

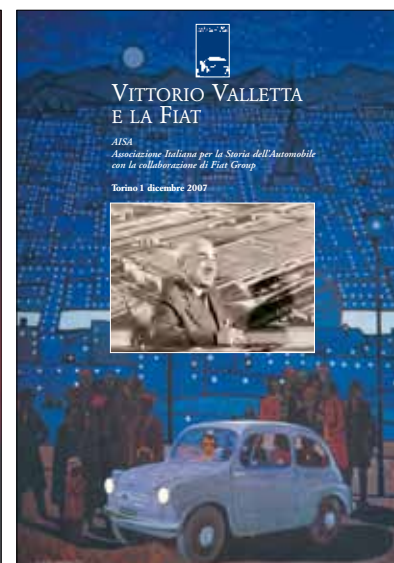
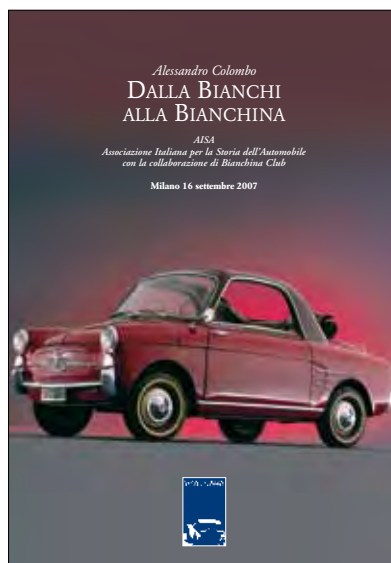
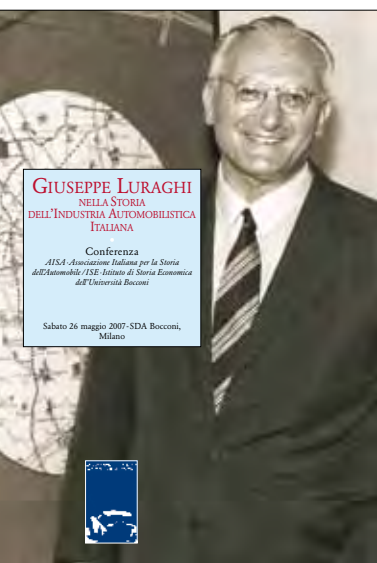
Bugatti in Italia

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Historic Club Schio - Bugatti Club Italia



MONOGRAFIA AISA

100





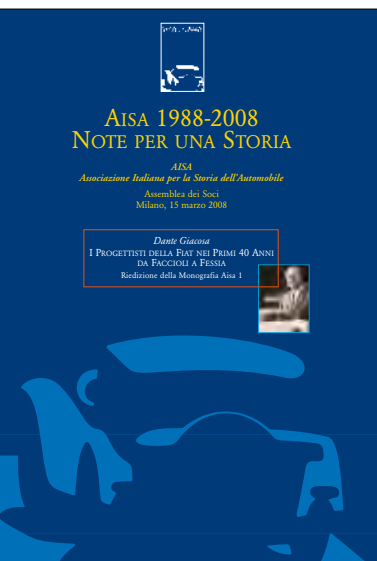
Cento Monografie primo traguardo Aisa

Lorenzo Boscarelli

Quando l'Aisa nacque, nel 1987, non credo che i fondatori, tra i quali mi trovai anch'io, immaginassero che l'Associazione sarebbe vissuta così a lungo, né che, al traguardo delle cento Monografie pubblicate, avrebbe avuto come questione fondamentale la capacità di gestire non la propria sopravvivenza, ma la scelta dei prossimi temi da affrontare, tra la miriade di quelli rilevanti e degni di essere sviluppati con passione e competenza.

Aisa ha infatti alcune peculiarità: non è favorita da norme di legge che inducano ad associarsi, non ha finanziamenti sicuri, ma dipende totalmente dal contributo dei soci, organizza solo iniziative cul-

Possiamo ben dire, con un certo orgoglio, che Aisa ha contribuito a documentare la storia della motorizzazione, dando l'opportunità – a tanti protagonisti – di narrare le vicende che avevano vissuto e i risultati tecnici, sportivi, culturali, umani, a cui erano giunti. In altre parole Aisa, pur non avendo mai intrapreso il lavoro dello storico – come non è tra i suoi fini – ha tuttavia contribuito a documentare quella storia e le storie che l'hanno creata, e come tale ha avuto ed ha un ruolo che riteniamo importante per chi oggi ed in futuro vorrà conoscerla. Tecnica, competizioni, vicende di persone illustri, rapporto tra la motorizzazione, la società, la lettera-



turali, anziché eventi di più facile attrattiva come escursioni, gare, concorsi e conviti.

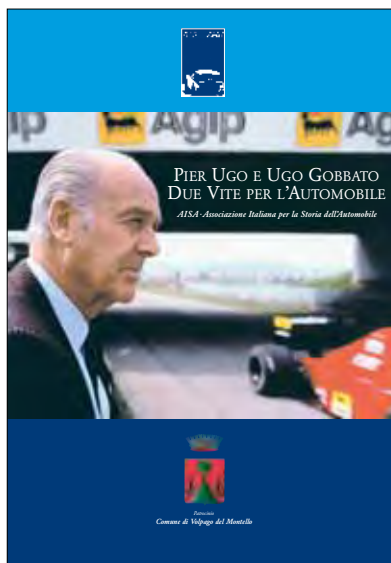
Il traguardo che abbiamo raggiunto conferma la correttezza dell'intuizione dei fondatori, in primo luogo di Angelo Tito Anselmi, che di Aisa fu il promotore. Ben presto aderirono tante altre figure insigni della storia dell'automobile e della motocicletta, oltre a numerosi cultori di motorismo, che nell'Associazione hanno trovato il luogo in cui condividere esperienze e conoscenze e soddisfare il desiderio di conoscere meglio e più a fondo gli oggetti della loro passione.

tura e l'arte sono gli ambiti affrontati nei nostri incontri pubblici, non di rado collaborando con altre associazioni ed enti, favoriti in questo dalla libertà che ci deriva dal non dover difendere altro interesse che quello della conoscenza dei fatti e altra motivazione che il desiderio di ripercorrerli nel modo più completo e attendibile consentito dalla disponibilità di testimoni e fonti.

Aisa è anche attenta a promuovere la conservazione del patrimonio documentale del motorismo ed a renderlo fruibile. Abbiamo ricevuto alcuni lasciti di rilevante valore storico, in particolare l'Archivio

dell'ingegner Domenico Beretta, ricco di centinaia di volumi rari e di pubblicazioni varie di argomento automobilistico. Lo abbiamo donato al Centro Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, che abbiamo ritenuto la sede più adatta per conservarlo e metterlo a disposizione di studiosi ed appassionati. Uno dei nostri scopi fondanti è infatti la salvaguardia dei documenti e cimeli inerenti alla storia del motorismo, che sono la base per poterne continuare a scrivere. Interessarsi al motorismo, ascoltare le narrazioni dei suoi protagonisti, leggerle nella Monografie è, per molti di noi, soprattutto un piacere, un modo

disposizione di tutti, quindi va al di là della nostra vicenda personale e associativa. Mi auguro che in futuro Aisa si mantenga fedele a ciò che abbiamo voluto realizzare e abbiamo fatto fino ad oggi, con gli stessi principi e con la stessa disinteressata passione, per diffondere e condividere conoscenza. È un auspicio, come sempre accade quando si guarda avanti, ma non ho motivi per dubitare che questo sia l'intendimento dei soci. Così come sono certo che tutti noi desideriamo ampliare il numero di persone che raggiungiamo con le nostre iniziative, nonché il numero dei nostri soci, per portare la storia della motorizzazione al



gradevole di divertirsi, condividendo con altri la propria passione e conoscenza. È il piacere di appagare la curiosità di conoscere meglio la storia, la tecnica, le vicende sportive dell'automobile e della motocicletta. Ritengo pure che per noi sia importante, ed a volte fonte di sobrio compiacimento, sapere che il patrimonio di notizie e dati che abbiamo contribuito a raccogliere ed a conservare rimane a

di là dell'ambito degli specialisti e farla percepire e conoscere nella sua enorme portata, nella sua influenza decisiva sullo sviluppo del mondo contemporaneo. La centesima Monografia è un traguardo molto importante, ma, come diceva Enzo Ferrari delle vittorie, la più bella è quella che deve ancora venire!



Il muro dei 100

Donatella Biffignandi

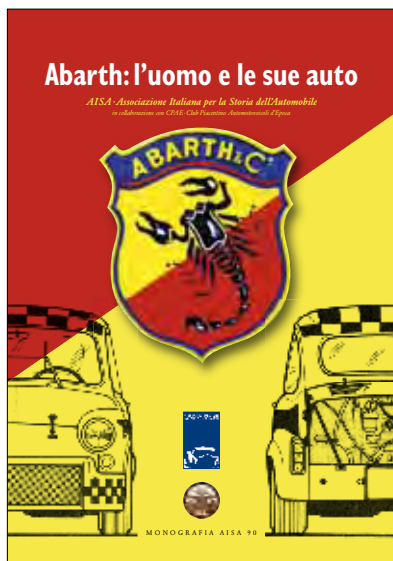
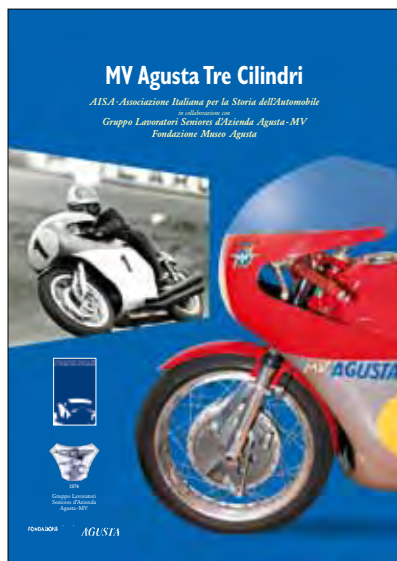
La prima conferenza organizzata dall'Aisa si è tenuta il 19 luglio 1987. Da allora sono passati ventisei anni, e cento incontri: quella che avete in mano è la Monografia n. 100. 100 Monografie significano 100 vicende legate alla storia del veicolo a motore nei suoi aspetti più vari, illustrate e raccontate da una miriade di voci diverse.

