. Vai si parte per la prima prova su strada... In fondo la strada che porta alle frazioni è la nostra pista riservata, se le macchine sono solo a metà quando circolano in prova chi vuoi dica qualcosa...

Carrozzeria: finalmente si svernica, si sabbia, si gratta, i legni sono in ottime condizioni... meno male! Il cruscotto si recupera certamente, ma i pannelli laterali in legno intarsiato purtroppo no... però ecco trovati i disegni originali...

In fondo ognuno ha il suo coniglio nel cappello... Il nostro è un amico falegname, anzi ebanista che in gioventù a Venezia costruiva le gondole... intarsi, luci-



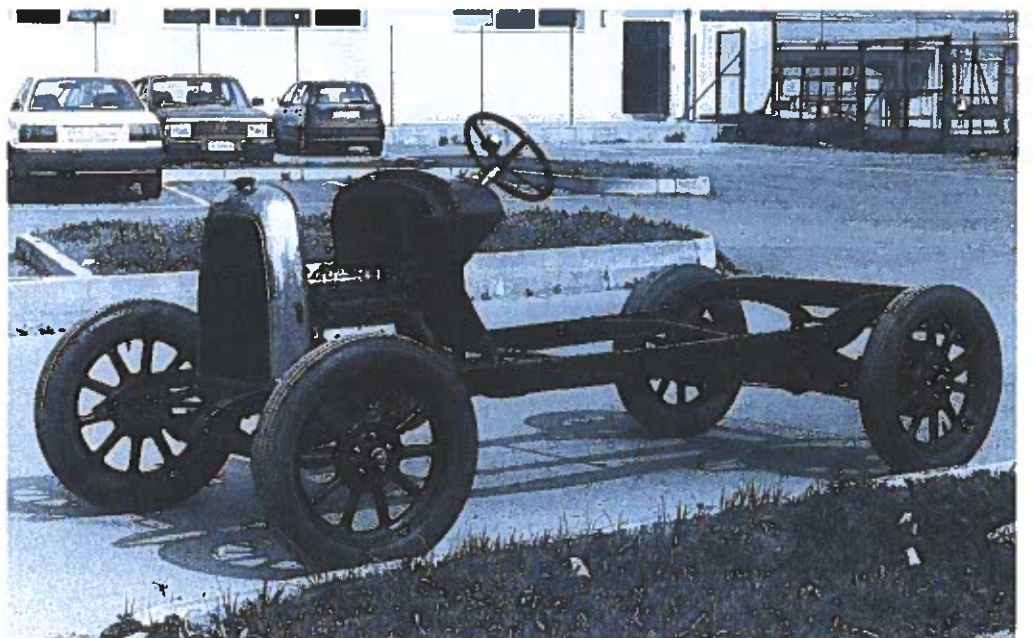
Il vano motore

dature, legni speciali... tutto si può fare, inoltre ha giusto il laboratorio al piano di sopra; ahimè coinvolto e subito contagiato dalla passione anche lui.

Ai sei mesi la 502 è finita, il sellaio ha fatto interni e capôte, mancano le gomme, arriveranno a giorni dagli U.S.A, bisogna cambiare le ruote, un vero artista le aveva modificate modernizzandole, bisogna rimettere quelle a tallone.

Pronti per il primo raduno: "Vecchio Piemonte 1996" sulle colline di Torino la 502 fiammante si presenta in società, commenti positivi... i due artisti gongolano, soprattutto al momento che per un banale problema di fusibili bisogna farla partire a manovella... Primo colpo... Via con il suo tipico borbottio sommesso... Complimenti della platea! E chi li tiene più il Capo & il Comandante!

Lo chassis della Fiat 502 Torpedo; il lavoro di restauro è durato sei mesi



Il Museo Fisogni della stazione di servizio

di Antonio Carella

Il Museo Fisogni della Stazione di Servizio, viene fondato da Guido Fisogni nel 1966, contemporaneamente all'inizio della sua attività in questo settore.

Nel 1975 l'impresa edile prende il nome di Valseveso S.r.l., acquisendo nel 1989 la proprietà della Ormad S.r.l., operante nel medesimo campo e particolarmente nell'ambito elettromeccanico ed elettronico.

Nel 1992 dalla fusione della Valseveso e della Ormad nasce la Sirm Nord S.r.l. che riunisce le risorse delle precedenti società, operando nell'Italia del Nord e negli altri Paesi Europei nell'ambito della costruzione,

ristrutturazione e manutenzione della stazione di servizio.

