



La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO

GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA

ORGOGGIO DELL'AUTOMOTOC CLUB STORICO ITALIANO

PREMIO PER IL
MOTORISMO
STORICO
AL PRESIDENTE
DEL SENATO
CASELLATI



ISSN 1593-7607
900113
9177159376008

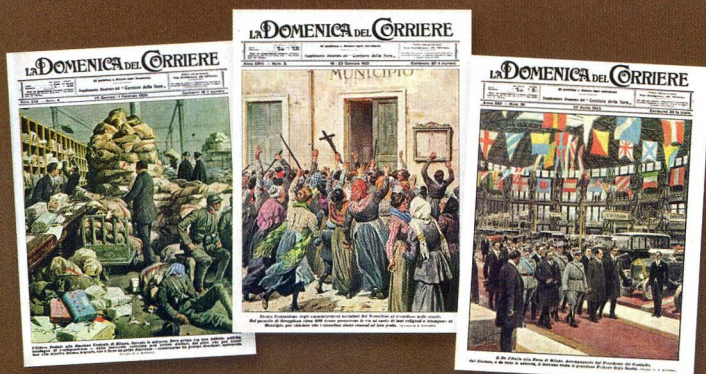
IN QUESTO NUMERO

N° 11 - NOVEMBRE 2019

La Manovella

40

120 ANNI FIAT
La ripresa dopo
la Grande Guerra
di Donatella Biffignandi



46

VOLKSWAGEN NEW BEETLE
L'icona dei tempi moderni
di Matteo Cornoglio



45

MOTORI FIORENTINI
Florentia: l'automobile
delle regine e dei re
di Alessandro Bruni



58

MOTORI FIORENTINI
Firenze,
terra di due ruote
di Luca Manneschi



NEWS

Editoriale di Gian dell'Erba 03
Un riuscitissimo ASI Day!

Lettera del presidente di Alberto Scurio 05
Il valore del motorismo storico

Giornata Nazionale dell'Autoveicolo 8
Il premio ASI alla presidente del Senato
Maria Elisabetta Alberti Casellati

Asipress 30
Notizie dall'ASI

Anticipazioni 32
Cresce in Giappone la passione
per il motorismo storico

Attualità
La Renault Clio è Auto Europa 2020... 35
Girato in Puglia un docufilm su Ralph De Palma 37

