

# R. A. C. I.

*Registro Ancêtres Club Italia*

CENTENARIO

Registro Ancêtres Club Italia

RIEVOCAZIONE STORICA 1898-1998



TORINO-ALESSANDRIA-TORINO

26-27-28 Giugno 1998



RIVISTA UFFICIALE DEL REGISTRO ANCETRES CLUB ITALIA - VIA CENTALLO 11 - TORINO - TRIMESTRALE  
Spedizione in abbonamento postale - Pubblicità 50% Torino - 1° semestre 1998 - N. 2

Aprile-Giugno 1998



Rivista Ufficiale del  
**REGISTRO ANCÊTRES  
CLUB ITALIA**

Anno 2 - N. 2  
Aprile-Giugno 1998

**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) 9243762  
Fax (011) 2422378  
Cod. Fisc. 97565360019

## S O M M A R I O

Ricordando Vittorio Zanon di Antonio Carella .....	pag. 2
1998 Centenario della "TO-AL-TO" di Antonio Carella .....	pag. 3
Centanni dell'ACI di R. Valentini .....	pag. 8
Aspettando quel centenario di Antonio Amadelli .....	pag. 11
A proposito di storia dell'automobile... di Vittorio Fano .....	pag. 16
La locomozione di Antonio Carella .....	pag. 19
Alla scoperta delle Fiat Brevetti di Massimo Meli .....	pag. 24
Michele Ansaldi di Antonio Carella .....	pag. 28
Uomini e moto sotto la mole di Bartolomeo Maina .....	pag. 30
Manifestazioni .....	pag. 32

Riproduzione della targa ricordo consegnata ai partecipanti  
della Rievocazione Storica della "Torino-Alessandria-Torino"  
avvenuta il 26-27-28 giugno 1998. Studio di A. Carella

# Ricordando Vittorio Zanon

di Antonio Carella

Ricordando Vittorio Zanon. Tra gli iscritti al Centenario della Rievocazione Storica "Torino-Alessandria-Torino" c'era anche il nome del socio Vittorio Zanon. Sapevo del suo momentaneo ricovero per accertamenti chimici e volevo sue notizie.

Alla mia telefonata di sabato mattina dell'11 aprile u.s. la figlia Francesca sorprendendomi amaramente mi sussurrava: "è accaduto questa notte, è mancato mio padre; doveva essere dimesso oggi". Nonostante la giornata festiva in un baleno tutti gli amici si chiamavano a raccolta in un inutile affanno per comunicare la triste notizia.

Penso con nostalgia alla nostra ultima conversazione telefonica quando mi assicurava la sua partecipazione alla manifestazione del RACI e mi confessa-

va: "per la nostra amicizia ti dico di sì, ma sai che per me è una enorme fatica guidare la REO.

Nel 1987 Luigi Rossi di Mon-telera aveva esaurito il suo mandato di Presidente dell'ASI. Contattai l'amico Vittorio Zanon una persona che pochi conoscevano da vicino nell'ASI, pur essendo un socio della vecchia guardia del R.F.I., a causa della sua riservatezza, e pensammo a lui come persona capace di svolgere i compiti gravosi di questo autorevole incarico. In questa occasione spiegai a Vittorio come la sua presenza di appassionato collezionista di auto d'epoca fosse necessaria per garantire la continuità di una partecipazione prestigiosa alla guida dell'ASI.

Per una persona tanto impegnata nella sua normale attività industriale, era molto difficile accettare

presentarlo ai presidenti dei clubs della Federazione, poiché desiderava valutare di persona quanto fosse gradita la Sua disponibilità ed esporre il suo programma. A Torino si tenne il primo incontro, poi a Bologna, Pescara ed in chiusura a Roma; queste furono le tappe del nostro viaggio che videro la conversione attenta della quasi totalità dei presidenti e fu il Suo successo personale.

Dichiarava a me in chiusura del suo triplice mandato: "È stata un'esperienza estremamente coinvolgente ed interessante all'interno di un "movimento" che mi ha permesso di vivere da vicino e dipartecipare alla passione che ci accomuna.

Non sta ovviamente a me giudicare se Vittorio Zanon è stato un buon Presidente! Vi assicuro che ho cercato di fare quanto di meglio ero capace. Ho trovato all'interno dei Consigli federali che ho presieduto, molte persone che hanno collaborato con una dedizione all'A.S.I. che ricorderò per sempre".

Addio Vittorio! In questo momento, ricordiamo con affetto certi di interpretare il pensiero di tutte le persone che Ti hanno conosciuto e rivolgiamo a te un commosso pensiero con sentimenti di gratitudine per il difficile ruolo svolto tra noi, che rimaniamo testimoni silenziosi della tua generosità e disinteressata amicizia.

Il Presidente dell'ASI Conte Vittorio Zanon riceve la targa ricordo della cerimonia di apertura della Torino-Alessandria-Torino del 1996, nel giardino del Museo dell'Automobile in occasione dell'inaugurazione del cippo marmoreo dedicato dal RACI al pioniere dell'automobilismo Michele Lanza



# 1998 Centenario della Torino-Alessandria-Torino

di Antonio Carella

Il lavoro di preparazione a questo centenario è cominciato tanto tempo fa con un trittico di eccezionale valenza storica: il centenario della Esposizione Nazionale dell'Automobile a Torino del 1898; Centanni A.C.I. a Torino ed il Centenario della Rievocazione Storica della "Torino-Alessandria-Torino del 1898" per vetture costruite entro il 31-12-1918.

Tutto si è svolto secondo i programmi stabiliti, anche se le tantissime difficoltà hanno, di volta in volta, modificato ed accresciuto l'impegno organizzativo, ma mai si è pensato di abbandonare l'idea ambiziosa.

Per le prime due ricorrenze un particolare ringraziamento va attribuito all'associazione A.C.I. di Torino ed alla Direzione della Soc. Promotor di Bologna.

Il direttore dell'A.C.I. Torino, dott. Adalberto Lucca ha seguito personalmente gli incontri preparatori assistito dai suoi collaboratori provvedendo con i propri mezzi all'arredo dello spazio espositivo, in occasione del Salone dell'Auto, messo a disposi-

zione del R.A.C.I. a titolo gratuito dalla Soc. Promotor con la disponibilità totale del Patron del Salone dell'auto dott. Cazzola; ad entrambi gli Enti un sincero grazie. Come ho detto, pensare all'allestimento di 400 mq. di area espositiva non è stata cosa facile e la gestione per tanti giorni della piccola esposizione, rappresentante un periodo lungo cent'anni, è stata possibile grazie alla reciproca collaborazione.

A tale proposito ringrazio i proprietari delle auto d'epoca che con tanto sacrificio hanno lasciato le loro vetture in esposizione a Torino per tutta la durata del Salone; in particolare il dott. Domenico Paterlini che da Brescia ci ha fornito la sua bella Georges Richard del 1899, il sig. Marchini (Peugeot 1926), Giovanni Sforzi con la Hupmobile 20 HP coupé del 1911 ed il Centro Storico Fiat che in questi momenti è sempre disponibile.

In questa circostanza abbiamo l'obbligo morale di ringraziare la presenza silenziosa, ma fattiva del sig. Giuseppe Bidone che con un sostanzioso contri-

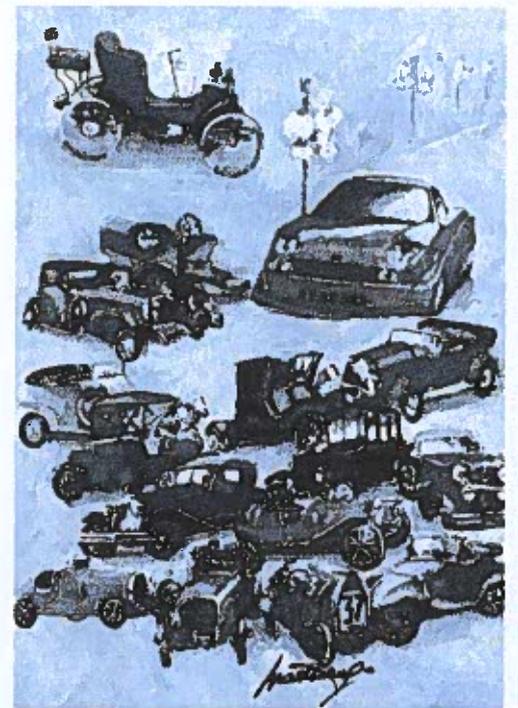
buto ci ha permesso di affrontare alcune delle difficoltà economiche.

Ed eccoci alla serata dell'A.C.I. che concludeva ufficialmente questa prima fase; con la partecipazione del Presidente Rosario Alessi, il Presidente della Fiat Cesare Romiti, il Presidente Chistillin, lo stilista Giugiaro e tanti illustri ed autorevoli nomi dell'automobilismo torinese.

Manifesto presentato al Salone dell'Automobile di Torino aprile-maggio 1998

## 1898 TORINO 1998

ESPOSIZIONE NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE





La Signora Paterlini sulla sua Georges Richard del 1899 gentilmente prestata per il Salone di Torino in occasione del Centenario dell'Esposizione

Sotto, l'interno del padiglione rievocativo dell'Esposizione

Tutto è stato molto bello, ma per il R.A.C.I. non era che una metà del lavoro da realizzare, in questo 1998 ricco di ricorrenze storiche.

Nel breve tempo ancora a disposizione si è perfezionata la rievocazione del Centenario "Torino-Alessandria-Torino del

1898". Su queste pagine non mi pare di dover scendere in particolari pettegolezzi, ma è giusto ricordare agli appassionati veri del nostro movimento di auto d'epoca che è stato inventato di tutto perché questa manifestazione non avesse luogo; ma qui, "Don Rodrigo ed i suoi bravi", si son dovuti arrendere.

Speriamo che a tale proposito i tanti organi competenti nell'ASI manifestino concretamente la volontà di lavorare per una federazione che premi e tuteli chi si impegna a promuovere e divulgare la storia dell'automobilismo storico.

Certo che comunque la rievocazione del Centenario è avvenuta con tanta partecipazione entusiastica di tutti i concorrenti, mentre ancora una volta ringraziamo le Autorità ed Enti Pubblici che hanno favorito la realizzazione.

Fra questi ricordiamo la Regione Piemonte, le Città

di Torino ed Alessandria, l'ACI Torino, la Soc. Fiat S.p.A., la Polizia Stradale, la Fiat-Cavanna di Alessandria, l'Organizzazione Villaretto con le sue bisarche e la Editrice "La Stampa".

A tante persone amiche che con la loro fattiva disponibilità, hanno permesso la buona riuscita della manifestazione (uno per tutti l'avv. Paolo Mallea Ceirano): grazie!

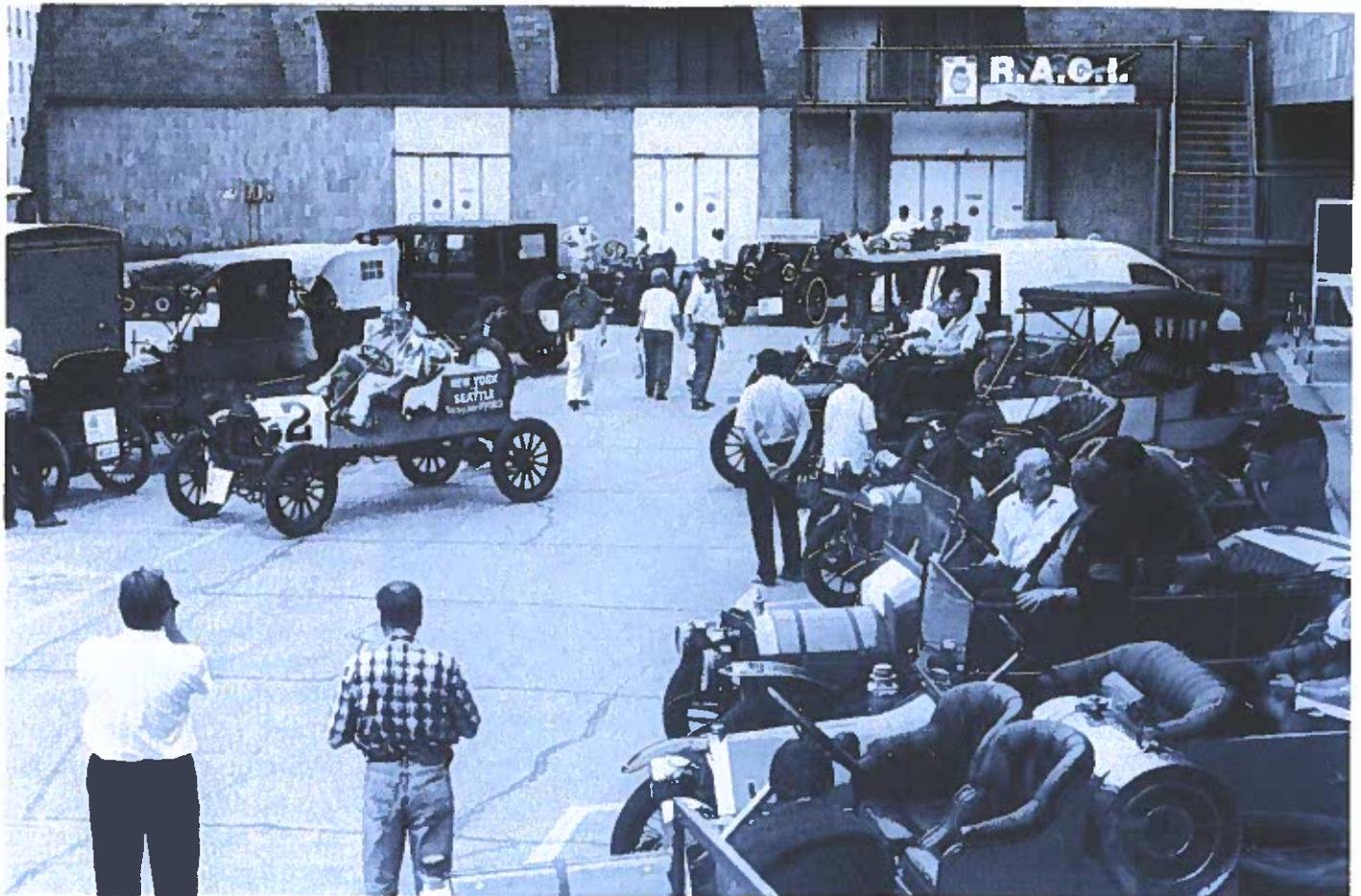
Il festoso e rumoroso arrivo degli equipaggi al piazzale ovest del Museo dell'Automobile di Torino nel venerdì 26 giugno ci fa dimenticare tutte le passate amarezze. Alcuni sono di nuovo tra noi dopo venti forse, trent'anni di assenza.

La parte più premiante per gli organizzatori è proprio lo spettacolo al quale assistiamo nel vedere tanti "vecchi amici" che si ritrovano in un abbraccio che annulla il vuoto del tempo. Credetemi, valeva la pena essere presenti, per testimoniare la gioia di questi incontri.

È proprio vero, quando si lavora con giusto impegno prima o poi ti sorride la fortuna.

Così è avvenuto. Presi da tanto entusiasmo e ritrovata l'atmosfera armoniosa di questi momenti, l'amico Direttore del Museo di Torino, Antonio Amadelli, un tempo Segretario Generale dell'ASI, si unisce alla festosa carovana ed in piazza San Carlo, nel noto salotto torinese,





ricopre il ruolo di presentatore ufficiale della sfilata, e viene validamente assistito dalla attenta collega Donatella Biffignandi. È un trionfo di popolo plaudente!

Le autovetture iscritte sono 39, tutte diverse tra loro, il limite di anni imposto per partecipare era la costruzione delle auto entro il 31-12-1918, una soltanto risaliva al 1916 e due del 1915 le altre, almeno novantenni sono tutte ugualmente arzille.