Dal primo luglio del 1995 l'azienda si chiama Sogema S.r.l. (Società Generale Manutenzione) ed il Museo, che solitamente prendeva il nome della società del momento, viene chiamato Museo Fisogni ed è ospitato nella sede di Via Tirano 14 a Palazzolo Milanese.

Con il passare degli anni il Museo, grazie alla continua e appassionata ricerca del suo fondatore, si amplia notevolmente ed acquista una notevole importanza non solo a livello europeo, ma anche mondiale.

Attualmente annovera

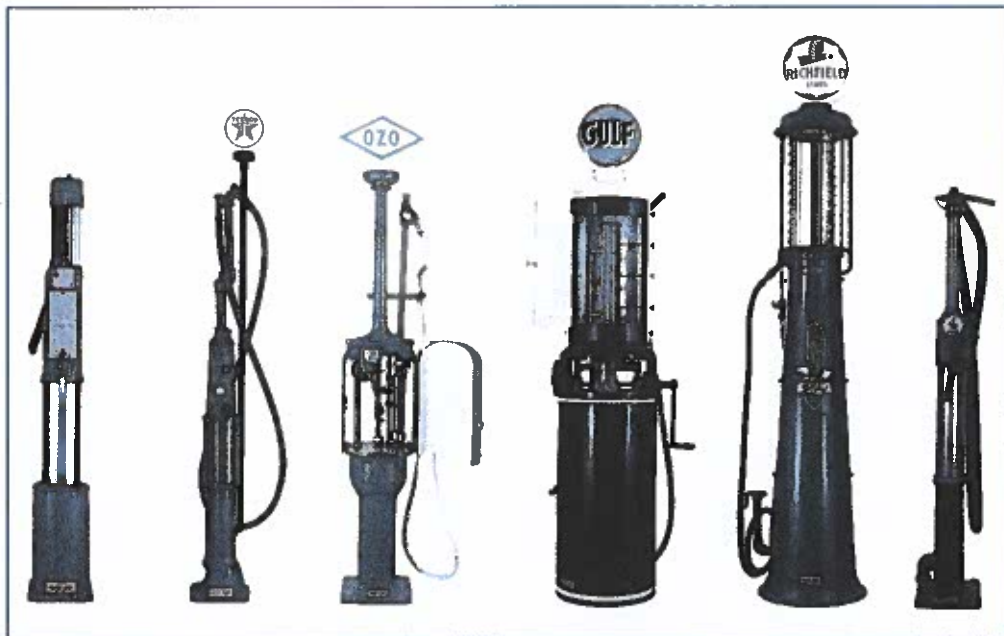
6.500 pezzi fra distributori carburante (200), latte dell'olio (2000), attrezzi vari - cambiaolio, ingrassatori, estintori, compressori, ecc. - (2500) ed un incredibile numero di accessori, gadgets e giocattoli, aventi tutti il marchio di una società del settore, esistente o scomparsa, dall'inizio del '900 ad oggi.

Vi è inoltre un archivio di disegni tecnici e materiale pubblicitario che viene regolarmente e continuamente consultato da studenti interessati all'evoluzione del design e della meccanica del distributore e alla grafica pubblicitaria.

Vengono così raggiunti gli obiettivi di Guido Fisogni: *"recuperare il passato, documentare il progredire della tecnica, conferire dignità, anche estetica, all'oggetto industriale, troppo disprezzato perché eseguito in serie e rendere particolarmente gradevole l'ambiente di lavoro"*.

Trattandosi di un'istituzione privata inserita in una realtà produttiva, il Museo si può visitare per appuntamento al Rag. Guido Fisogni, tel. (02) 99094202, fax (02) 99094206, sabato e festivi esclusi.

Distributori a pompa costruiti fra il 1910 ed il 1924 negli USA (escluso l'ultimo a destra costruito in Gran Bretagna nel 1928)



