



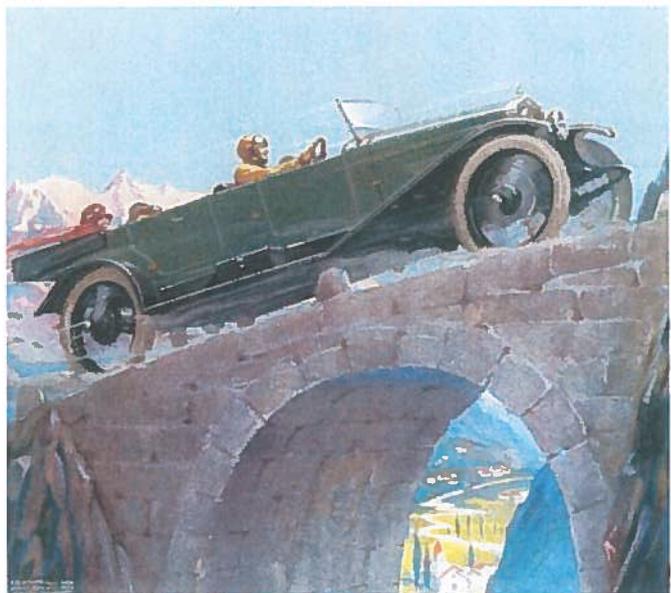
di Alessandro Tinterri

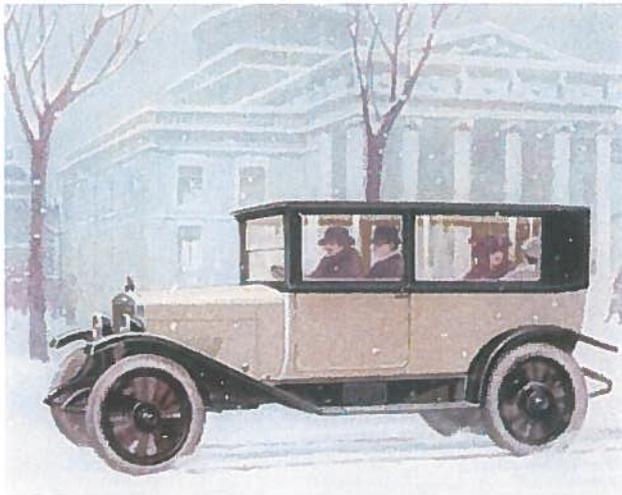
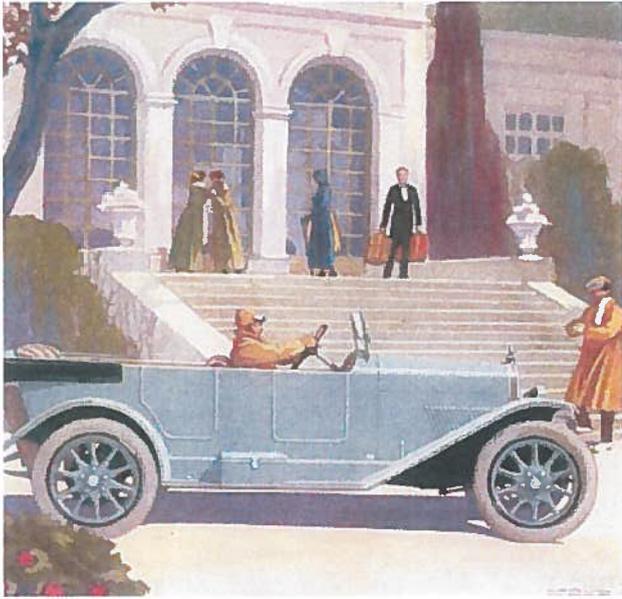
Torpedo *blu*

Tra i documenti conservati nell'Archivio della Fondazione Ansaldo c'è la relazione sul primo anno di esercizio dell'Ansaldo Automobili.

