

# Una vita legata all'automobile

## Luigi Del Giovane, classe 1896, patente 1915

### autiere, taxista e istruttore di guida

**A**vrebbe potuto essere degno avversario del leggendario Nuvolari, ma non ha mai voluto saperne di correre. «Troppo rischioso correre a velocità così pazzе. La percezione umana ha dei limiti». Così si è accontentato di essere un autiere d'Italia prima e un tassista, istruttore di guida e noleggiatore di auto poi. Adesso a 90 anni compiuti (è nato il 13 luglio 1896) Luigi Del Giovane è ancora appassionatissimo di auto e nonostante non guidi più da un paio d'anni è sempre aggiornato sugli ultimi modelli.

Ha guidato per 70 anni, la sua vita è sempre stata legata all'automobile. È stato uno dei primi a conseguire la patente, che porta la data del primo marzo 1915, quando ancora l'automobile era considerato un mezzo «indiatvolato».

Luigi Del Giovane, che abitava a Varese dal 1943 (era nato a Firenze e creciuto a Milano), a 21 anni volle la patente, spinto dalla curiosità e dalla passione per la novità. Fu tra i primi in Italia anche ad iscriversi all'Automobil Club. Passati gli esami nell'ottobre del '14 nel marzo del '15 ebbe quel caro pezzettino di carta che lo abilitava alla guida. Poi venne chiamata in guerra, a guidare gli autocamioni.

Del Giovane ricorda quel periodo come un momento difficile, ciononostante entusiasmante. Come autiere degli autocamioni (macchine della Società Piemontese Automobi-

li con montati sopra cannoni delle officine Ansaldo - allora anni militari segrete) si spostava dappertutto. Aveva enorme cura dei mezzi affidatigli e diligenti ogni volta che si guastavano. «Ricorda una volta in cui fui costretto a cambiare una balestra, nella neve, al fronte e per giunta di notte. Un'altra volta, quando ci fu la famosa disfatta di Caporetto e appena l'esercito austroungarico rappe il fronte, noi, la nostra batteria, che ci trovavamo svegliati nel cuore della notte e costretti a fuggire, ma nel ritorno dovevamo attraversare ponti in mezzo a un mare di civili che scappavano con carri e animali. Così caricammo la gente sulle auto e buttammo i carri nei fiumi. In questo modo ci salvammo e riuscimmo a salvare parecchie persone».

Questo è solo uno dei tanti ricordi legati alla guerra e all'automobile che Luigi Del Giovane ha sempre avuto nel suo cuore. Anche quei pesanti mezzi militari con le ruote a gomme piene e con il cannone che spuntava davanti gli erano cari.

Più cara ancora però fu la prima automobile civile che egli ebbe, da quando, nel '22 conseguì anche la patente per guidare l'automobile per «servizio pubblico e da piazza e noleggio e rimessa», ovvero divenne taxista a Milano: il cosiddetto «fiaccherino» della Fiat; con questa ed altre nuovissime vetture (per l'epoca)



questo pioniere dell'automobile le fece per 12 anni il servizio pubblico.

