

I CAPOLAVORI DELLO STILE GHIA-VIGNALE



Vignale



De Tomaso Pantera GTS (1972)

GIACINTO GHIA

LA SUA AZIENDA PROSPERÒ CON BOANO, EXNER, SAVONUZZI, TJAARDA E GIUGIARO

ALFREDO VIGNALE

ABILE BATTILASTRA, SI AVVALSE DELL'ESTRO STILISTICO DI GIOVANNI MICHELOTTI



Ferrari 212 Export Spider (1951)



PARTECIPA ANCHE TU ALLE CELEBRAZIONI DEL **FERRUCCIO LAMBORGHINI ANNIVERSARY**

Dal 28 al 30 aprile 2016

ti aspetta un tour speciale di 3 giorni sulle strade della Motor Valley emiliana
tra collezioni private, parate di auto storiche, prove libere nell'Autodromo di Modena
e un Gala esclusivo al **Museo Ferruccio Lamborghini**.

Scopri tutto il programma su **www.ferrucciolamborghini-100anniversary.it**

Per informazioni: tel. 346 8713849





Destini incrociati

La progressiva scomparsa degli atelier specializzati nell'allestimento di carrozzerie fuoriserie è un fenomeno che ha coinvolto anche i più celebrati nomi del settore, i quali si sono emarginati dal mercato a causa di un epocale mutamento all'acquisto da parte del pubblico, ma anche e soprattutto dall'incedere delle grandi industrie automobilistiche, che hanno saputo diversificare le proprie gamme di prodotto anche nelle piccole nicchie riservate in passato a modelli "speciali". Un elemento inconsueto è emerso tuttavia nell'uscita di scena di Ghia e Vignale, le cui storie aziendali sono state contraddistinte da vicende diverse per confluire poi in un triste comune destino.

La Ghia ha vissuto negli anni Cinquanta un euforico periodo di espansione, alimentato dalla brillante avventura con la Chrysler e da una fitta sequenza di stilisti di prima grandezza (Boano, Exner, Savonuzzi, Tjaarda, Giugiaro per citare i più noti), ma è anche passata attraverso stadi di profonde difficoltà, fino a quando non è apparso all'orizzonte l'argentino Alejandro De Tomaso, al quale in quel frangente di emergenza parve adattarsi il ruolo di "salvatore della patria". Avventuriero capace di qualsiasi compromesso e dotato di un'indubbia dialettica persuasiva, egli arrivò ad assumere alla Ghia una posizione di potere assoluto, sostenuto anche da Lee Jacocca della Ford a Detroit, che era interessato a introdurre sul mercato Usa

una macchina sportiva in chiave anti-Ferrari (com'era appunto la Pantera proposta da De Tomaso), ma che puntava anche a svolgere un'azione di ripicca per l'affronto subito nel 1963 dal "grande rifiuto" opposto da Enzo Ferrari a incorporarsi nel grande gruppo americano. La bramosia di De Tomaso si manifestò anche nei confronti della Vignale, che lamentava negli ultimi anni Sessanta non poche difficoltà ed era penalizzata dalla chiusura del vitale rapporto di collaborazione con il designer Giovanni Michelotti. L'argentino, consapevole che l'operazione Pantera non potesse contare sulle modeste capacità produttive della Ghia, puntò sull'efficienza del nuovo stabilimento Vignale di Grugliasco, un impianto in grado di assemblare fino a 16 carrozzerie al giorno. Escogitò la soluzione di farvi produrre la Pantera con il marchio Ghia e nel novembre 1969 acquistò il 90% del pacchetto azionario della Vignale. L'intera strategia naufragò con la cattiva reputazione che investì le prime Pantera immatricolate Oltreoceano, cui la Ford reagì rinunciando all'importazione della vettura e alla conseguente attività produttiva in Italia.

Con la chiusura della Ghia e della Vignale si sottrasse un inestimabile patrimonio creativo della straordinaria scuola dei grandi allestitori torinesi. A De Tomaso è da attribuire la responsabilità di aver sacrificato senza ritegno due sfavillanti marchi, poi ridotti al semplice ruolo di nobilitare vetture prodotte in grande serie.

Luciano Greggio

SOMMARIO

GHIA

- 4** NOVANT'ANNI FA I PRIMI SUCCESSI
- 12** UNA GUIDA ILLUMINATA
- 28** LA GRANDE AVVENTURA CON LA CHRYSLER
- 42** LA RIVOLUZIONE DI SAVONUZZI
- 50** DUE AMERICANI A TORINO
- 60** NEL MIRINO DI DETROIT
- 72** LA GRANDE DIFFUSIONE COME ALLESTIMENTO

VIGNALE

- 78** TALENTUOSO BATTILASTRA
- 82** L'INCONTRO CON MICHELOTTI
- 90** L'AVVENTURA CON LE ROSSE
- 102** NON SOLO GRANTURISMO
- 106** LA CRESCITA IMPONE UNA NUOVA FABBRICA
- 112** IL RAPIDO DECLINO L'ELEGANTE RITORNO

COLOPHON

Galleria Ruoteclassiche

Numero 78 - Aprile 2016
periodico mensile
Direttore Responsabile
David Giudici
Registrazione del Tribunale di Milano
n. 85 del 11/02/2002

I CAPOLAVORI DELLO STILE Ghia-Vignale

A cura di
Fabrizio Greggio

Testi di
Luciano Greggio

Art Director
Stefano Tosi

Impaginazione
Paolo Pedrozzi

Stampa
Rotolito Lombarda S.p.A.
Via Sondrio, 3 - 20096 Seggiano di Pioltello (Milano)

Fotolito
Editoriale Domus

Via Ludovico D'Aragona, 11 - 20132 Milano
Titolare del trattamento dei dati personali
raccolti nelle banche dati di uso redazionale
è Editoriale Domus S.p.A.
Gli interessati potranno esercitare i diritti
previsti dal D.Lgs. 196/2003 in materia
di protezione dei dati personali, telefonando
al numero 0282472459
E-mail: responsabiledati@edidomus.it

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente:
Giovanna Mazzocchi Bordone
Via Gianni Mazzocchi, 1/3 - 20089 Rozzano (Milano)
tel. 02 824721 fax 02 82472420 -
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
SODIP, "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel. 02573911 - Fax 0257512606

Copyright © 2016
Editoriale Domus S.p.A.
Rozzano (MI)

È vietata la riproduzione, totale o parziale,
del contenuto della pubblicazione senza
l'autorizzazione preventiva dell'editore.

GHIA

NOVANT'ANNI FA I PRIMI SUCCESSI

Nel primo decennio di attività l'azienda cambiò per ben due volte ragione sociale, ma alla fine si consolidò nel 1926 - forte dei suoi risultati - come Carrozzeria Ghia, Torino

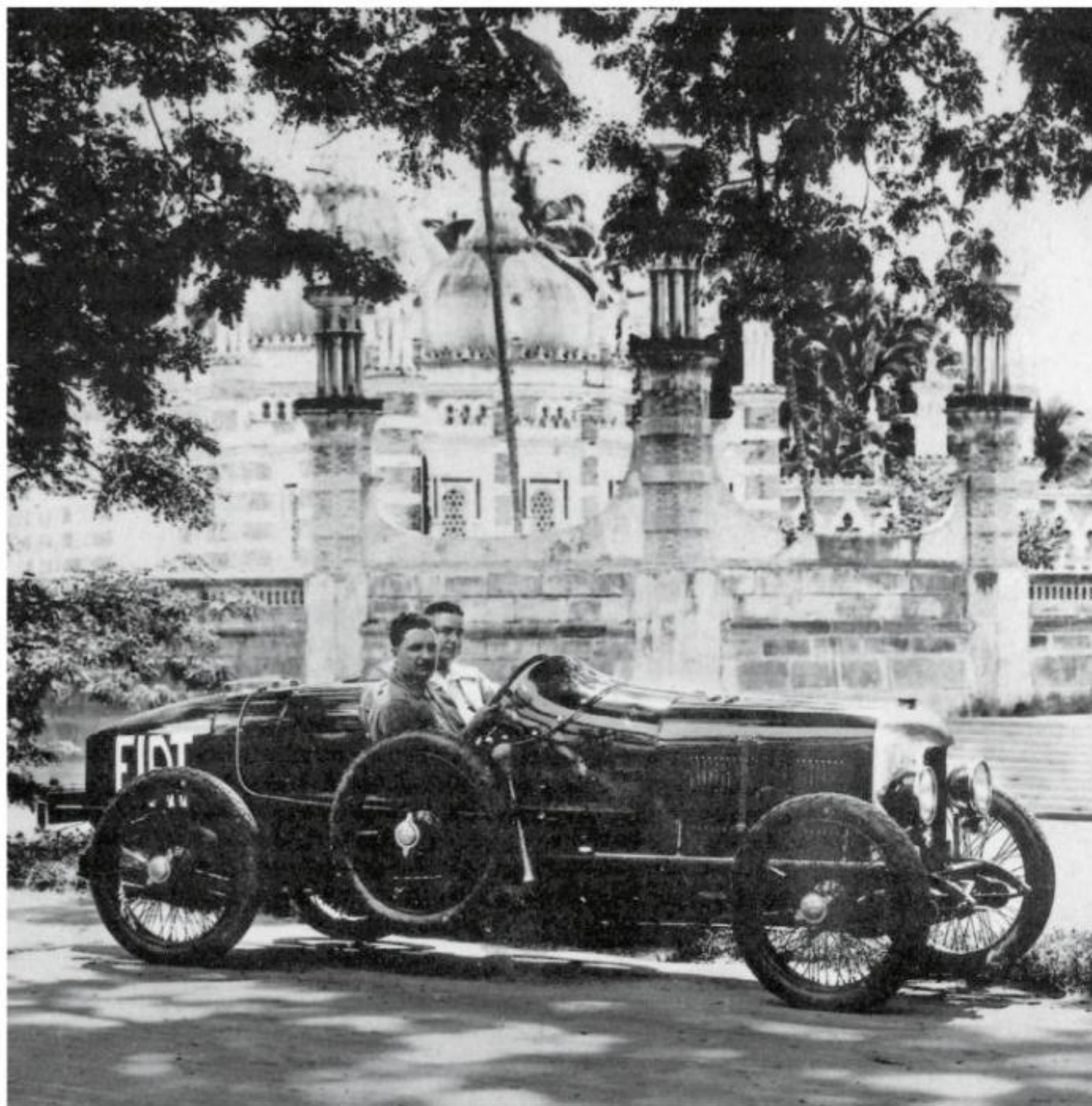


Fiat 501 S - 1924

A destra, la Fiat 501 S (motore 4 cilindri di 1460 cm³, 26,5 CV a 3000 giri/minuto), versione sportiva della vettura 501 lanciata nel 1919, fu allestita con carrozzeria "siluro" e commercializzata nel 1924 direttamente dalla grande fabbrica torinese come Tipo Gran Premio d'Italia, poiché ispirata nella linea alla famosa Fiat Tipo Grand Prix 805.

Formalità d'inizio Novecento

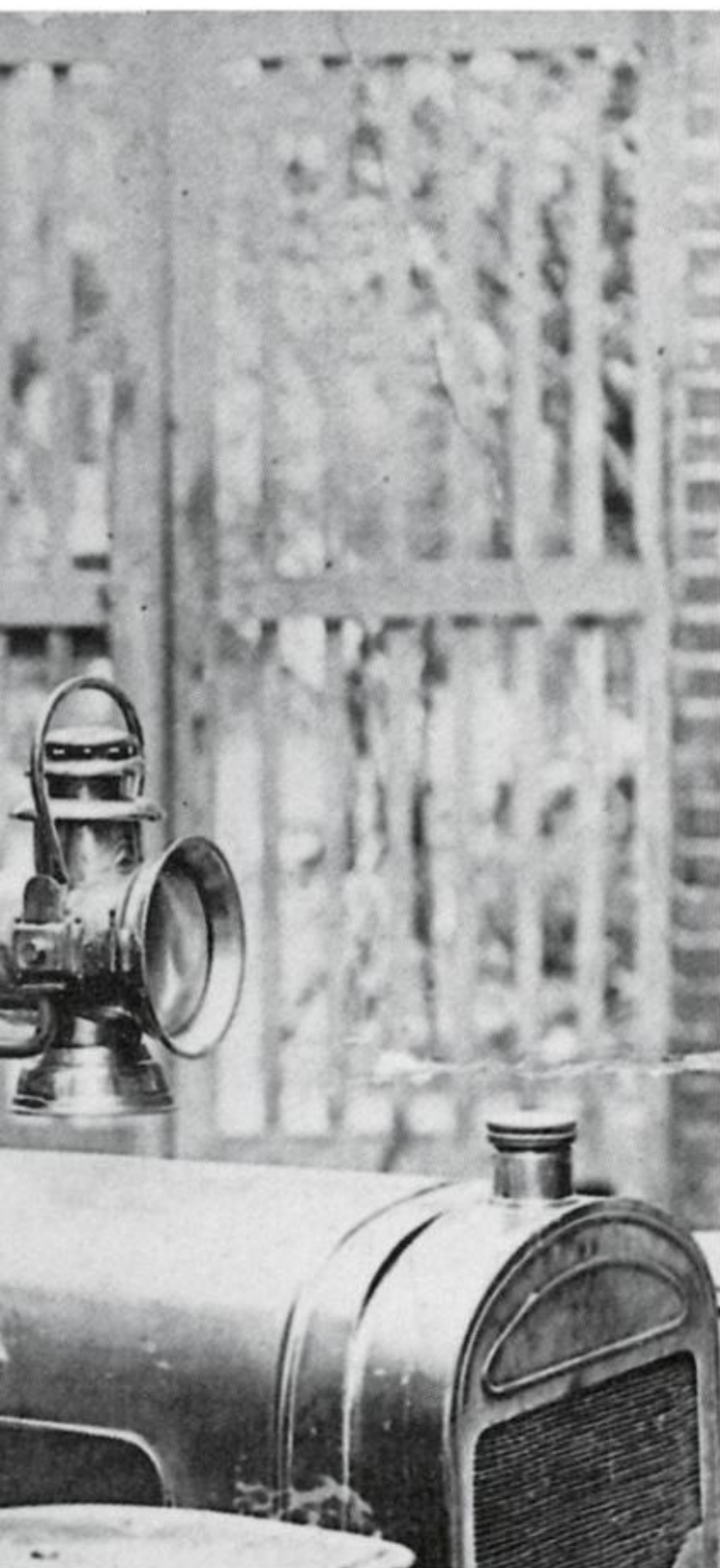
Sotto, Giacinto Ghia è ritratto in posa molto formale al volante in una foto scattata alla fine del primo decennio del secolo scorso. L'immagine è conservata negli archivi della Ghia.



Nel percorrere l'albero genealogico delle carrozzerie per automobili si scopre che esse ebbero origine nei primi anni del secolo scorso come sviluppo di già esistenti officine per la costruzione di carrozze a cavalli, oppure che apparvero quasi dal nulla per iniziativa di alcuni giovani coraggiosi e sprovveduti, sorretti da una sorta di frenesia verso i nuovi veicoli a motore che si apprestavano a rivoluzionare la vita dei nostri nonni. Quest'ultima alternativa si verificò anche per Giacinto Ghia, nato a Torino il 18 settembre 1887 e andato tredicenne a lavorare per dare una mano in famiglia dopo la morte del padre. Nel 1910 fu assunto dalla Società Torinese Automobili Rapid (STAR) - fondata sei anni prima da Giovanni Battista Ceirano, uno dei grandi pionieri dell'automobile in Italia - dove mise a profitto le esperienze maturate in precedenza prima come meccanico specializzato e poi addirittura come collaudatore. In quest'ultima mansione passò nel 1914 alla Diatto, dove nel primo anno rimase tuttavia vittima di un grave incidente in cui si fratturò entrambe le gambe; dopo una lunga degenza all'Ospedale Mauriziano di Torino, si licenziò e affittò

un laboratorio-officina in via Ilarione Petitti, dove cominciò l'attività di subcontrattista della Diatto. Si associò con Giovanni Gariglio - parente dei Ceirano - e costituì all'inizio del primo conflitto mondiale la Carrozzeria Ghia & Gariglio. Le vetture senza cavalli erano realizzate a quei tempi con carrozzeria costruita secondo le tecniche tradizionali, provvista cioè di una scocca in legno montata dai mastri carrai su un autotelaio predisposto dai pionieri che all'epoca si cimentavano nel montaggio degli organi meccanici.

Alla fine della prima guerra mondiale l'automobile acquisì un ruolo decisamente innovativo nella società occidentale, forte delle innumerevoli prove di efficienza e di affidabilità fornite durante il conflitto. Nel 1919 Ghia partecipò con una Diatto 4DC 25HP alla 10ª edizione della Targa Florio, corsa dalla quale dovette però ritirarsi quasi subito dopo la partenza a causa di un incidente. La Carrozzeria Ghia & Gariglio si sviluppò rapidamente, trasferendosi nel 1921 dai locali di via Petitti a quelli di corso Valentino 4, strada che negli anni successivi assunse il nome di corso Marconi, dove la Fiat operò a lungo con la propria sede centrale. Quello stesso anno Ghia firmò il contratto con quest'ultima per la fornitura di una serie di carrozzerie sportive alle-



Fiat 521 - 1928

Sull'autotelaio della Fiat 521 (motore 6 cilindri di 2516 cm³, 50 CV a 3400 giri/minuto) la Ghia allestì nel 1928 questa "Guida interna" quattro porte, contraddistinta in coda da una linea in controtendenza rispetto ai canoni del tempo.

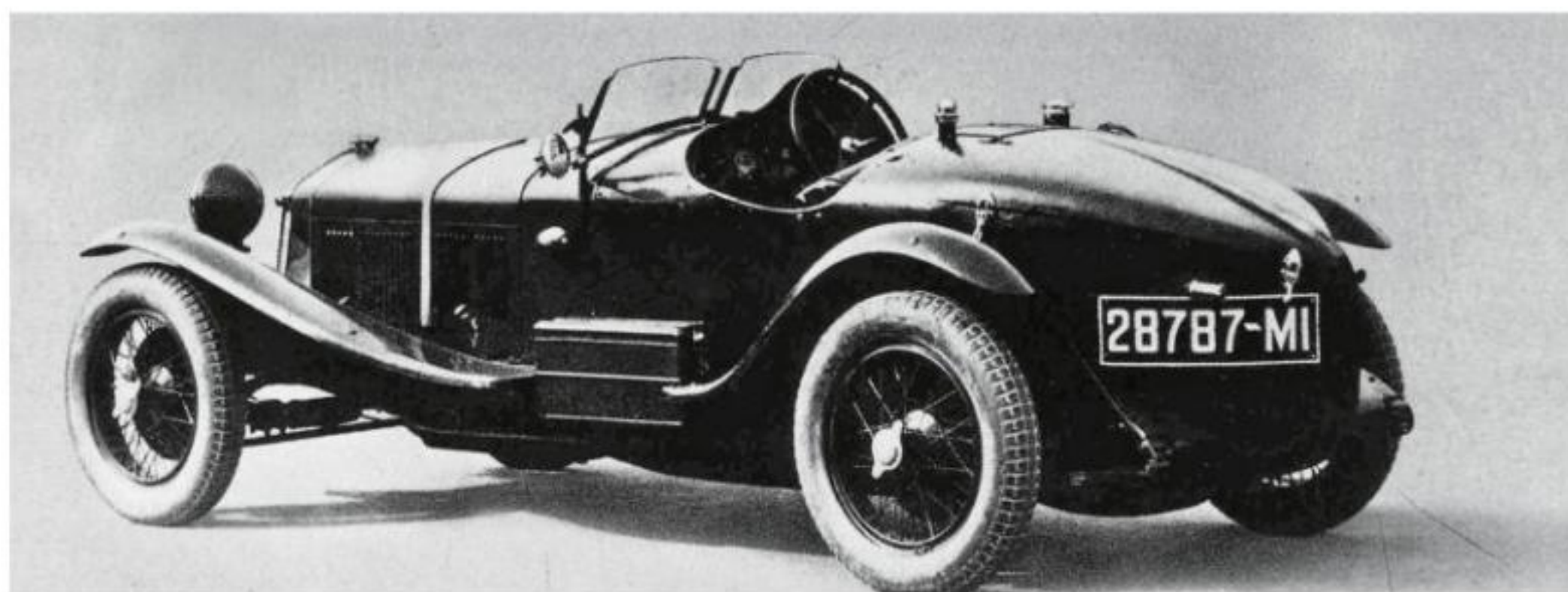


→ stite sul telaio della 501 Spider con motore 4 cilindri di 1460 cm³ (26,5 CV), in grado di spingere la vettura alla velocità massima di 95-100 km/h; si produssero circa 2600 esemplari di quel modello fino al 1926. Nel 1923 cambiò socio in azienda, rimpiazzando Gariglio con il signor Actis, e la ditta assunse la nuova ragione sociale Carrozzeria Ghia

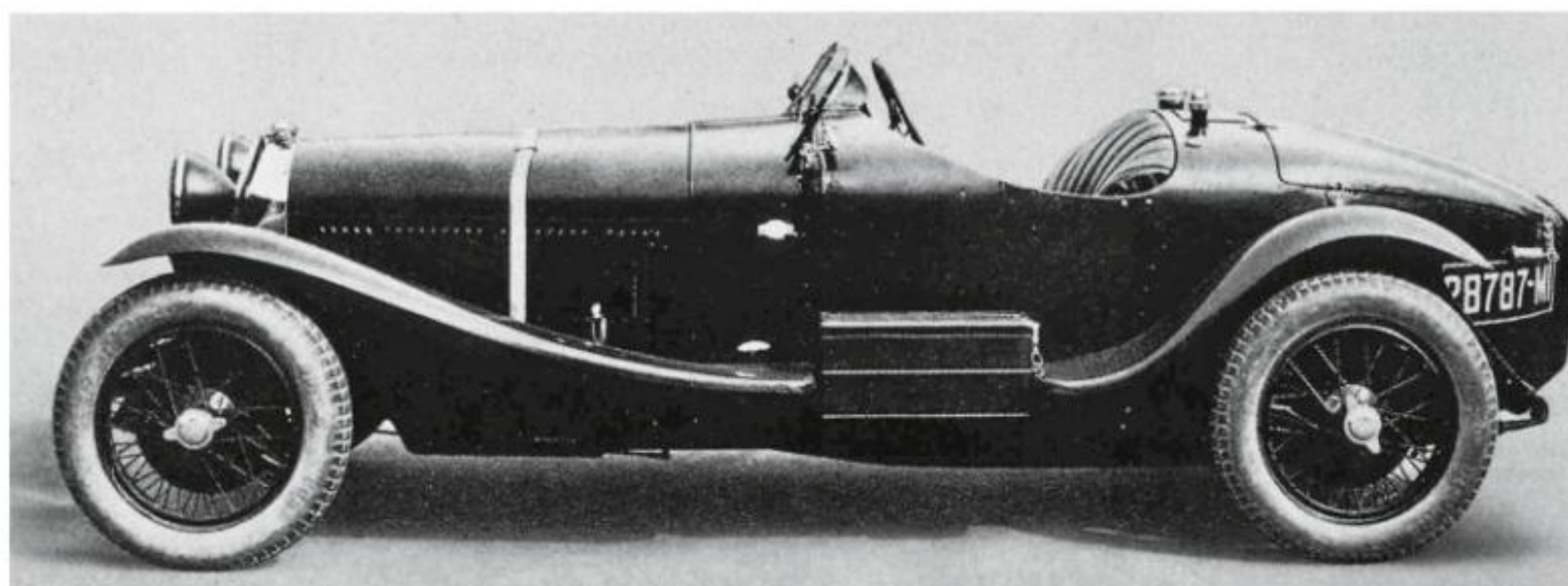
& Actis, la quale figurò per la prima volta fra gli espositori al Salone dell'Automobile di Milano nell'aprile 1925 con un'Alfa Romeo RL Super Sport e una Fiat 519. La nuova compagine societaria non durò comunque a lungo, poiché già nel 1926 essa venne sciolta con l'abbandono da parte di Actis e la definitiva denominazione dell'impresa

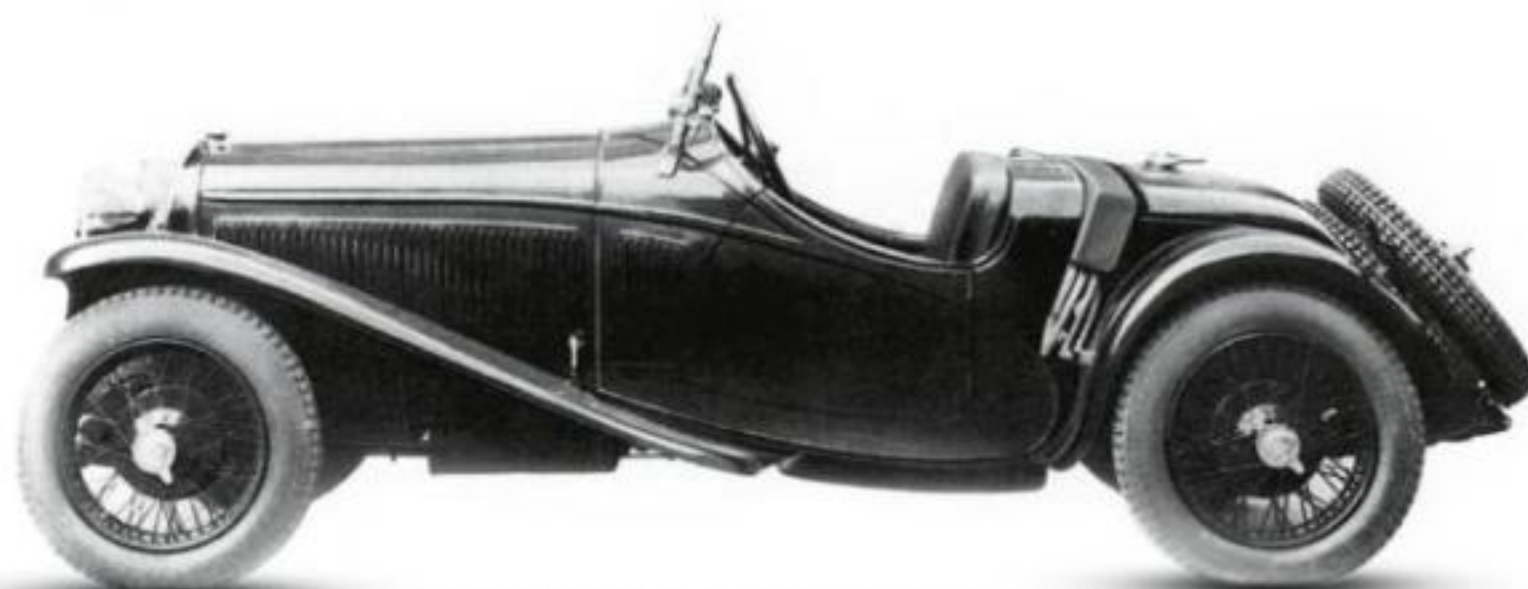
come Carrozzeria Ghia, Torino. Alla II Coppa Fiera di Milano (aprile 1926) disputata sul circuito di Monza, le piccole ed eleganti Fiat 509 con motore di 990 cm³ da 22 CV, tutte carrozzate da Ghia, conseguirono una brillante affermazione di squadra.

In quel periodo si diffuse fra gli allestitori il sistema concepito dal francese Charles →

**Alfa Romeo 6C 1500 SS - 1929**

La Ghia si pose all'attenzione degli sportivi nel 1929 con questa svelta carrozzeria sulla meccanica Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport, vettura che con l'equipaggio Pirola-Guidotti dominò la classe 1500 e si aggiudicò il 13° posto assoluto alla Mille Miglia, che si svolse quell'anno il 13-14 aprile sul percorso di 1621 chilometri.





Fiat 514 Mille Miglia - 1931

A sinistra, la 514 MM (motore di 1438 cm³, 37 CV) esordì nel 1931 con carrozzeria spider allestita dalla Ghia sul passo di 2770 mm.

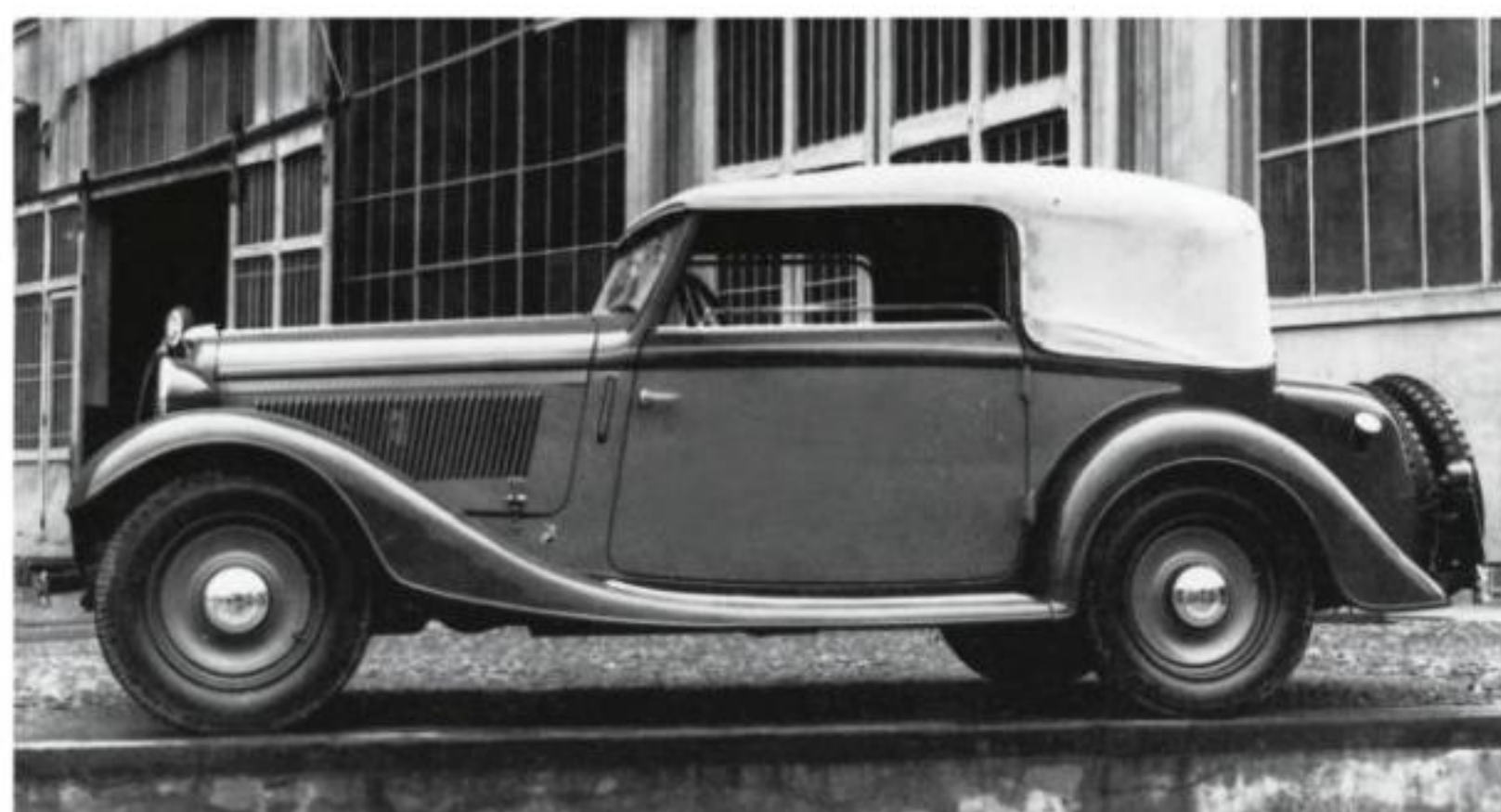


Fiat 514 Coppa delle Alpi - 1932

A sinistra, nel maggio 1932 la 514 MM venne affiancata dalla versione 514 CA (Coppa delle Alpi), con potenza di 37 CV e carrozzata dalla Ghia sul passo corto di 2550 mm. Essa dischiuse la porta al successo della 508S Balilla Sport, che si affiancò alla 514 nel 1933 con motore di un litro di cilindrata.

Itala 65 - 1932

Sotto, la Itala 65 carrozzata Ghia fu l'unica auto presentata al IV Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 1932. Considerata all'epoca una delle vetture più evolute sul piano progettuale, era spinta da un motore 6 cilindri bialbero di 1995 cm³ (70 CV a 4000 giri/minuto). Fu costruita in pochi esemplari prima che la fabbrica chiudesse i battenti.



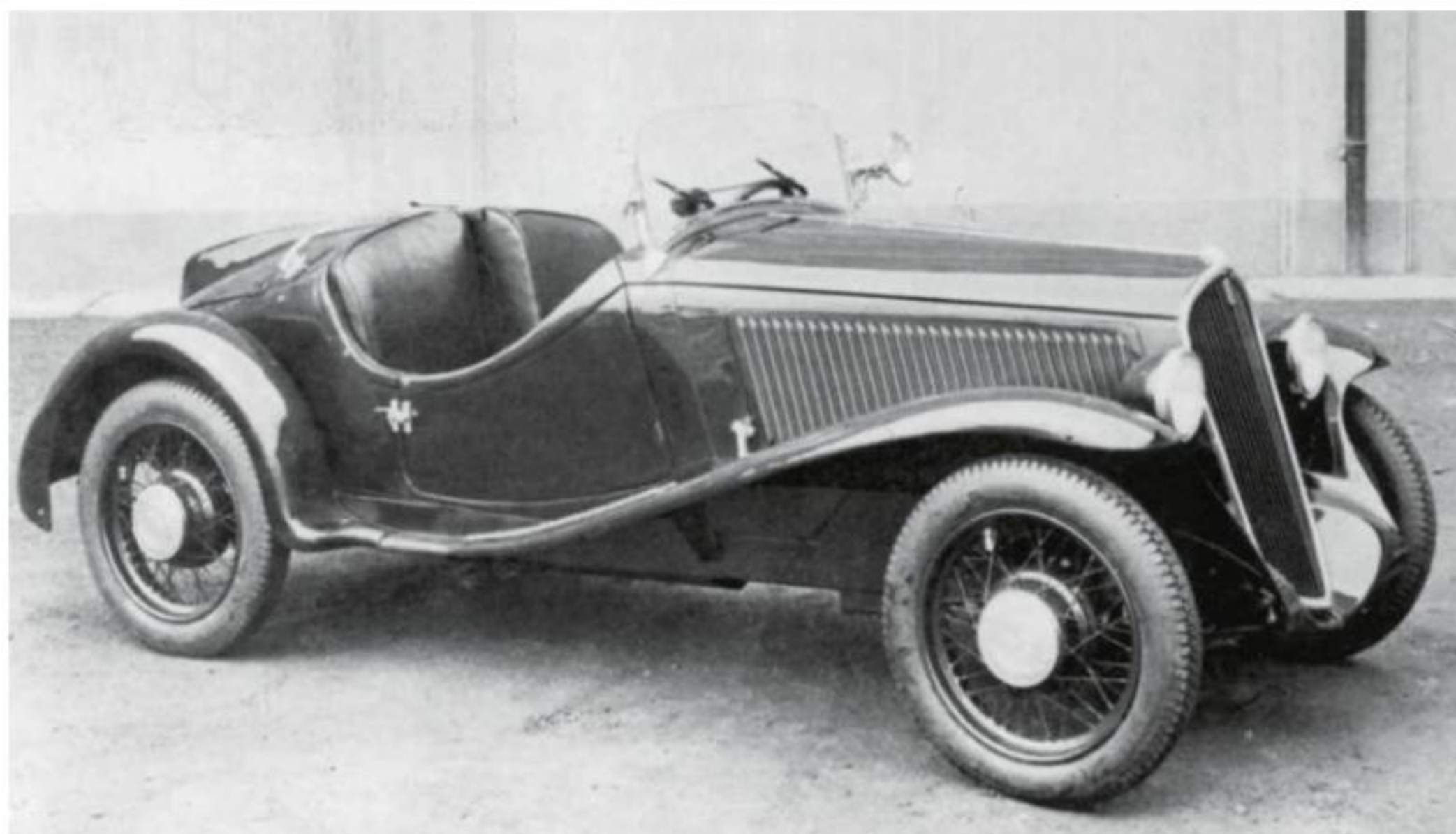
Fiat Ardita - 1933

Sopra, la Fiat 518, proposta sul mercato come modello Ardita (motore di 1758 cm³, 40 CV) fu variamente interpretata nel 1933/37 da alcuni carrozzieri italiani. Spiccò, fra le altre, questa elegante cabriolet del 1933 sul telaio a passo normale di 2700 mm.



