

DA LEONARDO AD AGNELLI, PASSANDO PER PASCAL

Se si pensa che l'uomo, fino agli ultimi decenni dell'ottocento, si sia limitato a farsi trasportare dal cavallo, in fiduciosa attesa che venisse inventata l'automobile, ci si sbaglia, e di molto. Leonardo, si sa, era un genio, e non deve stupire che avesse disegnato e descritto nel suo Codice Atantico (1452) un carro a propulsione meccanica. Ma di lì a poco, nel 1472, il veronese Roberto Valturio nel suo trattato "De Re Militari", disegna un carro con propulsione a ventole, che sembra un mulino a ruote. Agostino Ramelli, un secolo dopo (1588) propende invece per un carro anfibia, che viene propulso da una manovella azionata da volenterosi soldatini.

Ma la vera svolta, l'invenzione del concetto di "trasporto pubblico" non può che essere di un filosofo, nato dove il senso dello stato, e perciò della res pubblica, è più forte: si tratta del pensatore francese Blaise Pascal che nel 1662 ottiene da Luigi XVI la concessione delle prime vetture pubbliche (ovviamente trainate da cavalli) che entrano in servizio a Parigi, il 18 marzo, per la prima volta al mondo. Non va sottovalutata questa data: è il riconoscimento ufficiale dell'aspirazione a muoversi dell'uomo, la trasformazione di un vago desiderio in una esigenza a cui provvede lo stato.

Ora che lo Stato ha dato dignità al desiderio di libertà, rimane però lo scoglio fondamentale: inventarsi qualcosa che lo soddisfi. Il francese Denis Papin, nel 1707, compie un passo fondamentale, quasi pari, come importanza, alla scoperta della ruota. Scopre cioè il sistema di trasformare il movimento rettilineo, impresso a due pistoni da una caldaia a vapore, in movimento rotatorio. Sembra semplice, ma in realtà è geniale! Nicholas Joseph Cugnot, lorenese ne approfitta, e costruisce nel 1769 un Fardier à vapeur. Naturalmente si tratta di un veicolo militare, da adibire al traino delle artiglierie, tanto per giocare un po' alla guerra. Ma è pur sempre il primo veicolo auto - moventesi della storia.

Tre anni prima di Cugnot, l'italiano Alessandro Volta aveva tenuto alta la bandiera nazionale, inventando una "pistola", (sempre la guerra di mezzo), in cui una miscela di aria e metano compressa viene fatta esplodere con una scintilla elettrica. Forse allora nessuno se ne accorge, ma è il principio informatore del motore a scoppio. E siamo soltanto nel 1766.

Di lì a poco, inizia la teoria degli inglesi che si inventano la ferrovia. E' la vigilia di Natale del 1801 quando Richard Trevithick compie la prima prova della sua locomotiva stradale a vapore. Non fu detto "il padre della locomotiva" a sproposito. E' lui infatti, in società con Vivian, a ottenere nel 1802 il primo brevetto di una locomotiva a vapore, e l'anno dopo dimostra che non scherza: una sua locomotiva percorre il tratto Crambourne - Plymouth a pieno carico, otto persone. Ma non ci si deve preoccupare soltanto di "come" percorrere le strade, occorre anche costruirle. E come? Ci pensa John London Mac Adam, un nome che è un connubio tra Inghilterra e Scozia. Con due libri "Riparazione e conservazione scientifica della strada" e "Stato attuale della costruzione stradale" (1820), passa alla storia come l'inventore del sistema di costruzione delle strade con massicciate in blocchi e pietrisco pressato (

ecco spiegata l'etimologia di quella misteriosa parola "macadam" che indica il manto di ricopertura stradale). Arriva anche uno svizzero, dal nome dolce come il cioccolato, tal Philippe Suchard, che nel 1826 scopre le proprietà dell'asfalto per indurire il manto stradale. Ormai manca soltanto l'automobile!

Nel frattempo si inventa l'omnibus: il merito va al francese Baudry che escogita un servizio di collegamento con vetture a vapore tra Nantes e il suo stabilimento idroterapico, di Richeborg, e lo battezza con il nome suggeritogli dall'insegna di una bottega lungo il tragitto: "omnia omnibus", tutto per tutti. Nello stesso anno (1827) l'inglese Walter Hancock inizia i primi collegamenti pubblici tra Londra e Epping con veicoli a vapore.

