Cars & Strips
Le auto di Paperino e Topolino

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

MONOGRAFIA AISA 123

Cars & Strips
Le auto di Paperino e Topolino

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Milano, 23 marzo 2019

2 Prefazione
Lorenzo Boscarelli

3 Un grande personaggio
Dino Buzzati

4 La 313 tra fantasia e realtà
Riccardo Daglia

8 Il lancio della Fiat 850 interpretato da Walt Disney Italia
Riccardo Daglia, Aldo Zana

10 Disney cars: i modelli Politoys/Polistil dalla fantasia alla realtà
Riccardo Daglia

12 Topolino il cittadino eroe
Oreste del Buono

13 Topolino e l'automobile: design progresso storie
Aldo Zana

16 "Topolino e il mistero dell'uomo nuvola": una lettura un po' diversa
Aldo Zana

19 Una fiaba di auto d'epoca
Aldo Zana

21 Disney a quattro ruote
Alberto Becattini

MONOGRAFIA AISA 123

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Quando mai un'automobile, sia pure di fantasia come la 313 di Paperino, da oggetto d'uso diventa attore di un'avventura, come accade nelle *strips* di Walt Disney? È la magia del racconto fantastico che lo consente e che ci conquista, tanto che in una specie di *transfer* alcuni di noi, meno smaliziati, oppure solo più rapiti dalla narrazione, arrivano a ipotizzare che il modellino che hanno tra le mani sia la riproduzione di un'auto reale.

Sarà vero? Chissà... ma non importa, perché la cosa essenziale è immedesimarsi nel racconto, farsi trascinare dalle vicende dei personaggi di questo mondo di fantastia, che hanno emozioni, aspirazioni, ruoli così simili a quelli che ciascuno di noi riconosce in se stesso.

Le loro avventure hanno divertito e divertono generazioni di lettori, ovunque nel mondo, adeguandosi ai tempi e ai gusti, a volte precorrendo in modo stupefacente eventi cruciali per l'umanità (si veda l'incredibile racconto "Topolino e il mistero dell'uomo nuvola"). La capacità di associare il fantastico alle vicende contemporanee rende questi racconti senza tempo, sempre nuovi e "realistici", in grado di trascinare il lettore in mondi dei quali non si mette in discussione l'esistenza. È scontato che non esistono, ma è altrettanto scontato che li si vive come se esistessero e in questo sta molto del loro fascino, della loro capacità di calamitare l'attenzione.

L'automobile è uno degli oggetti simbolo del Novecento ed è fatale che anche Topolino e Paperino dovessero possederla. Appaiono però qualche tempo dopo la nascita delle *strips*, forse quando la "umanizzazione" dei personaggi è abbastanza progredita da giustificarne la presenza. Sono vetture che riflettono la personalità dei proprietari, da quella inaffidabile di Paperino nel cortometraggio "Don Donald", alla lussuosa coupé de ville di Paperon de' Paperoni, alla pratica utilitaria di Topolino.

Anche l'estetica delle automobili evolve nel tempo, salvo nel caso della 313 di Paperino. La linea di questa, come riflesso del carattere del suo possessore, si ispira a una vetturetta – la American Bantam – che sembra la caricatura delle automobili "vere". È la degna compagna di avventure di Paperino, un personaggio sfortunato, imprevedibile, ambizioso, che suscita sentimenti contrastanti, ma che si apprezza per quello che è, un po' immedesimandosi nelle sue vicende, che non di rado ricordano alcune delle nostre.

Tutti noi conosciamo Topolino, Paperino e i loro congiunti, avversari, compagni di avventure e li abbiamo sempre associati al nome di chi in origine li ha ideati, Walt Disney. In realtà le vicende – domestiche o mirabolanti, eroiche o intrise di mistero, futuribili o ispirate a capolavori letterari – sono state concepite da alcuni disegnatori e sceneggiatori ignoti alla maggior parte dei lettori delle *strips*. Sono autori di grandissimo talento, con una quasi incredibile capacità di ideare vicende di ogni genere, guidati da una fantasia degna dei migliori autori di opere letterarie.

A loro dobbiamo il divertimento che proviamo scorrendo le avventure dei personaggi che le popolano e a loro va la nostra gratitudine.

Lorenzo Boscarelli, presidente AISA e studioso di storia dell'automobile.

Un grande personaggio

Dino Buzzati

Colleghi e amici, quando per caso vengono a sapere che io leggo volentieri le storie di Paperino, ridono di me, quasi fossi rimbambito. Ridano pure. Personalmente, sono convinto che si tratta di una della più grandi invenzioni narrative dei tempi moderni.
Lasciamo pur stare la vertiginosa fantasia e ingegnosità delle vicende, ammirevoli in un mondo dove la regola quasi sovrana dei romanzi è la noia. Sono i due protagonisti, Paperino e Paperon de' Paperoni, a fare la gloria maggiore di Walt Disney. La loro statura, umanamente parlando, non mi sembra inferiore a quella dei famosi personaggi di Molière, o di Goldoni, o di Balzac, o di Dickens.
L'uno e l'altro li conosco ormai benissimo, data la lunga frequentazione. E non mi hanno ancora stancato. Perché? Perché non si tratta di caricature, di macchiette, che reagiscono meccanicamente alle varie situazioni secondo uno schema prevedibile. Come appunto i più geniali personaggi della letteratura romanzesca e del teatro, essi sono, con tutti i loro indistruttibili difetti, creature ogni giorno e in ogni avventura un po' diverse da se stesse, hanno insomma la variabilità, l'imprevedibilità, la mutevolezza tipiche degli esseri umani. E per questo riescono affascinanti e universali.
...
Ancora più simile a noi è Paperino, carattere veramente universale e, per certi versi, specialmente mediterraneo. Dio mio, quanti Paperini vivono, lavorano, fanno i lavativi intorno a noi. Anche lui è un miracolo, creativamente parlando. Possiede tutti i peggiori difetti di questo mondo, ancora più di Paperone, eppure anche lui riesce inevitabilmente simpatico, e i suoi successi (rarissimi) sono anche i nostri successi, le sue disgrazie affliggono anche noi.
Vediamo in po'. Paperino è prima di tutto un lazzarone, per cui il lavoro è la più triste condanna. Paperino è di una presunzione addirittura grottesca, a sentir lui nessuno lo supera in bravura, intelligenza, coraggio, vigore fisico. Paperino, come il suo ricchissimo zio, è sempre pronto all'inganno e al raggiro, pur di sistemarsi in qualche modo. Paperino, così baldanzoso in ogni vigilia, al momento buono è la pavidità, la fifa personificata.
I suoi vizi, insomma, sono tra i più misteriosi e meschini.
Come si spiega che ottiene sempre la nostra indulgenza? Il motivo, secondo me, è molto semplice. Anche se ciascuno di noi è più laborioso di Paperino, più onesto, leale, coraggioso, ciononostante vede istintivamente in lui un fratello minore, un fratello, se si vuole, più disgraziato.
Paperino è il campione delle debolezze e delle viltà che inevitabilmente germogliano qua e là nel nostro animo, anche se poi siamo capaci di annientarle.
Paperino è il poltrone astuto, quello che cerca di non pagare mai il dazio, quello che sogna impossibili glorie e, non raggiungendole, si sente defraudato. Paperino è la falsa vittima di tutte le ingiustizie, il conculcato, l'incompreso. Artisticamente, ottiene tuttavia questo meraviglioso risultato: che noi, specchiandoci in lui, nel segreto del nostro animo ci riconosciamo, ma nello stesso tempo ci sentiamo migliori.

Questo scritto è tratto dalla prefazione di Dino Buzzati (Belluno, 16 ottobre 1906-Milano, 28 gennaio 1972) al libro Oscar Mondadori n. 170, 27 agosto 1968, intitolato: "Vita e dollari di Paperon de' Paperoni", che raccoglie sette grandi storie "classiche" di Paperone e Paperino. E' la prima ristampa di storie di Carl Barks in un libro Mondadori. Testi e disegni sono quelli italiani originali senza le riscritture e le false colorìture delle ristampe successive.

La 313 tra fantasia e realtà

Riccardo Daglia

Sì: fantasia e realtà, ovvero la capacità di "giocare" con la memoria, mischiando i ricordi d'infanzia come si fa con le carte da gioco per rievocare, sparigliati, memorie personali di giochi, ricordi di cose reali e episodi di vita vissuti da bambini con parenti e amici dell'epoca.
Un breve viaggio della memoria alla ricerca di una parte di quell'"essere bambino" che si nasconde ancora in ognuno di noi, ormai adulto.
Tutto parte da un numero.
313: un numero palindromo per molti di noi evocatore di ricordi infantili.
Quando capita oggi di vedere il numero 313 inserito in una targa di una vettura reale lo associamo sorridendo all'omonima vettura di Zio Paperino.
Prima di parlare della storia della 313 è necessario un brevissimo accenno alla genealogia dei personaggi di Paperopoli, luogo di fantasia in cui vivono e agiscono i personaggi della dinastia dei Paperi.
Carl Barks, (27 marzo 1901 – 25 agosto 2000), disegnatore e sceneggiatore delle più originali ed articolate storie sui "Paperi Disney", aveva preparato a suo uso personale un vero e proprio albero genealogico della dinastia dei Paperi, dal padre fondatore di Paperopoli (Duckburg) tale Cornelius Coot (nato nel 1790 e morto nel 1880) fino ai giorni nostri.
Donald Fauntleroy Duck, in Italia Paperino, secondo Carl Barks è nipote di Scrooge McDuck, (Paperon de' Paperoni), figlio di sua sorella Ortensia de' Paperoni e di tal meno noto Quackmore Duck.
Paperino a sua volta è zio di Qui, Quo, Qua, che sono i figli della sorella (forse gemella) e di un padre ignoto.
Molti altri sceneggiatori e disegnatori hanno integrato e a volte modificato questo albero genealogico in funzione delle centinaia di storie scritte in tutto il mondo arrivando a sostenere che in realtà Paperino sarebbe stato un orfano allevato da Nonna Papera.
Tutto ciò è serissimo argomento di studio per gli Eminenti Storici della genealogia dei Paperi, ma esula da questa trattazione!
Ritorniamo pertanto alla "313".

Riccardo Daglia, vice-presidente AISA, è ingegnere meccanico attualmente manager tecnico-commerciale della maggiore azienda europea produttrice di acciaio. Ha imparato a leggere su "Quattroruote" e "Motor" oltre che su "Topolino" appassionandosi fin da bambino alle auto.

