

AQUILA ITALIANA

Non è frequente che le vicende di un'industria, destinata a chiara anche se breve fama, prendano avvio da una tragedia, ma nel caso dell'Aquila Italiana fu proprio così. La morte del marchese Giulio Pallavicino, figlio del generale che per tanti anni fu primo aiutante di campo del re Umberto di Savoia, e fondatore dell'azienda nel 1905, sembrò chiudere ogni prospettiva alla neonata impresa, rimasta senza guida e quel che è più grave senza capitali. Nella notte del 31 agosto del 1907 il marchese si trovava sulla sua vettura diretto a Milano quando, dalle parti di Magenta, rimase vittima di un terribile incidente. Il suo chauffeur, causa forse l'oscurità, non si avvide della sbarra abbassata di un passaggio a livello e a tutta velocità si inoltrò sulla linea ferroviaria, mentre appunto sopraggiungeva un treno. L'incidente destò così impressione (vi trovò la morte non soltanto il Pallavicino ma anche il musicista Gustavo Malvano, che a tempo perso era sindaco dell'Aquila Italiana) che la "Domenica del Corriere" vi dedicò una copertina, illustrata dal solito Beltrame, che ben rende l'orrore dell'istante appena precedente l'impatto. "L'Automobile", nel dare triste resoconto della sciagura, ricorda la figura del Pallavicino, *"personalità spiccata dell'industria automobilistica italiana"* e ne ricorda il ruolo all'interno dell'Aquila: *"egli era direttore amministrativo e consigliere delegato della fabbrica d'automobili Aquila Italiana che ha sede in Torino e della quale fu uno dei fondatori. Si era dedicato all'industria dopo alcuni anni di carriera militare e, poco fortunato in qualcuna delle sue prime imprese, consacrava alla Società che dirigeva tutta la sua attività di amministratore"*. Queste sue prime imprese erano consistite nell'assumere la rappresentanza, all'inizio del secolo, di alcune marche automobilistiche britanniche. Nel 1904 aveva infatti fondato la "G.Pallavicino di Priola", in piazza Carlo Felice 1 a Torino, per la commercializzazione in esclusiva delle vetture Napier, Brown e Forman, a nome della Italian and English Motorcars Co.Ltd. Si trattava di modelli tutt'altro che disprezzabili, tanto che l'ACGBI – Automobile Club of Great Britain and Ireland – riconobbe loro la medaglia d'argento per qualità e costruzione nell'agosto 1904. Forse però cercare all'epoca di smerciare in Italia raffinate automobili, aerostati dirigibili, battelli sottomarini, canotti, motori industriali (così recita la pubblicità sull'Annuario del Touring del 1905) era troppo persino per un marchese del bel mondo torinese. Pallavicino dovette rendersene conto presto, tanto da decidere di mettersi in società con un giovane e promettente ingegnere, un certo Giulio Cappa, laureato da poco al Politecnico di Torino e di cui aveva ammirato, al Salone Internazionale di Automobili di Torino del 1905, dove anch'egli esponeva le sue automobili inglesi, una rivoluzionaria motocicletta. Si trattava di un motociclo con motore monocilindrico, collocato al centro del telaio, raffreddamento ad acqua e radiatore davanti al tubo dello sterzo, una realizzazione fin troppo anticipatrice dei tempi. Pallavicino non capiva molto di tecnica, ma capiva gli

