

I PROGETTISTI DEL CARRO FIAT 2000

1. GENERALITÀ

Il Fiat 2000 ha 2 padri uno è l'Avv. Carlo Cavalli e l'altro è l'Ing. Giulio Cesare Cappa entrambi brillanti progettisti, il primo iniziò la sua carriera in Fiat nel 1919 concludendola nel 1928 quale Direttore Tecnico Studi per la progettazione delle vetture e dei veicoli industriali; il secondo ebbe invece una vita un po' più "movimentata". I due sono legati a realizzazioni significative nel campo automobilistico e sono certamente da annoverare tra i più geniali e interessanti progettisti della storia dell'industria automobilistica italiana. A questi due personaggi si affiancò il Antonio Fagnano, altrettanto celebre collaudatore della casa torinese e personaggio di spicco della storia automobilistica nazionale.

2. AVVOCATO CARLO CAVALLI (1878-1947)



Nato in Val Vigizzo nel 1878, laureato in giurisprudenza per volere del padre, avendo dimostrato alla prova una naturale inclinazione al disegno tecnico e passione per l'automobile, fu assunto in Fiat nel 1905, ove fu accolto benevolmente, come egli stesso scrisse, "*dagli eccellenti tecnici ingegneri Enrico, Momo, Vinçon e Mosso, come allievo disegnatore, ... lucidista*". Alla Fiat aveva iniziato la sua carriera all'Ufficio tecnico, sotto la guida dell'ingegner Enrico. Qui ebbe subito modo di far valere le sue qualità intrinseche. Fu il primo ad applicare il compressore a un motore da corsa. Quando iniziò la sua non facile carriera in Fiat aveva 27 anni: "*Sentii agli inizi*"- sono parole sue – "*il peso dello studio anche notturno per riparare alle vaste lacune della mia preparazione tecnica, e quello ancor più gravoso, e di cui non potei mai liberarmi, della malaugurata laurea in legge*". Fu comunque una carriera brillante la sua se si pensa che dopo appena 4 anni fu promosso Capo Ufficio e, nel 1919, Direttore Tecnico Studi per la progettazione delle vetture e dei veicoli industriali.

Cavalli progettò i modelli *Taurus*, *Zero*, gli autocarri *18 BL* e *15 Ter* ma il progetto per il quale è ricordato è quello della *501*, la prima vettura Fiat prodotta in grande quantità dopo la guerra mondiale¹.

Cavalli è una figura bizzarra e poco conosciuta ma di grande valore nel panorama ingegneristico italiano. Già nell'aprile del 1900, a ventidue anni, depositò un brevetto per un cambio di velocità destinato a vetturette e tricicli automobili, e cinque anni più tardi quando – come si è detto - entrò in Fiat, come “allievo disegnatore” con la semplice mansione di “lucidare” i disegni.

Grazie al talento naturale e avendo come maestri eccellenti tecnici come i già menzionati ingegneri Enrico, Vinçon e Momo, il suo tirocinio in Fiat fu davvero breve. Nel 1906 era già disegnatore progettista e gli fu affidato il compito di sviluppare il progetto del motore della vettura da corsa che, nel 1907, andò a vincere la Coppa dell'Imperatore, sul circuito del *Taurus*, in Germania. Un successo straordinario, dovuto in gran parte ad un errore che Cavalli si guardò bene dal far rilevare ai suoi superiori. Ecco le sue parole: *“Allora si considerava come limite insuperabile il grado 5/3 (ossia il rapporto, nda) di compressione; nel calcolo dimenticai di aggiungere al volume della cilindrata quello della camera di scoppio, ciò che fece salire a sei il grado di compressione con il risultato pratico che il motore girò senza danni alla velocità pazzesca, per quei tempi, di 2700 giri, sviluppando 150 cavalli pur con l'accensione a bassa tensione e con candele a martelletti”*. Nel 1910, come detto, passò capo Ufficio Tecnico e divenne responsabile del modello “Zero”, che rappresentò per la casa automobilistica torinese una svolta produttiva ed un successo commerciale di portata internazionale. Nel 1911, alla Fiat si progettava di tutto: dai sommergibili ai tram, dai motori per aeroplani alle mitragliatrici; dai camion alle vetture. Il periodo di Carlo Cavalli alla Fiat è caratterizzato dalla febbrile attività di sviluppo in diversi settori, dalle normali vetture a quelle da competizione; dai veicoli industriali civili a quelli militari; dai motori per trazione a quelli d'aviazione; da quelli Diesel lenti a quelli veloci.

