

ENRICO FINAZZER e DAVIDE ZENDRI, *Veicoli ruotati alleati della Seconda guerra mondiale : la collezione del Museo Storico Italiano della Guerra*, in «Annali / Museo storico italiano della guerra» (ISSN: 2723-9829), 29 (2021), pp. 233-246.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/amusig>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



ENRICO FINAZZER, DAVIDE ZENDRI

VEICOLI RUOTATI ALLEATI
DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE.
LA COLLEZIONE DEL
MUSEO STORICO ITALIANO DELLA GUERRA

Il Museo Storico Italiano della Guerra di Rovereto vanta tra i pezzi pregiati della sua collezione anche una serie di mezzi ruotati, blindati e non, impiegati dagli eserciti alleati durante la Seconda guerra mondiale.

AUTOBLINDO FOX MkI

Uno dei pezzi più interessanti è l'autoblindo FOX MkI, di produzione canadese, utilizzata per lo più dalle forze armate di questo paese nel corso della campagna d'Italia e nell'Europa occidentale dopo lo sbarco in Francia del giugno 1944.

Le autoblindo Fox erano prodotte dalla succursale canadese della casa statunitense General Motors sulla base dell'autoblindo britannica Humber MkIII, dalla quale si discostavano per alcune caratteristiche. In primo luogo, per il diverso armamento in torretta, costituito da una mitragliatrice pesante Browning da 0.50in, o 12,7mm, e una mitragliatrice leggera coassiale da 0.30in, o 7,62mm, in luogo dell'originale accoppiata di mitragliatrici britanniche, ma di derivazione cecoslovacca, BSA Besa da 7,62 e 15 mm. L'armamento era completato da due lancia-fumogeni montati sulla parte destra della torretta. Le armi che sono attualmente montate sono riproduzioni.

Altra differenza di rilievo era il motore montato dall'autoblindo, un GMC 6 cilindri a benzina, in luogo dell'originario motore Rootes installato sulle Humber. Il motore di derivazione statunitense consentiva una velocità massima attorno ai 70 km/h e un'autonomia di circa 250 km.

Altre differenze di minore importanza riguardavano taluni elementi della componentistica di fabbricazione General Motors, come le luci e diverse cassette laterali per le dotazioni del mezzo.

Come nel modello di provenienza, le due ruote posteriori erano motrici, ma in caso di necessità poteva essere innestata la trazione anche sulle due ruote anteriori, che erano anche le ruote sterzanti. Le sospensioni prevedevano molle a balestra e am-

mortizzatori idraulici. Con una corazzatura che raggiungeva i 12 mm per lo scafo e 14 mm per la torretta, il mezzo pesava in ordine di marcia poco più di 7 tonnellate. L'equipaggio era costituito da 4 uomini, ovvero il comandante, il pilota, il mitragliere e l'operatore radio.

La produzione totale di questo mezzo raggiunse le 1.500 unità circa.

Nel dopoguerra un certo numero di mezzi fu adottato dall'Aeronautica Militare italiana per la sorveglianza delle proprie basi, con modifiche limitate alla rimozione dell'impianto per il lancio dei fumogeni, alla sostituzione dell'apparato radio e all'aggiunta dei fanalini di posizione e dei lampeggiatori. In questo ruolo l'autoblindo è rimasta in servizio fino all'inizio degli anni '80.

Sulla parte frontale e laterale del mezzo in possesso del Museo sono stati riprodotti lo stemma distintivo dell'unità di appartenenza e il simbolo tattico di specialità.

In basso a destra è stato dipinto l'emblema consistente in tre bande orizzontali rossa-nera-rossa con la classica foglia di platano canadese nel mezzo che identificava la *1st Canadian Army*, unità che non ebbe mai un comando operativo. Essa rimase sempre nella sua sede in Inghilterra mentre le unità canadesi teoricamente dipendenti combattevano parte nella penisola italiana e, dopo lo sbarco in Normandia, parte sul fronte occidentale, al comando di unità britanniche. In Canada si discusse seriamente l'opportunità di sciogliere tale comando, optando alla fine per il mantenimento, presumibilmente per questioni di prestigio nazionale.

Il simbolo tattico in basso a sinistra, consistente in due bande sovrapposte di colore verde e blu, identificava nella nomenclatura canadese un'unità esplorante¹.