Fiat 508 Spider Sport - 1933

A destra, la Fiat prese le mosse da una proposta della Ghia per la produzione in serie della 508 Sport, vetturessa con motore di 995 cm³ (30 CV) per i viaggi veloci e le competizioni. Introdusse una formula estetico-costruttiva di notevole successo.



FIAT 508 SPIDER SPORT 4 MARCE - 1934



Nel 1934 la Fiat presentò la Balilla Sport a 4 marce con motore 108 CS a valvole in testa da 36 CV a 4400 giri/minuto. Essa beneficiava dell'allungamento del passo da 2250 a 2300 mm, che conferì un maggiore equilibrio dei volumi. Rispetto alla versione

precedente minime furono le modifiche estetiche; rilevante fu però l'adozione di una vera e propria capote pieghevole. Venne proposta anche una versione alleggerita, la Corsa, con parafanghi motociclistici. Una di queste vinse la massacrante

Coppa d'Oro del Littorio del 1934 (circa 6000 km) e da quel trionfo la denominazione Coppa d'Oro fu utilizzata dal pubblico per indicare tutte le 508 Spider Sport. Foto a destra, la Balilla di Rossi Scotti - Mantovani alla Mille Miglia del 1935.

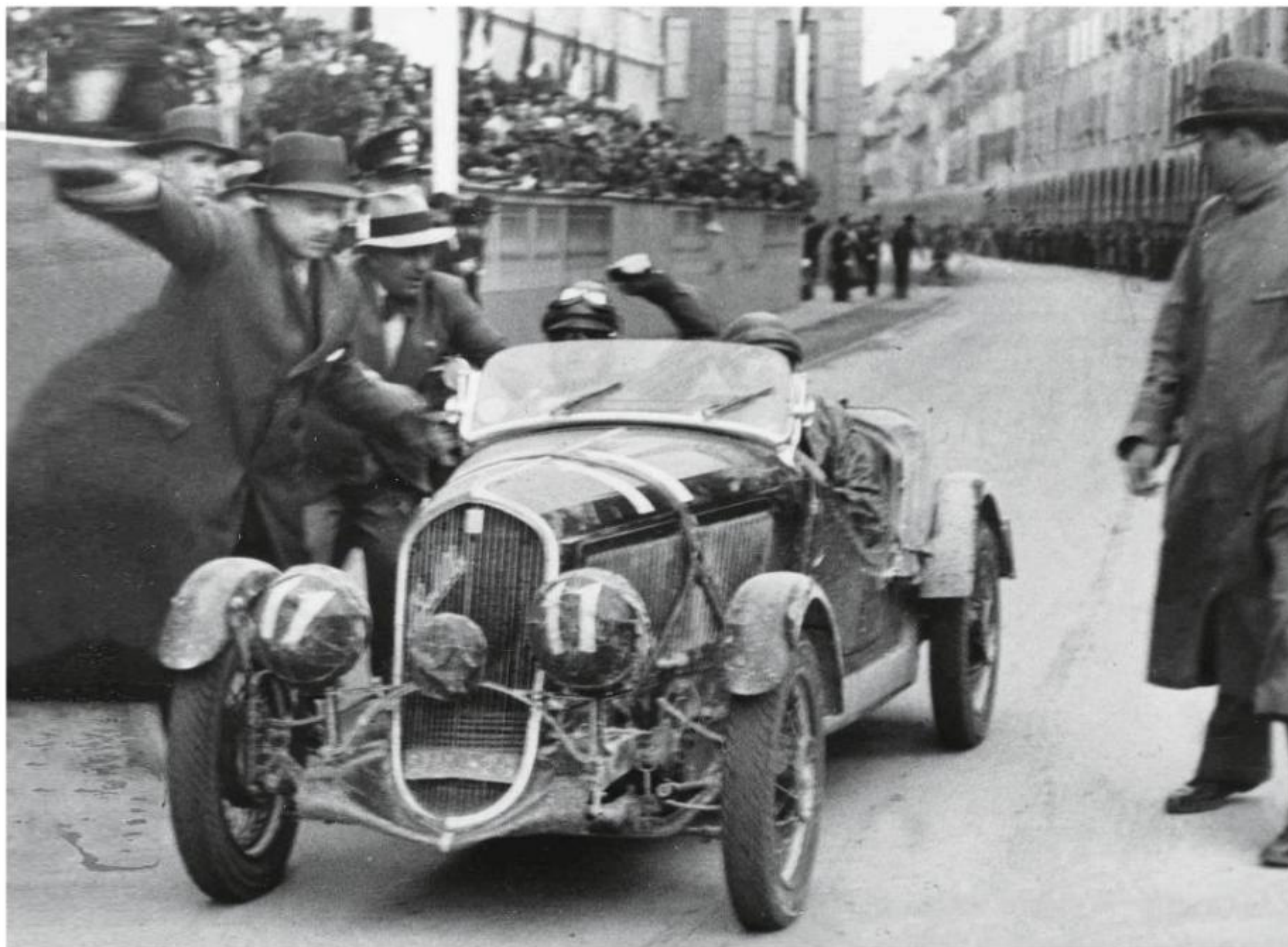


Fiat Ardita 518 A - 1933

Sopra, tre figurini realizzati nel 1933 dalla Ghia per altrettante carrozzerie sul telaio della Fiat Ardita 518 A con passo di 2700 mm (berlina a quattro porte) e di 3000 mm (Coupé Sport e Ministeriale 6 posti).

➡ Torres Weymann, grazie al quale era possibile ammortizzare con una scocca leggera e flessibile le sollecitazioni torsionali cui le vetture venivano sottoposte dal fondo sconnesso delle strade di allora. Dai documenti però sembra che la Ghia non abbia mai utilizzato tale schema costruttivo.

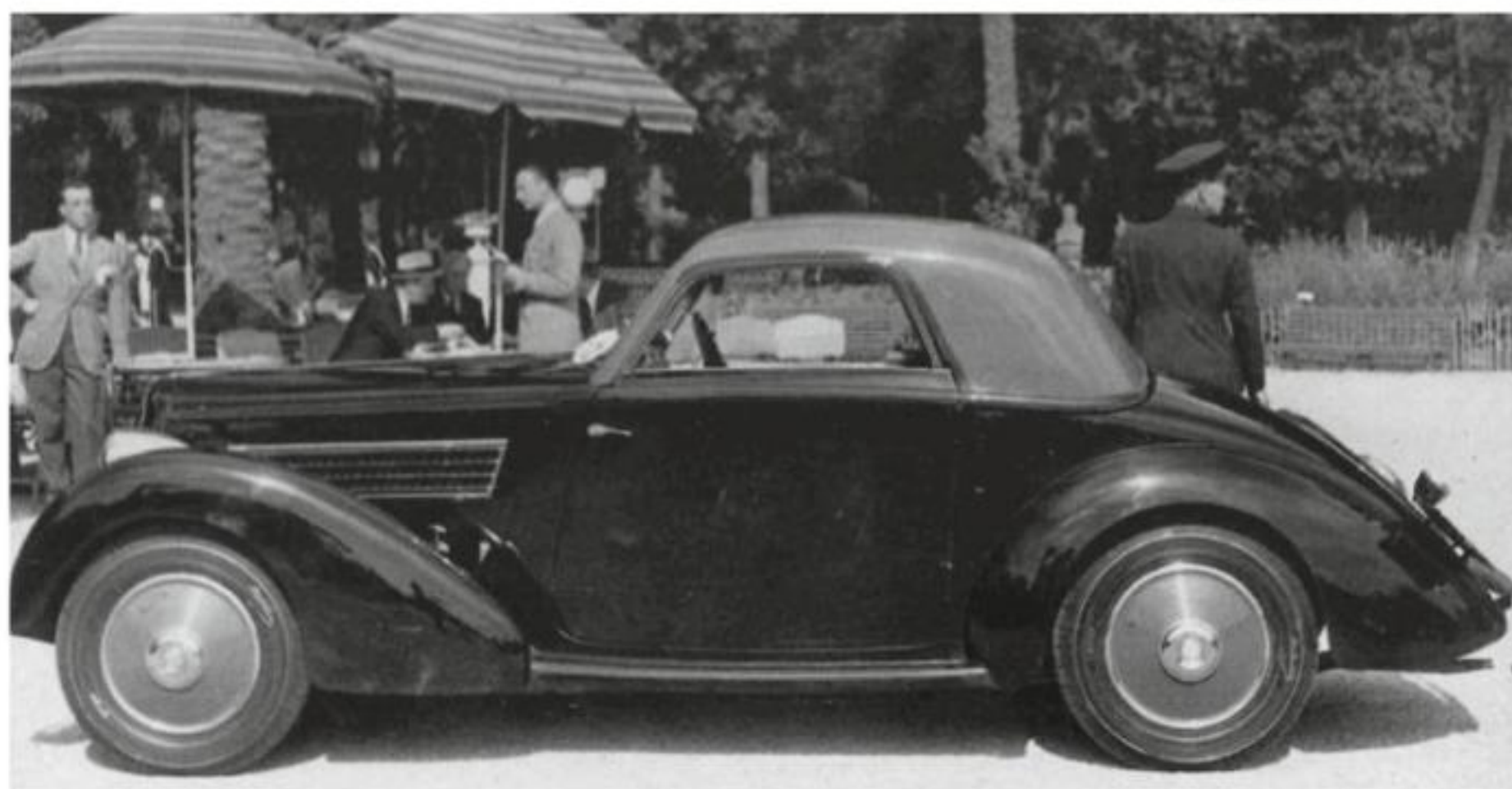
Trasferitasi nella nuova sede di via Tommaso Grossi, l'azienda iniziò ad avvalersi per il disegno della carrozzeria della collaborazione di Mario Revelli di Beaumont, giovane progettista torinese di profonda cultura e animatore del rinnovamento estetico che contrassegnò per anni l'ambiente automobilistico italiano con decine di eleganti vetture su un'ampia varietà di autotelai. Dotato di una straordinaria facilità di espressione grafica, Revelli riuscì a interpretare le aspirazioni di quanti allora si ri- ➡





Lancia Augustus - 1935

Sopra, la Lancia Augustus (motore V4 di 1196 cm³, 35 CV) spiccò nel 1935 con questa coupé allestita Ghia. L'Augustus fu una pietra miliare nella storia dell'automobile in quanto fu la prima berlina ad adottare la scocca portante.



Fiat 1100 - 1937

Questa Fiat 508 C (Balilla 1100) del 1937 (motore di 1089 cm³, 32 CV) fu presentata dalla Ghia al 13° Concorso romano delle Carrozzerie al Pincio, svoltosi l'anno successivo. Essa sfoggiò un'originale linea del padiglione e la ruota di scorta incassata nel cofano del vano portabagagli.

→ volgevano al mondo dei carrozzieri, un pubblico cioè di élite sportiva e aristocratica, per il quale egli concepì modelli perfettamente rispondenti alle necessità di rappresentanza e di discrezione con alcune soluzioni di fortissima personalità. La sua ansia di trovare ispirazione da forme e materiali propri della costruzione aeronautica lo indusse a realizzare vetture di linea molto profilata, nelle quali emergeva comunque il condizionamento concettuale costituito dalla presenza ingombrante del tela-

io a longheroni. La libertà interpretativa di Revelli rappresentò negli anni Trenta un'autentica ventata di novità, ma essa aveva già avuto modo di manifestarsi nell'Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport Siluro Ghia del 1929, che partecipò con il numero di gara 76 alla Mille Miglia di quell'anno, classificandosi con l'equipaggio Pirola-Guidotti al 13° posto assoluto e al 1° di categoria. A Revelli fu accreditato anche il progetto della Fiat 508 Spider Corsa tipo Mille Miglia (divenuto noto più tardi come Coppa d'Oro), presentata

dalla Ghia al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel settembre 1932. Quel modello fu poi venduto alla Fiat, che lo produsse con lievi varianti dal 1934 al 1937. Nel 1935, anno in cui la Lancia fece esordire l'Augustus a scocca portante e con motore V4 di 1196 cm³ (35 CV), la Ghia presentò sul nuovo modello cinque diverse interpretazioni aerodinamiche: una di queste, attribuita a Mario Revelli e denominata "Spider Gran Sport aerodinamica", venne premiata al VII Concorso d'Eleganza di Torino. **R**

Alfa Romeo 6C 2300 B - 1937

L'Alfa Romeo 6C 2300 B (motore 6 cilindri di 2309 cm³, 76 CV a 4400 giri/minuto) fu interpretata nel 1937 dalla Ghia con questa elegante carrozzeria cabriolet due posti, contraddistinta dai parafanghi di linea ovoidale, secondo le tendenze estetiche del tempo.



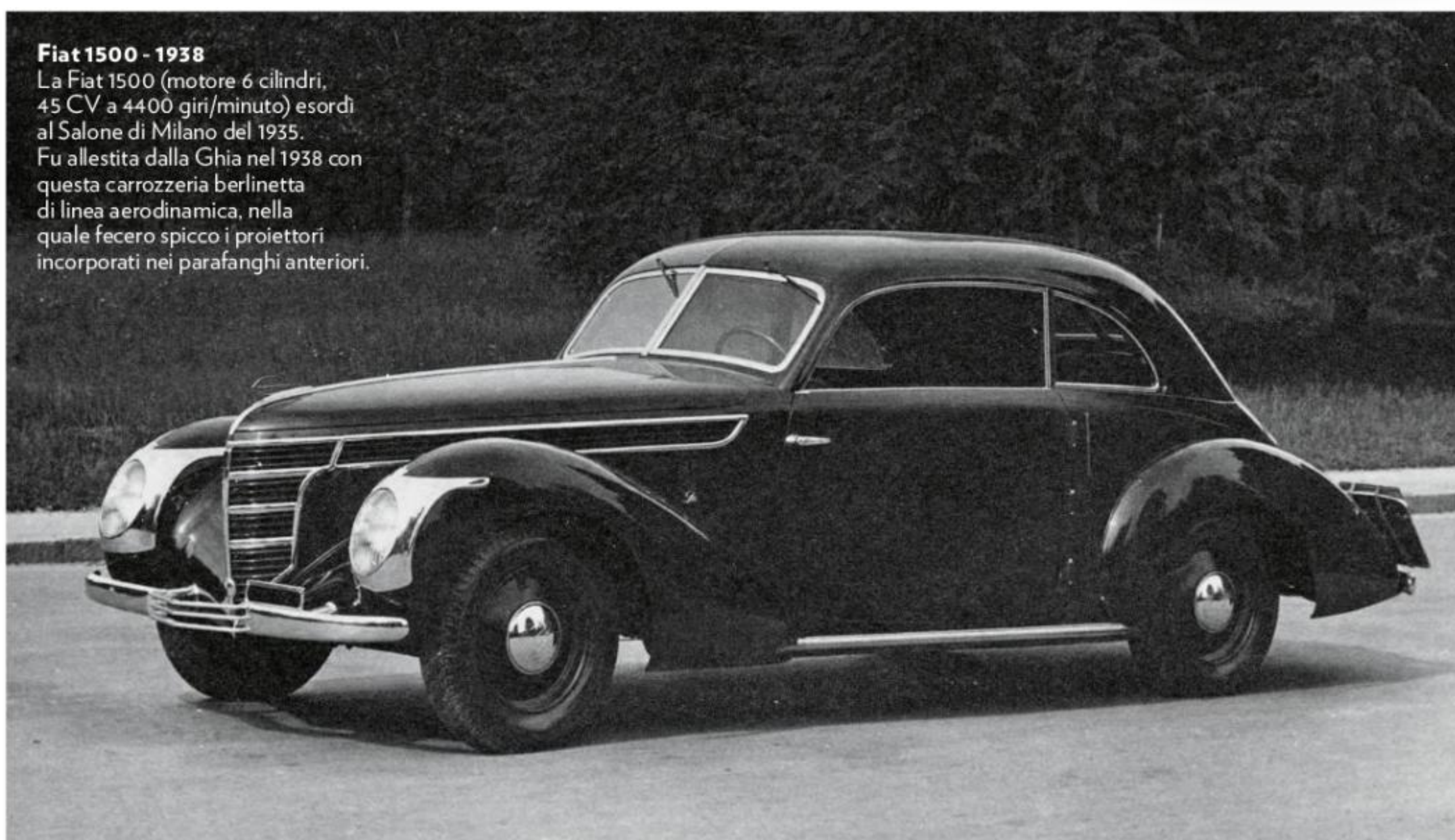


Lancia Aprilia - 1937

Sul pianale della Lancia Aprilia prima serie del 1936-39 con motore di 1351 cm³ (47,8 CV) e passo di 2750 mm, la Ghia allestì questa imponente cabriolet con il frontale percorso da una fitta sequenza di modanature cromate di chiara origine oltreoceano.

Fiat 1500 - 1938

La Fiat 1500 (motore 6 cilindri, 45 CV a 4400 giri/minuto) esordì al Salone di Milano del 1935. Fu allestita dalla Ghia nel 1938 con questa carrozzeria berlina di linea aerodinamica, nella quale fecero spicco i proiettori incorporati nei parafanghi anteriori.



UNA GUIDA ILLUMINATA

Nel 1946, due anni dopo la scomparsa del fondatore, l'azienda passò sotto la gestione di Felice Mario Boano, che in pochi mesi riuscì a rilanciare la carrozzeria. Furono anni di grande fermento, nei quali si avvicendarono vetture dalle linee flamboyant, le sobrie Gioiello e Supergioiello fino alla splendida Lancia Aurelia B20 GT

G

iacinto Ghia aveva raggiunto una solida posizione economica e sociale, che gli permetteva un tenore di vita abbastanza elevato. Trasformatosi da giovane mec-

canico in carrozziere di successo, si era perfettamente inserito senza difficoltà nell'ambiente raffinato dei suoi clienti, in contrasto forse con molti dei suoi colleghi anche di grande nome, che rimasero ancorati alle loro origini modeste. Il periodo sereno di quegli anni di successo terminò bruscamente nel giugno 1940, quando l'Italia entrò in guerra a fianco della Germania, ponendo fine a tutte le attività di tipo sfarzoso e voluttuario. Giacinto Ghia lasciò la direzione dell'azienda al cognato Giorgio Alberti, trasferendosi in un villino di Pino Torinese, dove condusse una tranquilla esistenza da sfollato fino a quando, una notte del 1943, un bombardamento aereo distrusse quasi completamente il suo stabilimento, ubicato purtroppo presso la linea ferroviaria; fu un colpo tremendo per Ghia, che lo condusse dopo alcuni mesi alla morte (21 febbraio 1944) per un attacco di angina pectoris. Aveva indicato nelle sue volontà che la gestione della ditta dovesse passare nelle mani di Alberti e in quelle capaci di Felice Mario Boano; questi, che aveva nel frattempo molto affinato le tecniche nella costruzione dei mascheroni in legno e acquisito una grande sensibilità nel disegno, nutrì qualche esitazione prima di accollarsi la nuova responsabilità.

Nel 1946 i tempi si erano fatti durissimi per gli operatori del settore a causa della debolezza del mercato dell'automobile fuoriserie, ma anche per la modesta disponibilità

segue a pag. 19



Instancabile animatore

Felice Mario Boano, cui Giacinto Ghia lasciò nel 1944 un forte retaggio professionale, entrò come socio nell'azienda e profuse notevoli capacità creative nell'esecuzione di carrozzerie di linea sobria e armoniosa. Trovò un primo attestato importante al Concorso di Montecarlo nell'aprile 1947, dove la Ghia presentò cinque diverse creazioni di grande originalità, tre delle quali vennero premiate.





Alfa Romeo 6C 2500S - 1947

A sinistra, un'elegante interpretazione di berlina sei luci sull'autotelaio Alfa Romeo 6C 2500 Sport (motore 6 cilindri bialbero di 2443 cm³, 90 CV), vettura di alto prestigio nel panorama automobilistico dell'epoca. Essa ispirò nel 1950 la carrozzeria della Plymouth XX-500 su speciale commessa del gruppo Chrysler.

Lancia Aprilia - 1947

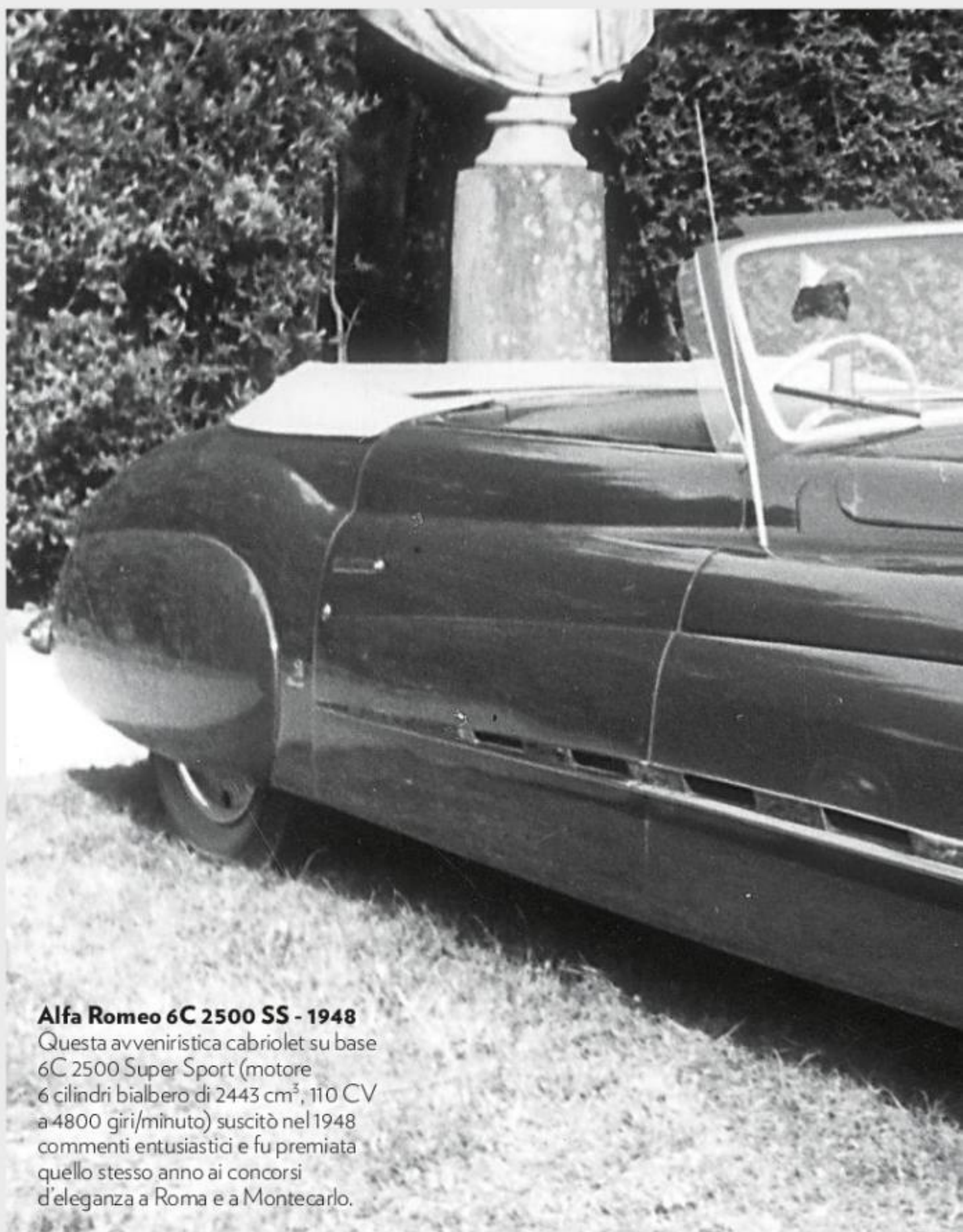
Nel 1947 la Ghia allestì questa elegante Lancia Aprilia a due posti spinta dal motore V4 di 1351 cm³ (47,8 CV), con la calandra-scudetto della marca curiosamente "annegata" nel lamierato del frontale. Fu costruita in soli tre esemplari.



↓ LA LINEA "FLAMBOYANT" - 1946-1950

Ispirazione francese

Dal 1946 al 1950 la Ghia propose una serie limitata di carrozzerie dalla linea bassa e fluente - ideata dal figurinista Capalbi - nella quale il connotato più appariscente fu costituito dalle carenature chiuse sui passaruota anteriori e posteriori, soluzione che obbligò ad allargare la vettura in corrispondenza dell'avantreno per consentire la sterzata. Furono macchine dalle forme opulente, realizzate sugli organi meccanici di varie marche e concepite con la funzione primaria di fare sfoggio ai principali concorsi d'eleganza all'epoca così diffusi (le creazioni di Ghia fecero sensazione al "Jour d'Elegance" di Losanna nel 1946). Allestite nella versione coupé quattro posti senza montante centrale e in quella cabriolet, queste vetture vennero definite "flamboyant" (sgargiante) da un giornalista americano del tempo e tale termine rimase come una qualifica quasi ufficiale di quelle auto con cui la firma Ghia riscosse ampia notorietà in Italia e all'estero, soprattutto in Francia. Tale definizione faceva riferimento alle eccentriche interpretazioni della scuola aerodinamica da parte dei carrozzieri francesi nella seconda metà degli anni Trenta e caratterizzate da linee particolarmente sinuose e avvolgenti. Distintivi erano i parafranghi molto accentuati e dotati di carenature che celavano gli archi passaruota.



Alfa Romeo 6C 2500 SS - 1948

Questa avveniristica cabriolet su base 6C 2500 Super Sport (motore 6 cilindri bialbero di 2443 cm³, 110 CV a 4800 giri/minuto) suscitò nel 1948 commenti entusiastici e fu premiata quello stesso anno ai concorsi d'eleganza a Roma e a Montecarlo.

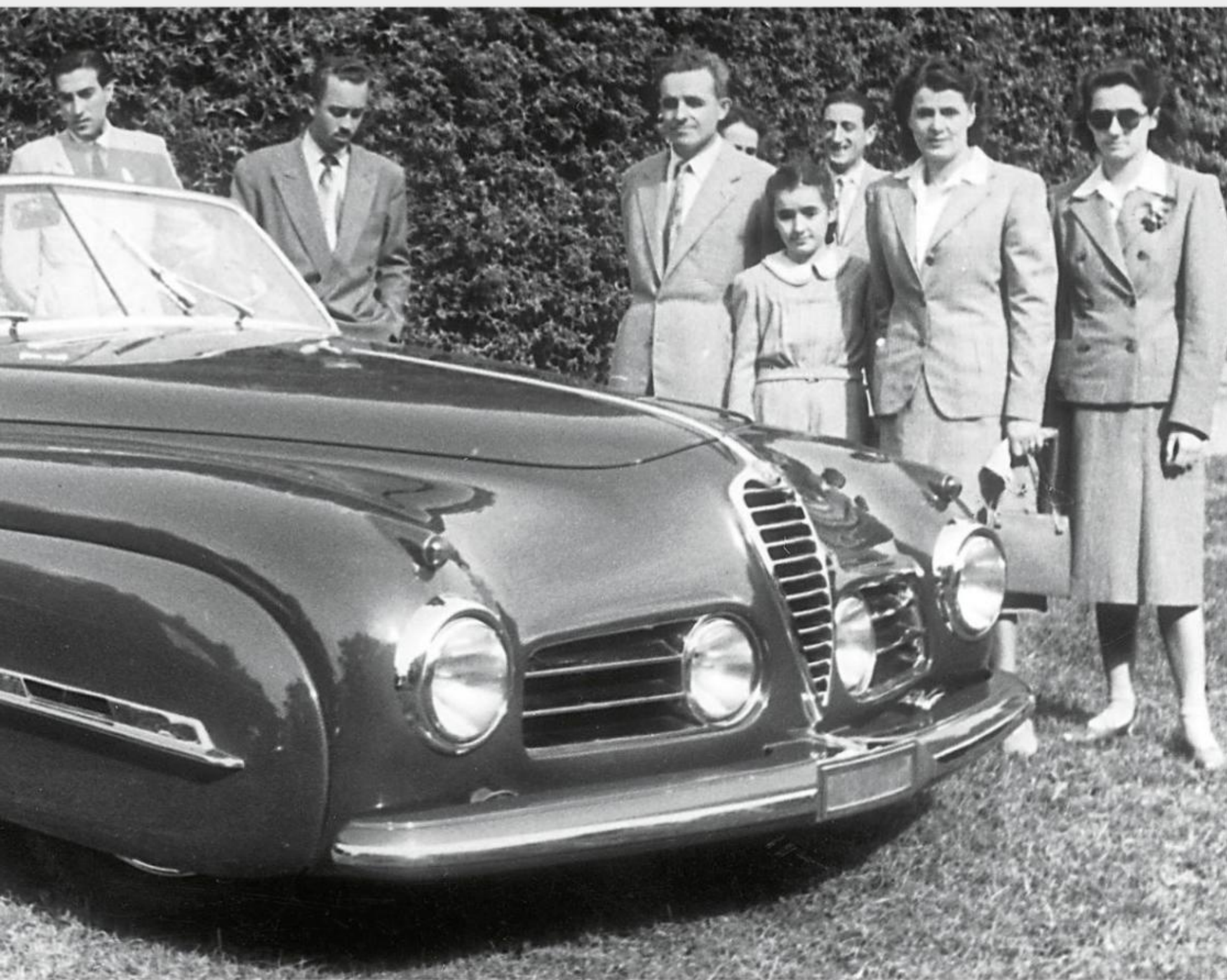
Delahaye 135 - 1949

La meccanica della Delahaye 135 (motore 6 cilindri di 3557 cm³, 120 CV) ospitò nel 1948 una sontuosa e audace carrozzeria allestita dalla Ghia con alcuni tipici connotati che le valsero la definizione di "flamboyant".

Talbot Lago Record - 1949

La francese Talbot Lago Record (motore 6 cilindri bialbero di 4483 cm³, 170 CV) conobbe alla fine degli anni Quaranta un momento di celebrità grazie anche alle originali carrozzerie allestite dalla Ghia.





Lancia Aprilia - 1950
Sul pianale Lancia Aprilia (motore V4 di 1486 cm³, 48 CV) fu allestita nel 1950 una berlina due porte della serie "flamboyant". La foto mostra le due carenature mobili sui passaruota in posizione aperta.

ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT CABRIOLET - 1947



Nel giugno del 1947 alla Ghia furono consegnati quattro autotelai 6C 2500 Sport. Su di essi furono realizzate altrettante cabriolet, differenti solo nelle proporzioni degli sbalzi anteriori e posteriori e nell'allestimento. L'esemplare ritratto fu immatricolato a Roma nel 1949 ed è l'unico circolante in Italia. Decisamente poco Alfa Romeo il frontale, di ispirazione déco.





Fiat 1100 Gioiello - 1949

Sopra, oltre alle spregiudicate vetture "flamboyant", la Ghia si dedicò nel dopoguerra alla costruzione delle carrozzerie Gioiello, contraddistinte da forme sobrie e compatte e offerte a prezzi più accessibili sul mercato delle fuoriserie. La foto mostra una coupé Fiat 1100B (motore di 1089 cm³, 35 CV), presentata nel giugno 1949 al Concorso d'Eleganza del Giardino di Boboli a Firenze.



Fiat 1500 Supergioiello - 1949

A destra, mentre le carrozzerie della serie Gioiello furono espressione della creatività di Felice Mario Boano, per le Supergioielli la Ghia affidò il progetto di stile a Giovanni Michelotti, da poco uscito dagli Stabilimenti Farina e appena all'inizio di una formidabile carriera come designer indipendente. Nella foto appare un'elegante coupé allestita sul telaio della Fiat 1500 D (motore 6 cilindri di 1493 cm³, 47 CV).



Alfa Romeo 6C 2500 SS - 1950

Sopra, questa coupé Supergioiello su meccanica Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport (motore 6 cilindri bialbero di 2443 cm³, 105 CV a 4800 giri/minuto) vinse il primo premio al Concorso d'Eleganza del Pincio, a Roma, svoltosi il 25 maggio 1950.



