

# Topolinottanta

AISA  
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

---



# Topolinottanta

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile  
Mirafiori Motor Village - Torino, 19 giugno 2016

---

- 2      Prefazione  
       *Lorenzo Boscarelli*
- 3      I progettisti e la tecnica della Topolino  
       *Lorenzo Morello*
- 7      Dalla serie alla fuoriserie. Per vent'anni l'auto degli italiani  
       *Alessandro Sanna*
- 10     Topolino da corsa  
       *Alessandro Silva*

---

MONOGRAFIA AISA 113



---

# Prefazione

*Lorenzo Boscarelli*

La “Topolino”, fin dal suo apparire, attirò grandissimi consensi, per la sua praticità ed economicità, ed è una delle rare vetture che non sono mai “passate di moda”, mantenendo una popolarità, anche solo affettiva, che l’ha resa e la rende, nell’immaginario, gradevole e divertente. Forse per il suo aspetto, appunto da simpatico roditore, forse perché tanti l’hanno nei propri ricordi, diretti o narrati da altri, forse perché, guardandola, suscita immediata simpatia e incredulità: com’è possibile che un oggetto così piccolo, di un’epoca lontana, funzioni egregiamente, cioè sia “una vera automobile”?

Quando l’ingegner Dante Giacosa ne iniziò il progetto non aveva ancora trent’anni e possiamo supporre che la giovinezza l’abbia reso più libero dai canoni tecnici dell’epoca e più creativo, così da ideare tante soluzioni nuove, semplici, economiche ed efficaci. L’obiettivo iniziale di creare una vettura da porre in vendita a sole 5.000 lire non fu raggiunto, ma ciò non diminuì l’apprezzamento per la “Topolino”, che ben presto raggiunse volumi di produzione molto superiori a quelli allora usuali per le vetture Fiat.

Diversi costruttori affermati, fin dai primi del Novecento, per ampliare la domanda del proprio prodotto hanno proposto vetture essenziali, di basso costo. Un’antesignana fu la Peugeot “Bébé”, del 1905, altre furono la “Seven” dell’inglese Austin (1922) e la “Dixi”, della BMW (1928).

Alcune di quelle vetture ebbero un buon successo, ma nessuna uguagliò quello della Fiat 500 “Topolino” che, se non “mise al volante l’Italia”, come avrebbe fatto nel Dopoguerra la Fiat 600, ebbe grande diffusione, per la sua epoca e tenendo conto del trauma sociale ed economico della Seconda Guerra Mondiale. Occorre pure sottolineare che, nata per utilizzi solo turistici e pratici, la Fiat 500 ebbe una rilevante carriera sportiva, nella sua forma standard e soprattutto come base per innumerevoli vetture da competizione, che in varia misura hanno utilizzato i suoi componenti meccanici. Per non parlare dei tanti carrozzieri, noti

e meno noti, che si esercitarono ad offrire versioni “fuoriserie”.

Perché la “Topolino” ebbe tanto successo? Innanzitutto per la qualità delle sue soluzioni tecniche, in cui la estrema semplicità – un motore 4 cilindri con albero su due soli supporti di banco, carburante alimentato a caduta, circolazione dell’acqua a termosifone, senza pompa – era accompagnata da robustezza e da una accettabile abitabilità, possiamo dire quasi un 2+2 ante litteram. Un secondo fattore di rilievo è stato l’impegno di Fiat ad aggiornare di continuo la vettura: dalla “balestra corta” dell’esordio, alla semiellittica del 1938, alle valvole in testa della versione B nel 1948, all’aggiornamento estetico con la C del ’49, alla gamma di furgoncini e di versioni “Giardiniera”, che trasformarono la piccola vettura in una vera 4 posti, fino al modello interamente metallico del 1951, la “Belvedere”, la cui diffusione rivaleggiò con quella della berlina fino al termine della produzione, nel 1955.

Un altro motivo del successo della “Topolino” fu infine il quasi monopolio che in quegli anni la Fiat aveva nel mercato italiano dell’automobile. Diversi costruttori, nel Dopoguerra, proposero delle micro-vetture – come la Siata “Mitzi”, la Moretti “Cita”, la Volugrafo “Bimbo”, oppure la ALCA “Volpe” (peraltro oggetto di una truffa) – ma nessuno di questi aveva neppure lontanamente le capacità tecniche, produttive e commerciali della Fiat.

Così la “Topolino”, nata per offrire a un più vasto numero di potenziali automobilisti la possibilità di diventarlo, divenne un simbolo dell’Italia che progrediva, che si dava da fare, che stava per entrare in un nuovo periodo della sua storia, in cui il progresso economico e l’evoluzione sociale avrebbero avuto ritmi molto più rapidi che in passato.

Fa piacere pensare che questo passaggio d’epoca sia stato accompagnato da un prodotto della tecnica, la “Topolino”, che nella sua originalità, semplicità e praticità, ancora guardiamo con ammirazione, divertimento e affetto.

# I progettisti e la tecnica della Topolino

Lorenzo Morello

All'inizio del terzo capitolo di un suo libro<sup>1</sup>, l'ingegner Dante Giacosa ricorda, in una domanda a lui rivolta dal professor Antonio Fessia, l'inizio del progetto della Topolino; la domanda diceva: "Giacosa, il Senatore Agnelli vuole una vettura piccola, economica, che possa essere venduta al prezzo di 5.000 Lire; se la sente di disegnarne lo chassis, compreso il motore?"

5.000 Lire rappresentavano l'obiettivo di prezzo che le autorità governative avevano posto per un'automobile che facilitasse lo sviluppo della motorizzazione.

La domanda citata fu formulata nella primavera del 1934, quando si stava presentando a Milano la Balilla a quattro marce; il prezzo di 11.250 Lire della versione a due porte, l'automobile più economica allora disponibile, dimostrava quanto ambizioso fosse l'obiettivo posto.

In aggiunta, si deve puntualizzare che, anche con un'automobile da 5.000 Lire di prezzo, l'era della motorizzazione di massa sarebbe stata ancora lontana, perché, in quegli anni, il prodotto interno lordo procapite raggiungeva soltanto 3.200 Lire.

Il costo di una vettura era in gran parte determinato dalla quantità di materiale impiegato e, quindi, dal peso. Se la Balilla, con 710 kg a vuoto nella versione più semplice, era venduta a 11.250 Lire, un'automobile da 5.000 Lire avrebbe dovuto pesare, in proporzione, solamente 315 kg; oppure, prevedendo in 450 Kg il peso dell'utilitaria desiderata, sarebbe stato necessario ridurre il prezzo per unità di peso a circa 11 Lire/kg, mediante semplificazioni ed economie difficilmente identificabili.

Antonio Fessia era il responsabile dell'Ufficio Tecnico Motori Avio e Dante Giacosa il suo braccio destro; nonostante la mancanza di esperienza nell'automobile, aderirono con incosciente entusiasmo alla richiesta fatta. Evidentemente, il Senatore Agnelli riteneva che

solo un'automobile completamente diversa da quelle esistenti, concepita da tecnici competenti ma privi di condizionamenti, avrebbe avuto qualche possibilità di raggiungere l'obiettivo.

Vetture minime, con peso da 300 a 450 Kg, erano disponibili nel mercato tedesco di quegli anni e furono considerate come riferimenti; fra queste, citiamo la FRAMO Stromer, la Goliath Pionier e la Standard Superior, che presentavano le caratteristiche riportate nella tabella 1.

Tuttavia, nessuna avrebbe, probabilmente, soddisfatto i clienti italiani, presentando caratteristiche non gradite, quali motori di origine motociclistica, rumorosi e assetati, a due tempi raffreddati ad aria, freni meccanici, carrozzerie in tela, tesa su tralicci metallici o di legno, finiture essenziali. Inoltre, nonostante i contenuti spartani, tutte superavano l'obiettivo di prezzo.

