

1895: Michelin debutta con 22 forature

La decaportabile «Legnano A» realizzata nel 1905 dalla Fabbrica italiana automobili Legnano. Aveva l'albero di trasmissione a cardano anziché a catena.

L'automobile non è solo il motore: ce ne accorgiamo tutti i giorni perché il propulsore e, oggi, la parte meccanica che da meno guai. Una parte importante nella storia dell'auto va cercata anche nei pneumatici che sono stati un elemento fondamentale non tanto per la compatibilità non tanto per la manutenzione sprovvista) quanto per lo sviluppo e il miglioramento delle qualità veicolistiche, quelle cioè che hanno fatto dell'automobile un mezzo di trasporto praticamente insostituibile sulle corse a corta e media distanza.

Il veterinario scozzese Johan Boyd Dunlop ebbe l'idea originaria realizzando nel 1888 il pneumatico senza camera d'aria applicando alla bici del figlio un tubo per inaffiare il giardino. Sette anni più tardi l'invenzione venne applicata all'automobilismo. Furono i fratelli Edouard ed André Michelin ad allinearsi con una Peugeot «Eclair» alla Parigi-Bordeaux. Ebbero molto coraggio ma poca fortuna perché prima di arrivare al traguardo bucarono 22 volte e si classificarono al nono posto. Tuttavia alla Parigi-Marsiglia dell'anno seguente metà delle

macchine partecipanti montava pneumatici e la maggior parte di essi portò a termine la gara.

Fu Edouard Michelin che soccorrendo un giorno un ciclista appiedato ebbe l'idea di costruire un pneumatico simon-tabile. Il segreto del suo ritrovato furono la camera d'aria indipendente e il modo di trattenerne i talloni della copertura imprigionandoli mediante cerchi metallici imbullonati.

La prova conclusiva della superiorità dei pneumatici si ebbe con l'esperimento realizzato nel 1897 dal conte Chasseloup-Laubert il quale determinò che la resistenza all'avanzamento di una vettura era del 35% maggiore con ruote piane rispetto alle ruote pneumatiche, e questo a soli 25 km/h.

Nel 1903 la Goody Year faceva brevettare il pneumatico senza camera d'aria (tubeless) ma dovevano trascorrere ancora molti anni (mezzo secolo) prima che esso si diffondesse. Due anni dopo si affacciò sul mondo industriale internazionale l'italiana Pirelli che ricorreva per prima al «nerofumo» che contribuì a rinforzare la mescola consentendo di sostituire la fascia esterna di cuoio con una di gomma.

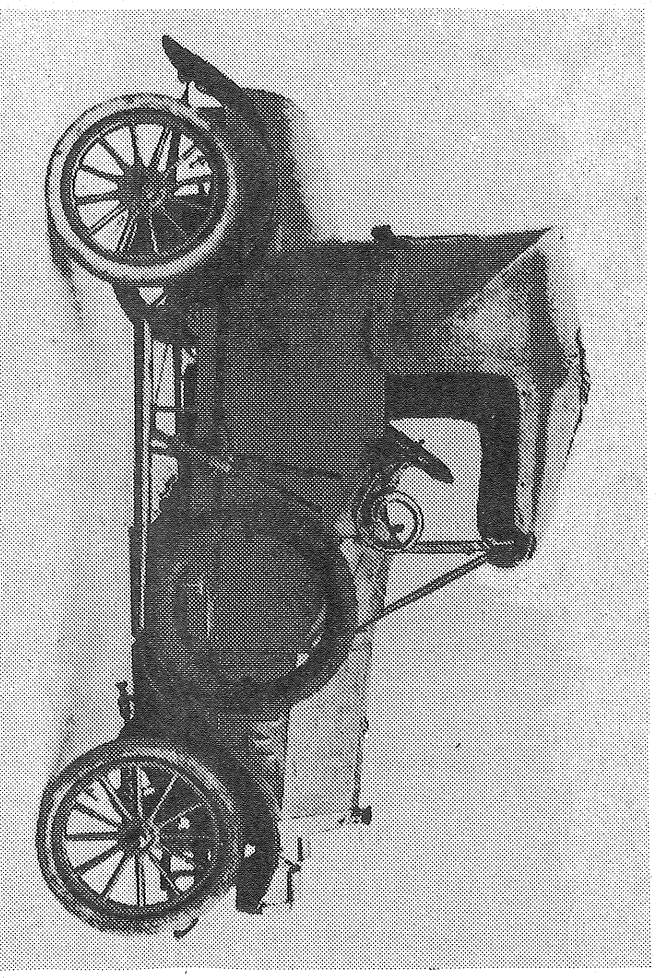
Era il 1902 quando a Legnano in via Bocaccio, una strada dalle parti di San Bernardino, rombò il primo motore della Fial (Fabbrica italiana automobili Legnano).

