

A. Schieppati Carrozziere dimenticato

Le creazioni geniali, le glorie sportive, la stima del Marchese D. de Sterlich: le armi del suo successo

Luigi R. Fittipaldi

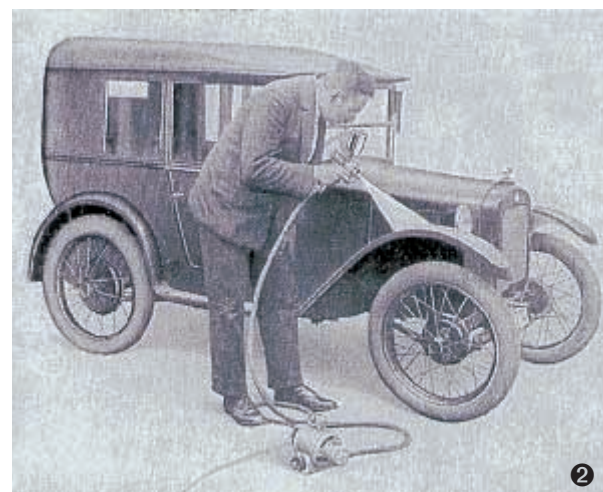
Augusto Schieppati (Milano 1878 - 1950) (fig. 1), svolse tutta la sua attività a Milano. Dopo l'apprendistato iniziato a soli nove anni presso la Carrozzeria Cavallotti passò alla Carrozzeria Italiana e Sala l'anno successivo per avviare poi la propria carrozzeria in una piccola officina di Via Pietro Corsieri, a ventiquattro anni. L'incremento delle commesse lo indusse a trasferire la sua carrozzeria nei locali più ampi di Via Marco d'Oggiono, dopo due anni. Il successo delle sue carrozzerie, per ogni tipo di chassis, fu determinato da soluzioni geniali ideate e realizzate secondo le necessità dei committenti, sia nell'originalità delle scocche nella loro architettura, sia nell'accuratezza del completamento dell'intera carrozzeria e nella utilizzazione di accessori di marche eccellenti e affermate. Questo gli valse la fiducia di molti e, in particolare, di alcuni che lo favorirono nel fondare la "Società Schieppati e C." con sedi in Via Lazzaro Papi 14-16 e Via Colletta 19 assumendone la gestione. Fu tra i primi ad usare per la verniciatura delle carrozzerie il cosiddetto "aeropennello" (fig. 2) novità dell'epoca fornitagli dalla nota ditta Conrad-Bertoli di Milano unica attiva nel settore fin dal 1920. Portò in questa attività alcuni suggerimenti dell'amico Ing. Coda, conoscitore delle costruzioni aeronautiche perché aveva curato presso la Pomilio di Torino l'applicazione dei motori Hispano-Suiza, Bugatti e Diatto-Bugatti ai veicoli colà costruiti. Tra quei suggerimenti, l'uso del frassino, per la sua leggerezza e resistenza, e dei tubi in duralluminio, oltre a molti altri particolari d'ispirazione aeronautica. Lo stesso Ing. Coda introdusse Augusto Schieppati alla Diatto che gli concesse poi la rappresentanza per la



Lombardia. Nel 1925 realizzò per il Marchese Diego de Sterlich una carrozzeria da corsa (fig. 5) per l'otto cilindri Diatto-Maserati (fig. 3) che non ebbe un seguito dopo la costruzione di due motori, se non nell'utilizzazione di quella carrozzeria da parte di Alfieri Maserati dapprima per l'unico esemplare assemblato con quel motore su telaio Diatto 20 Sport (fig. 7) e poi, con varie modifiche, riutilizzate (fig. 6) per la prima "Tipo 26", (fig. 4). La prima vera Maserati con il marchio del Tridente, ("Incontri" n° 64, 2000, pag. 77).

Nei primi anni Trenta l'Ing. Coda attivo all'epoca presso l'ufficio studi alla Citroën di Parigi, poi procuratore generale e direttore tecnico della Citroën Italiana con sede a Milano, volle affidare ad Augusto Schieppati la cura dell'assemblaggio delle vetture e l'assistenza ai clienti, quest'ultima curata peraltro già dalla fine degli

© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana



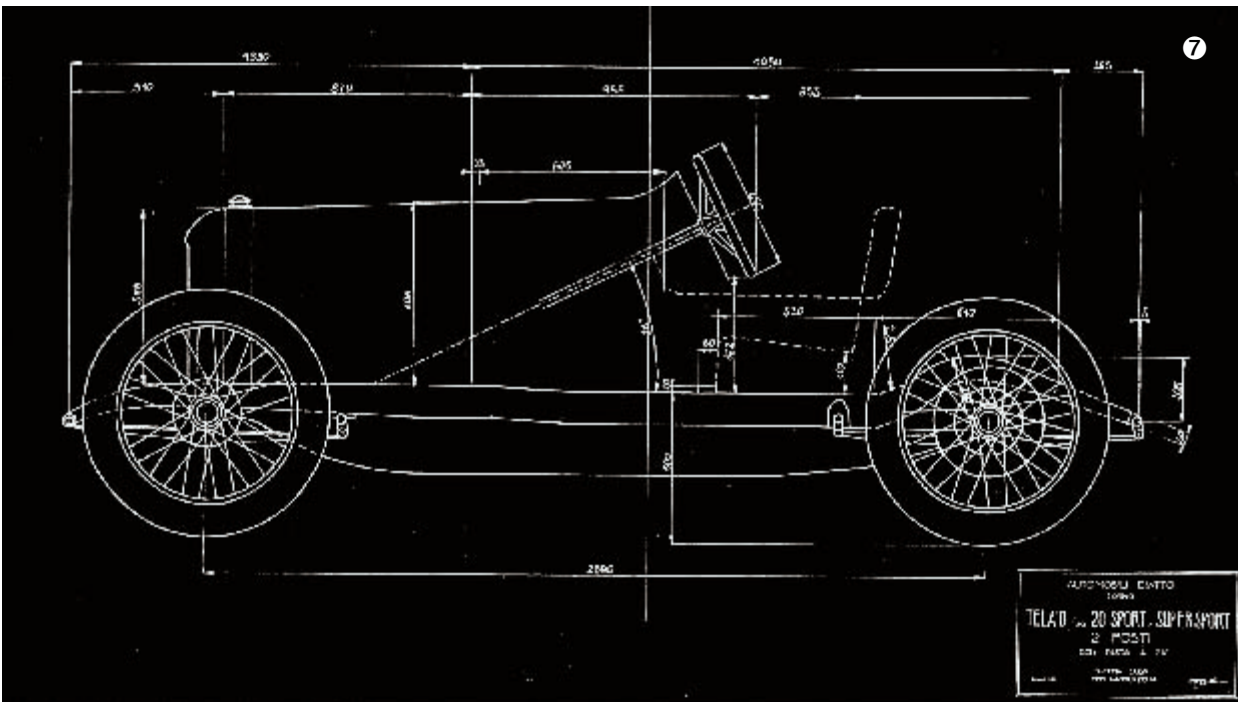
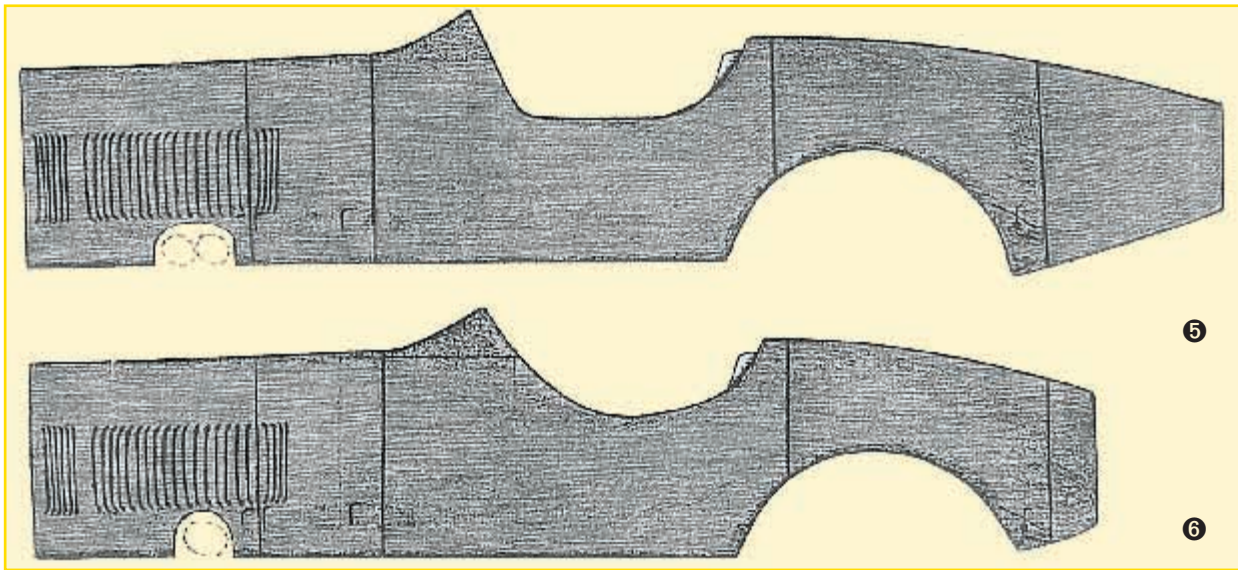
DIATTO MASERATI 8 C - telaio 30010 - 1925