Aeronautica 68
L'aeronautica restaura il motore Fiat AS.8
di Gregory Alegi

CLUB: EVENTI E MANIFESTAZIONI

Sotto il segno di Ayrton Senna 72
di Roberto Valentini

ASI Nauti Show 74
Il Riva Days diventa ASINauticShow
di Piero M. Gibellini

Il grande mondo dei trattori... - di Laura Ricci 78

Spirito indomito - di Patrizia D'Antone 80

Eleganza nella bellezza di Siena 82
di Roberto Valentini

Pionieri & Liberty - di Luca Marconetti 84

La Coppa Romagna omaggia i suoi concittadini 87

La montagna e i tempi 88

Di padre in figlio per la vittoria 90

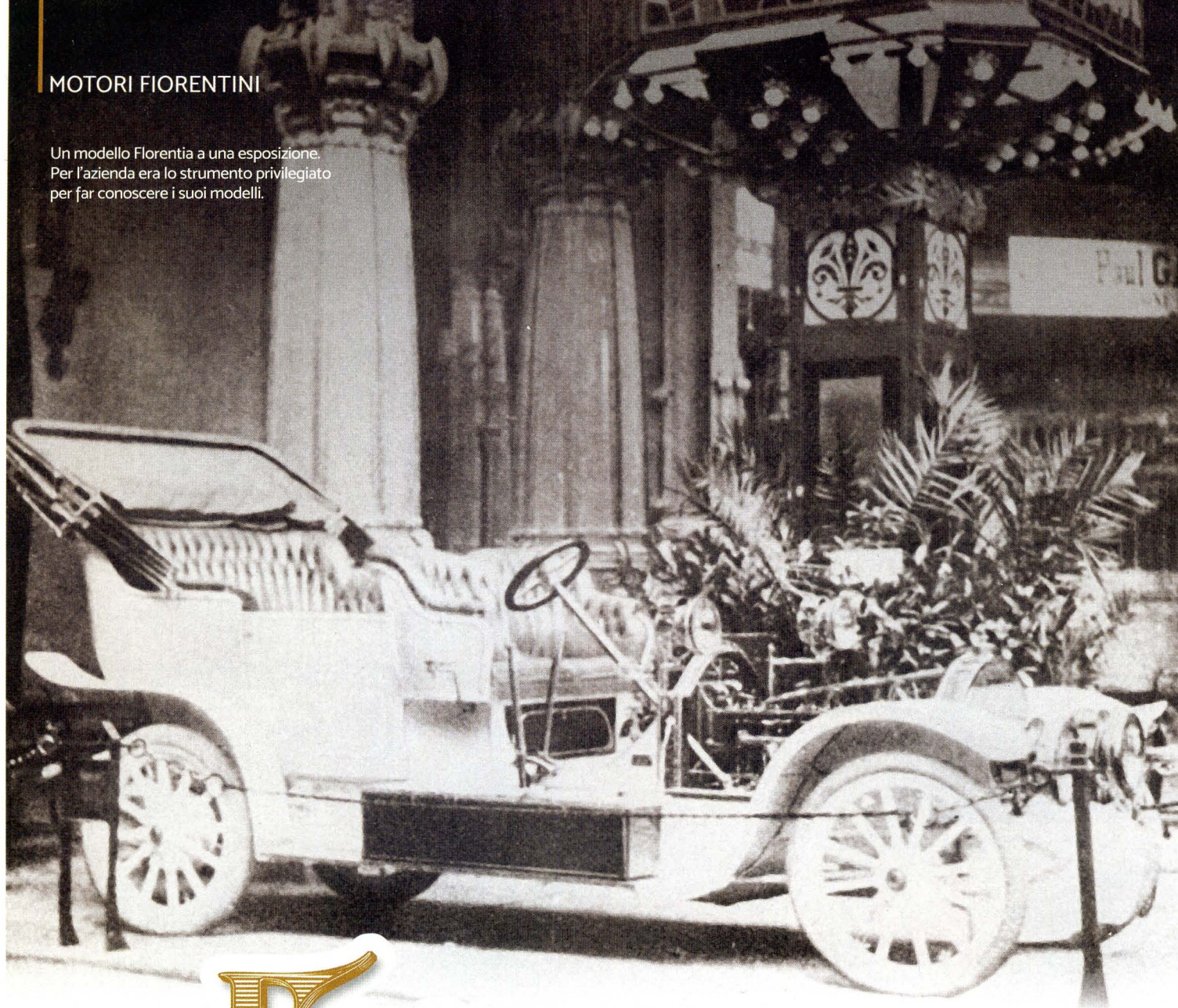
Un Gran Tour per tanti premi 92

Vita di club 93

Recensioni 96

Calendario 97

Un modello Florentia a una esposizione.
Per l'azienda era lo strumento privilegiato
per far conoscere i suoi modelli.



FLORENTIA: L'AUTOMOBILE DELLE REGINE E DEI RE



Al centro, una brochure della Adami Automobili. A destra, la lettera di congratulazioni inviata dalla F.T.A. a Lorenzo Ginori per l'impresa della salita al Montenero.

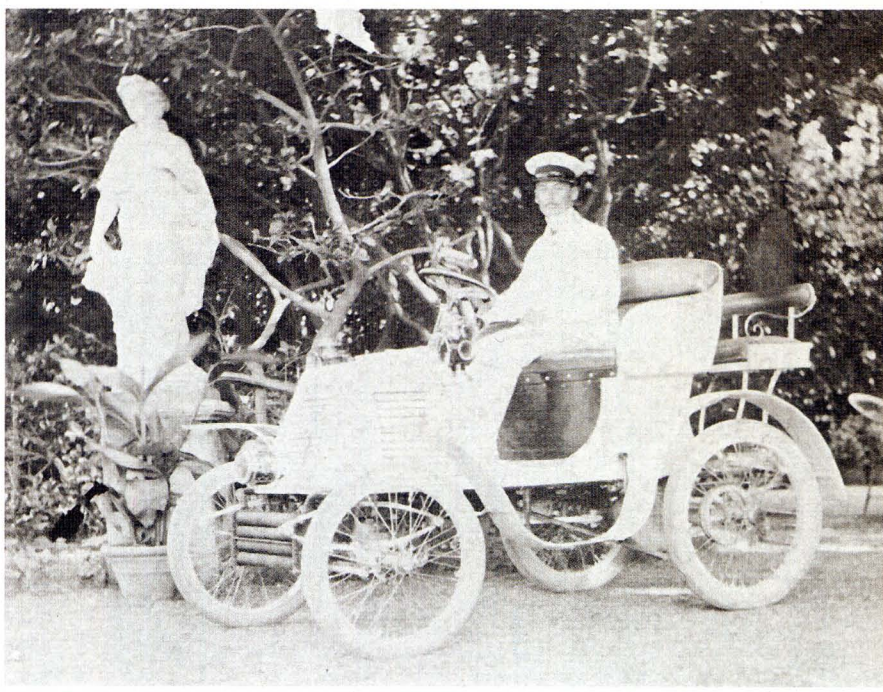
LA FLORENTIA È GIUDICATA UNA METEORA
NEL PANORAMA AUTOMOBILISTICO NAZIONALE
(ESISTITA PER APPENA DIECI ANNI,
DAL 1901 AL 1910) MA HA AVUTO IL MERITO
DI AVERE CREATO ALCUNE DELLE AUTOMOBILI
PIÙ TECNICAMENTE ALL'AVANGUARDIA
DEL PRIMO DECENNIO DELLO SCORSO SECOLO

di Alessandro Bruni



Sopra, una carrozza con una applicazione di motore elettrico
effettuata dalle Officine Galileo.

Sotto, la celeberrima vettura leggera Florentia.



