

ALLA PICCOLA VETTURA UN GRANDE AVVENIRE!

“Annunciamo e salutiamo con un saluto e un augurio propizio un nuovo costruttore, una nuova marca, una nuova vettura che spunta fiorente di promesse sul nostro orizzonte automobilistico. E’ la vetturessa Temperino costruita dall’antica e rinomata Casa Antonio Opessi di Torino.

Coloro che fino a poco tempo addietro esprimevano pronostici timorosi sull’avvenire della nostra industria automobilistica, quasi che le sue energie affaticate dalla guerra e incapaci a rinnovarsi non potessero sostenere le accresciute difficoltà dei mercati e della concorrenza, debbono ora ben riconoscere il loro errore di fronte all’animosa e geniale opera dei costruttori nazionali e delle energie tecniche italiane”. Ecco come la stampa annunciava nel 1919 l’uscita sul mercato di una vetturessa di appena mille centimetri cubi di cilindrata, un sorprendente consumo di cinque litri ogni cento chilometri (da fare invidia all’odierna produzione mondiale di vetture utilitarie), una rispettabile velocità massima di 75 km/h, una grande elasticità e maneggevolezza, tanto da far scrivere di sé: “è così congegnata che può velocemente quasi girare su se stessa come una trottola, tanto a marcia avanti quanto a marcia indietro. Sui virages di montagna farà miracoli, come in mezzo al traffico cittadino, potendo sgusciare da per tutto”. E queste entusiastiche espressioni non sono un caso isolato. Anche “Stampa Sportiva”, non esitò a scrivere (dando tra l’altro più importanza all’azienda fornitrice dei pezzi che alla vera e propria marca automobilistica Temperino): “L’automobile alla portata di tutti! Ecco la trovata! E’ la nota Ditta Antonio Opessi, fabbricante di pesi e misure e costruzioni affini di precisione, che con la cooperazione dell’inventore signor Temperino ha ideato il nuovo genere di automobile di 8-10 HP che fa tesoro di tutti i più moderni ritrovati e che ha un funzionamento praticissimo e sorprendente. L’automobile lillipuziana è una delle più grandi novità del dopoguerra, destinata ad immensa fortuna”. Tanto entusiasmo scaturiva anche da un tragitto da Sassi a Superga (due località della collina torinese, separate da una strada tutta in salita di circa tre chilometri e mezzo, su cui dal 1902 si svolgeva una celebre gara), compiuto dalla baldanzosa vetturessa qualche giorno prima in appena dodici minuti, nonostante la forte pendenza (15%) e il carico di due persone a bordo.

Certo, il mercato italiano, asfittico per costituzione e nell’immediato primo dopoguerra quasi inesistente, per le rovine che il conflitto mondiale aveva lasciato dietro di sé e le condizioni di estrema povertà in cui si trovava la grande maggioranza della popolazione, poteva sembrare il più adatto per il lancio di una vetturessa economica. Il che in realtà non fu, perché la povertà generale era tale che non c’erano le condizioni “neanche” per una vetturessa utilitaria; tanto da indurre Fiat ad abbandonare i suoi progetti di realizzare un modello più piccolo della 501 presentata nel 1919 (1460 cc). L’Italia, per esempio, si trovava a pagare il carbone, la ghisa in uso nelle fonderie, le barre di acciaio e di ferro incomparabilmente di più che nel resto d’Europa: come

ebbe a rilevare Giovanni Agnelli in un'intervista del 1919, il carbone in Inghilterra costava l'equivalente di 35 lire alla tonnellata, in Italia 200; la ghisa 150 lire a tonnellata, in Italia 320; le barre di acciaio e ferro 800 lire in Italia, 50 lire in Inghilterra. E certo le politiche protezionistiche pesantissime colpivano proprio i paesi come l'Italia, che importavano poco ed esportavano tanto, per cui una vettura del valore di 10.000 si trovava gravata di ulteriori 7.000 lire di dazi doganali se venduta in Francia...ma a quel punto vendere diventava un miraggio. "Solo mediante una grandissima attività industriale, cui offra stimolo una remunerativa esportazione, si potrà contrastare il pericolo di disoccupazione ed impoverimento inerente a questa sproporzione fra la sua ricchezza e le sue condizioni demografiche"