Durante la guerra 1915-18, la Fiat dovette orientare la produzione verso i motori d'aviazione e i veicoli militari. I motori avio “A10”, “A12” e “A12bis” e i modelli successivi, furono prodotti in grande quantità. Sono stati famosi gli autocarri “15 Ter” e “18B”. Il grande carro armato (sui progetti denominato in verità “automobile pesante d'assalto”) modello “2000” di circa 40 t., fu progettato d'urgenza con la sola scorta delle notizie giornalistiche pervenute sui *tank* inglesi e di qualche nebbiosa fotografia scattata nelle Fiandre. L'enorme veicolo, azionato da un motore aeronautico A12, fu disegnato, testato e costruito a tempo di record.

¹ La 501 è la prima vettura italiana a entrare di diritto nel secondo periodo storico della produzione automobilistica, quello della diffusione di massa, ovvero dagli anni Venti agli anni Ottanta circa del Novecento. In questo periodo l'automobile si trasformò in un mezzo di trasporto economico e affidabile, indirizzato a un pubblico via via più vasto, anche grazie a sistemi di produzione e di organizzazione del lavoro radicalmente trasformati.

Verso la fine del conflitto, fu iniziata la progettazione di trattrici agricole e della nuova serie di vetture "501", "505", "510" ecc. La 501, che uscì sul mercato nel 1919, fu definita da Cavalli "*il mio miglior lavoro*". Come premio per la 501, Cavalli fu spedito in America, a studiare i sistemi di produzione della Ford. Quando tornò dagli Stati Uniti, "*diventato direttore tecnico studi – sono le sue parole - mi trovai alla testa di un ufficio che cominciava a soffrire di elefantiasi, zeppo di ingegneri, di capi e vice capi ufficio con reparti A, B, C, con rapporti di sezione, rapporti di direzione ecc*".

L'Ufficio Tecnico di Cavalli, sottoposto unicamente all'ing. Guido Fornaca² e a Giovanni Agnelli, si lanciava in sperimentazioni coraggiose, come il motore della vettura per il I Gran Premio d'Italia del 1921 che "*servì di banco di prova ai cuscinetti a rulli che osai applicare per la prima volta ai cuscinetti dell'albero motore e delle bielle di un motore da corsa*" (sono ancora le parole di Cavalli). Arrivò quindi una vittoria straordinaria: quella del Grand Prix di Francia a Strasburgo nel 1922, pilota Nazzaro, con la 804/404, che consacra la Fiat come "il" costruttore dell'anno. Eppure, proprio a partire da quella magnifica prestazione l'Ufficio Tecnico che l'aveva prodotta cominciò a sfaldarsi. Ne facevano parte, oltre a Cavalli, il celebre Jano e molti altri tecnici di grande valore, come Tranquillo Zerbi, Giulio Cesare Cappa, Luigi Bazzi, Walter Becchia, Vincenzo Bertarione.

Fra le vetture del periodo Cavalli sono famose la "Tipo Zero" del 1912, la già citata "501" del 1919 e la "509" del 1927, tutte concepite per la maggior diffusione. Importanti in particolare, ai fini del progresso automobilistico, le vetture di tipo medio come la "70" (dal 1915 e 1920) e la "520" (1927) che si distingueva per diverse novità. Fra le vetture delle classi più elevate la "520 SuperFiat" e la "519" del 1921 e 1922.

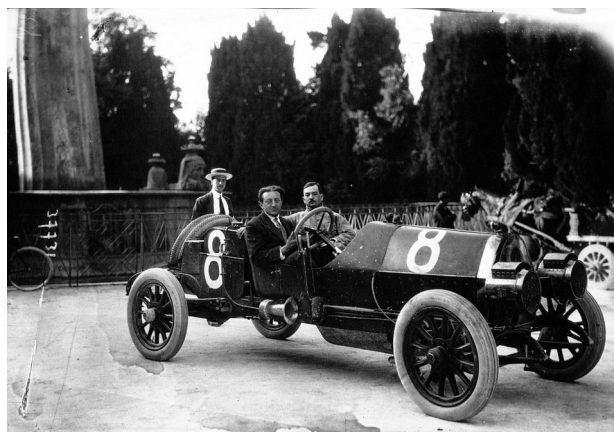
Carlo Cavalli mantenne la carica di Direttore Tecnico Studi per la progettazione delle vetture e dei veicoli industriali fino al 1928, quando, stanco e ammalato, si ritirò nella sua valle. Morì a Santa Maria Maggiore (Novara) nel 1947.