Plymouth XX-500 - 1950

Grazie a questa imponente berlina, il cui disegno traeva ispirazione dall'Alfa Romeo 6C 2500 Sport (vedi pagina 13), prese avvio nel 1950 il lungo rapporto di collaborazione con il gruppo americano Chrysler per la realizzazione di altri prototipi e di piccole serie di vetture speciali.

segue da pag. 12

di autotelai da parte delle fabbriche nazionali. Tutto il mondo della produzione era uscito sconvolto dalla guerra e stentava a recuperare i livelli minimi richiesti per la ripresa delle attività con pochi modelli allestiti sugli chassis Fiat 1500 e Lancia Aprilia, mentre maggiore disponibilità si verificava per l'Alfa Romeo 6C 2500, vettura prestigiosa ma al di fuori del potere d'acquisto del pubblico in quella congiuntura così critica. Fra le prime misure adottate da Boano nella nuova avventura im-

prenditoriale fu la decisione di imprimere un coraggioso approccio stilistico alle nuove vetture, le quali cominciarono ad affermarsi in occasione dei frequenti concorsi d'eleganza, che all'epoca si rivelarono valide manifestazioni promozionali per l'attività dei carrozzieri. Il talento e la passione di Felice Mario trovarono consacrazione internazionale al Concorso di Montecarlo nell'aprile 1947, dove la Ghia espose cinque diversi modelli, tre dei quali si distinsero con altrettanti premi assegnati dal-

la giuria. Le forme lunghe e sinuose di quelle carrozzerie - rese peculiari dai vani passaruota completamente chiusi secondo una certa scuola stilistica francese degli anni Trenta - raccolsero numerosi attestati di critica. In quegli anni si consumò la breve avventura della carrozzeria Ghia Aigle, fondata nell'omonima cittadina nel cantone di Vaud nel 1948 come filiale dell'azienda torinese per iniziativa di De Filippi, industriale di Mondovì (CN). Le vetture, quasi tutte disegnate da Boano 

segue a pag. 22

FERRARI 212 - 1952

Al Salone di Parigi del 1951 esordì la Ferrari 212 Inter (motore V12 di 2563 cm³, 155-170 CV a 6500 giri/minuto), versione turistica della 212 Export (220 CV a 7000 giri/minuto), che l'anno prima aveva vissuto una

stagione di brillanti successi sportivi, fra i quali spiccò il Giro di Sicilia con il pilota Vittorio Marzotto. Furono almeno 25 le berlinette Ferrari carrozzate da Ghia con coda fastback (nella foto), delle quali undici

sull'autotelaio 195 Inter, otto sulla 212 Inter e cinque sulla 340 America; una di queste ultime partecipò con i fratelli Jack e Ernie McAfee alla Carrera Panamericana del 1952, conquistando il 5° posto in classifica assoluta.

Armstrong Siddeley - 1951

Sotto, nei primi anni Cinquanta fu quasi una consuetudine per i costruttori britannici affidare ai carrozzieri italiani l'allestimento di prototipi di stile. Nella foto appare quello realizzato dalla Ghia sull'autotelaio Armstrong Siddeley 18 in versione berlina due porte, presentato al Salone di Torino 1951.



Riley RMB - 1952

Sopra, anche la britannica Riley RMB (motore 4 cilindri con due alberi a camme laterali, 2443 cm³, 90 CV a 4000 giri/minuto) fu interpretata dalla Ghia, la quale conservò l'elegante calandra d'origine della marca. Esposta al Salone di Torino 1952, non ebbe alcun seguito produttivo.



Ferrari 195 Inter - 1951
Boano realizzò nel 1951 la carrozzeria di questa Ferrari 195 Inter (motore V12, 2341 cm³, 130 CV a 6000 giri/minuto), le cui forme derivarono da quelle della 166 Inter, che fu la prima vettura di Maranello interpretata dalla Ghia e che rimase esemplare unico.



Lancia Aurelia B20 GT - 1951

A destra, al Salone di Torino del 1951 venne presentata la Lancia Aurelia B20 GT (motore V6, 1991 cm³, 75 CV), disegnata da Felice Mario Boano, il quale fece realizzare i primi 98 esemplari alla Carrozzeria Viotti di Torino. Le numerose richieste sul mercato delle coupé a caratteristiche sportive indussero a trasferire la produzione in serie alla Pinin Farina, dove vennero apportate lievi modifiche estetiche.

**Lancia Aurelia - 1952**

Sotto, con il lancio nel 1950 dell'Aurelia, la Lancia fornì il pianale tipo B52 ai carrozzieri per l'allestimento di vetture fuoriserie. La Ghia brillò con questa berlina quattro porte, nella quale apparve netta la linea del padiglione derivata dalla serie Supergioiello firmata da Giovanni Michelotti.



segue da pag. 19

→ e Michelotti, furono allestite pressoché interamente nell'officina di via Tommaso Grossi data la mancanza di manodopera specializzata in Svizzera. Fu una parentesi molto breve e marginale: già nel 1953 la Ghia Aigle divenne infatti indipendente. L'estro creativo di Boano nell'interpretare i più disparati telai e la raffinata esecuzione delle sue carrozzerie sportive trovarono conferme nelle Fiat 1500 e 1100 E, nonché in alcune Lancia Aprilia ultima generazione sia in versione coupé sia cabriolet; tutte vetture che alimentarono le serie Gioiello e Supergioiello (queste ultime disegnate da Giovanni Michelotti) e che confermarono i connotati fondamentali di quella che assunse negli anni dell'immediato dopoguerra la fama della scuola stilistica italiana. **R**

Lancia Aurelia - 1952

Di forme più spregiudicate fu questa berlina due porte allestita sul pianale Aurelia B52 seconda serie, contraddistinta dai doppi proiettori verticali e dal parabrezza superpanoramico con montanti arretrati. Vettura costruita in esemplare unico.



FIAT 1100 E SUPERGIOIELLO - 1952



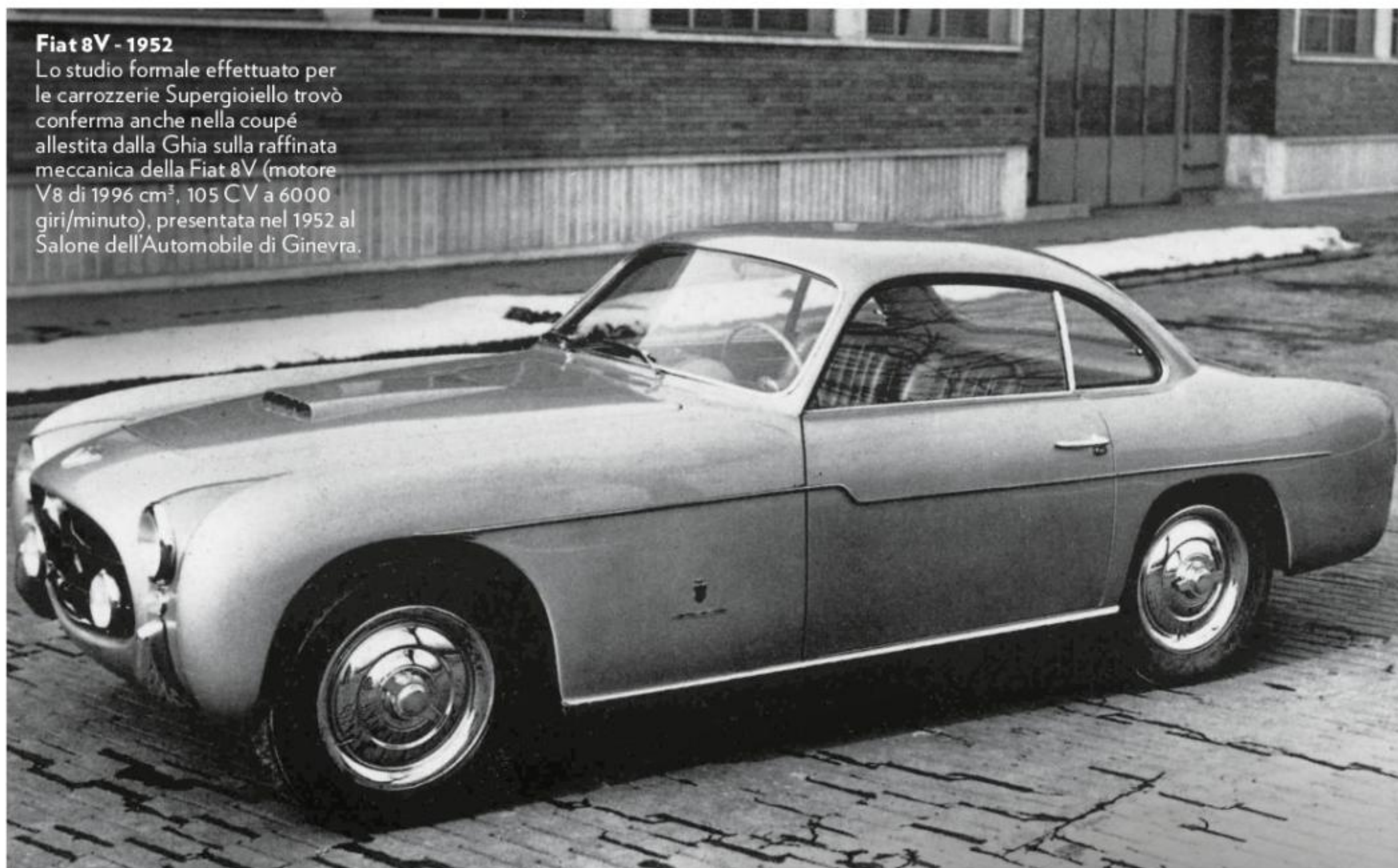
La volumetria di questa luminosa coupé realizzata sul telaio della Fiat 1100 E presentata nel 1949 con lievi aggiornamenti al modello B dell'anno precedente, ripropose alcuni tipici connotati nella fiancata e nel padiglione delle auto appartenenti alla generazione Supergioiello, ma il trattamento del frontale - con

la calandra provvista di una marcata "dentatura" cromata e proiettori incorporati - apparve del tutto nuovo. Nell'abitacolo spiccò la nuova leva al volante del cambio, adottata per la prima volta dalla Fiat sulla 1100 E e sulla 1500 E, entrambe debuttanti alla Fiera del Levante, a Bari, nel settembre 1949.



Fiat 8V - 1952

Lo studio formale effettuato per le carrozzerie Supergioielli trovò conferma anche nella coupé allestita dalla Ghia sulla raffinata meccanica della Fiat 8V (motore V8 di 1996 cm³, 105 CV a 6000 giri/minuto), presentata nel 1952 al Salone dell'Automobile di Ginevra.

**B Junior - 1952**

La prima carrozzeria Ghia realizzata sulla meccanica della Fiat 1900 fu opera di Gianpaolo Boano - figlio di Felice Mario (entrambi ritratti nella foto accanto alla vettura). La B Junior, svelata nella primavera 1952 al Salone di Torino, si distinse come coupé tre posti con alcune derivazioni stilistiche di scuola Chrysler. Essa fu poi realizzata nel 1953 anche sui pianali Fiat 1400 e Lancia Aurelia.





Renault Frégate - 1953

Sopra, fra le numerose proposte della Ghia avanzate alla francese Renault figurò anche questa inconsueta berlina quattro porte allestita nel 1953 sulla meccanica della Frégate, con motore 4 cilindri di 1997 cm³ (56 CV a 3800 giri/minuto) e sospensioni a quattro ruote indipendenti.

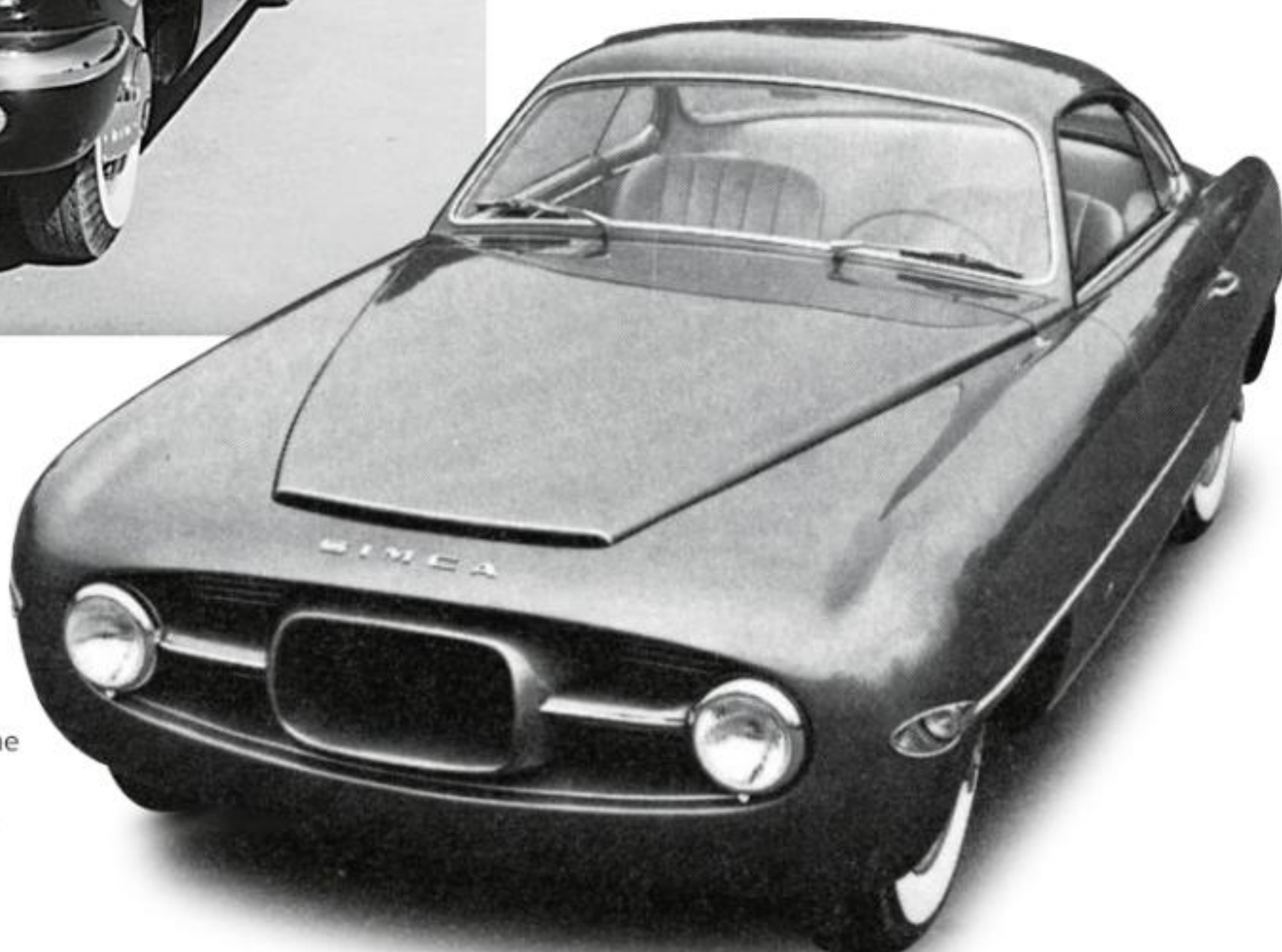


Cisitalia 505 DF - 1953

Sopra, il tentativo di Piero Dusio di rilanciare la sua Cisitalia prese forma nel 1953 con la 505 DF, realizzata su meccanica Fiat 1900 e prodotta in una decina di esemplari. La carrozzeria riproduceva fedelmente le linee del prototipo 808 XF sviluppato nel 1951 da Savonuzzi su meccanica Mercury (motore V8 di 4,2 litri, 110 CV) e commissionato dalla Ford in vista di un'eventuale commercializzazione negli Usa.

Simca Aronde - 1954

A destra, al Salone di Parigi 1954 la Simca espose il prototipo allestito sulla meccanica della berlina Aronde (motore 4 cilindri di 1220 cm³, 40 CV) con una gradevole carrozzeria coupé, che presentava alcune ispirazioni stilistiche dai prototipi realizzati per l'americana Chrysler.



ALFA ROMEO ABARTH 1900 SS - 1954



All'inizio del 1954, Carlo Abarth affrontò il progetto ambizioso di elaborare la meccanica dell'Alfa Romeo 1900 Super Sprint e ne derivò una vettura con motore due litri di 135 CV e un nuovo telaio in lamiera scatolata con passo accorciato da 2630 a 2480 mm. La carrozzeria in alluminio, allestita dalla Ghia, contribuì a limitare a 890 kg il peso della vettura, che denunciò un rapporto peso/potenza di 6,6 kg/CV e una velocità massima di oltre 200 km/h.





Alfa Romeo 1900 SS - 1953-54

In occasione del lancio della berlina 1900 nel 1950, l'Alfa Romeo predispose per i carrozzieri il pianale C con passo più corto di 130 mm, sul quale la Ghia allestì tre coupé due posti, delle quali due (in alto e al centro) con calandra ispirata ad alcuni prototipi Chrysler disegnati da Virgil Exner, e l'altra (in basso) con linee chiaramente definite da Savonuzzi.



LA GRANDE AVVENTURA CON LA CHRYSLER

L'inizio degli anni Cinquanta vide la stimolante collaborazione con il gruppo americano. In un momento di grande creatività, Boano fu improvvisamente estromesso dalla guida dell'azienda con una spregiudicata azione del socio Segre, che esercitava un ruolo primario nei contatti con gli Usa

S

ul finire degli anni Quaranta la Fiat stava vivendo una fase di completa riorganizzazione sulla spinta impressa da Vittorio Valletta e grazie ai cospicui

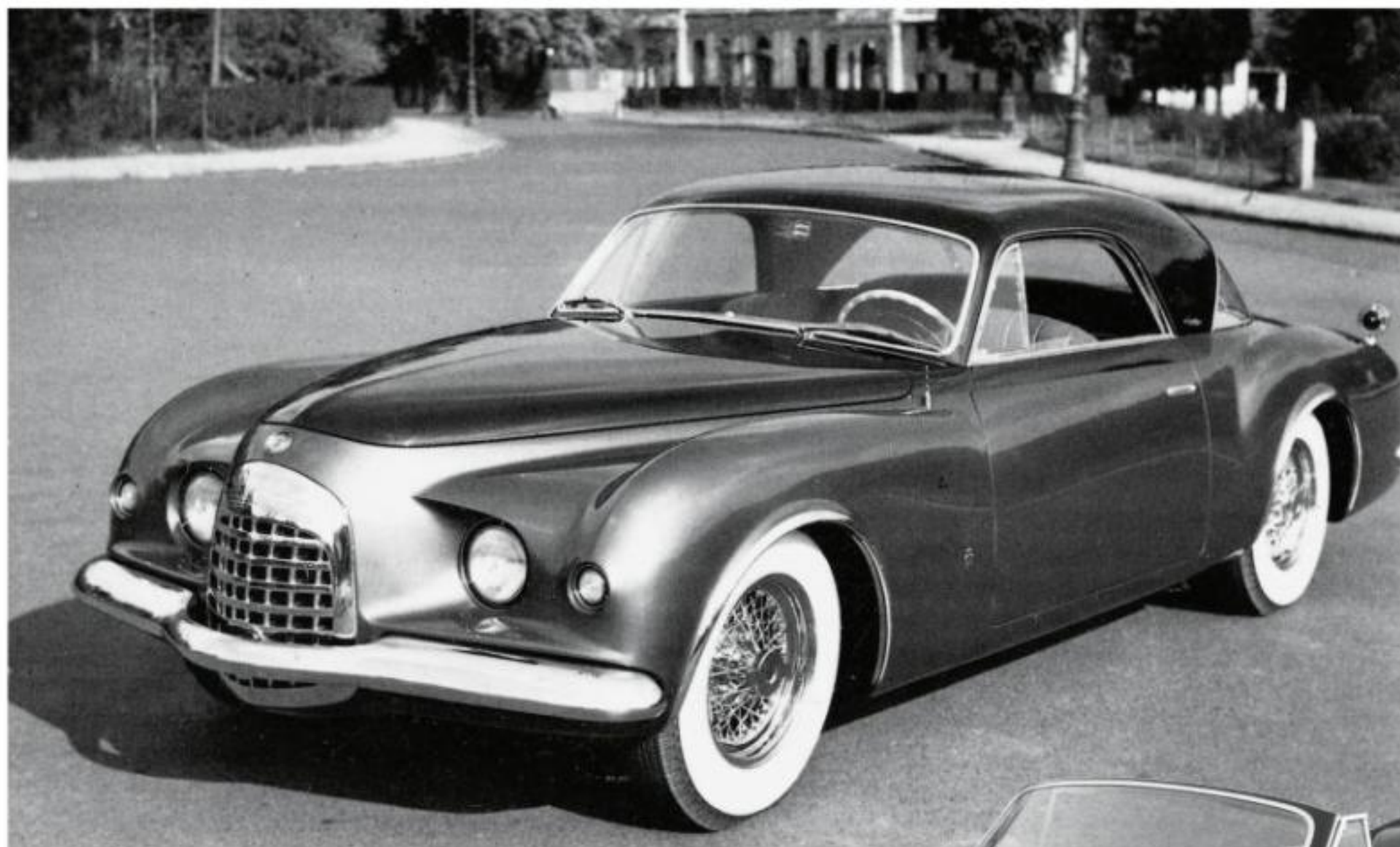
investimenti previsti dal Piano Marshall, che consentirono di stringere importanti accordi con alcune industrie automobilistiche d'oltreoceano. Nell'ambito di tale collaborazione nacque l'iniziativa da parte del gruppo Chrysler di Detroit di affidare all'Italia la costruzione di alcuni prototipi sperimentali, e la Fiat suggerì agli americani di contare sulla capace manodopera artigianale della Pinin Farina e della Ghia. Entrambe le ditte ricevettero dagli Usa un autotelaio Plymouth (marca del gruppo Chrysler di maggiore diffusione), sul quale si cimentarono in una sorta di gara per l'allestimento di una berlina quattro porte.

Nella sfida fra le due grandi firme della carrozzeria torinese la vittoria andò assegnata alla Ghia, che ricevette anche l'apprezzamento dei committenti per la raffinata verniciatura del prototipo Plymouth XX-500, realizzata con ben 17 successive mani di colore. Fu quello un successo personale di Felice Mario Boano, che fu invitato a Detroit per discutere con l'alta dirigenza Chrysler le

Virgil M. Exner

Virgil M. Exner si era già fatto notare per le avveniristiche carrozzerie della Studebaker 1947 e dal 1951 era a capo del Centro di Disegno Avanzato della Chrysler, mordendo il freno per esprimere al meglio le sue potenzialità.





Chrysler K-310 - 1951

A sinistra, prototipo eseguito dalla Ghia su progetto di Exner fu la Chrysler Coupé K-310. La sigla indicava Keller, presidente della Casa, mentre 310 alludeva alla potenza del V8 FirePower di 5,4 litri. La vettura venne fatta circolare a scopo promozionale negli Usa. La finta ruota di scorta rilevata sul coperchio del bagagliaio e le due luci di coda trattate come fanalini separati dal corpo vettura conferirono una raffinata personalità.

Chrysler C-200 - 1952

A destra, versione cabriolet del prototipo K-310, di cui manteneva pressoché invariata la meccanica. La vettura fu mostrata alla Parade of Stars Automobile Show al Waldorf-Astoria Hotel.

Chrysler Special - 1952-53

Sotto, sempre disegnata da Exner e allestita sul telaio ribassato della berlina New Yorker dalla Ghia, la Special servì come base per la successiva Special ST, la quale differiva essenzialmente per il trattamento della parte frontale.

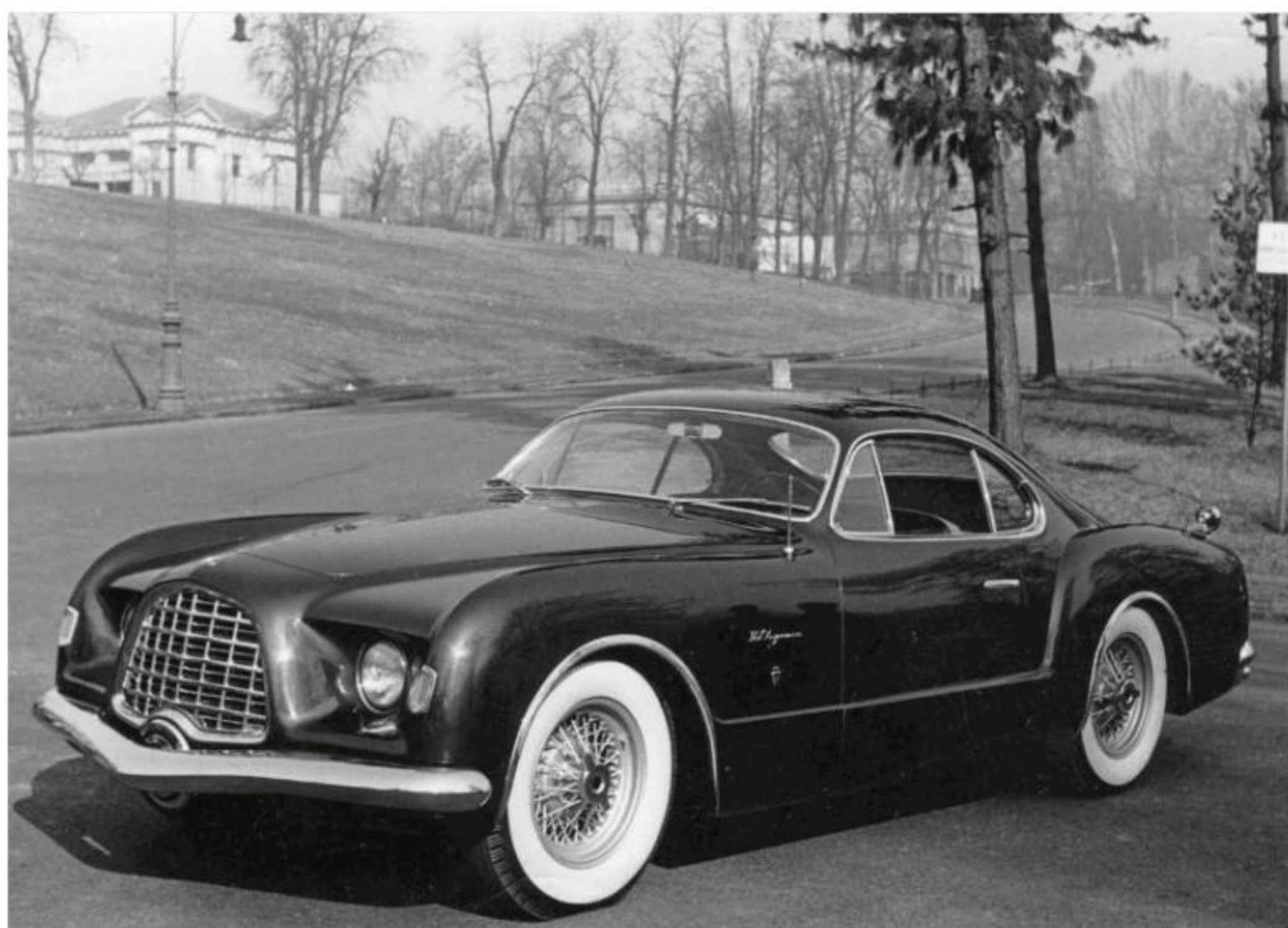


Chrysler D'Elegance - 1952-53

A destra, lanciata al Salone di Parigi, era basata sul telaio della Chrysler New Yorker con passo accorciato da 125" a 115" (2921 mm). Il motore era un V8 di 5,8 litri da 280 CV. Questa splendida coupé, che avrebbe dovuto essere prodotta in 25 esemplari, servì come ispirazione nel definire la linea della Karmann Ghia, soprattutto nell'attacco del parafrangente posteriore.

Dodge Firearrow - 1953

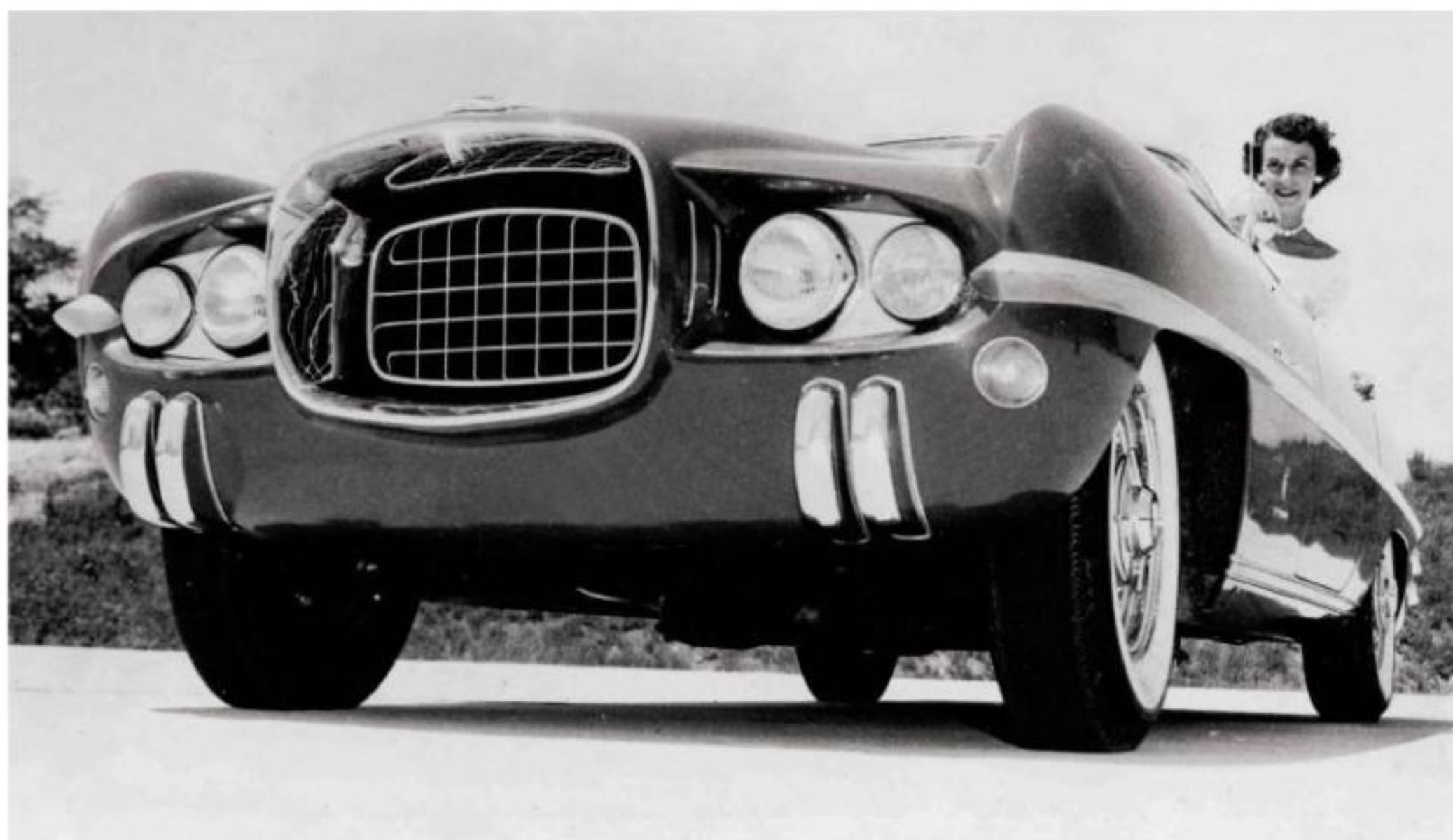
Sotto, al 35° Salone di Torino che aprì i battenti nella primavera 1953, lo stand Ghia presentò il prototipo Firearrow con le prime tendenze stilistiche di Exner sulla meccanica Dodge di serie (motore V8, 3955 cm³, 140 CV). In secondo piano nella foto appare la coupé Fiat Abarth 1100/103, il cui frontale denunciò chiaramente una netta influenza del designer americano.





Dodge Firearrow III - 1954

Dal progetto originario Firearrow fu derivata questa versione coupé, basata sulla meccanica della Dodge Royal, che montava un V8 Hemi di 3,9 litri da 150 CV.



Dodge Firearrow IV - 1954

L'ultimo prototipo della famiglia Firearrow fu una convertibile del tutto funzionante, pronta per entrare in produzione. Il passo era sempre quello di 119" (3022 mm). Con alcune modifiche nel frontale diede origine alla Firebomb.

➔ modalità per le commesse successive; con lui partì anche Luigi Segre, un trentenne ingegnere approdato alla Ghia dalla Siata, divenuta in quegli anni molto popolare grazie al monocilindrico Cucciolo da montare come motore ausiliario su una normale bicicletta. Uomo disinvolto e arrivista, Segre era dotato di grandi capacità nelle trattative commerciali e lo stesso Boano gli offrì l'opportunità di entrare al 40% come socio nella fabbrica, della quale egli era rimasto proprietario unico dopo aver riscattato nel 1947 la quota di Giorgio Alberti. All'inizio degli anni Cinquanta i rapporti fra la Chrysler e la Ghia divennero sempre più intensi, gestiti in

Italia personalmente da Luigi Segre. La prima delle commesse speciali fu la coupé Chrysler K-310, allestita sulla base di disegni e modelli realizzati in America dallo stilista Virgil Exner - capo del Disegno Avanzato presso il grande gruppo americano (del quale facevano parte anche le marche Plymouth, De Soto, Dodge e, a partire dal 1955, Imperial) - al quale interessava molto disporre a Torino di un atelier capace di realizzare i prototipi dai propri figurini. All'età di cinquant'anni, Exner aveva già vissuto un momento di celebrità in America, quando allo studio di Raymond Loewy si era espresso con grande talento nel progetto dell'innovativa Studebaker per l'im-

mediato dopoguerra. Fu licenziato da Loewy quando questi si accorse che Exner stava disegnando, al di fuori del suo studio, altri modelli per la Studebaker; trovò quindi un impiego alla Chrysler, dove progettò i due prototipi K-310 e C-200, realizzati nel biennio 1951-52 come modelli sperimentali dalla Ghia di Torino. Le due macchine riscosero grande interesse negli Usa e tale successo segnò l'inizio di una decennale, proficua collaborazione fra il gruppo di Detroit e la Ghia.

Il tema dell'elegante coupé di gusto europeo condusse nel 1952-53 alla Chrysler Special, distinta pur nelle imponenti dimensioni da linee sobrie e slanciate, e al-

segue a pag. 34

CHRYSLER ST SPECIAL - 1954



La più evoluta carrozzeria su autotelaio Chrysler del dopoguerra fu la ST Special (motore V8, 5423 cm³, 235 CV), disegnata da Exner e allestita dalla Ghia sul telaio New Yorker. La Casa americana vietò l'importazione negli Usa di questa splendida coupé, con la sola eccezione dell'esemplare destinato a Jacob Chrysler, figlio del presidente del gruppo. Riscosse molti consensi in Europa, dove venne distribuita dalla France Motors, importatore Chrysler per il mercato transalpino. In origine erano previste 400 unità, ma secondo alcune fonti non si andò oltre alcune decine.