Un traguardo editoriale che ci riempie di orgoglio e di riconoscenza verso coloro che hanno permesso di giungere a questo risultato. Ci sentiamo un po' come Camille Jenatton quando nel 1899 infranse il "muro" dei cento chilometri all'ora...

Da qualche anno le Monografie riportano l'elenco completo di quelle precedenti con gli argomenti trattati e i

da sé), molto di più, e le nostre conferenze lo confermano. L'automobile è arte, è ricerca, è progettazione, è estetica, è storia, è evoluzione. È tecnica, ma ha significato libertà ed emancipazione; è funzionalità, ma ha diffuso per il mondo anche la bellezza dell'italian style. È strumento di lavoro, di svago, di libertà. Non c'è alcun altro oggetto industriale del Novecento che racchiuda tanti significati, tanti aspetti del lavoro e dell'intelligenza umani, che abbia avuto così innumerevoli implicazioni nella vita collettiva e di ciascuno.

L'Aisa, nata nel 1987, ha come scopo principale organizzare incontri, rievocazioni e conferenze, dalle quali far scaturire una memoria scritta, la Monografia Aisa, che



relatori intervenuti. Sono state conferenze tutte importanti, ai nostri occhi, perché qualunque fosse l'argomento ci hanno permesso di entrare in contatto e ascoltare i protagonisti, i testimoni, gli studiosi, che con la loro voce ci hanno fatto rivivere pagine importanti della storia del motore, che è anche la storia del Novecento.

Il Novecento è ricco di oggetti-icona, ciascuno dei quali contiene in sé un riflesso della storia del secolo, e che può agevolmente diventare una traccia per la ricostruzione o la rivisitazione di un'epoca. Però tutti noi, istintivamente, consideriamo la motocicletta e l'automobile (intesa in senso lato, come oggetto capace di muoversi

permetta di conservare le testimonianze di chi ha vissuto dal di dentro, o di chi ha analizzato con strumenti approfonditi, le vicende grandi e piccole del motorismo.

Le nostre conferenze e, di conseguenza, le nostre Monografie, hanno riguardato una notevole varietà di argomenti. Spesso questi temi sono scaturiti dal raggiungimento di un particolare anniversario (i novanta anni della Bertone, i settantacinque anni del Gran Premio d'Italia, i cento anni della carrozzeria italiana...), talvolta da curiosità particolari dei Soci, talaltra dall'aver a portata di mano... e di voce relatori di spessore. Almeno due conferenze all'anno, ma più spesso tre o quattro, e in

certi anni di particolare vivacità (come il 2011, per esempio), anche cinque o sei. Le prime Monografie, curate dal segretario Vittorio Fano, riportavano la trascrizione degli interventi in forma dattiloscritta possibile con gli strumenti tecnici allora disponibili. Successivamente, grazie ai programmi di word processing, e soprattutto alla passione e alla dedizione di alcuni Soci, il risultato si è affinato. Dal 2007 le Monografie sono diventate fascicoli a stampa, che si presentano ben curati, a colori, di grafica moderna, ricchi di illustrazioni e fotografie.

Per sedici volte abbiamo parlato di grandi fabbriche automobilistiche italiane, come la Fiat, l'Alfa Romeo, l'Oscia, la Lancia, la Ferrari, la Cisitalia, l'Itala, la Bianchi, l'Autobianchi, la Maserati; per otto volte di piloti, tra cui Ascari, Rosemeyer, Wimille, Tenni, Varzi, Nuvolari, Lurani; per sedici volte di personaggi particolarmente rilevanti, come Vittorio Valletta, i Gobbato, Carlo Abarth, Giorgio Valentini, Vittorio Ghidella, Giuseppe Luraghi, Alessandro Colombo, Giulio Carcano, Giovanni Bianchi Anderloni, Piero Puricelli, Enzo Ferrari, Battista Pininfarina, Giovanni Chiribiri; per dodici volte di corse (il Gran Premio d'Italia, la Pechino-Parigi...); per otto volte

ferenze Aisa, ne verrebbe fuori un irripetibile repertorio di protagonisti e storici di storia motoristica della seconda metà del Novecento. Hanno parlato alcuni tra i più grandi progettisti della storia del veicolo a due o a quattro ruote, tra i quali Dante Giacosa, progettista di veicoli Fiat dalla 500 Topolino alla 127, primo relatore (oltre che primo Presidente); Giuseppe Busso, progettista di vetture Alfa Romeo e Ferrari, e che aveva lavorato con Wifredo Ricart, Gioachino Colombo, Orazio Satta Puliga; Giulio Alfieri, progettista alla Maserati negli anni Cinquanta-Settanta, autore della Maserati Birdcage; Giulio Carcano, a cui si devono le moto Guzzi, Giorgio Valentini, il "progettista indipendente", Alessandro Colombo, che ha rievocato i suoi sessantacinque anni tra auto e moto, Francesco De Virgilio, creatore del motore della Lancia Aurelia. E poi ancora, solo per rimanere nell'ambito dei protagonisti e testimoni: Fabio Taglioni, Rudolf Hruska, Mauro Forghieri, Giampaolo Dallara, Lorenzo Ramaciotti, Leonardo Fioravanti, Ercole Spada, Renzo Avidano, Romolo Tavoni, Gioachino Colombo, Siegfried Stohr, Nanni Galli, Giacomo Agostini, Giorgetto Giugiaro, Lorenza Pininfarina, Gino Munaron, Gino Va-



di modelli indimenticabili, come la Mercedes Benz 300 SL, la Fiat 124 sport spider, l'Alfa Romeo 1900, la Fiat 1400, la Lancia Aurelia e la Lancia Stratos, la Maserati 3500 GT e la Maserati Birdcage; per otto volte di carrozzieri e design, tra cui Bertone, Ghia, Zagato, Pininfarina, Touring; per dieci volte di motociclette (Agusta, Laverda, Guzzi, Gilera, Benelli, Ducati, Garelli, ecc.) E poi ancora nelle nostre conferenze si è parlato di futurismo, di aerodinamica, di archivi automobilistici, di sicurezza, di evoluzione, di progettazione informatizzata, di pubblicità, dei primordi e del futuro. Se dovessimo mettere in fila chi ha partecipato alle con-

ferenze Aisa, ne verrebbe fuori un irripetibile repertorio di protagonisti e storici di storia motoristica della seconda metà del Novecento. Hanno parlato alcuni tra i più grandi progettisti della storia del veicolo a due o a quattro ruote, tra i quali Dante Giacosa, progettista di veicoli Fiat dalla 500 Topolino alla 127, primo relatore (oltre che primo Presidente); Giuseppe Busso, progettista di vetture Alfa Romeo e Ferrari, e che aveva lavorato con Wifredo Ricart, Gioachino Colombo, Orazio Satta Puliga; Giulio Alfieri, progettista alla Maserati negli anni Cinquanta-Settanta, autore della Maserati Birdcage; Giulio Carcano, a cui si devono le moto Guzzi, Giorgio Valentini, il "progettista indipendente", Alessandro Colombo, che ha rievocato i suoi sessantacinque anni tra auto e moto, Francesco De Virgilio, creatore del motore della Lancia Aurelia. E poi ancora, solo per rimanere nell'ambito dei protagonisti e testimoni: Fabio Taglioni, Rudolf Hruska, Mauro Forghieri, Giampaolo Dallara, Lorenzo Ramaciotti, Leonardo Fioravanti, Ercole Spada, Renzo Avidano, Romolo Tavoni, Gioachino Colombo, Siegfried Stohr, Nanni Galli, Giacomo Agostini, Giorgetto Giugiaro, Lorenza Pininfarina, Gino Munaron, Gino Va-



I relatori delle Monografie Aisa

Ventisei anni, cento Monografie – e altrettanti convegni dai quali sono state tratte – hanno visto il contributo di studiosi, progettisti, giornalisti, piloti. E' un lunghissimo elenco di protagonisti della storia dell'automobile e della motocicletta quanto mai ricco di nomi illustri, che riportiamo qui di seguito, accompagnato dal numero della monografia nella quale sono intervenuti (con riferimento alla lista dei titoli nelle prossime pagine), in corsivo quando si tratta di autori delle introduzioni o di moderatori delle tavole rotonde.