Alla consegna dei numeri di iscrizione però quattro di esse non potevano partecipare, per improvvisi impedimenti tecnici o gravi impegni inderogabili! Però, con un iscritto e rinunciatario, dobbiamo

congratularci per il motivo dell'assenza, si tratta di Franco Majno con Bebé Peugeot che proprio il giorno 26 giugno diventava papà per la seconda volta: tutti i complimenti

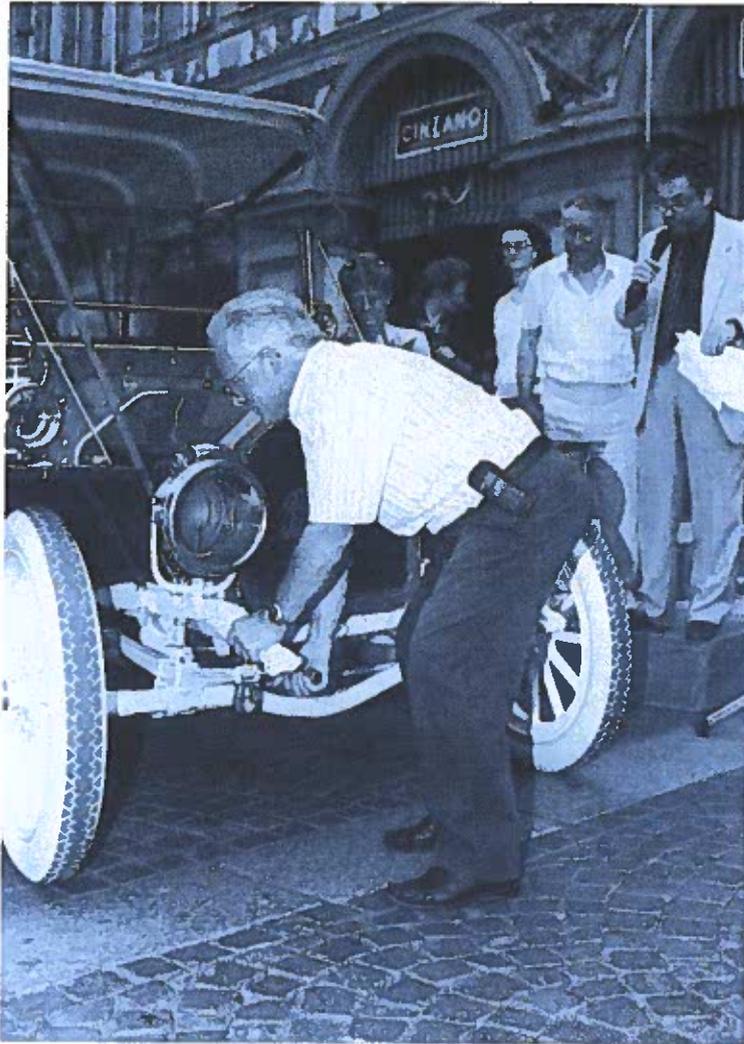
della carovana centenaria. Sabato 27, ritrovo presso la sede de La Stampa, donazione di una targa ricordo della manifestazione all'avv. Umberto Cuttica per la sua fattiva collaborazio-

Venerdì 26 giugno: arrivo dei partecipanti nel piazzale ovest del Museo dell'Automobile di Torino

Il Direttore del Museo dell'Automobile Antonio Amadelli si complimenta con Paolo Gratton per la sua splendida Ford T Sport 1909



Giovanni Brichetti tenta la messa in moto vecchia maniera osservato dalla festosa platea di Piazza San Carlo



Consegna della targa a ricordo del Centenario della Torino-Alessandria-Torino all'Avv. Cuttica Vice Presidente dell'Editrice "La Stampa"

ne da quando venne coinvolto da me sin dalle prima rievocazione storica

"Torino-Alessandria-Torino".  
Quindi partenza dal Ponte



Isabella per la nuova avventura attraverso le strade del Piemonte.

Tutto è risultato molto piacevole, da Poirino ad Asti e poi fino ad Alessandria una sorprendente folla curiosa e festante accerchiava la carovana lungo tutto il percorso, la Marchand di Amedeo Demichelis ridotta senza cofano per beneficiare di maggior ventilazione, era più di altre un grande motivo di attrazione.

Ad Alessandria gli amici del V.C.C. Bordino avevano preparato un percorso preferenziale che ci permetteva di attraversare l'isola pedonale con sosta in via Dante, dove la cittadinanza si è portata per festeggiare il nostro arrivo.

Domenica 28, tutti i partecipanti più che mai felici dello stato di salute delle nostre nonne, solo qualche problema aveva infastidito temporaneamente il piccolo museo viaggiante, ma nulla di grave impediva il ritorno a Torino.

Una grande folla ci attende ai Murazzi, dove l'ultima sfilata avviene con tanta piacevole difficoltà, in mezzo a gente che interroga tutti per avere notizie tecniche di questi esemplari meccanici che in questi giorni sui giornali, hanno tanto fatto parlare della loro presenza al Centenario.

Una grande ricompensa per gli organizzatori dopo tanto lavoro, siamo tutti visibilmente soddisfatti. Al momento dei saluti

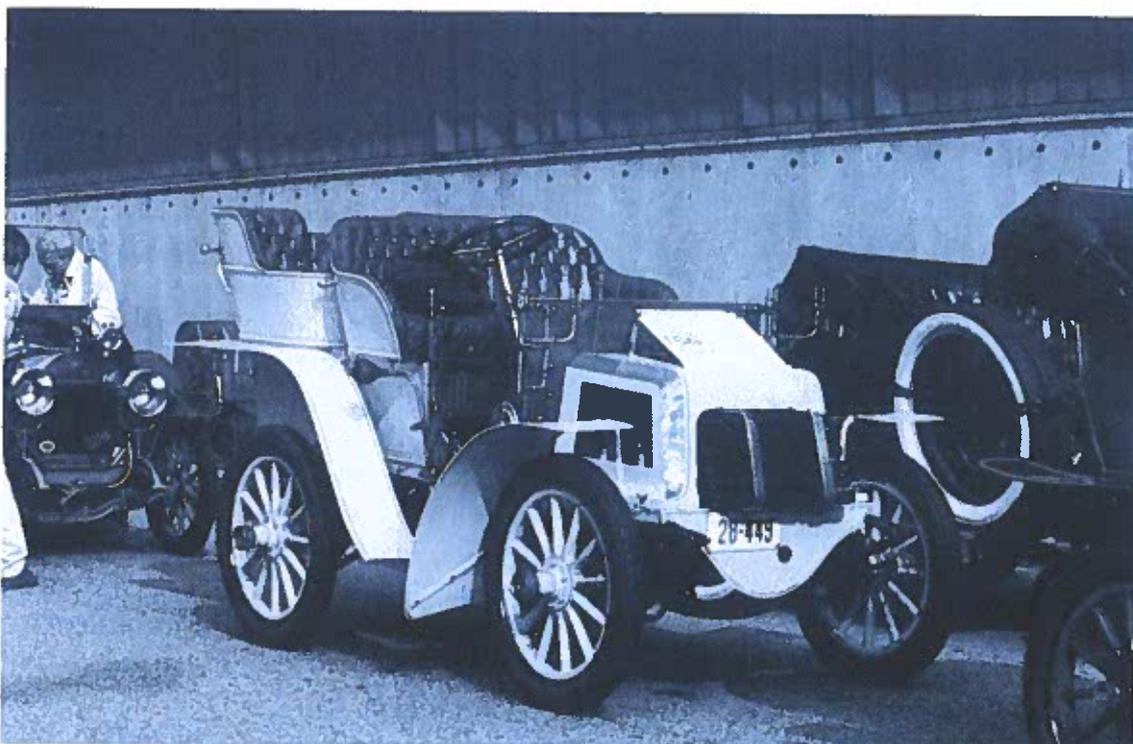


hanno lavorato sodo perché le loro splendide vetture fossero efficienti e degne di un centenario così importante.

Come pure siamo lieti di ricordare che i molti equipaggi stranieri partecipanti, ritornano, con il piacere di rivedere i vecchi amici e ritrovare con il panorama, la preziosa cucina piemontese.

A lato e più in basso due momenti del ritrovo alla partenza della Torino-Alessandria-Torino davanti all'Editrice "La Stampa"

finali, qualche anziano amico mostrava con i palesi segni della gioia viva, un pizzico di celata emozione. In molti concordavano nel dire che mai, in tanti anni di raduni, avevano visto una partecipazione così ricca di rappresentanza delle marche della passata produzione automobilistica mondiale, in una manifestazione rievocativa. In conclusione un particolare ringraziamento a tutti i partecipanti che per mesi



La Marchand in attesa di stupire il suo pubblico

# Centanni dell'ACI

di R. Valentini

È una storia quella che contraddistingue la vita dell'automobile Club Torino, che quest'anno festeggia i suoi primi cent'anni. "Nasce l'auto nasce lo sport", scrive infatti Carlo Biscaretti di Ruffia, commentando le origini dell'Automobile Club Torino. L'auto è appena comparsa sulle strade italiane e già nel 1895 si corre la Torino-Asti-torino e nel 1899 la Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino.

Lo scenario è quello dell'Esposizione Internazionale di Torino. Un avvenimento importante, nel quale l'automobile rappresenta un oggetto futurista. Nell'ambito di questo avvenimento si disputa pure una corsa automobilistica, la Torino-Alessandria-Torino, che vede al via tredici concorrenti su vetture a quattro ruote e tricicli. Vince Luigi Storero alla media di 34 km orari, ma al di là del risultato, questa gara serve a porre le basi per la nascita dell'Automobile Club.

I promotori sono Roberto Biscaretti di Ruffia, Michele Lanza e Cesare Gorla-Gatti, che insieme a Emanuele Cacherano di Bricherasio, Giovanni Agnelli, Luigi Storero, Giovanni Ceirano, Salvatore Pugliese, Jules Blanc, Carlo Racca, Edoardo Noyer, Michele Ceirano-Mayneri, Felice

Leumann, Giuseppe Rotta, Luigi Damevino, Pietro Gandolfo, Pietro Bosio, Fortuné Naveux e Carlo Biscaretti di Ruffia, fondano l'Automobile Club Subalpino, successivamente denominato Automobile Club d'Italia. Come si può notare tra i fondatori ci sono anche molti costruttori, come Giovanni Agnelli, Michele Lanza e Giovanni Ceirano. Scopo del Club "favorire in ogni modo lo sviluppo dell'automobile in Italia, riunire gli automobilisti, procurar loro i maggior possibili vantaggi e patrocinarne gli interessi". Tra il 1905 ed il 1907 la circolazione di automobili in Italia passa da poco più di 2.000 a quasi 6.000, delle quali circa 700 a Torino e provincia. La sede è ubicata nel Parco del Valentino.

Sin dal primo anno l'attività del Club è febbrile. Si organizzano tre gare con un successo strepitoso che viene coronato con una mostra di automobili al Valentino. Nel 1900 l'attività si fa ancora più intensa ed il club organizza sei corse, fra cui la prima corsa in salita Madonna del Pilone-Pino Torinese. Nel 1902 trionfale successo di Vincenzo Lancia su Fiat

il padiglione dei Centanni ACI e dell'Esposizione Nazionale dell'Automobile all'ingresso del Salone dell'Automobile a Lingotto del 1998



24HP nella prima Susa-Moncenisio.

Nel 1923 nasce la rivista dell'Automobile Club Torino, che nel frattempo, oltre alle gare sportive, ha organizzato una vasta gamma di servizi per i propri soci. La sede è diventata insufficiente per l'ampliarsi delle esigenze e l'ente si trasferisce in via Carlo Alberto. Siamo nel 1931 e i soci sono saliti a 3.000.

Nella nuova sede trovano spazio la sala di lettura per i soci, il salone del consiglio, la presidenza, la direzione, l'ufficio di consulenza legale, la segreteria, gli uffici al servizio dei soci, il Pubblico Registro Automobilistico, l'officina meccanica, la scuola guida.

In vari punti della città sono dislocati i distributori di carburante. Numerosi sono pure i posteggi custoditi: in piazza Carlo Felice, piazza San Carlo, piazza Solferino, piazza Castello e davanti ai teatri Chiarella e Maffei.

I custodi dei posteggi sono addestrati per lo spegnimento di incendi e sono presenti anche alle grandi manifestazioni.

Perfettamente funzionante il soccorso stradale, da sempre punto di forza tra i servizi dell'ente.

Nel 1935 il Club allestisce il primo circuito di Torino al Valentino: la gara è vinta da Tazio Nuvolari su Alfa Romeo. Nel 1937 si svolge la seconda edizione, vinta da Brivio su Alfa Romeo.

Nel '48 il club organizza il diciannovesimo Gran pre-

mio d'Italia al Valentino, con la partecipazione dei più famosi piloti dell'epoca: Senesi, Parnel, Sommer, Farina, Ascari, Villoresi Shiron, Trossi, Vimille, Cortese, Pira e Taruffi. Vince Vimille su Alfa Romeo 1500 secondo Villoresi su Maserati.

Avvincente e spettacolare il Gran Premio di Formula 3 del '52, con i quattro assi della Ferrari, Ascari, Farina, Villoresi e Taruffi.

L'arresto di Farina al secondo giro fa serpeggiare un mormorio di delusione, ma l'asso torinese, con il numero 20, si riprende ed inizia una spettacolare sequenza di giri prossimi al tempo record.

L'inseguimento si conclude purtroppo con una drammatica uscita di strada, senza gravi conseguenze. Altro colpo di scena. Il ritiro di Alberto Ascari a soli quattro giri dalla conclusione della gara, quando la sua vittoria sembrava un fatto ormai certo. Un ricordo

del serbatoio si allenta e il sogno di vittoria svanisce bruscamente. Al termine è Villoresi che vien portato in trionfo dopo la bella vittoria. Il secondo è Piero Taruffi.

Nel 1950 si corre il primo rally internazionale del Sestriere: novanta vetture raggiungono la vetta da itinerari diversi. Chastillin è il primo classificato su Lancia Aprilia, Nasi, su Fiat 1500 è secondo, separato da un solo punto.

Il secondo rally internazionale del Sestriere si corre nel febbraio del 1951. Vince la coppia Ascari-Villoresi.

L'automobile Club Torino, dalla sua costituzione ad oggi, ha organizzato 179 gare sportive automobilistiche. Fra queste alcune hanno avuto una sola edizione, altre sono state ripetute nel corso degli anni.

Nell'albo d'oro dell'Automobile Club Torino vanno giustamente iscritte: la Susa Moncenisio, la Sassi-Superga, il Giro d'Italia, i Gran

La riproduzione di una delle prime pompe di benzina realizzate dall'Automobile Club Torino al servizio Soci



Premi del Valentino, il Rally del Sestriere, la Cesana-Sestriere, il Rally dei Rododendri, il Trofeo Città di Torino per auto ecologiche ed il Sestriere Storico, che ha fatto parte delle manifestazioni per il centenario.

In concomitanza con il Salone, l'Automobile Club Torino ha festeggiato i suoi primi cento anni. Oggi come un secolo fa è stato un avvenimento espositivo internazionale come il Salone dell'Automobile di Torino, a far da scenario a questo anniversario.

L'aera Lingotto Fiere di Torino ne ha ospitato la partenza e l'arrivo.

L'Automobile Club Torino era inoltre presente al Salone con un proprio stand, situato all'interno di una tecnostuttura, una zona nella quale anche un'altra importante azienda, la Michelin, ha festeggiato il suo primo secolo di

attività. I primi cento anni dell'Automobile Club verranno illustrati attraverso un'esposizione tematica, che ha mostrato come l'automobile abbia profondamente modificato lo stile di vita dell'uomo.

Nri primi anni del XX° secolo era riservata ad un numero limitatissimo di pionieri. Non rappresentava un sistema primario di spostamento, viste le condizioni delle strade di allora e la concorrenza, in termini di velocità e comfort, delle ferrovie. Però l'automobile esercitava un grande fascino e, attorno ad essa, nei primi anni del Novecento si svilupparono, soprattutto nel torinese, molte piccole aziende. Nel corso degli anni l'Automobile Club ha saputo adeguarsi alle nuove realtà creando, nel 1926 i primi corsi di guida ed il Pubblico Registro Automobilistico per la provincia di Torino.

L'automobile, insomma, entrò sempre più prepotentemente nella vita della città, modificandone le abitudini. Accanto a Fiat e Lancia, furono molte le piccole aziende e le carrozzerie che contribuirono a fare di Torino la capitale dell'automobile.

La seconda guerra mondiale ridusse drasticamente la produzione e molte piccole aziende furono costrette a chiudere. Nel dopoguerra riprese il lavoro. Si stava preparando il "boom" economico.

Negli anni sessanta l'automobile si affermò ulteriormente come il mezzo di trasporto più diffuso.

Nel 1970 erano 131.000 i soci dell'Automobile Club Torino. Negli anni settanta e ottanta l'automobile rappresentò uno "status-symbol".

Modelli sempre più lussuosi, veloci, nati e concepiti per rimarcare la personalità del proprietario.

Concetti destinati però a decadere negli anni novanta, quando l'automobilista incominciò a tenere conto di nuovi fattori quali sicurezza, economicità di gestione, compatibilità con l'ambiente.

Di conseguenza, l'automobile si è trasformata e su di essa sono comparse componenti nuove e importanti, quali marmitta catalitica, air-bag, abs.

L'automobile di questi anni vuole, insomma recuperare il suo ruolo di mezzo di trasporto individuale, efficiente e sicuro.