3



MASERATI 8 C "tipo 26" - telaio 30011 - 1926

4



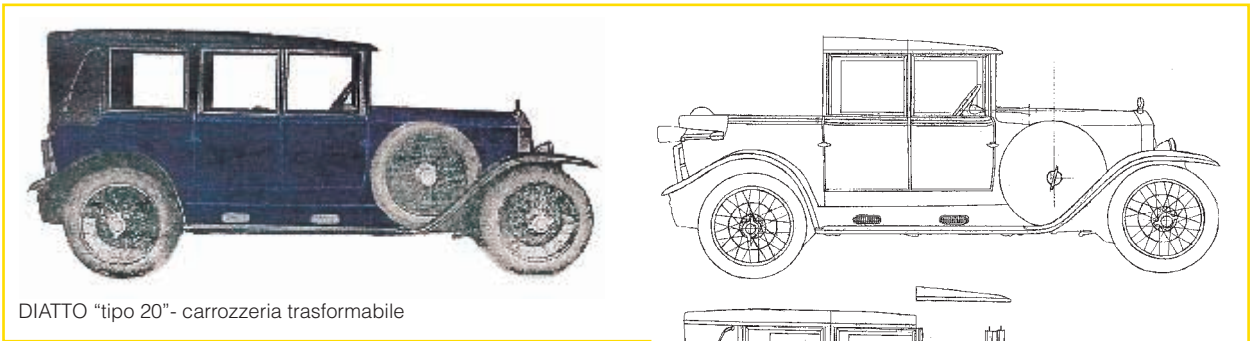
© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana

anni Venti (fig. 8). Durante i due conflitti mondiali e le campagne d’Africa, Schieppati fornì veicoli e materiale vario per uso militare.

Persona generosa e di rilevante sensibilità morale, grande lavoratore e profondamente appassionato della sua attività di carrozziere, come ricorda un cronista dell’epoca, Augusto Schieppati si distinse “dopo l’armistizio della prima guerra mondiale nel “Comitato per i Profughi” di Milano fornendo camions, automobili, viveri ed altro, facendo la spola egli stesso tra la Lombardia ed il Veneto, già teatro di operazioni belliche, non

dando alcun peso ai sacrifici, ai rischi ed ai disagi cui si esponeva. Ripresa l’attività, lo si vedeva per primo quotidianamente e di buonora nello stabilimento per attendere di persona all’ingresso gli operai, dare loro incoraggiamento e tutte quelle istruzioni che riteneva più opportune”. Il 12 febbraio 1943, un bombardamento pose fine ad ogni attività. Pur profondamente addolorato, come mi ha raccontato chi lo ha conosciuto, Augusto Schieppati tentò una ripresa costruendo veicoli pubblicitari, ma senza fortuna. Gli eredi, alla sua morte, decisero di porre in liquidazione la ditta.



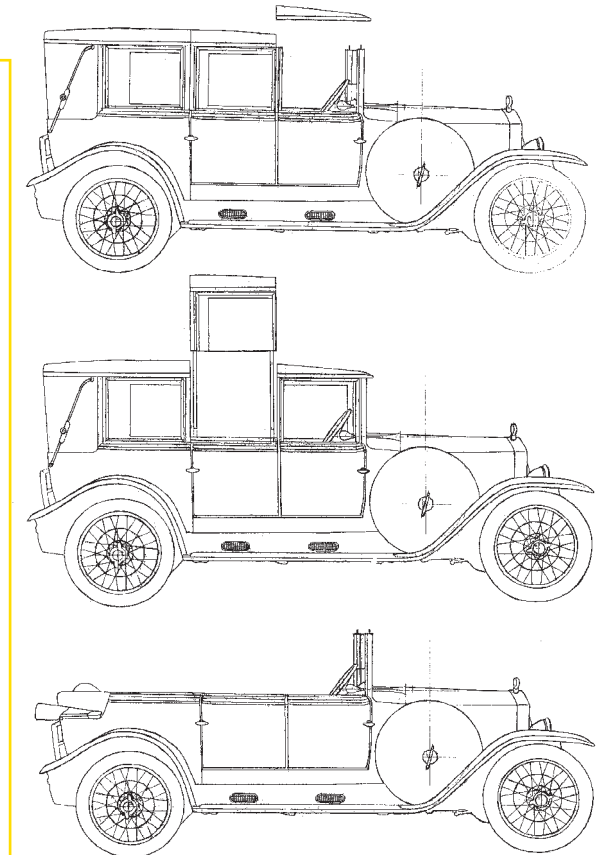


DIATTO "tipo 20" - carrozzeria trasformabile

n. 9 Agosto 1925 Cuneo - Colle Della Maddalena
 Cat. 1.100/1.500/2.000/oltre 2000

- | | |
|-------------|-----------------|
| 1. AYUMIN | Diatto 50.05,8 |
| 2. GIRAUDO | Diatto 51.28,4 |
| 3. CATTANEO | Ceirano 53.18,4 |

