

Peugeot 172 BC

## LA “FRANCESINA” DEL NOBEL FERMI

Bébé, Quadrilette e “172”: la Casa del Leone, già dal 1912, costruisce le prime utilitarie, piccole vetture economiche e facili da usare – Anche lo scienziato italiano acquistò una 172 BC

di Luca Gastaldi

Al primo sguardo la sua simpatia fa ricordare la vetturessa di Paolino Paperino, l'ingenuo protagonista dei fumetti Walt Disney. E' piccola e stretta, i grandi fanali rotondi, il “posto della suocera” nella parte posteriore – quello occupato dai nipotini Qui, Quo e Qua – il borbottare del motore e l'andatura un po' ballerina dovuta alla mancanza degli ammortizzatori. Invece è una Peugeot 172 BC del 1924, una tra le prime vere utilitarie costruite dalla Casa del Leone nel primo dopoguerra.

In questo periodo storico tutto è cambiato, dai costumi all'industria. Anche l'automobile affronta un momento particolare, mutano le esigenze e bisogna fare i conti – nel vero senso della parola – con l'economia generale. La Peugeot, naturalmente, deve fare fronte alla nuova situazione e si tuffa in una nuova idea di automobile, fatta per una più semplice circolazione, con doti di maneggevolezza ed economia d'uso per un pubblico più ampio. Un esperimento, comunque, intrapreso già prima del conflitto mondiale.

La piccola 172 BC, infatti, può considerarsi la diretta discendente della Peugeot Bébé (Tipo BPI), progettata da Ettore Bugatti e presentata nel 1912, e della Tipo 161 “Quadrilette” costruita in 3.500 esemplari nello stabilimento di Beaulieu a partire dal 1921.

Dal 1922 al 1924 la Peugeot produce, in 8.705 unità, la prima “172”: è una vetturessa a due posti spinta da un motore a quattro cilindri di 667 cm<sup>3</sup> che sviluppa 4 CV. Nel '24 fa la sua apparizione la 172 BC nelle versioni Cabriolet, Torpedo e Charrette Normande Landauet. Questo modello è, tra l'altro, il primo assemblato nella nuova fabbrica di Sochaux.

I primi 3.000 esemplari della 172 BC montano il motore della precedente versione, mentre nel resto della produzione la cilindrata cresce fino a 720 cm<sup>3</sup> (aumentando alesaggio e corsa da 50x85 a 51x88 mm.) guadagnando 1 CV di potenza, grazie al quale il soprannome della vettura sarà “5 cavalli Peugeot”.

L'esemplare del nostro servizio è una delle prime auto assemblate a Milano nel 1924 dalla neonata Società Anonima Commerciale Peugeot Italiana, gestita da Lucien Rosengart (finanziere francese sostenitore del Leone), Giuseppe Catelli, Lodovico Sala, Edmondo Davanzati, Ercole Lo Pinto e Mario Ballabio. La Peugeot Italiana, per abbattere le tasse doganali sull'importazione, fa arrivare dalla Francia le vetture



incomplete e, nelle officine dell'Isotta Fraschini, ne fa eseguire l'allestimento finale. Per la commercializzazione si affida, invece, a Felice Bianchi Anderloni (futuro fondatore della carrozzeria Touring) che, in un catalogo pubblicitario della "172", fece posare anche i suoi due figli.

Le versioni torpedo e cabriolet si differenziano per pochi particolari, come la capote in tela impermeabile sulla prima e in dermoide speciale sulla seconda; la chiusura laterale con tendine in mica sulla torpedo e cristalli in due pezzi a cerniera ripiegabili uno sull'altro nella cabriolet; finiture in legno e più accessori equipaggiano la cabriolet. Anche allora era possibile "personalizzare" l'auto con alcuni optional, come le ruote a raggi, ruote nichelate, strumento per il livello carburante, termometro o "mascotte" sul tappo del radiatore, claxon elettrico e servo-claxon automatico.

