

**REGINE DEL PASSATO** ANSALDO TIPO 22 (1931)

di Marco Visoni - foto di Paolo Carlini



**Lusso a buon mercato**

La Tipo 22 "Guida Interna Gran Lusso" a sei luci e sette posti è opera degli Stabilimenti Farina. Nel 1929 costa 58.500 lire, oltre il triplo di una Fiat 514 ma il 35% in meno di una Lancia Dilembda. Il solo chassis viene 39.000 lire. È disponibile anche come Limousine Trasformabile a sei posti o Cabriolet a quattro.

**RUOTECCLASSICHE**

LUGLIO 2022





# L'ultimo colpo

Costruiva cannoni, la Ansaldo. Oltre che treni e navi. Tra le due guerre si cimentò anche nella produzione di automobili. **Questa magnifica otto cilindri** fu però il suo canto del cigno



## PER COSTRUIRE AUTO, L'ANSALDO USÒ LA FABBRICA TORINESE CHE **PRODUCEVA AEREI MILITARI**



### Tiro incrociato

I cannoni incrociati dietro la fionda blu ricordano il passato militare dell'Ansaldo. Le porte ad amadio conservano il montante centrale per garantire una maggiore rigidità alla carrozzeria. Il disegno è quello tipico delle berline di gran classe di fine anni 20, senza la benché minima concessione a stravaganze o balzi in avanti sul piano della ricerca stilistica.

**E** esistito un tempo in cui nell'industria automobilistica contava molto più il sostantivo dell'aggettivo. Le fabbriche costruivano a prescindere, senza distinzioni rigide tra un prodotto e l'altro. Capitava alla Fiat, il cui slogan "Terra mare cielo" rappresentava una gamma fatta di veicoli terrestri, navi e aerei e - in misura minore - alla Lancia e all'Alfa Romeo, che frequentarono il mondo del trasporto pesante e collettivo. Ma valeva anche il contrario: aziende nate per far altro che, a un certo punto del loro percorso, iniziarono a occuparsi di automobili. Soprattutto tra le due guerre, quasi sempre senza duratura fortuna. E questo nonostante l'eccellente qualità dei loro veicoli.

### DA GENOVA A TORINO

Fu il caso dell'Ansaldo, che a Genova aveva cantieri navali e ferroviari, e che dopo la prima guerra mondiale dovette riconvertire i reparti che costruivano cannoni e altre forniture militari. La soluzione parve (e fu) per una decina d'anni l'automobile: allo scopo venne riallestito lo stabilimen-

to torinese di corso Peschiera che aveva fabbricato le carlinghe di aerei da combattimento. La prima automobile Ansaldo, la 4A del 1920, era una raffinata quattro cilindri di 1847 cc che il mercato premiò. Ma il fallimento della Banca di Sconto, primo azionista dell'azienda, obbligò nel 1923 a una rifondazione societaria: la divisione auto venne scorporata dalla holding pur conservandone il marchio. Il nuovo presidente era un certo Giuseppe Mazzini: un omonimo, ovviamente. Furono gli anni migliori: si sviluppò una gamma di modelli anche a sei cilindri, in versione standard e S (Spinta, come si diceva allora). Poi un nuovo scossone societario: la cessione dell'azienda alla Macchi di Varese, nel 1927.

Sembra una beffa del destino che dagli aerei le Ansaldo fossero nate e in quella direzione ritornassero. Ma sarà un fuoco di paglia. Il nuovo proprietario punta tutto sul lusso guardando al mercato statunitense. E mal gliene incoglie, visto che il crollo di Wall Street del 1929 mette purtroppo fuori gioco le auto più esclusive, specie quelle d'importazione. Il 7 ottobre 1931 la società pas-







**Ti blocco il cambio**  
La strumentazione integra termometro acqua, indicatori livello olio e benzina, orologio, tachimetro e amperometro. Sul pannello cambio, un blocco antifurto. Tra i sedili, due strapuntini. I necessari per i passeggeri sono in argento.



► 1 luglio 2022



**Avanti e indietro**  
Pur essendo "solo" un'asse e bilancieri (altre Ansaldo ebbero l'asse a camme in testa), l'otto cilindri in linea di 3,5 litri è assistito da un moderno sistema elettrico con splinterogeno anziché magneto (scora, i dettagli del lato sinistro, quello dell'accensione). Sul lato destro, il bel collettore con abbondanti alettature longitudinali o, subito sotto, il carburatore.

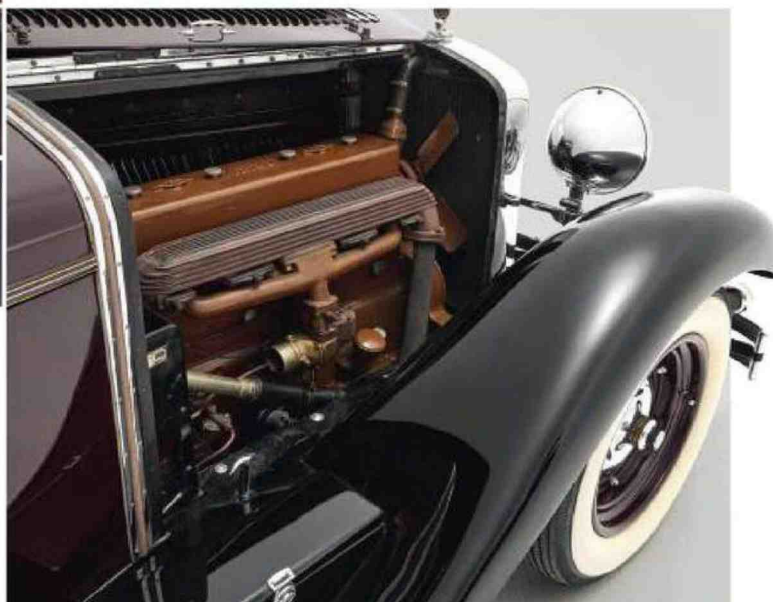
sa nuovamente di mano: alla OM di Brescia, stavolta. In un'incessante girandola di assetti societari, viene liquidata un anno dopo con la costituzione della Ceva (Costruzione e Vendita Ansaldo) per assemblare e commercializzare gli ultimi telai in giacenza, operazione laboriosa che richiederà non meno di quattro anni. Per la cronaca, la OM sarebbe a sua volta stata cannibalizzata dalla Fiat l'anno successivo, mentre lo stabilimento sino al 1968 fece da casa alla Viberti dei camion e degli autobus, in un quasi ossessivo intreccio di competenze e mercati.