L'azienda, di proprietà dei fratelli Ghioldi, costruì una vettura che riscosse notevole successo, al punto che la Fiat si preoccupò per la concorrenza di questa piccola azienda. Il modello di punta fu sicuramente la «Legnano-modello A», un'automobile per quei tempi all'avanguardia, dotata di un propulsore bicilindrico di 1135 cc. che sviluppava una potenza di 8 cavalli a 1100 giri. Questo motore permetteva all'automobile legnanesa di raggiungere una velocità di punta di circa 60 chilometri all'ora.

Tra le innovazioni tecniche adottate dal progettista, ingegner Barattelli di Varese e dallo stesso Guglielmo Ghioldi, vi era la trasmissione, assicurata da un albero cardanico e non dalla catena come avveniva nella maggior parte dei modelli dell'epoca. La vettura montava un cambio a tre velocità più la retromarcia.

Esternamente la Fial era zeccata, quella che al giorno d'oggi si potrebbe definire una

A spasso per Legnano nel 1902 con un cabriolet Fial (uno è finito in Australia)



cabriolet. I posti erano solamente due, ma un terzo passeggero poteva accomodarsi su uno strapuntino di fortuna.

La restante dotazione d'accessori era spartana, come imponeva la «moda» dell'epoca: fanali a candela e ruote in legno. La costruzione di questa automobile legnanesa fu resa possibile da Angelo Ferrario e da Giovanni De Martini che fornirono ai fratelli Ghioldi il necessario capitale.

Guglielmo, Paolo e Carlo Ghioldi non erano comunque alle prime armi quando decisero di costruire la «Legnano-modello A». La loro azienda infatti da tempo produceva motociclette, motori agricoli e industriali.

Lo scoppio della prima guerra mondiale interruppe il sogno pionieristico legnaneso. Gli imprenditori convertirono gli impianti di via Bocaccio per costruire motori navali, piccoli cannoni anticarro e spolete per bombe a mano.

L'esperienza avuta con la «Legnano-modello A» rimase però nel cuore dei fratelli Ghioldi. Dopo la guerra, e dopo essersi trasferiti a Milano, realizzarono con i fratelli Vangi due vetture con una cilindrata di 750 cc., ma anche questa esperienza si dimostrò non troppo felice, al punto che i Ghioldi chiusero l'azienda milanese e ritornarono in città dove costruirono motori agricoli.

Al mondo esistono ancora due esemplari di «Legnano-modello A». Il primo si trova al museo dell'automobile di Torino, l'altro, per vie sconosciute, è giunto in Australia dove è conservato in un museo.

Ma la Fial non fu l'unica casa automobilistica legnanesa. Anche la Wolbit - Officine, prima di specializzarsi nella costruzione delle prestigiose biciclette, si cimentò nel 1907 con successo nel campo automobilistico, la crisi economica costrinse però l'azienda alla sola produzione di biciclette, che entrarono poi nella leggenda del ciclismo.

LUIGI VITALI

Nel 1899 con Agnelli al volante Fiat già vittoriosa al debutto

FIAT CONCESSIONARIA
CIT/SA S.P.A.

LEGNANO

Via Saronnese, 26 - tel. 440073

«Nel 1900 ci vengo incontro i nomi di Lancia e di Nazzaro: sono già pronti i fuoristrada. Corrono su una marca nuova, una contrassegnata con la sigla Fiat: è una fabbrica appena nata che non ha neppure un anno di vita, essendo sorta con l'atto notarile dell'11 luglio 1899. In quell'anno la prima gara (14 marzo: Verona-Brescia-Mantova-Verona) è vinta da un ex ufficiale di cavalleria di trentatré anni, Giovanni Agnelli». Così scrive Stefano Jacomuzzi, nel volume «Sport meccanici» della Utet.

