

# OM

## **Gli uomini, le macchine, le corse**

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile  
in collaborazione con  
Fondazione Negri

---



# OM

## Gli uomini, le macchine, le corse

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

Fondazione Negri, Brescia

Presentazione del libro di Alessandro Silva

Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013

- 
- 2 Prefazione  
*Lorenzo Boscarelli*
- 3 Tutto cominciò alla fine degli anni Ottanta  
*Mauro Negri*
- 5 Uomini, macchine e corse della OM: quindici anni (1918-1934) di storia “superba”  
*Alessandro Silva*
- 7 Io lo chiamo “professore”  
*Gianni Cancellieri*
- 9 Le vetture dei miracoli invisibili  
*Cesare De Agostini*

---

MONOGRAFIA AISA 104



---

# Prefazione

*Lorenzo Boscarelli*

L'industria automobilistica italiana ha la peculiarità, unica nel panorama mondiale, di essere stata dominata, fin quasi dai primordi, dalla stessa azienda, la Fiat, il cui strapotere, che si è manifestato in tante forme e circostanze, è stato tale da rendere difficile, a distanza di tempo, pure il ricordo di altre presenze insigni, dal punto di vista industriale e del prodotto.

La Fiat ha sviluppato, fin dagli inizi del Novecento, una grande scuola di progetto che ha generato automobili di prim'ordine, per uso turistico e da corsa. Altri costruttori italiani hanno però realizzato, in tutti i momenti di questa vicenda industriale ultra centenaria, dei prodotti di grande qualità, che non hanno avuto il successo adeguato a garantire la sopravvivenza dell'azienda che li aveva creati, ma che sono comunque tappe importanti della storia dell'automobile.

Tra queste vi è la OM, la cui presenza sul mercato automobilistico è durata appena un quindicennio, ma che in quei pochi anni ha costruito vetture apprezzatissime all'epoca, in Italia e all'estero, che hanno colto successi in competizioni tra le più importanti e combattute, come la 24 Ore di Le Mans e la Mille Miglia. Maneggevolezza, leggerezza, frenata, robustezza sono le doti che chi descriveva la OM sulle riviste dell'epoca riconosceva alle vetture bresciane. Ed è curioso pensare che queste doti, fondamentali per vincere le gare, fossero possedute da vetture i cui motori avevano la testata a valvole laterali, una soluzione quanto mai prosaica, addirittura retrograda, tanto più se confrontata con quelle delle principali concorrenti, come le Alfa Romeo, dotate di testate bialbero ed

evidentemente concepite per le competizioni, o per lo meno per un turismo molto orientato alle prestazioni, al contrario delle OM, contraddistinte da una impostazione progettuale tutt'altro che "corsaiola".

Nell'apparente contrasto tra le scelte fondamentali di progetto, che possiamo definire di tipo "turistico", ed i risultati sportivi, sta un elemento caratterizzante delle OM, i cui successi nelle competizioni sono anche dovuti al valore dei piloti, in particolare Ferdinando Minoia. Parlare della OM è anche un'occasione per ricordare il valore degli uomini che le condussero alla vittoria, la maggior parte dei quali sono noti solo a pochi appassionati. Così come dall'oblio emerge l'ingegner Ottavio Fuscaldo, il progettista. È importante ricordare queste persone, per rendere onore al merito e per avere ben presente che ogni vicenda tecnica e sportiva è innanzitutto una vicenda umana, di individui, di relazioni tra di essi, di capacità di perseguire un obiettivo comune, di passione e di impegno, che sono le fondamenta di ogni positivo risultato.

Poi la crisi del 1929 e la presenza in una fascia di mercato medio alta, la difficoltà a rinnovare i prodotti, per carenza di risorse finanziarie, portarono alla fine della produzione automobilistica della OM, così come di tante altre aziende del settore. Dalla metà degli anni Trenta il marchio OM, divenuta l'azienda di proprietà della Fiat, fu usato solo per veicoli industriali ed agricoli, continuando così per altri quattro decenni una vicenda industriale che era nata a metà Ottocento, a Milano ed a Brescia, due sedi storiche della meccanica italiana.

# Tutto cominciò alla fine degli anni Ottanta

Mauro Negri

Con questo mio intervento desidero ripercorrere la storia del “perché” di questo libro sulla marca OM che rappresenta per me un traguardo raggiunto. E’ un libro che da sempre avrei voluto fare sia per la passione che nutro nei confronti delle automobili d’epoca, sia per il fatto che racchiude anni di lavoro del fotografo Umberto Negri, mio nonno, seconda generazione delle quattro che con me proseguono il lavoro dello studio fotografico di famiglia.

Tutto cominciò alla fine degli anni Ottanta quando all’inizio del lavoro di catalogazione dell’archivio mi vennero in mano una serie di stampe fotografiche che ritraevano imponenti vetture costruite a Brescia dalla OM.