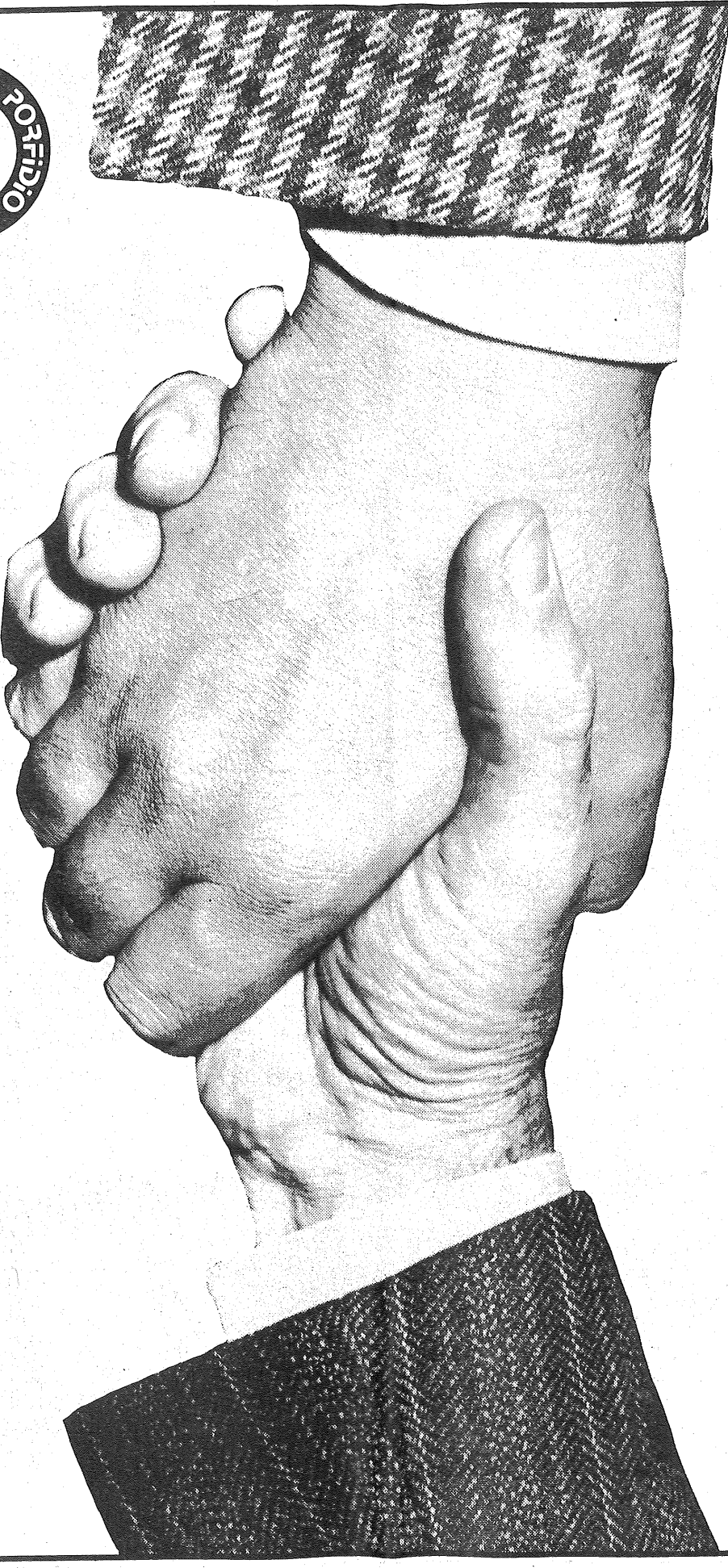
Sotto le sue abili mani da guidatore passarono le famose Topolino, le Ardea ed altri potenti mezzi che facevano i 100 all'ora. Del Giovane tuttavia non corse mai più del necessario. Fu sempre puntuale e attento e diverse volte ricevette mance superiori alle 100 lire (quando il bollo della

patente costava meno di tre lire) ed era tanto. Grazie alla sua abilità non ebbe mai incidenti anche se alcune volte le sue auto lo lasciarono a piedi. Da istruttore ebbe l'occasione di insegnare a veri signori come il marchese Viti ed altri industriali e ingegneri a cui

raccomandò sempre e comunemente la prudenza. Una prudenza che lo ha portato a conseguire il rinnovo della patente anche cinque anni fa, alla bellezza di 85 anni. Gli scadrà l'11 ottobre dell'anno prossimo. **MARIA GRAZIA CARNOVALE**

L'autiere Luigi Del Giovane, che con la sua testimonianza ci ha consentito di scrivere una bella pagina della storia automobilistica del nostro paese, non potrà leggere queste sue vicende. La morte lo ha ghermito pochi giorni dopo l'intervista. I nostri lettori lo ricorderanno nelle sue vesti di pioniere dell'automobilismo.