Da adesso in poi, è una battaglia a colpi di brevetto. Padre Eugenio Barsanti, di Pietrasanta, e Felice Matteucci, di Lucca, brevettano in Inghilterra nel 1854 un motore a scoppio, due anni dopo brevettato anche in Italia; il francese Lenoir inventa un motore a gas a due tempi (1859), il milanese Luigi de Cristoforis un motore a combustione interna (1859), il torinese Virginio Bordino lo sterzo a cremagliera (1859); un altro torinese, Mario Taricco, brevetta un veicolo semovente azionato a molla (1861); l'anno dopo Beau de Rochas il ciclo a quattro tempi per motore a scoppio. Lo Stato non resta a guardare: il 1° agosto 1861 in Inghilterra viene emanato il primo Locomotion Act, che impone una tassa in ragione del numero delle ruote (deve essere questo il motivo per cui gli inglesi amano lo sport della bicicletta!).

Nel 1873 in Francia si rilascia, si suppone a pagamento, la prima licenza di circolazione extraurbana: ad Amédée Bollée, quando costruisce l'Obéissante, un break a vapore che compie i 280 km che separano Le Mans da Parigi a 40 km/h. E i brevetti si susseguono frenetici: a Bernardi (1874, motore a gas), a Giovanni Enrico (1877, motore a scoppio), a Giuseppe Murnigotti (1879, motore a scoppio), ad Aristide Faccioli (1881, motrice a gas), di nuovo a Bernardi (1882, motrice Pia, a scoppio di gas), a Delamarre Deboutteville (1884, motore a gas di petrolio). Ma sono del 1886 i due brevetti realmente fondamentali per la storia dell'automobile. Sono quelli di Gottlieb Daimler, da Schonberg, che brevetta e sperimenta una vettura automobile a quattro ruote, con motore monocilindrico verticale a benzina; e di Karl Benz, da Mannheim, che brevetta e costruisce un veicolo con motore orizzontale di 3 HP. E' vero che già da alcuni anni esistevano due società, la Amédée Bollée dal 1880, e la De Dion Bouton, fondata nel 1881 dal marchese De Dion, Georges Bouton e Jacques Tréperdoux, nate per la costruzione di veicoli prima a vapore poi a combustione interna; ma la vera rivoluzione inizia adesso, con i due tedeschi che ben presto si alleano in un consorzio d'acciaio.

Il vapore fino a quel momento aveva spadroneggiato: sta per iniziarne il declino. D'ora in poi sarà tutta una discesa a beneficio della combustione interna. Spartiacque è una corsa, svoltasi il 28 aprile 1887, la prima corsa per tricicli a vapore, da Pont de Suresnes a Versailles. Il vincitore ha vita facile anche perché è l'unico partecipante: Georges Bouton. L'assenza di avversari, oltre a deprimerlo un po', gli fa capire che l'avvenire non è del vapore: da quel momento la De Dion Bouton si orienta verso il motore a benzina. Questo porterà Tréperdoux, nel 1893, a recedere dalla società,

perché non convinto della bontà del motore a scoppio: quel che si dice un uomo con il dono della lungimiranza.

L'anno dopo, il 22 luglio, la prima competizione automobilistica regolarmente organizzata: addirittura 102 iscritti. Di questi, ottantuno si volatilizzano prima della partenza: partono soltanto in ventuno. Ma quello che è originale è la classifica. Ad arrivare primo è un trattore a vapore De Dion Bouton: in base però al regolamento (di cui si è persa traccia), la vittoria viene assegnata ex aequo a due vetture a benzina, una Peugeot e una Panhard Levassor. Quest'ultima società nel 1889 aveva acquistato i brevetti da Gottlieb Daimler e due anni dopo era uscita la prima vettura. Invece la Peugeot era una società affermata da decenni: originariamente produttrice di acciaio, aveva acquistato notorietà come creatrice della crinolina, quell'ampia sottogonna tenuta allargata da cerchi o stecche in ferro. La vettura vincitrice dispone di un originalissimo telaio, costituito da tubi entro i quali circola l'acqua di raffreddamento.

Ormai a raccontarci le cronache del glorioso cammino dell'automobile è anche la carta stampata. A Parigi infatti nasce nel 1894 la rivista "La Locomotion Automobile", primo giornale specializzato nel settore automobilistico. Uno dei primi fatti ad essere immortalati dalle cronache è la gara, nel 1895, da Parigi a Bordeaux, per un tragitto di circa 1200 km, che non sono uno scherzo neanche oggi. E' la corsa che consacra definitivamente la superiorità del motore a scoppio sul vapore. La Peugeot non se lo fa dire due volte, e partecipa con una vettura battezzata l'"Eclair", pilotata da due fratelli che faranno molta strada insieme, Edouard e André Michelin. I due infatti non si limitano a guidare, ma applicano per la prima volta i pneumatici smontabili di loro invenzione. Bucano un'infinità di volte, arrivano buoni ultimi ma... il futuro appartiene a loro.