Ne parlai con IVECO che, dopo avere interpellato l’allora direttore del Museo dell’Automobile Antonio Amadelli, mi incaricò di allestire una mostra fotografica ed in seguito pubblicarne il libro che uscì nel 1991 con il titolo “OM Una storia nella storia”.

Era una pubblicazione che per volere della committenza e del tempo che non era maturo per una ricerca specifica, affrontava marginalmente le vicende della fabbrica bresciana e trascurava l’aspetto automobilistico a favore dei veicoli industriali.

Il libro sulle automobili rimaneva quindi ancora tutto da fare.

La mostra fotografica, dopo la sua prima presentazione a Torino fu proposta al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano per volere dell’AISA, allora dell’Ingegnere Vittorio Fano.

E qui iniziano le coincidenze.

Il giorno dell’inaugurazione ricordo di aver fatto la conoscenza, tra le numerose persone intervenute, di Angelo Tito Anselmi che tutti noi conosciamo e di un uomo dall’aspetto massiccio, un uomo grande o “un grande uomo”, come mi piace definirlo, penso che entrambe le definizioni siano appropriate: Andrea Curami.

Con lui nacque un rapporto di amicizia che col passare degli anni divenne assai forte e fu proprio lui, nel

2008, a propormi di pubblicare un libro sulla storia automobilistica della OM dicendosi disposto ad occuparsene.

Sfondava una porta aperta, e subito ci siamo messi al lavoro iniziando con la ricerca delle immagini che mancavano dal mio archivio per rendere la storia completa.

Desidero in questo momento ringraziare particolarmente la moglie Maria Cristina Curami, la figlia Marianna con il marito ed i nipoti che mi hanno fatto un grande regalo nell’essere presenti oggi per questa occasione.

Purtroppo come tutti sappiamo Andrea non ha potuto portare a termine il lavoro ma lo ha iniziato dedicandosi in un primo momento alla ricerca delle immagini che mancavano dal mio archivio e successivamente all’approfondimento della storia relativa alle aziende che hanno preceduto la OM (Miani Silvestri, Grondona e Züst), lavoro che poi è stato riassunto in maniera schematica nella pubblicazione.

Era per me una ragione in più per portarlo a termine ma avevo il grande problema di trovare un autore che potesse lavorare con la stessa passione e con le medesime capacità di Andrea.

Il nome di Alessandro Silva mi venne fatto dall’amico Cesare De Agostini e mai suggerimento fu più indovinato.

Particolarmente sorpreso fui nel apprendere che Alessandro già conosceva Andrea Curami per esserne un “fornitore di notizie”, facendo così parte di quella ristretta cerchia di amici a cui spesso Andrea faceva riferimento come mezzo indispensabile di scambio di informazioni necessario per completare le sue ricerche.

Questa rappresenta la seconda coincidenza che termina con il fatto che è nuovamente l’AISA a supportare con la sua presenza, oggi, questa iniziativa.

Per concludere vorrei ringraziare tutte quelle persone che con disponibilità hanno fornito informazioni, immagini o documenti importanti per questo lavoro. Alcuni non li ho conosciuti essendo loro in contatto con Curami, altri sì come Alberto Procovio o Donatella Biffignandi.

Una persona voglio ricordare per la disponibilità e l’efficacia nell’approfondire alcune ricerche tanto da essere diventato a mio parere uno dei maggiori conoscitori delle vetture OM al mondo. Ne possiede una e

---

*Mauro Negri, erede, valorizzatore e attivo prosecutore di un immenso archivio fotografico derivante dall’attività dello Studio Negri, ha pubblicato oltre cinquanta volumi nella propria collana editoriale promovendo il patrimonio fotografico accumulato in oltre un secolo di attività.*

per “tenersi allenato” in attesa di questa pubblicazione ne ha realizzate due con De Agostini una dedicata a Giuseppe Morandi, vittorioso alla prima Mille Miglia e l'altra dedicata ai piloti mantovani legati alla corsa bresciana.

Mi riferisco a Fabrizio Rossi notaio in Castiglione delle Stiviere.

Concludo dicendo che questa pubblicazione rappresenta il cinquantesimo libro da me editato presentato a vent'anni esatti dalla costituzione della Fondazione Negri.

Tutte circostanze che hanno certamente spinto a realizzare l'opera col massimo dell'impegno.