Tali emblemi e simboli tattici non venivano normalmente dipinti direttamente sul mezzo bensì su apposite targhe rimovibili che venivano poi inserite in un'apposita cornice metallica saldata sulla carrozzeria.

La sigla "CF" riportata sulla parte superiore del muso dell'autoblindo e lateralmente sulla cassetta porta attrezzi identificava la provenienza dello stesso, ovvero C = Canadian, e il tipo di mezzo, ovvero F = autoblindo o mezzo da ricognizione; il numero invece indicava la matricola che veniva attribuita a ogni mezzo militare.

La stella bianca a cinque punte dipinta sulla parte anteriore dell'autoblindo fa riferimento alla disposizione generale emanata nella primavera del 1944 secondo la quale tutti i veicoli destinati allo sbarco e alle successive operazioni in Europa occidentale dovevano riportare tale distintivo per il riconoscimento aereo, in sostituzione dei

¹ Il *32nd Reconnaissance Regiment*, unità esplorante che compare nell'organigramma della *1st Canadian Army*, recava il numero "459", non "45". Questo numero contraddistinguerebbe, invece, i reggimenti esploranti della *4th Canadian Armoured Division* e della *5th Canadian Armoured Division*, che combatterono in Europa occidentale a partire rispettivamente dal luglio 1944 e dal gennaio 1945, i cui distintivi di unità erano, tuttavia, un rettangolo verde con foglia di platano e un rettangolo rosso con foglia di platano.



L'autoblindo FOX di produzione canadese (inv. VM040).

precedenti segni identificativi nazionali. La 1^a Armata canadese diramò un ordine in tal senso l'11 aprile 1944.

Posteriormente, invece, non compare alcuno stemma o emblema.

L'autoblindo Fox del Museo faceva parte della collezione di Luciano Biffi di Milano. Socio fondatore del Capitolo Italiano dell'*International Military Vehicle Collectors Club*², 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. Questo esemplare è stato donato dalle eredi di Biffi nel 2003. Esposto nel 2017 alla mostra temporanea "1945 Sie Kommen! Arrivano! La fine della guerra sul Garda" presso il Castello Scaligero di Torri del Benaco

² 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.

(VR), attualmente è in esposizione al Museo delle Forze Armate 1914-1945 di Montecchio Maggiore (VI), all'interno di una convenzione pluriennale di deposito.

MORRIS COMMERCIAL C8 FIELD ARTILLERY TRACTOR

Il Museo vanta anche un esemplare in ottime condizioni del trattore d'artiglieria Morris Commercial C8 *Field Artillery Tractor*, noto comunemente anche come *Quad*, nella versione MkII, completo del carrello porta-munizioni.

Prodotto a partire dal 1939 in oltre 10.000 esemplari per l'esercito britannico e per gli altri eserciti del Commonwealth, oltre che per i diversi contingenti di ogni nazionalità che combatterono nella Seconda guerra mondiale sotto la bandiera britannica, il C8 FAT fu progettato dalla Morris Commercial Cars a partire dalle specifiche emanate nel 1937 dal britannico *War Department*, che era intenzionato a sostituire con un mezzo più moderno e funzionale il parco mezzi per il traino dell'artiglieria da campagna. Nel corso della guerra fu prodotto, oltre che dalla Morris stessa, dalla Karrier e dalla General Motors Canada, in tre versioni, distinte nell'usuale nomenclatura britannica in MkI, MkII e MkIII con differenze minime.

Il veicolo era molto robusto e a struttura chiusa interamente metallica, per quanto non blindata. Montava un motore Morris EH a 4 cilindri a benzina di 3.519 cm³ di cilindrata e 70 HP di potenza, raffreddato ad acqua, che consentiva al mezzo una velocità massima attorno agli 80 km/h, con un'autonomia di circa 250 km. Il cambio prevedeva 5 marce avanti e la retromarcia e la trazione era integrale sulle 4 ruote. Le sospensioni erano a balestra con ammortizzatori idraulici. Il trattore poteva trasportare fino a 6 uomini, ovvero l'autista e i serventi del pezzo al traino, e aveva un carico utile di 1.370 kg. Montava inoltre un verricello con circa 42 metri di cavo della capacità di 4 tonnellate di traino.

