



LA BELLA STORIA DEL PIONIERE

Enrico Bernardi, nato nel 1841 a Verona, fu un genio della meccanica che ad appena 15 anni, nel 1856, presentò all'Esposizione provinciale dell'industria di Verona un modello di locomotiva capace sia di avanzare che di retrocedere. Dottore in matematica all'Università di Padova, dove poi divenne docente, Bernardi brevettò numerose invenzioni. La più importante risale al 1882 ed è un motore a scoppio alimentato a benzina, battezzato "motrice Pia", dal nome della figlia. Un

motore piccolo piccolo, leggero e versatile, adatto alla piccola industria, che verrà prodotto in serie. Due anni dopo, nel 1884, Bernardi applicò il motore ad un triciclo-giocattolo.

Passò ancora qualche anno e nel 1894 nacque a Padova la Società "Miari & Giusti" per la realizzazione in serie delle vetturette Bernardi dotate del motore "Lauro" (il nome del padre e anche del figlio di Enrico Bernardi), un propulsore a quattro tempi di 300 c.c., capace di erogare una poten-

za di 0,8 hp. Dopo l'Expo di Torino del 1898, su parere unanime di una giuria composta da ingegneri ed architetti, la "locomobile" Bernardi venne giudicata la "migliore invenzione" esposta.

Del resto il genio dell'uomo aveva già ottenuto lusinghieri riconoscimenti: una lista di brevetti concessi all'inventore veronese non solo dal suo Paese, l'Italia, ma da Germania, Svizzera, Belgio e Inghilterra, tutti riferiti a innovazioni nel campo della locomozione con geniali intuizioni





DELL'AUTO ENRICO BERNARDI

sul carrello motore, il motore a scoppio per dare movimento ad un veicolo, il miglioramento dello sterzo sui quadricicli, il giunto universale. Secondo alcuni ricercatori, fra il 1891 e il 1892, nella città di Padova, sarebbe avvenuto anche un incontro fra il tenente Giovanni Agnelli (allora di guarnigione a Verona) e il professor Enrico Bernardi. L'ufficiale torinese aveva visionato i progetti del motore "Lauro" forse ipotizzando una possibile, futura utilizzazione in serie. Ma nulla di concreto seguì a quell'incontro.

Questo non impedì a Bernardi di realizzare diversi esemplari del veicolo, successivamente evoluti e migliorati negli anni. Uno di essi è esposto da lungo tempo presso la sede dell'Automobile Club Verona, in via Valverde. Nell'aprile



2002 il consiglio d'amministrazione dell'Automobile Club Verona ha approvato un progetto di restauro, in collaborazione con

l'Associazione Scienza e Tecnica Verona. Era un'attenzione doverosa e più che meritata da questo straordinario mezzo di trasporto su tre ruote, trisavolo delle nostre utilitarie e frutto di un genio della meccanica che non raccolse i frutti che meritava, nemmeno la fama. Il restauro della Bernardi venne affidato alle cure di Marcello Prati, che provvide a smontarla pezzo dopo pezzo e sottoporla a completa revisione con minuziosa accuratezza. Il restauro è stato eseguito con grande prudenza, salvaguardando l'originalità di questo antico cimelio. Così le fasce elastiche, le valvole, l'accensione, le ruote, i raggi, la tiranteria, lo sterzo, la frizione e i freni sono stati ripristinati sì, ma col cacciavite leggero, con una tecnica da chirurgo plastico. La stessa che è necessaria nella guida, non solo perché il volante è un manubrio, ma perché sotto, poggiate sul terreno, non ci sono quattro ruote larghe e stabili, ma tre cerchi di bicicletta che in curva possono giocare brutti scherzi. Insomma, sterzare non è un gioco da ragazzi e se i movimenti sono bruschi si avverte la sensazione

UNA VOLTA DISPUTAVA LE GARE

Enrico Bernardi fu attivo promotore dello sport. Dal veicolo presentato in questo servizio vennero infatti ricavate successive evoluzioni che, grazie ad alcuni accorgimenti tecnici e alla sapiente guida dei pionieri 'fin de siècle', riuscirono ad imporsi in alcune competizioni dell'epoca, conquistando il primo posto nel raid Torino-Asti-Alessandria-Torino del 1898, il quarto posto nella Verona-Brescia-Mantova-Verona del 1899 e ancora il primo nella Padova-Vicenza-Thiene-Bassano-Treviso-Padova dello stesso anno. Con strade che sembravano sentieri, comodità inesistenti, dell'asfalto nemmeno l'ombra.