# Uomini, macchine e corse della OM: quindici anni (1918-1934) di storia “superba”

*Alessandro Silva*

Il conglomerato delle Officine Meccaniche, che nella memoria contemporanea è associato alla produzione di veicoli industriali, macchine agricole e materiale rotabile ferroviario, durante un quindicennio nel primo dopoguerra ha prodotto esclusivamente autovetture nella sua filiale bresciana. Questo periodo iniziò il 1 ottobre 1917 – alla vigilia di Caporetto – quando fu concluso l'accordo di vendita della Fabbrica Automobili Züst Brescia-Milano alla S.A. Officine Meccaniche già Miani Silvestri, A. Grondona Comi, per il prezzo di tre milioni di Lire, a giudizio unanime un ottimo affare per il compratore. Esso si concluse con la presentazione pubblica dell'ultimo prototipo, al Salone dell'Automobile del 1934, quando però la costruzione di nuove vetture era già sospesa da qualche tempo. Durante tale periodo, la produzione superò di poco i novemila telai dei quali circa ottomila furono carrozzati come autovetture. Ma nonostante la sua brevità e la produzione di autovetture relativamente ridotta, la storia della OM presenta notevoli spunti di interesse nell'ambito della storia industriale italiana, nella tecnica e nell'attività sportiva.

Il cancello dell'entrata nella fabbrica di autoveicoli ex-Züst in località Sant'Eustacchio nella Brescia del primo dopoguerra era sovrastato da un'insegna che recava la scritta “Officine Meccaniche, già Miani Silvestri & C., A. Grondona Comi & C.” Il nome così articolato parla di fusioni e assorbimenti e data, in effetti, dall'ultimo anno del secolo XIX, ma non dice che i progenitori delle Officine Meccaniche operavano già da un secolo, quando il sellaio milanese Benedetto Grondona aveva cominciato a costruire carrozze, e che la fabbrica aveva partecipato, contribuendo significativamente, allo sviluppo industriale dei primi decenni dello stato unitario. La Miani, Silvestri & C era, infatti, nata da una costola delle attività dei Grondona, quella riguardante la costruzione di materiale rotabile tramviario e ferroviario, e lentamente aveva spinto l'azienda originale fuori dal mercato fino ad assorbirla.

---

*Alessandro Silva. Professore ordinario di Matematica dal 1980, attualmente insegna presso l'Università di Roma La Sapienza. Ha anche insegnato a Princeton, New York, San Diego (USA) e Parigi. E' socio dell'AISA e della SAH (Society of Automotive Historians). Quello sulla OM è il suo primo libro di automobilismo.*

Lo stabilimento bresciano che le Officine erano andate a occupare, era stato fondato a sua volta da un antico lignaggio di imprenditori di origine svizzera che avevano trovato nei primi decenni del XIX secolo la possibilità di prosperare sulle sponde piemontese del Lago Maggiore, occupandosi dei macchinari necessari alla navigazione lacustre e delle necessità di fonderia e macchine utensili del Piemonte risorgimentale, per poi intraprendere la produzione di automobili prima a Milano e poi a Brescia.

Le Officine Meccaniche acquisirono la fabbrica di automobili Züst di Brescia, a causa dell'interesse per la produzione di motori di aviazione, ma si trovarono in tempo di pace con la costruzione di automobili programmata da qualche tempo e la portarono avanti inizialmente con discreto successo. La crisi italiana del 1926/27 seguita da quella mondiale del 1929 e anni successivi evidenziò le difficoltà delle Officine Meccaniche, la cui sorte sarebbe stata l'IRI-izzazione all'inizio degli anni trenta. Difficoltà particolari colpiscono la Filiale di Brescia a causa di vistosi problemi di management. Di fatto proprietà del Credito Italiano, lo stabilimento di Brescia fu reso autonomo nel 1928 e la produzione di autovetture fu posta in subordine a quella dei veicoli industriali. La scoperta di questa vocazione avrebbe permesso alla nuova società bresciana di avere una lunga vita – fino agli anni settanta – sufficientemente autonoma rispetto al nuovo padrone, la Fiat, che aveva fatto valere le garanzie offerte dalla Banca riguardanti la proprietà dello stabilimento bresciano nel 1933. La produzione di autovetture, già scemata, si arrestò per sempre. Il cerchio si chiuse il 6 settembre 1937, quando la S.A. OM Fabbrica Bresciana di Automobili incorporò la fabbrica madre, le Officine Meccaniche, che erano state acquistate dall'IRI da parte della Fiat, formando un'unica società, denominata OM S.A.- Brescia.

Alla fine del 1919 erano 18 le marche italiane di automobili che avevano annunciato la ripresa della produzione per uso civile: ALFA, Ansaldo, Bianchi, Ceirano, Chiribiri, CMN, Diatto, FAST, FIAT, Isotta Fraschini, Itala, Lancia, Nazzaro, OM, Rapid, SCAT, SPA, Temperino. La ristrutturazione industriale al tempo di pace stava avvenendo in tempi atrocemente lunghi provocando per ciascuna di queste case produttrici importanti ritardi nelle consegne.