uomini, e quel Cappa, schivo e chiuso, gli piacque. Così la ditta “G.Pallavicino di Priola” mutò in “Aquila, Fabbrica Italiana di Automobili G.Pallavicino di Priola e ing. G.Cappa”, con sede degli uffici, delle officine e del garage in via Bonsignore 9. Per la verità in via Bonsignore vi era soltanto un piccolo ed oscuro locale, dove lavoravano a malapena una dozzina di operai, e dal quale, sembra, non uscì mai una macchina. Tant’è vero che a dispetto della roboante pubblicità (“Aquila Splendide Automobili. Di gran lusso per città e per turismo. Chassis allungati 12/15, 20/28, 35/45 HP. Omnibus, carri trasporto, canotti automobili”), al Salone di Torino del febbraio 1906 l’Aquila partecipò, sì, ma con uno chassis 24 HP della ditta francese Cornilleau e Saint-Beuve di Parigi, di cui aveva assunto la rappresentanza e su cui era montato un motore di propria progettazione. In esso già si intravede la mano geniale di Cappa: la Stampa Sportiva dell’11 febbraio citava i *“cuscinetti a sfere, invece delle bronzine, un’altra innovazione del motore Aquila... e l’aver posto al riparo dalla polvere anche i gambi e le molle delle valvole, e l’aver applicata una messa in moto del motore che si aziona col pedale della frizione stando seduti, invece della solita manovella d’avviamento posta sul davanti dello chassis”*. Soprattutto cominciava a diffondersi notizia di una novità davvero importante: il motore monoblocco, *“la migliore e più importante innovazione”*. La fusione dei cilindri in un solo blocco, anziché a blocchi o a coppie, fu davvero una priorità dell’Aquila, per mano del suo geniale progettista, e se fu accolta inizialmente con grande diffidenza, nel giro di cinque anni fu universalmente adottata da tutte le marche.

La combinazione di Pallavicino con Cappa parve interessare gli ambienti finanziari e attirare capitali freschi, che portarono alla rifondazione della società. Grazie infatti all’entrata in società della Banca Marsaglia di Torino, il capitale azionario fu portato a 1.250.000 lire, aumentabili a 3.000.000, di cui 470.000 versate divise in 50.000 azioni da venticinque lire ciascuna. La Banca Marsaglia, che aveva sede a Torino in piazza San Carlo 1, un indirizzo prestigioso, non era tra le ultime venute. Il suo proprietario, Luigi Marsaglia, era un personaggio di spicco dell’ambiente finanziario torinese, tanto da sedere nel Consiglio di Amministrazione della Banca Commerciale Italiana, da avere interessenze nel Cotonificio Piemontese, da partecipare alla creazione della Banca di Torino. Grazie ai suoi capitali, tra la fine di aprile e l’inizio di maggio del 1906 la nuova Società Anonima Aquila Italiana Fabbrica di Automobili poté dirsi ufficialmente nata. Si decise di acquistare un grande terreno in via Andorno, 18.000 metri quadri, dove erigere il nuovo stabilimento dotato di un’ampia pista di collaudo, lunga ottocento metri e larga 8. La Stampa Sportiva ne diede puntuale riscontro: *“...tanto al vecchio stabilimento di via Bonsignore quanto al nuovo di via Fréjus (è un errore, nda) la società Aquila, la intraprendente fabbrica torinese di automobili accelera il lavoro per la consegna delle molte automobili commesse. Nel nuovo stabilimento, che sarà finito assai presto, con gusto moderno furonvi collocati lavabi, refettorio, bagni, docce, sale di medicazione e tutto quanto*

insomma può servire di utilità e sollievo al personale". Il programma era ambizioso: scopo della società, recitava lo Statuto depositato il 28 aprile 1906, era *"la fabbricazione ed il commercio degli automobili ed affini, ed inoltre ogni lavoro meccanico e del legno, riferentesi in generale o quale accessorio all'automobilismo, alla nautica e alla navigazione area"*. No limits! Furono nominati procuratori, dotati di tutti i poteri, Giulio Pallavicino e Giulio Cappa, il primo con veste anche di direttore amministrativo e il secondo anche di direttore tecnico. Presidente l'avvocato Giuseppe Bozzi. Così, quando Cappa decise nell'ottobre di acquistare duemila azioni, gli fu naturalmente intestato il relativo certificato azionario, che recava in calce la sua stessa firma quale amministratore.

Tra rifondazione, presentazione dello Statuto, autorizzazione del Tribunale, aumento del capitale ecc. se ne erano andati parecchi mesi. La produzione riguardava quattro tipi diversi, la 12 a 16 CV e la 28 a 40 CV, con motore a quattro cilindri; la 18 a 24 CV e la 60 a 75 CV con motore a sei cilindri, di cui complessivamente ci si prefiggeva di costruire circa trecento unità. Si trattava di un obiettivo ambizioso, mal conciliantesi con le ingenti spese sostenute per l'acquisto del terreno (100.000 lire), la costruzione della fabbrica (278.000 lire), l'acquisizione dei macchinari (600.000 lire). Non fu possibile infatti avviare una vera e propria produzione in serie; non solo, fu necessario mantenere i prezzi di vendita molto alti, tra le 9.500 lire per il Tipo 12 e le 27.000 lire per il tipo 60.