3. INGEGNERE GIULIO CESARE CAPPÀ (1880-1955)

Nato a Voghera, nel 1880 nella casa di famiglia della madre, Elena Meardi, Giulio Cesare Cappa è quasi un "figlio d'arte", perché il padre, Guglielmo, classe 1844, era stato un brillante ingegnere ferroviario, progettista di locomotive d'avanguardia, tanto apprezzato da venir chiamato nel 1905, all'indomani della nazionalizzazione delle nostre ferrovie, a dirigerne il Servizio "Materiale e

² [Guido Fornaca](#), ingegnere, nato a Torino nel 1870. Dopo una breve esperienza di lavoro in Romania, nel campo delle costruzioni ferroviarie, entra alle Officine di Savigliano. Nel 1906 viene chiamato alla Fiat da Giovanni Agnelli per succedere all'ing. Enrico nella direzione dell'Ufficio tecnico. Nel 1916 è nominato direttore generale e nel 1917 entra a far parte del consiglio di amministrazione. Nel 1920 subentra a Giovanni Agnelli, diventato presidente, nella carica di amministratore delegato. È costretto a rinunciare a questa carica per motivi di salute nel 1927. Muore a Torino nel 1928

Trazione". Laureatosi a Torino in ingegneria meccanica nel 1904, Giulio Cesare Cappa nel 1905 mette in piedi un laboratorio per la riparazione e costruzione di motori a scoppio, nello stesso anno partecipa alla II Esposizione internazionale di automobili di Torino con il prototipo di una geniale motocicletta a motore monocilindrico centrale raffreddato ad acqua. Attira l'attenzione di Giulio Pallavicino figlio del Senatore del Regno Emilio Pallavicino, che l'anno prima aveva iniziato l'importazione delle auto prodotte dalla britannica *Napier* che, colpito dalle capacità del giovane ingegnere, gli propone di costituire una Società. per la costruzione di Auto. L'incontro tra Cappa e Pallavicino, che in comune avevano il nome e la passione per le novità, è fondamentale: Pallavicino scommette sulle idee del giovane ingegnere Cappa e decide di finanziare la costruzione di un nuovo motore. Il meccanismo verrà realizzato a tempo di record e montato su uno chassis, un telaio prodotto dalla "Cornilleau e Saint-Beuve" di Parigi.



Nello stesso 1905 viene quindi costituita la Società anonima "Aquila" cui, a seguito delle vive proteste della *Adler* Tedesca ("aquila" in tedesco si traduce "adler"), viene ribattezzata "Società Anonima Aquila Italiana, Fabbrica Italiana di Automobili G. Pallavicino di Priola e ing. G. Cappa". In qualità di Direttore tecnico dell'Aquila Italiana, Cappa progetta e realizza numerose innovazioni che risultano in anticipo rispetto alla produzione di serie di quel periodo. L'azienda ha varie vicissitudini economiche e nel 1907, a seguito di un incidente automobilistico il socio Pallavicino muore. Successivamente l'azienda viene assorbita dalla Banca Marsaglia assumendo la nuova denominazione di "Anonima Aquila Italiana di L. Marsaglia" della quale Cappa rimane il direttore tecnico. Negli anni successivi la Società progetta e costruisce diversi modelli di auto facendosi sempre apprezzare per l'adozione di soluzioni tecniche che per l'epoca erano all'avanguardia, come il basamento del motore in monoblocco, la copertura dei meccanismi di distribuzione, il comando d'avviamento mediante pedale frizione nell'abitacolo, al posto della scomoda manovella, l'impiego di cuscinetti a sfera in sostituzione delle bronzine a superfici d'attrito ed i pistoni in lega leggera.

Nel 1914 Cappa cede alle lusinghe della Fiat che all'epoca già si stava imponendo tra i gruppi

industriali a vocazione automobilistica e quindi capace di attrarre i talenti motoristici nazionali.

La Fiat affida a Cappa l'Ufficio tecnico, egli contribuisce alla progettazione del motore d'aviazione A14, delle vetture 509 e 519 i cui disegni dimostravano il suo particolare stile. Cappa progetta anche il modello da corsa tipo 804 che trionfa a Strasburgo nel 1922. In Fiat Cappa incontra Carlo Cavalli e la loro collaborazione nei primi anni condizionata dalla guerra in corso, porterà allo sviluppo di diversi interessanti veicoli. Fra tutti, citiamo: il motore A 15R, uno dei motori di Aviazione più potenti del periodo e il trattore di artiglieria a cingoli "Fiat 20B2". Cappa ha anche modo di mettere le mani sulla progettazione dell'Autocarro Fiat 15Ter, riprogettandone il telaio. Con Carlo Cavalli firma il progetto dell'automobile pesante d'assalto Fiat 2000, primissimo carro armato italiano.