E sarà una delle prime citazioni riservate alla Casa torinese che si avvia a diventare quel che è ai giorni nostri, il primo costruttore europeo.

La Fiat è sorta da un sodalizio fra Giovanni Agnelli, il conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, l'avvocato Cesare Gorla Gatti e il banchiere Gustavo Deslex: i soci si erano posti una condizione, quella di non acquistare brevetti altrui ma creare una vettura completamente nuova. L'incarico venne affidato al Ping. Aristide Faccioli che realizzò la prima automobile che recava, sul radiatore, le iniziali

Fiat, Fabbrica Italiana Automobili Torino che soppiantava la denominazione iniziale «Società Italiana per la costruzione e il commercio delle Automobili - Torino».

Posa in vendita al prezzo di 4200 lire la piccola vettura, denominata «3, 1/2» era dotata di un motore a due cilindri orizzontali paralleli raffreddati ad acqua sistemato posteriormente; il cambio era a tre marce, la trasmissione con catena e differenziale. I freni agivano uno a pedale sul semiasse, l'altro a mano che operava sulle ruote posteriori.

Fra i cinque soci doveva essere Giovanni Agnelli a dare impulso all'azienda imponendoci anche nelle direttive tecniche. Dopo aver costruito il modello 6 cv e l'8 cv ed una vettura «da corsa» con motore a quattro cilindri bibbocco di 4181 cc e 24 cv di potenza, Giovanni Agnelli sostituiva alla direzione tecnica dell'azienda l'ing. Faccioli con l'ing. Enrico dalle concezioni meccaniche più moderne, da contrapporre alle già rivoluzionarie Mercedes. Nascevano così la 12 cv, la 16 cv e la 24 cv: quest'ultima raggiungeva una velocità massima di 73 km/h.

Erano le prime avvisaglie degli orientamenti della Fiat: so-

stenere il passo della concorrenza con la ricerca di nuove tecnologie, un discorso che non è cambiato a distanza di 80 anni. Seguirono gli anni dello sviluppo, seppure sempre a livello artigianale fin tanto che attorno al 1910 il mezzo di trasporto, che ormai aveva conquistato le strade, arrivò allo sviluppo industriale che non trovò la Fiat impreparata. Giovanni Agnelli, durante un viaggio negli Stati Uniti, aveva studiato la strada intrapresa da Ford: nacque così a Torino nel 1912 il modello «Zero», torpedato a quattro posti con linee più apprezzate.

Si era alle soglie della prima guerra mondiale e Fiat era pronta per lo sforzo bellico che doveva portarla a decenni di grandi progressi tecnici e di evoluzioni industriali verso terra, mare e cielo. Venne il «boom» degli anni trenta con i primi autocarri Fiat azionati da motore Diesel, la trattrice agricola cingolata 700 C, il nuovo veicolo da caccia CR 30 biposto, monoposto, monomotore capace di raggiungere i 400 km/h, la prima automotrice ferroviaria italiana azionata da due motori Diesel e la «Baltilla» la prima vettura popolare italiana.

operazione
AMMORO!

qualità

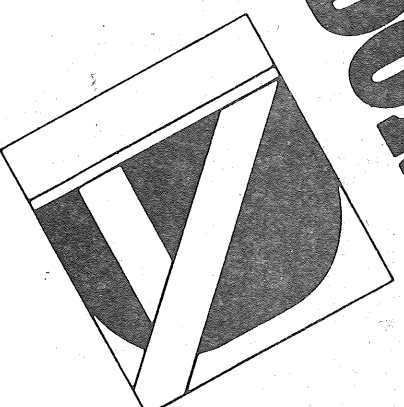
prezzo

professionalità

efficienza

dal 1925 al vostro servizio

**AUTTORICAMBI DONI
NARESE**



QUANDO?

TRA POCCHI GIORNI

DOVE?

NELLA NOSTRA
OFFICINA DI FIDUCIA

PERCHÉ?

PER SCEGLIERE:
PRODOTTI DI QUALITÀ
CONSIGLIATI DA PROFESSIONISTI
AD UN PREZZO CONVENIENTE

COME?

CERCA NELLA TUA
"OFFICINA AMICA"
QUESTO MANIFESTO
(SARAI PREMIATO)



«Mercedes» Jellinek: il suo nome è diventato il marchio della casa tedesca.

