

From the Republicca.it  
Dec. 26, 2014:

## De Virgilio, "il Leonardo da Vinci del motore V6"

**Celebrato così dal Times, è il papà di uno dei motori più famosi del pianeta. Andò in pensione nel '75, ma continuò ad assicurare il suo prezioso contributo alla Squadra Corse Lancia**

di ALFIO MANGANARO

Ho avuto la fortuna di conoscere l'ingegner Francesco De Virgilio e di poter così annoverarlo in quel numero ristretto di persone straordinarie che ognuno di noi ha la sorte di incontrare, prima o poi.

Negli anni ottanta veniva spesso a farci visita nell' ufficio Pubbliche Relazioni Lancia, al 14esimo piano del "grattacielo Lancia" a Torino ed era sempre una festa per me e per i colleghi che lo circondavano per ascoltare i suoi racconti. Storie che parlavano di invenzioni geniali, di sfide con la fisica e la matematica, di reparti corse e di gare vinte e perse, tanti anni fa.

Francesco De Virgilio nacque il 23 dicembre 1911, in una Reggio Calabria che due anni prima era stata distrutta dal terremoto e con Messina aveva avuto 150mila morti. L'Italia giolittiana, che in quegli anni era impegnata ad ampliare i propri possedimenti in Libia, vedeva la nascita di forti movimenti interventisti che pochi anni dopo l'avrebbero portata alla dichiarazione di guerra.

Il giovane Francesco però era tutto preso dalla sua passione per la tecnica e, dopo aver conseguito la maturità scientifica, si trasferì a Messina per frequentare la Facoltà di Ingegneria, poi a Roma ed infine a Torino dove si laureò nel '36. Al Politecnico torinese si specializzò in Costruzioni Automobilistiche e, dopo aver fatto il servizio militare come Sottotenente di Complemento nel, guarda caso, Corpo Automobilistico, nel '39 entrò alla Lancia come progettista.

Brillante, simpaticissimo ed intraprendente quanto serve, conosce Rita Lancia, figlia di Giovanni e nipote di "Monsù" Vincenzo, se ne innamora ricambiato e la sposa. Dal felice matrimonio, sono nati tre figli : Luigi, Giovanni ed Anna, "tutti laureati", come ci ricordava sempre pieno di orgoglio.

Nel '43 Torino è costantemente sotto i bombardamenti, alla Lancia si decide di trasferire il reparto progettazione a Padova. L'allora Direttore Tecnico ingegner Giuseppe Vaccarino affidò al giovane ingegner De Virgilio l'incarico di esaminare la possibilità di brevettare un albero per un motore 6 cilindri a V con angolo di 39° da posizionare sul nuovo modello Lancia che si stava progettando per il dopoguerra. L'impresa era molto ardua perché questa soluzione, come scrisse: "...creava una coppia di 1° ordine controrotante per annullare la quale occorreva montare un contralbero che causava un eccessivo aumento di peso e di costi". Il progetto venne accantonato, ma De Virgilio non si dette per vinto. Alla fine riuscì nell'impresa e scrisse così, una delle pagine più importanti nella storia dell'automobilismo mondiale. La Lancia Aurelia debuttò al Salone di Torino nel 1950 e, anche grazie all'innovativo motore 6V, fu per molti anni l'auto tecnologicamente più avanzata d'Europa. Ancora oggi i 6 cilindri Pentastar montati sulle auto americane derivano dal motore di De Virgilio.

Quando, alla fine del 1955, la famiglia Lancia cedette l'Azienda al finanziere Carlo Pesenti, l'ingegnere iniziò ad occuparsi dei motori diesel per camion e autobus, progettando fra l'altro un motore 6 cilindri in linea che poteva essere montato sia verticalmente sia orizzontalmente, Riprese a progettare motori a scoppio nel '69 quando la Lancia entrò a far parte del Gruppo Fiat.

Andò in pensione nel '75, ma continuò ad assicurare il suo prezioso contributo a Cesare Fiorio e Gianni Tonti della Squadra Corse Lancia. Seguì poi Tonti all'Alfa Romeo per realizzare sia il 4 cilindri turbo, sia il 10 cilindri a V di 72° che avrebbero dovuto essere posizionati sulle monoposto di Formula 1 e che, invece, non videro mai i campi di gara.

Francesco De Virgilio rimase sino alla fine dei suoi giorni, se n'è andato il 5 agosto 1995, nel mondo dell'automobilismo; ospite ricercato di convegni o raduni, dove con la sua grande capacità di comunicare, la sua simpatia era pari solo alla sua genialità, ha sempre incantato la platea con aneddoti e storie sull'auto. Proprio in questi giorni è uscito un bellissimo libro in inglese a lui dedicato, pieno di storie e di fotografie inedite. Lo ha scritto un americano, Geoffrey Goldberg e pubblicato l'editore David Bull.