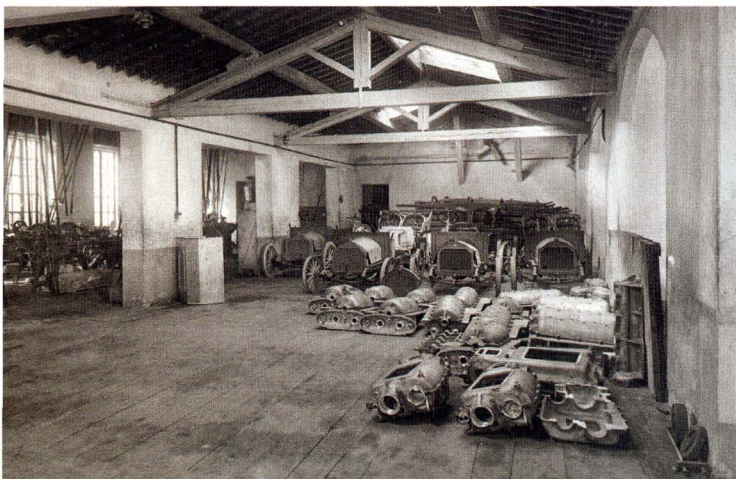
Archiviata la breve esperienza di una Firenze Capitale d'Italia (1865-1871), che portò nei suoi abitanti una notevole iniezione di orgoglio, la città ed i fiorentini stessi, all'alba del Ventesimo secolo si presentarono con un grande desiderio di creare, di promuovere iniziative, di competere con le altre città italiane e con le maggiori capitali europee prendendo come preciso riferimento la città di Parigi. Firenze era tutta un cantiere, si stava demolendo una parte del vecchio tessuto storico cittadino per creare nuove piazze. Si abbatterono le mura, si allargarono i perimetri di una città affamata di nuovi alloggi visto il grande sviluppo demografico vissuto da Firenze in quegli anni. Molto di nuovo si era creato ma molto di bello si era anche distrutto; un' apposita commissione, secondo criteri non ancora molto chiari, decideva di un piano urbanistico che volle demolire palazzi rinascimentali per fare spazio a nuove e più moderne costruzioni, ma che ebbe tra gli altri il merito di creare il Viale dei Colli e la meravigliosa terrazza del Piazzale Michelangiolo, introducendo nei fiorentini un concetto di "panorama" che li faceva ora sentire ancora più orgogliosi della propria città. L'ammodernamento terminò improvvisamente dopo il trasferimento a Roma della Capitale d'Italia e tutta una serie di opere previste non fu portata a completamento. Contestualmente si stava vivendo nel nostro Paese una crisi sociale che sicuramente influì anch'essa sull'ambizioso disegno di riprogettazione della città di Firenze.

UN'INDUSTRIA FIORENTE

L'industria fiorentina era però in quegli anni particolarmente florida, al contrario del settore agricolo che occupava solo il 30% delle unità lavorative. La grande impresa era degnamente rappresentata dalla manifattura Ginori di Doccia che si associò in quel periodo alla milanese Richard, per dare vita ad una azienda che nella sola Firenze occupava 1.400 operai. In campo artistico la "Nuova Arte" o "Liberty" stava influenzando i protagonisti che si ritrovavano in locali come le "Giubbe Rosse" di Piazza della Repubblica dove si respirava un'aria di profonda cultura e nascevano anche iniziative editoriali come le celebri riviste "Leonardo", "Hermes", "Il Regno" o "La Voce" che si occupava di questioni morali, sociali ed economiche. È in questo clima di un nuovo Rinascimento, di un ritrovato orgoglio per la città e il desiderio di progresso, è nei circoli della nobiltà e della più alta borghesia fiorentina che si inizia a parlare e a interessarsi alla carrozza a motore. Il marchese Carlo Ginori nel febbraio dell'anno 1894 aveva portato a Firenze la prima "carrozza a gas di petrolio" seguito dal principe Piero Strozzi, dal marchese Della Stufa, dal principe Pier Francesco Corsini e anche da artisti affermati come Giacomo Puccini. Il Maestro Puccini fu uno dei più interessati al nuovo mezzo ed amava passeggiare a bordo della sua De Dion Bouton 12 HP sul litorale della Versilia, accompagnato da giovani donne e con l'immane meccanico che altri non era che lo chauffeur di casa Ginori, il conosciutissimo ed esperto Roberto Sargentini.

LE AUTOMOBILI FIORENTINE

È in questo clima animato e ricco di iniziative che Giuseppe Alberti, titolare di una nota attività commerciale di rivendita di biciclette, macchine da cucire, macchine da scrivere che si esercitava negli eleganti locali della centrale Via De'Pucci in Firenze, in società con il noto avvocato Guido Ravà, decisero alla fine dell'anno 1900, di iniziare la costruzione di "vetturette" utilizzando i motori della francese "Buchet", azienda di Levallois-Perret che produceva propulsori destinati oltre che per le automobili anche per l'industria aeronautica e motociclistica. ➤



Alcune vedute della moderna fabbrica per la realizzazione di chassis e modelli totali.

LA FLORENTIA

L'anno successivo, il 1901, vede ufficialmente la nascita della Fabbrica Toscana di Automobili (F.T.A.) con sede in via del Ponte all'Asse 24 ed officine nel viale in Curva 15. Amministratore il duca Leone Strozzi e Consiglieri, nomi dell'alta borghesia fiorentina come il conte Giovanni Bastogi e lo stesso avv. Guido Ravà.