Mercedes

una lunga

chioma

bionda

di 11 anni

Contariamente da quanto potrebbe apparire dalla ragione sociale, «Daimler-Benz AG Stuttgart», i due pionieri dell'auto non sono mai stati soci e il nome «Mercedes» — che caratterizza il marchio — è frutto della fantasia di una terza persona che con l'invenzione dell'automobile nulla ha avuto a che fare.

Il nome «Mercedes» appare per la prima volta nel 1902 e la fusione fra le due aziende che portavano il nome dei loro fondatori avvenne nel 1926.

Daimler, attorno al 1895, non si trovava in buone acque ed i finanziamenti che i soci gli procuravano costituivano una specie di letto di Procuste che condizionava le sue intenzioni.

E fu un vero e proprio bacio della fortuna l'incontro fra l'inventore «squattrinato», o quasi, ed Ernst Jellinek commerciante grossista austriaco residente a Nizza, tutto preso dalla passione per lo sport motoristico e che aveva già guidato in Francia auto a due e tre ruote. Daimler ricevette proprio da Jellinek, abile ed esperto uomo d'affari di raggio internazionale, quelle spinte che dovevano portarlo a rendersi indipendente.

Nel 1897 il grossista austriaco commissionò a Gottlieb Daimler una vettura che volle ed ottenne con accorgimenti particolari: la «Phaeton» con 9 cavalli ed una velocità di 40 chilometri orari lo entusiasmo e ne ordinò altre di maggiore potenza. Due anni dopo in oc-

teressante offerta: voleva comprare 36 automobili del valore di 550.000 marchi in oro a patto di particolari condizioni, vendita esclusiva per l'impero austro-ungarico, Francia ed America, impiego del nome Mercedes e diritto di essere consultato nella costruzione.

Daimler, che aveva intuito con che statura d'uomo aveva a che fare, accettò.

Dopo la morte di Daimler, avvenuta nello stesso 1900, Jellinek venne chiamato a far parte del consiglio di amministrazione della Società Motori Daimler: il nome Mercedes rimase e nel 1902 fu protetto legalmente come nome di marca.

In quello stesso anno all'Esposizione mondiale di Parigi Daimler e Benz erano rappresentati con dei propri settori, ma il successo più grande arrivò alla «Mercedes» con il suo radiatore a favo d'api, un segnale del trionfo postumo che avrebbe avuto Daimler.

casione della corsa nizzarda nota come la «sette giorni di Nizza» Daimler fornì al suo meccanate una 23 CV battezzata «Pionix». Poiché il costruttore tedesco si era già fatta una buona fama legata ad una serie di vittorie, Jellinek si allineò al via con uno stratagemma «bellico»: distrasse i concorrenti presentando la sua vettura ai nastri di partenza sotto lo pseudonimo di «Mercedes», il nome di sua figlia allora undicenne.

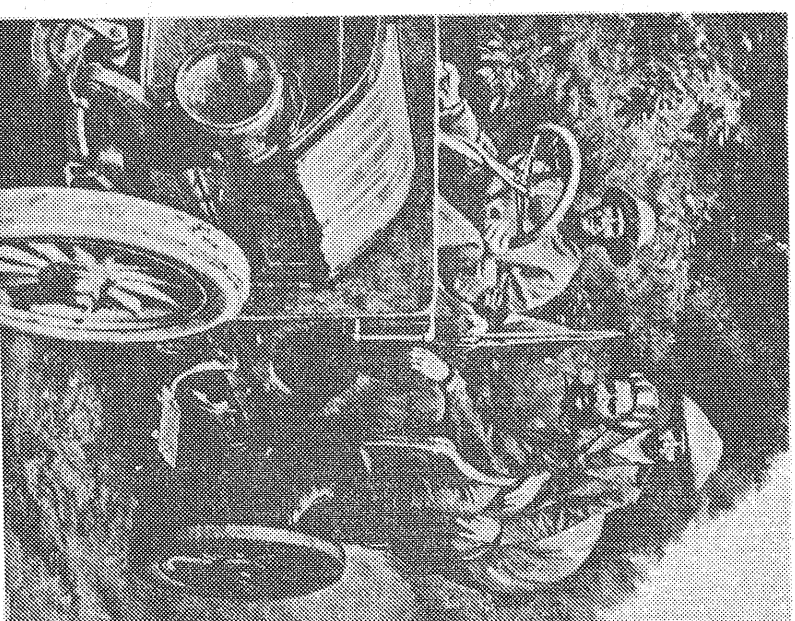
Agli inizi del secolo negli ultimi anni di vita di Daimler (l'ex armaiolo era nato nel 1834) Jellinek gli fece una in-

Da Pechino

a Parigi

senza dirsi

una parola



Il principe Borghese alla Pechino-Parigi: al volante dell'«itala». Al suo fianco il meccanico Guizzardi e alle loro spalle il giornalista Luigi Barzini.

