



## LE SCOPERTE DEGLI ANNI RUGGENTI

*Proseguendo in quella che è ormai diventata una consolidata tradizione, quella cioè di proporre ogni anno ai visitatori della Mostra Auto e Modo d'Epoca di Padova uno stand "a tema", esponendo le macchine adatte ad illustrare il tema prescelto, l'argomento scelto per il 2017 si condensa nel titolo: "Le scoperte degli anni ruggenti".*

### Il periodo.

A che cosa si allude e quali sono le macchine scelte a illustrare questo tema ?

Innanzitutto, citando "gli anni ruggenti", si delimita esattamente l'epoca di costruzione delle macchine esposte che sono, ovviamente, delle macchine aperte, particolarmente ambite dai pochi fortunati che, negli anni '20 del secolo scorso, si potevano permettere un'automobile.

Nei 'Ruggenti anni Venti', l'auto assume un'importanza sempre maggiore così come il mito della velocità. In quel periodo il 60% della produzione italiana veniva esportato, ma anche se la concorrenza delle auto straniere si faceva sentire, le macchine prodotte nel nostro paese erano il sogno proibito degli appassionati di tutto il mondo.

Ma i "ruggenti anni Venti" non furono caratterizzati soltanto dallo sviluppo dell'industria e, in particolare di quella automobilistica.

Il senso generale di sollievo, conseguente alla fine del primo conflitto mondiale, agì da catalizzatore in molti campi, quali la moda, la musica jazz e perfino nell'arte e segnò l'inizio della società dei consumi.

Questo sogno di benessere, progresso e libertà finì drammaticamente con la grande crisi finanziaria ed economica del 1929, chiudendo così definitivamente quegli "anni ruggenti" in cui sembrava che tutto fosse possibile e che tutto il mondo ricorda ancora con rimpianto e nostalgia.

### Le macchine.

Ad illustrare questa breve ma intensa "epoca d'oro" proponiamo ai visitatori tre macchine che, rappresentano, ciascuna a suo modo, tre modi diversi di godere la macchina. Quelle esposte sono tutte macchine europee o, meglio, italiane ma non bisogna dimenticare che negli Stati Uniti, chi apparteneva all'"alta società", aveva di che scegliere tra Duesenberg, Auburn, Cord ed altre marche di lusso ma spesso finiva con il preferire una italianissima Isotta Fraschini.

**La prima macchina** esposta, è una **DIATTO 20 S** del 1923, che monta un motore a 4 cilindri di 1.995 cc. Come la maggior parte delle fabbriche di automobili del primo '900, anche la Diatto ha preso le mosse da una fabbrica di carrozze operante a Torino per passare prima al montaggio in Italia di vetture costruite su licenza francese e dare successivamente origine a modelli progettati e costruiti in casa. In quegli anni tutti i fabbricanti, per sottolineare la validità dei loro prodotti ed invogliare così eventuali acquirenti, ne esaltavano il comportamento nelle competizioni. Così anche l'Agente francese della Diatto evidenziava nella sua pubblicità come la 20 S avesse ottenuto 7 vittorie su 7 partecipazioni nel 1922 e 13 vittorie su 13 partecipazioni l'anno seguente. Ma la carriera sportiva della DIATTO 20 S è impreziosita anche dalle partecipazioni vittoriose alla Parma – Poggio di Berceto, al Circuito del Mugello e a molte gare in salita in tutta Europa. Tra i molti piloti che hanno gareggiato e vinto con vetture Diatto, non si può non ricordare i fratelli Alfieri e



Ernesto Maserati che, in seguito, hanno dato origine alla omonima fabbrica di automobili che, per molti anni, ha tenuto alto l'onore dell'automobilismo sportivo Italiano nel mondo. La meccanica, pur raffinata, di questa Diatto non ne rappresenta però la caratteristica più saliente. Questa è rappresentata dalla carrozzeria di tipo torpedo a quattro posti, con parabrezza separato per i posti posteriori e coda definita "**bateau**" perché ricorda, nella sua forma rastremata, una imbarcazione. La carrozzeria è opera del carrozziere francese E. Mouche & C. di Lione.

**La seconda macchina** scelta a rappresentare i "ruggenti anni venti" è un poderoso torpedo **FIAT 512** del 1926. Si tratta di una vettura prodotta dal 1926 al 1928 in 2583 esemplari. Fu costruita per rimpiazzare la FIAT 510, utilizzandone il telaio ma migliorando le sospensioni e adottando i freni a comando meccanico sulle 4 ruote. La FIAT 512 ha un motore a 6 cilindri di 3.446 cc con cambio a 4 rapporti e, con una potenza di 46 cavalli, raggiungeva gli 80 km/h con un consumo medio di 20 litri per 100 km. Trattandosi di una vettura di alta gamma, la maggior parte delle vetture prodotte ha trovato acquirenti in Gran Bretagna e Australia. Al contrario di quanto, all'epoca, faceva la maggior parte delle case, che vendevano i soli telai che poi il proprietario faceva carrozzare seguendo il suo gusto dal carrozziere di fiducia, la Fiat vendeva le macchine già carrozzate, in diverse versioni, chiuse e aperte. Trattandosi, come detto, di telaio di lusso, della FIAT 520 fu prodotta anche una versione carrozzata Limousine. Questa torpedo, di ampie dimensioni (è lunga m. 4,80 e pesa a pieno carico 2.375 kg.) può trasportare 6 persone.

**La terza vettura** presente, chiude in bellezza il decennio dei "Ruggenti anni Venti". Si tratta infatti di una **ALFA ROMEO 6C 1750 GS** V serie del 1930 e, come è facilmente riscontrabile, è una macchina dal carattere spiccatamente sportivo. Su questo telaio, tecnicamente molto interessante, sono state prodotte varie tipologie di carrozzeria, dalla berlina a 4 porte, alla torpedo, alla cabriolet e alla spider a due porte, opera principalmente di grandi carrozzieri quali Zagato e Touring. La lunghezza del telaio non era standard ma variava in funzione del tipo di carrozzeria cui era destinato. Anche il motore, a seconda dell'impiego previsto, veniva offerto in più versioni, con e senza compressore, con distribuzione monoalbero o doppio albero a cammes in testa e a testa fissa. A differenza delle altre due, che hanno rispettivamente 4 e 6 posti, la macchina presentata è una spider a due posti secchi e, pur essendo adatta anche al gran turismo, era stata progettata per un impiego sportivo. La cilindrata esatta è di 1.752 cc per tutti i motori 6C 1750 ma la potenza varia a seconda della distribuzione (monoalbero o bialbero) e dell'alimentazione (con o senza compressore). Di questo modello Gran Sport sono stati costruiti 257 esemplari mentre il totale delle 6C 1750 prodotte ammonta a 2635 esemplari. Durante la sua carriera la 6C 1750 ha partecipato, nelle varie versioni e con grande successo a molte gare tra cui la Mille Miglia, il Tourist Trophy e i Gran Premi di Monza e del Belgio.