La direzione Fiat riteneva che anche un'automobile economica di modeste dimensioni dovesse avere caratteristiche tecniche e prestazioni simili a quelle della Balilla: carrozzeria interamente metallica, motore a quattro cilindri con cambio a quattro marce e freni idraulici. Il risultato degli studi si materializzò nella 500, lanciata nel 1936 al prezzo di 8.900 Lit nella versione berlina trasformabile. L'obiettivo non fu raggiunto e il peso a vuoto, pur contenuto in 535 kg, confermò l'ineluttabilità del parametro di 16 Lit/Kg. Il successo fu, comunque, grande, con 122.000 automobili prodotte dal 1936 al 1948, nel periodo comprendente la Seconda Guerra Mondiale, e altre 400.000 dal 1948 al 1955.

Le forme della 500 A furono ideate da Mario Revelli di Beaumont, seguendo il filone dello stile aerodinamico, in coerenza con la 1500 A e la prima 1100; il primo prototipo della 500, la Zero A, Zero per richiamare la prima utilitaria del 1912 e A per aviazione, appariva come una 1500 in scala ridotta, con i caratteristici fanali a goccia incassati nei parafanghi; la forma definitiva, coerente con quella della 1100, uscì l'anno successivo. Si trattava di una berlina minima a due sole porte, con due posti e uno spazio dietro i sedili, da dedicarsi al trasporto di due bambini o di qualche valigia. Numerosi accorgimenti di progetto furono indirizzati

---

Lorenzo Morello, ingegnere, ha lavorato alla Fiat, dal 1970 al 2000. Al Centro Ricerche ha sviluppato propulsori ibridi, trasmissioni automatiche a controllo elettronico e il primo motore diesel a iniezione diretta per uso automobilistico. Nel 1987 è diventato direttore dell'Ingegneria motopropulsori Fiat Auto e sotto la sua guida è iniziata la produzione di nuovi motori fra cui una famiglia modulare con più di venti varianti. In seguito, è stato Docente alla Facoltà di Ingegneria dell'Autoveicolo presso il Politecnico di Torino. È autore di alcuni volumi, tra cui "FLAT: Storie d'innovazione tecnologica nelle automobili".

---

1. Dante Giacosa, *Progetti alla FLAT prima del computer*, Automobilia, Milano 1988.

alla riduzione del peso; oltre alle dimensioni contenute in soli 3.215 mm di lunghezza, con un passo di 2.000 mm, fu studiato un telaio più corto del passo, montando il motore, a sbalzo, sulla sua estremità anteriore, e la sospensione posteriore, ancora a sbalzo, sull'altra estremità.

Si dovevano, tuttavia, risolvere i problemi posti dall'assenza di strutture nelle parti terminali. In primo luogo, il compito di sostenere il pavimento posteriore, dietro i sedili, fu assegnato alla carrozzeria, che poteva così definirsi di tipo portante. In secondo luogo, non esistendo longheroni anteriori, la prima traversa del telaio fu impiegata per fissare motore, cambio e radiatore. Infine, il serbatoio della benzina fu sistemato sul paraframma, potendo, in questo modo, risparmiare anche la pompa della benzina. L'elevata posizione del radiatore, così ottenuta, facilitava la circolazione a termosifone, rendendo superflua anche la pompa dell'acqua e consentendo una forma anteriore spiovente, secondo i canoni dell'aerodinamica; il ventilatore, di conseguenza, fu sistemato sulla parte posteriore del motore, comandato da un'estremità dell'albero della dinamo.

Il cofano anteriore era dedicato, per più della sua metà, all'alloggiamento delle gambe dei passeggeri; il motore era reso accessibile ribaltando la mascherina anteriore, posta ben più avanti del radiatore; il flusso dell'aria di raffreddamento era scaricato dalle feritoie superiori del cofano, poste su sportelli apribili, uno dei quali nascondeva il tappo del serbatoio della benzina. Questo tipo di carrozzeria fu adottato nelle due prime serie, la A, prodotta fino al 1948 e la B, prodotta fino al 1949. Le differenze principali fra le due serie erano concentrate nel motore e nella parte posteriore dell'autotelaio.

Il motore della 500 A aveva soli 569 cm<sup>3</sup> di cilindrata, con alesaggio e corsa (52 x 67 mm), stabiliti per compatibilità con il ridottissimo spazio disponibile; anche per questo motivo, oltre che per quello economico, si scelse un albero a gomiti con due soli supporti di banco. A causa dei dubbi sull'efficacia di un sistema così semplificato, i primi prototipi della Zero A furono progettati con cuscinetti a rotolamento. Il battito di banco eccessivo costrinse a ripiegare sulle bronzine, che, nonostante le diffidenze iniziali, non destarono mai preoccupazioni.

Avendo valvole laterali, la ridotta altezza della testa in alluminio consentì il montaggio della dinamo sulla sua parte superiore; alla dinamo era attribuita anche la funzione di albero di trasmissione per il ventilatore.

Nel motore 500 B si passò alle valvole in testa, con asse a camme nel basamento; l'accresciuta altezza della testa, colata in ghisa, rese impossibile conservare la stessa posizione per la dinamo, che dovette essere posta di fianco al motore, con un piccolo aggravio di peso. Rimaneva sopra la testa un albero longitudinale per il comando del ventilatore.

Il telaio della 500 A era ridotto ad un trapezio, formato dai longheroni e da tre traverse, alleggeriti da numerosi fori. La traversa anteriore era dotata di un'insolita forma ad anello, si dice mutuata da quella degli aerei con motori a stella. Essa offriva un efficace incastro ai longheroni ed era utilizzata per sostenere il motopropulsore, circondandolo in corrispondenza del volano. Motore e cambio erano posti completamente a sbalzo, sul lato anteriore e su quello posteriore; la stessa traversa era impiegata per il fissaggio della sospensione e del radiatore.

Le estremità posteriori dei longheroni offrivano il punto d'incastro alle balestre a un quarto di ellisse per il sostegno del ponte; esso era incernierato all'estremità delle balestre e agli ammortizzatori a leva, che formavano, insieme, due quadrilateri longitudinali.

Per questo dettaglio, le prime 500 A furono chiamate comunemente "Topolino Balestrino" o "mezza balestra", per distinguerle dalla serie successiva, in cui telaio e sospensione furono modificati, prolungando i longheroni e utilizzando balestre semiellittiche convenzionali, con ammortizzatori telescopici. Fu anche modificata e spostata la terza traversa, che andò ad aumentare la resistenza torsionale del telaio; le novità fecero aumentare il peso a 600 kg, circa il 10% in più della prima serie.

Questa modifica, introdotta essenzialmente per il Furgoncino, si dimostrò poi utile, sulla 500 B del dopoguerra, anche per la Giardiniera, per sostenere sedile posteriore e bagagliaio.

L'architettura della sospensione anteriore fornisce un'ulteriore giustificazione all'insolita forma della prima traversa; essa era una moderna sospensione indipendente a quadrilatero, la prima della FIAT con balestra trasversale, integrante in sé la funzione di sostegno del fuso a snodo e di elemento elastico.

Una semplice trave, collegata alla traversa anulare, offriva gli attacchi per gli ammortizzatori telescopici e per i tamponi di fondo-corsa; la sua forma era studiata per diminuire la lunghezza libera della balestra all'aumentare dello schiacciamento, in maniera da incrementarne progressivamente la rigidità.

Il cambio a quattro rapporti, con terza e quarta sincronizzate, aveva una lunghezza insolita; trovandosi in posizione avanzata rispetto al pilota, fu dotato di aste di comando poste nella parte posteriore e di una leva molto lunga, per portarne l'impugnatura nella posizione corretta. All'uscita del cambio era posto il piccolo tamburo per il freno di stazionamento e di emergenza; la trasmissione al ponte era effettuata con una coppia di giunti cardanici. Il comando dei freni era di tipo idraulico.

In conclusione, l'automobile era dotata di tutti i dettagli tecnici presenti sulle vetture della casa di maggiori dimensioni, ma ognuno era studiato per il contenimento del peso, integrando in sé più funzioni.

L'abitacolo non era molto spazioso, ma sufficiente per

due adulti. Il posto di guida comprendeva una strumentazione molto semplice, composta dal tachimetro contachilometri e dal manometro dell'olio. Non era previsto il misuratore di livello della benzina, introdotto solo in seguito nella serie B, con un cruscotto completamente nuovo; il controllo della quantità di benzina poteva essere fatto indirettamente, quando, sentendo singhiozzare il motore, si doveva aprire il rubinetto della riserva, che rendeva disponibili gli ultimi cinque litri.