Per questo accumularsi di situazioni sfavorevoli, la morte improvvisa del Pallavicino dell'anno successivo parve assestare l'ultimo colpo ad un meccanismo già fortemente inceppato non solo per problemi di avvio interni ma anche per l'imprevista crisi finanziaria e borsistica che colpì l'intero comparto automobilistico nei primi mesi del 1907. Sembra tra l'altro che il viaggio a Milano del Pallavicino fosse dettato proprio dal tentativo di ottenere una nuova partecipazione al capitale societario da parte di alcuni capitalisti milanesi".

Di Aquila Italiana per lunghi mesi non si parlò più, fino ad arrivare ad uno scarno comunicato pubblicato da MACS nel maggio 1908 secondo cui "il concordato al 50% pagabile a pronti venne accettato dalla maggioranza dei creditori ma venne notificata opposizione da alcuni", il che testimonia che le cose erano andate molto male. La crisi del 1907 colpì a fondo il settore siderurgico—meccanico italiano, e di conseguenza l'area torinese, che di quel settore era capofila, ne fu scossa alle fondamenta, anche perché si trattava spesso di imprese sorprese dagli avvenimenti nel bel mezzo di un programma di ampliamento degli impianti. L'Aquila fu proprio una di queste, ma altrettanto può dirsi dell'Itala, che stava costruendosi degli enormi stabilimenti in Barriera Orbassano, e molte altre. Fu una crisi profonda, e che pesò a lungo sull'economia italiana, ma anche fortemente selettiva, perché interessò quasi esclusivamente le aziende agli esordi (come quelle automobilistiche) mentre fu superata abbastanza agevolmente da quelle con

una lunga storia dietro di sé, come quelle cotoniere. Sicuramente solo sulle prime si era scatenata la follia borsistica che aveva gonfiato a dismisura la maggior parte dei patrimoni azionari, scatenando una corsa al rialzo che non poteva non concludersi con un tonfo crudele. Pesò anche, però, il ritardo italiano nell'avvio dell'industrializzazione, che portò ad un quasi inesistente apporto di capitali e capacità imprenditoriali estere, peraltro anche molto osteggiato dal fronte politico. Il risultato di questa crisi, oltre ad una crudele selezione di imprese, fu una condotta, da parte delle banche, molto più prudente rispetto al passato nel concedere crediti, il che portò sicuramente all'attenuamento delle manovre speculative ma anche al ristagno di capitali che avrebbero invece potuto stimolare l'espansione industriale. Nel contempo si consolidò il controllo delle banche sull'industria: e di questo fu prova anche ciò che successe all'Aquila. Quando infatti tutto pareva perduto, e l'azienda condannata a morte prematura, si fece avanti uno di quei creditori insoddisfatti del concordato al 50%, e precisamente la Banca Marsaglia, che si comportò come molte altre banche italiane di quel tempo, strette tra la necessità di svolgere il proprio ruolo di "banca mista" (ossia banche di investimento del risparmio privato nello sviluppo economico, con adeguati tassi di remunerazione) e il rischio di trovarsi nuovamente coinvolte in operazioni d'azzardo. Emergeva infatti "la tendenza ad illudersi di risolvere il problema dei rapporti con l'industria convertendo i crediti in azioni, con una più diretta ingerenza nelle gestioni aziendali"*.