Autosoccorso al servizio dei Soci dell'ACI Torino presumibilmente datato 1926



# Aspettando quel centenario

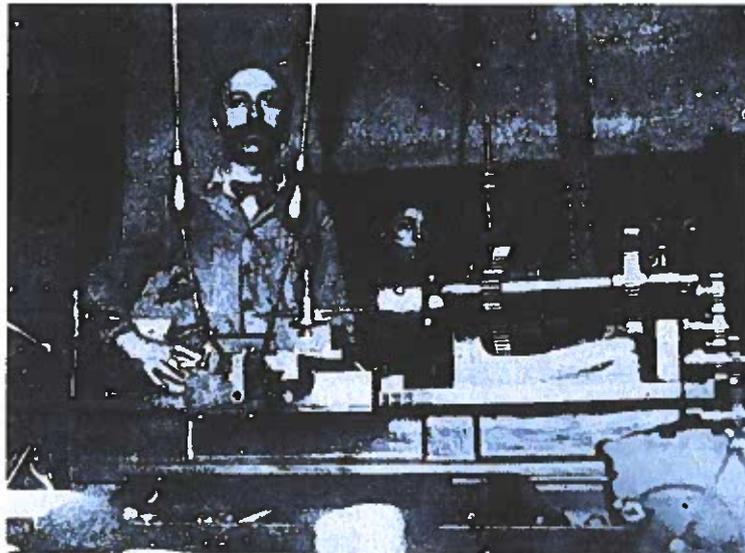
Riflessioni ed appunti sulla Fiat che nel 1999 compirà un secolo di vita

di Antonio Amadelli

È senz'altro una delle marche "storiche" dell'automobilismo mondiale, una delle aziende più longeve e per di più longeve ancora viva, vitale ed indipendente.

Pochi altri nomi del ghotà secolare automobilistico possono vantare altrettanto: Mercedes Benz, di sicuro, che si sente un pò la "madre di tutte le fabbriche d'automobili", e poi la Ford, la Renault, la Peugeot e... forse basta. Un club davvero esclusivo questo delle marche nate nel secolo scorso e, per fortuna e vanto nostro, tra i "soci" c'è un nome italiano: Fiat.

Non ci sono più testimoni viventi delle origini della



Fabbrica Italiana di Automobili Torino, ed è ovvio.

Ne conobbi alcuni, ultra settantenni, negli anni '60,

quando lavoravo al Centro Storico Fiat.

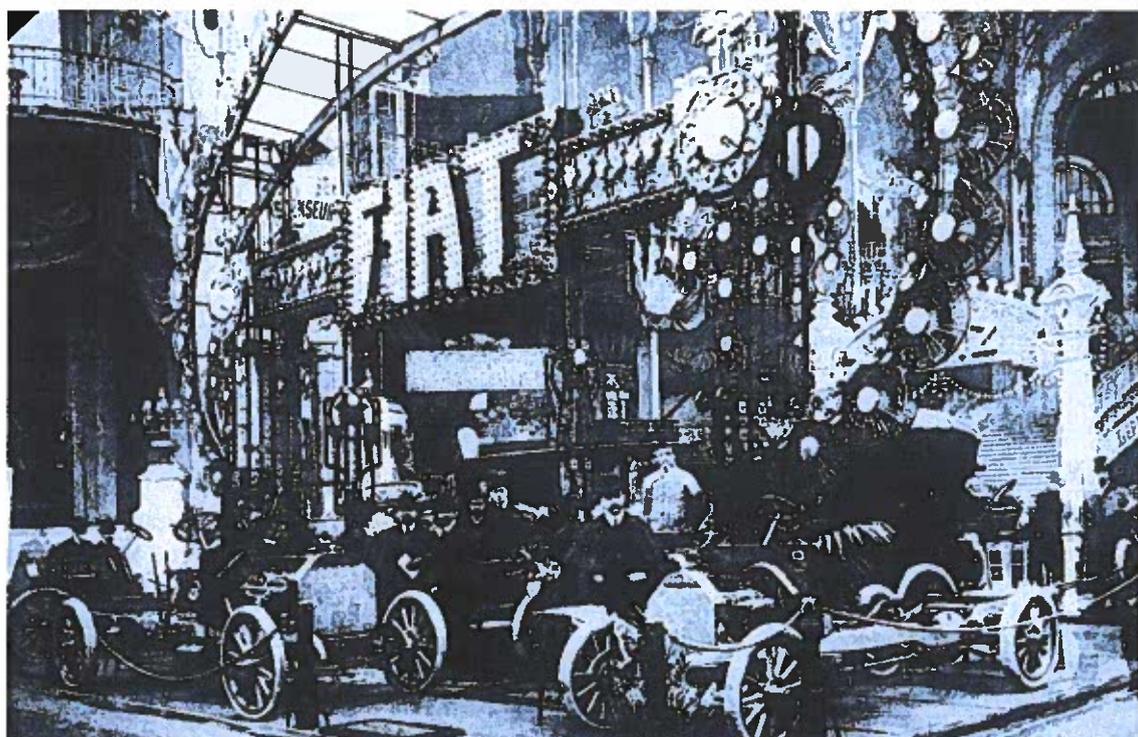
Uno in particolare mi è rimasto vivo nel ricordo e nella simpatia: tal Dome-

Un tornio nella prima officina Fiat di Corso Dante a Torino.

È l'inizio del 1900.

Dietro il baffuto tornitore con tanto di papillon, si intravede il volto, di un ragazzino: è il giovanissimo

Domenico Masino che presto si distinguerà per capacità ed intelletto e diverrà pilota collaudatore della Casa.



Nei primi anni del secolo la Fiat era già diventata la più importante fabbrica d'automobili italiana. La sua partecipazione a tutti i Saloni internazionali dell'automobile, offriva al pubblico l'opportunità di prendere diretta visione dei nuovi modelli: qui è lo stand al Salon di Parigi del 1906. Il telaio in primo piano sulla destra è quello della vettura "Brevetti" Fiat.

Tutti gli uomini del "Senatore" Agnelli, ovvero gli operai Fiat in una foto di gruppo risalente ai primi anni del secolo, nel cortile dello stabilimento di Corso Dante.



Al centro, una pagina pubblicitaria Fiat degli anni '20. Il sorridente proprietario di una Fiat si compiace nel vedere dal lunotto della sua vettura che anche per una macchina da corsa "è difficile" raggiungere e superare la sua Fiat

Uno dei primi certificati azionari Fiat, del 1906. La durata della Società è indicata in venticinque anni. L'impianto floreale della cornice include lo stemma della città di Torino, mentre, sulla sinistra, compare un marchio Fiat con il sole raggiante.

nico Masino. Un vecchietto un pò curvo, umile, dallo sguardo dolce e vivace. Era stato, all'età di 12 o 13 anni, uno dei primissimi dipendenti Fiat, lavorante in officina, al tornio. Poi, un pò più grandicello (allora si diventava grandi in fretta perché la fame non aspettava) era diventato collaudatore e quindi, visto che era bravo davvero, pilota della squadra ufficiale. La Fiat d'inizio secolo era già una vera e propria industria. È da sfatare la solita

storiella che all'inizio essa fosse una "boita", come si dice a Torino; cioè una bottega artigiana o qualcosa del genere. Macché! Quelli, Agnelli in testa, erano partiti alla grande, avevano coinvolto, tra gli azionisti, alcune banche. Avevano idee chiare, compravano terreni su cui erigere capannoni industriali. Acquistavano brevetti e altre aziende di quello che oggi definiremmo "indotto". Ma, soprattutto, a fare la

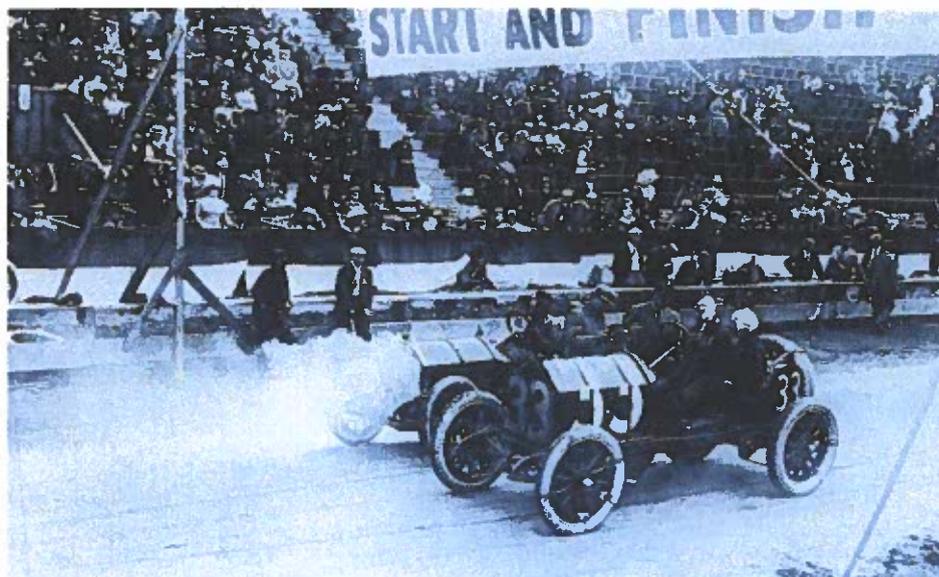
differenza con gli altri, i piccoli come Ceirano, Diatto, Prinetti, Lanza, e ce ne sarebbero ancora da citare, era la mentalità. Fiat era sempre presente a tutti i Saloni internazionali dell'automobile, aveva una rete di vendita e assistenza in ogni continente, già nel



1908 aveva aperto una sua fabbrica d'automobili a New York! La Fiat investiva in pubblicità, con continuità. E poi correva, vinceva, sfidava il resto del mondo. Agnelli

viaggiava in continuazione: Parigi, Vienna, Londra, gli Stati Uniti.

Si rendeva conto di persona delle cose, coglieva i progressi altrui, ne traeva insegnamento e spunto per far progredire la "sua" fabbrica. In un'Italia povera di tutto, dalle materie prime alle



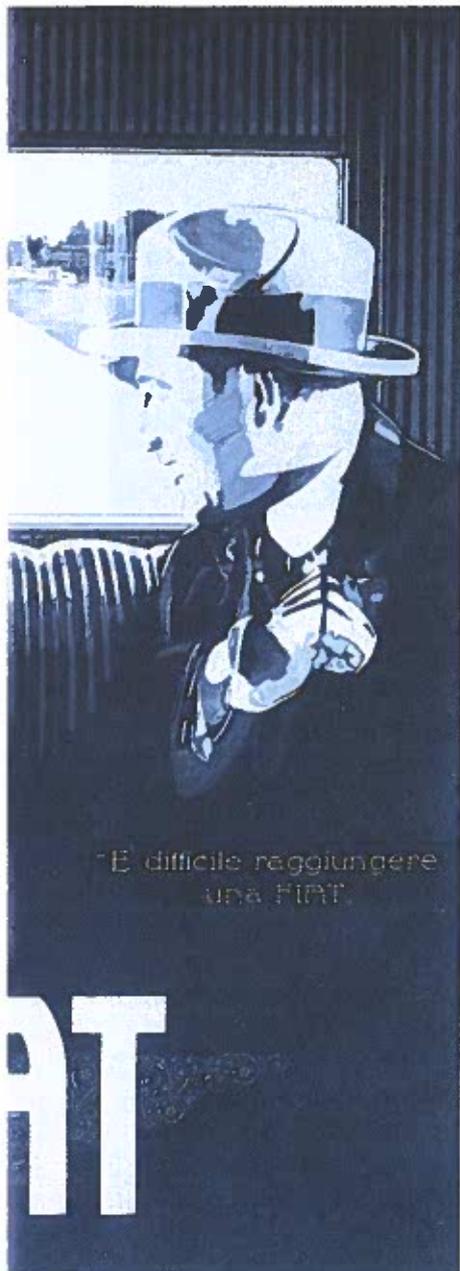
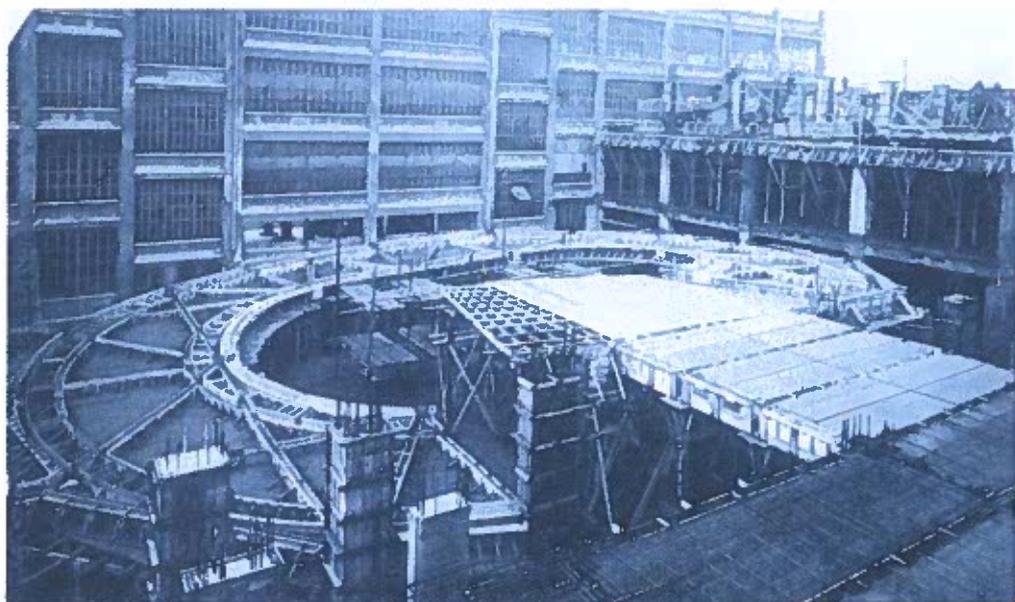
A Torino innanzitutto, per mille motivi: città tradizionalmente organizzata, già capitale di un Regno che aveva fatto l'unità della nazione, vicina geograficamente e culturalmente alla Francia, sede di prestigiose istituzioni come il Regio Politecnico, fucina di ingegneri, e dell'Arsenale Militare. Una città "quadrata" in tutti i sensi, con i solidi insediamenti finanziari e, tra l'altro, in un'area ricca di corsi d'acqua; e l'acqua, non dimentichiamolo, era allora la fonte primaria d'energia industriale.

Quando Agnelli e soci investono i loro soldi (800 mila lire di capitale sociale iniziale) per dare vita alla Fiat, non mirano a fare "soltanto" automobili.

Lo dice lo stesso Statuto redatto in data 11 luglio 1899: in sintesi, lo scopo della Società è quello di fare e disfare, di investire e disinvestire, di fabbricare e di vendere, di fare insomma qualunque cosa purché mirante e mirata a diffondere la trazione meccanica, in qualsiasi forma e, come dirà nel 1929 uno dei più celebri motti conati in casa

Il corridore statunitense Teddy "terribile" Tetzlaff, dell'équipe Fiat, sulla sua S. 61 in gara nella corsa di Tacome (USA) il 5 luglio 1912. Fin dal 1908 la Fiat fu presente negli Stati Uniti con una propria fabbrica e con una squadra corse assai agguerrita di cui faceva parte anche il piemontese Emanuele Cedrino.

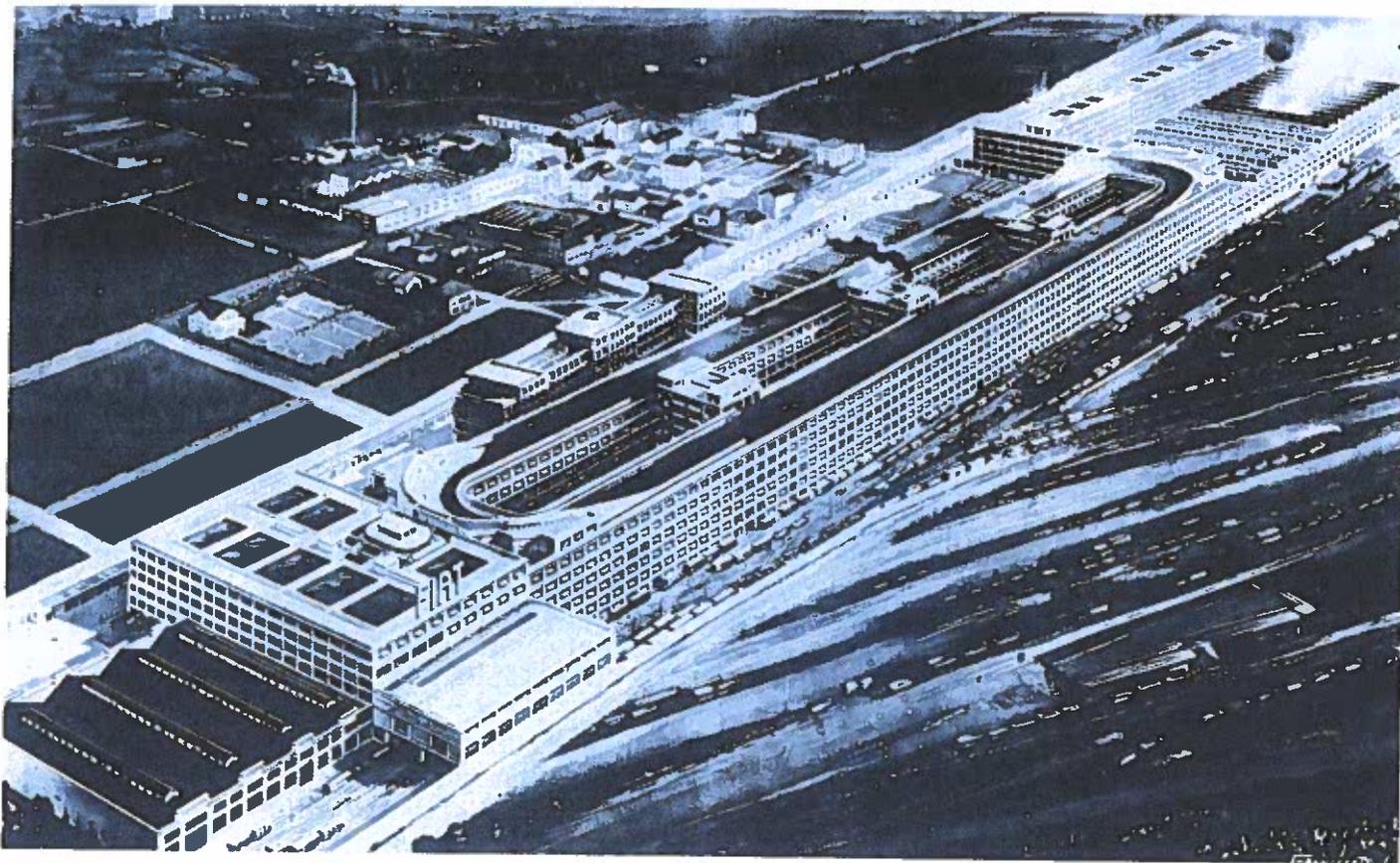
La rampa elicoidale dello stabilimento Fiat Lingotto in costruzione, nel 1921. La rampa permetteva l'accesso delle vetture da collaudare alla pista sul tetto dell'edificio e fungeva anche da collegamento tra i cinque piani delle varie officine.