L'illuminazione esterna era comandata ruotando la chiave del quadro in tre posizioni; il suo semplice inserimento dava contatto all'accensione. L'illuminazione del quadro era ottenuta con una lampada al centro del cruscotto.

Erano disponibili la Berlina Trasformabile (con tetto apribile in tela, comprendente anche il lunotto posteriore), la Berlina a tetto fisso e il Furgone; con la serie B fu introdotta anche la Giardiniera Belvedere.

La 500 B, dopo la guerra, riflesse nel suo prezzo gli effetti dell'inflazione di quegli anni; per la Berlina Trasformabile, si passò, da 8.900 a 660.000 Lire.

La Giardiniera imitava, in scala ridotta, le station wagon americane, in quegli anni di moda; fu la prima automobile di famiglia economica a quattro posti, dotata di un adeguato bagagliaio. Aveva fianchi e porte realizzati con pannelli in masonite di colore scuro, rinforzati con ossature in vista di frassino chiaro, protetti da una vernice semitrasparente; erano in lamiera i montanti posteriori, la cornice del parabrezza, le longherine del tetto e, ovviamente, cofano e parafanghi. Nelle serie A e B, le carrozzerie delle berline, quasi identiche, erano tutte in acciaio, costituite da un guscio esterno e da un semplice rinforzo, non scatolato, intorno all'anello porta; due puntoni e una traversa avevano la funzione di sorreggere il pavimento ed i passaruota posteriori.

Nonostante l'essenzialità, la scocca aveva un compito portante, per sopperire alla gracilità del telaio; era così leggero e flessibile da non poter essere provato su strada senza il contributo strutturale della carrozzeria.

L'ultima serie, la C, uscita nel 1949, introdusse una nuova linea di stile americaneggiante, che preludeva le future berline con parafanghi integrati nelle fiancate, come la 1400, introdotta nell'anno successivo. I proiettori erano incassati e il vano motore era protetto da un unico coperchio. L'autotelaio era sostanzialmente invariato rispetto alla versione B. Anche il motore rimaneva quello della 500 B, ad eccezione della testata, che dalla pesante ghisa passava all'alluminio.

Anche la 500 C Berlina Trasformabile fu affiancata dal Furgone e dalla Giardiniera Belvedere con parti in legno; nel 1951, quest'ultima versione, rinominata sinteticamente Belvedere, fu profondamente modificata, adottando una carrozzeria completamente metallica; le nervature rilevate sui fianchi e sulle porte e la verniciatura bicolore richiamavano, con effetto gradevole, l'aspetto della vecchia carrozzeria di legno. Il successo della Belvedere fu molto grande, anche perché, mentre la carrozzeria interamente in acciaio era percepita come più ricca e robusta, il suo minor costo di produzione permise di abbassare il prezzo di 25.000 Lit, rispetto alla versione di legno.

La 500 C ricevette di serie anche un impianto di climatizzazione, già anticipato, ma solo come optional a pagamento, sulla 500 B: un economico sistema di riscaldamento, ottenuto sistemando sulla parte superiore del radiatore un convogliatore, in grado di inviare parte dell'aria, mossa dal ventilatore, all'interno dell'abitacolo. Uno sportello poteva aprire i condotti di comunicazione; due valvole permettevano di deviare il flusso verso i piedi dei passeggeri o verso feritoie poste ai lati del parabrezza. Continuavano ad esserci anche le due prese d'aria apribili, davanti alle porte, utili per migliorare la ventilazione estiva.

Il telaio della 500 non si prestava facilmente alla costruzione di vetture fuoriserie per la sua grande leggerezza; tuttavia, gli organi meccanici della 500 furono utilizzati per la costruzione di vetture sportive, fra le quali si ricordano numerose barchette, cabriolet e coupé e a cui è dedicata una parte della presente monografia.

## Caratteristiche tecniche principali di alcune versioni della 500 "Topolino"

MOTORE	Denominazione	500, 500 B
	Posizione	anteriore longitudinale
	Architettura	4 cilindri in linea, monoblocco
	Alesaggio x corsa	52 x 67 mm
	Cilindrata	569 cm <sup>3</sup>
	Rapporto di compressione	6,5
	Potenza massima	13 CV (16,5 dalla B) a 4.000 giri/min
	Distribuzione	valvole laterali (in testa dalla B) ed asse a camme nel basamento
	Accensione	a spinterogeno
	Raffreddamento	ad acqua, con radiatore a termosifone
	Alimentazione	carburatore monocorpo Solex 22 HD (Weber 22 DAS sulla B; Weber 22 DRS o Solex 22 IAC4 sulla C)
TRASMISSIONE	Frizione	monodisco a secco
	Cambio	4 marce e RM (3° e 4° sincronizzate)
	Albero	a doppio cardano
SOSPENSIONI	Anteriore	indipendente a quadrilateri trasversali; balestra ed ammortizzatori idraulici telescopici
	Posteriore	assale rigido; balestre ¼ ellisse; ammortizzatori idraulici a leva (balestre semiellittiche dal 1938, ammortizzatori idraulici telescopici dal 1948)
RUOTE	Tipo	a disco
	Pneumatici	4.00 x 15", poi 4,25 x 15"
FRENI	A pedale	idraulici a tamburo, sulle quattro ruote
	A mano	meccanico a nastro, sulla trasmissione
STERZO	Cinematismo	a tiranti oscillanti
STRUTTURA	Telaio	acciaio
	Carrozzeria	portante in acciaio
DIMENSIONI	Passo	2.000 mm
	Carreggiate	ant.: 1.114 mm; post.: 1.083 mm
MASSA	Berlina t. a. a vuoto	535 kg (600 kg ver. B; 610 kg ver. C)
	Belvedere a vuoto	600 kg ver. B (660 kg ver. C met.)
	Berlina t. a. a pieno carico	745 kg (790 kg ver. B; 800 ver. C)
	Belvedere a pieno carico	930 kg ver. B (990 kg ver. C met.)
PRESTAZIONI	Velocità massima berlina	85 km/h (95 km/h dalla ver. B)
	Consumo medio berlina	6 l/100 km (5 l/100 km dalla ver. B)
PREZZO	Berlina	8.900 Lit (660.000 ver. B; 625.000 ver. C)
	Belvedere	775.000 Lit (750.000 ver. C metallica)
PRODUZIONE	Dal 1936 al 1955	519.000

# Dalla serie alla fuoriserie, per vent'anni l'auto degli italiani

*Alessandro Sannia*

**D**el contributo dato dalla Fiat 500 “Topolino” alla motorizzazione in Italia si è detto e scritto molto. Con una produzione di circa mezzo milione di esemplari, ha avuto una diffusione enormemente maggiore di qualsiasi altro modello precedente e, pur con modi e tempi diversi da quelli che potevano aver immaginato inizialmente Agnelli e Valletta, ha davvero reso accessibile l'automobile a una parte consistente della popolazione.

Tuttavia, in questa sede vorrei approfondire un tema collaterale a quello della produzione in grande serie: le fuoriserie. L'immenso successo della “Topolino”, infatti, è stato possibile non solo grazie alla giusta combinazione di un progetto raffinato, di metodi costruttivi innovativi e di un concept di prodotto indovinato, ma anche per merito del contributo dei numerosissimi carrozzieri ed artigiani, che sono stati capaci di andare ben oltre il modello di serie, rendendolo veramente adatto a tutte le esigenze.

Le direttrici lungo le quali si è sviluppata questa fervente attività di modifica e adattamento sono molteplici. L'impiego sportivo della “Topolino”, ottimamente descritto da Alessandro Silva nell'intervento conclusivo di questa Monografia, ne è un esempio importante, ma la piccola vettura torinese ebbe un ruolo da protagonista anche in numerosi altri ambiti. Inoltre, l'essenza stessa del modello di “grande serie” portava con sé la necessità e l'opportunità commerciale di essere controbilanciata dal “fuoriserie”.

