

I vecchi musoni diventano mezzi camion

LA GRANDE RIVOLUZIONE ARRIVÒ NEGLI ANNI 50, QUANDO IL VECCHIO MUSONE CAMBIÒ LINEA E DIVENNE UN TRUCK MODERNO A CABINA AVANZATA...

Nel numero scorso, abbiamo parlato degli Esatau "musoni", gli autocarri pesanti più amati di quegli anni eroici. La produzione di questi camion subì uno scossone quando, dopo la guerra, uscì l'Esatau A, il cosiddetto "Casaro", dal nome del carrozziere piemon-

tese che, almeno in parte, lo realizzava. Il colpo di scena arrivò quando, a fianco del 112, che era un musone, comparve il Casaro con la cabina avanzata. I vecchi camionisti lo guardavano con diffidenza. Dicevano che era un "mezzo camion", perché gli mancava il pezzo anteriore, ma si sbagliavano. La nuova linea dell'E-

Lo guardavano con diffidenza



GLI MANCAVA QUALCOSA...

I vecchi camionisti guardavano il modello A con diffidenza. Dicevano che era un "mezzo camion", perché, a differenza dei "musoni", non aveva il pezzo anteriore.

Fu il primo e cambiò l'Italia

Realizzato da Casaro

Questo Esatau A, cosiddetto "Casaro", dal nome del carrozziere piemontese che lo realizzava, appartiene alla famiglia Marazzato ed è uno dei primi modelli che apparvero sulle strade del nostro Paese.



Una linea da perfezionare

Questo splendido Esatau A appartiene alla famiglia Bertetto e portò sulle strade il profumo della modernità. Certo, aveva una linea migliorabile, con i fari che spuntavano dal muso e il parabrezza diviso in due, ma piacque molto...

satau, infatti, era destinata a un successo strepitoso. Non tanto con il modello A, che fu un mezzo di transizione, quanto con il B, che fu costruito interamente negli stabilimenti Lancia ed era rifinito con grande cura. L'Esatau A aveva una linea ancora da perfezionare, ma già moderna e nuova. I fari anteriori spuntavano dal muso, il parabrezza era diviso in due e la guida era a destra. Con 6 cilindri in linea, un motore da 8867 cc e una potenza di 150 cv, questo truck portò sulle nostre strade il profumo della modernità, della fiducia nei nostri mezzi e la speranza di un avvenire migliore... che presto, infatti, arrivò. Per molti, se non per tutti.

L'arrivo dei Pesenti

Nel 1955, la Lancia fu travolta da una novità importante: l'ingresso in azienda della famiglia Pesenti (già nota perché alla guida dell'Italcementi, oggi quinto produttore mondiale di cemento). Il vento del rinnovamento scosse tutti i settori, compreso quello dei mezzi pesanti. Comparve così l'Esatau B, che venne prodotto fino al 1963. Sei cilindri, stessa cilindrata del modello precedente e stessa potenza, ma una serie di innovazioni che resero celebre questo autocarro. La frizione, le ridotte e

Subito popolare



Un mezzo di transizione

il freno motore funzionavano grazie a un impianto pneumatico che rappresentava una vera rivoluzione tecnologica. In più, la frizione era montata direttamente sul cambio, a differenza dei Fiat che ce l'avevano sul motore. C'erano poi i tergilicristalli ad aria e una cabina molto più spaziosa dei camion Fiat. Tanto che, soprattutto in Veneto, l'Esatau B veniva chiamato "la casetta in Canada", prendendo il nome da una celebre canzone di quegli anni. Il soprannome più diffuso però fu "il televisore", per via dei due cristalli anteriori bombati/ricurvi che richiamavano proprio i televisori dell'epoca.

Tre assi

C'era infine una particolarità da ricordare: tutti gli Esatau B uscivano dagli stabilimenti Lancia con il passo unico, ma chi aveva bisogno di un tre assi poteva rivolgersi ad

alcuni allestitori nazionali che li trasformavano. Primo fra tutti fu Battagliano che aveva un accordo diretto con la Casa madre e che allestiva sia le motrici che i trattori dotandoli del terzo asse. C'erano poi altri carrozzieri che fornivano lo stesso servizio, come Fresia, Viberti, Orlandi, SAIM, Perlini e diversi altri. Questi allestitori, però, non montavano solo il terzo asse, ma sulle motrici mettevano addirittura il quarto.

Una rivoluzione tecnologica

Il modello B, con i suoi 6 cilindri in linea, un motore da 8867 cc e una potenza di 150 cv, fu una rivoluzione tecnologica. In questa foto Sergio Meneghetti, socio A.I.T.E., guida un Esatau B restaurato dalla famiglia Marazzato.



Ecco l'Esatau B

Destinato a fare strada

Il bambino vicino a questo Esatau B è Giorgio Ghezzi, collezionista e consigliere dell'A.I.T.E. E, per dimostrare che la passione non finisce mai, l'Esadelta A, nella pagina a destra, è suo.