Gli esemplari effettivamente disponibili sul mercato erano costituiti da poche vetture montate con pezzi risalenti a prima della guerra; si assisteva quindi ad un fiorente seppure effimero mercato parallelo di chassis di autoveicoli militari riconvertiti all'uso civile. Nonostante ciò e nonostante il momento tragico sofferto dalle relazioni industriali, tutti i costruttori avevano, chi più chi meno tempestivamente, messo in progettazione modelli interamente nuovi, e molti ne avevano avviata la produzione. I costruttori seguivano, in tutto il mondo, generalmente due strade diverse. Per resistere più a lungo la loro maggioranza avrebbe presentato numerosi e nuovi modelli in rapida successione. Molto più raramente, tuttavia, accadeva che un tipo di vettura arrivasse già "pronta" da subito; in questo caso sarebbe rimasta sul mercato per diversi anni con poco o nessuno sviluppo, finché i mutamenti negli standard di progettazione e di gusti del pubblico lo avessero reso non più accettabile. Questo fu il caso della Casa automobilistica OM la cui produzione nel quindicennio 1919-1934 fu basata essenzialmente su un modello 4 cilindri e un modello 6 cilindri, il cui progetto modulare dovuto a Ottavio Fuscaldo e l'utilizzazione del medesimo chassis può far dire a ragion veduta trattarsi di due tipi di un unico modello. Le consegne del modello a 4 cilindri (tipi 465/467/469) iniziarono a cavallo tra il 1920 e il 1921, mentre il 6 cilindri 665 "Superba" fu presentato nel 1923 e messo in vendita l'anno successivo. Esso è considerato da sempre, ogni volta che viene ripescato dall'oblio, una delle migliori autovetture italiane del periodo. Le impressioni di guida pubblicate soprattutto da riviste straniere (*Motorsport* e *Revue Automobile*, fra le altre) e le lettere di giudizio dei clienti, saggiamente riportate dalla casa in libretti pubblicitari, sono concordi nel definire leggerezza e agilità come le principali caratteristiche del modello. Il cambio era di gran lunga più preciso e i freni più potenti rispetto alla media del periodo e la tenuta di strada ineguagliata. La qualità degli accessori, in particolare dell'impianto elettrico, era la migliore disponibile. Le prestazioni, soprattutto nella marcia in montagna e nei lunghi viaggi, erano brillanti nonostante la relativa scarsità di potenza del motore, la

cui architettura a valvole laterali non permetteva di spremere un maggior numero di cavalli.

Al Salone dell'Automobile del 1934, le 18 marche del 1919 erano ridotte a sette: Alfa Romeo, Ansaldo, Bianchi, Fiat, Isotta Fraschini, Lancia e OM. Le altre e la quarantina e più sorte tra il 1920 e la grande crisi, non erano sopravvissute, ad eccezione della piccola impresa dei fratelli Maserati, che costruiva poco più di una diecina di macchine da corsa all'anno. Per tre fra le sette, Ansaldo, Isotta Fraschini e OM, sarebbe stata l'ultima esposizione in un Salone.

L'attività sportiva della OM fu vivacissima e ricca di successi. Al momento della crisi aziendale, a cavallo del 1927 e 1928, l'OM si era trovata ad avere in dote un innegabile successo sportivo: due vittorie assolute alla Coppa delle Alpi (nel 1923 con la quattro cilindri e nel 1924 con la Superba), la Coppa biennale dell'indice di prestazione alle 24 ore di Le Mans (1925/26), le vittorie nella classe 2000 alle 12 ore di San Sebastian del 1926 e all'Eifelrennen del 1927 e infine il dominio della prima Mille Miglia e il secondo posto al GP d'Europa a Monza ne erano le gemme più preziose.

Questi risultati, e in particolare quelli di Le Mans del 1925 "provided evidence of just how formidable the new model was to be in competition".

Ma l'OM aveva già vinto la classifica assoluta del Riesberg (1923), del Schobenberg (1924), i circuiti del Montenero e del Mugello nel 1924, della Tripolitania, di Messina e Apuano nel 1925 e ancora di Messina (1926).

Dopo la vittoriosa Mille Miglia, l'attività della squadra ufficiale fu ristretta alle corse nazionali più importanti riservate alle vetture sport, e il successo dovuto alle nuove biposto 665 SSMM fu ancora notevole. Tra le vittorie assolute si annovera la Coppa Sila (1927, 1929), tre vittorie al durissimo Giro di Sicilia (1929, 1930 e 1931) e ai Circuiti di Messina, di Avellino e delle Tre Province del 1929.

Dopo il 1930 sembra che non furono più costruite vetture per la squadra ufficiale e le presenze di clienti nelle corse italiane si diradarono. Nel frattempo, dal 1925 al 1934, l'importatore inglese Rawlence aveva organizzato un'intensa partecipazione alle corse svolte sull'autodromo di Brooklands.