Dal kerosene alla benzina

Cenni storici di E. Castruccio

A metà Ottocento alcuni chimici avevano provato a distillare quell'olio denso e scuro che in alcune località sgorgava dal terreno: fra i vari prodotti ottenuti ce n'era uno che sembrava fatto apposta per illuminare. Rispetto all'olio vegetale e animale, al sego e alla stearina delle candele, il kerosene garantiva maggiore luminosità ed eliminava tanti sgradevoli odori. Inizialmente il prezioso liquido si vendette sfuso; poi si cominciò a confezionarlo, ma la vendita alla vecchia maniera sopravvisse per decenni anche ad opera di venditori ambulanti che giravano con carri dotati di barile o di cisterna. A renderne più semplice il lavoro contribuì, nel 1885, un'idea dell'americano Sylvanus F. Bowser: applicò al barile o alla cisterna una pompa a stantuffo azionata a leva e dotata di rubinetto, non molto diversa da quelle con cui si attingeva l'acqua dai pozzi. L'invenzione di Bowser è documentata, ma si può immaginare che anche altri abbiano ideato congegni per semplificare la vita ai venditori, ambulanti e no. In poco tempo, per poter raggiungere una clientela estremamente diffusa, gli operatori del kerosene e di altri prodotti petroliferi come i lubrificanti dovettero organizzare complesse reti di distribuzione con mezzi di trasporto e depositi; questi erano in posizione

il più possibile decentrata, per limitare i danni in caso di incendio.

Al servizio delle reti nacquero società per la costruzione di veicoli cisterna, recipienti di stoccaggio, impianti di pompaggio e di misurazione, il cui maggiore impegno fu per molto tempo quello di perfezionare le tecnologie della sicurezza.

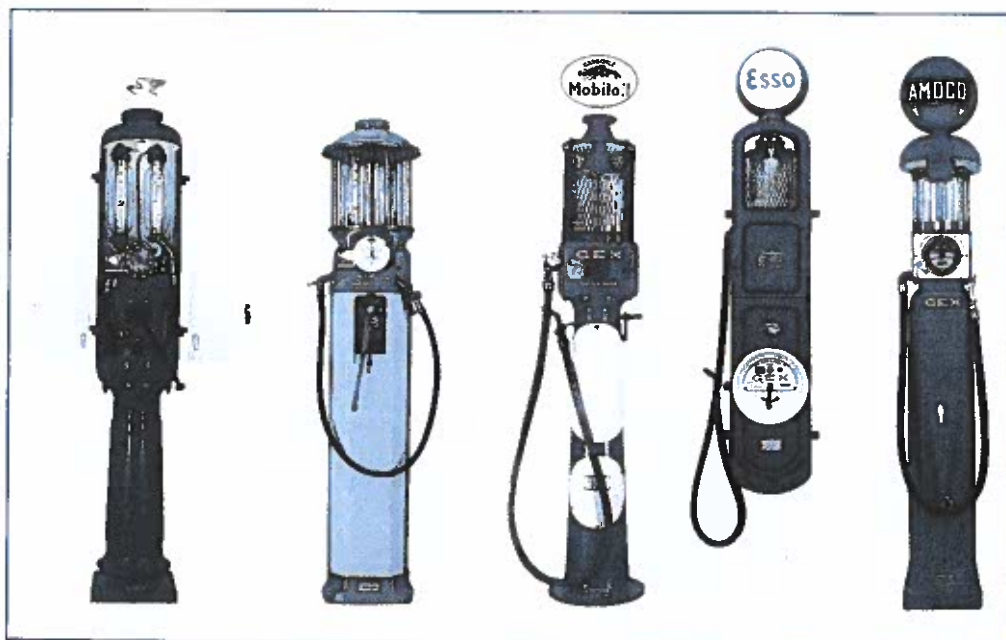
L'automobile non nacque in un istante. Se un precursore del motore a scoppio (la macchina igneo-pneumatica di Luigi De Cristoforis realizzata nel 1841) utilizzava già un idrocarburo liquido, la nafta, nebulizzato da un carburatore, per i successivi congegni di Barsanti e Matteucci (1856), Hugon (1858), Lenoir (1860), Otto e Langen (1867) si era preferita una miscela esplosiva già pronta: il gas illuminante. L'impiego di questi primi motori era il più delle volte statico: azionare pompe e altri macchinari. In questi

casi il gas non aveva controindicazioni; ma quando si montava il tutto su un veicolo, portarsi dietro le bombole comportava una certa scomodità.

Per eliminarla, alcuni inventori tornarono al combustibile liquido e affrontando le complicazioni del carburatore scelsero, fra le sostanze disponibili, un sottoprodotto del petrolio usato come solvente nell'industria e come smacchiatore nella vita di tutti i giorni. Il triciclo di Karl Benz (1886) non fu il primo veicolo a benzina in assoluto, ma rispetto ai tentativi precedenti era molto più funzionale, assieme agli altri congegni «automobili» che lo seguirono, diede origine a una rivoluzione nei trasporti e offrì nuove prospettive all'industria del petrolio.