La vetturetta (senza targa) compare per la prima volta in un cartone animato in Technicolor copyright 1936, passato sui grandi schermi per la prima volta il 16 gennaio 1937.
Questo cartoon, intitolato "Don Donald" è ambientato in Messico con co-protagonista una graziosa papera (Donna Duck) il cui personaggio sarebbe successivamente evoluto nella eternamente fidanzata Daisy Duck, in Italia Paperina.
La trama è molto semplice, al limite dell'ingenuità, e percorre alcuni stereotipi e luoghi comuni ancora attuali ai giorni nostri.
Per ingraziarsi i favori della graziosa e capricciosa piccola papera, Don Donald baratta il suo asinello con una scalcagnata vetturetta senza targa in vendita presso un rigattiere senza scrupoli.
Ha l'aria dimessa di tutte le autoccasioni in vendita presso i rivenditori di vetture usate di tutto il mondo.
La riluttante Donna Duck cede al fascino di Don Donald e del suo mezzo meccanico e la coppia parte per una gita nel deserto.
Dopo un iniziale folgorante sfoggio di dinamismo e prestazioni, la proverbiale inaffidabilità della vetturetta spremuta senza pietà per le strade del deserto, provocherà parecchi guai alla coppia rovinando la gita romantica di Don Donald.
Donna Duck, sbalzata dall'auto finisce nel fango e, arrabbiatissima, se ne ritorna a casa su un improbabile monociclo estratto dalla borsetta...
...e Paperino si ritrova solitario con il suo asinello che trova la propria rivincita.
In questo cortometraggio Don Donald, alias Paperino, è ancora raffigurato come scorbutico ed irascibile e Donna Duck non è ancora Paperina, sua eterna fidanzata.
Non passerà molto tempo.
In una striscia del 24 febbraio 1938, Paperino vende la sua vecchia vettura, presumibilmente di inizio 1900 immatricolata 113. Verrebbe da chiedersi il motivo per cui molti anni dopo questo stesso numero verrà ripreso come targa per la vettura di Topolino.
Successivamente, una vettura uguale a quella del cortometraggio Don Donald riappare in una striscia del 1° luglio 1938, a firma di Bob Karp e Al Taliaferro, ancora senza targa.
Un anno dopo nel 1939, e successivamente in una striscia del 1° luglio 1940, gli sceneggiatori danno una

targa alla vettura di Donald Duck: nasce definitivamente la 313, vero e proprio personaggio dei fumetti e non solo attrezzo di scena.
Ricordiamo che Al Taliaferro (29 agosto 1905 – 3 febbraio 1969) è stato il primo disegnatore di Paperino nel 1934 per i cortometraggi, mentre Gottfredson agli inizi ha inserito Paperino solo quale comprimario nelle strips di Topolino.
Successivamente Carl Barks farà evolvere il carattere del personaggio affrancandolo dal ruolo di comprimario che aveva agli inizi, oltre a creare un universo popolato da paperi che da allora ha continuato a crescere con nuovi personaggi e ambientazioni fino ai nostri giorni.
Da questo momento in poi il numero della targa diventa il nomignolo con cui si identifica la vettura per antonomasia di Donald Duck. La fedele 313 accompagnerà Paperino in tante delle sue avventure per tutti i decenni successivi.
Ma perché "313"?
Anche il numero di targa ha un suo significato: è un numero facile da ricordare, evocativo della presunta data di nascita di Donald Duck nelle prime strisce sui giornali americani, proprio attorno alla prima metà del marzo 1934. Ricordiamo che gli americani mettono nelle date il numero del mese (marzo: 3), prima della data del giorno. La targa 313 contiene il "13" numero cabalisticamente controverso. Il 13 viene dopo il 12 (considerato un numero perfetto visto che risulta divisibile per 2, 3, 4, 6) mentre 13 è un numero "primo". E poi è controverso perché da alcuni viene considerato portafortuna mentre altri lo considerano negativo per eccellenza, soprattutto nei paesi anglosassoni.
In definitiva, se "3" è il numero perfetto, 3 volte 13 significherebbe "perfettamente fortunato o sfortunato" a seconda di come la si vuole vedere, ovvero la targa perfetta per la vettura di un essere "perfettamente e fortunatamente sfortunato" come appunto è Paperino.
Nella storia "Paperino in Vulcanovia" ("Donald Duck in Volcano Valley") del 1947, pubblicata negli Usa sul numero 147 di One Shots, dedicato a Paperino, e in Italia su Albi d'oro 70 del 13 settembre 1947, Carl Barks fa parlare un personaggio secondario, sicuramente un meccanico, che ci svela come è fatta l'auto, illustrandone i componenti di motore e carrozzeria: "Motore Mixwell del 1920! Carrozzeria Dudge del '22! Assi Paclac del '23! Ruote da un tosaerba! Ma cammina!"
Don Rosa (altro importantissimo disegnatore e sceneggiatore tuttora vivente) negli anni successivi fece una particolareggiata analisi di questa vignetta.
Don Rosa scrive testualmente:
"Mixwell" deriva da "Maxwell" (un marchio americano attivo dal 1904 al 1923, che produsse veicoli di vario tipo di classe medio/economica, per poi confluire in Chrysler), "Dudge" è l'equivalente in paperolese di "Dodge", e Paclac la crasi fra Packard e Cadillac. Comunque sia, quel commento mi ha fatto pensare che Paperino stesso avesse costruito l'auto assemblando vari pezzi di scarto". (Fonte: *The Don Rosa Library, vol. 1*)
Tuttavia nel mondo dei cartoons tutto è possibile, così lo stesso Carl Barks, in piena contraddizione, prepara un disegno che rivela l'esistenza di una versione model year 1934 molto simile alla "313", ma con targa 311: disegna di fatto la brochure di presentazione di quella che diventerà l'eterna vettura di Donald Duck in tutto il mondo!
Guidata da un elegante papero in giacca e cravatta, è una "Belchfire Runabout", prodotta dalla Duckburg Motor Co., sussidiaria del Gruppo McDuck Industries, e, da quanto si legge, rappresenta: "The finest choice for the refined gentleman". Vettura descritta come "Stylish and reliable, yet affordable".
Ricordiamo che il Gruppo Mc Duck Industries appartiene proprio a Scrooge Mc Duck (Zio Paperone).
Ancora Carl Barks per il 50° compleanno di Paperino disegna una raffinata litografia prodotta in un numero limitato di copie che raffigura la 313 partecipante al rally della nostalgia per vetture d'epoca.
Passano parecchi anni e lo sceneggiatore italiano Fabio Michelini nella storia "Paperino e il segreto della 313", (Topolino n. 2071, 8 agosto 1995) ipotizza che la 313 sia stata acquistata da Paperino in Messico mentre girava con Paperina le scene del cortometraggio "Don Donald".
Cosa che avrebbe un senso visto che nel 1936, anno in cui viene girato il film "Don Donald", si sarebbe trattato di una vettura usata di due anni d'età. Viene inoltre spiegato che un eremita sciamano del Messico avrebbe instillato una "scintilla di vita" per sempre nella 313: la 313 si "rompe" per evitare che Paperino e i suoi cari possano finire in guai maggiori.
Ancora una volta, la fantasia si mischia alla realtà: anche noi innamorati di ferri vecchi quando veniamo lasciati a piedi dal nostro mezzo meccanico pensiamo che tutto ciò avvenga sempre e solo per il nostro bene. Un modo autoconsolatorio di vedere le avversità: alla nostra vettura d'epoca perdoniamo tutto, perché le vogliamo bene e pensiamo che in fondo anche lei abbia un cuore pulsante per noi.
Degna di nota inoltre la bellissima riproduzione francese tratta dal *"Journal de Mickey Mouse"*; la 313 viene raffigurata sezionata, rimane bicilindrica e chiaramente la trazione è posteriore.
Da notare appesi al muro del garage le versioni derivate o derivabili della 313.
Dagli anni Cinquanta in avanti la 313 è stata disegnata con leggere varianti di forma e di colori, a seconda dello sceneggiatore e disegnatore, ma il disegno è sempre rimasto coerente alla forma della prima vettura di Don Donald.
Vale la pena citare la rara versione chiusa della 313,

disegnata in poche strisce non prima del 1943.
E' una tipica coupé due porte con padiglione leggermente rialzato: questo raro disegno si ispirava chiaramente alle carrozzerie proposte tra il 1935 e il 1937 (c'erano la Chrysler Airflow e le forme aerodinamiche).
Stiamo parlando di fantasia e realtà: in definitiva la 313 è esistita veramente nel mondo reale?
La risposta è sì!
La 313 si ispira chiaramente alla contemporanea American Bantam 60, pubblicizzata come la sola auto americana economica presente sul mercato.
Un gruppo di imprenditori dopo la grande crisi del 1929 ebbe l"idea di proporre sul mercato americano una derivata dell'inglese Austin Seven. La American Austin Car Company di Butler (Pennsylvania) non ebbe successo e fallì nel 1937. Nello stesso anno la rinata American Bantam Car Company ostinatamente ripropose sul mercato la American Bantam 60.
Qualche modifica tecnica, quale l'aumento di potenza a 20 CV a 4000 giri/min (7 CV in più rispetto al modello d'origine), cilindrata invariata di 747 cc e un prezzo d'acquisto di soli pochi dollari inferiore alle ben più spaziose e performanti concorrenti non convinsero l'acquirente americano all'acquisto.
Si stima che non più di seimila vetture siano state prodotte e vendute nonostante fossero offerte molteplici varianti di carrozzeria: coupé, roadster, furgoncino e pick-up.
Tuttavia è bene ricordare che l'American Bantam è rimasta famosa nella storia per aver proposto il primo prototipo della Jeep che tanto parte avrebbe avuto nel corso del secondo conflitto mondiale. L'impossibilità economica di garantire la produzione nelle elevate quantità richieste dal governo americano fece sì che Willys e Ford si aggiudicassero la commessa.
L'American Bantam, tuttavia, si aggiudicò la commessa di produzione dei rimorchietti da 2,5 ton per la Jeep, di cui molti esemplari rimasero nelle campagne italiane alla fine della seconda guerra mondiale. La produzione continuò fino al 1941, anno in cui l'American Bantam cessò ogni attività.
E' chiaro come questo fosse il perfetto modello cui ispirarsi per disegnare l'auto di Donald Duck, un'auto ridicola, sfortunata e piena di "magagne", molto più ridicola agli occhi degli americani, abituati ad auto di grandi dimensioni, che non a quelli di noi europei, abituati da sempre al concetto di vettura piccola ed economica.
E' verosimile ritenere che i disegnatori Disney abbiano preferito ispirarsi ad un'auto "flop" molto più facile da caricaturare rispetto ai tradizionali modelli di successo di quell'epoca: Ford, Chevrolet, Chrysler, Dodge, Pontiac e simili.
Ritroveremo spesso Paperino alla guida di altre vetture. In alcune storie Paperino, toccato da un effimero momento di fortuna, guida anche vetture prestigiose.
E' interessante notare come alcuni disegnatori abbiamo voluto iperbolicamente raffigurare il concetto di auto di lusso estremo (oggi diremmo "hypercars") con motori pluricilindirici e lunghezze da transatlantico.
Divertentissimo il disegno della "Imperatrice delle autostrade" dotata di motore a 24 cilindri, che Paperino, insieme allo Zio Paperone, acquista pagandola con una carriola piena di "bigliettoni" verdi e dollari d'argento.
Sulla stessa falsariga l'imponente super cabrio con tanto di antenna satellitare ante litteram, lunga il doppio della vettura del cugino Gastone (il papero fortunato per eccellenza), che esce umiliato e sconfitto al confronto nella storia: "Paperino e il sentiero dell'unicorno" del 1950.
Ma le fortune di Paperino sono sempre di corta durata: attimi che irrompono nella vita di Paperino che puntualmente si ritrova squattrinato e ridimensionato nelle sue aspettative di successo.
Paperino si ritrova quindi sempre con la sua 313; nonostante tutti i guasti che la affliggono, i guai da essa provocati e le disavventure provate, le rimane fedele, e sarà presumibilmente così per sempre.
Un vero e proprio odio amore quello di Paperino per la sua 313.
Non è un caso che la 313 non venga abbandonata neppure quando Paperino si affranca dal ruolo di papero pigro, ozioso e sfortunato per trasformarsi in Paperinik.
Paperino, soprattutto nelle storie europee, è stato definito dal suo disegnatore Don Rosa essere dotato di una "fragile maestria". Il pigro Paperino quando esce dal suo abituale stato di ozio e pigrizia sa compiere inizialmente opere magistrali, poi la sua voglia di strafare lo porta puntualmente al disastro, confermando la sua abituale nomea di pasticcione e confusionario.
La redazione italiana però voleva troppo bene al proprio personaggio. I lettori anche.
Per sfatare questo mito la redazione italiana pensò che Paperino avrebbe potuto affrancarsi da questo ingrato destino e fece nascere Paperinik. Questo inedito personaggio nacque in Italia da un'idea della caporedattrice di "Topolino" Elisa Penna (Cusano Milanino, 24 novembre 1930 – Montalto Pavese, 30 aprile 2009), progressivamente rielaborata dal comitato di redazione presieduto dal direttore Mario Gentilini.
L'8 giugno 1969 su Topolino n. 706 fu pubblicata la prima di due puntate della storia: "Paperinik il diabolico vendicatore". Il titolo spiega già molte cose del personaggio. La sceneggiatura è di Guido Martina, disegnata da Giovan Battista Carpi: si presenta sin dall'inizio con inequivocabili riferimenti al fumetto Diabolik delle sorelle Giussani.
Paperinik, tuttavia, non ne è la semplice parodia. Al contrario, rappresenta la rivincita di Paperino contro