Solo il 16 giugno 1927, in occasione del primo congresso internazionale di Padova dedicato al motore a scoppio, il figlio Lauro Bernardi, ingegnere, rivendicò ufficialmente i primati del padre, morto il 21 febbraio 1919 a Torino. Con precisione storica e ferrata

documentazione, il giovane ingegnere snocciolò i brevetti di papà sul carburatore a polverizzazione, il filtro a benzina, le valvole di aspirazione, l'albero a cammes, la camera di compressione, la lubrificazione, il raffreddamento ad acqua, il radiatore a tubi, il carter ermetico, la marmitta di scarico, la frizione, il cambio, il freno, lo sterzo, i cuscinetti. In una parola: l'automobile. Una storia d'altri tempi, bella e triste insieme. Perché se oggi qualcuno volesse portare un fiore sulla sepoltura di questo geniale pioniere dell'automobilismo, non troverebbe una tomba, nemmeno una lapide. Dopo la morte a Torino nel 1919, la salma venne tumulata e tralata a Padova nel 1920. Ma nessuno provvide al pagamento dei diritti comunali e, passati trent'anni, nell'immediato dopoguerra, l'Italia stretta da altri bisogni, i poveri resti del grande inventore finirono nell'ossario comune.



di una stabilità alquanto precaria, tipica dei tricicli. Ma nel 1894 la fretta rabbiosa e i minuti contati non erano la regola quotidiana. E la guida era necessariamente morbida e dolce, senza timori di sterzate improvvise, di ostacoli imprevisti.

La trazione è posteriore, sull'unica ruota, mentre la linea ricorda quella di una carrozza, solo al posto dei cavalli c'è un motore capace di spingere l'auto ad una velocità di 25-30 chilometri l'ora. Tre le marce, senza la retro. La targa è 42-275.

Per accendere questa "nonnetta", niente chiave nel cruscotto o pulsanti, solo una robusta manovella che imprime la spinta rotatoria all'albero motore. Il motore sbuffa e tossicchia e viene quasi voglia di dargli lo sciroppo. Ma ci vuole rispetto e comprensione. Perché quando questa automobile girava sulle strade di Verona, viveva gente come Dall'Oca Bianca e Barbarani, i fratelli André e Edouard Michelin montavano i primi pneumatici su un cerchione, Guglielmo Marconi sperimentava il radiotelegrafo, Wagner componeva musiche sublimi, Toulouse-Lautrec disegnava ragazze poco vestite, nei cieli volavano i palloni aerostatici e gli ingegneri navali progettavano il Titanic.



TRE RUOTE NON BASTAVANO

Dal triciclo Bernardi del 1894 venne ricavato, qualche anno dopo, una vera e propria automobile a quattro ruote. Sostanzialmente identica nella linea, la produzione della vetturessina venne annunciata dal quotidiano veronese "L'Arena" del 14 maggio 1900: "Tutte le vetture Bernardi erano a tre ruote, ma nell'officina di Padova sono ora in lavorazione vetture a quattro ruote. In quaranta giorni la Società italiana Bernardi darà finite 30 vetture ultimissimo sistema". Lusinghiero anche l'apprezzamento dell'autorevole "Corriere della Sera" del 22 dicembre 1897: "Ebbero luogo in

pista le prove di una piccola vettura automobile del professor conte Enrico Bernardi, veronese, professore all'Università di Padova, presentata dalla ditta "Miari & Giusti" e dal cavalier Colle. L'automobile, a tre ruote, è atto (notare l'uso del genere maschile - ndr-) ad assumere velocità variabili a volontà del guidatore. La manovra è di una semplicità eccezionale, senza sussulti, con lieve rumore. Abbiamo sentite molte persone competenti lodare assai questo automobile e considerarlo come un trionfo dell'industria italiana". Nelle varie evoluzioni, i motori vennero notevolmente potenziati, fino a

raggiungere i 624 c.c. con sei cavalli di potenza. Notevole il sistema a lubrificazione automatica e la circolazione dell'acqua di raffreddamento del motore utilizzando la pressione dei gas di scarico al posto di una pompa. Anche le carrozzerie si giovarono di necessarie innovazioni e miglioramenti. Dopo i primi modelli, piuttosto spartani, il catalogo offriva alla clientela la possibilità di scegliere versioni carrozzate "petit-duc" a due posti, ed una "spider" a passo allungato con sedile posteriore supplementare e ulteriore possibilità di montare un parabrise e un tetto in tela.