La versione MkI prevedeva la predisposizione per il dispositivo di bloccaggio del differenziale, eliminato nella versione MkII, e l'acceleratore manuale. La versione MkII passò all'acceleratore a pedale. La carrozzeria aveva una forma molto caratteristica, definita "a scarabeo", con la parte posteriore molto inclinata; anch'essa subì nel tempo alcune piccole modifiche: la versione MkI e MkII avevano un tettuccio in metallo completamente chiuso, con uno sportello sulla sinistra dello stesso sopra il lato del passeggero; in più presentavano due piccoli finestrini sul lato del guidatore e uno solo sul lato del passeggero. A partire dagli ultimi esemplari della versione MkII e su gran parte della MkIII il tettuccio fu lasciato in parte aperto, coperto da un telo impermeabile, e furono aggiunti un finestrino sul lato passeggero e due piccoli finestrini sui due portelli d'accesso. Sugli ultimi 2.000 esemplari MkIII fu invece montata una carrozzeria più squadrata, con 4 porte, priva di tettuccio, sostituito da un telo impermeabile.

Il peso complessivo del mezzo si aggirava attorno alle 3,5 tonnellate.



Trattore d'artiglieria inglese Morris Commercial C8 *Field Artillery Tractor* (inv. VM029).

Il carrello porta-munizioni, che serviva anche da avantreno, è il noto *Trailer Artillery*, n. 27, utilizzato principalmente in accoppiata con l'obice-cannone da 25 libbre, del quale poteva trasportare 32 proietti, riposti in due scomparti, oltre che attrezzi e parti di ricambio del pezzo; ogni sezione d'artiglieria aveva inoltre assegnato un *Morris C8 FAT* con due carrelli al traino, con ulteriore munizionamento. Non mancano, tuttavia, evidenze fotografiche dell'uso dell'avantreno in accoppiata con il cannone controcarri da 17 libbre. Il carrello reca una targa che riporta il tipo di materiale, "*Trailer Artillery C No 27 Mark I/L*", il produttore, "F. & W. Co Ltd", e il probabile anno di produzione, "1943"; seguono un numero di matricola, "REG No 28676" e, presumibilmente, il numero di registrazione del brevetto, "PAT Nos 471789".

Non appena adottato, il *Morris C8 FAT* fu via via assegnato a tutti i reggimenti di artiglieria da campagna, utilizzato quindi per il traino di tutti i principali pezzi campali britannici, a partire dal famoso obice-cannone da 25 libbre, passando per il cannone controcarri da 6 libbre e infine il cannone controcarri da 17 libbre³, servendo pertanto

³ Un esemplare di questo pezzo è parimenti custodito nei magazzini del Museo, cfr. E. Finazzo, *Il cannone controcarro da 76/55*, "Museo Storico Italiano della Guerra. Annali", n. 26 (2018), pp. 193-208.

su tutti i fronti di guerra in cui combatté l'esercito britannico. A partire dall'autunno 1944 svariati esemplari furono anche assegnati ai Gruppi di Combattimento italiani, che, come noto, vennero interamente equipaggiati con materiale britannico, compreso il materiale d'artiglieria.

Nel dopoguerra il nuovo Esercito Italiano mantenne le artiglierie britanniche per molti anni, fino alla sua sostituzione con materiale statunitense, e con esso mantenne in servizio anche diverse decine di *Quad*.

Il mezzo del Museo appartiene al modello MkII e presenta la carrozzeria del secondo tipo descritto, dipinta di un marrone uniforme senza tracce di mimetizzazione, e, purtroppo, non riporta insegne di reparto o simboli tattici che ne possano identificare la provenienza. Il pezzo attualmente conservato nei depositi del Museo è stato acquistato alla fine degli anni '90 dalle eredi del collezionista Luciano Biffi di Milano. Il Museo conserva anche l'avantreno per il trasporto delle munizioni ed esemplari di entrambi i pezzi d'artiglieria per i quali la trattrice era stata progettata.