# Io lo chiamo “professore”

Gianni Cancellieri

In questo mio intervento non parlerò del libro sulla marca OM – altri lo faranno esaustivamente e con tutto il necessario approfondimento. Parlerò invece dell'autore, Alessandro Silva, del quale penso siano ancora in molti a sapere poco più di nulla.

Io non sono un talent scout né un indovino ma l'esperienza che in tanti anni ho avuto la fortuna di poter accumulare mi permette di intuire di quando in quando ciò che ad altri magari sfugge. Per un esempio lampante: il valore sportivo di un asso della tempra di Sebastian Vettel, avviato a 26 anni alla conquista del quarto titolo mondiale consecutivo, è ancora oggetto di qualche dubbio o discussione, i rituali «distinguo» degli irriducibili spaccacapelli.

Il 14 settembre 2008, in una delle rare edizioni piovose del Gran Premio d'Italia, si vide un ragazzo al volante di una modesta monoposto – dal nome bellicoso «Toro Rosso» ma in sostanza una Minardi – schizzare via nel diluvio e castigare impietosamente tutti quanti. Aveva 21 anni e 73 giorni, nessuno prima di lui aveva vinto un Gran Premio a un'età così verde, ma al di là di questo record, primo di una serie sensazionale, non si trattava di un exploit fortunato: era una dimostrazione folgorante. Non occorre certo essere profeti per dire come dissi agli amici che assistevano alla corsa insieme con me e che non hanno dimenticato: uno così è capace di tutto. Infatti.

Ora non sembri fuori luogo il paragone che vado a proporre. Il 22 ottobre 2005 si tenne a Torino un convegno dell'AISA, protagonista del quale fu il socio Alessandro Silva, sconosciuto a tutti eccetto che ai più accaniti internauti, che avevano modo di imbattersi in quel nome qua e là nel web, ai fatidici incroci dove conduce la passione motoristica quando è associata alla sete della ricerca storiografica.

Quel giorno Silva illustrò un suo lavoro dedicato alle auto della categoria «Corsa» (per intenderci: quelle con le ruote scoperte) e alle gare che disputarono tra la fine della Seconda guerra mondiale e l'avvento del Campionato del mondo di Formula 1, ossia fra il 1945 e il 1949.

Non esagero: ascoltai rapito quell'esposizione e mi

resi subito conto dell'enorme distanza che correva fra *Back on Track* – questo il titolo dell'opera, purtroppo ancora inedita – e la media di quanto accade di leggere direi quotidianamente, su carta e online, in tema di automobilismo, soprattutto sportivo. Il taglio di alto profilo, il rigore della ricostruzione, la capacità di alternare i toni impegnati della prosa rievocativa e quelli lievi e ironici dei retroscena e dell'aneddotica... tutto quanto – ecco il parallelo con Vettel – mi condusse a dire: questo signore diventerà il migliore di tutti.W

Subito dopo quell'applaudita presentazione prese il microfono il presidente dell'ASI, Automotoclub Storico Italiano, avvocato Roberto Loi, il quale espresse la sua entusiastica ammirazione per quanto aveva sentito e aggiunse che un'opera di quel valore meritava la pubblicazione senza se né ma e che l'ASI si sarebbe giustamente attivato in tal senso. Io, che sono maligno, malignai.

L'ASI era alla vigilia delle elezioni e in sala erano presenti numerosi suoi membri di spicco. Infatti, appena riletto, il presidentissimo si fece di nebbia e quella *landatio non petita* rimase tale.

Ma torniamo al nostro Alessandro Silva e al pranzo che seguì. A tavola mi sedetti di fronte a lui e lo sottoposi a una sorta di terzo grado. Ero molto curioso di sapere come fosse nata la sua passione. E seppi che anche lui – come me – aveva un papà che, da ragazzino, da Genova, sua città d'origine, lo accompagnava a Monza a vedere il Gran Premio. E anche lui incominciò a leggere e a collezionare e conservare con cura quasi religiosa giornali, riviste e libri che documentavano il presente e il passato dello sport subito eletto come preferito.

Gli studi, la laurea, l'insegnamento della Matematica e un orizzonte accademico senza confini: una posizione di ricerca di alto livello a Princeton, New Jersey, presso The Institute of the Advanced Study, prestigiosa istituzione di ricerca parallela all'Università, nata a suo tempo per Albert Einstein; dopo anni, il ritorno in Italia, cattedra a La Sapienza di Roma, dove è tuttora stimato docente. Senonché al rientro in patria lo attendeva una sorpresa amara: in un trasloco o una ristrutturazione, la sua collezione di *Auto Italiana* era improvvidamente finita al macero. Per Alessandro fu un piccolo trauma: per altro non così piccolo da impedirgli di formulare il fiero

---

Gianni Cancellieri, tra i più noti giornalisti e storici dell'automobile. Ha scritto o curato numerosi libri: uno fra tutti il volume “Motori” dell'Enciclopedia Treccani dello Sport.



proposito che mai e poi mai si sarebbe più occupato di automobilismo.