Agnelli, Giovanni - 19	- 58 - 61 - 62 - 63 - 65 - 66 - 68 - 70	Consiglio, Vito - 25
Agostini, Giacomo - 59	- 72 - 74 - 75 - 76 - 78 - 79 - 80 - 81	Coppini, Mauro - 98
Alfieri, Giulio - 3 - 6 - 38 - 46	- 82 - 83 - 84 - 86 - 87 - 94 - 95 - 96	Cornacchia, Felice - 6 - 47
Alisi, Giorgio - 70	- 97 - 98 - 99 - 100	Coronelli, Sergio - 87
Amadelli, Antonio - 64 - 74 - 78	Bossaglia, Rossana - 25 - 39 - 70	Cortese, Franco - 76
Amatori, Franco - 72 - 75 - 78 - 82 - 92	Bossù, Gianfranco - 90	Cozza, Ermanno - 16
Andena, Rosolino - 89	Brambilla, Carlo Otto - 22	Crepax, Nicola - 75
Andreoli, Anna Maria - 33 - 37 - 39 - 88	Branca, Aquilino - 83	Curami, Andrea - 53 - 63 - 83 - 87
Anselmi, Angelo Tito - 27 - 79	Brancolini, Alberto - 70	D'Agostino, Giuseppe - 63
Arduzzon, Guido - 81	Brivio, Antonio - 16	D'Ambrosio, Luciano - 47
Ardoino, Pierluigi - 9	Busso, Giuseppe - 2 - 16 - 27 - 37	Daccò, Guido - 53
Artioli, Romano - 80 - 100	Caballo, Ernesto - 19	Dallara, Gianpaolo - 51 - 91
Ascari, Tonino - 65	Calabrò, Sara - 34	De Agostini, Cesare - 65
Aspetti, Ettore - 57	Calissano, Felice - 50	De Ferrari, Giorgio - 55
Avidano, Lorenzo - 21 - 90	Callieri, Carlo - 98	De Filippis, Maria Teresa - 38 - 53 - 65
Babbini, Pino - 83	Cancellieri, Gianni - 16 - 65 - 93	De Virgilio, Francesco - 20
Balestra, Nino - 26 - 61 - 80 - 81	Cappi, Azelio - 97	De Vita, Enrico - 35
Bazzocchi, Ermanno - 31	Caproni, Giovanni - 33	Delli Carri, Luca - 59
Benedini, Giampaolo - 100	Caproni, Maria Fede - 33	Di Blasi, Franco - 35
Benzing, Enrico - 65	Carcano, Giulio Cesare - 4	Di Giusto, Nevio - 78
Bergamaschi, Luca - 16	Carella, Antonio - 81	Engler, Franz - 43
Berliet, Paul - 7	Carli, Emanuele - 7	Facetti, Carlo - 83
Bernacchini, Arnaldo - 70	Cassani, Pasquale - 63	Fadini, Ugo - 21 - 44 - 90
Bersani, Alberto - 15 - 55	Cattini, Remo - 21	Fano, Vittorio - 27 - 32 - 33 - 53 - 61
Bertone, Lilli - 55	Cereghini, Nico - 59	- 79
Bianchi Anderloni, Carlo Felice - 5 - 29	Chiribiri, Giovanni - 18	Fassbinder, Peter - 47
- 33 - 36 - 37 - 41	Chirico, Domenico - 6 - 9 - 13 - 25	Farneti, Augusto - 23 - 42 - 67 - 89
Bianchi Anderloni, Giovanni - 61	Chizzola, Gianni - 62	Fazio, Marco - 82 - 92
Biffignandi, Donatella - 64 - 79	Ciceri, Sergio - 63	Fioravanti, Leonardo - 94
Bigazzi, Duccio - 7 - 27 - 86	Cinti, Fulvio - 55	Forghieri, Mauro - 30 - 99
Biscaldi, Giampiero - 62	Cocchetti, Arrigo - 53	Fossati, Mario - 65
Bonera, Gianfranco - 89	Colombo, Alessandro - 5 - 6 - 7 - 9 -	Frère, Paul - 19
Borgerson, Griffith - 28 - 33	10 - 11 - 12 - 13 - 16 - 17 - 19 - 20	Gaffino Rossi, Rodolfo - 66 - 70 - 98
Borruso, Edoardo - 82 - 92	- 22 - 24 - 25 - 27 - 29 - 31 - 35 - 36	Galli, Nanni - 62
Borsani, Eugenio - 89	- 37 - 39 - 40 - 41 - 43 - 46 - 48 - 49	Gallina, Roberto - 59
Borsari, Giulio - 37 - 65 - 97	- 51 - 52 - 53 - 55 - 67 - 69 - 77 - 79	Gandolfi, Francesco - 61
Boscarelli, Lorenzo - 25 - 26 - 27 - 29 -	- 89 - 96	Gaspardo Moro, Giacomo - 50
33 - 36 - 37 - 41 - 50 - 54 - 56 - 57	Colombo, Massimo - 7	Gauld, Graham - 97



- Gerla, Achille - 82
Giacobazzi, Jonathan - 99
Giacosa, Dante - 1 - 79
Gianola, Rinaldo - 75
Gillino, Adriano - 47 - 50
Giugiario, Giorgetto - 55
Gobbato, Pier Ugo - 27 - 37 - 45 - 72 - 86
Grana, Bruno - 25
Graziani, Zeno - 81
Greggio, Luciano - 55 - 90
Gregotti, Vittorio - 19
Guasti, Francesco - 100
Guidotti, Giovanbattista - 16
Hruska, Rudolf - 13 - 16
Intelligente, Vincenzo - 7
Italiano, Patrick - 92
Lazzaroni, Luigi - 80
Lega, Mario - 59
Leto di Priolo, Carlo - 16 - 53
Lombardo, Alessandro - 7
Lombardi, Franco - 38 - 93 - 95
Luraghi, Giuseppe - 13
Lurani Cernuschi, Giovannino - 10
Maggiar, Eric Antonio - 25 - 79 - 93
Maggiolini, Franco - 35
Maglione, Antonio - 83
Magni, Arturo - 89
Mantoan, Alan - 90
Manuello, Dino - 70
Marchianò, Michele - 36
Marzolla, Giorgio - 88
Masala, Enrico - 45
Maserati, Alfieri - 38
Maserati, Carlo - 38
Masetti, Umberto - 49 - 65
Maioli, Mario - 5
Mazza, Ruggero - 89
Mencio, Giorgio - 34
Mercuri, Giuseppe - 65
Mezzanotte, Mario - 68
Milani, Alfredo - 49
Milani, Gilberto - 89
Milani, Stefano - 56 - 73 - 79 - 81 - 89
Molari, Veniero - 7 - 34
Morello, Lorenzo - 98
Moretti, Valerio - 7 - 16
Mori, Mauro - 28
Morlacchi, Fabio - 92
Moroni, Guido - 27
Munari, Sandro - 45
Munaron, Gino - 53
Musso, Stefano - 78
Nada, Giorgio - 65
Naviglio, Alberto - 47
Negri, Mauro - 7 - 93
Ogliari, Francesco - 54
Oliveri, Pasquale - 62
Orefici, Oscar - 16
Orsi, Adolfo - 28 - 37 - 38
Orsini, Luigi - 38
Pagani, Nello - 17 - 23 - 49
Panizzo, Gian Beppe - 45
Parolin, Marino - 86
Persi, Roberto - 17
Pezzaglia, Bruno - 5
Pianta, Giorgio - 63 - 70
Piatti, Roberto - 29 - 36 - 41
Pica, Pino - 63
Pininfarina, Lorenza - 55
Pininfarina, Sergio - 19
Pirlo, Vittorio - 33
Poltronieri, Mario - 21 - 63
Portalupi, Enrico - 14 - 27 - 33
Pronti, Stefano - 57
Puttini, Sergio - 93
Ramaciotti, Lorenzo - 5 - 29 - 36 - 41 - 61 - 70 - 71
Rancati, Gino - 19
Renzetti, Ildo - 6 - 37 - 67
Rizzi, Aldo - 61 - 79 - 93
Robinson, Mike - 45 - 72
Rogliatti, Gianni - 76
Rosani, Guido - 72
Rosselli, Giovanna - 7
Rossi, Paolo - 75
Rovida, Edoardo - 7 - 34
Ruffini, Angelo - 86 - 89
Ruffo, Bruno - 49
Ruocco, Elvira - 27 - 34
Sabbatini, Marcello - 62
Saccardo, Girolamo - 100
Sala, Enrico - 62
Salveti, Gippo - 82 - 93
Sannia, Alessandro - 94
Sapino, Filippo - 50
Scapinelli, Sergio - 16
Scaramelli, Paolino - 99
Scarazzini, Giuseppe - 7
Scudiero, Maurizio - 88
Segoni, Roberto - 29 - 36 - 39
Serafini, Dorino - 17
Silva, Alessandro - 66 - 76 - 85
Sironi, Enrico - 89
Spada, Ercole - 38 - 94
Stanguellini, Francesco - 83
Steinhauser, Norbert - 100
Stohr, Siegfried - 63 - 99
Stradi, Valerio - 95
Studlick, Carlo - 100
Surace, Filippo - 6
Tabucchi, Maurizio - 82
Taglioni, Fabio - 8
Taiana, Fabrizio - 81
Taraschi, Tazio - 83
Tavoni, Romolo - 37 - 53 - 97
Testa, Antonio - 93
Tino, Ezio - 55
Tjaarda, Tom - 50 - 70
Todaro, Umberto - 17
Toffoletto, Roberto - 86
Tonti, Gianni - 45
Tronville, Pier Giorgio - 98
Ucelli di Nemi, Umberto - 7
Ugolini, Nello - 16
Valentini, Giorgio - 12 - 21 - 25 - 37 - 48 - 51 - 53 - 58 - 62 - 63 - 65 - 83 - 91
Valenzano, Gino - 53
van Stokkum, Kees - 97
Varalli, Angelo - 89
Vecchi, Ener - 65
Vecchietti, Filippo - 7
Venezian, Bruno - 38
Williams, Peter - 7
Villoresi, Gigi - 20
Zagari, Franco - 7
Zagato, Elio - 29 - 41 - 53
Zagato, Gianni - 5
Zampini Salazar, Carlo F. - 11
Zampolli, Marco - 35
Zana, Aldo - 60 - 84 - 87
Zannoni, Marco - 40
Zirpoli, Francesco - 98



LE MONOGRAFIE AISA

- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
Kees van Stokkum, Graham Gauld
Rocca di Vignola, 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà**
Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile**
cento anni di carrozzeria 1911-2011
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie**
per la storiografia dell'automobile
Giornata in onore di Andrea Curami
ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato**
(1933-1945)
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente**
ecclettico e innovativo
Settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CPAE
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa
in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CMAE
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio**
pubblicitario dell'automobile
in Europa e Usa 1888-1970
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo**
1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,**
l'Alfa Romeo e il Portello
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,**
debutto della Ferrari
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia**
dell'industria automobilistica italiana
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicosi, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.**
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica**
motociclistica in 120 anni
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:**
l'esperienza Pirelli nelle competizioni
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,**
il grande progettista della Moto Guzzi
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della**
Fiat. Progressi della motorizzazione e società
italiana.
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001



- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987



Bugatti in Italia

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

Historic Club Schio - Bugatti Club Italia

Fabbrica Saccardo Schio, 12 novembre 2011

-
- 3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 Saccardo, dal triciclo Prinetti & Stucchi alle Bugatti
Carlo Studlick
- 5 Alla scoperta della “Bugattina”
Girolamo Saccardo
- 7 Il lato italiano di un mito mondiale
Norbert Steinhauser
- 10 Le Bugatti-Maserati
Francesco Guasti
- 12 Un progetto nello spirito Bugatti
Giampaolo Benedini
- 14 Quasi un sacrilegio
Romano Artioli

MONOGRAFIA AISA 100



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

La storia della Bugatti e di Ettore Bugatti è complessa e per comprenderla, almeno per sommi capi, ritengo non si debbano dimenticare due elementi essenziali del contesto in cui si mosse Ettore.

Questi due elementi, a mio avviso, sono riconducibili alla cultura italiana in generale e all'ambiente familiare nello specifico. Possiamo aggiungere anche un terzo elemento, cioè il momento storico in cui Ettore Bugatti è vissuto, gli albori dell'automobile.

