

# LA MITICA TORPEDO

## Origine del modello che cambiò l'automobile

"Quando nel 1908 Lamplugh disegna la torpedo, l'automobile ottiene la sua veste caratteristica e definitiva. Finisce così il periodo d'introduzione nella vita dell'uomo del veicolo senza cavalli e anche i più scettici si arrendono"

Così, Adolfo Melchionda nel 1957, sulla rivista Velocità, ricordava la nascita della "torpedo", con cui "l'automobile diviene una cosa seria, non più retaggio esclusivo degli audaci pionieri con gli occhialoni e lo spolverino; essa indossa la sua 'toga virile'".

Torpedo è vocabolo di origine inglese; significa torpediniera (torpedo-boat), derivato tuttavia dallo stesso termine latino (torpedo, torpedinis) che stava per "pesce torpedine" (citato nelle opere di Varrone, Cicerone e Plinio).

Nella lingua francese si trova "torpilleur", sempre per "imbarcazione leggera e affusolata", che tuttavia, in senso automobilistico, convive con "torpédo". Di genere maschile il primo e femminile il secondo. Ed al femminile (la torpedo) è nella lingua italiana, per designare quella versione di carrozzeria automobilistica aperta, allungata ed affusolata, che ebbe una grande diffusione, a livello mondiale, tra il 1910 e il 1930.

Per circa un trentennio, dunque, la torpedo, piccola o grande, a 4 o a 6 posti, di lusso o utilitaria, fu l'automobile per antonomasia. La sola che non derivasse direttamente dalle carrozze a cavalli, come i phaetons, i cabs, i landaulets, le limousines, le wagonnettes, i ducs.

Questo tipo di carrozzeria innovò, anzi "rivoluzionò" non solo l'immagine del veicolo a motore, ma anche il modo di costruirlo e diffonderlo.

Pare accertato che la prima torpedo sia stata una Mercedes da 45 cavalli presentata al Salone di Parigi del 1908. In che cosa differiva e si distingueva questo modello dalle altre versioni aperte disegnate e prodotte fino a quel momento? Che cosa ne faceva una "torpedo", anziché un phaeton o una "Roi-des-Belges"?

Quest'ultima era un tipo di carrozzeria per automobile, aperta e con il classico mantice o capote estensibile, dalle linee un po' rococò, piuttosto barocco insomma, comunque di gran lusso. Il cofano motore, in questa versione, non si raccordava armonicamente con il resto della scocca, anzi si interrompeva nettamente prima del cosiddetto "coupe-vent", cioè della tavola che separava l'abitacolo dal vano motore.

Ne risultava uno stile disomogeneo, con la parte anteriore della vettura in cui il cofano squadrato non armonizzava con le volute e le curve della restante carrozzeria.

Inoltre, vista di fianco, la "phaeton", normale o Roi-des Belges, non aveva una linea di "cintura" che ne delimitasse il contorno, in quanto erano i sedili anteriori e posteriori ad emergere, mentre le porte laterali (solitamente solo per accedere ai posti posteriori) erano ridotte a poco più di anonimi sportellini bordati da modanature vistose.

La Mercedes era invece una "torpedo" in quanto, pur assomigliando ai tipi precedenti, se ne staccava esteticamente per un design innovativo concettualmente: il cofano motore si raccordava alla scocca e questa proseguiva, senza modanature e fronzoli, incorporando le porte anteriori e posteriori, mentre i sedili, appena sporgenti oltre la linea di cintura, erano incorporati all'interno della scocca stessa.

Ne risultava un insieme omogeneo stilisticamente, molto profilato, elegante e che esaltava anche l'immagine prestazionale della vettura. Insomma, una gran macchina davvero, lussuosa e quasi sportiva al tempo stesso.

Jean Henri-Labourdette, nel suo bel libro "Un siècle de carrosserie française" (Edita Lausanne, 1972), ricorda: "Verso il 1906, la Carrozzeria Rothschild (Rheims et Auscher) presentò al Salone di Parigi una carrozzeria "torpille" dalle linee essenziali, raccordata al coupe-vent, caratteristica per la sua linea di cintura strettamente orizzontale sia davanti sia sul retro. L'idea era stata lanciata (il termine "torpille" era stato adottato da Bollée per un prototipo che aveva costruito). Tal genere di carrozzeria piacque agli inglesi che ne trassero ispirazione. E traducendo il termine "torpille", ne derivarono "torpedo". E siccome i francesi si credono più "à la page" quando un loro prodotto si fregia di un'etichetta anglosassone, abbandonarono la parola "torpille" adottando l'espressione "torpedo" che da allora si impose nel mondo".

La carrozzeria Rothschild et Fils era stata fondata a Parigi nel 1838, con sede in Avenue Malakoff 131 e officine in Rue Ernest Cognacq 9 a Levallois-Perret (Seine). Fu poi rilevata da Rheims et Auscher "successeurs".

Edmond Rheims, nato a Parigi nel 1850, Cavaliere della Legion d'Onore e membro della Chambre syndicale des Carrossiers, ne era titolare e condirettore.

La Rothschild divenne la più prestigiosa carrozzeria di Francia ed aprì, nel 1906, una sede anche a Torino in via Madama Cristina 147: la Carrozzeria Italiana Rothschild società anonima, con capitale di un milione e mezzo di franchi. Questa affiliazione italiana, qualche anno più tardi, fu acquisita dalla Fiat e divenne la Sezione Carrozzerie Fiat.