Con l'avvento dell'automobilismo si susseguono numerose le gare di velocità, ma alle loro spalle lasciano larghe scie di sangue: la stampa, dopo aver condannato le corse alla morte, da molto risalito ai raid che si susseguono sempre più numerosi e che vedono protagonisti avventurosi di ogni nazione. Nei primi anni del secolo vanno soprattutto ricordate la Pechino-Parigi e la New York-Parigi, organizzate entrambe dal giornale «Le Matin».

La prima si svolse nel 1907 (partenza da Pechino il 10 giugno) e vide alla partenza cinque vetture, tra le quali l'italiana «itala», con a bordo

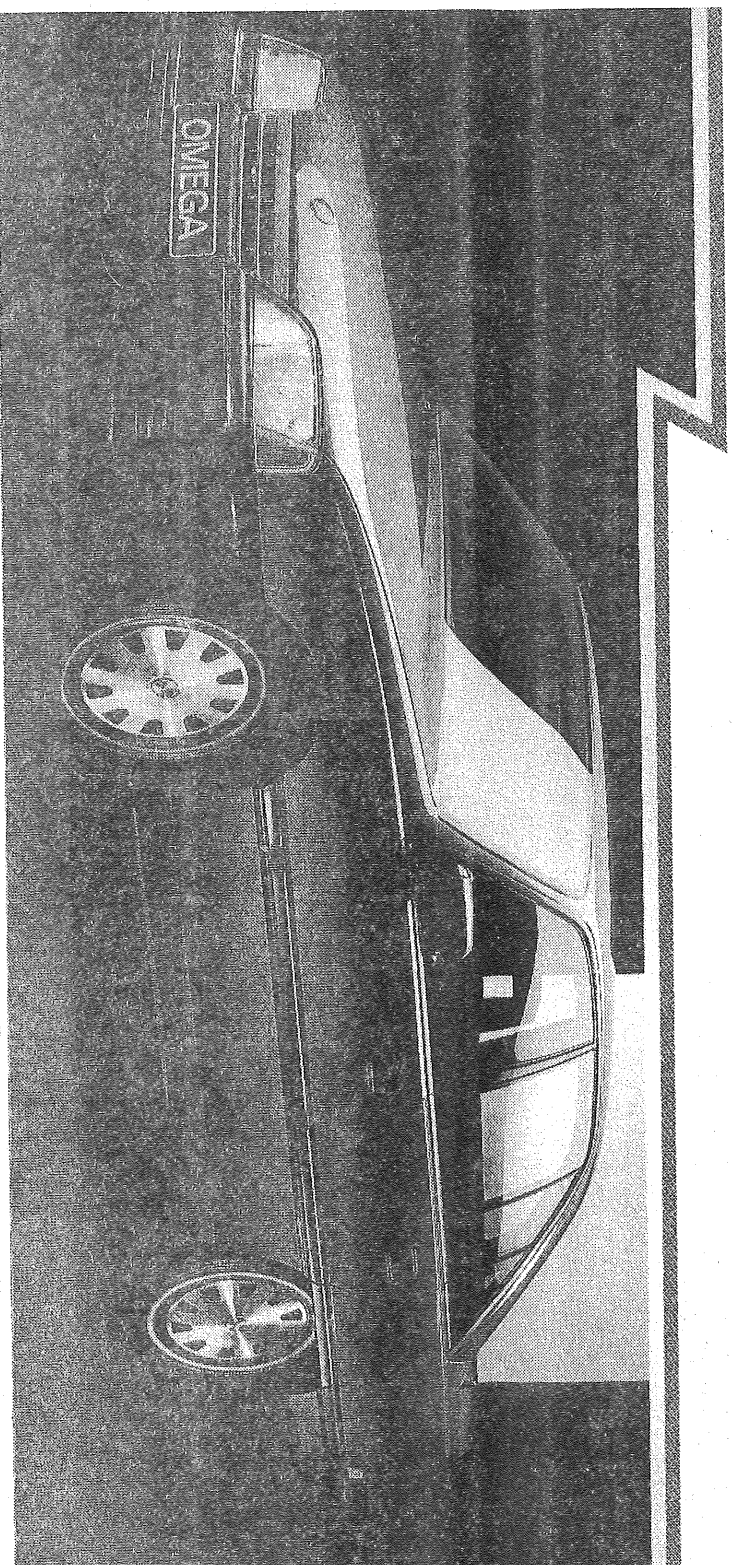
il principe Scipione Borghese, il giornalista Luigi Barzini insieme il meccanico Guizzardi. Quindicimila chilometri attraverso l'immensa Asia, sulle sabbie del deserto del Gobi, tra avarie, incidenti che richiesero talvolta giorni di lavoro per rimettere in sesto la macchina.