È difficile raggiungere una FIAT.

FIAT

strade, dalla scarsa considerazione internazionale alle infrastrutture sociali, l'arrivo sulla scena di Fiat rappresentò un vero e proprio "caso" economico-industriale.



Veduta panoramica della Fiat Lingotto, che venne inaugurata nel 1923. La palazzina centrale è ancora oggi la sede centrale dell'Azienda torinese.

**Fiat: a motorizzare "Terra Mare Cielo".**

In appena sette anni, l'8 marzo 1906, il capitale sociale Fiat cresce di oltre 10 volte: 9 milioni di lire!

La prima diversificazione di prodotto è attuata da Fiat nel 1903: il suo primo camion.

Poi vengono a cascata i prodotti più incredibili: autobus e omnibus, motori marini e per sommergibili, motori aeronautici e aerei, aerei, mitragliatrici e trattori agricoli, tram e motori Diesel, carri armati e frigoriferi, bulldozer e lit-torine, macchine utensili e

lavastoviglie, fino ai satelliti artificiali, alle centrali nucleari, ai pace-makers, alle turbine a gas, alle metropolitane.

E si potrebbe continuare a lungo.

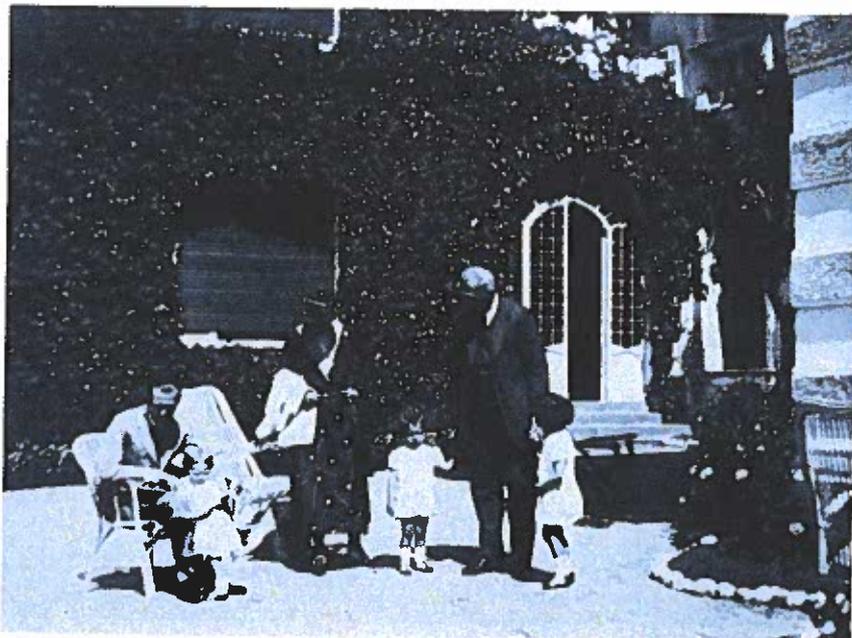
C'è stato anche un cachet Fiat antidolorifico, che però non era prodotto dalla casa torinese.

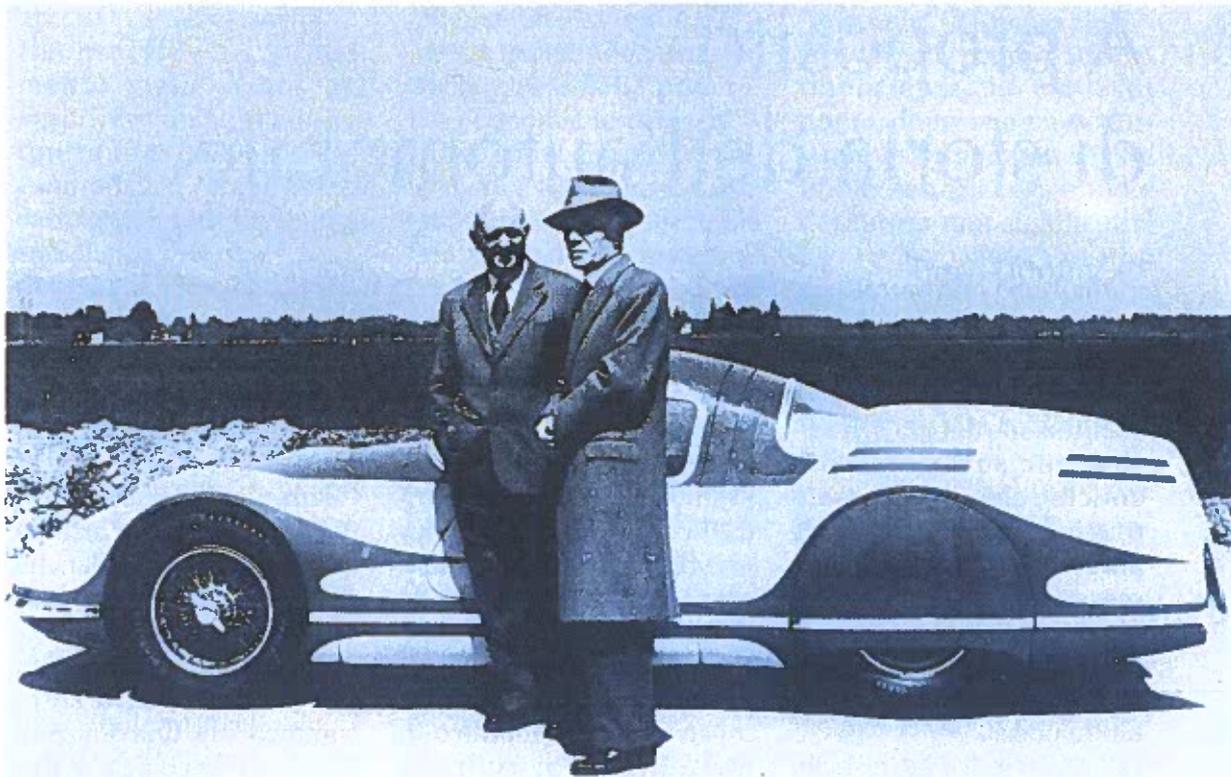
Ed un cioccolatino, il "cremino Fiat", fatto a Bologna dal Majani che lo realizza tuttora con successo.

Fiat aveva concesso, verso il 1906, al Cav. Majani il diritto all'utilizzo del suo marchio, cosa questa più unica che rara per la stessa Fiat, che infatti non si è mai più ripetuta.

Come si fa a riassumere un secolo di vita? È una storia complessa, fatta di eventi finanziari, bellici, agonistici, progettuali, fatta di uomini e donne, tanti uomini e donne che in Fiat

La famiglia Agnelli quasi al gran completo, nel parco della villa di Villar Perosa (Torino). Al centro in piedi è il Sen. Giovanni Agnelli; alla sua destra la moglie Clara e seduto il figlio Edoardo. I bambini, da sinistra, sono: Gianni, Susanna e Clara





La vettura prototipo Fiat Turbina del 1954, qui sulla pista dell'aeroporto di Torino Caselle con il collaudatore Carlo Salamano, celebre ex campione del volante, e con il Conte Carlo Biscaretti di Ruffia. La stessa vettura, qualche anno dopo, fu donata dalla Fiat a Biscaretti ed è tuttora esposta nel Museo dell'Automobile di Torino a lui intitolato.

hanno lavorato, e lavorano, a tutti i livelli.

Quanti sono stati i dipendenti Fiat in un secolo? Probabilmente qualche milione. E milioni di famiglie che con la Fiat e di Fiat sono vissute.

Generazioni di persone si sono avvicinate nelle officine, alle linee di montaggio, negli uffici amministrativi e commerciali, sui tecnigrafi e davanti ai CAD-CAM più recenti, nella sperimentazione e nell'assistenza post-vendita.

Sfugge l'attuale dimensione planetaria del Gruppo Fiat. Mentre il cuore ed il cervello di questo immenso organismo sono rimasti ancora a Torino.

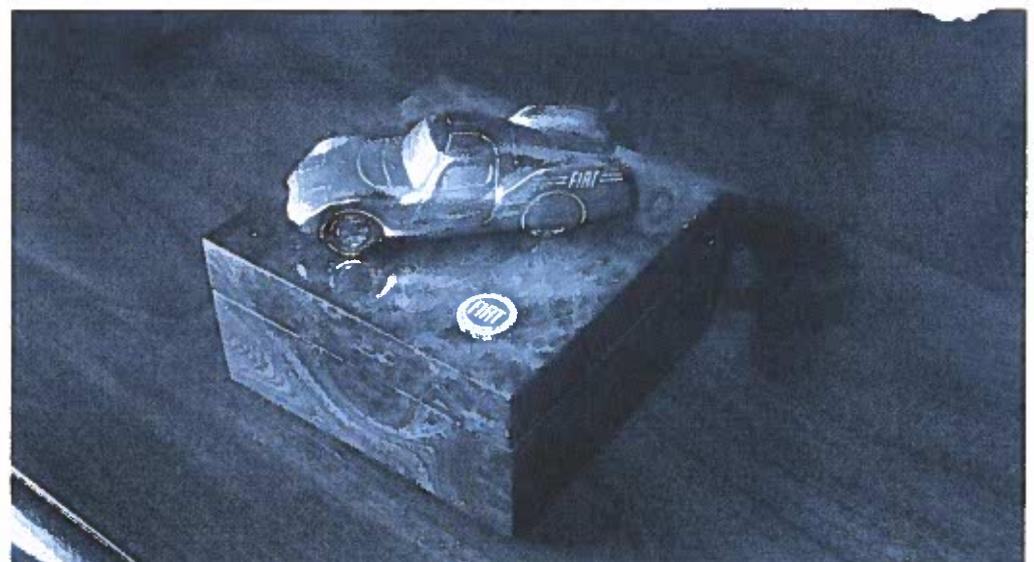
La Torino del "Senatur" Agnelli e dell'operaio Pautasso, la Torino dei "baracchini" (baracchino era il contenitore scaldavi-

vande che gli operai del Lingotto e della Mirafiori si portavano da casa, quando ancora non c'erano le mense aziendali) e dei moti operai. Una Torino cresciuta, negli ultimi cent'anni, all'ombra della grande "mamma Fiat", di cui ha condiviso i momenti di grande successo e di sfavo-

revole congiuntura economica, ma che, sostanzialmente, è cambiata poco. Forse, cambiare non è sinonimo di migliorare.

Le foto sono gentilmente concesse dall'Archivio Storico Fiat e dall'autore dell'articolo.

Una curiosità: il modellino della Fiat Turbina in ottone realizzato nel 1954 su espressa richiesta del Prof. Vittorio Valletta, allora Presidente della Società. Oggi è un pezzo di antiquariato minore, pressoché introvabile.



# A proposito di storia dell'automobile...

di Vittorio Fano

Sono molto grato al Direttore Carella per la costituzione del RACI, dedicato alle automobili più antiche, che in Italia sono piuttosto dimenticate da parecchi anni, mentre rappresentano un grande capitale, soprattutto culturale, del nostro paese, che di cultura automobilistica ne ha molto poca.

Chi frequenta i raduni che così numerosi si organizzano in Italia trova molte auto, più o meno ben restaurate, molto giovani, almeno dal punto di vista di chi molto giovane non è più da parecchi anni. Trovare in un raduno di cosiddette "auto d'epoca" o "auto storiche" Appia, Giulietta, 600, o al massimo Aurelia e Alfa 1900, e così via, modelli che abbiamo visto nascere, invecchiare e poi uscire dal mercato, da una brutta sensazione di essere anche noi dei reperti storici.

Ma a parte questo modo di vedere le cose troppo personalizzato, vorrei notare che la storia dell'automobile comincia nel 1885, non negli anni cinquanta, e che le auto più antiche sono quelle che hanno sulle ruote un carico di storia più importante, sono difficili da trovare, impegnative da restaurare, difficili da guidare. Tanto più quanto più vecchie o antiche sono. Tanto più dobbiamo apprezzarle, come testimo-

nianza di anni lontani. Tanto più dovrebbero interessare i giovani che hanno molto da imparare sugli sviluppi della scienza e della tecnica. Dobbiamo essere grati ai collezionisti che con amore e grande perizia hanno conservato e restaurato queste "Ancêtres" e sono contenti di mostrarle a un pubblico di intenditori e di aspiranti intenditori. Grazie quindi al Direttore Carella per le sue preziose iniziative in questo importantissimo campo.

Proprio ragionando su questi argomenti della storia dell'automobile in particolare, e della cultura generale, ho considerato che i periodici italiani destinati agli amatori e ai collezionisti rappresentano il veicolo più immediato per raccontare la storia. Una storia che a mio parere è oggi soggetta a limiti angusti, e che andrebbe invece allargata a tutto campo, affrontando temi più difficili da trattare, più impegnativi, molto importanti.

Nella maggior parte degli articoli che appaiono su questi periodici si parla quasi esclusivamente dell'oggetto automobile, che viene descritto spesso con dovizia di particolari. Si parla poco, in genere, degli uomini che hanno creato l'automobile di cui si scrive. Come se un'automobile nascesse dal nulla, creata

per grazia divina.

Dietro ogni singola automobile c'è un tecnico, o un gruppo di tecnici, che l'hanno prima concepita, poi progettata. Ma insieme ai progettisti ci sono anche, nella generalità dei casi, un'alta dirigenza, un consiglio direttivo, una direzione tecnica, una direzione commerciale, una direzione amministrativa, c'è una ricerca di mercato, per cercare di sapere cosa vuole la clientela, ci sono i collaudatori.

Ci sono operai che devono costruirla così come è stata voluta. C'è un'officina, con tante macchine utensili, presse, torni, trapani, e ora anche robot, tutto un insieme finalizzato a produrre quell'auto. E ci sono ancora molti elementi che concorrono: le auto che la fabbrica ha costruito prima di quest'ultima che sta nascendo, con la loro storia di tanti o pochi esemplari che sono passati nelle mani dei clienti, che li hanno usati, che si sono comportati in una certa maniera, evidenziando pregi e difetti che ora servono a migliorare la nuova creatura.

La nuova auto che viene immessa sul mercato trova ad accoglierla tutte le concorrenti, con le loro caratteristiche, prestazioni, prezzi di vendita, e deve affrontarle e combatterle per crearsi il suo posto, per essere

accettata, gradita, scelta.

L'approccio che normalmente viene usato per descrivere un'auto storica, limitandosi a parlare di caratteristiche tecniche e di carrozzeria, non mi sembra sufficiente, è troppo limitativo. Credo che per presentare un'automobile ai lettori sia necessario ambientarla nel periodo in cui visse, descrivere quel determinato periodo, sia questo il primo novecento, o gli anni Trenta, o gli anni Cinquanta, o quello che si vuole: il discorso generale vale per ogni periodo.

Ma diventa sempre più importante quanto più si risale indietro negli anni. È molto difficile valutare un'auto "antica", evidentemente molto più difficile di un'auto di dieci o venti anni fa, della quale gli anziani ricordano molte cose, conoscono i prezzi e le caratteristiche di altre auto coeve, così come ricordano bene come si piazzava nel mercato di allora, chi la desiderava, chi la poteva comprare. E ricordano bene quanto pesava la busta paga, quanto si pagava di affitto, quanto costava il vitto.