## Molto di più che un semplice assicuratore



**BUSTO ARSIZIO**

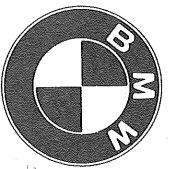
V.le Diaz, 40 Tel. (0331) 623.000/627.054

**VARESE**

Via Sempione, 14 Tel. (0332) 238.000/242.000

• Serietà • Fiducia • Collaborazione • Garanzia • Sicurezza • Consulenza • Esperienza

**Nuova  
BMW 325i x.  
La prima trazione  
integrale BMW.  
La prima fra le  
trazioni integrali.  
Giudicate voi  
stessi.**



**TREBICAR S.r.l.  
Concessionaria  
BMW ITALIA S.p.A.**  
Via Gondar 9 - VARESE  
Tel. 238.561

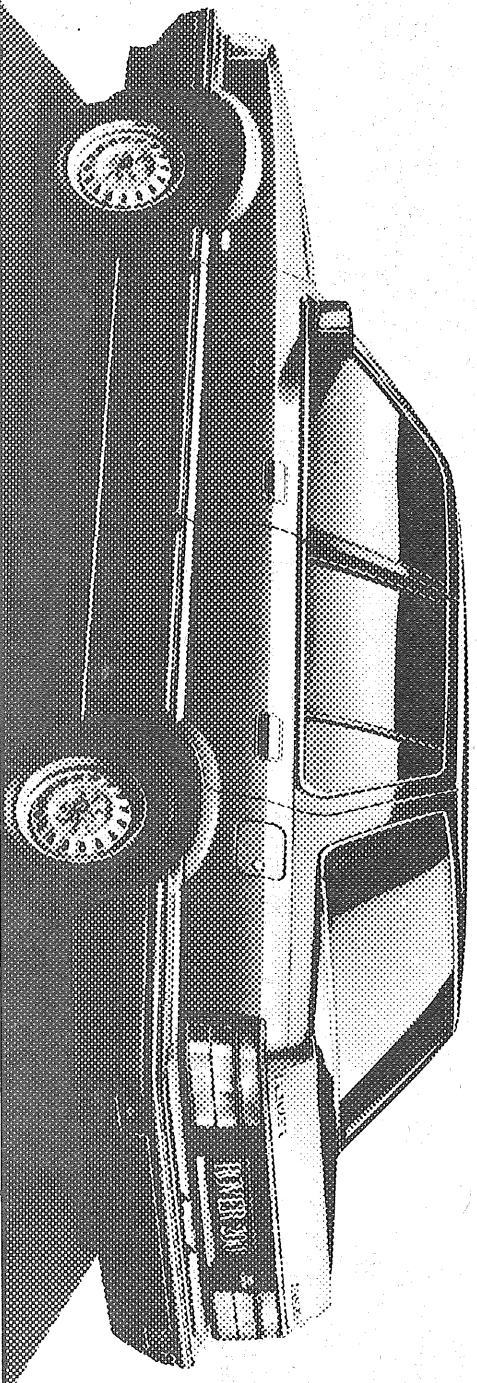
6 cilindri in linea, dispositivo di gestione elettronica del motore Motronic, 2494 cc, 171 CV, 212 km/h. Trazione integrale continua, ripartizione asimmetrica della coppia sui 2 assi, bloccaggi a viscosità, ABS continuo di serie. Assetto e tenuta esemplare su ogni fondo.

**BMW 325i x, 2 o 4 porte.  
Da L. 38.700.000 IVA inclusa,  
franco nostra Concessionaria.  
Garanzia triennale BEST. Leasing  
BMW e agevolazioni finanziarie.  
Venite a provarla da noi.**

## ROVER SERIE 200. IL FASCINO IN AZIONE.

**DI SERIE:** Vetri elettrici anteriori e posteriori. Chiusura centralizzata. Volante regolabile. Pannello di comunicazione con il vano bagagli. Comandi apertura bagagliaio e sportello benzina dall'interno. Finiture in radica di noce. Tappezzerie in velluto di York.