Fu esattamente quello che successe all'Aquila. La Banca Marsaglia rilevò completamente l'azienda e saldò i creditori, forse nella speranza di recuperare i crediti concessi, o nella convinzione che fosse comunque un'impresa capace di portare frutti. Nel gennaio del 1909 la ragione sociale fu dunque mutata in "Aquila Italiana di L. Marsaglia". Da notare che non fu l'unico intervento di questo genere per questa Banca torinese che tra il 1909 e il 1910 concorse anche al salvataggio della Fiat. Fatto sta che *"l'Aquila Italiana si accinge ora ad entrare in un nuovo attivissimo periodo di vita, mercé l'energico ed illuminato intervento di alcune eminenti persone che ne hanno rinnovato e restaurato l'organismo finanziario ed amministrativo. Queste persone hanno nomi cari e benemeriti nell'automobilismo. Sono i signori Giovanni e Giulio Marsaglia (figli di Luigi, nda) i quali, coadiuvati dall'ing. Thovez, sapranno certamente sollevare le sorti di questa fabbrica grandiosa che era ben degna di risorgere per la meravigliosa genialità dei suoi inizi. Infatti l'Ufficio Tecnico dell'Aquila, di cui è a capo il valentissimo ing. Cappa, resta invariato. Tale ufficio ha il vanto della priorità del motore tipo monobloc in Italia"* (Motori, Cicli & Sports, nov. 1910). Ad occuparsi invece della parte commerciale venne chiamato un uomo di grande esperienza nel campo, Luigi Storero, già titolare dei famosi "Garage Fiat – Alberti – Storero".

Un nuovo avvenire si presentava, stavolta più saldo e fondato economicamente. E lentamente, dalla mano di Cappa cominciarono ad uscire autentici gioiellini, grazie tra l'altro anche ad uno stabilimento più che

ultimato e dotato di moderne attrezzature, compresa una fonderia in conchiglia per alluminio, e una manodopera tra le 300 e le 400 unità. Inizialmente, e comprensibilmente, si riprese con la produzione dell'era Pallavicino, insieme ad un "Tipo Nuovo", non meglio specificato, da 20/30 HP, 80 x 130 di alesaggio e corsa, a quattro cilindri. Quest'ultimo era nient'altro che il famoso H4, che insieme al tipo H6 (a sei cilindri) e al Tipo K costituì il nerbo della produzione Aquila. Il tipo H4 era già citato come in produzione fin dal dicembre 1910, quando in realtà esisteva soltanto nella mente di Cappa. Meglio far capire alla clientela che qualcosa di nuovo bolle in pentola, devono aver pensato i vertici aziendali, che però non lesinarono sollecitazioni e pungoli a Cappa perché si sbrigasse. Ecco il motivo di un promemoria redatto dal consigliere delegato ing. Thon nel novembre 1910, quando decise di assegnare al Cappa un premio di tremila lire purché *"egli consegna progressivamente all'Officina tutti i disegni delle vetture in corso e tutti quelli del nuovo tipo entro il 31 dicembre 1910, e che questi disegni siano fatti in modo che l'Officina possa terminare almeno la vettura tipo 1911 entro il 31 dicembre 1910, e che il lavoro possa essere organizzato in pieno accordo con il direttore di officina in modo da poterlo poi spingere in serie colla massima alacrità"* (per inciso, sullo stesso documento figura anche una proposta di premio per il capo officina e le maestranze). Può sembrare impossibile ma questi "se" in gran parte si avverarono. Thon non smise comunque di pungolare Cappa, che come tutti i geni doveva essere quanto mai pignolo ed incontentabile, facilmente dimentico delle ferree leggi di officina. Infatti il 15 aprile dell'anno successivo, 1911, gli scrive: *"Credo di farLe cosa gradita informandola che oggi si è potuto finalmente mettere in marcia il nuovo motore del tipo G. Il motore è andato in funzione senza dar luogo ad inconvenienti... I primi passi sono dunque stati abbastanza felici e promettenti. La sola cosa che abbia un po' preoccupato nelle prove fatte così a vuoto è una certa flessibilità dell'albero a gomito nei cambiamenti di velocità...nel complesso tutti sono soddisfatti di vedere la cosa incamminarsi bene e spero che ella possa presto ristabilirsi e venire anche lei a seguire i primi passi del suo figliolo"*. Sul fascicolo speciale per il Salone di Torino del 1913 fu presentato il modello H4 con molto dettaglio, sottolineando le peculiarità del disegno dello chassis, *"rialzato nella parte posteriore e ristretto anteriormente, tale da permettere alla macchina il girare in brevissimo raggio... il grande coperchio asportabile che permette di registrare il differenziale con somma agevolezza, asportandone istantaneamente l'albero di trasmissione con relativa gabbia portante il gruppo degli ingranaggi, la corona e il pignone d'angolo...l'albero a gomito montato alle due estremità su cuscinetti a sfere"*: nel complesso, una costruzione di gran classe, ottimamente rifinita e studiata. Un'altra peculiarità era l'uso dell'alluminio: nel tipo H4 il carter (baty-carter) che sosteneva il radiatore, il motore e il cambio era in alluminio. I pistoni erano ancora in acciaio; il tutto era sormontato da tre coperchi in alluminio, uno per

l'ispezione delle valvole e relative punterie, uno per le bronzine delle teste di biella, il terzo per le valvole di aspirazione e le candele.