Maurizio Temperino, insieme ai suoi fratelli Giacomo, Secondo e Mary, era uno dei tanti italiani che alle difficoltà della vita seppe opporre una tenacia e un ardimento inesauribili. Era nato a Limone Piemonte (CN) nel 1888 e da piccolissimo aveva raggiunto in America suo padre, minatore emigrato dalle terre piemontesi nel Sud Dakota, a Lead City. Alla sua morte però, avvenuta sullo scorcio del secolo, la vedova con Maurizio e altri quattro figli nati nel frattempo, si ritrasferì in Piemonte. Inizialmente a Borgiallo, paese dove risiedevano alcuni parenti, e quindi, nella speranza di aver maggiori possibilità di trovare lavoro, a Torino. Scuola alla sera, sia per imparare l'italiano sia per imparare un mestiere, lavoro durante il giorno nell'officina di un fabbro: furono anni duri, vissuti con l'intensità e la serietà di ragazzi maturati precocemente. A quindici anni Maurizio andò a lavorare in un'officina di biciclette, come ne sorgevano tante in quel periodo. Con l'andar degli anni, il crescere dei fratelli minori e l'affinamento delle sue doti di meccanico, gli venne un'idea: unirsi ai fratelli e dare vita ad un'attività in proprio, che si chiamasse con il loro nome. Aprirono così, tra il 1906 e il 1907, un'officina in corso Principe Oddone 44 angolo via Ravenna, per la riparazione di biciclette e motocicli, oltre che per la vulcanizzazione dei pneumatici, delicata operazione i cui erano particolarmente abili. Dalla riparazione di moto altrui al desiderio di realizzarne una con il proprio nome, il passo deve essere stato brevissimo, per i nostri tre "italo-americani". Se le loro prime moto apparvero intorno al 1908, la presentazione ufficiale avvenne alla "Mostra speciale dell'Automobile del Ciclo e dell'Aeronautica" all'Esposizione internazionale di Torino del 1911, organizzata per il cinquantenario dall'Unità d'Italia. Per la verità, l'occasione fu modesta, perché *"questa disgraziata mostra ciclistica ed automobilistica ... è stata relegata...in località disagiata e fuori di mano. E' quasi introvabile. Mentre per tante cianciafruscole (sic) – come la Moda, che non sarà mai un'industria nazionale, o come la Fotografia, che non sarà mai una grande industria fruttifera, si sono trovate magnifiche posizioni...è ben strano che si sia mandato in esilio l'industria degli automobili, che è una delle principali e più illustri industrie italiane, e l'industria somma di Torino"*. Certo, l'occasione pareva l'ideale sulla carta, ma in pratica la Galleria centrale dove