#### ITALIA-USA

Appartiene agli ultimi anni dell'Ansaldo la Tipo 22, poderosa ammiraglia a otto cilindri in linea e nostra "regina" del mese. Presentata al Salone di Roma il 30 gennaio 1929, nove mesi tonfi prima del Black Tuesday di New York, è un'imponente berlina a sei luci. Questo esemplare venne venduto il 2 maggio 1931 a Nicola Frugone, un benestante di Chiavari, che emigrò negli Usa (quando si dice gli incroci del destino...) pochi mesi dopo. L'auto, con appena 3000 km all'attivo,

venne ritrovata da Luciano Nicolis nei primi anni 80, circa vent'anni prima che aprisse il museo di Villafranca, dove è tuttora custodita dalle amorevoli cure della figlia Silvia e della sua equipe.

Conserva ancora la targa di prima immatricolazione (con la sigla della provincia che anche in coda segue la numerazione) e il libretto, anzi la "Licenza di circolazione per automobile in servizio privato" emessa dall'Ispettorato Generale Ferrovie, Tramvie, Automobili del Regno d'Italia. Telaio e motore sono matching numbers che di più non si potrebbe: hanno la medesima cifra, 220080, il che - in mancanza di archivi di produzione, andati perduti - fa ragionevolmente supporre che si tratti dell'ottantesimo esemplare. Il prezioso documento riporta anche la data di costruzione: 27 aprile 1931, appena cinque giorni prima dell'immatricolazione, fatto che lascia immaginare una produzione su ordinazione, senza tempi morti tra linea di montaggio e concessionario. Saranno i cannoni incrociati dietro la losanga blu, vestigia di un passato di militare, che campeggiano nello stemma sopra il radiatore: fatto sta che la Tipo 22 è una di quelle au-



## MOLTE SUE CARATTERISTICHE SEMBRANO FATTE APPOSTA PER **CONTRASTARE** **LA LANCIA DILAMBDA**

tomobili che incutono rispetto alla prima occhiata. Il resto lo fanno il lunghissimo cofano, i paraurti a doppia lama e le ruote a disco, che solo la Tipo 22 montò: le altre Ansaldo ricorrevano infatti soprattutto alle ruote in legno, oramai anacronistiche all'alba degli anni 30, perché la Macchi, per un certo periodo - come abbiamo visto - proprietaria del marchio controllava anche il Ruotificio Italiano, che lavorava solo quel tipo di materiale.

### LUSSO E GENIALITÀ

Molte delle sue caratteristiche sembrano fatte apposta per contrastare la Lancia Dilambda, dal frazionamento alla cilindrata passando per il telaio ribassato, che conferisce alla vettura un'aria dinamica mitigandone la severa imponenza. Diversamente dalle Ansaldo a quattro e sei cilindri, che avevano l'asse a camme in testa, la Tipo 22 ha una distribuzione più tradizionale, con aste e bilancieri. Dentro, è un festival di lusso e soluzioni geniali, come la serratura di sicurezza integrata sulla leva cambio. Fu il canto del cigno, la "ventidue". Ma aveva ancora il colpo in canna. **R**

**Una non basta**  
La coppia ruote di scorta appesa in coda è parte dell'equipaggiamento standard. Le pedane sono rivestite in gomma: servono a pulire le suole delle scarpe prima di salire in abitacolo. Da questa prospettiva si apprezza lo slancio della fiancata reso possibile dal telaio ribassato. Bolle le ruote a disco con coppe cromate.

### CARATTERISTICHE

#### Motore

Anteriore, longitudinale  
8 cilindri in linea  
Alcesaggio 75 mm  
Corsa 100 mm  
Cilindrata 3534 cc  
Potenza 86 CV a 3500 giri/minuto  
Monoblocco a testata in ghisa  
Distribuzione a valvole in testa, aste e bilancieri, cateno  
Accensione a splinterogeno  
Alimentazione a carburatore doppio corpo Zenith  
Impianto elettrico 12 V.

#### Trasmissione

Trazione posteriore  
Frizione monodisco a secco  
Cambio a 4 marce.

#### Corpo vettura

Berlina 4 porte, 7 posti  
Telaio a longheroni e traverse, carrozzeria in acciaio  
Sospensioni anteriori ad assale rigido,  
molle a balestra longitudinali  
Sospensioni posteriori a ponte rigido,  
molle a balestra longitudinali  
Ammortizzatori a frizione  
Freni a tamburo a comando meccanico  
Sterzo a vite senza fine e ruota elicoidale.

#### Dimensioni e peso

Passo 3310 mm  
Peso a vuoto (solo telaio) 950 kg.

#### Prestazioni

Velocità 120 km/h  
Consumo medio 18 litri/100 km.