GIULIO AYMINI, benestante di origine argentina. La sua famiglia si trasferì da Buenos Aires a Fiorano Canavese, nei pressi di Ivrea, nel 1850. Era un gentleman driver attivo soprattutto negli anni Venti, Trenta e Quaranta. Si distinse in varie competizioni al volante di vetture di marche diverse, Fiat, Diatto, Bugatti, Delage, Alfa Romeo e Cisitalia, sia in Italia che all'estero. Il 9 agosto 1925 prese parte alla Cuneo - Colle della Maddalena classificandosi al primo posto (Km/h 80,244) guidando una Diatto tipo 20 Sport con carrozzeria speciale Schieppati in alluminio la cui scocca di particolare architettura, era stata costruita in legno di frassino secondo i suggerimenti dell'Ing. Coda (Fig. 9;10/A) così come la Diatto 20 Sport affidata a Giraudo corazzata da Schieppati con carrozzeria "ultraleggera" in alluminio e scocca in tubi di duralluminio di chiara ispirazione aeronautica classificatasi al secondo posto in quella gara (fig. 10/B). Giulio Aymini, nato a Torino il 3 agosto 1891, ultimo di otto fratelli, si è spento nella stessa città il 29 novembre 1967.



© FONDO L.R. FITTIPALDI per la storia dell'automobile italiana



UN RICORDO DOVEROSO DEL MARCHESE DIEGO DE STERLICH

che, con ostinata determinazione, volle la nascita della Maserati, la sostenne a lungo con amore, conservando fino all'ultimo dei suoi giorni grande stima ed affetto per tutti i fratelli Maserati.

"I giovani hanno il dono dell'oblio, i vecchi quello di ricordare". E. Pailleron

DIEGO DE STERLICH

EX CORRIDORE AUTO
ERBORISTA - POETAstro - INVENTORE

SILVI MARINA

Abruzzo della Storica e Nobile
Provincia di Teramo

*Memoriale a Pierluigi
che vincesse il campionato
grande aveva un occhio
di Pirelli il Controlo,
lo vinceffe il marchese
del gran colle Gran S. Bern.
riman un ingegnere
in un giorno grande quanto
più di oggi era forse
il campionato Diagona
lo vinceffe quattro quattro
l'abruzzese da « Diatto »
ben guidando di Schieppati
i motori Pirellati -
1965
Diego de Sterlich
- Poetastro -*



DIEGO de STERLICH (Pescara 1898 - Teramo 1976) fu un valente pilota di Bugatti, Diatto, Maserati ed anche di automobili di altre marche. Considerato all'epoca pressoché imbattibile nelle gare in salita: "Susa - Moncenisio"; "Aosta - Gran S. Bernardo", "Trento-Bondone", ed altre del genere, il marchese Diego de Sterlich fu anche un collaudatore dalle notevoli intuizioni quanto coraggioso e "spericolato", come mi riferì l'Ing. Coda tanti anni or sono. Ma il Marchese merita un rispettoso e grato ricordo anche per essere stato il più importante sostenitore della genialità di Alfieri Maserati e dei suoi fratelli di cui apprezzava la grande competenza tecnica e la fine quanto discreta passione nel realizzare le loro opere meticolosamente.

Egli fu di fatto colui che consentì ai Maserati di avviare la loro celebre prima officina per la costruzione di auto da corsa in quel di Bologna. Ciò si attuò grazie ad elargizioni di notevoli somme di denaro e procurando loro alcuni telai "tipo 20 sport" e parti varie di ricambio della Diatto, ormai in chiusura, ol-

tre alla carrozzeria Schieppati costruita per la "Diatto 8 C" utilizzata poi, con poche modifiche, da Alfieri per la prima vera Maserati: la "tipo 26" (Incontri n° 64 pag. 74).

Ernesto Maserati più volte mi ricordò nel corso dei nostri incontri a Bologna, quanto il marchese de Sterlich fosse stato generoso con loro per molti anni: "Non mancava mai di aiutarci quando ci trovavamo in difficoltà, una richiesta fatta a lui non andava mai a vuoto". Chi lo ha conosciuto in gioventù ha ritenuto di sottolinearne la figura come un uomo simpatico, burlone, ironico, dalla battuta facile col suo marcato accento abruzzese e sempre molto generoso con tutti. Offro con piacere ai lettori di "Incontri" un suo ritratto a matita degli anni Venti che volle regalarmi, allegandolo ad una divertente poesia del 1965. Ho avuto una fitta corrispondenza con lui e mi duole molto chiudere queste note ricordando che è morto "poverissimo", come egli stesso mi scrisse nel 1966 in una accorata lettera, ed in pessime condizioni di salute, tristemente dimenticato da tutti.