

IL LANDAU SI ADDICE AD ELETTRA

Sotto un bel cielo stellato una elegante signora, illuminata dal riverbero di un fanale, si appresta a salire in vettura, cerimoniosamente riverita da un lacché che tiene aperto lo sportello. E' il 1907, forse siamo a Torino, forse la dama si sta recando al Teatro Regio alla prima di un'opera di Puccini. I colori sono giocati sui toni del blu e dell'azzurro: è inverno, è notte, ma la vettura riparerà dal freddo e porterà confortevolmente a destinazione. A raccontarci questa scena è una splendida litografia pubblicitaria della STAE, "Società Torinese Automobili Elettrici", messa all'incanto dalla casa d'aste Bolaffi il 2 dicembre scorso, e aggiudicata ad un noto gallerista e mercante d'arte londinese, Simon Khachadourian, per 22 milioni. E' stato il manifesto più conteso della giornata, tanto che il prezzo battuto è il più alto finora mai raggiunto in un'asta italiana da un'affiche pubblicitaria.

Sicuramente un risultato del genere è frutto del sempre crescente interesse per il manifesto pubblicitario, considerato a tutti gli effetti opera d'arte, almeno fino agli anni cinquanta, cioè fino all'avvento della tecnica fotografica che sostituì quella grafica. Ma non sono stati pochi coloro che si sono chiesti che società fosse questa "STAE", e che tipo di automobili elettriche costruisse. Tanto più che a Torino l'attenzione per i veicoli a trazione elettrica sembra non aver perso smalto: è di pochi mesi fa (settembre 1996) l'installazione nella città subalpina di un "Elettra Park", cioè di un parcheggio dove è possibile lasciare gratuitamente la propria vettura, prendere a noleggio (a 3500 l'ora) una Panda Elettra e con questa muoversi liberamente, senza dover più far caso alle restrizioni da "zona a traffico limitato", da "circolazione a targhe alterne" e così via, e potendo persino parcheggiare gratis dove tutti gli altri comuni cittadini devono pagare fior di quattrini. Un'iniziativa promossa dal Comune, tramite l'Assessorato per l'Ambiente e lo Sviluppo sostenibile, in collaborazione con Fiat Auto, che pone Torino all'avanguardia nel campo delle trazioni alternative.

Non sappiamo quanti dei cittadini torinesi che hanno usufruito di questo "parcheggio di interscambio", come viene tecnicamente chiamato, si siano resi conto di aver utilizzato, debitamente aggiornata, una tecnica nata prima del motore a scoppio, che agli albori dell'automobilismo sembrava essere la trazione più promettente delle tre disponibili, insieme a quella a vapore e a combustione interna. E che, praticamente abbandonata a favore del motore a scoppio fin dai primi anni del secolo, torna periodicamente in auge ogni volta che si parla di inquinamento, di esaurimento delle scorte di petrolio disponibili, di energia pulita, di crisi energetica e via dicendo, per poi finire nel dimenticatoio dei progetti belli ma costosi e difficili da realizzare.

La STAE ci ha invece testardamente, ostinatamente creduto, per nove anni, dal 1905, anno di costituzione, al 1913, anno di scioglimento della Società. Nacque come "Società Italiana Automobili Krieger" come ci racconta L'Automobile del 1905 (19-27 luglio 1905, pag. 13), *"per la fabbrica e vendita di automobili a sistema Krieger, e capitale di £ 900.000, diviso in 9.000 azioni da £ 100 caduna"* . Dunque una società che aveva acquistato licenza di fabbricazione dalla Krieger francese, la Compagnie Parisienne des Voitures Electriques (1897-1909). Infatti l'automobile elettrica era nata in Francia, o per lo meno vi si era particolarmente affermata. Il primo recordman al mondo fu un certo Conte Chasseloup-Laubat che, sulla sua vettura elettrica Jeantaud, ottenne nel 1898 ad Achères, vicino a Parigi,

il miglior risultato sia sul chilometro da fermo sia su quello lanciato, affermandosi su vetture come Benz, Peugeot, De Dion-Bouton. Si trattava di un risultato altrettanto importante di quello molto più noto conseguito dal belga Jenatzy, ancora ad Achères e sempre su vettura elettrica, il 29 aprile dell'anno dopo: il superamento del "muro" dei cento all'ora. Jenatzy, che correva su una vettura di propria ideazione, la "Jamais Contente", fu il primo uomo sulla terra a raggiungere quella velocità (105 km/h) in automobile, e precedette tutte le altre autovetture con diversa trazione.