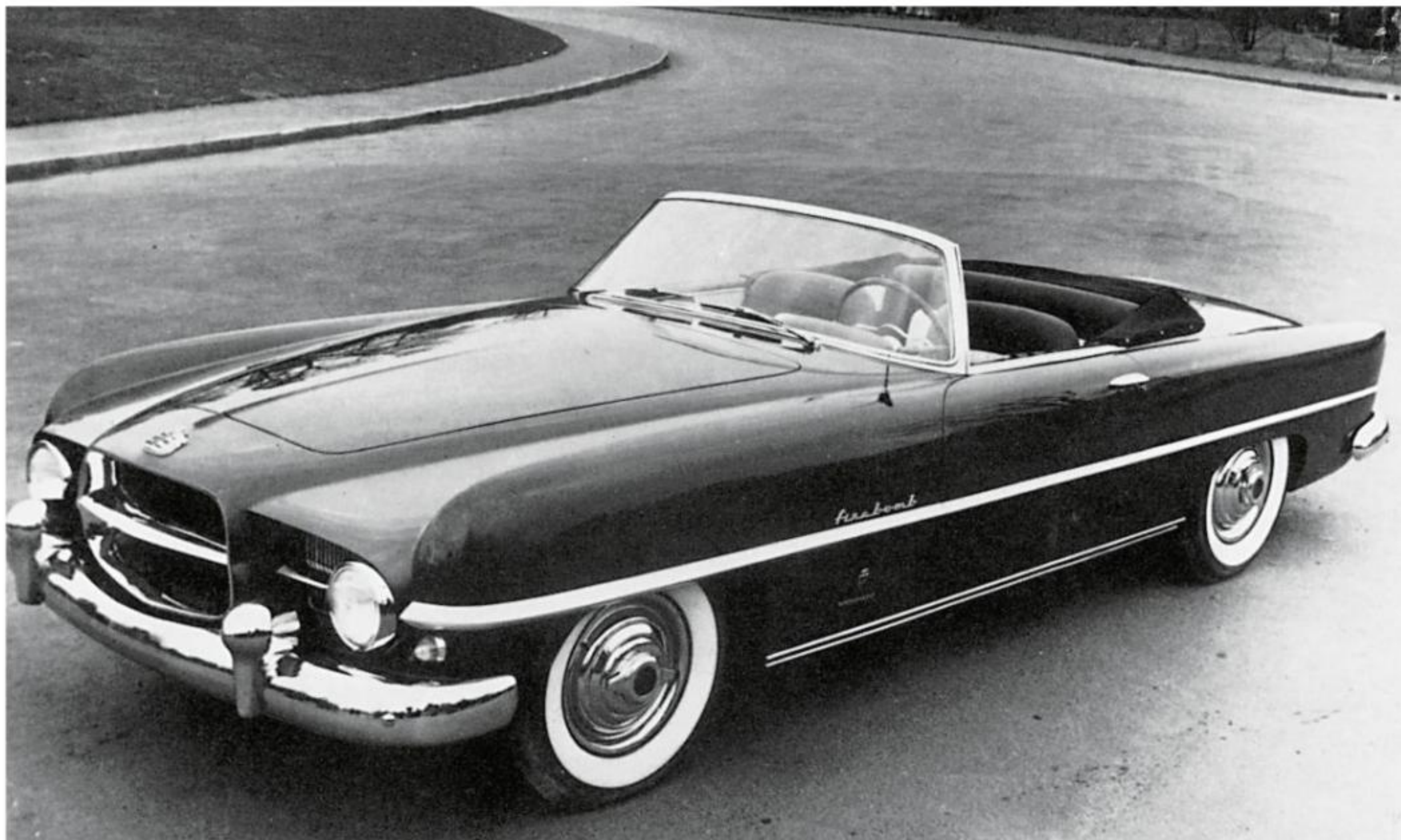


Plymouth Explorer - 1954

A destra, Exner aveva fatto allestire alla Ghia nel 1952 la coupé Explorer, presentata come dream car sul telaio della Plymouth (motore 6 cilindri, 3769 cm³, 100 CV), che fu a lungo la marca più popolare e diffusa del gruppo Chrysler negli Usa.

Dual Motors Firebomb - 1955

Sotto, il prototipo Firebomb, strettamente derivato dalla Dodge Firearrow IV. Entrò in produzione nel 1956 col nome Dual Ghia dopo aver ricevuto alcuni aggiornamenti estetici, che riguardarono essenzialmente l'aggiunta di due pinne sui parafranghi posteriori. Il prezzo di listino molto elevato rese una vettura esclusiva, destinata a personaggi molto in vista del jet set.



segue da pag. 31

la splendida D'Elegance. Nel 1953 al Salone di Torino fu la volta della spider Dodge Firearrow, cui seguirono l'anno successivo altri tre interpretazioni (nell'ordine spider, coupé e cabriolet). Da quello studio stilistico derivò il prototipo Firebomb con un inedito trattamento del frontale; costruita in piccola serie prevalentemente per il mercato americano, la Firebomb incontrò larghi consensi fra le personalità più in vista nel mondo dello sport e dello spettacolo. Il

successo della Chrysler Special indusse la casa ad avviare la produzione della derivata ST Special. L'allestimento in piccola serie fu affidato alla Ghia, la quale si impegnò a produrne 400 unità (alcune fonti ridimensionano il totale a poche decine). La ST fu commercializzata solo in Europa per conto di France Motors, importatore Chrysler per la Francia. Nel 1954 debuttò lo studio di ricerca condotto da Exner per il prototipo Plymouth Explorer.

La Ghia fu anch'essa in lizza nei primi anni Cinquanta per carrozzare gli strepitosi autotelai costruiti da Enzo Ferrari a Maranello e Boano mancò forse di giocare in tale occasione un ruolo importante nell'interpretare la spiccata personalità di quella meccanica, sicuramente non seppe trasmettere quel magico fascino di cui fu capace all'epoca Giovanni Michelotti nel disegnare le vetture del Cavallino per Alfredo Vignale. La Ghia costruì una decina di Ferrari 195 Inter



De Soto Adventurer II - 1954

Gli stilisti della Ghia si uniformarono rapidamente alle tendenze di Exner e realizzarono nel 1954 questa enorme coupé con lunghissima coda spiovente sulla meccanica della De Soto, vettura di livello medio-alto in seno al gruppo di Detroit. Venne presentata oltreoceano con il nome Adventurer II con gli organi meccanici della marca (motore V8, 4525 cm³, 170 CV).

Chrysler Special K-300 - 1956

La 300 allestita per lo Scià di Persia nel 1956 interpretò il tema della vettura destinata a una ristretta élite di clienti. Le lunghe pinne di coda conferirono slancio a una carrozzeria dai connotati dimensionali inconsueti e in controtendenza con i dettami espressi dal pubblico del Vecchio Continente.



del 1950, una piccola serie di 13 esemplari di 212 Inter del 1951, oltre a un modello 340 e a una 375 Mille Miglia del 1953-54; tutte vetture allestite nell'officina di Ezio Ellena, genero di Boano, che fungeva da unità produttiva sussidiaria.

La capacità creativa di Boano e le fortune commerciali gestite da Segre permisero alla Ghia di raggiungere vette altissime nei primi anni Cinquanta. Fra gli interventi in incognito - o comunque noti soltanto agli specialisti

del settore - figurò l'apporto di Felice Mario al disegno incomparabile e senza età della Lancia Aurelia B20 GT, vettura che la Ghia riuscì ad allestire solo in un centinaio di esemplari, lasciando poi il testimone alla ben diversa capacità produttiva della Pinin Farina. Un altro felice intervento di Boano trovò espressione nelle forme avveniristiche del prototipo Alfa Romeo Giulietta Sprint del 1954, la cui definizione vide anche il contributo di Franco Scaglione della Carrozzeria Bertone, quella

che alla fine impostò la produzione in piccola serie del modello che divenne in breve tempo l'auto sportiva più ambita sull'intera scena europea (oltre 40.000 unità costruite dal 1954 al 1964). Boano aveva esposto allo stand della Ghia al Salone di Torino 1953 anche l'Alfa Romeo 1900 C della serie Supergioiello, in cui spiccò l'originalità del frontale con lo scudetto Alfa prominente rispetto ai parafranghi, all'interno dei quali erano posti i proiettori, soluzione che riprendeva quella realizzata dal car- ➤

Chrysler Falcon - 1955

Fu questa una delle tre "exciting cars" allestite dalla Ghia ed esposte in occasione del Natale 1955 all'ingresso principale del Chrysler Building di New York. La vettura che raccolse maggiori consensi fu la Falcon, spinta dal motore Hemi (V8, 4770 cm³, 200 CV) con camere di scoppio emisferiche.



➔ rozziere di Torino su alcuni prototipi Chrysler disegnati da Virgil Exner. Alla stessa rassegna torinese apparve anche la B Junior sul pianale della Lancia Aurelia, una coupé di linea tipicamente Ghia disegnata da Gianpao-
lo Boano, figlio di Felice Mario.

La linea della coupé D'Elegance fu riproposta in gran parte dalla Ghia per un'audace iniziativa partita nel 1951 e volta a offrire una speciale versione coupé sulla meccanica della Volkswagen Typ 1, le cui fortune sul mercato internazionale passarono in breve tempo dal regime dilagante a quello torrentizio. Tutto prese il via nel corso di un incontro al Salone di Ginevra fra Luigi Segre e Wilhelm Karmann Junior, figlio del fondatore della già famosa fabbrica tedesca di carrozzerie a Osnabrück; la Volkswagen aveva sempre rifiutato di consegnare un telaio della sua popolare vettura per consentire la costruzione di un prototipo da parte di numerosi carrozzieri, ma Segre riuscì ad aggirare l'ostacolo, facendosi consegnare una berlina di serie dalla Société France Motors, che rappresentava in Francia il costruttore tedesco oltre che gestire per l'Europa le importazioni del gruppo Chrysler.

L'intento di Segre mirava a proporre alle alte sfere di Wolfsburg non i figurini di una versione coupé due porte bensì la vettura finita e marciante, e la sua tattica fu premiata dal successo che essa suscitò presso i responsabili commerciali della fabbrica. Il messaggio stilistico trasmesso dal gruppo di lavoro della Ghia richiese diciotto mesi di pianificazione industriale per la produzione in serie alla Karmann e la vettura venne infine commercializzata sulla meccanica della VW Typ 1 nell'agosto 1955 e ➔





Chrysler Norseman - 1956

Un'altra "idea car" fu nel 1956 la Chrysler Norseman, che introdusse alcune innovazioni costruttive, come il tetto a sbalzo, non sostenuto dai montanti del parabrezza. Imbarcata sul transatlantico Andrea Doria, si inabissò nell'Oceano il 26 luglio 1956.



Dual Ghia - 1956

Eugene Casaroll, proprietario della Automobile Shippers Inc. di Detroit, ottenne i diritti per produrre in serie il prototipo Dodge Firearrow IV. La vettura, ribattezzata Dual Ghia, fu costruita a Torino dal 1956 al 1958 in 117 esemplari. Montava un motore Dodge V8 di 5162 cm³ da 230 CV, accoppiato a una trasmissione automatica Powerflite.

VOLKSWAGEN KARMANN GHIA - 1955

➔ subito dopo esposta al Salone di Francoforte in settembre, dove ricevette immediati consensi; nessuno avrebbe potuto pronosticare un'affermazione così clamorosa, al punto che la Karmann fu in grado di festeggiare la produzione del 10.000° esemplare già nel quattordicesimo mese a partire dalla sua data di lancio; nel 1960 si arrivò a consegnarne 12.000 unità, due terzi delle quali destinate all'esportazione. La domanda dei vari mercati si estese anche al modello VW Typ 3 con motore 1500/1600 e carrozzeria Karmann Ghia ristilizzata completamente. Fu distribuita fra il 1962 e il 1969 in oltre 45.000 esemplari.

In parallelo con la Chrysler, la Ghia svolse anche attività in proprio sui telai del gruppo americano, interpretando la filosofia della marca Dual Motors, sorta per iniziativa di Eugene Casaroll, che affascinato dal prototipo Firearrow IV del 1954 ottenne i diritti per avviarne la produzione col nome Dual Ghia. Dal 1956 al 1958 furono 117 le vetture costruite. La piccola Casa introdusse poi nel 1961 la Ghia L 6.4, una possente coupé mossa da un V8 di 6,4 litri da 335 CV; uscì di scena già nel 1963 dopo appena 26 unità ultimate. Nel frattempo numerose furono le fuoriserie allestite dalla Ghia per personaggi di altissimo rango, fra cui la Chrysler Imperial del Papa (1954), la Cadillac da parata e due Mercedes-Benz 300 per la casa reale dell'Arabia Saudita, nonché la Rolls-Royce Silver Wraith destinata nel 1954 a re Faruk d'Egitto, all'epoca esule a Roma, e la Chrysler Special K-300 realizzata nel 1956 per conto dello Scià di Persia Reza Pahlavi.

Fu in quell'euforico momento di notevoli affermazioni che il destino di Boano registrò un'improvvisa battuta di arresto a causa della rottura, forse premeditata, del rapporto con Luigi Segre, il focoso socio di recente acquisizione. A seguito di un diverbio per futili motivi con quest'ultimo, Felice Mario aveva deciso di liberarsi del partner acquistando la sua partecipazione nella società, ma Segre anticipò la manovra - con l'appoggio della banca Treves e di un certo ambiente finanziario cittadino che fornì i fondi necessari - e la situazione si capovolsse d'improvviso, con Segre che liquidò a Boano le rispettive quote, risultando proprietario unico della Ghia. Estromessi dalla loro stessa ditta, padre e figlio fondarono nel 1954 una propria azienda, che quattro anni più tardi fu incorporata dalla Fiat con l'istituzione del Centro Stile in via La Manta a Mirafiori. **R**

Virgil Exner non ne rivendicò mai la paternità, ma è evidente che la sua Chrysler D'Elegance abbia profondamente ispirato il progetto di stile elaborato dalla Ghia per una coupé sulla popolare Volkswagen Typ 1, una carrozzeria che riscosse in tutto il mondo un clamoroso e inatteso successo. Il prototipo Ghia venne acquistato dalla Karmann di Osnabrück, che provvide a industrializzare il progetto e impostarne la produzione in serie. Presentata ufficialmente nell'agosto 1955, la Karmann Ghia (motore 4 cilindri boxer di 1192 cm³, 34 CV), rimase in produzione per quasi vent'anni, fino al luglio 1974, con un totale di quasi mezzo milione di esemplari.





Col vento tra i capelli

Sviluppato interamente dalla Ghia fu il progetto della Karmann Ghia in versione cabriolet, che divenne rapidamente un best seller nel panorama delle vetture aperte a cominciare dal Salone di Francoforte 1957.



CHRYSLER TURBINE - 1963

Negli anni Cinquanta la Chrysler avviò un lungo e costoso processo di ricerca sulla turbina a gas per uso automobilistico e presentò nel 1954 la prima vettura sperimentale, una Plymouth Belvedere, che fu seguita da altre sempre più sofisticate fino a quando, nel 1963, la fabbrica decise di effettuare un grande sondaggio di mercato fra i clienti con 50 esemplari del modello Turbine (carrozato da Ghia), il cui motore - costituito di due turbine a gas indipendenti - erogava 130 CV. Si costruirono sei generazioni successive di tali motori, ma la Chrysler decise nel 1979 di abbandonare il progetto, ritenuto troppo costoso. La carrozzeria della Turbine era stata disegnata da Elwood Engel con notevole interpretazione creativa, che riscosse numerosi consensi presso il pubblico americano nel corso del sondaggio condotto con le 50 vetture sperimentali allestite da Ghia.





LA RIVOLUZIONE DI SAVONUZZI

L'apporto del valente ingegnere, divenuto direttore tecnico dopo essere stato consulente esterno, diede vita alle incredibili sportive Supersonic. Nuove risorse e grandi potenzialità professionali consentirono alla firma torinese un vasto programma di sviluppo con l'acquisizione di altri carrozzieri

La concomitanza con i prototipi realizzati per conto della Chrysler influenzò senza dubbio il progetto voluto nel 1951 da Piero Dusio, patron della Cisitalia, per cercare di cavalcare l'onda del successo americano avuto dalla berlinetta 202. Tale studio, battezzato 808 XF, per una nuova coupé su meccanica Mercury fu affidato a Savonuzzi, mentre dell'allestimento si occupò la Ghia. Il risultato fu una vettura molto sobria, elegante e moderna, nelle cui linee si coglievano appunto delle somiglianze con le sportive definite da Virgil Exner. Di quella splendida vettura però non si fece nulla; da quell'esperienza derivò nel 1953 la Cisitalia 505 DF su base della Fiat 1900, realizzata in una decina di esemplari. Nel 1954 si costituì la Ghia Serie Speciale SpA, in cui erano confluite la stessa Ghia, gli stabilimenti Monviso SpA e la O.S. SpA nei nuovi locali in corso Unione Sovietica 75-79, già sede della Monviso (che venne interamente acquisita nel 1955); alla Ghia le funzioni di direttore tecnico vennero assunte dall'ingegner Giovanni Savonuzzi. Questi era già molto noto nell'ambiente dell'auto, dopo aver lavorato nel settore aeronautico; collaborò durante la guerra alla Fiat con Dante Giacosa, che lo segnalò a Piero Dusio per affidargli il progetto della Cisitalia D46 e delle berlinette 202. Approdò alla Ghia con alcuni inediti progetti di carrozzeria - alcuni dei quali anche per conto della Chrysler - e soprattutto inquadrò l'azienda con nuovi metodi e raffinate tecniche di lavorazione. Fece scalpore il progetto, quando era ancora consulente esterno della Ghia, 

segue a pag. 49





Un nuovo direttore alla Ghia

Sopra, Giovanni Savonuzzi approdò inizialmente alla Ghia come consulente esterno e poi come direttore tecnico, dove fece spicco nella riorganizzazione dell'azienda. Sensazione fece l'originale vettura per un cliente svizzero (Felhemann), il quale gli aveva commissionato un'auto speciale per la Mille Miglia del 1953.

Esordio della Supersonic

A sinistra e in alto, la vettura di Felhemann vantava un telaio tubolare e alcuni organi meccanici di origine Fiat 1400 e Lancia Aurelia, ma soprattutto il motore Alfa Romeo 1900 elaborato da Carlo Abarth. Alla Mille Miglia la nuova auto "ibrida" fu costretta al ritiro, ma la carrozzeria Supersonic - disegnata da Savonuzzi - riscosse numerosi consensi.

FIAT 8V SUPERSONIC - 1953 / JAGUAR XK 120 SUPERSONIC

Nei primi anni Cinquanta le modeste strutture produttive della Ghia le impedirono di proporsi alle grandi Case automobilistiche per la costruzione in piccola serie delle vetture che Boano, dal canto suo, aveva concepito e realizzato sotto forma di prototipi. L'attività su base artigianale interessò anche le carrozzerie Supersonic progettate da Giovanni Savonuzzi, che vennero allestite dalla Ghia in soli 13 esemplari (otto su Fiat 8V, tre su Jaguar XK 120, uno su Alfa

Romeo 1900 e l'ultimo su Aston Martin DB2/4). Le foto in questa doppia pagina illustrano una Fiat 8V con carrozzeria Supersonic (sul passo di 2400 mm e targa Michigan) e una Jaguar XK 120 (sul passo di 2590 mm e targa Parigi), entrambe connotate da un'identica impostazione formale; la Jaguar si differenziò per un abitacolo allungato rispetto a quello della Fiat e inoltre per la presenza di paraurti costituiti da semilame avvolgenti cromate.



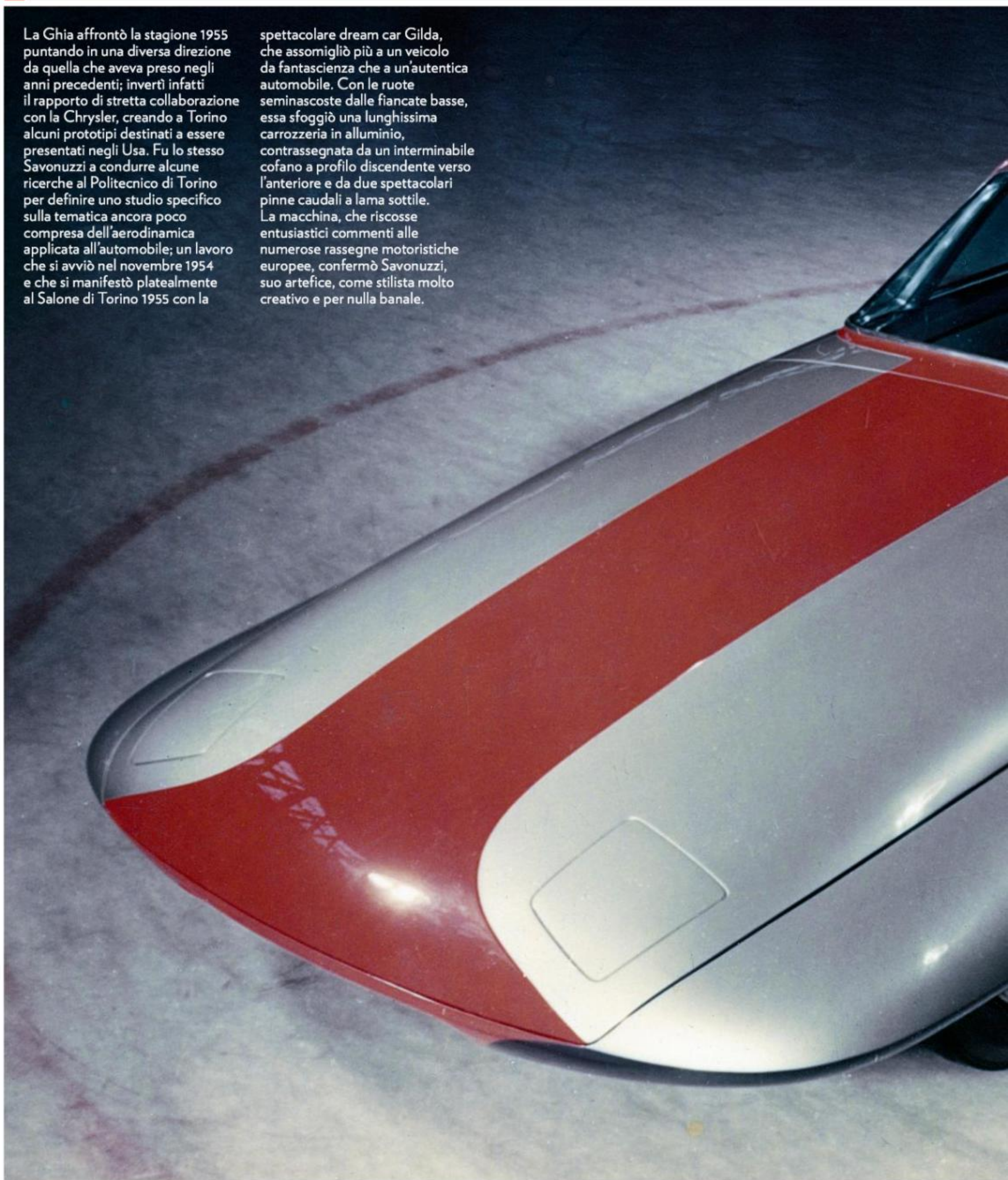
- 1954

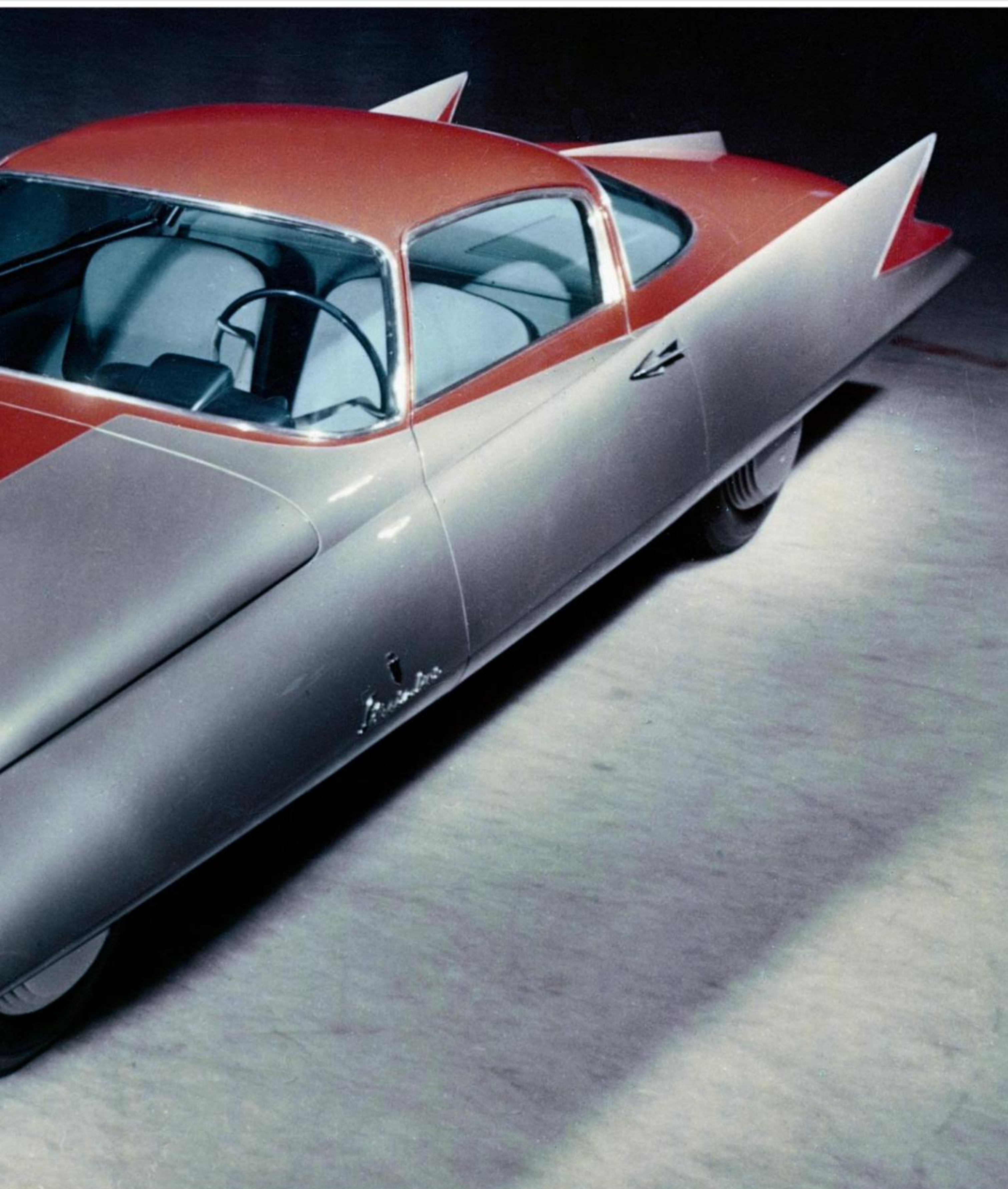


CHRYSLER GILDA - 1955

La Ghia affrontò la stagione 1955 puntando in una diversa direzione da quella che aveva preso negli anni precedenti; invertì infatti il rapporto di stretta collaborazione con la Chrysler, creando a Torino alcuni prototipi destinati a essere presentati negli Usa. Fu lo stesso Savonuzzi a condurre alcune ricerche al Politecnico di Torino per definire uno studio specifico sulla tematica ancora poco compresa dell'aerodinamica applicata all'automobile; un lavoro che si avviò nel novembre 1954 e che si manifestò platealmente al Salone di Torino 1955 con la

spettacolare dream car Gilda, che assomigliò più a un veicolo da fantascienza che a un'autentica automobile. Con le ruote seminasconde dalle fiancate basse, essa sfoggiò una lunghissima carrozzeria in alluminio, contrassegnata da un interminabile cofano a profilo discendente verso l'anteriore e da due spettacolari pinne caudali a lama sottile. La macchina, che riscosse entusiastici commenti alle numerose rassegne motoristiche europee, confermò Savonuzzi, suo artefice, come stilista molto creativo e per nulla banale.





Aston Martin DB2/4 - 1956

A destra, sull'autotelaio dell'Aston Martin DB2/4 (motore 6 cilindri bialbero, 2580 cm³, 140 CV a 5000 giri/minuto) si cimentarono negli anni Cinquanta alcuni allestitori italiani e la Ghia lo interpretò secondo la fortunata formula della Supersonic disegnata da Giovanni Savonuzzi.

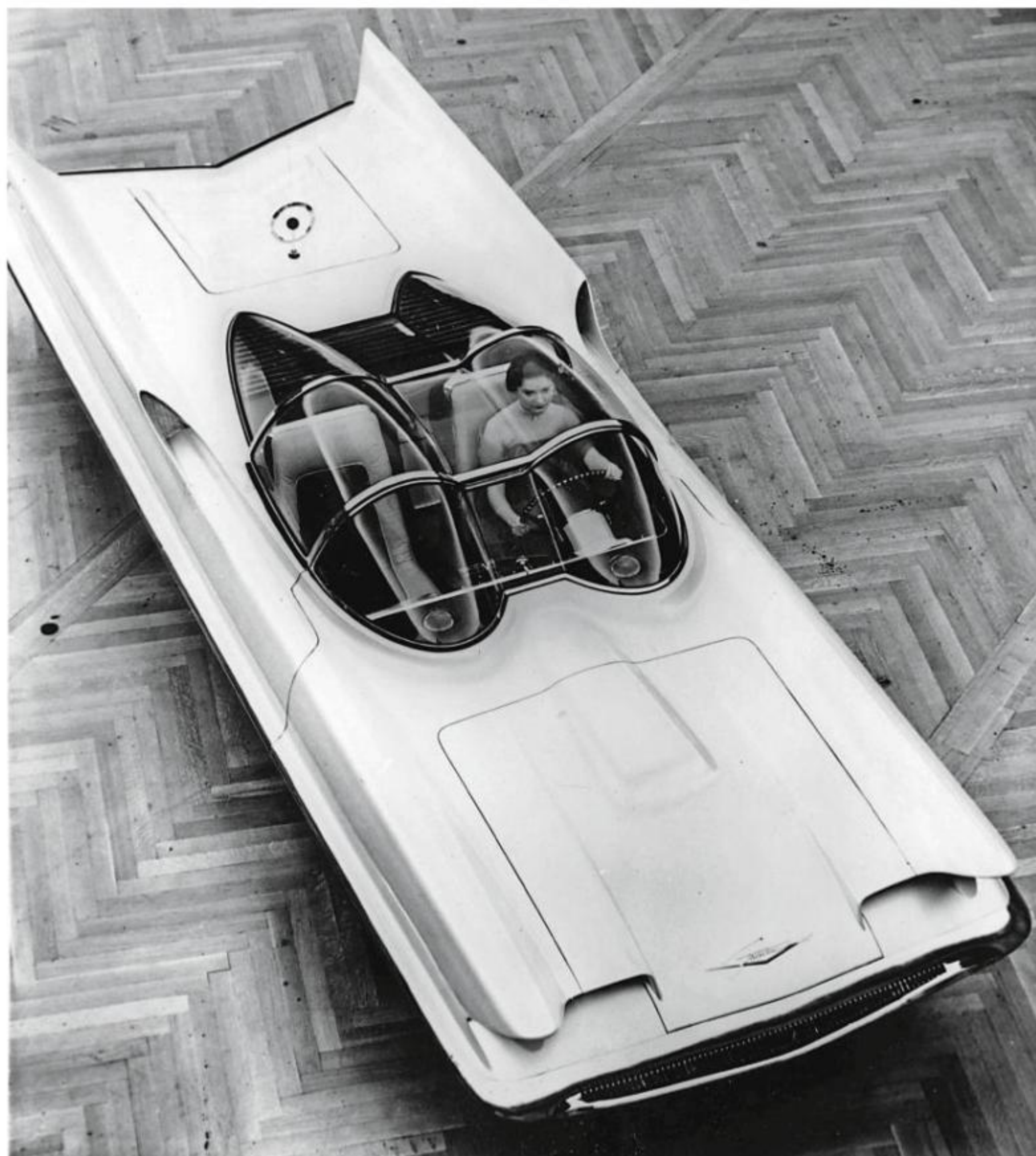
**Nibbio II - 1956-1958**

Sotto, il successo riscosso dal progetto Gilda indusse Savonuzzi a impiegare la stessa idea di base per una leggera auto da record, la Nibbio II, vettura con telaio Volpini e motore Guzzi di 350 cm³, che nel 1956 e 1958 stabilì numerosi record mondiali di velocità sulla pista di Monza con i piloti Giovannino Lurani, Piero Campanella e Angelo Poggio. Nel giugno 1956 Lurani coprì in tre ore la distanza di 393,576 chilometri alla media di 131,193 km/h.

**Dual Ghia 400 - 1958**

L'impostazione stilistica della Dart del 1956 trovò originale interpretazione in questo prototipo realizzato per conto della Dual Motors. La base meccanica era quella della Chrysler 300 model year 1957.





Lincoln Futura - 1955

Anche gli stilisti della Lincoln, il marchio di lusso del gruppo Ford, si rivolsero agli abilissimi artigiani della Ghia per interpretare il fantasioso progetto Futura. Un'autentica dream car, il cui abitacolo era protetto da due calotte trasparenti in plexiglas ad apertura articolata; la carrozzeria era contraddistinta da profonde fenditure nel frontale che celavano la presenza dei proiettori, nonché da due vistose pinne di coda con finte prese d'aria. Presentata nel corso di un originale lancio al Central Park di New York, la Futura fece sensazione nel traffico cittadino della grande metropoli americana. Il celeberrimo customizzatore George Barris, scomparso a novembre 2015, la trasformò nella Batmobile per la serie televisiva del 1966 dedicata al supereroe di Gotham City.

segue da pag. 42

di una coupé concepita per la Mille Miglia del 1953, provvista di un telaio tubolare e di parti meccaniche derivate dall'Alfa Romeo 1900 Sprint (motore a quattro carburatori, 130 CV), dalla Lancia Aurelia (trasmissione, ponte posteriore e sterzo) e dalla Fiat 1400 (avantreno), il tutto elaborato da Carlo Abarth e messo a punto da Virgilio Conrero. Su quella stessa impostazione di base, il nuovo direttore tecnico escogitò sull'attualissimo telaio della Fiat 8V il modello Supersonic, che fu presentato nel 1954 e in seguito replicato anche con la meccanica della Jaguar XK 120 e quella dell'Aston Martin DB2; la Supersonic venne anche proposta sulla Adventurer II con meccanica De Soto, marca di alto livello del gruppo Chrysler. Quest'ultimo volle sostenere anche il progetto Gilda, sul quale Savonuzzi intese sperimentare la presenza delle pinne posteriori, aventi la funzione di bilanciare in velocità l'azione del vento laterale rispetto al baricentro della vettura. Egli approntò per

la galleria del vento del Politecnico di Torino una speciale vettura in scala ridotta per meglio definire la linea del prototipo, il quale costituì un enorme richiamo con il nome Gilda al Salone di Torino del 1955, dove fu presentato come "una carrozzeria a elevate caratteristiche aerodinamiche per ricerca di profilatura e di stile". Quello stesso anno la Ghia incorporò la Carrozzeria Stabilimenti Monviso, fondata dieci anni prima da Alessandro Casalis per la produzione di vetture fuoriserie e soprattutto delle "elaborate", cioè le auto di normale produzione cui venivano apportate alcune varianti di natura estetica, come una calandra di differente disegno oppure le codine posteriori o, in ogni caso, la verniciatura bicolore. Con la liquidazione della Monviso e l'ingresso di Casalis alla Ghia come amministratore delegato, Segre poté contare su nuovi ampi locali d'officina e su maestranze specializzate, in modo da poter meglio gestire i contratti per le commesse da parte dei co-

struttori in Italia e all'estero.