Già dal 1880 Thomas Alva Edison fabbricava lampadine. Il mercato del kerosene sarebbe rimasto in buona salute ancora per decenni:

Distributori a pentoltri con dispositivo di inversione automatica costruiti fra il 1927 ed il 1935: particolare il distributore a parete «GEX» (Francia, 1933)



le reti elettriche facevano fatica ad estendersi; ma a lungo termine era destinato all'estinzione. Invece, con l'avvento delle automobili, si prospettava un nuovo mercato capace di sostituire il precedente con la giusta gradualità. Da sottoprodotto, la benzina sarebbe divenuta il prodotto principale. Col tempo i fabbricanti modificarono i processi per privilegiarne la produzione; per commercializzarla non fecero altro che utilizzare la rete già attivata per il kerosene.

Crescendo il numero delle auto, si cominciò a trovare la benzina anche nei negozi dove vendevano il kerosene e in altri posti ancora: drogherie, farmacie, empori, officine, pese pubbliche e stallaggi mentre nei grandi depositi prendeva corpo l'esigenza di migliorare le modalità di erogazione.

L'automobile, intanto, consumava la sua infanzia. Concepita da inventori di varie parti d'Europa aveva

conosciuto in Francia i primi successi e gli Stati Uniti d'America le dischiudevano il loro grande mercato.

Quella che è considerata la prima auto americana risale al 1893: a fine secolo c'erano già trenta costruttori e più di ottomila veicoli a motore; di lì a una decina d'anni Henry Ford avrebbe imposto l'auto come mezzo di trasporto «normale» quando in Europa era ancora riservata a pochi. In America infatti, grazie anche alle maggiori distanze che il cittadino medio era costretto a percorrere, si verificò un rapido sviluppo della motorizzazione; con le auto aumentarono i problemi legati al carburante e alla sua distribuzione e, necessariamente, furono gli americani stessi a doverli risolvere per primi.

Italia e Europa

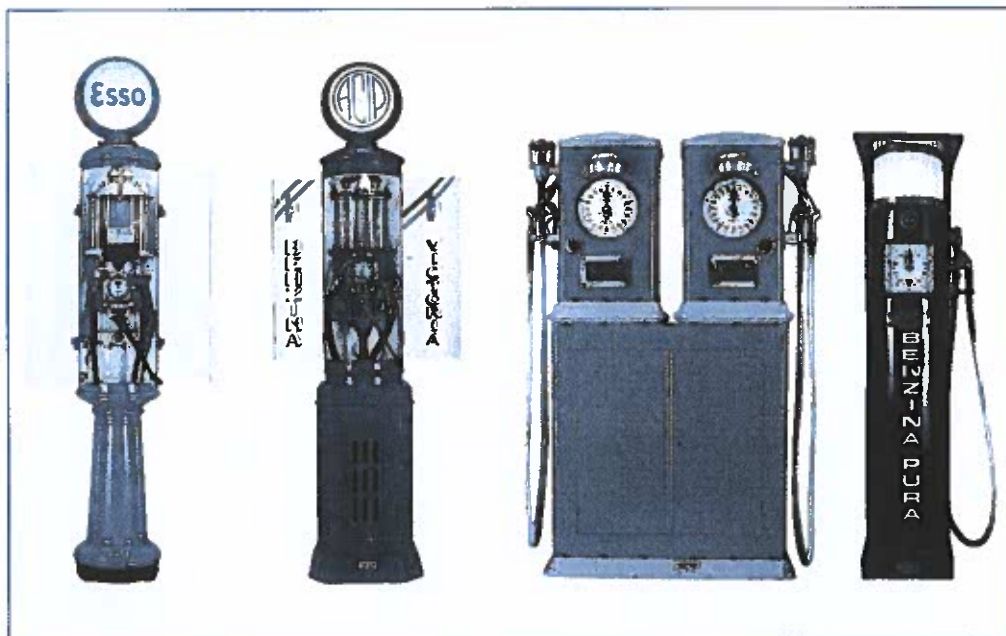
Quando negli Usa già trionfava la civiltà dell'automobile sul vecchio continente

si era ancora ai giocattoli costosi e riservati a pochi; ma qualcosa stava cambiando, e quei pochi sarebbero aumentati rapidamente. Quel che in America era riuscito a Henry Ford e alle sue vetturette economiche in Europa fu un effetto della prima guerra mondiale: i veicoli a motore si erano fatti onore sul campo di battaglia, dimostrandosi abbastanza utili e affidabili da suscitare interesse anche nella gente comune.