Anche l'esercito, intanto, si muove. In quell'anno, il Comando di Stato Maggiore del Regio Esercito Italiano presenta una proposta al Ministero della Guerra perché si acquistino ed adibiscano ad uso militare automobili a benzina e vapore. La proposta non è accolta. Lo sarà però nel 1898.

La luce di Parigi continua ad irradiarsi sull'Europa intera. Non solo, come abbiamo detto, vi nasce il primo periodico specializzato. Nel 1895 viene fondato l'Automobile Club de France dal Conte De Dion, dal Barone di Zuylen e da Paul Méyon. Due anni dopo si svolge la prima esposizione di automobili, come appendice al Salon du Cycle. Il primo Salone dell'Automobile, non più "sezione speciale", ma esposizione a sé stante, viene aperto il 15 giugno 1898 sull'Esplanade des Tuileries. Ottanta espositori presentano 252 macchine.

L'Italia non era rimasta indietro. Tra brevetti, costituzioni di Società, priorità, esperimenti, rappresentanze, non sfigura. Nel 1898 si costituisce a Torino, con capitale di 6000 lire, una società tra Giovanni Ceirano, Emanuele Cacherano di Bricherasio, Cesare Goria Gatti, Pietro Fenoglio e Attilio Caligaris, per la fabbricazione di vetturette marca Welleyes, nome che non significa nulla ma fa tanto

esotico. La società durerà poco, ma i nomi entreranno nella storia. Intanto anche l'Italia si dota del suo giornale ("L'Automobile", Torino, dicembre 1898) e del suo Automobile Club (Torino, 1898). Sarà proprio "L'Automobile", sul numero del 15 gennaio 1899, a scrivere: "Disgraziatamente in Italia, a causa dell'enorme dogana che grava sul prodotto, il prezzo della benzina è il doppio di quello cui è venduta in Francia. Speriamo che il governo..." Certamente.

Gli altri periodici europei, di interesse automobilistico, nascono di lì a poco, come il tedesco "Allgemeine Automobilzeitung" e il britannico "Motor Car Journal". Nel 1899 vi saranno 31 periodici specializzati, di cui 16 francesi.

Ma per tornare all'Italia: nasce a Roma una Società per la costruzione di automobili; la ditta Caramagna, di Torino, costruisce un furgoncino a trazione elettrica per trasporto merci; l'Officina Menon, di Roncade, inizia la costruzione di vetture automobili e Matteo Ceirano apre la sua officina in corso Vittorio Emanuele a Torino, per la costruzione di biciclette, tricicli a motore e vetturette.

Ma soprattutto, l'11 luglio 1899, viene costituita la Società Anonima Fabbrica Italiana Automobili Torino, con capitale di 800.000 lire suddiviso in 4.000 azioni da £ 200. Presidente l'avv. Ludovico Scarfiotti, consiglieri Giovanni Agnelli, Emanuele Bricherasio, Roberto Biscaretti di Ruffia, Luigi Damevino, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Cesare Goria Gatti, Carlo Racca. Gli uffici della nuova Società sono provvisoriamente in corso Re Umberto 11. Su un terreno di 10.000 mq appositamente acquistato in corso Dante 35/37 sarà costruito a tempo di record un grandioso stabilimento.

E siccome la vetturina Welleyes di Giovanni Ceirano aveva fornito una brillante prova di sé, percorrendo alla media di 30 km/h tutti e 90 i chilometri della corsa Torino-Avigliana-Torino, la Fabbrica Italiana Automobili Torino (tra poco Fiat) inizia delle trattative per l'acquisto dei brevetti Faccioli. Si finisce con l'acquisto, da parte Fiat, non solo dei brevetti, ma della Ceirano stessa, e del suo personale: in primis il progettista Aristide Faccioli, Giovanni Ceirano come rappresentante generale, Vincenzo Lancia e Felice Nazzaro come collaudatori.

Ultima priorità del secolo: l'editore Ulrico Hoepli di Milano pubblica il primo libro italiano sull'Automobile, il "Manuale dell'Automobilista. Guida del meccanico e conduttore di automobili", prefazione di Roberto Biscaretti, un "trattato sulla costruzione dei veicoli semoventi, dedicato agli automobilisti italiani, agli amatori d'automobilismo in genere, agli inventori, ai dilettanti di meccanica ciclistica ecc".

Donatella Biffignandi
Museo dell'Automobile