Con il promettente slogan "exciting cars" la Chrysler espose all'ingresso del Chrysler Building a New York per le festività natalizie del 1955 tre prototipi realizzati dalla Ghia; fu quella l'opportunità di sondare il gusto degli automobilisti locali con alcune proposte che avrebbero potuto trovare conferma nella futura produzione di serie. Definite non come dream car bensì come "idea car", cioè vetture suscettibili di un reale sviluppo industriale, la Chrysler presentò la Flight Sweep in versione chiusa e aperta, nonché la cabriolet Falcon, richiamando oltre un milione e mezzo di visitatori, che rimasero estasiati di fronte a quelle macchine armoniose, definite dalla stampa americana con l'espressione "forme all'italiana". Esse non ebbero seguito in produzione, ma inviarono alla fabbrica americana un prezioso messaggio circa gli orientamenti che avrebbero contraddistinto le scelte del pubblico in un futuro non lontano. **R**

DUE AMERICANI A TORINO

Nella seconda metà degli anni Cinquanta, l'attività si diversificò rapidamente fra la produzione di solenni auto da parata con meccanica Chrysler e quella delle Jolly, auto da spiaggia su pianali Fiat 600 e 500. Stimolante fu la collaborazione di Tom Tjaarda e di Virgil Exner Junior

L'

accordo conclusivo di Segre con gli americani per la trasformazione in piccola serie delle Imperial - la marca di maggior prestigio del gruppo americano - pronosticò che le vetture di serie venissero inviate a Torino per venire smontate, allungate, ricarrozzate e poi offerte sul mercato d'Oltreoceano sotto il marchio Ghia Crown Imperial. Divennero in tutto il mondo le più ricercate vetture da parata per gli eventi importanti cui parteciparono i sovrani o i per-

sonaggi più insigni dell'epoca. Il contratto per la loro fornitura venne rinnovato per nove anni, dal 1957 al 1965.

In un turbinio incessante di avvenimenti, il 1957 registrò le dimissioni di Giovanni Savonuzzi, chiamato dalla Chrysler negli Stati Uniti, nonché il nuovo trasferimento della Ghia in via Agostino da Montefeltro 7, a Torino, che avvenne in concomitanza con l'incorporazione della Carrozzeria Pietro Frua e la nomina di quest'ultimo a responsabile dell'Ufficio Stile, anche se la discussa paternità del progetto Renault Floride - eseguito da Frua ma rivendicato da Se-

gre nel quadro della nuova organizzazione aziendale - condusse i due protagonisti della vicenda in tribunale. Il caso si replicò per la coupé Volvo P1800, il cui design fu in seguito rivendicato dallo svedese Pelle Patterson e confermato anche da Sergio Sartorelli, che all'epoca lavorava alla Ghia come responsabile del reparto ideazione "vetture future". Dopo l'uscita di scena di Frua, la progettazione stilistica della Ghia fu affidata a Sergio Sartorelli e a Sergio Coggiola, il primo dotato di una solida preparazione teorica e accademica, il secondo di uno straordinario intuito nel visualizzare un nuovo model- ➔

Fiat 500 Jolly - 1958

Nella seconda metà degli anni Cinquanta impazzì la voga improvvisa delle vetturette da spiaggia a cielo aperto, concepite per il trasporto dei bagnanti nei luoghi di villeggiatura. Vennero proposte da vari carrozzieri, prendendo le mosse dai pianali o dalle carrozzerie di base delle Fiat 600, 600 Multipla, Nuova 500 e 500 Giardiniera, ma questa moda effimera si estese anche su altre meccaniche italiane e straniere. I sedili in vimini, l'assenza di porte e i tientibene in tubi di acciaio cromato conferirono un sapore vagamente marinaro.



Star da copertina

La moda della 600 da spiaggia carrozzata Ghia trovò alimento anche nella copertina pubblicata da Quattroruote nel mese di agosto 1958. La simpatica vetturessa incontrò tuttavia un momentaneo successo sul mercato, imputabile anche alle evidenti carenze sul piano della sicurezza.



Tom Tjaarda

Tom Tjaarda, architetto americano e figlio di John (che nel 1935 aveva progettato la Lincoln Zephyr a carrozzeria portante), approdò alla Ghia nel 1959, chiamato da Luigi Segre per incorporarsi all'Ufficio Stile della carrozzeria torinese. Dopo due anni lasciò il posto per contrasti con la direzione aziendale ed entrò alla Pininfarina, contribuendo anche agli allestimenti dell'esposizione Italia 61 svoltasi nell'area torinese lungo le sponde del Po.

**Fiat 1200 Cabriolet - 1958**

La Ghia presentò questa cabriolet nel 1958 sulla meccanica della Fiat 1200 (motore 4 cilindri, 1221 cm³, 55 CV a 5300 giri/minuto), vettura dalla carrozzeria molto sobria e priva delle stravaganze stilistiche profuse da Exner sugli imponenti autotelai Chrysler. Sergio Sartorelli, autore del progetto, si esibì in quegli anni anche con alcune spettacolari vetture realizzate per il re dell'Arabia Saudita.



Lo con notevole sensibilità estetica, nonostante non disponesse di una specifica preparazione universitaria. Verso la fine degli anni Cinquanta esplose la moda delle auto da spiaggia, interpretata dalla Ghia con i modelli Jolly, allestiti per lo più su carrozzerie derivate da quelle di serie Fiat 600 e Fiat 500, alle quali veniva asportato il padiglione e l'intero abitacolo, rimpiazzati da un curioso tendalino parasole e da quattro sedili in vimini, il tutto realizzato in modo spar-

tano e con particolari di ispirazione nautica. La stessa formula venne poi adottata sul pianale della Renault 4CV. Per conto del primo costruttore di Francia, la Ghia intervenne anche con la proposta scarsamente credibile di una versione lusso della R4 (1960).

L'arrivo nel 1959 dagli Stati Uniti del neo-laureato architetto Tom Tjaarda giocò un ruolo importante nello sviluppo progettuale alla Ghia. Figlio d'arte (il padre John progettò nel 1935 la berlina Lincoln Zephyr, corag-

segue a pag. 57



Selene I - 1959

La Selene I, vettura rivoluzionaria concepita nel 1959 da Sergio Sartorelli e al cui progetto contribuì anche Tom Tjaarda come suo primo incarico alla Ghia, fu uno studio di grande suggestione grazie all'enorme abitabilità per sei persone e alla guida avanzata posta a sbalzo sull'avantreno. La colonna dello sterzo, incernierata in basso, consentiva di trasferire il posto guida dall'uno all'altro dei due sedili anteriori.



Un taxi mancato

La Selene I, realizzata come show car senza motore, presentò un ampio cofano posteriore in grado di ospitare gruppi motopropulsori diversi. Esposta a Mosca in una mostra dedicata alla produzione italiana, la Selene I alimentò invano un'iniziativa locale volta ad elaborare il progetto di base per derivarne un taxi da costruire in grande serie.

FIAT 2300 S - 1960



Proposta al Salone di Torino nel novembre 1960, la coupé Fiat 2300 S (il prototipo esposto montava in realtà un motore 2100) fu fortemente voluta da Luigi Segre e realizzata sulla meccanica di base della berlina 2300 a 6 cilindri, elaborata da Aurelio Lampredi (motore di 2279 cm³, 136 CV - norme DIN - a 5600 giri/minuto). La carrozzeria, bassa ed elegante, fu opera di Sergio Sartorelli con un contributo non secondario nel disegno della

coda da parte di Virgil Exner Jr, figlio del famoso designer americano. Dalla coupé 2300 la Ghia derivò la versione cabriolet - esposta alla 44^a edizione del Salone di Torino nell'ottobre 1962 - e la 2300 Club, un'anticipazione delle odierne station wagon di lusso ad alte prestazioni, nonché la berlina quattro porte come diretta variante della coupé. Le tre proposte non furono accettate dalla Fiat, la quale non intese allargare la gamma dei suoi modelli più prestigiosi.



INNOCENTI 950 SPIDER - 1960



Disegnata da Tom Tjaarda e presentata al Salone di Torino (3-13 novembre 1960), la Innocenti 950 Spider esordì sul mercato come interpretazione all'italiana della britannica Austin Healey Sprite (motore 4 cilindri di 948 cm³, 50 CV a 5300 giri/minuto). Due anni più tardi la cilindrata del motore venne incrementata a 1098 cm³ e la potenza massima aumentò a 58 CV. L'interessante tentativo della Innocenti di penetrare nel mercato italiano delle auto intorno al litro di cilindrata - monopolio quasi assoluto della Fiat - non ebbe lunga vita e l'azienda venne totalmente rilevata dalla British Leyland con il marchio Leyland Innocenti.





Selene II - 1961

Sempre di Sergio Sartorelli, che in questo caso si avvale della collaborazione di Virgil Exner Junior, fu la Selene II, costruita nel 1961 come simulacro a guida centrale e senza motore. Sfoggiò un disegno molto gradevole e coerente, pur privo di reali possibilità di sviluppo per un modello di normale produzione.



Maserati 5000 - 1961

La Maserati 5000 (motore V8, 4942 cm³, 340 CV a 5800 giri/minuto) fu allestita nel 1961 su progetto di Sartorelli. Fu una delle 34 vetture di questo modello prodotte dalla Casa del Tridente dal 1959 al 1966.

segue da pag. 52

→ giosa proposta aerodinamica in competizione con la Chrysler Airflow del 1934) e sorretto da una fervida passione per l'automobile, elaborò due progetti quasi antitetici fra loro, la piccola spider Innocenti 950 (allestita poi dalla Ghia sul telaio della Austin Healey Sprite) e la Selene, avveniristica vettura a guida avanzata con ampia abitabilità per sei persone, che riscosse successo anche in Unione Sovietica, dove si pensò addirittura di derivarne una versione per servizio taxi. Tjaarda partecipò inoltre nel 1961 con Sergio Sartorelli alla definizione del progetto Fiat Coupé 2300 e di quello per la coupé 1300-1500, il cui montag-

gio in piccola serie venne pianificato alla Osi (Officine Stampaggi Industriali), che agì come struttura parallela alla Ghia con la funzione di produrre serie speciali, per le quali risultava impraticabile ricorrere alle linee di montaggio di tipo convenzionale.

Virgil Exner Junior, figlio del famoso Virgil che aveva drasticamente riproposto sul mercato Usa le vetture del gruppo Chrysler, aspirava di poter lavorare a Torino presso la Ghia, dove godeva di un'immagine protetta, il che suscitò l'innegabile nervosismo di Tom Tjaarda, che non poteva evidentemente contare su analoga disponibilità da parte di Segre. Il dis-

senso fra questi e Tjaarda condusse nel 1961 alle dimissioni di quest'ultimo, che aveva trascorso a Torino anni formativi molto interessanti. Il giovane Exner non entrò tuttavia come responsabile all'Ufficio Stile torinese, sebbene egli avesse lasciato un segno evidente della sua presenza durante la ferma militare in Germania, dove egli elaborò la tesi di laurea in ingegneria con un'avveniristica automobile spinta da un motore Simca e carrozzata con esasperate pinne di coda aerodinamiche. Dal canto suo, il padre aveva lasciato nel 1960 la sua carica di prestigio alla Chrysler per aprire un proprio studio di progettazione. **R**

VOLKSWAGEN KARMANN GHIA 1500 - 1961



Il successo commerciale riscosso dalla Volkswagen Karmann Ghia 1200 negli anni Sessanta indusse la fabbrica tedesca ad affiancare a quel fortunato modello la Karmann Ghia 1500, la Typ 34, equipaggiata con motore boxer 4 cilindri, 1493 cm³, 45 CV a 3400 giri/minuto). Il disegno di Sartorelli riproponeva alcuni stilemi

della Chevrolet Corvair. Presentata al Salone di Francoforte del 1961, rimase in produzione fino al giugno del 1969. Fu valutata anche la realizzazione della versione cabriolet, ma i costi produttivi si rivelarono troppo elevati: furono approntati solo alcuni prototipi, usati unicamente a scopi promozionali.





NEL MIRINO DI DETROIT

La scomparsa improvvisa di Segre nel 1963 gettò l'azienda nell'incertezza. L'arrivo nel 1966 di Giorgetto Giugiaro a capo dello Stile portò un grande fermento creativo. Nel 1969 tornò Tom Tjaarda e nel dicembre di quello stesso anno fu acquisita la Vignale. Pochi mesi dopo il colosso Ford assunse la guida



All'inizio degli anni Sessanta l'attività alla Ghia era impostata secondo due strutture parallele, quasi indipendenti l'una dell'altra. Il gruppo di lavoro condotto da Sergio Coggiola era dedicato ai prototipi e in particolare allo sviluppo dei lavori per conto della Chrysler, la quale inviava le macchine già stilizzate e accompagnate da un modellino in scala 1:4 e relativi disegni preliminari. A Coggiola spettava il compito di trasformare questo materiale in un modello vero e realizzare poi il prototipo se-

condo un processo che vedeva coinvolte le soluzioni più adeguate per tradurre in pratica i disegni. L'altro gruppo di lavoro, sotto la responsabilità di Sergio Sartorelli, si occupava dei prototipi per le Case europee, Renault e Volkswagen in testa, nonché dei rapporti con la clientela e delle automobili destinate a essere esposte nei vari Saloni internazionali.

Il colpo di scena sconvolgente si verificò il 26 febbraio 1963 con la morte improvvisa di Luigi Segre, a seguito di un errato intervento chirurgico apparentemente banale. La sua scomparsa gettò nello sconforto quanti lavoravano alla Ghia, un'azienda di

successo ma che imponeva una guida forte e determinata, cui forse era poco preparato Giacomo Gaspardo Moro, assunto solo un anno prima come assistente di Segre.

La famiglia di quest'ultimo iniziò una tortuosa trattativa per trasferire la pro- ➔

AC Cobra - 1963

La AC Cobra (motore Ford V8 di 4727 cm³, 284 CV a 5800 giri/minuto), realizzata su progetto di Filippo Sapino, si distinse per una linea convenzionale, cui mancò l'aggressività della Cobra Daytona disegnata da Pete Brock nel 1964.

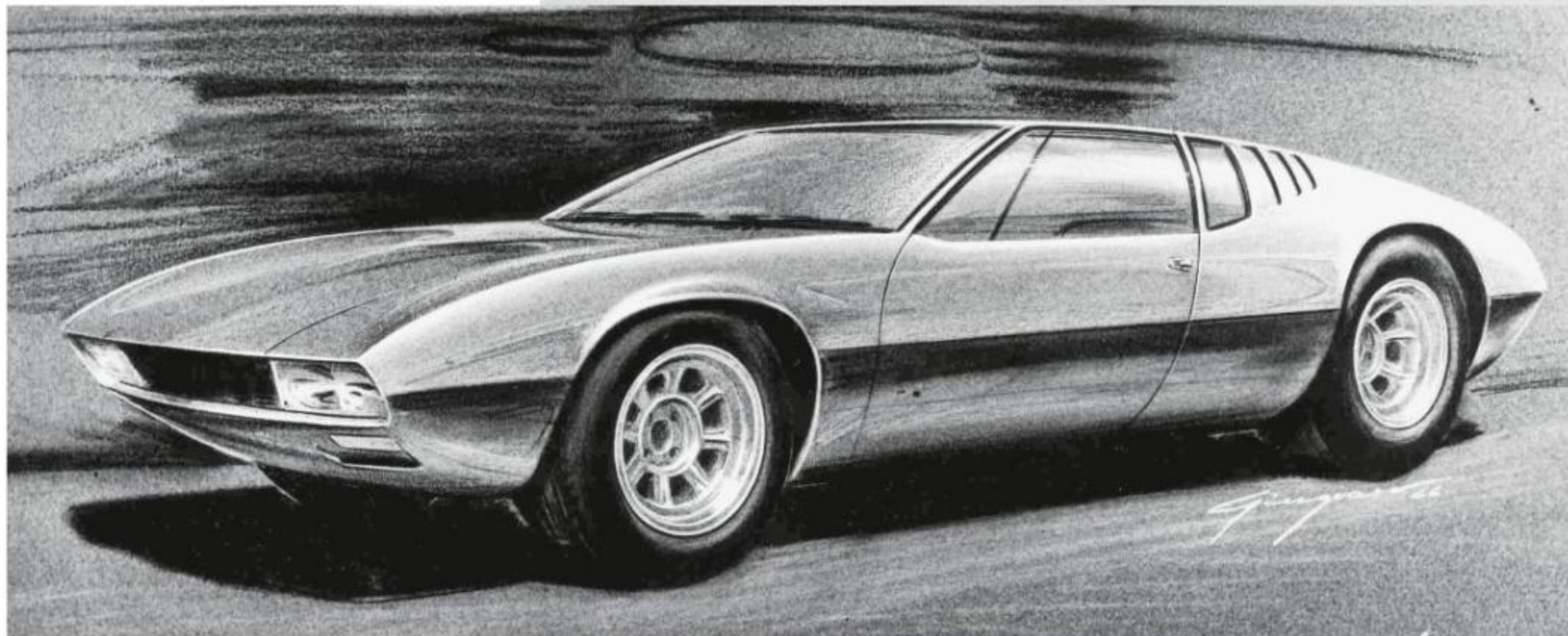




SS 450 - 1965

Presentata priva di meccanica al Salone di Ginevra, pochi mesi dopo la spider 450 SS debuttò a Torino su base Plymouth Barracuda S. Ne furono assemblati 52 esemplari.

DE TOMASO MANGUSTA - 1966



Mangusta contro Cobra

Prendendo ispirazione dal telaio monotrave sviluppato nel Progetto 70 della De Tomaso, Giorgetto Giugiaro elaborò il figurino della berlinetta Mangusta, vettura destinata ad affrontare anche nel nome la Cobra di Carroll Shelby.

→ prietà dell'azienda a Rafael Leonidas Trujillo, figlio del deposedo dittatore domenicano, e questi alla fine dell'estate arrivò a Torino in visita alla Ghia, sollecitato da Gaspar-do Moro, che reclamava la sua presenza per pianificare l'avvenire stesso dell'azienda. La sua visita non alleggerì comunque quelle preoccupazioni, in quanto Trujillo non si occupò minimamente della conduzione dell'impresa. In un frangente così difficile fu visto come una grande opportunità l'arrivo sulla scena del vulcanico argentino Alejandro De Tomaso, la cui spinta iniziale era giustificata dalla necessità di rimpiazzare con un altro carrozziere la Fissore, presso la quale veniva realizzata la sua commessa della coupé Vallenga con motore Ford Cortina di 1,5 litri. A seguito di quella trattativa, i rapporti fra la Ghia e De Tomaso si fecero più stretti, e quest'ultimo assunse rapidamente il ruolo speciale di supercliente, quello da cui dipendeva il bilancio e la vita stessa dell'impresa. Sergio Coggiola, che dopo le dimissioni di Sartorelli a fine giugno 1963, ambiva a ereditarne le funzioni, vide disattese le proprie aspirazioni e lasciò l'azienda all'inizio del 1966, quando la responsabilità dell'Ufficio Stile venne affidata a Giorgetto Giugiaro, reduce dalle positive esperienze vissute alla Bertone.

Nel giro di pochi mesi egli approntò quattro nuovi modelli, che suscitano-

segue a pag. 66



L'arrivo alla Ghia di Giorgetto Giugiaro - dopo alcuni anni trascorsi alla Bertone - fece sensazione al Salone di Torino del 1966, dove il dinamico designer presentò quattro vetture di notevole impatto sul pubblico. Quella che maggiormente colpì gli appassionati delle auto sportive "estreme", fu la De Tomaso Mangusta, rivoluzionaria coupé a motore centrale dal ridottissimo profilo di carrozzeria (altezza totale

di 1100 mm), contrassegnata inoltre dall'enorme cofano motore ad apertura integrale lungo la mezzzeria longitudinale del veicolo. Il propulsore era un Ford V8 di 4728 cm³ da 306 CV a 6200 giri/minuto, installato su un telaio monotrave elaborato dai tecnici De Tomaso per il modello Vallelunga. La Mangusta fu anche allestita come esemplare unico in versione aperta (foto a lato).

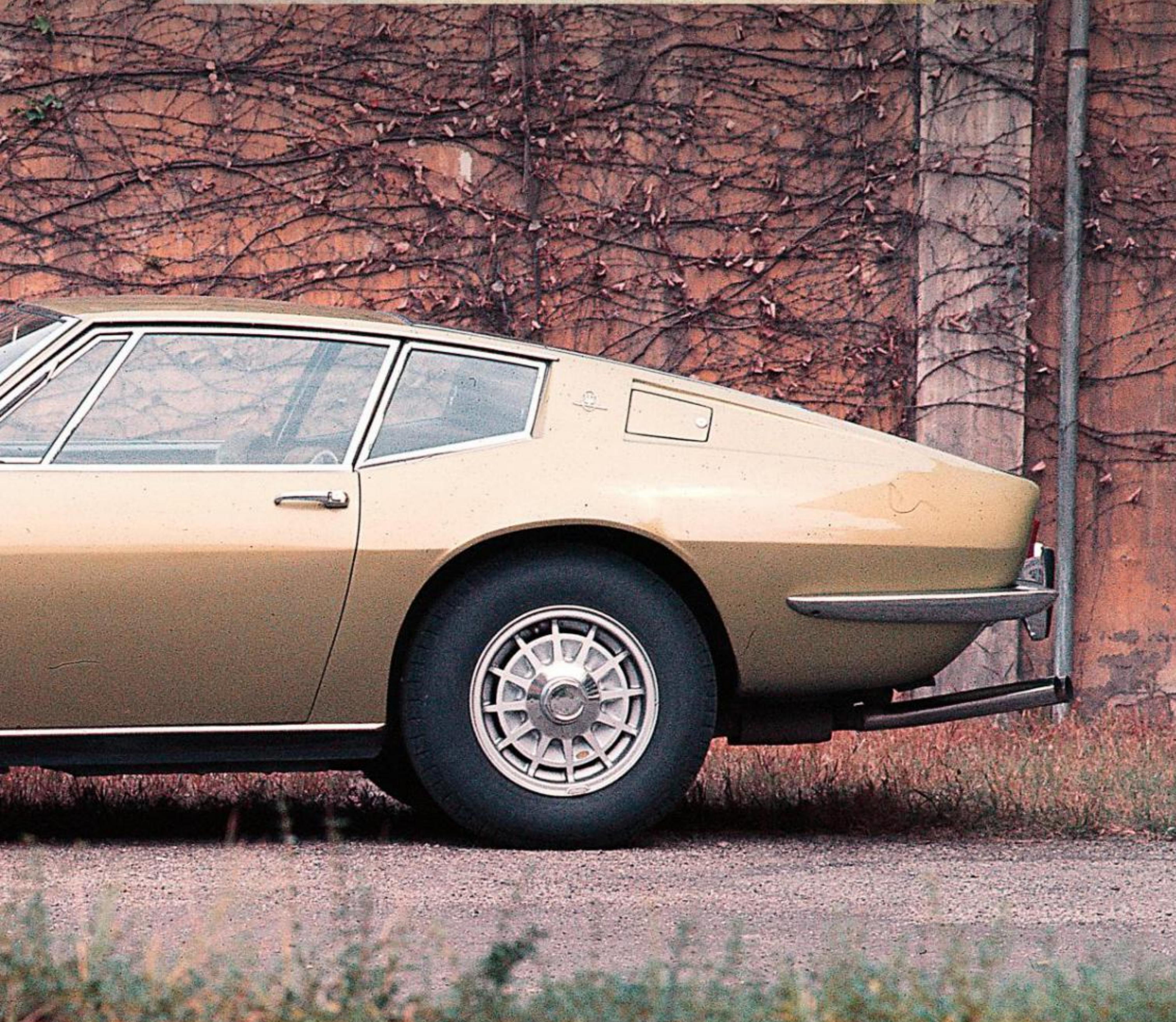


MASERATI GHIBLI - 1966

Un'altra vettura sensazionale presentata nel 1966 e anch'essa allestita su un progetto di Giugiaro, fu la Maserati Ghibli (motore V8, 4719 cm³, 330 CV a 5000 giri/minuto), che polarizzò i commenti del pubblico al Salone di Torino e che alimentò alla Maserati le aspirazioni di poter costituire con la Ghia un binomio da contrapporre a quello consolidato tra Ferrari e Pininfarina sul mercato delle supercar. Impostata per una prima

produzione di cento vetture, la Ghibli fu subito dopo riprogrammata per 400 esemplari, ma alla fine del 1972 ben 1280 furono le unità consegnate, comprese quelle carrozzate Spyder, versione che affiancò la coupé nel 1969. La linea bassa del cofano anteriore, resa possibile dall'adozione del motore con lubrificazione a carter secco, si armonizzò con il disegno complessivo, sobrio ed elegante, di questa prestigiosa sportiva.





De Tomaso Pampero - 1966

A destra, al Salone di Torino 1966 la Ghia sollevò rumore anche con la Pampero, una spider due posti spinta dal motore Ford Cortina elaborato De Tomaso (1498 cm³, 103 CV). Sviluppata sul passo di 2350 mm e provvista di sospensioni a quattro ruote indipendenti, la Pampero era lunga 3970 mm e pesava 700 kg. Velocità massima dichiarata di 189 km/h, accelerazione 0-100 km/h in 7 secondi.

**Fiat Vanessa - 1966**

A sinistra, altra novità al Salone di Torino fu la Fiat Vanessa, ideata da Giugiaro sulla meccanica della Fiat 850 e destinata alle utenti femminili. La carrozzeria era caratterizzata da un portello ad "ala di gabbiano" sul lato destro, e la dotazione prevedeva tetto apribile, carrello portapacchi, seggiolino per il bambino e sedile anteriore girevole.

**Oldsmobile Thor - 1967**

Sotto, con la coupé Thor la Ghia si cimentò nel 1967 sulla meccanica della Oldsmobile Toronado (motore V8, 7446 cm³, 380 CV a 3600 giri/minuto) a trazione anteriore.

segue da pag. 62

no enorme interesse al Salone di Torino, tutti eseguiti con la proverbiale accuratezza che contrassegnava le macchine di Ghia: la Maserati Ghibli, la De Tomaso Mangusta, la De Tomaso Pampero e la Fiat Vanessa su meccanica 850; tutte furono espressione di uno dei momenti più creativi di Giugiaro, soprattutto nel caso della coupé Maserati Ghibli (motore V8 di 4,7 litri, 330 CV), il cui successo commerciale fu così travolgente (1280 unità prodotte nel 1967-1972) da indurre Gaspardo Moro ad accarezzare il sogno di diffondere sul mercato il binomio Ghia-Maserati in alternativa a quello Pininfarina-Ferrari nel campo delle berline granturismo ad alte prestazioni.

Seramente intenzionato a comprare la Carrozzeria Ghia, De Tomaso convinse i due maggiori azionisti (suoi cognati) dell'americana Rowan Controller Industries - specializzata in componenti elettrici per auto - a finanziare l'operazione, e così le azioni dell'impresa passarono nel 1967 da Trujillo alla Rowan, unitamente alle ultime quote ancora di proprietà degli eredi Segre. Nonostante le esplicite condizio-

**Maserati Simun - 1968**

A sinistra, la Maserati Simun ripropose alcuni tratti stilistici della Oldsmobile Thor. Il disegno fu ripreso con alcune modifiche dalla Maserati Indy di Vignale, presentata al Salone di Ginevra del 1969.

ISO RIVOLTA S4 - 1967



Altra vettura di grande prestigio realizzata dalla Ghia nel 1967 (Salone di Francoforte) fu la berlina Iso Rivolta S4, che si affiancò al modello due porte GT con la stessa meccanica: motore Chevrolet Corvette V8 (5354 cm³, 300-350 CV), pianale in lamiera scatolata, ponte posteriore DeDion, passo allungato a 2850 mm, peso a vuoto di 1620 kg. Allestita su un figurino eseguito da Giugiaro, la vettura denunciò carenze iniziali di finitura e venne pertanto riprogettato l'intero processo costruttivo per consentire un secondo lancio della vettura nel 1969 ad Atene con il nome definitivo Fidia. Se ne costruirono 191 esemplari fino alla fine di settembre 1974, tre mesi prima della chiusura della Iso Rivolta.



Lancia Flaminia Marica - 1969
Dopo l'uscita di Giugiaro, Tjaarda rientrò all'Ufficio Stile ed esprime il suo miglior talento nella coupé Lancia Flaminia Marica presentata nel 1969, contraddistinta da una volumetria di grande equilibrio. Non ebbe seguito anche perché quell'anno la Lancia venne incorporata nel gruppo Fiat.



**Lancia Fulvia 1600
Competizione - 1969**

Sopra, lo stesso destino fu riservato alla Lancia Fulvia 1600 Competizione, che Tjaarda realizzò alla Ghia nel 1969 con una carrozzeria svelta e gradevole, sulla quale fece spicco lo spettacolare alettone di coda a inclinazione regolabile.

ni contrattuali, che escludevano il coinvolgimento di De Tomaso nella gestione aziendale, egli prese in effetti le redini della Ghia, litigando fin dall'inizio con i suoi più vicini collaboratori, obbligandoli a lasciare il posto.

A dirigere l'Ufficio Stile nel 1968 tornò l'americano Tom Tjaarda, che sviluppò due pregevoli prototipi su meccanica Lancia, la Fulvia Competizione e la Flaminia Marica,

entrambi di linea molto originale e gradevole; pochi mesi dopo la Fiat entrò nel capitale della Lancia e i due progetti rimasero entrambi senza seguito.

Tjaarda affrontò a tempo record il rinnovamento della Mangusta sullo stesso schema tecnico, ma con una diversa carrozzeria, alla quale venne imposto il nome Pantera, per la quale De Tomaso - vecchio amico di Lee Jacocca alla Ford - ricevette l'approva-



Serenissima Aena GT - 1969

Il prototipo della Serenissima Aena GT (motore posteriore V8 di 3472 cm³, 300 CV a 6500 giri/minuto) esordì al Salone di Torino 1968, sfoggiando un telaio tubolare e una carrozzeria bassa e tondeggiante, disegnata da Tom Tjaarda. Non seguì alcuno sviluppo produttivo poiché la Serenissima chiuse i battenti nel 1970.



De Tomaso Zonda - 1971

Sempre disegnata da Tjaarda fu la Zonda, che esordì al Salone di Ginevra del 1971 e spinta da un motore Ford V8 di 5753 cm³ con testate ad alberi a camme in testa elaborate dai tecnici De Tomaso. Ne fu prevista una produzione solo per il mercato europeo di 500 esemplari/anno, offerti al prezzo pari a 12-15.000 dollari, a condizioni quindi molto competitive nei confronti delle Ferrari e delle Maserati.

zione dalla Casa di Detroit, la quale intendeva ancora entrare nel promettente mercato delle supercar dopo il fallimento delle trattative per l'acquisizione della Ferrari.

Per far fronte all'impegno di produrre in piccola serie la Pantera, De Tomaso allargò le proprie prospettive di imprenditore e acquistò la Carrozzeria Vignale nel dicembre 1969, acquisendo un moderno stabilimento, dove si sarebbero potute assemblare le

vetture in numero sufficiente per soddisfare le richieste del mercato d'Oltreoceano. Si rese pertanto indispensabile l'ingresso del grande gruppo americano nel capitale della Ghia, e un comunicato della Ford Motor Company del 3 agosto 1970 annunciò che la società aveva acquistato dalla Rowan l'84% del capitale delle Carrozzerie Ghia e Vignale di Torino, nonché della De Tomaso Automobili di Modena. A seguito della Pantera

esordirono nel 1970-72 la berlina Deauville e la versione coupé Longchamp, entrambe rivolte a competere sul mercato europeo contro le prestigiose Jaguar.

A Detroit si ritenne anche che fosse possibile costruire una versione personalizzata della Ford Granada di serie, presentata con le sigle "De Tomaso-Granada" e "Powered by Ford"; un'idea poco accattivante, che si risolse in un netto insuccesso. **R**

DE TOMASO PANTERA - 1970





La De Tomaso Pantera, destinata principalmente al mercato Usa attraverso la rete dei concessionari Lincoln-Mercury, esordì come prototipo al New York Motor Show 1970 e subito dopo venne sottoposta a collaudi negli Stati Uniti, dove purtroppo le prove di crash condotte in California ebbero esito disastroso, con le ruote anteriori incastrate nel sedile di guida; soltanto alla terza prova successiva la vettura venne approvata. De Tomaso dovette affrontare la limitata capacità produttiva della Ghia e assegnò la produzione della Pantera (motore Ford V8, 5763 cm³, 330 CV) al nuovo stabilimento di Vignale, che aveva acquistato nel 1969, in grado di produrre 16 Pantera al giorno. Nel 1970 si vendettero 285 esemplari della vettura in tutta Europa (soprattutto in Italia e Gran Bretagna), identificate dalla targhetta della Ghia anche se prodotte in realtà alla Vignale. L'approvazione definitiva per commercializzare la vettura negli Usa arrivò nel 1971, ma le lamentele da parte dei clienti sulla qualità costruttiva obbligarono a ulteriori modifiche e messe a punto.

LA GRANDE DIFFUSIONE COME ALLESTIMENTO

Dalla metà degli anni Settanta, sotto il controllo completo della Ford, la carrozzeria torinese perse la sua funzione essenziale di sviluppo di innovative proposte stilistiche per divenire essenzialmente una semplice versione di lusso di modelli prodotti in grande serie

FIESTA 1.1 *Ghia*

Nei primi anni della presenza Ford nel capitale Ghia, l'azienda dovette cercarsi un ruolo all'interno del grande gruppo americano e Tom Tjaarda firmò alcune interessanti proposte di stile, fra le quali spiccò la De Tomaso Zonda (1971), coupé di linea classica e molto raffinata, spinta da un motore Ford V8 di quasi 5,8 litri (350 CV).

Nel frattempo egli assunse l'incarico appassionante di disegnare una vettura utilitaria, con la quale la Ford intendeva affrontare la concorrenza dei costruttori europei nel campo delle auto a carattere popolare di ampia diffusione. Inizialmente identificata come Bobcat, la nuova macchina concepita da Tjaarda per il mercato internazionale fu oggetto di innumerevoli revisioni e aggiornamenti presso i diversi centri stile della Ford; alla fine e con il nome deliberato di Fiesta, essa fu presentata a fine giugno 1976 con un'inedita meccanica a trazione anteriore, motore base di 957 cm³ (40 CV), carrozzeria a due volumi, tre porte, quattro posti, peso di 715 kg e velocità massima 130 km/h; praticamente essa reinterpretò settant'anni più tardi la filosofia di marketing della Ford T, confermata dal successo che la nuova piccola utilitaria riscosse a livello mondiale.