AUTOMOBILE HUMBER *HEAVY UTILITY CAR*

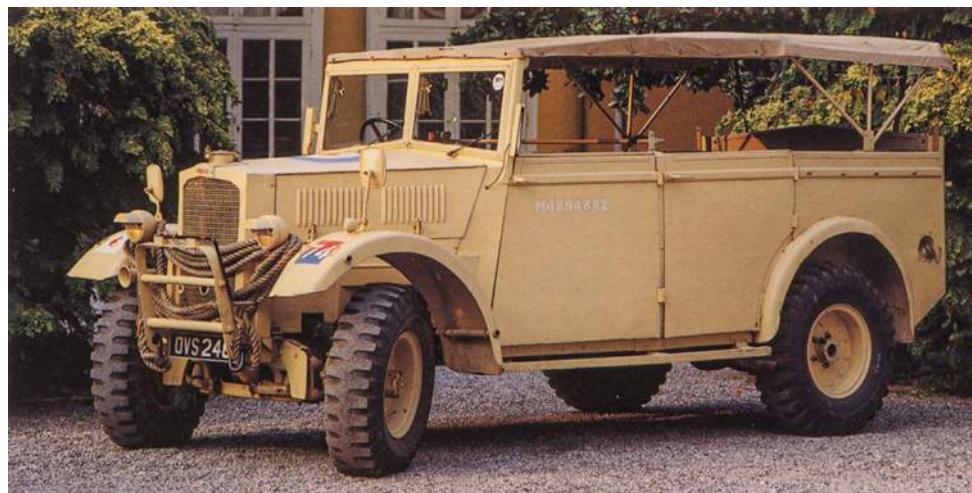
Un altro mezzo ruotato estremamente interessante presente nelle collezioni del Museo è l'automobile Humber *Heavy Utility Car*, che potremmo rendere in italiano come "auto di servizio", l'automobile standard utilizzata dagli ufficiali britannici durante la Seconda guerra mondiale. Derivata dal modello civile Humber *Super Snipe*⁴, essa fu progettata nel 1940 ed entrò in servizio a partire dal maggio dell'anno successivo, venendo prodotta in migliaia di esemplari fino al 1945. Automobile molto resistente e affidabile, è rimasta in servizio nell'esercito britannico fino agli anni '50 inoltrati.

Il mezzo aveva uno chassis costituito da due longheroni di acciaio paralleli uniti tra di loro da traversi in acciaio; nella parte centrale era montato un supporto a "X" dove poggiavano la scatola del cambio, la parte posteriore del motore e il differenziale. Le quattro ruote erano tutte motrici, con le sospensioni anteriori indipendenti con bracci trasversali inferiori e balestra semiellittica superiore, mentre quelle posteriori erano delle convenzionali molle a balestra semiellittiche longitudinali.

Il motore era un 6 cilindri in linea a benzina, 4.086 cm³, capace di produrre 85CV di potenza. Il cambio era a 4 marce più retromarcia. Con il suo serbatoio capace di 72 litri, il mezzo aveva un'autonomia attorno ai 500 km.

La carrozzeria era piuttosto spartana, tanto da meritare al veicolo il nomignolo di "box", ovvero "scatola", completamente metallica. Gli interni erano molto spaziosi

⁴ La Humber *Super Snipe* fu adottata come auto di servizio dal maresciallo Montgomery, che la utilizzò dallo sbarco in Normandia fino alla fine delle operazioni sul fronte occidentale, soprannominandola per la sua affidabilità *Old Faithful*.



L'automobile inglese Humber *Heavy Utility Car* (inv. VM027).

e consentivano il trasporto fino a sei persone, due davanti, due dietro e due su altrettanti seggiolini che potevano essere ripiegati per fare posto all'eventuale carico; dietro ai sedili frontali c'era un tavolino ripiegabile da usare per la consultazione di mappe o documenti. C'erano quattro portiere laterali, munite di finestrino, mentre nella parte posteriore c'era un portello apribile verso il basso cui corrispondeva un pannello superiore con due finestrini che poteva essere aperto verso l'alto, lasciando completamente aperta la parte posteriore del mezzo allo scopo di aumentare ulteriormente lo spazio di carico e, all'occasione, permettere a uno o due uomini di potersi sdraiare. Per le operazioni in ambiente desertico, esisteva un modello privo di tettuccio, sostituito da un telo impermeabile sostenuto da una serie di centine, ripiegabile verso la parte posteriore del mezzo.