Bugatti era una persona di genio, che possiamo ritenere abbia realizzato quel che sappiamo sotto l'influenza innanzitutto del suo ambiente familiare. Era una famiglia di artisti, che non solo lo affiancò nella produzione di automobili, ma realizzò anche carrozze magnifiche, opere d'arte, sculture, disegni e arredi di grande originalità.

In secondo luogo, Ettore Bugatti fu un esponente del gusto italiano, che noi conosciamo bene; in nessun al-

tro paese potrebbe esistere la sensibilità estetica che connota alcuni dei nostri connazionali e con la quale cresciamo, circondati da tanta bellezza e da tante opere d'arte. Ettore Bugatti era un esteta, con doti eccezionali di tecnico e progettista, ma soprattutto un uomo di grande buon gusto.

E per di più visse i primi anni della diffusione di un oggetto, l'automobile, il cui uso tutto pervaderà e rivoluzionerà, accorciando le distanze, mutando l'ambiente fisico, modificando le nostre abitudini di vita.

Chi oggi ama e apprezza le Bugatti è mosso non solo dalla passione per le automobili, ma anche dall'amore per la bellezza.

L'incontro di oggi riguarda le tante sfaccettature di questo amore per la Bugatti. Dall'amore che spinge a fondare un club, all'amore per un cimelio dei propri anni adolescenti, all'amore che spinge a voler richiamare in vita un marchio indimenticabile.

Saccardo, dal triciclo Prinetti & Stucchi alle Bugatti

Carlo Studlick

Il mio intervento scaturisce dal desiderio di rendere omaggio alla figura di Gianluigi Saccardo, tra i primi collezionisti di veicoli d'epoca in Italia, e soprattutto fondatore nel 1963, a Monza, del Registro Bugatti Italiano di cui per molti anni ha gestito la sede/segreteria a Schio.

Ecco una sintetica cronistoria legata alla famiglia Saccardo, per far capire cosa era Schio un tempo e come la ricchezza economica dello sviluppo industriale abbia influito sulla passione per i veicoli a motore, dai dirigibili alle automobili, dalle motociclette ai motoscafi, da cui – a mio avviso – il nostro sodalizio prende origine.

Origini lontane

Nel 1885 nacque a Schio l'industria di spole in carta di Giuseppe Saccardo.

Giuseppe ebbe, per primo in Italia, l'idea di produrre meccanicamente questi accessori; si recò, quindi, in Alsazia (allora territorio tedesco) e in Francia, dove acquistò i macchinari con cui diede inizio alla sua attività.

I clienti della Saccardo erano i lanifici, tra cui quello dei Rossi. Gaetano Rossi, a cui era affidata la gestione della fabbrica di Piovene Rocchette (a due ore di cavallo da Schio), a trentasette anni, decise di acquistare un'automobile.

Su consiglio di un socio alsaziano delle tessiture Rossi (Nicholas Schlumberg, di Guebwiller), si rivolse alla Peugeot. La vettura fu ordinata il 30 agosto del 1892 e consegnata il 2 gennaio del 1893. Una Peugeot fu, dunque, la prima vettura a benzina a circolare in Italia (si tratta di una vettura miracolosamente giunta fino a noi: fa parte della collezione permanente del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino).

Carlo Studlick, (Schio, 1958). Diplomato in Grafica e Fotografia Pubblicitaria e quindi in Comunicazione d'Impresa. Dal 1981 ha una propria attività di consulenza in comunicazione e immagine aziendale. Docente dal 2001 al 2011 in Comunicazione aziendale e di comunicazione visiva. Attualmente è responsabile per la comunicazione di una nota azienda commerciale. Grande appassionato di auto d'epoca, storico e conferenziere, fonda a Schio nel 1991 una Associazione di collezionisti di veicoli storici, l'Historic Club Schio, che oggi conta 2000 soci. Nel 1996 è tra i fondatori a Siena del Bianchina Club, e nel 1999 tra i fondatori a Modena del Registro Autobianchi.

Girolamo Saccardo e le sue automobili

Nel 1914 era entrato nella direzione dell'azienda Girolamo (nato nel 1889), figlio di Giuseppe, laureatosi in ingegneria industriale al Politecnico di Zurigo.

Girolamo amava le automobili; già a undici anni fu ritratto in una cartolina fotografica (allora era possibile trasformare in "carte postale" anche una fotografia personale) alla guida di un triciclo, un Prinetti & Stucchi del 1899, nel giardino del villino Saccardo (in seguito Fornasari). Nel 1916 acquistò l'elegante villino a Riva Magrè, dove poi andò ad abitare con la moglie Maria Teresa Piccoli (1897-1975), sposata nello stesso anno. Ebbero due figli, Gianvico, nato nel 1917, e Gianluigi, nato nel 1922: entrambi ereditarono dal padre la passione per le auto.

Una passione condivisa: il garage del cognato e la Coppa del nipote...

Ma era una passione condivisa da tutta la famiglia. Il cognato di Girolamo, Domenico Piccoli, era titolare, a Magrè di Schio, della "Piccoli & C. Automobili di Padova, Verona e Schio" con rappresentanza della Fabbre & Gagliardi di Milano per Isotta Fraschini, Diatto, De Dion Bouton, vetturette Peugeot Bébé e con deposito di pneumatici, accessori, benzina e olio. Domenico fu pilota di un certo rilievo, con macchine Gaggenu e SPA; collaborò, come esperto di motori SPA, con il conte Almerico da Schio; partecipò anche, nel 1909, all'ultimo volo del dirigibile Italia.

Nel 1907 Piccoli, alla seconda Targa Florio, si classificò undicesimo, due posizioni dietro Carlo Maserati. Nello stesso anno acquistò in Francia un pallone aerostatico libero da 530 metri cubi, che battezzò "Veneto".

Si fece poi conoscere come costruttore dei dirigibili "Ausonia" e "Ausonia bis", con motori SPA a sei cilindri rispettivamente di 35 e 55 cavalli, i cui centenari di volo sono stati commemorati nel 2010/2011.

Anche il nipote di Girolamo, figlio della sorella Gianna, ossia Luigi Fornasari, aveva passione per le automobili, in particolare per le corse, ed ottenne piazzamenti di rilievo alla V ed alla VI edizione della Coppa del Pasubio nel biennio 1952/1953 con una Alfa Romeo 1900 TI. La Coppa del Pasubio era una corsa automobilistica scledense che fu disputata in sette edizioni dal 1948 al 1954.

Gianluigi Saccardo e la passione per le Bugatti

Girolamo Saccardo morì a 55 anni il 13 marzo 1945.

Finita la guerra, i figli di Girolamo, i fratelli Gianvico e Gianluigi, continuarono a gestire l'azienda familiare diversificando le attività produttive con la costruzione di scafi per motori entro-bordo e fuoribordo, oggi molto ricercati nel mercato del collezionismo di motoscafi d'epoca.

I due fratelli furono, negli anni Cinquanta del secolo scorso, tra i primi collezionisti italiani di veicoli d'epoca. Parteciparono nel 1958 alla VI Coppa Monza con due Bugatti, Gianluigi con una Brescia e Gianvico con una Tipo 43 del 1927. Nel 1961 Gianluigi Saccardo divenne il primo Presidente del "Club Veneto Automotoveicoli d'Epoca" (CVAE) e nel 1963 fu il promotore del "Registro Bugatti Italiano", con sede a Magrè di Schio.

Tenne molti contatti con i club Bugatti, in particolare con Mr. Conway del "Bugatti Owner's Club" britannico. Insieme al fratello Gianvico in quegli anni acquistò una decina di Bugatti e molte altre auto (Alfa Romeo,

Fiat, Osca, Ferrari, Maserati, ...) e moto d'epoca (Giler, Rumi, Guzzi, ...)¹. Fu, infine, uno dei primi presidenti del "Moto Club Schio", noto per i motoraduni del Pasubio (la prima edizione fu nel 1934).

Occorre ricordare che a Schio si tenevano importanti manifestazioni motociclistiche, tra cui il Circuito dei Tretti e il Circuito dei Lanifici, e che al tempo numerosi erano i piloti locali che si cimentavano in questi percorsi cittadini.

Oggi Gianluigi Saccardo, alla soglia dei novant'anni, è socio onorario dell'Historic Club Schio, associazione tra collezionisti di veicoli d'epoca nata con il patrocinio della Scuderia Città di Schio, nota per l'omonimo rally automobilistico. Mentre Giuseppe Fornasari, figlio di Luigi, costruisce autovetture sportive e sta realizzando una nuova GT dal nome Fornasari "Gigi" dedicata al padre.

1. Si veda la rivista "Historic News" - Marzo 2008 - Anno XIV - n. 43 (visibile e scaricabile dal sito www.historic.it).

Alla scoperta della “Bugattina”

Girolamo Saccardo

Una Bugatti per Roland

Mi ha fatto piacere sentir parlare della mia famiglia e dei miei avi, e del ruolo che ebbero nella fondazione del Registro Bugatti; altrettanto piacere provo a poter parlare della mia amata Bugattina.

Ettore Bugatti verso il 1927 realizzò per il figlio Roland una vetturetta elettrica in scala 1:2, ispirata alle forme del modello Tipo 35, e la espose a Molsheim nella Maison della Bugatti stessa. I clienti che la videro lo spinsero a costruirne altri esemplari. Sulla scia di questo entusiasmo, Bugatti decise di farne una piccola produzione e ne costruì alla fine oltre quattrocento esemplari, destinati ai figli di facoltosi industriali, politici e regnanti.

La cosiddetta “Bugattina” nella sua versione di serie era leggermente diversa dal prototipo e fu denominata Tipo 52. Misurava 160 cm di lunghezza, pesava circa 70 kg e raggiungeva i 5 km l’ora di velocità. Di essa, Bugatti disse: “Come tutte le Bugatti, anche questa è una macchina indistruttibile”. Ed aveva ragione. L’esemplare che conserviamo ne è la conferma lampante, perché dal 1928 è giunto fino a noi, malgrado io l’abbia strapazzato da piccolo.

Le Bugatti del Duce

La “Bugattina” della mia collezione ha una storia molto particolare.

Fu infatti il Duce Benito Mussolini a ordinare a Bugatti due vettuette Tipo 52 per i propri figli, Vittorio e Romano.