Non deve dunque stupire questa priorità francese, a cui peraltro l'ingegner Louis Krieger, nato a Parigi nel 1868, molto contribuì. Già nel 1895 egli aveva registrato una serie di brevetti sull'utilizzo dell'energia elettrica nella trazione dei veicoli, e due anni dopo costruì la sua prima vettura. Era un fiacre mosso da due motori elettrici che agivano in parallelo sulle ruote anteriori: dunque uno dei primi esempi di trazione sull'avantreno in campo automobilistico, e anche una delle prime applicazioni dirette del motore alla ruota. La vettura Krieger inoltre segna un'altra priorità assoluta: la frenatura sulle quattro ruote. Infatti, oltre ai consueti freni sulle ruote posteriori, sfruttava i due motori elettrici anteriori non soltanto come fornitori di energia motrice ma anche frenante. Autonomia e peso non si discostavano molto dagli standards odierni (e mica per altro la trazione elettrica per lungo tempo non ha progredito): pesava circa 1100 kg, compresi i due accumulatori, e poteva percorrere 60 km.

Ebbero grande successo i veicoli elettrici della casa francese, e per alcuni anni furono venduti addirittura di più delle vetture a scoppio di altre case. La Krieger italiana non fu l'unica a richiedere licenza di fabbricazione: vi fu anche l'inglese British Electromobile e la tedesca Namag.

La Krieger Italiana, nella presentazione delle sue vetture, puntò molto sui suoi modelli a benzina con trasmissione elettrica. Racconta infatti la rivista "L'Automobile", nel suo numero speciale in occasione dell'Esposizione Internazionale di Milano del 1906: *"La vettura consta essenzialmente di un gruppo generatore: motore a benzina, a cui è direttamente e rigidamente collegata una generatrice elettrica, e di due motori elettrici che direttamente ed indipendentemente azionano le due ruote posteriori. A mezzo di uno speciale avvolgimento sulla dinamo, si è ottenuto che questa, pure rotando a velocità costante, dipendente solo dalla maggiore o minore introduzione di gaz nel motore a benzina, automaticamente variasse i fattori dell'energia prodotta, intensità di corrente e potenziale a seconda delle esigenze del profilo e condizione della strada. Con ciò il motore può in ogni istante produrre il massimo sforzo"*.

Nel 1906 la Krieger italiana disponeva di un fabbricato in corso Regina Margherita a Torino di oltre 16.000 metri quadrati, che ospitava la palazzina di direzione, due saloni-officina di oltre 50 metri di lunghezza e un garage per la manutenzione e ricarica delle vetture elettriche, oltre che per il ricovero delle altre vetture. Nel 1907 i 16.000 mq erano diventati 20.000, e la fabbrica presentava all'Esposizione di Torino due nuovi tipi, una vettura leggera a quattro posti e una vetturetta a due posti con guida interna. La peculiarità di questi modelli era il peso non eccessivo (800 kg) e la buona autonomia: potevano percorrere senza ricarica 80 km, la media raggiungibile anche oggi da una vettura elettrica di serie. Molto consistente era anche la produzione di camions ad accumulatori, di cui in queste pagine vi è ampia documentazione fotografica. In quello stesso anno però si alterò qualcosa nel rapporto con la casa madre

francese. La Stampa Sportiva del 28 aprile 1907 riporta che "A Torino si è tenuta l'Assemblea generale degli azionisti della Società Italiana Automobili Krieger sotto la presidenza del comm. Napoleone Leumann. Fu deciso di modificare la ragione sociale in Società Torinese Automobili Eeltrici (STAE); fu approvato il bilancio 31 dicembre 1906 chiusosi con una cifra di £ 2.389.871 ed un'attività lorda di £ 66.297 e netta di £ 15.333, ciò che da' un buon interessamento agli azionisti". Nel giugno, sempre la Stampa Sportiva ci riferisce di un aumento di capitale a £ 1.200.000, con l'emissione di 3.000 azioni da £ 100 caduna.