**DA L. 15.430.000**  
Rover 213 SE, 1300 cc., 12 valvole, motore in lega leggera, 73 cv.  
Rover 216 Vitesse, 1600 cc., iniezione elettronica, 104 cv, 180 Km/h, cerchi in lega.  
Ambedue a trazione anteriore, cambio a 5 marce, accensione elettronica.



28278/7

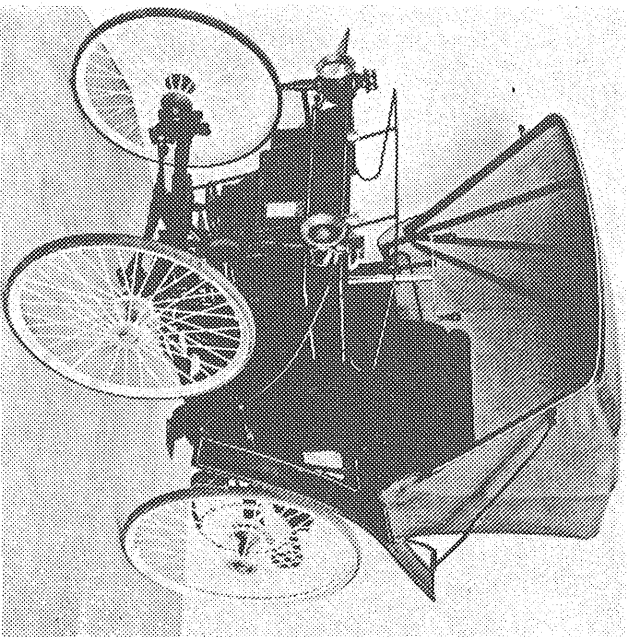
**C. F. BUZIO S.r.l.**



V.le Belforte, 2 - VARESE - Tel. 282716/285148

LA STRADA DELL'AUTOMOBILISMO DEI PIONIERI È PASSATA ANCHE DALLA «BASSA»

# Peugeot «italiane» Quando la grande Rolls Royce montate a Sarommo invidiava la Isotta Fraschini



**L**e scatole di montaggio che si vedono esposte, in bell'allineamento nei negozi di giocattoli, hanno un illustre predecessore che risale, nientemeno, alla fine del secolo scorso. Furono una invenzione «Peugeot» vecchia famiglia francese, divisa in diverse ramificazioni, tutta dedicata a casa e... meccanica.

Il rombo della nascente industria dell'automobile non poteva essere ignorato dai Peugeot che costruirono nel 1889 due prototipi di «quadricicli» con motore a benzina ideato da Daimler. Poiché i Peugeot dovevano avere... discendenti venete (fascio tutto mi) decisero di realizzare in casa dei propri motori, così nel 1897 uscì la prima vettura con il loro nome

costruita interamente nei propri stabilimenti, dalla carrozzeria ai freni, dalle maniglie ai motori.

Poiché fabbricare non è il solo compito delle industrie, i Peugeot decisero di esportare i loro manufatti. Ma, poiché spedirli completi avrebbe costato una grossa spesa, «inventarono» le scatole di montaggio, spedivano cioè all'estero le loro automobili smontate, con tanto di manuale con pezzi numerati e relativa leggenda.