Il record, però, spetta a Battaglino che su un particolare modello di Esagamma, un sistemato per il rifornimento aeroportuale, sistemava cinque assi. Si trattava di mezzi specifici che avevano una cisterna più larga e più lunga con cui potevano rifornire senza problemi i serbatoi degli aerei in partenza. In ogni caso, secondo alcune stime, dal 1950 al 1963, furono venduti 13.362 esemplari di Esatau. Insomma, fu un successo che segnò un'epoca. Qual era

Una passione senza fine**Gli allestimenti**

Gli Esatau B erano prodotti con il passo unico, ma c'erano allestitori esperti che li trasformavano. Il primo fu Battaglino, poi arrivarono Viberti, Orlandi, Perlini, che mise il terzo asse a questo Esatau della famiglia Bertetto.

**Un tre assi Perlini****Il primo Esadelta A**

il segreto di tanta fortuna? Prima di tutto la qualità, ma anche i Fiat e gli OM erano mezzi solidi e robusti (anzi, i Lancia erano più delicati). E allora quale fu il pezzo forte degli Esatau? L'immagine del lusso: le rifiniture, la cabina spaziosa, la linea raffinata crearono per questi camion un'immagine di ricchezza e di comfort che li rese desiderabili. E ancora oggi, infatti, i collezionisti dell'A.I.T.E. guidano e restaurano con passione i loro Esatau.

Arrivano gli Esadelta

Nei primi anni '60, la Lancia sfornò un altro capolavoro, l'Esadelta A che, tra il 1962 e il 1963, conobbe una lunga stagione di successi grazie a un comfort a "cinque stelle" e a una cabina studiata dal mitico Giovanbattista Falchetto, un celebre designer Lancia. Della serie A furono venduti molti esemplari (7053 in 5 anni, dal 1959 al 1963), ma addirittura

DUE SUCCESSI A CONFRONTO

In questa immagine del 1963, a sinistra si vedono in produzione gli Esatau 503, mentre a destra si stanno preparando i primi Esadelta B 401, che furono un altro grande successo della Lancia.

La catena di montaggio a Bolzano

meglio andò l'Esadelta B 401, prodotto tra il 1963 e il 1968. Il modello A disponeva di un motore da 8245 cc come il suo successore, il modello B, ma la potenza del primo era di 126 cavalli, mentre quel-

la del secondo fu migliorata e raggiunse i 132 cv. Poi, tra il 1967 e il 1970, arrivarono sulle nostre strade gli Esadelta C (nome tecnico Esadelta C 402). Quest'ultimo aveva il motore potenziato di ben

Un Esadelta B

**132 cavalli di potenza**

Questo Esadelta B è di proprietà della famiglia Parise e disponeva di un motore da 8245 cc con una potenza di 132 cv. Anche questo è un fantastico tre assi allestito da Perlini.



L'Esadelta C di Mariotti

9469 cc per 176 cv. La cabina era molto più spaziosa e soprattutto si faceva preferire per il parabrezza unico.

Il "ciuf ciuf" dell'Esagamma

Mentre gli stabilimenti Lancia producevano Esadelta a tutta velocità, su un'altra catena di montaggio, nel 1962, comparvero i primi Esagamma. La serie d'inizio portava la sigla 516, quella successiva, prodotta dal 1966 al 1967, fu chiamata 519 e l'ultima, uscita nel 1968, fu battezzata 520 con in più una "E" che voleva dire Europa. Con questo modello, infatti, la Lancia

Parabrezza unico

Tra il 1967 e il 1970, arrivarono sulle nostre strade gli Esadelta C (foto a sinistra) con un motore potenziato di 9469 cc per 176 cv. La cabina era molto più spaziosa e si faceva preferire per il parabrezza unico.

L'Esagamma E

**Uno sfiato "particolare"**

L'Esagamma E (questo modello è di proprietà della famiglia Gambale) era un vero gioiello tecnologico, ma piacque soprattutto per lo strano sibilo, una specie di "ciuf ciuf", che produceva lo sfiato della valvola dell'aria.

vederlo, che stava arrivando un Esagamma. Fu anche questa riconoscibilità che lo rese simpatico. La storia dei camion Lancia a cabina avanzata, però, non si ferma qui. Ci sono altri modelli di cui sarebbe interessante parlare. Lo faremo tra qualche tempo, avvalendoci, come sempre, dei contributi e delle immagini degli incredibili mezzi dei soci A.I.T.E. ▶

cercò di conquistare i mercati continentali e per questo profuse veri e propri gioielli di tecnologia. Da un punto di vista tecnico, gli Esagamma E erano all'avanguardia e potevano essere omologati con rilevanti pesi totali a terra. Nelle diverse versioni a due, tre e quattro assi, riuscivano a portare 20 quintali in più rispetto ai modelli con-

correnti. Fu questo il motivo del successo commerciale dell'Esagamma? Certo, ma c'erano anche i consumi limitati, il solito "lusso" Lancia, con una cabina spaziosa e una curiosa particolarità. A causa dello sfiato della valvola dell'aria, il camion emetteva un sibilo, una specie di "ciuf ciuf", che faceva capire, prima ancora di

Molto amore (anche per un vecchio autocarro)

I tanti modelli Lancia a cabina avanzata hanno ancora moltissimi fan. Tanto che, insieme al presidente dell'A.I.T.E., Roberto Cabiati, due sposi hanno deciso di farsi fotografare davanti all'Esatau B di Marazzato.

Un camion da sposi