Abile disegnatore, Cappa dedicava grande cura all'aspetto esteriore dei vari organi della macchina. I motori e gli autotelai da lui disegnati si riconoscono facilmente dalle forme eleganti accuratamente lisce e regolari che nascondono le tubazioni, i condotti e talvolta anche leve e tiranti. È sufficiente osservare il motore di aviazione "A15R", le vetture "520 Superfiat", e "519", e i loro motori, come pure il motore della "509", per rendersi conto della cura che Cappa, ingegnere e allo stesso tempo stilista, poneva al disegno.

Alla Fiat, la genialità di Cappa non aveva però sufficiente sfogo: l'attenzione si concentrava infatti sui modelli per la grande produzione in serie, non lasciava spazio alla sua fantasia, si preferiva la praticità della costruzione all'eleganza del disegno. Nel 1924, un anno dopo l'inaugurazione del nuovo stabilimento del Lingotto, Cappa decide di lasciare la Fiat dove era considerato "fantasioso" e il suo disegno, troppo ricercato, ritenuto non adatto alla produzione su scala industriale. Cappa aprì dunque un ufficio tecnico in proprio. Negli anni successivi le sue opere più belle e innovative verranno realizzate dall'Itala, citiamo il modello "61" e la "Tipo 11", da corsa con trazione anteriore. Progetta ancora un motore d'aviazione per la società francese *La Lorraine* e compare tra i consulenti di importatissime aziende italiane come la *Breda*, la *Piaggio*, l'*Alfa Romeo*, la *CEMSA* e la *Caproni*. Muore a Voghera nel 1955.

4. COLLAUDATORE ANTONIO FAGNANO

Di Antonio Fagnano, meccanico, collaudatore e pilota Fiat, esisteva sino a poco tempo fa un'unica immagine ufficiale, quella che lo ritraeva dietro l'enorme volante della Fiat S57, scattata nel 1914 a Lione. Da quella foto alla sua morte passarono appena quattro anni. Morì nel 1918 per un attacco della temibile influenza "spagnola", che, all'indomani della prima guerra mondiale, fece più di venti milioni di vittime. Si trovava in quel momento a Piacenza, per consegnare al Regio Esercito Italiano

una fornitura di camion Fiat: se ne andò in due giorni, a soli trentacinque anni, lasciando un bimbo di sei mesi, Giovanni, e una bimba di un anno e mezzo, Caterina.

Certe morti sono doppiamente dolorose. Una prima volta perché premature, fulminee, ingiuste; una seconda perché contribuiscono, per il dato momento storico e politico, a spingere nel nero dell'oblio vicende importanti, uomini di valore, eventi memorabili che ebbero sostanziale rilievo nel determinare gli sviluppi successivi.