Già nella primavera dello stesso anno, fece la sua apparizione per le strade della città, guidata da Giuseppe Alberti, il primo esemplare della nuova vettura prodotta dalla F.T.A. battezzato sciovinisticamente "Florentia", un modello questo già anticipato con un servizio dalla rivista specializzata del settore "L'Automobile", che così scriveva: *"La Fabbrica Toscana di Automobili sta ultimando un ottimo tipo di vetturella leggera Florentia con un nuovo sistema di raffreddamento a ventilatore. Questo sistema analogo a quello della Mercedes, ha l'incomparabile vantaggio di assicurare il perfetto e continuo raffreddamento con una quantità minima di acqua (8-9 litri) che serve per oltre 500 Km di viaggio"*. Il successo che ottenne nella popolazione e nella orgogliosa e ricca imprenditoria fiorentina, il vedere transitare una automobile prodotta nella nostra città, convinsero Giuseppe Alberti ed i dirigenti dell'azienda a presentarne ufficialmente un esemplare in un defilato stand allestito all'interno dell'Esposizione Internazionale dell'Automobile tenutasi a Milano in quello stesso anno. Questo modello è identico nell'aspetto esterno al monocilindrico Renault Type C prodotto dalla casa francese nell'anno 1900. Si trattava di un "char-à-bancs" bicilindrico Buchet di circa 6 HP, tre marce avanti, trasmissione a catena, carrozzeria a quattro posti e cassa di legno, ma da catalogo erano pure disponibili modelli "Tonneau" ridicibili a "Spider" con cassa in alluminio, con prezzi che andavano dalle Lit. 4.500 per lo "Spider" alle Lit. 5.000 per il "Tonneau". Con una aggiuntiva spesa di 200 Lire si otteneva quel prezioso optional che era la retromarcia.

IL I GIRO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA COME VETRINA

Giuseppe Alberti, straordinario personaggio dotato di un grande spirito imprenditoriale, non perdeva certo occasione per presentare la propria vettura a possibili acquirenti ed alla stampa specializzata. Una ghiotta occasione si presentò allorché in quel 1901, l'eroica carovana del I Giro Automobilistico d'Italia, fortemente voluto dallo stesso Giovanni Agnelli, transitò e sostò per una intera giornata a Firenze, accolta da una euforica folla tenuta a stento dalle forze dell'ordine che, già nei giorni precedenti lo storico passaggio, avevano affisso ai muri della città manifesti in cui si raccomandava ai carrettieri di marciare almeno per quel giorno *"al fianco dei cavalli, tenendone il morso e le redini ben strette"*. Il primo giorno di maggio, la carovana automobilistica mosse dal piazzale delle Re nel Parco delle Cascine in direzione del piazzale Michelangiolo e Giuseppe Alberti con la sua vetturella Florentia si unì loro transitando per tutto il percorso cittadino e dando così la possibilità ai più celebri giornalisti specializzati accreditati al seguito della carovana, di parlare della sua creatura. Si legge dal quotidiano La Nazione del giorno successivo: *"Gli automobilisti partirono alla spicciolata e cioè la partenza si effettuò dalle 8 e mezza alle 10; vennero accompagnati fino alle Tavarnuzze dal Principe Piero Strozzi, dal Duca Leone Strozzi, dal Marchese Lorenzo Ginori, dal Marchese Della Stufa e dal Signor Giuseppe Alberti, con un'automobile della sua fabbrica"*.

LA FLORENTIA DEL MARCHESE GINORI-LISCI E LA SALITA A MONTENERO

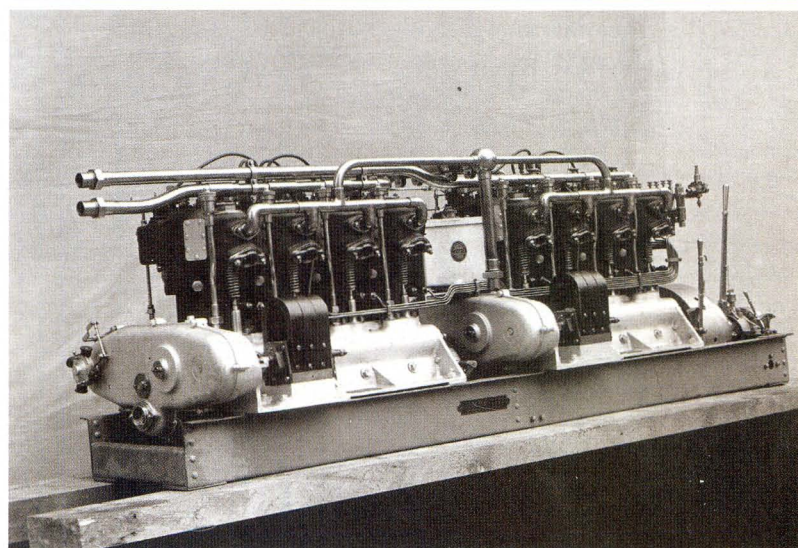
Uno dei primi esemplari di Florentia fu acquistato dal Marchese Lorenzo Ginori-Lisci, figlio di quel Carlo che fu il primo automobilista fiorentino, nonché sportman autentico. Lorenzo al tempo giovane ventiquattrenne ma già grande appassionato automobilista, appena ritirata la Florentia dal salone di via del Ponte all'Asse e dopo avere fatto accomodare al suo fianco il fidato chauffeur, la condusse su strada fino ad Antignano in provincia di Livorno, dove la famiglia Ginori-Lisci possedeva una delle residenze estive e dove il