Che cosa accadde tra la casa madre e la filiale italiana? Non è facile ricostruirlo con le sole notizie della Stampa Sportiva. Alla 4° Esposizione d'Automobili in Torino, inauguratasi il 16 febbraio 1907, l'azienda italiana espone ancora come "Società Italiana Automobili Krieger"; non compare invece, in nessuna forma, tra gli espositori della "III Mostra del Ciclo e dell'Automobile", svoltasi a Milano dal 18 maggio al 9 giugno, nonostante vi fossero iscritte tutte le grandi fabbriche automobilistiche del paese. Su "L'Auto d'Italia" del 28 aprile 1907, a somiglianza di quanto già riportato sulla "Stampa Sportiva", compare un trafiletto di tre righe: "**Società Torinese Automobili Elettrici**. E' questa la nuova ragione sociale adottata dall'Assemblea generale degli Azionisti della "Società Italiana Automobili Krieger" Torino"; sulla stessa rivista del 14 luglio compaiono le identiche parole della "Stampa Sportiva" a proposito dell'aumento del capitale sociale. Dunque nulla di nuovo. Qualcosa in più invece ci è raccontato da "L'Automobile" del 30 aprile, che permette di raccapezzarci meglio nelle vicende del mutato assetto societario. Riportiamo integralmente il brano che parla della Relazione presentata al Consiglio di Amministrazione: "La relazione riferisce come erasi resasi concessionaria per l'Italia dei diritti di privativa dei quali la **Società francese Compagnie Parisienne des voitures électriques procédés Krieger**. Ma secondo la relazione suddetta quel contratto non ebbe da parte della società francese l'esecuzione sperata e di più le garanzie, che costituivano la ragione fondamentale del contratto stesso, all'atto pratico risultarono mancanti. Fu quindi chiesta giudizialmente la risoluzione del contratto per colpa della Società francese. Nel mentre, sia per fronteggiare in tempo ogni eventualità, sia per la riconosciuta convenienza di dare un più largo sviluppo all'industria sociale, il Consiglio di Amministrazione ha creduto di fare gli studi e le prove necessarie per la creazione di nuovi tipi di automobili. I risultati al riguardo ottenuti, dice il Consiglio stesso, permettono di guardare l'avvenire con grande fiducia. Il Consiglio provvede poi all'impianto dello stabilimento corredato di macchinari modernissimi e perfetti, impianto che ora è parzialmente compiuto. Prese specialmente per ragioni tecniche partecipazioni nelle seguenti Società: Società Industrie metallurgiche (Torino); Società Italiana per Accumulatori Elettrici (Milano); Officine Canavesio Carello (Torino)...In sede straordinaria l'assemblea decise di modificare la ragione sociale in **Società torinese automobili elettrici**".

Negli anni successivi la produzione STAE continua senza particolare clamori: espone ancora nelle principali esposizioni, ma in sordina. Questo è testimoniato, per esempio, dal fatto che l'unico accenno ad una presenza STAE all'Esposizione di Torino del 1911 è contenuto all'interno di un trafiletto sulle gomme Pollack, comparso su "Motori Cicli & Sports" del 6 maggio: "Le Gomme Pollack all'Esposizione di Torino. Il problema di offrire al pubblico un rapido e comodo mezzo di trasporto nell'interno dell'Esposizione di Torino è stato risolto col servizio automobilistico esercito dalla STAE mediante nuove vetture elettriche a chars-à-bancs.