L'Humber *Heavy Utility* aveva delle dimensioni ragguardevoli: 4,30 m di lunghezza, 1,88 di larghezza e 1,96 m di altezza.

Il veicolo in possesso del Museo è nella versione da teatro desertico, senza tettuccio e con il telo impermeabile. Sul cofano reca la vistosa coccarda rotonda con i colori nazionali britannici, rosso, bianco e blu partendo dal centro, apposta per il riconoscimento aereo a partire dal 1942, in sostituzione di precedenti simboli. Sul parafrangente destro è riportato il distintivo divisionale della 7^a Divisione corazzata, i famosi *Desert rats*, adottato nel 1940 e mantenuto per tutta la durata delle operazioni in Nord Africa. Sul parafrangente sinistro reca il simbolo tattico dell'unità di appartenenza, un quadrato con due bande sovrapposte rossa la superiore e blu l'inferiore, che identificava il reggimento di artiglieria di divisione corazzata; il numero "74" identificava il primo gruppo di ciascun reggimento. Sullo sportello è indicato il numero di matricola 4894882 pre-

ceduto dalla lettera “M” che nella nomenclatura britannica indicava semplicemente le automobili di servizio.

Il mezzo è colorato con una livrea mimetica color sabbia, coerente con il tipo di carrozzeria e con i distintivi e simboli tattici, che lo collocano nel deserto nordafricano.

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. Sfortunatamente, come per la maggior parte della collezione di veicoli militari, l'automobile Humber non ha ancora una sua collocazione espositiva perciò è attualmente conservata presso i depositi del Museo.

AUTOCARRO *HUMBER CHEVROLET*

Probabilmente il mezzo più particolare è l'autocarro Chevrolet con allestimenti che richiamano il celebre *Long Range Desert Group* britannico, per quanto non riporti alcun distintivo di reparto.

Il *Long Range Desert Group* fu costituito in Egitto poche settimane dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Gran Bretagna, con il preciso scopo di pattugliare l'immenso deserto del Sahara e organizzare azioni a lungo raggio di disturbo delle linee italiane. Per poter svolgere questo delicato e difficile compito, le diverse pattuglie di cui si componeva necessitavano di mezzi particolarmente leggeri e affidabili, capaci poi di trasportare tutto l'armamento e l'equipaggiamento indispensabile per vivere parecchi giorni nell'inospitale ambiente desertico.

I primi veicoli, degli Chevrolet WB di produzione civile, furono procurati direttamente sul posto e, tutto sommato, con gli adattamenti necessari, fecero bene il proprio dovere; essi erano caratterizzati dal radiatore a griglie orizzontali e, soprattutto, al pari di altri veicoli ex civili, avevano la guida a sinistra. Oltre agli Chevrolet, vennero utilizzati dei veicoli Ford 01, più piccoli dei precedenti, in funzione di macchina pilota.

Data la grande usura cui erano sottoposti i veicoli, si rese presto necessario rimpiazzare i vecchi Chevrolet e Ford con nuove macchine e la scelta cadde sugli autocarri Ford F30 CMP (Canadian Military Pattern) a 4 ruote motrici. Essi tuttavia si dimostrarono inferiori agli Chevrolet in quanto più pesanti e con consumo di carburante molto più alto, che nel tipo di azioni condotte era senz'altro un problema.

Finalmente a partire dalla primavera del 1942 il LRDG ricevette una prima fornitura dei nuovi autocarri Chevrolet 1533X2 4X2 30 CWT derivanti dalla modifica operata negli stabilimenti canadesi della Chevrolet del coevo autocarro serie YR da 1,5 tonnellate, per adattarli agli specifici scopi delle pattuglie. Tali autocarri erano subito riconoscibili per le griglie del radiatore verticali, che spesso in parte venivano rimosse



L'autocarro inglese Humber *Chevrolet* 1533X2 4X2 30 CWT (inv. VM037).

per favorire il raffreddamento dei motori. Il cassone di tipo Gotfredson 4BI aveva il pavimento in acciaio e sponde laterali in legno, caratterizzato dalla presenza di numerosi contenitori chiusi. I piantoni su cui erano montate le sponde fungevano anche da supporti per le armi di bordo mentre un ulteriore supporto per mitragliatrice era fissato alla parte posteriore del pavimento del cassone e un'ultima arma poteva essere fissata sul supporto montato a sinistra della cabina, sul lato del passeggero. Armi individuali potevano essere fissate con delle cinghie ai lati dei sedili del guidatore e del passeggero. All'esterno del cassone, sopra le ruote posteriori, venivano montate le speciali griglie per il disinsabbiamento, mentre un po' ovunque trovavano posto numerose taniche per il carburante di riserva.

