

CALL of CTHULHU

LE AUTOMOBILI NEL RICHIAMO DI CTHULHU



Una breve storia dell'automobile dai primordi sino alla fine degli Anni Folli scritta da Giampaolo Rai

SOMMARIO

I pionieri dell'automobile	3
La Ford Motor Company e il trasporto di massa	3
La situazione in Europa	4
Le autociclo	4
Le auto sportive	5
Le auto gran turismo e turismo	5
La meccanica dell'epoca	6
L'automobile nel Richiamo di Cthulhu	6
E gli incidenti?	7



Questo modulo può essere copiato e distribuito ma non a scopi commerciali.
Se volete modificarlo siete liberi di farlo, se voleste citare la fonte ve ne sarei grato.
I disegni di copertina e interni sono stati creati con Image Creator.

Call of Cthulhu è il marchio registrato della Chaosium Inc. per un gioco di orrore e meraviglia nel mondo di HP Lovecraft



I pionieri dell'automobile

Sebbene il primo modello di carro in grado di muoversi mediante un motore risalga al 1769 bisognerà aspettare più di un secolo prima che l'automobile diventi un fenomeno di massa. L'ingegnere francese Joseph Nicolas Cugnot montò un motore a vapore su un triciclo e riuscì a farlo muovere, anche se non pensò di dotarlo di un sistema frenante, per cui la prima automobile del mondo fu anche la prima ad andare a sbattere contro un muro. Nel 1800 si svilupparono diversi modelli a vapore ma vennero introdotti modelli elettrici (lo scozzese Robert Anderson nel 1839) e a gas (il belga Étienne Lenoir nel 1860); fu solo nel 1860 che il tedesco Nikolaus August Otto inventò il primo motore a quattro tempi funzionante.

Passò qualche anno e il 29 gennaio del 1886 il tedesco Karl Benz registrò il brevetto della Patent Motorwagen, la prima automobile con motore a scoppio (dall'esuberante potenza di 0,75 CV).

Si trattava di un triciclo con motore monocilindrico e ruote a raggi, abbastanza rudimentale, ma quando la moglie di Karl Benz, Bertha e i figli Eugen e Richard guidarono la vettura per poco più di 100 chilometri la cosa fece scalpore: la strada era aperta.

Negli ultimi due decenni del 1800 iniziarono a nascere le prime fabbriche di automobili o, come nel caso della Peugeot e della Panhard & Levassor, industrie preesistenti iniziarono a produrre veicoli a motore.

Nella tabella seguente sono riportati alcuni di questi pionieri.

NOME	ANNO	PAESE
A.G.	1882	Germania
De Dion, Bouton et Trépardoux	1883	Francia
Benz & Cie	1883	Germania
N. A. Otto & Cie	1864	Germania
Peugeot	1890	Francia
Panhard & Levassor	1890	Francia
Daimler-Motoren-Gesellschaft	1890	Germania
Miari & Giusti	1894	Italia
Duryea Motor Company	1895	USA
Anhaltische Motorwagenfabrik	1895	Germania
Mors	1895	Francia
Société A. Darracq	1896	Francia
Renault	1898	Francia
FIAT	1899	Italia
Cadillac	1902	USA
Ford Motor Company	1903	USA
Takuri	1907	Giappone

Nei primi decenni del novecento le auto erano appannaggio di persone molto ricche, che le vedevano come mezzi sportivi o semplicemente come status symbol.

Si trattava di modelli costruiti artigianalmente, vere e proprie opere d'arte, pensate per la velocità o per ostentare ricchezza, non certo come mezzi di trasporto per il popolo.

Le cose cambiarono bruscamente grazie a Henry Ford, un industriale che si basò sulle idee di Frederick Winslow Taylor sull'organizzazione del lavoro per rivoluzionare l'industria mondiale.

La Ford Motor Company e il trasporto di massa

Il primo veicolo costruito nel 1896 da Ford fu un quadriciclo con il quale l'imprenditore, per la prima volta nella storia, investì un pedone, che fortunatamente non riportò che lievi danni.