giovane nobile prediligeva trascorrere le vacanze, ricevendo un elogio ufficiale da parte della Casa fiorentina. Durante l'estate di quel 1901, il giovane Lorenzo, forse annoiato in quelle calde giornate trascorse nella villa di famiglia, ebbe la brillante idea di tentare un'ardua prova che altri avevano fallito prima di lui: percorrere con un'automobile la celebre salita del Montenero di Livorno. In una torrida mattina di agosto, con il suo chauffeur Ibis Sensi, dopo avere verificato la perfetta efficienza del mezzo, partirono per la storica impresa e a modestissima velocità ma senza la benché minima "panne", giunsero trionfalmente sulla vetta del Montenero. Il quotidiano "Fieramosca" di Firenze riportò la notizia della brillante prova così scrivendo: *"Uno degli scogli più pericolosi per le automobili erano le salite, e questi sembrano oggi brillantemente superati dalla cittadina Fabbrica Toscana di Automobili. Infatti con una vetturetta Florentia, il marchese Lorenzo Ginori, abilissimo fra i più abili chauffeurs italiani, superava facilmente venerdì scorso la rapidissima salita, in alcuni punti del 22% che conduce a Montenero (Livorno). Ci consta che il marchese Ginori è il solo chauffeur che sia riuscito nell'impresa malgrado i molti tentativi di altri, e siamo ancor lieti che questo tour de force sia stato compiuto con una vettura non solo nazionale, ma anche fiorentina. I nostri rallegramenti al marchese Ginori e alla Fabbrica Toscana di Automobili"*. Il successo ebbe un vasto eco, gli ordini si moltiplicarono per merito senza dubbio di questa inattesa pubblicità. Gli imprenditori e la ricca nobiltà volevano avere nelle proprie autorimesse quella minuscola ma così efficiente automobile, permettendo così a Giuseppe Alberti notevoli introiti che egli investì immediatamente in nuovi macchinari e nella costruzione di un più grande capannone specifico ed attrezzato per la costruzione delle autovetture, potendo così soddisfare le richieste degli esigenti clienti che si attendevano adesso nuovi modelli con motorizzazioni più potenti.

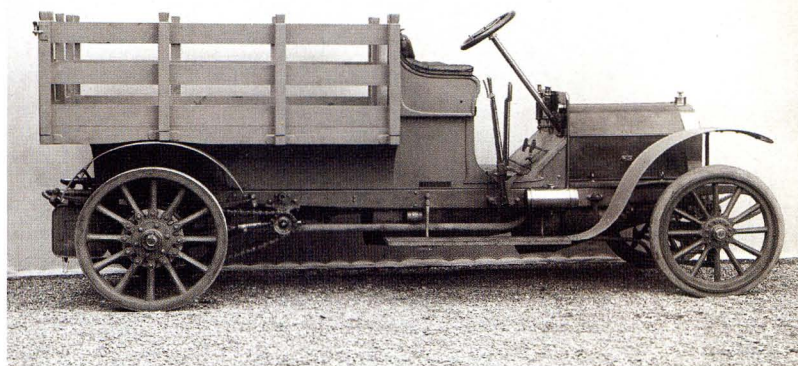
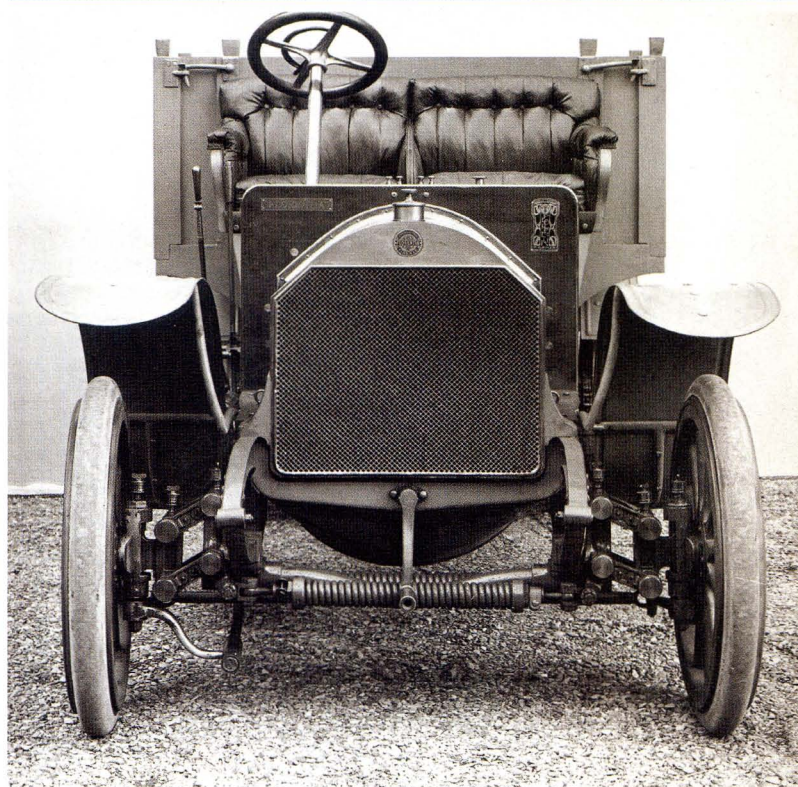
DA F.T.A. A FLORENTIA: UN'AZIENDA AMBIZIOSA