Il mezzo conservato al Museo, all'apparenza uno Chevrolet 1533X2 4X2 30 CWT, presenta tuttavia alcune difformità rispetto al mezzo descritto, prima fra tutte la guida a sinistra, propria degli autocarri civili, il che ne rende estremamente difficile la precisa collocazione. L'autocarro è frutto di un restauro del milanese Luciano Biffi. Fino agli anni '90 del secolo scorso era utilizzato dal collezionista in occasione di eventi dell'International Military *Vehicle Collectors Club* e dell'Automotoclub Storico Italiano, prima di essere acquistato dal Museo della Guerra che oggi lo conserva nei suoi depositi in attesa di una definitiva collocazione espositiva.

JEEP MB

La jeep non ha bisogno di presentazioni: si tratta di uno dei veicoli più noti di tutti i tempi. Il famoso mezzo nacque da un concorso indetto dal *Quartermaster Corps* dall'esercito degli USA per la fornitura di un piccolo autoveicolo per la ricognizione, eventualmente armato di mitragliatrice, il cui bando fu inviato a ben 135 imprese statunitensi. La prima a presentare una propria proposta fu la piccola casa automobilistica Bentam, le cui prove, svolte nel settembre del 1940 dettero ottimi risultati. Il successivo novembre fu la Willys a presentare il proprio progetto e, ultima ma non ultima, alla fine di quel mese si presentò anche la Ford. Inizialmente risultò vincitrice del concorso la Bentam, cui fu affidata la produzione di 300 esemplari del proprio veicolo. La Willys, tuttavia, nei mesi successivi presentò un modello migliorato del proprio veicolo, che peraltro incorporava anche diverse e apprezzate caratteristiche della concorrente, sicché, complici anche i venti di guerra che sempre più violentemente spiravano anche in direzione degli Stati Uniti, l'esercito decise di affidare la produzione di serie del veicolo proprio alla ditta di Toledo. Poco prima dello scoppio della guerra, poi, anche alla Ford fu chiesto di associarsi alla produzione, mentre fu definitivamente esclusa la Bentam, probabilmente giudicata troppo modesta per fare fronte alle massicce esigenze belliche.

La denominazione "jeep", oggi entrata nel linguaggio comune, ha incerta origine: una prima versione ritiene che provenga dalla pronuncia delle iniziali GP, che significherebbero alternativamente "General Purpose", ovvero "multiruolo", oppure "Government unit" con la "P" che indicherebbe le dimensioni del passo del veicolo. Ma non mancano versioni più fantasiose, come quella che vedrebbe l'origine in un personaggio dei fumetti, Eugene the Jeep, un agile creatura capace di insinuarsi ovunque, oppure che il termine "jeep" risalga alla Grande Guerra e stesse a indicare una recluta, un novellino.

Nel corso del conflitto ne risultano prodotte ben 639.245, di cui 361.349 dalla Willys e 277.896 dalla Ford, con differenze minime tra le due case costruttrici e, in ogni caso, con tutte le parti intercambiabili. Il telaio era costituito di due longheroni uniti da sei traverse, la terza delle quali recava il supporto per l'arma di bordo.

La carrozzeria era ridotta all'essenziale, con motore anteriore, guida a sinistra e 4 posti per guidatore e passeggeri, due davanti e due dietro; parabrezza abbattibile sul cofano. La dotazione prevedeva un badile e una scure fissati sul lato sinistro e una ruota di scorta e una tanica sul lato posteriore; la vettura era anche dotata di 4 maniglie, due per lato, per il sollevamento. Uno speciale gancio permetteva il traino di un rimorchietto o anche di un pezzo di artiglieria campale. La vettura era priva di portiere e scoperta, prevedendo la possibilità di rizzare una capotina di tela mediante due centine ribaltabili. Durante la campagna in Europa settentrionale venne introdotta anche una chiusura in tela completa.