Con il ridursi del prezzo aumentava la diffusione ma diminuiva l'esclusività del prodotto. Si prospettava, dunque, una grande occasione per chi fosse riuscito a proporre qualcosa di intermedio, che andasse a colmare lo spazio significativo che si era creato fra le 8.900 lire della 500 e le 23.400 lire della 1100.

Ben presto, tutti i clienti con una capacità di acquisto intermedia poterono contare sui carrozzieri – dai più celebri alle botteghe locali – per modifiche e miglioramenti più o meno pesanti alla vettura di grande serie. I fabbricanti di accessori – ad esempio la famosa ditta Cedemar (Cesare De marchi) di Torino – si indu-

striarono per realizzare paraurti, coppe ruota, fregi e bagagliere. Tutto era utile – e redditizio – quando si trattava di dare un aspetto più ricercato ad un modello che in taluni contesti rischiava di trovarsi in un equilibrio troppo precario fra la conquista del sogno proibito dell'automobile e la delusione di possedere un prodotto troppo standardizzato.

Poi, fra il 1938 e il 1939, venne la moda delle calandre “a spartivento”. La Fiat, tuttavia, non ritenne indispensabile adeguare la 500, riservando il restyling solo a 1100 e 1500, in parte perché forse credeva che la clientela del modello “minimo” non fosse così sensibile e in parte perché nei programmi c'era di sostituirlo entro pochissimo con la 700 (ormai pronta, che nello stile era una 1100 in piccolo) e con l'ancora più estrema 400 a scocca portante. Però sull'Europa già soffiavano venti di guerra e alla “Topolino” sarebbe toccato di motorizzare il paese per altri tre lustri. I clienti più attenti all'estetica, dunque, dovettero ricorrere alle “maschere” anteriori proposte da diverse aziende, che altro non erano se non cofani sostitutivi che davano alla “Topolino” l'apparenza del frontale della 1100. Ne furono realizzate moltissime e ci furono persino ulteriori evoluzioni estetiche, come il milanese Figini che arrivò a scimmiettare la “prua cieca” delle berlinette Touring Superleggera o i torinesi Chia-bra & Bertolino che sembravano ispirarsi a modelli americani come la Chrysler Imperial.

Il tema dell'adeguamento o, più in generale, dell'elaborazione stilistica della “Topolino” si dimostrò un buon affare per molti operatori del settore. Base piuttosto umile, la piccola “Topolino” non era certo un prodotto da sfoggiare ai Saloni dell'Automobile, ma le presenze ai concorsi d'eleganza, che dividevano i partecipanti per classi, anche quelle minori, furono numerose e contribuirono ad accumulare premi. Per questo, in mezzo alle numerose realizzazioni di piccoli carrozzieri più o meno sconosciuti, non stupisce trovare fuoriserie di grandi nomi come Viotti, Bertone, Garavini e Zagato.

Il passo successivo alla semplice elaborazione estetica, che pur fu diffusissima, fu quello di intervenire più pesantemente sulla carrozzeria per modificarne le funzionalità. Ecco, dunque, che la stretta capottina in tela – che la “Topolino” aveva più per ragioni economiche (la tela costava meno dell'acciaio) che per fini pratici – iniziò ad essere sostituita da ampi mantici

---

*Alessandro Sannia, appassionato e studioso di storia dell'automobile, è autore di numerosi libri, dedicati soprattutto alle Fiat e alle loro derivate.*



apribili sulle “Trasformabili”, per poi arrivare a vere e proprie Cabriolet, talvolta con risultati anche piuttosto piacevoli.

Fra gli specialisti più noti di questo settore ci furono i già citati Chiabra & Bertolino e le storiche carrozzerie torinesi Garavini e Montescani, che nella “Topolino” intravidero un’opportunità di rilancio, contribuendo così a compensare situazioni economiche altrimenti difficoltose, con la contrazione del mercato delle fuoriserie di gran lusso che si ebbe nella prima metà degli anni Trenta.

Pur trattandosi di uno châssis piccolo ed economico, ci furono anche alcune interpretazioni di alto livello, fra cui la bellissima Siata Amica. Dopo anni in cui l’azienda torinese era stata capace di farsi conoscere per le proprie elaborazioni sportive, con questo modello si avvicinava al mondo delle granturismo e in qualche modo stupisce che lo abbia fatto su una base come la “Topolino”, che poteva sembrare la meno adatta. La Siata, tuttavia, aveva dalla sua parte la solida reputazione guadagnata con le trasformazioni a valvole in testa di questi motori per le corse. L’altro ingrediente vincente del cocktail era la bellissima carrozzeria – coupé o cabriolet – che veniva realizzata da Bertone. Più difficile, invece, fu garantire alla “Topolino” un ruolo come veicolo da lavoro. La Fiat ci provò nel 1937, ma il telaio a “mezzo balestrino” limitava la portata in maniera inaccettabile, tanto che subito si dovette sviluppare uno châssis convenzionale, a balestre semiellittiche (poi esteso all’intera produzione).

Fra gli artigiani che cercarono una via alternativa ci fu uno specialista di motociclette, l’eclettico Neftali Ollearo, che provò ad ovviare al problema aggiungendo un secondo ponte posteriore, così che con sei ruote la “Topolino” raggiungeva una portata molto ottimisticamente dichiarata di addirittura una tonnellata. Per precisione, va detto che Ollearo realizzava la modifica meccanica, ma le carrozzerie, comprese quelle di alcuni bei furgoni aerodinamici, erano costruite da una piccola officina torinese, sua abituale fornitrice di sidocar: Restelli & Parri.

Poi venne la Seconda Guerra Mondiale. La “Topolino” fu adattata per funzionare a gassogeno (difficile integrare i generatori di gas di legna in una carrozzeria così piccola!) ed infine parti per il fronte. Dalla Grecia all’Albania, dal Nordafrica alla Russia, fu al fianco dei nostri soldati come vettura di servizio.

In patria la produzione di veicoli per uso civile fu completamente sospesa per concentrare gli sforzi sulle esigenze militari. Tuttavia, fecero eccezione alcuni mezzi per enti di pubblica utilità (la Croce Rossa, i Vigili del Fuoco, piuttosto che i servizi di manutenzione delle reti idriche ed elettriche). Fu in questo periodo che la Siata sviluppò, con la consulenza di Mario Revelli di Beaumont, alcuni veicoli commerciali leggeri a guida avanzata, allestiti sugli châssis Fiat 500 e 1100.

Nel caso della “Topolino”, la guida avanzata significava avere un posto anteriore unico, con il volante centrale ed il pilota seduto a cavallo del motore, con acceleratore e freno a destra e frizione a sinistra. Per quanto bizzarro, questo furgoncino fu effettivamente costruito in un certo numero di esemplari ed entrò in servizio anche come ambulanza.

A guerra finita le “Topolino” usate non mancavano. Se ne trovavano nei campi ARAR (l’Azienda per il Recupero e l’Alienazione dei Residuati) e si riutilizzavano anche quelle danneggiate nei bombardamenti. Se la carrozzeria era decente, la si aggiustava. Se era irrecuperabile, si faceva una barchetta da corsa. E se era un furgone, lo si trasformava in giardinetta montando due finestrini e una panca posteriore: era la soluzione più comoda e pratica per rispondere all’enorme necessità di mobilità di un Paese tutto da ricostruire. L’intuizione fu di nuovo di Revelli, che certamente conosceva le “woody-wagon” americane da prima della guerra, ma che trovò in Viotti la persona giusta per mettere in pratica le sue idee.

La “giardinetta di legno” fu un fenomeno travolgente: risolveva il problema della cronica mancanza di acciaio, che anche a guerra finita scarseggiava, si poteva costruire abbastanza facilmente ed era una tipologia estremamente pratica, che permetteva ad artigiani e piccoli commercianti di avere un veicolo adatto a tutti gli usi, per il lavoro e per la famiglia. In più, si adattava anche ad essere realizzata a partire da vetture usate e molto danneggiate.

Fu un’opportunità che sfruttarono praticamente tutti i professionisti del settore, grandi e piccoli. Nel 1948, ci arrivò anche la Fiat, realizzando al Reparto Carrozzerie Speciali del Lingotto la bella 500 B Giardiniera Belvedere.