Ma quando si vuole descrivere una De Dion Bouton del 1904, quanti sono in grado di determinare con un sufficiente grado di approssimazione tutti questi dati di contorno, che servono a far capire a chi era destinata. Certamente solo gente facoltosa poteva in quegli anni concedersi il gusto di possedere automobili. Ma "facoltoso" è un termine abbastanza vago. Negli anni Dieci chi poteva permettersi una Fiat 50-60 HP, chi una Lancia Theta,

chi una Itala "avalve"?

Anche indipendentemente dal prezzo e dalle possibilità economiche dell'acquirente, come si orientavano le scelte? Negli anni d'oro, gli anni Venti e Trenta, già relativamente vicini a noi, fra Isotta Fraschini, Rolls Royce, Hispano Suiza, quali erano le valutazioni relative allo status symbol che inducevano le "upper classes" europee ad acquistare una marca piuttosto che l'altra? E in America fra queste tre grandi marche "esotiche" e le "domestiche" Cadillac, Lincoln, Duesenberg, Cord, duPont e via dicendo, chi comprava quale? E perché?

Ma torniamo al nostro quesito iniziale, relativo agli uomini, certamente l'Alfa Romeo P2 è dovuta al genio inventivo e all'intuito di Vittorio Jano, ma senza un imprenditore come l'ingegner Nicola Romeo vi sarebbe mai stata una Gran Premio così valida? E senza l'attrezzatura di officina, senza maestranze esperte e abili? Andando ancora più in là: senza la precedente P1 di Merosi? Ma certamente più della Gran Premio di Merosi è servita a Jano la grande esperienza fatta alla Fiat negli anni precedenti, lavorando alla progettazione delle macchine da corsa, quando le redini della casa torinese erano nelle mani di tre grandi personalità, come Carlo Cavalli, Giulio Cesare Cappa e Tranquillo Zerbi.

Ma questi nomi appena citati sono noti ai giovani che partecipano ai raduni con le loro Giulietta, nel cui albero genealogico ci sono la P1 e la P2 insieme alle 6c 1500 e 1750 e a tante altre

"antenate" di sangue blu?

Crediamo perciò molto importante che a questo punto, dopo aver tanto illustrato le automobili, a volte fino a dettagli costruttivi e di finitura non significativi per la conoscenza di una vettura, se non per ripararla o restaurarla, si faccia un bel passo avanti e ci si dedichi anche alla storia dell'impresa, alla storia della marca in tutto il suo significato, alla diffusione della conoscenza degli uomini che hanno fatto "l'automobilismo".

Fra questi uomini ce ne sono alcuni che hanno saputo vendere molto bene la loro immagine, hanno saputo ben approfittare dei loro anni di pensione per creare il proprio mito, talvolta meritato, talvolta creato a tavolino, ce ne sono tanti che la prematura scomparsa, o la modestia, ha impedito di essere conosciuti ed apprezzati.

Questo discorso credo che valga in particolare per l'Italia. Come ho detto parlo di periodici: esistono ottimi libri che affrontano con competenza la storia delle case e degli uomini, ma i libri sono certamente più difficili da consultare per la massa di semplici appassionati. Anzi, alcuni di questi libri hanno diffusione limitata e molto specialistica.

Per quanto riguarda per esempio l'America esiste una bellissima pubblicazione che certamente molti nostri lettori conoscono bene: "Automobile Quarterly". Su questa rivista trimestrale si trovano sempre ottimi articoli che molto spesso raccontano la storia e le vicende della casa

costruttrice, dei dirigenti, dei progettisti. Si tratta in genere di Case americane, ma non solamente. Capita molto frequentemente di vedere le foto dei dirigenti e progettisti, con didascalie; si raccontano spesso le vicende più interessanti, le fusioni fra le società. Ma è inutile esemplificare: chi conosce "AQ" sa bene di cosa stiamo parlando. Comunque anche in questo caso specifico "AQ" è a metà strada fra la rivista periodica e una serie di monografie.

Sulle nostre riviste è piuttosto difficile trovare questa particolare impostazione che allarga il discorso dall'oggetto automobile a tutto il mondo che le circonda. Parlando più in generale

dobbiamo dire che in Italia la "memoria storica" non ha un grande diritto di asilo. Molte personalità importanti del nostro mondo non mostrano molta sensibilità a questo proposito. È sufficiente considerare quanti sono i musei dedicati alle "Case" aperti in Italia per mostrare a visitatori e studiosi la presenza della marca nel corso degli anni, a illustrarne la storia.

Andiamo in Francia, in Germania, in Inghilterra, rifacciamo la stessa analisi e troveremo molti musei di marca, in genere ottimi e ben organizzati e tenuti. Cito i primi che vengono alla mente, situati in paesi a grande densità di musei automobilistici: Mercedes-

Benz, BMW, Porsche, Auto Union, Peugeot, Berliet, BMC.

Non lasciamoci andare a prediche, ma ricordiamo: un paese che non ha storia... ecc. ed estendiamo il concetto al nostro particolare: una Casa automobilistica che non ha storia..., che non sente il bisogno, la necessità di ricordare la propria storia... che non ha cura e rispetto per i vecchi documenti da conservare in un ordinato archivio, ...che non raccoglie in un museo le testimonianze vive rappresentate dalle automobili costruite nel corso di tanti anni...

Credo che tutti i lettori di "RACI" siano perfettamente in grado di completare correttamente queste frasi.



Il catalogo sarà disponibile dal prossimo autunno.

Prezzo di copertina L. 35.000.

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

Prenotazioni presso il bookshop nel Museo dell'Automobile di Torino:

Franco Ragni S.r.L.  
Tel. 011/6648181  
Fax 011/6647148

# Locomozione

## Dall'archivio 1898 al 1904

a cura di Antonio Carella

"Hand Book della moto storica" manuale edito dall'ASI e curato da Benito Battilani - Presidente della Commissione Tecnica Moto ASI - presenta un magnifico lavoro di ricerca con rare illustrazioni di moto storiche. In tale lavoro mi è parso coinvolgente la presentazione particolare dell'amico prof. Augusto Farneti nel settimo volume. "Le fonti, quasi come per l'archeologia, sono sempre molto limitate, ma esistono: bisogna cercarle, studiarle, confrontarle, chi ne è a conoscenza senta l'obbligo morale di fornire indicazioni soprattutto a coloro che sono animati dalla ricerca del vero".

Di fronte a tale invito non si rimane indifferenti, quindi telefonai con gioia le mie scoperte ai nostri due bravissimi amici, con un gesto di grande collaborazione esterni entusiasticamente tutta la mia gioia nel ritrovamento di nuove scoperte di materiale e di marche mai sentite. Mi fece molto piacere ricevere i complimenti dell'amico Battilani, ero sinceramente appagato del tanto lavoro di ricerca di archivio.

Era il 29 settembre del 1997. Purtroppo il mio fax non ebbe l'effetto sperato di continuità d'informazioni, ma sono certo che l'amico Benito continua nel suo lavoro di ricerche e presto

ne godremo tutti i risultati ottenuti. Nel frattempo per gli assetati di notizie d'archivio vi segnalo qui di seguito le mie novità. Prendendo appunto, come riferimento di base, il noto Manuale della Moto Storica, già detto, e mantenendo lo stesso ordine alfabetico rigorosamente segnato in fondo ad ognivolume mi è stato facile aggiungere le mie segnalazioni ottenute dall'archivio.

Nel manuale in oggetto, il primo modello di motocicletta segnalata nel primo volume è un prodotto USA-Philadelphia- Ace Sport cc 1300 del 1924, subito dopo il modello francese-Mandeure Aiglon- A80 cc 250 del 1928.

Subito mi è parsa troppo facile e presuntuosa l'idea di aver trovato qualcosa di così rilevante per i miei amici appassionati di moto; quindi una ulteriore verifica era d'obbligo, ma questa volta la conferma mi veniva dall'autorevole conoscitore di motociclette, l'amico Bruno Valgrande.

Adesso non potevo avere più dubbi. Ci pensai parecchio e finalmente ecco che vi formulo dei nominativi di marche che hanno contribuito alla infinita produzione delle prime biciclette a motore e delle prime motociclette.

Le moto storiche non conosciute o comunque segna-

late soltanto da una certa data e non dalla loro prima costruzione, sono una schiera incredibile di trentuno modelli.

Moto storiche sconosciute o non segnalate.

- 1 Adler 1899-1903
- 3 Brennabor 1900-1901-1902
- 4 Bruneau 1903
- 5 Carcano 1899-1900
- 6 FN di Herstal 1902-1904
- 7 Fafnir 1904
- 8 Figini 1899 Bicicletta a motore
- 9 Griffon 1903
- 10 Gritzner 1903
- 11 Humber 1904
- 12 Lazzati (bicicletta a mo-

Una pubblicità dell'epoca tratta dal Touring Club Italiano dei velocipedi Adler del 1899

**CATALOGO GRATIS A RICHIESTA**



## VELOCIPEDI

# "ADLER"

Marca di fiducia senza rivali

**L'ADLER** da 19 anni si è acquistata fama mondiale.  
**L'ADLER** gode con ragione la fiducia universale.  
**L'ADLER** soddisfa le più alte pretese.  
**L'ADLER** è la macchina la più durevole.  
**L'ADLER** è la meno soggetta a riparazioni.  
**L'ADLER** è la più elegante, la più leggera, la più scorrevole e la più sicura.  
**L'ADLER** dà la più alta e la più durevole soddisfazione a chi la monta.  
**L'ADLER** è la macchina più conveniente sotto ogni rapporto.

Chi vuol spendere bene i suoi danari, acquisti un'ADLER!  
**PREZZI MODICI - GARANZIA SERIA**

Deposito Generale per l'Italia

## CARLO GLOCKNER

39, Via Sallustiana - MILANO - Via Mezzoni, 45

**CATALOGO GRATIS A RICHIESTA**

La motocicletta Marchand del 1903

La numerazione delle marche di motociclette segnalato è tenendo conto del loro ordine alfabetico in modo tale da potersi immediatamente verificare sul manuale "Hand-Book della moto storica"

- tore) 1899  
 13 Mantovani 1903 (Torino)  
 14 Marchand 1899-1903 (Piacenza)  
 15 Minerva 1903-4  
 19 Quagliotti 1903 (Quagliotti)  
 21 Republik 1903 (Boemia)  
 22 Rosselli 1899-1904 (Torino)  
 23 Rovetta 1903 (Brescia)  
 25 Storero 1903 (Torino)  
 26 Stucchi 1903 (Milano)  
 28 Turkheimer 1904 (Milano)  
 30 Werner 1903  
 31 Zédél 1903

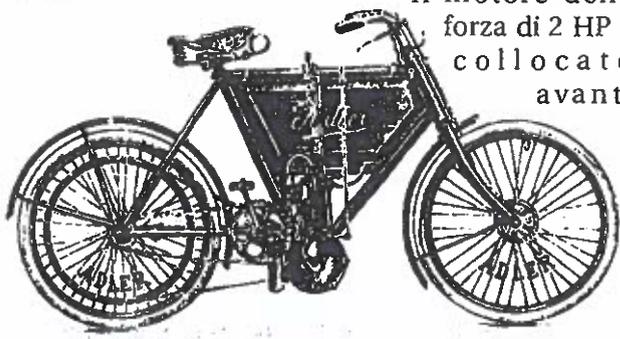
Motociclette conosciute solo in successive date.

- 2 Bianchi (conosciuta prima del 1930) 1903-1904  
 16 N.S.U. Neckarsulmer 1904 (conosciuta prima 1913)  
 17 Peugeot 1903 (prima conosciuta 1911)  
 18 Puch (biciclette Styria di Toh-Puch di Graz) 1904 (conosciuta prima 1924)  
 20 Raleigh 1903 (prima conosciuta 1923)  
 24 Sarolèa 1903 (prima conosciuta 1912)  
 27 Triumph (dal 1912)  
 29 Wanderer 1903-1904 (prima conosciuta 1912)

**La motocicletta Adler (1903)**

È una macchina costruita con l'accuratezza speciale che i tedeschi mettono in questo genere di piccoli meccanismi.

Il motore della forza di 2 HP è collocato avanti



La motocicletta Minerva del 1903

pedaliere, in basso e verticale, e rigidamente fissato.

Il carburatore a livello costante è posto dietro al motore



presso alla culatta. Questo carburatore possiede una valvola di strozzamento per mezzo della quale si può regolare l'ammissione del gaz al cilindro. Un grande serbatoio contiene benzina, olio, accumulatori e bobina, di più di fianco a questo recipiente, nella parte anteriore, sta un piccolo oliatore a pompa che permette di lubrificare il motore durante la marcia.

Le manovre sono ottenute con le maniglie.

L'accensione è elettrica col contatto del solito tipo. I freni sono due: uno a nastro sulla ruota anteriore, l'altro funzionante sul mozzo posteriore contro-pedalando.

Per avviare al grande inconveniente di frenare ad un tratto inavvertitamente col mezzo dei piedi vi è un dispositivo mediante il quale non si può far agire il freno se i pedali non sono in una data posizione.

**La motocicletta Marchand (1903)**

È sempre il tipo 2 HP quello che seriamente interessa la nostra Rivista, e perciò è di questo tipo Marchand che facciamo un cenno speciale.

Il motore, in questa motocicletta, è piazzato verticalmente, e sia per il modo di attacco che per la forma a forcilla del tubo che va

dalla sterza al pedaliere, la Casa Marchand ha ottimamente fatto attenendosi alla disposizione della motocicletta F.N. 1903.

L'accensione viene fatta sia per accumulatore o pile, che per magneto.

Il grande recipiente solito racchiude, oltreché la provvista di benzina ed olio, anche la sorgente di energia elettrica per l'accensione.

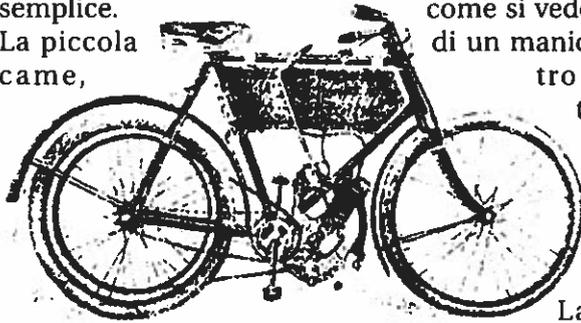
**La motocicletta Minerva (1903)**

È una macchina belga. Le officine Minerva di Avers-Berchem costruiscono le motociclette col motore Minerva o col motore Romania. Per quanto la posizione del Minerva sia alquanto inclinata, mentre quella del Romania è verticale, pure il primo, per le sue particolarità, lo trovo specialmente degno di nota.

Dicevo bene nel primo numero di questa rubrica che i motori da motocicletta nella loro piccolezza racchiudono alle volte in sé tutto quanto si può trovare in un grande motore. Il Minerva ne è un esempio. Difatti uno dei perfezionamenti che sono stati apporpati in questo motore nel tipo 1903 è quello di comandare la valvola di aspirazione, con un mecca-

nismo che le permette di restare aperta per tutto il tempo in cui il pistone discende. Il meccanismo di comando delle valvole, nel medesimo tempo che è ingegnoso, è anche molto semplice.

La piccola came,



girando attorno al suo pernio, mosso da un ingranaggio nell'interno del motore, va a spostare colla sua parte saliente la leva angolare, che a sua volta col braccio apre la valvola di scappamento. La stessa came, seguitando a girare nel senso della freccia, va poi nello stesso modo ad aprire la valvola di aspirazione.

L'altra came più piccola, gira assieme alla scatola di accensione in modo che quando si toglie l'avancement essa apre la valvola di scappamento. Ciò serve naturalmente solo nella messa in marcia, per togliere la compressione.

Ho ritenuto degno di nota questo speciale dispositivo per comandare la valvola di aspirazione, giacché la sua applicazione è affatto nuova nei motori per motocicletta.

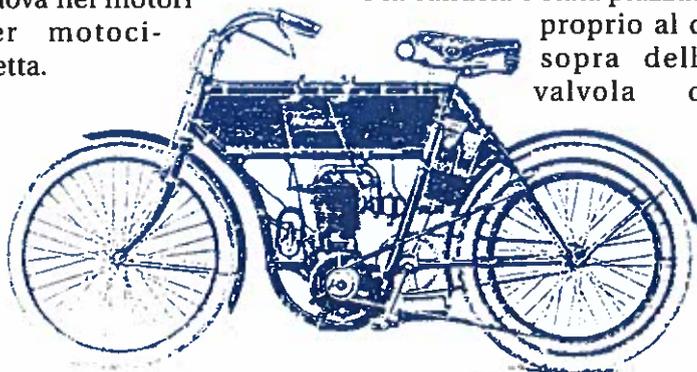
Il Minerva 1903 ha un alesaggio di mm. 60 per mm. 70 di corsa. Il cilindro e la testa del motore sono fusi in un sol pezzo per evitare le perdite nella compressione. Il motore viene fissato,

come si vede, per mezzo di un manicotto a quattro bulloni al tubo della bicicletta che va dal pedaliere alla sterza.