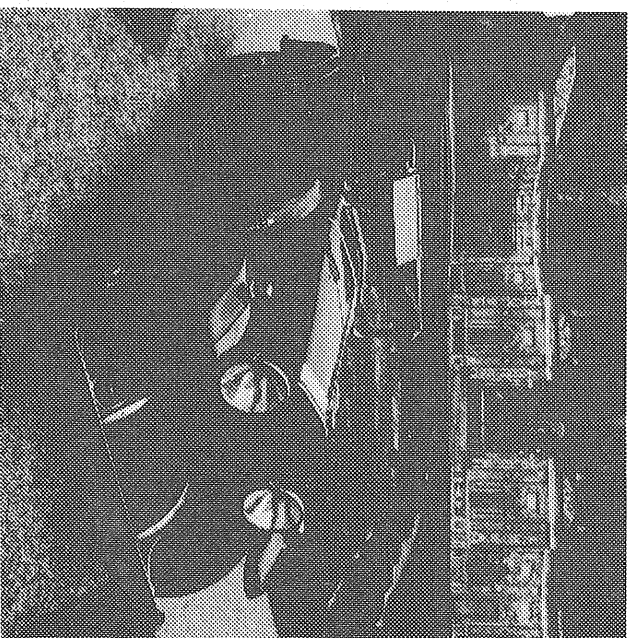
In Italia le Peugeot venivano montate, dal 1894, a Sarommo dalle Officine Costruzioni Meccaniche, ed i pezzi provenivano dagli stabilimenti di Valentigney. Un modello di questo tipo si trova esposto nel Museo dell'automobile di Torino (nella foto).

**I**sotta Fraschini, Bugatti, Hispano Suiza: tre case la cui eccellenza nei rispettivi campi diventerà leggenda sono al centro dell'attenzione negli anni venti e trenta. Le prime venivano costruite a Milano ed a Sarommo da una mano d'opera altamente qualificata: le Rolls Royce (l'azienda inglese vide la luce nel 1904) non reggevano il confronto con le tre regine pur avendo assunto, al momento della fusione fra le aziende di Charles Stewart Rolls e di Frederick Henry Royce il motto «la più alta precisione e qualità».

La più prestigiosa casa italiana degli anni venti e trenta — la Isotta Fraschini — fu fondata a Milano nel 1897 e l'azienda è ritenuta la prima vera fabbrica italiana di automobili. La prima vettura venne costruita su modelli di un prototipo realizzato a Torino dal meccanico Giovanni Martinà su progetto di Giuseppe Steffeni e commissione di Michele Lanza. Il prototipo piacque ed una «copia» venne

acquistata dall'industriale milanese comm. Cesare Isotta che convinse i fratelli Vincenzo, Oreste e Antonio Fraschini ad unirsi a lui. Nacque così l'Isotta Fraschini che dapprima montava motori altrui, per realizzarne uno in proprio, su progetto di Steffeni (che si era trasferito in Lombardia). I motori furono sempre più potenti: una 17 litri da 120 cavalli lanciò l'IF nell'agone delle competizioni internazionali.

La Isotta Fraschini come Bugatti e Hispano Suiza, produceva una limitata serie di vetture di grande prestigio di difficile collocazione sul mercato nazionale: le vendite trovavano spacco specialmente negli Stati Uniti, ma le IF divennero le vetture preferite da re, principi, attori celebri e ma-

