

ENRICO FINAZZER, DAVIDE ZENDRI

LA COLLEZIONE DI AUTOCARRI MILITARI ITALIANI
DEL REGIO ESERCITO
AL MUSEO STORICO ITALIANO DELLA GUERRA

Proseguiamo la rassegna dell'importante e per certi versi unica collezione di armi e mezzi in possesso del Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto con uno sguardo a una serie di autocarri utilizzati dal Regio Esercito durante le guerre del XX secolo: il FIAT 15 Ter, il CL 39 SPA, l'OM *Taurus*, l'Alfa Romeo T430 e l'interessante e rarissimo Bianchi *Miles* in versione autobagno. Questi mezzi ci permettono, tra l'altro, di fare un breve *excursus* sul complesso tema della motorizzazione del Regio Esercito dall'inizio del secolo alla Seconda guerra mondiale.

L'interesse dello Stato Maggiore del Regio Esercito per i mezzi a motore si può fare risalire ai primi del '900, quando qualche autovettura FIAT fece la propria timida apparizione nelle manovre militari: la prima in assoluto, una vettura FIAT 1902 venne assegnata all'inizio del 1903 al distaccamento Ferrovieri del Genio di Roma, presso la batteria Nomentana, seguita un anno dopo da altre due vetture FIAT 1903. Le manovre militari del 1905 videro la partecipazione di 29 automobili e, per la prima volta, di due autocarri FIAT 1903. È del 1906 la costituzione della sezione automobilistica nel reggimento Ferrovieri e del 1910 la nascita del primo battaglione automobilisti del Genio su due compagnie, di stanza rispettivamente a Roma e a Torino.

È invece del 1909 il bando di concorso del Ministero della Guerra con cui veniva indetta una gara per la fornitura di telai non allestiti per autocarri *medi e pesanti*, dal peso a pieno carico rispettivamente di 2,5 tonnellate e 5 tonnellate. Al concorso parteciparono FIAT, Isotta Fraschini, Itala, Rapid, SPA e Züst, ditte alle quali venne distribuita la commessa relativa a 450 telai privi, al momento, della carrozzeria.

Il primo impiego operativo degli autocarri avvenne nel corso della guerra italo-turca del 1911-12, durante la quale i mezzi dettero ottimi

risultati; tuttavia lo sviluppo della motorizzazione dell'Esercito fu lento e non senza opposizione da parte degli elementi più tradizionalisti, al punto che nel 1914, allo scoppio della Grande Guerra, le forze armate italiane non avevano in carico che un limitato numero di automezzi distribuiti alle unità operative e alle scuole, oltre alle poche centinaia di autotelai della commessa del 1909 come riserva. In seguito alla mobilitazione generale, che fece lievitare le forze del Regio Esercito oltre ogni limite fino a quel momento conosciuto e che fece emergere tra l'altro anche la carenza di animali da tiro, fu dato impulso all'approvvigionamento di mezzi a motore, per far passare all'autocarreggio quanto meno i servizi generali delle armate e per consentire l'autotreno delle artiglierie pesanti e pesanti campali con relative colonne munizioni. Nel corso della guerra la produzione aumentò costantemente, grazie alla presenza in Italia di un'industria automobilistica, per quanto ancora allo stato embrionale, e, soprattutto, all'accesso indisturbato alle materie prime necessarie, tanto che nel 1918 erano circa 32.000 i mezzi destinati alle esigenze belliche, tra cui ben 28.000 autocarri, e si era raggiunto un grado di motorizzazione piuttosto buono per il tipo di guerra che si conduceva.

Tra questi mezzi un posto molto importante spettò all'autocarro leggero FIAT 15 ter, prodotto dalla casa torinese in migliaia di esemplari e svariate versioni e allestimenti¹.