fu ospitato il Salon fu un rigurgitare confuso di automobili, vetture da turismo, motori fissi, aeroplani, dirigibili, gomme, fanali, macchine per scrivere, biciclette, motocicli, accessori. In mezzo alla baraonda, qualcuno pur notò delle moto marca “Mead Flyer”, eleganti, solide e dotate di cambio di velocità (dispositivo non così frequente sulle motociclette di allora), abbinabili a richiesta con il sidecar. Il nome esotico (che richiama una “Mead Cycle Company” dell’Illinois, attiva tra il 1897 e il 1898, di cui Maurizio potrebbe aver avuto notizia) fa supporre che fossero costruite su licenza, o addirittura importate, a differenza del secondo tipo di motocicletta, commercializzato un paio di anni dopo. Il passo successivo fu l’inizio di un’attività di manutenzione e riparazione per automobili, che trasformò la loro “boita” (ossia piccola officina di meccanica, in piemontese) per cicli e motocicli in rinomata autorimessa ed officina di fiducia degli automobilisti più esigenti. E non è un modo di dire: fra le macchine in consegna al garage Temperino vi fu anche una delle vetture del garage della Regina, che i Temperino avevano di quando in quando anche l’incarico di guidare...Ma non era ancora questa la realizzazione delle idee che covavano in Maurizio da lungo tempo, e che derivavano da quell’impostazione solidamente pragmatica dei suoi anni americani. Ciò a cui pensava era il progetto di una vetturetta economica, che tralasciasse raffinatezze ed eccellenze stilistiche, e si concentrasse sulla robustezza, sulla semplificazione dei componenti e sulla loro standardizzazione. Un po’ come dire che aveva esattamente le stesse idee di Henry Ford, e la stessa profetica lucidità di visione sulle prospettive della motorizzazione nel mondo. Purtroppo per lui, l’Italia del 1908 era molto diversa dall’America dello stesso periodo. Il primo prototipo di vettura Temperino vide la luce proprio quell’anno, e sembra (le notizie non sono certe perché di questi primi modelli non è rimasta traccia) che montasse un piccolo motore di 350 cc a due cilindri. I successivi tre anni ne videro il collaudo sulle ripide strade della collina torinese e importanti modifiche: una foto pubblicata in queste pagine mostra un secondo prototipo con motore sempre due cilindri ma 800 cc. L’attività della spettacolare Ditta F.lli Temperino non si fermò a questo. Maurizio era un geniale sperimentatore, e rese la sua azienda un laboratorio di soluzioni innovative. Molti i brevetti richiesti ed ottenuti: in questo periodo, per esempio, con il numero d’ordine 26639 il Servizio della Proprietà Industriale della Prefettura di Torino il 21 febbraio 1912 rilasciò l’attestato di Privativa industriale per un “cerchione smontabile per ruote di veicoli ed utensile per il suo montaggio”; il 2 maggio dello stesso anno i fratelli stipularono con il signor Aldolfo Krumm di Torino (via Cibrario 12) un accordo per la cessione in esclusiva del “cerchione snodato”, a fronte di lire venti sulle prime mille serie da cinque gomme e di lire dodici sulle successive fino alla scadenza del brevetto (1914).

Già però dall’entrata in guerra dell’Italia contro la Libia (1911) e a maggior ragione con lo scoppio del primo conflitto mondiale il gruppetto dei tre fratelli, a cui si era aggiunta la sorella Mary per l’amministrazione, fu disperso

per le necessità del fronte. I due fratelli maggiori rimasero in città, uno a guidare l'officina per far fronte alle commesse governative e l'altro, Giacomo, capo officina nelle scuole militari meccaniche. Secondo invece partì a combattere nell'aviazione, e rimase gravemente ferito in volo. Maurizio divenne il tramite tra l'azienda e il fronte per la consegna, la revisione e la riparazione dei pezzi (macchinari e veicoli) consegnati. In tal modo, oltre a stringere rapporti che negli anni successivi si riveleranno preziosi, affinò ulteriormente le sue già grandi qualità di meccanico. Si rese conto che al ritorno della pace potevano crearsi le condizioni adatte per dare inizio ad una costruzione in serie del suo prototipo, fatto salvo il reperimento sia di modesti capitali, sia di fornitori affidabili. Mantenendo invariato lo schema di costruzione già sperimentato (telaio a forma di A, motore a due cilindri raffreddato ad aria da un litro di cilindrata, cambio a tre marce e retromarcia, carrozzeria aperta e spartana) Maurizio riuscì a subappaltare la costruzione dei componenti a tre imprese diverse, ciascuna tra le migliori nel suo campo. All'inizio del 1918 prese avvio nelle Officine della Ditta Opessi, antica fabbrica di strumenti di precisione e con sede in viale Stupinigi 802 (ora corso Unione Sovietica 248), a Torino, la produzione dei telai e l'assemblaggio in serie delle vetturette, mentre i motori erano forniti dalla fabbrica di motociclette Della Ferrera, e le carrozzerie dagli Stabilimenti Farina. La prova della salita da Sassi Superga, nel marzo 1919, agevolò le vendite, e giovò anche il risultato del Circuito Motociclistico del Sestrières indetto dal Moto Club di Torino per il 27 luglio. Nella gara era prevista una prova di vetturette-cyclecars *“a cui era assicurato l'intervento di una nuova marca italiana che in pochi mesi ha saputo acquistare una larga rinomanza e un'invidiabile clientela”*. Le Temperino si comportarono assai bene (tempo impiegato 20'59” per percorrere il tratto da Cesana a Sestrières di 11,4 km, pari a 32,592 km/h) tanto da rendersi *“la grande attrattiva della corsa, poiché il pubblico era avido di rendersi conto direttamente del valore di queste graziose e gagliarde vetturette”*. Nell'ottobre dello stesso anno si costituì ufficialmente la Società Anonima Vetturette Temperino, con capitale di 500.000 lire e sede in viale Stupinigi (ex Opessi). *“La Temperino apre la schiera delle nuove vetturette italiane. Questo nuovo genere di costruzione italiana incomincia con una nuova marca. Alla piccola vettura un grande avvenire!”* fu l'augurio della stampa. E l'inizio della commercializzazione sembrò avviarsi sotto ottimi auspici. Era davvero la risposta italiana ad un problema che nel resto del mondo si stava affrontando con il cyclecar, sorta di veicolo a metà tra l'automobile e la motocicletta, che in pratica finiva per non soddisfare le esigenze, anche estetiche e di praticità, di nessuno, né motociclisti né automobilisti. *“Temperino ha trovato la via giusta. La sua è una vera vetturina ed è una creazione nuova ed organica...appartiene di pieno diritto alla famiglia dell'automobile, è una macchina seria, che possiede tutti i suoi organi necessari e che risponde ad ogni requisito di uso pratico e che anche nell'aspetto e nel comfort soddisfa pienamente l'automobilista”* (MACS, 15