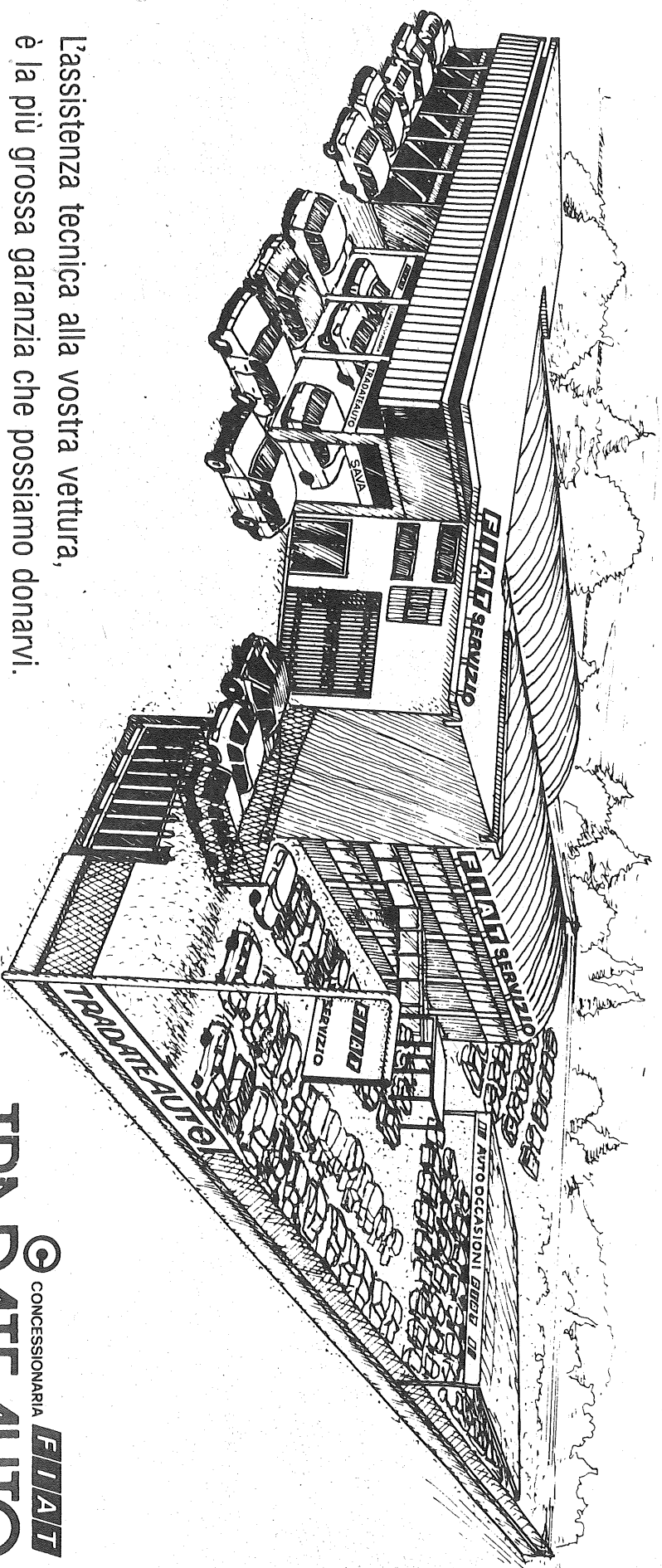


Isotta Fraschini, l'auto dei re, delle dive e dei magnati dell'industria fra gli anni venti e trenta. Questa «limousine» è carrozzata da Cesare Sala nel 1926; 7300 cc., con velocità di 140 km/h

OM di Brescia, o passare all'IRI, l'istituto per la ricostruzione industriale creato dal governo fascista come feccero l'Isotta Fraschini e l'Alfa Romeo. L'ultima IF uscì nel 1932.

L'Isotta Fraschini riprese quota durante il periodo bello come era già avvenuto nel 1915-18 quando l'azienda si era messa a costruire motori per l'aviazione. La IF tentò un ritorno nell'automobilismo nell'immediato dopoguerra ma la dirigenza di allora commise un grosso errore: invece di pensare a vetture di piccola cilindrata riprese i progetti dei tempi d'oro e la «C8» fu un grosso errore che condusse al fallimento dell'iniziativa. Un vero peccato perché IF non era solo la vettura lussuosa che le carrozzerie Castagna, Cesare Sala e Touring trasformavano in berline foderate di pelle di leopardo, come quella famosa di Gloria Swanson, ma vetture che montavano tecnologie avanzate come, ad esempio, i primi freni sulle quattro ruote su progetto dell'ing. Giustino Cattaneo.