Così, oggi, sono in pochi a ricordare chi era Fagnano, nato a Rocchetta Tanaro nel 1883 e poi emigrato a Torino insieme alla famiglia ancora in tenera età. Entrò in Fiat intorno al 1902, grazie ai buoni uffici della madre Catterina Bosio, titolare di una latteria aperta alla fine dell'Ottocento in corso Dante, nei pressi dei primi stabilimenti Fiat. "Perché non lo prendete a lavorare con voi?" diceva sempre la madre, indicando il ragazzo serio e silenzioso ai dirigenti e agli operai che andavano a comprare da lei. Allora non c'era bisogno di formalità. Fu assunto come apprendista meccanico, e nel giro di poco si trovò al seguito di Nazzaro e di Lancia, i grandi piloti della prima epopea sportiva Fiat. In breve si trasformò in braccio destro, amico e uomo di fiducia soprattutto di Nazzaro, arrivando persino a sostituirlo in corsa, quando questi si ritirò, e dimostrandosi ottimo pilota anch'egli. Dire meccanico è riduttivo: allora, negli anni dal 1905 al 1920 e anche dopo, questa figura era cruciale più del conduttore vero e proprio. Ce ne dà una descrizione inaspettata l'orgoglioso Principe Scipione Borghese che, reduce dal trionfo della Pechino – Parigi nel 1907, scrisse parole vibranti per ricordare il ruolo che ebbe il meccanico Guizzardi nel successo dell'impresa: "Dopo quattordici, sedici diciotto ore di marcia durante le quali coi denti stretti, in una tensione continua dei nervi, si è spiato ogni suono del motore, ogni scricchiolio della vettura, cercando di contenderne l'esistenza alle difficoltà del terreno – altre due o tre ore stesi di sotto al telaio, nel caldo della macchina affaticata, nel tanfo dell'olio e dei grassi bruciati, a esaminare, registrare, a stringere i dadi che si allentano, le viti che si muovono, non contenti di riparare le piccole usure e i lievi spostamenti cagionati dalle fatiche del giorno, ma cercando di prevedere e di prevenire, con sagacia ed ingegnosità, le possibili "pannes" dell'indomani. Questo il lavoro normale, dopo le poche ore di sonno rubate alla durezza dei pavimenti, dopo il cibo preso in fretta, con i piedi sul predellino, mentre la macchina sobbalza da una carreggiata all'altra: ma poi di tanto in tanto si aggiungeva per Ettore il lavoro di guidatore – anche per Guizzardi, dunque, la trasformazione del ruolo da meccanico a collaudatore e pilota -. E non ostante la forte coscienza del suo valore e della sua capacità ... Ettore conservava nelle difficoltà, 2

nelle fatiche, nei pericoli e nelle intemperie nei trionfi e nelle apoteosi la stessa serenità, la stessa modestia, lo stesso inalterato buon umore e l'operosità costante e la incrollabile fiducia nel

successo. ... In lui nulla di servile: bensì la sicurezza assoluta del suo merito, il senso acuto della propria responsabilità e l'opera intelligente prestata con disinteresse e attaccamento d'amico".

C'è una foto, conservata dalla famiglia, in cui Nazzaro si rivolge a Fagnano usando le stesse affettuose parole: "All'amico Antonio con vivissimo affetto". Avevano condiviso insieme molti anni e parecchie gare: in giro per l'Europa, per la Gordon Bennett, poi l'America, a Savannah, nel 1908. Si disse di lui che era "grande figura, tipica, dalla parlata mite, energico in sé" e che "aveva saputo trionfare ovunque prima al fianco di Nazzaro e di Lancia quale meccanico poi come conduttore, e poi ancora prezioso, buon capo, ottimo compagno: così lo descrive un necrologio all'indomani della scomparsa. Non abbiamo altre testimonianze dirette. Sappiamo soltanto vagamente che i viaggi di Fagnano in America non ebbero soltanto rilevanza sportiva. Una foto ce lo mostra al volante della Fiat insieme al meccanico Ambrogio Bruno e sotto un ignoto commentatore (forse lo stesso Bruno) scrisse, a didascalia: "Preparativi per "Indianopoli" - 1916". La Fiat lo aveva infatti iscritto alla gara di Indianapolis nel 1917; la corsa fu però annullata, e la Fiat dovette ritirare le sue vetture. In quell'occasione sembra che fosse stato incaricato, anche di capire cosa fosse quella "linea di montaggio mobile" che Ford applicava nei suoi stabilimenti a partire dal 1913, e che stava già dando strepitosi risultati. Dal 1915 Fagnano era stato posto a dirigere il settore "Esperienze": ossia era capo collaudatore Fiat, un incarico tra i più delicati, soprattutto in anni di guerra, con la necessità di fornire all'Esercito, alle scadenze prestabilite, veicoli robusti ed affidabili, pena la perdita delle commesse militari.

Varie foto, provenienti dagli archivi di famiglia, ce lo mostrano in qualità di meccanico al fianco di altri grandi piloti Fiat: il francese Louis Wagner, per esempio, o l'americano Ralph de Palma. Con Wagner è ritratto in America, davanti allo stabilimento della Spark Plug, circondato da altri piloti e meccanici: evidentemente era stato stipulato un accordo di fornitura. Con Ralph de Palma, invece, condivise il Grand Prix dell'Automobile Club de France, destinato a restare nella storia perché l'ultimo a cui parteciparono vetture della prima generazione, contrapposte a quelle di più moderna concezione. Della vecchia guardia facevano parte le Excelsior (6 cilindri, 9 litri), le Lorraine - Dietrich (15 litri) ma soprattutto le Fiat di Bruce Brown, De Palma e Wagner. Erano vetture pesanti, poderose, potenti, con una cilindrata di 14 litri, motori a testata unica, trasmissione a catena, ruote in legno con cerchioni smontabili (il particolare che farà loro perdere la gara). A questi dinosauri si opponevano le tre snelle Peugeot, cilindrata di soli 7 litri, ruote a raggi con fissaggio centrale e motore monoblocco con due alberi a camme in testa, trasmissione cardanica. In una parola, quanto di più moderno si era mai visto sui circuiti del mondo intero. "E' stata quella una corsa storica, oggi lo vediamo, è stato quello il supremo cimento in cui si sono incontrate la classica formula di macchine da corsa (Fiat) e la formula modernista (Peugeot) e le due diverse forme di