le angherie cui è stato sottoposto per anni dai suoi sceneggiatori e disegnatori. Non un ladro gentiluomo né tantomeno un caso di sdoppiamento della personalità stile Dr. Jekyll e Mr. Hyde.
Il carattere del personaggio verrà progressivamente definito come un eroe di Paperopoli: per certi versi può ricordarci anche Zorro per la semplicità del suo travestimento, spesso neppure mascherato.
Le prime storie di Paperinik rappresentano ancora oggi una piacevole lettura. E' facile reperire sul web tutti i riferimenti delle molteplici ristampe.
Un supereroe non poteva non avere una "supercar". L'amata 313 diventa 313X grazie alle cure di Archimede Pitagorico. Brevemente: Paperino s'impossessa dei segreti e del corredo di Fantomius, un ladro gentiluomo ormai passato a miglior vita, e ne reincarna l'identità facendosi chiamare Paperinik.
I gadget di cui la vettura è dotata vengono svelati nel dipanarsi delle prime storie pubblicate: sedile eiettabile; paraurti espandibili per farsi largo nei posti di blocco; serbatoio "spara olio" e cortina fumogena nebbiosa per seminare gli inseguitori; motore super truccato, silenziosissimo, capace di prestazioni sconosciute alle vetture che circolano a Paperopoli; capacità di vincere la forza di gravità e librarsi in volo grazie ad un non meglio specificato cuscino d'aria con un semplice sibilo; super-vernice: la consueta colorazione (rossa in questa storia), diventa nera al semplice spruzzo di un misterioso gas cangiante; targa girevole per cambiare identità; telefreno ultrasonico: un telecomando capace di inviare ultrasuoni nel raggio di un chilometro, che interrompono il passaggio della corrente elettrica.
Il gadget più divertente? Il gas "starnutifero": neppure James Bond sulle sue molteplici Aston Martin ne è mai stato dotato.
Archimede Pitagorico procede regolarmente all'aggiornamento della 313X ma per non correre il rischio di svelare l'identità segreta di Paperinik ogni volta cancella la memoria del proprio operato ingoiando una CAR-CAN, la CARamella CANcella memoria di sua invenzione.
Ebbene sì: Paperinik è l'alter ego di Paperino, lo riscatta dal suo destino, ma agli occhi di tutti Paperino rimane quello di sempre.
Il finale della quarta storia: "Paperinik torna a colpire" è emblematico. Paperinik distribuisce a pioggia dollari sulla cittadinanza di Paperopoli, viene osannato dalla folla, in cui si trovano anche Paperon de Paperoni e i nipotini Qui, Quo e Qua. Tutti raccolgono dollari, Paperinik sparisce alla vista, e Paperino improvvisamente ricomparso non raccoglie neppure un dollaro.
Paperone lo rimprovera e dice: "Pelandrone! Neanche lo sforzo di chinarti a raccattare qualche dollaro".
Paperino: "Che ci vuoi fare? E' la mia natura, rimarrò sempre quello che sono".
Qui, Quo e Qua: "Certo, non sarai mai Paperinik!".
Ma a Paperino e alla sua amata 313 non importa. Entrambi sanno che, se vogliono, possono trasformarsi ed essere diversi da come vengono percepiti dal resto del mondo.
In fondo Elisa Penna e gli sceneggiatori non potevano fare a Paperino un regalo più grande, se non conferirgli dopo tanti anni quell'autostima che tutti, prima o poi, nella vita abbiamo tanto bisogno di ritrovare.

Il lancio della Fiat 850 interpretato da Walt Disney Italia

Riccardo Daglia, Aldo Zana

In occasione del lancio della 850, avvenuto nel maggio del 1964, Fiat coraggiosamente decise per un piano di marketing innovativo e multi-target, rivolto anche ai bambini, che avrebbero influenzato i genitori nell'acquisto della nuova vettura per le famiglie italiane, l'erede della ormai mitica 600. Praticamente in contemporanea con il lancio, la Mercury, azienda torinese di automodelli, mise in vendita il modello 1:43 della 850 berlina, ovviamente avendo ottenuto i disegni Fiat con il giusto anticipo.

Un'altra azione di marketing innovativo, autentico co-marketing promozionale, fu il contatto con la Mondadori per scrivere una storia a fumetti in cui la vetturetta fosse coprotagonista di una grande avventura da pubblicare sul Topolino settimanale. Il disegnatore fu il bravo Giovan Battista Carpi (Genova, 16 novembre 1927 – Genova, 8 marzo 1999), la sceneggiatura venne firmata da Rodolfo Cimino (Palmanova, 16 ottobre 1927 – Venezia, 31 marzo 2012).

Il titolo originale della storia: *Mago Merlino presenta: Paperino e la 850,* rivela lo spirito essenzialmente pubblicitario di questa operazione sponsorizzata dalla Fiat. Anche la Walt Disney italiana ebbe la possibilità di stimolare l'attesa per il film: *"La spada nella roccia"* che sarebbe uscito per Natale nelle sale italiane.

La storia fu pubblicata in dieci episodi di quattro pagine ciascuno sul settimanale *Topolino*, dal n. 455 del 16 agosto 1964 al n. 464 dell'11 ottobre 1964: esattamente in tempo per l'apertura dei diciottesimi Giochi Olimpici a Tokyo il 10 ottobre di quell'anno.

I protagonisti sono Paperino e i suoi tre nipotini Qui Quo e Qua. Il quartetto, su ordine di zio Paperone, al volante di una nuova fiammante Fiat 850 rossa viene incaricato dell'arduo compito di portare a Tokyo, alle Olimpiadi, il "super-super gas" necessario ad alimentare il braciere olimpico.

L'avventura si dipana attraverso Europa ed Africa: rappresenta un ottimo ripasso della geografia, in particolare dell'Europa, per i lettori che vedono la Fiat 850 partita da Parigi (scelta invero singolare per un'auto italiana) attraversare Belgio, Olanda, Danimarca, Svezia per arrivare in Lapponia in pieno inverno. Scelta felice in quanto la Lapponia era (ed è ancora oggi) una delle zone scelte dai produttori per collaudare le nuove auto in condizioni estreme.

La natura non si mostra nemica, ma lo sono la Banda Bassotti, istigati da Maga Magò, che inventano le loro abituali, assurde diavolerie per rubare la bombola di super-super gas trasportata dai Paperi. Ma vanno incontro ai primi fallimenti in quanto la Fiat 850, oltre alle proprie brillanti prestazioni, può contare sull'assistenza di Mago Merlino e di Gufo Anacleto. I lettori iniziano così a conoscere questi due co-protagonisti del nuovo film, anche se Gufo Anacleto nel fumetto ha una parte molto più positiva e significativa rispetto al film, del quale tutti ricordano la scena memorabile della sua risata travolgente.

Superate le insidie in Lapponia, la 850 dei Paperi scende in Europa continentale, attraversa la Germania correndo sulle autostrade intasate da un traffico tutt'altro che ordinato, passano per l'Austria, anche se ai piedi delle Alpi incontrano e aiutano un prototipale amante della birra bavarese.

Passate le Alpi, arrivano a Milano, piazza del Duomo (allora le auto private vi potevano circolare): omaggio alla sede Mondadori. Correndo sull'Autostrada del Sole, allora ancora quasi nuova, arrivano a Roma e Napoli.

I Paperi si imbarcano per l'Africa, dove fronteggiano il Grande Capo Acchiappamotori, temporaneo alleato di Maga Magò e dei Bassotti, che cerca di fermarli con uno strano cannone lancia frecce. Nei frames dedicati all'Africa si incontrano citazioni delle storie anni Trenta di Floyd Gottfredson: quelle erano biecamente razziste, qui il Grande Capo si limita ad appendere quali trofei alle palme i motori, i volanti, le ruote delle auto da lui catturate.

Altra citazione, questa volta da Carl Barks, i predoni cammellati che, in nome del politically correct, qui si limitano a rubare l'acqua del radiatore del minaccioso veicolo corazzato all-terrain dei Bassotti. E la trovano buona da bere. Vorrebbero prendersi anche l'acqua del radiatore della 850. Ma non sanno che usa il fluido antigelo. E poi ci pensa Gufo Anacleto a metterli in fuga. La citazione di Carl Barks è da: "Paperino e la clessidra magica" della primavera 1951, in originale: "Donald Duck and the Magic Hourglass", 28 tavole pubblicate nel settembre 1950 in Usa.

A Città del Capo i Paperi salgono tutti a bordo di una grande nave che li porterà direttamente in Giappone. La Banda Bassotti non demorde, ma grazie all'aiuto di Zio Paperone e dei suoi poliziotti privati, i Paperi arrivano a salutare il Fujiama e guidano la 850 in parata verso lo Stadio Olimpico per accendere la fiamma sul tripode.

Maga Magò tenta l'ultimo assalto e riesce a rubare la bombola di super-super gas, ma è Gufo Anacleto che salva la giornata e permette l'accensione della fiamma sul tripode.
Gloria ai Paperi, alla Fiat 850 e trionfo del co-marketing.
Il fatto che Fiat per promuovere la nuova vettura avesse pensato di associarla a Paperino, che di norma guida la proverbialmente inaffidabile 313, è una conferma della simpatia che il personaggio suscitava e suscita ancora adesso. Era l'uomo comune, che a volte sa affrancarsi da questo status per compiere opere mirabili. In fin dei conti: il prototipo dell'italiano medio, perfetto cliente per la nuova 850.

Disney cars: i modelli Politoys/Polistil dalla fantasia alla realtà

Riccardo Daglia

I fumetti di Topolino verso la fine degli anni Sessanta, grazie alla diffusione garantita da Arnoldo Mondadori Editore con una redazione di altissimo livello, bravi disegnatori e sceneggiatori, arrivarono a tirature elevatissime: circa 1,5 milioni di fascicoli a settimana intorno agli anni Settanta.
La Politoys, successivamente obbligata a cambiare il marchio in Polistil[1], azienda italiana di giocattoli in forte crescita a fine anni Sessanta, cercò nuovi spunti per interessare i bambini (e i primi collezionisti adulti di automodelli) e mantenere la posizione dominante nel piccolo, ma promettente, mercato degli automodelli in metallo pressofuso. Bisogna ricordare che in quegli anni i produttori italiani (Mebetoys, EdilToys oltre a Politoys) lanciarono modelli sempre più sofisticati e precisi, lottando nel prezzo e nella qualità con i Dinky Toys e i Corgi Toys inglesi, fino allora quasi le sole presenze del genere nei negozi italiani di giocattoli accanto alle proposte consolidate, ma ad un livello inferiore, della Mercury di Torino.
I fondatori e proprietari dell'azienda, Eugenio Agrati ed Ennio Sala, sapevano pensare in grande (anche troppo, come poi si vide dalla fine dell'azienda, travolta dai debiti nei primi anni Novanta) e proposero alla Arnoldo Mondadori Editore, licenziataria Walt Disney per l'Italia, un'idea geniale: produrre i modelli delle auto dei fumetti di Topolino e Paperino non come semplici "giochini" in plastica per bambini, ma modelli in metallo pressofuso, in scala un po' diversa dalla tradizionale 1:43, realizzati con la stessa tecnica delle riproduzioni delle auto vere che rappresentavano il loro core business. Il co-branding ebbe un enorme successo e fu un esempio di scambio pubblicitario: i modelli pubblicizzavano la testata e viceversa.
Il risultato fu che i bambini, ma anche gli adulti, che regalavano a figli e nipoti o collezionavano essi stessi automodelli in scala ridotta di auto vere, quando maneggiavamo i modellini Politoys-Disney erano inconsciamente portati a pensare che i corrispondenti esemplari "1:1" esistessero veramente.
La pubblicità del tempo era eloquente: "Paperopoli esiste davvero".
Oggi a distanza di tanti anni ne stiamo parlando e le immagini parlano da sole.
Il primo modello: la 313 di Paperino (art. M554) nel 1968. La Serie M era la migliore in assoluto nella produzione Politoys.
I modelli della serie M erano molto ben realizzati, in lega di zamak, con personaggi in plastica realisticamente rappresentati, ruote scolpite, fondino avvitato, e, nel caso della 313 e della limousine di Zio Paperone, con alcune parti apribili. Anche la scatola che la conteneva era veramente ben realizzata, un vero peccato che nella più parte dei casi sia andata distrutta o dispersa; ben pochi ragazzini l'hanno conservata. Una vera fortuna per chi è riuscito a conservarle entrambe.
E' interessante ricordare come non sempre la 313 venne disegnata nel bicolore canonico: corpo vettura rosso, parafanghi blu, ma spesso le tinte furono invertite. La 313 di alcuni disegnatori fu spesso anche interamente rossa.
Politoys nei primi tempi produsse anche qualche esemplare con tinte invertite, oggi indiscutibilmente molto raro e ricercato dai collezionisti. Difficile dire se fosse stata una semplice svista o una scelta voluta, seguendo l'esempio dei fumetti. Di fatto la scatola della versione a tinte invertite conservava l'immagine originaria: corpo rosso, parafanghi blu, ma suona strano pensare che si sia trattato di un semplice errore di produzione. Non risulta che Politoys abbia mai prodotto una versione di 313 interamente rossa.
L'anno seguente, 1969, vennero proposte la limousine coupé de ville di Paperon de' Paperoni (art. M559) e la 113 di Topolino (art. M600).