Giuseppe Alberti aveva scelto in via del ponte all'Asse, nell'antico Rione di San Jacopino, fuori dalla Porta al Prato, il luogo in cui concretizzare i suoi sogni ed affermare le sue ambizioni edificando inizialmente uno stabilimento in cui si costruivano macchine da scrivere, velocipedi e macchine da cucire poi commercializzate nel centrale negozio di via de'Pucci. In quella che allora era la periferia della città, alcune decine di operai lavoravano in modo febbrile per sostenere un'azienda ambiziosa, che mirava ad espandersi e a non rinunciare a possibili altre iniziative nel settore industriale. La nascita dell'automobile, il suo vertiginoso sviluppo e la sua rapida diffusione, indirizzarono alcuni illuminati uomini d'affari a convertire o quanto meno a diversificare la produzione all'interno delle loro fabbriche. Giuseppe Alberti fu uno di loro, ed ecco che il suo stabilimento ora si ingrandisce seguendo una giusta logica di espansione unendo le tre più importanti strade del rione. Nel piazzale interno lo stabilimento, era stata creata una Scuola Guida polivalente, con istruttori che insegnavano a donne e uomini ad andare sui velocipedi. Nei medesimi locali, qualificato personale ed abili meccanici, istruivano giovani chauffeur all'uso dell'automobile su di un tortuoso percorso disseminato di sagome di legno riproducenti velocipedisti, dame con carrozzina e signore a passeggio. La fabbrica, dal momento della sua costruzione, divenne immediatamente conosciuta in Europa per i macchinari in essa installati che rappresentavano il massimo della tecnologia di allora. Un articolo del 1902 sulla prestigiosa rivista francese "Automobile", ne descrive in dettaglio, la qualità dei macchinari e la grande capacità delle maestranze e degli ingegneri impegnati nella costruzione delle automobili alla F.T.A.

I successi tecnici e sportivi ottenuti dalle piccole vetture prodotte dalla F.T.A., convinsero i soci a consolidare l'impresa, che in data 11 marzo 1903, modificò la ragione sociale in Florentia S.A. con un capitale sociale che ben presto giunse a Lit. 1.200.000. Il riscontro del mercato per i nuovi modelli prodotti, fu eccellente e la neonata azienda fiorentina, si aggiudicò alcuni riconoscimenti ai Saloni di Torino, Milano e Parigi.

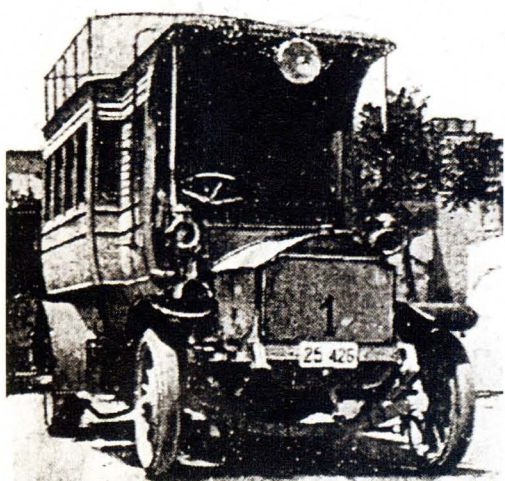


Sopra, un motore sul banco.
Sotto, un autocarro.



Uno dei primi clienti, fu la regina Margherita di Savoia, che nel 1905 acquistò una versione "Landaulette" di 18-24 HP che fece verniciare di colore nero e grigio ferro e che soprannominò "Rondinella". Nel catalogo della produzione Florentia, non mancava la versione da corsa che fu presentata al Salone di Torino del 1904: si trattava di una 4 cilindri di 35-40 HP con carrozzeria aerodinamica. La serie dei modelli offerti, variava dalle 4 cilindri di 12 HP fino ai motori bi-blocco di 50 HP, oltre a vetture Omnibus e carri per trasporto merce e truppe. Il prodotto di maggiore successo, rimaneva comunque il modello di piccola cilindrata costruito dal 1904 al 1907 su licenza della francese Rochet-Schneider.

e l'esercito russo oltre 50 camion da 18 HP ed Omnibus per il trasporto materiale e truppe. Furono assunti operai ed acquistati nuovi macchinari per fare fronte all'importante commessa, che venne consegnata nei tempi e nei termini del contratto. Le vetture ordinate giunsero in Russia con un treno speciale partito da Firenze, sul quale trovarono posto anche i dirigenti della società ed i collaudatori. Anche le Poste Italiane e l'Esercito Italiano si muovevano con mezzi Florentia, in particolare furono costruiti alcuni speciali chassis per lo spostamento degli alti ufficiali alle grandi manovre che si svolgevano ogni anno in zone diverse dell'Italia, dimostrando sempre la loro ormai proverbiale affidabilità.



La Fabbrica di Automobili "FLORENTIA"

Les progrès toujours croissants de l'industrie automobile sont amenés logiquement par le raffinement dans la recherche du moteur, la science dans les études de l'ingénieur et le soin dans la construction. La perfection est le but vers lequel le constructeur doit toujours s'efforcer de se rapprocher et, chaque année, son effort est marqué par les modifications et les innovations qu'il a apportées à l'étude de ses chassis. Le confort d'une élégante carrosserie se traduit qu'une illusion si le constructeur du chassis ne s'est pas préoccupé spécialement des multiples conditions que doit remplir la bonne mécanique: telles que suspension, stabilité, simplicité du mécanisme, facilité de conduite, solidité des organes et enfin légèreté relative de l'ensemble.

C'est ce à quoi la Marque "FLORENTIA", a toujours tenu de sa clientèle lui faisait un devoir de réagir avec encore cette année dans la création de ses nouveaux modèles, suivant les excellents principes de construction de la Maison Traviere Rochet-Schneider de Lyon qui lui a concédé une licence exclusive de construction de ses modèles pour l'Italie.