La Jeep MB con allestimento 10th Mountain Division esposta presso l'ex Colonia Pavese di Torbole sul Garda (inv. VM060).

Il motore era il Willys 442, noto tra i soldati con il nomignolo di *go devil* per la sua estrema affidabilità, un 4 cilindri in linea alimentato a benzina e raffreddato ad acqua, di 2.196 cc. capace di raggiungere i 97 km/h.

Le ruote erano a disco e montavano pneumatici 600X16 a bassa pressione; le posteriori erano motrici, quelle anteriori direttrici. Le sospensioni erano a balestra semiellittica con ammortizzatori idraulici e paracolpi in gomma.

Il primo utilizzo bellico della Jeep non fu da parte dell'esercito statunitense, bensì dell'Armata Rossa e dell'esercito britannico nel deserto nordafricano, cui centinaia di esemplari furono ceduti nel 1941 in base alla legge "Affitti e Prestiti". A partire dall'entrata in guerra degli USA, i veicoli furono utilizzati su tutti i fronti e in tutte le

circostanze, tanto da divenire praticamente un'icona riconoscibile da tutti. Nel corso del conflitto ne furono prodotte numerose versioni speciali, tra cui quella ferroviarie e quella anfibia.

Nell'esercito cobelligerante, il Corpo Italiano di Liberazione ricevette alcuni esemplari di Jeep già nell'estate del 1944, mentre a partire dall'autunno successivo essa fu distribuita come veicolo standard ai Gruppi di Combattimento e fino ai primi anni '50 rimase il veicolo più diffuso nell'Esercito Italiano, fino all'entrata in servizio degli analoghi mezzi di produzione nazionale.

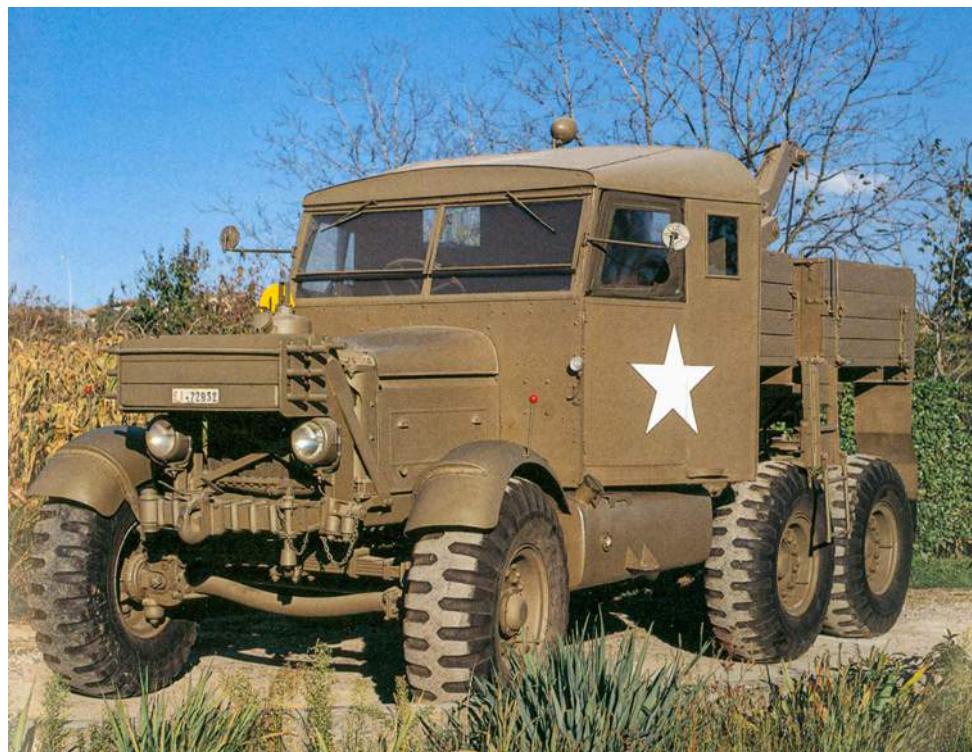
L'esemplare di proprietà del Museo è una modello Willis MB, con allestimento in uso dalla Decima Divisione da montagna americana durante la Seconda guerra mondiale, donato nel 2020 dall'Associazione per la salvaguardia del patrimonio storico militare "Vestigia Belli" di Roma dopo un accurato restauro svolto in collaborazione con l'Associazione "Linea Caesar" di Velletri. L'autoveicolo è stato esposto in occasione della mostra "Dal Colorado alle Alpi. 10th Mountain Division nella campagna d'Italia 1943-1945" allestita presso l'ex Colonia Pavese di Torbole sul Garda durante l'estate 2021.