Per buona sorte non tenne fede a quell'impegno con sé stesso e riprese a pieno ritmo, riuscendo via via a ricostruire la sua collezione di *Auto Italiana* e a dar vita a un archivio storico destinato ad accrescersi nel tempo e divenuto ormai imponente. Va precisato che si tratta in gran parte di un archivio digitale, stante anche il fatto che Alessandro – il quale, fra l'altro, sostiene di conoscere l'inglese meglio dell'italiano – naviga nell'oceano del web come si trattasse di un laghetto. Ma non basta: mentre quasi tutti alla rete chiedono informazioni, dati, date e immagini, lui vi accede spesso in qualità di generoso «fornitore» di notizie e commenti e spiegazioni. E non è affatto un caso che nei siti internet che compiono con impegno ricerca in tema motoristico e nei blog che ne discutono ci si imbatta in continuazione nel suo nome: *thanks to Alessandro Silva, courtesy of Alessandro Silva* e via così.

Ciò che però mi preme sottolineare è che molti altri nomi sono citatissimi in rete ma quelli degni di fede come Alessandro sono pochi. Lui si schermisce e sono certo che mentre dico queste cose prova un po' di imbarazzo.

Lo conosco ormai abbastanza bene da poter dire che il suo understatement nasce dall'umiltà, ossia da una disposizione dell'animo mi piace dire socratica, che costituisce il primo requisito per compiere seriamente ricerca. Poi c'è la sua capacità di approfondimento, fondamentale per chi vuol fare storia, un settore in cui troppo spesso ci si imbatte in «peccati» di superficialità, figlia della fretta o della scarsa o nulla capacità di controllo critico.

C'è l'azzardo spericolato, oppure il frenetico «buona la prima», oppure l'ipse dixit che porta a dare per buono e a copia&incollare anche ciò che non lo è affatto (per un esempio non da poco, si veda una imbarazzante improvvisazione rievocativa della celebre e celebratissima vittoria di Nuvolari nel GP di Germania del 1935, a firma – ebbene, sì – Indro Montanelli).

Ma veniamo a Brescia, dove qualche anno fa Mauro Negri, cultore appassionato della storia della sua città e illuminato erede di un meraviglioso archivio fotografico, creato sulla base dell'attività del nonno e del padre e da lui stesso arricchito nel tempo con importanti acquisizioni; Mauro Negri, dunque, pensò di dar vita a un libro dedicato alla vicenda, per molti aspetti misconosciuta, della brescianissima OM. Per la realizzazione del progetto si affidò a uno specialista d'eccezione, Andrea Curami, ingegnere nonché docente del Politecnico di Milano ma, soprattutto, straordinario conoscitore della storia della meccanica e della elaborazione sportiva. Malauguratamente, dopo avere avviato la ricerca e il primo sviluppo del tema, nel 2010 Andrea ci lasciò e la sua fine prematura, oltre al rimpianto condiviso su 360 gradi, creò l'arduo problema della sua sostituzione.

Fu Cesare De Agostini a suggerire a Mauro Negri il nome di Alessandro Silva e ad avviare quindi una ideale «staffetta» di cui questo volume è corposo e pregiatissimo frutto.

È bello pensare che a dargli vita hanno contribuito questi due talenti, diversi eppure simili, non fosse altro che – a parte il loro indiscusso sapere – per la passione dalla quale hanno mostrato di essere animati e che hanno saputo trasmettere.

# Le vetture dei miracoli invisibili

Cesare De Agostini

Il libro di Alessandro Silva spedisce al futuro la storia della OM, orgoglio di Brescia dai quattro destini:

il turismo sicuro e lussuoso; i trionfi sportivi; una fatale estinzione sulla quale la pubblicitaria inglese si è molto esercitata, non evitando sbagli.

Quarto evento, la consegna delle proprie vicende alla Fondazione Negri, il cui titolare, Mauro Negri, ha riservato a questa prestigiosa Casa passione e pagine che mancavano.

Una vera impresa, impreziosita dall'amorevole aiuto di Fabrizio Rossi che, sopra quelli del notaio, sa indossare egregiamente i panni dello storico.

Trecento pagine giustiziere di gaffes che sono qualcosa di più di un equivoco o di una svista. Gli amici inglesi sono riconosciuti precursori delle ricerche sulle automobili che non hanno mai abbandonato quelle due lettere dell'alfabeto – O M, appunto – per cercare un proprio simbolo.

Precursori, senz'altro, ma non sempre con il pregio della verità storica. Colpa di una parola capita male, di un ricordo sbiadito, di un equivoco nato chissà come.

Per esempio innalzarono un tecnico austriaco dal nome francesizzante – Barratouchè – alla dignità di primo progettista, declassando il merito e anche il talento dell'ing. Ottavio Fuscaldo.