Questa prima vettura, come anche quelle successive (l'H6, uguale all'H4 ma a sei cilindri, e il tipo K, che fu presentato alla fine del 1913) erano tutte raffinatissime dal punto di vista meccanico: avevano il blocco motore integrale, ossia costituito da motore, frizione e cambio; le bielle tubolari; i supporti dell'albero a gomiti con cuscinetti a sfera, altra grande priorità dell'Aquila; lo sterzo con piantone fisso e gioco regolabile; il carter della trasmissione e del differenziale in lamiera stampata a T e nervata con funzione di braccio di forza e di spinta. Soprattutto i modelli erano accomunati dalla semplicità, chiarezza ed eleganza del disegno, doti tipiche del Cappa. I modelli si differenziavano per il "target", come si direbbe oggi, per la clientela a cui erano destinati: come spiega la rivista del Touring in un articolo elogiativo dell'Aquila (che peraltro spendeva ingenti quantità di denaro in pubblicità su quella rivista) intitolato "Le vere e le false vittorie e il loro segreto", *"il tipo K 12/15 HP venne creato appositamente per il professionista, per il commerciante, per la piccola famiglia, per tutti coloro che hanno bisogno di una macchina di facile maneggio...il tipo H4 20/30 HP rappresenta il tipo di automobile che viene oggi più domandato, essendo adatto a qualsiasi tipo di carrozzeria per città e turismo, di tipo commerciale e di lusso ... il tipo H6 35/50 HP, il modello delle (sic) sei cilindri, assolutamente imbattibile, è il meglio indicato per vetture di gran lusso, da gran turismo, e per vetture da sport"*. Tra l'altro occorre notare anche una certa abilità comunicativa dell'Aquila, che non si limitava a comprare pagine della rivista per farvi pubblicare le sue immagini pubblicitarie, ma ricorreva anche a strategie più sofisticate, come quella di raccogliere una serie di lettere elogiative facendole apparire come "Note tecniche", sotto il titolo di "Il giudizio dei clienti": ed era un fiorire di "L'Aquila italiana vale più di tante altre marche: la vado consigliando a tutti" o "La mia Aquila tipo K è semplicemente meravigliosa", oppure "La mia Aquila H4 mi si rivela sempre più una macchina veramente completa", o anche "Come si potrebbe abbandonare l'Aquila Italiana una volta provata? Occorrerebbe aver perso il gusto dell'automobile!"

Ma la vera pubblicità furono le vittorie sportive, e di queste l'Aquila riuscì ad aggiudicarsene, tra il 1911 e il 1914, un gran numero. Esordì alla corsa in salita del Monte Ventoux, il 6 agosto del 1911, con una 12-15 HP guidata da Giovanni Marsaglia, figlio del banchiere, ingegnere ed audace pilota. Un esordio tutt'altro che facile, visto il pessimo fondo stradale e un certo penchant chauvinista da parte dei giudici di gara, ma che comunque fece registrare un secondo posto di categoria. Il vero battesimo della vittoria arrivò qualche settimana dopo, al Circuito Umbro, 630 chilometri suddivisi in due tappe svoltesi tra il 15 e il 16 ottobre. Il meccanismo imposto alla giuria per individuare il vincitore era quanto mai complicato: al computo dei tempi andavano aggiunti gli eventuali punti di penalizzazione, e poi entravano in