La bellissima limousine di Paperon de' Paperoni (Art. M559)

Interessante lo stile di questa vettura, disegnata da Marco Rota, uno dei maestri della Disney italiana, perfettamente in tono con lo spirito del personaggio, notoriamente miliardario avaro e conservatore. Indiscutibilmente doveva essere una vettura di lusso, ma "vecchia", come si addice allo spirito del personaggio: quindi una vettura fine anni Venti con carrozzeria coupé de ville, ma poiché il modello è degli anni Sessanta non poteva non essere dotato di generose "pinne" secondo lo stile americano dell'epoca.
Il modello riproduce fedelmente il disegno del fumetto ed è ricco di particolari in plastica di buona fattura: fari, luci posteriori, radiatore e tromba sono dorati, mentre i retrovisori, i paraurti e la cornice del parabrezza sono argentati. Incastrata alla base del para-

fango sinistro una ruota di scorta estraibile: una ricercatezza sorprendente che per riduzione costi verrà eliminata nella successiva serie "W".
La targa della vettura, come si conviene ad un miliardario è personalizzata: ovviamente 1$. Il simbolo del dollaro, a testimonianza della incommensurabile ricchezza del proprietario, campeggia ai lati delle "pinne" posteriori e sul tappo del radiatore. Zio Paperone siede al coperto mentre il fido maggiordomo tuttofare Battista si trova al posto di guida, ovviamente scoperto come si conviene su una coupé de ville.

La 113 di Topolino (Art. M600)

Altrettanto ben fatto il modello della vettura di Topolino, più semplice nella costruzione, senza parti apribili e con meno appeal rispetto ai due precedenti, quasi a ribadire il fatto che la 313 e la "One Dollar" sono co-protagoniste delle storie dei paperi, mentre la 113 è "solo" l'auto di Topolino.
E' una piacevole cabriolet di classe media, di disegno americano anni Sessanta: alquanto difficile identificare stilemi che la possano associare a qualche reale modello coevo all'epoca del disegno.
Negli anni seguenti, a partire dal 1971, la serie "M" esce di produzione. Le subentra la serie semplificata "W", con ruote veloci e particolari che nel tempo diventeranno sempre meno precisi. Per ridurre i costi di produzione le componenti di carrozzeria vengono realizzate in plastica, come pure il fondino non più avvitato ma rivettato.
Nell'auto di Paperon de' Paperoni scompaiono la ruota di scorta ed il foro per il suo alloggiamento.
Gli articoli vengono rinominati W554, W559 e W600.
Progressivamente appariono altri modelli di auto Walt Disney, quasi a voler completare la collezione:
W1 Ezechiele Lupo e rimorchio con i Tre Porcellini
W2 Herbie il Maggiolino tutto Matto
W3 L'auto di Nonna Papera
W5 L'auto di Pippo
W6 L'auto di Ezechiele Lupo
W7 L'aereo di Paperino
W8 L'auto di Archimede Pitagorico
W9 L'auto della Banda Bassotti
W14 L'auto di Paperinik
Di questa serie il modello meglio riuscito è sicuramente l'auto di Archimede Pitagorico, il geniale inventore di Paperopoli.
Oggi sono in commercio molti modelli delle auto dei paperi e di Topolino, ma sono giocattoli in plastica senza nessun appeal modellistico o collezionistico.
Aspettiamo con ansia che qualche produttore di oggi riproponga gli stampi originali. Minichamps, BBR o CMC e tutti sono avvisati: molti collezionisti sono già in lista d'attesa!

Topolino il cittadino eroe

Oreste del Buono

Topolino è il primo, come no? Il primo vero eroe dell'avventura a fumetti. Attenzione: dell'avventura, non della comica a fumetti. C'è una bella differenza.
Le sue vicende sono sorridenti, ma il filo che le unisce è la tensione. Topolino è costretto a buttarsi sempre allo sbaraglio, ovunque: non esistono latitudini e longitudini capaci di intimidirlo definitivamente, di farlo rinunciare una volta per tutte.
Topolino è tenace e convinto di doverlo essere. Ma il sorriso delle sue vicende è un moto di pudore, la modestia che gli impedisce di prendere ufficialmente troppo sul serio la tensione.
Ai fumetti, del resto, Topolino arriva dopo una straordinaria affermazione sullo schermo nei cartoni animati, preceduto da una dilagante popolarità. E attraverso i fumetti la popolarità è ovviamente destinata a dilagare maggiormente, oltre ogni limite plausibile.
Topolino è un eroe del suo tempo: avventuroso, appunto, amoroso, romantico, eppure positivo, radicato – se si può parlare in modo simile per un personaggio d'immaginazione – nella praticità, un cittadino medio promosso alla leggenda.
[...]
Sconfinato dai cartoni animati nelle strisce, Topolino aumentò, se possibile, il potere di seduzione. Era ilare, ma attivissimo. Era un buon cittadino sempre pronto a battersi per cause giuste, ma anche per i suoi interessi. Spesso era detective. I poliziotti privati erano di moda nella letteratura e al cinema. Certo, Topolino non era un contestatore, anzi era decisamente un conservatore, uno che aiutava a conservare la società. Perché Topolino non si comporti benissimo, perché non preservi accanitamente i preziosi, gli ori, il benessere della società in cui vive, dev'essere almeno ipnotizzato da un mago disonesto, dev'essere vittima di un sortilegio nefando.
[...]
Il periodo migliore di Mickey Mouse è quello dalla sua creazione alla seconda guerra mondiale. Un periodo fitto di avventure e di vittorie clamorose.
Ovvio che, quando scoppia la seconda guerra mondiale, Topolino non può restarsene a casa. Entra in guerra anche lui. Il suo nemico immortale, Pietro Gambadilegno, non è in vincoli di complicità, sudditanza, schiavitù con i nazisti? I nazisti sono un'organizzazione superiore di gangsters contro cui lottare. Ed ecco Topolino in una guerra accanita. La guerra sarà vinta.
E' dopo la guerra che cominceranno i guai per il nostro personaggio. Topolino avvertirà sempre maggiori difficoltà a rioccupare il suo posto di predomino nelle strisce. Nel frattempo ha troppo proliferato la stirpe dei Paperi, nessuno dei quali è capace di vero disinteresse democratico. Il reduce Topolino cederà sempre più il passo ai fannulloni, agli avidi, agli inquieti arrampicatori sociali. Si immalinconirà un poco. Ma a risollevarlo insorgerà il ricordo del tempo perduto, dei suoi straordinari anni ruggenti.

Questo scritto di Oreste del Buono (Poggio Elba, 8 marzo 1923-Roma, 30 settembre 2003) è estratto dalla prefazione al libro Oscar Mondadori n. 206 del 27 maggio 1969, titolo: "Gli anni ruggenti di Topolino" che ripresenta cinque storie "classiche" di Topolino opera di Floyd Gottfredson. La riedizione in libro mantiene il disegno in bianco/nero e le parole italiane dell'edizione originale.

Topolino e l'automobile design progresso storie

Aldo Zana

La rappresentazione dell'automobile nei fumetti di Topolino va al passo con l'evoluzione del design dell'auto americana e con la trasformazione del personaggio di Topolino (Mickey Mouse) nelle strips (i disegni da noi genericamente definiti "fumetti") pubblicate nei quotidiani e, poi, negli albi degli editori licenziatari della Walt Disney.

L'autore è Floyd Gottfredson (Kaysville, Utah, 5 maggio 1905-Melrose, California, 22 luglio 1986), entrato alla Disney nel 1929 e autore delle strips di Topolino dal 5 maggio 1930 fino alla pensione nel 1975. A lui si deve l'evoluzione del personaggio da ragazzino scanzonato, talvolta imprevedibilmente dispettoso e quasi perfido, al cittadino modello, esemplare, rispettoso della legge e dell'ordine, impegnato in avventure che lo vedono sempre dalla parte del bene e della giustizia.

Topolino diventa un difensore della legge e dell'ordine, opera in collaborazione o su mandato della polizia: prima con il Capitano Setter (in originale: Captain Doberman) poi surrogando il Commissario Basettoni (in originale: Chief O'Hara). Serve la Patria in guerra ridicolizzando Hitler e i nazisti, sconfigge fuorilegge e sbandati incattiviti. Lotta con il suo arcinemico Pietro Gambadilegno (Pegleg Pete), di cui si ignorano gli antefatti che hanno portato a questa lotta senza quartiere se non il fatto primigenio di essere Topolino un topo e Gambadilegno un gatto.

Di Gottfredson è anche la trasposizione di Donald Duck (Paperino) dai film, in cui era comparso nel 1933, alle strips quale personaggio secondario delle storie di Topolino. Non solo secondario, ma anche fondamentalmente negativo: "Per non dirottare la simpatia dei lettori da Topolino" disse Gottfredson. Per questo, nel 1936 Paperino uscì dal mondo di Topolino e assurse poi a star immortale e irraggiungibile grazie a Carl Barks e all'epopea dei Paperi.

Con Gottfredson i personaggi di Walt Disney perdono progressivamente l'aderenza all'origine animale per assumere i caratteri, i comportamenti, le fattezze umane. Conservano sempre i tratti caratteristici della loro specie animale, ma il lettore non ci fa più caso se non in quanto sottolineature del carattere e degli atteggiamenti. Quasi sempre il segno dell'origine nei personaggi maschili è il tartufo nero che fa da naso. Emblematiche le signore ricche e vacue con le fattezze di maialine. E chi ha mai riflettuto da femminista sull'origine bovina di Clarabella (Clarabelle Cow), la migliore amica di Minni?

Evoluzione parallela: Topolino e auto

Nelle storie stampate di Topolino, le sole qui prese in considerazione, le automobili sono elementi dello scenario. Non assumono mai il ruolo di co-protagonista come la mitica 313 di Paperino. Però, anche loro sottolineano la trama della storia e rispettano fedelmente l'evoluzione di stile e tecnica motoristica nei decenni dei grandi cambiamenti tra il 1930 e il 1980.

Sono gli anni in cui lavora Gottfredson e, alla fine del suo ciclo, i suoi continuatori, tra i quali primeggiano gli italiani Romano Scarpa e Giorgio Cavazzano.