Pompe di benzina erano esistite, in Europa, anche prima e durante la guerra. Dal 1910 la Bowser vendeva in Francia una pompa misuratrice piuttosto semplice da abbinare a una cisterna sotterranea; qualche anno dopo, questo e altri modelli arrivarono in altre nazioni europee; dal 1918 sono gli ingombranti distributori di carburante tipo Securitas, della italiana S.A. Bergomi, in uso presso alcuni grandi garages e alberghi, e i congegni altrettanto ingombranti al servizio della parigina Compagnie des Omnibus; utilizzarono massicciamente i distributori gli eserciti di tutte le parti in lotta. Sulle strade, nulla: per rifornire una decina di auto al giorno droghiere e farmacista erano più che sufficienti. Ma non appena le strade si affollarono anche le colonnine fecero la loro comparsa: con l'esperienza americana alle spalle non c'era quasi più nulla da inventare.

In Francia le auto, specie

Distributori costruiti in Italia fra il 1930 ed il 1938. Elegante il distributore doppio a misurazione volumetrica con indicatori a orologio della Sais (1934)



nelle grandi città, erano già abbastanza diffuse: appena finita la guerra un certo numero di industrie intuì le potenzialità del nuovo mercato e si diede alla costruzione dei primi distributori stradali europei: in parte rifacendosi agli esempi americani, in parte proponendo soluzioni originali. La vera novità riguardò i distributori a misurazione visibile: accanto a quelli monovaso ne apparve una tipologia completamente diversa. Due vasi, di norma da cinque litri l'uno, sostituivano il grande e unico recipiente; nessun indice numerato ma un semplice sfioratore alla sommità degli stessi che operavano in parallelo. L'addetto iniziava a riempire il primo, fermandosi quando il livello era arrivato allo sfioratore; a questo punto azionava una levetta ottenendo un doppio risultato: i cinque litri contenuti nel vaso pieno prendevano la via del tubo flessibile; riprendendo a pompare, il carburante affluiva al secondo vaso.

Riempito quest'ultimo, andava nuovamente manovrata la levetta ma in senso contrario. Mentre si riempiva un recipiente, l'altro si svuotava nel serbatoio: il metodo era concettualmente semplice. L'erogazione non troppo veloce. Qualche anno dopo il processo si sveltì grazie a congegni azionati da galleggianti che rendevano automatica l'inversione dei vasi; gli apparecchi azionati a mano, considerati più

robusti, restarono comunque in produzione. Colonnine monovaso all'americana si videro, oltre che in Francia, anche in altre parti d'Europa; ma furono quelle a due vasi abbinati a caratterizzare le strade in gran parte del vecchio continente.

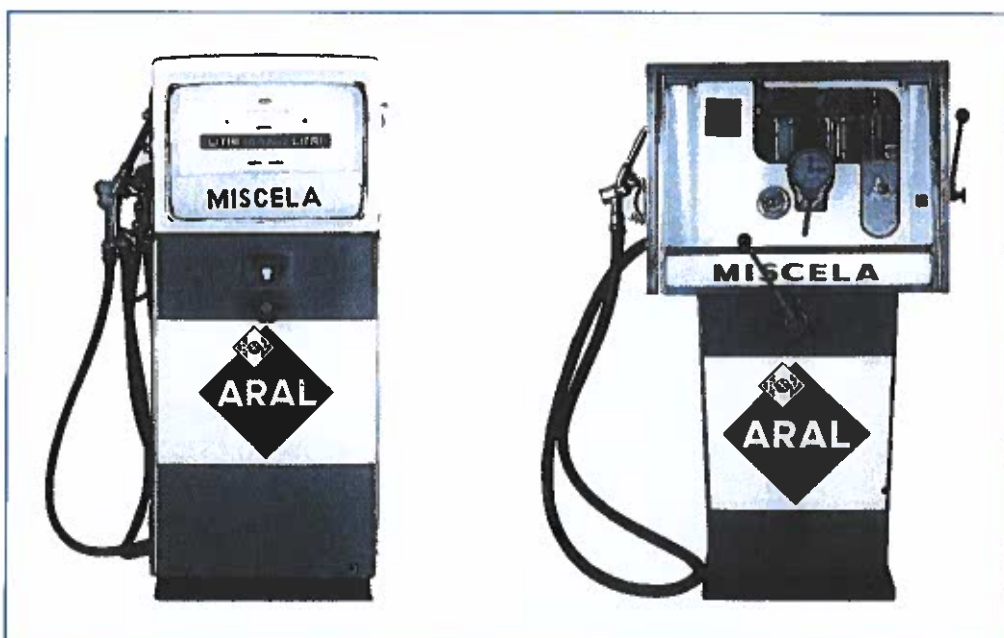
In Italia, la milanese Società Anonima Bergomi era attiva dal 1908 nel campo degli impianti per lo stoccaggio, il pompaggio e la misurazione di carburanti; deteneva tra l'altro alcuni importanti brevetti tedeschi relativi a dispositivi di sicurezza antincendio. Alla fine della guerra, anche alla Bergomi si capì che era tempo di nuovi e più aggiornati apparecchi: se nel 1896 l'Italia vantava un parco di quarantacinque vetture, nel 1919 il numero era salito a 23 883 unità, cui andavano aggiunti 10 613 autocarri e 337 autobus. Un disegno di quell'anno, realizzato dall'Ufficio Tecnico Bergomi, mostra una piccola pompa