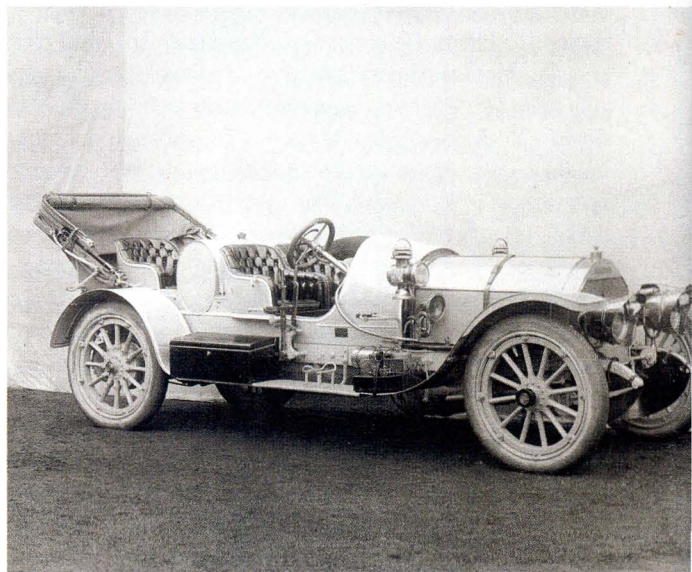


La "FLORENTIA", est une des marques de construction automobile les plus anciennes d'Italie. Elle a à son actif une expérience dont les effets, pour s'être pas été livrés à une publicité intensive, n'en sont pas moins réels.

Les exigences de la production ont amené de nouveaux et très considérables aggrandissements des Usines de Florence qui occupent plus de 300 ouvriers et emploient 150 chevaux de force motrice.

La perfection de son outillage lui permet de tenir une des premières places dans l'industrie italienne et de pouvoir soulever avec succès la comparaison de ses produits avec ceux des plus importantes fabrications du monde.

La "FLORENTIA", possède à Spina, dans le plus grand port de guerre d'Italie, un important Chantier de constructions navales.



Sopra, da sinistra, un omnibus. Una brochure in francese che pubblicizza la fabbrica. Un modello realizzato per lo Zar.