Dopo aver fondato nel 1903 la Ford Motor Company Ford iniziò la produzione della Ford Model A, seguita dalla Model B, la prima prodotta in 1.750 esemplari e la seconda in 500.

Fu solo nel 1908, quando Ford introdusse la Modello T, che l'automobile divenne un prodotto di massa.

La catena di montaggio permise di ridurre i costi di produzione, mentre la Model A costava 850 dollari per avere un Model T ne bastavano 260; un operaio guadagnava tra i due e i tre dollari al giorno ma Ford portò il salario a cinque dollari al giorno.

I bassi costi uniti all'aumento dei salari permisero l'avvento del trasporto di massa, la "Model T" venne costruita sino al 1927, diversi modelli e 15 milioni di esemplari prodotti ne fecero l'auto più venduta per decenni.

Negli anni '20 trovare una "Model T" per strada era normale, già nel 1922 la produzione passò il milione di esemplari all'anno, numero possibile grazie alla catena di montaggio di Henry Ford.

La situazione in Europa

In Europa la situazione era completamente differente, le idee di Ford iniziarono lentamente a diffondersi proprio quando scoppiò la prima guerra mondiale. L'industria europea ne soffrì particolarmente perché mentre gli Stati Uniti erano entrati nella Grande guerra solo nel 1917 i paesi europei la combatterono dal 1914 al 1918, durante quel periodo la produzione venne dedicata solo ai veicoli militari.

Pertanto nel 1919 l'industria automobilistica europea si stava risvegliando da un sonno durato 5 anni, per la maggior parte i marchi dell'epoca rimisero in produzione i veicoli risalenti al 1914, con pochi miglioramenti, ed erano ancora auto riservate a pochi facoltosi, dato che le idee tayloriste di Henry Ford non erano state ancora implementate dalle numerose fabbriche europee.

In Belgio vi erano più di 80 case automobilistiche, in Francia più di 200, quasi tutte paragonabili a officine artigiane che producevano pochissime automobili, a volte splendide ma non certo alla portata del popolo. Tuttavia alcuni industriali come André Citroën e Louis Renault avrebbero ben presto ribaltato la situazione, imponendo la nuova filosofia di produzione e provocando la scomparsa di centinaia di case automobilistiche, incapaci di reggere il nuovo ritmo produttivo.

Il primo tentativo di auto popolare fu la Citroën Type A, che tuttavia era comunque troppo costosa per essere davvero popolare, prova ne è che venne prodotta in solo poco più di 24.000 esemplari in quattro anni.

Le prime vere auto per il popolo arriveranno con la Volkswagen Maggiolino e la Topolino della Fiat degli

anni '30, anche se la diffusione del Maggiolino venne inizialmente fermata dalla seconda guerra mondiale.

Negli anni '20 le case europee lasciarono da parte le vecchie automobili, dotate di motori a valvole laterali, sospensioni a balestra, fari ad acetilene e tenuta di strada nulla per nuovi modelli con sterzo e sospensioni migliorate, motori con valvole in testa, fari a doppio filamento e una tenuta di strada decente. Le grandi innovazioni provenivano dalle auto di lusso (Hispano-Suiza, Bugatti), per esempio Hispano-Suiza e i fratelli Farman hanno presentato all'epoca auto che si basavano sulla tecnologia dei motori degli aerei, perché i due avevano prodotto motori per aerei durante la guerra.

Ma questo tipo di auto era riservato a una rara élite di aristocratici e miliardari: all'epoca con il prezzo di una Hispano si poteva comprare un castello (non è un'esagerazione...).

Allo stesso modo, Bugatti produceva già motori con 4 o 3 valvole per cilindro (60 anni prima delle prime GTI 16V).

Nel contempo si migliorò e si ampliò la rete stradale, il che rese i viaggi anche sulle lunghe distanze più sicuri e veloci.

La prima società di autonoleggio fu la tedesca Sixt, nel 1912; negli Stati Uniti nel 1916 nacque la Saunders drive - it - yourself, mentre in Gran Bretagna il noleggio auto ebbe inizio con Godfrey Davis, nel 1920.