La storia della 172 BC si conclude nel 1925. Se in Francia sappiamo quanti esemplari sono stati prodotti (7.084, con i numeri di serie da 70001 a 77178 e da 11001 a 11006), in Italia la ricerca è più complicata, ma potrebbe aggirarsi intorno alle 200 unità.

#### Caratteristiche tecniche

Motore: 4 cilindri in linea, potenza massima 5 CV, 667 cm<sup>3</sup> (numeri di serie da 70001 a 73000) e 720 cm<sup>3</sup> (numeri di serie da 73101 a 77178), alesaggio x corsa 50x85 (numeri di serie da 70001 a 73000) e 51x88 (numeri di serie da 73101 a 77178), velocità massima da 55 a 60 km/h, distribuzione comandata a catena, accensione a magnete.

Trasmissione: trazione posteriore a cardano con vite senza fine, frizione a disco, cambio a tre rapporti con retromarcia.

Sterzo: pignone e settore.

Freni: a tamburo sulle ruote posteriori con diametro di 175 mm.

Ruote: cerchi con diametro da 715 mm, pneumatici 715x115 mm.

Dimensioni: carreggiata ant. 971 mm, carreggiata posteriore 966 mm, passo 2.270 mm, lunghezza 3.220 mm, larghezza 1.260 mm, altezza 1.650 mm.

#### La presenza di Peugeot in Italia

Nel nostro Paese il nome Peugeot è conosciuto sin dal 1892, quando l'industriale veneto Gaetano Rossi compila il primo ordine d'acquisto per una vettura del Leone. L'auto gli verrà consegnata nel gennaio dell'anno seguente e, secondo le ricerche svolte finora, sembrerebbe la prima automobile circolante in Italia. Un bel primato. La prima vera concessionaria Peugeot nasce a Roma nel febbraio del 1899 con Carlo Festa. Poco dopo, nel 1902, i fratelli Giovanni e Cesare Picena di Torino si aggiudicano la prima rappresentanza italiana per le moto Peugeot. Nel 1905, l'industriale piemontese Vittorio Croizat acquista il brevetto per costruire la Peugeot "Bébé" e nel dicembre dello stesso anno costituisce la Società Anonima Brevetti Automobili Peugeot che diventerà, nel 1906, Peugeot Croizat Società Anonima Italiana per la costruzione di vetture automobili (licenza Peugeot). Passa un solo anno e si scioglie la società ma uno dei protagonisti, Cesare Gorla Gatti, nel 1908 fonda le Officine Meccaniche Torinesi con licenza Peugeot. La produzione e il commercio (curato dall'Autocommerciale e dai F.lli Picena) termineranno nel 1913. Le altre tappe della Peugeot in Italia risalgono al 1924, quando nasce a Milano la Società Anonima Commerciale Peugeot Italiana, al 1947, quando la società torinese Pagani & C. prende le rappresentanze della Casa francese fino al 1969, anno di nascita della Peugeot Automobili Italia.

#### La "testimonianza"

La Peugeot 172 BC fu l'auto di un grande personaggio italiano: Enrico Fermi. Premio Nobel per la fisica nel 1938, Fermi è nato a Roma il 29 settembre del 1901 (morto a Chicago nel 1954) e, nel periodo di permanenza a Roma, decide di acquistare la piccola vettura francese, uguale a quella illustrata nel servizio. In una pubblicazione francese degli Anni Sessanta, scritta dalla moglie del fisico, Laura, e intitolata "Atomi in famiglia, la mia esistenza con Enrico Fermi", si trova un brano dedicato all'auto che qui riportiamo.

"Una Bébé Peugeot era la più piccola auto che avessi mai visto. Era fabbricata in Francia e solo un esemplare isolato, che aveva passato le Alpi, poteva incontrarsi in Italia. Consumava meno benzina di una moto e faceva altrettanto rumore. Poiché non aveva il differenziale e quindi le sue ruote giravano alla stessa velocità in curva, si spostava come una vettura da bambini motorizzata imbarcandosi ad ogni curva. La Bébé Peugeot di cui vi parlo era una vettura decappottabile a due posti di un colore giallo-uovo molto acceso, con una capote di tela cerata che lasciava passare l'acqua. Quando raggiungeva la sua velocità massima di 30 chilometri all'ora, era sempre seguita da una spessa nuvola di fumo nero, che usciva dal suo scappamento

libero.