«Vengo a prenderti stasera, sulla mia Torpedo blu...»: chi non ricorda la celebre canzone di Giorgio Gaber (parole di Fred Buscaglione e Leo Chiosso)? Correva l'anno 1968. Ed è proprio una Torpedo blu Ansaldo 4C del 1925 quella conservata dalla Fondazione Ansaldo: dalla linea elegante e dalle rifiniture in mogano con ruote a razze in legno, 5 posti e 4 porte, costava 28.000 lire, montava un motore a trasmissione cardanica di 1850 di cilindrata per 35 hp, raggiungeva i 90 Km orari, era dotata di cambio a tre velocità, più la retromarcia e aveva un serbatoio della capacità di 40 litri, per un consumo di 8,5 litri per 100 Km. Tra i documenti conservati nell'Archivio della Fondazione Ansaldo, particolarmente interessante è la relazione relativa al 1920, primo anno di esercizio dell'Ansaldo Automobili. In vista della fine della guerra mondiale, già a partire dalla primavera del 1918 era stato impartito l'ordine di convertire la produzione bellica in autoveicoli di uso civile. Sui disegni, completati entro l'estate, vennero messi in costruzione quattro chassis di prova, il primo dei quali, costruito nello Stabilimento per Motori d'Aviazione Gio. Ansaldo & C. di San Martino di Sampierdarena, uscì nell'aprile 1919, seguito da altri tre, ultimati presso lo Stabilimento Ansaldo San Giorgio di Torino. La relazione illustra gli obiettivi inizialmente prefissi (un ritmo di produzione giornaliera di 10 automobili, attestatosi alla fine del 1920 in due torpedò al giorno), ridimensionati anche per le difficoltà contingenti. Il ritardo nella produzione, computato in circa 5 mesi, veniva, infatti, ascritto alle agitazioni operaie, in un momento storico in cui il conflitto sindacale si era fatto più acceso. I punti vendita erano articolati tra l'Italia (11 agenti) e una rete di agenzie estere, sparse in Svizzera, Olanda, Grecia, Turchia, Egitto, Sudafrica, Indie inglesi, Argentina e Nuova Zelanda, che avevano fruttato 1300 vetture vendute su 1500 in commessa.

Ma la storia delle prime automobili Ansaldo è inevitabilmente intrecciata con la crisi finanziaria del gruppo, legata alla complessa vicenda della Banca Italiana di Sconto e i conseguenti mutamenti nell'assetto proprietario. Un suggestivo opuscolo pubblicitario di quella che nel 1924 era denominata Società Anonima Automobili Ansaldo Torino restituisce il sapore di un'epoca e il fascino di vetture eleganti, rappresentate nelle tavole del grande illustratore torinese Carlo Nicco. Sportiva e senza capote, vi si vede l'automobile Ansaldo sfrecciare su impervie strade di montagna, sostare davanti a un albergo alla moda o con lo chauffeur all'uscita di un teatro, infine, procedere confortevolmente in un turbinio di neve. Il testo recita le lodi di un prodotto industriale, raccomandato per la sua versatilità, indirizzato a un segmento di mercato intermedio tra l'utilitaria Ford e l'auto di lusso: «Le vetture Ansaldo sono robuste, marciano con grande velocità e regolarità, sono pronte ed elastiche nelle riprese, superano meravigliosamente le salite, tengono la strada in modo perfetto e sono dotate di ottimi freni. Questi requisiti, molto apprezzati dal pubblico, sono stati fino a oggi la caratteristica quasi esclusiva del-





le grosse macchine di alto prezzo e di costosa manutenzione; le Ansaldo posseggono questi requisiti pur essendo di costo non elevato, di facile manutenzione ed economiche nell'esercizio».

L'automobile ben incarnava il mito futurista della velocità e Massimo Bontempelli, in un romanzo promozionale commissionato dalla Fiat nel 1932, intitolato "522. Racconto di una giornata", descrisse il primo giorno d'intensa vita su strada di un nuovo modello, fresco di fabbrica. Le competizioni sportive entravano a pieno titolo nelle strategie di promozione: il leggendario Tazio Nuvolari, cantato da Lucio Dalla, fece le sue prime gare utilizzando la Ansaldo 4C di famiglia. E un'Ansaldo 4C, guidata da due italiani e due francesi, stabilì il record mondiale dei sei giorni o dei diecimila chilometri nel circuito di Miramas in Provenza, percorrendo tra il 31 agosto e il 6 settembre 1925 ben 10.434,470 Km in 144 ore a una media di 72,461 km orari, polverizzando tutti i precedenti record di durata e distanza.

L'epilogo delle automobili Ansaldo si consumò tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta, quando la Fiat, attraverso la O.M. (Officine Meccaniche), costituì la nuova società Costruzione e Vendita Vetture Ansaldo con la difficile missione di esaurire la giacenza di circa 400 esemplari, un'offerta, che stentava a trovare gradimento, visto che si trattava di automobili di cessata produzione, prive ormai di una rete assistenziale dedicata (a Genova per anni la concessionaria aveva avuto sede in via Felice Romani 2r).

Sia pure prodotte per un breve periodo, le automobili Ansaldo rappresentano, dunque, la conferma della versatilità di un'azienda in grado di misurarsi nei più diversi campi della produzione industriale, dalle navi agli aerei, dai veicoli sino alle radio Ansaldo-Lorenz, contribuendo alla diffusione di un marchio storico, centrale nel processo d'industrializzazione del Paese. ●