Una delle prime
latte del
Lubrificazione Fiat

misuratrice da garage con manovella e fermi di preimpostazione chiaramente ispirata a quelle americane. Altri distributori del genere, questa volta stradali, compaiono nei disegni della società dal 1922 al 1926: ad alcuni, a partire dal 1923, sono aggiunti uno o due vasi allo scopo di rendere visibile la misurazione. La pompa misuratrice, che

Da sinistra: miscelatore volumetrico, testata contometrica (1965, Wayne, Italia) e miscelatore a vasi (1967, Benaglia, Italia)



all'inizio degli anni Venti era già obsoleta nella sua terra d'origine, trovò sul giovane mercato europeo un'interessante possibilità di sopravvivenza. Per quanto concerne l'Italia furono apparecchi di questo tipo a esordire sulle strade: ammesse alla verifica metrica col Regio Decreto n. 2199 del 10 settembre 1923, alcune colonne Gilbert e Barker vennero subito installate dalla Siap (Società Italo-Americana del Petrolio, emanazione della americana Standard Oil of New Jersey) che dal 1891 operava sul mercato italiano, inizialmente col kerosene e poi anche con la benzina. Alla fine del 1924 i distributori Siap (benzina Lampo) erano 150; ma già, sulle strade, erano apparse le prime «visibili». E del 30 maggio 1924 il Decreto Ministeriale n. 4574 che ammette alla verifica «misuratori semiautomatici composti di due vasi di vetro abbinati provvisti di

chiavetta a quattro vie per il riempimento e l'erogazione alternati di ognuno di essi». Costruiti dalla Bergomi, i distributori Lùmina (e i successivi «tipo Hardoll» del 1925) entrarono in servizio sotto le insegne della Nafta S.A., fondata nel 1912 e facente capo alla anglo-olandese Royal Dutch-Shell.

A Siap e Nafta, che si contendevano il nascente mercato della distribuzione, si affiancò, sempre nel 1924, la Snom (Società Nazionale Oli Minerali) la cui benzina, offerta al pubblico col beneaugurante nome Victoria, era di origine sovietica. Il nome Victoria si incontra in alcuni disegni Bergomi del 1924 raffiguranti colonnette stradali dalle caratteristiche singolari almeno per l'Italia: la misurazione è affidata a un unico vaso da venti litri con indici numerati (di cinque in cinque litri) in ordine crescente verso l'alto. Non sappiamo se questi distributori furono effettivamente costruiti ma, anche in questa ipotesi, se ne videro ben pochi; in Italia il grande vaso «tipo America», che appare in pochi altri disegni Bergomi e solo in tre decreti di ammissione alla verifica, non ebbe decisamente fortuna.

Maggior successo ottenne in Gran Bretagna dove, ad esempio, la Bowser ne commercializzò un modello molto interessante attorno al 1925.

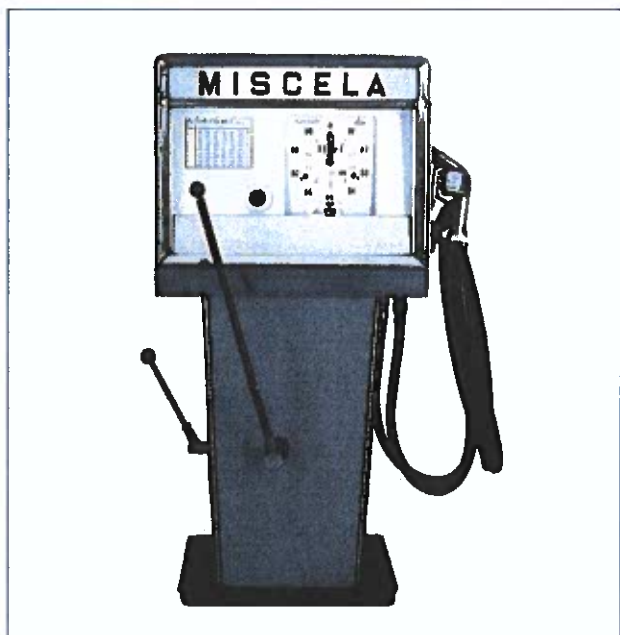
L'Italia del 1929, a cinque anni dai primi impianti

