

LA STORIA IN 5 CAMION

Mezzi rarissimi e restaurati alla perfezione, un 634 ritornato dall'Eritrea, due possenti Titano 137 come nuovi e infine due 666 degli anni '40 che, tutti insieme, raccontano la vita quotidiana e la storia del nostro autotrasporto

A fine novembre del 2018 è scomparso Tullio Marchiori, autotrasportatore e grande collezionista di mezzi d'epoca. Marchiori ci ha lasciato a 90 anni, dopo una vita ricca e intensa, ma proprio questi 90 anni e la sua collezione ci fanno riflettere. Perché si cerca un mezzo d'epoca? Di solito, per ricordare le proprie origini o la propria famiglia: «Mio padre aveva un certo camion... su questo, invece, ho imparato a guidare». Quando si diventa adulti, fa piacere tornare su quei mezzi, perché è un po' come calcare i ricordi del passato. A Marchiori, prima che agli altri, è successo lo stesso, ma i mezzi della sua storia personale risalgono a quasi un secolo fa: appartengono a un passato che possiamo al massimo ritrovare nei musei. Per questo, la sua collezione ha tanta importanza, perché i suoi camion hanno fatto la storia del trasporto italiano, ma anche la storia del collezionismo di mezzi d'epoca.

IL PRIMO (IL 634 N)

Roberto Cabiati, che lo conosceva bene, ci ha raccontato qualche dettaglio succoso: «Marchiori - ci spiega - ha restaurato gli stessi autocarri che avevano comprato suo nonno Francesco, suo padre Giovanni Battista e lo zio Sebastiano. Il suo primo mezzo fu un 634 N seconda serie del 1937. Nell'agosto del 1983, venne a sapere che quel vecchio camion era conservato (si fa per dire) in un'officina di Rimini, andò subito a vederlo e, a febbraio del 1984, lo portò a casa. Lo restaurò in cinque anni e, a settembre

DAVANTI AL 666 N DEL 1942

In questo servizio, Roberto Cabiati, presidente dell'A.I.T.E., ci racconta, non solo le particolarità di questi mezzi, ma ci parla anche di Tullio Marchiori (a sinistra nella foto), un caro amico e uno dei primi collezionisti di camion d'epoca.

1989, lo espose per la prima volta a Novegno. Partecipò poi a una serie infinita di manifestazioni, compresa addirittura la finale dei Mondiali del '90». Ma, al di là della sua storia, questo 634 N ha una serie di chicche da non perdere...

REDUCE ERITREA

Tanto per cominciare, sulla cabina c'è la scritta "Reduce Eritrea". Perché? «Perché, all'interno della cabina - ci spiega Cabiati - Marchiori trovò le targhe e i documenti originali. Quel 634 era stato immatricolato per la prima volta in Eri-

Un 634 "africano"

IMMATRICOLATO IN ERITREA

Quando lo comprò, Marchiori trovò le targhe e i documenti originali che dimostravano che quel 634 era stato immatricolato in Eritrea nel 1937. Ecco perché ha voluto la scritta "Reduce Eritrea".

trea nel 1937. Infatti la targa era: Eritrea, Africa Orientale Italiana, AOI 18407. Non si sa come poi fosse riuscito a tornare in Italia, anche perché, a un certo punto, certi rapporti commerciali furono chiusi e ancora oggi ci sono grandi difficoltà di importazione ed esportazione». Ma perché Marchiori volle a tutti i costi quel 634? La risposta è commovente...

RITORNO A CASA

Come si vede nella foto in alto a destra in questa stessa pagina, un Fiat 634 la famiglia Marchiori ce l'aveva e ci lavorava



Requisito e inviato in Africa



Tanta curiosità.

PARAFANGHI BIANCHI

Come dimostra la foto qui sopra, la famiglia Marchiori aveva un 634, che fu requisito e inviato in Africa Orientale.

Da notare i parafanghi bianchi che servivano a farsi vedere di notte quando si viaggiava con i fari oscurati.

Perché sono così importanti?

IL RIASSUNTO DI TANTE VITE

Lo sforzo di Marchiori di ritrovare i mezzi della sua famiglia ha coinciso con una specie di "buco" storico. E i suoi mezzi (che altrimenti sarebbero introvabili) oggi riassumono la vita di una generazione di autotrasportatori.

Marchiori e Cabiati.