Il New York Times ne ha scritto domenica 14 dicembre citando addirittura De Virgilio come "Il Leonardo da Vinci del motore V6".

<http://relbox.repubblica.it/contentsense/related/public/motori/sameproperties?url=http://www.repubblica.it/motori/sezioni/classic->

[cars/2014/12/26/news/  
de\\_virgilio\\_il\\_leonardo\\_da\\_vinci\\_del\\_motore\\_v6-103529618/](http://cars/2014/12/26/news/de_virgilio_il_leonardo_da_vinci_del_motore_v6-103529618/)

26 DICEMBRE 2014© RIPRODUZIONE RISERVATA

In English:

## **De Virgilio, "the Leonardo da Vinci of the V6 engine"**

**as celebrated by the New York Times, is the father of one of the engines the most famous on the planet. He retired in '75, but he continued to provide his valuable contribution to the racing team Lancia**

by ALFIO MANGANARO:

I had the good fortune to meet the engineer Francesco De Virgilio and can thus count him in that small number of extraordinary people that everyone has the luck to meet, sooner or later. In the eighties, he often came to visit us in the 'Public Relations office Lancia, on the 14th floor of the "Lancia skyscraper" in Turin and this was always a party for me and my colleagues gathering around him to listen to his stories. Stories that spoke of brilliant inventions, challenges with physics and mathematics departments of rides and races won and lost, so many years ago.

Francesco De Virgilio was born December 23, 1911, in Reggio Calabria which two years earlier had been destroyed by the earthquake and Messina with 150 thousand deaths. Italy in those years was committed to expanding its holdings in Libya, saw the emergence of strong movements, with interventionists who a few years later would take the country to the declaration of war. The young Francesco, however, was completely taken by his passion for the technique and, after earning a scientific degree, he moved to Messina to attend the Faculty of Engineering, then in Rome and finally in Turin where he graduated in '36. The Polytechnic in Turin specialized in Construction and Automotive studies and after doing his military service as Second Lieutenant of Complement in, coincidentally, Auto Body, in '39 he entered the Lancia Company as a designer.

Brilliant, likeable and enterprising as needed, familiar with Rita Lance, daughter of Giovanni and niece of "Monsù" Vincenzo, he falls in love which is reciprocated and they are married bride. From this happy marriage were born three children: Luigi, Giovanni and Anna, "all graduates," always remembered with pride.

In '43 Torino is constantly under bombardment, and Lancia decided to transfer the design department to Padua. The then-Chief Technical Engineer Joseph Vaccarino entrusted the young engineer De Virgilio to examine the possibility of patenting a crankshaft for a 6-cylinder engine with a V angle of 39 ° to be placed on the new Lancia

model planned for the postwar period . The project was very difficult because this solution, as De Virgilio wrote: "... *created a 1st order counter-rotating couple which would have required a counter-rotating balance shaft for a vibration free engine.*"<sup>1</sup> The project was shelved, but not for De Virgilio. Eventually he succeeded and wrote one of the most important pages in the history of world.

The Lancia Aurelia debuted at the Turin Motor Show in 1950 and, thanks to the innovative engine 6V, was for many years the most technologically advanced car in Europe. Even today, the 6-cylinder Pentastar mounted on American cars are derived from the engine De Virgilio. When, at the end of 1955, the family sold the company to Lancia financier Carlo Pesenti, the engineer began caring for diesel engines for trucks and buses, including design for an inline 6-cylinder engine that could be mounted either vertically both horizontally, and continued to design engines from 1969 when the Lancia became part of the Fiat Group. He retired in 1975, but continued to provide valuable contributions to Cesare Fiorio and Gianni Tonti of Lancia Racing Team. He followed Tonti to Alfa Romeo to make both the 4-cylinder turbo, and the 10-cylinder V 72 ° that should have been placed on the Formula 1 and that, however, never saw the racetracks.

Francesco De Virgilio remained until the end of his days, he's gone August 5, 1995, in the world of motoring; sought to host conferences or gatherings, where with his great ability to communicate sympathetically was matched only by his genius, and he always enchanted the audience with anecdotes and stories on the car. Just recently came out a beautiful book in English dedicated to him, full of stories and unpublished photographs. The author is an American, Geoffrey Goldberg, published by David Bull. The New York Times wrote of this on Sunday, December 14 citing De Virgilio as "The Leonardo da Vinci's V6 engine."

---

<sup>1</sup> The Republicca used a quote not from the book. The English translation used here is from the book, but does not include the phrase "with excessive weight gain and cost" for the balancing shaft per the Republicca story. See pg. 183 for the full text.