Negli anni '20 trovare un'auto o un camion a noleggio in una grande città non è un'impresa impossibile, mentre nei piccoli centri la cosa diventa molto più difficile.

Dal punto di vista del gioco di ruolo l'uso dell'automobile può essere considerato normale dopo il 1910 negli Stati Uniti e dopo il 1920 in Europa: anche se le strade erano quasi tutte in terra battuta era possibile viaggiare in auto anche su lunghe distanze, sia pur con molti disagi.

Le autociclo

Le autociclo erano una categoria di auto ormai scomparsa: pesavano meno di 500 chili, alcune avevano solo tre ruote (quelle britanniche) e normalmente il motore era di piccola cilindrata, da 600 a 1500 cc., la trasmissione era a catena per eliminare il differenziale e avevano solo due posti, a volte disposti a tandem.

Erano molto basse e, visto il favorevole rapporto

peso potenza avevano prestazioni di tutto rispetto, arrivando a velocità sino a 170 km/h. Ovviamente per avventurarsi su di esse era necessaria una certa dose di coraggio e una buona padronanza nella guida.

Sociologicamente parlando, queste sono le GTI dei ruggenti anni Venti.

Il profilo dei conducenti di queste piccole auto corrispondeva a giovani abbastanza ricchi (ma non abbastanza da acquistare un'auto da gran turismo) e abbastanza folli da pensare che salire su quei piccoli bolidi fosse una buona idea.

Inoltre, si trattava di auto altamente personalizzabili e potrebbe essere interessante permettere ai giocatori di modificare le loro auto se sono disposti a sacrificare l'affidabilità per le prestazioni.

Amilcar, Sanford e Darmont, solo per citare le più note, rientrano in questa categoria.

Questo tipo di vetture scomparve alla fine degli anni venti, per riapparire sotto forma di microvetture del secondo dopoguerra, mezzi votati al risparmio e non alle prestazioni. Se volete vederne una in azione guardate il film *Hollywood Party*, dove Peters Sellers guida una Morgan Three Wheeler.

Le auto sportive

A quei tempi, le auto sportive erano auto sportive in tutti i sensi.

Oggi le auto sportive coprono una categoria molto ampia di veicoli, ma nessuna di esse si troverebbe a suo agio su un circuito di fronte a una Formula 1 o a un'auto da rally.

Non era così nel 1920: le auto sportive erano costruite come vere e proprie

auto da corsa.

Un privato poteva acquistare un'auto sportiva e farla correre in pista... e molti lo hanno fatto.

Le auto sportive erano leggere (non più di 700 kg), molto ribassate e si comportavano davvero meglio di tutte le altre auto prodotte all'epoca.

La più nota è la Bugatti tipo 35 (la cui variante più famosa è la tipo 35B, che può raggiungere i 210 km/h, ma anche le altre 6 versioni non sono male). L'aspetto negativo è che l'affidabilità è inversamente proporzionale alla velocità dell'auto e direttamente proporzionale ai costi di manutenzione.

Inutile dire che queste auto erano molto scomode e che bisognava essere piloti provetti per guidarle.

Le auto gran turismo e turismo

Le auto gran turismo (GT) erano equipaggiate lussuosamente e i cruscotti erano spesso realizzati in radica di noce e intagliati come opere d'arte.

Erano generalmente alimentate da potenti motori aeronautici e rivestite da una leggera carrozzeria tipo spider o talvolta coupé a due posti (note anche come finte cabriolet). Queste vetture erano in grado di fornire prestazioni ben al di sopra della media, anche se la loro maneggevolezza era decisamente ridotta a causa del loro

peso: a seconda della carrozzeria e degli optional, potevano pesare da 1700 a 2000 kg.

In alcuni casi i telai delle GT furono utilizzati per produrre auto da corsa, nel 1928 una Hispano alleggerita e potenziata fu utilizzata per sfidare una Stutz sul circuito di Indianapolis.