IL FIAT 15 TER

Nel 1909, in risposta al menzionato bando ministeriale, l'ing. Carlo Cavalli della FIAT progettò l'autocarro FIAT 15, che è ritenuto il primo autocarro prodotto in serie per usi militari ed entrò in servizio nel 1911. In occasione della guerra italo-turca ne fu utilizzata una versione leggermente modificata per l'uso in colonia, denominata FIAT 15 bis, caratterizzato da gommatura pneumatica e ruote accoppiate posteriori, prodotta fino al 1913².

A partire da quell'anno entrò in produzione il modello FIAT 15 ter, dal motore più grosso e più potente, che si può considerare il modello definitivo dell'autocarro: esso fu prodotto poi durante tutto il corso della Grande Guerra e oltre, fino al 1922, in diverse migliaia di esemplari.



Vista laterale destra di autocarro FIAT 15 TER senza la copertura del telone, foto di fabbrica, 1919. (MSIG, AF, *Donazione Luciano Bresadola*, 52/55).



Chassis di autocarro FIAT 15 TER privo di pneumatici, fotografato in uno stabilimento di produzione, 1919. (MSIG, AF, *Donazione Luciano Bresadola*, 52/49).

Ne vennero anche derivati numerosi allestimenti diversi, i più importanti dei quali furono la versione autoambulanza, la versione autobus e la versione studiata per l'installazione della fotoelettrica da 90 cm.

Nonostante la produzione si fosse arrestata nel 1922, l'autocarro rimase in servizio ancora per parecchi anni, facendo in tempo a prendere parte alle operazioni in Africa Orientale e anche alle prime fasi della campagna di Grecia, nel 1940.

L'autocarro aveva il telaio in lamiera stampata costituita da longheroni e traverse a "C"; 6 ruote a disco in acciaio stampato gommate 880 x 120, le 2 anteriori sterzanti, le 4 posteriori accoppiate e motrici; sospensioni a balestra, su 8 foglie le anteriori, 9 foglie le posteriori. Due ruote di scorta erano fissate sul lato destro.

La carrozzeria era a cassone, in legno, con lo sportello posteriore ribaltabile, che poteva essere coperta con un telo impermeabile sostenuto da una serie di centine metalliche a "C" unite da correntini in legno; anteriormente trovava posto un ampio sedile a due sedute con spalliera rivestito in cuoio, per autista e meccanico.

Il motore, inizialmente un FIAT/Brevetti 15/20 da 3.053 cc, nel FIAT 15 ter fu sostituito da un più robusto FIAT 53A, 4 cilindri con raffreddamento ad acqua, alimentato a benzina contenuta in un serbatoio da 90 litri ospitato sotto il sedile.

Lunghezza	4,75 m
Larghezza	1,74 m
Altezza	2,70 m
Peso	2.150 kg
Portata	1.500 kg
Carreggiata	1,40 m
Motore	FIAT 53A 35 HP
Velocità massima	40 kmh
Pendenza superabile	16%

L'esemplare del Museo è particolare in quanto si tratta di uno *chassis* didattico utilizzato all'interno delle caserme nei corsi di guida. Ogni



Chassis sezionato per uso didattico di autocarro FIAT 15 ter, esposto durante un evento dedicato alla guida sicura organizzato dal Consorzio autoriparatori della Vallagarina, 2018 (inv. VM003).

particolare del motore, del cambio e della trasmissione è sezionato. I meccanismi non sono però bloccati ma sono mobili per mostrarne il funzionamento. Donato dall'Esercito in cattive condizioni di conservazione, il mezzo è stato depositato, negli anni '90, nel Museo dell'Automobile Bonfanti Vimar di Romano d'Ezzelino (VI). Restaurato a loro cura, è rimasto per molti anni esposto, per poi essere riconsegnato a seguito di un rinnovamento espositivo. Attualmente è conservato nei depositi del Museo e viene esposto solo in occasione di prestiti temporanei, come si è verificato nel 2018 contestualmente alla giornata dedicata alla guida sicura organizzata dal Consorzio autoriparatori della Vallagarina.

Al termine della guerra, si provvide a immagazzinare il materiale considerato necessario per l'Esercito in tempo di pace e alienare, invece, quello considerato in esubero.