Queste grosse vetture, destinate a sopportare pesi enormi e a compiere un lavoro arduo e per la durata di parecchi mesi, sono state munite di gomme piene Pollack... Il fatto è che il motore a scoppio aveva ormai preso prepotentemente piede, grazie alla maggiore potenza e autonomia, e a nulla poteva valere l'ingegnosità e la raffinatezza delle soluzioni STAE. Infatti la produzione cessò, e la società fu sciolta, tra il dicembre del 1912 e i primi mesi del 1913, periodo reso tra l'altro particolarmente difficile anche per i lunghissimi scioperi che paralizzarono l'industria automobilistica torinese. Gli oltre due mesi di astensione degli operai dal lavoro nella primavera del 1912 e la ripresa delle agitazioni a partire dal 19 marzo fino al 21 giugno 1913, con 95 giorni di sciopero, diedero un colpo mortale alle aziende già in difficoltà. Le conseguenze furono drammatiche, come ebbe buon gioco di puntualizzare il comm. Craponne, Presidente della Lega degli Industriali: *"Non si dica che l'industria automobilistica è fra quelle che hanno dato e danno lauti guadagni; che essa è un'industria ricca. E' un'illusione nutrita nelle parole dei Comizi: basta ricordare quante società automobilistiche sono miseramente cadute colla perdita quasi completa dei loro capitali. I nomi delle Standard, Peugeot, Fides, Gallia, STAE, Aquila, Taurinia, Junior, Roma, Florentia, De Luca e Daimler, per citarne solo alcune, sono nella memoria di tutti"*. (Motori, Cicli & Sports, 25 maggio 1913).

Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino

RITORNO ALLE ORIGINI

15 dicembre. Domenica mattina. Sole e cielo terso avvolgono Torino. La temperatura è di poco superiore a zero gradi. Il "duc" STAE viene portato fuori dal Museo dell'Automobile e caricato su un camion attrezzato. Destinazione: Corso Regina Margherita angolo Corso Belgio, là dove, novant'anni fa, quella stessa vettura fu costruita. I passanti guardano e sorridono. Non si rendono conto del perché un veicolo così strano venga scaricato dal camion e posizionato per essere fotografato. E poi, proprio lì, un angolo di Torino di certo non tra i più affascinanti, con tanti bei parchi, piazze, monumenti più degni di fare da sfondo. E' che l'idea di scattare alcune foto in mezzo al Corso Regina ci è venuta esaminando le fotografie originali del 1908/09, quelle a corredo dell'articolo sulla STAE.

In un paio di tali immagini si vede chiaramente, per chi conosce Torino, il grande Corso alberato (d'inverno) e, sullo sfondo dietro la vettura, a sinistra delle foto, un edificio basso, con ampie vetrate a volta curva. Quello è il fabbricato all'angolo con la via Buniva in cui, all'inizio del secolo, aveva sede l'officina dei Fratelli Martina. Quelli che avevano realizzato la prima automobile torinese ed italiana a quattro ruote e motore a scoppio: il "break" di Michele Lanza del 1895. Un'officina che, ai suoi tempi, aveva buona rinomanza e di cui la stessa neonata Fiat, nel 1899, si servì per farvi costruire parti delle sue prime macchine.

Il basso fabbricato in mattoni rossi è ancora oggi lì. Tutt'intorno edifici di 6 e più piani, in cemento ed acciaio, e poi, davanti, la recinzione ininterrotta della linea tranviaria. Gli alberi, forse, sono ancora quelli di nove decenni or sono; massicci e nodosi rispetto agli smilzi fusti delle vecchie immagini.

Le nenie natalizie della vicina parrocchia di Santa Giulia arrivano fino al Corso, continuamente intervallate e coperte dal traffico di veicoli.

Un signore parcheggia la sua G10f blu vicino alla nostra STAE e ci chiede di fotografare anche la sua macchina: "Sa, tra cinquant'anni anche questa sarà storica!" E' probabile. Ma la storia che oggi ci interessa è legata ad un filo impercettibile e magico che non scaturisce unicamente dall'aver messo in posa una vecchia automobile.

Antonio Amadelli