La Minerva Motor ha voluto serbare nelle sue motociclette la prerogativa della simmetria, e togliendo al telaio la forma angolare, generalmente in uso, ha arrotondate le linee dei tubi, formando così un insieme di uguale robustezza, ma di forma nuova. Questa casa però non ha voluto ancora pronunciarsi definitivamente sulla questione del motore verticale od inclinato e fornisce perciò le sue motociclette tanto dell'uno che dell'altro tipo, secondo il desiderio.

I motori Minerva possono essere della forza di 2,2  $\frac{3}{4}$  e 3  $\frac{1}{2}$  HP, tutti a valvole comandate, e con la calotta fusa in un sol pezzo col resto del cilindro.

L'accensione avviene per mezzo di una batteria di accumulatori, con bobina; e la candela è stata piazzata proprio al di sopra della valvola di



aspirazione, per cui essendo sempre umettata di benzina, molto difficilmente viene imbrattata dall'olio.

Il carburatore di queste motociclette è pure Minerva, ma "licenza" Longuemare.

La casa ne ha solo ridotto le proporzioni, togliendo qualsiasi maniglia di regolamento a mano.

L'interruttore è a "trembleur" tipo De Dion. La trasmissione del moto avviene per mezzo di una cinghia di forma trapezoidale, di cuoio al cromo, ed a tre strati sovrapposti. La casa fornisce in piccole latte una speciale sostanza atta alla buona conservazione della cinghia suddetta. Due robusti freni agiscono sui cerchi delle ruote anteriorie e posteriore, e nel grande recipiente racchiuso nel telaio trovasi (oltre alla benzina, accumulatore e bobina), uno speciale scomparto per l'olio che viene iniettato al motore mediante una piccola pompa, stando in sella.

#### Motocicletta Wanderer (1903)

Il telaio di questa macchina è costruito sul tipo di quello della Werner, di cui già parlai in altro numero della nostra Rivista, e cioè troncato nella sua parte posteriore e foggiate ad orecchie che vanno ad allacciarsi al carter del motore.

Questo risulta quindi piazzato verticalmente, davanti al pedaliere e molto basso; ed ha la forza di 2HP. L'alimentazione del motore è fatta a mezzo di un carburatore a livello costante con apposito dispositivo per l'immissione della benzina.

La motocicletta Minerva del 1903

La Motocicletta Wanderer del 1904

# FRATELLI MARCHAND

Automobili  
Velocipedi

PIACENZA

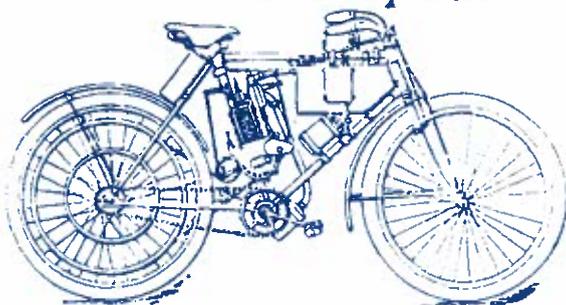


LA

## MOTOCICLETTA

1 3/4 HP.

Supera salite del 10 %.  
Velocità 40-45 Kil. l'ora  
ad una o due velocità.  
Innesto del motore a cinghia



Funzionamento perfetto e sicuro

AGENTI:

**Nazari e Gorla**

Milano - Via Dante N. 9

**Cavallazzi e Belletti**

Bologna - Via Indipendenza

Ariotti Carlo  
Via Cavour. ROMA

Brusso Amedeo  
MESTRE

Errani Ugo  
RAVENNA

Vesovi Attilio  
BIELLA

Lorenzo Pace su Lorusso  
PALERMO

Una pubblicità dei  
velocipedi dei Fratelli  
Marchand comparsa su  
una rivista del 1902

La benzina, l'olio, l'accumulatore e la bobina sono tutti collocati nella grande scatola inquadrata nel telaio; e lo spazio riservato all'olio è in diretta comunicazione con una piccola pompa che serve ad iniettarlo nel carter del motore. I freni sono due, uno posteriore a contropedale, l'altro anteriore e questo, azionandolo, toglie anche il contatto elettrico quindi arresta il funzionamento del motore. Le ruote hanno 65 cm. di diametro e sono munite di forti pneumatici a tallone.

Con questa macchina siamo già entrati nel campo del magnete.

Il motore, verticale, è della forza di 2 1/2 HP a valvola di aspirazione automatica, posta nella sua parte anteriore come una piccola mensola piana, sulla quale è fissato il magnete congiunto per mezzo di tre ingranaggi all'albero del motore stesso. Questi

ingranaggi sono ermeticamente chiusi da un "carter" di ghisa.

Il magnete è rotativo e da altrettanti giri quante accensioni deve produrre: la sua velocità quindi è la metà di quella del motore. Questo organo di accensione che si può dire nuovo, specialmente nel campo motociclistico, ha dato non poco filo da torcere ai signori costruttori per raggiungere la regolarità di funzionamento che si è ora ottenuta in alcune macchine, come in questa.

Il carburatore è a livello costante ed a polverizzazione, regolato per mezzo di due maniglie.

Per partire, la compressione viene tolta nel modo più razionale, aprendo cioè la valvola di scappamento. Anche la Wanderer ha adottata la cinghia di forma trapezoidale per la trasmissione.

La lubrificazione è ottenuta con una piccola pompa col-

locata nell'apposito recipiente dell'olio inquadrato nel telaio. Dei due freni che agiscono sui cerchi delle ruote, quello anteriore toglie automaticamente l'accensione. Le ruote sono del diametro di 65 cm. ed il telaio assai allungato, prerogative queste che danno alla Wanderer un aspetto assai slanciato ed elegante per ciò che riguarda l'estetica, e molto forte rispetto alla sua robustezza.

### La motocicletta

"Humber-Beeston" (1904)

Mentre era sembrato sin qui che la Casa Humber, la famosa madre della bicicletta, si tenesse aliena dal movimento motociclistico, eccola invece balzar fuori quest'anno con la sua motocicletta da 2 3/4 HP.

L'assoluta originalità del tipo e le molte differenze che passano fra questa macchina e le infinite altre che sono in commercio, danno una prova sicura che

la Casa Humber già da tempo studiava la propria motocicletta e solo ha voluto attendere, per lanciarla, che essa rispondesse veramente allo scopo cui era destinata, e forse in pari tempo degna del grande nome che porta.

Diamo dunque con piacere ai nostri soci la descrizione di questa primizia che sia dal lato invenzione che dal lato costruzione ci sembra molto interessante.

La motocicletta Humber presenta un telaio assai allungato, nel quale il motore da 2  $\frac{3}{4}$  HP è piazzato in modo da sostituire esattamente il tubo del telaio stesso che va dalla sterza al pedaliere.

È questa dunque la prima originalità degna di nota, giacché questa posizione del motore (le cui scosse si sviluppano in un piano verticale passante per la mezzaria della macchina nel senso della sua lunghezza) permette di raggiungere perfettamente lo scopo di togliere qualsiasi vibrazione o tremolio nella marcia.

All'infuori della sua posizione, il motore non si scosta dal tipo solito, ed è alimentato da un carburatore. Longuemare a doppio corso, con regolatore d'aria e di miscela. Osserviamo ora la trasmissione. Come si vede chiaro nella figura, il motore è congiunto per mezzo di una catena al pedaliere, il quale a sua volta, con un'altra catena, è collegata alla ruota posteriore. La trasmissione è dunque: per catene e con distacco del motore.

Osservando la figura, si vedrà una leva lunga e dritta che dal centro del carter del motore va a terminare

in alto sotto al davanti della sella: è appunto la leva di distacco o di debrayage del motore.

Tenendo questa leva nella posizione del disegno, il motociclista, con una piccola maniglia, mette in marcia il motore, che essendo distaccato, parte, senza trascinare con sé la motocicletta. Ciò fatto, si monta in sella e si spinge leggermente in avanti la leva che abbiamo descritta. Avviene così l'attacco del motore in modo progressivo e dolcissimo, e tale dolcezza di manovra è appunto dovuta allo speciale meccanismo di attacco di cui questa macchina è provvista. Si tratta difatti di una vite, a quattro filetti assai accentuati, che col muoversi della leva grande, gira attorno a se stessa lentamente e progressivamente, offrendo la possibilità di attaccare appena il motore ed andare a passo d'uomo, oppure attaccando del tutto e raggiungere quindi il massimo della velocità di cui la macchina è capace.

L'accensione è elettrica, con bobina ed accumulatori, ed anche qui la Casa Humber ha studiato una comoda novità. In luogo di mettere, come al solito, un solo accumulatore entro il

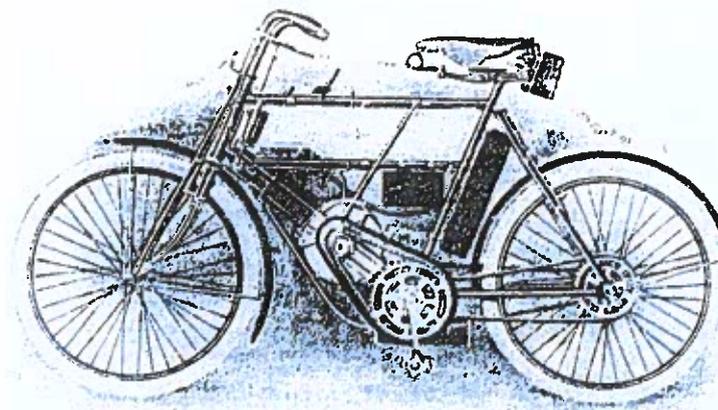
grande recipiente della benzina, ne ha collocati due, uno sopra l'altro, nella scatola allungata posta lungo il tubo che va dalla sella al pedaliere. Un doppio commutatore permette di marciare con l'uno o col l'altro muovendo l'apposito bottone.

Lo scappamento termina in una scatola cilindrica orizzontale posta sotto al pedaliere.

Questa scatola è di dimensioni così accentuate che rendono la macchina del tutto silenziosa.

L'olio è racchiuso nella parte anteriore del recipiente della benzina, e viene mandato al motore, stando in sella, per mezzo di una piccola pompa. I freni sono due, sui cerchi delle ruote, ed assai potenti. Uno di essi, nell'agire, toglie contemporaneamente l'accensione.

Questa motocicletta, per le sue ingeniose particolarità, meritava di essere descritta nella nostra Rivista, molto più che l'esame attento che ne abbiamo fatto ci ha rivelato poi in ogni particolare costruttivo quello studio e quella cura di lavorazione che sono già da tempo una delle migliori prerogative della Casa Humber.



La motocicletta  
Humer-Beeston  
del 1904

# Alla scoperta delle Fiat-Brevetti

di Massimo Meli

Caro Carella, è con piacere che ricevo il tuo invito, in cui mi richiedi notizie storiche della vettura Fiat Brevetti. Da quanto in mio possesso e dalla documentazione recuperata, credo che l'auto sia andata all'asta a Londra nel 1991. Ho contattato le famose case d'asta, ma mi hanno detto che è impossibile avere una copia dei vecchi cataloghi di vendita. Secondo la datazione riportata dal Bolaffi, a questo n.° di telaio corrisponde la sesta vettura costruita dal Gennaio 1909. Nessuna targhetta che permetta di riconoscere il costruttore è riportata nella

carrozzeria. In relazione all'allestimento protetto (parabrezza, porte ant., fianchetti in crosta) ed agli accessori montati (parabrezza, cassetta porta attrezzi, lampade, alimentatore a gas, ruota di scorta, carburatore, conta km., persino gli ingrassatori, tutti di fabbricazione inglese) ed analizzata una brochure dell'epoca riportante tutti i modelli prodotti per il mercato inglese per l'anno 1909, si potrebbe azzardare una produzione della carrozzeria ad opera della stessa Fiat, con eventuale allestimento effettuato forse dallo stesso conces-

sionario operante sul mercato locale. Al di fuori della storia sulla nascita della Brevetti, per cui rimando ai bei libri di Tito Aselmi, la vettura è stata importante per la tecnica automobilistica di allora. Le sue particolari prerogative erano il telaio a longheroni con abbassamento del piano di carico di alcuni centimetri; questo aveva permesso di costruire carrozzerie con accessibilità ed abitabilità migliorate.

La vettura fu oltremodo innovativa, perché su di essa vennero collaudate modifiche che, come abitudine mantenuta anche nei tempi futuri, sarebbero passate alla normale produzione Fiat solo successivamente, a collaudo ottenuto. Non bisogna dimenticare infatti, che la produzione Fiat in quei tempi era considerata di elevatissima qualità, e che la sue auto erano molto apprezzate dalla nobiltà e dalle case reali di tutto il mondo, per cui eventuali difetti meccanici, avrebbero influito negativamente sull'immagine del marchio. La Brevetti fu infatti il primo modello Fiat ad utilizzare un differenziale con coppia conica, in luogo dell'usuale trasmissione a catena. Fu anche una delle prime ad avere un cambio a 4 marce, quando ancora le altre auto

Pagina tecnica ricavata dall'archivio

## BREVETTI TIPO 2 15-25 HP

1909-1912  
PREZZO: L. 18.000

La «15-25 HP» è anche chiamata «Brevetti 2»: infatti deriva dalla «Brevetti 1», prodotta dal 1905 al 1909, di cui mantiene lo stesso motore ma potenziato: 25 CV in luogo di 20. Mantiene ovviamente anche la trasmissione a cardano, cioè con albero di trasmissione centrale e longitudinale. Il passo è maggiorato. Velocità, lievemente inferiore.

PRESTAZIONI  
Velocità massima: 55 km/h.  
Pendenza massima superabile: 16%.  
Portata: 4-5 persone.

### MOTORE

Tipo: 15-25 HP. Sistemazione: Anteriore.  
Numero cilindri e disposizione: 4 in linea (biblocco).  
Cilindrata: cc. 3052.  
Alésaggio x corsa: mm. 90 x 120.  
Rapporto di compressione: 4,2 : 1.  
Potenza max.: 25 CV a 1500 giri/min.  
Distribuzione: Valvole laterali (simmetriche), ingrassaggi.

### TRASMISSIONE

Accensione: Magnete ad alta tensione.  
Raffreddamento: Acqua, pompa.  
Alimentazione: Pressione caduta, carburatore Fiat.  
Lubrificazione: Forzata.

### SOSPENSIONI

Tipo: Albero (in blocco al retrotreno).  
Frizione: Dischi multipli.  
Cambio: 4 marce + R.M. Comando a leva laterale.

### RUOTE PNEUMATICI FRENI

Anteriore: Assale rigido, balestre.  
Posteriore: Assale rigido, balestre a 3/4.  
Legno.  
820 x 120.

### STERZO

A pedale: Meccanico a nastro sulla trasmissione.  
A mano: Meccanico sulle ruote posteriori.  
Vite senza fine e ruota elicoidale.  
Diametro di sterzata: m. 11,00.

### STRUTTURA DIMENSIONI

Telaio: Acciaio.  
Passo: m. 3,065.  
Carreggiate: Ant. e post. m. 1,350.  
Lunghezza: m. 4,280.  
A vuoto: kg. 1350.  
A pieno carico: kg. 1700.

### PESI

ne avevano soltanto 3; ed una delle prime ad avere una frizione così sofisticata; ancora innovativa per la lubrificazione ed il raffreddamento forzati del motore.

681 furono le Brevetti Tipo 2 costruite fino alla chiusura della fabbrica, in seguito riconvertita, per il periodo bellico, alla costruzione di grandi motori.

Vista la destinazione specifica di progettazione ad uso "taxi" o "fiacre" come usava dire allora, la maggior parte della produzione fu carrozzata come landau; perciò, in considerazione del fatto che la scarsa potenza non la rendeva adatta per un uso turistico, e che, a quei tempi, era considerato sconveniente e disdicevole recarsi agli appuntamenti mondani con una vettura aperta, le Brevetti costruite con carrozzeria aperta possono considerarsi una vera rarità.

L'auto è perfettamente funzionante nonostante l'età, ma quello che stupisce di più è la ricchezza degli accessori montati ed il loro stato di conservazione. Eccezionali sono anche gli interni, ove sono visibili ancora le lavorazioni accurate, eseguite a suo tempo sulle pelli.

Il pavimento anteriore e le pedane in gomma rigata (non nere, forse saranno scolorite?) si presentano ancora ben conservati; il pavimento posteriore, probabilmente distrutto, è però stato sostituito da un'orribile moquette nera. La conservazione della gomma ant. è stata favorita anche dalla presenza di un bel e vetusto tappeto in crosta con bordature e

cuciture che completa egregiamente il semplice cruscotto in legno, con avvitati i due strumenti (press. benzina e press. olio) riportanti il marchio Brevetti Fiat, ed il conta km. della inglese Smith, in miglia, ancora funzionante, ma privo del cavo di comando flessibile.