gioco vari fattori di merito: l'essersi avvicinati alla media dei 40 km/h, la minore potenza, il maggior peso, il tutto preceduto da una minuziosa verifica delle dimensioni dei motori. Risultato fu che i giudici perugini impiegarono due giorni a stilare la classifica finale, anche perché ben due concorrenti, una Fiat e l'Aquila, non avevano penalizzazioni di sorta e registravano stesso peso e medesima potenza. Un bel rompicapo! Si decise di premiare la maggior regolarità della corsa, assegnando il primo posto all'Aquila Italiana, guidata in questa occasione da Beria d'Argentina. Per l'Aquila una vittoria di grande portata, anche perché era la prima gara su terreno italiano, era l'unica marca ad aver partecipato con una vettura sola, e si trattava di un modello rigorosamente di serie, come quello del Mont Ventoux. Quando fu il momento di verificare le dimensioni del motore, fu un trionfo ulteriore per Beria dimostrare che in soli quindici minuti si poteva smontare una biella completa con pistone, prova che fu condonata alla Fiat, seconda classificata, per la difficoltà della cosa. Nel 1912 si ripeterono le vittorie di classe alla Mont Ventoux e alla Parma-Poggio di Berceto, ma l'anno che consacrò definitivamente l'Aquila nell'olimpico delle vetture da corsa, alla pari con le Peugeot, le Delage, le Sizaire, a cui era accomunata per la costruzione di motori leggeri, veloci e ad alto rendimento, fu il 1913. La stagione iniziò con un secondo posto assoluto di Marsaglia alla Targa Florio, risultato più che onorevole se si tiene presente la durezza della gara siciliana, 650 chilometri percorsi senza respiro, in parte di notte (la partenza dell'Aquila da una tappa intermedia era fissata per mezzanotte e un quarto). Fu proprio questo particolare a far perdere al pilota torinese la testa della classifica, a causa di un guasto ai fari nel tratto più accidentato del percorso. Stesso risultato ottenne, insieme al compagno di squadra Beria d'Argentina, alla salita del Mont Ventoux, in agosto. Le due Aquila erano le uniche vetture italiane a partecipare, e anche stavolta vinsero nella loro categoria (e riportarono il secondo e terzo posto in classifica generale) sul difficile percorso che in 21 chilometri portava da circa 300 metri di altezza a circa 2000. Marsaglia, sulla 6 cilindri, impiegò 21'52", miglior risultato dopo la Peugeot Grand Prix di Boillot; Beria sulla 4 cilindri impiegò un minuto in più. Alle prove di Vercelli l'Aquila riusciva prima nel concorso di velocità per vetture da turismo e prima anche nel criterium di regolarità, di 800 km. Un primo posto arrivò, finalmente, alla Parma – Poggio di Berceto, sempre con Marsaglia, al volante della sei cilindri. Questi segnava il miglior tempo di tutte le categorie in gara, e perciò riportava la vittoria insieme alla Grande Coppa Verdi, trofeo della riunione, e alla medaglia d'oro. In chiusura di stagione, la squadra dell'Aquila colse ancora due vittorie di categoria alla corsa in salita del Gaillon (con Marsaglia e Beria), e un primo posto assoluto alla Coppa Vetturette sul circuito delle Madonie, a cui partecipò l'immane Marsaglia in coppia con Vincenzo Florio. La vittoria più bella fu però quella riportata nel 1914, al Tour de France, organizzato dalla rivista Auto e che si svolse su un massacrante percorso di 5300 chilometri. Massacrante anche perché il tempo riservò il