Quasi tutte le grandi storie di Gottfredson sono state adattate in Italia poco tempo dopo la pubblicazione in Usa. Mancando l'utilizzo sui quotidiani per i quali erano state pensate, hanno spesso dovuto essere ridisegnate per accogliere fumetti (cioè gli spazi per le parole dei personaggi) necessariamente di maggiori dimensioni per via della intrinseca prolissità della lingua italiana in confronto alla parlata popolare e sintetica dei testi americani.

La declinazione orizzontale in quattro scene (frames) delle strips per i quotidiani ha dovuto essere trasformata, spesso in modi arbitrari e talvolta senza rispettare la sequenza originale, per via dei formati diversi delle pubblicazioni che si sono seguite nei decenni: dagli albi di grande formato orizzontale delle Edizioni Nerbini e Mondadori negli anni Trenta fino al Topolino formato libretto iniziato da Mondadori in aprile 1949, diventato quindicinale nel 1952 e settimanale nel 1960.

Il personaggio di Topolino nasce nel 1928 con l'avvento del sonoro nel cinema e diventa poi protagonista delle strips stampate la domenica e, ben presto, di quelle quotidiane che la King Features Syndicate distribuisce a migliaia di giornali attraverso gli Stati Uniti. Le strips sono ancora oggi una delle sezioni più lette nei quotidiani.

Per politica aziendale, il disegnatore-scenografo creativo non firmava mai le storie. Ogni strip era siglata Walt Disney e recava il copyright della King Features Syndicate. Bisognò attendere gli anni Settanta perché

Aldo Zana, giornalista e storico dell'automobile, socio Aisa. Come tanti, da bambino è cresciuto con Topolino. In età adulta si è dato all'acquisto di libri, specialmente americani, dedicati alla ristampa e all'analisi critica delle grandi storie di Topolino e Paperino.

Floyd Gottfredson e Carl Barks potessero apparire all'onore del mondo.
Nei primi anni, Topolino è rappresentato quale ragazzino, già in età di patente (in Usa l'età legale per guidare un'auto è 16 anni). L'auto di cui si mette al volante non è sua, ma dell'amico e primo mentore Orazio Cavezza (Horace Horsecollar). Insieme, si lanciano alla ricerca di un misterioso tesoro a bordo di una vettura che risente ancora degli stilemi della Ford T: radiatore squadrato, manovella di avviamento, fiancate lisce e rettilinee, portiere quadrate.
L'auto compare nella storia "Race for Riches" del 1935, pubblicata per la prima volta in Italia con il titolo: "Topolino e il tesoro di Clarabella" nello stesso 1935.
Viene subito stabilita una regola che incontrerà poche eccezioni: la carrozzeria deve essere torpedo, spider in termini più attuali, comunque aperta per evidenziare i passeggeri, cioè i protagonisti della storia. In queste prime auto di Topolino, gli accessori sono inesistenti e, di solito, manca anche il parabrezza, evidentemente ritenuto superfluo nel clima dolce e assolato della California, sede dei Disney Studios.
Se Topolino e Orazio, evidentemente middle-class alle prese con la Grande Depressione, si devono accontentare di una Ford T usata, i cattivi di turno si permettono vetture più potenti e aggiornate, le cui linee iniziano ad arrotondarsi: radiatore, cofano motore, parafanghi, portiere sono più disegnati e armonici.

Auto nuova purché spider

Un paio d'anni dopo, all'inizio degli anni Trenta, anche Topolino è ormai diventato un giovane intraprendente in età da fidanzata: la zuccherosa, un po' svampita, un po' determinata proto-femminista Minni (Minnie Mouse, all'anagrafe: Minerva Mouse detta Minnie). Sono i miracoli dello stiramento o contrazione del tempo nei fumetti.
Topolino può ora possedere un'auto propria, nuova con forme alla moda, con la quale portare a spasso Minni: una piccola spider con parafanghi arrotondati, separati dal corpo principale della carrozzeria, predellini laterali, fari applicati, tromba elettrica. Manca sempre il parabrezza e, come è giusto negli Stati Uniti, il volante è sempre a sinistra.
Inizio di una tradizione che verrà continuata da Carl Barks con Paperino, la targa contiene il 13, numero dal significato ambiguo.
Negli anni Trenta, le linee delle auto americane si arrotondano sempre di più e inizia il design. La General Motors apre il primo Centro-Stile, la Chrysler lancia l'Airflow, berlina troppo avveniristica per i gusti del pubblico, persino la Mack sente la necessità di arrotondare le linee degli abitacoli spartani e primitivi dei propri veicoli commerciali.
Topolino continua a guidare la sua piccola spider, che è sempre di un modello nuovo, con linee più dolci pur mantenendo i parafanghi separati e il predellino. Appare un basso parabrezza e si nota una capote in tela ripiegata e pronta in caso di pioggia.
Contrariamente alla normalità del periodo, gli pneumatici sono sempre rappresentati con un battistrada di notevole larghezza e sono sempre bianchi, per un'ovvia esigenza di disegno. Le ruote diventano in metallo stampato, mentre agli inizi erano a raggi, rappresentati in movimento da una corona vuota tra mozzo e cerchione.
Con le storie poliziesche ambientate nelle grandi città americane, preferibilmente dell'Est e Nord-est, a metà anni Trenta, le auto continuano la loro evoluzioni stilistica: le più aggiornate sono quelle dei cattivi. Addirittura precorritrici dei tempi come la supercar di Macchia Nera (The Blot): spider ovviamente nero con lunghi parafanghi integrati al corpo centrale, fari inseriti nei parafanghi, fianchi che intendono anticipare lo stile pontoon di vent'anni dopo.
Anche la spider di Topolino cresce in dimensioni e, stimiamo, anche in potenza e prestazioni grazie a un cofano più lungo e ruote di maggior diametro.
Il cambiamento più forte del nuovo design automobilistico si nota nella grossa berlina dei gangster che contrastano Topolino giornalista ed editore nella grande storia della primavera 1935: "Mickey Mouse Runs His Own Newspaper", in Italia: "Topolino giornalista" pubblicata per la prima volta nello stesso anno. In un ambiente urbano che rimanda alla Chicago delle mafie e di Al Capone, i malviventi sfrecciano su di una saloon nera in stile Packard, che ha ancora i parafanghi separati e il predellino, ma mostra paraurti a lama sagomati, fari carenati, portiera con cristalli. Il fregio alla sommità del radiatore è un piccolo cannone, perfettamente intonato agli occupanti.
L'automobile appare in parecchi frames ricchi di dettagli di ambiente: anche questa una prova della crescita artistica e creativa di Gottfredson e dei suoi collaboratori.
Topolino è ormai un affermato campione della giustizia e, si presume, dispone di un buon reddito nonostante gli anni difficili per tutta l'America. Frequenta i saloni di auto a Hollywood e nel Sud-California. Accompagna Minni in quello che immaginiamo essere il top dell'area. Il venditore li accoglie con il suo miglior sorriso accanto a un enorme coupé de ville superlusso, emblematico di questa categoria di veicoli nei fumetti Disney: lunghezza esagerata, cofano interminabile, forme baroccheggianti.
Gottfredson continua a dimostrarsi informato sull'evoluzione stilistica e raffigura le altre auto in esposizione come una precisa rappresentazione della Volkswagen e della Peugeot 402 Andreau. Auto sicuramente sconosciute negli Usa nel 1939, che l'autore può avere visto nelle riviste specializzate che magni-

ficavano lo stile aerodinamico delle loro carrozzerie. Negli anni della guerra, Topolino ha ben altro da fare che scarrozzare Minni, anche lei troppo impegnata tra attività filantropiche e i lavori sostitutivi degli uomini al fronte. Topolino non indossa l'uniforme militare, ma nel 1944 affronta un cambiamento epocale: abbandona i pantaloncini rossi con i due bottoni gialli e le scarpe troppo grandi da adulto e si veste con pantaloni lunghi, camicia, maglione. Giacca e cravatta quando necessario.
Anche Minni lascia la gonnella dalla quale si intravedevano i pizzi delle mutandine. Addirittura nella sua prima avventura cinematografica: "Plane Crazy" del 1928, si salva in caduta dall'aereo usando le mutandine quale paracadute. Non è più in topless, ma veste mises eleganti anche nel cappellino, più ricco e alla moda della clochette con la singola margherita dell'anteguerra.

Auto su misura per l'ambiente da affrontare

Finita la guerra, ricominciati gli anni dell'affluenza, anche Topolino può acquistare e guidare auto diverse, scegliendo quella meglio adatta al percorso. Nella storia: "Mickey Mouse and Hoosat from Another Planet" del 1953, in Italia: "Topolino nel deserto del nulla" dello stesso anno, che inizia nei deserti del West americano, Topolino guida una jeep surplus dell'Esercito.
Ha anche una breve infatuazione per le Midget, le piccole monoposto da corsa allora di grande successo in California. Ne compera una per usarla sulle strade normali e fa salire Minni, ormai elegantissima e, se vogliamo, anche sexy.
Ne esce un frame sorprendente per la sua audacia nei tempi del Codice Hays, che prescriveva limiti rigidissimi, bacchettoni e sessuofobi alle scene dei film di Hollywood che vedessero insieme uomo e donna in situazioni di voluta vicinanza. Topolino con fare e parole ammiccanti dice a Minni che in una monoposto si può stare anche in due, ma stretti. Però, guarda caso, in quel momento sta passando e controllando un poliziotto a cavallo.
L'automobile diventa sempre meno importante nell'economia delle storie degli anni Cinquanta, ma mantiene la sintonia con il cambio del design e dei gusti del pubblico. Nelle storie che ironizzano sul mondo del cinema ("Mickey Mouse and Dry Gulch Goofy", in Italia: "Topolino tra le stelle" o anche "Pippo a Hollywood" del 1951) le auto sono esagerate, lunghissime, cariche di fregi e orpelli, roba da neo-ricchi cafoni. Al confronto, sembrano sobrie persino le Cadillac coeve e le ipertrofiche cabriolet dei carrozzieri francesi di fine anni Trenta.
Se Topolino ci deve salire lo fa solo da passeggero. Lui continua a guidare piccole spider aggiornate allo stile corrente: griglia anteriore orizzontale, paraurti con rostri, fiancate continue. Manca sempre il parabrezza.

Pensionate con Gottfredson le auto americane

Gottfredson arriva all'età della pensione nel 1975 e si dedica a dipingere quadri ispirati alle sue storie di Topolino. Ne realizza una trentina, tra i quali uno che sintetizza la storia: "Monarch of Medioka" del 1937-1938, in Italiano: "Topolino sosia di re Sorcio" nella prima edizione del 1938-1939, poi ripubblicata nel 1951 con il titolo: "Topolino in Gran Tassonia", ipotetica nazione europea a metà tra i Paesi baltici e quelli balcanici.
Per lui, abituato alle auto americane degli anni Settanta, pinnute, pesanti, grandi come balene spiaggiate, i veicoli europei sono rimasti alle Renault anni Dieci e i taxi hanno il guidatore allo scoperto anche in pieno inverno.
E' quindi giusto che, dopo il pensionamento, Gottfredson non veda come i suoi ottimi continuatori italiani disegnano le automobili, sempre più irrilevanti nelle storie da loro sceneggiate e disegnate.
Romano Scarpa arriva a far viaggiare Topolino e Minni in una berlina tanto banale da sembrare una Fiat 124 o li fa arrivare a Hollywood nel mezzo di un traffico disordinato di auto con forme variegate, che vanno dagli anni Trenta ai Settanta. Perlomeno si muovono su di una spider nei colori canonici: azzurro e rosso.
Anche Giovan Battista Carpi, come gli altri maestri Gottfredson e Barks, firma qualche quadro ispirato a Topolino e alle sue storie: Topolino arriva a Hollywood in una spider (scelta storicamente corretta) tutta rossa (sbagliato), che mette insieme stilemi retrò e motivi di marche diverse. Ma il design di base è inesorabilmente europeo e astralmente lontano da qualsiasi vera auto contemporanea.