Bugatti accettò, ma c’era un piccolo problema: Vittorio, il maggiore, era troppo alto per le dimensioni della “Bugattina” e dunque per lui fu costruita una vettuette più grande: misurava 196 cm anziché 160, ma per il resto era esattamente uguale all’altra. Vennero consegnate di colore rosso, in quanto quello era il colore delle vetture da corsa italiane.

Girolamo Saccardo, (Schio, 1953), figlio di Gian Luigi Saccardo, appassionato di auto e collezionista fin da piccolissimo. Dopo la Baby Bugatti, ricevuta a sei anni, ebbe in dono una monoposto equipaggiata con un motore Isetta, con cui cominciò a sognare un futuro da pilota. Diventato adulto acquistò un’Abarth 1000 TC, partecipando a molte edizioni del Campionato Velocità Autostoriche e riportando numerose vittorie. Grande collezionista di giocattoli d’epoca, attualmente il suo interesse è orientato alle biciclette d’epoca che restaura, conserva ed utilizza nel “Giro d’Italia in Bici d’Epoca”.

Durante il conflitto queste due vetture scomparvero per poi ricomparire nella città di Thiene dopo l’8 settembre 1943; non si sa come e perché, le aveva tenute nascoste un gerarca fascista che pensò bene, dopo l’Armistizio, di abbandonare il paese e le due vetture.

Le scoprì il signor Mariani di Thiene, che era concessionario della Lancia. Non mi è dato sapere come le trovò e come gli fu possibile impossessarsene, perché non sono mai riuscito a contattarlo.

Un regalo molto speciale

Mariani decise, negli anni Cinquanta, di venderne una; a comprarla fu Gianluigi Saccardo, mio padre, per regalarmela nel Natale del 1959: ed è quella conservata ancora oggi nella mia collezione.

Si tratta della vettuette appartenuta a Vittorio Mussolini: infatti è più lunga, e ritengo che sia l’unico esemplare esistente di 196 cm.

Così, sotto l’albero di Natale del 1959 la trovai sotto l’albero e potete immaginare cosa sia stato, per un bambino appassionato di auto, trovare un regalo simile.

Ero abituato a quelle a pedali e finalmente avevo un’automobile come quelle dei grandi. Avrei voluto provarla subito, quella stessa notte di Natale, ma era impossibile perché nevicava, quindi fu tutto rimandato al giorno dopo. Passai la notte insonne. La mattina andai in garage, salii in vettura, mi sentivo Louis Chiron, uno dei piloti che mi piacevano di più: era elegante ed aveva una guida elegante come lui. Contatto, retromarcia e patatra! Una stramaledettissima colonna di cemento spezzò il braccetto anteriore sinistro della mia Bugatti. Non so cosa sia l’infarto, ma in quel momento credo di non esserci andato molto lontano. Vedere la mia “Bugattina” con la ruota penzoloni, coricata su un lato... ferita, fu uno strazio. Non vi dico gli strepiti; i familiari che mi sentirono corsero, pensando: Girolamo si è rovesciato. No! Avevo rotto la “Bugattina”!

Riuscirono a calmarmi solo promettendomi che l’indomani, a Santo Stefano, presso le officine Saccardo, me l’avrebbero riparata. E così fu. Così cominciai l’avventura con la mia “Bugattina”.

Nella foto che mi ritrae quando mi fu donata, si nota che a stento riesco a rimanere nell’abitacolo, tant’è che manca lo schienale, che ha dovuto essere tolto per recuperare spazio.

Nel 1960 fui presente a una Coppa Monza; nel paddock misero la mia "Bugattina" vicino a una Tipo 35, di cui ricordo il filo di ferro che collegava tutte le viti della carrozzeria. Nel paddock arrivò un signore con un bel secchio di vernice lavabile a base di gesso e iniziò a numerare le vetture in progressione. Allora i numeri si facevano a pennello. Guardò la mia e l'altra e scrisse 30 sull'una e 30 sulla mia: lo stesso numero! Mi sentivo nuovamente Chiron e cominciai a circolare per il paddock finché vidi davanti a me l'immenso radiatore di una Ansaldo e gli occhi sbarrati di chi la guidava; decisi quindi di parcheggiare la vettura e fui, naturalmente, rimproverato.

Anche negli anni successivi l'ho usata moltissimo; le gomme sono consumate, ma la vettura è ancora integra: potete immaginare le attenzioni che ho avuto per lei.

Le sono affezionatissimo, mi è stato chiesto più volte

di esporla o addirittura venderla, ma per nulla al mondo mi separerei da lei; le dedico cure da fare ingelosire mia moglie Mariapia.

Ho chiesto a mia figlia Caterina Maria di farmi una promessa solenne: di non cederla mai a nessuno e, se vorrà, di consegnarla ai suoi figli, a patto che ne abbiano la stessa cura che ho avuto io.

Quando qualcuno mi chiede a che velocità va la mia "Bugattina", rispondo: "A passo d'uomo", nel senso che l'unico metro di misura era la velocità di chi camminava vicino a me; se non a passo d'uomo, poco di più.

Ma è una delle poche "Bugattine" sopravvissute. Oltre alla mia, c'è quella di Mariani, ancora dipinta di rosso; una seconda si trova al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino; ne ha una Mr. Conway in Inghilterra ed un'altra ancora è di proprietà della famiglia reale marocchina.

Il lato italiano di un mito mondiale

Norbert Steinhauser

Cercherò nel mio intervento di parlare dei primi anni del Bugatti progettista, e di mostrare documenti inediti di cui mi sono servito per il mio libro (“Ettore Bugatti, L’artisan de Molsheim”).

Ettore Bugatti nacque a Milano il 15 settembre 1881, primogenito della famiglia Bugatti; fu battezzato nella Chiesa della Santissima Trinità. Il matrimonio dei suoi genitori non era invece stato celebrato in chiesa, in quanto il bambino, all’epoca, era già nato da tre mesi, situazione allora piuttosto delicata. Suo padre Carlo era falegname e si era stabilito insieme alla famiglia in via del Cimitero, attualmente piazzale Baiamonti. Nel 1882 si trasferirono in via Solferino, dove nacque una bambina, Nice, e nel 1884 in via Castelfidardo, vicino a dove lavorava Carlo, in via San Marco. Dal 1888, poi, Ettore andò a scuola in via Palermo.

L’infanzia in Francia e il ritorno a Milano

Poco dopo, come molti altri italiani, i Bugatti emigrarono a Parigi, dove andarono ad abitare al numero 88 di Avenue de Suffren.

La famiglia rientrò da Parigi nel 1897, in piena adolescenza di Ettore. Il ragazzo, a Milano, si sentì completamente sperduto e disorientato, avendo imparato il francese meglio dell’italiano ed in realtà parlando solo il dialetto milanese. Le relazioni familiari erano complicate e i rapporti diventarono difficili. Ettore entrò, come molti adolescenti, in conflitto con il padre, che voleva che si iscrivesse all’Accademia di Belle Arti di Brera. Alla fine Ettore cedette, ma non frequentò mai i corsi con costanza.

Quello che lo interessava già allora, come egli stesso raccontò qualche anno più tardi, erano le automobili. E infatti, arrivato a Milano, aveva iniziato a gironzolare intorno alle pochissime officine in cui c’erano veicoli a motore. Vicino a casa sua c’era Ricordi, l’importato-

re in Italia delle vetture tedesche Benz; in via Solferino c’era la carrozzeria Belloni e la carrozzeria Sala era in corso Porta Nuova: dunque un quartiere contagiato dalla nascente passione per l’automobilismo.

La prima corsa in auto

Dopo una serie di discussioni in famiglia, Ettore riuscì ad ottenere dal padre il permesso di diventare apprendista da Prinetti & Stucchi.

Non sappiamo esattamente come sia successo, ma insieme all’amico De Vecchi riuscì ad avere un triciclo 1,75 Hp. Con questo veicolo partecipò alla prima corsa automobilistica italiana, la Torino-Asti-Alessandria-Torino (1898), ma un guasto tecnico lo costrinse a fermarsi.

Prinetti e Stucchi gli affidarono poi un nuovo triciclo della Casa, un bimoto, che aveva il doppio della potenza di un triciclo normale, e nel 1899 Bugatti iniziò a partecipare regolarmente alle competizioni. Ottenne fin da subito risultati importanti: per esempio riuscì a battere il famoso conte Carlo Biscaretti di Ruffia e questo fu l’inizio di una popolare carriera. Venne definito dalla stampa il più “vertiginoso” corridore italiano su triciclo, attirandosi molte simpatie. E successero anche episodi curiosi, se non inquietanti. Nella riunione di Treviso del 1899, i due tricicli Prinetti & Stucchi furono sabotati, probabilmente da altri concorrenti, infilando degli stracci nel tubo di immissione, e si fermarono dopo pochi metri. Nonostante tutto, però, Bugatti ricevette molti premi.

Tragedia in corsa

Nel 1900 i numerosi progressi tecnici avevano già permesso un deciso aumento delle velocità. Si riuscivano a montare motori più grandi, a cambiare alcuni dispositivi tecnici, fu migliorata l’accensione e la grande rivoluzione fu il passaggio, per i tricicli da corsa, dai carburatori ad evaporazione ai nuovi con tubo Venturi, con cui era possibile aumentare e diminuire la velocità. In questo modo si riuscì ad ottenere una velocità costante. Se si esaminano le velocità medie, ci si rende conto che su distanze di 150 e 200 km la velocità media era di 45 km/h. Su distanze da 1 a 5 km si potevano raggiungere i 55 km/h.

Con l’aumento della velocità cambiarono i telai e i volanti, ed i tricicli bimotoi passarono da 3 a 6 cavalli. Si arrivò a superare gli 80 km/h con veicoli che prati-

Norbert Steinhauser, svizzero, geologo di professione e noto storico del marchio Bugatti, inizia attorno al 1960 a raccogliere documentazione, a visitare i luoghi dove Ettore Bugatti ha soggiornato ed a consultare tutte le fonti ufficiali disponibili. Questa ricerca lo ha portato a pubblicare nel 2008 il libro “Ettore Bugatti, L’artisan de Molsheim” (edizioni Bugattibook, Corseaux, Svizzera), da cui gran parte delle immagini sono tratte per gentile concessione dell’autore.

camente non avevano i freni, non avevano sospensioni ed erano mezzi tanto rudimentali quanto le strade stesse che percorrevano.