Dalla Russia attraverso la Polonia, la Germania, il Belgio, la macchina italiana ormai sicurtà vincitrice, passa tra una folla di persone commosse che a Parigi rompe gli sbarramenti e porta in trionfo i tre italiani. Le cronache non raccontano se a conclusione del viaggio il principe Scipione Borghese abbia rivolto parola a Luigi Barzini: i due avevano compiuto l'intero tra-

gito senza guardarsi in faccia. Il giornalista non era gradito al principe.

L'anno successivo è la volta del giro del mondo vero e proprio, con la New York-Parigi, in uno dei più terribili inverni che si ricordi. Sei vetture tra cui una «Züst» bresciana con a bordo tre italiani (anche questa volta vi è un giornalista, Antonio Scarfoglio napoletano). Vince l'americano Montague Roberts su «Thomas», pur essendo giunto quattro giorni dopo il tedesco Koepfer (su «Protos») penalizzato di 15 giorni per aver percorso un tratto in treno. L'equipaggio italiano è terzo ed ultimo ad arrivare, a quindici giorni di distanza.

OMEGA



OPHEL

REZZONICO AUTO

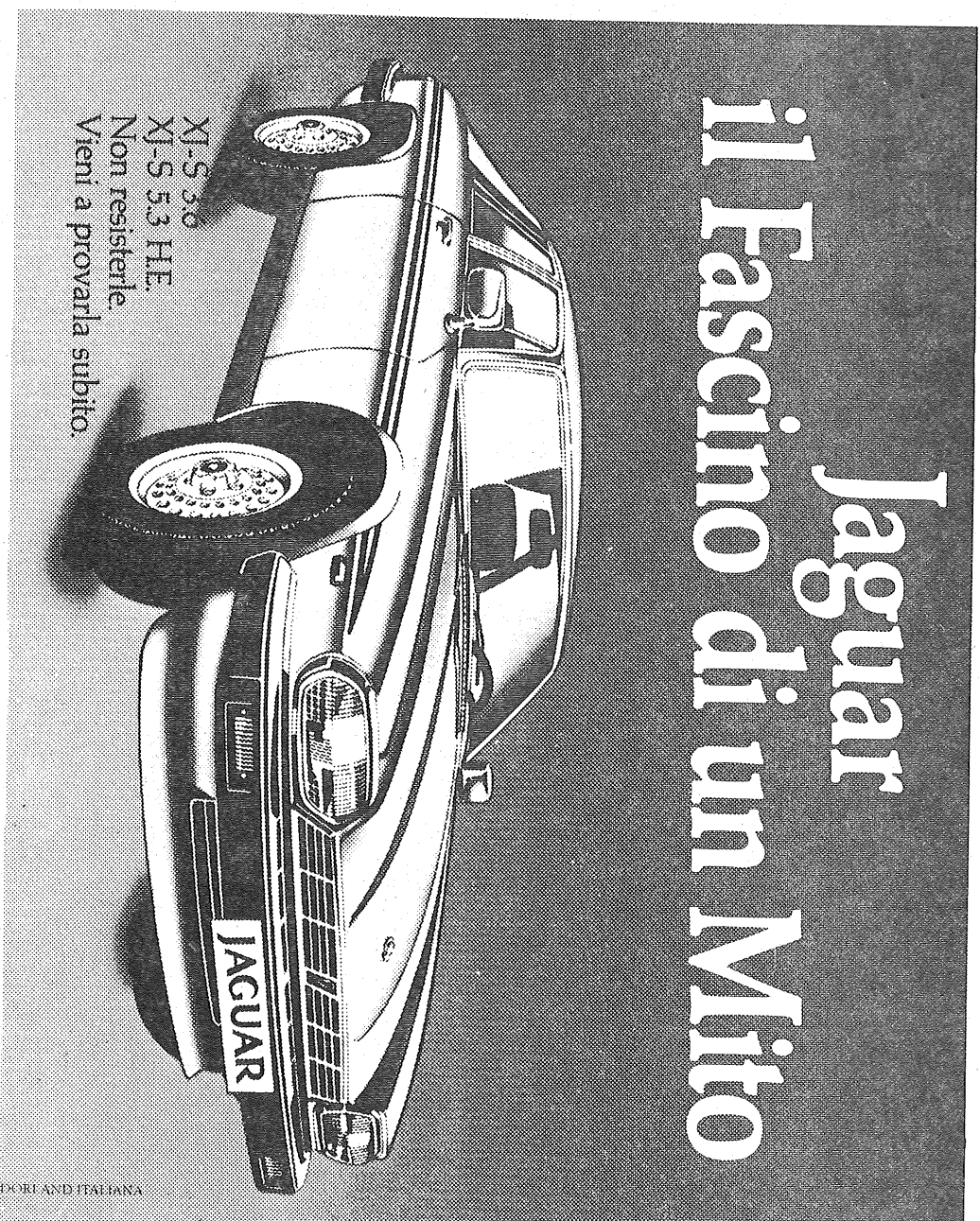
CONCESSIONARIA GENERAL MOTORS ITALIA

Via Turati, 67 - Tel. 0331/519.150 - 20023 CERRO MAGGIORE (MI)

GM

Jaguar

il Fascino di un Mito



L'ESPERIENZA AL TUO SERVIZIO

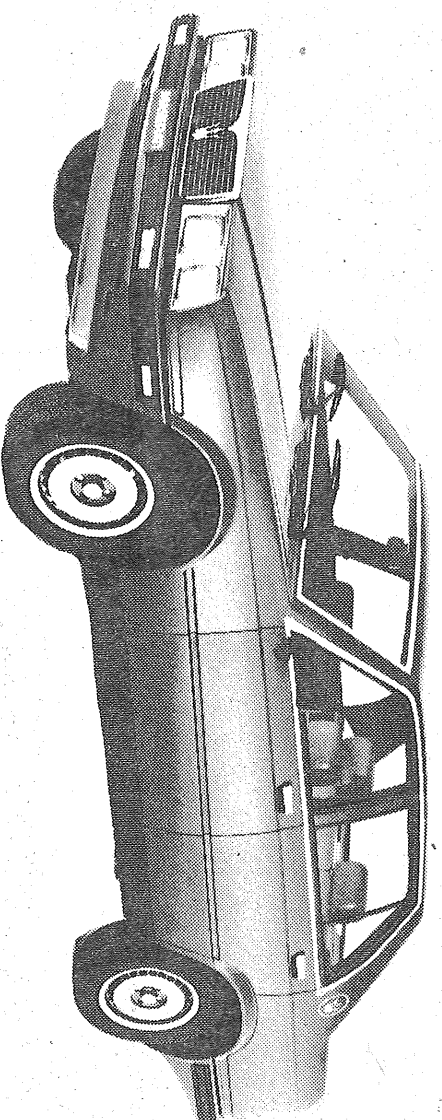
Concessionario JAGUAR - MASERATI

per varese e provincia

PREMOLI GIAMPIERO

Assistenza: telef. 22.35.36 - Vendita: telef. 22.73.10

PROVE E DIMOSTRAZIONI NUOVI MODELLI



**Le grandi innovazioni tecnologiche:
iniezione, accensione e memorie elettroniche
computerizzate nelle nuove vetture**

- Motore - 2000 cc 6 cilindri
 - Canne in alluminio al Nigusil
 - Due turbocompressori Raffreddati ad acqua
- Sistema di iniezione ed accensione a controllo elettronico
- Differenziale Sensorik da F. 1
 - Insonorizzazione generale con Sistema Silent Travel