Poi, via via, le cose andarono normalizzandosi e ritornò ad esserci un mercato anche per le fuoriserie tradizionali. Le “Topolino” continuarono ad essere le protagoniste delle classi inferiori nei concorsi d’eleganza, che dal 1946 in avanti ripresero ad essere organizzati un po’ ovunque in Italia.

I carrozzieri trovarono nuovi clienti per le elaborazioni estetiche, per le cabriolet e anche per costruzioni più ricercate. La Siata, ad esempio, riprese la costruzione della sua Amica, seppure con uno stile completamente diverso, molto più sobrio e moderno, e con speciali telai ribassati (in tubi o scatolati, a seconda delle diverse serie).

Zagato, invece, avviò un’interessante produzione di piccole granturismo, dapprima applicando anche alla “Topolino” il suo sistema “Panoramica” (così chiamato per le ampie superfici vetrate in plexiglas, che miglioravano la visibilità riducendo il peso) e poi passando alle belle competitive 750 MMZ in alluminio. Molti furono, però, anche gli impieghi più utilitari. Accanto alle giardinette si sviluppò una piccola pro-

duzione di versioni a quattro posti per i clienti che preferivano – antepo-  
nendo la comodità all'apparenza – una vettura convenzionale. Purtroppo per loro,  
però, il risultato estetico fu il più delle volte al limite del grottesco.

Proliferarono anche le applicazioni commerciali, cavalcando un nuovo impulso alla diffusione della motorizzazione di pari passo con il “boom” economico. Non furono soltanto i numerosi furgoncini, declinati in ogni possibile variante di colore e livrea, ma si sviluppò anche un interessante filone di veicoli pubblicitari ricarrozati con grande libertà e fantasia: dai tubetti del dentifricio Binaca che accompagnarono il Giro d'Italia all'orso bianco che beveva l'amaro Ramazzotti.

Facendo di necessità virtù, nel dopoguerra i carrozzieri recuperarono e adattarono qualsiasi vettura fosse in qualche modo ancora in condizione di muoversi. E se qualche “Topolino” era in uno stato troppo disperato per riuscire a ricavarci ancora una macchina, la pianura padana era ricca anche di officine pronte a recuperarne almeno telaio e trasmissione per farne una “carioca”, cioè un piccolo trattore artigianale: tutto contribuiva a rimettere in moto il Paese, dalle corse alle campagne.

---

# Topolino da corsa

*Alessandro Silva*

**L**a meccanica tecnologicamente evoluta della Fiat 1500 suscitò subito l'interesse degli estensori di formule e di conseguenza dei preparatori e piloti.

Alcuni geniali artigiani furono capaci di estrarre potenze relativamente rilevanti dal minuscolo 4 cilindri, ritagliandosi un ruolo speciale nelle corse italiane a cavallo della Seconda Guerra Mondiale e dando impulso alla classe 750 cc della categoria Sport dove si gareggerà vivacemente fino agli anni Cinquanta inoltrati. In effetti alcuni particolari, come l'ampio interesse tra i cilindri nel blocco motore in lega, permettevano rialesaggi abbondanti, con un aumento della cilindrata anche del 10%. Inoltre l'albero motore, seppure a due soli supporti, era sovradimensionato, con grossi perni di manovella. Le valvole erano laterali, ma la testa riportata metteva in evidenza la possibilità di realizzare testate speciali con distribuzione a valvole in testa.

Prima di descrivere queste realizzazioni vogliamo però dar conto di un fatto molto raramente ricordato.

## Una conseguenza imprevedibile

I costruttori italiani di vetture da competizione davano priorità assoluta, fino ai primi anni Sessanta del secolo scorso, alla ricerca della potenza del motore e della efficienza del gruppo cambio-trasmissione; minore attenzione era invece prestata al telaio e ancor minore alle sospensioni.

Fu così che solo all'estero la sospensione anteriore della Topolino fu considerata suscettibile di una utilizzazione sportiva al massimo livello. Mentre la sospensione posteriore era di tipo classico, inizialmente a balestra corta, con bracci di reazione e ammortizzatori idraulici, la sospensione anteriore era a ruote indipendenti "di tipo nuovo e geniale"<sup>1</sup>, a parallelogramma deformabile superiormente con balestra trasversale e inferiormente con "wishbones", ossia bracci trasversali ancorati ad un ammortizzatore idraulico centrale e bielle laterali su una sporgenza delle quali venivano articolate le ruote.

---

*Alessandro Silva. Professore di Matematica in pensione dall'Università di Roma La Sapienza. Ordinario dal 1980. E' stato membro dell'Institute for Advanced Study di Princeton. Ha anche insegnato presso le Università di New York at Stony Brook, San Diego e Parigi. E' socio dell'AISA e della SAH (Society of Automotive Historians).*

Nel 1946 John Cooper (figlio di Charles proprietario di un garage a Surbiton, nel Sussex) decise di costruire una vettura da corsa per sé e il suo amico Eric Brandon. Stava prendendo piede in Inghilterra una classe di piccole vetture da corsa dotate di un motore monocilindrico di origine motociclistica da 500cc e John e Eric scelsero di costruire una macchina di questo tipo. Una Topolino danneggiata nella parte posteriore che giaceva nel cortile del garage fece scattare un'idea nella testa di John: impressionato dalla qualità della sospensione anteriore a ruote indipendenti seguì il telaio all'altezza dei sedili e centralizzò lo sterzo.

Poiché si doveva posizionare il motore centralmente e utilizzare una trasmissione a catena, ne derivava la necessità di montare una sospensione posteriore anch'essa a ruote indipendenti. John si mise quindi alla ricerca di altre Topolino rottamate e ne trovò una da John Heath (futuro costruttore della HWM da competizione) con sospensione anteriore intatta. Il telaio fu segato un'altra volta e i due pezzi saldati, e fu smontato il meccanismo dello sterzo da quella che era diventata la sospensione posteriore. La presenza dei semiassi rese necessaria una nuova fusione degli elementi verticali per dare loro spazio senza mutare tuttavia la configurazione originale.

Questa macchina fu il prototipo di una serie di alcune centinaia di Cooper Formula 3 a motore centrale e telaio tubolare a traliccio in tubi sottili che corsero con grande successo fino alla fine degli anni Cinquanta, mantenendo la geometria delle sospensioni a ruote indipendenti di ispirazione Topolino.

Tuttavia le conseguenze dell'intuizione tecnica di John Cooper non si limitarono a questo. I suoi sviluppi dovevano scuotere l'establishment delle corse per monoposto, Formula 1 compresa, che nell'intervallo di due sole stagioni di corse (1959/1960) resero obsoleto il know-how internazionale, Ferrari inclusa. Dopo aver tentato la via della Formula 2 all'inizio degli anni Cinquanta con una vettura convenzionale a motore anteriore ma con sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti, precisamente del tipo Topolino, Cooper ritornò alla configurazione a motore centrale con una sport 1100 ("bobtail") nel 1955. Va da sé che anche in questo caso le sospensioni seguivano il disegno originale Topolino. Un'evoluzione della Sport fu la Mk III F2 1500 nel 1958, in cui per la prima volta la balestra trasversale anteriore posta superiormente

fu sostituita da due bracci trasversali sovrapposti; la sospensione posteriore rimase invece immutata. Con la Mk III con un motore di 1960 cc Stirling Moss e Maurice Trintignant vinsero una prova ciascuno del Campionato Mondiale di Formula 1 nel 1958. Con la nuova T51, ancora con immutata sospensione posteriore, Jack Brabham dominò il Campionato del Mondo del 1959, quando il massimo della tecnologia riguardo a tale parte meccanica era ancora considerato il ponte De Dion (ne sono esempio le Ferrari, le Maserati e le Vanwall dell'epoca). Cooper abbandonò la balestra trasversale posteriore solo nel 1960.

## **1937: la categoria Turismo Nazionale**

L'aumento dei costi dovuto alla guerra di Etiopia e alle conseguenti sanzioni aveva imposto una riduzione della stagione sportiva del 1936 e reso impossibile rinnovare il parco macchine delle vetture Sport, costituito da vetture sovralimentate ormai per lo più obsolete.