Il tema della motorizzazione continuò peraltro a essere dibattuto, man a mano che nuove teorie sulla condotta della guerra si mettevano in evidenza, tanto in Italia quanto all'estero, scontrandosi, nel nostro Paese, contro due ostacoli principali:

- le concezioni di molti ufficiali negli Alti Comandi ancorate al recente passato;
- la cronica mancanza di risorse finanziarie.

Sotto il primo aspetto, l'esperienza della Grande Guerra aveva generato in molti la convinzione che qualsiasi futura guerra combattuta in Italia si sarebbe svolta in montagna, lungo l'arco alpino, dove il mezzo meccanico spesso non poteva arrivare, senza tra l'altro tenere nel dovuto conto le esperienze che proprio in quegli anni si stavano compiendo in Libia³. Conseguenza di queste considerazioni fu da un lato, l'accento posto sulla progettazione di autocarri leggeri, a carreggiata stretta, adatti alle strade montane (le c.d. autocarrette, tra le quali si annoverano i diversi modelli prodotti dalla OM e, soprattutto, il CL 39 prodotto dalla SPA e presente nella collezione del Museo), dall'altro la scelta di limitare la motorizzazione completa ad alcune tipologie di grandi unità militari, puntando ancora su salmerie e traino animale.

Per quanto riguarda il secondo aspetto, invece, l'Esercito italiano verso la fine degli anni '20 cominciava a risentire dell'obsolescenza dei materiali in dotazione, fossero essi i mezzi motorizzati, le artiglierie o le armi leggere. L'opzione consistente nel rinnovare gradualmente tutto il materiale fu scartata: troppo alti i costi, per un esercito che impiegava le sue già scarse risorse per mantenere un'intelaiatura molto vasta; troppo alti i rischi di sbagliare i tempi e ritrovarsi di fronte ad un futuro cimento bellico con materiali nuovamente superati! Si scelse invece di acquisire direttamente solo una parte del materiale e affidarsi per il restante fabbisogno alla requisizione di mezzi civili.

Come noto, tuttavia, il Regio Esercito affrontò la Seconda Guerra Mondiale afflitto, tra le altre, da una grave carenza di mezzi motorizzati dovuta sia al gettito delle requisizioni ben inferiore ai bisogni sia a una struttura produttiva che rispetto alla guerra precedente non si era espansa, aveva perduto l'accesso illimitato alle materie prime ed era esposta

all'offesa aerea avversaria. Senza peraltro dimenticare l'aumento spropositato delle grandi unità dell'Esercito, che rese la motorizzazione completa, o almeno soddisfacente, una chimera.

Lo SPA CL39

L'autocarro leggero SPA CL (Carro Leggero) 39, noto anche come autocarretta SPA, fu progettato a partire dal 1938 per affiancare l'autocarretta OM, della quale esistevano a fine 1937 appena 1.800 esemplari su un fabbisogno di mobilitazione calcolato di quasi 10.000. Prodotto tra il 1939 e il 1945 in poco meno di 6.000 esemplari per l'Esercito e l'Aeronautica Militare⁴, l'autocarro conobbe una enorme diffusione e fu molto apprezzato per la sua semplicità e la sua versatilità, tanto da essere utilizzato spesso anche per il traino di pezzi di artiglieria leggera come la mitragliera Breda mod. 35, il cannone da 47/32 e, talvolta, persino degli obici da 75/18 mod. 34. Fu presente su su tutti i fronti di guerra e rimase in servizio per alcuni anni anche nel dopoguerra.