AUTOCARRO SCAMMELL PIONEER

Meno celebre ma non per questo meno pregevole l'esemplare di autocarro Scammell Pioneer, un mezzo sviluppato dalla britannica Scammell Lorries Ltd alla fine degli anni '20 per uso civile, ma adottato qualche anno più tardi dall'esercito di Sua Maestà grazie alle sue ottime prestazioni fuori strada. Il primo esemplare di questo autocarro fu acquisito dall'esercito nel 1932 per delle prove come veicolo per il trasporto dei carri, ma non suscitò grande interesse, complice probabilmente l'ancora scarso sviluppo dell'arma corazzata. Le sue potenzialità vennero però alla luce alcuni anni dopo, in circostanze nel frattempo completamente cambiate.

Infatti, a partire dal 1935 fu dapprima adottata una versione progettata per il traino di artiglieria pesante, il Pioneer R100, prodotta in un migliaio di esemplari fino alla fine della Seconda guerra mondiale. Essa era anche fornita di una gru in grado di sollevare e depositare sul cassone dell'autocarro il pezzo di artiglieria per superare tratti in cui il traino non fosse possibile.

Due anni più tardi tornò a destare attenzione la versione per il trasporto dei carri armati, opportunamente modificata rispetto al veicolo del 1932, della quale furono ordinati alcuni esemplari a fini addestrativi. Il mezzo consisteva in una motrice con cabina chiusa arretrata rispetto al motore, con un carrello porta-carri della portata di 20 tonnellate, poi portate a 30, munito di due rampe incernierate al pianale di carico; la cabina era estesa rispetto al modello precedente per ospitare l'equipaggio del carro trasportato. Allo scoppio del conflitto, poi, furono passati degli ordinativi più consistenti, tanto che ne risultano consegnati poco meno di 500 esemplari.



L'autocarro da recupero Scammell mod. SV2S di produzione inglese (inv. VM034).

Ultima versione dell'autocarro Scammell a essere presa in considerazione dall'esercito britannico, a partire dal 1939, fu il veicolo pesante per il soccorso e il recupero di mezzi danneggiati, munito di una grossa gru nel cassone. Essa discendeva direttamente dalla trattoria di artiglieria, che si era segnalata per la potenza della propria gru e per la capacità di carico, e fu a sua volta prodotta in diversi allestimenti denominati Pioneer SV1S, SV1T e SV2S, che comunque si differenziavano per pochi particolari. Nella parte posteriore erano sistemati due cassoni, uno lungo quanto l'intera fiancata, l'altro suddiviso in due scomparti, utilizzati per riporre attrezzi e parti di ricambio; al centro si trovava il vano di accesso alla gru e il suo quadro comandi. Si tratta della versione di maggiore successo, con quasi 2.000 esemplari consegnati nel corso della Seconda guerra mondiale, rimasti poi in servizio per molti anni nel dopoguerra in molti eserciti, compreso l'Esercito Italiano.

A parte l'esemplare del 1932, tutti i successivi Scammell Pioneer nelle diverse versioni erano equipaggiati con l'ottimo motore Gardner 6LW a 6 cilindri diesel di 8.396

cc di cilindrata, a sei marce; la capacità di questo motore di lavorare a bassi regimi lo rendeva ideale per il pesante lavoro di traino.

L'esemplare del Museo proviene dalla collezione Biffi di Milano, riporta le insegne alleate risalenti alla Seconda guerra mondiale e la targa dell'Esercito Italiano, indizio evidente dell'utilizzo post bellico da parte delle truppe nazionali. Restaurato a cavallo fra gli anni '80 e gli anni '90 del XX secolo, dopo l'acquisto da parte del Museo nei primi anni 2000, non è stato più utilizzato in eventi espositivi e resta quindi conservato nei depositi.