Nel gennaio 1973 De Tomaso cedette alla Ford la sua quota di minoranza nella carrozzeria torinese e la gestione passò interamente sotto il controllo di Detroit. La conduzione della Ghia fu affidata all'americano John Head, cui si affiancò Filippo Sapino, responsabile del centro stile che la Ford Europe ave-

va a Bruino (TO). A lui spettò subito il non facile compito di smobilitare la sede di Bruino, le cui funzioni venivano di fatto assorbite dalla stessa Ghia. Altra questione spinosa riguardava la coesistenza tra Sapino e Tjaarda, entrambi con la carica di direttori del design. In realtà la situazione non degenerò mai perché Sapino fu sempre più coinvolto da Head nel ruolo di project manager. D'altro canto Tjaarda non si adattò alla nuova e ingombrante presenza della Ford e presto maturò la decisione di lasciare definitivamente l'azienda. L'attività progettuale della Ghia infatti aveva perso completamente autonomia e il lavoro era divenuto non più propositivo, bensì relegato alla pura esecuzione delle proposte pervenute dagli altri centri stile della Ford. Il marchio Ghia godette in seguito di una straordinaria diffusione sul mercato, in quanto l'allestimento dei modelli più evoluti della gamma Ford fu identificata dal doppio emblema Ford Ghia. Al Salone di Ginevra del 1977 fu esposto il prototipo Megastar, considerato una sorta di rinascita del mitico atelier torinese; sviluppata sul passo di ➔

Ford Fiesta - 1976

Nel giugno 1976 debuttò sul mercato europeo la Ford Fiesta, l'attesa vettura utilitaria intorno al litro di cilindrata (motore di 957 cm³, 40 CV), il cui disegno prese origine da uno studio formale iniziato da Tom Tjaarda e poi sottoposto a un'interminabile serie di interventi da parte di numerosi centri stile della Ford Motor Co. sparsi in tutto il mondo.

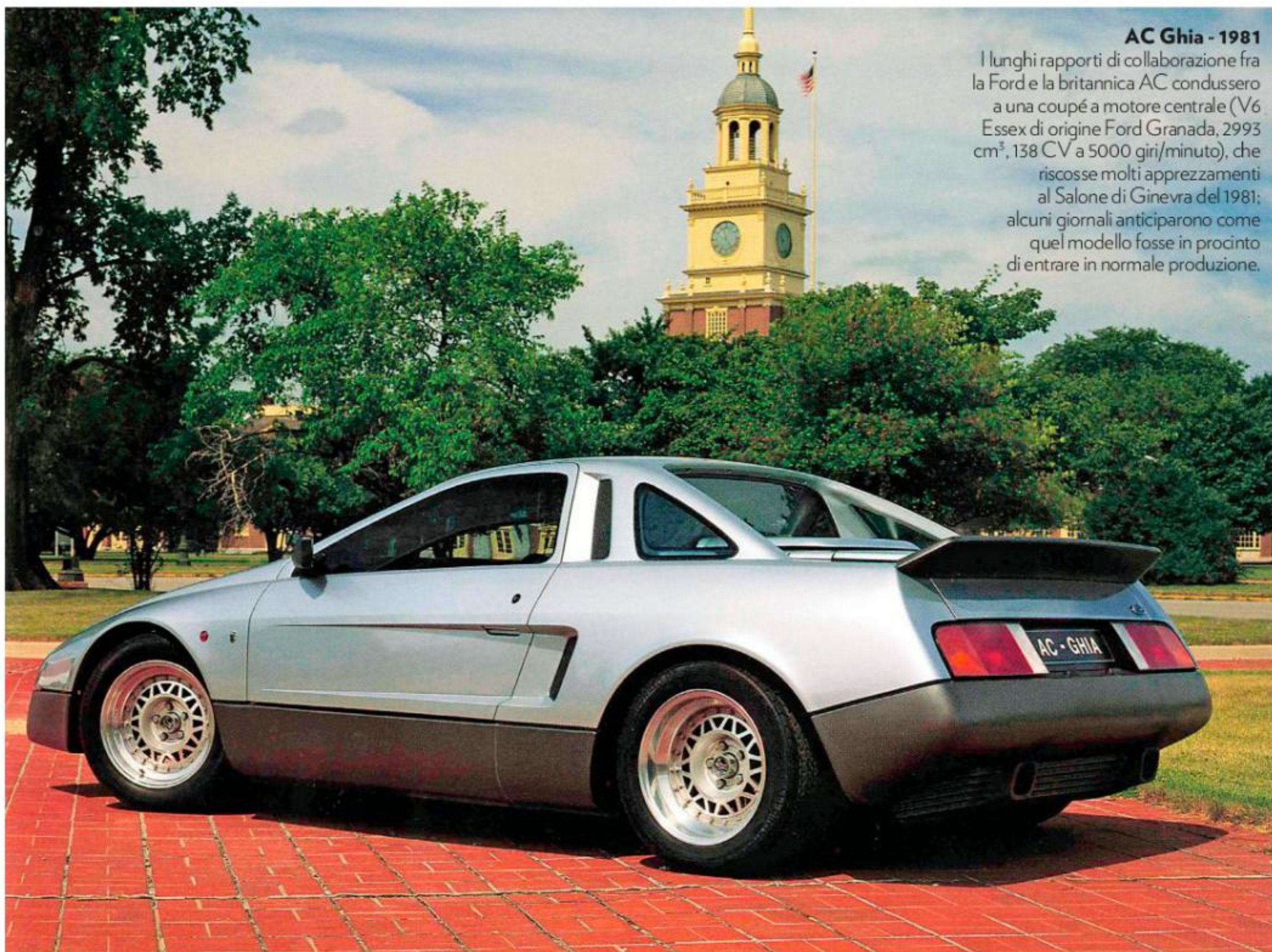




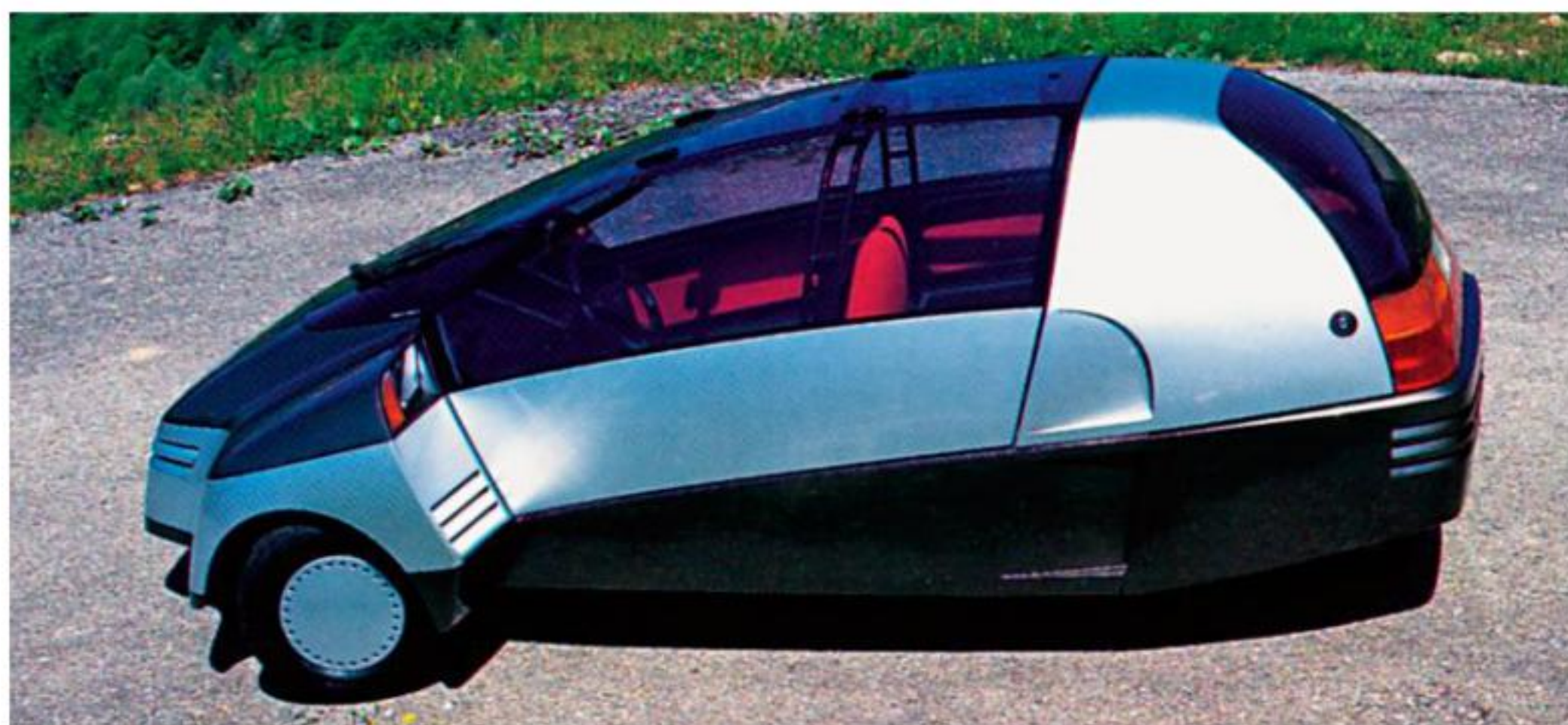
Ford Megastar - 1977

A sinistra, il gruppo di stilisti operante sotto la guida di Filippo Sapino elaborò il prototipo Megastar, prendendo le mosse dal pianale della berlina Ford Granada; ne sortì una spettacolare vettura a due volumi, in cui assunse un ruolo fondamentale la componente cromatica, che marcò nettamente il disegno della fiancata con un'enorme superficie vetrata dall'audace profilo curvilineo.



**AC Ghia - 1981**

I lunghi rapporti di collaborazione fra la Ford e la britannica AC condussero a una coupé a motore centrale (V6 Essex di origine Ford Granada, 2993 cm³, 138 CV a 5000 giri/minuto), che riscosse molti apprezzamenti al Salone di Ginevra del 1981; alcuni giornali anticiparono come quel modello fosse in procinto di entrare in normale produzione.

**Ford Cockpit - 1981**

La Ford Cockpit del 1981 propose una vettoretta a tre ruote con due sedili posti in tandem, spinta da un piccolo motore da scooter Piaggio di 200 cm³, in grado di favorire il traffico nei grandi centri urbani, con costi di esercizio molto contenuti.

➔ 2770 mm, la vettura esibì un'altezza massima di 1240 mm e un volume di carico nel bagagliaio pari a quello di una berlina convenzionale, rivelando rispetto a quest'ultima una lunghezza totale ridotta e inoltre un'enorme superficie vetrata. Fra gli altri numerosi prototipi sviluppati a Torino spiccarono la Mustela II e la Coins del 1973-74, seguite nel 1979 dalla City Car Vignale e dalla ge-

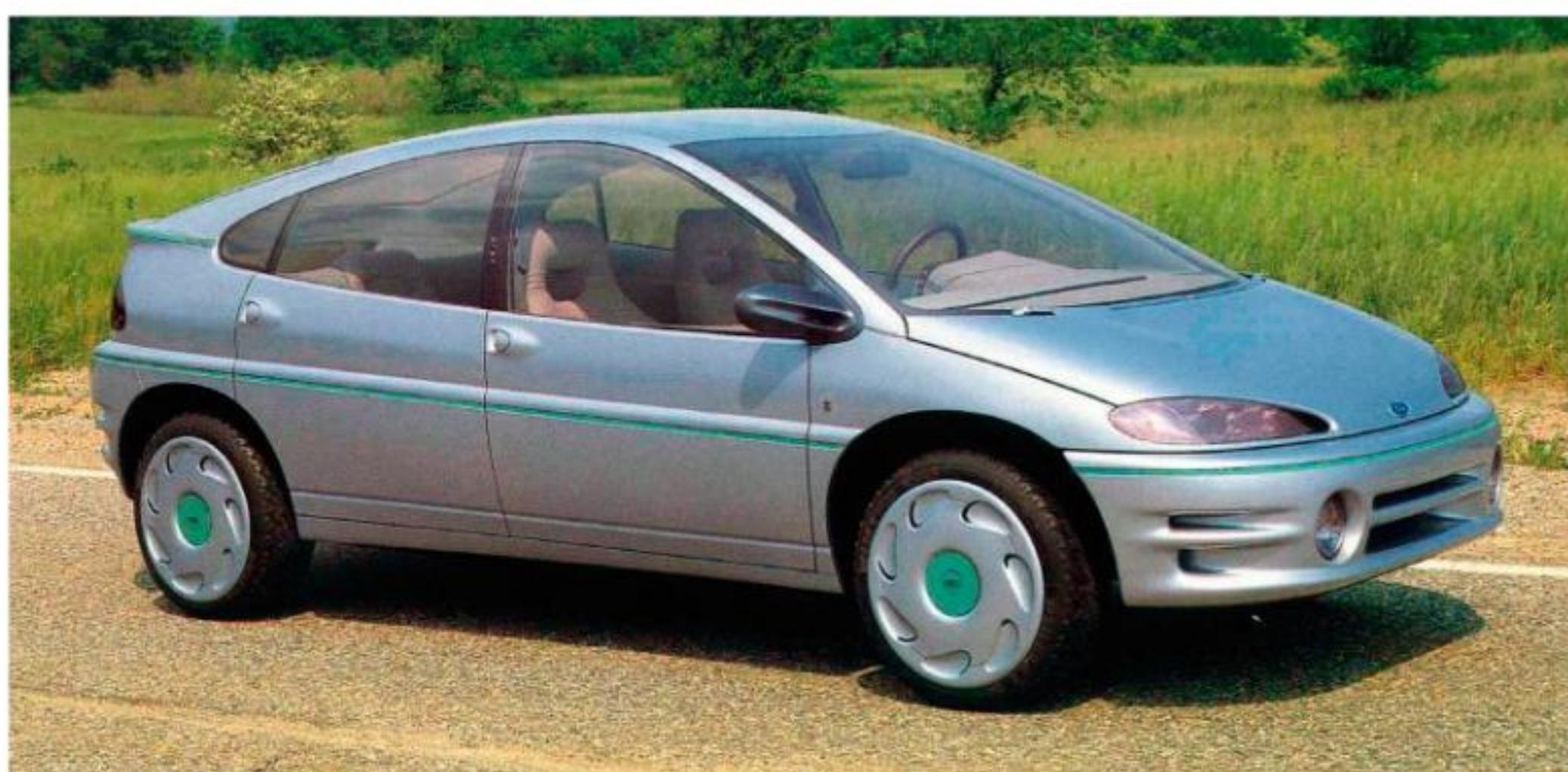
nerazione delle Ford Probe - realizzate dalla Ghia su progetti elaborati dal Centro Design Ford di Detroit - nonché la Escort Brezza del 1982, la Ghia Vignale Ford Mustang e il prototipo Ford Via del 1989, nonché il doppio curioso progetto dei veicoli Zig e Zag sul pianale della Ford Fiesta, sviluppato nel quadro di una nuova strategia tecnico-costruttiva impostata secondo il concetto di telaio

unificato; furono entrambi esposti al Salone di Ginevra del 1990. A fine marzo 2001 la Ford annunciò la decisione di trasformare la Ghia in un centro di design elettronico, con un organico così drasticamente ridimensionato da precludere ogni altra possibilità di dar vita a una carrozzeria con un tratto di matita, in una nuova entità che contraddistingue i tempi in cui viviamo. **R**



Probe V - 1985

Con la priorità assoluta di sviluppare studi di ricerca per ridurre al massimo la resistenza all'avanzamento, la quinta generazione della Ford Probe sfoggiò un Cx di 0,37 in una vettura dalle forme levigatissime, capace di correre a 80 km/h con l'assorbimento di 5 CV di potenza, dei quali solo 2 CV impiegati per superare la resistenza aerodinamica.



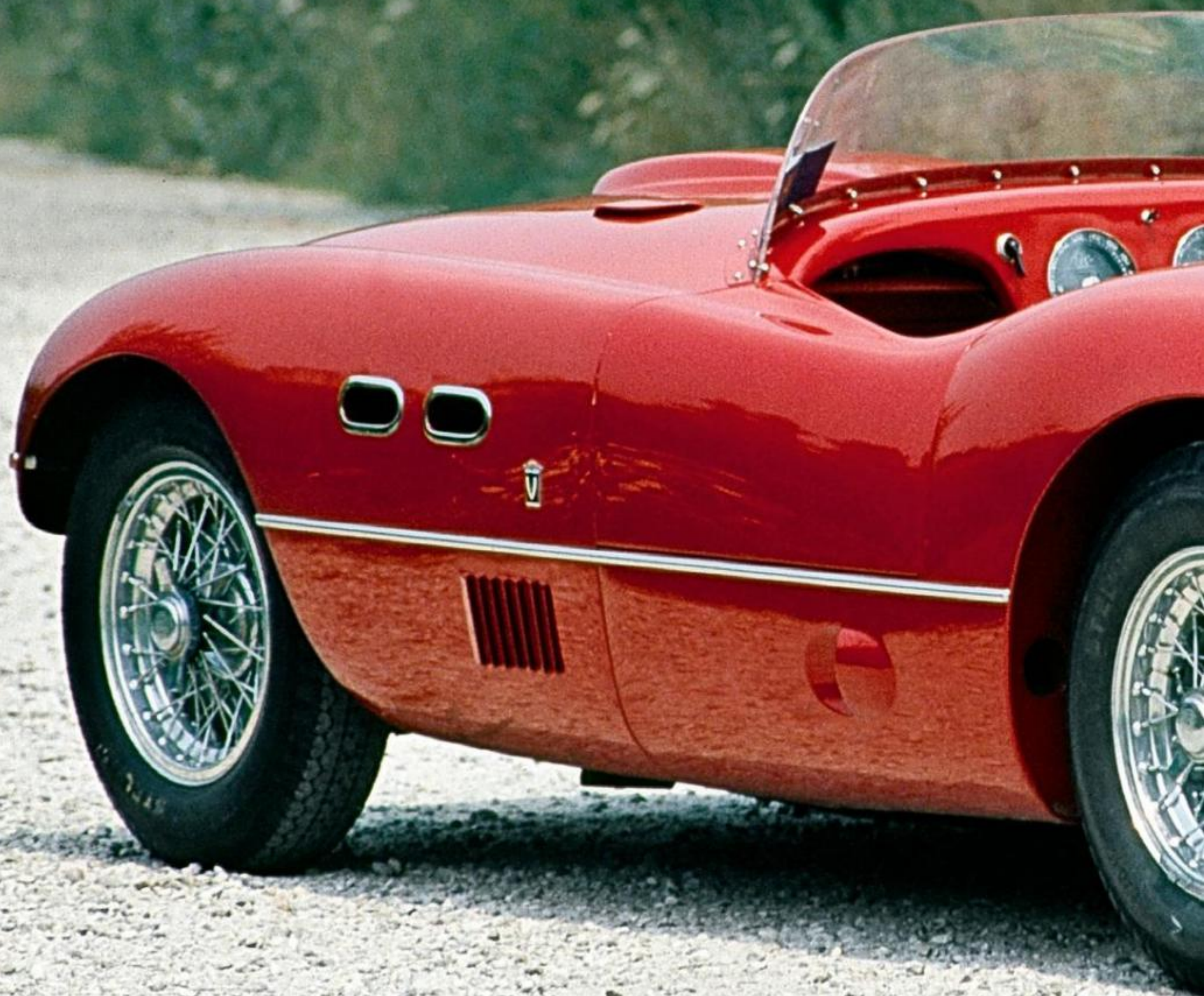
Ghia Saguro - 1988

Al Salone di Ginevra la Ford espose il prototipo Saguro allestito dalla Ghia con un Cx di soli 0,29 su un telaio provvisto di trazione integrale, sospensioni ad altezza regolabile e ruote di 19 pollici.



Ford Zig e Zag - 1990

La Ford favorì numerosi studi sperimentali per proporre attraverso la Ghia la gamma dei modelli utilitari derivati sulla meccanica di base Ford Fiesta, come accadde al Salone di Torino del 1990, dove apparvero i veicoli Zig e Zag, con i quali si volle enfatizzare il concetto di unificare il più possibile i pianali, i quali potevano poi essere allestiti con le più diverse varianti di carrozzeria. La Zig - verniciata di nero - propose la soluzione di una piccola spider due posti, mentre la Zag - verniciata di bianco e provvista di ruote di 15 pollici - esemplificò la formula per un veicolo da trasporto leggero molto versatile, capace di soddisfare esigenze di svago e di svolgere attività lavorative di varia natura.



Ferrari 250 Mille Miglia Spider - 1953



Vignale

ALFREDO VIGNALE, INTERPRETE DEL MITO FERRARI



TALENTUOSO BATTILASTRA

Apprese i segreti di dare forme complesse ai fogli d'alluminio da Frua e Boano. Dopo aver assunto la guida del reparto lastratura degli Stabilimenti Farina, decise di tentare la fortuna mettendosi in proprio: era il 26 ottobre del 1946



Alfredo Vignale non partecipò alla luminosa generazione dei carrozzieri torinesi della prima ora, sebbene avesse militato giovanissimo alla Pinin Farina e agli Stabilimenti Farina, che avevano entrambi plasmato le sue iniziali aspirazioni alle rudi pratiche del battilastro. Nato il 15 giugno 1913, Alfredo apprese i rudimenti del mestiere da coloro che avevano coltivato nei primi anni del secolo scorso l'arte di trasformare un arido telaio a motore in una splendida automobile. Nel 1930 entrò in contatto con la neonata Pinin Farina, fondata proprio in quell'anno da Battista Farina, staccatosi dall'atelier del fratello maggiore Giovanni, gli Stabilimenti Farina. L'abilità di Alfredo nel modellare con l'ausilio dell'incudine, del mazzuolo e di martelli diversi il foglio di alluminio fino a conferirgli forme concave e convesse, si consolidò nel tempo, e tale padronanza in un mestiere così creativo - i cui segreti gli furono svelati da Felice Mario Boano e da Pietro Frua - lo abilitò nella seconda metà degli anni Trenta ad assumere la guida del reparto di lastratura presso l'azienda di Giovanni ➡

Il grande salto

Alfredo Vignale tentò nel 1946 l'impegnativa avventura di aprire un proprio atelier di carrozzeria in una modesta officina a Torino, dove trasferì lo straordinario talento di battilastro che questi aveva acquisito fin dagli anni Trenta presso gli Stabilimenti Farina.





Fiat 1100 Cabriolet - 1947

Sopra, la prima carrozzeria a esibire il marchio Vignale fu questa Fiat 1100 cabriolet (motore 4 cilindri, 1089 cm³, 32 CV a 4400 giri/minuto), realizzata nel 1947 seguendo gli indirizzi costruttivi convenzionali con cui si cimentarono altri allestitori italiani nell'immediato dopoguerra. Vettura presentata al Concorso d'Eleganza dei Giardini Reali di Torino.



Fiat 1500 Cabriolet - 1947

Al Concorso d'Eleganza del Giardino di Boboli, a Firenze, Vignale presentò nel 1947 anche questa Fiat 1500 cabriolet (motore 6 cilindri, 1493 cm³, 45 CV a 4400 giri/minuto), contraddistinta da una fiancata continua, lunga e filante. L'apertura delle porte, come pure lo sgancio dei pannelli di chiusura sui passaruota posteriori, erano azionati da un comando a pulsante.

Fiat 1100 B - 1948

A destra, al Salone di Torino del 1948 la Vignale partecipò per la prima volta con una carrozzeria berlina 2 porte allestita sul telaio Fiat 1100 B (con potenza di 35 CV), nel cui frontale spiccò l'elegante calandra con scudetto a V, ispirata a quella del modello di serie Fiat.

**Lancia Aprilia - 1948**

Sotto, allo stesso Salone di Torino Alfredo Vignale espose sul pianale Lancia Aprilia (motore V4, 1486 cm³, 48 CV a 4300 giri/minuto) questa elegante berlina due porte presentata con il nome Vittoria. Inconfondibile nelle prime creazioni di Vignale apparve il paraurti massiccio e ben modellato, che acquisì una valenza estetica rilevante nella linea complessiva della vettura.



➔ Farina, che contava all'epoca un organico di quasi mille dipendenti e dove lavoravano già il padre Francesco e i fratelli Eusebio e Guglielmo. Le brillanti capacità manuali del giovane artigiano e la sua instancabile dedizione al lavoro ne forgiarono nettamente i connotati professionali, che non ebbero tuttavia modo di trovare adeguata espressione durante gli anni del secondo conflitto mondiale. Fu così che la grande aspirazione di Alfredo, quella di compiere il fatidico passo di mettersi in proprio, dovette attendere fino all'immediato dopoguerra. Il 26 ottobre 1946 venne costituita la Carrozzeria Vignale & C, società a responsabilità limitata (della quale Alfredo divenne amministratore delegato), con sede in via Ciglia-

no 29/31, e con essa nacque il logo della ditta, contraddistinto da uno stemma rettangolare su fondo in smalto blu e due piccoli triangoli rossi alla base; al centro spiccava il profilo svettante della Mole Antonelliana inglobata nella grande V bianca, iniziale appunto di Vignale.

Questi non era del tutto impreparato a praticare il disegno, poiché aveva frequentato giovanissimo un corso serale di tre anni per l'avviamento al lavoro - assimilabile alla scuola media - dal quale apprese le prime nozioni per meglio qualificarsi sul piano professionale. A 17 anni, nel 1930, aveva già maturato un primo bagaglio di esperienze come battilastra presso l'officina Ferrero e Morandi, dalla quale come accennato si tra-

sferì alla Pinin Farina, nel grande tempio appena consacrato della carrozzeria italiana. La modesta officina di via Cigliano era estesa su circa mille metri quadrati, dove il neo-imprenditore si cimentò a 33 anni nell'allestimento degli sporadici autotelai di produzione Fiat e Lancia, ai quali si affiancarono quelli costruiti dalla Cisitalia, nuova marca con cui Piero Dusio accarezzò nel 1946 il sogno effimero di giocare un ruolo importante come artefice di auto sportive. Fu proprio Dusio a rendersi conto dello straordinario talento del battilastra Vignale nella modellazione delle lamiere per la berletta aerodinamica 202 MM disegnata da Giovanni Savonuzzi per la Mille Miglia 1947. Quello stesso anno Alfredo si era già messo in luce con



Lancia Aprilia - 1949

Sopra, un altro esempio di gradevole modellazione del frontale contraddistinse questa berlina due porte allestita sulla meccanica della Lancia Aprilia, che fu una delle vetture più apprezzate sia dal grande pubblico dei Saloni sia dalla stampa specializzata. La vettura, che fu anche realizzata in versione quattro porte, partecipò al Concorso d'Eleganza del Lido di Venezia nel 1949.



Cisitalia 202 - 1947

Savonuzzi e Vignale completarono nell'estate del 1946 il disegno esecutivo della 202. All'inizio del 1947 Piero Dusio decise di affidare la coupé alla Pinin Farina per migliorare la carrozzeria al fine di renderla più armoniosa e filante. Nella foto a sinistra, una 202 B (1949-1950) allestita da Vignale.

una fortunosa interpretazione sul telaio di una Fiat Topolino incidentata, il cui risultato strappò un commento di approvazione dallo stesso Pinin Farina. Il 1947 contrassegnò per Vignale una stagione significativa nel suo approccio al settore, che si manifestò con la cabriolet Fiat 1100 del suo esordio ufficiale, presentata al Concorso d'Eleganza

dei Giardini Reali di Torino, cui fece seguito la Fiat 1500 cabriolet biposto, vettura che fu esposta quell'anno al Concorso d'Eleganza del Giardino di Boboli, a Firenze, e che venne presentata l'anno dopo al Grand Prix d'Europe per lo stile a Juan-les-Pins, in Francia. Nel settembre 1948 si inaugurò la 31ª edizione del Salone dell'Automobile

nel centro fieristico al Parco del Valentino a Torino, che simboleggiò, per la prima volta nel dopoguerra, la rinascita della produzione automobilistica in Italia. La Vignale fu presente con uno stand nel quale figuravano fianco a fianco una berlinetta su telaio Fiat 1100 B, un'altra con meccanica Lancia Aprilia e un'Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet. **R**

L'INCONTRO CON MICHELOTTI

La collaborazione con il valente designer portò all'ideazione di oltre mille bozzetti, dai quali nacquero alcuni capolavori, segnati da un perfetto equilibrio fra cura artigianale e innovazione stilistica. Tra le berlinette sportive spiccarono l'Abarth 204 A e la Cunningham C-3



attività febbrile di Alfredo nel proporre nuove interpretazioni stilistiche cominciò ad avvalersi nel 1949 della collaborazione di Giovanni Michelotti (torinese anch'egli, nato nel 1921), che aveva lasciato il posto di disegnatore agli Stabilimenti Farina e poi da Allemano e decise di dedicarsi alla libera professione. Lavorò intensamente come consulente esterno per una mezza dozzina di carrozzieri, ma prevalente fu la sua collaborazione con Vignale, per il quale il giovane stilista realizzò oltre mille bozzetti, dando vita a una ventata quasi pionieristica nel mondo della fuoriserie italiana. La prima importante commessa ottenuta dalla Vignale fu quella relativa alla produzione in piccola serie nel 1949 della carrozzeria per la Cisitalia 202 B, della quale Pinin Farina aveva costruito i primi esemplari. Essa consentì al nuovo imprenditore di uscire dal periodo eroico iniziale, durante il quale si era industriato a produrre parafranghi di bicicletta, pentole di alluminio e ghiacciaie, fino a quando poté dedicarsi definitivamente alla creazione di carrozzerie fuoriserie, attività nella quale si integravano la pratica di un artigianato manuale ad alto livello con l'ispirazione raffina- ➔

Vitale binomio

Alfredo Vignale strinse un forte rapporto personale e professionale con lo stilista Giovanni Michelotti (a destra nella foto), che aveva maturato anch'egli profonde esperienze agli Stabilimenti Farina. Il felice sodalizio fu all'origine dei successi dell'azienda.



Fiat 1400 Orchidea - 1950

La Fiat 1400 Orchidea (motore 4 cilindri, 1395 cm³, 44 CV a 4400 giri/minuto) - esposta con successo da Vignale al Salone di Ginevra del 1950 - propose forme eleganti

e un abitacolo molto luminoso, contraddistinto da un ampio lunotto avvolgente e raccordato con la linea spiovente della coda. Nella foto in basso, lo stand della Vignale al Salone di Torino del

1950, che quell'anno si svolse in primavera, dove era esposta la Orchidea (in primo piano), cui erano affiancate una Fiat 1500 E e una Fiat 1100 E in versione 2 e 4 porte.



Fiat 1400 Primula - 1950

La multiforme creatività di Giovanni Michelotti trovò espressione nel 1950 anche in questa coupé Fiat 1400 Primula, caratterizzata dall'inconsueta calandra ellittica e da una gradevole

fiancata continua, nella quale s'innestava lievemente il parafrangente posteriore di bella fattura. Vettura che riscosse numerosi consensi dal pubblico e che fu proposta anche in versione cabriolet.



Packard Eight - 1950

A destra, al Salone di Torino del 1950 fece sensazione allo stand dell'americana Packard questa imponente Eight cabriolet (motore 8 cilindri in linea di 4719 cm³, 135 CV a 3600 giri/minuto), verniciata di azzurro e contraddistinta da una monumentale calandra ispirata a quella delle vetture di serie. Rimase un esemplare unico, ma fece molto rumore nell'ambiente dei carrozzieri.



ta dell'artefice consumato. Di questo rapido processo evolutivo si ebbe dimostrazione nella primavera del 1950, quando Alfredo allestì sul pianale della nuovissima Fiat 1400 il modello Orchidea con padiglione a vetratura integrale, vettura che fu esposta al Salone dell'Auto di Torino (anticipato quell'anno in primavera) assieme ad altre sei macchine, in una rassegna che vide la presenza di Vignale anche presso lo stand Abarth con la splendida berlinetta 204 A (con meccanica derivata

Fiat-Cisitalia, motore 1100, 83 CV), bassa e filante, contraddistinta dai tre piccoli sfiati aria sulle fiancate, che divennero in seguito un riconoscimento inconfondibile per le vetture di Vignale a vocazione sportiva. L'altra automobile, enorme e solenne, apparsa all'esposizione torinese quell'anno fu la cabriolet Packard Eight (motore 8 cilindri in linea, 4,7 litri, 135 CV), la cui calandra presentò alcuni evidenti richiami stilistici a quella della vettura di serie. La costruzione di una carrozzeria, costitu-

ita di una scocca con armatura di sottili tubi di acciaio rivestita con pannelli in lamiera d'alluminio, vide sempre Alfredo giocare in officina un ruolo incessante nel reparto del "greggio", dove prendevano forma le lamiere con il magistrale intervento dei battilastra, un mestiere nel quale lo stesso Vignale aveva brillato per anni, costruendosi una straordinaria reputazione. In contrasto con l'orientamento adottato negli anni Cinquanta-Sessanta da gran parte dei carrozzieri italiani nella produ-

ABARTH 204 A - 1950

Realizzata da Carlo Abarth su un telaio in lamiera scatolata (schema molto amato dal costruttore) e spinta da un motore Cisitalia di 1089 cm³ (83 CV a 6000 giri/minuto), la 204 A esibiva un'elegante carrozzeria sapientemente allestita sulla base

di un bozzetto di Michelotti. La carriera agonistica della 204 berlina iniziò il 26 marzo del 1950 alla 2ª edizione della Coppa Intereuropa: iscritta dalla scuderia Abarth con la guida di Guido Scagliarini, conquistò la vittoria nella sua classe.



Alfa Romeo 412 - 1951

Derivata dalla combinazione dell'autotelaio 8C 2900 A e del motore 12 cilindri a V di 4495 cm³ alimentato da tre carburatori (220 CV a 5500 giri/minuto),

l'Alfa Romeo 412 - costruita nel 1939/1949 - partecipò alle gare Sport per merito di alcuni clienti. Fra costoro figurò anche il pilota Felice Bonetto, che si fece carrozzare da Vignale questa

biposto da competizione secondo un progetto del nipote, Rodolfo Bonetto. Partecipò con essa alla Mille Miglia del 1951 (28-29 aprile), classificandosi al 6° posto assoluto dopo 13h, 49' 35" di corsa.



➔ zione di piccole serie di vetture, Alfredo rimase arroccato sull'impostazione artigianale della propria attività, che gli consentì di svolgere il lavoro secondo la formula dei pezzi unici o quasi, costruiti al massimo in una dozzina di unità dello stesso disegno; ognuno di essi si differenziò comunque rispetto agli altri per alcuni tocchi di personalizzazione, che contribuirono a enfatizzare la sua immagine di creatore esclusivo. Vignale si distinse in quegli anni con una prorompente personalità interpretativa, formatasi dalle esperienze giovanili di battilastra e dall'eccezionale abilità nel trasferire sul foglio di lamiera il piano di for-

Cunningham C-3 - 1952

Vignale allestì la carrozzeria per alcune Cunningham C-3 con telaio tubolare e motore Chrysler Hemi (V8, 5426 cm³, 270 CV). Commissionata nel 1952 da Briggs Swift Cunningham - noto pilota e costruttore americano - visse un momento di gran voga negli Usa.