Si tratta di una leggenda che i decenni hanno avvalorato ma di cui Silva ha fatto giustizia, anche col demolire immediatamente la voce diffusa che i grandi successi sportivi ottenuti dalla OM contro Alfa Romeo, Bugatti, Lancia furono conseguenti alla grande vittoria della Mille Miglia.

Era il marzo del 1927, la coppia Minoia-Morandi (è bene sottolineare che Giuseppe Morandi era nativo di Castiglione delle Stiviere) trionfò a 77 di media in 21 ore e 4 minuti, quando le previsioni oscillavano tra le 32 e le 36 ore. Uno straordinario trionfo, seguito da una "missione di propaganda" che presentò nelle varie concessionarie del nord e del centro Italia la macchina vincitrice. Lo fecero con passione, con

ardore e pure con fantasia, ornandola con una fascia biancoazzurra, i colori di Brescia.

Tutto inutile, sottolinea l'attento autore. Il fiato della OM rimase corto, la fase prefallimentare non fu superata, anzi sboccò nel ricorso a una stampella, quella della Fiat, che acquisì nome, muri, vetture, fascia biancoazzurra compresa.

Eravamo nel 1928, a cavallo tra la crisi economica italiana del 1926 e quella mondiale del 1929. Arrivò un direttore con pieni poteri, Corrado Orazi, che avviò un processo di graduale abbandono sia dello sport che della produzione di autovetture. Il cerchio si chiuse il 6 settembre 1937.

La OM non morì, ma il destino del glorioso marchio fu quello di trovare posto solo tra camion, autocarri e corriere.

Ecco il merito storico, nei confronti degli inglesi, di Silva, ricercatore e scrittore allenato a inoltrarsi impavido in questa specie di foresta alla ricerca del giusto sentiero.

E lo ha fatto lanciando qua e là, come dire?, un allarme di sole cinque ma inequivocabili parole: a sproposito è stato scritto...

A questo punto, detto ciò, ci troviamo davanti a una struttura con nicchie, prosceni, palchi. Spazi che attendono di essere riempiti almeno con qualche osservazione che porti con sé scampoli di fatti, di fasti, di vita... e di tecnica, anche se appena accennata.

Tutto cominciò da un sellaio milanese, Benedetto Grondona, costruttore di carrozze. Nasce da questo, dalle carrozze, la vocazione per il bello, per il lusso, per le comodità che la fabbrica scoprì molto presto? Non lo sapremo mai, ma è probabile.

Sappiamo con certezza che, alla fine di varie confluenze aziendali, che videro in gioco anche la Züst, le OM si guadagnarono la fama di "vetture dei miracoli invisibili", fatte a mano, con cura che sfiorava l'ossessione.

Il monoblocco era di "impeccabile disegno", i pistoni di "specialissima costruzione" e la macchina nel suo insieme una "reginetta".

Teniamo sempre presente che Silva è un professore universitario di matematica e nel suo racconto si aprono parentesi tonde e, dentro le tonde, le quadre e dentro le quadre le graffe, che ottengono un'armonica fusione tra vicende aziendali, tecnica e cronaca in procinto di evaporare in qualcosa che il futuro

---

*Cesare De Agostini, fra i più noti scrittori di automobilismo. Il suo primo libro risale al 1968 (Antonio e Alberto Ascari); il suo più recente al 2013 (Bandini. La speranza d'Italia).*

automobilistico chiamerà storia. Il tutto reso ottimamente da un italiano che non causa né noie, né malinconie letterarie.

Proprio tra parentesi, come un'indiscrezione, aggiungiamo che l'autore si sarebbe trovato più a suo agio scrivendo di getto in inglese, dopo le esperienze di insegnamento svolte tra l'altro a Princeton nel New Jersey.

Terminata la prima guerra mondiale, all'eco del mormorio del Piave, dei rintocchi delle campane di San Giusto e dei versi della Sagra di Santa Gorizia, la OM si fece conoscere per tre caratteristiche: velocità, resistenza, regolarità, ottenute con un quattro cilindri che permise interminabili collaudi e prove. Si raggiunse un'evidenza: le Fiat erano sì più veloci, ma le OM erano più affidabili.

Intanto negli studi dei progettisti prendeva forma un sei cilindri dal canto tipico e sonoro, anche se con valvole borghesemente laterali, come scrisse un giornalista in polemica tecnica con chi sosteneva le valvole in testa. Fu proprio quel motore a equipaggiare la vettura che lanciò la OM nell'eccellenza.

Forse mai il nome dato a un'automobile fu più convincente e vertiginoso. Ben lontano dalle sigle, senza prendere a prestito nulla da niente e da nessuno, si ispirava a una delle pieghe umane più frequenti – la superbia, alone solitario di sé stessi – rovesciandone il significato. Il nome della nuova macchina era infatti Superba.