maggio 1920). L'occasione di tale giudizio fu l'assunzione, da parte della ditta De Martini Carutti e Gallotti di via Durini 31 a Milano della rappresentanza della ditta per la Lombardia: un passo importante per l'azienda torinese. La prima uscita ufficiale del nuovo agente fu la partecipazione con la 8 HP all'Esposizione di Motociclismo: in realtà la mossa non fu del tutto azzeccata, perché ne sviliva lo status di "automobile piccola ma completa" e la apparentava alle moto. Il catalogo offriva la scelta tra uno spider a due posti, offerto a 9.000 lire, una torpedo a tre posti, a 10.000 lire, un landaulet a due o, a richiesta, tre posti, a prezzo da convenirsi e un camioncino, a due posti, a 9800 lire; i colori potevano essere scelti tra verde oliva, rosso granata e nero. Vi era anche la possibilità di richiedere la versione sport, che a fronte di un minimo incremento di cilindrata (da 1010 a 1021 cc) offriva cinque cavalli in più di potenza (da 20 a 25) e una velocità massima che dai 70-75 km/h saliva a 85-90. Risultato non disprezzabile, per una vetturessa a due cilindri, tanto da strappare un ottimo risultato alla corsa in salita del Sestrieres del 1920. Sul settimanale "Il Paese Sportivo" del 2 luglio 1920 l'intera quarta pagina fu acquistata dalla Temperino, per reclamizzare l'impresa. Autodefinendosi "motovetturessa" (altra mossa pericolosa, per il riconoscimento implicito che non si trattasse di una vera e propria automobile, come si cercava in tutti i modi di dimostrare) si annunciava il trionfo della squadra Temperino sul circuito del Sestrières (2030 metri di altitudine) e la conquista del Gran Premio dell'Automobile Club d'Italia, avendo compiuto l'intero percorso di 256 km ad una media oraria di 52,325 km/h. Al ritorno le due vetturessa protagoniste si esibirono anche in alcuni numeri di acrobazia, superando ostacoli vari e dando prova di grande maneggevolezza. Altrettanta buona impressione diedero in agosto, alla corsa in salita Aosta-Gran San Bernardo, che imponeva su un tracciato di 30,5 km un dislivello di 1867 metri. Le due Temperino, guidate da Adolfo Martinelli e Marco Truccano, se la cavarono in un'ora e undici minuti.