Fu proposta quindi dai giornalisti Giovannino Lurani e Corrado Filippini l'istituzione di una categoria Turismo Nazionale che avrebbe utilizzato vetture derivate dalla serie. L'idea di una categoria nazionale era aderente allo spirito autarchico del tempo e la proposta fu accolta rapidamente. Il regolamento stipulava che si dovevano mantenere il blocco cilindri, i sistemi di accensione e di distribuzione e il cambio della vettura di serie, il telaio (passo, carreggiata e tipo di sospensioni) di origine, così come il sistema e le dimensioni dei freni. L'unica libertà consisteva nella possibilità di sostituire la carrozzeria con una conforme al regolamento internazionale, in pratica una biposto spider o coupé.

Le più diffuse vetture di serie di produzione italiana si prestavano benissimo a queste trasformazioni. La Fiat 508C/1100 fu la più popolare, seguita dalla Fiat 500 Topolino e dalla più costosa ma efficacissima Lancia Aprilia e, in misura minore, dalla sei cilindri Fiat 1500. Le 6C Alfa Romeo di serie, invece, erano utilizzate per la massima classe di cilindrata, eventualmente munite di carrozzerie speciali.

Fu organizzato un Campionato Italiano per questa categoria su cinque prove per quattro classi. La classe 750, che è quella che ci riguarda, fu dominata dal milanese Franco Spotorno con una Topolino con carrozzeria di serie preparata da Baldassarre Ghiringhelli, anch'egli milanese. Spotorno vinse la classe 750 in tutte e cinque le gare (Mille Miglia, 6 ore di Pescara, Coppa Ascoli, Parma-Poggio di Berceto e Susa-Moncenisio, queste ultime due gare in salita). Verso la fine della stagione si fece carrozzare la macchina come spider da Zagato.

La casa torinese di accessori SIATA, che aveva già sperimentato con successo la costruzione di una testa speciale per la Fiat Balilla, colse la palla al balzo al momento della presentazione della Fiat 500

commercializzando nel 1937 la cosiddetta "supertesta SIATA", per motore 500, in cui la distribuzione a valvole laterali era sostituita da una a valvole in testa. Con un rialesaggio a 55mm e conseguente aumento di cilindrata a 636 cc, e con l'adozione di un carburatore Cozette la potenza risultò aumentata fino a 25 cv a 4600 giri/min. Fu impostata una piccola serie (SIATA Gran Sport) di spider così motorizzate, le cui linee di carrozzeria seguivano quelle della vettura di serie. Nonostante varie pressioni, le vetture dotate di motore con testa SIATA non furono ammesse alle corse per le Turismo Nazionale ma dovettero competere nella categoria Sport Internazionale.

Già all'inizio di stagione ben 20 vetture Turismo Nazionale derivate Topolino corsero le Mille Miglia insieme a sette SIATA Gran Sport nella categoria Sport, classe 750.

## **1938/40: la categoria Sport Nazionale**

Vi fu un solo, ma sostanziale, cambiamento nei regolamenti: la possibilità di modificare i sistemi di accensione e distribuzione, il che significava poter utilizzare testate speciali a valvole in testa. La denominazione della categoria ovviamente non poté più chiamarsi Turismo e divenne Sport Nazionale. Ciò diede il via libera all'utilizzo della testa SIATA, che venne montata su quasi tutte le vetture partecipanti nella classe. Alle Mille Miglia del 1938 vi furono 28 derivate Topolino alla partenza, molte in configurazione spider Zagato come nel prototipo di Spotorno della fine dell'anno precedente.

Singoli preparatori intervennero sui motori a testa SIATA costruendo vetturette che misero spesso in difficoltà quelle direttamente preparate dalla casa. Si distinse in particolare Vittorio Stanguellini che costruì una piccola serie di spider "tipo tank" carrozzate da Torricelli. Il romano Giulio Baravelli infatti vinse il Campionato Italiano Sport Nazionale classe 750 cc per il 1938 e per il 1939 con una di queste macchine. Il campionato si era ampliato a 8 gare per il 1938, testimoniando il successo della categoria. Baravelli vinse le Mille Miglia (con Adelmo Sola, collaudatore Stanguellini), la Pontedecimo-Giovi e la 8 ore di Pescara (ancora con Sola). Tre gare, ma solo in salita, vinse anche Spotorno con la spider Zagato preparata da Ghiringhelli ed una ciascuno il torinese Emilio Darbesio, su spider Zagato, e il romano Sesto Leonardi, un nome che ricorrerà spesso nella nostra narrazione, su spider SIATA GS.

Per il 1939, SIATA preparò dei motori la cui potenza, grazie ad un rialesaggio, arrivava a 27 CV a 5000 giri e li montò su una piccola serie di spider, chiamati Pescara, e di berlinette, chiamate Monza. Stanguellini non stette con le mani in mano e sviluppò le sue "tank" Torricelli a testa SIATA, che si rivelarono ancora le più veloci nella classe pur non risultando

– almeno dalla documentazione esistente – un aumento di cilindrata dai 636 cc originali. Infatti, delle otto gare valide per il Campionato 1939, le Fiat Stanguellini ne vinsero sei, quattro con Giulio Baravelli e due con Mario Venturelli di Faenza. Le restanti due gare furono vinte dalle SIATA 750 dei torinesi Guglielmo Garavini (una spider con carrozzeria in alluminio) e Ermanno Gurgo Salice alla guida di una “tank” costruita a somiglianza di quelle di Torricelli.

L’ultima gara prima della Seconda Guerra Mondiale fu il Gran Premio Brescia (considerato in seguito come XIII Mille Miglia). Non era a rigore riservato alla categoria Sport Nazionale: per permettere la partecipazione anche alle case BMW e Delage escludeva solo le vetture sport sovralimentate. I partecipanti alla classe 750 furono 20, tutti però su vetture sport nazionali. SIATA aveva preparato per questa gara una piccola serie di spider, gradevolmente carrozzata da Motto, la “tipo 40”, che fu però sgominata dalle due “tank” Stanguellini di Venturelli e del comasco Oreste Cortesi, mostrando ancora una volta i limiti nella preparazione delle vetture di quella casa. Infatti le tipo 40 in mano ad altri preparatori riportarono notevoli successi alla ripresa delle corse nel dopoguerra. Il vincitore Venturelli realizzò sul velocissimo circuito l’incredibile media di 111.1 km/h dopo undici ore e mezza di corsa!

Svariate decine di altre vetture Sport Nazionale derivate Fiat 500 furono costruite tra il 1937 e il 1947. Erano per lo più carrozzate spider, ma prima della guerra si videro anche alcune berlinette cosiddette “aerodinamiche”. La maniera più semplice di ottenere uno spider era di segare i montanti laterali... In tal caso le vetture erano spesso elencate nelle liste di partenza come “Fiat 500 trasformata spider”.

## 1946: la ripresa

Diverse vetture nuove si unirono a quelle sopravvissute alla guerra per una vivace stagione 1946, svoltasi soprattutto su una miriade di piccoli circuiti cittadini. Alle vetture della categoria Sport Nazionale si unirono alcuni prototipi della categoria Sport (senza aggettivi). In quel momento storico gli organizzatori delle corse non andavano tanto per il sottile nell’ammissione dei partecipanti alle corse, anche se, visto il numero abbondante di macchine coinvolte, ciò può parere strano almeno per le classi 750 e 1100.

Alla SIATA si aggiunsero altre officine costruttrici di teste speciali. Già nel 1939 la Casa dell’Auto di Torino aveva realizzato una testa chiamata Testadoro perché realizzata in bronzo. L’altra caratteristica principale era costituita dalle camere di scoppio perfettamente emisferiche con candele centrali e valvole a V di 90° e da un cinematismo della distribuzione simile a quello della BMW 328. Il progettista era l’Ing. Arnaldo

Roselli, con un’esperienza alla Scuderia Ferrari e noto soprattutto per essere stato l’ideatore dell’Alfa Bimotore. La Testadoro era commercializzata in tre versioni contrassegnate da crescenti rapporti di compressione. Sicuramente un pezzo di meccanica dal bellissimo disegno, che soffriva però di una intrinseca fragilità (si pensi che il rapporto di compressione della versione intermedia era di 7.2:1). Un’altra officina torinese, quella di Marino Brandoli, un meccanico modenese arrivato in città al seguito delle Maserati del conte Dalla Chiesa, produsse delle testate speciali per Fiat 500 e 1100 chiamate Marino. Soprattutto quella per la Fiat 500 si dimostrò particolarmente efficace.