Ma il regime glielo requisì per inviarlo in Africa Orientale. Ora, il fatto che quel mezzo sia quasi misteriosamente tornato dall'Eritrea a casa, è sembrato uno scherzo del destino. Non era lo stesso veicolo, è chiaro, ma era comunque il segnale di un ritorno. Non basta, perché nella foto si possono notare anche i fari anteriori oscurati e la sagoma pitturata di bianco, perché fosse ben visibile. Ce n'era bisogno, per farsi scorgere di notte lungo la strada. Una legge del '39, infatti, proibiva di circolare di sera o di notte con i fari accesi. L'idea era che, per proteggerci dai bombardamenti degli aerei alleati, bisognava rendere invisibili le strade, che altrimenti venivano indicate al nemico dai fari dei veicoli che vi transitavano.

UN MEZZO RARO

Come abbiamo detto, il restauro di questo 634 è stato faticoso e complesso, ma ha fatto tornare sulla strada un mezzo raro (e solo in pochi sono stati rimessi su

strada con tanta pignola passione). Ma il capolavoro di Marchiori è stato il doppio lavoro sui suoi due OM Titano del 1938, uno cisternato e uno cassonato. E allora vediamo da vicino di che cosa (e di chi) stiamo parlando...

Autocarro Fiat 634 N

Anno 1937

Motore: 6 cilindri in linea
Cilindrata: 8355 cm³ iniezione diretta
Potenza: 80 cv a 1700 giri/m
Cambio: 4 velocità più retromarcia
Freni: ad aria compressa
Velocità: max 40 km/h
Prezzo di listino: anno 1937 lire 90.000
Produzione: 1931-1939

Varianti per destinazione Africa:
 • Doppio compressore per impianto frenante
 • Riduttore "sahariano" posto dopo il cambio





Autentici fuoriclasse

UNA GRANDE EVOLUZIONE
La curiosità del pubblico è pienamente giustificata perché, negli anni '30, sia la Fiat che l'OM misero su strada due autentici fuoriclasse, il 634 e il Titano 137, che segnarono a lungo l'evoluzione del trasporto italiano.

CACCIA AI RICAMBI

Come sempre, anche la scelta dei due Titano nasce da un Titano che aveva fatto parte della flotta di famiglia. Così, quando si presenta l'occasione, Marchiori si butta a pesce. Ma, se prendere quei mezzi è un'operazione rapida, il restauro richiede tempo e pazienza, perché va avanti dal 1991 fino al 2000. Trovare i ricambi è stato un'avventura e, siccome il Titano è stato

prodotto dalla OM su licenza Saurer, bisogna andare in Svizzera a cercare quel po' che è rimasto. Per fortuna, Marchiori tira fuori dal fondo di un magazzino 14 cuscinetti per l'albero motore. È tanto, ma non basta e allora intervengono amici, collaboratori e tanti specialisti che aiutano a rifare i pezzi mancanti. Alla fine, sia il cisternato che il cassonato vengono messi in moto e fanno il loro primo giro sul piazzale. E lì, a distanza di tanti anni, Marchiori ne riconosce il rumore. È un momento speciale, perché certe sensazioni non si dimenticano e il passato torna a galla insieme ai ricordi di una vita intera... Ma Cabiati ci aiuta a capire meglio le differenze tra il Fiat 634 e l'OM Titano 137.

Il 634 com'era.

FACILE DA MANOVRARE

Il 634 di Marchiori il giorno in cui fu acquistato. Era un mezzo snello e facile da manovrare. "Tirava" 75 quintali sulla motrice e 140 sul rimorchio, ma il Titano poteva portare un rimorchio a tre assi, con un peso fino a 180 quintali.

TANTI COLLABORATORI

In questa foto, vediamo, a sinistra Mariano Tosetto, al centro Tullio Marchiori e, a destra suo figlio Diego. Ma qui vale la pena ricordare anche i tanti collaboratori che hanno aiutato Marchiori nei suoi restauri: Sergio Meneghetti, Paolo Moresco, Diego Chiurato, Claudio Castagnana, Agostino Peloso, l'elettrotao Franco Rodeghiero, i falegnami Antonio Saggini e Giacomo Meneghetti, le Carrozzerie Arena e Farina e i consulenti Gino Barletti, Mariano Tosetto e Giovanni Zorzo.

Un ricordo importante



Com'era il Titano

NOVE ANNI DI RESTAURI

Questo Titano arrivò nel 1991, ma il restauro andò avanti fino al 2000, perché fu necessario procurarsi i ricambi addirittura in Svizzera. Altri pezzi furono rifatti del tutto e per questo ci volle una grande squadra di amici.

Ma oggi è come nuovo!



Un mezzo milico ma...