preparazione alla corsa, l'una del momento, l'altra come una attività normale specializzata. In quello scontro indimenticabile, l'esito rimase sospeso, non vi furono né vincitori né vinti. Fiat vinse singolarmente nelle due giornate, Peugeot vinse nel complesso. Le due tendenze così diverse, i due ordinamenti così opposti si bilanciavano ancora, e fu l'ultima volta" – scrisse Motori Aero Cicli & Sports due anni dopo, accennando all'incredibile incongruenza che contrassegnò quella gara. Suddivisa in due giornate, vide la vittoria della Fiat sia nella prima sia nella seconda: e la vittoria della Peugeot nel computo finale dei punti. Così vinse chi perse, e viceversa. La colpa della sconfitta? E' presto detto, sentenza la stampa all'indomani. E' dei corridori. Se al volante ci fossero stati Thery e Nazzaro, la Fiat avrebbe vinto. I piloti americani, fu notato, si comportarono da isterici e persero il controllo dei propri nervi e della gara. "Bruce Brown... è apparso agitato, quasi convulso. Ai rifornimenti si scagliava con frenesia, era più la benzina che rovesciava in terra di quella che versava nel serbatoio. Partiva prima che il suo meccanico fosse salito sulla vettura, sì che questi doveva poi arrampicarsi sulla sua testa. Ciò faceva molto effetto, ma non credo che fosse molto utile per la buona marcia della vettura". Altro errore fatale fu l'impiego delle ruote di legno, anziché le ruote metalliche smontabili Rudge Whithworth, impiegate in prova. Si decise di tornare alle ruote in legno perché i piloti, in particolare i due americani, si erano lamentati in prova di una tenuta di strada non soddisfacente. Il risultato fu che le Peugeot che montavano le Rudge tennero la strada magnificamente, mentre la squadra Fiat, in particolare Wagner, fu attardata da continui cambi di gomme. Ralph de Palma provò nei giorni successivi a discolarsi. Innanzitutto citò un fattore determinante, a suo sentire: il freddo, che aveva inceppato il funzionamento del motore e reso difficile l'alimentazione. E poi, soprattutto, la sfortuna, la guigne. "Wagner ha vinto moralmente la corsa. E' secondo per 12 minuti dopo Boillot ma ha perduto assai di più per cambiare una valvola. Ha dovuto smontare il coperchio superiore del motore, l'albero dei comandi, cambiare la valvola, regolare ogni cosa, rimettere tutto a posto. E ha compiuto tutta l'operazione in 18 minuti precisi. Senza questo incidente, vinceva la corsa per sei minuti".

La Fiat, comunque, imparò la lezione. Al Gran Premio dell'Automobile Club di Francia del 1914 mandò tre macchine di concezione estremamente moderna, tali da segnare un indirizzo nella costruzione delle vetture da corsa. Si trattava delle S57 14B di 4,5 litri di cilindrata, motore a quattro cilindri monoblocco (il primo monoblocco della casa), trasmissione cardanica (la prima trasmissione cardanica), freni sulle quattro ruote (ossia anche sulle ruote anteriori, una grande innovazione tecnica). Sono anche belle, perché sfoggiano una linea aerodinamica inedita. La squadra però è diversa. Per la prima volta Antonio Fagnano partecipa non in qualità di meccanico ma di prima guida, insieme a Alessandro Umberto Cagno e all'americano Jack Scales. Fagnano debutta perciò nel ruolo, ben più visibile e perciò ambito, di pilota. Ma non sarà fortunato. La gara si concluderà