Il maggiore successo nella classe 750 in questa stagione arrise al pilota Sesto Leonardi, un commerciante romano di automobili attivo nelle corse dal 1934 al 1967 e vincitore in quel periodo di 17 titoli italiani nelle varie classi Sport entro i 1000cc. La vettura di Leonardi era una SIATA tipo 40 spider Motto, preparata da Stanguellini. Alla testa SIATA era stata sostituita da Stanguellini una testa Marino. Per il motore così preparato fu rivendicata l’ottimistica stima di 37 CV. Altri piloti che si distinsero nel 1946 furono il parmense Carlo Pesci, alla guida di una SIATA Tipo Pescara del 1939 anch’essa preparata da Stanguellini, e i fratelli Mario e Pierino Avalor, titolari di un’officina a Torino, che avevano costruito due macchine, una spider trasformata e una spider derivata SIATA. Una SIATA semiufficiale fu portata alla vittoria della importante Coppa Mercanti a Milano dal varesino Bruno Martignoni, mentre nelle corse in salita del Sud si distinse il napoletano Tommaso Liguori alla guida di una SIATA trasformata dal preparatore Sabatino Paganelli. Intanto i “tank” Stanguellini, passati tra varie mani, continuavano a piazzarsi onorevolmente.

## 1947: Sport Nazionale & Sport Internazionale

Per la stagione 1947 fu deciso di riaprire ufficialmente le partecipazioni alla categoria Sport a regolamentazione internazionale (Annexe C). I motori furono molto più liberamente trattati e i telai Topolino, ormai insufficienti per le potenze raggiunte, furono spesso sostituiti da telai tubolari, con tubi di largo diametro per lo più di fattura artigianale.

Furono istituiti due Campionati Italiani per la classe 750: Sport Nazionale e Sport Internazionale. Il primo constava di sei prove, il secondo di sette. Il Campione per la Sport Nazionale classe 750 cc fu Mario Avalor, alla guida di una spider costruita col fratello Pierino. Il successo dell’anno precedente aveva portato diversi clienti alla loro officina e fu impostata una serie di spider Sport Nazionale con discreto successo commerciale. Uno dei clienti, il colonnello pilota Armando François, procurò ai fratelli pezzi aeronautici in lega speciale che venivano trasformati in bielle. L’albero motore fu

inoltre modificato a tre supporti di banco, il che era tollerato dai regolamenti della categoria. Mario Avalle, il carrozziere e designer Giuseppe “Nuccio” Bertone e due volte ciascuno il comasco Mario Lietti alla guida di una vecchia Stanguellini “tank” e il veronese Luigi Zanetti figurano come i vincitori delle prove di campionato anche se in realtà piazzatisi dietro numerose Sport Internazionali in una unica classifica, l'unica vittoria “vera” essendo quella riportata da Lietti alla Aosta-Gran San Bernardo.

L'apertura alla categoria Sport Internazionale permise la costruzione di interessanti vetture. Vi fu come detto l'apparizione dei primi telai tubolari in tubi di grosso diametro (nel piano orizzontale, non ancora tralici in tubi sottili) e la diffusione di motori ad alberi a camme in testa realizzati espressamente per le competizioni. L'officina romana dei fratelli Attilio e Domenico Giannini era rinomata nella preparazione di vetture di competizione dal 1920. Essi costruirono nell'immediato dopoguerra un albero motore a tre supporti di banco su progetto dell'Ing. Carlo Gianini, da non confondersi coi titolari dell'azienda e famoso per aver progettato la moto GP 500cc CNA Rondine che, passata alla Gilera, conseguì fra l'altro il record assoluto di velocità. Questa trasformazione fu commercializzata e non usata esclusivamente per le competizioni. Per queste fu preparato anche un motore completo denominato G1 con il terzo supporto aggiunto al monoblocco Fiat.

Delle sette prove per il Campionato Italiano Sport Sesto Leonardi ne vinse cinque. Leonardi aveva montato uno dei nuovi motori Giannini G1 sulla sua SIATA tipo 40 preparata da Stanguellini mantenendo la testa Marino. Il radiatore era ancora montato posteriormente al motore come nella Fiat 500 originale. Leonardi dominò il campionato, concentrando scientificamente i suoi sforzi solo su di esso così da accumulare un numero sufficiente di punti, lasciando ad avversari più veloci la vittoria in molte corse non titolate.

Il suo grande avversario fu il parmense Carlo Pesci che vinse quasi tutte le gare della seconda metà della stagione (una sola valida per il Campionato), sfruttando le doti di uno speciale motore SIATA 750 a cinque supporti aggiunti al blocco Topolino, montato su una leggerissima vettura carrozzata da Bertolini di Parma e preparata da Egisto Baistrocchi, anch'egli titolare di un'officina a Parma. Va rilevato che SIATA aveva preparato una piccola serie di spider con motore con albero a tre supporti. Le vetture erano molto graziose ma troppo pesanti, e Pesci aveva presto abbandonato la sua. Pierino Avalle aveva infine vinto la prima prova di campionato a Piacenza guidando una SIATA tipo 40 da loro stessi profondamente modificata nella meccanica ma non nell'aspetto.

Molte delle corse più importanti non erano però valide

per il Campionato, così che Mario Avalle in coppia con il loro cliente Antonio Prina su una Fiat Avalle Sport Nazionale vinse la Mille Miglia precedendo il fratello Pierino in coppia con Sandro Fiorio (il papà di Cesare) sulla SIATA 40 modificata Avalle. In questo modo Mario Avalle giustificò pienamente la sua vittoria nel campionato delle Sport Nazionali.

Fu l'unica corsa della stagione in cui le Sport Nazionali ebbero la meglio sulle Sport, probabilmente ancora in difetto di messa a punto. La classe 750 annoverava in media 12/15 partenti per corsa, ma alla Mille Miglia del 1947 i partenti nella classe furono circa 40. Anche se bisogna dire che alcuni equipaggi partirono esclusivamente per ottenere il treno di gomme nuove riservato ai partecipanti.

Alcune vetture avevano un aspetto bizzarro: ad esempio la Fiat 500 Pulidori, realizzata in un'officina di Empoli, era una Sport Internazionale di cui però nulla si sa su motore e telaio. Si dimostrò velocissima alle Mille Miglia conducendo la classe 750 fin quasi a Roma. Un'altra importante corsa del 1947, il Circuito Internazionale di Pescara, fu vinto dal redivivo Giulio Baravelli al volante di una Sport costruita dai Giannini, dotata del motore G1 e carrozzata da Ala d'Oro di Reggio Emilia. Al volante di questa macchina, Mario Raffaelli ottenne ottimi risultati nelle corse del Centro-Sud.

Un'altra vettura di successo fu la Testadoro “Drin-Drin”, guidata dal titolare della casa dell'Auto Giorgio Giusti, probabilmente la più avanzata Sport Nazionale derivata Topolino costruita. Sul telaio della Fiat 500 A fu montato un motore con testa Testadoro rialesato a 660cc, il massimo consentito dal regolamento della categoria.

Fu alla prima Coppa delle Dolomiti che si vide per la prima volta la vittoria di una vettura con motore diverso dal derivato Fiat 500. L'apertura alla categoria Sport Internazionale aveva indotto alcuni costruttori a utilizzare motori di origine motociclistica. In particolare il BMW bicilindrico da 750 cc e lo Zündapp 600cc che avevano mosso le famose motocarrozzette delle Wehrmacht erano facilmente reperibili come residui di guerra. Soprattutto il BMW potente e leggero si dimostrò vincente con la N.D. alla Coppa delle Dolomiti con i suoi costruttori Enrico Nardi e Renato Danese alla guida. Un altro artigiano di alto livello, il teramano Berardo Taraschi, costruì una vetturetta di successo con quel motore, la Urania, alternandolo con un Giannini G1. La N.D. sarà addirittura costruita in piccola serie fino alla metà degli anni Cinquanta.