"Topolino e il mistero dell'uomo nuvola" una lettura un po' diversa

Aldo Zana

Fred Gottfredson la definì la migliore delle sue storie. Ma non sappiamo quando. Probabilmente dopo il 1945 quando, per colpa delle bombe atomiche su Hiroshima e Nagasaki, le previsioni e i concetti espressi in questa avventura di Topolino diventarono realtà. Confermarono in pieno quanto detto dal Professor Enigm (Doctor Einmug nell'originale): "La mia formula provocherebbe solo disastri".

La storia: "Topolino e il mistero dell'uomo nuvola" venne pubblicata in Italia negli Albi Walt Disney-Mondadori nel novembre 1937. L'originale apparve in Usa tra il 30 novembre 1936 e il 3 aprile 1937. Anche il titolo originale era alquanto piatto, quasi banale, e non lasciava presagire nulla della profondità e preveggenza che traspaiono dalle 108 stripes che la compongono: "Island in the Sky", l'isola nel cielo.

L'automobile segna l'inizio della storia. L'automobile più singolare di tutte quelle che compaiono nelle avventure "classiche" di Topolino: un'automobile volante con forme del tutto normali per l'epoca, ma con prestazioni aeronautiche di assoluta avanguardia. Topolino la scopre provando in volo il suo nuovo aeroplano. Capisce bene che si tratta di qualcosa di molto strano. E decide di indagare sviluppando una storia altrettanto unica come l'auto volante.

Qui vogliamo dare una lettura della storia focalizzando le riflessioni sul genere umano e le competenze e previsioni scientifiche che la permeano. Lettura che dimostra come le prime grandi storie di Topolino fossero tutt'altro che facili passatempi leggi-e-dimentica per bambini e adulti, lettori dei giornali americani, ma offrissero messaggi fondamentali sul comportamento e il futuro dell'uomo, annegati nella struttura rilassante della strip quotidiana.

La preveggenza e l'intelligenza che traspaiono da questa storia, poi, sembrano la prova che il bacio della genialità avesse funzionato quella volta appieno per Floyd Gottfredson.

Gli autori italiani della storia non potevano capire quanto era sotteso nella storia per il semplice motivo che dovevano raccontare un futuro del tutto ignoto all'umanità intera, per di più basato sulle ricerche e scoperte in fisica nucleare, materia certamente non per tutti e tantomeno per gli autori italiani e i lettori di Topolino e dei comics degli altri eroi della fantascienza. Questi ultimi (Dan Dare, Buck Rogers, tanto per citarne un paio) apparivano in avventure vistosamente di pura fantasia che ancora oggi, dopo 80 anni, pura fantasia sono rimaste. Al contrario di "Topolino e il mistero dell'uomo nuvola".

Qualche facile cenno di fisica nucleare

Prima di interpretare la storia dell'uomo-nuvola è necessario fare una breve e semplice digressione sullo stato dell'arte della fisica nucleare nel 1936 e sui principali sviluppi del futuro, di cui il Dottor Einmug, malamente italianizzato in Professor Enigm, avatar di Floyd Gottfredson, è l'anticipatore.

Nel 1899 Pierre e Marie Curie insieme all'altro francese Henry Becquerel scoprirono e definirono scientificamente il fenomeno della radioattività naturale, cioè la capacità insita in alcuni metalli di emettere radiazioni luminose (fotoni) anche in assenza di eccitazione.

Nel 1902 Marie Curie (nata in Polonia) isolò i primi elementi radioattivi che chiamò Radio e Polonio rispettivamente numeri 88 e 84 nella Tabella Periodica degli Elementi, la Tavola di Mendeleev.

Marie Curie, assieme al marito Pierre e a Henry Becquerel, ottenne il Nobel per la fisica nel 1903 (radioattività naturale) e quello per la chimica (isolamento di Radio e Polonio) nel 1911. Ad oggi, è la sola donna ad avere ricevuto due volte il Nobel e una dei due scienziati ad averlo avuto in discipline scientifiche diverse.

Nel 1935 Frédérick Joliot e Irène Curie (figlia di Pierre e Marie) ottennero il Nobel per la fisica in riconoscimento della loro scoperta della radioattività artificiale ottenuta bombardando varie sostanze con particelle cariche.

Enrico Fermi e i suoi collaboratori a Roma nello stesso periodo erano riusciti a ottenere componenti radioattive (isotopi) da molte sostanze utilizzando come proiettili i neutroni (particelle sub-atomiche senza carica). Non se ne accorsero, ma avevano anche fissionato l'uranio.

Questo era lo stato dell'arte quando Gottfredson fece dire al Professor Enigm: "Anche gli asini sanno che un bicchiere d'acqua contiene tanta energia da far muovere un treno. Saper utilizzare quest'energia: ecco il problema".

Topolino e il Capitano Setter (Captain Dobermann nell'originale) non sanno replicare che con un interrogativo: "E allora?".

La traduzione italiana è eccessivamente spinta al limite. L'originale, al posto degli asini riporta più correttamente: "gli scienziati".

Bisognò attendere il 1938, due anni dopo la pub-

blicazione delle prime strips, perché un gruppo di scienziati tedeschi, Otto Hahn, Fritz Strassmann, Otto Frisch e Lise Meitner, scoprissero e definissero scientificamente la fissione dell'uranio: processo nel quale si liberava quell'energia raccontata dal Professor Enigm.
Il 2 agosto 1939, Albert Einstein, spinto da scienziati europei rifugiati, come lui, negli Usa per sfuggire ai nazisti, scrisse una lettera al presidente Roosevelt per informarlo che, a quel punto delle conoscenze in fisica nucleare, era possibile fabbricare la bomba atomica e che i tedeschi erano già molto avanti, i più avanti di tutti nel mondo.
La seconda guerra mondiale portò i politici e l'amministrazione Usa a riflettere su quella lettera e a finanziare gli esperimenti per dimostrare la fattibilità dell'utilizzo dell'energia nucleare.
Enrico Fermi, fuggito in Usa nel 1938 dopo le criminali leggi razziali promulgate in Italia e Premio Nobel per la fisica in quell'anno, costruì a Chicago nel 1942 la prima "pila" atomica che dimostrava la fattibilità di ottenere e controllare una fonte di energia basata sulla fissione dell'uranio.
A fine 1942 il governo Usa diede il via a quello che rimase per molti anni il più grande programma scientifico-tecnico nella storia dell'umanità: il Progetto Manhattan. Obiettivo primario: costruire la bomba atomica per vincere la guerra in corso. Obiettivo collaterale: disporre di una nuova fonte illimitata di energia.
In agosto 1945 le due bombe atomiche sganciate su Hiroshima e Nagasaki uccisero diecine di migliaia di persone e rovinarono per sempre altre diecine di migliaia, ma misero fine alla terribile e sanguinosa guerra di quattro anni nel Pacifico.

La semplificazione nella versione italiana della storia

Il protagonista di Gottfredson è il Dottor Einmug, intelligente mix tra Einstein e il mug, la tazza che correda tutte le cucine americane. "Einmug" vuole anche definire un tipo un po' strano e sempliciotto: anche questa è un'intelligente crasi tra l'immagine stereotipa dello scienziato un po' fuori di testa e la definizione per opposti del genio. Inoltre, nell'originale, il Dottor Einmug si esprime con una forte inflessione germanica, proprio come il suo modello, Albert Einstein.
Tutto questo viene perso nella versione italiana, che lo ribattezza Professor Enigm ed evidenzia il suo lato meno scientifico, tra il semplicistico e l'irresponsabile, mentre tutto può sembrare ed essere, ma per niente irresponsabile. Anzi.
La storia si svolge con una sequenza di accadimenti che diremmo "classici". Topolino, scortato da Pippo e dal Capitano Setter si trova a combattere l'eterno nemico Gambadilegno, che arriva a fingersi pentito dei suoi trascorsi delinquenziali. Diventato falsamente onesto e rispettoso della legge, ha comunque l'obiettivo di rubare la "formula" del Professor Enigm che consente alla sua isola di stare sospesa nel cielo, nascosta da una nuvola compiacente nella sua immobilità in quanto artificiale.

L'auto volante del Professor Enigm

Gambadilegno vola sull'isola con un aeroplano dalle ali a pipistrello, anticipatore di Batman, e non appare interessato all'automobile volante del Professore, in grado di sostenersi nel cielo da ferma, muoversi anche in verticale e sfrecciare a velocità irraggiungibili dagli aeroplani.
Si muove per reazione: ha un ugello posteriore per la traslazione orizzontale e usa getti sul fondo per salire in verticale: è quello che oggi si definisce aereo VTOL (Vertical Take-off and Landing). Tutto questo in un anno in cui l'elicottero e il motore a reazione erano ancora da inventare e provare. E' un'altra conferma della straordinaria capacità anticipatrice di Gottfredson.
In Italia, di fronte a questa preveggenza, i traduttori rimangono ancorati alle conoscenze esistenti in campo aeronautico, oltre che ignorare la fisica nucleare. Accettano senza variazioni gli aerei di Topolino e Pippo e del Capitano Setter: modernissimi monoplani con motore in linea, ala a sbalzo, carrello fisso carenato mentre in Italia lo stato dell'arte era il biplano in tela e legno con ali pesantemente controventate e ruote scoperte.
Di fronte al motore a getto, gli autori italiani che ridisegnano il frame della scomparsa velocissima dell'auto volante del Professor Enigm non sanno che rumore scegliere. Il motore a pistoni, su di un'auto o un aereo fa: Vroom, ma cosa fa quell'ugello posteriore? Con una trasposizione della santa volgarità popolaresca decidono per una pernacchia: Prrrrrr. Gottfredson era stato preveggente anche in questo: nell'originale il motore a getto fa: Whishhhhhh.
Da notare che, come con le automobili delle storie Disney dell'epoca, anche gli aerei non hanno parabrezza e gli aviatori sporgono dalla fusoliera dalla vita in su. Però indossano tute di volo imbottite di pelliccia: Topolino si trova così per una delle prime volte a coprire i suoi pantaloncini con i due bottoni.
Interessante notare che il discorso tra i personaggi in volo su aerei diversi avviene con una forma di comunicazione radio, non spiegata, che permette di organizzare i fumetti come un dialogo in presenza.
Gli atomi aiutano Topolino a battere Gambadilegno ma non gli danno la "formula" del Professor Enigm.
Topolino riesce a vincere Gambadilegno dopo un lotta da manuale disneyano, che si conclude quando utilizza un getto di atomi per bloccare a mezz'aria il suo nemico. Anche qui vediamo come la "formula" del Professor Enigm permetta di sostenere corpi pesanti, statici: isola, auto, aerei, persone. Diventi pericolosa.