Davanti e assieme a tanti appassionati che fraternizzano con le vecchie, affascinanti signore a quattro ruote, si può anche fare un'osservazione che suona come un prestito alla OM da parte della storia del più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire, come disse Ferdinand Porsche: Tazio Nuvolari. Che definì proprio Superba la Auto Union 12 cilindri, al volante della quale terminò la penultima fase della sua quasi oracolare carriera.

E' impressionante il numero di evoluzioni che contraddistinsero l'unità-sei-cilindri. Tutte marcate da una sigla che si allungava sempre di più: S, SM, SMM, SSMM.

Socchiudiamo appena la pagina sportiva e leggiamo: vittoria della Coppa Biennale (indice di prestazione) alla 24 ore di Le Mans; trionfo alla 12 ore di San Sebastiano, dove fu messa in luce, come scrissero, una "regularidad asombrosa" (cioè meravigliosa). Ci fu anche il merito della velocità massima che, all'Avus presso Berlino, si dimostrò superiore a quella della Mercedes. Seguì, questo exploit, dalla presenza costante a quelle gare di ogni genere che si svolgevano a Brookland. Da aggiungere tre secondi posti assoluti e due terzi posti pure assoluti alla Mille Miglia. Pensiamo anche a

tre vittorie consecutive al massacrante Giro di Sicilia. Non è finita. C'è anche il posto d'onore ottenuto con Giuseppe Morandi al Gran Premio disputato a Monza nel '27 e valido come terza prova di uno strano campionato mondiale marche.

Un gran premio, affondato nell'oblio e disputato dopo un estremo sforzo progettuale e costruttivo che chiamò alla luce una Grand Prix 1500 otto cilindri con compressore, capace di 117 cavalli.

A Morandi, autore di questo exploit, Fabrizio Rossi ha dedicato un libro.

Non mancarono i record, allora senz'altro suggestivi e persuasivi. Dal 15 al 17 marzo 1924 la 1500 4 cilindri, guidata ininterrottamente per 48 ore dal gentleman milanese Alberto Dosio – "imbacuccato come un esploratore polare", riferirono – coprì 3384 km a più di 70 di media.

Due anni dopo, sempre a Monza, una 6 cilindri viaggiò per sei giorni consecutivi battendo 36 record mondiali, tra cui i 15mila km a 103 di media.

Erano i primi giorni di febbraio e la Casa sottolineò: "Scelto il peggior mese, scelta la miglior vettura".

Pubblicità secca, veloce, da Carosello o da "consigli per gli acquisti".

Ma furono le montagne e i loro panorami alpini a offrire lo spunto incantato. Le OM si perdevano veloci nella polvere delle strade, scalavano le montagne come sherpa meccanici mai stanchi, con le nubi striate dal vento che sibila a destra a sinistra sopra sotto. Rocce, canaloni, pareti, crode... ecco il fondale delle pubblicità visive nelle sfiananti e trionfanti gare di quegli anni.

Efficace il ricorso a un diavolo, sfrecciante e svettante, che spunta tra le montagne, abbracciato al radiatore. Con due scritte:

*Il demone della vittoria e anche Il diavolo delle Alpi.*

Ma la fantasia andò oltre. Una tavola realizzata da Riccoboldi nel 1926 si ispira alla Divina Commedia e all'immortale Canto V dell'Inferno. Quello di Paolo e Francesca, gli amanti clandestini sorpresi e uccisi da un marito zoppo e geloso.

Dante scrive nei due versi 100 e 101:

*Amor che al cor gentil ratto s'apprende  
prese costui della bella persona...*

Alt.

Ecco l'idea, efficace anche oggi: presero la parola persona e la cambiarono. E così saltò fuori

*Amor che al cor gentil ratto s'apprende  
prese costui della bella vettura...*

e via di seguito.

Sullo sfondo, Paolo non ammira Francesca, ma guarda incantato il muso di una OM, diventata la vettura dei miracoli visibili.

## LE MONOGRAFIE AISA

- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**  
Presentazione del libro di Alessandro Silva  
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**  
**Ercole Colombo fotografa la Formula 1**  
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British**  
Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione  
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano  
Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**  
**La doppia sfida dei progettisti**  
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari  
Modena, 16 marzo 2013
- 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**  
**eclettico 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 Nicolis, 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 socie-**  
**tà italiana.**  
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli  
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**  
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. 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 Ogliaresi  
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

## **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](http://www.aisastoryauto.it)**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (marzo 2014)

*Si ringrazia per la collaborazione Donatella Biffignandi.*

Tutte le immagini pubblicate sono tratte dal libro di Alessandro Silva "OM. Gli uomini, le macchine, le corse" edito dalla Fondazione Negri.

*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](http://www.aisastoryauto.it)