Ormai il ghiaccio era rotto e della Temperino si cominciava a parlare persino fuori Italia. In parte l'artefice di questo interesse fu il poliedrico Maurizio, poiché egli intratteneva ottimi rapporti con il signor J.S.Wood, proprietario della britannica Kingsway Motor Company di Aldwych, London. Fu quest'ultimo a fornire una vettura Temperino alla rivista "The Light Car and Cyclecar" che ne parlò a più riprese, nell'ottobre e nel dicembre 1920. Nell'articolo si elogiava la solida costruzione, il "wonderful power and vim" del motore, ossia la sua meravigliosa potenza e elasticità, la sensazione di trovarsi di fronte ad una lavorazione accurata, del tutto degna della migliore tradizione italiana. Questo abboccamento non rimase senza seguito. Pochi mesi dopo i Temperino decisero di fondare la Temperino Motors Ltd, per la vendita in esclusiva dei loro modelli in Gran Bretagna e in Irlanda. Sede a Waldorf House, Catherine Street di Aldwych, London, e Managing Director, com'era ovvio, J.S.Wood. E mentre in Italia l'accoglienza della "critica" ossia degli appassionati e degli specialisti, era stata entusiastica e quella del

pubblico, ossia della clientela, sostanzialmente tiepida, in Inghilterra critica e pubblico furono unanimi, e le vendite buone fin dall'inizio. Piacque soprattutto l'accensione "kick – starter", mediante una curiosa manovella a pedale, il prezzo contenuto (285 sterline, ma se si optava per il modello base scendeva fino a 175 sterline), quell'aspetto da Fiat in miniatura, soprattutto a causa del finto radiatore (la vettura, ricordiamo, era raffreddata ad aria), e la grande facilità di guida. Dal luglio 1920 si giunse a spedire a Londra, dalla casa madre di Torino, fino a 30 auto al mese, sulla base di un contratto che prevedeva un prezzo di 14.500 lire imballaggio compreso, con "quinta ruota scudata non gommata, e successiva riduzione a £ 14.000 se le vetture acquistate avessero superato le 100 unità entro breve termine". Il Regno Unito non fu l'unica destinazione delle intraprendenti vetturette: si ha notizia di vendite (nell'ordine, ovviamente, di alcune unità) a Giava, in Brasile, a Malta.

L'ingrandirsi dell'attività portò ad un suo progressivo trasformarsi da artigianale a industriale, da boita a gestione familiare ad azienda con un centinaio di operai. Dal 1921 le parti meccaniche erano costruite dalle Officine Moncenisio di Condove (TO), mentre fornitori delle carrozzerie rimanevano gli Stabilimenti Farina, artefici di buona parte del successo delle vetture. Episodio curioso, i due giovani figli del Cavalier Farina, titolare degli stabilimenti, erano due scatenati piloti in erba, e una loro foto al volante di una scattante Temperino fu pubblicata sul "Popolo Sportivo", per presto diventare un'immagine pubblicitaria della Temperino stessa. Una sorta di testimonial, come si dice oggi! *"La Vetturessa Temperino, di facile manovra, leggera e veloce, non solo è da considerarsi come il più dilettevole veicolo per la gioventù, ma dovrebbe essere ritenuto anche come il mezzo più utile, comodo ed economico per il disbrigo di quei servizi giornalieri di città di cui molto abbisognano le piccole e grandi industrie, aziende, esercizi pubblici, e anche i professionisti"*. Orgoglio giustificato, ma che sarebbe stato ancora più grande se si fosse potuto immaginare che uno dei due ragazzi, un certo Giuseppe ("Nino") Farina, sarebbe diventato il primo campione del Mondo di F1 nel 1950 su Alfa Romeo. La foto che lo ritrae ad appena quindici anni mentre abborda con impeto una curva a sinistra con la sua Temperino è sicuramente profetica.