Battuto Gambadilegno e salvata l'isola nel cielo dal precipitare sulla Terra qualora venisse a mancare il sostentamento atomico, Topolino ritiene di avere conquistato il diritto di ottenere la "formula" per utilizzarla, ovviamente, a fin di bene. Al contrario di Gambadilegno, che la voleva rubare per i suoi scopi criminali, vendendola a una qualche potenza straniera.
Il Professor Enigm ci regala a questo punto una spiegazione dettagliata del perché si rifiuta di cedere la "formula"a Topolino e al Capitano Setter, che rappresenta il potere istituzionale della giustizia e della correttezza morale.
Probabilmente Gottfredson e suoi co-sceneggiatori erano al corrente o erano stati informati del discorso di Pierre Curie a Stoccolma nel giugno 1905, quando riuscì ad andare a ritirare il Nobel di due anni prima: "Credo che il radio potrebbe diventare molto pericoloso in mani criminali. Qui si affaccia la questione se l'umanità sia pronta a beneficiare della conoscenza dei segreti della natura o se, al contrario, questa conoscenza non diventi un pericolo".
Il Professor Enigm esprime, in più fumetti, un concetto analogo, ampliandolo sorprendentemente dal radio (punto d'inizio della storia) al nucleare: "L'energia atomica sarebbe un'arma più micidiale dei cannoni. ... Quando penso all'uso che ne farebbero gli uomini mi viene da piangere. ... Quella formula può rivoluzionare il mondo e rendere tutti felici, ma essa se male impiegata è anche capace di seminare la distruzione e la morte. Questa è la ragione per cui l'ho sempre tenuta nascosta. ... Ve lo torno a ripetere. Il mondo non è ancora maturo per un'invenzione simile. Essa non cagionerebbe che guerre, disastri e rovine. ... Lo scoppio degli atomi distruggerebbe eserciti e città. Sarebbe una carneficina."
Parole agghiaccianti sapendo che nemmeno dieci anni dopo ci furono le bombe atomiche sul Giappone e che, da allora, il mondo vive e prospera nell'equilibrio del terrore basato sulle centinaia di migliaia di bombe atomiche che, se utilizzate, cancellerebbero la vita sulla Terra. E ancora oggi il dilemma dell'uso pacifico dell'energia atomica è irrisolto dopo i disastri di Chernobyl e Fukujima e le dispute sulle migliaia di centrali nucleari sparse nel mondo: odiate o sopportate, ma indispensabili per fornire l'energia elettrica che serve all'umanità.
Ma questa è pur sempre una storia di comics di Walt Disney e deve avere il lieto fine. Anche se in realtà non è una conclusione positiva per l'umanità ritenuta incapace di gestire la nuova energia ricavata dagli atomi. E nemmeno per Topolino e la Legge & l'Ordine Costituito, rappresentati dal Capitano Setter: tornano a terra a mani vuote, senza la formula e la condivisione delle sue enormi potenzialità.
Hanno battuto, una volta di più, Gambadilegno e i poteri occulti e cattivi per i quali opera, ma sanno anche che lo ritroveranno nella prossima avventura.
I nostri eroi, risaliti sui loro aerei, tenuti fermi in volo dall'energia generata dai macchinari del Professor Enigm (lo stesso campo di forza che tiene sospesa l'isola nel cielo), possono così assistere, facendo acrobazie, alla partenza dell'isola verso un mondo diverso. Grazie all'energia atomica il Professor Enigm/Doctor Einmug ha virtualmente l'intero universo a sua disposizione. Può dirigere l'intera isola verso il suo nuovo mondo: un pianeta dove gli abitanti siano più responsabili dei terrestri.
Mentre nella versione italiana la destinazione dell'isola nel cielo è il "pianeta Marte", Gottfredson nell'originale americano aveva scritto "Venus", Venere, in quegli anni ritenuto dagli scrittori di fantascienza il più simile alla Terra, magari anche abitabile. E, forse, nell'Italietta di allora, falsamente maschia e guerrafondaia, Venere era ritenuto troppo femminile e sdolcinato al confronto di Marte, intitolato al dio della guerra.
Pippo consolida il suo approccio ultra-razionale da uomo della strada, anche se coinvolto in avventure così complesse. Geniale la sua frase nel frame conclusivo: "Se non avessi saputo che tutta la faccenda è stata un sogno, ne sarei stato certamente sorpreso".
E su questa conclusione, Gottfredson ci lascia nel dubbio.

Una fiaba di auto d'epoca

Aldo Zana

Questa è una bella fiaba, di quelle che rilassano e divertono. E' incentrata su di un'auto d'epoca che, già nei primi anni Cinquanta, dimostrava tutti i suoi anni attraverso forme d'inizio secolo. Ma con prestazioni davvero singolari: un'auto di carattere con una missione da compiere.

La storia (in originale 182 frames, molti dei quali doppi) comparve in Usa nei libretti Mickey Mouse Gold Key pubblicati dalla Dell Publishing Co. di New York, n. 427 ottobre-novembre 1952 con il titolo: "Mickey Mouse and the Wonderful Whizzix" in cui l'ultima parola si legge V6, cioè motore sei cilindri a V. I lettori italiani ebbero la loro versione su Topolino n. 55 del 25 novembre 1952 e la ritrovarono poi nell'Albo della Rosa n. 91 del 5 agosto 1956.

Il libretto americano è tutto a colori: i tipici colori leggeri della stampa in rotativa con retino molto pronunciato. L'edizione italiana ha invece, come era allora consuetudine, solo alcune pagine a colori. Tutte le altre sono al tratto in bianco/nero: ne deriva che la storia in Italia è stata ridisegnata al completo anche per ricavare spazi bianchi per i fumetti più estesi in italiano rispetto alla brevità essenziale dell'inglese americano con spelling semplificato: doveva essere capito dai bambini ai primi livelli di scolarità e alfabetizzazione.

Nella traduzione cambiano anche i rumori e sono dimenticate le espressioni di sorpresa tipiche delle storie originali della Walt Disney: espressioni quali "Holy Mackerel" (santo merluzzo) oppure "Holy Cat" (santo gatto) non avrebbero senso in italiano.

Tutto inizia quando Pippo decide di acquistare un'automobile marca Vussei (Whiz in originale) sulla piccola pubblicità. Si lascia attrarre dallo sconto legato all'impegno di prelevare la vettura direttamente alla fabbrica, che immaginiamo dalle parti di Detroit, capitale dell'automobile americana.

Accompagnato da Topolino prende il treno (allora c'erano ancora in Usa i treni per i passeggeri diretti ai piccoli centri abitati). Arrivano a Clutch Junction (Bivio Frizione), stazioncina perduta nel nulla del Midwest. Chiedono un passaggio a un contadino che guida una vecchia torpedo e li porta alla fabbrica che nell'originale ha anche un nome del tempo che fu: "Whiz Horseless Carriage Factory", fabbrica Whiz di carrozze senza cavalli. Tra l'altro, da qui impariamo il nome originale del proprietario della fabbrica, che dà il titolo alla storia: Mr. Ezabiah Whiz, in italiano diventato il Signor Vus.

Grande sorpresa quando arrivano alle Officine Vussei: edificio cadente, abbandonato dal 1907. Pippo si rende conto di essere stato truffato. Entra nell'edificio e scarica la sua rabbia scalciando una leva che, miracoli delle fiabe, mette in moto la catena di montaggio evidentemente del tutto automatica. Siamo in una fiaba e in una fiaba anche questo può succedere: una fabbrica automobilistica che già a inizio secolo aveva una linea di montaggio robotizzata. E che funziona di nuovo dopo quasi 50 anni.

A fine linea esce, completa, verniciata e rifornita, un'automobile rossa dalle forme obsolete, modello 1907, ma pronta a muoversi.

Vussei ha l'espressione umana con lo stile che, molti decenni dopo, è stato ripreso nel film "Cars". I fari separati dalla carrozzeria sono gli occhi (come già in Gottfredson manca il parabrezza), la presa d'aria anteriore con la manovella inserita funge da bocca. Pneumatici ancora bianchi, ruote piene: un passo avanti rispetto ai raggi di legno.

La missione insita in Vussei è vendicare il torto subito dal proprietario della fabbrica, in italiano chiamato Signor Vus, il cui socio, il Signor Sbam (Mr. Mortimer Wham nell'originale), lo aveva estromesso dal business con qualche sistema non particolarmente corretto.

Per questa missione, Vussei ha acquisito una incredibile abilità nell'identificare, inseguire, assicurare alla giustizia malfattori di ogni genere e specie. Pippo se ne accorge quando si ritrova con il volante in mano nel tentativo di guidare Vussei che, invece, di sua incrollabile e incoercibile volontà, sta inseguendo e facendo catturare un paio di ladri in fuga a bordo di un autocarro che urta mandandolo fuori strada.

Pippo si dimostra un padrone attento della sua Vussei: un'auto d'epoca va curata, quasi viziata. Infatti, non la mette nel garage di casa, ma la ospita sul suo letto mentre lui le dorme accanto sul materasso steso sul pavimento. Vussei ronfa tranquilla.

Pippo non ha saputo tenere nascosta la capacità di Vussei nello scoprire malfattori e disonesti: nove nelle ultime 24 ore. Ne ha parlato a un giornalista e la storia è diventata subito di pubblico dominio, anche senza i social che oggi inquinano l'informazione.

Il Signor Sbam legge e si spaventa. E' diventato il presidente di una grande fabbrica di auto: Sbam, Quasi identica a Wham Automobile Co. nell'originale, seguendo la regola Usa che vede i grandi marchi auto-

mobilistici di inizio secolo ventesimo portare il nome del fondatore. Autentico tycoon dal passato che è meglio nascondere, il Signor Sbam ha paura di essere scoperto e punito per il suo lontano comportamento nei confronti del Signor Vus.
Prende un carro-gru e una bombola di etere e forza il garage di Pippo addormentando lui e Vussei. Poi li trascina verso la cima di una montagna per gettare l'auto nel burrone. Pippo si sveglia prima di Vussei e la incita a tirare indietro il carro-gru scaricando sulle ruote tutta la potenza del suo motore.
Vussei sa bene dove andare e scodella con precisione il Signor Sbam nella cella numero 1 delle prigioni locali, accompagnandolo con i pezzi del carro-gru distrutto.
La storia ci racconta che un magnate dell'automobile, anche se ha qualche macchia nel passato, va trattato bene dalla Giustizia: il Signor Sbam se la caverà con un paio di anni grazie a tutte le possibili attenuanti per il tentato rapimento di Pippo e Vussei.
L'edizione originale la racconta in modo leggermente diverso, per bocca dell'ufficiale di polizia che ne ha raccolto la confessione e la racconta a Pippo e Topolino. Il Signor Sbam ha deciso di cedere metà della sua fortuna agli eredi del Signor Vus, morto di crepacuore una settimana dopo essere stato estromesso. Di conseguenza, la sua condanna sarà lieve.
Compiuta la sua missione, Vussei rimane una semplice auto d'epoca in perfette condizioni di conservazione e funzionamento. Però non funziona più a comando vocale: per avviarla serve un giro di manovella al motore. Pippo la usa normalmente in città tra il divertimento e la sorpresa dei passanti. E non si preoccupa se qualche automobilista impaziente, al volante di un'auto moderna, suona insistentemente per chiedere strada.
La storia ci conferma che quando si acquista un'auto d'epoca bisogna controllarla dal vero e non fidarsi delle inserzioni. Bisogna curarla con grande attenzione e passione. E bisogna accontentarsi delle prestazioni: Vussei riesce a raggiungere 15 km/h (12 mph in originale). E Topolino, beato e comodo sul sedile-poltrona di Vussei può raccomandare a Pippo di rallentare perché sta correndo troppo.

Disney a quattro ruote

Alberto Becattini

I mezzi di locomozione, e in particolare l'automobile, assumono con il tempo sempre maggiore importanza nei fumetti disneyani. Il loro scopo primario è, per quanto concerne le storie avventurose, di permettere al personaggio di percorrere più agevolmente distanze non così lunghe da essere costretti ad usare, piuttosto, il treno, l'areo o la nave. Tuttavia l'auto assume ben presto ulteriori valenze, che più hanno a che vedere con l'evoluzione dei rispettivi personaggi a livello socio-economico, giungendo dunque a caratterizzare il loro *status* e contrappuntandone gli eventuali cambiamenti in corso d'opera.

Il contesto nel quale Topolino e i suoi amici si muovono inizialmente è, sia nei cartoni animati, sia nelle strisce e tavole a fumetti, decisamente rurale o comunque semi-rurale. Nella striscia del 17 gennaio 1930, all'inizio della prima sequenza a fumetti, scritta da Walt Disney e disegnata da Ub Iwerks e Win Smith (*Topolino nell'isola misteriosa*, peraltro ispirata in parte al cortometraggio del 1928 *Plane Crazy*), sull'aia di quella che sembra essere la fattoria di Topolino vediamo, coperta di ragnatele, la tipica *Flivver*, ovvero la leggendaria Ford "Model T", in produzione dal 1908 al 1927. Non è chiaro se questa vecchia auto in disuso appartenga o meno al Topo; quel che conta è che egli si affretta a trasformarla in un rudimentale aereo per cercare di emulare l'impresa di Charles Lindbergh.