Una formidabile manualità

Una panoramica delle lavorazioni alla Vignale: l'allestimento delle carrozzerie era esclusivamente manuale, basata sull'abilità dei "magnin" (battilastra).



Lancia Aurelia B52 - 1952

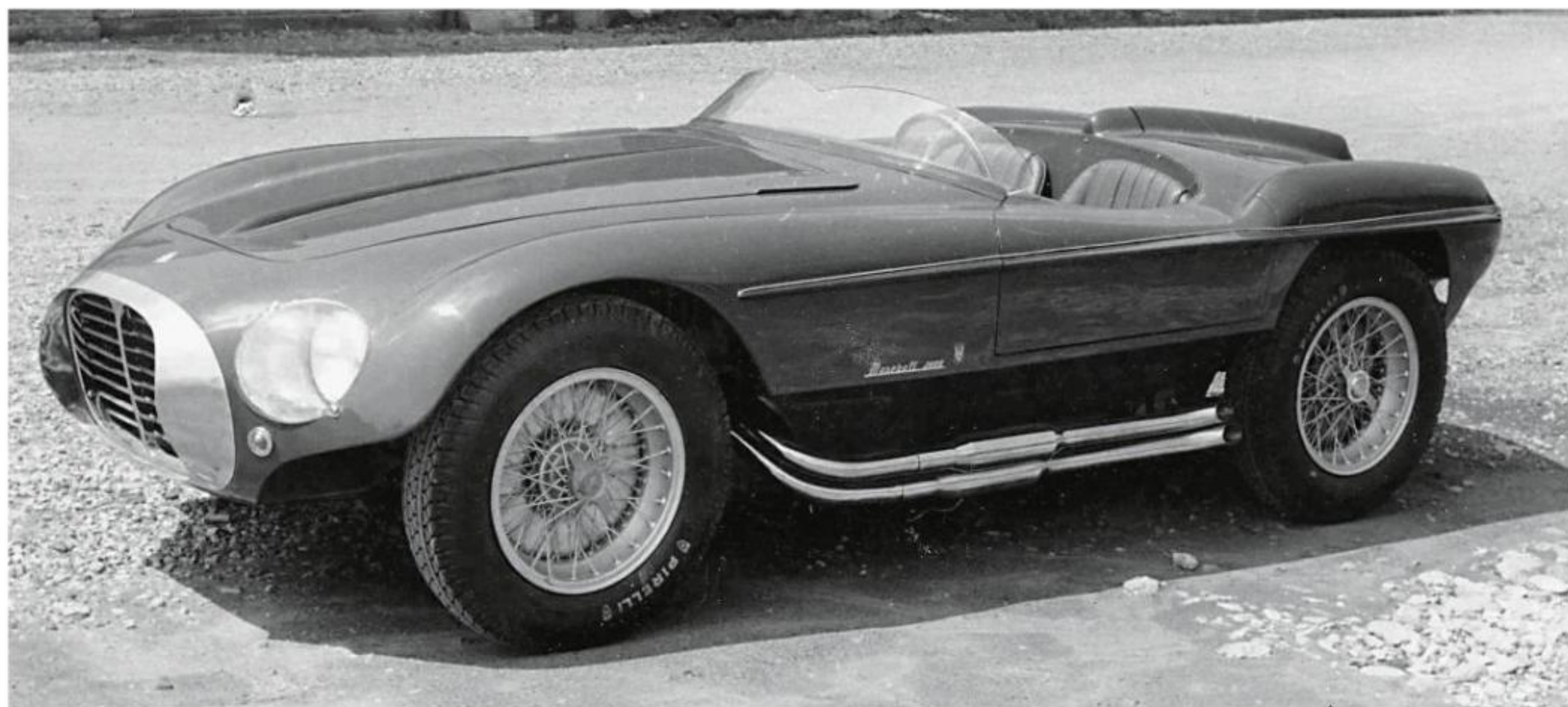
L'eccezionale creatività di Giovanni Michelotti trovò una delle sue migliori espressioni in questa cabriolet Lancia Aurelia B52 (motore V6, 1991 cm³, 70 CV a 4800 giri/minuto), allestita da Vignale nel 1952. Le Aurelia fuoriserie furono in quegli anni le vetture più ammirate e ambite da un pubblico di intenditori in Europa.

Alfa Romeo 1900 Sprint - 1953

L'estro creativo di Michelotti e il grande talento di Vignale come battilastra hanno dato vita nel 1953 a questa Alfa Romeo 1900 Sprint (motore 4 cilindri, 1884 cm³, 100 CV a 5500 giri/minuto), una coupé di fortissima personalità, che fece spicco fra le altre interpretazioni dell'epoca sullo stesso autotelaio.

Maserati A6 GCS - 1953

La barchetta da competizione allestita nel 1953 dalla Vignale sull'autotelaio Maserati A6 GCS (motore 6 cilindri bialbero, 1978 cm³, 170 CV a 7300 giri/minuto) riscosse commenti discordanti per via dei tubi di scarico sul fianco sinistro, che assunsero una precisa funzione estetica nel disegno complessivo della vettura.



➔ ma a volte tracciato con il gesso sul pavimento. Nel suo ruolo singolare di carrozziere animato da uno spirito fortemente innovatore, Vignale si esprime con vetture a volte sobrie, altre volte complicate e stravaganti. Sulle sue creazioni, spesso in aperto anticonformismo con la scuola stilistica all'epoca prevalente, influì molto l'estro di Giovanni Michelotti, talvolta fantasioso all'eccesso eppure così in sintonia con l'ineccepibile manualità di Alfredo. Le loro carrozzerie furono tutte splendide testimonianze di una ricerca maniacale del dettaglio, in cui spiccò sempre un inedito messaggio stilistico ricco di una funzionalità pura. Ne sono ancora oggi significativi esempi gli sfiati d'aria cromati di forme diverse (ovali, quadrangolari, a freccia...) montati ai lati del cofano motore e lungo la linea dei

brancardi; oppure le grandi feritoie a profilo triangolare ricavate dietro i passaruota posteriori per migliorare la ventilazione dei freni; o ancora l'eccentrica collocazione dei gruppi ottici di coda montati in apposite sedi cromate incassate nei parafranghi. Fantastica apparve infine la soluzione di inserire i grandi proiettori nel frontale della vettura, ai lati della calandra e all'interno dei lunghi parafranghi protesi in avanti. In tale patrimonio incessante di nuove proposte formali, emerse stupefacente la funzione primaria affidata alla grafica delle finizioni cromate, sempre in grado di esprimere un linguaggio insolito e talvolta provocatorio. La proiezione della Vignale verso i mercati stranieri si esprime attivamente e quasi da subito verso il mondo anglosassone, a cominciare dalla proposta del 1951 per

la nuova Riley Pathfinder con motore 2,5 litri (102 CV) e poi con l'americana Cunningham, il cui modello Continental C-3 del 1952 risultò forse una delle coupé più eleganti del dopoguerra. La presenza prorompente e puntuale di Giovanni Michelotti a fianco di Vignale fu decisiva nel proiettare il carrozziere di via Cigliano nel firmamento dei più famosi allestitori a livello internazionale. L'intuito creativo del designer si armonizzò con la maestria dell'esecutore ed entrambi si espressero con forme di grande originalità; furono vetture affascinanti, a volte trasgressive, ricche di una spiccata personalità e che meritavano una miriade di consensi, fra i quali spiccarono quelli del re Baldovino del Belgio per la coupé esclusiva realizzata nel 1955 su autotelaio Aston Martin DB2/4.

R

FIAT 1100/103 - 1953-54



Sulla meccanica della Fiat 1100/103 (motore di 1089 cm³, 36 CV) Vignale scese in campo al Salone dell'Auto di Torino 1953 con una coupé (foto a sinistra), nella quale Michelotti propose una calandra elaborata, a lato della quale erano incassati i proiettori. Interessante anche l'interpretazione in esemplare unico del 1954 della coupé con linea fortemente protesa in avanti (foto al centro a sinistra), dalla quale prese origine il modello Antibes (a destra), caratterizzato da una calandra molto prominente. Lo stesso anno la Vignale avviò la produzione in piccola serie della coupé 1100 Charmant sia sulla normale meccanica Fiat 1100/103, sia sulla versione TV (Turismo Veloce).



L'AVVENTURA CON LE ROSSE

L'opportunità di allestire i prestigiosi autotelai di Maranello dischiuse la porta a una trionfale stagione di successi anche in campo agonistico. Un binomio che diede origine a granturismo di grande eleganza e con spunti stilistici di notevole effetto, che ottennero il favore di piloti, sovrani e stelle del cinema



A I pari di Vignale, Enzo Ferrari aveva fondato nel 1946 la piccola fabbrica di Maranello ed era entrato in contatto con il battilastra torinese attraverso Franco Cornacchia, noto pilota titolare della Scuderia Guastalla e fiduciario a Milano della marca del Cavallino. I due costruttori erano accomunati da alcune peculiari caratteristiche personali, che li videro entrambi primeggiare nell'esasperata dedizione al proprio lavoro e nella consapevolezza di essere gli unici arbitri a prendere decisioni in favore delle proprie aziende. L'accordo fra loro fu raggiunto nel momento in cui Ferrari affidava i propri autotelai alla Touring di Milano, che in effetti contribuì in misura determinante a creare la celebre immagine delle 12 cilindri italiane in campo agonistico e anche nel gran mondo degli anni Cinquanta. Ma il costruttore di Maranello, allergico agli impegni di lungo termine, era alla ricerca non di un nuovo carrozziere, bensì di un artista autentico, ricco di mestiere ma anche di spavalde intuizioni, capace di intraprendere con lo stesso entusiasmo il secondo allestimento di una vettura uscita malconcia da un incidente oppure la costruzione ex novo di un'eccentrica carrozzeria per conto di uno dei molti pittoreschi personaggi dell'epoca.

La prima delle inebrianti vetture del Cavallino realizzata nell'atelier di via Cigliano fu la berlina 166 MM (telaio n° 0062 M) costruita nel 1950 per conto di Cornacchia, modello che prese origine dal famoso binomio Vignale-Michelotti, identificato negli anni a seguire come caposcuola di un gran numero di vetture entrate a buon diritto nella storia dell'automobile italia- ➡

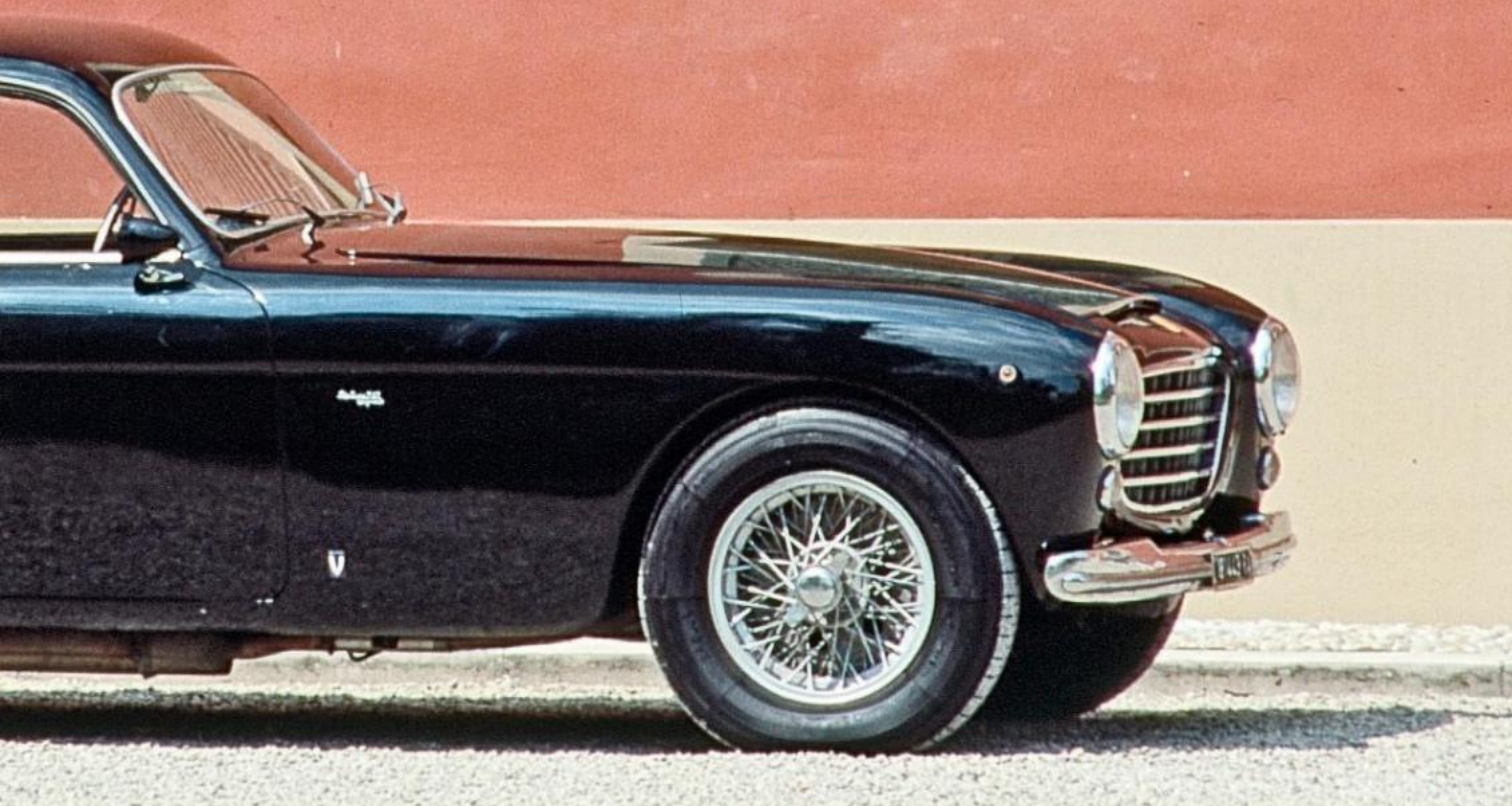


FERRARI 166 INTER - 1950



I primi interventi di Vignale su una Ferrari 12 cilindri si limitarono a ricarrozze alcune barchette Touring seriamente incidentate oppure per soddisfare i capricci di singoli clienti che ambivano sfoggiare un'inedita carrozzeria. L'esemplare qui ritratto,

identificato dal numero di telaio 045 S, fu fra le prime 166 Inter allestite fin dall'origine da Vignale. Fu consegnata il 13 ottobre 1950 al rivenditore milanese Franco Cornacchia. Furono otto le 166 Inter firmate Vignale (non ricarrozzate).

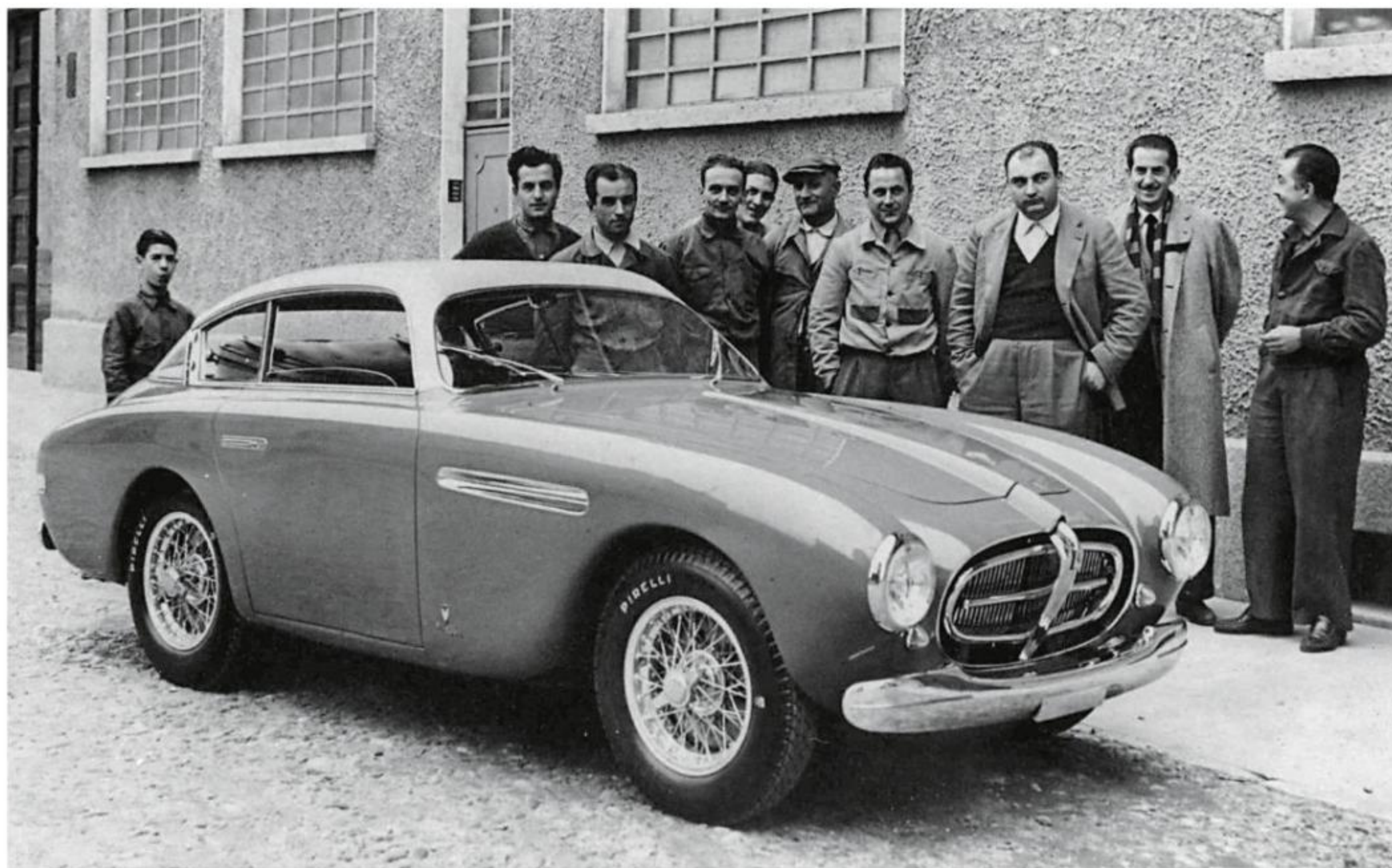


Ferrari 166 Inter - 1950

La nota calandra a T e il grande lunotto superpanoramico escogitato da Vignale per la Fiat 1400 Orchidea del Salone di Ginevra 1950 costituì un forte richiamo anche sulla Ferrari 166 Inter allestita a fine estate 1950 sul telaio n° 0065 S. Vettura che partecipò nel 1951 alla Coppa Intereuropa e alla Mille Miglia.

**Ferrari 166 MM - 1951**

Sotto, il pilota argentino Froilán González è ritratto dinnanzi alla sede della Vignale nel 1951 per il ritiro della sua Ferrari 166 MM (telaio n° 0038 M), attorniato da alcune maestranze. La vettura fu riallestita da una precedente barchetta Touring.



na. Fu un momento di grande euforia fra i due, che si andò consolidando in breve tempo: nel caso il bozzetto presentato da Michelotti non esprimesse al meglio l'ispirazione versatile del carrozziere, era quest'ultimo a intervenire con esperienza consumata per conferire una modellazione più semplice, a volte meno trasgressiva. Le Ferrari disegnate da Michelotti e allestite da Vignale (meno di 160

esemplari) risultarono poco o tanto diverse una dall'altra, ma tutte identificate da quelle forme spontanee che nell'ambiente precedettero la fase della costruzione manuale in piccola serie per passare poi allo stadio successivo che dilagò con il fenomeno del "family look".

Fra i modelli di eccezionale eleganza creati nei primi anni Cinquanta figurò la spider Ferrari 212 Export (telaio n° 0090 E), una splen-

dida interpretazione di Vignale sull'ormai famosa tematica della barchetta due posti, che esordì al Salone di Ginevra 1951 e che fu consegnata il 12 marzo a Umberto Marzotto della famosa dinastia di Valdarno. In quella macchina Vignale esprime al meglio la scuola stilistica all'italiana, con un lungo cofano prominente, fiancate lievemente modellate, parabrezza appena accennato e l'assenza qua-

Ferrari 212 MM - 1951

Il 15 aprile 1951 Gigi Villoresi vinse la III edizione della Coppa Intereuropa a Monza nella categoria Gran Turismo al volante di una berlina Ferrari-Vignale 212 MM (motore V12, 2563 cm³, 220 CV a 7000 giri/minuto).



Ferrari 212 Inter - 1951

Al Salone di Parigi 1951 fu esposta la berlina Ferrari-Vignale 212 Inter allestita sul telaio n° 0135 E (motore V12, 2563 cm³, 170 CV a 6500 giri/minuto). Sullo stesso autotelaio Vignale realizzò quell'anno anche un'elegante versione cabriolet.

FERRARI 212 EXPORT SPIDER - 1951

➔ si assoluta di decorazioni cromate, volta a valorizzare la bellezza delle forme.

Il felice rapporto di feeling venutosi a creare in quegli anni fra lo stilista d'assalto e il battilastra veterano prese forma in altre splendide automobili, scolpite come rari oggetti d'arte e che trovarono insigni estimatori in alcuni personaggi della nobiltà europea, come pure presso famosi sportivi e noti uomini di spettacolo. Fra gli altri straordinari esemplari di vetture di Maranello allestite da Vignale furono la 195 Inter (telaio n° 095S) esposta al Salone di Torino 1951; la 212 Export (telaio n° 0111 ES), costruita nel 1951 e presentata come esemplare storico al Concours d'Elegance de Bagatelle 1989; la bellissima spider gialla 340 America (telaio n° 0140 A) ordinata da Luigi Chinetti - importatore Ferrari a New York - e da allora sempre rimasta presso numerosi clienti negli Usa; la 225 S (telaio n° 0154 ED) con cui Vittorio Marzotto colse la vittoria al Grand Prix di Montecarlo 1952 (riservato quell'anno alle vetture Sport); la coupé 212 Export (telaio n° 0170 ET) del 1952, impegnata quell'anno nella Mille Miglia, nella Trieste-Opicina, nella Aosta-Gran San Bernardo, nella Vittorio Veneto-Cansiglio, vincitrice di classe nel campionato italiano della categoria.

A queste si aggiunsero la 195 Inter (telaio n° 0181 EL), proprietà in origine dell'attrice Anna Magnani; la spider 125 S (telaio ➔

Ferrari 212 Inter - 1951

Questa elegante cabriolet fu uno dei primi allestimenti realizzati da Vignale nel 1951 sul telaio 212 Inter. La stessa carrozzeria fu offerta sul mercato con la meccanica della 212 Export con motore alimentato da tre carburatori Weber 36 DCL3 (220 CV).



Completata il 12 marzo 1951 presso la Vignale, la carrozzeria spider della Ferrari 212 Export sul telaio n° 0090 E fu commissionata in origine da Umberto Marzotto e poi esportata alla fine degli anni Cinquanta negli Stati Uniti e intestata a Donald Beatty in

California; passò poi di mano nel 1967 a un collezionista svedese, Thomas A. Oleson, e poi nuovamente esportata negli Usa. Venne restaurata nel 1989 per partecipare con il numero di gara 296 alla rievocazione della Mille Miglia del 1990.





Ferrari 340 America - 1951

La Ferrari 340 America carrozzata nel 1951 da Vignale sul telaio n° 0082 A conquistò la vittoria quell'anno alla Mille Miglia (28-29 aprile) con l'equipaggio Villoresi-Cassani, che coprì i 1564 chilometri della gara alla media di 121,822 km/h, nonostante una rovinosa uscita di strada, di cui la vettura mostrò i segni evidenti quando giunse al traguardo di Brescia.

**Ferrari 212 Export - 1951**

L'originale schema di verniciatura bicolore introdotta da Vignale negli anni Cinquanta trovò conferma sulla Ferrari 212 Export con telaio n° 0111 ES del 1951, che a fine novembre fu consegnata a Roma. Gareggiò nel settembre 1952 al Gran Premio di Bari e nel 1953 alla Coppa Intereuropa.



→ n° 182 ED), con cui Paolo Marzotto vinse nel 1952 la Coppa d'Oro delle Dolomiti, il Giro delle Calabrie e il Circuito di Senigallia; l'elegantissima coupé 212 Inter (telaio n° 0211 EL) per Gianni Agnelli; la strepitosa coupé 340 Mexico (telaio n° 0226 AT), che gareggiò nel novembre 1952 con Ascari-Scotuzzi alla Carrera Panamericana; la 250 MM (telaio n° 0260 MM), consegnata nel marzo 1953 a Luigi Chinetti per conto di un cliente californiano; la

375 America (telaio n° 327 AL), esposta ai Saloni di Ginevra e di New York 1954 e da allora non più uscita dagli Usa.

Nel 1953 la Vignale allestì con carrozzeria barchetta sei telai Ferrari 166, dieci 250 MM e cinque 340 MM, a testimonianza del travolgente successo che quelle leggere vetture riscuotevano fra i clienti con chiare vocazioni sportive. L'ultima Ferrari carrozzata Vignale fu nel 1968 la 330 GT 2+2 (telaio n° 7963), su

richiesta di Luigi Chinetti per il mercato statunitense, una sorta di stravagante station wagon con uno smisurato sbalzo sull'assale posteriore, esposta al Salone di Torino che aprì i battenti il 30 ottobre di quello stesso anno.

Le Ferrari allestite da Vignale giocarono molto spesso un ruolo decisivo nelle competizioni cui partecipò la marca di Maranello, ad esempio le 212 Inter della Carrera Panamericana 1951 e le 212 Export, 250 S e →

FERRARI 212 INTER - 1952



La Ferrari 212 Inter fu carrozzata da Vignale in doppio esemplare nell'estate 1951 sui telai 0161 EL e 0163 EL per partecipare nel mese di novembre alla Carrera Panamericana con le coppie di piloti Chinetti-Taruffi e Ascari-Villoresi. Dominarono la gara, conquistando rispettivamente il primo e il secondo posto al traguardo di Ciudad Juárez. Nel 1952-53 fu replicato un altro esemplare, illustrato in queste foto, allestito sull'autotelaio numero 0292 MM, che fu inviato dalla Ferrari alla Vignale il 23 settembre del 1952.



Ferrari 212 Inter - 1952

A destra, splendido questo allestimento realizzato nel 1952 sul telaio n° 0211 EL di questa Ferrari 212 Inter su speciale commessa di Gianni Agnelli e dotata di un frontale molto originale, con i proiettori incorporati nella calandra ellittica e le estremità prominenti dei parafranghi.

Ferrari 212 Inter - 1953

Sotto, inconsueta fu la parte anteriore della berlina 212 Inter realizzata sull'autotelaio n° 0271, in cui la funzione di paracolpi fu affidata ad un elemento centrale posto sotto la calandra, nonché a due elementi cromati avvolgenti l'estremità dei parafranghi. Fu esposta al Salone di Ginevra 1953 e poi spedita negli Stati Uniti.



→ 340 Mexico che gareggiarono con successo nelle edizioni 1952-53 di quella gara, nonché le auto che trionfarono alla Mille Miglia nel triennio 1951-53; nella fortunata stagione sportiva 1953 Vignale esibì la reinterpretazione della famosa berlina da competizione MM sulla meccanica delle Ferrari 166, 250 e 340. Quest'ultima versione trionfò nella gara d'esordio al Giro di Sicilia con l'equipaggio Villoresi-Cassani e, due settimane più tardi, vinse con Giannino Marzotto-Crosara la Mille Miglia, gara valida per il neo-campionato del mondo per vetture Sport. La barchetta due litri 166 MM allestita da Vignale partecipò quell'anno con Sterzi-Pirovano al Giro di Sicilia, alla Mille Miglia (Sterzi-Rossi) e in agosto alla 12 Ore di Pescara, affidata all'equipaggio Sterzi-Cortese. **R**

Ferrari 340 America - 1952

A destra, Luigi Chinetti, leggendario importatore della Ferrari negli Stati Uniti, al volante della 340 America (telaio n° 0140 A). Negli anni ha avuto una fitta sequenza di clienti americani, che si sono passati di mano la vettura dalla California alle coste orientali degli Usa e poi nuovamente su quelle del Pacifico. Ha ricevuto un numero elevato di riconoscimenti nei più importanti eventi dedicati alle vetture d'epoca.



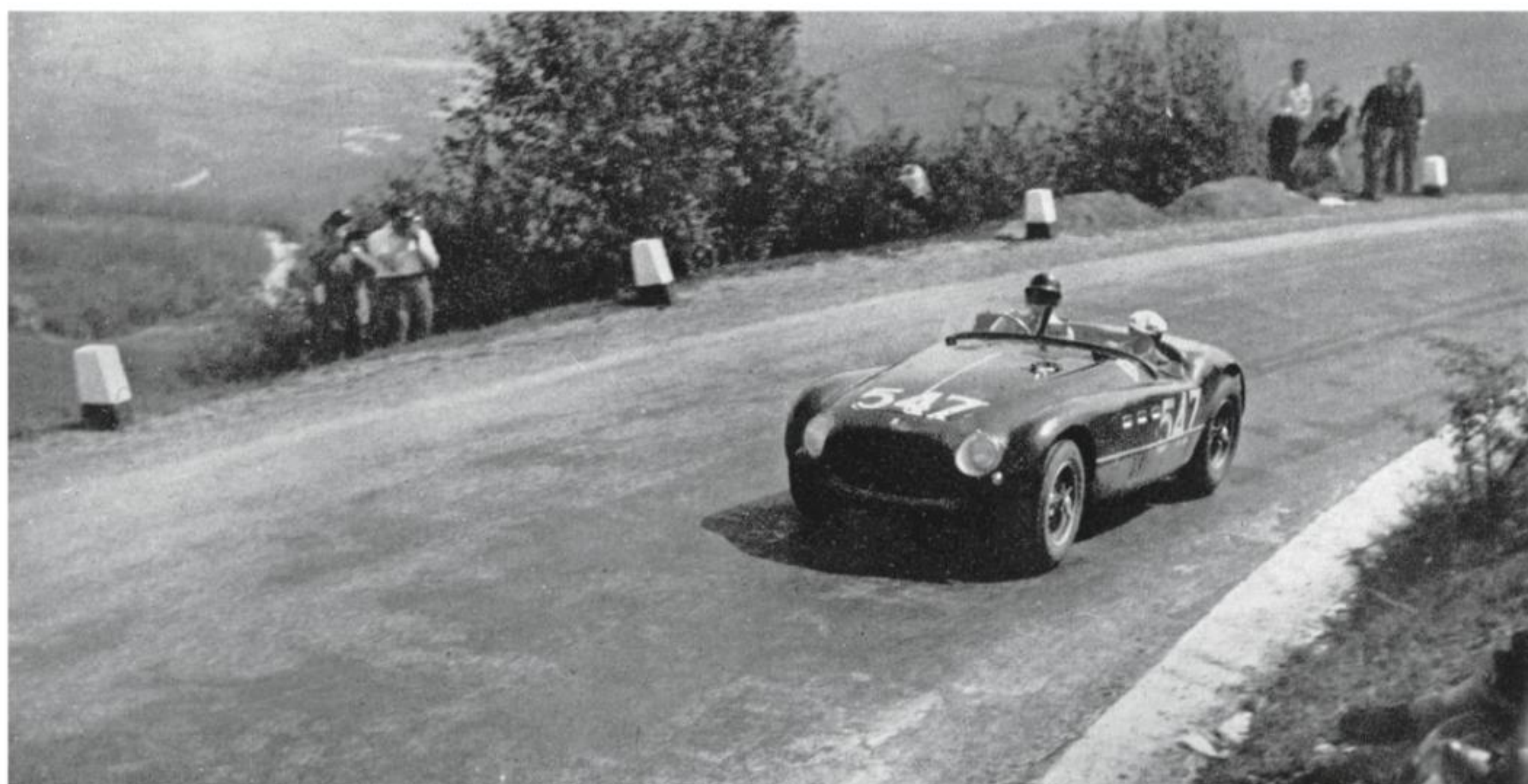


Ferrari 250 S - 1952

A sinistra, le Ferrari firmate Vignale apparvero assiduamente nell'albo d'oro della Mille Miglia, anche quella del 1952, vinta dalla coppia Bracco-Rolfo con la 250 S (telaio n° 0156 ET) alla sua prima uscita con il motore tre litri e che s'impose sulla Mercedes-Benz 300 SL di Karl Kling, seconda classificata. Fu quello un debutto clamoroso, che tenne a battesimo un'intera generazione di Ferrari 250 GT, alimentando la straordinaria reputazione del Cavallino fra le granturismo.