Il socio di Rheims nella conduzione del rinomato atelier di carrozzerie parigino era Léon Auscher, nato a Strasburgo nel 1866, ingegnere, con varie cariche nel Touring Club e nell'Automobile Club di Francia, autore del libro "Le tourisme en automobile", collaboratore della prestigiosa rivista "Omnia" e, con lo pseudonimo di "Roscoff", corridore nelle prime gare di automobili, come la Marsiglia-Nizza e la Parigi-Amsterdam.

Proprio la rivista "Omnia. Revue Pratique de Locomotion", in un servizio del dicembre 1909 a firma di S. Damien, nel rifare la storia della torpedo scriveva: "Oggi un certo numero di case costruttrici si disputano il privilegio di realizzare un phaeton detto torpilleur, ovvero Torpedo.

E' una battaglia questa che ci pare ridicola. D'intesa con la società Mercedes, la "maison" Rothschild **fece** eseguire un modello perfezionato che fu denominato "racing Phaeton" ed esposto al Salon del 1908. Tale modello, che continuava la tradizione avviata da Rothschild che già nel 1899 aveva costruito la "Jamais Contente" di Jenatzy, era stato depositato con brevetto n. 26.771. Questo è quanto, confermando l'origine del Torpilleur, ovvero Racing - Phaeton, ovvero ancora Torpedo".

Senza dubbio la carrozzeria "profilata" era stata, fin dalla nascita dell'automobile, uno dei fiori all'occhiello della Rheims et Auscher che, oltre alla Jamais Contente (a forma di siluro, prima vettura a

superare il muro dei 100 chilometri all'ora di velocità), aveva anche realizzato la già citata Bollée 'torpille' nel 1899 e la vettura da corsa Mors vincitrice della Parigi-Madrid nel 1903.

Ancora una rivista francese, La Vie Automobile, nell'aprile del 1910, tornava sulla questione della priorità francese in tema di Torpedo, con un articolo del suo redattore capo Charles Faroux: "A proposito della nota questione delle carrozzerie dette "Racing-Phaeton" o "Torpilleur", abbiamo appreso da pubblicità di giornali stranieri, da mostre inglesi, da corrispondenti belgi, ecc., che tale modello di carrozzeria era stato inventato nel 1909 contemporaneamente in vari posti della terra. Il brevetto depositato dalla casa Rothschild, proprietà dei signori Rheims et Auscher, fuga ogni dubbio di priorità. E' stata la vettura Mercedes esposta nel 1908 al "Salon" la progenitrice di tutti i "Racing-Phaetons" o "Torpedo". Concludeva Faroux: "Questa priorità ha avuto una positiva ricaduta su tutta l'industria francese della carrozzeria, grazie ai mercati aperti dai signori Rheims e Auscher negli Stati Uniti, in America del Sud, in Egitto e in Russia".

Lo studioso inglese John McLellan nel suo volume "Bodies Beautiful - A History of car styling and craftsmanship" del 1975, confermava la priorità francese a proposito delle innovative Torpedo, accreditando la Rothschild di Parigi quale pioniera in assoluto nella costruzione di tali modelli.

La nascita della Torpedo è dunque accertata: ha origine dall'incontro della Rothschild (ovvero Rheims et Auscher) con la Mercedes, sotto le ampie volte liberty del Salon de l'Automobile a Parigi, nel 1908.

Ma questa storia era iniziata con un altro personaggio, quel tal Lamplugh ricordato da Melchionda in un suo articolo che lo indicava come "padre" della torpedo.

Il cerchio deve dunque chiudersi con Lamplugh.

William - Alfred Lamplugh era nato a Wolverhampton (Inghilterra) il 14 dicembre 1866. Trasferitosi in Francia, si era distinto come "sportsman", ovvero corridore dilettante in automobile, ed aveva fondato la Lamplugh et Cie. - Carrosserie Automobile, società in accomandita per azioni, avviata nel 1899 con capitale di 280.000 franchi. Era membro aderente della Chambre syndicale du Cycle et de l'Automobile et des Industries qui s'y rattachent, a Parigi.

La pubblicità della Lamplugh recitava: "200 scocche in deposito pronte per essere montate. Consegna rapidissima. Lavoro eseguito con cura".

L'affermazione di Melchionda è plausibile laddove si considerino due fatti: il primo la citazione della rivista Omnia nel 1909 che dice che la Rothschild "fece" eseguire il Racing Phaéton per la Mercedes; il secondo è che la sede della Carrozzeria Lamplugh era al numero 8 di rue Ernest Cognacq a Levallois. Si può anche aggiungere che proprio nello stesso anno, il 1899, iniziano l'attività sia la Lamplugh che la Rheims et Auscher quali successori della Rothschild.

E' perciò credibile che le due Carrozzerie "vicine di casa" avessero stabilito dei rapporti di collaborazione, in virtù dei quali ad Alfred Lamplugh toccò di stendere sulla carta le linee progettuali innovative della nuova automobile denominata Torpedo.

Se così fu, la Torpedo avrebbe avuto un "padre" inglese (Lamplugh), una "madre" tedesca (Mercedes) e dei "padrini" francesi (Rheims et Auscher).

Antonio Amadelli  
Museo dell'Automobile  
1997