

COME NASCE UN'AUTOMOBILE NELLA CITTÀ DEI MOTORI

Una delle attrattive di Torino, e non la minore, specie per il forestiero che giunge nell'antica città capitale del Regno piemontese, diventata «città di motori» e grande centro dell'industria e del lavoro nazionale, è indubbiamente la Fiat.

La massima organizzazione industriale italiana, che occupa attualmente circa 50.000 persone, in dodici stabilimenti tutt'attorno al vecchio nucleo della nostra città, volge — com'è noto — la sua attività alla produzione ed alla lavorazione di tutto quanto ha attinenza al moto, alla velocità, al trasporto: in terra, in mare, in cielo. E ogni giorno dalle sonanti odierne uscite littorine e autotreni Fiat, motori marini Fiat, motori d'aviazione e aeroplani Fiat, e poi tramvie, filovie, autocarri, trattori. Tuttavia la Fiat per automotomastia è per i torinesi e non per essi soltanto: la grande fabbrica italiana di automobili, da cui esce ogni anno oltre l'80% dell'intera produzione automobilistica nazionale.

Forse perché l'automobile è stato il primo scopo della nascente Società al limite del secolo scorso, quando Torino romantica ammirava con curiosità un po' scettica le prime vetture senza cavalli, sbucanti lungo i viali del Valentino, forse perché l'automobile Fiat è quella che ha portato vittorioso nel mondo il nome di Torino industriale, suscitando sulle strade e sulle piste in tutte le grandi competizioni internazionali, l'entusiasmo della folla per le prodezze dei rossi bolidi italiani e dei loro famosi guidatori.

Certo, la massima popolarità è stata raggiunta dalla Fiat con l'automobile, e desiderio d'ogni buon torinese, di vecchio e di nuovo stampo, è sempre quello di poter ammirare da vicino la costruzione razionalmente organizzata, nella grande fabbrica d'automobili, vanto della città.

Chi non ha mai visto la Fiat, non può avere un'idea di come nasca un'automobile nella nostra maggiore fabbrica, se non attraverso descrizioni e fotografie che guidino il fantasico viaggio attraverso le varie officine, in perenne evoluzione ed accrescimento, per il progresso e l'incremento della produzione. Ci assumiamo non il compito di mentori, che inizieremo entrando nella vasta città del lavoro, il Lingotto, dall'ingresso per gli operai in Via Nizza, a Milledanti. Attraversiamo il grande corpo centrale dell'edificio ammirando l'arista rampa, che costui 20 anni or sono, il primo, ed è tuttora forse, un insuperato modello di architettura razionale; il più recente tabernacolo per l'immagazzinamento dei materiali, la fitta rete di binari ferroviari che provvede allo smista-

mento e allo scalo dei vagoni di materiali, in arrivo e in partenza, e varchiamo i grandi portali ad apertura automatica dell'immenso parco acciai, tutto chiuso da invetriate e protetto da capriate metalliche gigantesche. Qui a fianco, vaste ed alte come cattedrali, si succedono le navate in cemento armato ove l'acciaio subisce le prime lavorazioni.

Nel reparto lacinatura, assordanti batterie di magli cilindriche pneumatiche, dai normali di pochi quintali sino a quello di 13.000 kg. di mazza battente che è tra i più potenti del mondo, plasmano il metallo incandescente, dando alla barra d'acciaio forma di organo meccanico. Alberi a gomiti per motori, bielle, valvole, torsi a snodo, assali, leve e franti di sterzo, leve di comando, le parti più sollecitate e più vitali dell'automobile insomma, vengono qui create dall'opera dell'esperto lacinatore, che sa pregare al suo volere le poderose macchina, docili al tocco di un pedale, potenti e precise nel loro lavoro.

Ma forse più imponente e grandioso è, per il visitatore, il vicino reparto dello stampaggio a freddo. Qui le ciclopiche presse meccaniche lavorano senza strepito, ma la loro potenza è rivelata dalle dimensioni dei meccanismi: ingranaggi di tre o quattro metri di diametro, alberi che pesano tonnellate, bielle pari a zampe di pachiderma; e soprattutto dagli effetti. Dei toglia di lamiera d'acciaio grandi come lenzuoli, robusti come corazze, vengono posati tra stampo e controstampo, e in due secondi trasformati nell'intera fiancata della carrozzeria, sagomati, curvati, imbottiti, ripiegati, tranciati. Nascono così in brev'ora montagne di fiancate, di portiere, di cofani, di para-tanghi; gli elementi tutti delle moderne carrozzerie metalliche, che verranno perfezionati, rifiniti, e poi riuniti con saldatura o cucitura elettrica, liscivati e preparati per la verniciatura nei reparti di carrozzeria, ai piani superiori del grande fabbricato centrale. Per lo stampaggio a freddo delle parti di carrozzeria che debbono presentare forti rilievi, e quindi subire imbottiture molto profonde, vengono impiegate lamiere speciali in acciaio dolce, preparate dalle Ferriere Piemontesi della Fiat. Fino a pochi anni addietro non sarebbe stato possibile ottenere risultati di stampaggio pari a quelli oggi normali alla Fiat Lingotto, se non impiegando lamiere americane di una Casa specializzata che ne aveva quasi il monopolio; anche in questo campo la Fiat ha liberato il Paese da una gravosa soggezione straniera.

Gli elementi del telaio — longheroni, traverse, croce, mensole, squadre — come la scatola ponte, le ruote, la coppa motore, ecc., vengono stampati