Il telaio era su due longheroni con due assali su cui erano montate le 4 ruote singole, a razze in acciaio fuso, le anteriori sterzanti, le posteriori motrici⁵; nelle prime versioni esse montavano il semipneumatico Pirelli *Celerflex* 140 x 620 mentre a partire dal 1940 vennero montati pneumatici *Artiglio*. Le sospensioni erano a balestra semiellittica a compressione con ammortizzatori idraulici. La carrozzeria era a cassone, in legno con rinforzi metallici, con sponde laterali fisse e posteriore ribaltabile, e a cabina aperta, avanzata rispetto al motore, con due posti e guida a destra; essi potevano essere coperti da un telone impermeabile che veniva sorretto dalle classiche centine metalliche. Sotto il cassone erano ricavati quattro cassette dove riporre dotazioni o materiale e un quinto, posteriore, per la ruota di scorta. La portata era 10 q.li di carico utile o 8 uomini seduti su due panche laterali.



Autocarro leggero SPA CL39, dotato di mitragliera anti-aerea e rete mimetica, attraversa un ponte di barche. Campagna di Russia, 1941-43 (MSIG, AF, *Fondo Nino Arena*, 313/265).



Prove in poligono dell'autocarro SPA CL39 coloniale nella versione definitiva, 1940-1941. (MSIG, AF, *Donazione Luciano Bresadola*, 53/177).

Il motore era a 4 cilindri a benzina, 1.628 cm³ di cilindrata e 27 HP di potenza, raffreddato ad acqua, con cambio a 5 marce più retromarcia.

Nel corso della produzione non furono apportate importanti modifiche e ne furono ricavate alcune varianti, la principale delle quali fu il coloniale, adottato nel febbraio 1941, che si caratterizzava per il filtro dell'aria a olio e il cassano ribassato, con la ruota di scorta fissata dietro la cabina; la gommatura prevedeva in questo caso pneumatici *Tipo Libia*.

Lunghezza	3,89 m
Larghezza	1,52 m
Altezza	2,30 m
Peso	1.630 kg
Portata	1.000 kg o 10 uomini
Carreggiata	1,30 m anteriore 1,32 m posteriore
Motore	SPA CLF 4c
Velocità massima	38 kmh
Autonomia	440 km (con 2 fustini supplementari)
Pendenza superabile	35%

Lo SPA CL 39 conservato nei depositi del Museo della Guerra è stato acquistato alla fine degli anni '90 dalle eredi del collezionista Luciano Biffi di Milano. Socio fondatore del Capitolo Italiano dell'*International Military Vehicle Collectoris Club*⁶, Biffi acquistò e restaurò personalmente, fra il 1964 e il 1995, più di 35 veicoli storici. La maggior parte di essi furono regolarmente iscritti all'Automotoclub Storico Italiano in quanto perfettamente marcianti. Lo SPA CL 39 rientra fra questi ultimi ed è conservato nei depositi del Museo da circa vent'anni. Nel 2011 il mezzo è stato esposto a Trento, negli ampi spazi delle Gallerie di Piedicastello, in occasione della mostra "Ritorno sul Don" incentrata sulle vicende del Regio Esercito in Russia durante il secondo conflitto mondiale.



SPA CL 39 a cassone in legno, con sponde laterali fisse e posteriore ribaltabile, e cabina aperta coperta da telone impermeabile. (inv. VM030).

I cimenti bellici in cui l'Italia fu coinvolta negli anni '30 fecero lievitare il numero dei veicoli a motore in carico all'Esercito: in Africa Orientale operarono oltre 5.000 autocarri che si dimostrarono indispensabili per sostenere l'enorme sforzo logistico compiuto; in Spagna il Corpo Truppe Volontarie fu equipaggiato con 3.500 automezzi, probabilmente l'unica occasione in cui un insieme di grandi unità italiane (per quanto formalmente non appartenenti al Regio Esercito) fu, almeno fino a Guadalajara, interamente motorizzato. Questi numeri riportarono alla ribalta il vecchio dilemma: era preferibile dotare le forze armate, e *in primis* l'esercito, di tutto il materiale necessario alla mobilitazione fin dal