peggio, inondando di pioggia e fango tutti i partecipanti, tanto che solo un terzo di essi riuscì a compiere regolarmente il percorso. Le due Aquila tennero la testa per tutta la gara, e arrivarono nel gruppo delle prime, coprendosi di gloria. La stampa francese fu costretta a riconoscere che “Les Aquila ont été la révélation en France du Tour, ces voitures qui ont l’élégance et le fini de la construction italienne, sont réellement intéressantes...” (le Aquila sono state in Francia la rivelazione del Tour, queste vetture che hanno l’eleganza e la finitezza della costruzione italiana sono davvero interessanti). Definitiva conferma del loro valore fu la Coupe du Tourisme, organizzata su 3200 km: l’Aquila vi partecipò con una sola vettura, una H4 a 4 cilindri, e per tutte e dieci le tappe arrivò prima, tanto da classificarsi prima di categoria e prima assoluta. Si trattava di una prova di regolarità, resistenza e consumo, e la marca della vettura torinese fu così regolare (accompagnata da un consumo costante di 9 litri per 100 km) che la rivista Aero, organizzatrice della gara, dovette dichiarare: “L’Aquila fut le régulateur de l’épreuve. Toujours première, elle marcha pendant les 3200 km sans-à-coup, sans fatigue, et serait prête à recommencer, si une victoire comme celle qu’elle remporte ne suffisait pas à la sacrer “Voiture de grande classe”, parfaite en tous points, et qui est plus, sobre...” (“L’Aquila è stata la regolatrice della prova. Sempre prima, ha marciato per tutti i 3200 chilometri senza sforzo, senza variazioni, e sarebbe pronta a ricominciare, nel caso una vittoria come quella che ha riportato non bastasse a consacrare la vettura di gran classe, perfetta sotto tutti i punti di vista, e, non ultimo, parca nei consumi...”). Nella stagione 1914, l’Aquila conseguì anche altre due vittorie di categoria: al circuito del Mugello, con Pastore, e alla Parma – Poggio di Berceto, con Marsaglia e Costantini. “Non vi è quindi nulla da mutare, nulla da rinnovare in queste vetture che sono all’avanguardia della costruzione”, scriveva Morasso al termine di questa seconda stagione trionfale.

Nel febbraio del 1917 il giovane ingegner Marsaglia, che tanto aveva contribuito a far conoscere nel mondo sportivo la “sua” Aquila, rimase vittima di un incidente di volo, sul campo di Mirafiori a Torino, mentre provava uno dei primi apparecchi militari insieme all’aviatore Vittorio Louvet, allora campione assoluto di altezza. Sull’incidente, per ragioni di censura militare, calò il silenzio. Ma ormai la sua morte non poteva pregiudicare le sorti dell’azienda in quanto questa non esisteva più. A metà del 1916, in piena guerra mondiale, era stata acquisita dalla Spa, altra grande marca torinese, in fase di netta espansione grazie alla produzione di veicoli per l’esercito.

Così si chiuse il glorioso ciclo dell’Aquila Italiana, un ciclo compreso tra le due improvvise morti dei suoi due fondatori, del Pallavicino e del Marsaglia, entrambe premature, entrambe causate un imprevedibile incidente, ma dagli esiti completamente diversi. Tra i motivi che portarono l’Aquila al suo assorbimento da parte della Spa vi fu sicuramente la brusca svolta imposta dalla guerra alla produzione di auto da turismo. Da un giorno all’altro la produzione “civile” cessò, a favore degli autocarri leggeri per l’esercito e dei

motori per l'aviazione. Ma non giocò un ruolo secondario anche il peso crescente della Fiat, la sua capacità di garantire ingenti volumi produttivi, tanto che allo scoppio della prima guerra mondiale la Fiat controllava già il 50% del mercato italiano, e si accaparrò la quasi totalità delle produzioni militari. Ma non è tutto. All'inizio del 1914 Cappa aveva già lasciato la direzione dell'Ufficio Tecnico per passare alla Fiat. Non c'è niente di meno vero del detto "sono tutti necessari ma nessuno insostituibile". Cappa era insostituibile, perché un'azienda è fatta di uomini, del loro genio, del loro stile, delle loro visioni. Mancando lui, l'Aquila, semplicemente, cessò di esistere.

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
2005

* Antonio Confalonieri, "Banca e Industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914", a cura della Banca Commerciale Italiana, Milano, 1982, pag. 521-522

BIBLIOGRAFIA

Stampa Sportiva 1906

Rivista del Touring Club Italiano 1914

Motori Aero & Sports, 1906, 1908, 1910, 1911, 1913, 1914

Motori Cicli Aero & Sports,

Annuario del T.C.I., 1904, 1905, 1906, 1907

L'Automobile 1907

Catalogo del Salone Torino 1913

"Per una storia della tecnologia e dell'industria automobilistica italiana: Giulio Cesare Cappa progettista". Tesi di Laurea di Dario Chiozzotto, 2000/2001

"Banca e Industria in Italia dalla crisi del 1907 all'agosto 1914", a cura della Banca Commerciale Italiana, Milano, 1982, pag. 521-522