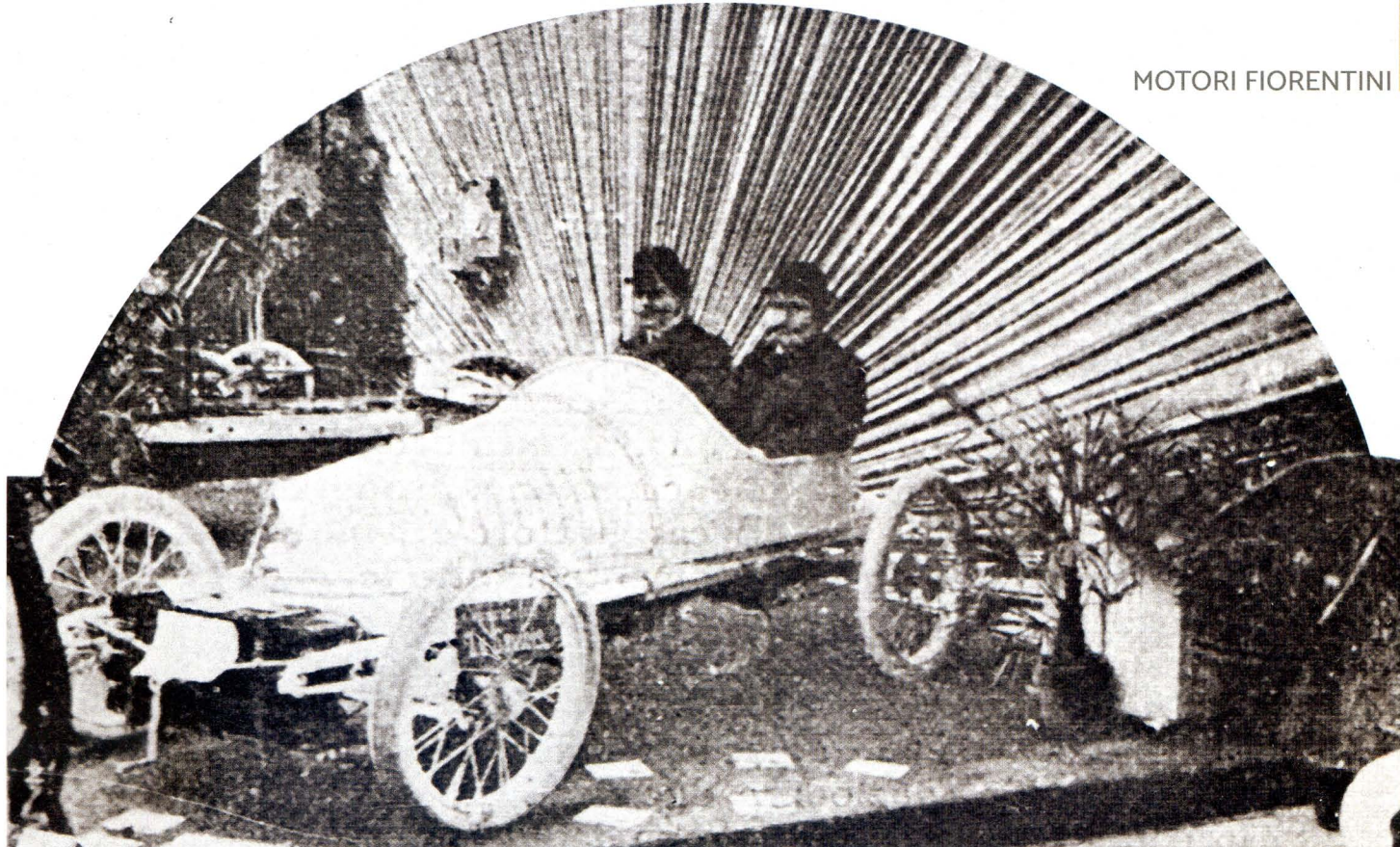


Il 1906 vide la Florentia diversificare la sua attività, acquistando i Cantieri SVAN di Venezia, dove si costruivano canotti a motore di altissima qualità e molto conosciuti in tutta Europa. Questa operazione industriale e finanziaria creerà un grave danno alle casse della società Florentia e già a partire dal 1908, una prima crisi finanziaria colpì l'azienda, a causa degli alti costi di realizzazione dei motoscafi ed una stagnazione delle vendite di questi costosi modelli.

In campo automobilistico invece la Florentia partecipava con successo a numerose competizioni, affidando le sue vetture al collaudatore e pilota Cleto Calosi ed ai gentlemen Leone Strozzi e Guido Trieste. Un esemplare dotato di potente motore di 18/24 HP, ottenne un prestigioso premio, vincendo l'assoluto al Campionato Russo del 1907. Questo stupefacente risultato ebbe un'importante ricaduta d'immagine del marchio a livello internazionale, tanto che lo Zar Nicola II° ordinò una vettura gemella a quella vincente

LA CRISI

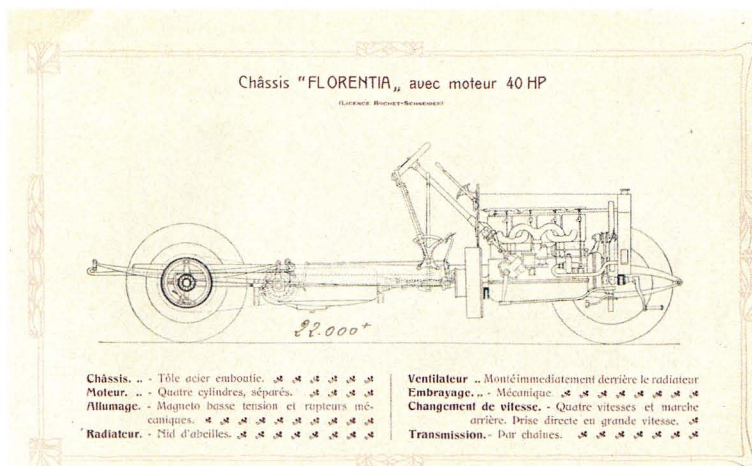
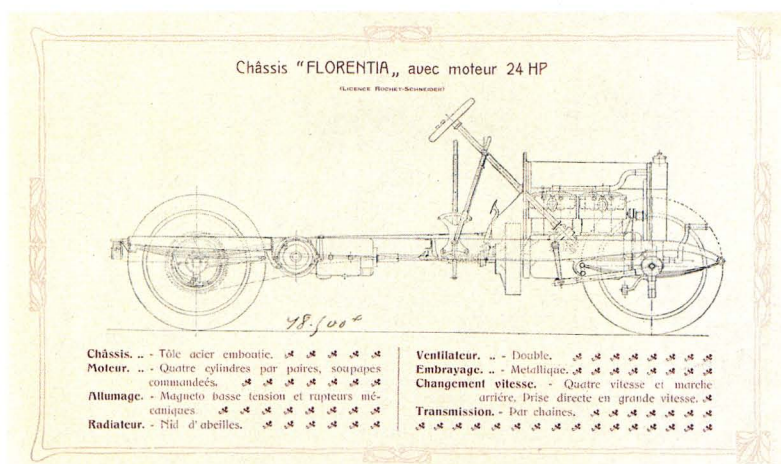
Nel 1908 il capitale sociale fu ridotto da Lit. 2.000.000 a Lit. 800.000, questo a causa delle gravi perdite arretrate oltre che dalla costruzione dei motoscafi anche dall'uscita dall'azienda, di alcuni dei soci fondatori, i quali non condividevano le nuove iniziative industriali dei neo assunti dirigenti. Furono queste le cause della messa in liquidazione della Florentia nel 1910 oltre a una mancanza di aggiornamento tecnico che invece la sempre più agguerrita concorrenza aveva realizzato, portando in azienda ingegneri e tecnici di spessore che si erano formati nelle industrie automobilistiche del nord Italia ed in Francia. La Florentia è giudicata una meteora nel panorama automobilistico nazionale ma ha avuto il merito di avere creato alcune delle più belle e tecnicamente all'avanguardia automobili del primo decennio dello scorso secolo.



Vettura corsa aerodinamica destinata alle competizioni.

In Florentia si sono poi formati tecnici di altissimo livello che hanno successivamente portato le loro competenze in industrie come la FIAT, la Lancia e l'Alfa Romeo. Quella della prestigiosa casa automobilistica fiorentina, fu una parabola

la breve ma intensa. A testimoniare tutto questo, rimangono solo delle splendide fotografie dalle quali si rileva la qualità costruttiva della produzione che non aveva uguali nell'Italia di quei primi anni del Novecento.



A sinistra, dei depliant dell'epoca che illustrano gli chassis disponibili realizzati da Florentia. A destra, cartolina pubblicitaria che accomuna la città di Firenze alla "sua" vettura.