Dopo aver preso le redini della striscia di *Mickey Mouse*, Floyd Gottfredson vi ritrae la prima auto il 13 maggio 1930, una tipica *jalopy* con avviamento a manovella, a bordo della quale non c'è tuttavia il Topo, ma i suoi avversari, Pietro Gambadilegno e Lupo, che Topolino e Minni inseguono in sella alla bicicletta di Clarabella. Successivamente Topolino, con Minni quale passeggera, sottrarrà tale auto ai due malviventi, abbandonandola tuttavia ben presto per proseguire il suo viaggio in treno.

Nel momento in cui il luogo in cui vive Topolino assume l'aspetto di un agglomerato urbano, ecco che il Topo usa un'auto "animata" (i suoi fari sembrano due occhi) per fare una scampagnata con Minni e con il di lei "cucciolone" Tiny (strisce 5-10 gennaio 1931) e subito dopo si improvvisa tassista (strisce 12-17 gennaio 1931), sulla falsariga del cortometraggio *Traffic Troubles* (distribuito il 7 marzo 1931).

Altre *jalopy* appariranno nelle successive strisce e tavole di *Mickey Mouse* (come l'auto di Orazio in *Topolino e gli zingari*, luglio-novembre 1931), ma anche occasionali *limousine* con tanto di *chauffeur* (si veda quella dell'impresario di boxe nella striscia del 4 aprile 1931), a rimarcare ancora una volta le diverse risorse economiche dei personaggi.

Topolino dispone per qualche tempo di un'auto "griffata" con l'iniziale del suo nome originale. La lettera "M" appare infatti sugli sportelli di una piccola decapottabile, abbastanza simile a quella che sarà poi la "313" di Paperino (si veda il paragrafo successivo). Quella che possiamo chiamare *Mousecar* esordisce nella tavola settimanale del 24 novembre 1934, disegnata da Floyd Gottfredson e Ted Thwaites. Nelle strisce quotidiane la vediamo il 15 marzo 1935, durante la sequenza intitolata *Topolino giornalista*, e poi ancora all'inizio di *Topolino e il tesoro di Clarabella* (4 giugno 1935). L'ultima apparizione ufficiale della *Mousecar* (con le "M" sugli sportelli, dunque) risale alla tavola settimanale del 22 dicembre 1936.

Successivamente vedremo Topolino alla guida di vari veicoli, la cui linea si adeguerà via via al design caratterizzante le diverse decadi, sia nelle strisce di Gottfredson, sia nelle storie realizzate per gli albi USA da Dick Moores, Jack Bradbury, Paul Murry ed altri, come pure nelle avventure *made in Italy* di Romano Scarpa, Giovan Battista Carpi, Luciano Bottaro, Massimo De Vita, Giorgio Cavazzano e altri ancora. Vedremo Topolino di solito alla guida di auto sportive, ma mai di fuori serie, come è nello stile del personaggio, sobrio e decisamente inserito nella *middle class* americana già a partire dalla fine degli anni Quaranta.

Per quanto concerne Paperino, la sua utilitaria decappottabile ma senza finestrini, una *Belchfire Runabout* del 1934, fa la sua prima apparizione nel cortometraggio *Don Donald* (9 gennaio 1937), dove il Papero scambia il suo asinello con l'auto per portare la sua ragazza "ispanica", Donna Duck (precorritrice di Paperina), a fare un giro nel deserto. Nei fumetti, benché il Papero vi figuri sin dal settembre 1934, lo si è visto alla guida di un'auto soltanto nella tavola

Alberto Becattini (Firenze 1955), laureato in lingue e letterature straniere, insegna inglese nei licei. Dagli anni Settanta scrive di fumetti, animazione, illustrazione in Italia e all'estero. Dal 1992 è saggista e traduttore per i periodici Disney in Italia. E' tra gli organizzatori di Lucca Comics ed Expocartoon. E' autore o co-autore di molti libri dedicati ai fumetti, in particolare della Disney.

settimanale di *Mickey Mouse* del 23 febbraio 1936, dove ha gareggiato sul suo macinino con la *Mousecar* di Topolino. Poco dopo aver inaugurato la striscia quotidiana intitolata al Papero, Bob Karp e Al Taliaferro ce lo mostrano mentre scrive "in vendita" su una vecchia *jalopy* (24 febbraio 1938), ma subito dopo lo mettono in sella a una bicicletta, oppure lo fanno deambulare in sella all'asinello Basil. La Belchfire fa la sua prima apparizione il 1° luglio 1938 (si ispira, in effetti, alla American Bantam di quell'anno), con Basil che tenta di tirarla fuori dal fango. La rivediamo poi, sporadicamente, a volte con la manovella dell'avviamento, a volte senza (e con i parafanghi neri il 9 agosto 1938), finché nella striscia del 22 marzo 1940 (e nella tavola del 16 giugno, colorata di rosso) compare con il fatidico numero di targa "313", che la caratterizzerà da qui in poi. Riguardo al "313", esso contiene il numero sfortunato "13", ma pare che venga scelto perché in origine la data del compleanno di Paperino è identificata con il 13 marzo (quindi, nella dizione americana, 3/13), successivamente cambiata nel 9 giugno (1934), data di distribuzione del cortometraggio nel quale il Papero ha debuttato, *The Wise Little Hen*.

Una versione modificata e decisamente patriottica della "313" appare sulla copertina del numero del 19 ottobre 1940 di una delle più prestigiose riviste americane, *Liberty*, pubblicata dal 1924 al 1950. Hank Porter, artista in forza al Reparto Disegni Pubblicitari dello Studio Disney, ritrae infatti Paperino a bordo della *DD Special*, caratterizzata dalla targa "US 1776" (il riferimento all'anno della Dichiarazione di Indipendenza non è casuale), nonché da parafanghi e copricerchi a stelle e strisce; e al posto della statuetta che auto assai più prestigiose come la Rolls-Royce hanno sul radiatore, la *DD Special* sfoggia un'aquila americana in carne ed ossa, abbigliata con il copricapo e la barba bianca dello Zio Sam.

Durante la sua l unga carriera cinematografica e fumettistica vedremo il Papero anche a bordo di altri tipi di auto (un caso-limite è la lunghissima fuoriserie con addirittura due *chauffeur*, alla fine della storia di Carl Barks del 1950 *Paperino e il sentiero dell'unicorno*, che per una volta surclassa la pur costosa auto del fortunatissimo cugino Gastone), ma la "313" resterà comunque la *sua* macchina, e differentemente dai veicoli usati da Topolino non subirà nei decenni sostanziali cambiamenti, a simboleggiare la condizione economico-sociale stabilmente e ineluttabilmente bassa dello squattrinato palmipede.

Eco-friendly ante litteram e assolutamente coerente con il personaggio che la possiede e che la guida, ovvero una persona anziana e all'antica, è l'auto elettrica di Nonna Papera, che Carl Barks introduce nella storia *I tre paperini e Nonna Papera* (*Vacation Parade* n. 1, luglio 1950). In realtà le auto sembrerebbero essere due, la prima targata "1902" e la seconda, visualizzata dallo stesso Barks in *Paperino e i doni inattesi* (*Christmas Parade* n. 2, novembre 1950), targata invece "1890". I due numeri non sembrano corrispondere alle date di fabbricazione, poiché l'auto della Nonna esiste davvero, costruita dalla Detroit Electric Car Company a partire dal 1908 e poi, in vari modelli, fino al 1939.

Un evidente *status symbol* è costituito dalla lussuosa auto del fantastiliardario Zio Paperone. Sin dalla sua prima apparizione, in *Paperino e il Natale sul Monte Orso* (dicembre 1947), lo vediamo infatti viaggiare su una splendida berlina con annesso autista. Negli anni il magnate viaggerà a bordo di un'intera flotta di limousine, ma il modello che forse resta maggiormente impresso nell'immaginario collettivo è quello sviluppato da Marco Rota per una riproduzione in scala prodotta dalla Politoys nel 1968, con la carrozzeria rosso-blu contrassegnata dal segno del dollaro sulla parte posteriore delle fiancate (si veda l'immagine del modellino alla pagina 22). Proprio i modellini della Politoys costituiranno, per certi versi, le versioni definitive dei veicoli usati dai rispettivi personaggi Disney. In alcuni casi ci si rifarà alle storie a fumetti (Paul Murry per la macchina di Topolino, Carl Barks per quella di Nonna Papera e per il futuristico veicolo di Archimede Pitagorico). Per l'auto dei Bassotti (1971) si attingerà alla storia di Romano Scarpa *Paperino e lo spartito inedito* (1964), dove tre membri della banda viaggiano a bordo di una macchina scoperta rosso-blu, munita di voluminosa tromba laterale e mitraglia frontale. Persino Ezechiele Lupo, alias Lupo Cattivo, sarà messo al volante di un'auto tutta sua, completa di gabbia per i Tre Porcellini al traino.

Restando nell'ambito dei "cattivi" disneyani, occorre menzionare almeno l'auto di Macchia Nera, che all'esordio del personaggio, nella sequenza quotidiana di Merrill De Maris e Floyd Gottfredson *Topolino e il mistero di Macchia Nera* (1939), appare come una fuoriserie completamente scura come il suo proprietario. Una vera e propria *Black Mobile*, munita di numerosi congegni e dispositivi (compresi alette retrattili, missili eiettabili, liquido sciogli-gomme e cortina fumogena), verrà tuttavia introdotta soltanto nel novembre 2003, nella storia *Topolino e il furto della perla rossa*, realizzata da Alberto Savini e Andrea Ferraris per *Topolino* n. 2502. Con quel numero e i successivi tre vengono forniti i componenti per assemblare un modellino della *Black Mobile*, i cui segreti saranno poi svelati in *Macchia Nera e il doppio inganno* di Stefano Ambrosio e Marco Gervasio (*Topolino* n. 2503, 18 novembre 2003), dopodiché l'oscuro veicolo, che ricorda non poco la *Bat-Mobile* degli anni Quaranta, riapparirà in *Macchia Nera e il colpo al buio* di Gianfranco Cordara ed Emilio Urbano (*Topolino* n. 2504, 25 novembre 2003).

Le Monografie AISA

123 **Cars & Strips**
Le auto di Paperino e Topolino
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019

122 **Alfetta**
la "vetturetta" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018

121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019

120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabroni
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018

119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018

118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017

117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017

116 **Correre nel dopoguerra.**
La scuderia Milan, 1946-1966
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 3 dicembre 2016

115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 5 novembre 2016

114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016

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

109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e l'obiettivo
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 **Aerospecials - 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, Piacenza,
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 (MO), 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'Arda (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'Arda (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 (VI), 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 di Verona (VR),
25 novembre 2006

71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
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 Ogliari
Milano, 18 maggio 2002

53 **Come correvamo 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 40 anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

I libri AISA riservati ai soci

Piloti dell'altro mondo
Come si correva tanto tempo fa
Nuova edizione delle Monografie Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 166
Formato 230 x 280 mm

Come non ci fosse un domani
Stile di corsa e di vita anni Cinquanta
Nuova edizione delle Monografie Maserati e OSCA (38), Le corse negli anni '50 (53), Ascari (65)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 192
Formato 230 x 280 mm

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

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.
AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.
AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.
AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto. it**

© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (settembre 2019)

AISA si dichiara disponibile a regolare eventuali spettanze per quelle immagini di cui non sia stato dato reperire la fonte.
Si ringraziano per la collaborazione: Alberto Becattini, Francesco Ferrandino, Paolo Rampini, Angelo Ruffini.
Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

SOCIETÀ EDITRICE IL CAMMELLO
www.ilcammello.it

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