Hispano-Suiza era uno dei principali produttori di



questo tipo di auto, riservate a un'élite molto, molto, molto ricca e spesso aristocratica.

La categoria delle auto da turismo comprende auto di lusso, spesso con motori a 6 o 8 cilindri, ma anche altre con motori più piccoli rispetto alle auto da gran turismo.

In generale, erano più lussuose che sportive, anche se erano capaci di prestazioni superiori alla media.

Erano generalmente pesanti o molto pesanti (da 1300 a 2500 kg) e impegnative da guidare.

Questo tipo di auto avevano in genere lo stesso telaio delle auto sportive ma una carrozzeria molto diversa, più larga e alta e con interni di lusso.

La meccanica dell'epoca

Agli albori dell'automobilismo la manutenzione era molto più frequente e le auto necessitavano di interventi regolari e ravvicinati, alcuni dei quali sono scomparsi ai giorni nostri.

Per esempio sino agli anni sessanta c'erano diversi ingrassatori sul fondo delle vetture (la Mini Morris ne aveva nove).

Permettevano l'ingrassaggio dei giunti della trasmissione, degli snodi dello sterzo e delle sospensioni, a volte anche dei cuscinetti delle ruote. Se un'auto di inizio novecento non fosse stata sottoposta a una attenta manutenzione si sarebbe guastata più rapidamente di un'auto del XXI secolo.

Per contro la parte elettronica era totalmente assente e non quindi non poteva causare nessun inconveniente.

Vale anche la pena di sottolineare che i meccanici dell'epoca erano in grado di fare molto di più della semplice manutenzione, potevano facilmente montare un compressore o lucidare pistoni e cilindri per migliorare le prestazioni di un'auto.

Era anche pratica comune che le officine si costruissero i pezzi necessari. In effetti, ai personaggi dovrebbe essere data la possibilità di acquistare un'auto e di migliorarla, sempre che ne abbiano le capacità e i soldi.... in tal

caso i giocatori potranno dare libero sfogo alla propria immaginazione.

L'automobile nel Richiamo di Cthulhu

Come abbiamo visto viaggiare in auto negli Stati Uniti era possibile già a partire dagli anni '10, la Ford T venne prodotta in 10.660 unità nel 1909 e nel 1923 si raggiunsero i due milioni di unità prodotte.

In Europa la motorizzazione di massa arrivò dopo la prima guerra mondiale, mentre nel resto del mondo le cose andarono ancora più a rilento.

Comunque a partire dagli anni '20 viaggiare in auto era diventato abbastanza comune, anche se le lunghe percorrenze erano molto simili a un'avventura.

Il viaggio doveva essere ben pianificato, le strade asfaltate erano rare ed era necessario usare le mappe cartacee per individuare il percorso migliore e le stazioni di servizio lungo la strada.

La velocità media di crociera potrebbe essere stimata attorno ai 30-40 km/h (29-25 mph), le condizioni delle strade rendevano la guida impegnativa e forare una gomma era comune.

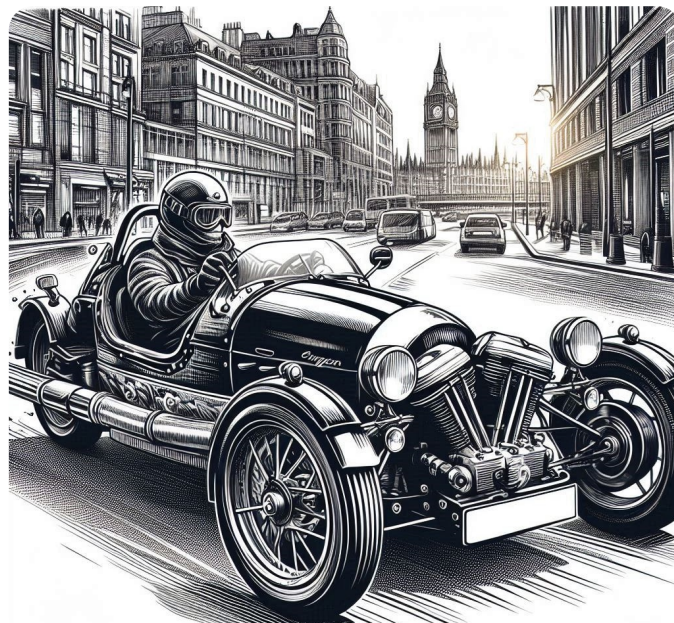
Nel 1915 venne considerato un notevole progresso la costruzione della strada da Yuma (Arizona) a San Diego (California), considerata la prima interstatale degli Stati Uniti.