MUSCOLI D'ACCIAIO

Qui vediamo i due Titano 137 in parata, uno cassonato e uno cisternato. Il Titano era molto potente, quando passava si sentiva un rumore splendido, ma aveva frizione e sterzo durissimi, che richiedevano muscoli d'acciaio.

volevano due persone. L'autista si sbracciava e il secondo, da fuori, a sportello chiuso, col vetro abbassato, ritto sul predellino, si aggrappava con le mani al volante e, con tutte le sue forze, aiutava il compagno... In più, l'autista doveva anche frizionare un po' e, con quella frizione così dura, le manovre diventavano un calvario. Ultimo problema: il raggio di sterzata era limitato, per cui gli auti-

LE DIFFERENZE

«In quegli anni – ci spiega – sia la Fiat che la OM misero su strada due autentici fuoriclasse. Infatti il 634 e il Titano segnarono per un buon decennio l'evoluzione del trasporto italiano e l'apoteosi dei "musoni". Il 634 era più snello, facile da manovrare, agile nella guida e nel trasporto. Per quanto avesse solo 4 marce, "tirava" con disinvoltura 75 quintali sulla motrice e 140 sul rimorchio. Il Titano invece aveva la stessa portata del concorrente, ma poteva trainare un rimorchio a tre assi, con un peso fino a 180 quintali e, per l'epoca, la capacità di carico era una grande discriminante».

I GUAI DEL TITANO

«Il Titano – continua Cabiati – era molto più tozzo e rigido del 634 e si presentava come un mezzo ostico da guidare. Fra le tante difficoltà aveva una frizione durissima, tanto che al pedale fu aggiunta una linguetta sporgente che serviva da fermo per non far scivolare il piede. Anche il cambio era un problema. Le marce entravano solo ai regimi giusti e ci volevano autisti con l'orecchio allenato, per riuscire a cambiare bene. Ma il vero problema era lo sterzo. Quando si doveva fare una retromarcia sui piazzali, era un guaio. Con l'autocarro quasi fermo, il volante diventava così duro che, per sterzare, ci

Autocarro O.M. Titano 137
Anno 1938

Motore: BUD a 6 cilindri in linea per cilindro
Cilindrata: totale 11.540 cm³
Alessaggio e corsa: mm 120x170
Potenza: 137 cv a 1500 giri/m
Albero motore: a manovella in 7 pezzi supportato da 7 cuscinetti a rulli Ø 280 mm, che sostituiscono le bronzine di banco
Cambio: 4 velocità più retromarcia
Freni: ad aria compressa
Velocità: max 45 km/h
Tara: q.li 1793
Portata: q.li 70
Cisterna: Savi (Viberti) da 10.000 litri
Prezzo di listino: anno 1938 Lire 152.000
Produzione: 1937-1939



UNA VERA SODDISFAZIONE

Guidare il Titano era una vera soddisfazione, perché aveva il motore così potente che bastava spingere il piede sull'acceleratore perché si scatenasse una forza spaventosa che faceva persino alzare il muso del camion.

Il Titano cisternalato



LA TESTIMONIANZA

Un autista veterano dell'Eritrea raccontò che tra i due musoni, che lui aveva sempre guidato con il rimorchio, c'era una differenza sostanziale: per superare gli altipiani africani, il 634 portava solo 150-160 quintali, mentre il Titano arrivava fino a 220-250 quintali. C'erano dunque una netta differenza di carico e una grande differenza di potenza, utile in salita e anche in discesa. Era questo il vantaggio del Titano e poco importava se si doveva girare lo sterzo in due: la fatica era prevista!

I DUE FIAT 666

La collezione Marchiori è completata da due Fiat 666 così ben restaurati da essere identici ai modelli nuovi appena usciti

dalla fabbrica. Come si vede dalla foto in bianco e nero, in alto nella prossima pagina, la sua famiglia aveva avuto anche alcuni 666. Ma prima di osservare da vicino questi altri due campioni (un N e un N7), bisogna chiarire un pezzo di storia poco noto. Tra il '39 e il '40 comparvero due importanti autocarri unificati: il Fiat 626 (che era un autocarro medio) e il Fiat 666 (che invece era un mezzo pesante). "Unificato" vuol dire che le Case costruttrici dovevano realizzare i loro mezzi secondo precise caratteristiche standard (peso, assi, velocità e portata), perché fossero tutti utilizzabili dalle Forze Armate in caso di requisizione per usi bellici. Sia il 626 che il 666 furono i primi autocarri Fiat a cabina avanzata. In altre pa-

sti si trovavano in difficoltà sulle strade dei passi appenninici come il Bracco o la Cisa, che erano strette e piene di curve».