tempo di pace oppure provvedervi in parte e colmare le lacune con la requisizione di mezzi civili? Ancora una volta motivi eminentemente economici fecero propendere per la seconda soluzione, che però portò con sé la necessità di ‘dirigere’ la produzione verso modelli di autocarri civili aventi caratteristiche comuni, per non appesantire oltremodo la logistica. Già a partire dalla fine degli anni '20 erano state emanate delle linee guida a tale scopo, che, tra l'altro, esentavano dal pagamento della tassa di circolazione per 4 anni i mezzi che vi si conformassero. La norma, tuttavia, ebbe scarso successo. Si arrivò quindi alla fine del 1937, quando uno specifico decreto ministeriale emanato a novembre introdusse i parametri per la standardizzazione dei modelli di autocarri medi e pesanti; i modelli che non rispondevano ai requisiti, tuttavia, poterono essere immatricolati fino alla primavera del 1939, praticamente alla vigilia della guerra.

Da questa serie di norme e regolamenti nacquero gli autocarri c.d. *unificati* dei quali fecero parte, tra gli altri, il Bianchi *Miles*, l'Alfa Romeo T430 e l'OM *Taurus* che qui ci interessano⁷.

IL BIANCHI MILES

Dei 3 modelli, il Bianchi *Miles* fu certamente il più diffuso, progettato e prodotto dalla milanese Bianchi tra il 1938 e il 1943 esclusivamente per l'uso militare, fu utilizzato dal Regio Esercito in Africa settentrionale e in Russia, fornendo buone prestazioni⁸. Il mezzo era molto robusto e dalle linee moderne, con la cabina chiusa semiarretrata rispetto al motore, in lamiera rivestita all'interno in legno e un ampio e comodo cassone posteriore capace di trasportare fino a 3 tonnellate di carico. Le ruote erano classiche a 6 razze in metallo stampato con pneumatici *Artiglio* o *Tipo Libia* a seconda del teatro operativo, direttrici le anteriori, motrici le posteriori. Il motore era un 4 cilindri diesel prodotto su licenza Mercedes della cilindrata di 4.849 cm³ che consentiva di raggiungere la ragguardevole velocità di 60 km/h; negli esemplari più tardi era munito anche di un motorino di avviamento, elemento prezioso nei climi freddi. Tuttavia, con un serbatoio capace di 83 litri, assicurava solo 350 km di autonomia.



Autocarro medio Bianchi Miles percorre un ponte di barche probabilmente durante la campagna di Russia, 1941-1943. (MSIG, AF, *Fondo Nino Arena*, 328/142).

La sua versatilità fece sì che sul telaio fossero ricavate molte carrozzerie speciali quali autoambulanza, autobus a 23 posti (autista compreso), prodotto dalla Menarini, autofrigorifero progettato dalla Viberti e, soprattutto, autobagno, destinato alle Sezioni di Bonifica per la guerra chimica. Quest'ultima versione, prodotta in pochissimi esemplari, è quella presente nella collezione del Museo della Guerra. Una capiente cisterna montata sul cassone poteva contenere speciali liquidi; grazie ad un sistema di docce poste sulle sponde laterali, era possibile utilizzarla per la bonifica chimica delle truppe. Anche questo mezzo è stato restaurato da Biffi per poi essere acquistato dal Museo, grazie anche ad un contributo pubblico, alla fine degli anni '90 del secolo scorso. L'autobagno funzionante è stato regolarmente iscritto all'ASI e, come lo SPA CL39, esposto a Trento, presso le Gallerie di Piedicastello, in occasione della mostra "Ritorno sul Don" nel 2011. Oggi è conservato nei nostri depositi in attesa di un'ulteriore valorizzazione.



Autocarro Medio Bianchi Miles in versione autobagno in dotazione alle sezioni di bonifica per la guerra chimica durante la Seconda guerra mondiale (inv. VM031)

Lunghezza	6 m
Larghezza	2,150 m
Altezza	2,81 m
Peso	3.500 kg
Portata	3.000 kg
Carreggiata	1,704 m anteriore 1,642 m posteriore
Motore	MDU 35 M 4 cilindri Diesel da 4.849 cm ³
Velocità massima	60 kmh
Autonomia	350 km
Pendenza superabile	27,7%

L'OM TAURUS

L'autocarro *Taurus* era un modello della lombarda Officine Meccaniche (O.M.), entrata a fare parte del gruppo FIAT nel 1933. Esso nacque nel 1940 e venne prodotto fino al 1950, risultando uno degli autocarri più utilizzati dal Regio Esercito.