Ho sentito parlare di questa vettura un po' prima di far la sua conoscenza ufficiale. Era la fine di settembre del 1927 e mi trovavo nella villa dei miei zii vicino a Firenze. Poco tempo prima, Fermi, che era pervaso da uno spirito di economia e di semplicità aveva dichiarato agli amici che si sentiva incline a fare qualche cosa di straordinario, qualche cosa di veramente irragionevole: o comprare una macchina o sposarsi.

Fermi dovette permettersi una prodigalità ancora maggiore di quanto pensasse: aveva acquistato un'auto e si sposò qualche mese più tardi. Così divenni proprietaria della Bébé Peugeot.

In genere, usando con abilità sia il motorino di avviamento sia la manovella, riuscivamo sempre a mettere in moto la Peugeot in un tempo ragionevole. Enrico teneva la manovella a lato, sul sedile, per averla a portata di mano perché la utilizzava proprio di sovente. Poiché la piccola Peugeot funzionava a colpi e saltava come una pulce, la utilizzavamo solo in città o nei dintorni. Ma la prima estate del nostro matrimonio la utilizzammo per un vero viaggio e ci recammo alla famosa villa della zia nei dintorni di Firenze. Da Roma a Firenze ci sono 300 chilometri e le persone ragionevoli avevano l'abitudine di fermarsi almeno una notte durante il tragitto. Ma noi eravamo giovani e avventurosi e ci rifiutammo di pensare alle possibili pannes e all'andatura lenta della piccola Peugeot. Sperando di arrivare non troppo tardi la sera decidemmo di partire alle cinque del mattino. Il viaggio iniziò sotto un temporale terrificante. Era inutile chiudere gli occhi, le gocce d'acqua picchiavano sulle palpebre con bagliori di luce, facendomi sobbalzare. La pioggia entrava nella macchina dalle fessure della capote e dai vetri laterali in celluloidi che chiudevano male ed entrava ovunque. La grandine mitragliava il parabrezza. Ero pronta a ritornare a casa. Ma come potevo confessare la mia paura irragionevole al mio nuovo marito, che mi dava la piena fiducia? Serrai i denti, misi una mano davanti agli occhi e continuai a sobbalzare a ogni scoppietto del motore e ad ogni colpo di frusta. Avanzammo prudentemente, entrando nei rivoli, sbandando sul fango. A Viterbo ci fermammo per far cambiare un pneumatico che si era forato. Il temporale passò, e un sole, un sole bruciante, si levò nel cielo. Proseguimmo allora gaiamente lungo il crinale della montagna. Per una perversità tutta sua, la strada continuava a salire fino in cima alla collina, per discendere poi fino in fondo alla valle. La Peugeot si spolmonava per salire e discendere, si fermava per riprendere fiato, riprendeva titubante, guadagnava velocità in discesa a motore spento. Arroccato in cima alla collina più alta si trovava il vecchio villaggio di Radicofani che rappresenta la metà del tragitto da Roma a Firenze. Si vedeva la strada da lontano che precipitava diritta lungo la discesa come se si rendesse conto di aver già fatto perdere troppo tempo. Alla cima della collina la Peugeot prese un slancio e corse ancora per qualche metro, poi si fermò. Ci trovammo in una nuvola di vapore. Enrico sollevò il cofano e annunciò che la cinghia del ventilatore era rotta. Trecento metri sotto di noi il villaggio ci guardava sonnecchiando. Avevamo già due ore buone di ritardo sul nostro programma di viaggio, erano le due del pomeriggio e non avevamo ancora pranzato. Il sole ci arrostitava, stavo per mettermi a piangere. Ma Enrico è un uomo dalla mille risorse, prese la cintura dei pantaloni e la fissò al ventilatore e mi sorrise con fierezza”.