stradali, contava duecentomila autoveicoli abbondanti. Al loro servizio lavoravano circa 16750 distributori: 6500 della Siap (benzina Standard), 6000 della Nafta (benzina Shell), 4000 della Agip (Azienda Generale Italiana Petroli, costituita nel 1926) che aveva rilevato la Snom con la rete e il marchio Victoria. I rimanenti 250 erano della società Benzina-Petroleum, fondata nel 1924, la quale di lì a poco avrebbe chiuso cedendo tutto a Nafta e Siap. Di questi distributori, quelli Siap erano in genere a pompa misuratrice da venti litri: imponenti obelisci capaci di comunicare robustezza, ma senza tante pretese estetiche.

Altre pompe misuratrici da cinque litri installate presso alberghi e piccoli rivenditori (anche della rete Siap) avevano un aspetto più gradevole, grazie a un corpo tondeggiante sormontato da due guglie: da una partiva il tubo flessibile, sull'altra, più alta, poggiava il globo luminoso. Per il resto, salvo rare eccezioni (anche la Nafta utilizzò qualche apparecchio a pompa misuratrice) il parco distributori italiano fu del tipo a pentaltri abbinati, in gran parte prodotti dalla Bergomi.

Fin dal suo ingresso nel campo dei distributori stradali la società milanese aveva stabilito stretti rapporti con alcuni prodotti francesi, adottandone molte soluzioni di tipo sia tecnico che estetico. Nei

Miscelatore volumetrico con indicatore a orologio della Bennet-Bergomi (1967)



disegni Bergomi si incontrano facilmente i nomi della società Satam,

Arbox, Hardoll. Rapporti con un altro produttore d'oltralpe, Boutillon, ebbe un'altra società italiana: la Siliam (Società Impianti per Liquidi Infiammabili ed Apparecchi Misuratori), nata a Milano attorno al 1928; qualche anno dopo nasceva, sempre a Milano, la Sais (Società Anonima Impianti Sicurezza) che completa il panorama dei principali produttori italiani anteguerra.

La classica colonnina italiana del 1925 ha un'ispirazione «romana» mediata dalla Francia. Le società transalpine in affari con la Bergomi (Hardoll e Satam in particolare), avevano cercato ispirazione nei fasti della Roma imperiale, al punto che i loro carrelli porta-bidone, usati per la distribuzione mobile, avevano qualche parentela con le bighe. Gli apparecchi fissi avevano uno stelo a colonna con basamento, corpo colonnare rastremato e capitello sul quale poggiava un grande cilindro a doppia anta apribile con i congegni di pompaggio e misurazione. Altre società francesi dedicarono cure maggiori al fatto estetico e guardarono almeno in parte agli esempi americani, disegnando steli slanciati ed essenziali a tronco di cono o a pilastrino, frazionando in vari elementi il contenitore dei meccanismi e portando i vasi abbinati in vista entro reti o gabbie di

protezione.

Possiamo affermare che siano questi, più leggeri eleganti e sontuosi, i caratteristici distributori francesi; gli altri, quelli «romani» dilagarono invece in Italia.

L'apporto che la Bergomi diede alla linea dei distributori fu una continua rielaborazione del profilo e degli elementi decorativi degli steli a colonna, mentre la parte superiore, quella a cilindro con ante, rimase sempre monotomamente uguale. Quando sul mercato arrivarono Siliam e Sais, l'estetica dei distributori non ebbe sussulti ma solo nuove variazioni al profilo delle colonne. Un contributo innovativo lo diede la società Agip la quale, a pochi anni dalla sua costituzione, fornì ai costruttori il disegno di una sua colonnina che alla base ha un armadietto a sezione rettangolare.