La carrozzeria era a cabina arretrata, caratteristica che valse a questo autocarro e al fratello più grande *Ursus* il soprannome di “musoni”, con mezze portiere in cui il vetro era sostituito da una telina con finestrella in plexiglas; il cassone posteriore, in legno, era molto spazioso e aveva le sponde laterali fisse e la posteriore ribaltabile. Il posto di guida era, come di consueto, a destra.

Il motore, prodotto su licenza Saurer, era un classico 4 cilindri in linea, diesel, 5.320 cm³, capace di sviluppare una potenza di 67 hp e di assicurare la ragguardevole velocità su strada di 63 km/h. Tra il 1941 e il 1944 fu installato sul *Taurus* anche un motore benzina di potenza leggermente maggiore, 72 hp, dalle prestazioni comparabili al diesel. Con il suo serbatoio capace di 65 litri, l'autocarro aveva un'autonomia di 485 km, con il consumo medio più basso tra gli autocarri della categoria. Il cambio era a 5 marce più retromarcia.

Dal telaio dell'autocarro fu derivata una versione autobus e ne fu sperimentata anche una curiosa versione *sminatore* in cui una struttura tubolare era incernierata al paraurti anteriore e, durante la missione di sminamento, veniva calata sulla parte anteriore della cabina. Nel 1944 ne venne anche ricavata una versione auto-articolato, in cui al telaio cabinato, utilizzato in funzione di trattore, fu abbinato un semi-rimorchio a un'asse Orlando; la produzione andò direttamente alla *Wehrmacht*, che nel periodo 1943-1945 acquisì in totale oltre 2.300 *Taurus*.

L'esemplare conservato al Museo della Guerra è nella versione militare di autocarro per trasporto truppe, completo di telone. Anche l'OM *Taurus* faceva parte della collezione Biffi, restaurato ed iscritto all'ASI durante gli anni '80 dal collezionista, per poi essere acquistato dal Museo. Arrivato a Rovereto nei primi anni 2000, l'autocarro non è mai stato esposto al pubblico ed è attualmente conservato nei depositi.



Gruppo di soldati in posa davanti ad un autocarro OM Taurus della Divisione “Trieste”, Africa Settentrionale, 1941 (MSIG, AF, 256/70).

Lunghezza	6,6 m
Larghezza	2,15 m
Altezza	2,665 m
Peso	3.500 kg
Portata	3.000 kg
Carreggiata	1,6 m anteriore 1,64 m posteriore
Motore	CR1D 4 cilindri Diesel da 5.320 cm ³
Velocità massima	60 kmh
Autonomia	485 km
Pendenza superabile	28%



Autocarro OM Taurus nella versione telonata per il trasporto truppe (inv. VM033).

ALFA ROMEO T430

Ultimo arrivato tra gli autocarri medi unificati, l'Alfa Romeo T430, derivato direttamente dall'autocarro pesante Alfa Romeo T800, fu proposto dalla casa milanese al Ministero della Guerra nel corso del 1942; un primo ordine di 400 mezzi venne incrementato a 600 alla fine di quell'anno, ma alcune modifiche richieste dall'autorità militare ne protrassero la messa a punto, al punto che risulta addirittura dubbio che alcun autocarro sia stato effettivamente consegnato⁹. Il contratto fu poi confermato dai tedeschi dopo l'Armistizio, con la consegna di poco meno di 200 mezzi.

A differenza dei modelli precedenti descritti, il T430 aveva la cabina avanzata, con il paraurti anteriore diviso in due sezioni per consentire l'inserimento della manovella di avviamento. Caratteristica peculiare di questo autocarro era l'ottimo rapporto tara/portata: su un peso a vuoto di soli 3.350 kg, in media 150 meno rispetto agli altri, poteva trasportare fino a 3.150 kg, 150 kg in più della media.