Questo spinse i costruttori di derivate Fiat 500 con maggiori disponibilità economiche a progettare fusioni del blocco motore in proprio. I primi ad operare furono la Casa dell'Auto di Torino produttrice della Testadoro e i fratelli Giannini. Infatti la Testadoro aprontò nel 1948 una nuova vettura. Il motore, naturalmente



con testata Testadoro, aveva in comune col Fiat 500 originale la sola misura dell'interasse dei cilindri di 61mm; il telaio era tubolare a traliccio ma non di tubi sottili. Le Testadoro furono piacevolmente carrozzate da Zagato e corsero con successo anche nel 1949. I Giannini fusero un blocco in ghisa per il motore G1 che fu utilizzato da molti artigiani per molti anni.

Finalmente Stanguellini varò nel 1950 una testa bialbero per un blocco da 750 cc, cambiando totalmente in questo modo l'architettura originale del motore Fiat. Altri motori bialbero prolungarono la vita della classe 750 sport (divenuta nel frattempo 850) fino alla metà degli anni Sessanta, ma la categoria Sport nazionale può essere considerata estinta dalla fine della stagione 1947 e con essa la stagione delle Topolino da Corsa, anche se macchine con motore derivato Fiat rimpinguarono gli ordini di partenza della 750 sport fino agli anni Cinquanta. Non vi fu più infatti un Campionato Nazionale per la categoria a partire dal 1948.

## La SIMCA “Cinq” alla 24 Ore di Le Mans

La SIMCA fu fondata nel 1934 per il montaggio e la costruzione su licenza di vetture Fiat per il mercato francese. Essa produsse inizialmente delle 508 Balilla e vi affiancò la Topolino nel 1936. Le sanzioni contro l'Italia per la guerra di Etiopia aggiunsero restrizioni doganali a quelle già esistenti dando quindi un ulteriore impulso alla attività della SIMCA. La Topolino fu denominata SIMCA Cinq ed era identica a quella di produzione italiana salvo un paio di modanature cromate nella griglia del musetto.

Amédée Gordini, emigrato in Francia da Bologna alla fine degli anni Venti per lavorare come meccanico, aveva presto aperto un'officina che si specializzò nella preparazione di Balilla spider per la clientela sportiva. Le Balilla di Gordini ebbero un gran successo e all'uscita della SIMCA Cinq Gordini decise di ampliare i suoi interessi costruendo due spider sul telaio Topolino. Furono modificati i rapporti al cambio ed al ponte ed effettuati normali lavori di rettifica e lucidatura dei condotti ottenendo 20,7 CV a 4500 giri/min grazie ad un tasso di compressione salito a 7.25:1. La carrozzeria, molto leggera, era di alluminio su intelaiatura di legno.

Gordini aveva come obiettivo per queste macchine la classifica all'Indice di Prestazione (handicap) delle 24 Ore di Le Mans. Nel 1937 uno dei due spider guidato da Jean Viale e Albert Alin si piazzò 17° assoluto alla media di 82 km/h sulle 24 ore, ma non vinse lo handicap. L'anno successivo arrivò la vittoria con Aimé-Plantivaux (14° assoluti a 85.1 km/h) e il 15° posto con Leduc-Querzola. Un premio arrivò dalla SIMCA, rafforzato da alcuni record internazionali per la classe 750 ottenuti sulla pista di Montlhéry, e Gordini continuò ad allargarsi cominciando a costruire

le famose 1100 basate sulla 508C, detta SIMCA Huit in Francia.

Nel 1939 gli spider Topolino furono battuti dalla 1100 nello handicap tuttavia i fratelli Alin vinsero la classe 750. Vi furono naturalmente successi nelle corse minori e le due “Cinq” sopravvissero alla guerra. Il 9 settembre 1945 tre corse al Bois de Boulogne segnarono la ripresa delle corse automobilistiche in Europa. La Coupe Robert Benoist per vetture fino a 1100 fu vinta dalla “Huit” guidata da Gordini mentre Albert Alin portò una delle “Cinq” all'ottavo posto. Gordini continuò l'attività perseguendo obiettivi sempre più ambiziosi così che gli spider “Cinq” sparirono dopo quella festosa occasione.

Le Topolino di serie parteciparono in buon numero negli anni 1938/39 alle corse monotipo del Volante d'Argento, una manifestazione dal carattere autarchico. Poche altre corse in salita prevedevano in quegli anni una categoria Turismo ed ancora meno una classe 750. Nell'immediato dopoguerra si assistette ad una ripresa dapprima timida e poi esplosiva della categoria Turismo più tardi spezzata in Turismo Normale e Turismo Speciale. La classe 750 di queste categorie fu spesso monopolio delle Topolino, prima col tipo A e B e poi col C. Questo permise il fiorire di molti nuovi preparatori e di costruttori di testate speciali per una storia però molto diversa da quella delle Sport. Le Topolino C si videro in gara fino al 1956 quando furono soppiantate dalla Fiat 600 e ancora più a lungo in corse di regolarità.

## BIBLIOGRAFIA

- L'articolo di presentazione della Fiat 500 su *Auto Italiana* del 20 giugno 1936 firmato da Aldo Farinelli può far pensare una volta di più a come fossere ben fatte e interessanti le riviste di automobilismo di qualche tempo fa.
- Nessun lavoro di ricerca serio sulle vetture sport italiane fino agli anni Sessanta può prescindere dall'immane lavoro di Andrea Curami esposto in: Andrea CURAMI - Piero VERGNANO, *La “sport” e i suoi artigiani, 1937-1965*, Giorgio Nada Editore, Milano 2001.
- Buone monografie su alcune fabbriche artigianali italiane sono: Luigi ORSINI-Franco ZAGARI, *Stanguellini*, Giorgio Nada Ed., Milano 2004. Enzo ALTORIO, *Giannini*, Automitica, 1994.
- Le notizie sulle corse del dopoguerra sono tratte dal lavoro di ricerca per il volume: Alessandro SILVA, *Back on Track*, in preparazione.
- Notizie sulla storia della Cooper e della Gordini si trovano rispettivamente nei classici: Doug NYE, *Cooper Cars*, Osprey Publ. Ltd., London, 3rd ed., 1992. Christian HUET, *Gordini, un Sorcier, une Equipe*, ed. C. Huet, Paris, 1983.
- Le fotografie provengono dalla Fondazione Negri di Brescia e dall'Archivio dell'Autore.

## LE MONOGRAFIE AISA

### 113 Topolinottanta

L. Morello, A. Sannia, A. Silva  
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016

### 112 La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra

A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla  
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullié Milano, 5 marzo 2016

### 111 Scuderia Brescia Corse

Dino Brunori  
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015

### 110 La motorizzazione del dopoguerra

L. Boscarelli, S. Colombo, A. Sannia  
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015

### 109 Fermo Immagine

**La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e Pobjettivo**  
G. Cancellieri, G. Calvenzi  
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015

### 108 Lancia: uomini, tecnica, vittorie

Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014

### 107 Giotto Bizzarrini:

**l'ingegnere costruttore**  
a cura di Lorenzo Boscarelli  
gennaio 2015

### 106 Aeraspecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi

Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014

### 105 Passioni & Progetti

**Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy**  
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, 4 e 5 maggio 2013

### 104 OM - gli uomini, le macchine, le corse

Presentazione del libro di A. 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**  
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani  
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**  
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi  
Modena, 19 maggio 2012

### 98 Vittorio Ghidella,

**il manager del rilancio Fiat**  
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini  
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012

### 97 Modena e Motori:

**gli anni Cinquanta visti da lontano**  
K. van Stokkum, G. 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, 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)

F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi  
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**  
L. Boscarelli, A. Curami, A. 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  
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 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**  
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'ing. 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° Gran Premio 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 (novembre 2016)

*Si ringraziano per la collaborazione: Paolo Bellinazzi, Donatella Biffignandi, Mauro Negri e il Centro Storico Fiat.*

*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)