In occasione della corsa di Brescia del 1900, Bugatti arrivò terzo, nonostante una velocità media di 80 km/h. Il primo classificato, Soncino, registrò 83 km/h. Con velocità così alte successe l'inevitabile, ossia si verificò il primo incidente mortale di un corridore: il pilota Caffarati slittò sul fango alla prima curva e si uccise sul colpo.

Bugatti e l'amico conte Gulinelli, anch'egli iscritto, ne furono profondamente colpiti.

Una vettura leggera

Evidentemente, però, la passione prevalse. Nel fertile cervello di Ettore stava prendendo corpo un progetto ambizioso, quello di costruire una vettura leggera. Ne parlò ai suoi amici al raduno di Padova, nel luglio del 1900, e fu evidentemente convincente se, come sembra, l'industriale Giuseppe Ricordi e il direttore della Gazzetta dello Sport Ernesto Vaccarossi riuscirono a convincere il conte Gianoberto Gulinelli a sostenere finanziariamente questo suo progetto.

Ricordi, con la sua attività di importatore, era colui che aveva introdotto la vettura automobile a Milano. Aveva creato il Club degli Automobilisti Italiani nel 1897 e disponeva di una bellissima sala di esposizione con officina di fronte al castello Sforzesco. Nel giro di pochi anni diventò uno dei punti di riferimento per gli appassionati italiani dell'automobile: iniziò come importatore di Benz per poi allargarsi alla rappresentanza delle maggiori marche francesi e tedesche.

Arriva la prima Bugatti

Inizialmente Ettore Bugatti discusse il suo progetto con i fondatori della società Isotta Fraschini, appena costituita, ma loro non disponevano della liquidità sufficiente per finanziarlo.

Ecco perché nell'ottobre del 1900 si rivolse quindi ai fratelli Gulinelli, che potevano contare sui mezzi del padre, e infatti furono loro a mettere mano al portafoglio per sostenere il progetto di Bugatti. Questo primo sostegno Bugatti non lo dimenticò mai, tanto da spingerlo molti anni dopo (1909) a battezzare suo figlio Jean Gianoberto (oltre che Carlo Rembrandt Ettore), proprio in memoria della fiducia che i Conti Gulinelli gli avevano accordato, prima ancora del suo stesso padre.

La vettura fu realizzata abbastanza rapidamente e già nel maggio 1901 fu esposta alla Mostra Internazionale dell'Allevamento e dello Sport di Milano, nei giardini di Porta Venezia, come Bugatti-Gulinelli. Aveva molti punti di contatto con il modello M4F della Panhard & Levassor (una 12 CV con motore Phoenix), cosa del resto normale se si considera che Ricordi, colui che tirava le fila di tutta la storia, era anche il rappresentante della Casa francese a Milano.

Fu un successo e la vetturetta Bugatti, esposta nello stand Ricordi, ricevette la Coppa della Città di Milano. La rivista "Auto" del 15 maggio 1901 così scriveva: "...nello stesso stand (ndr: Ricordi) è esposta la famosa vettura da corsa Bugatti di 12 Hp (con motore) quattro cilindri con raffreddamento a camicia d'acqua costruita interamente in Italia sotto la direzione dello stesso signor Bugatti. Questa vettura è da tutti ammirata per la regolarità del suo funzionamento, ciò che dimostra una perfetta costruzione del motore, è pronta nella manovra ed ha una velocità straordinaria, visto che può raggiungere e superare i 65 km. l'ora."

Davvero un risultato fuori dal comune. Un ragazzo che nel maggio del 1901 non toccava ancora i venti anni (all'epoca Bugatti aveva, infatti, solo 19 anni e pochi mesi) era già considerato da tutti un protagonista nel mondo dell'automobile in Italia.

Molto contò l'appoggio di Ricordi che rappresentava la De Dietrich in Italia e infatti lo stand fu visitato anche dal nipote del proprietario della Casa alsaziana, il barone Adrien von Turckheim. Questi mostrò molto interesse per la vettura, tanto più che la De Dietrich stava cercando di sostituire i modelli Bollée, ormai superati. I contatti tra Bugatti e la De Dietrich procedettero in modo spedito e nell'estate del 1901 furono completati anche i collaudi. Durante le prove Bugatti si spinse fino ad Alassio, a casa Ricordi.

Una morte che cambia tutto

Nel mese di novembre si decise di andare in Alsazia, a Niederbronn, per presentare la vettura al vecchio barone De Dietrich.

Improvvisamente, però, morì Giovanni Gulinelli; Ricordi e Bugatti avevano già caricato la vettura sul treno e quando il padre di Bugatti ricevette il telegramma in cui gli veniva chiesto di attendere, i due erano già partiti. Il 2 novembre Ricordi inviò un telegramma a De Dietrich informandolo dell'accaduto. Non era soltanto morto un patriarca: entrarono in gioco fattori, difficili da ricostruire, che avevano a che fare con la successione ereditaria. Ma il risultato fu che i Gulinelli non volevano più vendere alla De Dietrich i diritti relativi alla vetturetta. Da quel momento, tutto cambiò.

Il giorno 6 novembre Olao Gulinelli, fratello di Gianoberto, arrivò in Alsazia; il 7 si parlò di messa sotto sequestro della vettura e l'8 la vettura fu sequestrata in modo definitivo. E questo sequestro sarebbe durato diversi anni.

L'affare quindi, finì in modo brutale; e fu solamente nel 1906 che Gianoberto Gulinelli ed Ettore Bugatti ripresero delle relazioni di amicizia.

Il barone De Dietrich continuava, però, ad essere interessato ad una nuova vettura e, trascinato da Bugatti che gli diceva di averne già in mente un'altra migliore di quel-

la sequestrata, prese la grande decisione: si convinse a finanziare direttamente l'italiano. Decisione fondamentale per Bugatti, che ne decise per sempre il destino.

Nasce la Bugatti-De Dietrich

Questa nuova vettura aveva il telaio in legno rinforzato da lamiere di acciaio. La precedente Gulinelli, infatti, aveva un telaio in legno senza supporti metallici e nella foto scattata ad Alassio si può notare che si era piegato e che le parti che avrebbero dovuto essere parallele erano diventate convergenti.

Per questo furono effettuate prove e test con pesi enormi sul telaio e le varie fasi di avanzamento lavori sulla vettura vennero comunicate tramite foto al barone De Dietrich. Ne sono prova le cartoline indirizzate al barone e firmate da Bugatti.

Per il suo lavoro Bugatti utilizzava un'officina della ditta Bianchi, Dubini & Kachel in via Savona 26, a Milano, ed è probabile che vi siano state costruite sia la precedente Gulinelli sia la nuova vettura. Si trattava di un atelier specializzato in stufe per seccare i bozzoli da seta e vi lavorava un vecchio capo della Prinetti & Stucchi, che Bugatti conosceva.

Nella primavera del 1902 la vettura era quasi assemblata. I lavori erano iniziati a metà dicembre del 1901 e in aprile era quasi pronta: tempi davvero veloci. In giugno-luglio la vettura era completamente montata e prese parte alla corsa sul circuito del Semmering, dopo che il barone aveva firmato un accordo con Ettore, controfirmato da Carlo Bugatti, visto che all'epoca Ettore non era maggiorenne, cioè non aveva ancora compiuto i ventuno anni.

Una enclave italiana a Strasburgo

Successivamente Ettore andò a vivere a Strasburgo e iniziò a costruirsi la sua vita al di fuori dell'Italia, ma non senza gli italiani.

Erano, infatti, con lui i fratelli Ugo e Raffaele Ricordi, che avevano perso il padre e versavano in gravi difficoltà finanziarie; la ditta Ricordi e l'officina, come da tradizione, era stata trasmessa in eredità al figlio maggiore, Max, che cercava di continuare l'attività con scarso successo. Ugo e Raffaele sarebbero stati tra i più cari amici di Ettore. Ugo, il più giovane, all'inizio della sua attività lavorativa entrò in Benz; passò quindi alla Mathis e infine diventò l'uomo della Auto Union in Italia, di cui seguì in particolare i contratti di Nuvoletti e Varzi con la Casa tedesca.

Intanto vi fu la separazione da De Dietrich (1904), con cui terminò la produzione di automobili a Niederbronn; seguì un periodo difficile, durante il quale Ettore collaborò con Emile Mathis, per la vettura Hermes, e con la Gaz Motor Fabrik Deutz di Colonia, fino a quando decise di volare con le sue ali. Non aveva soldi, non aveva un'officina o un atelier: aveva

solo carta, matita ed una tavola da disegno. Condizioni difficilissime, che lo spinsero a mettere insieme tutti i dispositivi che aveva immaginato nei due/tre anni precedenti. Sulla scia di quanto aveva visto in Germania, si concentrò su un motore il più possibile innovativo, e così pensò ad un motore con l'albero a camme in testa e un nuovo sistema di controllo delle valvole, che avrebbe contraddistinto i successivi anni della produzione Bugatti, e ad una frizione a dischi multipli. Stava prendendo forma la vettura Bugatti nei suoi connotati essenziali ed inconfondibili.

Decise di presentarla al Kaiser Preis del 1907, che si sarebbe tenuto in giugno sul circuito del Taunus a Brandeburgo, in Germania. Sapeva che vi avrebbe incontrato Agnelli e Scarfiotti che erano suoi vecchi amici del mondo delle corse, e anche Nazzaro, Lancia, Wagner, ...

Una nuova famiglia

Intanto, il 25 febbraio 1907 si sposò con Barbara Maria Giuseppina Mascherpa Bolzoni che, essendo anch'ella italiana, volle che le nozze fossero celebrate a Milano.

Rimasero a Milano pochi giorni, ma sufficienti per Ettore per rivedere tutta una serie di amicizie e conoscenze: dal sarto Bencetti, noto tra gli automobilisti, all'amico Alfonso Giovannini, e ai soliti Gulinelli e Stucchi, a cui parlò del suo nuovo modello.

I legami con l'Italia sembrarono rinsaldarsi quando prese corpo un accordo con Diatto, durante la Prima Guerra Mondiale, per la costruzione di un motore aeronautico otto cilindri in linea con quattro valvole per cilindro, da circa 200 cavalli.