Sul lato interno del mozzo della ruota ant. destra è presente un disco in alluminio su cui ruotava la rotella di comando del conta km. Sul disco sono riportate anche le varie misure in relazione alla posizione della rotella sul diametro del disco stesso.

Completa il cruscotto, una pompa a mano, per l'alimentazione durante l'avviamento ed un interruttore in bronzo a tre posizioni, di significato sconosciuto (Pippo Vaccari ipotizza un funzionamento d'emergenza del magnete non ben precisato).

Altro accessorio è il parabrezza inclinabile a tre posizioni, con galletti muniti di grano antirotazione della ditta inglese.

Il bel volante in bachelite (?) è sprovvisto della leva di anticipo in quanto il

comando è automatico, con dispositivo centrifugo a masse, calettato sull'asse a cammes di aspirazione (vedi foto), posto sul lato distribuzione.

Bella anche la tromba flessibile, particolarmente efficace, con tanto di piastrina riportante la scritta "Boa Constrictor Horn" ed il disegno del serpente.

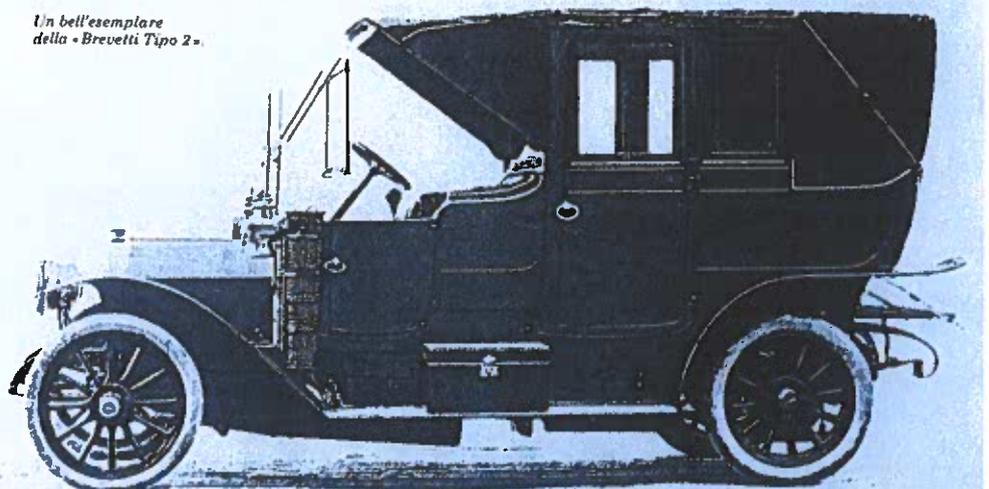
Il serbatoio dell'acetilene, fissato sulla pedana di destra, è anch'esso della Smith e Co.

Le ruote, del tipo a tallone, sono come d'origine, di due differenti diametri ed i coperchi in bronzo dei mozzi, riportano la dicitura "Brevetti Fiat Torino". Il marchio Fiat è anche riportato sulla targhetta in ottone, avvitata sul lato sinistro del parafiamma. In accordo a quanto crede Vaccari, sul radiatore non compare nessun marchio di fabbrica.

La ruota di scorta, ben fissata sul lato destro della vettura, della ditta inglese Stephney è del tipo ad aggancio con accoppiamento senza sostituzione, e presenta sui 4 galletti di fissaggio un originale sistema di blocco antisvitamento.

Fotografia del libretto uso e manutenzione al momento della sua commercializzazione

Un bell'esemplare della «Brevetti Tipo 2».





Modello Fiat Brevetti nell'articolo descrittivo del suo possessore

Il radiatore, di notevole spessore e peso, è di ottima fattura, e l'omologo appoggiato sul paraframma, presenta ancora il marchio del costruttore: Strola - Torino.

Sul lato posteriore, situato tra le due splendide balestre semiellittiche, si colloca il piccolo bauletto di cui esiste anche una piccola chiave per la chiusura.

Un altro piccolo scomparto si trova sotto la banquette anteriore, chiuso da un coperchio fissato con due piccole serrature. Togliendo questo e facendo scorrere il pavimento in avanti, si gode un'ottima visione

d'insieme della trasmissione e del cambio, permettendone la manutenzione.

Sotto al centro, il serbatoio del carburante, con ai lati due staffe recanti due lampade inglesi a petrolio "P e D" di cui una fu rubata e sostituita con una di tipo americano.

La tela del tetto non è certamente più l'originale, ma l'aspetto consunto ed alcune cuciture di riparazione conferiscono all'insieme un aspetto gradevole e sufficientemente vetusto.

Originale anche il sistema di scorrimento su guide della parete anteriore del tetto, che permette di

accorciarsi quando questo viene ripiegato all'indietro per scoprire la vettura. La tela è fissata sui rispettivi archi, rivestiti di legno, con un bordino di ottone chiodato.

Completano l'allestimento fuoriserie della carrozzeria, 2 sportelli (originariamente non previsti) per riparare, in qualche modo, l'autista dalle intemperie. Il destro, ad incastro, non potendo aprirsi per via delle leve del cambio e del freno, è in ferro forgiato a mano con bordo rilevato, chiodato in posizione.

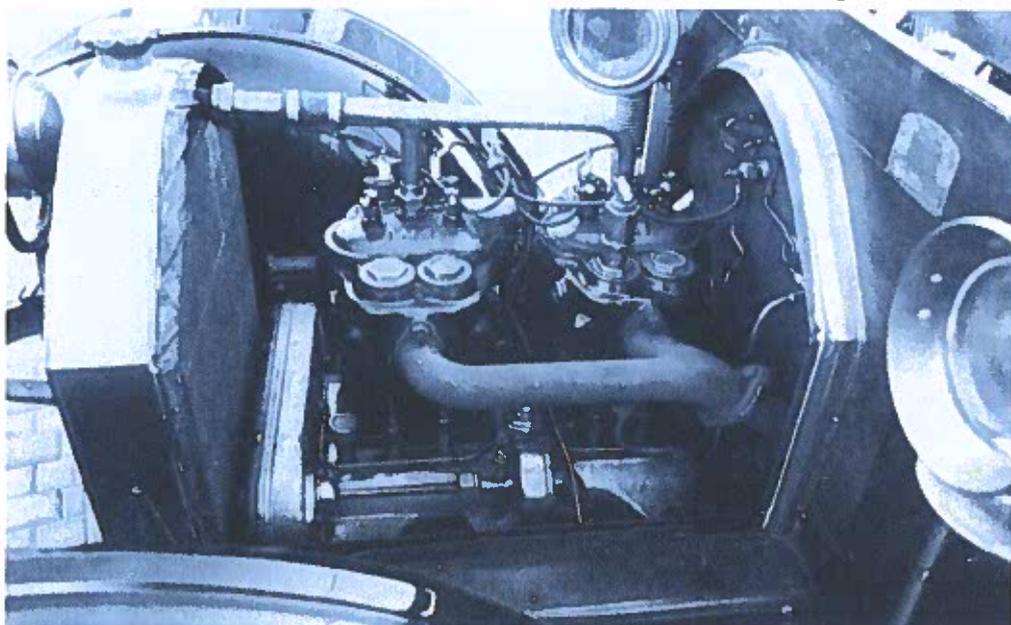
Il sinistro, incernierato con un perno sfilabile, è di legno e presenta una bella serratura a leva. Ambedue le porte sono dolcemente modellate in funzione della carrozzeria allargata nella parte posteriore per accogliere le banquette dei sedili. Esse quindi sono facilmente rimovibili e trovano forse posto nel bauletto posteriore o sotto i sedili anteriori.

Due fianchetti in crosta nera, fissati con attacchi tipo "tourniquet", chiudono lo spazio fra pedane e telaio, impedendo la vista del sottoscocca. Belle e semplici anche le pedane ricoperte con gomma rigata e rifinite con bordatura in ottone.

Venendo al propulsore, esso presenta la classica disposizione a cilindri accoppiati a due a due, tipica delle Fiat degli anni '10; frazionamento che aveva permesso la costruzione anche di pluricilindri, come il 50/60 hp a sei cilindri.

Il blocco in alluminio, fuso in terra, si presenta elegante e sufficientemente pulito; il carter anteriore rac-

Particolare del motore, tutte le parti in movimento e soggette a usura sono in acciaio profondamente cementato, tutti i cuscinetti sono montati su sfere



chiude i grossi ingranaggi della distribuzione del tipo in fibra o "celoron"; l'olio è portato ai punti di lubrificazione da tubi in rame, partenti da una piccola pompa in bronzo, fissata sul lato sinistro e calettata sull'asse a cammes di scarico.

La disposizione delle valvole laterali è caratteristica, presentando le aspirazioni allineate da un lato e gli scarichi dall'altro, conferendo alla camera di scoppio un aspetto tipico a "T".

Le teste, fuse in blocco coi cilindri, sono sormontate dai tappi di ispezione delle valvole e dai classici cicchetti.

Il carburatore di marca Solex presenta il foro di aspirazione verso il centro cilindri ed è dotato di un riscaldatore ad acqua, proveniente dai cilindri posteriori e comandato da un rubinetto posto sul tubo di ritorno acqua al radiatore.

Sul lato sinistro, oltre ai due tappi di riempimento olio, c'è una pompa acqua munita di ingrassatore, calettata da un alberino sul

gruppo distribuzione, e più sotto, lo sportellino in bronzo, di livello olio, con guarnizione di tenuta in pelle, chiodata al coperchio. Il gioco delle valvole con punterie esterne è facilmente registrabile. Sul 3° cilindro, esiste un rubinetto a farfalla, che Vaccari riconosce come accessorio gonfiagomme.

Il cambio di velocità, già a 4 marce, con 4 velocità molto lunga, è racchiuso in una grossa scatola di alluminio con catenacci esterni e grosso coperchio di ispezione, fermato da galletti e con fuso a grosse lettere il marchio Fiat.

Il calettamento fra cambio e motore è insolitamente rigido (?), con una flangia imbullonata.

Il complessivo frizione è multidisco a bagno d'olio, con molla a sezione quadrata, coassiale all'albero; fissato alla parte posteriore del grosso volano, ha un funzionamento dolce, che si discosta molto dalle frizioni a cono, tipiche di alcune macchine del periodo.

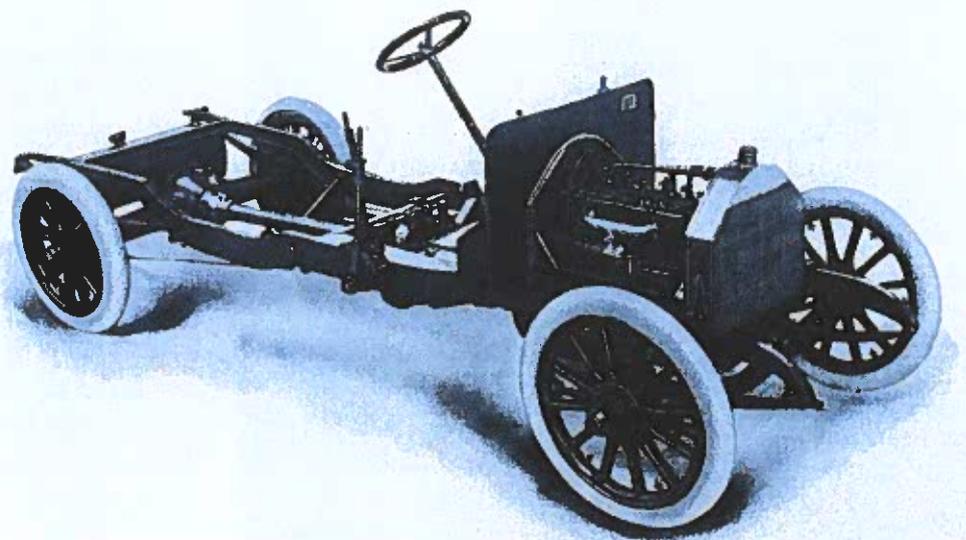
Il differenziale, dalle fattezze degne di un camion, in un sol pezzo, è incernierato vicino all'uscita del cambio di velocità. Ai suoi due lati sono accolti 2 grossi tamburi, per la frenatura di emergenza, con la leva esterna lato guida.

La frenata normale è infatti comandata dalla pedaliera, ed aziona un grosso freno a ceppi esterni, posto sulla trasmissione, all'uscita del cambio.

La tiranteria dei freni è in robusto cavo d'acciaio. Il raffreddamento del motore è a circolazione forzata, e come su tutti gli altri modelli Fiat del periodo, la ventilazione è assicurata dal grosso volano posteriore, che, fuso a guisa di ventilatore, con il vano motore opportunamente chiuso da carter inferiori, che arrivano fino alla trasmissione, funge da estrattore d'aria calda, assicurando così il raffreddamento anche alle basse velocità.

L'ampia carenatura sottotelaio svolge anche un valido riparo da fango, polvere e sassi, al gruppo propulsore.

#### GARAGES RIUNITI FIAT ALBERTI-STORERO



La Fiat Brevetti del 1907 tratta dal catalogo originale dei "Garages Riuniti" F.I.A.T.-ALiberti-Storero il telaio robustissimo, di lamiera di acciaio stampato, ha una larghezza di cm. 75 nella parte anteriore e di cm. 95 nella parte posteriore. Esso comporta nelle parti laterali una elegante incurvatura abbassata che permette, stante anche l'assenza delle catene, una entrata laterale larga, comodissima.

# Michele Ansaldo

## Pioniere dell'industria e dell'automobile

di Antonio Carella

Cimiteri divenuti famosi per le opere d'arte rimaste a testimonianza di cultura e linguaggi artistici che hanno tracciato il percorso della storia e dell'arte, sono ancora oggi motivo di studio e meta di visitatori.

In questo luogo sacro, una visita meticolosa può sviluppare e suggerire motivi di grande interesse in uno spirito attento e umile, disposto alla continua ricerca della verità, sulla natura delle opere, notizie

storiche e profili dei personaggi.

Nel mio caso, la lunga esperienza acquisita in qualità di responsabile dell'ufficio d'arte dei cimiteri della città di Torino si è, nel tempo, trasformata in un vastissimo serbatoio di informazioni su personaggi e opere che hanno molto arricchito il mio bagaglio di conoscenza.

Durante la stesura della mia prima opera riguardante appunto i cimiteri torinesi "Il Parco delle mezze lune" ebbi l'opportunità di schedare tutte le opere fino ad allora esistenti ed alcune molto rilevanti riguardava personaggi all'apparenza sconosciuti.

La tomba della famiglia Ansaldo realizzata nel 1935 da Corrado Betta, artista fonditore e scultore, nato ad Asti nel 1870, attirava in particolare modo la mia curiosità.

Questa felice espressione delle fusioni di bronzo a tutto tondo collegate al materiale di base in granito rosa di Baveno martellinato, avvinceva.

La grande forza espressiva delle figure

che compongono i tre gruppi, dove la narrazione allegorica converge alla figura centrale orante, suggerisce una composta meditazione.

Dopo questo momento di riflessione seguì il desiderio di saperne di più sul profilo umano di chi era qui sepolto e che aveva suggerito all'artista una così grandiosa espressione monumentale.

Il personaggio qui ricordato è Michele Ansaldo; un uomo che nel breve spazio della sua esistenza, suggellava una vita quanto mai intensa di azione e di lavoro; nel campo dell'industria metallurgica, dettava quei canoni di base ad un nuovo comportamento industriale che coinvolgeva proficuamente la nascente industria automobilistica.

Si ricorda a tale proposito la costruzione su un'area di 25.000 mq. il grande stabilimento di via Cuneo, che diventa nel tempo la Fiat Grandi Motori (1907). Successivamente Fiat e Ansaldo costruirono una nuova grande officina a fianco dell'esistente. Per gli 'chassis' studiati dagli uffici tecnici della Fiat, si provvedeva qui nelle antiche officine Ansaldo alla loro costruzione.

Monumento alla Famiglia Ansaldo ubicato nel Campo Primitivo est A 395 nel Cimitero Monumentale della Città di Torino



Da questa società nasceva la Società automobili "FIAT-ANSALDI" che successivamente darà luogo alla creazione della "Società Automobili Brevetti Fiat".

Nello stesso anno Michele Ansaldo si univa a Matteo Ceirano, creando la "Società Piemontese Automobili Ceirano-Ansaldo" costituita il 12 giugno 1906 per la fabbricazione delle automobili marca S.p.A.

E ancora l'Ansaldo costituiva una piccola officina in collaborazione con Eugenio Pollone, stabilimento che occuperà l'area di ben 33.000 mq., per la costruzione sperimentale di motori d'aviazione "ALES".

L'Ansaldo rilevò anche la Fabbrica Automobile Standard (F.A.S.), in corso Stupinigi, già in precarie condizioni economiche nel 1907, che al momento della cessazione (1912) trasformò in "Officine Meccaniche Michele Ansaldo" divenuta in seguito "Società Proiettili", una proliferazione del "gruppo piemontese" che dal 1911 viene ad assumere una vera configurazione giuridica e societaria con le più significative industrie regionali.