con una *déba*cle per i colori italiani, e la schiacciante vittoria del tedesco Lautenschlager su Mercedes. Non è un Grand Prix come gli altri. Acquista rilevanza soltanto il fatto che su terra francese si è imposto un tedesco, ossia che si siano sfidate le due nazioni i cui tesissimi rapporti sfoceranno, di lì a qualche settimana, nella prima guerra mondiale. Chi assiste alla gara avverte un che di raggelante in questa vittoria, un qualcosa che sembra sottintendere qualcos'altro: una dimostrazione di forza e di superiorità che non vuole essere solo sportiva. Il 13 luglio, quando a Sarajevo è già stato ucciso l'arciduca Francesco Ferdinando, Mario Morasso, direttore di Aero Cicli Auto & Sports, scrive: "Non sono i fogli politici quelli che rispecchiano il fosco e drammatico colore di questi giorni burrascosi. Vi è nell'aria una strana tensione guerresca che non si riflette nelle notizie politiche e militari. E' come se nell'imminenza di una terribile conflagrazione si ascoltassero degli scoppi premonitori a salve. La gravissima minaccia si avverte invece nelle relazioni dei giornali sportivi. La cronaca dello sport ha assunto da qualche tempo un tono insolito, una serietà eccezionale. Lo sport che ha per essenza il dispendio dello sforzo umano in un atto disinteressato, che ritrova in se stesso il proprio scopo, pare abbia cambiato natura: in certi dati recenti assume il carattere di una voluta e quasi esasperata dimostrazione di potenza allo scopo di attestare una superiorità schiacciante, non tanto nello sport medesimo, quanto in altri campi ben più vasti e severi. Pare che non si faccia più dello sport per fare dello sport ma per offrire a chi deve intenderlo un fiero ammonimento quasi a dire: "Misurate la nostra forza soverchiante e persuadetevi che alla nostra vittoria sportiva odierna corrisponderà domani la vittoria delle armi..." A un dato punto ho sentito gravare sulla corsa qualcosa di insolito. Ho sentito che le nostre macchine e quelle inglesi e belghe erano lì per figura, non vi avevano più niente da fare. La faccenda aveva cambiato natura. Le nostre macchine e le altre nominate correvano normalmente come in una corsa, invece le macchine tedesche e quelle francesi combattevano per davvero". Fagnano si comportò molto onorevolmente: fu regolare come un cronometro, e nonostante i rifornimenti non variò i suoi tempi che di qualche secondo. Ma effettivamente l'atmosfera fu opprimente. La gara si concluse in silenzio. Le tre Mercedes arrivarono al traguardo quasi insieme, formando una sorta di barriera impenetrabile, persino per gli organizzatori. Il pubblico aveva cominciato ad abbandonare gli spalti quando fu chiaro che sarebbe stata impossibile una vittoria francese. Gli spettatori rimasti non trovarono di meglio che di invadere la pista, ostacolando i restanti concorrenti, e soprattutto Fagnano, che anziché arrivare quinto, come avrebbe potuto, arrivò buon ultimo, con un'ora e un quarto di ritardo rispetto a Lautenschlager. Si disse che "Il comportamento di tutto il clan Mercedes non era quello abituale di chi compie una partita sportiva, ma aveva quasi la solennità e la definitività di una unità militare impegnata in un'azione delicata". Certo, la squadra tedesca non aveva lasciato proprio nulla al caso. Aveva iniziato la sua preparazione un anno prima, dando inizio