Se la Temperino andava discretamente bene, perlomeno apparentemente, l'Italia andava malissimo. L'impatto della guerra mondiale sulla debole economia nazionale fu devastante: il disavanzo complessivo della spesa pubblica, per le sole spese di guerra, arrivò, al 30 giugno 1919, alla cifra di oltre 70 miliardi di lire. Lo stato cercò di battere tutte le vie per farvi fronte: con l'inasprimento dei tributi ordinari e l'introduzione di straordinari; con prestiti dall'estero (20 miliardi dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna); con l'emissione di prestiti consolidati e buoni del tesoro poliennali; e soprattutto con l'emissione di moneta, favorendo però il fenomeno dell'inflazione. Nel 1922 il tasso d'inflazione era tale che il valore della lira si ridusse di un quarto

rispetto al 1914, nei confronti delle monete estere più forti, come il dollaro o la sterlina. In questo panorama, ogni impresa industriale priva di sostegni politici e di capitali consistenti era destinata prima o poi a soccombere. La Temperino combatté coraggiosamente, e a un certo punto l'unica strada parve appoggiarsi ad una banca, in questo caso alla Banca Italiana di Sconto, nata nel 1914 dalla fusione della Società italiana di credito provinciale con la Società bancaria italiana. L'operazione era stata fatta in vista dell'entrata in guerra dell'Italia con l'intenzione, approvata dal governo Salandra, di emancipare il paese dalla prevalenza di capitali stranieri negli istituti di credito. Ma il settore del credito fu il primo a risentire della politica inflazionistica del governo del dopoguerra. E proprio la Banca Italiana di Sconto, nel dicembre del 1921, andò vicino alla catastrofe, trascinando con sé molte imprese e parecchi istituti di credito. Vi fu un intervento pubblico che limitò le perdite (il debito della BIS fu rilevato nel luglio del 1922 dalla Banca Nazionale di Credito), ma questo non evitò gravi ripercussioni sulla gestione delle numerose aziende collegate con la Banca. In particolare ne soffrirono molte fabbriche automobilistiche, che più avevano faticato ad operare la conversione da una produzione bellica ad una produzione di pace, e che perciò si erano trovate costrette a far ricorso a prestiti bancari. La Temperino fu tra queste, e ne fu travolta. Ma non fu l'unica: Rapid, Scat, Itala furono altri grandi nomi che maggiormente soffrirono della difficilissima situazione. Alla Temperino forse pochi potevano immaginarsi un epilogo tanto rapido e crudele. Ancora nell'aprile del 1922 la "Temperino Motors", sede di Londra, veniva enumerata tra i costruttori italiani per la produzione del Tipo S 1922, con motore sempre a due cilindri 85x90 a 8 HP, venduto a 14.000 carrozzato (solo il telaio 11.000 lire). Per fare un confronto con la restante offerta nazionale, il telaio nudo della Trikappa era venduto a 65.000 lire, una Nazzaro tra le 50.000 e le 70.000 lire, una Itala 51 sport a 50.000 lire, una 8 dell'Isotta Fraschini a 90.000 lire soltanto il telaio (era anche il meglio della produzione nazionale). L'unica marca che si avvicinava, come prezzi, alla Temperino era la Motocor, di cui abbiamo raccontato la storia su queste pagine (vedi La Manovella del ...), che offriva i suoi modelli a tre ruote sulle 11.000 lire. L'anno dopo l'azienda, definita "Marca Temperino S", con sede "Londra – Torino, via Germanasca", presentava ancora il solito modello unico a due cilindri, ma rincarato di 4.000 lire, da 11.000 a 15.000.

Nel 1924 si decise di lasciar perdere. I debiti erano troppo alti, continuare poteva significare aggravare la situazione. I fratelli si tolsero un'ultima soddisfazione: se chiudere si doveva, lo fecero con onore, evitando l'onta del fallimento. Furono pagati tutti i debiti, e semplicemente, si voltò pagina. Maurizio, Giacomo e Secondo non erano d'indole da scoraggiarsi, o da farsi condizionare più di tanto da condizioni avverse. Costretti a smettere i panni da industriale, non smisero mai quelli da inventore, continuando a depositare brevetti per un gran numero d'anni. Il 29 marzo del 1921, per esempio, Giacomo aveva fatto richiesta di un brevetto per una "disposizione per il