Le due ruote anteriori, a 6 razze in metallo stampato, erano indipendenti con doppia ammortizzazione assicurata da molloni coadiuvati da ammortizzatori idraulici. Il motore era un 4 cilindri da 5.816 cm³, capace di sviluppare una potenza di 80 HP e una velocità su strada di 65 km/h. Il serbatoio della capacità di 75 litri assicurava una autonomia di 390 km. Tutte queste caratteristiche avrebbero fatto dell'Alfa Romeo T430 il miglior autocarro della sua categoria.

Un esemplare di autocarro Alfa Romeo T430, nella versione a cassone aperto privo di telone, è conservato al Museo della Guerra. È uno dei primi automezzi restaurato ed iscritto all'ASI durante gli anni '80 da Luciano Biffi di Milano, poi acquistato dal Museo. Il mezzo non è mai stato esposto al pubblico, attualmente conservato nei depositi in attesa di valorizzazione.

Lunghezza	5,955 m
Larghezza	2,13 m
Altezza	2,58 m
Peso	3.350 kg
Portata	3.150 kg
Carreggiata	1,797 m anteriore 1,734 m posteriore
Motore	4 cilindri Diesel di 5.816 cm ³
Velocità massima	65 kmh
Autonomia	390 km
Pendenza superabile	25%



Autocarro unificato medio Alfa Romeo T430 in dotazione all'Esercito Italiano nel secondo dopoguerra (MSIG, AF, *Fondo Nino Arena*, 341/187).



Autocarro unificato medio Alfa Romeo T430 nella versione a cassone aperto (inv. VM036).

Note

- ¹ La FIAT fece la parte del leone nella produzione di autoveicoli militari, con oltre 49.000 esemplari prodotti, quasi 20.000 dei quali per gli eserciti dei paesi alleati.
- ² A partire dal telaio del FIAT 15 bis l'Arsenale di Torino realizzò persino un'autoblindo, usata nelle operazioni di guerra, la FIAT Arsenale.
- ³ Nel corso degli anni '20 fu portata a termine la riconquista della colonia, durante la quale si rivelarono estremamente utili le colonne mobili autocarrate affiancate da autoblindo armate di mitragliatrici.
- ⁴ I numeri parlano di 5.648 mezzi prodotti per le forze armate italiane e di 198 mezzi per la *Wehrmacht* nel 1944.
- ⁵ La mancanza della trazione integrale era probabilmente l'unico vero difetto del mezzo, corretto, sembra, negli esemplari prodotti per i tedeschi.
- ⁶ Organizzazione mondiale che si dedica alla collezione, conservazione e restauro dei veicoli militari. Nata negli Stati Uniti nel 1976 conta attualmente più di 7.000 membri in tutto il mondo. Il Capitolo Italiano, fondato nel 1980, ha circa 1.000 Soci con un patrimonio di più di 3.000 veicoli.
- ⁷ Oltre agli autocarri della collezione del Museo, rientravano nella categoria degli *unificati* i medi FIAT 626, Lancia Esa-Ro, Isotta Fraschini D65; i pesanti FIAT 666, Lancia 3 Ro, Alfa Romeo 800, OM *Ursus*, Isotta Fraschini D 80.
- ⁸ In quest'ultimo teatro, tra l'altro, grazie alle sue buone caratteristiche di traino fu utilizzato come trattore per le batterie di pezzi contraerei da 75/46.
- ⁹ Un appunto dattiloscritto sulla produzione Alfa Romeo, citato in N. Pignato, F. Cappellano, *Gli autoveicoli tattici e logistici*, Tomo I, Stato Maggiore dell'Esercito, Ufficio Storico, Roma 2005, p. 279, informa che la produzione di autocarri per le forze armate non vede T.430 nel 1943 e soli 43 mezzi nel 1944.