Ferrari 340 Mille Miglia - 1953

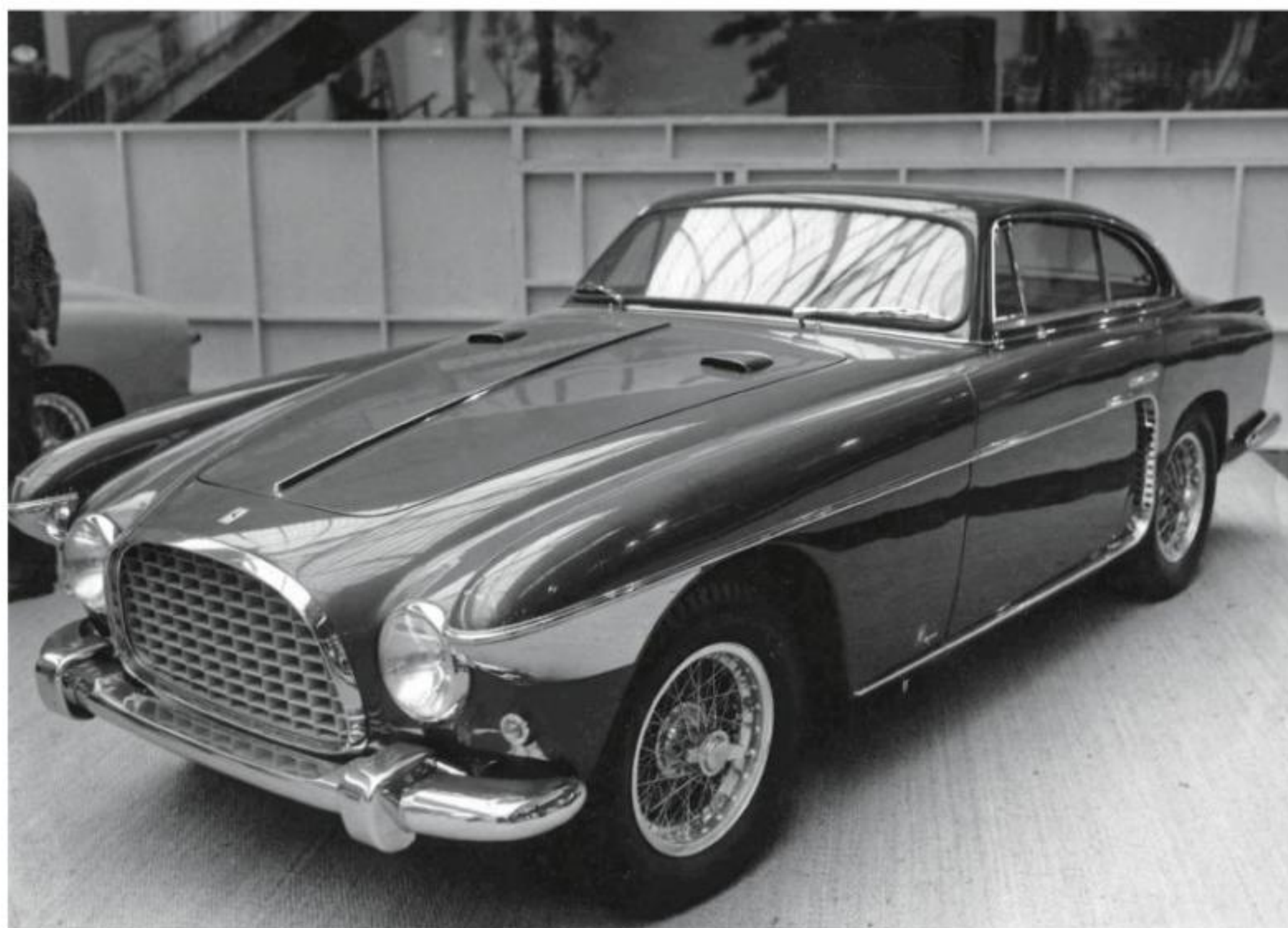
La clamorosa vittoria di Giannino Marzotto - in coppia con Marco Crosara - alla Mille Miglia 1953 (25-26 aprile) con la 340 MM allestita da Vignale (telaio n° 0280 M) in versione spider, divenne negli anni una sorta di simbolo inconfondibile per il carrozziere torinese. Il successo del 1953 replicò quello conseguito dallo stesso equipaggio nel 1950 con la berlinetta Ferrari 195 S carrozzata Touring.





Ferrari 340 Mexico - 1952

L'imbarco sulla nave Constitution delle Ferrari 340 Mexico per la Carrera Panamericana 1952. La Vignale allestì tre berlinette sui telai n° 0222 AT (equipaggio Villoresi-Cornacchia), n° 0224 AT (Chinetti-Lucas) e n° 0226 AT (Ascari-Scotuzzi), e anche la spider sul telaio n° 0228 AT. La vittoria arrise quell'anno alle Mercedes-Benz 300 SL di Kling e di Lang, rispettivamente primo e secondo.



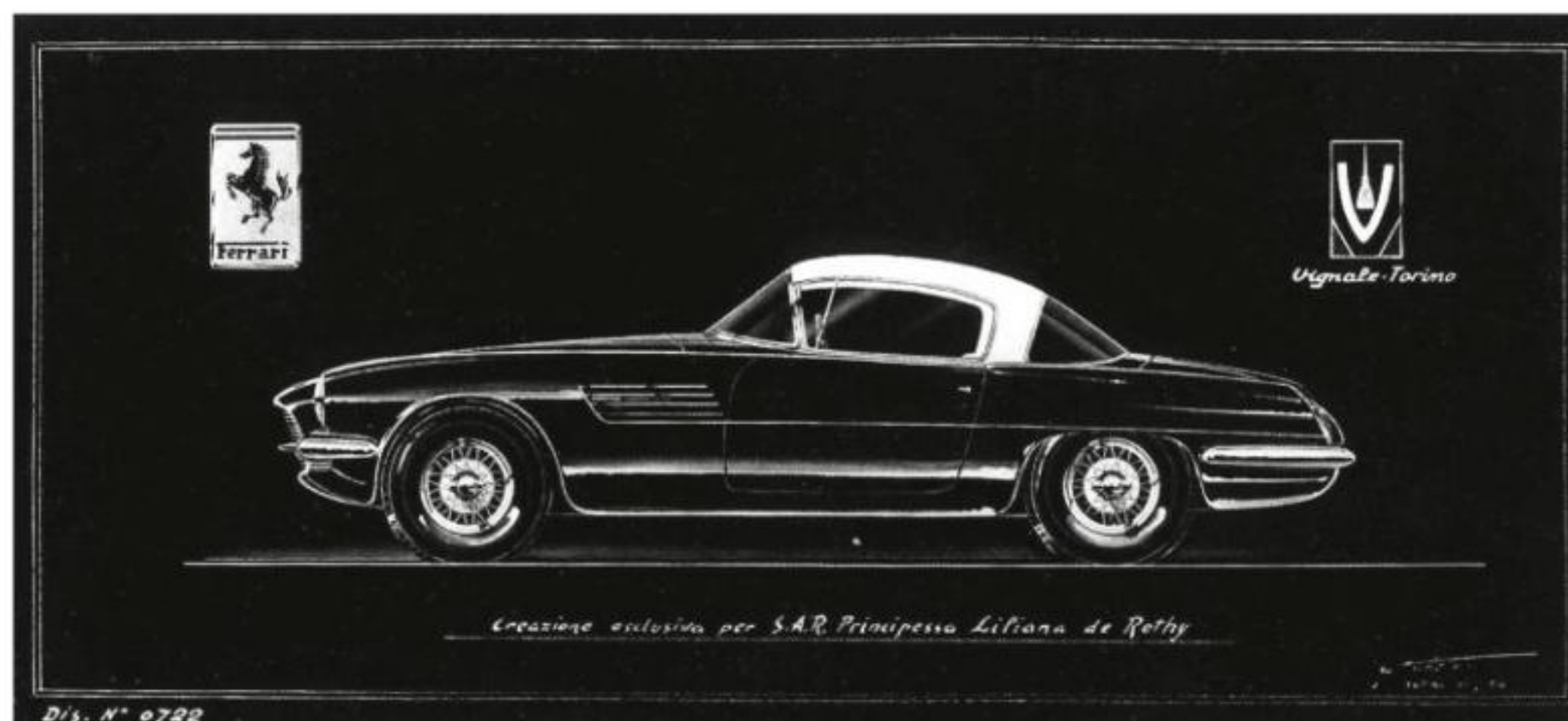
Ferrari 250 Europa - 1953

Presentata al Salone di Parigi nell'ottobre 1953, la Ferrari 250 Europa allestita da Vignale (telaio n° 0295 EU) propose una soluzione cromatica inedita, costituita da un profilo lucido sulla fiancata che marcava in modo evidente il taglio fra i due colori.

FERRARI 250 EUROPA GT - 1954



La 250 Europa GT del 1954 costruita su speciale commessa della principessa Liliane de Réthy, seconda moglie del re Leopoldo III del Belgio. Alfredo Vignale realizzò un'elegante coupé contraddistinta da un grande parabrezza panoramico a montanti con inclinazione negativa (venne utilizzato quello della Chevrolet Corvette) e da una vistosa feritoia laterale di sfogo aria del vano motore. La vettura trovò ampio richiamo anche attraverso la pubblicità stampa diffusa del carrozziere torinese. Fu quella l'ultima Ferrari allestita da Vignale nell'epoca d'oro della collaborazione con la Casa di Maranello.



NON SOLO GRANTURISMO

La produzione della carrozzeria non si esaurì con blasonate sportive destinate a una clientela molto facoltosa, ma si orientò anche verso modelli dalla meccanica ben più popolare. Successo per esempio ebbero le vetture da spiaggia e le fuoriserie su base Fiat 600. Scalpore poi fece l'Abarth 750 Goccia

L'appassionante e fattivo incontro con la Ferrari si chiuse nel 1954 con la splendida 250 Europa GT (telaio n° 0359 GT) costruita per conto della principessa del Belgio Liliane de Réthy (seconda moglie del re Leopoldo III), una vettura che è rimasta negli annali del Cavallino come uno degli esempi di maggiore equilibrio formale fra le berlinette sportive a due posti. Furono anni di grande fervore, nel corso dei quali il noto carrozziere torinese, così prolifico di nuove soluzioni e divenuto in breve tempo un esponente della scuola stilistica ita-

liana del dopoguerra, si dedicò con inesauribile eclettismo a realizzare vetture molto diverse tra loro, come l'Alfa Romeo 412 con la quale Felice Bonetto si aggiudicò il sesto posto assoluto alla Mille Miglia del 1951, o la barchetta Maserati A6 GCS con motore 6 cilindri di 170 CV, prodotta nel 1953 (n° di telaio 2049) con i lunghi tubi di scarico laterali, che agirono da elemento estetico fortemente innovativo. Il suo estro creativo non si limitò solo alle granturismo su commessa della clientela più in vista del momento, ma si espresse anche con alcune vetture popolari e stravaganti, come la Spiaggia, realizzata in un buon numero di esemplari nel 1956 sulla meccanica della Fiat 600 Multipla

e che contribuì in buona misura ad alimentare il filone effimero delle vetturette per il trasporto dei bagnanti nelle località di vacanza più alla moda.

Senza dimenticare la Fiat 1100 Charmant del 1954, una gradevole coupé con coda spiovente allestita sul pianale della normale 1100/103 oppure su quello della 1100/103 TV con motore da 50 CV. Fu quella una delle prime produzioni in piccola serie, cui ne seguirono numerose altre alla fine degli anni Cinquanta, in particolare sul pianale della Fiat 600, formula che dette vita alla nota generazione delle Vignaline prodotte in varie serie successive con una sequenza giornaliera che raggiunse le qua- ➔



Osca MT4 - 1954

Al Salone di Torino del 1954 Vignale espose questa barchetta da competizione sul telaio della Osca MT4-2AD (1491 cm³, 120 CV a 6300 giri/minuto). Al Salone dell'anno dopo la Vignale presentò anche la versione coupé stradale, allestita sul telaio n° 1153.

FIAT 8V DÉMON ROUGE - 1955



Alfredo Vignale riscosse al Salone di Torino del 1955 l'attenzione del pubblico e i commenti più controversi da parte della stampa specializzata con la coupé Démon Rouge realizzata sul telaio della Fiat 8V. Fu quella una creazione provocatoria di Giovanni Michelotti, determinato a scuotere la curiosità dei visitatori della rassegna con alcune soluzioni estreme come, per esempio, il

trattamento del padiglione con il tetto parzialmente trasparente e proteso all'indietro con un lungo sbalzo sul lunotto panoramico. Presentata con il corpo vettura verniciato di rosso violento e il tetto nero, la Démon Rouge colse nel segno, poiché non si parlò d'altro per molte settimane. Nel 1956 furono realizzati altri due esemplari, con padiglione e coda dal disegno meno eccentrico.





Nardi Raggio Azzurro - 1955

Michelotti fece scalpore anche con la coupé Raggio Azzurro del 1955 sul telaio tubolare della Nardi con gruppi meccanici Lancia Aurelia B20. L'inconsueta forma del parabrezza, con due cupole trasparenti in plexiglas, provocò i commenti più disparati.

Fiat Abarth 750 Goccia - 1957

La concept car Goccia allestita nel 1957 sulla meccanica della Abarth 750 (motore 747 cm³, 43 CV a 5800 giri/minuto) suscitò molta curiosità. Nella foto è ritratto il primo prototipo, con porte ad ala di gabbiano; il secondo prototipo, con porte tradizionali, partecipò alla Mille Miglia del 1957.

→ ranta unità. A nobilitare quelle miniserie di piccole 600 di stile sartoriale, s'introdusse nel 1957 l'avveniristica concept car escogitata da Michelotti sulla medesima meccanica, la Fiat Abarth 750 Goccia. Al primo prototipo caratterizzato dalle porte con apertura ad ala di gabbiano ne seguì un secondo, con porte tradizionali, che partecipò all'ultima Mille Miglia della storia con la finalità prioritaria di sperimentare l'aerodinamica esasperata della sua compatta carrozzeria nella più impegnativa delle gare su strada. Affidata all'equipaggio Luino-Costa, la Goccia concluse la massacrante prova al 94° posto assoluto dopo aver percorso 1597 chilometri alla media di quasi 113 km/h.

Nel 1957 il gruppo inglese Standard-Triumph si rivolse a Vignale per realizzare la carrozzeria della nuova vettura utilitaria con meccanica di inedita concezione, per la quale era necessario individuare un disegno contraddistinto da una forte personalità, e il carrozziere torinese propose con la Herald un'inconsueta vettura con-



cepita da Michelotti, che esordì sul mercato nel 1959-1960 con tre versioni: berlina, coupé e convertibile. Al Salone dell'Auto di Torino 1958 fu presentata anche la coupé Triumph Italia 2000 - ristilizzata completamente da Michelotti sul telaio della spider TR3 - che fu poi prodotta da Vignale in poco più di 300 unità fra il 1959 e il 1962. La sequenza annuale del Salone di Torino marcò nettamente l'evoluzione stilistica in atto alla Vignale e ciò puntualmente accadde an-

che nel 1955, quando lo stand del carrozziere torinese polarizzò un clamoroso afflusso di visitatori per ammirare la provocatoria carrozzeria rossa e nera della Démon Rouge, straordinaria coupé di linea volutamente controtendenza allestita sul telaio della Fiat 8V (1996 cm³, 105 CV). Questa costituì un memorabile elemento di richiamo, soprattutto a causa del curioso padiglione con tetto a sbalzo evidentissimo sul lunotto e sul volume di coda. **R**



Fiat 1200 - 1957

A sinistra, la Fiat 1200 (motore 4 cilindri, 1221 cm³, 55 CV a 5300 giri/minuto) fu interpretata da Vignale nella coupé Wonderful, ispirata nettamente alla moda delle vistose pinne di coda introdotta quell'anno dalle vetture del gruppo Chrysler; il tettuccio era del tipo rigido smontabile tipo "Targa".

Lancia Appia Convertibile - 1957

Sotto, la Lancia debuttò sul mercato nel 1957 con il modello convertibile (motore V4, 1089 cm³, 53 CV a 4800 giri/minuto) e realizzato sul passo di 2510 mm. Questa vettura divenne la prima grande produzione in serie di Vignale per una Casa costruttrice.



LA CRESCITA IMPONE UNA NUOVA FABBRICA

La rapida espansione dell'attività aziendale rese urgente l'apertura di un nuovo impianto produttivo per poter affrontare le crescenti richieste da parte dei costruttori-clienti in Italia e all'estero. Ma la separazione da Michelotti nel 1962 segnò l'inizio della fine



Vignale avviò nel 1957 la sua più importante commessa destinata a un grande costruttore, la Lancia Appia Convertibile, vettura che pose subito in evidenza le

difficoltà di far fronte alla domanda del mercato a causa della carenza di spazio nell'officina di via Cigliano; si avviò in via di emergenza affittando un nuovo locale di 400 mq nelle vicinanze, in Lungo Dora Voghera, mentre si dovette ricorrere a un maggior numero di fornitori esterni per lo stampaggio delle lamiere e in parte per la verniciatura. La situazione imponeva comunque un rimedio radicale, sull'esempio di quanto era già avvenuto per la Pinin Farina e la Bertone, che trasferirono gli impianti a Grugliasco. Nella stessa località Vignale fece dunque edificare il nuovo stabilimento in Strada del Portone 177, impianto che venne inaugurato nell'agosto 1961 su una superficie iniziale coperta di 12.000 mq e che segnò comunque l'abbandono nell'attività produttiva delle originali tecniche di lavorazione su basi artigianali per assumere quelle improntate a metodi semi-industriali.

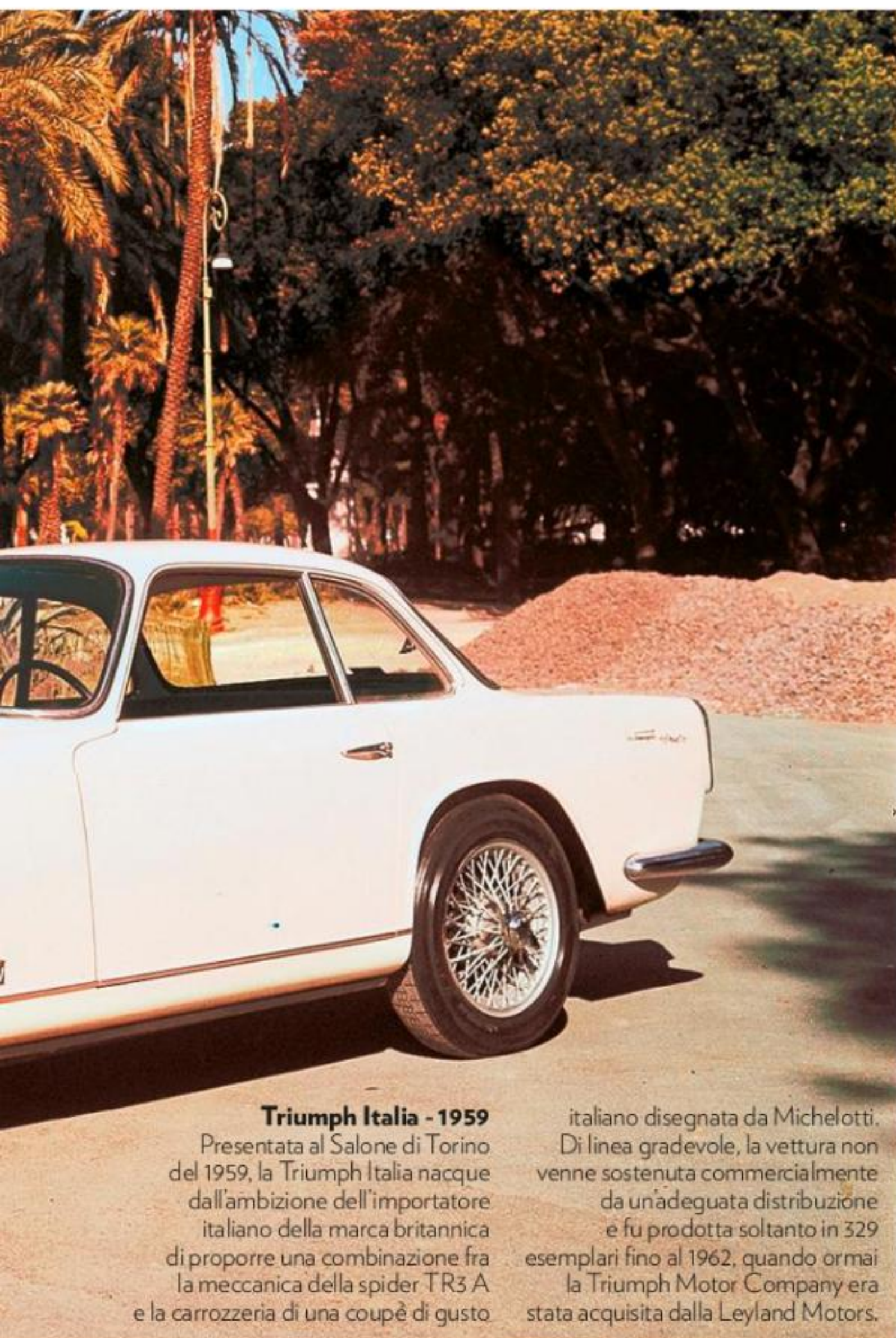
La domanda di vetture di elevata qualità da parte dei mercati stranieri e un certo orientamento della clientela italiana verso le vetture granturismo anche di notevole cilindrata indusse la Maserati a scendere in campo nel 1957 con il modello 3500 GT, una coupé di linea classica carrozzata dalla Touring, cui si affiancò al Salone di Ginevra del 1960 la versione spider, presentata da Vignale su progetto di Michelotti e che divenne una delle vetture più ambite dai giovani leoni degli anni Sessanta. Realizzata su passo di 2500 mm (accorciato di 100 mm rispetto alla coupé), la spi- 





Triumph Herald - 1959

La collaborazione fra la Vignale e la britannica Triumph iniziò con il progetto del nuovo modello utilitario Herald, per il quale Michelotti propose una gamma di tre carrozzerie (berlina, coupé e convertibile) di linea moderna anche se di dubbio "stile italiano". Il progetto non prevede una scocca autoportante bensì, per motivi di costi, un telaio separato. La Herald esordì nell'aprile 1959 alla Royal Albert Hall di Londra.



Triumph Italia - 1959

Presentata al Salone di Torino del 1959, la Triumph Italia nacque dall'ambizione dell'importatore italiano della marca britannica di proporre una combinazione fra la meccanica della spider TR3 A e la carrozzeria di una coupé di gusto

italiano disegnata da Michelotti. Di linea gradevole, la vettura non venne sostenuta commercialmente da un'adeguata distribuzione e fu prodotta soltanto in 329 esemplari fino al 1962, quando ormai la Triumph Motor Company era stata acquisita dalla Leyland Motors.



Lancia Flaminia - 1959

Sopra, al Salone di Torino del 1959 la Vignale espose anche un prototipo cabriolet sulla meccanica Lancia Flaminia (motore V6, 2458 cm³, 119 CV), vettura che non ebbe alcun seguito.

BMW 507 - 1959

Sotto, fra gli esemplari unici esposti da Vignale al Salone di Torino del 1959 figurò anche questa BMW 507 (motore V8, 3165 cm³, 150 CV) con carrozzeria in versione coupé hardtop.



Maserati 3500 GT Spyder - 1960

A destra, a condividere il successo commerciale della coupé Maserati 3500 GT (motore 6 cilindri bialbero, 3485 cm³, 220 CV a 5500 giri/minuto) firmata Touring arrivò nel 1960 la Spyder allestita da Vignale, che riscosse numerosi consensi sul mercato in Italia e all'estero.

Maserati Quattroporte - 1963

Sotto, disegnata da Pietro Frua, la Maserati Quattroporte (motore V8, 4136 cm³, 290 CV a 5200 giri/minuto) fu in grado di colmare un vuoto nella produzione automobilistica italiana; la struttura fu realizzata con una scocca portante e ponte posteriore De Dion, sul passo di 2750 mm. Ne vennero costruiti 776 esemplari fra il 1963 e il 1969.



der Maserati propose una linea molto accattivante, bassa e slanciata, priva di modanature cromate. Spinta dal motore 6 cilindri bialbero di 3,5 litri (220 CV), esibì grandi doti stradali, con punte di velocità massima al di sopra di 220 km/h; Vignale ne consegnò 250 esemplari fra il 1960 e il 1964. Nel 1962 lanciò anche al Salone di Ginevra la coupé Maserati Sebring, allestita sullo stesso telaio a passo corto della spider e spinta dallo stesso motore di 3,5 litri (3485 cm³); dal 1965 le motorizzazioni disponibili furono di 3,7 (3694 cm³) e 4 litri (4014 cm³), con potenze fino a 265 CV. La Sebring rimase in produzione fino al 1968 per un totale di 600 esemplari. Sempre per conto della Casa del Tridente, il carrozziere torinese allestì nel 1963-69 la berlina Quattroporte secondo il disegno eseguito da Pietro Frua. Il motore di quest'ultimo modello - un formidabile V8 con quattro alberi a camme in testa (due per bancata) di 4,2 litri (poi affiancato dal 4,7 litri) e potenza massima di 290 CV

(300 con il 4700) - figurò anche sulla coupé Mexico carrozzata da Vignale ed esordiente al Salone di Parigi 1966 con una scocca semiportante in acciaio integrata da un telaio ausiliario anteriore, e inoltre nella coupé Indy a quattro posti con portellone posteriore, della quale la Vignale costruì 1104 esemplari a partire dal 1969 e fino al 1975.

Quando l'Appia convertibile uscì di produzione, la Lancia la rimpiazzò nel 1962 con il nuovo modello Flavia a trazione anteriore in versione cabriolet 2+2, la cui produzione fu affidata ancora a Vignale partendo da un bozzetto di Michelotti, che fu l'ultimo realizzato dal notissimo stilista per il carrozziere torinese. Questi aveva infatti deciso di esordire come costruttore in proprio e aveva aperto un laboratorio-officina in via Levanna, da dove si trasferì poi in via Lera e infine in un capannone nel comune di Orbassano. Non fu quella una separazione consensuale, che appagò le legittime aspirazioni di Michelotti ma

che andò a dissolvere una formidabile coppia di protagonisti.

Nel gennaio 1963 la responsabilità dello stile venne affidata a Virginio Vairo, proveniente dalla Pininfarina ma privo di quella carica eccezionale di creatività che aveva sfoggiato il suo predecessore; anche la vena interpretativa di Alfredo Vignale rimase intaccata da quel distacco. Al Salone di Torino 1964 lo stand del carrozziere torinese ospitò le versioni allestite sulla meccanica della nuova Fiat 850, mentre due anni più tardi Vignale allestì per conto del gruppo American Motors la AMX, originale coupé disegnata da Richard Teague sul passo di 2460 mm con coda fastback e spinta dal V8 di 5,6 litri (280 CV); Teague escogitò la soluzione del tetto a sbalzo sull'abitacolo e quella dei due posti di fortuna ricavati nel bagagliaio, secondo una formula molto popolare in America negli anni Venti-Trenta. La AMX debuttò sul mercato Usa nel 1968 e rimase a listino per un paio d'anni. **R**

Lancia Flavia Convertibile - 1962

La Flavia Convertibile (motore 4 cilindri boxer, 1500 cm³, 92 CV a 5800 giri/minuto), disegnata da Michelotti e allestita a partire dal 1962, fu una vettura molto desiderabile perché provvista di abitabilità a quattro posti. Fu prodotta in 724 unità fino al 1964, cui seguì la versione 1800 (102 CV), rimasta in produzione fino al 1967.



Maserati Sebring - 1962

Presentata nel 1962, la Sebring (motore 6 cilindri, 3485 cm³, 220 CV a 5500 giri/minuto) rappresentò l'evoluzione della 3500 GT Spyder e venne anch'essa disegnata da Giovanni Michelotti. Totalizzò 600 unità fino al 1968.



Fiat 600 D - 1960

Con il lancio nel settembre 1960 della 600 D (motore di 767 cm³, 29 CV a 4800 giri/minuto), la popolare vettura Fiat alimentò alla Vignale una generazione rinnovata delle piccole fuoriserie denominate appunto "Vignaline", che riscosero vasti consensi sul mercato italiano e su quello tedesco.



Fiat Torpedo Marina - 1963

Fu l'interpretazione della Vignale sul pianale del furgoncino Fiat 600 T per proporre nel 1963 la versione più aggiornata delle auto da spiaggia.



Fiat 850 - 1964

Sotto, disegnata da Virginio Vairo, che sostituì Michelotti con la funzione di chief designer alla Vignale, la Fiat 850 chiamata nell'ambiente "Vignalina" (motore 843 cm³, 34 CV a 4800 giri/minuto), rimpiazzò quella sulla meccanica 600 D e fu offerta nelle tre varianti di carrozzeria berlina 2 porte, coupé e spider.



MASERATI MEXICO - 1966

La generazione delle coupé Maserati 6 cilindri fu rinnovata al Salone di Parigi del 1966 con la Mexico, equipaggiata con un poderoso V8 proposto in due cilindrata: 4136 cm³ (290 CV a 5200 giri/minuto) e 4719 cm³ (300 CV a 5200 giri/

minuto). Alla tradizionale abitabilità 2+2 delle coupé sportive si preferì optare per un abitacolo più spazioso, in grado di ospitare comodamente quattro persone. Fu prodotta fino al 1972 in 485 esemplari.



IL RAPIDO DECLINO L'ELEGANTE RITORNO

Nel 1969 il controllo passò alla Ghia e Vignale perì in un incidente stradale mai chiarito. Con l'arrivo della Ford la prestigiosa firma progressivamente scomparve. Nel 2013 è ritornata per identificare un allestimento esclusivo della Mondeo; oggi il marchio indica le versioni top di gamma di alcuni modelli dell'Ovale blu

C

on un organico di circa duecento persone, Alfredo Vignale realizzò per il Salone di Londra 1966 la Jensen Interceptor e la FF, una raffinata vettura a trazione

integrale con motore V8 Chrysler di 6,3 litri (330 CV), ed esordì inoltre l'anno dopo con la coupé Samantha sul pianale Fiat 125 e anche con la Gamine, curiosa spiderina sulla meccanica Fiat 500, la cui linea replicò quella tipica delle due posti sportive degli anni Trenta, ispirata a quella della celebre Balilla Coppa d'Oro. Fra le sue ultime proposte del 1968 apparve la discussa station wagon su meccanica Ferrari 330 GT 2+2 e il prototipo dell'imponente berlina di rappresentanza Tatra 613 con motore V8 posteriore.

Alfredo Vignale scomparve a cinquantasei anni in un oscuro incidente stradale la mattina del 16 novembre 1969. Se ne andò con lui uno dei grandi artefici della carrozzeria italiana, insigne scultore dell'età contemporanea. Come imprenditore indipendente, visse in poco più di vent'anni l'euforia irresistibile dell'artista dall'ingegno eccezionale, che trovò riconoscimento completo quando, alla fine del 1966, fu insignito della Croce di Commendatore al merito della Repubblica Italiana.

Ultimo modello di normale produzione fu nel 1970 la Fiat 850 Coupé con il frontale a quattro fari, quando il declino aziendale era ormai alle porte, sanzionato da un drastico taglio alla produzione giornaliera (sei esemplari della Fiat 124 Eveline, una decina di Gamine e un modello Maserati). La fabbrica dovette presto affrontare, come altre nel settore, serie difficoltà finanziarie e la De Tomaso, 

Fiat Gamine - 1967

Disegnata da Vairo e assemblata sulla meccanica della Fiat 500 F (motore bicilindrico raffreddato ad aria, 499,5 cm³, 18 CV a 4600 giri/minuto) sfoggiò un affascinante stile retrò e si propose come vettura per la clientela più giovane. Fu presentata al Salone di Parigi del 1967.



Maserati Indy - 1969

Presentata in anteprima al Salone di Torino 1968, la Maserati Indy costituì l'evoluzione con carrozzeria a due volumi della più classica Mexico. Grazie all'adozione dei fari a scomparsa, questa presentò un frontale molto basso e profilato. La Vignale ne assemblò 1104 unità dal 1969 al 1975.



Jensen Interceptor - 1966

Sopra, Vignale realizzò su un progetto Touring i prototipi e i primi esemplari della britannica Jensen Interceptor, che esordì al Salone di Londra del 1966; a quello di Ginevra del 1967 si affiancò la proposta della coupé 2 posti Nova.

Ferrari 330 GT 2+2 - 1968

Al Salone di Torino del 1968 la Vignale espose questa stravagante Ferrari 330 GT sul telaio n° 7063, una proposta di station wagon disegnata da Bob Peak per conto di Luigi Chinetti Jr. La dissacrante vettura si attirò le critiche più aspre.



**Tatra 613 - 1969**

Il progetto stilistico della grossa berlina di rappresentanza 613 per conto della Tatra cecoslovacca rappresentò l'ultimo impegnativo studio per Alfredo Vignale, che elaborò un primo modello di stile nel 1969 su un telaio dalla meccanica sofisticata (motore posteriore V8 raffreddato ad aria, 4 alberi a camme in testa, 3495 cm³, 165 CV a 5200 giri/minuto) con chiari richiami ai modelli della fine anni Trenta progettati da Hans Ledwinka. La 613 rimase in produzione dal 1974 al 1996.

Le Ford nobilitate Vignale

Con il marchio Vignale si sono voluti nobilitare in questi ultimi anni alcuni prototipi allestiti dalla Ghia su progetto del gruppo di Detroit, come la S-Max del 2014 (foto a destra) oppure la versione top di gamma della Ford Mondeo, svelata nel 2013 ed entrata in produzione nel 2015 nella fabbrica spagnola di Valencia (foto sotto).



➔ che già all'epoca aveva allungato le mani sulla carrozzeria Ghia con il sostegno della Ford Motor Company, concluse le trattative per l'acquisto dello stabilimento di Grugliasco. Al Salone di Torino nel novembre 1970, ultima apparizione in pubblico della Vignale, fu presentata la proposta per una citycar, tematica divenuta già allora di attualità. Nel frattempo la De Tomaso formalizzò la cessione della Ghia alla Ford Motor Company e an-

che la Vignale passò nell'orbita del gigantesco gruppo di Detroit. Quest'ultimo rinunciò nel 1974 alla commercializzazione della Panthera a seguito delle regolamentazioni federali che ne preclusero l'importazione, e quindi lo stabilimento di Strada del Portone chiuse definitivamente i battenti.

Con tutti i suoi beni, l'azienda venne liquidata e il marchio Vignale continuò tuttavia a qualificare l'immagine dei prototipi

presentati dalla Ford ai vari saloni internazionali dell'auto. A partire dal 2010 il nome Ghia è decaduto dalla gamma Ford, mentre quello di Vignale è ricomparso al Salone di Parigi del 2013 a fregiare un allestimento esclusivo della nuova Mondeo (lanciata in Europa nel 2014), entrato in produzione nel 2015. Al Salone di Parigi 2016 è apparsa la gamma Vignale al completo: Mondeo, S-Max, Edge e la concept Kuga. **R**

RUOTECLASSICHE

I CAPOLAVORI DELLO STILE ITALIANO

FANTASIA E AUDACIA CREATIVA
DI TRE STRAORDINARI PROTAGONISTI
DEL CAR DESIGN MONDIALE



MODELLI DI SERIE,
FUORISERIE E PROTOTIPI
CHE HANNO SEGNA-
TO L'EVOLUZIONE E IL SUCCESSO
DELLO STILE.

- BOZZETTI D'EPOCA
- FOTO D'ARCHIVIO
- APPROFONDIMENTI

- 3 FASCICOLI • 390 PAGINE TOTALI
- UN ELEGANTE RACCOLTITORE

Dalla Hispano-Suiza del 1930 fino alla BMW Gran Lusso Coupé del 2013, l'Alfa Romeo Bat degli anni '50, la Lamborghini Miura, le Marzal e Carabo, la Fiat 850 Spider, la Lancia Stratos, le Fiat X1/9, la Giulietta Spider, le Ferrari, le Lancia, le Maserati e molte altre.

**UNA PREZIOSA RACCOLTA
DA NON PERDERE!**



ED EditorialeDomus

PRODUZIONE E SVILUPPO 100% MADE IN ITALY

== TRADIZIONE ITALIANA ==

DAL 1965 ABBIAMO CURA DELLA TUA AUTO

MA★FRA®

i cosmetici per la vostra auto

Una Carezza per la Tua Passione



SEGUICI SU



IN VENDITA SU **www.autospa.it**