raffreddamento ad aria dei motori a combustione interna”. Secondo tale disposizione “il motore, che può essere di qualunque tipo e costruzione voluta e che ha come al solito i cilindri muniti di alette di raffreddamento, è compreso nel suo complesso all’interno di un involucro il quale ad una estremità forma una bocca, preferibilmente a forma di tromba, mentre all’estremità opposta presenta un’apertura circolare che è occupata dal volante del motore. Questo volante è costituito da una corona e da un disco collegati tra loro da palette radiali di modo che durante la sua rotazione funziona da ventilatore centrifugo, aspirando l’aria dall’interno dell’involucro per scacciarla all’esterno. Perciò quando il motore è in funzione si stabilisce una intensa corrente d’aria che attraversa l’involucro, penetrandovi attraverso la bocca ed uscendo attraverso i vani esistenti fra le palette del volante, ed è chiaro che una tale corrente d’aria attiva il raffreddamento di tutte le parti calde del motore che l’aria è obbligata a lambire”. Ad agosto del 1922 fu invece presentata la “ruota elastica a molle a balestra tangenti”, applicabile ad ogni autoveicolo. Il 7 ottobre dello stesso anno Maurizio presentò richiesta di brevetto per questa disposizione, atta a “rendere elastico il collegamento fra la corona e il mozzo di una ruota”, come recitava il testo della descrizione, “caratterizzata dal fatto che nel mozzo è incastrata una delle estremità di tante molle a balestra disposte a corona, e tangenziali ad un cerchio concentrico al mozzo e di diametro minore, e la cui seconda estremità è articolata alla corona mediante biscottini”. Ancora più interessante pare il brevetto richiesto nello stesso anno, sul “sea motion”, e che si prefiggeva “lo sfruttamento delle acque del mare, sia per il movimento ondoso, sia per la bassa e l’alta marea, per la produzione di forza motrice”; o il “turbo motore a gas”, del 1926, uno studio mai del tutto completato. Negli anni trenta iniziano i brevetti miranti a economizzare, od ottimizzare, il rendimento delle vetture, come quello (luglio 1933) relativo al “procedimento per la trasformazione di un motore a scoppio a sei cilindri in motore a quattro cilindri, ciò soprattutto allo scopo di ridurre il consumo in combustibile ed in certo grado anche di lubrificante, e la tasa di circolazione”. Il ritrovato si preoccupava anche di non costringere ad una modifica troppo onerosa, che avrebbe vanificato il risparmio prospettato. Poteva per esempio essere applicato alla Fiat 520: eliminando due cilindri la cilindrata si riduceva a 1500 cc e la potenza fiscale da 25 HP a 16 HP. Vi fu anche il “correttore automatico della miscela per motori a scoppio”, un’invenzione che aveva per oggetto un dispositivo “applicabile ai carburatori per motori a scoppio e per mezzo del quale la composizione della miscela fornita dal carburatore è regolata automaticamente in base all’aspirazione del motore, ed in particolare è resa meno ricca alle velocità più elevate”. Nel 1926, nella zona del vecchio stadio comunale, i fratelli riaprono una autorimessa, con tanto di pompa di benzina e officina di riparazioni. Per tutta la loro vita continuarono a trafficare nei motori, senza neppure troppo inorgogliersi di essere stati gli artefici della “prima utilitaria italiana”.

Donatella Biffignandi
Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
2005

BIBLIOGRAFIA

La Stampa sportiva e L'Illustrazione d'Italia, 27 aprile 1919, pag. 13
Automobile Quarterly, vol. 17, n. 2, "Temperino of Torino", by Angelo Tito Anselmi
Motori Cicli & Sports, 20 luglio 1911; 23 marzo 1919
La Manovella, n. 4, 1975, pag. 10
Veteran and Vintage, n. 6, 1964, pag. 170
Mario Abrate, "Moneta, risparmio e credito in Piemonte nell'ultimo mezzo secolo. 1926-1976", CRT, 1977
Alberto M. Banti, "Storia della borghesia italiana. L'età liberale", Progetti Donzelli, 1996