IL SEGRETO DEL RUMORE

«Però - spiega Cabiati - il Titano 137 aveva un propulsore a sei cilindri in linea e l'albero motore girava non su bronzine, ma su cuscinetti, per cui quando entrava a regime, si udiva il sibilo dei cuscinetti che, unito allo sparo violento dei 6 cilindri, provocava un boato lungo e prolungato che penetrava nell'anima e incantava. Era stato proprio quel rumore che aveva acceso il sorriso di Marchiori quando lo aveva ascoltato dopo tanto tempo... Per quanto faticoso, però, per quei pochi privilegiati che lo potevano guidare, il Titano era una vera soddisfazione, aveva il motore così potente che bastava spingere il piede sull'acceleratore perché si scatenasse una forza spaventosa che faceva persino alzare il muso del camion. Ma il colmo dell'emozione si provava quando in discesa il motore tratteneva tutta la forza dell'autotreno, il freno motore non c'era ancora e usare i freni era scongiolare perché si surriscaldavano subito».

Autocarro 666 N

Anno 1942

- Motore:** 6 cilindri in linea
- Iniezione:** precamera di combustione
- Cilindrata:** 9365 cm³
- Potenza:** 100 cv a 1800 giri/m
- Cambio:** 4 velocità e retromarcia + riduttore
- Freni:** idraulici alle ruote comandati da servofreno ad aria compressa + meccanico sulla trasmissione
- Velocità:** max 51 km/h
- Tara:** q.li 65
- Portata:** q.li 65
- Produzione:** 1939-1946



TECNOLOGIA RIVOLUZIONARIA

Qui vediamo a sinistra il 666 N7 del 1946, mentre a destra c'è il 666 N del 1942. Questi due mezzi, che sostituirono il glorioso 634, erano a cabina avanzata e, per quegli anni, rappresentarono una grande novità tecnologica.

I due 666



Un N7 in famiglia

FOTO DI GRUPPO CON MARCHIORI

Nel corso della sua vita, Marchiori ha comprato e restaurato mezzi simili a quelli che avevano fatto parte della flotta di famiglia. Qui lo vediamo giovane (è il secondo a sinistra) davanti al 666 N7 insieme a parenti e amici.



Il 666 N

UN MEZZO MOLTO AMATO

Il 666 N fu costruito dal 1939 al 1946. Aveva un motore a gasolio a 6 cilindri in linea da 9365 cc, che sviluppava 113 cv, con una portata da 70 quintali. Fu il camion del dopoguerra e fu molto amato dai camionisti.

GRAZIE TULLIO

«Oggi - conclude Cabiati - questi due 666 (come del resto tutti gli altri) ricordano il lavoro della famiglia Marchiori e rendono giustizia all'impegno di Tullio, che è stato un grande autotrasportatore e un grande amico, ma che soprattutto ha aperto la strada (è il caso di dirlo) al collezionismo italiano dei mezzi d'epoca. Grazie a lui e a pochi altri, quel patrimonio di esperienze, di tecnologie e, in altre parole, di vita non è andato perduto!».



Il 666 N7

role, il motore era totalmente incluso nella cabina e veniva estratto anteriormente tramite guide per facilitare gli interventi di manutenzione.

LO CHIAMAVANO L'ALPINO

Il 666 sostituì il 634 e venne prodotto in serie dal 1940 fino al 1945, sia per uso civile (666 N, cioè a nafta) che militare (666 NM, a nafta militare). Il motore era un 366 a 6 cilindri, alimentato a gasolio e aveva una portata di circa 70 quintali. I 666 NM operarono su tutti i fronti di guerra, dall'Africa Settentrionale alla Russia e si rivelarono potenti, robusti e affidabili, ma avevano un problema: la distanza dal suolo non era molto elevata. Il 666 venne

anche definito dalla pubblicità come "l'alpino degli autocarri" per le buone doti di arrampicatore a pieno carico, ma fu utilizzato anche per il trasporto di carri armati leggeri e medi, utilizzando rimorchi Viberi e Bartoletti a sponde abbattibili.

DAVANTI AI SUOI CAMION

In questa foto del maggio 2018, ci sono Tullio Marchiori con Gino Barletti, e, tra tanti amici, si distinguono, da destra, il nipote Giulio, il figlio Diego alle sue spalle, Roberto Cabiati e Sergio Meneghetti.



Tanti amici per un grande vecchio