La Bergomi, a dire il vero, ebbe anche momenti creativi, o comunque spinse la ricerca in varie direzioni in base alle richieste della clientela. Caso eclatante, sempre nel filone della romanità, quello di alcuni apparecchi concepiti per

le postazioni di maggior prestigio (sulle prime autostrade) della società Nafta: se nei distributori normali c'è solo l'idea di una colonna, in questi incredibili esemplari l'intero distributore, alto 2,770 metri, ha l'aspetto di una colonna imperiale sovrastata dal globo luminoso. Nei disegni Bergomi appaiono anche «armadi» stradali con fregi classicheggianti che più si addirebbero a un mobile da salotto; interessanti alcune colonninepilastro a sezione quadrata ispirate ai caratteristici distributori tedeschi:

furono costruite all'inizio degli anni Trenta per la Società Anonima Italiana Petrolea, costituita nel 1927, e la cui rete, poco dopo, venne rilevata dalla Fiat. Un disegno Bergomi del 1928 documenta il tentativo di lasciare in vista i vasi includendo pompa e contatore in un piccolo corpo cilindrico; ma rimane la classica base a colonna e in alto fa bella mostra di sé una lampada elaboratissima. Più interessanti da questo punto di vista - ma non all'al-



Manometro a colonna

tezza degli esempi francesi – alcuni distributori prodotti per la Fiat a partire dal 1931: la colonna è molto slanciata e semplificata nel profilo, il cilindro superiore è reso più compatto, l'insieme appare decisamente più snello.

In gran parte i distributori di benzina italiani a pentaltri furono onesti prodotti industriali progettati per funzionare e per durare, e durarono veramente a lungo, pur con successivi adattamenti.

I primi modelli volumetrici arrivarono in Italia nel 1932; due anni dopo la Bergomi iniziò a produrre il suo Insuperabile. Del 1936 sono i «volumetrici» della Siliam, e in quello stesso anno veniva ammessa alla verifica la prima testata contometrica, importata dalla americana Wayne. I documenti ufficiali dell'epoca registrano un gran fervore di domande per l'ammissione di nuovi congegni; ma in gran parte delle

localizzazioni la rivoluzione del «volumetrico» tardò ad arrivare. Erano anni difficili per l'economia italiana; nei quali, fra l'altro, si scoraggiava il consumo di carburante, le importazioni erano ridotte all'osso e la parola d'ordine era evitare qualsiasi forma di spreco.

I distributori «a orologio» si imposero molto lentamente, a partire dai più importanti posti di rifornimento per i quali valevano considerazioni di prestigio, ma nessuno dei vecchi modelli venne buttato: li si spostò semplicemente in posti secondari.

I primi «volumetrici» provenienti dall'America (e i loro omologhi italiani) erano foggianti a pilastro e mettevano bene in evidenza l'indicatore a orologio; da circolare la sua forma passò a poligonale iscritta in un quadrato o un rettangolo, cosicché l'avvento della testata contometrica non portò a grosse variazioni di ordine estetico; intanto la spia, da laterale esterna, si inserì nella decorazione frontale.

In Italia giunse attenuata quella ricerca estetica che, in fatto di distributori, furoreggiava oltreoceano; alcuni di quei raffinatissimi apparecchi arrivarono sulle strade, ma prevalsero fasciami meno sofisticati di produzione locale. Le eccezioni tuttavia non mancano, prima fra tutte il modello Imperiale della Siliam: elegante nella sua sobrietà eppure fortemente caratterizzato; frutto di originale

elaborazione in quello stile Novecento nel quale si identificava la cultura di regime.

Alla fine del 1948 le grandi compagnie petrolifere ripresero in Italia la libertà d'azione perduta con la guerra e iniziarono a ricostruire le reti. Era il momento dei distributori volumetrici, e le testate contometriche divennero abbastanza normali; i vecchi apparecchi a vasi, offerti ormai solo alle aziende e ai garages, restarono in produzione ancora per qualche tempo. Gli anni Cinquanta videro la prima autentica motorizzazione di massa: tante auto economiche ma, soprattutto, scooters: nei posti di rifornimento divenne d'obbligo la presenza dei miscelatori, nei quali sopravvisse a lungo la tecnologia della misurazione visibile.

Seguendo una tendenza ormai comune a tutti gli ambiti nazionali i nuovi distributori si fecero sempre più compatti e arrotondati; accanto ad essi, ma in posizione defilata, resistevano i vecchi tipi a pentaltri o a pompa misuratrice. Poi tutto accelerò di colpo: l'idea del nuovo a tutti i costi e una grande attenzione per l'immagine erano i pilastri della aggressiva filosofia del boom. Con gli anni Sessanta nessuno volle più vecchi cimeli nella sua stazione di servizio, e nell'arco di pochi anni quasi tutto il materiale anteguerra fu avviato alla rottamazione.

Distributore bifronte per due diversi tipi di carburante. Misurazione volumetrica e testata contometrica a doppia indicazione. (1969, Gama, Italia)