## TRADATEAUTO, LA CONCESSIONARIA FIAT AL VOSTRO SERVIZIO



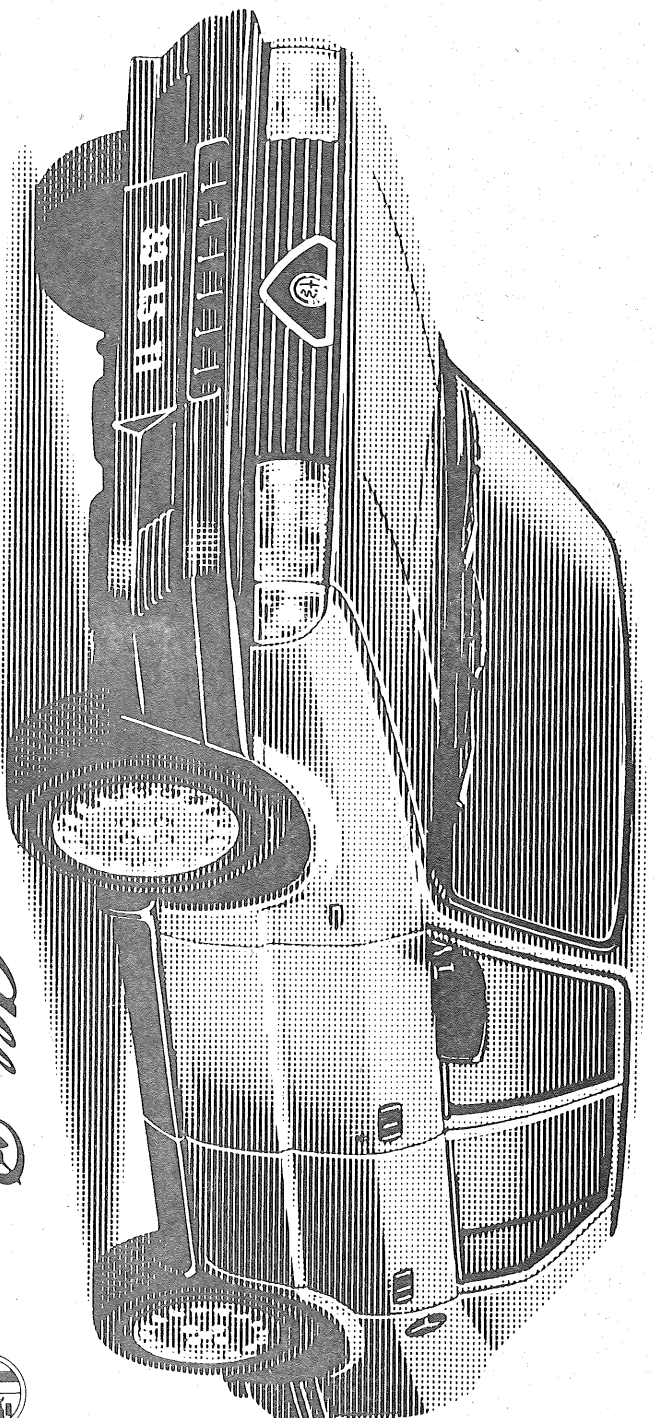
L'assistenza tecnica alla vostra vettura, è la più grossa garanzia che possiamo donarvi. Auto d'occasione con 1 anno di garanzia e con pagamento fino a 3 anni.

CONCESSIONARIA **FIAT**  
**TRADATEAUTO**  
Via Albisetti, 9 - Tradate (VA) - Tel. (0331) 841789.

# NUOVE 33



# NUOVE EMOZIONI.



*Alfa Romeo* 

Con gli interni tutti nuovi, 1.3 o 1.5 da 105 CV, 1.7 da 118 CV.  
A 2 o 4 ruote motrici. La nuova 33 è oggi anche Turbo Diesel,  
Berlina o Giardinetta. Vieni a provarla da:

## *Concessionarie Alfa Romeo*

AUTOSARONNO S.r.l. SARONNO  
AUTOTICINO S.a.s. Vergiate  
AUTOVERBANO S.n.c. LUINO  
BERTONI S.a.s. GAVIRATE  
F.LLI COZZI S.p.A. LEGNANO  
FERRARIO S.r.l. CASTELLANZA

BOSCO & C. S.a.s. VARESE  
GALLI S.r.l. TRADATE  
GIANNOTTI S.r.l. GALLARATE  
NUOVA VECAR S.r.l. OLGiate OLONA  
VARESAUTO S.a.s. VARESE