alla costruzione di venticinque diverse macchine da corsa. Per trasportarle usò furgoni speciali, per sorvegliarle e mantenerle al meglio creò un'officina completa attrezzata al meglio. Il circuito fu scandagliato e studiato metro per metro. I piloti, Lautenschlager, Wagner (non più in forza alla Fiat) e Salzer, erano tra i migliori del mondo e si sottoposero a severi allenamenti. La spesa si aggirò intorno al milione di marchi, dieci volte in più del costo medio di partecipazione ad una gara di quel livello. La Mercedes vinse con il metodo, l'organizzazione, la preparazione, la serietà, lo studio dei particolari, la previsione di tutte le evenienze: quello che oggi si direbbe, con termine abusato, la "professionalità". Per questo si imposero in maniera schiacciante su un mondo di romantici, di appassionati, di gente disposta anche ad andare allo sbaraglio, pur di difendere i colori della casa. Personaggi alla Fagnano, che mai avrebbe potuto fare come Wagner, transfuga da una squadra all'altra. Fagnano, uomo all'antica fino a morire, aveva già digerito molto male la decisione di suo fratello Bartolomeo, quando questi aveva deciso di seguire Lancia nella fabbrica da lui fondata pochi anni prima, anziché restare come apprendista del fratello alla Fiat: era già un tradimento. Lo scoppio della guerra non mutò, anzi rafforzò la dedizione di Fagnano alla casa torinese. La sua straordinaria capacità di "diagnosi", che in corsa gli permetteva di capire, dal solo suono del motore, quale delle bronzine fosse fusa, divenne fondamentale nei collaudi dei veicoli militari. Nell'organizzazione e movimentazione dell'esercito italiano stava infatti per avvenire una radicale rivoluzione. Fino al maggio del 1916 i pochi autocarri disponibili non erano stati impiegati per il trasporto delle truppe: anzi, vigevano allora rigorosi divieti sull'autotrasporto del personale. Ma la grande offensiva austriaca nel Trentino del 14 maggio impose un cambiamento. Occorreva trasportare il più rapidamente possibile i soldati dal Tagliamento e dalla Carnia all'altopiano di Asiago, distante circa 200/250 km. Tra il 19 e il 22 maggio, utilizzando tutti i mezzi in dotazione e facendo innumerevoli viaggi (a somiglianza di quanto era successo in Francia due anni prima, quando le truppe furono trasportate in prima linea dai taxi parigini), si riuscì a portare le riserve sul pericolante fronte della prima armata. Il successo dell'operazione confermò ai Comandi Militari l'importanza dell'autotrasporto: in pochi giorni, le commesse alle industrie automobilistiche aumentarono vertiginosamente. Tutte le fabbriche nazionali furono coinvolte; in particolare la conversione produttiva interessò la Fiat, che sospese subito le notevoli consegne in corso al Governo francese, e riservò l'intera produzione all'esercito italiano. In pochi mesi venne messa in piedi una struttura complessa, con la creazione di un unico deposito centrale automobilistico, con sede a Bologna, e cinque stabilimenti militari (a Torino, Bologna, Pontevigodarzere, Piacenza e Padova) che vennero formati riunendo i laboratori e i magazzini già esistenti. La Fiat faceva naturalmente la parte del leone: a fine guerra (novembre 1918) si calcolò che erano stati forniti all'Esercito 24.000 automezzi e 5.000 motomezzi, e di questi due terzi erano Fiat. Due fotografie

pubblicate in queste pagine sono particolarmente significative a questo proposito. Mostrano le prove di collaudo, effettuate a Roma il 21 giugno del 1917, di un prototipo, il Fiat Tank 2000. Si trattava di una sorta di carro armato: una novità assoluta per l'Italia, in guerra se ne erano visti a quel momento solamente in dotazione agli inglesi. Alla guida del veicolo, proprio Antonio Fagnano. Il suo viso sporge appena dall'abitacolo, lo si indovina teso, concentrato nella prova del nuovo mezzo di fronte agli Alti Comandi Militari, osservato da una schiera di militari in divisa e da un signore in camice, presumibilmente un suo collega del reparto esperienze. Le prove non ebbero esito felice, il prototipo non entrò in produzione e ne vennero realizzati soltanto due esemplari.

Fagnano all'epoca era un uomo stimato, agiato, abitava in un bell'appartamento di corso Bramante, con domestica e servitù. Ma continuava a lavorare indefessamente, inconsapevole di un pericolo che stava per abbattersi sull'Europa e provocare più vittime della guerra stessa: la spagnola. La sua morte fu così improvvisa che la moglie non fece neanche in tempo a rivederlo ancora in vita.

La salma fu tumulata al cimitero di Torino. E lì rimase per lunghi anni, mentre tutta la famiglia, la madre Catterina, la moglie Rosa, i due figlioletti, i fratelli, si trasferì a Genova dove l'intraprendente Catterina aprì una nuova latteria. Nel 1970 fu riesumata e trasferita a Tortona, dove risiedono i discendenti della famiglia, in primis il nipote Franco Fagnano grazie al quale è stato possibile attingere ai ricordi e alle foto di famiglia. A lui il ringraziamento dell'autrice.

Si ringrazia anche l'Archivio Storico Fiat, nelle persone di Alberta Simonis e Massimo Castagnola, per aver rintracciato le foto del Fiat Tank 2000.

Di Donatella Biffignandi

Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile di Torino (2003)

Bibliografia

"I miei 40 alla FIAT – Dante Giacosa", Mariella Giacosa Zanoni di Valgiurata, 1979 ristampa 2014 a cura di Fiat Group Marketing & Corporate Communication S.p.A. courtesy di Fiat Group Marketing & Corporate Communication S.p.A..