Fu realizzato in almeno sei esemplari, di cui uno è sopravvissuto, ma nel frattempo la Diatto aveva preso il controllo della Gnome & Rhone, una delle più importanti case produttrici di motori aeronautici, e la collaborazione in questo settore si esaurì in quanto l'otto cilindri Bugatti era più complicato e necessitava di maggiori cure.

Dopo la guerra ci fu un ulteriore accordo per la costruzione di una piccola vettura Diatto-Bugatti. Fu sottoscritto un contratto d'acquisto di cinquanta telai Bugatti, che vennero consegnati senza radiatore e bagagliaio, mentre di norma i telai Bugatti (e quelli della maggior parte delle marche) venivano forniti ai carrozzieri completi di queste parti.

Ma già dal 1910 la vita di Bugatti era comunque saldamente trapiantata in Alsazia, a Molsheim, dove, con una ventina di collaboratori, aveva dato vita al primo "Atelier" che portò soltanto ed esclusivamente il suo nome.

I suoi prodotti sarebbero stati francesi a tutti gli effetti. Per l'Italia, Bugatti e le sue vetture furono perse per sempre.

Le Bugatti-Maserati

Francesco Guasti

Avrei voluto parlare dei piloti italiani che hanno corso su Bugatti, ma facendo le mie ricerche ho trovato ben 440 nomi; ho pensato, dunque, a una selezione non partendo dai soliti noti come Nuvolari, Varzi, Costantini... Così sono giunto a delle vetture particolari: le Bugatti-Maserati.

Chi ha vinto di più è stato Clemente Biondetti, il più grande stradista italiano: quattro Mille Miglia – record imbattuto – di cui tre consecutive.

Biondetti era metà sardo e metà toscano, un duro. Cominciò a correre in moto e poi nel '27 passò alle quattro ruote con una Salmson, nella classe 1100. Nel '29 esordì nella massima categoria e divenne pilota professionista.

Con le Bugatti correvano due categorie di persone: i professionisti, che magari non riuscendo a trovare posto nelle scuderie ufficiali volevano comunque correre e le uniche macchine disponibili sul mercato erano le Bugatti 35, e i ricchi signori che, potendo spendere cifre enormi, si compravano un'automobile con cui rischiavano la vita tutte le domeniche.

Clemente Biondetti, “il duro”

Biondetti faceva parte della prima categoria; nel '29 comprò una Bugatti 35 e all'esordio, trovandosi davanti a Campari (della squadra Alfa Romeo, poi vincitore) non lo fece passare se non dopo una lunga serie di tentativi. Campari fece reclamo e Biondetti per un lungo periodo non riuscì a superare una sorta di ostracismo da parte degli altri piloti.

Nella foto che lo ritrae alla Pontedecimo-Giovi (1/9/1929), la terza gara in cui ha corso, si nota che la macchina non è nuova; ci sono alcuni dettagli, come l'attacco del parabrezza, diverso da quello standard, un particolare della leva del freno, evidentemente una aggiunta, e un attacco per una seconda ruota di scorta, che permettono all'osservatore di ritrovare facilmente questa vettura anche in altre fotografie scattate in occasioni diverse. Potrebbe quindi essere una macchina che aveva fatto la Targa Florio. È una Tipo 35 del 1928, una macchina di seconda mano, che però gli

diede molte soddisfazioni: con questa Biondetti vinse tredici gare, spremendola all'inverosimile.

Alla Coppa della Consuma (12/10/1930) dell'anno successivo fu primo assoluto.

Nelle immagini che ritraggono la vettura si nota uno strano attacco della ruota di scorta che serviva per fissare una capottina, necessaria per poter correre anche nella categoria sport.

Nel 1931 Biondetti iniziò a correre anche con una Maserati, ma non abbandonò completamente la Tipo 35; a Monza, infatti, si presentò di nuovo con la Bugatti.

Per l'anno successivo pensò allora di montare un motore Maserati sul telaio Bugatti. Il telaio infatti si prestava ad essere usato ancora e bene – sappiamo quanto queste macchine fossero moderne per la tenuta di strada – mentre il motore era stremato dalle gare e carente di potenza. Comprò, dunque, un motore Maserati otto cilindri 26M 2500 cc e nel 1932 alla Targa Florio si presentò con una vettura iscritta come Bugatti-Maserati. Fu il primo “ibrido” realizzato da Biondetti: con cui non ebbe, però, gran successo. La macchina infatti non ottenne né per il 1932 né per il 1933 risultati di rilievo.

Biondetti però realizzò anche altri ibridi perché, non riuscendo ad ottenere auto ufficiali, si arrangiava cercando di rendere più competitivo quello che trovava sul mercato.

Gigi Premoli, il “gentleman”

Gigi Premoli fa parte della seconda categoria di bugettisti: un ricco signore con proprietà a Cremona, che iniziò a correre con le Salmson, con le quali nel '31 e '32 si laureò campione italiano classe 1100. Un pilota che, nonostante corresse per divertimento, andava davvero molto forte.

Diventato campione italiano, decise di correre nella massima categoria e per farlo comprò una Bugatti con motore Maserati; alcuni dicono che fosse la stessa macchina di Biondetti, ma in realtà non è così e la prova sta nel fatto che in quattro gare sono state presenti entrambe le vetture.

La macchina di Premoli, su cui abbiamo più informazioni, è molto interessante.

Ha il numero di motore 3003, come Casa costruttrice sui documenti è indicata Maserati ed è stata intestata alla società di famiglia. La cosa più notevole, però, è il numero di telaio – 4323 – che ci dice che non è una

Francesco Guasti, grande appassionato e collezionista di auto d'epoca in generale e di Bugatti in particolare, fondatore dell' "Italian Bugatti Register", è stato membro del Consiglio Federale ASI, Presidente della FIVA, e Presidente del Bugatti Club Italia.

Tipo 35 qualunque, ma la seconda ad essere stata costruita, nel 1924.

Fu iscritta da Ettore Bugatti al Gran Premio di Lione del 1924 (dove si piazzò solo al settimo posto per problemi di pneumatici), poi partecipò al Gran Premio di San Sebastiano (Spagna) e nell'inverno fu venduta a Giulio Masetti, che la portò in Italia e la iscrisse al Premio Reale di Roma del 1925.

Dopo la gara di Roma, in cui Masetti vinse, non se ne hanno più notizie, finché non la si ritrova immatricolata come Maserati da Gigi Premoli. La vettura montava il motore 3 litri e alla sua seconda uscita vinse la Sassi-Superga del 1932.

Al circuito di Avellino del 1932 la si è vista per l'ultima volta in questa configurazione. Nella successiva Coppa Ciano (31/7/1932), infatti, la macchina ebbe un incidente, venne ricostruita e da questo momento in poi montò i cerchi a raggi.

Corse ancora alla Cuneo-Colle della Maddalena del 1934, dove fu prima assoluta, e poi alla Varese-Campo dei Fiori; nel '34 vinse anche la Coppa d'Ascoli e la Coppa Valsassina (Lecco-Maggio).

Alla fine della stagione Gigi Premoli, forse per pressioni della famiglia, lasciò le corse e con questo ritiro finì la storia delle macchine che abbiamo identificato come ibridi Bugatti-Maserati.

Un progetto nello spirito Bugatti

Giampaolo Benedini

Il mio rapporto con Bugatti è cominciato nel 1988 e si è concluso nel 1995.

Sono un appassionato di auto, ho 42 anni di corse sulle spalle e forse questo è uno dei motivi per cui all'epoca sono stato coinvolto nel progetto di far rinascere la Bugatti e, grazie a Romano Artioli, ho avuto la possibilità di costruire lo stabilimento.

Prima di tutto, la fabbrica

Lo stabilimento Bugatti è stato realizzato a partire dal 1988, in contemporanea con lo sviluppo della EB 110; il primo edificio ad essere completato è stato quello per provare i motori.

La cosa straordinaria di questa iniziativa è che abbiamo iniziato nel 1988 e nel 1990 si è inaugurato lo stabilimento. Con i pochi mezzi che avevamo, in due anni abbiamo costruito una fabbrica. E' vero che erano tempi diversi da oggi, tuttavia credo che si sia riusciti a fare qualcosa che era nello spirito Bugatti: e questo era il vero obiettivo di Romano Artioli.

È difficile trovare un imprenditore, con cui ho spesso discusso anche animosamente, che metta a disposizione tutto ciò che possiede per realizzare un sogno. Credo che, se non è arrivato al risultato finale che si aspettava, sia stato solo a causa delle difficoltà intervenute dall'esterno.

Nel 1988 iniziò la costruzione dello stabilimento con il primo fabbricato e nel 1989 furono costruiti gli uffici, con una forma circolare, in modo che i tecnici potessero avere la luce dalla parte giusta (al tempo si disegnava ancora con il tecnigrafo), in un'area progettata in cui operare in condizioni ottimali.

Il progetto prevedeva di utilizzare prefabbricati, in modo da ridurre i tempi: mentre si realizzavano gli interni, fuori si costruivano le parti prefabbricate.

La parte circolare aveva al centro la sala per le presentazioni con una piattaforma rotante che permetteva l'esposizione. Un'altra particolarità è che anche i mo-

bili, nello spirito Bugatti, erano stati disegnati appositamente.

...ma in contemporanea anche la macchina

Il design della vettura si è sviluppato in modo complesso e articolato. Gandini realizzò un primo modello che non venne approvato, non essendo stato ritenuto all'altezza dell'immagine che una Bugatti doveva avere; fu tuttavia utilizzato per sviluppare telaio e motore.

Il telaio nacque in honeycomb, quindi, grazie soprattutto alle pressioni che Artioli fece sull'ingegner Stanzani, il direttore tecnico, fu realizzato in fibra di carbonio.

Questo fu, però, secondo me, un errore di fondo, perché il telaio in carbonio può avere forme più morbide e facili da ricoprire, ma Stanzani si impuntò rifiutando qualsiasi modifica al disegno iniziale.

Si ebbero, dunque, parecchie difficoltà per vestire la struttura e dovettero essere realizzati numerosi pezzi per riuscire a fissare la carrozzeria nella versione definitiva, dopo una lunga serie di modifiche ed interventi sia sul modello di Gandini sia su quello fatto successivamente.