In una parentesi della sua fervida vita industriale Michele Ansaldo fu Consigliere Comunale, carica che conservò dal 1896 al 1903 e fu nominato dalla "Giunta Municipale" membro della Commissione del Dazio assieme all'avv. prof. Riccardo Cattaneo.

Febbricitante è obbligato a mettersi a letto, la bronco-

polmonite ha il suo fatale sviluppo e nonostante le intense cure della scienza medica del tempo, il 12 gennaio del 1917 Michele Ansaldo chiudeva il suo passaggio terreno.

Per la maggiore conoscenza di un così grande personaggio, mi auguro di potere nel tempo trovare lo spazio necessario e la giusta espressione di capacità descrittiva in modo tale da essere in grado di evidenziare l'opera sua.

Come afferma l'autorevole Direttore dell'Università degli Studi di

Trieste Antonio Fossati in "un pioniere dell'industria italiana".

"Con Michele Ansaldo è scomparso un vero "Capitano d'industria" ma anche

e soprattutto un rappresentante tipico di quegli uomini che nel secolo precedente seppero essere gli anticipatori del risveglio industriale italiano.



Quadro con  
pittura ad  
olio raffiguran-  
te  
Michele  
Ansaldo siste-  
mato nella  
Casa  
Amministrazione  
Ansaldo in  
Torino

Officine Meccaniche  
Michele Ansaldo  
Area occupata dalle  
officine 23.000 mq.



# Uomini e moto sotto la mole

di Bartolomeo Maina

Il 30-31 maggio in occasione della manifestazione Automotoretrò il Veteran Car Club Torino ha organizzato un'esposizione di moto piemontesi.

questa esposizione denominata "uomini e moto sotto la mole" ha raggruppato 60 motociclette di notevole interesse storico. Tra le motociclette più importanti:

- Rosselli del 1902, vincitore nel 1902 della "Sassi-Superga" la moto è di proprietà del Museo dell'Automobile Biscaretti di Torino.

- Garabello cc. 1.000 4 cilindri del 1924 con raffreddamento ad acqua costruita ad Alba.

- Moto Borgo cc. 500 bicilindrica 1923, moto che ai suoi

tempi ha vinto tutto.

- Moto Borgo cc. 500 monocilindrica del 1914.

- Una Giant cc. 500 bicilindrica del 1910 usata da Merlo Clemente per vincere molte gare.

- Fongri cc. 500 bicilindrica da corsa con freno anteriore a disco. Questo fu usata dal mitico Nuvolari., siamo nel 1925!

- Fongri cc. 600 bicilindrica 1930 raffreddamento ad acqua ben 10 esemplari di Della Ferrera che rappresentano tutta la produzione della casa di corso Regina Margherita, con modelli monocilindrici e bicilindrici e con sidecar.

Tre i modelli di Ollearo presenti, un 125 corsa bicarburatore del 1925, una 250 del

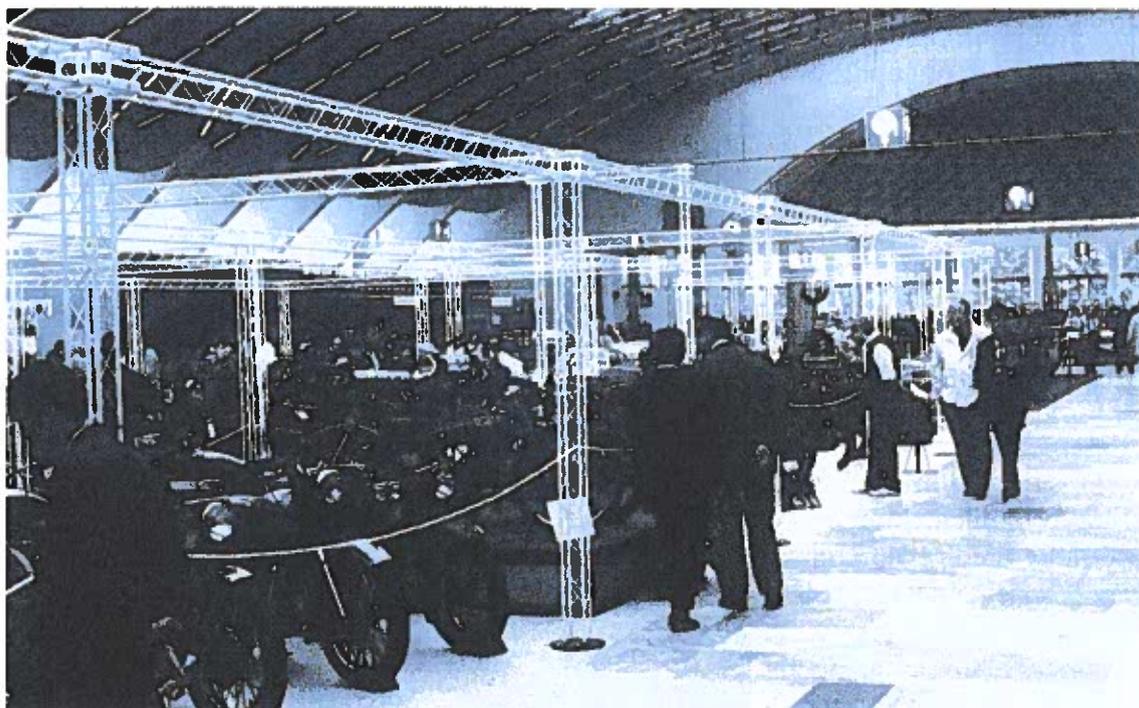
1933, e un 500 del 1946 entrambi con trasmissione ad albero. Altro esemplare unico la motocicletta S4 del 1939 a cilindri bialbero da corsa costruita dal tecnico Sergio Secondo, purtroppo la guerra ne stroncò le possibilità agonistiche.

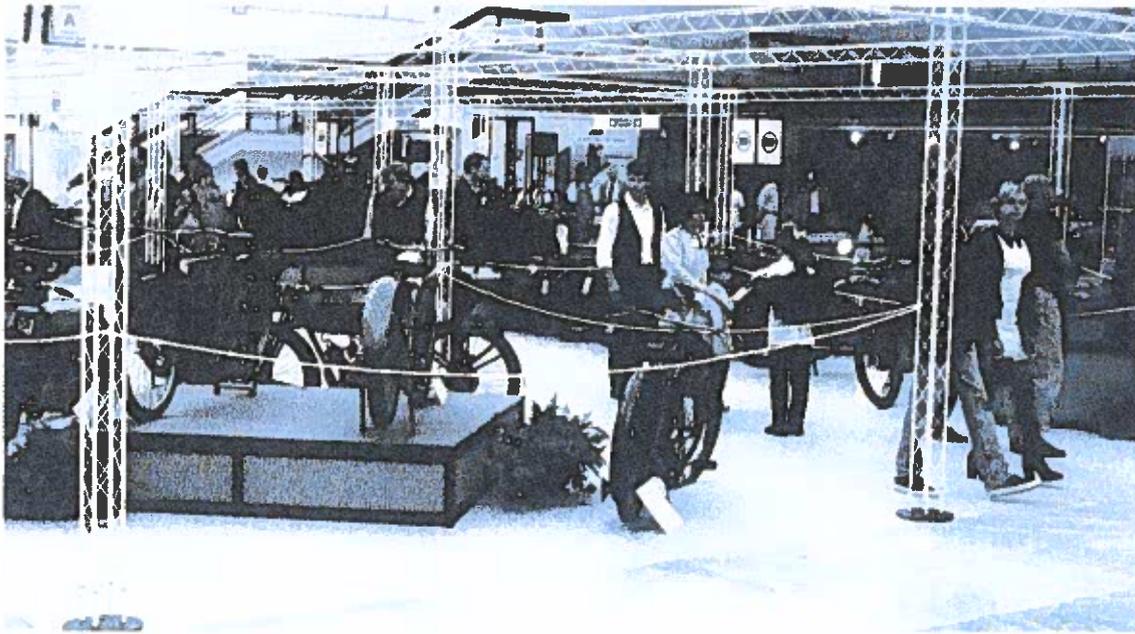
Altra motocicletta molto importante la Mial-Carrù cc. 400 da cross con cui Emilio Ostorero vinse 4 titoli italiani e molte altre corse internazionali, costruita dal famoso tecnico pilota torinese Carrù che aveva come sponsor la Mial.

Altra motocicletta interessante l'elettrina moto elettrica costruita nei tempi dell'autarchia.

La lista delle moto presenti

La manifestazione ad Automotoretrò, "Uomini e moto sotto la mole".





Parte dello stand realizzato dal Veteran Car Club Torino ad Automotoretrò

continua con: Guizzardi, Romero, Piazza, Inx, Leone, Itom, Maior, Malasagna, Posdam, Giacomasso, rigat, Simplex, ecc.

Queste marche presenti fanno parte di una lista di oltre 200 costruttori piemontesi. Che una ricerca storica ha riportato alla luce.

Nell'ambito di questa mostra si è svolto un incontro dibattito a cui hanno partecipato piloti costruttori e personaggi del mondo motociclistico piemontese e dove i partecipanti hanno ripercorso con i loro ricordi vissuti, pagine importanti di storia italiana.

Tra i nomi: Ernesto Merlo, vincitore del G.P. di Monza del 1952, vice campione del mondo di sidecar;

Emilio Ostorero, 16 volte campione italiano di motocross;

Ada Pace che ai suoi tempi si faceva valere nel mondo delle motociclette;

Ollearo Roberto, pilota e costruttore vincitore della "Sassi-Superga".

L'elenco dei personaggi continua con: Cavlleri,

Benso Mirmin, Nieddu, Bongiovanni e tutti entusiasti di ritrovarsi molti anni dopo, ma sempre con la stessa passione: la moto.

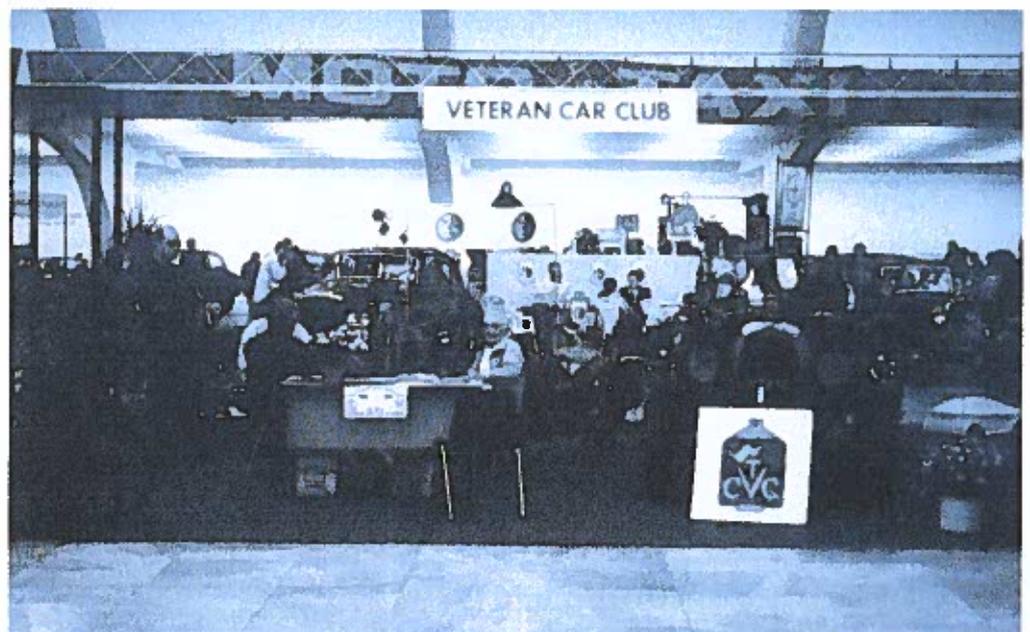
Un fatto che mi ha fatto molto piacere è che durante la mostra, ho ricevuto e fatto gli onori di casa alla famiglia Borgo (figlio, nipoti e famigliari di Michele Borgo) fondatore dell'omonima Fabbrica Borgo. I quali si sono commossi davanti ai due esemplari di Motoborgo e i nipoti mi dicevano di non aver mai

vista una moto del nonno dal vero!

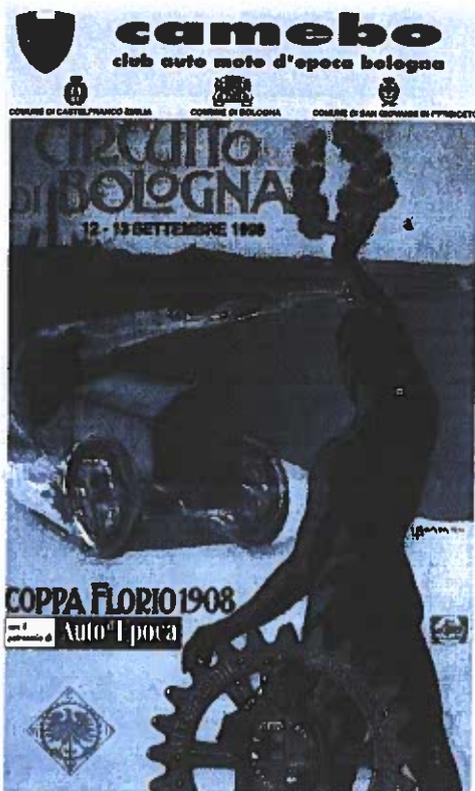
Tutta questa abbondanza di moto e personaggi ha richiamato un notevole afflusso di pubblico che ha potuto così ammirare marche di motociclette importanti e sconosciute al grande pubblico.

Finalmente, a Torino, si è riusciti ad organizzare un qualcosa di culturale, che mette in evidenza, dove all'inizio di questo secolo era "la terra dei mutur".

La parte centrale dello stand



## Appuntamenti da non perdere... siete invitati!



### Rievocazione Coppa Florio Città di Bologna 12/13 settembre 1998

#### Sabato 12 settembre 1998

- ore 8,30 Verifiche in Piazza Maggiore. Annullo Postale per il 90° Anniversario Coppa Florio 1908.
- ore 10,30 Partenza con direzione Borgo Panigale, Anzola, Piumazzo e Spilamberto dove ci sarà una breve sosta per il benvenuto del Comune.
- ore 21,00 Sabato sera ci sarà un gala presso Cà La Ghironda del Prof. Francesco Martani.

#### Domenica 13 settembre 1998

- ore 9,00 Riordino nei Giardini Margherita con prove di abilità.
- ore 13,00 Colazione presso lo Chalet dei Giardini Margherita. A seguire la premiazione
- ore 15,00 Ai primi cinque equipaggi classificatisi saranno consegnate coppe. A tutti i partecipanti sarà offerto un ricordo della manifestazione.

Informazioni presso il numero tel. 051/564500  
fax 051/529892 Sig. Giovanni Malamisi

### XIV Raduno Dannunziano per auto d'epoca dal Parco del Gran Sasso al mare 18-19-20 settembre 1998

#### Venerdì 18/9/1998

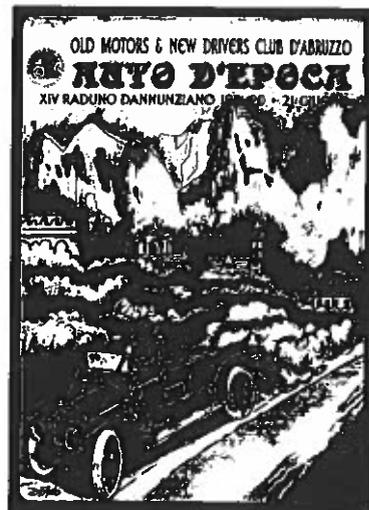
- ore 15-18 Punzonatura delle auto in Teramo - Piazza Martiri
- ore 21 Cena di benvenuto e pernottamento

#### Sabato 19/9/1998

- ore 9,30 Partenza della carovana con destinazione Isola del Gran Sasso D'Italia
- ore 11,30 Arrivo ad isola del Gran Sasso, esposizione delle auto nel Santuario di S. Gabriele in area transennata e custodita
- ore 16-19 Trasferimento da Isola del Gran Sasso a Roseto, arrivo a Roseto, giro turistico della città e sistemazione delle auto sul Lungomare Roma
- ore 21,00 Cena di gala e pernottamento

#### Domenica 20/9/1998

- ore 9,00 Partenza per Civitella del Tronto
- ore 10,30 Arrivo a Civitella del Tronto
- ore 11,30 Partenza per Tortoreto, arrivo e pranzo di commiato



Patrocini: Regione Abruzzo • Provincia di Teramo  
comuni di: Teramo • Basciano • Castel Castagna • Isola del Gran  
Notaresco • Roseto • Civitella del Tronto • Tortoreto  
in collaborazione con ANI Teramo

Informazioni presso il numero tel. 085/8991157 - fax 085/4222593 Sig. Giovito Di Nicola