Questa strada, lunga poco più di 270 chilometri (circa 170 miglia), era semplicemente una serie di assi di

legno posate attraverso il deserto.

I viaggi invernali erano freddi dato che il riscaldamento di serie arrivò solo negli anni '30, d'estate l'unica cosa da fare per alleviare il caldo era abbassare i finestrini. Negli anni '30 la situazione era decisamente migliorata, le strade asfaltate divennero comuni e iniziarono a diffondersi le autostrade. Ma l'automobile non va considerata un mero mezzo di trasporto, un

inseguimento in auto magari con sparatoria annessa è sempre emozionante, non a caso è diventato un vero e proprio cliché nei film di Hollywood, e può essere utilizzato per movimentare un'avventura.



Anche le corse d'auto e le spedizioni automobilistiche erano comuni già nei primi anni del 1900, il primo grande raid fu il "Pechino-Parigi" del 1907: un'auto italiana, una olandese e tre francesi per 16.000 chilometri di pura avventura.

Questi eventi possono essere impiegati come avvenimenti in uno scenario oppure esserne il cuore. L'automobile stessa può diventare un avversario, nel romanzo *Christine* di Stephen King (portato sul grande schermo da John Carpenter) la protagonista è "Una diabolica Plymouth Fury del '58".

Nel racconto Killdozer! di Theodore Sturgeon è un bulldozer Caterpillar D7 a essere pervaso da una misteriosa entità e a fare una strage.

Nel romanzo *Il ponte di quattro giorni* di George Henry Smithn sono le auto intelligenti a seminare la morte, stesso tema in *Autocrisi 2020* dell'italiano Pierfrancesco Prosperi.

Il mondo dell'auto può essere una fonte di idee e spunti per costruire un'avventura di Call of Cthulhu o per renderla più appassionante.

E gli incidenti?

La storia dell'automobile è anche storia degli incidenti, come già detto la prima automobile a vapore fu anche la prima ad avere un incidente, fortunatamente senza vittime o feriti.

Purtroppo già nel 1869 si ebbe la prima morte causata da un'auto: l'incidente avvenne in Irlanda a Mary Ward, schiacciata da una macchina a vapore costruita

dal cugino William Parsons.

Nel 1896 si ebbe la seconda vittima, una donna di nome Bridget Driscoll, che venne investita da un'auto per le vie di Londra.

Il medico legale Percy Morrison, che ne constatò la morte per frattura del cranio, affermò di sperare che "una simile fatalità non si verifichi mai più".

Purtroppo non fu così, tutti gli anni nel mondo muoiono circa un milione di persone per incidenti stradali.

Nel gioco l'incidente può avere conseguenze più o meno gravi a seconda della dinamica, urtare contro un muro o un albero può essere deleterio per la salute del guidatore e dei passeggeri.

La cintura di sicurezza non venne introdotta che nel 1960, sebbene alcuni modelli con allaccio in due punti apparvero molto prima.

Un frontale con un'altra vettura non avrebbe lasciato che una debole speranza di sopravvivenza, in ogni caso l'auto non sarebbe stata in grado di ripartire, sia le ruote che il radiatore e la coppa dell'olio erano punti deboli soggetti a facili rotture.

Come sempre il Custode dovrà decidere le conseguenze dell'incidente, conseguenze che possono andare da una semplice rottura dell'auto e arrivare sino a gravi ferite o addirittura alla morte di qualcuno o tutti i passeggeri.

L'incidente automobilistico non è altro che uno dei molti modi in cui si può morire nel Richiamo di Cthulhu.