Ma neppure questa soluzione fu gradita ad Artioli e a quel punto si creò una situazione imbarazzante perché Gandini insisteva con le proprie idee che al committente non piacevano. Mi fu chiesto di intervenire su questo disegno ed il risultato è quello che poi si vide. Le discussioni con Artioli nacquero soprattutto su alcuni contenuti che la macchina doveva avere: lui chiese di avere un interno molto morbido (in pelle Frau), quasi da berlina, che portò a far crescere il peso complessivo e creò grandi difficoltà perché l'abitacolo era piccolo.

La prova di crash frontale fu fatta per la commercializzazione in tutti i paesi; in seguito, per il mercato americano, fu realizzata anche una prova di crash laterale. Quest'ultima fu eseguita in Inghilterra quando già Artioli aveva acquisito la Lotus.

Infine, la Supersport e la berlina

Dopo lunghe discussioni convinsi Artioli che sarebbe stato opportuno fare anche una versione più spartana, più leggera, che è il modello Supersport, per la quale si fecero alcune modifiche, come l'alettone fisso anziché mobile, l'interno con sedili da competizione, i vetri in

Giampaolo Benedini, laureato al Politecnico di Milano, svolge la sua attività professionale dal 1972 soprattutto nel campo del disegno industriale. Alla fine degli anni '80 si riavvicina all'architettura con la costruzione della nuova sede del rinato marchio Bugatti a Compogalliano. Negli ultimi anni estende la propria attività anche all'estero con la realizzazione di architetture industriali e civili, passando dal restauro alla ristrutturazione.

materiale plastico, l'ingresso dell'aria nel motore, che inizialmente presentava un'apertura pneumatica dei vetrini laterali, poi scomparsa.

La Supersport fu presentata un anno dopo il primo modello. Alla fine degli anni '80 il mercato delle GT cominciò a farsi più difficile e si pensò ad una berlina con un'anima sportiva per coprire quella nicchia di mercato che era appannaggio esclusivo di trasformatori che elaboravano le vetture di serie (come AMG ed altri).

Nacque così l'idea di una macchina che fin dall'ori-

gine avesse un cuore sportivo e si decise di affidare il disegno della carrozzeria all'Italdesign di Giugiaro, con un telaio in fibre composite e un motore aspirato installato anteriormente. Si arrivò alla presentazione della vettura e alla produzione in fase di iniziale start-up: poi tutto si fermò per cause esterne.

Credo sia questo il prodromo della Porsche Panamerican; trovo ci siano molte analogie tra le due vetture; forse la Bugatti era anche più bella, peccato ne siano rimasti solo due esemplari.

Quasi un sacrilegio

Romano Artioli

Talvolta ho sentito che il mio voler far rinascere la Bugatti era percepito come un sacrilegio. Eppure la nostra Bugatti, che abbiamo fatto vent'anni fa, è ancora sul mercato e ci sono poche macchine che possono starle davanti.

Quando terminò la produzione Bugatti avevo vent'anni e mi ero ripromesso che un giorno l'avrei fatta rinascere. Ho lavorato come un matto per raggiungere il mio obiettivo; e in questa avventura ho voluto con me Benedini, che conoscevo ed apprezzavo da quando lui correva con la Opel ed io ero segretario dei concessionari di quella marca.

L'acquisizione del marchio

Il primo scoglio è stato arrivare a disporre del marchio Bugatti: una vicenda difficile perché, a seguito di varie vicende, era diventato proprietà dello stato francese, che non aveva certo bisogno dei miei soldi.

Per fortuna abbiamo potuto dimostrare come la società proprietaria del marchio, la Messier-Bugatti (parte del gruppo aerospaziale francese Safran, attivo in molteplici settori) avesse bistrattato il marchio Bugatti, arrivando ad utilizzarlo perfino per una linea di abbigliamento jeans venduta sulle bancarelle.

Dunque non c'era alternativa a cercare un dialogo con il Ministro dell'Industria francese, l'unico titolato ad autorizzare la Messier-Bugatti a cedere il marchio.

Intorno alla metà degli anni Ottanta molti uomini d'affari italiani avevano acquisito attività in Francia, da De Benedetti a Berlusconi, agli Agnelli, per cui gli industriali francesi mostravano un certo malcontento verso nuove acquisizioni estere; queste preoccupazioni del governo, timoroso di reazioni nell'opinione pubblica, congelarono le trattative. Le elezioni francesi del 1986, però, sbloccarono la situazione perché il nuovo ministro dell'Industria, Alain Madelin, intuì che volevamo fare qualcosa di importante e si mostrò favorevole. Ottenuto il permesso governativo, quasi in contemporanea venne sostituito il Presidente della Messier-Bugatti a noi avverso. In quel momento la società aveva problemi di liquidità, per cui fu possibile

aprire una trattativa che si concluse con l'acquisto del marchio da parte nostra.

Dopo quel tanto desiderato accordo ci mettemmo subito al lavoro e in meno di due anni la fabbrica era pronta e le prime EB 110 erano diventate realtà.

In seguito venni a sapere che molte altre importanti aziende di varie nazioni avevano tentato inutilmente di acquisire quel marchio che noi avevamo fatto infine rivivere.

Qualcosa di simile avvenne anni dopo con il marchio Lotus, che riuscimmo a risanare in dodici mesi, mentre la General Motors, da cui lo rilevammo, aveva subito negli anni precedenti perdite di decine di milioni di sterline ad esercizio.

I record della Supersport

Con la Bugatti Supersport abbiamo fatto tre record mondiali: 351 km all'ora con la vettura disegnata da Benedini, poi, in Finlandia, il record sul lago ghiacciato e infine quello della vettura a metano.

Per l'impresa in Finlandia la Michelin ci aveva fatto delle gomme speciali non chiodate. Era un percorso largo al massimo cinque metri tra due pareti di ghiaccio e sul fondo c'era uno strato di melma perché si era alzata la temperatura. Un pilota di rally che aveva tentato un record proprio in quegli stessi giorni aveva raggiunto, con gomme chiodate, i 195 km l'ora: secondo lui era la massima velocità raggiungibile, in condizioni tra l'altro anche di grande pericolosità.

Il nostro pilota, Pasteur di Montecarlo, decise ugualmente di provarci. Abbiamo ancora i filmati, dentro quel canale arrivò a 297 km all'ora... una cosa incredibile.

La macchina era stata disegnata, come motore, trasmissione, cambio e differenziale centrale (era a quattro ruote motrici) da Oliviero Pedrazzi, un tecnico, un vero genio. Aveva una aderenza impressionante. Il motore aveva 5 valvole per cilindro, trasmissione incorporata, blocco della trazione.

L'ultimo record è stato conseguito con il motore a gas metano, perché ci tenevo a dimostrare che il metano è realmente l'alternativa alla benzina; ha più potere calorifico e più ottani (130), per cui può reggere delle compressioni superiori.

In quel momento disponevo di una EB 110 che aveva 550 cavalli e con il metano è arrivata a 90 cavalli in più; abbiamo raggiunto i 344 km l'ora. Una dimostrazione che il metano è il miglior carburante che ci sia.

Romano Artioli, mantovano di nascita e bolzanino d'adozione, è stato negli anni '80 il maggiore concessionario Ferrari del mondo; all'inizio degli anni '90 ha riportato in vita il marchio Bugatti e poco dopo ha acquistato la Lotus dalla GM.

Come nacque la EB 112 di Giugiaro

Un giorno era venuto da me Giugiaro a chiedermi di fare una berlina in esemplare unico per un cliente; dovetti rispondere che non era possibile perché avrei dovuto cambiare completamente la meccanica della macchina, spostare il motore... non valeva la pena per un solo esemplare. Ma, se si trattava di studiare una produzione, si poteva fare.

Avevo infatti notato che i clienti che salivano sulla nostra macchina rimanevano spesso sconcertati da quei contachilometri che segnava 400 km/ora. Aggiungendo alla gamma una berlina più adatta a prestazioni normali e più semplice da guidare avremmo raggiunto un'ulteriore quota di mercato.

Giugiaro ha avuto coraggio. Quando mi presentò i suoi primi disegni aveva dei bozzetti di macchine anonime con davanti la mascherina Bugatti. Gli ho detto che se voleva fare una Bugatti doveva essere diversa, gli ho mostrato le foto dell'Atlantic, gli ho spiegato che macchina volevo. Avrebbe avuto il coraggio di farla a quel modo? Mi rispose affermativamente: "Sì, te la faccio" disse, e si mise subito al lavoro riprendendo anche le luci laterali con la famosa curva Bugatti.

Ci siamo messi a lavorare a tutta velocità: se nel primo anno di attività abbiamo fatto la EB 110 normale, con 550 cavalli, nel secondo la Supersport con 650 cavalli, nel terzo presentammo al Salone di Ginevra, entrando con la macchina in moto, la EB 112. Quando siamo

arrivati si è bloccato tutto il Salone, silenzio assoluto, tutti ci sono venuti attorno. E' venuto anche Sergio Pininfarina, che si è seduto nella macchina e non voleva più andarsene, anche se la moglie lo chiamava... C'era il fratello di Elio Zagato che mi disse: "Questa è proprio bella, come nel passato, anzi come la figlia di un grande amore del passato".

Poi sono arrivati tutti gli amministratori delegati delle aziende con i loro designer per vedere come doveva essere una macchina del futuro; rimasero tutti veramente affascinati.

Delle grandi berline che sono state realizzate in questi anni, si tratta sempre di coupé ispirate alla EB 112. All'epoca fu definita la macchina più bella del mondo e penso che anche oggi sia una bella macchina davvero.

Le automobili sono belle quando possono durare nel tempo e questa è ancora attuale oggi, tanto è vero che la Porsche l'ha copiata in pieno, ma non è venuta così bella. Anche quando si copiano le macchine bisogna stare attenti. Siamo in sei miliardi al mondo, ma siamo tutti diversi.

Possiamo dire con orgoglio di aver costruito la berlina più veloce del mondo ed ora invece, pensando al futuro, stiamo entrando in una nuova fase: vetture piccole a basso ingombro, basso consumo e scarso inquinamento, una vettura elettrica con un generatore a bordo.

Anche in questo campo sono convinto che realizzerò qualcosa di straordinario.

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (giugno 2013)

Si ringraziano per la collaborazione:

Donatella Biffignandi, Giovanni Bossi, Franco Majno, Aldo Zana.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it